

Introduction

Welcome to this Public Consultation Event.

The purpose of this Environmental Assessment (EA) study is to develop a recommended plan for a safe and accessible pedestrian and cycling crossing of Carling Avenue, between Dow's Lake Station and the parking garage of the Ottawa Hospital New Campus Development. The Study Area is shown on the adjacent map.

At this event, you will learn about the EA study process and how it led to the development of the Preliminary Preferred Plan. There is also an opportunity to ask questions and provide feedback on the work undertaken to date.

Comments can be emailed to Angela.Taylor@Ottawa.ca. You are also invited to complete the survey on the project webpage: www.Ottawa.ca/Hospitalconnection

Your input is important to the success of this study!



Introduction

Bienvenue à cette consultation publique.

L'objectif de l'EEE consiste à mettre au point un plan recommandé pour un passage piétonnable et cyclable sécuritaire et accessible sur l'avenue Carling entre la station Lac Dow et le garage de stationnement du nouveau campus à aménager pour L'Hôpital d'Ottawa. L'aire de l'étude est représentée sur la carte ci-contre.

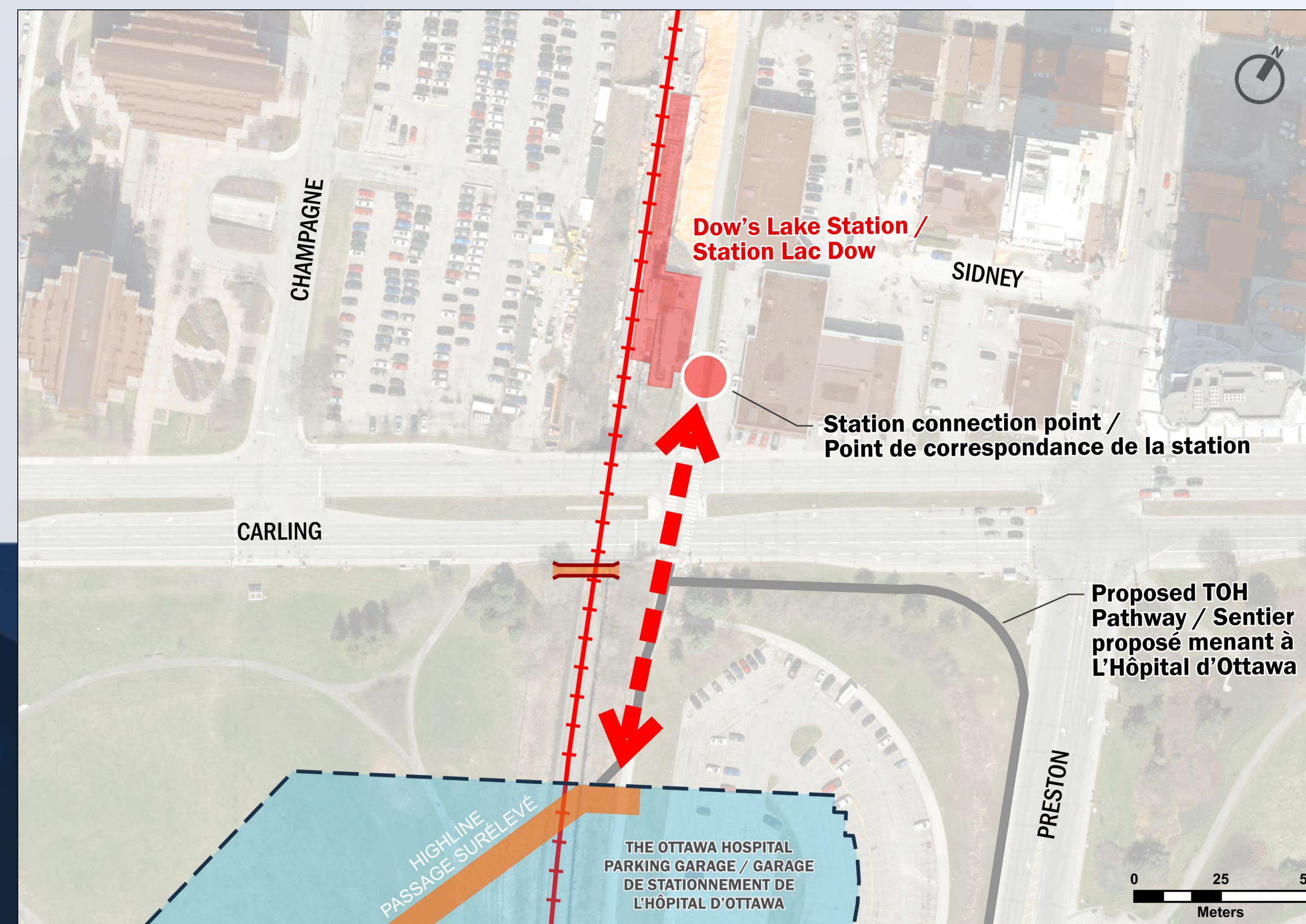
Dans cette consultation, nous vous donnerons de l'information sur le déroulement de l'EEE, qui a permis de mettre au point le Plan préliminaire privilégié. Vous aurez aussi l'occasion de poser des questions et de faire des commentaires sur les travaux réalisés jusqu'à maintenant.

Vous pouvez adresser vos commentaires par courriel à

Angela.Taylor@Ottawa.ca. Nous vous invitons également à répondre au sondage publié sur la page Web du projet :

www.Ottawa.ca/LiaisonHopital.

Votre avis est important pour le succès de cette étude!



Land Recognition

Ottawa is located on unceded territory of the Anishinabe Algonquin Nation.

The peoples of the Anishinabe Algonquin Nation have lived on this territory for millennia.

Today, Ottawa is home to approximately 40,000 First Nations, Inuit and Métis people.

Ottawa's indigenous community is diverse, representing many nations, languages and customs.

The City honours the land of the First Peoples, as well as all First Nations, Inuit and Métis in Ottawa and their valuable past and present contributions to this land.

Reconnaissance du territoire

Ottawa est située sur un territoire non cédé de la nation Anishinabe algonquine.

Les peuples de la nation Anishinabe algonquine vivent sur ce territoire depuis des millénaires.

Aujourd'hui, Ottawa compte environ 40 000 membres des Premières Nations, Inuits et Métis.

La communauté autochtone d'Ottawa est diverse et représente de nombreuses nations, langues et coutumes.

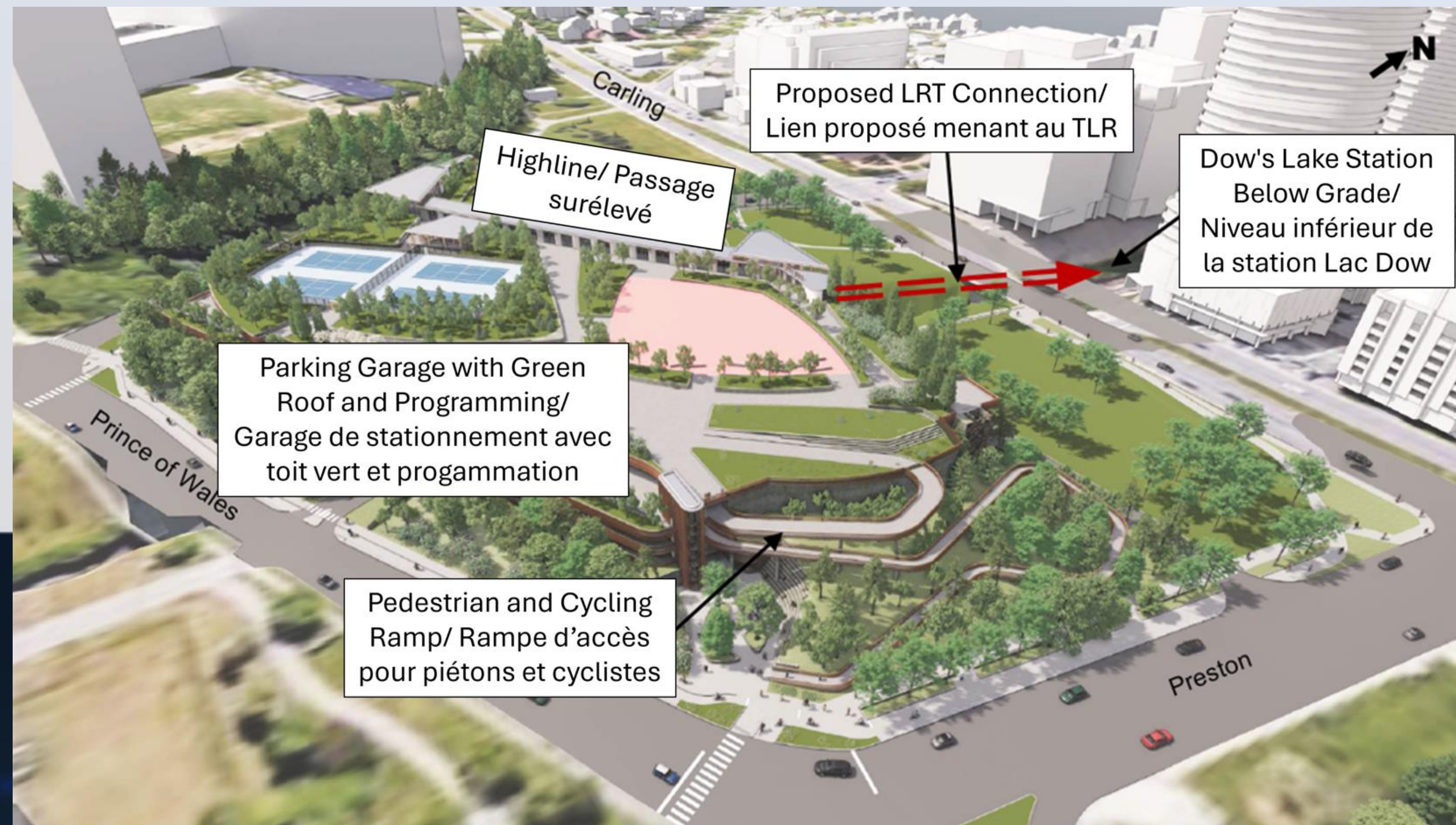
La Ville rend hommage au territoire des premiers peuples, ainsi qu'à l'ensemble des membres des Premières Nations, des Inuits et des Métis d'Ottawa, de même qu'à leurs précieuses contributions passées et présentes à ce territoire.

Study Scope

Based on the Master Site Plan conditions imposed by the City of Ottawa and National Capital Commission:

A multi-use connection between Dow's Lake Station and The Ottawa Hospital parking garage is required prior to the opening of the main Hospital Building. The connection must:

- Be direct, universally accessible, seamless, intuitive, weather protected
- Provide adequate, secure and highly visible bicycle parking
- Provide adequate wayfinding
- Be grade-separated with public access to the street



Portée de l'étude d'évaluation environnementale

D'après les conditions imposées par la Ville d'Ottawa et par la Commission de la capitale nationale dans le Plan directeur d'implantation :

il faut prévoir une liaison polyvalente entre la station Lac Dow et le garage de stationnement de L'Hôpital d'Ottawa avant d'ouvrir le bâtiment principal de l'hôpital. Cette liaison doit :

- être directe, universellement accessible, fluide, intuitive et protégée contre les intempéries;
- prévoir un nombre suffisant de places de stationnement sécuritaires et bien visibles pour les vélos;
- prévoir des moyens d'orientation adéquats;
- être séparée au niveau du sol et être dotée d'un moyen d'accès public à la rue.

Study Overview

Environmental Assessment (EA) Process

Prior to implementing municipal infrastructure, an EA study is required. This study is following the Municipal Class EA (MCEA) process for a “Schedule B” project. This process ensures the protection, conservation and wise management of the environment. Key features include:

- Public consultation
- Developing a reasonable range of bridge and tunnel alignment options
- Assessing the environmental effects
- Systematic evaluation, leading to the selection of a preferred solution
- Clear documentation and traceable decision making

Study progress to date

- Compiled existing conditions within the Study Area
- Developed, evaluated and selected preferred crossing location
- Developed tunnel and bridge concept design options
- Presented findings at the first round of Consultation Group meetings (October 2023)
- Evaluated and selected a preliminary preferred crossing option
- Developed a Preliminary Preferred Design

Vue d'ensemble de l'étude

Déroulement de l'étude d'évaluation environnementale (EEE)

Avant de mettre en œuvre les infrastructures municipales, il faut mener une EEE. Cette étude se déroule selon le processus de l'évaluation environnementale municipale de portée générale (EEMPG) pour les projets de l'annexe B. Ce processus assure la protection, la préservation et la gestion judicieuse de l'environnement. En voici les principales caractéristiques :

- consultations publiques;
- élaboration d'un ensemble raisonnable d'options pour le tracé de la passerelle et du tunnel;
- évaluation des effets environnementaux;
- évaluation systématique des options menant à la sélection de la solution privilégiée;
- clarté de la documentation et décisions traçables.

Progrès accomplis dans le cadre de l'étude jusqu'à maintenant

- Compilation des conditions existantes dans l'aire de l'étude
- Point de traverse privilégié aménagé, évalué et sélectionné
- Options élaborées pour l'étude du concept du tunnel et de la passerelle
- Présentation des constatations dans le premier cycle des réunions du Groupe de consultation (octobre 2023)
- Évaluation et sélection de l'option préliminaire privilégiée pour la passerelle
- Mise au point du modèle de conception préliminaire privilégié

Consultation to Date

- Two sets of meetings with Technical Agencies, community associations, special interest groups and other key stakeholders
- Meetings with individual stakeholders
- Consultation with Indigenous communities

What We've Heard so Far

- Reduce the number of vertical changes as these create challenges
- Provide larger capacity elevators to fit more than one mobility device and support persons
- Provide escalators to reduce long queues during special events
- Provide appropriate lighting and wayfinding measures
- Improve existing mid-block at-grade crossing of Carling Avenue
- The connection should separate cyclists and pedestrians
- There was confusion regarding LRT station location

Feedback received will be used to finalize the Recommended Plan for the project.

La consultation jusqu'à maintenant

- Deux séries de réunions avec les organismes techniques, les associations communautaires, les groupes d'intérêt spécial et les autres intervenants majeurs
- Réunions avec différents intervenants
- Consultation des collectivités autochtones

Ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant

- Réduire les déplacements verticaux, qui constituent des obstacles.
- Prévoir des ascenseurs de plus grande capacité permettrait d'accueillir plusieurs appareils d'aide à la mobilité et un plus grand nombre d'aidants.
- Prévoir des escaliers mécaniques pour réduire les longues files d'attente pendant les événements spéciaux.
- Prévoir un éclairage et des moyens d'orientation appropriés.
- Améliorer le passage pour piétons en section courante au niveau du sol sur l'avenue Carling.
- Il faudrait séparer les cyclistes et les piétons dans cette liaison.
- Il y avait de la confusion à propos de l'implantation de la station du TLR.

Les commentaires exprimés serviront à finaliser le plan recommandé pour le projet.

Identification of the Preferred Solution(s)

As part of the EA Study, three alternative solutions were developed and evaluated.

La définition des solutions privilégiées

Dans le cadre de l'EEE, nous avons mis au point et évalué trois solutions de rechange.

