

WELCOME

Chapman Mills Drive Extension and Bus Rapid Transit (BRT) Corridor Municipal Class Environmental Assessment Public Open House No. 1

- ❖ 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.

BIENVENUES A 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° 1

- ❖ 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 a need to extend Chapman Mills Drive between Longfields Drive and Strandherd Drive.
- ❖ The TMP also identifies extension of a 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
- ❖ Study Area Existing Conditions
- ❖ Needs Assessment
- ❖ Preliminary Alignment Options and the framework established for evaluation of these options.

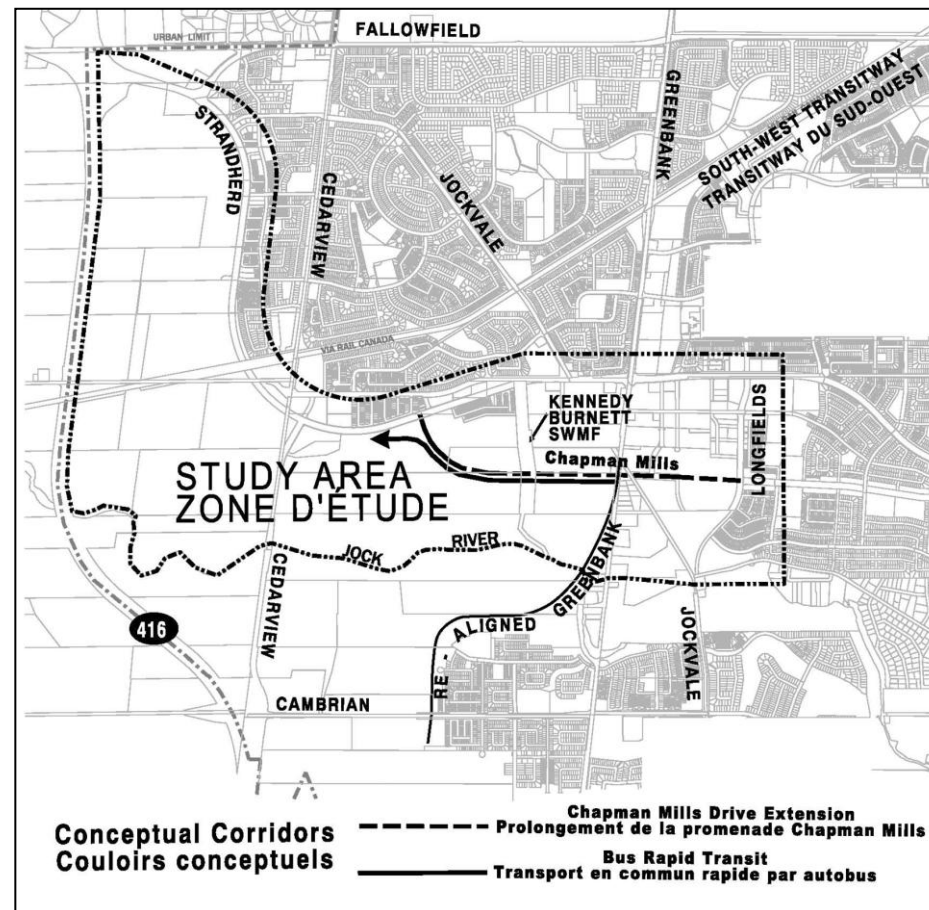
INTRODUCTION

- ❖ Dans le Plan directeur des transports d'Ottawa (PDT 2013), le besoin de prolonger la promenade Chapman Mills entre la promenade Longfields et la promenade Strandherd est clairement défini.
- ❖ Le PDT mentionnait le besoin de prolonger le 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
- ❖ Les conditions actuelles de la zone à l'étude
- ❖ L'évaluation des besoins
- ❖ Les options préliminaires de tracé et le cadre établi pour l'évaluation de ces options.



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.

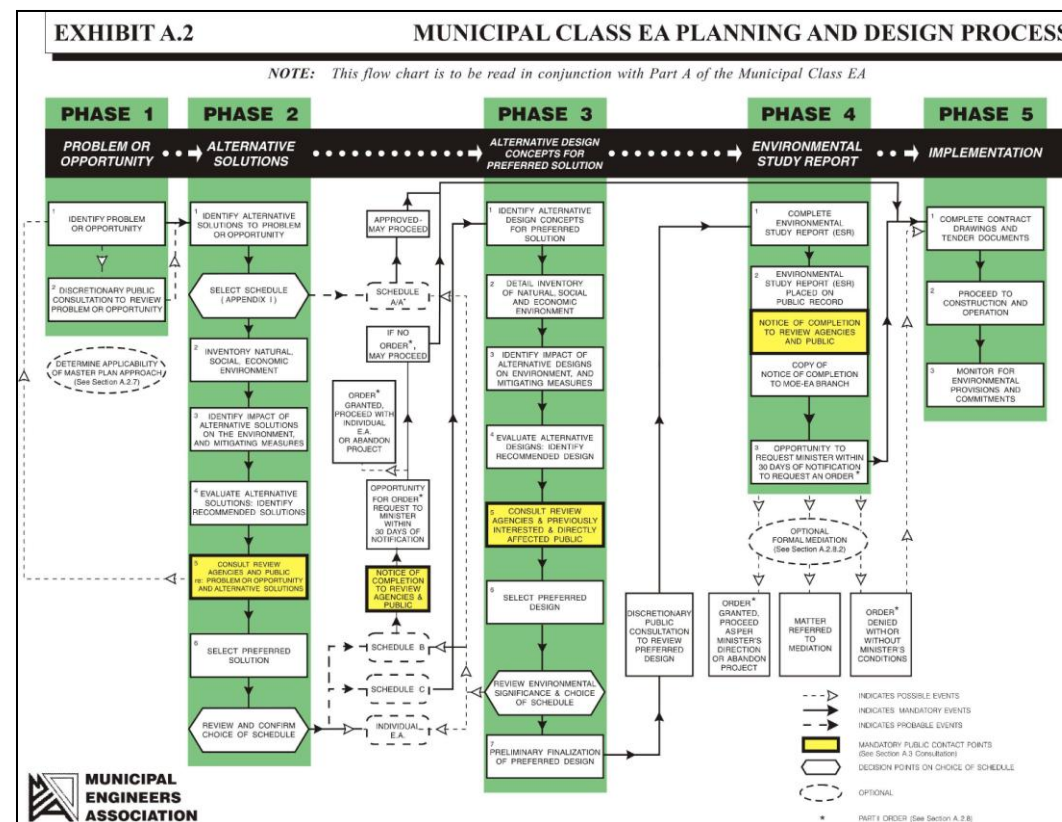
This study will:

- ❖ 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 de TRCA ont été réalisées dans le cadre du PDT 2013.

Cette étude:

- ❖ va examiner et revoir ces deux étapes;
- ❖ établir le tracé de la promenade Chapman Mills et du couloir de TRAC;
- ❖ délimiter la protection de l'emprise;
- ❖ achever la conception fonctionnelle des deux installations;
- ❖ résumer les conclusions dans le rapport de l'étude environnementale définitif (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) July 2015
- ❖ POH # 3
(Preliminary Recommended Plan) October 2015
- ❖ Transportation Committee and Council December 2015
- ❖ ESR on Public Review December 2015

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) – représentant d'organismes et d'autres groupes
- ❖ Groupe de consultation d'entreprises (GCE) – représentant 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 no 1**
(Solution privilégiée provisoire) **mai 2015**
- ❖ Séance portes ouvertes no 2
(Solution privilégiée provisoire) juillet 2015
- ❖ Séance portes ouvertes no 3
(Plan recommandé provisoire) octobre 2015
- ❖ Comité des transports et Conseil décembre 2015
- ❖ Présentation au public du rapport d'évaluation environnemental (RÉE) décembre 2015

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.

