

Welcome to the second Public Information Centre (PIC) for the Detail Design and Environmental Assessment Study for the proposed Highway 417 Carling Avenue E-E on-ramp closure.

The first Public Information Centre (PIC) was held on June 16, 2016 to introduce the study and provide stakeholders with an opportunity to review and comment on the following:

- The proposed E-E on-ramp closure and related works;
- Design alternatives considered;
- Potential impacts and proposed mitigation.

In order to address comments and questions received from members of the public, local Community Associations, and local elected representatives, a second PIC is being held to provide an update on additional studies and analysis completed since the first PIC, and to present proposed improvements to the Carling Avenue interchange and the mitigation strategy developed in coordination with the City of Ottawa.

At this PIC you will have the opportunity to review and provide input to:

- The overall study process;
- Justification for the proposed closure of the Highway 417 Carling Avenue E-E on-ramp;
- The evaluation of additional design alternatives;
- The revised Recommended Plan and proposed improvements; and
- Anticipated impacts and proposed mitigation.

Representatives from the Ministry of Transportation (MTO) and MMM Group (MTO's Consultant) are available to discuss the project with you. Please ask questions and share your opinions with us.

We encourage you to complete a comment sheet.

Please sign in.

Bienvenue à la deuxième séance d'information publique (SIP) portant sur la conception détaillée et l'étude d'évaluation environnementale visant la fermeture proposée de la bretelle d'accès E-E de l'avenue Carling sur l'autoroute 417.

La première séance d'information publique (SIP) a eu lieu le 16 juin 2016 pour présenter l'étude et donner aux intervenants une occasion d'examiner et de commenter :

- la fermeture proposée de la bretelle d'accès E-E et les travaux connexes;
- les solutions envisagées en matière de conception;
- les répercussions potentielles et les mesures d'atténuation proposées.

Afin de répondre aux commentaires et aux questions reçus de la part du public, des associations communautaires locales et des représentants élus locaux, une deuxième SIP est organisée pour faire le point sur les autres études et analyses effectuées depuis la première SIP, et pour présenter les améliorations proposées à l'échangeur de l'avenue Carling et la stratégie d'atténuation établie conjointement avec la Ville d'Ottawa.

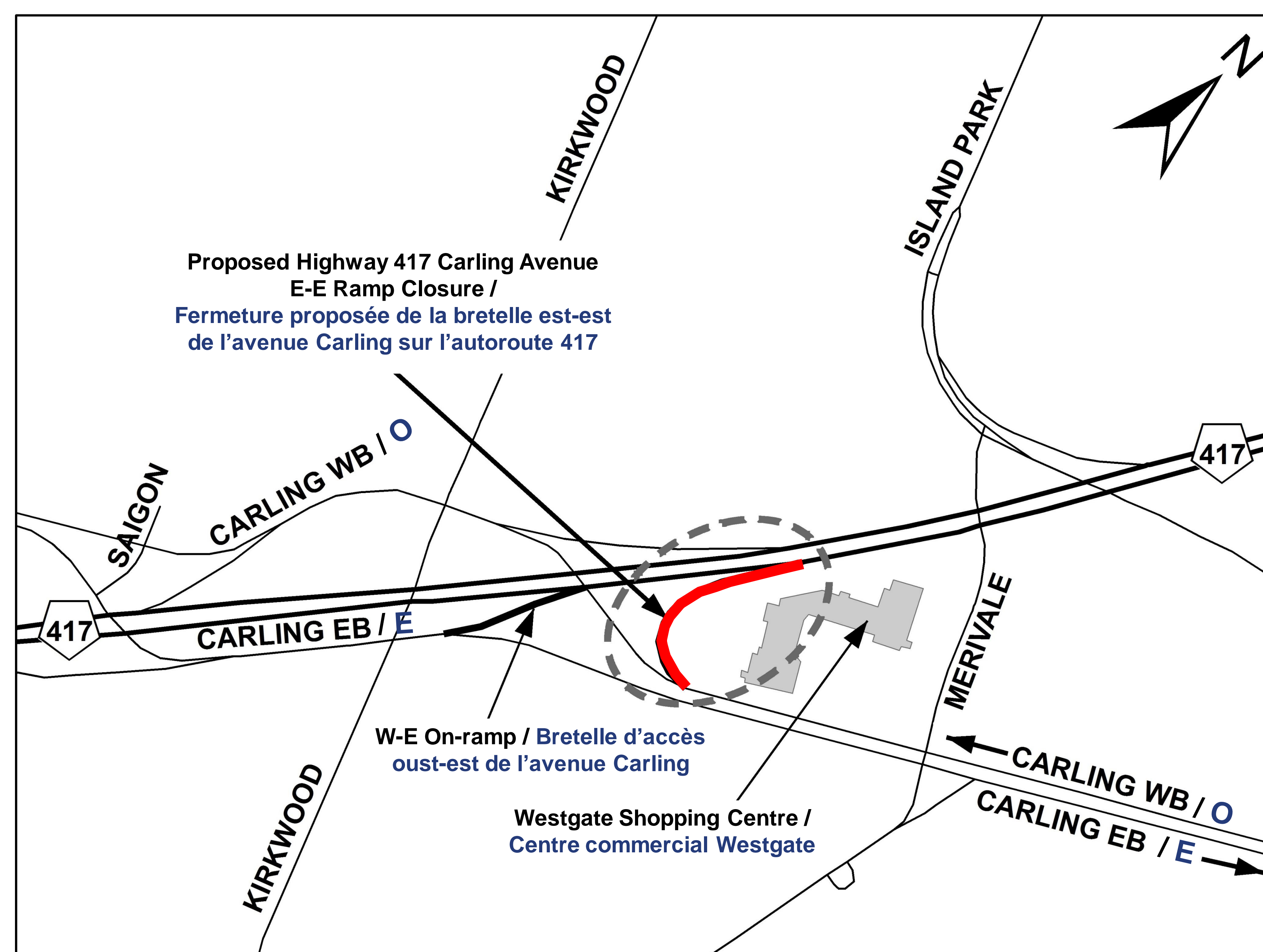
À cette SIP, vous aurez l'occasion d'examiner et de commenter :

- le processus d'étude global,
- la justification de la fermeture proposée de la bretelle d'accès E-E, avenue Carling sur l'autoroute 417,
- l'évaluation d'autres conceptions possibles,
- le plan recommandé révisé et les améliorations proposées, et
- les répercussions prévues et les mesures d'atténuation proposées.

Des représentants du ministère des Transports de l'Ontario (MTO) et de MMM Group (l'expert-conseil du MTO) sont disponibles pour discuter du projet avec vous. N'hésitez pas à poser des questions ni à nous faire part de vos commentaires.

Nous vous encourageons à remplir une feuille de commentaires.

Veillez vous inscrire.



Detail Design and Environmental Assessment Study Process

This project is being carried out in accordance with the approved environmental planning process for Group 'B' projects under the requirements of the MTO's *Class Environmental Assessment (EA) for Provincial Transportation Facilities (2000)*.

The purpose of this study is to develop and evaluate alternatives to address the future operational and safety issues at the Highway 417 Carling Avenue E-E on-ramp and W-E on-ramp that will result from the upcoming widening of Highway 417 between Maitland Avenue and Island Park Drive, and to develop a recommended plan for implementation.

The EA process provides on-going opportunities for public involvement.

Upon completion of the this study, a Transportation Environmental Study Report (TESR) will be prepared for the study and will include:

- An overview of the undertaking;
- An outline of the EA Process;
- A description of significant transportation engineering and environmental issues;
- An assessment of detail design alternatives;
- A summary of stakeholder consultation; and
- A detailed description of the Recommended Plan, including a description of anticipated environmental effects and the proposed mitigation measures that will be incorporated into the detail design and future construction documents.

Upon completion, the TESR will be made available for a 30-day public review period. Newspaper notices will be published at that time to explain the review process and identify the locations where the TESR can be reviewed.

If during this 30-day public review period there are unresolved concerns with the Recommended Plan as documented in the TESR, you may request that the Minister of Environment and Climate Change "bump-up" this project (i.e. make a Part II Order). A Part II Order may lead to the preparation of an individual environmental assessment.

Conception détaillée et processus de l'étude d'évaluation environnementale

Ce projet est effectué conformément au processus de planification environnementale approuvé pour les projets du groupe « B » en vertu de l'*Évaluation environnementale (ÉE) de portée générale du MTO pour les installations provinciales de transport (2000)*.