Alternative/Solutions de rechange	Carry Forward	À appliquer
<p>Alternative 1/Solution de rechange 1 – Improve existing at-grade crossing.</p> <p>Améliorer le passage pour piétons en section courante.</p>	<p>✓ Yes</p> <p>Provides a direct connection across Carling Ave and is needed prior to the construction of a grade-separated crossing</p>	<p>✓ Oui</p> <p>Assurer une liaison directe traversant l'avenue Carling; solution nécessaire avant les travaux de construction d'un passage séparé au niveau du sol.</p>
<p>Alternative 2/Solution de rechange 2 – Grade-separated crossing (bridge or tunnel) with ramps to grade for pedestrians and cyclists.</p> <p>Passage à croisements superposés (passerelle ou tunnel) et rampes menant au niveau du sol pour les piétons et les cyclistes.</p>	<p>X No</p> <p>Ramps not feasible due to limited space</p>	<p>X Non</p> <p>Il n'est pas possible d'aménager de rampe parce qu'on manque de place.</p>
<p>Alternative 3/Solution de rechange 3 – Grade-separated crossing (bridge or tunnel) without ramps to grade for pedestrian and cyclists.</p> <p>Passage à croisements superposés (passerelle ou tunnel) sans rampes menant au niveau du sol pour les piétons et les cyclistes.</p>	<p>✓ Yes</p> <p>Preferred as it fits within the space available</p>	<p>✓ Oui</p> <p>Solution privilégiée, puisqu'elle cadre avec la place disponible.</p>

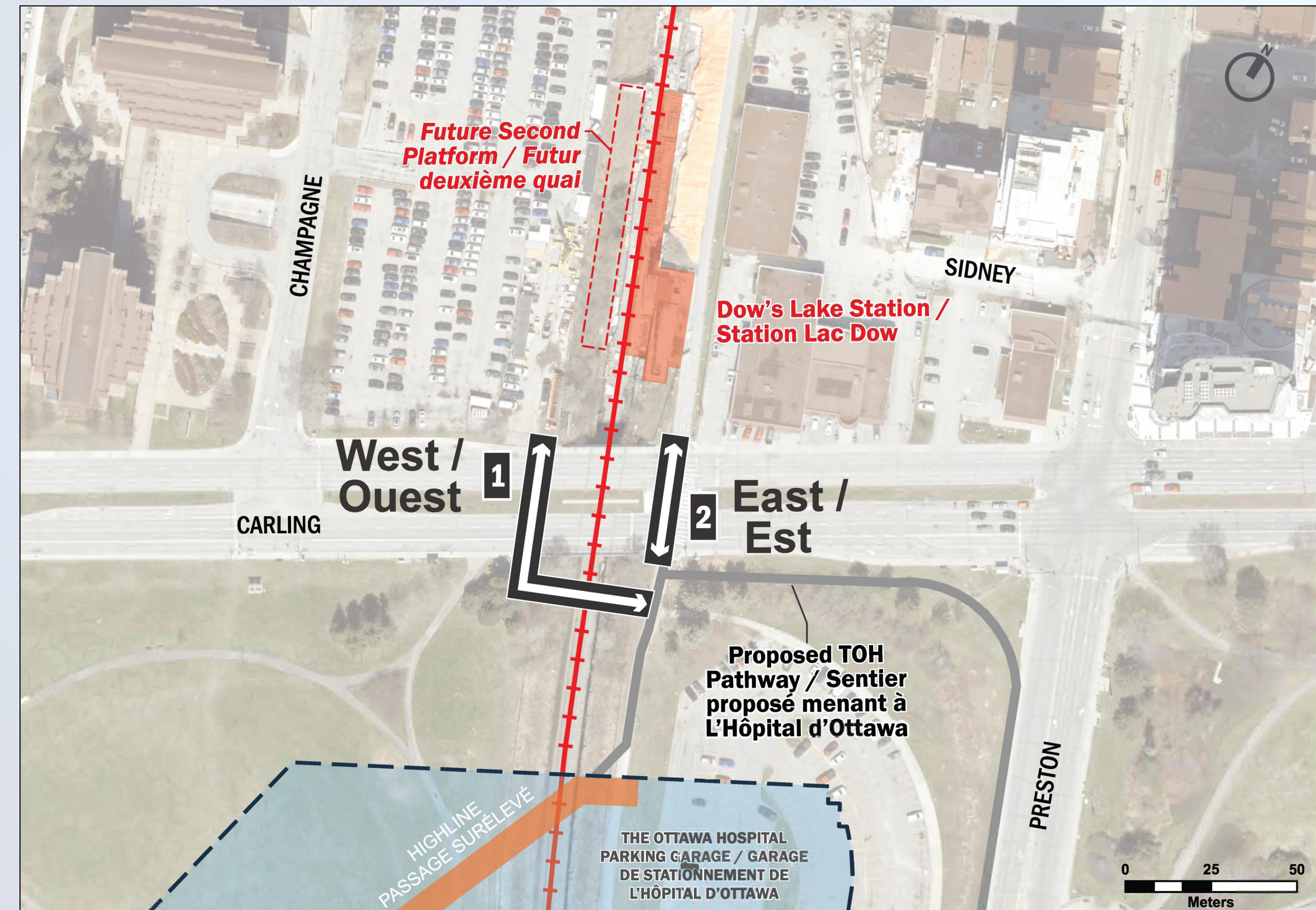
Identification of the Preferred Alignment

A crossing alignment to the west and east of the LRT tracks was reviewed, considering the directness of the crossing as well as vertical impacts.

La définition du tracé privilégié

Nous avons revu le tracé du passage dans le sens ouest et le sens est de la voie ferrée du TLR en tenant compte de l'orientation en ligne droite de ce passage ainsi que des impacts verticaux.

Criteria/Critères	West Side/Côté ouest	East Side/Côté est
<ul style="list-style-type: none"> • Directness • Intuitiveness • Integration with Dow's Lake Station • Integration with future rapid transit on Carling • Integration with the Hospital • Property impacts 	<ul style="list-style-type: none"> • Less direct and longer crossing • Need to cross LRT tracks to access station • Significant property impacts 	<ul style="list-style-type: none"> • Most direct and shorter crossing • Avoids crossing LRT tracks to access station • Less property impacts
<ul style="list-style-type: none"> • Caractère direct des parcours • Intuitivité • Intégration avec la station Lac Dow • Intégration avec les transports en commun rapides projetés sur l'avenue Carling • Intégration avec L'Hôpital d'Ottawa • Impacts sur les propriétés 	<ul style="list-style-type: none"> • Passage moins direct et plus long • Il faut traverser la voie ferrée du TLR pour avoir accès à la station. • Impacts considérables sur les propriétés 	<ul style="list-style-type: none"> • Il s'agit du passage le plus direct et le plus court • On évite d'avoir à traverser la voie ferrée du TLR pour avoir accès à la station. • Moins d'impacts sur les propriétés.
Conclusion	<p>✘ Not Preferred/Solution non retenue</p>	<p>✔ Preferred/Solution privilégiée</p>



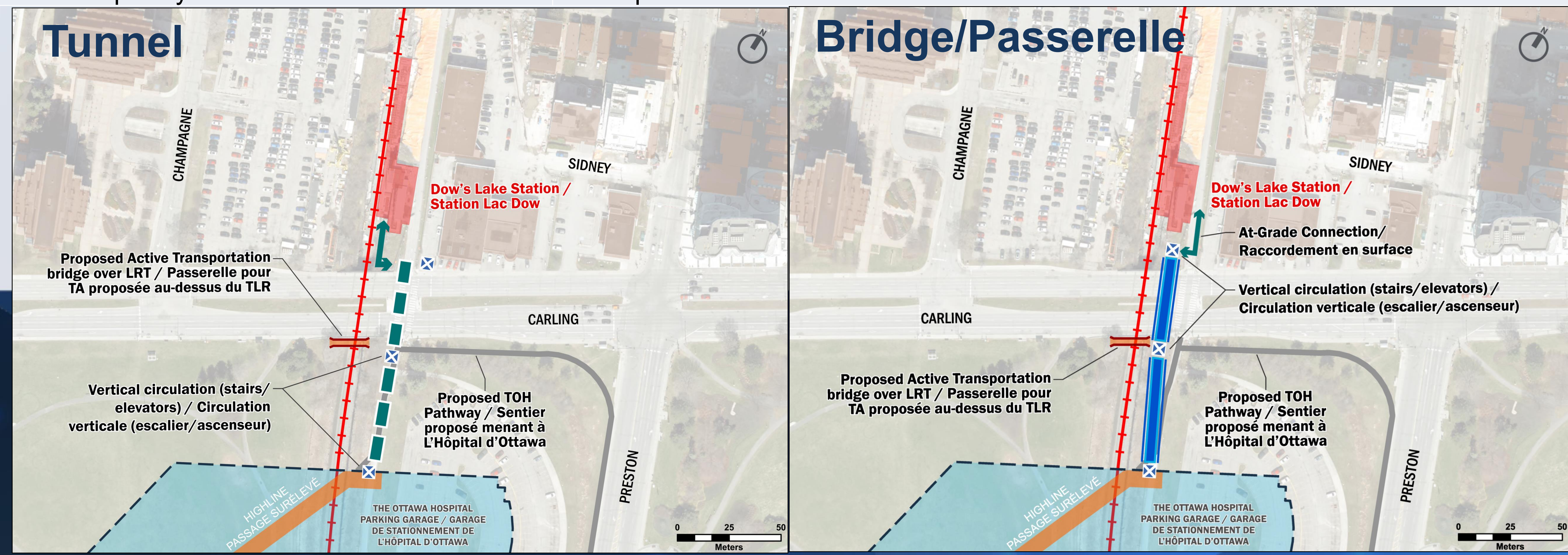
Identification of the Preferred Crossing Type

Two types of crossings were considered: a bridge and a tunnel. To evaluate these options, a broad set of evaluation criteria were developed and within these criteria, a range of environmental factors were considered.

La définition du type de passage privilégié

Nous avons tenu compte de deux types de passages : une passerelle et un tunnel. Pour évaluer ces options, nous avons mis au point un vaste ensemble de critères d'évaluation et nous avons tenu compte, dans l'application de ces critères, de différents facteurs environnementaux.

Category/Catégories	Criteria	Critères
Transportation Environment/ Environnement de transport	<ul style="list-style-type: none"> Integration Potential with Dow's Lake Station Integration Potential with Carling Avenue Transit Integration Potential with Walking and Cycling Facilities 	<ul style="list-style-type: none"> Intégration avec la station Lac Dow Potentiel d'intégration avec les transports en commun de l'avenue Carling Potentiel d'intégration avec les infrastructures piétonnables et cyclables
User Experience/ Expérience des utilisateurs	<ul style="list-style-type: none"> Directness, Intuitiveness and Wayfinding Weather Protection Perceived Safety (Crime Prevention Through Environmental Design) 	<ul style="list-style-type: none"> Le caractère direct des parcours et l'intuitivité dans les déplacements, ainsi que la clarté de la signalétique d'orientation Protection contre les intempéries Sécurité perçue (Prévention du crime par l'aménagement du milieu)
Social Environment/ Environnement social	<ul style="list-style-type: none"> Public Realm Enhancement Opportunities Visual Environment Impacts Property Impacts Integration Potential with The Ottawa Hospital 	<ul style="list-style-type: none"> Occasions d'améliorer le domaine public Impacts sur l'environnement visuel Impacts sur les propriétés Potentiel d'intégration avec L'Hôpital d'Ottawa
Economic Environment/ Environnement économique	<ul style="list-style-type: none"> Capital Costs Operating and Maintenance Costs Construction Complexity 	<ul style="list-style-type: none"> Dépenses en immobilisations Frais d'exploitation et d'entretien Complexité des travaux de construction



Key Considerations

- Type of connection (bridge or tunnel)
- Public access to street level
- Integration with Dow's Lake Station
- Integration with Hospital parking garage and future development south of Carling Avenue
- Connectivity to bus lanes along Carling
- Development timing and phasing
 - 2029: Expected Hospital opening day
- Impacts of future projects
 - Dual tracking of O-Train Line 2 and station expansion
 - Ultimate Carling Avenue rapid transit

This project is designed to meet the *Accessibility for Ontarians with Disabilities Act* and the City of Ottawa's *Accessibility Design Standards* and with consideration for the *Federal Accessible Canada Act*.

Principales considérations

- Type de liaison (passerelle ou tunnel)
- Accès public au niveau de la rue
- Intégration avec la station Lac Dow
- Intégration avec le garage de stationnement de L'Hôpital d'Ottawa et aménagement projeté au sud de l'avenue Carling
- Connectivité avec les voies réservées d'autobus sur l'avenue Carling
- Calendrier et phases des travaux d'aménagement
 - 2029 : Jour de l'ouverture prévue de L'Hôpital d'Ottawa
- Impacts des projets éventuels
 - Voie ferrée double de la Ligne 2 de l'O-Train et agrandissement de la station
 - Transport en commun rapide ultime sur l'avenue Carling

Ce projet est conçu pour respecter la *Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario* et les Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa, en tenant compte de la *Loi canadienne sur l'accessibilité*.