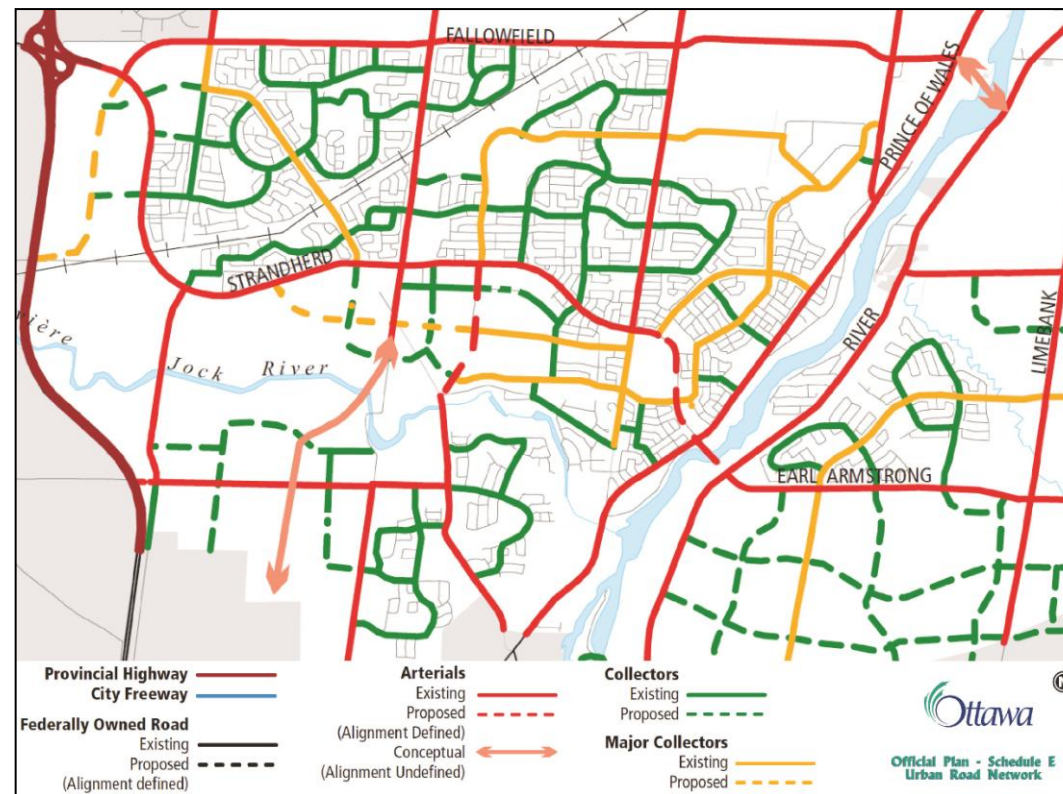
Bus Rapid Transit (BRT) Corridor

- ❖ 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.



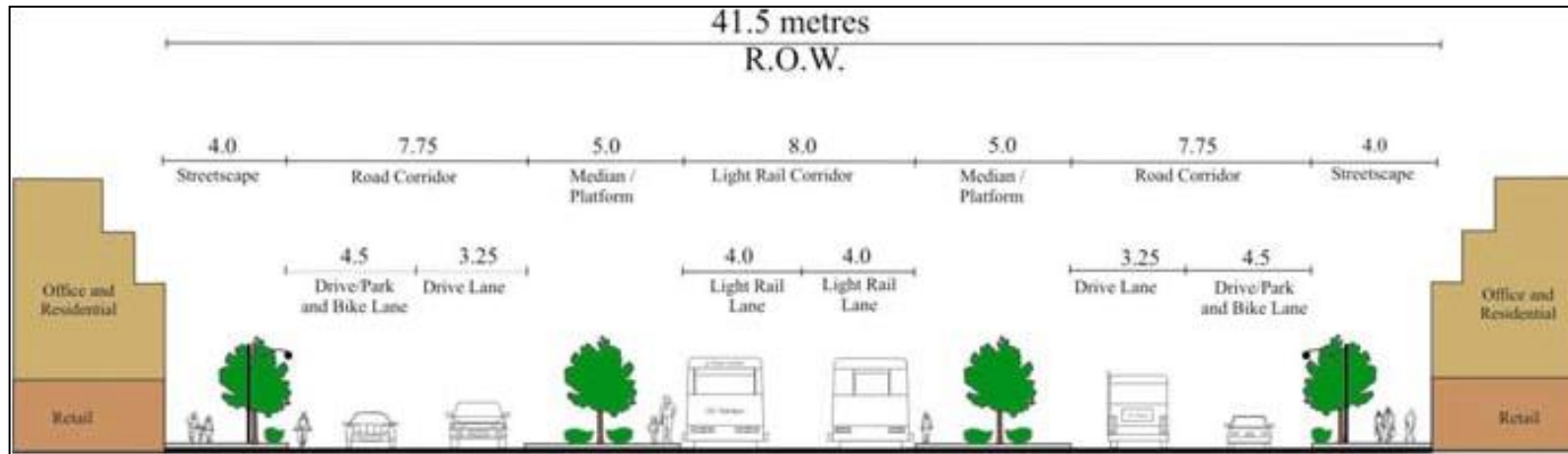
Ottawa Official Plan

Couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA)

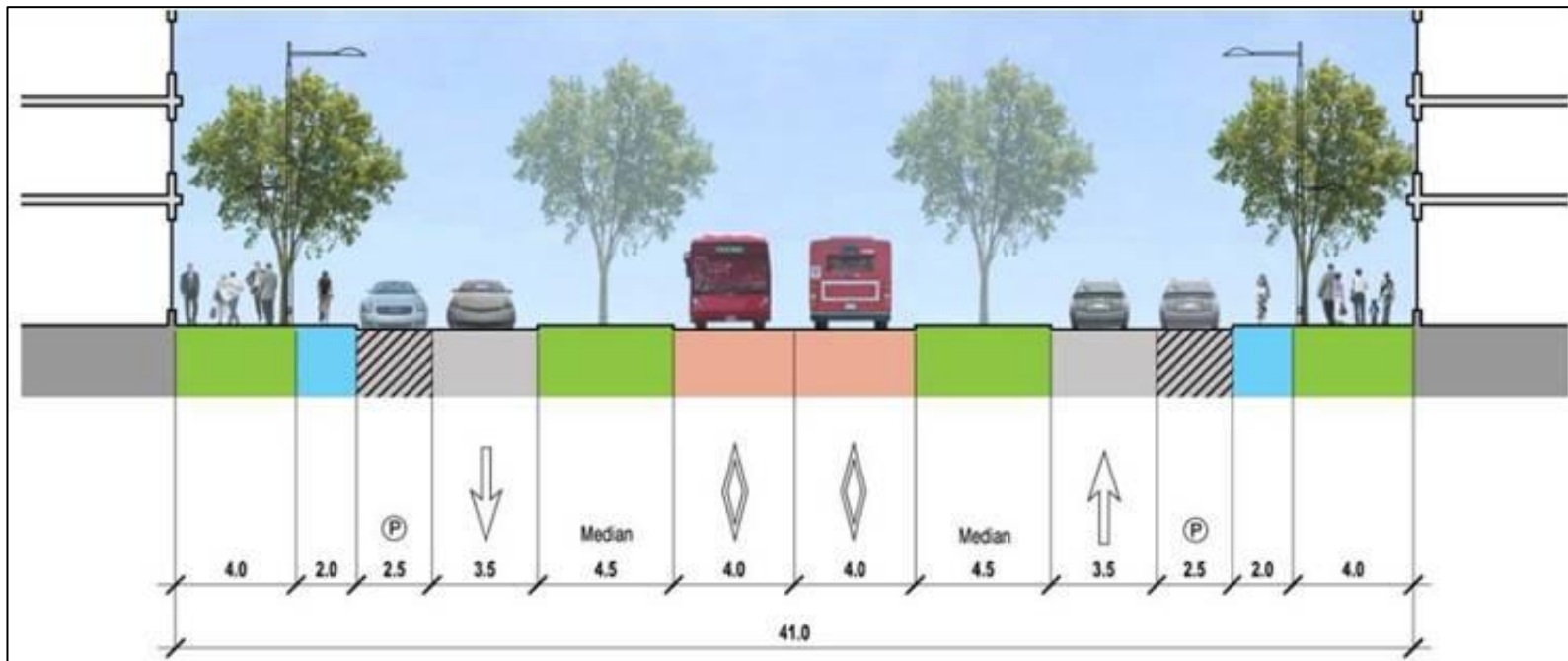
- ❖ Des voies réservées au TCRA sont actuellement en place au centre de la promenade Chapman Mills de la station Woodroffe à l'ouest de la promenade Beatrice.
- ❖ L'ÉE du transport en commun rapide Barrhaven-Riverside Sud (2013) a confirmé le besoin de mettre en place un système de TCRA entre la promenade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

