

WELCOME

Chapman Mills Drive Extension and Bus Rapid Transit (BRT) Corridor Municipal Class Environmental Assessment Public Open House No. 2

- ❖ Please sign in.
- ❖ Take a comment sheet and provide feedback as you review the display materials.
- ❖ City staff and the Study Team are available to answer your questions.
- ❖ We encourage you to provide your comments in writing. Please deposit completed comment sheets in the comment box or mail/fax/email to the address shown at the bottom of the form.
- ❖ This event is open from 6:30 p.m. to 9:00 p.m.

BIENVENUE À TOUS

Prolongement de la promenade Chapman Mills et du couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA)

Étude d'évaluation environnementale municipale de portée générale

Séance portes ouvertes n° 2

- ❖ Veuillez vous inscrire.
- ❖ Prenez une feuille de commentaires et notez vos impressions à mesure que vous progressez dans la présentation.
- ❖ Le personnel municipal et l'équipe de l'étude sont à votre disposition pour répondre à vos questions.
- ❖ Nous vous encourageons à formuler vos commentaires par écrit. Veuillez déposer vos feuilles de commentaires remplies dans la boîte de commentaires ou nous les faire parvenir par la poste/courriel/télécopieur aux adresses indiquées dans le bas du formulaire.
- ❖ La séance est ouverte de 18 h 30 à 21 h.

INTRODUCTION

- ❖ The Ottawa Transportation Master Plan (TMP) identifies the need to extend Chapman Mills Drive between Longfields Drive and Strandherd Drive.
- ❖ The TMP also identifies a conceptual extension of Bus Rapid Transit (BRT) corridor from Greenbank Road to west of Cedarview Road.
- ❖ The City of Ottawa has initiated a Municipal Class Environmental Assessment (EA) study for the Chapman Mills Drive Extension and BRT corridor.

This Public Open House presents:

- ❖ Study Background
- ❖ Needs Assessment
- ❖ Alignment Options and the framework established for evaluation of these options.
- ❖ Evaluation Summary and Recommendations for Preferred Alignments
- ❖ Preliminary Functional Design of the Preferred Alignment for Chapman Mills Dr and BRT corridor.

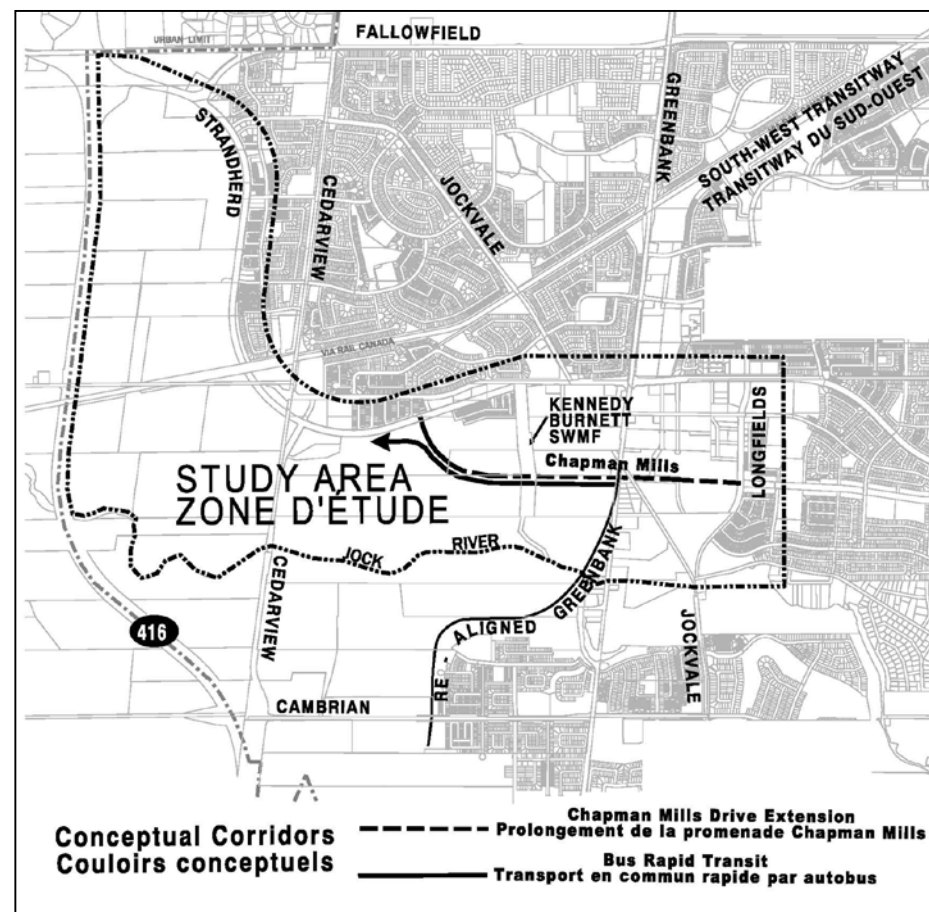
INTRODUCTION

- ❖ Dans le Plan directeur des transports d'Ottawa (PDT 2013), le besoin de prolonger la promenade Chapman Mills entre les promenades Longfields et Strandherd est clairement défini.
- ❖ Le PDT comprend également un prolongement conceptuel du couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA) du chemin Greenbank à l'ouest du chemin Cedarview.

- ❖ La Ville d'Ottawa a lancé une évaluation environnementale municipale de portée générale (EE) pour étudier le prolongement suggéré de la promenade Chapman Mills et des couloirs de TCRA.

Cette séance portes ouvertes présente :

- ❖ Le contexte de l'étude;
- ❖ L'évaluation des besoins;
- ❖ Les options de tracé et le cadre établi pour l'évaluation de ces options;
- ❖ Le résumé de l'évaluation et les recommandations concernant les tracés privilégiés;
- ❖ La conception fonctionnelle préliminaire des tracés privilégiés pour la promenade Chapman Mills et le couloir du TCRA.



MUNICIPAL CLASS ENVIRONMENTAL ASSESSMENT PROCESS

Study Process

- ❖ This study is being completed in accordance with the requirements of the Municipal Class Environmental Assessment, 2011, which is an approved process under the Environmental Assessment Act.
- ❖ Phase 1 and Phase 2 of the EA process for the Chapman Mills Drive Extension and BRT Corridor were completed as part of the 2013 TMP.