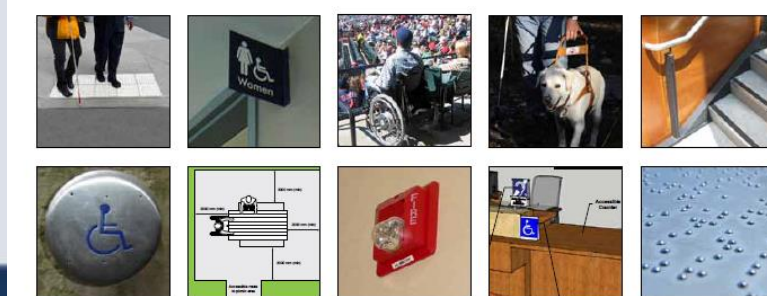
ACCESSIBLE CANADA ACT



Accessibility for Ontarians with Disabilities Act



Accessibility Design Standards



Second Edition, November 2015



Normes de conception
accessibles



Second Edition, November 2015



ACCESSIBLE CANADA ACT

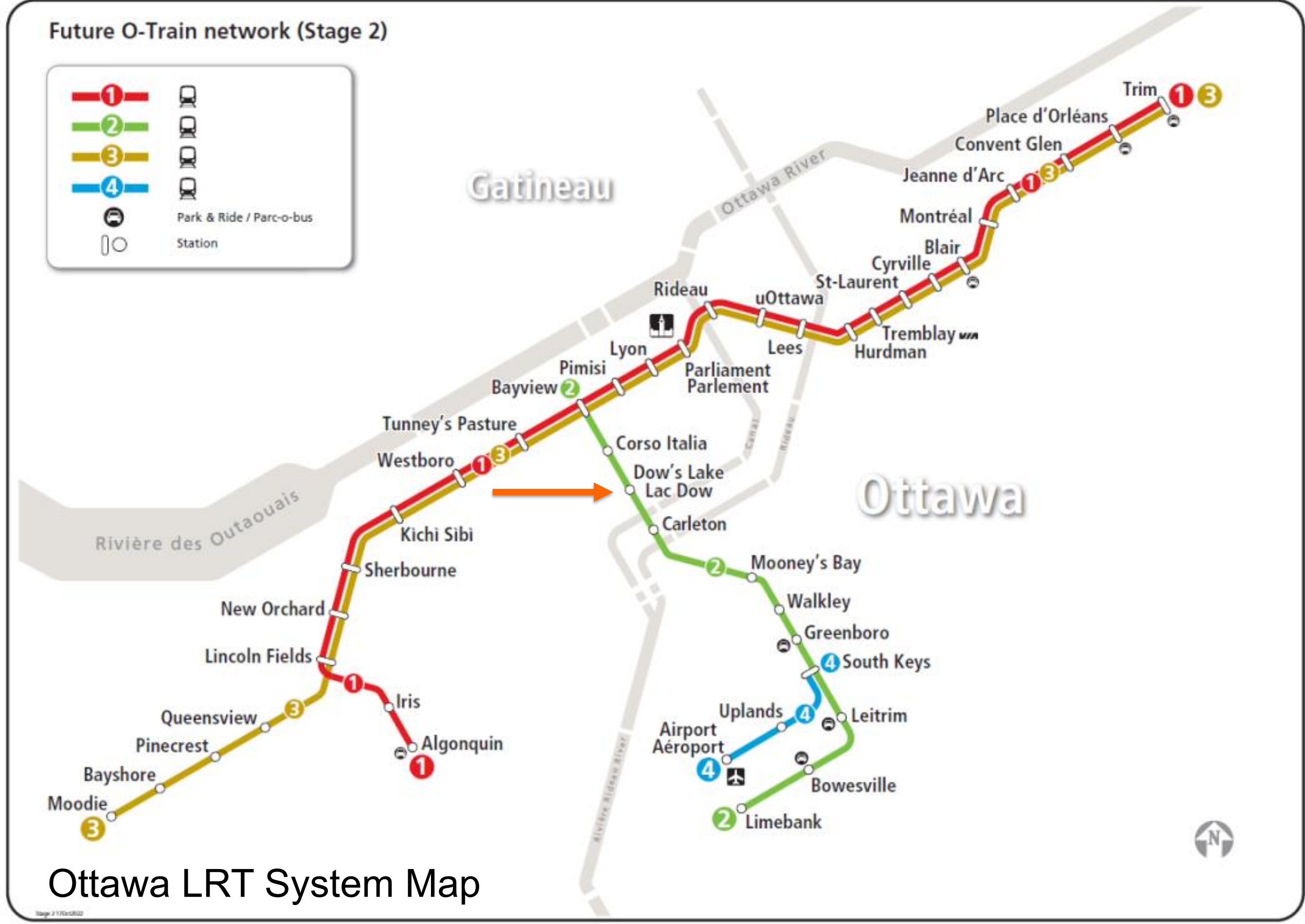
Loi canadienne sur l'accessibilité



Loi de 2005 sur l'accessibilité pour les
personnes handicapées de l'Ontario

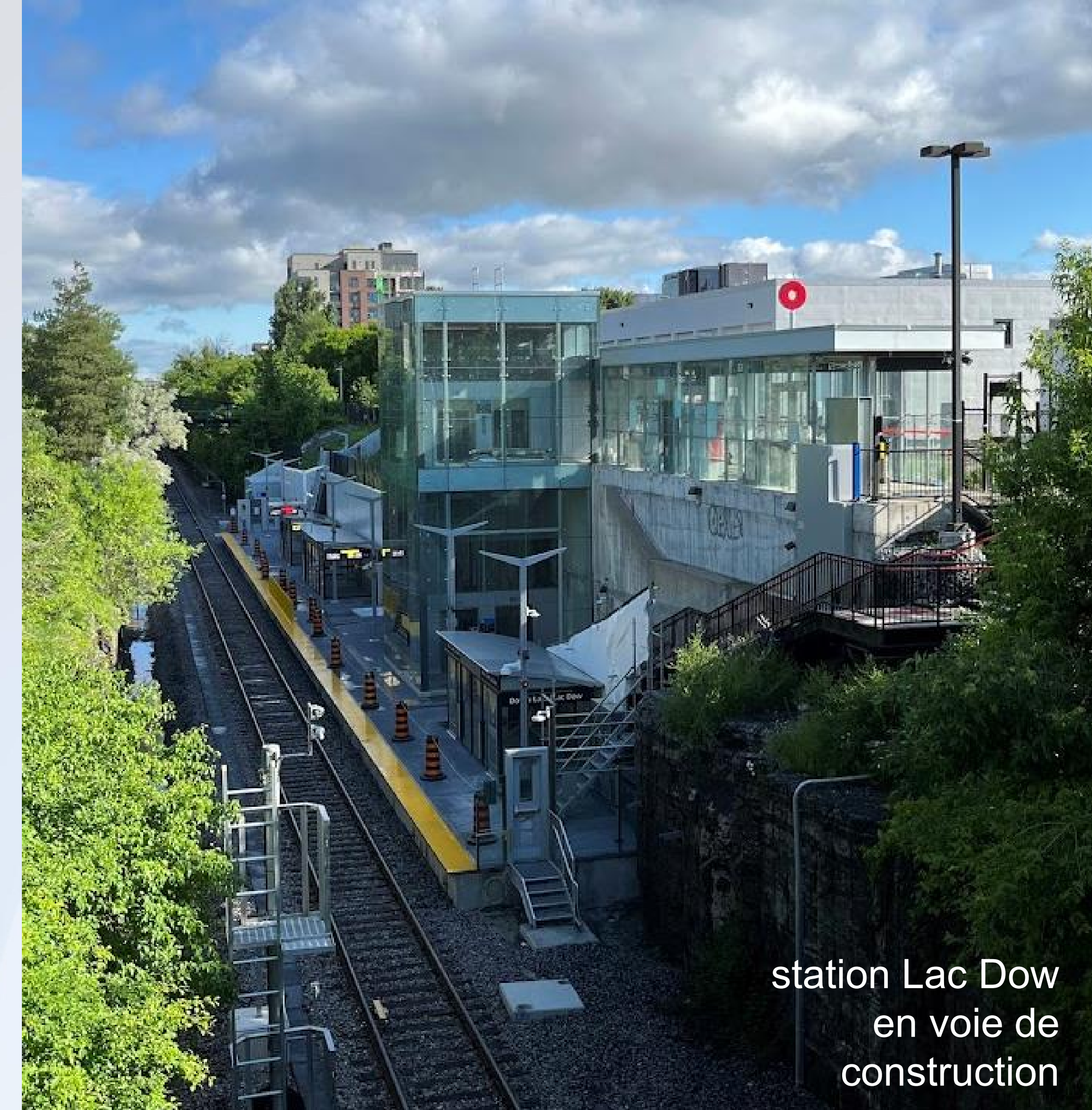
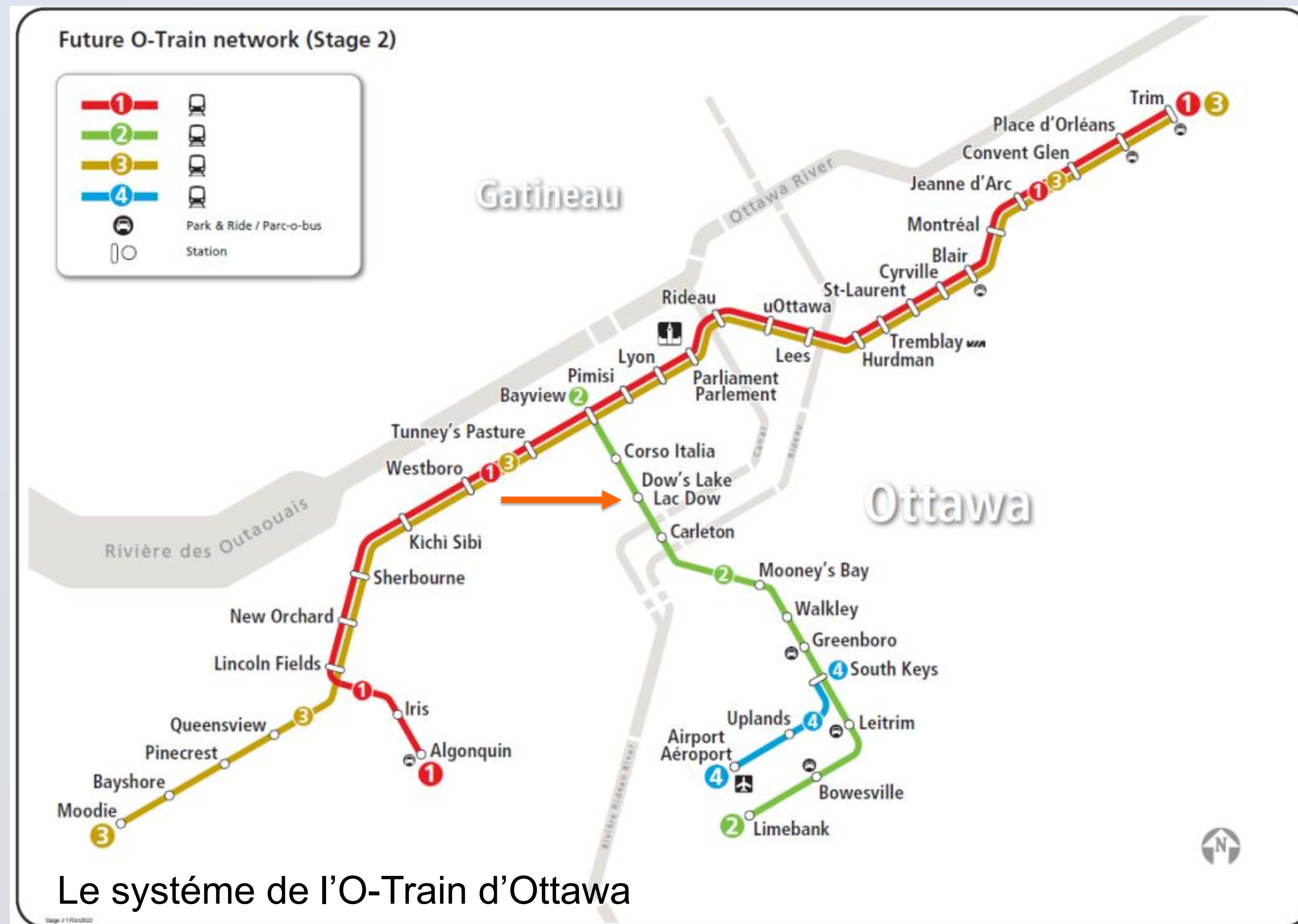
Dow's Lake Station Integration Considerations

- Connect to existing infrastructure, minimize modifications
- Maintain fare paid zone at the station
- Area needed on north side of Carling Ave to fit stairs/ elevators
- Need efficient connection to transit along Carling Ave
- Protect space for future expansion of LRT Station on west side of tracks



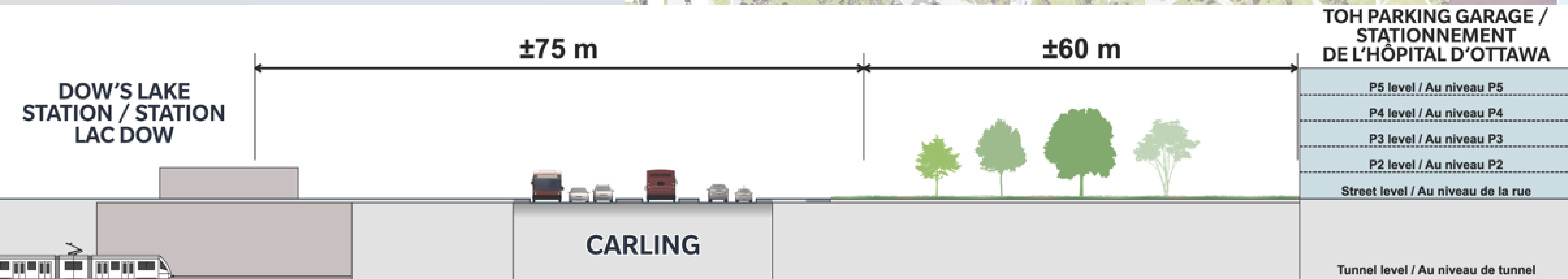
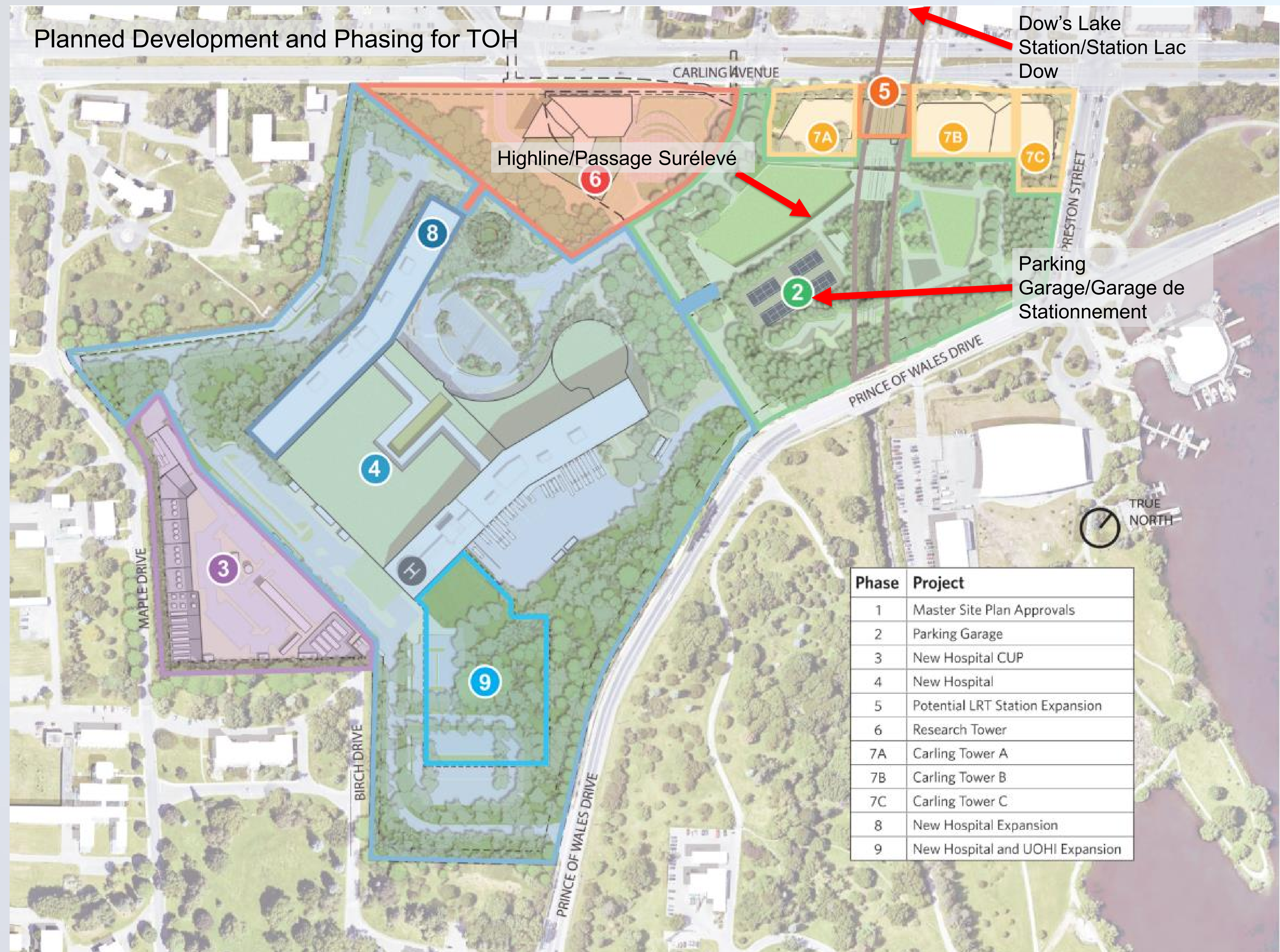
Les considérations relatives à l'intégration de la station Lac Dow

- Liaison avec les infrastructures existantes; réduire le plus possible les modifications
- Maintenir la zone de tarification contrôlée de la station.
- Secteur à aménager du côté nord de l'avenue Carling pour l'adapter aux escaliers et aux ascenseurs
- Liaison efficace nécessaire avec les transports en commun sur l'avenue Carling
- Liaison efficace avec les transports en commun sur l'avenue Carling



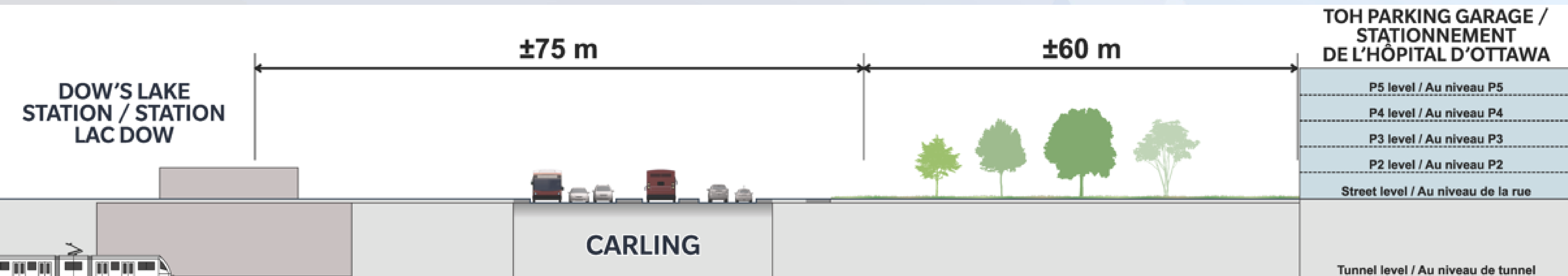
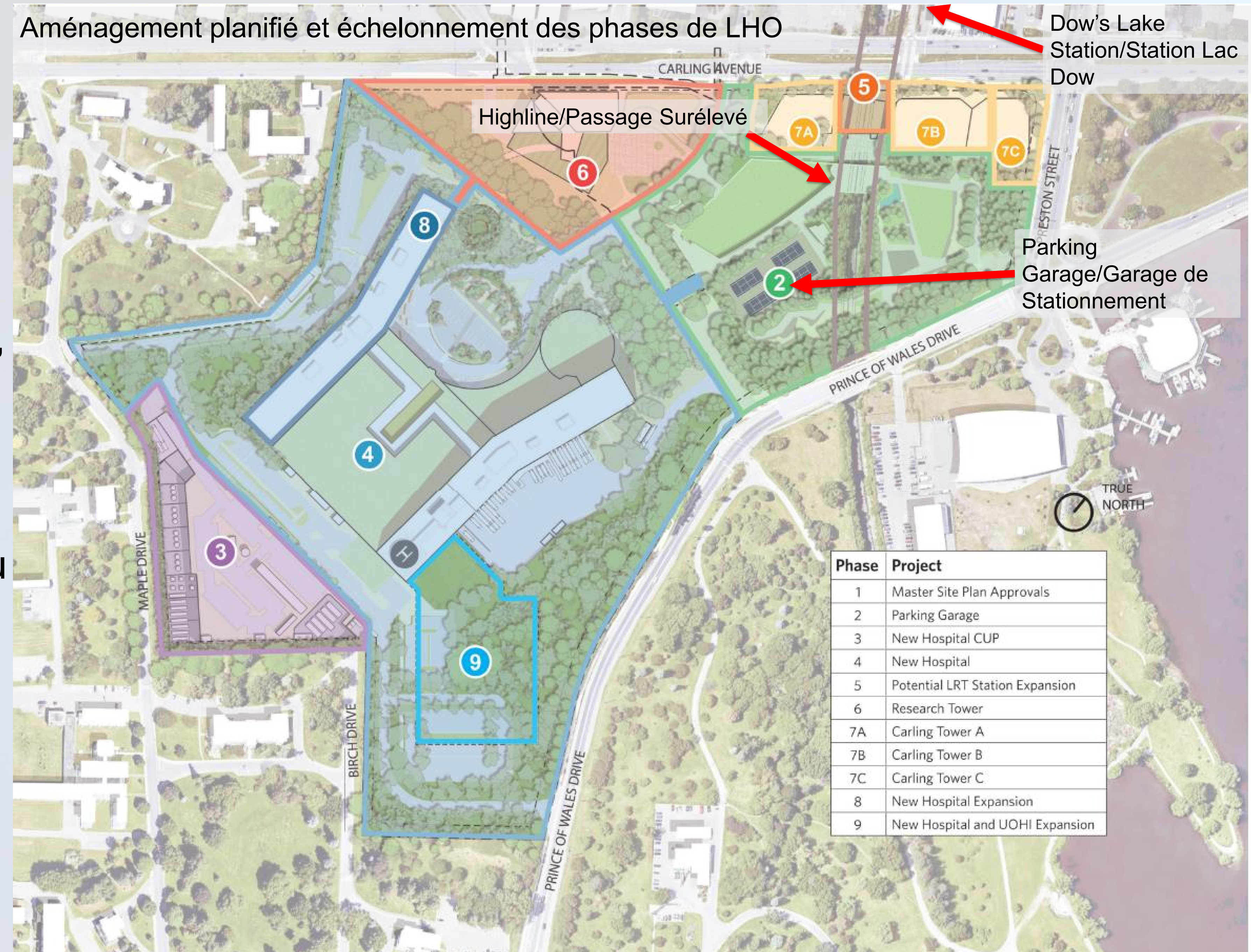
Hospital Parking Garage Integration Considerations