CHAPMAN MILLS DRIVE CROSS-SECTIONS

COUPES TRANSVERSALES DE LA PROMENADE CHAPMAN MILLS



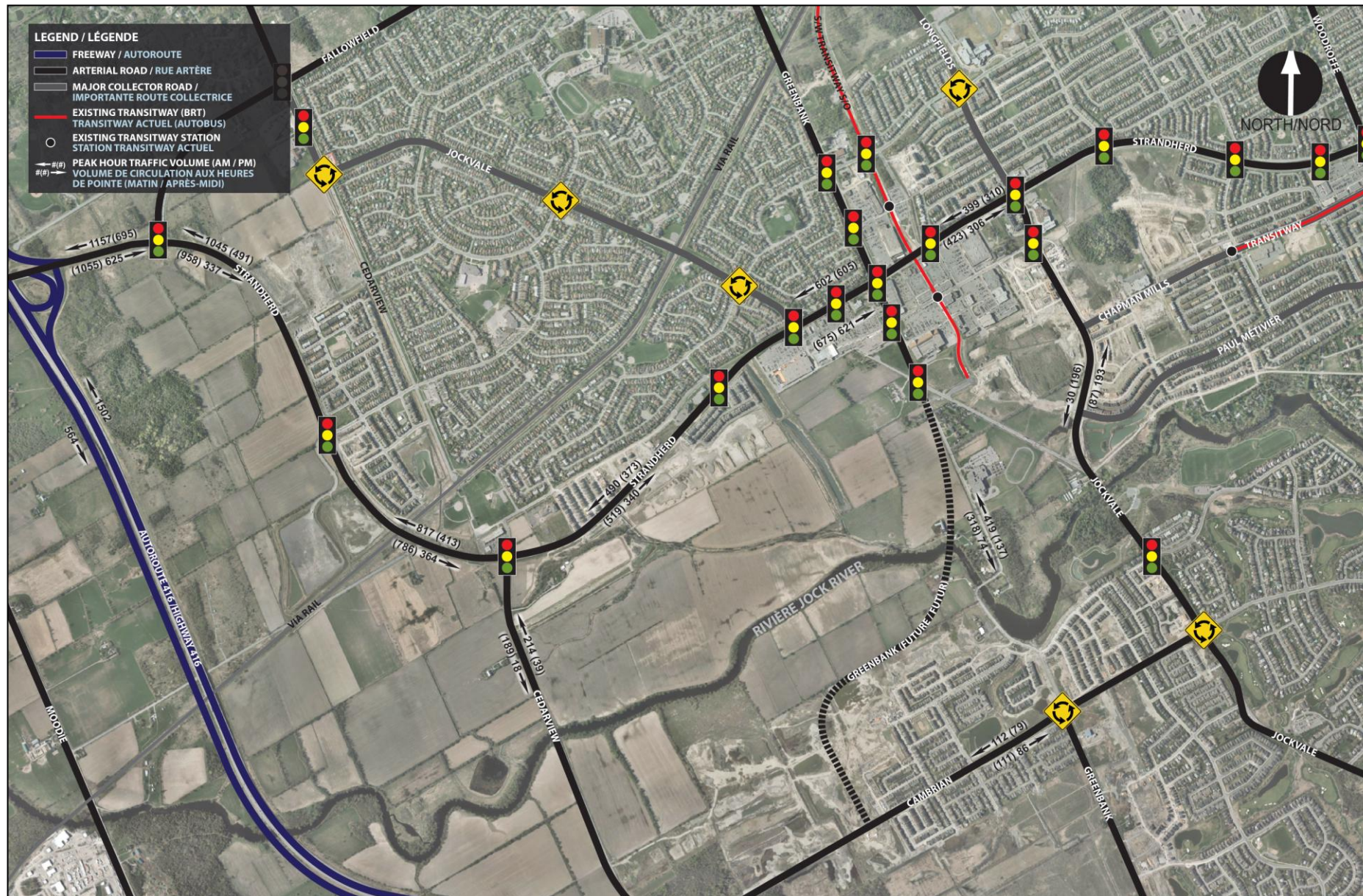
South Nepean Town Centre Community Design Plan (CDP) – Woodroffe Ave to Barrhaven Town Centre / Plan de conception communautaire du centre-ville de Nepean-Sud (PCC) – de l’avenue Woodroffe au centre-ville de Barrhaven



Barrhaven-Riverside South Rapid Transit Environmental Assessment Study – Woodroffe Ave to Greenbank Road / Étude environnementale sur le transport en commun rapide Barrhaven-Riverside Sud – de l’avenue Woodroffe au chemin Greenbank

EXISTING CONDITIONS – ROAD NETWORK AND TRAFFIC

CONDITIONS ACTUELLES - RÉSEAU ROUTIER ET VOLUME DE CIRCULATION



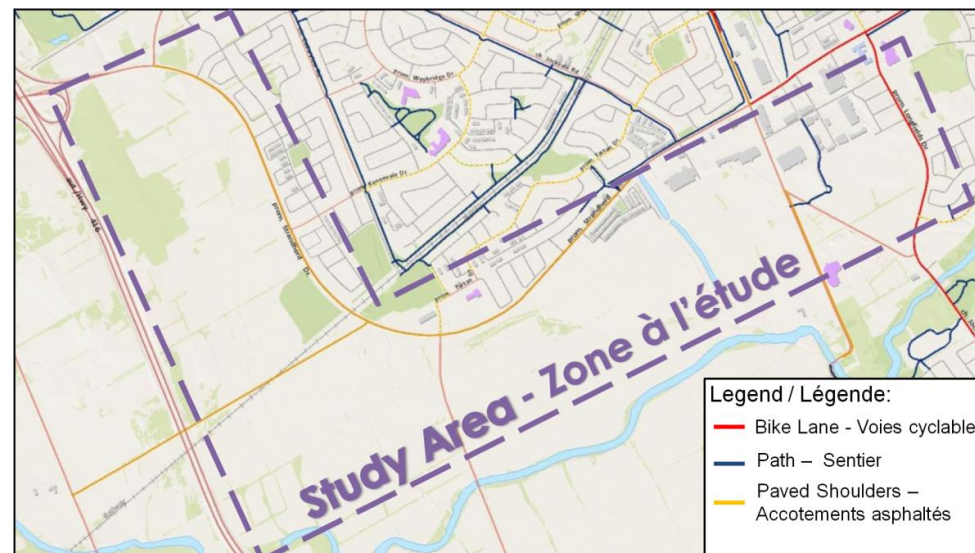
EXISTING CONDITIONS – PEDESTRIAN AND CYCLING

Pedestrian Facilities

- ❖ Concrete sidewalks along Longfields Drive and Chapman Mills Drive.
- ❖ Asphalt sidewalk along the east side of Greenbank Road.
- ❖ Asphalt pathway along Southwest Transitway.
- ❖ Concrete sidewalk along the south side of Strandherd Drive in front of the Barrhaven Town Centre.
- ❖ Multi-use pathway along the north side of Strandherd Drive between Jockvale Road and Andora Avenue.

Cycling Facilities

- ❖ Shared-use lanes on Chapman Mills Drive.
- ❖ On street bike lanes on Longfields Drive.
- ❖ Multi-use pathway along the north side of Strandherd Drive between Jockvale Road and Andora Avenue.
- ❖ Paved Shoulders along Strandherd Drive.



CONDITIONS ACTUELLES – PIÉTONS ET CYCLISTES

Installations piétonnières

- ❖ Trottoirs en béton le long de la promenade Longfields et de la promenade Chapman Mills.
- ❖ Trottoir asphalté du côté est du chemin Greenbank.
- ❖ Sentier asphalté le long du Transitway sud-ouest.
- ❖ Trottoir en béton du côté sud de la promenade Strandherd devant le centre-ville de Barrhaven.
- ❖ Sentier polyvalent du côté nord de la promenade Strandherd entre le chemin Jockvale et l'avenue Andora.

Installations cyclables

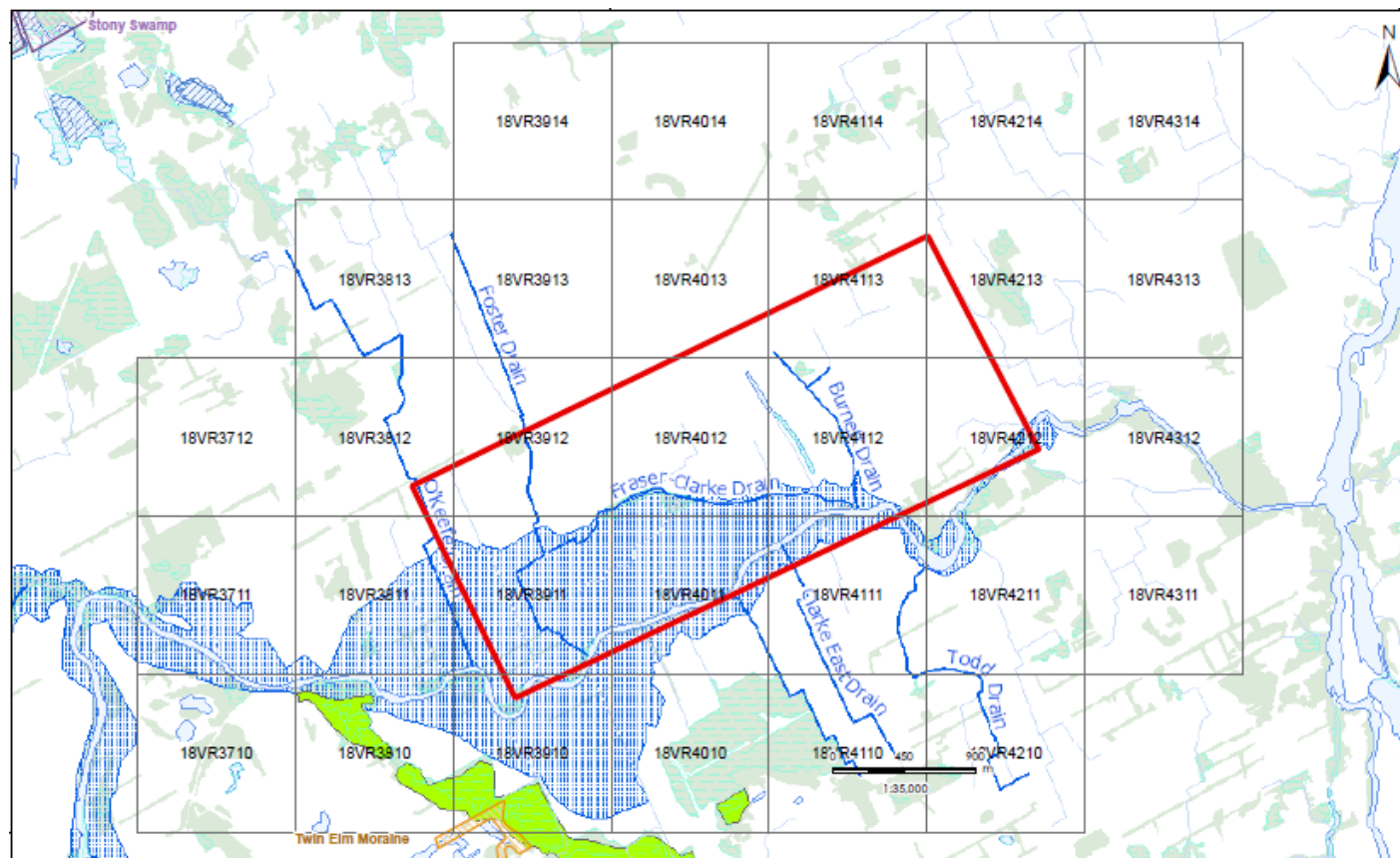
- ❖ Voies partagées sur la promenade Chapman Mills.
- ❖ Voies cyclables sur rue sur la promenade Longfields.
- ❖ Sentier polyvalent du côté nord de la promenade Strandherd entre le chemin Jockvale et l'avenue Andora.
- ❖ Accotements asphaltés sur la promenade Strandherd.