La présente étude vise à élaborer et à évaluer les solutions possibles pour régler les futurs problèmes opérationnels et de sécurité qui se présenteront à la bretelle d'accès E-E de l'avenue Carling sur l'autoroute 417 et à la bretelle d'accès O-E, et qui seront suscités par le futur élargissement de l'autoroute 417 entre l'avenue Maitland et la promenade Island Park, et pour élaborer un plan de mise en œuvre recommandé.

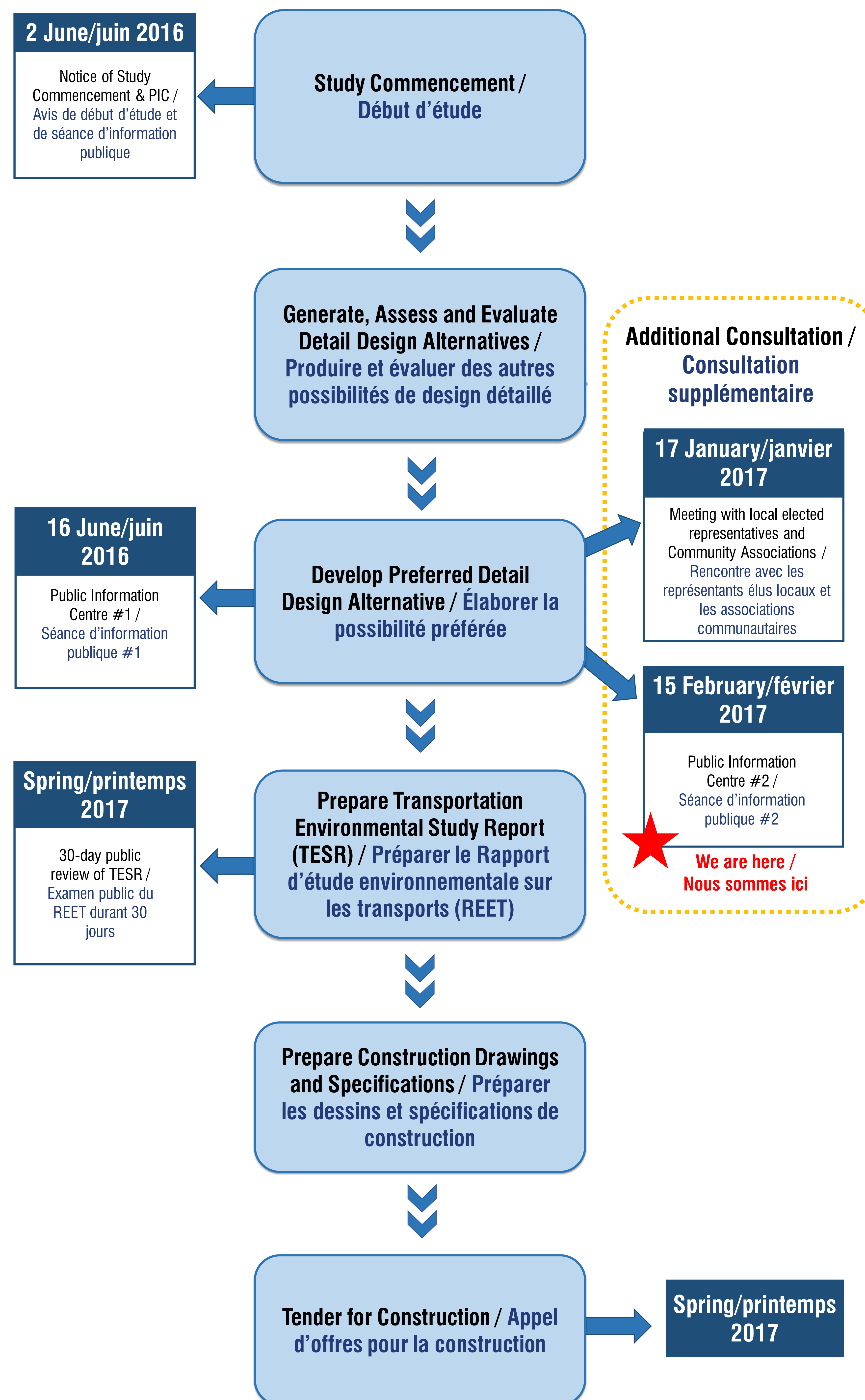
Le processus d'ÉE donne des occasions permanentes de participation du public.

À la fin de cette étude, on rédigera un rapport d'étude environnementale sur les transports (REET) qui comprendra :

- une vue d'ensemble du projet;
- un exposé du processus de l'ÉE;
- une description des principaux enjeux en matière d'ingénierie et d'environnement;
- une évaluation des autres solutions possibles;
- un résumé de la consultation des intervenants; et
- une description détaillée du plan recommandé, y compris des effets prévus sur l'environnement et des mesures d'atténuation proposées; ces descriptions seront intégrées à la conception détaillée et aux futurs documents de construction.

Quand il sera terminé, le REET sera mis à la disposition du public durant une période de 30 jours. Des avis paraîtront alors dans les journaux pour expliquer le processus d'examen et indiquer les lieux où sera exposé le REET.

Si, pendant cette période de 30 jours, le plan recommandé et documenté dans le REET suscite encore des préoccupations, vous pouvez demander que le ministère de l'Environnement « reclasse » le projet, c.-à-d. émette un arrêt en vertu de la partie II, lequel pourrait mener à la préparation d'une évaluation environnementale individuelle.



Why Widen Highway 417?

In 2008, the MTO, in consultation with the City of Ottawa, completed a Preliminary Design and EA study to review infrastructure and operational issues on Highway 417 from Highway 416 to Anderson Road (GWP 663-93-00). The Preliminary Design and EA study incorporated the City of Ottawa's goal of increasing transit modal share to 30% of all AM peak period trips, as set out in the City's 2003 Transportation Master Plan. The more recent 2013 Transportation Master Plan included the equivalent transit modal share.

The Preliminary Design and EA study determined that even with improved transit and the increased modal share, there is still residual travel demand that requires additional lanes in selected sections of Highway 417 to accommodate future long-term traffic projections.

The Province of Ontario recognizes that a multi-modal transportation solution, including investments in both transit and highway infrastructure, is required to adequately manage congestion on Highway 417 in the Ottawa area. Since 2003, the Province has committed over \$2.2 billion to support public transit in Ottawa, and will continue working with the City towards further improving transit in the region.

Strategic widening of the Queensway will help to minimize congestion and related collisions, and reduce the number of hours in a day prone to congestion. The widening will improve the safe and efficient movement of people and goods, both regionally and locally. Benefits to the overall municipal road network will include reduced infiltration to arterial and local streets.

PRELIMINARY DESIGN

The Preliminary Design and EA study for the Highway 417 corridor consisted of a conceptual planning level examination of existing and future problems and opportunities, and developed a Recommended Plan to guide the future evolution of the Queensway. The Recommended Plan included widening Highway 417 from 3 to 4 mainline lanes in each direction from Highway 416 to Carling Avenue and from Metcalfe Street to Ottawa Road 174, among other recommendations.

The Recommended Plan was documented in a Transportation Environmental Study Report (TESR) and received approval in 2008. The Recommended Plan was then divided into several Detail Design and EA studies which are required to be completed to examine the Preliminary Design Recommended Plan at a greater level of detail and to prepare the plan for implementation / construction.

The Detail Design and EA study for the widening and rehabilitation of Highway 417 from Nicholas Street to the Highway 417/Ottawa Road 174 split was completed in 2012, and construction was completed in 2015. The additional lanes are being used for bus rapid transit during the first phase of the Confederation Line LRT construction.

DETAIL DESIGN: HIGHWAY 417 REHABILITATION AND WIDENING FROM WEST OF MAITLAND AVENUE TO EAST OF ISLAND PARK DRIVE

The next phase of the Highway 417 widening and rehabilitation from 0.5 km west of Maitland Avenue to 0.6 km east of Island Park (GWP 4058-01-00) is currently undergoing a Detail Design and EA study which is anticipated for completion in Spring 2017. The project has received both federal and provincial funding for construction, which is expected to begin in Summer 2017 and be completed in 2020.

The study has found that the planned widening of the highway by one lane in each direction from Maitland Avenue to Carling Avenue will result in future operational and safety issues at the Highway 417 Carling Avenue E-E on-ramp and the W-E on-ramp (see Project Need and Justification board for more information).

Pourquoi élargir l'autoroute 417?

En 2008, le MTO, en consultation avec la Ville d'Ottawa, a effectué une conception préliminaire et une étude d'évaluation environnementale (ÉE) pour examiner les problèmes opérationnels et d'infrastructure sur l'autoroute 417, de l'autoroute 416 jusqu'au chemin Anderson (GWP 663-93-00). La conception préliminaire et l'étude d'ÉE du MTO pour le corridor de l'autoroute 417 englobait l'objectif de la Ville d'Ottawa d'accroître la part modale du transport en commun à 30 % de tous les déplacements en période de pointe en avant-midi, tel que fixé dans le Plan directeur des transports de la Ville pour 2003. La plus récente version du Plan directeur, celle de 2013, prévoyait une part modale équivalente.