- Main Ottawa Hospital building located ~ 400 m from Dow's Lake station
- Parking garage located ~ 135 m from Dow's Lake station
- 'Highline' enclosed pedestrian walkway on roof of parking garage leading to main building
- Potential connection to parking garage:
 - 2nd level for bridge
 - At-grade for tunnel – no lower level available
- Space needed for stairs, elevators and potential headhouse
- Flexibility for potential integration with future development south of Carling Avenue



Considérations relatives à l'intégration du garage de stationnement de L'Hôpital d'Ottawa

- Bâtiment principal de L'Hôpital d'Ottawa situé à ~ 400 m de la station Lac Dow
- Garage de stationnement situé à ~ 135 m de la station Lac Dow
- Passage surélevé sur le toit du garage de stationnement, avec voie piétonne menant au bâtiment principal
- Liaison potentielle avec le garage de stationnement :
 - Deuxième niveau pour la passerelle
 - Au niveau du sol pour le tunnel – Il n'y a pas de niveau inférieur.
- Prévoir l'espace nécessaire pour les escaliers, les escaliers mécaniques et l'entrée potentielle de la station.
- Souplesse pour l'intégration potentielle avec les travaux d'aménagement projetés au sud de l'avenue Carling



Carling Avenue Transit Integration Considerations

Planned Transit Priority:

- Westbound curbside lane
- Eastbound median lane
- Efficient connection to bus stops for pedestrians and cyclists

Ultimate Rapid Transit Corridor

- Currently under review as part of the update to the City's Transportation Master Plan
- Station requirements to be determined
- Important to protect space for ultimate configuration

L'intégration des transports en commun sur l'avenue Carling

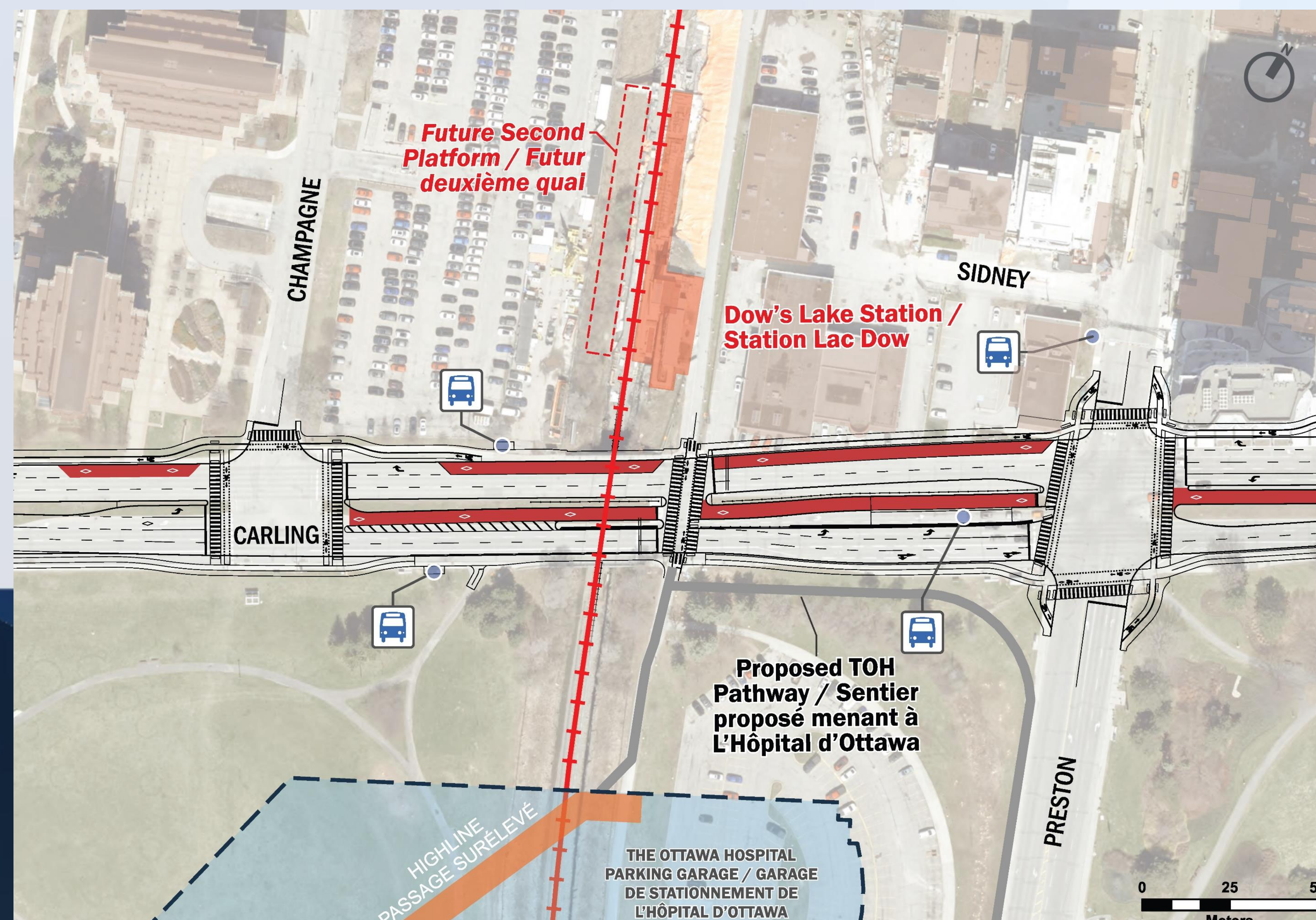
Priorité planifiée pour les transports en commun

- Voie en bordure de rue dans le sens ouest
- Voie médiane dans le sens est
- Liaison efficace avec les arrêts d'autobus pour les piétons et les cyclistes

Couloir de transports en commun rapide ultime

- Actuellement à l'étude dans le cadre de la mise à jour du Plan directeur des transports de la Ville

- Impératifs d'aménagement de la station à déterminer
- Couloir important pour protéger l'espace en prévision de la configuration projetée



Existing Conditions - Subsurface Conditions

Geotechnical

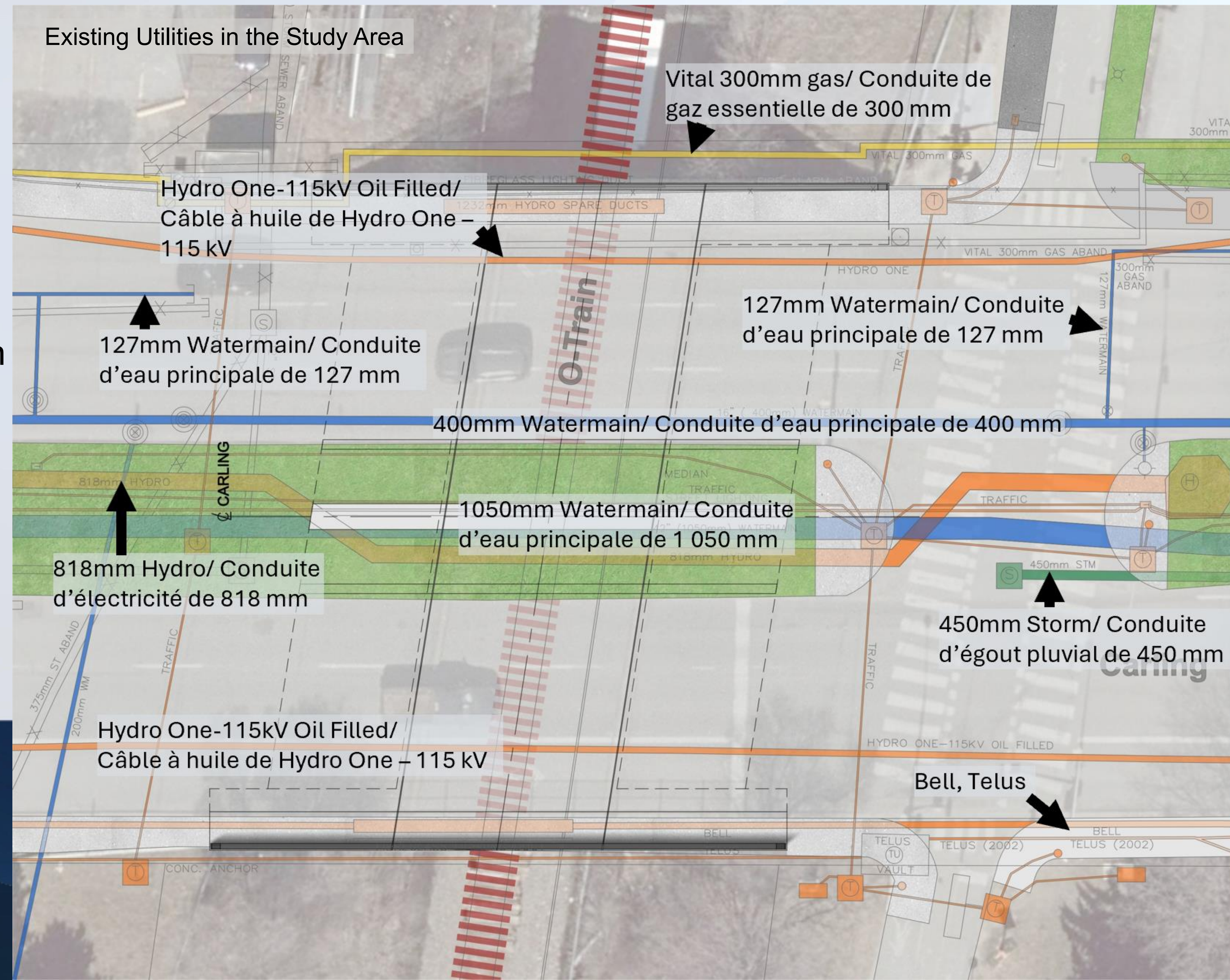
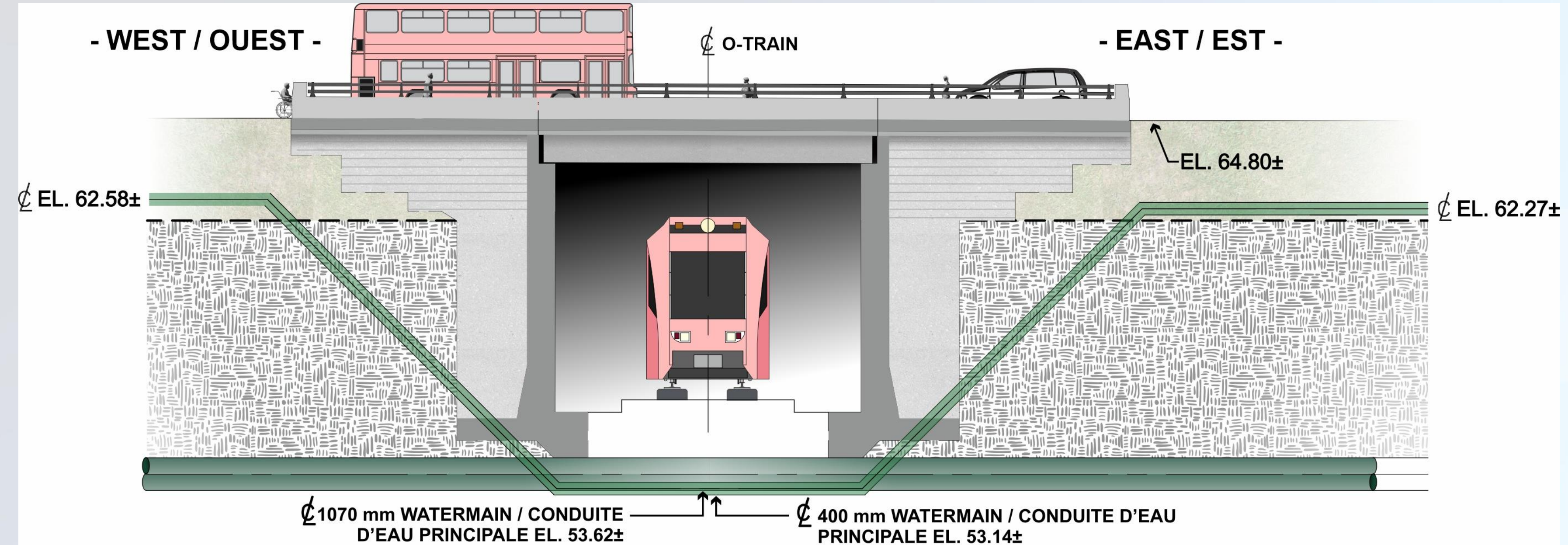
- Shallow bedrock 3-5m below ground surface
- Groundwater levels 2-5m below ground surface
- If tunnel, cut and cover preferred methodology which presents risk and construction complexities

Active Rail Corridor

- Potential disruption to LRT operations during construction

Utilities

- Significant utilities within Study Area as shown in the adjacent image
- Crossing over/under utilities is challenging during construction, resulting in more cost and longer construction period



Les conditions existantes — l'état de la sous-surface

Conditions géotechniques

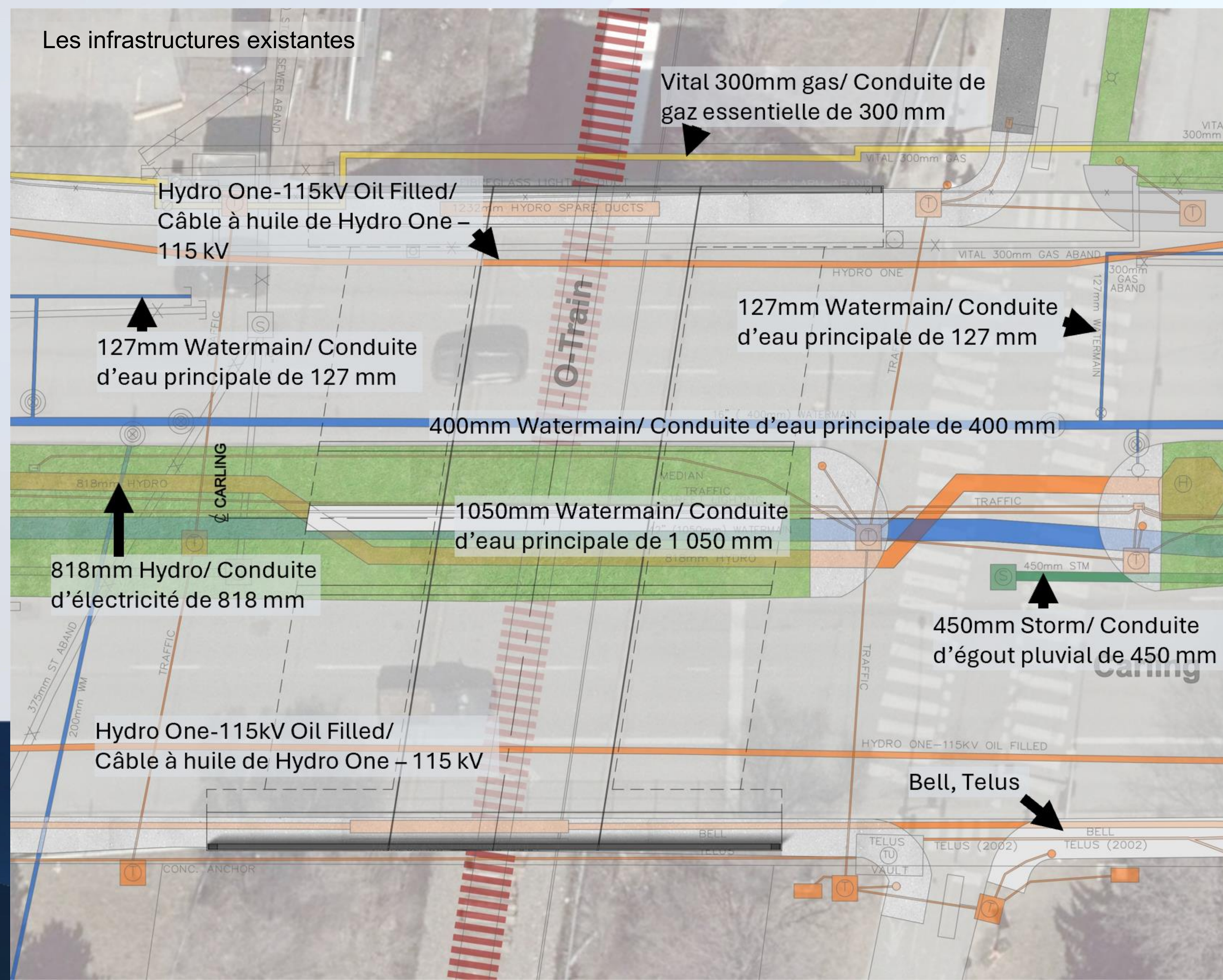
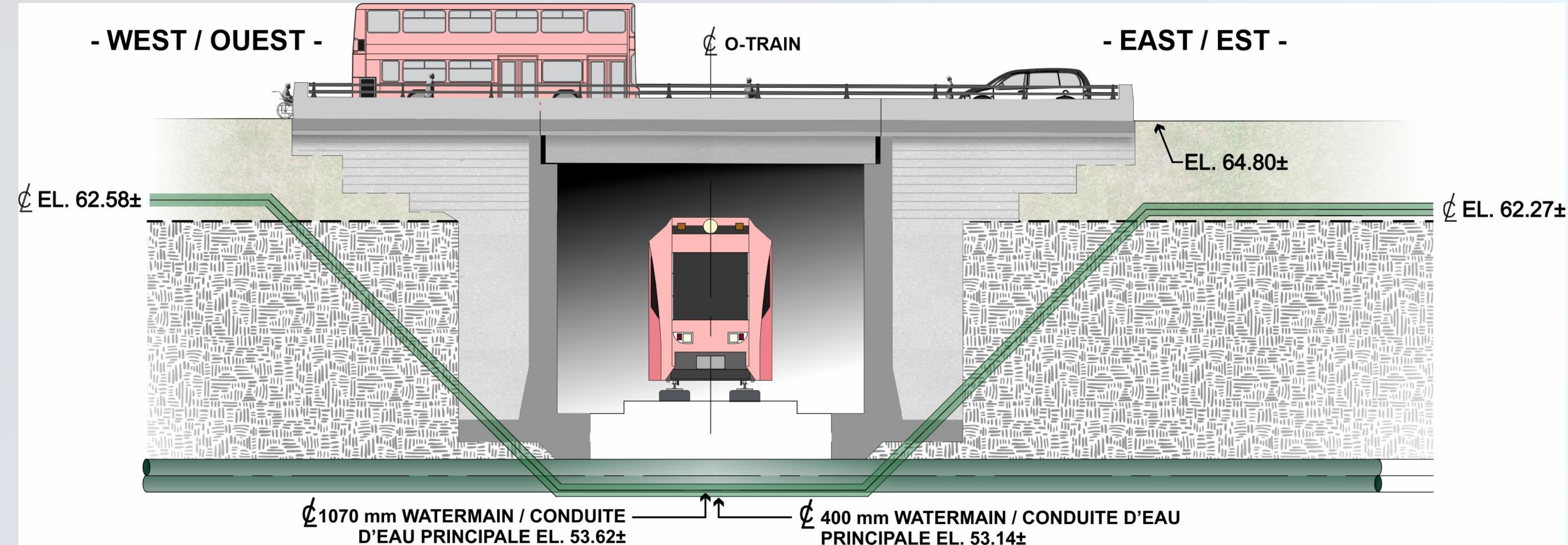
- Assise rocheuse peu profonde de 3 à 5 m en deçà de la surface du sol
- Niveaux de la nappe phréatique : entre 2 et 5 m en deçà de la surface du sol
- Tunnel en tranchée couverte : méthodologie privilégiée, qui comporte des risques et des problèmes complexes de construction

Couloir ferroviaire actif

- Interruption potentielle des opérations du TLR pendant les travaux

Services publics

- Services publics importants de l'aire de l'étude représentés dans l'image ci-contre
- Il est difficile d'aménager un passage au-dessus ou en dessous des services publics pendant les travaux, ce qui augmente les coûts et la durée des travaux.