EXISTING CONDITIONS – NATURAL/PHYSICAL ENVIRONMENT

CONDITIONS ACTUELLES – ENVIRONNEMENT NATUREL

Natural Environment

- ❖ Woodlots identified in the area
- ❖ Drains and creeks noted as non-critical habitats
- ❖ The Jock River supports a diverse fish community
- ❖ There is potential for the following Species-at-Risk to be present within the study area: Butternut, Bank Swallow, Barn Swallow, Blanding's Turtle, Bobolink, Eastern Meadowlark, Little Brown Bat, Ram's Head Lady Slipper, Snapping Turtle and River Redhorse



Floodplain Sensitive Habitat - Zones naturelles écologiquement vulnérables

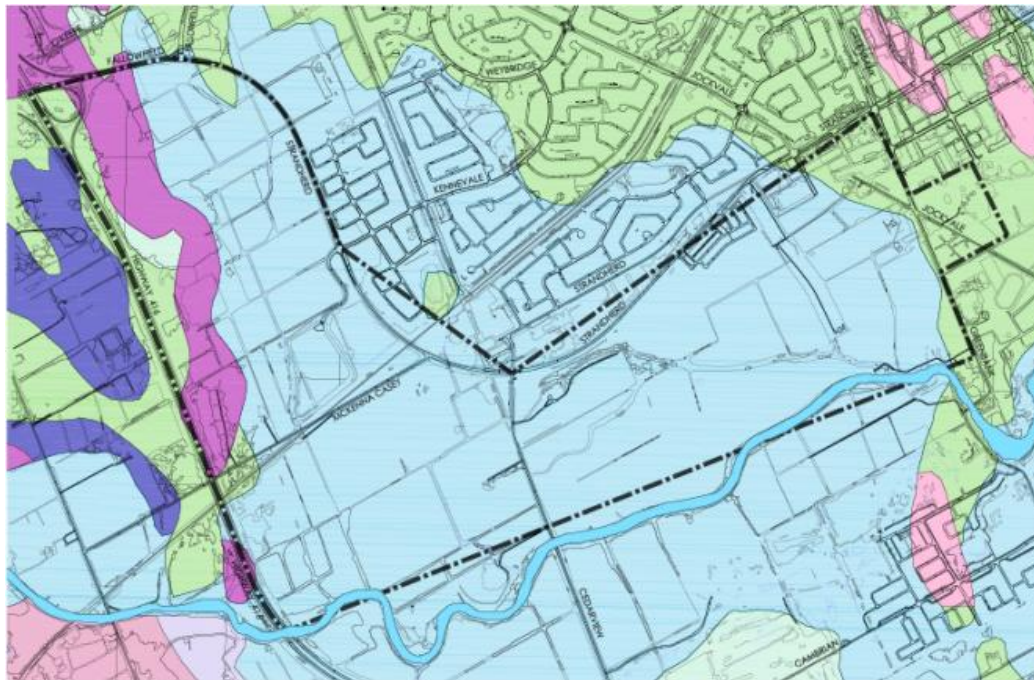
Environnement naturel

- ❖ Il y a des terrains boisés dans le secteur
- ❖ Des drains et des ruisseaux sont désignés comme des habitats non essentiels.
- ❖ Plusieurs espèces de poissons sont présentes dans la rivière Jock
- ❖ Il y a une possibilité que les espèces en péril suivantes se retrouvent dans la zone à l'étude : chélydre serpentine, chevalier de rivière, cyprinède tête-de-bélier, goglu des prés, hirondelle de rivage, hirondelle rustique, noyer cendré, petite chauve-souris brune, sturnelle des prés, tortue mouchetée

EXISTING CONDITIONS – NATURAL/PHYSICAL ENVIRONMENT

Physical Environment

- ❖ Thick marine soils that are sensitive to settlement and grade changes are present throughout the study area.
- ❖ High yielding groundwater sources have been identified. There are also numerous water wells within the study area.

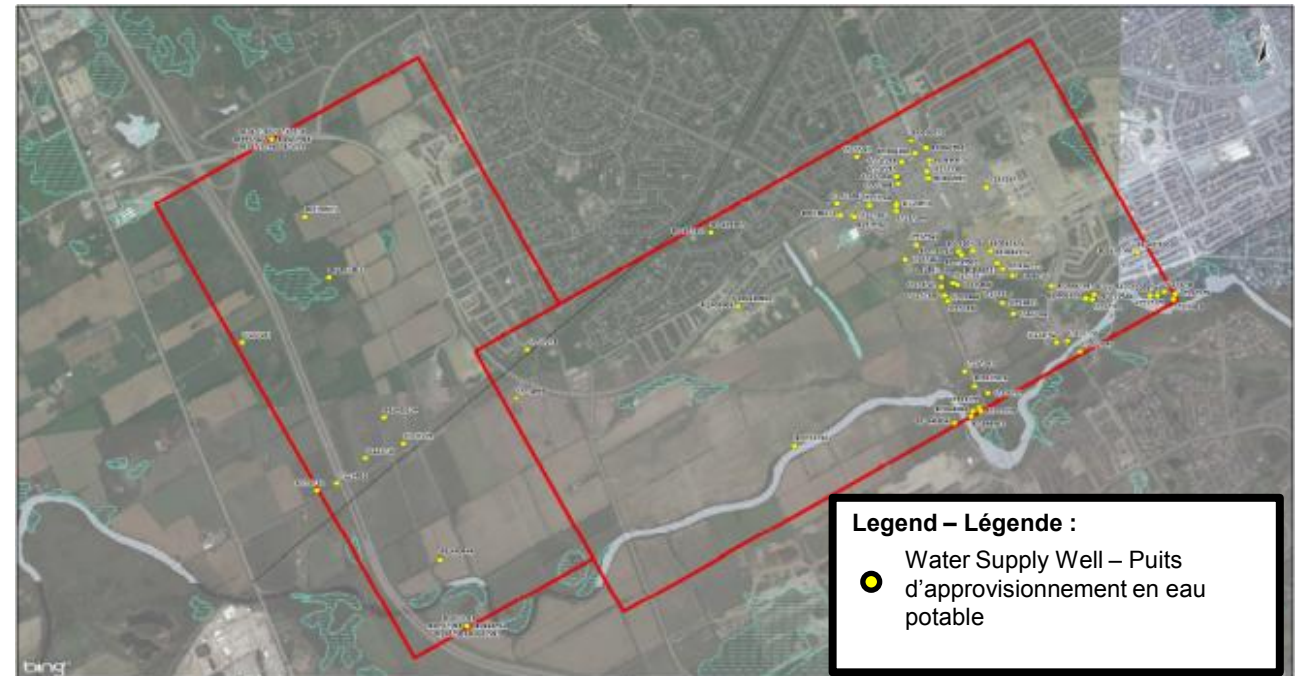


Surficial Geology – Géologie de surface

EXISTING CONDITIONS – PHYSICAL ENVIRONMENT

Environnement Physique

- ❖ Des sols marins épais qui sont sensibles aux changements de peuplement et de niveau se retrouvent partout dans la zone à l'étude.
- ❖ Des sources d'eau souterraines à fort débit ont été recensées. Il y a plusieurs puits dans la zone à l'étude.