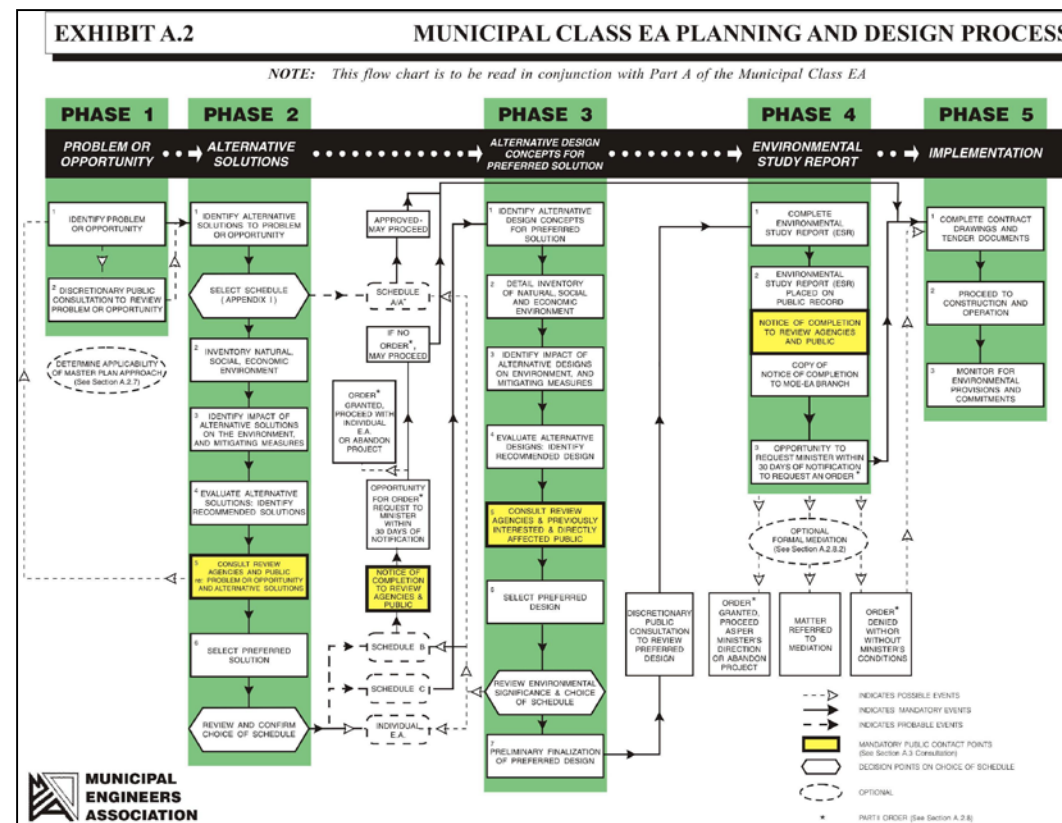
This study will:

- ❖ Review and revisit these phases.
- ❖ Establish the alignment of Chapman Mills Drive and the BRT corridor.
- ❖ Identify right-of-way protection.
- ❖ Complete the functional design of both facilities.
- ❖ Summarize the findings in the final Environmental Study Report (Phase 4).

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE MUNICIPALE DE PORTÉE GÉNÉRALE

Processus de l'étude

- ❖ L'étude est réalisée conformément aux exigences du processus d'évaluation environnementale municipale de portée générale de 2011, approuvé aux termes de la *Loi sur les évaluations environnementales*



- ❖ Les étapes 1 et 2 du processus d'EE pour le prolongement de la promenade Chapman Mills et du couloir du TCRA ont été réalisées dans le cadre du PDT de 2013.

Cette étude :

- ❖ va examiner et revoir ces deux étapes;
- ❖ établir le tracé de la promenade Chapman Mills et du couloir de TCRA;
- ❖ délimiter la protection de l'emprise;
- ❖ achever la conception fonctionnelle des deux installations;
- ❖ résumer les conclusions dans le rapport final de l'étude environnementale (étape 4).

CONSULTATION/STUDY SCHEDULE

Consultation

The EA Study will benefit from the input of the following groups:

- ❖ Agency Consultation Group (ACG) – Representatives of agencies and other groups
- ❖ Business Consultation Group (BCG) – Representatives of BIA, developers and land owner groups
- ❖ Public Consultation Group (PCG) – Representatives of Community Associations and special interest groups
- ❖ Open House – Residents within the study area/general public
- ❖ First Nations

Study Schedule

- ❖ Project Start-up October 2014
- ❖ Existing Conditions and Needs Assessment April 2015
- ❖ Public Open House (POH) # 1
(Preliminary Preferred Solution) May 2015
- ❖ **POH # 2**
(Preliminary Preferred Design) **September 2015**
- ❖ POH # 3
(Preliminary Recommended Plan) To Be Determined
- ❖ Transportation Committee and Council Quarter 1 2016
- ❖ ESR on Public Review Quarter 1 2016

CALENDRIER DE L'ÉTUDE/CONSULTATION

Consultation

Dans le cadre de l'étude d'ÉE, les groupes suivants seront consultés :

- ❖ Groupe de consultation d'organismes (GCO) – représentants d'organismes et d'autres groupes
- ❖ Groupe de consultation d'entreprises (GCE) – représentants des ZAC, promoteurs et groupes de propriétaires fonciers
- ❖ Groupe de consultation public (GCP) – représentants des associations communautaires et des groupes d'intérêts spéciaux
- ❖ Séances portes ouvertes – les résidents qui habitent dans la zone visée par l'étude/membres du public en général
- ❖ Premières Nations

Calendrier de l'étude

- ❖ Début du projet octobre 2014
- ❖ Évaluation des conditions actuelles et des besoins avril 2015
- ❖ Séance portes ouvertes n° 1
(Solution privilégiée provisoire) mai 2015
- ❖ **Séance portes ouvertes n° 2**
(conception privilégiée provisoire) **septembre 2015**
- ❖ Séance portes ouvertes n° 3
(Plan recommandé provisoire) À déterminer
- ❖ Comité des transports et Conseil 1^{er} trimestre de 2016
- ❖ Présentation au public du rapport d'évaluation environnemental (RÉE) 1^{er} trimestre de 2016

STUDY BACKGROUND

Chapman Mills Drive

- ❖ Chapman Mills Drive is an east-west major collector road between Woodroffe Avenue and Longfields Drive.
- ❖ An alignment and cross-section for Chapman Mills Drive, west of Longfields Drive, was first established by the South Nepean Town Centre (SNTC) Community Design Plan (2006) and has been included in subsequent development plans for the area.

Bus Rapid Transit (BRT) Corridor

- ❖ Median BRT lanes are currently in place along Chapman Mills Drive from Woodroffe Station to just west of Beatrice Drive.
- ❖ The Barrhaven-Riverside South Rapid Transit EA Study (2013) re-established the need for BRT between Longfields Drive and Greenbank Road and included a revised cross-section for Chapman Mills Drive.