La conception préliminaire et l'étude d'ÉE ont déterminé que, même avec un transport en commun amélioré et l'accroissement de la part modale, il subsiste une demande résiduelle de déplacements qui exige des voies supplémentaires dans certains tronçons de l'autoroute 417 pour tenir compte des projections à long terme sur la circulation.

La Province de l'Ontario reconnaît qu'une solution de transport multimodal, y compris des investissements à la fois dans le transport en commun et dans l'infrastructure de l'autoroute, s'impose pour gérer convenablement la congestion sur l'autoroute 417 dans le secteur d'Ottawa. Depuis 2003, la Province a engagé plus de 2,2 milliards de dollars pour favoriser le transport en commun à Ottawa, et continuera à travailler avec la Ville en vue d'améliorer davantage ce service.

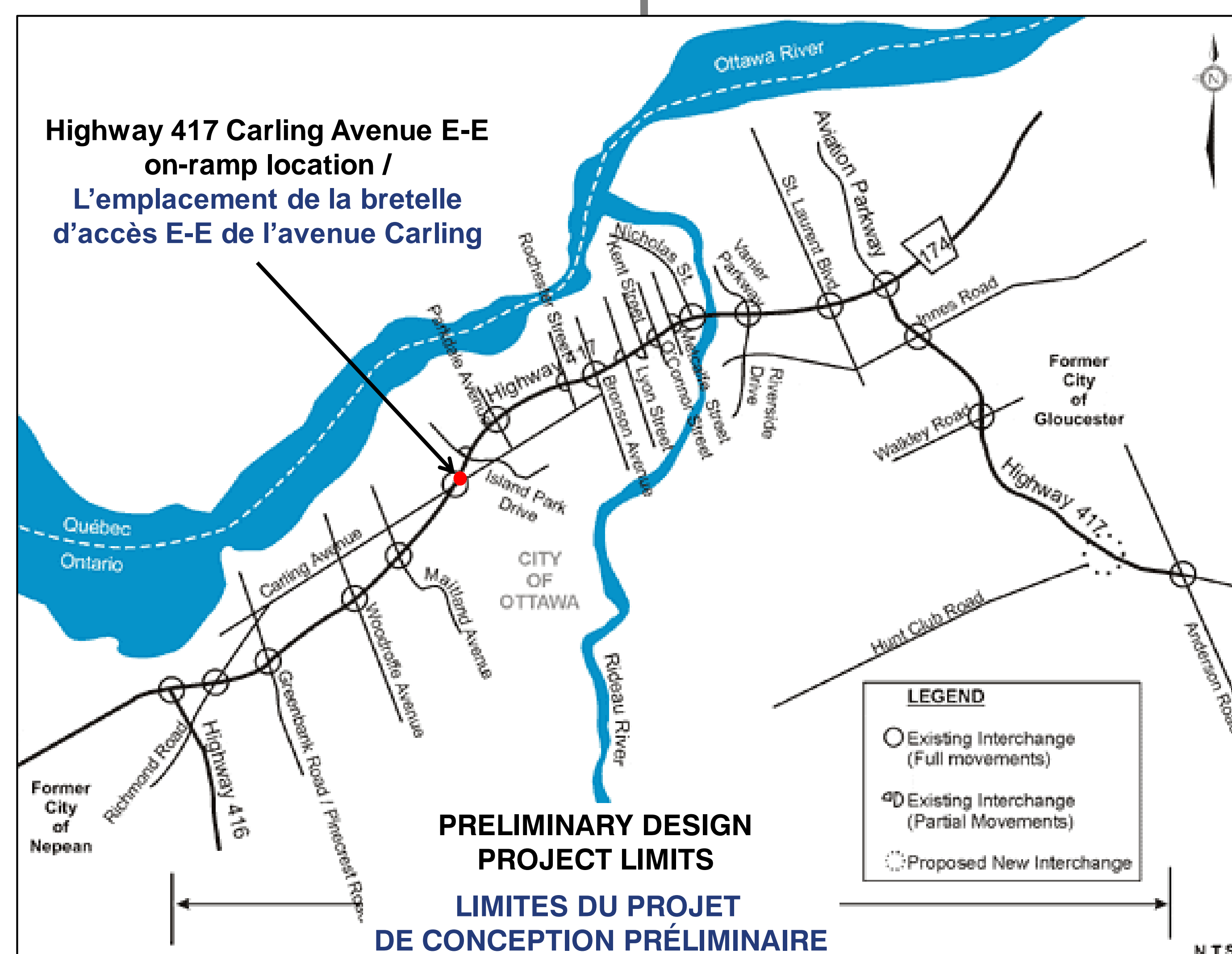
L'élargissement stratégique du Queensway aidera à réduire la congestion et les collisions connexes, ainsi que le nombre d'heures qui chaque jour se prêtent à la congestion. L'élargissement améliorera le déplacement sécuritaire et efficace des personnes et des biens, tant localement qu'à l'échelle régionale. Le réseau municipal de routes bénéficiera ainsi d'une infiltration réduite dans les artères et les rues locales.

CONCEPTION PRÉLIMINAIRE

La conception préliminaire et l'étude d'ÉE pour le corridor de l'autoroute 417 consistait en un examen de planification conceptuelle des problèmes et occasions actuels et futurs, et a mis au point un plan recommandé pour guider l'évolution future du Queensway. Le plan proposait, entre autres, l'élargissement de l'autoroute 417, qui passerait de trois à quatre voies principales dans chaque direction, de l'autoroute 416 à l'avenue Carling et de la rue Metcalfe au chemin 174 d'Ottawa.

Le plan recommandé a été documenté dans un rapport d'étude environnementale sur les transports (REET) et approuvé en 2008. Il a ensuite été divisé en plusieurs conceptions détaillées et études d'ÉE nécessaires pour l'examiner plus en détail et pour le préparer à la mise œuvre et à la construction.

La conception détaillée et l'étude d'ÉE sur l'élargissement et la réfection de l'autoroute 417, de la rue Nicholas jusqu'à l'embranchement du chemin 174 d'Ottawa, a été terminée en 2012, et la construction s'est achevée en 2015. Les voies supplémentaires servent au service rapide par bus pendant la première phase de la construction du train léger sur rail (TLR) de la Ligne de la Confédération.



CONCEPTION DÉTAILLÉE : RÉFECTION ET ÉLARGISSEMENT DE L'AUTOROUTE 417 À PARTIR DE L'OUEST DE L'AVENUE MAITLAND JUSQU'À L'EST DE LA PROMENADE ISLAND PARK

La phase suivante de l'élargissement et de la réfection de l'autoroute 417, à partir de 0,5 km à l'ouest de l'avenue Maitland jusqu'à 0,6 km à l'est d'Island Park (GWP 4058-01-00), fait actuellement l'objet d'une conception détaillée et d'une étude d'ÉE qui devrait arriver à son terme au printemps de 2017. Le projet a reçu à la fois un financement fédéral et provincial pour la construction, qui devrait débuter à l'été de 2017 et s'achever en 2020.

L'étude a établi que l'élargissement prévu de l'autoroute par l'addition d'une voie dans chaque direction, de l'avenue Maitland jusqu'à l'avenue Carling, suscitera des problèmes opérationnels et de sécurité à la bretelle d'accès E-E et à la bretelle d'accès O-E de l'avenue Carling sur l'autoroute 417 (voir le panneau sur la nécessité et la justification du projet pour de plus amples détails).

Project Description – Proposed Closure of Carling Avenue E-E On-ramp

WHAT HAS CHANGED SINCE PRELIMINARY DESIGN?

Highway 417 Expansion Preliminary Design Recommendation → Maintain both the Carling Avenue W-E on-ramp and the E-E on-ramp to Highway 417 Eastbound with both acceleration lane lengths and spacing between the ramps less than current highway design standards.

The Preliminary Design Recommended Plan represents a conceptual planning level of detail that must be refined prior to being implemented, based on new and/or more detailed information gathered during Detail Design.

The Detail Design for the Highway 417 Rehabilitation and Widening from west of Maitland Avenue to east of Island Park Drive provided the following additional design details which informed the W-E on-ramp and E-E on-ramp design requirements and constraints, in conjunction with the future highway improvements:

- Precise property limits and anticipated impacts;
- Precise utility locations and anticipated impacts, as well as extensive consultation with utility providers regarding potential relocations (including Hydro One);
- Soil conditions at the ramps; and
- Application of current, standard design geometrics for the W-E on-ramp and E-E on-ramp (i.e. required profile grades, lane and shoulder widths, ramp radius, etc.).