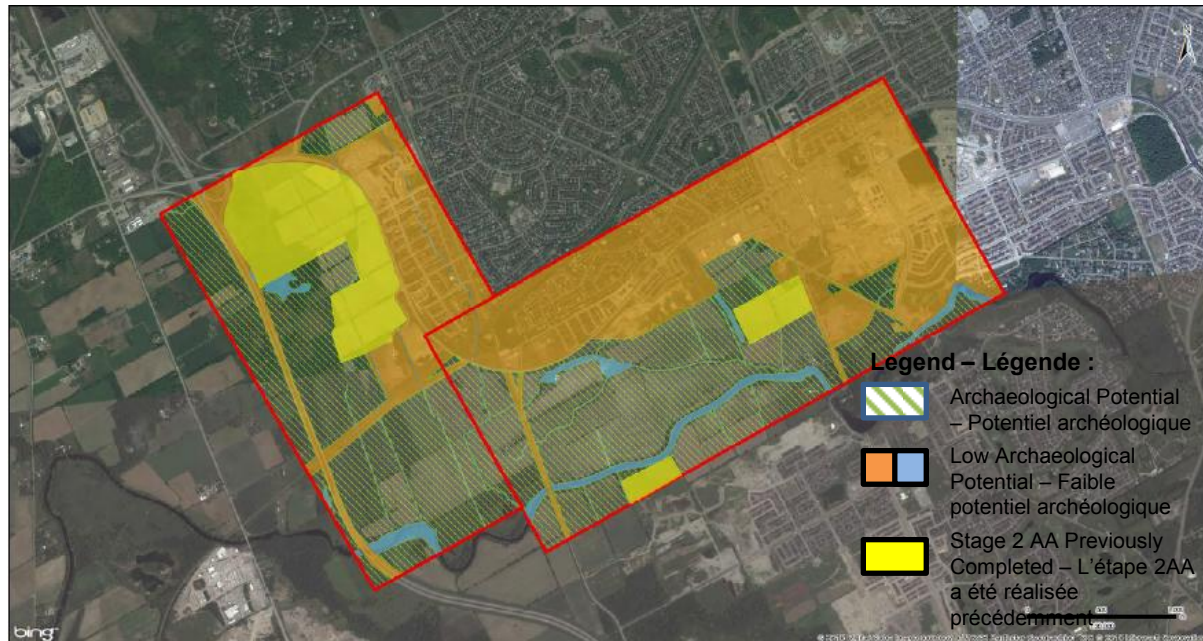


Well Locations – Emplacements des puits

EXISTING CONDITIONS – CULTURAL ENVIRONMENT

Cultural Environment

- ❖ There is archaeological potential in the study area due to proximity to the Jock River.
- ❖ A number of potential heritage sites have been identified: 7 residences and 3 farmsteads.

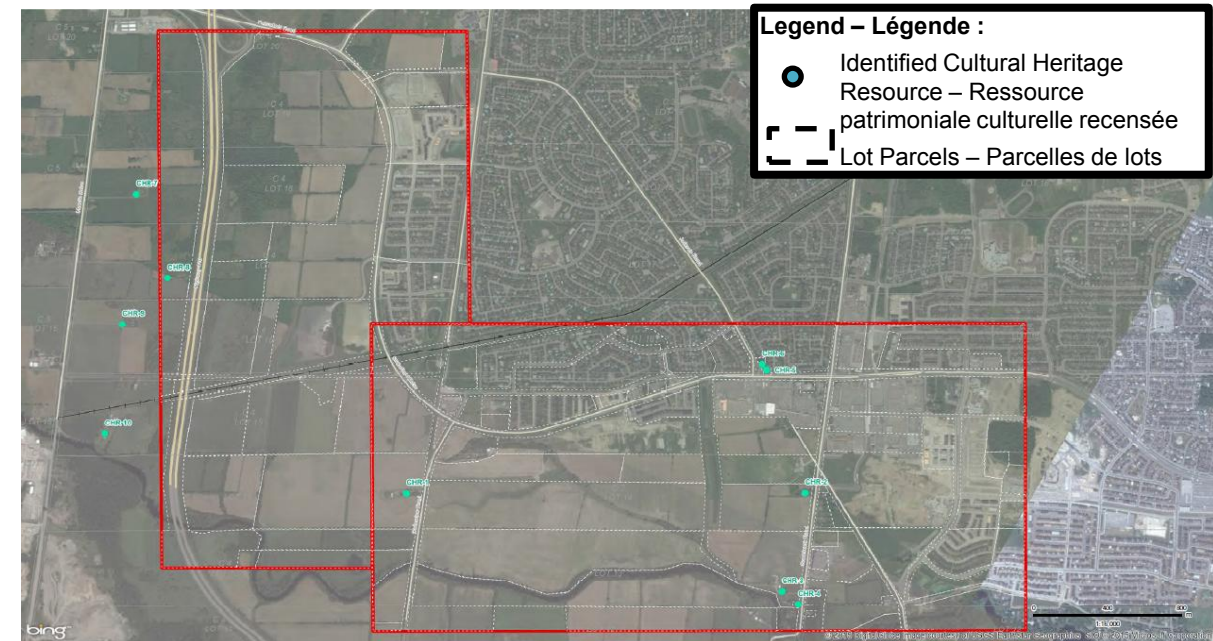


Archaeological Potential – Potentiel Archéologique

CONDITIONS ACTUELLES - ENVIRONNEMENT CULTUREL

Environnement culturel

- ❖ Il pourrait y avoir des éléments archéologiques dans la zone à l'étude en raison de la proximité de la rivière Jock.
- ❖ Un certain nombre de sites patrimoniaux potentiels ont été recensés : sept résidences et trois fermes.



Identified Heritage Sites – Sites Patrimoniaux Identifiés

EXISTING CONDITIONS – PHYSICAL INFRASTRUCTURE

CONDITIONS ACTUELLES – INFRASTRUCTURE PHYSIQUE



NEED AND JUSTIFICATION – PROPOSED DEVELOPMENT AREAS

NÉCESSITÉ ET BIEN-FONDÉ DU PROJET – ZONES D'AMÉNAGEMENT PROPOSÉES

South Nepean Town Centre (SNTC)

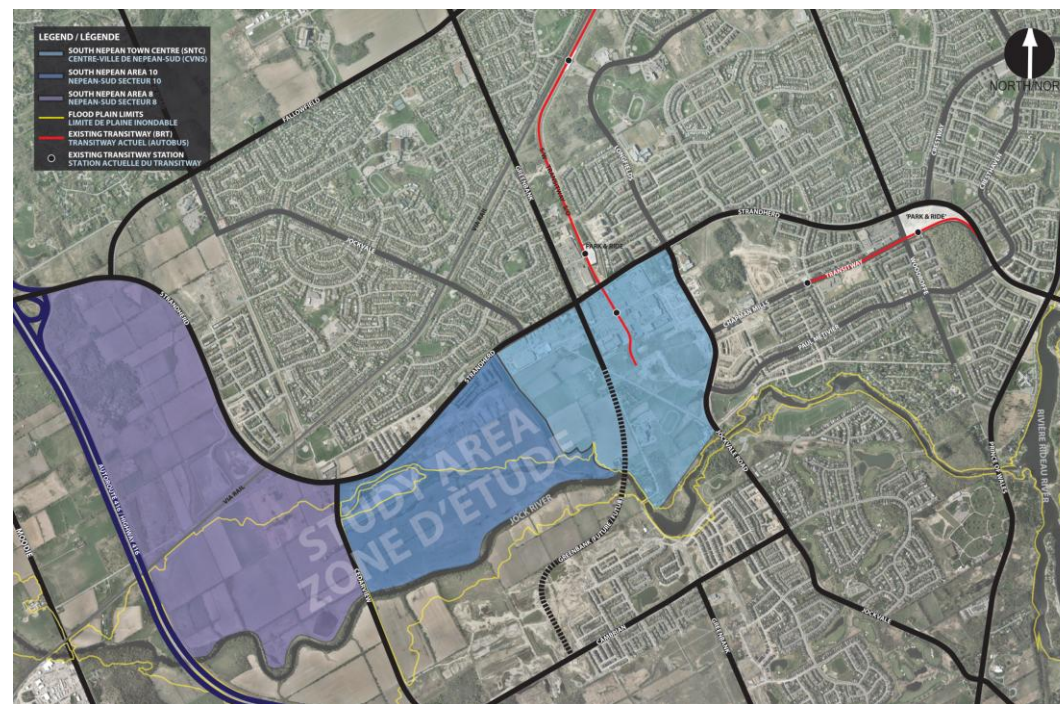
- ❖ 11,050 residential units
- ❖ 350,000 m² office
- ❖ 217,000 m² retail
- ❖ 11,000 employees

Clarke Fields/Barrhaven Mews

- ❖ 1,100 residential units
- ❖ 550 m² retail
- ❖ 350 employees

Citi Gate

- ❖ 231,000 m² office park
- ❖ 66,100 m² business park
- ❖ 32,500 m² retail
- ❖ 21,000 m² auto dealership
- ❖ 8,100 employees



Centre-ville de Nepean-Sud (CVNS)

- ❖ 11 050 unités d'habitation
- ❖ 350,000 m² d'espace à bureaux
- ❖ 217,000 m² d'espace commercial
- ❖ 11 000 employés

Clarke Fields/Barrhaven Mews

- ❖ 1 100 unités d'habitation
- ❖ 550 m² d'espace commercial
- ❖ 350 employés

Citi Gate

- ❖ 231 000 m² d'espace de parc d'affaires
- ❖ 66 100 m² de parc commercial
- ❖ 32,500 m² d'espace commercial
- ❖ 21,000 m² pour un concessionnaire automobile
- ❖ 8 100 employés

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, Clarke Fields and Citi Gate developments. It is anticipated that 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 semi-exclusive BRT facility (physically separated bus lanes) is required from Greenbank Road to the western limit of the SNTC. Further west, the projected ridership indicates that non-exclusive transit priority measures in the form of continuous bus lanes are justified. These bus lanes should be separated from adjacent auto lanes by line painting or a unique pavement texture and colour.
- ❖ In addition, a potential BRT corridor will be identified and protected between the SWMF and Cedarview Road, to allow for the future westerly extension of the BRT facility.

