

TOD IMPLEMENTATION STRATEGY

TREMBLAY

STATION



School of Urban and Regional Planning
Queen's University
December 2014



City of Ottawa



TOD IMPLEMENTATION STRATEGY

TREMBLAY

STATION

Project Team Members

Victoria Coates • Thomas Fehr • Anthony Fotino • Jessica Jiang
Andrew Misiak • Vincent Louie • Jordan Suffel • Shazeen Tejani
Pegah Tootoonchian • Athena von Hausen

Produced by: School of Urban and Regional Planning
Queen's University
December 19, 2014



Queen's
UNIVERSITY

For: City of Ottawa



Executive Summary

OBJECTIVE

The City of Ottawa is in the midst of converting its existing Bus Rapid Transit (BRT) system to a Light Rail Transit (LRT) system, known as the Confederation Line, which is scheduled for completion in 2018. The LRT tracks will span from Tunney's Pasture Station in the West, to Blair Station in the East. This study provides implementation strategies for the redevelopment and intensification of Tremblay Station as a transit-oriented development (TOD), where the designated LRT site and Ottawa's VIA Rail terminal connect.

GOAL

Tremblay Station is a unique and integral site on the Confederation Line that has the potential to improve connections throughout the City of Ottawa. As the station moves towards becoming a more vibrant site with the re-introduction of the major community baseball stadium and a large retail shopping area, the goal is to focus on developing a comprehensive transit-oriented development implementation plan that speaks to the strategies and objectives for achieving transit supportive communities as outlined in the City of Ottawa's Transit-Oriented Development (TOD) Plan.

PROJECT OUTLINE

The study outlines a proposed implementation plan to successfully introduce a transit-oriented development for the Tremblay Station area. To produce a comprehensive plan:

- The study consults several plans, policies and strategies produced by the City of Ottawa, accompanied by site visits to develop a thorough understanding of the site's existing conditions as well as the challenges, opportunities, and strengths to inform implementation recommendations;
- The study draws upon TOD precedents from North America to inform implementation best practices specific to the City of Ottawa and Tremblay Station study area; and
- The study recommends viable strategies and tools the City of Ottawa can utilize to bolster development, including planning tools, public-private partnerships, and financial mechanisms.