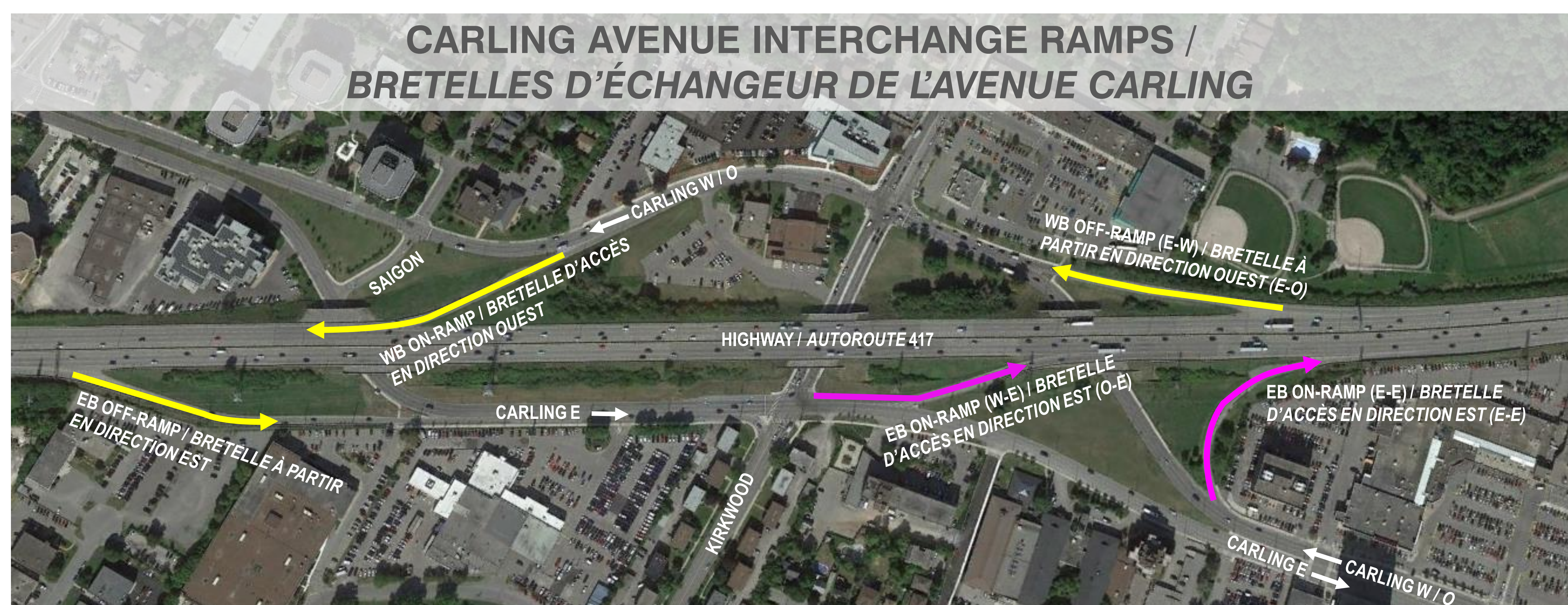
DETAIL DESIGN: PROPOSED CARLING AVENUE E-E ON-RAMP CLOSURE

The closure of the Highway 417 Carling Avenue E-E Ramp was not identified as a need during Preliminary Design based on the level of design details examined.

In 2016, MTO initiated the current Detail Design and EA study to develop and evaluate alternatives to address the future operational and safety issues at the W-E on-ramp and E-E on-ramp identified during the detail design for the planned highway widening, and to develop a Recommended Plan for implementation.

The Recommended Plan for the proposed closure of the ramp represents a new undertaking.

The Project Need and Justification board provides an explanation of the future conditions at the W-E on-ramp and the E-E on-ramp following the highway widening, and demonstrates the need to review the proposed closure of the E-E on-ramp.



Description du projet : fermeture proposée de la bretelle d'accès E-E de l'avenue Carling

QU'EST-CE QUI A CHANGÉ DEPUIS LA CONCEPTION PRÉLIMINAIRE?

Recommandation de la conception préliminaire sur l'expansion de l'autoroute 417 : Conserver à la fois les bretelles d'accès O-E et E-E de l'avenue Carling vers l'autoroute 417 en direction est, dont la longueur des voies d'accélération et l'espace entre les bretelles sont inférieurs aux normes courantes de conception d'autoroute.

Le plan recommandé de la conception préliminaire représente une planification conceptuelle qui doit être détaillée davantage avant son application, grâce à des renseignements nouveaux et/ou plus fournis recueillis pendant la conception détaillée.

La conception détaillée pour la réfection et l'élargissement de l'autoroute 417, à partir de l'ouest de l'avenue Maitland jusqu'à l'est de la promenade Island Park, a produit les renseignements supplémentaires de conception suivants qui ont documenté les besoins et les contraintes relatifs aux bretelles d'accès O-E et E-E, simultanément avec les futures améliorations de l'autoroute :

- préciser les limites des priorités et les répercussions attendues;
- préciser les emplacements des services publics et les répercussions attendues, et tenir des consultations approfondies avec les fournisseurs de services publics, au sujet de déplacements potentiels (y compris Hydro One);
- établir les conditions du sol aux bretelles; et
- appliquer les géométries courantes et standard de conception pour les bretelles d'accès O-E et E-E (pentes requises pour les profils, largeurs des voies et accotements, rayon des bretelles, etc.).

CONCEPTION DÉTAILLÉE : FERMETURE PROPOSÉE DE LA BRETELLE D'ACCÈS EE DE L'AVENUE CARLING

La fermeture de la bretelle d'accès E-E de l'avenue Carling sur l'autoroute 417 n'a pas été jugée nécessaire au cours de la conception préliminaire sur la foi des détails de conception examinés.

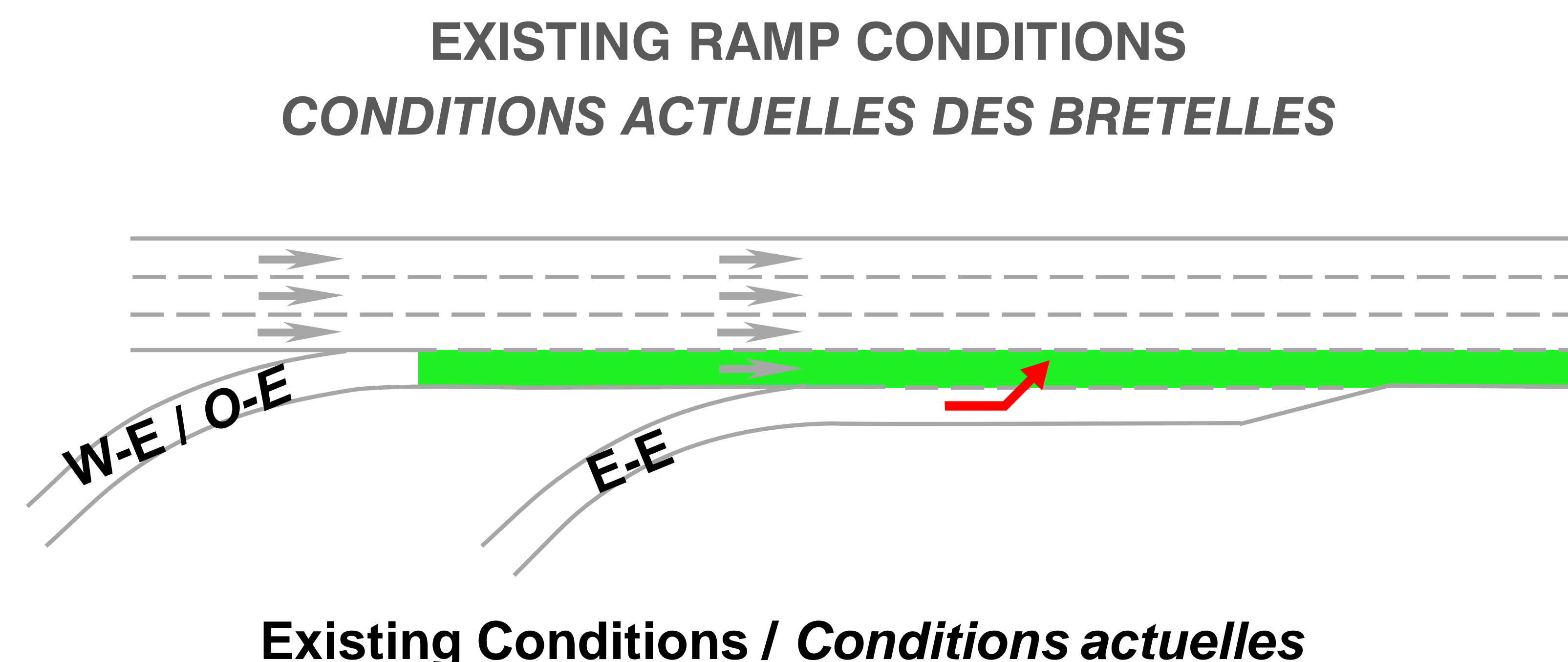
En 2016, le MTO a lancé l'actuelle conception détaillée/étude d'ÉE pour élaborer et évaluer des solutions aux futurs problèmes opérationnels et de sécurité relatifs aux bretelles d'accès O-E et E-E et décelés pendant la conception détaillée visant l'élargissement prévu de l'autoroute, et pour mettre au point un plan recommandé en vue de l'exécution.