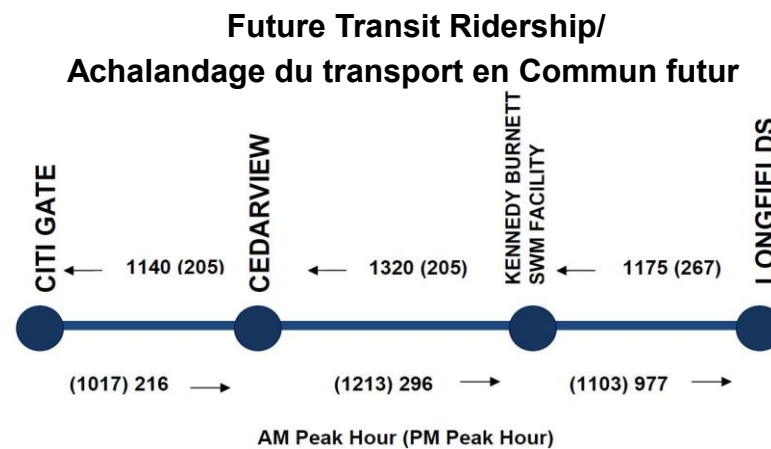
NÉCESSITÉ ET BIEN-FONDÉ DU PROJET – DEMANDE EN TRANSPORT FUTURE

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 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 de transport en commun rapide par autobus (TCRA) du chemin Greenbank desservira les projets d'aménagement CVNS, de Clarke Fields et de Citi Gate. On prévoit que les circuits d'autobus est-ouest actuels seront modifiés afin d'emprunter le nouveau tracé du couloir de TRAC.



- ❖ Selon les estimations d'achalandage futur du transport en commun, un couloir de TRAC semi-exclusif (voies d'autobus séparées) est requis du chemin Greenbank à la limite Ouest du CVNS. Plus à l'ouest, l'achalandage projeté indique qu'il est justifié de mettre en œuvre des mesures prioritaires liées au transport en commun non exclusives sous forme de voies réservées aux autobus continues. Ces voies réservées aux autobus devraient être séparées des voies pour automobiles adjacentes par des lignes peintes ou une chaussée de couleur et texture différentes.

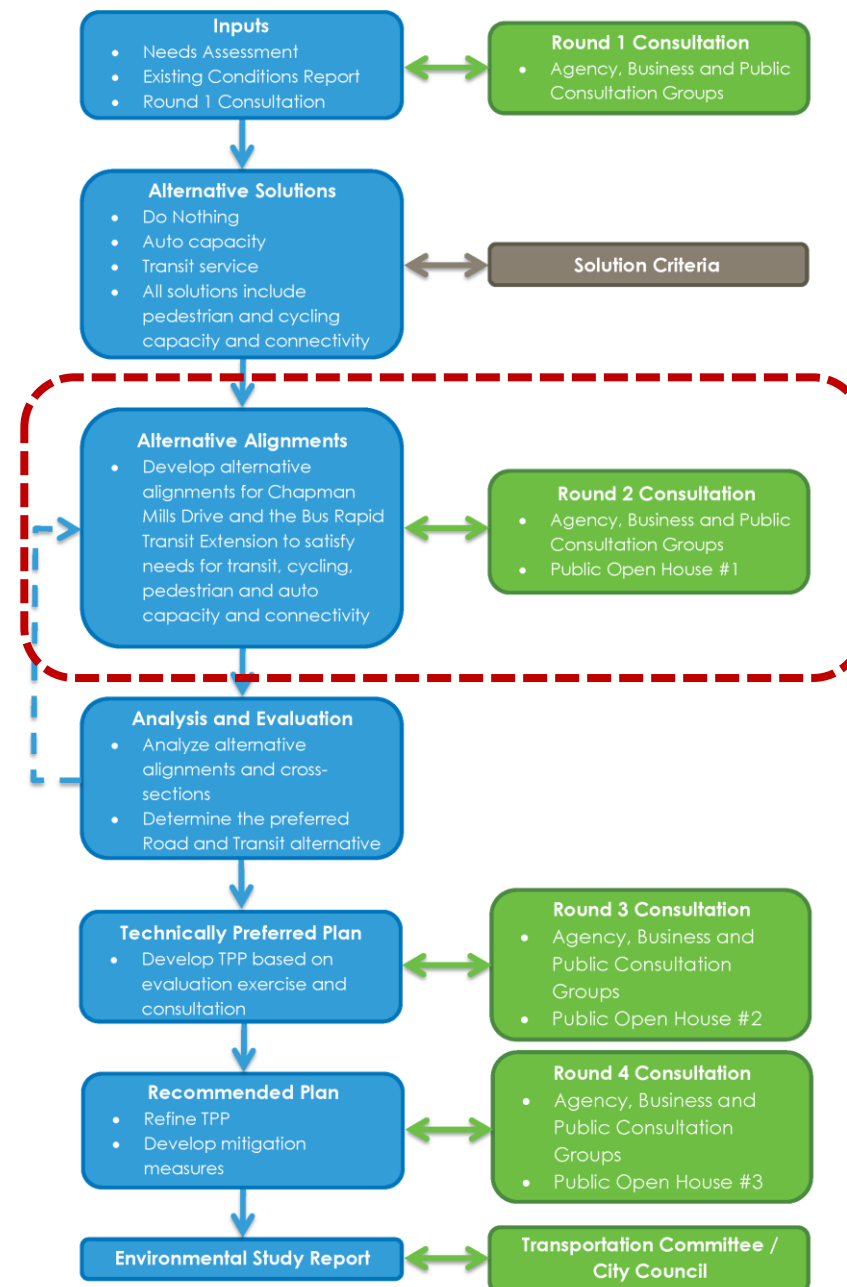
- ❖ De plus, un couloir de TRCA possible sera identifié et protégé entre les installations de gestion des eaux pluviales et le chemin Cedarview, pour permettre le prolongement futur vers l'ouest des installations de TRCA.

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

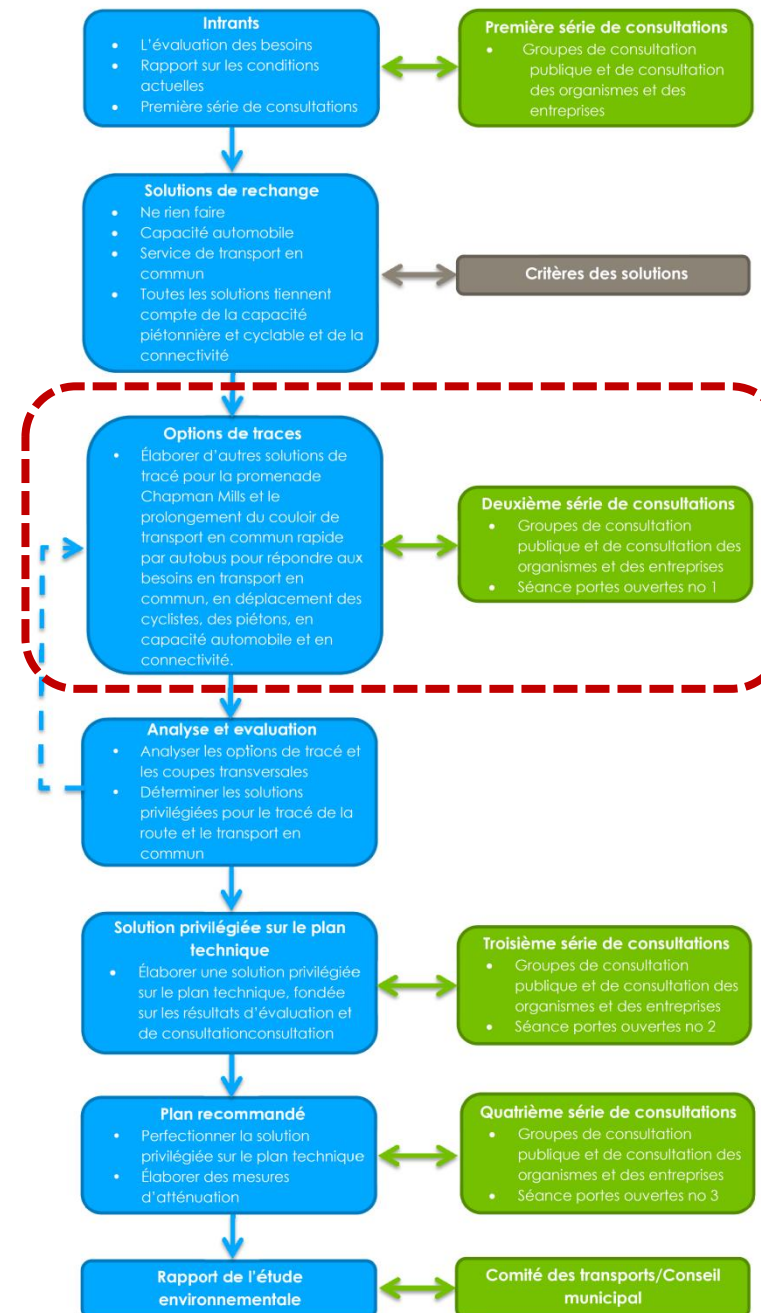


EVALUATION PROCESS (PREFERRED ALTERNATIVE) / PROCESSUS D'ÉVALUATION (SOLUTIONS PRIVILÉGIÉES)