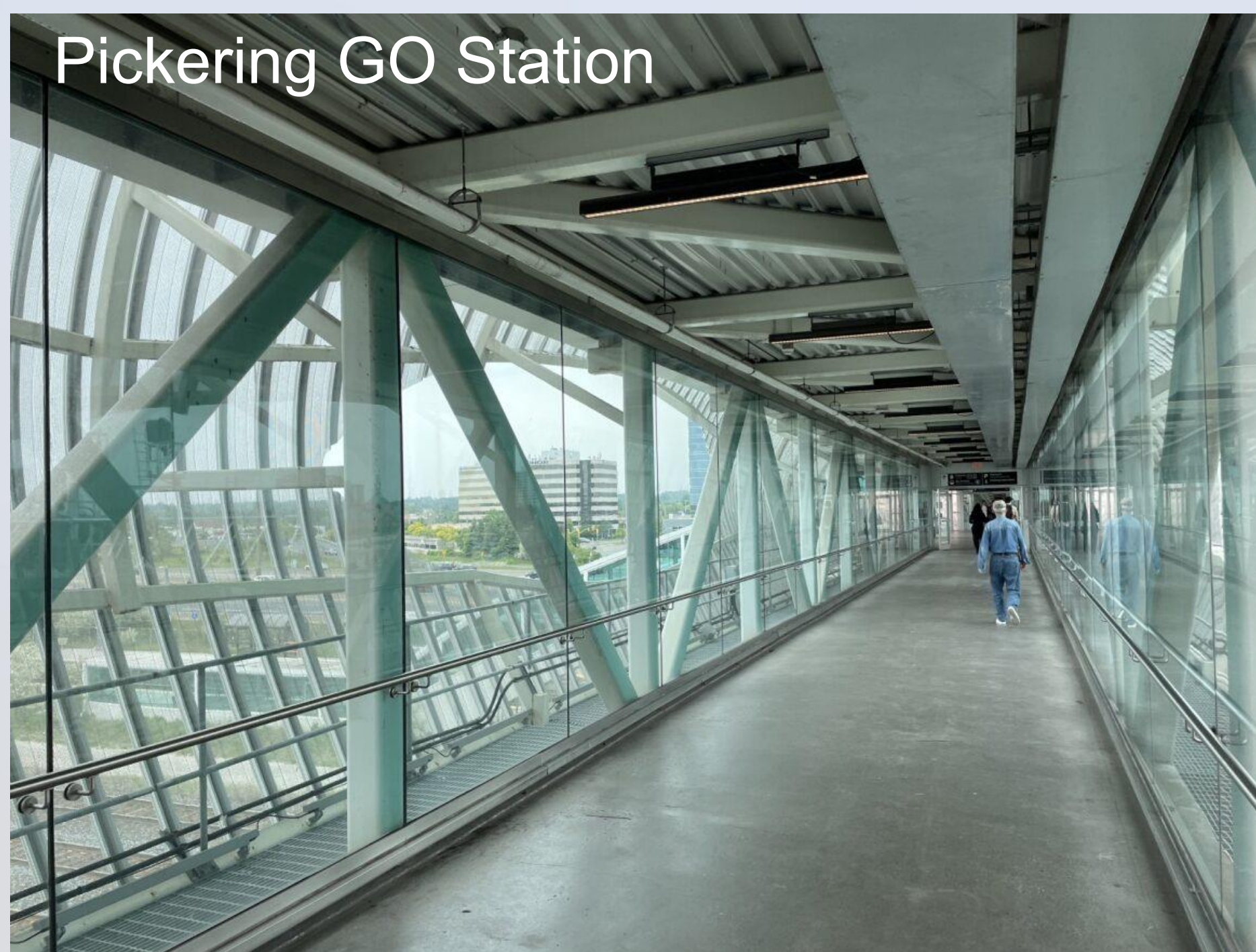


Bridge Concept Design

- More efficient design for integration with the existing and future expansion of Dow's Lake Station
- Requires 3 vertical changes between the LRT station and the Highline
- Better integration with parking garage and future planned development south of Carling Avenue
- Clearer sight lines
- Constructability is generally straightforward

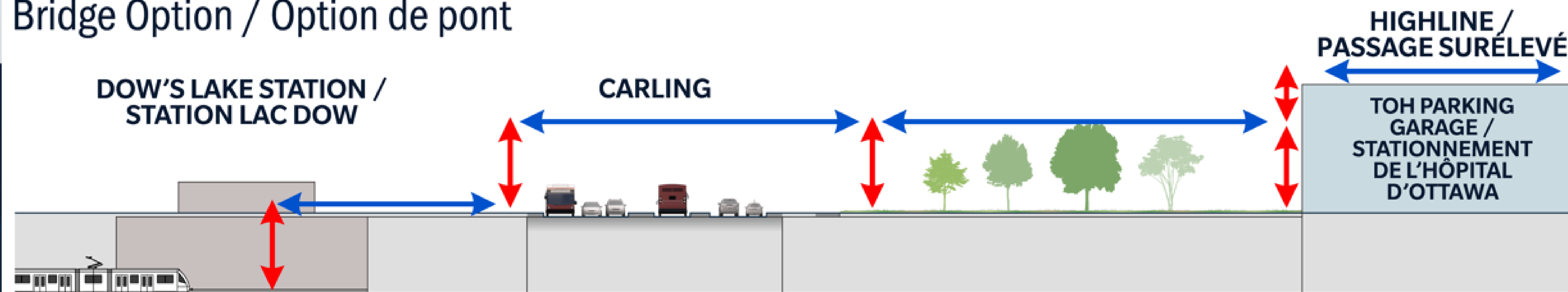
Modèle de conception de la passerelle

- Modèle de conception plus efficient pour l'intégration avec le concept existant et l'expansion projetée de la station Lac Dow
- Il faut apporter trois changements verticaux entre la station du TLR et le passage surélevé.
- Amélioration de l'intégration avec le garage de stationnement et avec l'aménagement planifié et projeté au sud de l'avenue Carling
- Lignes de mire plus claires
- La constructibilité est généralement simple.



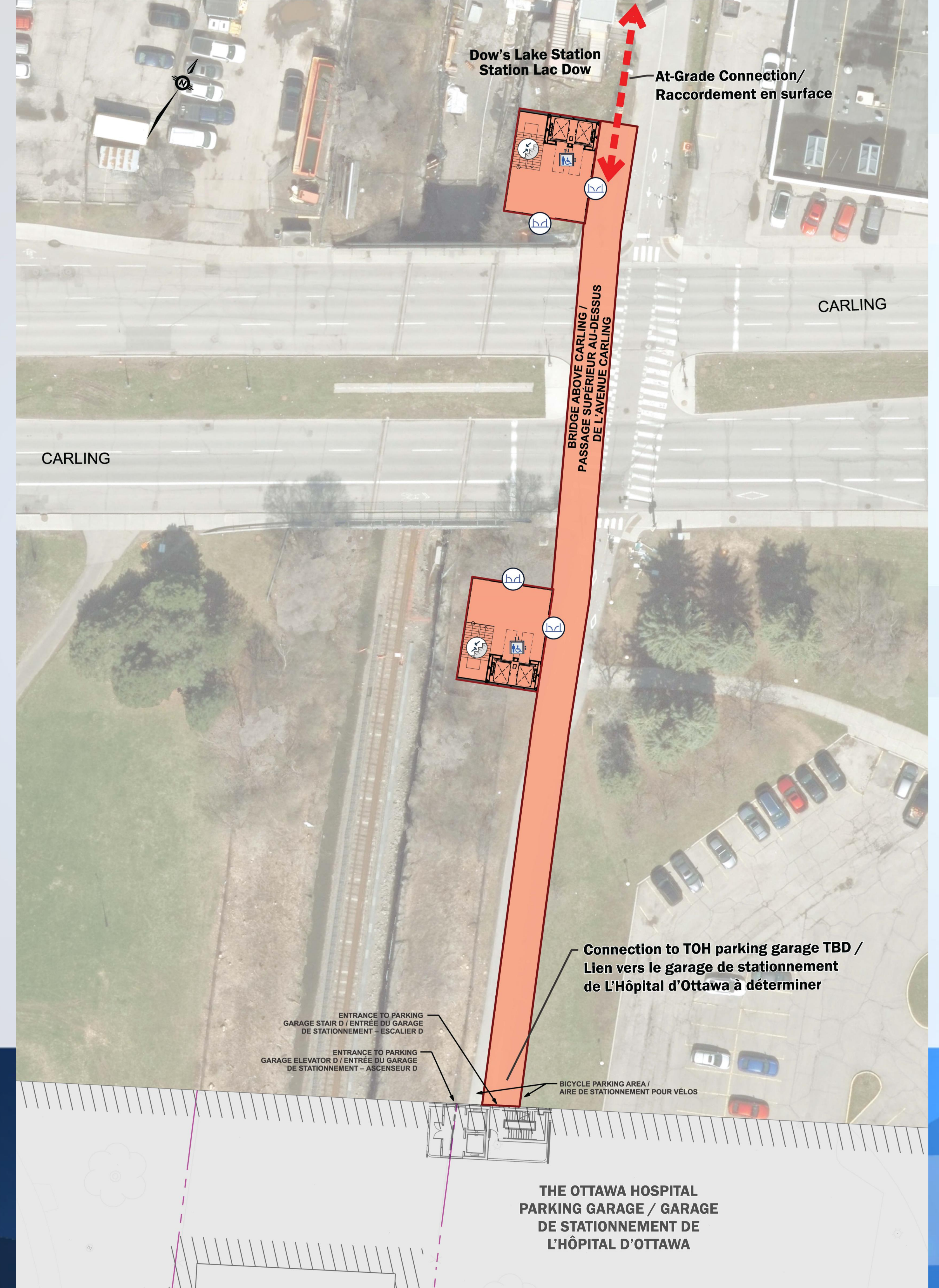
Provided for illustrative purposes. The design of any structure would be developed as part of subsequent studies. /Photo reproduite pour les besoins de l'illustration de l'exposé. L'étude des structures serait élaborée dans le cadre des études subséquentes.

Bridge Option / Option de pont



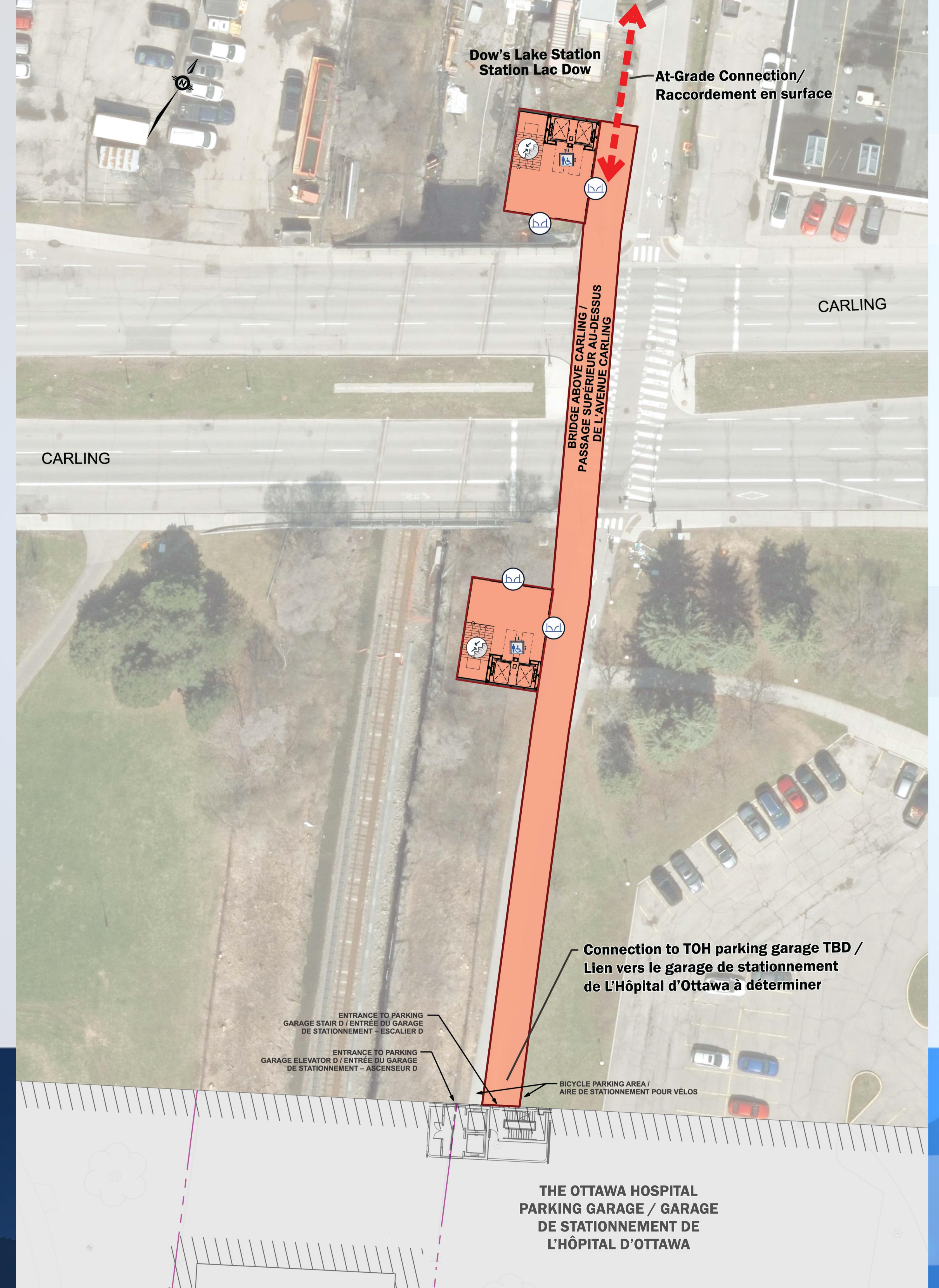
Bridge Concept Design

- Due to limited space, a short at-grade connection needed from bridge entrance to LRT Station – can be roofed over
- Single tower can provide access to both existing platform and future southbound platform when Trillium Line is twinned
- Connection into parking garage needs further review
- Depending on timing, consider connecting to future development south of Carling Ave