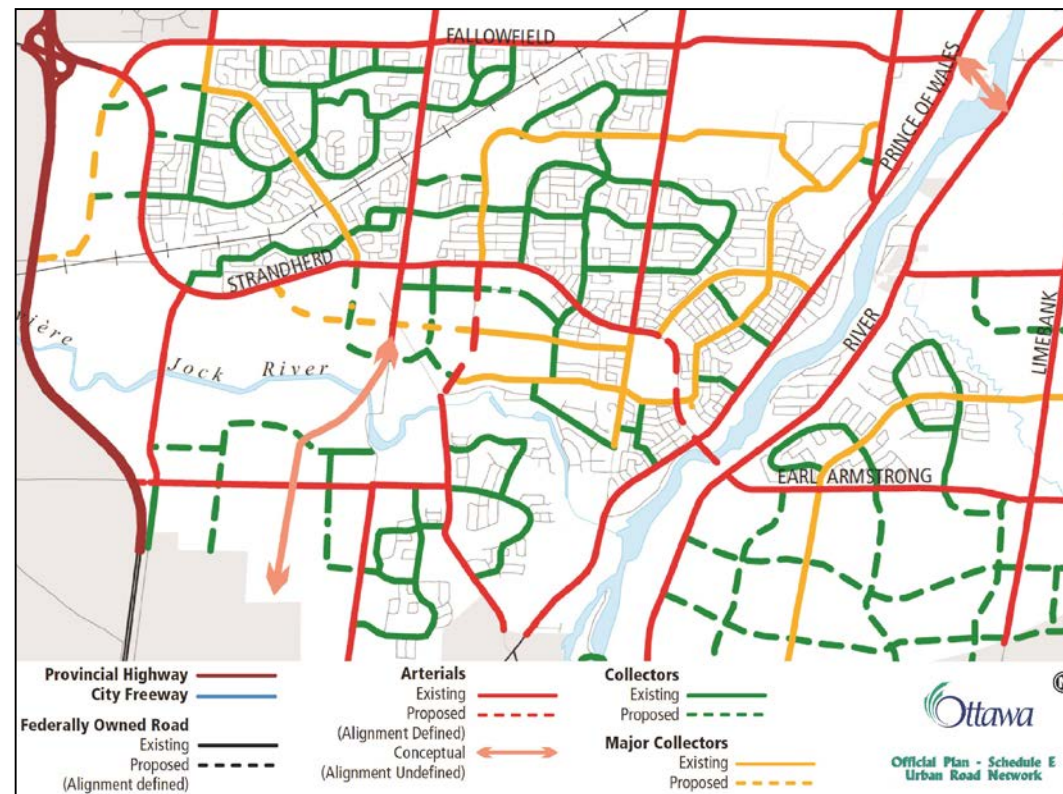
CONTEXTE DE L'ÉTUDE

Promenade Chapman Mills

- ❖ La promenade Chapman Mills est une importante route collectrice entre l'avenue Woodroffe et la promenade Longfields.
- ❖ Un tracé et une coupe transversale de la promenade Chapman Mills, à l'ouest de la promenade Longfields ont d'abord été établis dans le cadre du plan de conception communautaire du centre-ville de Nepean-Sud (2006) et ont été inclus dans les plans d'aménagement suivants pour le secteur.

Couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA)

- ❖ Des voies réservées au TCRA sont actuellement en place au centre de la promenade Chapman Mills de la station Woodroffe à l'ouest de la promenade Beatrice.
- ❖ L'ÉE du transport en commun rapide Barrhaven – Riverside Sud (2013) a confirmé le besoin de mettre en place un réseau de TCRA entre la promenade Longfields et le chemin Greenbank. Elle comprenait aussi une section transversale révisée de la promenade Chapman Mills.



Ottawa Official Plan

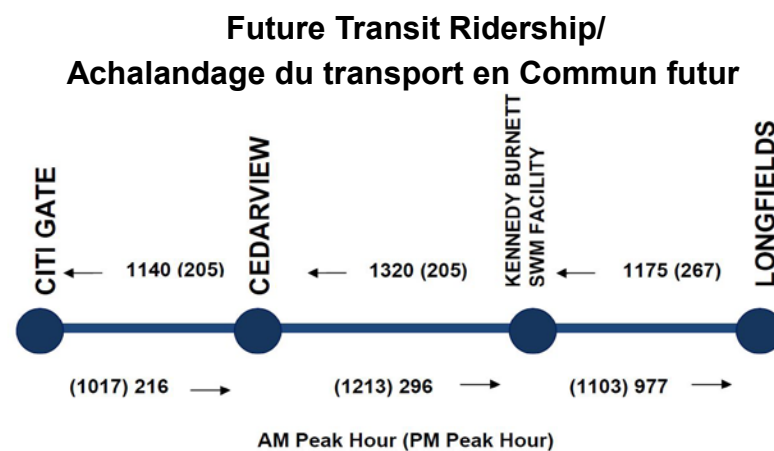
NEED AND JUSTIFICATION – FUTURE TRAVEL DEMAND

Chapman Mills Drive Extension

- ❖ The extension of Chapman Mills Drive from Longfields Drive to Strandherd Drive is required to serve the developing lands within the South Nepean Town Centre (SNTC) and the adjacent Clarke Fields development.
- ❖ The primary function of the Chapman Mills Drive Extension will be to move traffic from local streets to the adjacent arterial roads and to provide connectivity for transit, pedestrians and cyclists.
- ❖ At ultimate build-out of the lands around the Town Centre, a two-way traffic volume of up to 760 vehicles is estimated to travel along Chapman Mills Drive during the weekday peak hours, which can be accommodated in two vehicular travel lanes (one in each direction).

Bus Rapid Transit (BRT) Corridor

- ❖ The BRT corridor west of Greenbank Road will serve the SNTC and the area to the west. It is anticipated that upon implementation the existing east-west bus routes will be modified to use the new BRT facility.
- ❖ Based on the estimates of future transit ridership in the study area, a BRT facility (separate bus lanes) is required from Greenbank Road to the western limit of the SNTC. Further west, the projected ridership indicates that transit priority measures are justified to meet 2031 transit ridership demand.
- ❖ In addition, a potential BRT corridor will be identified and protected between the Kennedy-Burnett SWMF and Cedarview Road, to allow for the future westerly extension of the BRT facility.



NÉCESSITÉ ET BIEN-FONDÉ DU PROJET – DEMANDE EN TRANSPORT FUTURE

Prolongement de la promenade Chapman Mills

- ❖ Le prolongement de la promenade Chapman Mills, de la promenade Longfields à la promenade Strandherd, est nécessaire pour desservir les terrains à aménager dans le centre-ville de Nepean-Sud (CVNS) et le projet adjacent de Clarke Fields.
- ❖ La fonction principale du prolongement de la promenade Chapman Mills sera de réorienter la circulation des rues locales vers les artères adjacentes et de fournir des liaisons vers le transport en commun et les installations piétonnières et cyclables.
- ❖ Lorsque tous les terrains auront été aménagés autour du centre-ville, le volume de circulation dans les deux directions est estimé à 760 véhicules, qui se déplaceront sur la promenade Chapman Mills aux heures de pointe la semaine, ce qui est fort possible sur une artère de deux voies (une dans chaque direction).

Couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA)

- ❖ Le couloir du TCRA à l'ouest du chemin Greenbank desservira le CVNS et le secteur à l'ouest. On prévoit qu'une fois mis en place, les circuits d'autobus est-ouest existants seront modifiés afin d'utiliser la nouvelle installation du TCRA.
- ❖ Selon l'estimation du nombre futur d'utilisateurs du transport en commun dans la zone d'étude, une installation du TCRA (voies réservées aux autobus) est requise entre le chemin Greenbank jusqu'à la limite ouest du CVNS. Plus à l'ouest, le nombre prévu d'utilisateurs révèle qu'il serait justifié d'adopter des mesures accordant la priorité aux véhicules du transport en commun pour répondre à la demande des usagers dès 2031.
- ❖ De plus, un couloir possible pour le TCRA sera déterminé et protégé entre les installations de gestion des eaux pluviales Kennedy-Burnett et le chemin Cedarview, pour permettre le prolongement futur vers l'ouest des installations de TCRA.