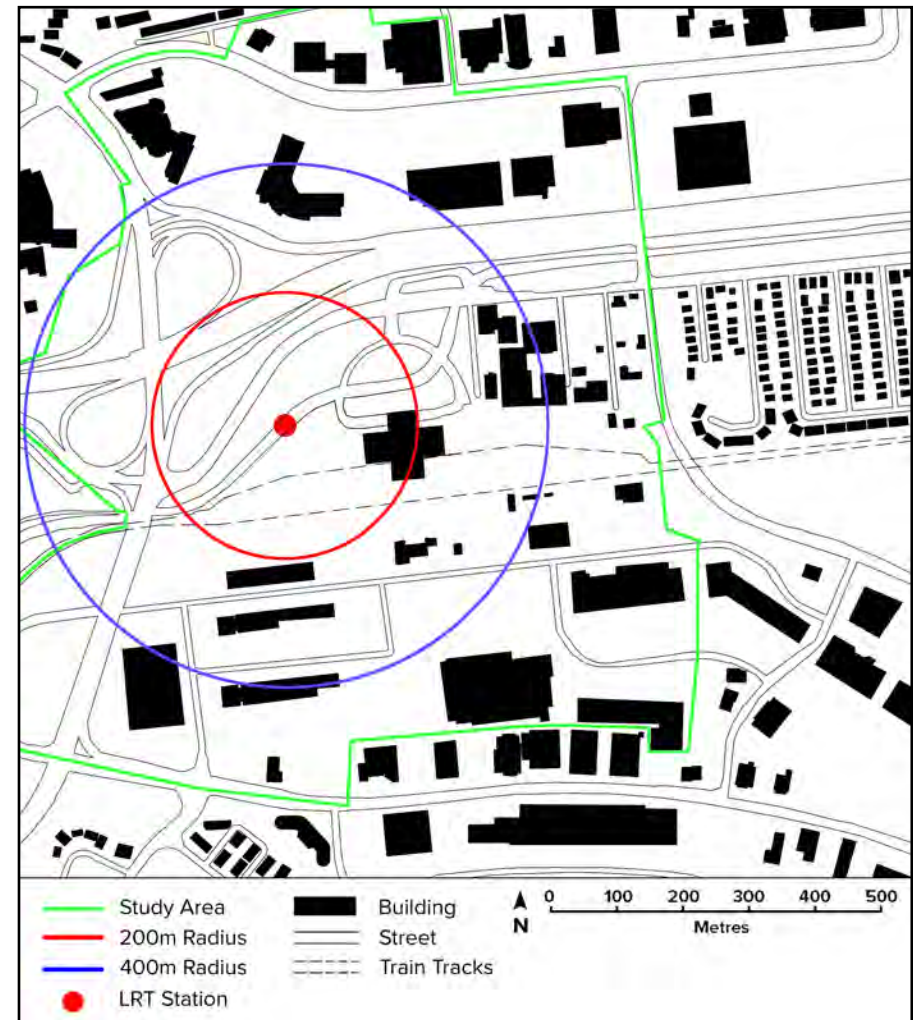
TREMBLAY STATION TOD PLAN

In preparation for the Confederation Line, the City of Ottawa adopted new zoning regulation for Transit-Oriented Development (TOD) areas. The intent of the TOD Plan is to guide the development of transit supportive communities of stations along the LRT line. There are a series of goals and visions outlined in the TOD Plan that inform the implementation strategies recommended in this report.

To foster development around the Light Rail Transit (LRT) stations, the City of Ottawa approved the inclusion of transit-oriented development zones into their Zoning By-Law. The TOD zoning serves:

1. To establish minimum density requirements to support LRT for lands within Council approved TOD Plan areas;
2. To accommodate a range of transit-supportive land uses including a compact pedestrian-oriented built form at medium to high densities;
3. To locate higher densities in proximity to LRT stations to create focal points of activity and to promote the use of multiple modes of transportation;
4. To impose development standards that produce attractive urban environments that exhibit high-quality urban design and that establish priority streets for active use frontages and streetscaping investment.

The following image illustrates the Tremblay TOD Study Area, with a radius of approximately 600-800 metres, with a total area of 100 hectares.



TREMBLAY STATION

INTERNAL FACTORS	EXTERNAL FACTORS
Strengths	Opportunities
• Extensive current and future transit networks (BRT, LRT, Via Rail) • Established retail centre • Abundance of developable land available • Existing services, utilities and infrastructure	• High level of stakeholder interest • Proximity to key areas (Downtown, University of Ottawa, Health Services) • Potential for increased site connectivity • Specialization of land uses
Weaknesses	Challenges
• Overabundance of parking • Auto-oriented development • Low Density • Potential difficulty for relocation of industrial uses	• Unfavourable market conditions for residential development • Development approval timeline • Developers' interest and preconception • Perception of remoteness

TOD BEST PRACTICES

To inform the recommendations for successful Transit-Oriented Development implementation, over 90 precedents were consulted to identify common themes and approaches to implementation. Of these case studies, 25 were identified as exemplary and were more carefully examined. The chosen precedents include both Canadian and American transit-oriented developments.



Arlington Heights, Illinois



Warwick Station, Rhode Island

TOP 25 TODs

Arlington Heights, Illinois

Bethesda Row, Maryland

City of Evanston, Illinois

Collingwood Village, British Columbia

Court House, Virginia

Del Mar Village, California

Downtown Plano, Texas

Fruitvale Village, California

Galatyn Park, Texas

GreenStreet, Texas

Holland Cross, Ontario

Village de la Gares, Quebec

Lindbergh, Georgia

Metropole, Ontario

Mockingbird, Texas

Ohlone-Chynoweth, California

Orenco, Oregon

Pleasant Hill Contra Costa, California

Portland Hills, Nova Scotia

Port Credit, Ontario

Rio Vista West, California

Sheridan Station, Colorado

The Crossings, California

Uptown District, California

Warwick, Rhode Island



City of Evanston, Illinois



Fruitvale Village, California



Mockingbird Station, Texas



Orenco Station, Oregon

Financial Mechanism	TOD CASES																						
Revenue Sources	Arlington Heights	Bethesda	Collingwood	Court House	Del Mar	Evanston	Fruitvale	Galatyn Park	GreenStreet	Lindbergh	Metropole	Mockingbird	Ohlone-Chynoweth	Orenco	Plano	Pleasant-Hill	Port Credit	Rio Vista	Sheridan	The Crossings	Uptown District	Village de la Gare	Warwick
	Bonds						x					x	x		x								x
	Grants				x		x	x	x				x	x	x				x				x
	REITs		x													x							
	Sales Tax	x					x	x					x										
	Special Service Area Taxes	x	x			x	x																
	Tax-Increment Financing	x	x				x	x		x	x		x		x	x	x						
	Expenditure																						
	Land Acquisition		x					x				x			x					x		x	
Parking Garage	x	x			x		x		x	x					x							x	x
Remediation																				x			
Streetscape	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x			x		x	x		x	x	x	
Utilities			x	x	x	x	x			x	x				x			x				x	
Organization																							
Business Improvement Development	x									x													
City Development Corporation				x	x		x	x			x	x	x						x	x	x		
Station Development Corporation																							
Transit Development Corporation							x			x			x			x						x	x