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

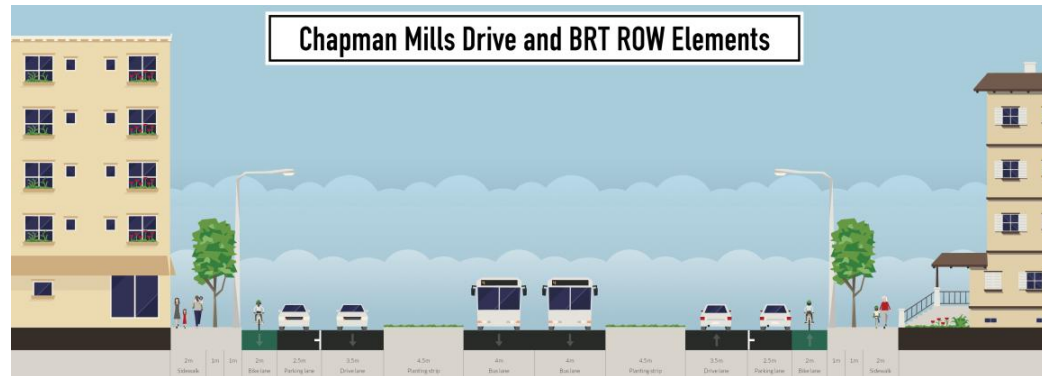
- ❖ Transport – piétons, cyclistes, transport en commun, voiture, exploitation et connectivité
- ❖ Stratégie – documents stratégiques
- ❖ Environnement naturel – plaine inondable, milieux terrestres et aquatiques
- ❖ Utilisation du sol/environnement social – patrimoine, facteurs archéologiques, bien 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

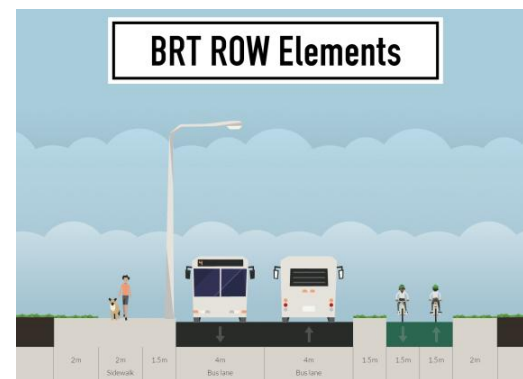
Road and Bus Rapid Transit (BRT) Corridor

- ❖ Median Bus Rapid Transit lanes, pedestrian, cycling and parking elements
- ❖ Auxiliary left-turn lanes in medians
- ❖ Right-of-Way width 41.5 m



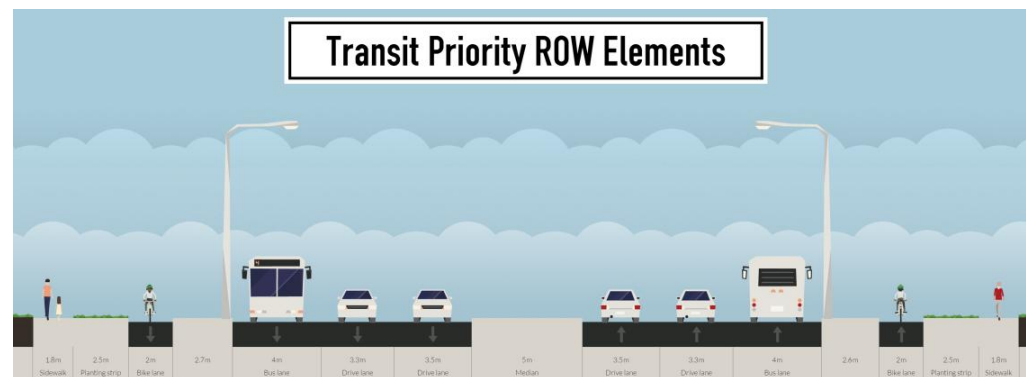
Bus Rapid Transit Corridor

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



Road and Transit Corridor

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



SOLUTIONS DE RECHANGE

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 de 41,5 m

Couloir de transport en commun rapide par autobus

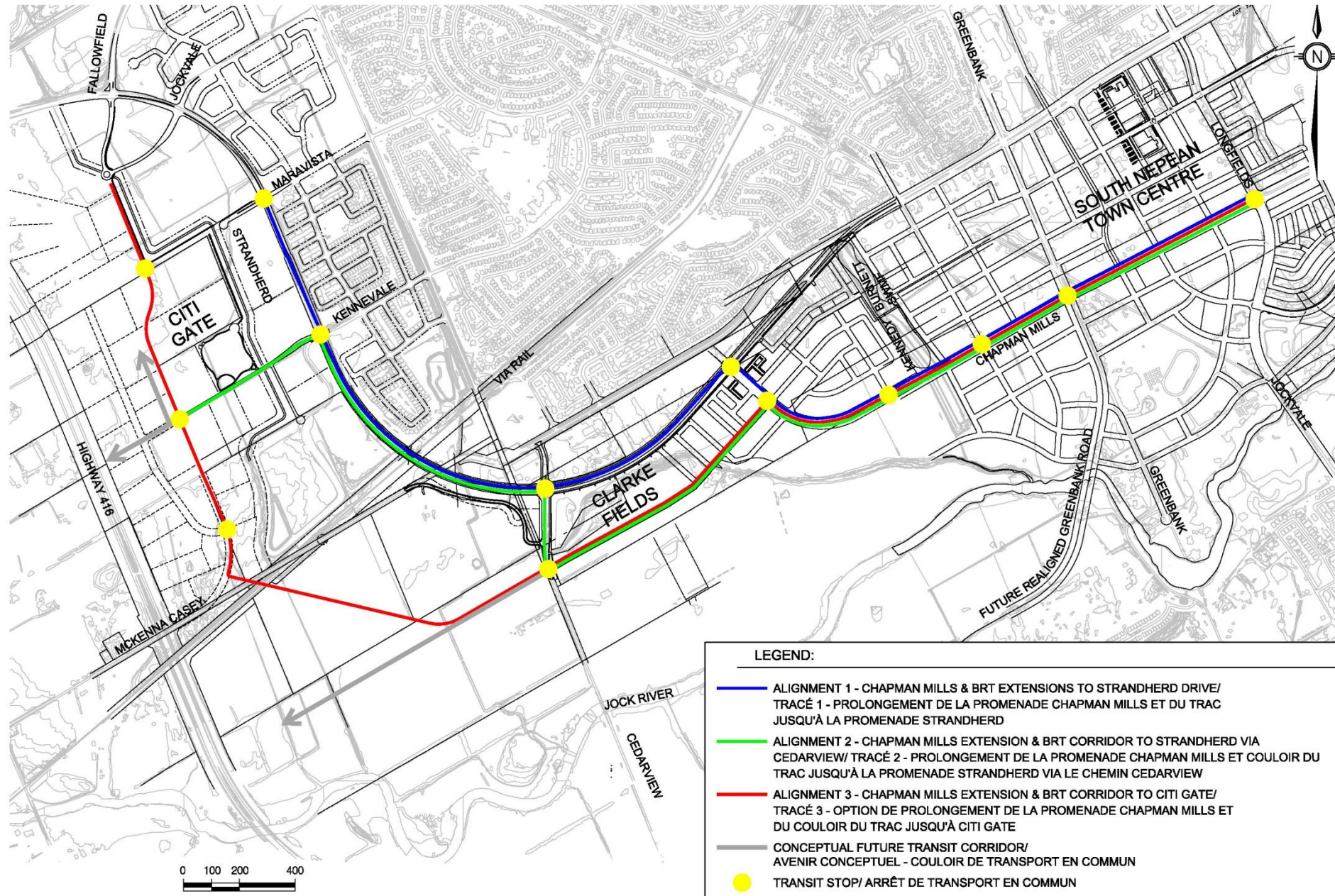
- ❖ Couloir de transport en commun rapide par autobus, installations pour piétons et cyclistes
- ❖ Largeur de l'emprise de 20 m

Route et couloir de 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 de 44,5 m