EVALUATION PROCESS (PREFERRED ALTERNATIVE) / PROCESSUS D'ÉVALUATION (SOLUTIONS PRIVILÉGIÉES)

1. Assessment of Transportation Needs
2. Identification of Surrounding Environmental Needs
3. Identification of Alternative Solutions
4. Development of Evaluation Criteria
5. Screening of Alternative Solutions
6. Development of Alternative Alignments
7. Evaluation of Alternative Alignments
8. Selection of Preferred Alternative(s) (Road and BRT)

Evaluation Criteria and Factors

- ❖ Transportation – pedestrian, cycling, transit, auto, operations and connectivity
- ❖ Policy – policy documents
- ❖ Natural Environment – floodplain, terrestrial and fisheries
- ❖ Land Use / Social Environment – heritage, archaeological, property and development plans
- ❖ Physical Environment / Servicing – geotechnical, ground water, utilities, sewers and bridge structures
- ❖ Capital Cost / Constructability – overall cost and ability to construct

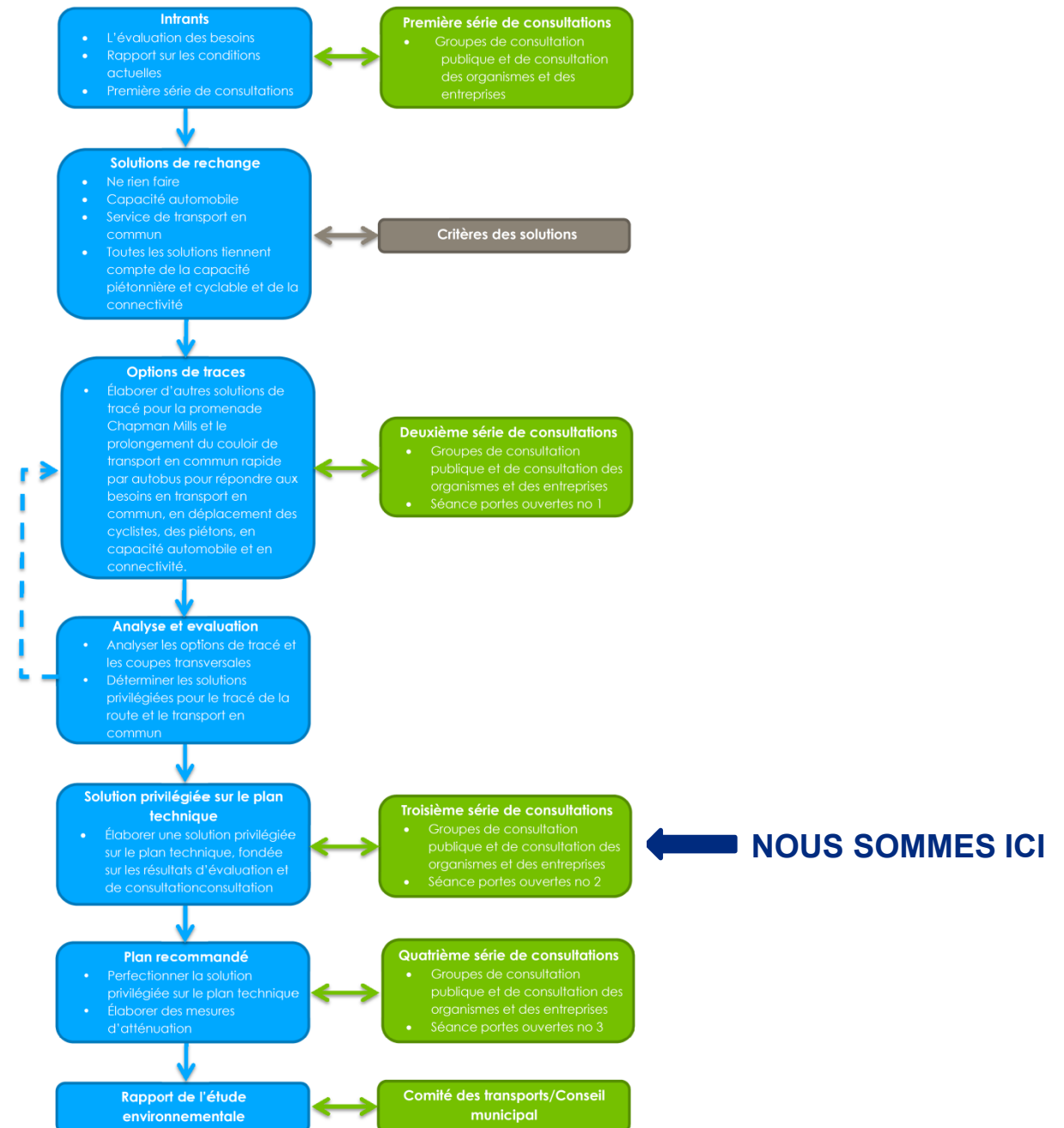


EVALUATION PROCESS (PREFERRED ALTERNATIVE) / PROCESSUS D'ÉVALUATION (SOLUTIONS PRIVILÉGIÉES)

1. Évaluation des besoins en transport
2. Recensement des besoins environnementaux de la zone
3. Désignation des solutions de rechange
4. Élaboration des critères d'évaluation
5. Analyse des solutions de rechange
6. Élaboration de solutions pour les tracés
7. Évaluation des solutions pour les tracés
8. Sélection des solutions privilégiées (toute et TCRA)

Critères et facteurs d'évaluation

- ❖ Transport – piétons, cyclistes, transport en commun, voiture, exploitation et connectivité
- ❖ Stratégie – documents stratégiques
- ❖ Environnement naturel – plaine inondable, milieux terrestres et aquatiques
- ❖ Utilisation du sol/environnement social – patrimoine, facteurs archéologiques, bien foncier et plans d'aménagement
- ❖ Environnement physique/viabilisation – facteurs géotechniques, eau souterraine, services publics, égouts et structures de ponts
- ❖ Coûts d'immobilisations/constructibilité – coûts globaux et capacité de construire

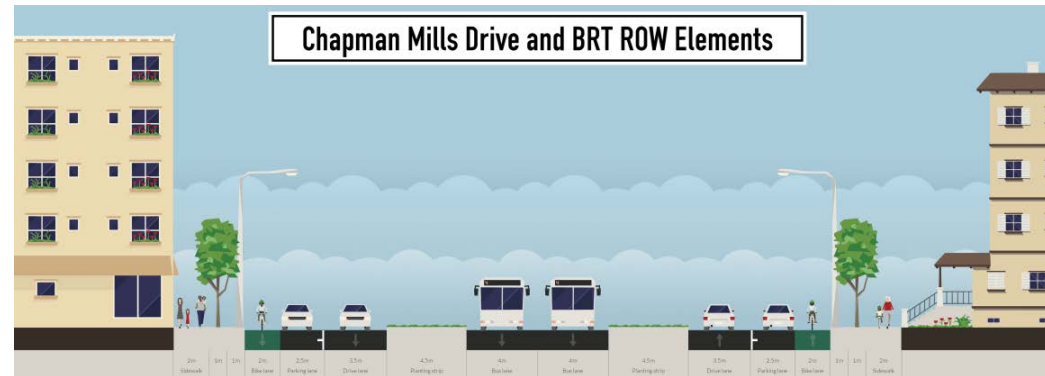


ALTERNATIVE SOLUTIONS

SOLUTIONS DE RECHANGE

Road and Bus Rapid Transit (BRT) Corridor

- ❖ Median Bus Rapid Transit lanes, pedestrian, cycling and parking elements
- ❖ Auxiliary left-turn lanes in medians
- ❖ Right-of-Way width 41 m

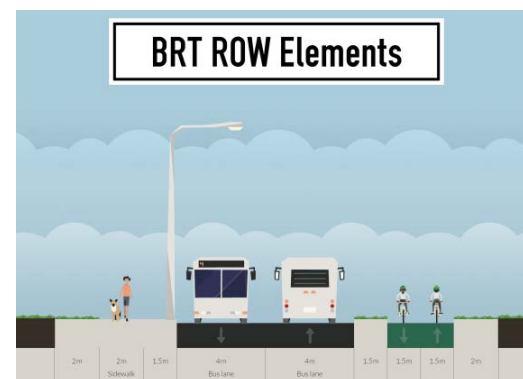


Route et couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA)

- ❖ Des voies réservées au transport rapide par autobus sur la voie centrale, des éléments pour les piétons, les cyclistes et le stationnement
- ❖ Voies réservées au virage à gauche dans la voie centrale
- ❖ Largeur de l'emprise : 41 m