Le plan recommandé pour la fermeture proposée de la bretelle représente une nouvelle entreprise.

Le panneau sur la nécessité et la justification du projet explique l'état futur des bretelles d'accès O-E et E-E après l'élargissement de l'autoroute, et démontre la nécessité d'examiner la fermeture proposée de la bretelle E-E.

Project Need and Justification

- The future operational and safety concerns at the W-E on-ramp and E-E on-ramp which will result from the planned Highway 417 widening between Maitland Avenue and Island Park Drive are the primary considerations for the proposed closure of the E-E on-ramp.
- Currently, the W-E on-ramp (from Carling Avenue eastbound to Highway 417 eastbound) is a continuous "free flow" single lane on-ramp that becomes the fourth mainline lane and does not require entering traffic to merge into mainline traffic.
- The existing E-E on-ramp (from Carling Avenue westbound to Highway 417 eastbound) is a single lane on-ramp with a parallel lane and taper which requires that entering traffic get up to highway speed and merge into mainline traffic over a short distance before the lane ends.

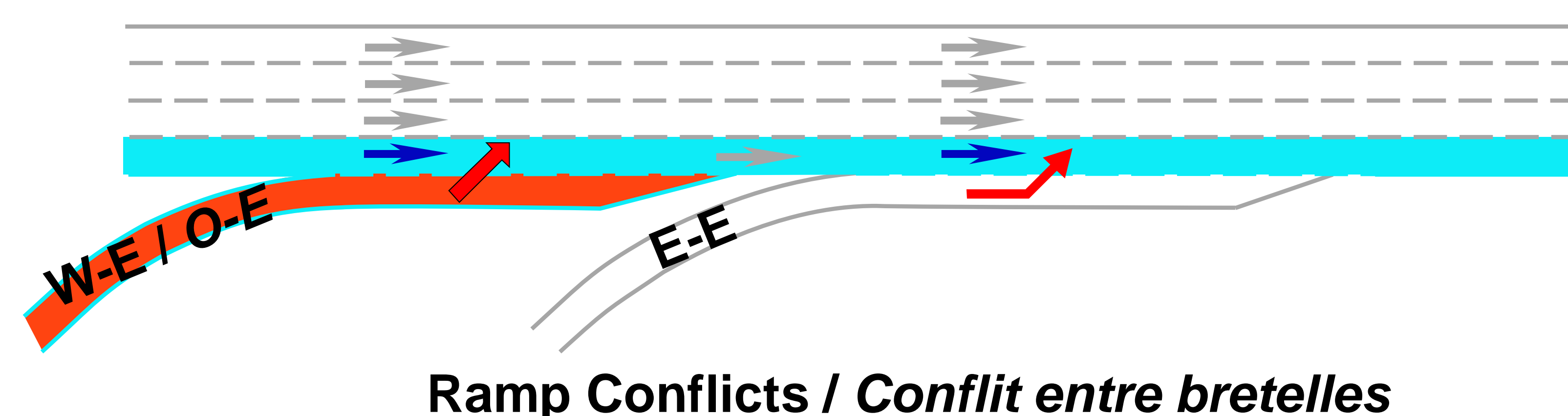


Besoin et justification du projet

- Les futures préoccupations opérationnelles et de sécurité, sur les bretelles d'accès O-E et E-E, qui résulteront de l'élargissement prévu de l'autoroute 417 entre l'avenue Maitland et la promenade Island Park, sont les principales considérations pour la fermeture proposée de la bretelle d'accès E-E.
- Actuellement, la bretelle d'accès O-E (à partir de l'avenue Carling en direction est jusqu'à l'autoroute 417 en direction est) est une voie simple continue à circulation libre qui devient la quatrième voie principale et n'oblige pas les véhicules à s'insérer dans la circulation.
- L'actuelle bretelle d'accès E-E (à partir de l'avenue Carling en direction ouest jusqu'à l'autoroute 417 en direction est) est une voie simple avec voie parallèle et biseau, qui oblige les véhicules d'entrée à accélérer pour s'insérer dans la circulation de la voie principale sur une courte distance avant la fin de la voie.

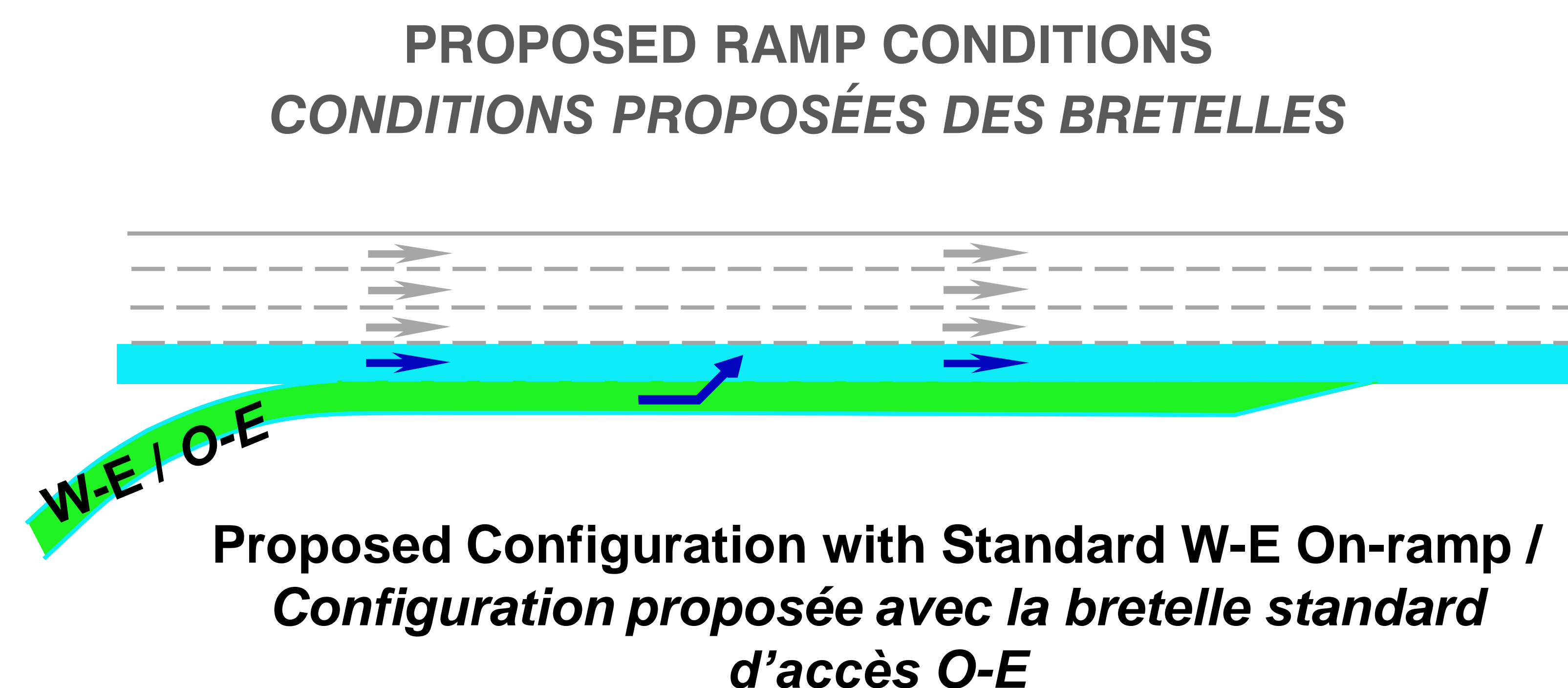
FUTURE RAMP CONDITIONS AFTER HIGHWAY WIDENING - OPERATIONAL & SAFETY ISSUES CONDITIONS FUTURES DES BRETELLES APRÈS L'ÉLARGISSEMENT - PROBLÈMES OPÉRATIONNELS ET DE SÉCURITÉ

- With the Highway 417 widening, the W-E on-ramp will no longer be a continuous through lane. This traffic will be required to merge into highway mainline traffic.
- Immediately downstream of the merging W-E on-ramp traffic, E-E on-ramp traffic will also be required to merge into highway mainline traffic.
- There is insufficient space to maintain both ramps to current highway design standards within the existing MTO property limits without extensive impacts to adjacent properties and major utilities, as well as recently rehabilitated Highway 417 structures.
- Meeting current highway design standards is important to ensure improved highway operations and the safety of the travelling public.
- If the E-E on-ramp is maintained, the acceleration lane for the reconfigured W-E on-ramp will be significantly less than what is required under current design standards.
- Introducing two merge maneuvers over very short merging distances at the end of steep ramp inclines at this location may result in increased rear-end and sideswipe collisions due to:
 - Weaving and merging conflicts;
 - On-ramp traffic being unable to get up to highway speeds before entering the mainline (especially large trucks with issues gaining speed up the inclines); and
 - The need to stop abruptly at the end of the ramps due to lack of space to merge.