ALTERNATIVE ALIGNMENTS

OPTIONS DE TRACÉS



PRELIMINARY IMPACTS OF ALTERNATIVE ALIGNMENTS

	Alignment 1	Alignment 2	Alignment 3
Transportation	<ul style="list-style-type: none"> Accommodates multi-modal transportation network Provides BRT where aggregate ridership is >2000 riders per hour 	<ul style="list-style-type: none"> Accommodates multi-modal transportation network Provides BRT where aggregate ridership is >2000 riders per hour Allows potential BRT connectivity to future development areas 	<ul style="list-style-type: none"> Accommodates multi-modal transportation network BRT extends beyond need for dedicated facilities (ridership <2000 riders per hour)
Policy	<ul style="list-style-type: none"> Consistent with South Nepean Town Centre CDP, South Nepean Secondary Plans for Area 8 and 10 and the 2013 Transportation Master Plan Does not protect for possible BRT extension beyond Transportation Master Plan 2031 horizon (to the West Transitway) 	<ul style="list-style-type: none"> Consistent with South Nepean Town Centre CDP, South Nepean Secondary Plans for Area 8 and 10 and the 2013 Transportation Master Plan Protects for possible BRT extension beyond Transportation Master Plan 2031 horizon (to the West Transitway) 	<ul style="list-style-type: none"> Consistent with South Nepean Town Centre CDP, South Nepean Secondary Plans for Area 8 and 10 Protects for possible BRT extension beyond Transportation Master Plan 2031 horizon (to the West Transitway)
Natural Environment	<ul style="list-style-type: none"> No impact on flood plain Limited impact on terrestrial and fishery environments 	<ul style="list-style-type: none"> No impact on flood plain Limited impact on terrestrial and fishery environments 	<ul style="list-style-type: none"> Corridor impacts the flood plain west of Cedarview and has potential to impact the surrounding terrestrial and fishery environments Increased potential for conflicts with species at risk impacts
Land Use / Social Environment	<ul style="list-style-type: none"> Aligns with adjacent development plans No impact to adjacent heritage sites Impacts area of archaeological potential 	<ul style="list-style-type: none"> Impacts to adjacent development plans Potential impact to adjacent heritage site at 3288 Cedarview Road Moderate impacts to area of archaeological potential 	<ul style="list-style-type: none"> Impacts to adjacent development plans Potential impact to adjacent heritage site at 3288 Cedarview Road and potential heritage resource site at 3235 McKenna Casey Drive Significant impacts to area of archaeological potential
Physical Environment / Servicing	<ul style="list-style-type: none"> No impact to the preliminary design of 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 	<ul style="list-style-type: none"> No impact to the preliminary design of 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 	<ul style="list-style-type: none"> No impact to the preliminary design of 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 Requires a grade-separated structure over the VIA Rail line
Capital Cost / Constructability	<ul style="list-style-type: none"> Lowest overall capital cost of the three alignments No constructability issues noted Does not require a separate structure over the Via Rail line 	<ul style="list-style-type: none"> Low overall capital costs of the three alignments Corridor presents constructability concerns with geotechnical and hydrogeological conditions Does not require a separate structure over the VIA Rail line 	<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

ÉVALUATION PRÉLIMINAIRE DES IMPACTS DES DIFFÉRENTES OPTIONS DE TRACÉ

	Tracé 1	Tracé 2	Tracé 3
Transport	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Compatible avec le réseau de transport multimodal ❖ Prévoit l'implantation du TCRA lorsque l'achalandage total est supérieur à 2000 usagers à l'heure 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Compatible avec le réseau de transport multimodal ❖ Prévoit l'implantation du TCRA lorsque l'achalandage total est supérieur à 2000 usagers à l'heure ❖ Possibilité de liaison potentielle au TCRA pour les zones d'aménagement futures. 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Compatible avec le réseau de transport multimodal ❖ Le TCRA est prolongé BRT lorsque les besoins en installations dédiées le justifient (achalandage supérieur à 2000 usagers à l'heure)
Politique	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Conforme au Plan de conception communautaire du centre-ville de Nepean-Sud (PCC), aux plans secondaires de Nepean-Sud, secteurs 8 et 10, et au Plan directeur des transports 2013 ❖ Pas de protection pour un prolongement possible du TCRA après l'horizon du Plan directeur des transports 2031 (jusqu'au Transitway Ouest) 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Conforme au Plan de conception communautaire du centre-ville de Nepean-Sud (PCC), aux plans secondaires de Nepean-Sud, secteurs 8 et 10, et au Plan directeur des transports 2013 ❖ Protection pour un prolongement possible du TCRA après l'horizon du Plan directeur des transports 2031 (jusqu'au Transitway Ouest) 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Conforme au Plan de conception communautaire du centre-ville de Nepean-Sud (PCC), aux plans secondaires de Nepean-Sud, secteurs 8 et 10 ❖ Protection pour un prolongement possible du TCRA après l'horizon du Plan directeur des transports 2031 (jusqu'au Transitway Ouest)
Environnement naturel	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Pas d'incidence sur la plaine inondable. ❖ Incidence limitée sur les milieux terrestres et aquatiques 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Pas d'incidence sur la plaine inondable. ❖ Incidence limitée sur les milieux terrestres et aquatiques 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Le couloir a une incidence sur la plaine inondable à l'ouest de Cedarview et pourrait avoir des répercussions sur les milieux terrestres et aquatiques environnants. ❖ Potentiel accru de conflits et de répercussions sur les espèces en péril
Utilisation du sol/ environnement social	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Concorde avec les plans d'aménagement adjacents ❖ Aucune incidence sur les sites patrimoniaux ❖ Zone d'incidence sur des sites archéologiques potentiels 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Incidence sur les plans d'aménagement adjacents ❖ Incidence potentielle sur le site patrimonial adjacent au 3288, chemin Cedarview ❖ Incidence modérée sur des sites archéologiques potentiels 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Incidence sur les plans d'aménagement adjacents ❖ Incidence potentielle sur le site patrimonial adjacent au 3288, chemin Cedarview et sur la ressource patrimoniale potentielle située au 3235, promenade McKenna ❖ Incidence importante sur des sites archéologiques potentiels
Environnement physique/ viabilisation	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Aucune incidence sur la conception préliminaire de l'égout collecteur de Nepean-Sud ❖ Répercussions géotechniques/sols minimales ❖ Structures requises au drain Burnett et au bassin de rétention des eaux pluviales Kennedy-Burnett ❖ Possibles répercussions sur les puits adjacents dans le voisinage du chemin Greenbank et du Transitway Sud-Ouest 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Aucune incidence sur la conception préliminaire de l'égout collecteur de Nepean-Sud ❖ Répercussions géotechniques/sols modérées ❖ Structures requises au drain Burnett et au bassin de rétention des eaux pluviales Kennedy-Burnett ❖ Possibles répercussions sur les puits adjacents dans le voisinage du chemin Greenbank et du Transitway Sud-Ouest 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Aucune incidence sur la conception préliminaire de l'égout collecteur de Nepean-Sud ❖ Répercussions géotechniques/sols importantes ❖ Structures requises au drain Burnett et au bassin de rétention des eaux pluviales Kennedy-Burnett et répercussions possibles sur les drains Foster et O'Keefe ❖ Possibles répercussions sur les puits adjacents dans le voisinage du chemin Greenbank et du Transitway Sud-Ouest et à la promenade McKenna ❖ Exige une structure à niveau différent sur la voie ferrée de VIA
Coûts d'immobilisations /constructibilité	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Coûts d'immobilisations les plus bas des trois tracés ❖ Aucun problème lié à la constructibilité mentionnée ❖ N'exige pas une structure à niveau différent sur la voie ferrée de VIA 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Coûts d'immobilisations globaux les plus bas des trois tracés ❖ Le couloir présente divers problèmes liés à la constructibilité en raison des conditions géotechniques et hydrogéologiques ❖ N'exige pas une structure à niveau différent sur la voie ferrée de VIA 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Coûts d'immobilisations les plus bas des trois tracés ❖ Exige une structure à niveau différent sur la voie ferrée de VIA ❖ Le couloir présente divers problèmes liés à la constructibilité en raison des conditions géotechniques et hydrogéologiques ❖ Des mesures de restauration de la plaine inondable requises pour le couloir

NEXT STEPS

The Project Team will:

- ❖ Review and document input received from this Public Open House.
- ❖ Evaluate the alternative corridor alignments and design options and select a technically preferred alternative.
- ❖ The evaluation of alternatives and the technically preferred alternative will be presented to the Consultation Groups and at a second Public Open House in the summer of 2015.

THANK YOU!

- ❖ Thank you for attending the first 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.
- ❖ Évaluer les tracés de couloir proposés et les options de conception et choisir une solution privilégiée sur le plan technique.
- ❖ L'évaluation des solutions de rechange et de la solution privilégiée sur le plan technique sera présentée aux groupes de consultation et à une deuxième séance portes ouvertes à l'été 2015.

MERCI!

- ❖ Nous vous remercions de votre présence à la première 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 de l'étude.
- ❖ Pour de plus amples renseignements, vous pouvez aussi visiter la page du projet dans le Web de la Ville d'Ottawa à : <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