Bus Rapid Transit Corridor

- ❖ BRT lanes, pedestrian and cycling facilities
- ❖ Right-of-Way width approximately 20 m

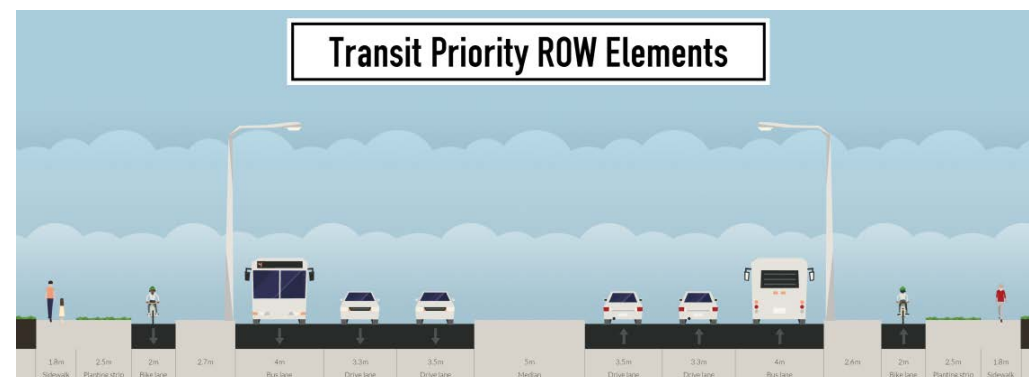


Couloir de transport en commun rapide par autobus

- ❖ Couloir de transport en commun rapide par autobus, installations pour piétons et cyclistes
- ❖ Largeur de l'emprise : environ 20 m

Road and Transit Priority Corridor

- ❖ Bus lanes, pedestrian and cycling facilities
- ❖ Auxiliary turning lanes in medians/boulevards
- ❖ Right-of-Way width 44.5 m



Route et couloir prioritaire du transport en commun

- ❖ Voies réservées aux autobus, installations pour piétons et cyclistes
- ❖ Voies réservées au virage dans la voie centrale/boulevard
- ❖ Largeur de l'emprise : 44,5 m

(Les intersections principales nécessitent une emprise routière de plus de 44,5 m.)

QUALITATIVE EVALUATION NOTATION

High	Medium	Low
✓	-	✗
For any given criteria, the solution: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Addresses need ❖ Adds value to the study area ❖ Promotes City policy ❖ Avoids environmental impacts 	For any given criteria, the solution: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Does not address the need ❖ Maintains status quo of study area ❖ Meets or slightly differs from City policy ❖ Mitigation is possible for environmental impacts 	For any given criteria, the solution: <ul style="list-style-type: none"> ❖ Does not address the need ❖ Does not meet City policy ❖ Negatively impacts the value of the study area and the surrounding environment

NOTE D'ÉVALUATION QUANTITATIVE

Élevé	Moyen	Faible
✓	-	✗
Pour chaque critère, la solution : <ul style="list-style-type: none"> ❖ répond au besoin; ❖ présente une valeur ajoutée à la zone d'étude; ❖ promeut la stratégie de la Ville; ❖ évite les répercussions sur l'environnement. 	Pour chaque critère, la solution : <ul style="list-style-type: none"> ❖ ne répond pas au besoin; ❖ maintient le statu quo dans la zone d'étude; ❖ respecte la stratégie de la Ville ou diffère légèrement de celle-ci; ❖ permet de réduire les répercussions sur l'environnement. 	Pour chaque critère, la solution : <ul style="list-style-type: none"> ❖ ne répond pas au besoin; ❖ ne respecte pas la stratégie de la Ville; ❖ présente des répercussions négatives sur la valeur de la zone d'étude et sur le milieu environnant.

COARSE SCREENING SUMMARY

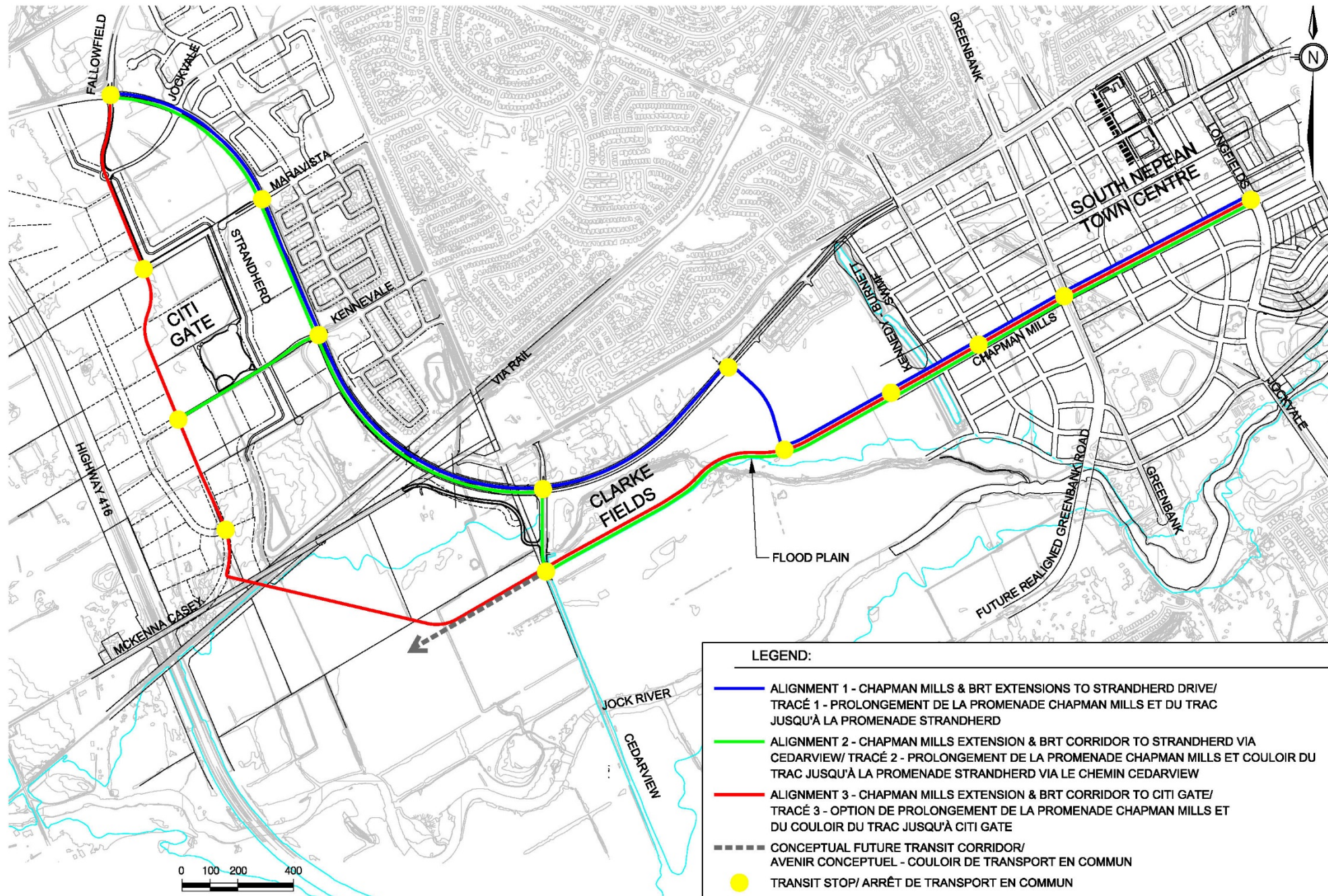
Criteria	Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4
	Do-Nothing	Road with BRT	Road with Transit Priority	BRT Corridor
Transportation Needs	x	✓	✓	✓
	❖ Does not address transit, pedestrian, cycling or auto travel demands or connectivity within the South Nepean Community	❖ Satisfies transit (high order facility), pedestrian, cycling and auto travel demands and connectivity within the South Nepean Community	❖ Satisfies transit (lower order), pedestrian, cycling and auto travel demands and connectivity within the South Nepean Community	❖ Satisfies transit (high order facility), pedestrian, and cycling demands and connectivity where auto travel is not required within the South Nepean Community
	Do not carry forward	Carry forward (where need is met for BRT e.g. Longfields Drive to Kennedy-Burnett SWM Pond)	Carry forward (where need is met for transit facilities e.g. Strandherd Drive)	Carry forward (where need is met for transit facilities e.g. Chapman Mills Drive to west of Cedarview Drive)