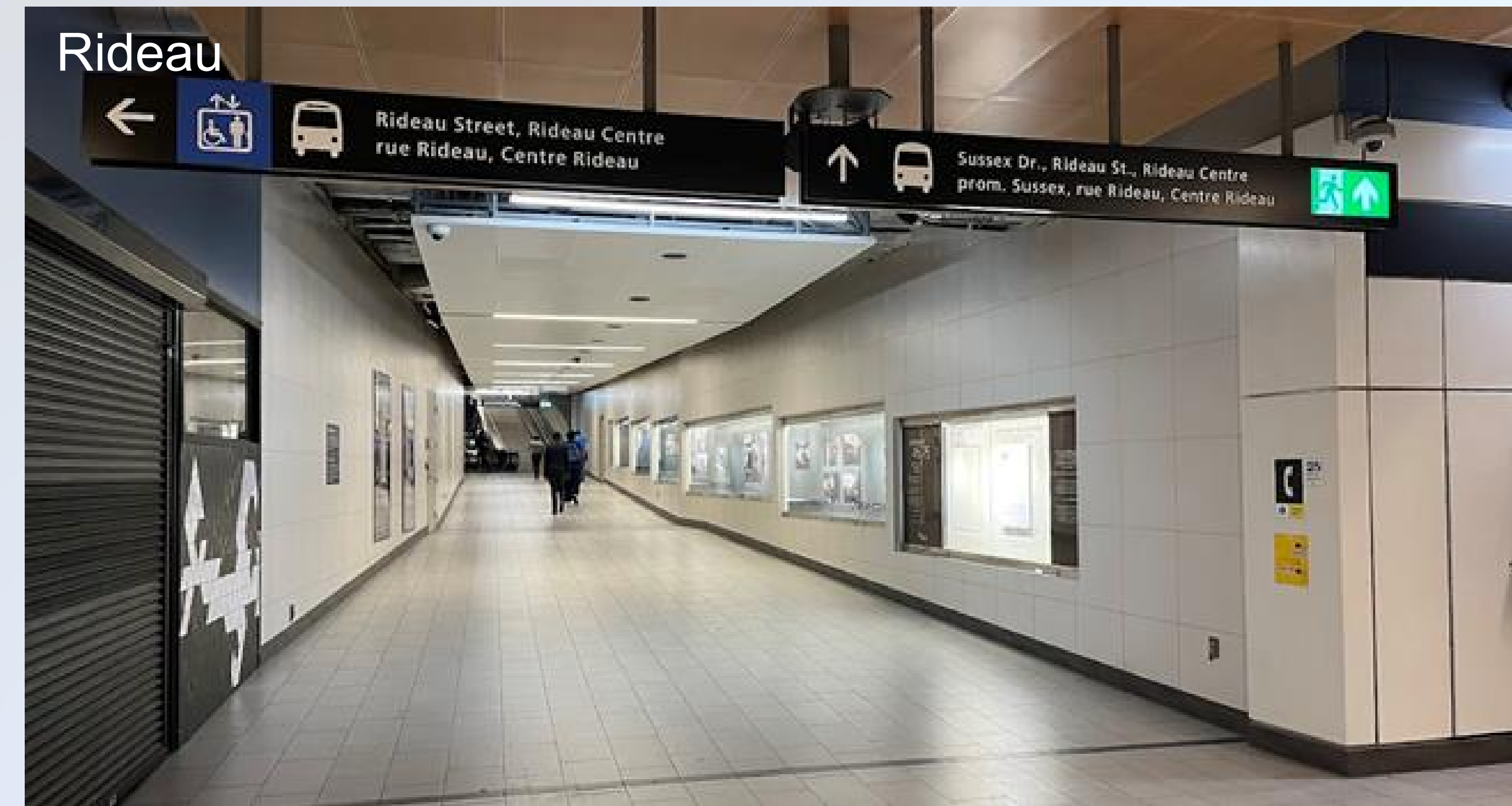
Conception de la passerelle

- Faute de place, il faut prévoir une courte liaison au niveau du sol à partir de l'entrée de la passerelle jusqu'à la station du TLR; cette liaison peut être surmontée d'un toit.
- La tour donne accès au quai existant et au quai projeté dans le sens sud lorsque la Ligne Trillium sera jumelée.
- Il faut revoir plus attentivement la liaison avec le garage de stationnement.
- Selon les délais, il faut envisager d'assurer la liaison avec l'aménagement projeté au sud de l'avenue Carling.



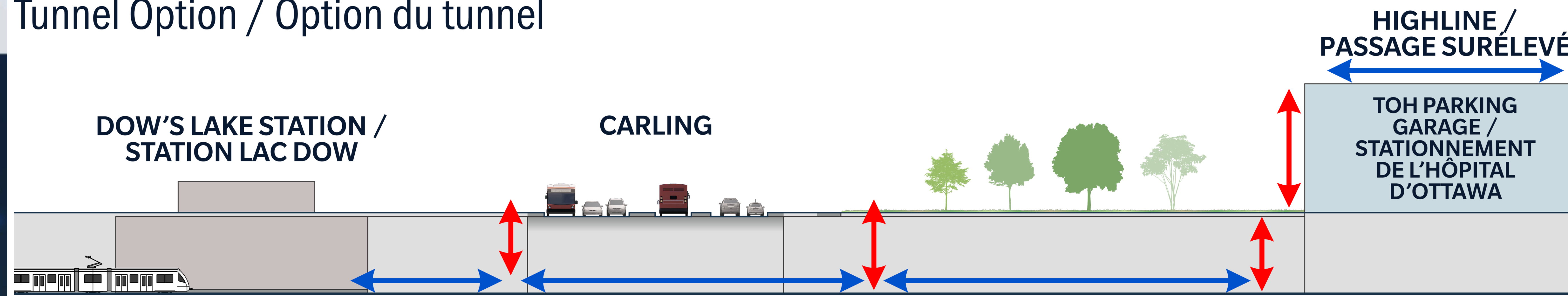
Tunnel Concept Design

- More direct route from LRT Station to the south side of Carling Avenue
- Requires 2 vertical changes between LRT Station and Highline
- Requires more property for public access to street level
- Less efficient design to integrate with parking garage and future Dow's Lake Station expansion
- Geotechnical challenges with rock conditions
- Significant utility impacts (watermain, storm sewer, gas main, hydro, cable)
- Potential impacts to active rail corridor



Photos provided for illustrative purposes. The design of any structure would be developed as part of subsequent studies.

Tunnel Option / Option du tunnel



modèle de conception du tunnel

- Tracé plus direct entre la station du TLR et le côté sud de l'avenue Carling
- Il faut deux changements verticaux entre la station du TLR et le passage surélevé.
- Il faut empiéter davantage sur la propriété pour permettre au public d'avoir accès à la rue.
- Modèle de conception moins efficient pour l'intégration avec le garage de stationnement et pour l'agrandissement projeté de la station Lac Dow
- Difficultés géotechniques en raison de la roche dans le sol
- Impacts considérables sur les services publics (conduites d'eau principales, réseau d'égout pluvial, conduite principale de gaz, hydroélectricité et câbles)
- Impacts potentiels sur le couloir ferroviaire actif

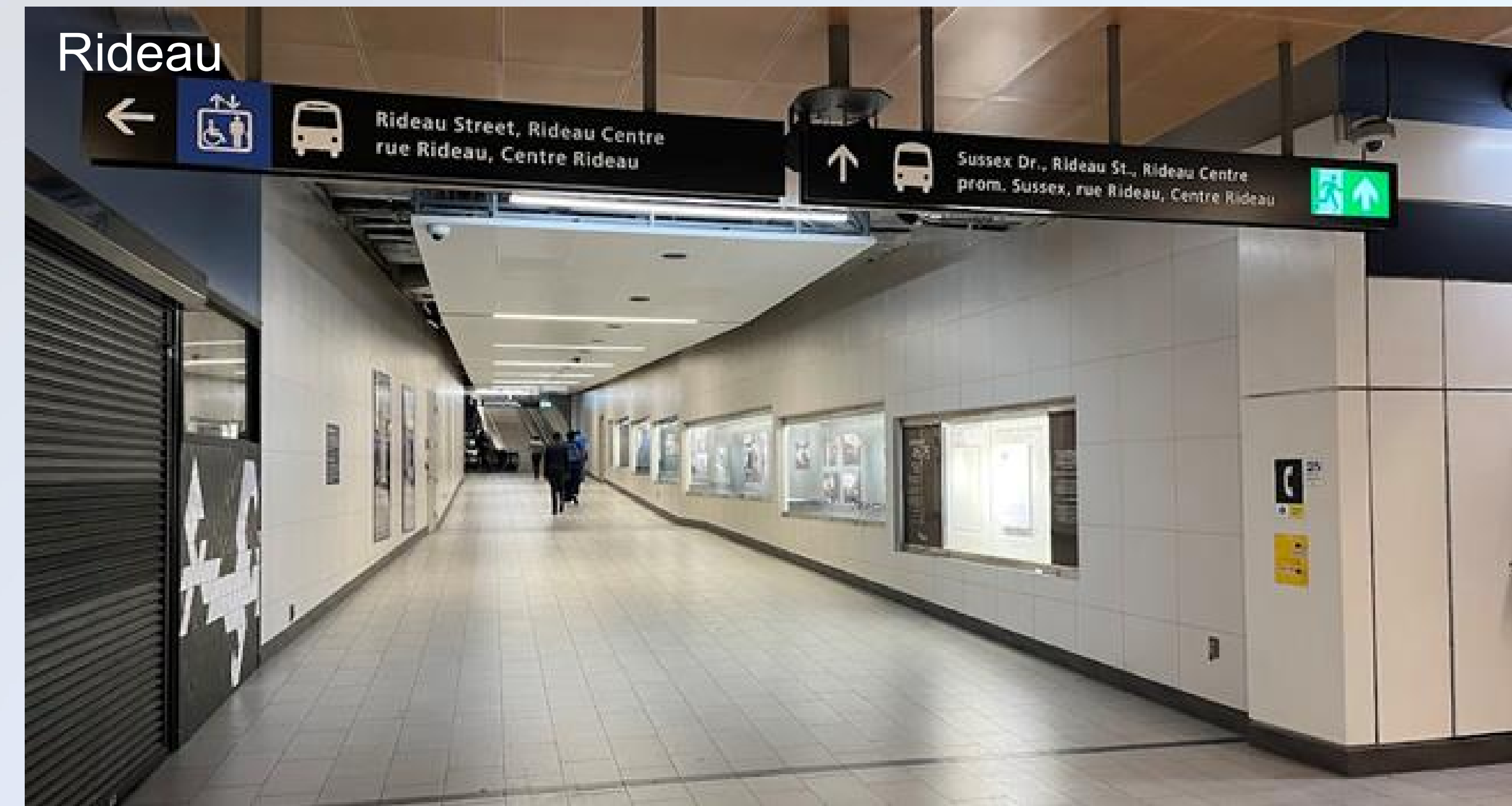
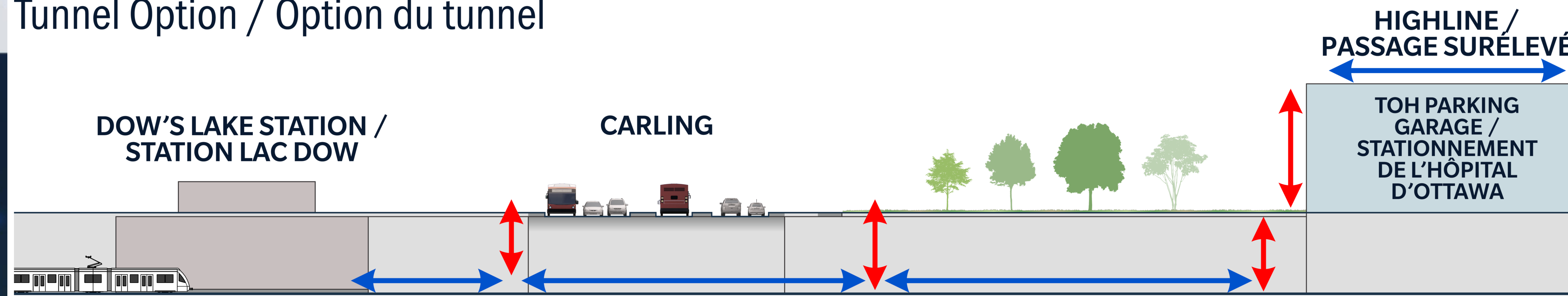


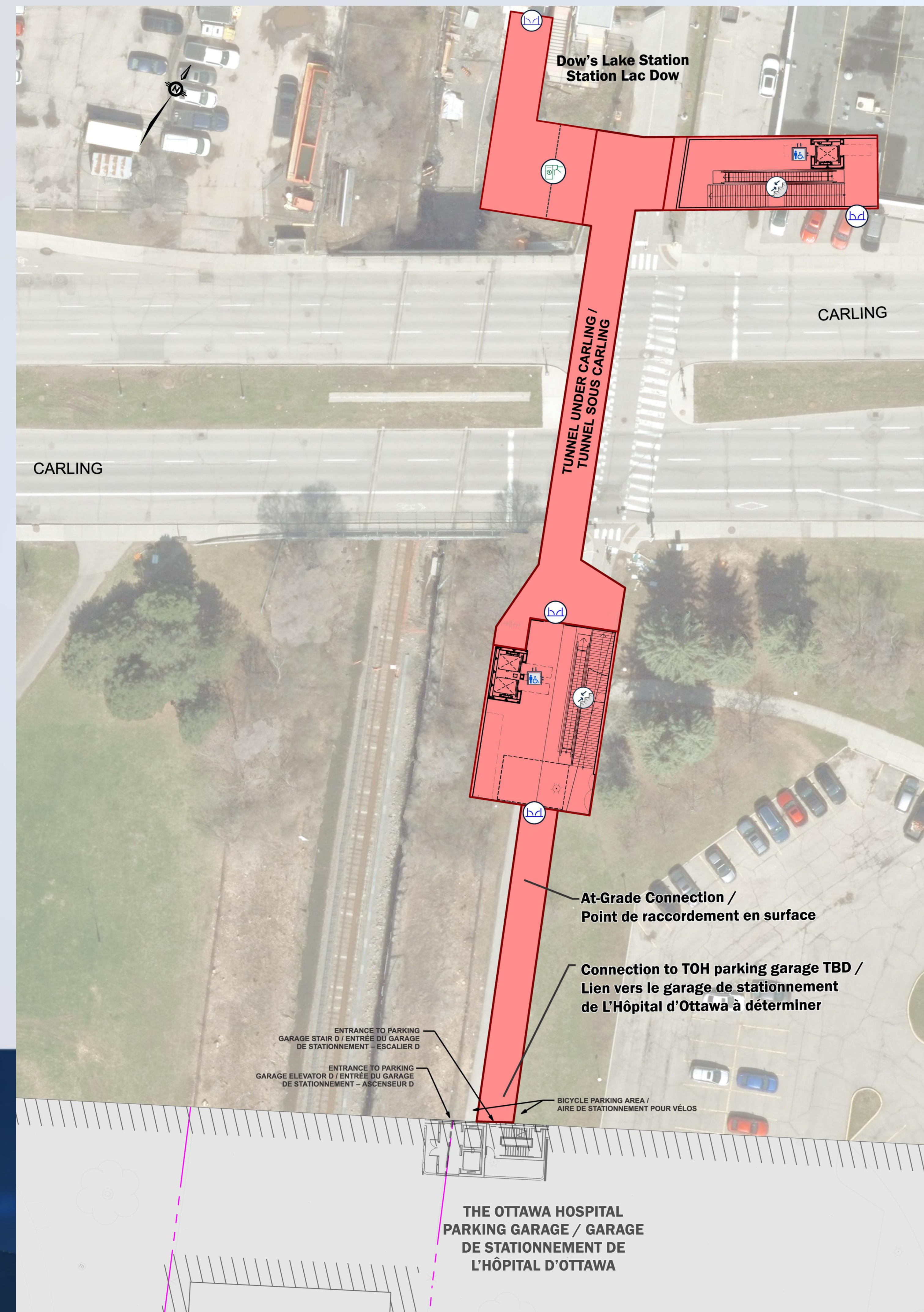
Photo reproduite pour les besoins de l'illustration de l'exposé. L'étude des structures de l'avenue Carling serait élaborée dans le cadre des études subséquentes.

Tunnel Option / Option du tunnel



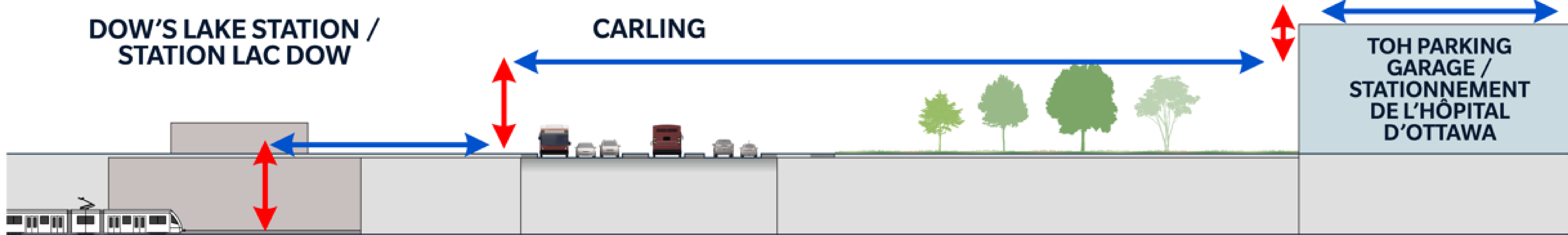
Tunnel Concept Design/modèle de conception du tunnel

- Second entrance needed for public access to street level
- Direct connection into parking garage not possible – no lower level available
- Deuxième entrée nécessaire pour l'accès public au niveau de la rue
- La liaison directe menant au garage de stationnement n'est pas réalisable : on ne peut pas l'aménager à un niveau inférieur.