- Avec l'élargissement de l'autoroute 417, la bretelle d'accès ne sera plus une voie continue de circulation. Les véhicules devront s'insérer dans la voie principale.
- Immédiatement en aval de l'insertion dans la circulation de la bretelle d'accès O-E, les véhicules de la bretelle d'accès E-E devront aussi faire de même.
- Il n'y a pas assez d'espace pour maintenir les deux bretelles selon les normes courantes de conception d'autoroute, dans les limites actuelles des propriétés du MTO, sans avoir de grandes répercussions sur les propriétés adjacentes et les principaux services publics, ainsi que les structures récemment remises à neuf de l'autoroute 417.
- Il importe de respecter les normes courantes de conception d'autoroute pour améliorer les opérations routières et la sécurité des automobilistes.
- Si la bretelle d'accès E-E est maintenue, la voie d'accélération de la bretelle O-E reconfigurée sera nettement plus courte que ce qu'exigent les normes actuelles de conception.
- L'introduction de deux manoeuvres d'insertion sur une très courte distance à l'extrémité d'une bretelle à forte pente, à cet emplacement, pourrait accroître le nombre de collisions par l'arrière ou en écharpe attribuables à :
 - des conflits d'entrecroisement et d'insertion;
 - l'incapacité des véhicules de la bretelle d'accès d'accélérer suffisamment avant de s'insérer dans la voie principale (surtout les gros camions ayant de la difficulté à accélérer en grimpant une pente); et
 - la nécessité de s'arrêter abruptement à l'extrémité des bretelles à cause du manque d'espace d'insertion.

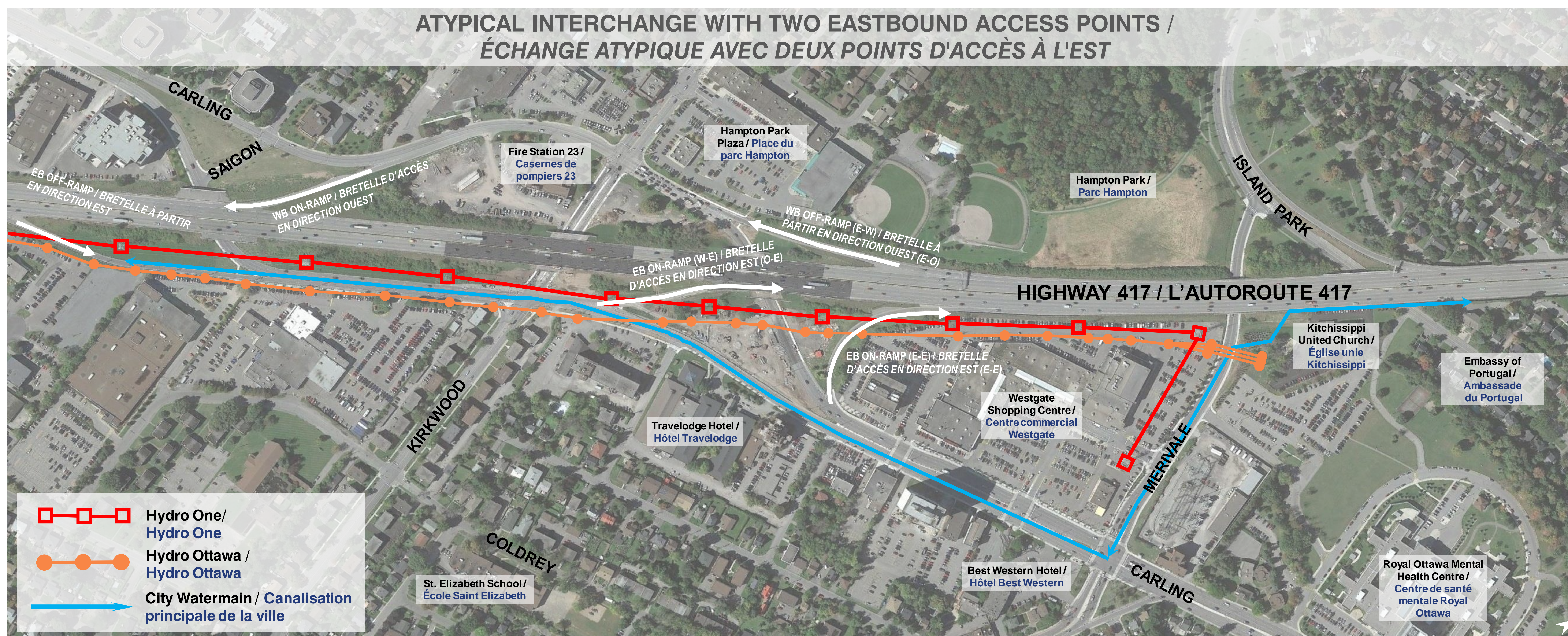
- Due to insufficient space and constraints in this location, both ramps cannot be maintained. The W-E on-ramp is fully accessible from any direction of travel and carries much higher traffic volumes than the E-E on-ramp.
- The proposed closure of the E-E on-ramp will allow for a longer acceleration lane for the W-E on-ramp that meets current design standards and provides sufficient distance for vehicles to accelerate and safely merge into mainline traffic.
- The objective of the Detail Design Recommended Plan is to redirect existing users of the E-E on-ramp within the Carling interchange and maintain access to Highway 417 Eastbound using a single on-ramp that meets current highway design standards (the reconfigured W-E on-ramp).



- Le manque d'espace et les contraintes à cet emplacement empêchent de maintenir les deux bretelles. La bretelle d'accès O-E est entièrement accessible à partir de n'importe quelle direction de déplacement et accueille beaucoup plus de véhicules que la bretelle d'accès E-E.
- La fermeture proposée de la bretelle d'accès E-E permettra d'aménager une plus longue voie d'accélération pour la bretelle d'accès O-E, qui sera conforme aux normes courantes de conception et donnera assez de distance aux véhicules pour accélérer et s'insérer en toute sécurité dans la circulation de la voie principale.
- L'objectif du plan recommandé par la conception détaillée est de réorienter les actuels usagers de la bretelle d'accès E-E dans l'échangeur Carling et de préserver l'accès à l'autoroute 417 en direction est au moyen d'une seule bretelle d'accès conforme aux normes courantes d'autoroute (la bretelle O-E reconfigurée).