TOD IMPLEMENTATION RECOMMENDATIONS

Through consultation of different plans, policies and TOD best practices, a series of implementation recommendations have been identified to support development of Tremblay Station into a stimulating transit-oriented community.

Guiding Future Development

1. **Zoning By-Law:**
 - Restrict auto-oriented land uses, specifically drive-through facilities.
 - Allow for consolidated parking among uses by permitting parking structures and/or garages on separate lots without being tied to other permitted uses.
2. **Site Plan Review:** That the City revise its site plan review process and incorporate a TOD checklist to measure how the proposed development reflects the objectives of the TOD Plan.

Financing Development

3. **Tax-Increment Financing:** Create TIF districts to finance parking, pedestrian connections, and potentially assemble land for all areas surrounding TODs.
4. **Community Improvement Plan:** Establish a CIP in order to attract investment in the Tremblay area and use Tax Increment Equivalent Grants to offset increased taxes due to infrastructural improvements.
5. **Capital Improvement Plan:** Develop a comprehensive CIP that allocates funds in accordance with the existing TOD Plan and the Servicing Overview.

Attracting Development

6. **Development Permit System:** Streamline the planning approval process using a development permit system that reduces review timelines from 120 days to 45 days.

Facilitating Development

7. **Private-Public Partnerships:** Establish P3s for large scale development projects such as parking garages or

redevelopment of the baseball stadium in the future.

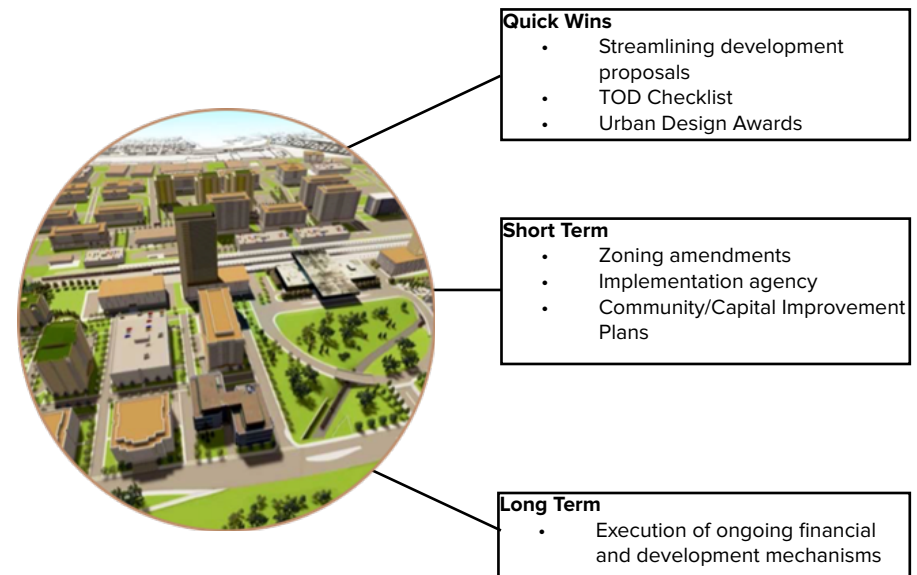
8. **Implementation Agency:** Establish an implementation agency to facilitate transit-oriented development along the Confederation Line.

Development Proposal

If the City were to consider development of the 300 Coventry Road site it is recommended that:

9. The City redevelop the surface parking lot adjacent to the Ottawa Baseball Stadium by:
 - Rezoning the property from an L2 major leisure facility to the TD2 zone.
 - Consolidate parking with a five level parking structure adjacent to Highway 417.
 - Support intensification of the Tremblay Station area by constructing a 15 storey office building.
10. There are at least three options for developing the land: municipal, private, or public-private partnerships.