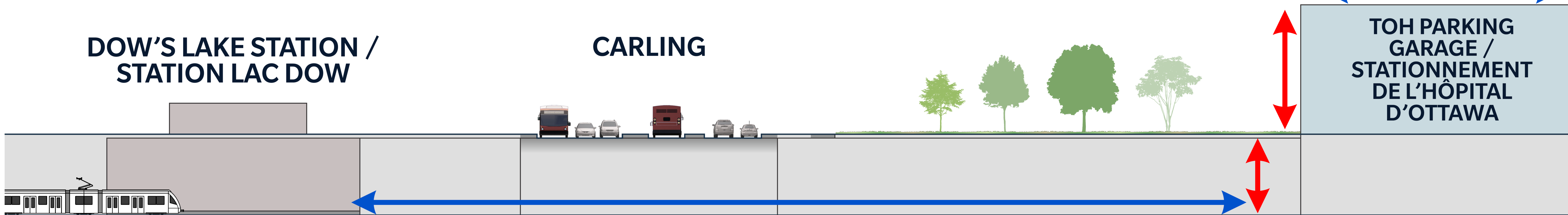


Comparison of Travel Routes between Dow's Lake Station and Highline/ Comparaison des tracés pour les déplacements entre la station Lac Dow et le passage surélevé

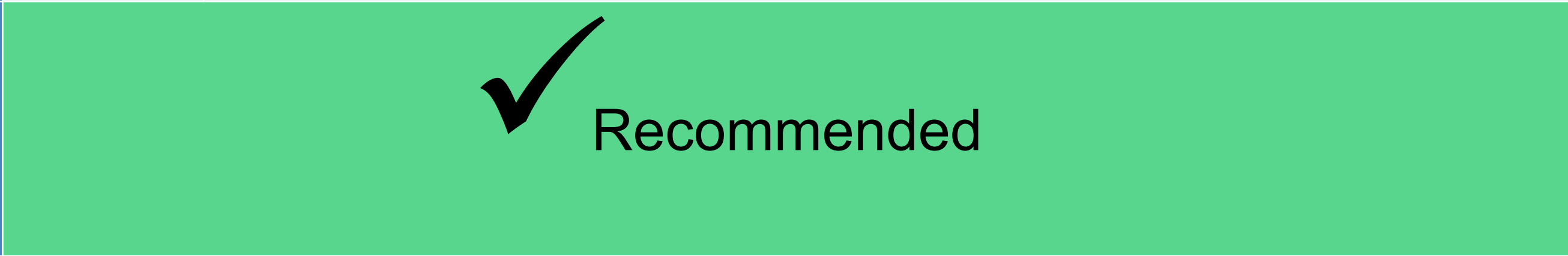

Bridge Option / Option de pont 3 Vertical Changes/Il faut trois changements verticaux.



Tunnel Option / Option du tunnel 2 Vertical Changes/Il faut deux changements verticaux.



Bridge and Tunnel – Evaluation Results

Criteria		Bridge		Tunnel
Transportation Environment	✓	<ul style="list-style-type: none"> • More efficient design (requires less infrastructure) to integrate with future expanded LRT Station and future development south of Carling • Minimizes impacts to existing LRT operations 	✗	<ul style="list-style-type: none"> • Less efficient design (requires more infrastructure) to integrate with future expanded LRT Station and future development south of Carling
User Experience	■	<ul style="list-style-type: none"> • Less direct route and more vertical changes to access LRT • Bright, airy, better perceived personal safety 	■	<ul style="list-style-type: none"> • Better user experience as most direct route and two vertical changes to access LRT – potentially one vertical change with added cost • Lower perceived personal safety
Social Environment	■	<ul style="list-style-type: none"> • Less property impacts • High visual impact • Best integrates with future development on south side of Carling and direct connection to the parking garage 	■	<ul style="list-style-type: none"> • Greater property impacts • Low visual impact • More complex integration with future development and not possible to connect directly to the parking garage
Economic Environment	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Lower cost • Less impact on existing underground infrastructure • Less complex to construct 	✗	<ul style="list-style-type: none"> • Higher cost • Geotechnical challenges with rock conditions • Significant impacts on existing underground infrastructure (gas, watermain, cable, hydro) • More complex to construct • Potential impacts to active rail corridor • Connection to 2nd platform needs to be resolved when LRT twinned with new west side southbound platform
Conclusion				

Recommended

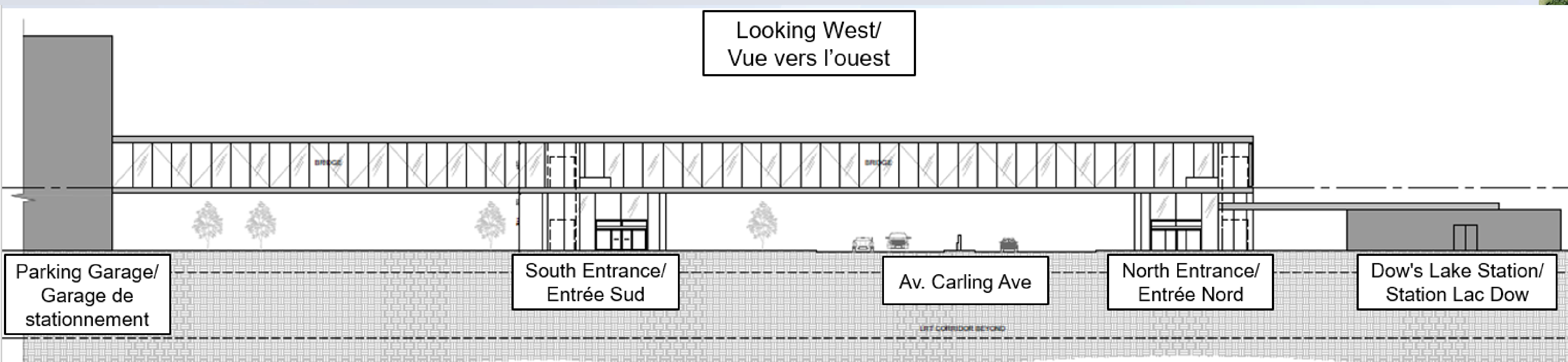
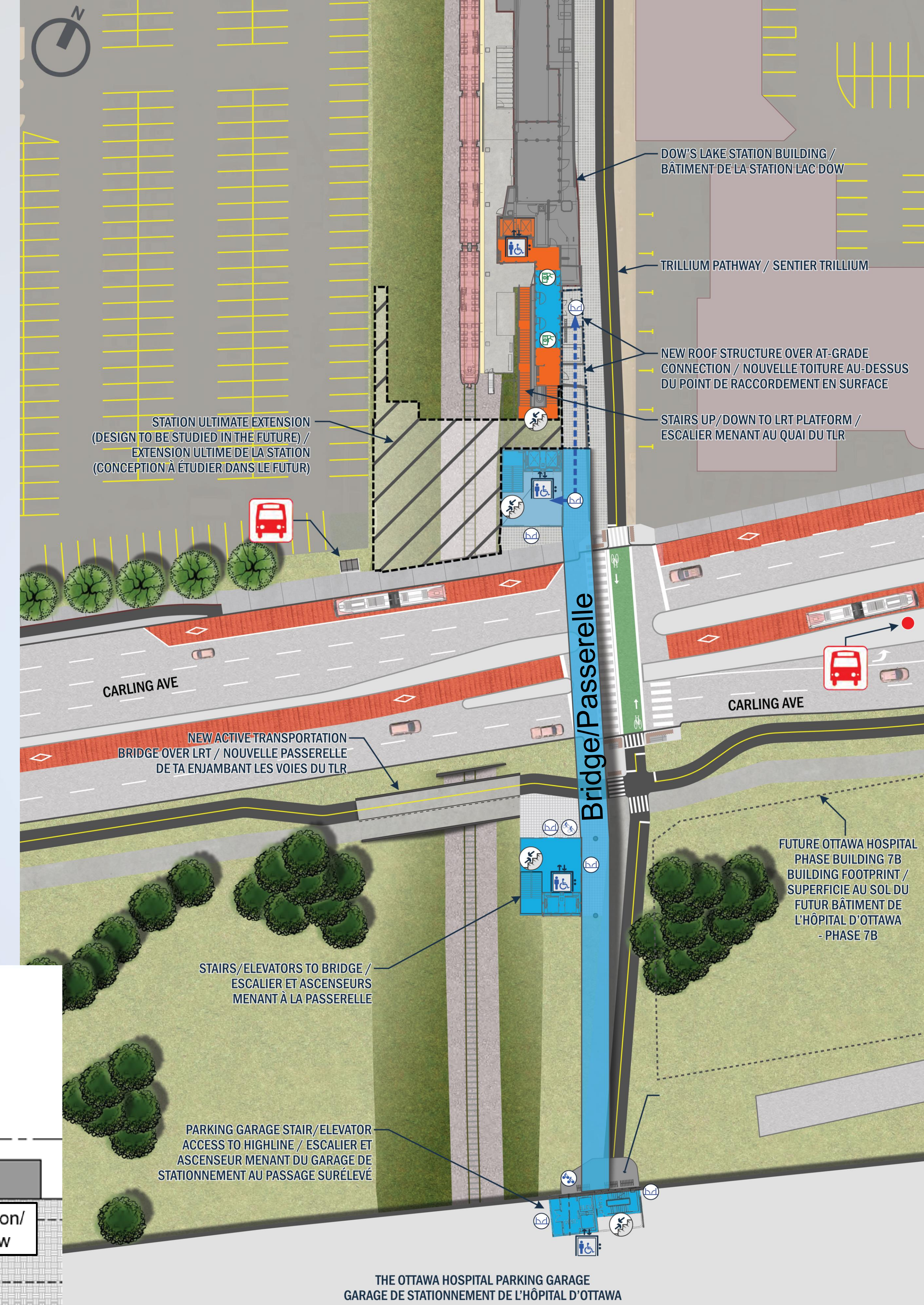
Not Recommended

Les différents modèles de conception – Les résultats de l'évaluation

Critères		Passerelle		Tunnel
Environnement de transport	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Modèle de conception plus efficient (réclamant moins d'infrastructures) à intégrer dans l'agrandissement projeté de la station du TLR et dans l'aménagement projeté au sud de l'avenue Carling • On réduit le plus possible les incidences sur les opérations existantes du TLR. 	✗	<ul style="list-style-type: none"> • Modèle de conception moins efficient (réclamant plus d'infrastructures) à intégrer dans l'agrandissement projeté de la station du TLR et dans l'aménagement projeté au sud de l'avenue Carling
Expérience des utilisateurs	■	<ul style="list-style-type: none"> • Tracé moins direct et changements plus verticaux pour avoir accès au TLR • Ambiance lumineuse et aérée; amélioration de la sécurité personnelle perçue 	■	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de l'expérience offerte aux utilisateurs grâce au tracé plus direct et aux deux changements verticaux dans l'accès au TLR; on pourrait apporter un changement vertical moyennant un surcoût. • Diminution de la sécurité personnelle perçue
Environnement social	■	<ul style="list-style-type: none"> • Moins d'impacts sur les propriétés • Fort impact visuel • Meilleure intégration avec l'aménagement projeté du côté sud de l'avenue Carling et liaison directe avec le garage de stationnement 	■	<ul style="list-style-type: none"> • Plus d'impacts sur les propriétés • Impact visuel moindre • Intégration plus complexe avec l'aménagement projeté; il n'est pas possible d'aménager une liaison directe avec le garage de stationnement.
Environnement économique	✓	<ul style="list-style-type: none"> • Baisse des coûts • Moins d'impact sur les infrastructures existantes en sous-sol • Travaux moins complexes à réaliser 	✗	<ul style="list-style-type: none"> • Hausse des coûts • Difficultés géotechniques en raison de la roche dans le sol • Impacts considérables sur les infrastructures existantes en sous-sol (conduites de gaz, conduites d'eau principales, câbles et hydroélectricité) • Travaux plus complexes à réaliser • Impacts potentiels sur le couloir ferroviaire actif • Il faut résoudre le problème de la liaison avec le deuxième quai lorsque le TLR est jumelé avec le nouveau quai aménagé du côté ouest dans le sens sud.
Conclusion	✓ Mesures recommandées		✗ Mesures non recommandées	

Preliminary Preferred Design

- Most efficient design for integration with the existing and long-term concept for Dow's Lake Station
- Better potential to directly integrate with the existing parking structure and future planned development south of Carling Avenue
- Lower cost to implement
- Less property impacts
- Less complex to construct
- Minimizes impacts on LRT operations and underground infrastructure

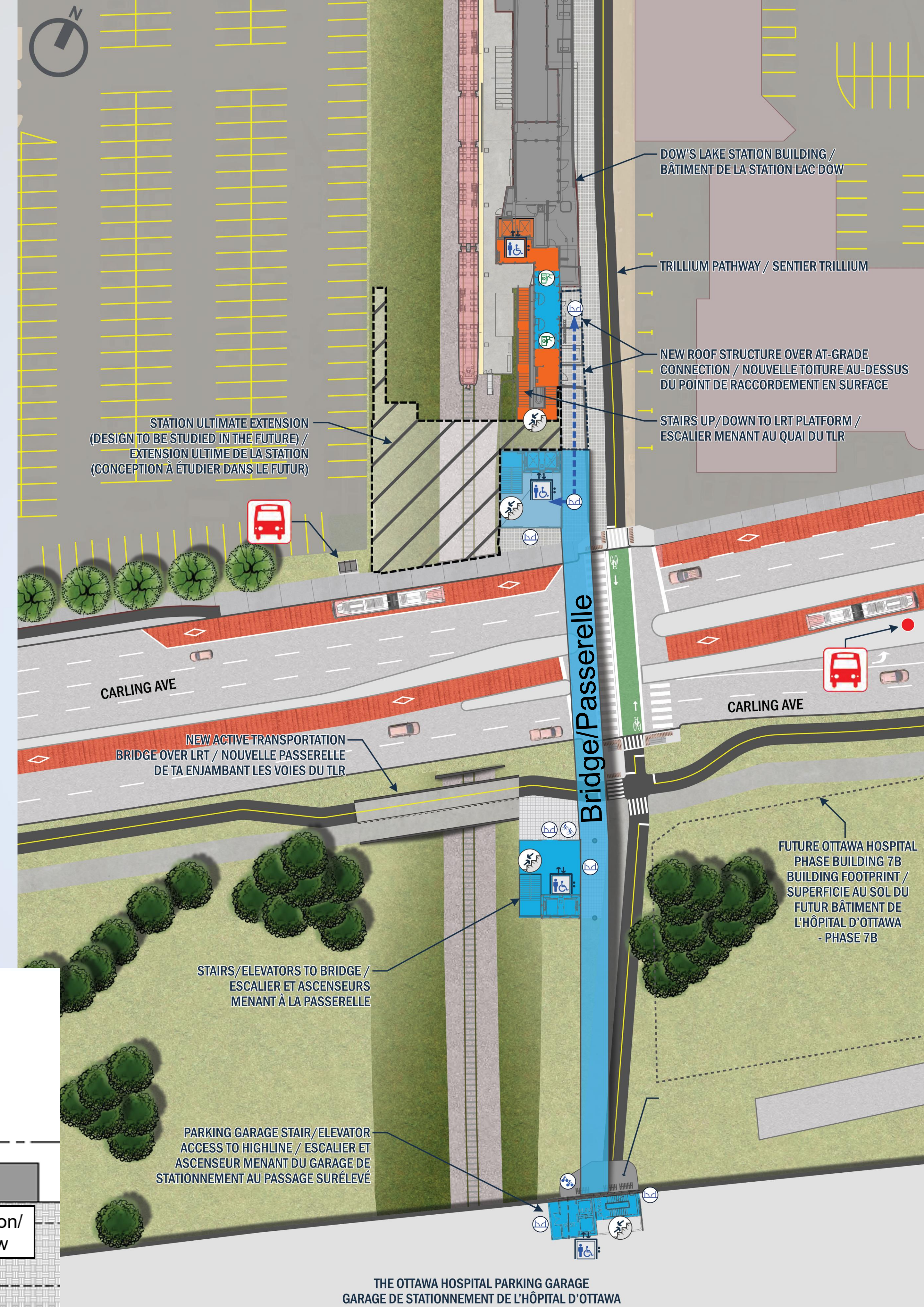
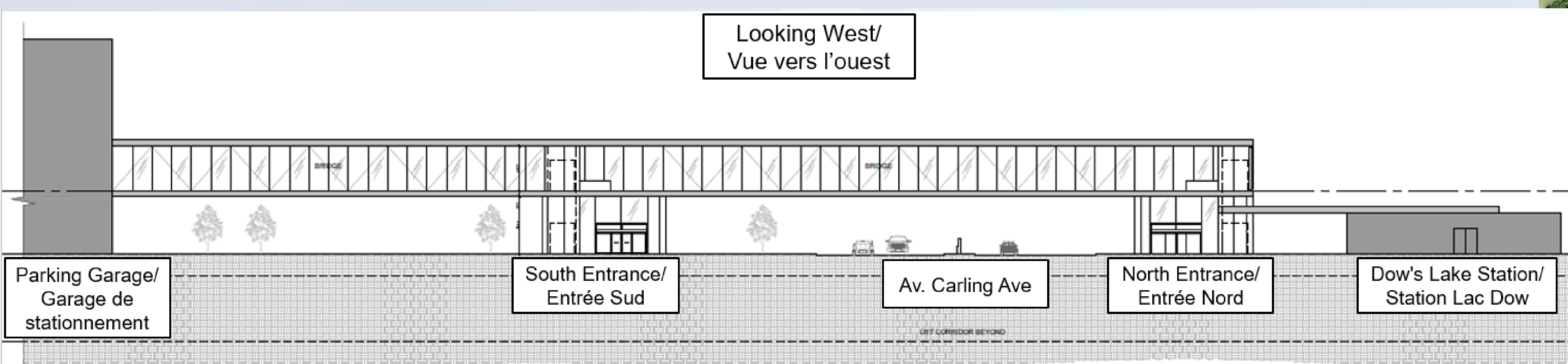


Circulation (Fare Free Area)		Circulation (zone gratuite)	Elevator(s)		Ascenseurs
Circulation (Fare Paid Area)		Circulation (zone de tarification contrôlée)	Stairwell		Escaliers
At-Grad Connection		Point de raccordement en surface	Entrance/Exit		Entrée/Sortie
Bikes Lanes (uni/bi-directional)		Pistes cyclables unidirectionnelles et bidirectionnelles	Fare Gate		Portillon d'accès
New Sidewalk/Pathway		Nouveau trottoir/sentier	Bike Racks		Supports à vélos
Dedicated Bus Lane		Voie réservée aux autobus	Bus Stop		Arrêt d'autobus



Modèle de conception privilégié préliminaire

- Modèle de conception plus efficient pour l'intégration avec le concept existant à long terme de la station Lac Dow
- Meilleur potentiel d'intégration directe avec le garage de stationnement existant et l'aménagement planifié et projeté au sud de l'avenue Carling
- Solution moins chère à mettre en œuvre
- Moins d'impacts sur les propriétés
- Travaux moins complexes à réaliser
- On réduit les impacts sur les opérations du TLR et sur les infrastructures en sous-sol.