Carling Avenue Interchange: Site Context and Existing Conditions

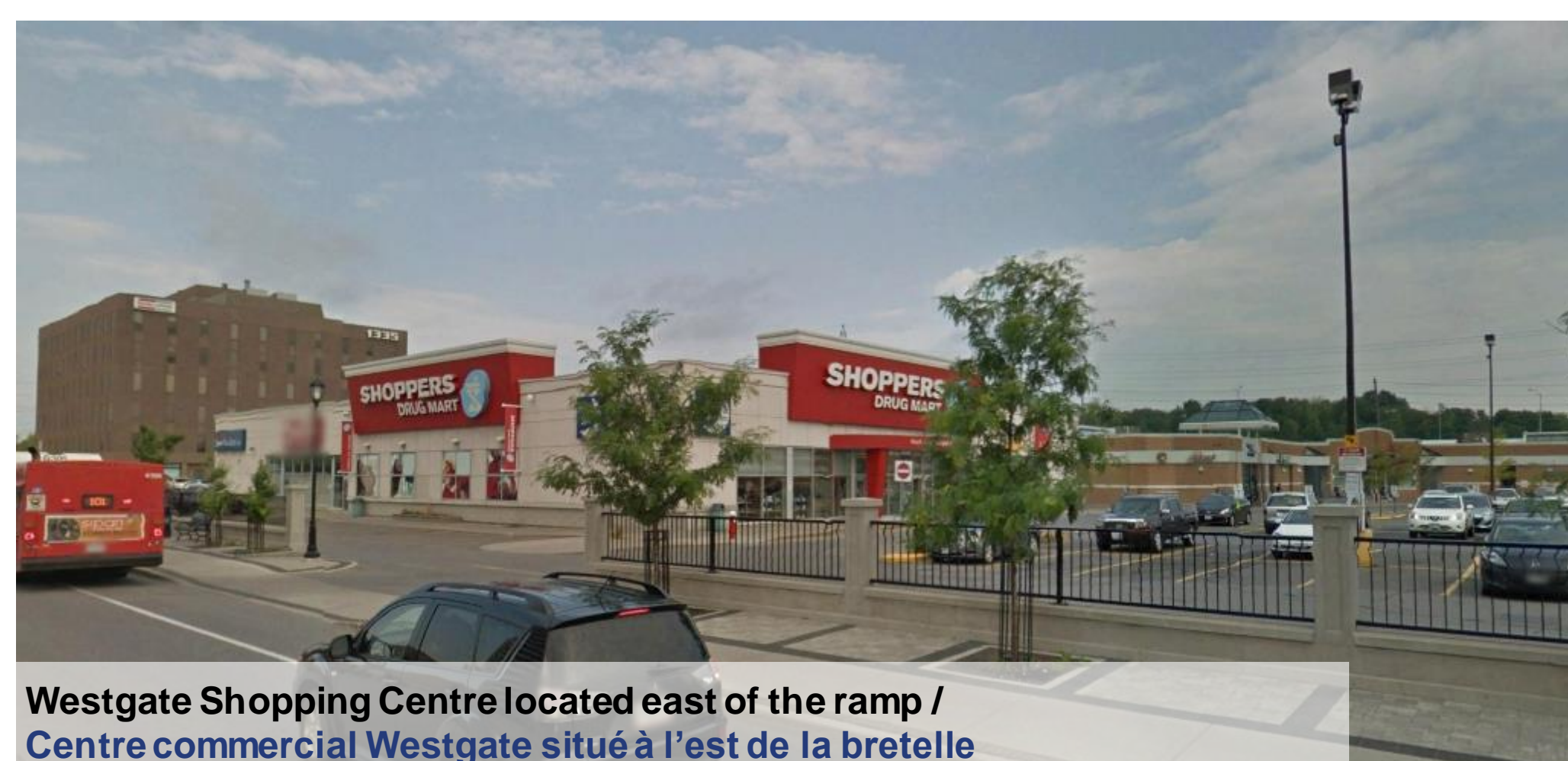
L'échangeur de l'avenue Carling : Contexte des lieux et conditions actuelles



EXISTING ENVIRONMENTAL CONDITIONS

- **Vegetation:** The landscaped and cultural vegetation along the highway within the project limits is typical of urban lands and is considered to be of low ecological significance. No designated natural areas exist within the project limits. Hampton Park woodlot has the potential to support a greater diversity of wildlife and habitat but will not be impacted by construction. There are a few mature trees adjacent to the Carling E-E Ramp.
- **Wildlife:** No areas of significant habitat and no species at risk or provincially rare species were observed within the study area.
- **Land Use:** Land uses on Carling Avenue adjacent to the ramp are primarily commercial, including the Westgate Shopping Centre. The Carlington residential area is located south of Highway 417 and Carling Avenue. Hampton Park is located north of Highway 417.
- **Traffic:** West of the Carling E-E Ramp, there are three lanes of traffic on Highway 417 in each direction. East of the Carling E-E Ramp, there are four lanes of traffic on Highway 417 in each direction.
- **Archaeology:** No evidence of archaeological resources was found during preliminary design within the existing Highway 417 right-of-way, which has been significantly disturbed.

Landscape composition around the Carling E-E Ramp / Composition de l'aménagement paysager autour de la bretelle E-E de l'avenue Carling



Westgate Shopping Centre located east of the ramp / Centre commercial Westgate situé à l'est de la bretelle

CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES ACTUELLES

- **Végétation :** La végétation aménagée et culturelle le long de l'autoroute, dans les limites du projet est typique des terres urbaines et considérée comme ayant une faible importance écologique. Aucune aire naturelle désignée n'existe dans les limites du projet. Le boisé parc Hampton a le potentiel nécessaire pour accueillir une plus grande diversité de faune et d'habitats, mais il ne subira aucune répercussion de la construction. Il y a quelques arbres mûrs près de la bretelle E-E de Carling.
- **Faune :** Aucune aire d'habitat important, aucune espèce en péril ni aucune espèce rare dans la province n'a été observée dans le secteur à l'étude.
- **Utilisation des terrains :** Les terrains de l'avenue Carling adjacents à la bretelle sont essentiellement d'usage commercial, y compris le centre commercial Westgate. Le secteur résidentiel de Carlington est situé au sud de l'autoroute 417 et de l'avenue Carling. Le parc Hampton est situé au nord de l'autoroute 417.
- **Circulation :** À l'ouest de la bretelle E-E de l'avenue Carling, l'autoroute 417 compte trois voies de circulation dans chaque direction. À l'est de la bretelle, elle compte quatre voies de circulation dans chaque direction.
- **Archéologie :** Aucune preuve de ressource archéologique qui aurait été gravement perturbée n'a été trouvée pendant la conception préliminaire, dans l'emprise actuelle de l'autoroute 417.

What We Heard at PIC #1

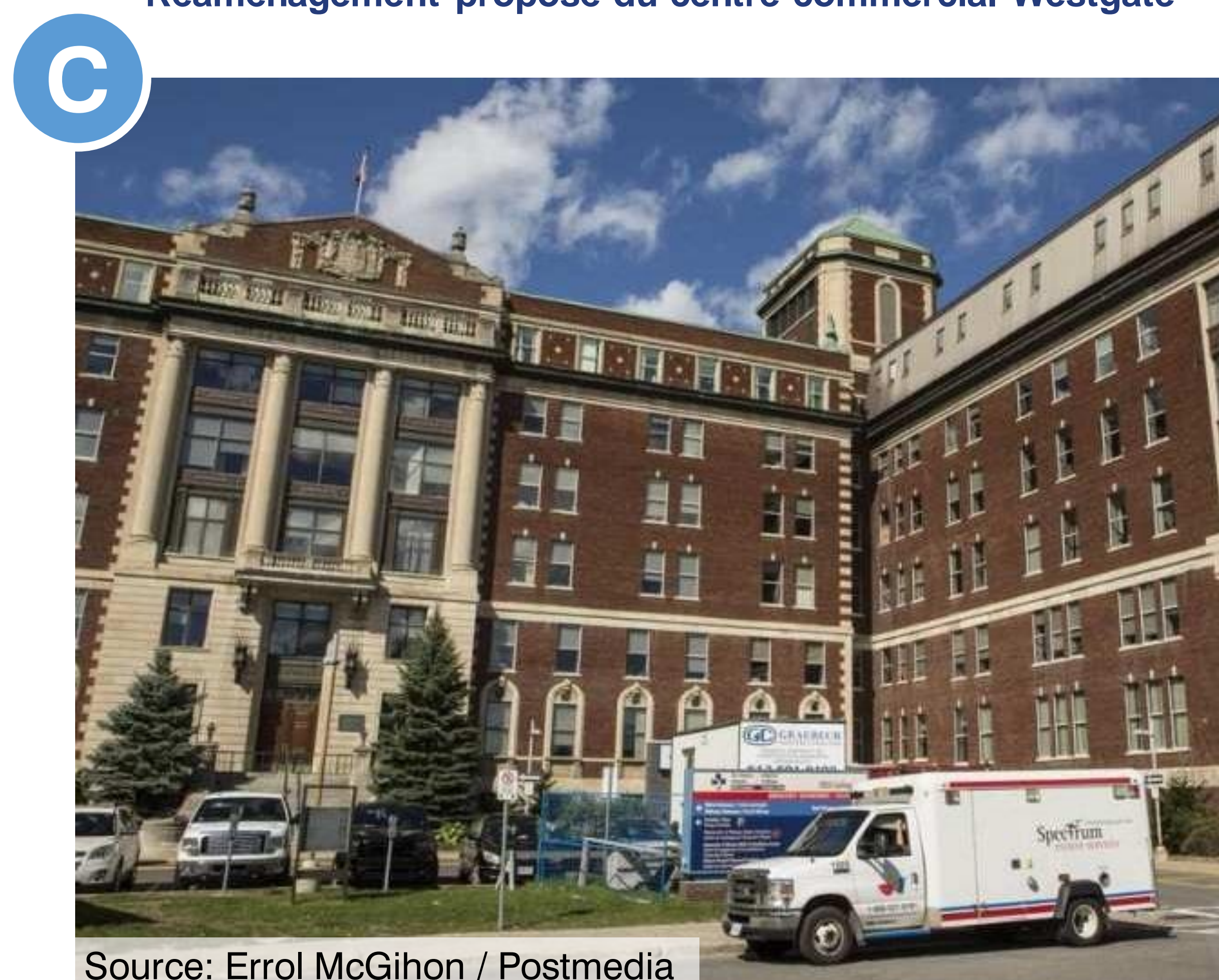
(in no particular order)