IMPLEMENTATION TIMELINE



Résumé

OBJECTIF

La Ville d'Ottawa est en train de convertir leur system de *Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)* à un réseau de *Train Léger sur Rail (TLR)*. La construction de ce système, qui a pour nom Ligne de la Confédération, est prévue d'être complète en 2018. Le système de rail s'étend de la Station Tunny's Pasture à l'ouest, jusqu'à la Station Blair à l'est. Le rapport qui suit fournit un ensemble de stratégies et outils d'exécution d'Aménagement Axé sur le Transport en Commun (AATC) pour la région de la Station Tremblay, l'endroit où le TLR rencontre la Station VIA Rail.

BUT

La Station Tremblay est située dans une région unique et importante le long de la Ligne de la Confédération. La réintroduction du stade de baseball professionnel, ainsi que le succès prolongé du centre commercial existant, assure que la Région de la Station Tremblay prospérera dans la future. Le but de ce rapport est de développer un plan compréhensif de stratégies d'exécution d'AATC pour atteindre les objectifs décrits dans les *Plans d'Aménagement Axés sur le Transport en Commun de la Ville d'Ottawa (2012)*.

LE PROJET

Ce projet propose un plan de stratégies et outils d'exécution de AATC pour la Région de la Station Tremblay. Afin de compléter ce rapport :

- L'étude consulte plusieurs plans, politiques et stratégies existants de la Ville d'Ottawa, accompagnés par une visite du site en question, pour développer une compréhension de la situation courante de la région.
- Le rapport consulte plusieurs études de cas Nord-Américaines pour identifier les précédents qui illustrent les meilleures pratiques d'exécution de AATC.
- L'étude recommande plusieurs stratégies et outils qui peuvent être employés par la Ville d'Ottawa pour encourager le développement dans la région.