Circulation (Fare Free Area)		Circulation (zone gratuite)	Elevator(s)		Ascenseurs
Circulation (Fare Paid Area)		Circulation (zone de tarification contrôlée)	Stairwell		Escaliers
At-Grad Connection		Point de raccordement en surface	Entrance/Exit		Entrée/Sortie
Bikes Lanes (uni/bi-directional)		Pistes cyclables unidirectionnelles et bidirectionnelles	Fare Gate		Portillon d'accès
New Sidewalk/Pathway		Nouveau trottoir/sentier	Bike Racks		Supports à vélos
Dedicated Bus Lane		Voie réservée aux autobus	Bus Stop		Arrêt d'autobus

Existing Mid-Block Crossing of Carling

This at-grade crossing will be maintained

- Vital north-south pedestrian and cycling link
- Most direct and shortest route between LRT Station and parking garage
- Important connection to the planned transit facilities on Carling Ave

Opportunity to review the need for enhancements to the crossing:

- Reconfigure to separate pedestrians and cyclists
- Integrate with planned Carling Ave transit priority lanes and Active Transportation facilities

Le passage pour piétons en section courante existant de l'avenue Carling au niveau du sol

Ce passage sera conservé.

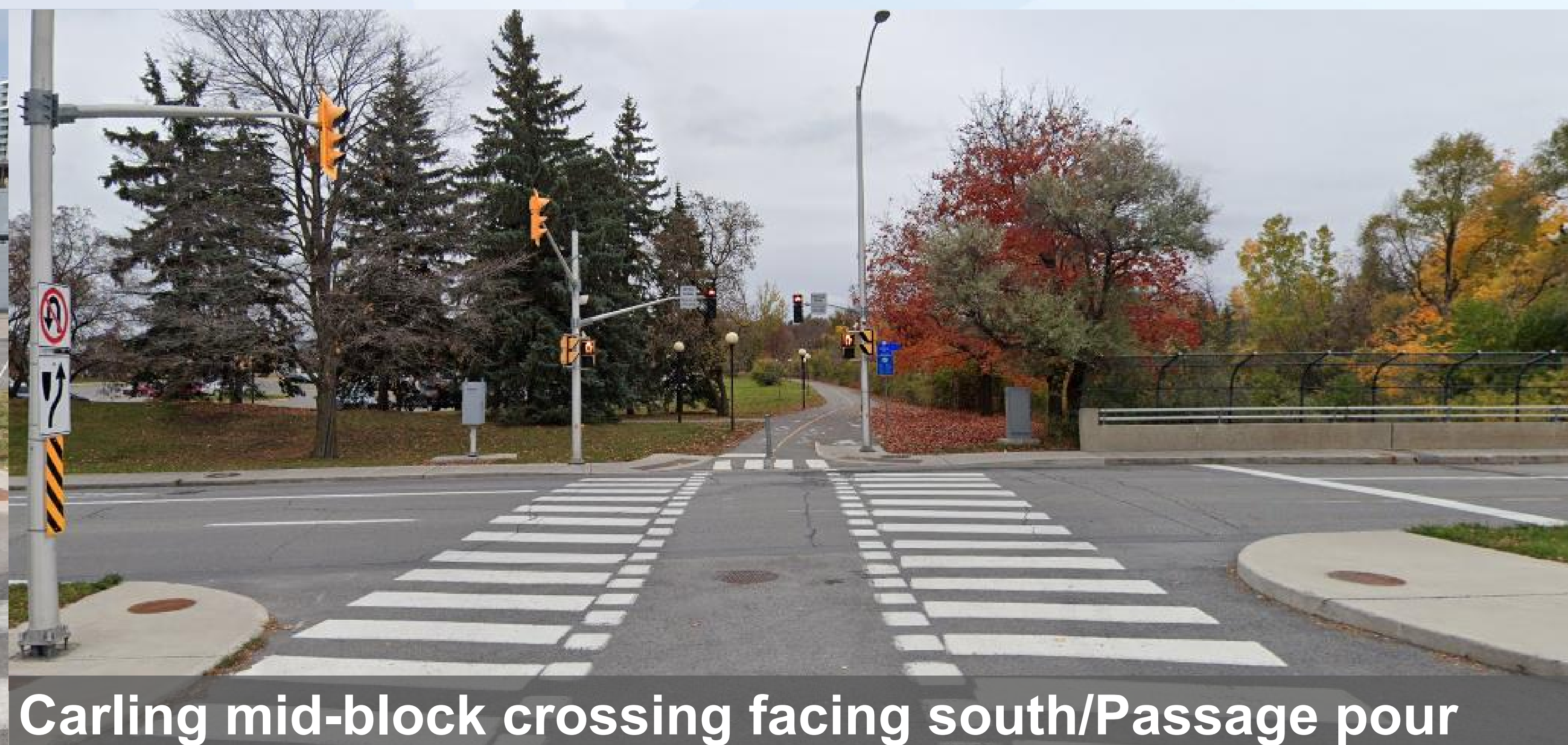
- Liaison piétonnière et cycliste vitale dans l'axe nord-sud
- L'itinéraire le plus direct et le plus court entre la station du TLR et le garage de stationnement
- Liaison importante avec les installations de transport en commun prévues sur l'avenue Carling

Occasion d'examiner la nécessité d'améliorer le passage pour piétons

- Reconfigurer l'aménagement pour séparer les piétons et les cyclistes
- L'intégrer avec les voies prioritaires de transport en commun planifiées sur l'avenue Carling et avec les infrastructures du transport actif.



Carling mid-block crossing facing north/Passage pour piétons en section courante sur l'avenue Carling, en direction nord



Carling mid-block crossing facing south/Passage pour piétons en section courante sur l'avenue Carling, en direction sud

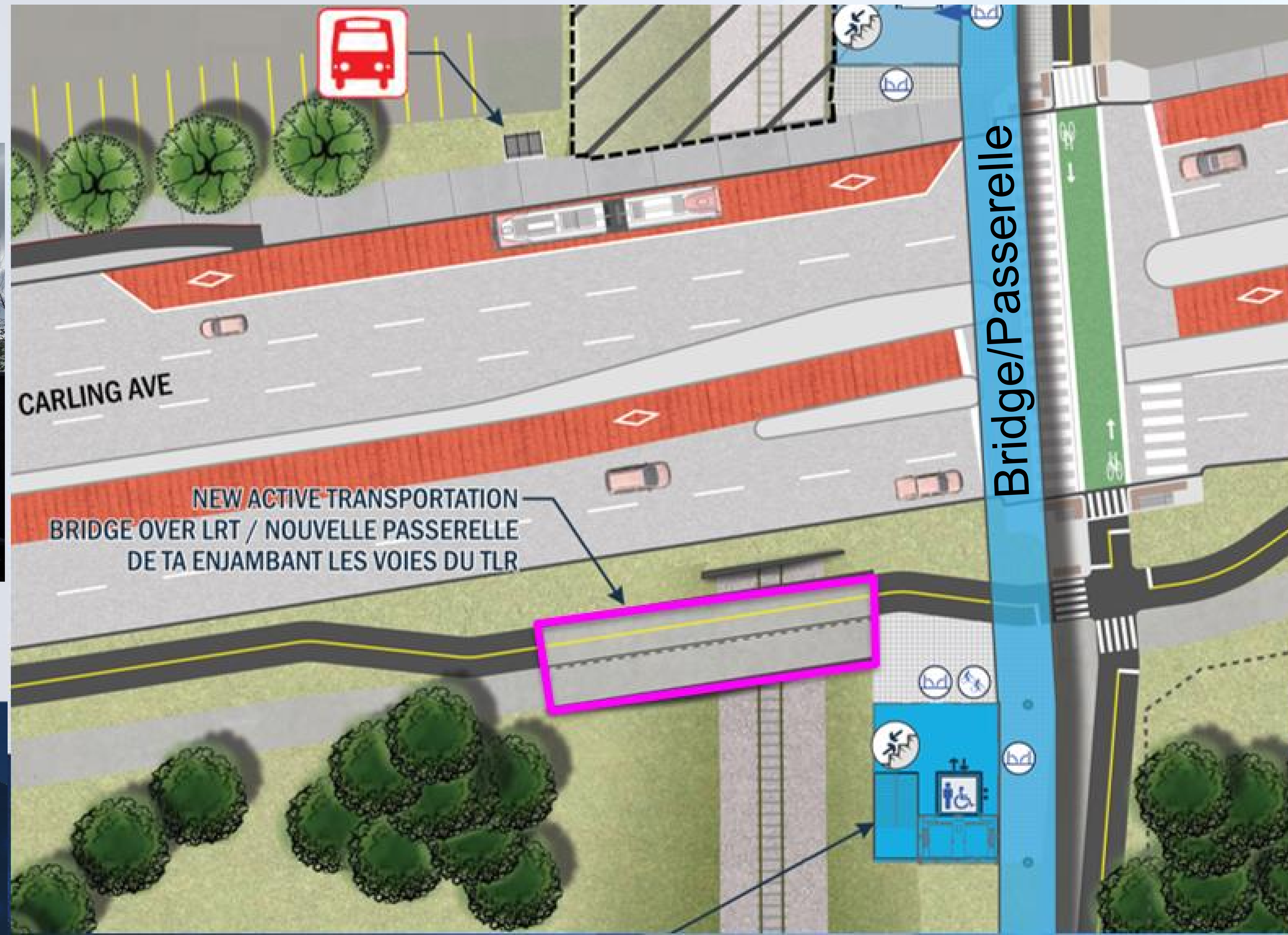
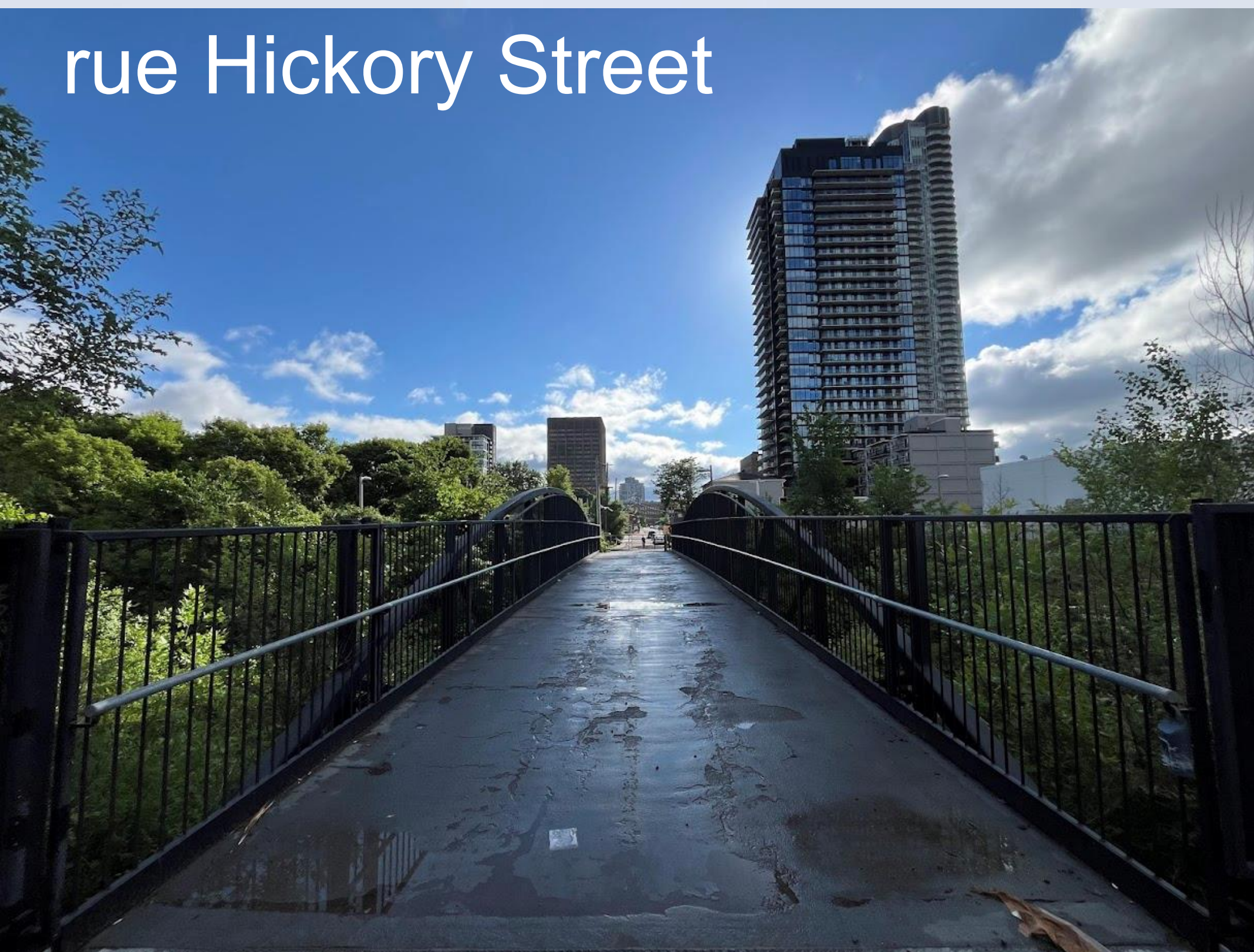
New Multi-Use Pathway Crossing over LRT Tracks

Le nouveau sentier polyvalent enjambant la voie ferrée du TLR

To enhance connectivity, a new pedestrian and cycling crossing of the LRT tracks on the south side of Carling Avenue is also included in the scope of this project.

Pour améliorer la connectivité, nous avons également prévu, dans la portée de ce projet, un nouveau passage piétonnable et cyclable traversant la voie ferrée du TLR du côté sud de l'avenue Carling.

Provided for illustrative purposes. The design of any structure would be developed as part of subsequent studies. /Photo reproduite pour les besoins de l'illustration de l'exposé. L'étude des structures serait élaborée dans le cadre des études subséquentes.



Next Steps

- Consider all comments/feedback from public consultations
- Phased implementation plan proposed:
 - Improvements to existing at-grade crossing on Carling Avenue
 - Ultimate crossing when funding becomes available
- Confirm and refine the Preliminary Recommended Plan
- Undertake impact assessment of the project
- Fall 2024 – Present recommendations to the City’s Transportation Committee and Council
- December 2024 – Finalize the Project File Report and post for the 30-day public review

For additional comments or questions, or would like to subscribe to the project mailing list, please contact:

Your feedback is important to the success of this Study.

Thank you for your participation!

Angela Taylor, P.Eng./ingénieure

Senior Project Manager / Gestionnaire principale de projet
Transportation Environmental Assessments Branch

Direction de l'évaluation environnementale des transports
Planning, Development and Building Services Department/French

City of Ottawa / Ville d'Ottawa

Angela.Taylor@ottawa.ca

613-580-2424 ext./poste 15210

Les prochaines étapes

- Tenir compte de tous les commentaires et avis exprimés dans les consultations publiques.
- Plan proposé pour la mise en œuvre par phases :
 - Améliorations à apporter au passage existant au niveau du sol sur l'avenue Carling
 - Passage ultime quand le financement sera disponible
- Confirmer et affiner le plan préliminaire recommandé.
- Mener l'évaluation des répercussions du projet.
- Automne 2024 – Présenter les recommandations au Comité des transports et au Conseil municipal.
- Décembre 2024 – Finaliser le rapport sur le dossier du projet et le publier pour l'examen public de 30 jours.

Si vous avez des commentaires ou des questions ou que vous souhaitez vous inscrire dans la liste des destinataires de l'information publiée sur ce projet, veuillez communiquer avec :

Votre avis est essentiel au succès de cette étude.

Nous vous remercions d'y participer!