SOMMAIRE DE L'ÉVALUATION GÉNÉRALE

Critère	Solution 1	Solution 2	Solution 3	Solution 4
	Rien faire	Route avec TCRA	Route avec priorité aux véhicules du transport en commun	Couloir du TCRA
Besoins en transport	x	✓	✓	✓
	❖ Ne répond pas aux besoins en déplacement des usagers du transport en commun, des piétons, des cyclistes ou des voitures ni aux besoins en connectivité dans la communauté de Nepean-Sud	❖ Répond aux besoins en déplacement des usagers du transport en commun (installation de qualité supérieure), des piétons, des cyclistes et des voitures, et améliore la connectivité dans la communauté de Nepean-Sud	❖ Répond aux besoins en déplacement des usagers du transport en commun (installation de faible qualité), des piétons, des cyclistes et des voitures, et améliore la connectivité dans la communauté de Nepean-Sud	❖ Répond aux besoins en déplacement des usagers du transport en commun (installation de qualité supérieure), des piétons et des cyclistes, et améliore la connectivité là où la circulation des voitures n'est pas nécessaire dans la communauté de Nepean-Sud
	Ne pas adopter	À adopter (où le besoin en TCRA est satisfait p. ex. de la promenade Longfields au bassin de GEP Kennedy-Burnett)	À adopter (où le besoin en installations de transport en commun est satisfait, p. ex. sur la promenade Strandherd)	À adopter (où le besoin en installations de transport en commun est satisfait, p. ex. de la promenade Chapman Mills à l'ouest de la promenade Cedarview)

ALTERNATIVE ALIGNMENTS

OPTIONS DE TRACÉS



EVALUATION SUMMARY – TRANSPORTATION, POLICY, NATURAL ENVIRONMENT AND LAND USE/SOCIAL ENVIRONMENT

	Alignment 1	Alignment 2	Alignment 3
Transportation	<p style="text-align: center;">x</p> <ul style="list-style-type: none"> Accommodates multi-modal transportation network with collector road cross-section Projected ridership is approximately 2000 trips per hour and supports BRT within the South Nepean Town Centre Does not protect for possible BRT extension beyond Transportation Master Plan 2031 horizon Collector roadway services South Nepean development areas 	<p style="text-align: center;">✓</p> <ul style="list-style-type: none"> Accommodates multi-modal transportation network with collector road cross-section Projected ridership is approximately 2000 trips per hour and supports BRT within the South Nepean Town Centre Protects for possible BRT extension to Cedarview Road beyond Transportation Master Plan 2031 horizon Collector roadway services South Nepean development areas 	<p style="text-align: center;">-</p> <ul style="list-style-type: none"> Accommodates multi-modal transportation network with collector road and BRT cross-sections Projected ridership is < 2000 riders per hour and does not support dedicated BRT facilities Protects for possible BRT extension to Cedarview Road beyond Transportation Master Plan 2031 horizon Collector roadway services South Nepean development areas
Policy	<p style="text-align: center;">-</p> <ul style="list-style-type: none"> Consistent with South Nepean Town Centre Community Design Plan, South Nepean Secondary Plans Area 8 and 10, and Transportation Master Plan Road Network Does not protect for possible BRT extension beyond Transportation Master Plan 2031 horizon 	<p style="text-align: center;">✓</p> <ul style="list-style-type: none"> Consistent with South Nepean Town Centre CDP, South Nepean Secondary Plans (Area 8 and 10) and Transportation Master Plan Road Network BRT corridor aligns with Transportation Master Plan Ultimate Transit Network Protects for possible BRT extension to Cedarview Road beyond Transportation Master Plan 2031 horizon 	<p style="text-align: center;">-</p> <ul style="list-style-type: none"> Consistent with South Nepean Town Centre CDP, South Nepean Secondary Plans for Area 8 and 10 Road Network Protects for possible BRT extension to Cedarview Road beyond Transportation Master Plan 2031 horizon
Natural Environment	<p style="text-align: center;">✓</p> <ul style="list-style-type: none"> Limited or no impact to floodplain Limited impact to terrestrial and fishery environments 	<p style="text-align: center;">✓</p> <ul style="list-style-type: none"> Limited or no impact to floodplain Limited impacts to the terrestrial and fishery environments Slight increase in potential for conflicts with species at risk 	<p style="text-align: center;">x</p> <ul style="list-style-type: none"> Corridor impacts the flood plain west of Cedarview Road and has potential to impact the surrounding terrestrial and fishery environments Increased potential for conflicts with species at risk
Land Use / Social Environment	<p style="text-align: center;">x</p> <ul style="list-style-type: none"> Does not align with existing and adjacent development plans along Chapman Mills Drive link to Strandherd Drive and along the Strandherd Drive portion No impact to adjacent heritage sites Low impact on area of archaeological potential 	<p style="text-align: center;">x</p> <ul style="list-style-type: none"> Does not align with existing and adjacent development plans along the Strandherd Drive portion Potential impact to adjacent heritage site at 3288 Cedarview Road Moderate impact on area of archaeological potential 	<p style="text-align: center;">x</p> <ul style="list-style-type: none"> Impacts adjacent development plans (Citi Gate) Significant impacts on area of archaeological potential Potential impact to adjacent heritage site at 3288 Cedarview Road and potential heritage resource site at 3235 McKenna Casey Drive Reduced opportunity for adjacent intensification as segment of alignment extends through non-developable land (i.e. floodplain)

EVALUATION SUMMARY – PHYSICAL ENVIRONMENT/SERVICING, CAPITAL COST/CONSTRUCTABILITY

	Alignment 1	Alignment 2	Alignment 3
Physical Environment / Servicing	✓	-	✗
	<ul style="list-style-type: none"> ❖ No impact to the preliminary design for the South Nepean Collector ❖ Minimal geotechnical/soils implications ❖ Structures required at Burnett Drain and Kennedy-Burnett SWM Pond ❖ Potential impacts to adjacent well sites in the vicinity of Greenbank Road and Southwest Transitway ❖ Future grade-separated crossing of the VIA Rail line will be along Strandherd Drive 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ No impact to the preliminary design for the South Nepean Collector ❖ Moderate geotechnical/soils implications ❖ Structures required at Burnett Drain and Kennedy-Burnett SWM Pond ❖ Potential impacts to adjacent well sites in the vicinity of Greenbank Road and Southwest Transitway ❖ Future grade-separated crossing of the VIA Rail line will be along Strandherd Drive 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ No impact to the preliminary design for the South Nepean Collector ❖ Significant geotechnical/soils implications ❖ Structures required at Burnett Drain and Kennedy-Burnett SWM Pond, and potential at the Foster and O’Keefe Drains ❖ Potential impacts to adjacent well sites in the vicinity of Greenbank Road, Southwest Transitway and McKenna Casey Drive ❖ Future grade separated crossing of the VIA Rail line will require an additional structure
Capital Cost / Constructability	✓	-	✗
	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Lowest overall capital costs of the three alignments ❖ Constructability issues on Strandherd Drive do not accommodate cross-section elements required for both facilities ❖ Does not require a separated structure over the Via Rail line ❖ Approximately 5.3 km of combined road and BRT construction 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Moderate overall capital costs ❖ Corridor presents constructability concerns with geotechnical and hydrogeological conditions ❖ Constructability issues on Strandherd Drive do not accommodate cross-section elements required for both facilities ❖ Does not require a separated structure over the Via Rail line ❖ Approximately 5.4 km of combined road and BRT construction 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Significantly higher overall capital cost of the three alignments ❖ Requires a grade-separated structure over the VIA Rail line ❖ Corridor presents constructability concerns with geotechnical and hydrogeological conditions ❖ Floodplain remediation measures required for corridor ❖ Approximately 5.9 km of combined road and BRT construction