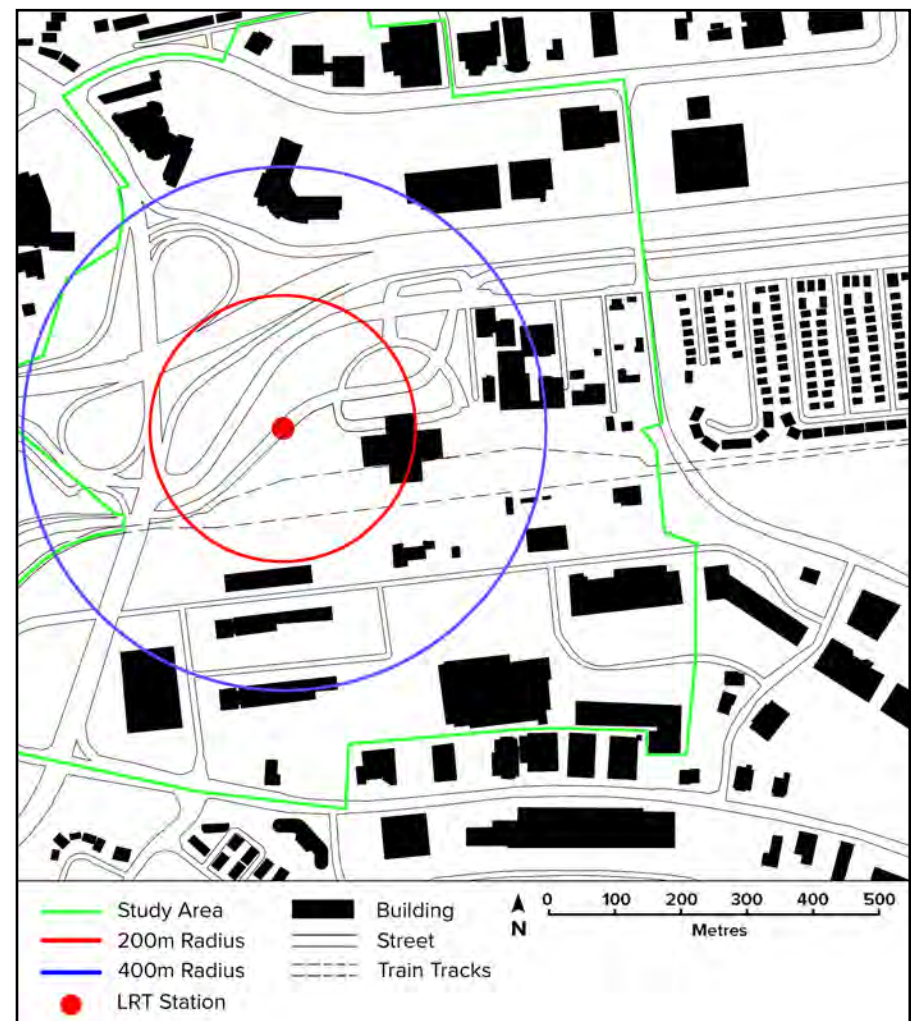
PLAN D'AMÉNAGEMENT AXÉ SUR LE TRANSPORT EN COMMUN (AATC): LA STATION TREMBLAY

En préparation pour La Ligne de la Confédération, la Ville D'Ottawa a adopté des nouveaux règlements de zonage centrés sur les régions d'Aménagement Axé sur le Transport en Commun. L'intention du plan d'ATTC est de guider le développement de communautés qui supportent le transport en commun le long du réseau TLR. Le plan contient une série de buts et d'objectifs qui ont informées les stratégies et outils d'exécution recommandées dans ce rapport.

Pour encourager développement dans les régions qui entourent les stations le long du TLR, la Ville d'Ottawa a approuvée l'inclusion de nouveaux zones de AATC. Ces zones servent à :

1. Établir des densités favorables pour le transport en commun.
2. Accommoder plusieurs types de développements qui supportent des communautés axées sur le transport en commun, incluant le zonage qui encourage l'accès des piétons et le développement à haute densité.
3. Situer le développement à haute densité près de la station TLR pour créer des points focaux d'activité and pour promouvoir l'utilisation d'une variété de modes de transport.
4. Imposer des standards de développement qui produisent un environnement attractif qui démontre un design urbain de haute-qualité et pour établir des rues de priorité pour des façades actifs et investissement de paysagisme.

L'image suivant illustre la Région de la Station Tremblay.



LA RÉGION DE LA STATION TREMBLAY

Facteurs Internes	Facteurs Externes
<i>Forces</i>	<i>Opportunités</i>
• Réseaux de transport, courant et futur (BHNS, TLR, VIA Rail) • Centre commerciale établie • Abondance de terre développable • Services publics et infrastructure existants	• Haut niveau d'intérêt par les parties prenantes • Proximité d'aménités (Centre-Ville, l'Université d'Ottawa, hôpitaux) • Potentiel pour augmenter la connectivité • Spécialisation d'usage de terre
<i>Faiblesses</i>	<i>Risques</i>
• Abondance de parking • Développent auto-orienté • Faible densité • Difficulté de déplacer les sites industriels	• Conditions de marche défavorables • Longues approbations de développement • Préconceptions du secteur privé • Préconception d'isolement

MEILLEURES PRATIQUES D'AATC

Afin d'informer les recommandations pour le succès d'AATC, plus de 90 précédents ont été consultés pour identifier les thèmes et stratégies d'exécution en commun. De ces précédents, 25 ont été identifiés comme exemplaires et ont été examinés en plus de détaille. Les études de cas choisis pour ce rapport incluent des exemples Canadiennes et Américaines de développements AATC.



Arlington Heights, Illinois



Warwick Station, Rhode Island

TOP 25 TODs

Arlington Heights, Illinois

Bethesda Row, Maryland

City of Evanston, Illinois

Collingwood Village, British Columbia

Court House, Virginia

Del Mar Village, California

Downtown Plano, Texas

Fruitvale Village, California

Galatyn Park, Texas

GreenStreet, Texas

Holland Cross, Ontario

Village de la Gares, Quebec

Lindbergh, Georgia

Metropole, Ontario

Mockingbird, Texas

Ohlone-Chynoweth, California

Orenco, Oregon

Pleasant Hill Contra Costa, California

Portland Hills, Nova Scotia

Port Credit, Ontario

Rio Vista West, California

Sheridan Station, Colorado

The Crossings, California

Uptown District, California

Warwick, Rhode Island



City of Evanston, Illinois



Fruitvale Village, California



Mockingbird Station, Texas



Orenco Station, Oregon

Mécanisme Financier	TOD CASES																			
Revenue Sources	Arlington Heights	Bethesda	Collingwood	Court House	Del Mar	Evanston	Fruitvale	Galatyn Park	GreenStreet	Lindbergh	Metropole	Mockingbird	Ohlone-Chynoweth	Orenco	Plano	Pleasant-Hill	Port Credit	Rio Vista	Sheridan	The Crossings
Bonds							x					x	x		x					
Bourses				x			x	x	x				x	x	x				x	
Société d'Investissement Immobilier Côtée (SIIC)		x														x				
Taxe sur la Vente	x					x	x						x							
Taxe de Districts Spéciaux	x	x			x	x														
Financement par Surcoit d'Impôts	x	x				x	x		x	x		x		x	x	x				
Dépenses																				
Acquisition de Terrains		x					x				x			x					x	x
Structures de Stationnement	x	x			x		x		x	x					x					x
Assainissement																			x	
Aménagement Paysager	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x	x			x		x	x	x	x
Services Publiques			x	x	x	x	x			x	x				x			x		x
Organization																				
District d'Amélioration des Affaires	x									x										
Corporation de Développement Municipale				x	x		x	x			x	x	x						x	x
Corporation de Développement de Station																				
Corporation de Développement de Transit							x			x			x			x				x

RECOMMANDATIONS POUR L'AATC

Après avoir consulté une variété de plans et politique une série d'outil et stratégies d'exécution d'AATC on été identifiées pour supporter le développement dans la Région de la Station Tremblay.

Guidage du Développement

1. **Zonage** : Modifier le règlement de zonage de la Ville d'Ottawa afin de :
 - Limiter le développement auto-orienté, spécifiquement les services au volant.
 - Permettre la consolidation de stationnement d'automobiles en garages multi-étages et/ou des garages sur des lots de terrain distinctes sans être attachés à d'autres usages permises.
2. **Règlements de Plans d'Implantation** : Modifier le processus de réglementation des plans d'implantation pour inclure une liste de contrôle d'AATC pour mesurer comment les propositions de développement tiennent avec le plan AATC de la Ville d'Ottawa.

Financement du Développement

3. **Financement par Surcroît d'Impôts (FCI)** : Créer des quartiers de FCI pour financer le développement les stationnements d'automobiles, les connections pour piétons, et l'assemblage de terre pour tous les régions AATC le long de la Ligne de la Confédération.
4. **Plan d'Amélioration Communautaire (PAC)** : Établir un plan d'amélioration communautaire pour la Région de la Station Tremblay afin d'attirer l'investissement privé et d'employer le financement de contrepartie par de nouvelles taxes foncières pour des projets d'infrastructure.
5. **Plan d'Amélioration Capitale (PAC)** : Développer un plan d'amélioration capitale qui alloue les fonds en accordance avec le plan AATC de la Ville d'Ottawa.

Attraction du Développement

6. **Système de Permis de Développement** : Accélérer le

processus de demande d'aménagement en utilisant un système de permis de développement qui réduit le temps d'attente de 120 jours à 45 jours.

Facilitation du Développement

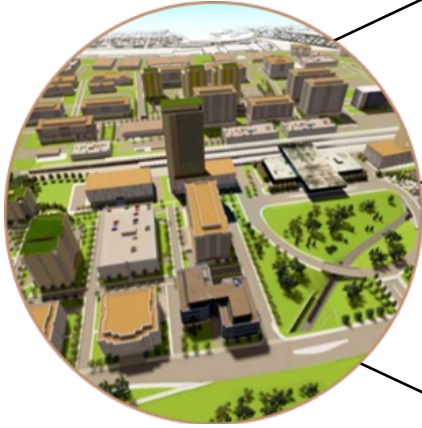
7. **Partenariats Public-Privé (P3)** : Établir des relations P3 pour les développements à grande-échelle, tel que les stationnements d'automobiles ou le développement de la stade de baseball.
8. **Agence d'Exécution** : Établir une agence d'exécution d'AATC pour faciliter le développement axé sur l'aménagement du transport en commun le long de la Ligne de la Confédération.

Proposition du Développement

C'est recommandé que Ville d'Ottawa considère le développement du site municipal à 300 Rue Coventry. Nous conseillons que :

9. La Ville développe le stationnement d'automobiles de surface adjacente à la stade de baseball par :
 - Changer le zonage de L2 (zone de grande installation de loisir) à TD2 (zone de AATC de haute densité).
 - Fusionner le parking en construisant une structure de stationnement de 5 niveaux dessus-sol.
 - Supporter l'intensification de la Région de la Station Tremblay en construisant un immeuble de bureaux de 15 niveaux.
10. Il y a au moins trois options pour le développement du lot : municipal, privé et P3.

CALENDRIER D'EXÉCUTION



Solutions Rapides

- Systeme de Délivrance de Permis d'Exploitation.
- Liste de contrôle d'AATC
- Prix de l'Esthétique Urbaine

Court Terme

- Règlements de Zonage
- Agence d'Exécution
- Plan d'Amélioration Communautaire/Capitale

Long Terme

- Exécution continue de mécanismes financiers pour le développement