SOMMAIRE DE L'ÉVALUATION – TRANSPORTS, STRATÉGIE, ENVIRONNEMENT NATUREL ET UTILISATION DU SOL/ENVIRONNEMENT SOCIAL

	Tracé 1	Tracé 2	Tracé 3
Transports	<p style="text-align: center;">x</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Permet l'aménagement d'un réseau de transport multimodal, avec section transversale de routes collectrices ❖ Nombre d'usagers prévu est d'environ 2 000 déplacements par heure et appuie le TCRA au centre-ville de Nepean-Sud ❖ Ne protège pas le prolongement possible du TCRA au-delà de l'horizon 2031 du Plan directeur des transports ❖ Les routes collectrices desservent les nouveaux secteurs d'aménagement de Nepean-Sud 	<p style="text-align: center;">✓</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Permet l'aménagement d'un réseau de transport multimodal, avec section transversale de routes collectrices ❖ Nombre d'usagers prévu est d'environ 2 000 déplacements par heure et appuie le TCRA au centre-ville de Nepean-Sud ❖ Protège le prolongement possible du TCRA au chemin Cedarview au-delà de l'horizon 2031 du Plan directeur des transports ❖ Les routes collectrices desservent les nouveaux secteurs d'aménagement de Nepean-Sud 	<p style="text-align: center;">-</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Permet l'aménagement d'un réseau de transport multimodal, avec section transversale de routes collectrices et du TCRA ❖ Nombre d'usagers prévu est moins de 2 000 déplacements par heure et n'appuie pas l'aménagement d'installations vouées au TCRA ❖ Protège le prolongement possible du TCRA au chemin Cedarview au-delà de l'horizon 2031 du Plan directeur des transports ❖ Les routes collectrices desservent les nouveaux secteurs d'aménagement de Nepean-Sud
Stratégie	<p style="text-align: center;">-</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Conforme au Plan de conception communautaire du centre-ville de Nepean-Sud, aux secteurs 8 et 10 des Plans secondaires de Nepean-Sud et au réseau routier du Plan directeur des transports ❖ Ne protège pas le prolongement possible du TCRA au-delà de l'horizon 2031 du Plan directeur des transports 	<p style="text-align: center;">✓</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Conforme au Plan de conception communautaire du centre-ville de Nepean-Sud, aux secteurs 8 et 10 des Plans secondaires de Nepean-Sud et au réseau routier du Plan directeur des transports ❖ Le couloir du TCRA correspond au réseau du transport en commun ultime du Plan directeur des transports ❖ Protège le prolongement possible du TCRA au chemin Cedarview au-delà de l'horizon 2031 du Plan directeur des transports 	<p style="text-align: center;">-</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Conforme au Plan de conception communautaire du centre-ville de Nepean-Sud, aux secteurs 8 et 10 des Plans secondaires de Nepean-Sud et au réseau routier ❖ Protège le prolongement possible du TCRA au chemin Cedarview au-delà de l'horizon 2031 du Plan directeur des transports
Environnement naturel	<p style="text-align: center;">✓</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Impact nul ou très limité sur les plaines inondables ❖ Impact limité sur les milieux terrestres et aquatiques 	<p style="text-align: center;">✓</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Impact nul ou très limité sur les plaines inondables ❖ Impact limité sur les milieux terrestres et aquatiques ❖ Légère augmentation des risques de conflit avec des espèces en péril 	<p style="text-align: center;">x</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Le couloir a des répercussions sur les plaines inondables à l'ouest du chemin Cedarview et présente des risques de répercussion sur les milieux terrestres et aquatiques ❖ Augmentation des risques de conflit avec des espèces en péril
Utilisation du sol/ environnement social	<p style="text-align: center;">x</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ne correspond pas aux plans d'aménagement existants et adjacents le long de la promenade Chapman Mills lien à la promenade Strandherd et le long de la partie de la promenade Strandherd ❖ Aucune répercussion sur les lieux patrimoniaux adjacents ❖ Faible répercussion sur les zones à valeur archéologique 	<p style="text-align: center;">x</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ne correspond pas aux plans d'aménagement existants et adjacents le long de la partie de la promenade Strandherd ❖ Risque de répercussion sur le lieu patrimonial adjacent situé au 3288, chemin Cedarview ❖ Répercussion modérée sur les zones à valeur archéologique 	<p style="text-align: center;">x</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Répercussion sur les plans d'aménagement adjacents (Citi Gate) ❖ Importante répercussion sur les zones à valeur archéologique ❖ Risque de répercussion sur le lieu patrimonial adjacent situé au 3288, chemin Cedarview et sur le site de ressources patrimoniales situé au 3235, promenade McKenna-Casey ❖ Possibilité réduite de densification adjacent au tronçon du tracé qui s'étend vers des terrains non aménageables (plaines inondables)

SOMMAIRE DE L'ÉVALUATION – ENVIRONNEMENT PHYSIQUE/VIABILISATION, COÛTS D'IMMOBILISATIONS/CONSTRUCTIBILITÉ

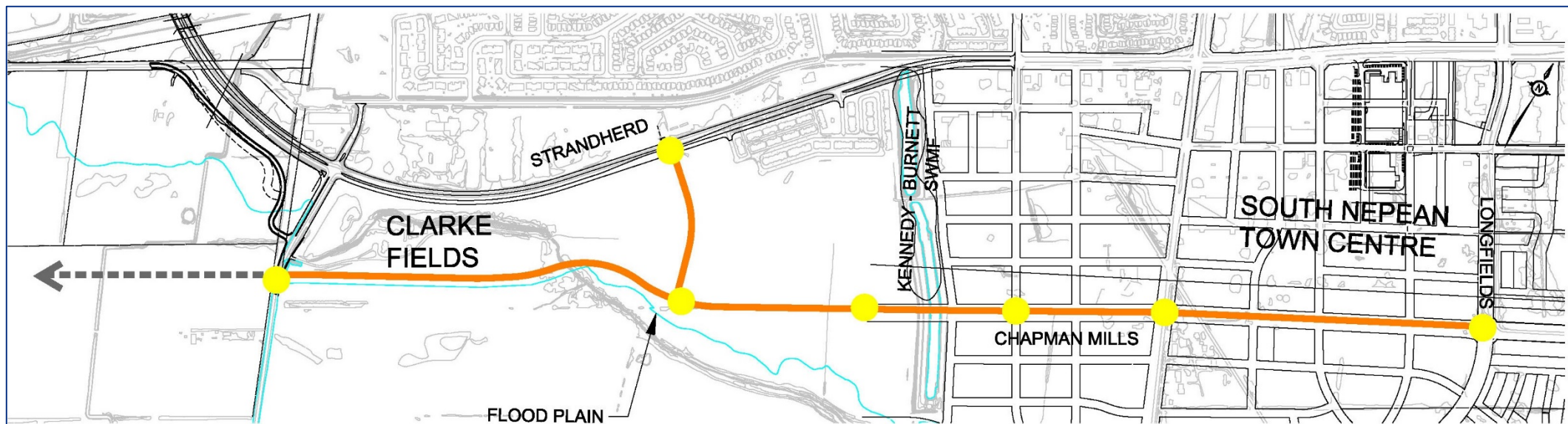
	Tracé 1	Tracé 2	Tracé 3
Environnement physique/viabilisation	<p style="text-align: center;">✓</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune répercussion sur la conception préliminaire de la route collectrice de Nepean-Sud Peu d'enjeux géotechniques et liés aux sols Structures requises au drain Burnett et au bassin de GEP Kennedy-Burnett Répercussions possibles sur les puits adjacents dans le secteur du chemin Greenbank et du Transitway Sud-Ouest Aménagement futur d'un passage à niveau pour VIA Rail sur le chemin Strandherd 	<p style="text-align: center;">-</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune répercussion sur la conception préliminaire de la route collectrice de Nepean-Sud Enjeux géotechniques et liés aux sols modérés Structures requises au drain Burnett et au bassin de GEP Kennedy-Burnett Répercussions possibles sur les puits adjacents dans le secteur du chemin Greenbank et du Transitway Sud-Ouest Aménagement futur d'un passage à niveau pour VIA Rail sur le chemin Strandherd 	<p style="text-align: center;">✗</p> <ul style="list-style-type: none"> Aucune répercussion sur la conception préliminaire de la route collectrice de Nepean-Sud Importants enjeux géotechniques et liés aux sols Structures requises au drain Burnett et au bassin de GEP Kennedy-Burnett, et possiblement aux drains Foster et O'Keefe Répercussions possibles sur les puits adjacents dans le secteur du chemin Greenbank et du Transitway Sud-Ouest et de la promenade McKenna-Casey Aménagement futur d'un passage à niveau pour VIA Rail qui nécessitera une structure supplémentaire
Coûts d'immobilisations/constructibilité	<p style="text-align: center;">✓</p> <ul style="list-style-type: none"> Coûts d'immobilisations les plus faibles parmi les trois tracés Les enjeux de constructibilité sur la promenade Strandherd ne permettent pas les éléments de la section transversale requise pour les deux installations Ne nécessite pas une structure séparée au-dessus de la voie de Via Rail Environ 5,3 km de route combinée et de travaux liés au TCRA 	<p style="text-align: center;">-</p> <ul style="list-style-type: none"> Coûts d'immobilisations modérés de façon générale Le couloir présente des enjeux de constructibilité en raison des conditions géotechniques et hydrogéologiques Les enjeux de constructibilité sur la promenade Strandherd ne permettent pas les éléments de la section transversale requise pour les deux installations Ne nécessite pas une structure séparée au-dessus de la voie de VIA Rail Environ 5,4 km de route combinée et de travaux liés au TCRA 	<p style="text-align: center;">✗</p> <ul style="list-style-type: none"> Coûts d'immobilisations les plus élevés parmi les trois tracés Nécessite une structure de passage à niveau au-dessus de la voie de VIA Rail Le couloir présente des enjeux de constructibilité en raison des conditions géotechniques et hydrogéologiques Des mesures d'atténuation des répercussions sur les plaines inondables seront nécessaires pour le couloir Environ 5,9 km de route combinée et de travaux liés au TCRA

EVALUATION PROCESS - RECOMMENDATIONS

PROCESSUS D'ÉVALUATION - RECOMMANDATIONS

Section	Preferred Alignment
❖ Longfields Drive to Clarke Fields Intersection (Road and BRT)	Alignment 2
❖ Clarke Fields Intersection to Strandherd Drive (Road Only – 30 m ROW) + Transit Priority measures	Alignment 1
❖ Clarke Fields Intersection to Cedarview Road (future BRT Only)	Alignment 2
❖ West of Cedarview Road	“Grey Arrow”

Tronçon	Tracé privilégié
❖ Promenade Longfields à l'intersection de Clarke Fields (Route et TCRA)	Tracé 2
❖ Intersection de Clarke Fields à la promenade Strandherd (Route seulement – 30 m sur l'emprise) + mesures accordant la priorité aux véhicules du transport en commun	Tracé 1
❖ Intersection de Clarke Fields au chemin Cedarview (futur TCRA seulement)	Tracé 2
❖ À l'ouest du chemin Cedarview	« Flèche grise »



PROJECT IMPLEMENTATION

- ❖ Chapman Mills Drive Extension to Strandherd Drive – Phase 2 Project (2020 – 2025)
- ❖ BRT Corridor (Longfields Drive to Cedarview Road) – Post 2031

MISE EN ŒUVRE DU PROJET

- ❖ Prolongement de la promenade Chapman Mills jusqu'à la promenade Strandherd – Étape 2 du projet (2020 – 2025)
- ❖ Couloir du TCRA (de la promenade Longfields au chemin Cedarview) – après 2031

NEXT STEPS

The Project Team will:

- ❖ Review and document input received from this Public Open House.
- ❖ Undertake the functional design of the Preferred Alternative.
- ❖ The Recommended Plan will be presented to the Consultation Groups and at a third Public Open House.

THANK YOU!

- ❖ Thank you for attending the second Public Open House.
- ❖ Please let us know of your feedback by filling out a comment sheet and returning it to the registration table.
- ❖ If you have any questions about this study, feel free to ask any member of the Study Team
- ❖ For more information you can also visit the City of Ottawa's website for this project at: <http://www.ottawa.ca/chapmanmillsextension>
- ❖ Following this session comments may be directed to:

Jabbar Siddique, P.Eng.

Project Manager / Gestionnaire de projet

Planning & Growth Management Department
110 Laurier Avenue West, Ottawa, ON K1P 1J1
P#: 613-580-2424 ext. 13914, F#: 613-580-2576
Email: Jabbar.Siddique@ottawa.ca

PROCHAINES ÉTAPES

L'équipe du projet va :

- ❖ examiner et documenter les commentaires reçus pendant la séance portes ouvertes;
- ❖ entreprendre la conception fonctionnelle du tracé privilégié;
- ❖ présenter le Plan recommandé aux groupes de consultation et lors de la troisième séance portes ouvertes.

MERCI!

- ❖ Nous vous remercions de votre participation à la deuxième séance portes ouvertes.
- ❖ Veuillez nous dire ce que vous en pensez en remplissant une feuille de commentaires que vous pouvez déposer à la table d'inscription.
- ❖ Si vous avez des questions sur cette étude, n'hésitez pas à les poser à l'équipe du projet.
- ❖ Pour de plus amples renseignements, vous pouvez aussi consulter la page du projet sur le site Web de la Ville d'Ottawa : <http://ottawa.ca/fr/hotel-de-ville/consultations-publiques/etude-devaluation-environnementale-du-prolongement-de-la>
- ❖ Après la séance, vous pourrez faire parvenir vos commentaires à :

David Hatton, P.Eng.

Consultant Project Manager / Gestionnaire de projet, consultant

IBI Group
400 – 333 Preston Street, Ottawa ON K1S 5N4
P#: 613-225-1311, F#: 613-225-9868
Email: dhatton@IBIGroup.com