- A** “Concerned that the Public Information Centre (PIC) and community consultation is a formality and that the public has no say”
- B** “Lack of consultation with the City of Ottawa”
- C** “Proposed developments in the area and their future traffic contributions were not considered”
 - Westgate Mall redevelopment
 - New Civic Hospital campus
- D** “Traffic data used in analysis was not current”
- E** Suggestions for interchange / ramp alternatives
- F** “Drivers will not continue to travel west on Carling Avenue Westbound and use the ‘Kirkwood loop’ to access the Carling W-E on-ramp”
- G** “Redirected traffic will cut through my neighbourhood”
 - Parkdale Avenue (already over capacity)
 - Carlington Neighbourhood
 - Byron Avenue / Iona Street



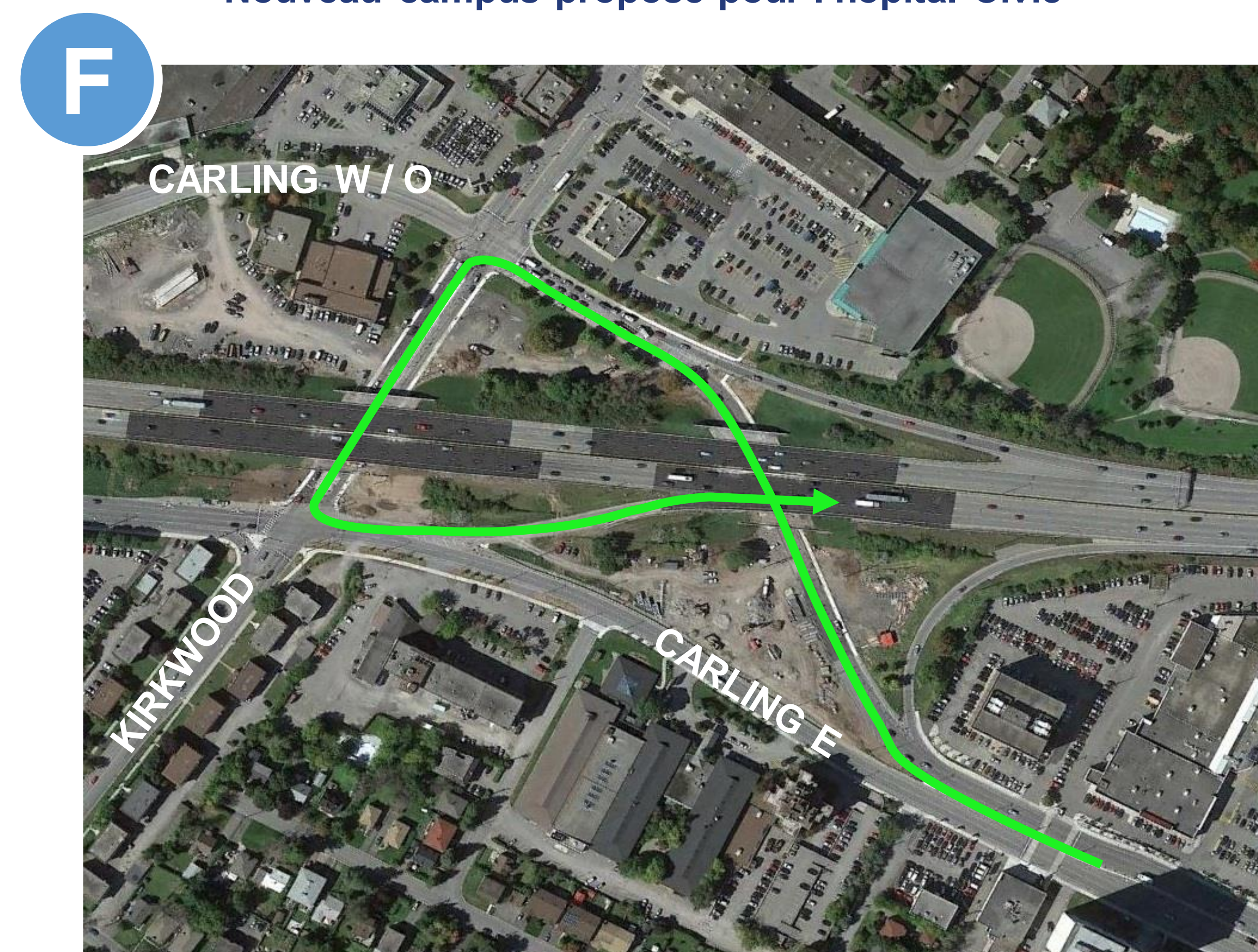
Source: RioCan / Roderick Lahey Architects Inc.

Proposed Westgate Mall redevelopment / Réaménagement proposé du centre commercial Westgate



Source: Errol McGihon / Postmedia

Proposed new Civic Hospital campus / Nouveau campus proposé pour l'hôpital Civic



The ‘Kirkwood loop’ to access the Carling W-E on-ramp / La « boucle Kirkwood » pour accéder à la bretelle d'accès O-E de Carling

Ce que nous avons entendu à la SIP n° 1

(sans ordre particulier)

- A** « Je crains que la séance d'information publique (SIP) et la consultation communautaire soient une formalité et que le public n'ait pas son mot à dire. »
- B** « Manque de consultation avec la Ville d'Ottawa »
- C** « On n'a pas tenu compte des projets d'aménagement dans le secteur ni de leurs futures contributions à la circulation. »
 - Réaménagement du centre commercial Westgate
 - Nouveau campus proposé pour l'hôpital Civic
- D** « Les données sur la circulation employées pour l'analyse n'étaient pas à jour. »
- E** Suggestions de solutions pour l'échangeur / la bretelle
- F** « Les conducteurs ne continueront pas à se déplacer vers l'ouest sur l'avenue Carling en direction ouest et utiliseront la « boucle Kirkwood » pour accéder à la bretelle d'accès O-E de Carling. »
- G** « La circulation réorientée traversera mon quartier. »
 - Avenue Parkdale (déjà débordée)
 - Quartier Carlington
 - Avenue Byron Avenue / rue Iona

What We Did To Address Comments Received

Ce que nous avons fait pour répondre aux commentaires reçus

A **What we heard:** “Concerned that the Public Information Centre (PIC) and community consultation is a formality and that the public has no say”

What we did:

- Listened to/received written comments and identified prevalent concerns
- Provided written responses to all commenters that requested a reply
- Acted to address comments received by reviewing additional design alternatives, completing additional traffic studies and analysis, and developing a mitigation strategy
- Added a second PIC to provide the public with a project update and seek additional feedback

A **Ce que nous avons entendu :** « Je crains que la séance d'information publique (SIP) et la consultation communautaire soient une formalité et que le public n'ait pas son mot à dire. »

Ce que nous avons fait :

- Écouté les commentaires verbaux et reçu les commentaires écrits et déterminé les principales préoccupations
- Fourni des réponses écrites à tous les commentateurs ayant demandé une réponse
- Agi pour tenir compte des commentaires reçus en examinant d'autres conceptions possibles, en effectuant d'autres études et analyses de la circulation, et en élaborant une stratégie d'atténuation
- Ajouté une deuxième SIP pour renseigner le public sur l'évolution du projet et l'inviter à formuler des commentaires additionnels

B **What we heard:** “Lack of consultation with the City of Ottawa”

What we did:

Leading up to PIC #1 held in June 2016:

- Project Team met with City staff in Spring 2016

Following PIC #1:

- Project Team met with City staff multiple times in Summer / Fall 2016 and continued coordination with key City staff is still on-going
- Developed a mitigation strategy and proposed improvements within the Carling Avenue interchange, in coordination with the City's ongoing project / initiatives for the Carling Avenue corridor, including proposed transit priority measures

B **Ce que nous avons entendu :** « Manque de consultation avec la Ville d'Ottawa »

Ce que nous avons fait :

Jusqu'à la SIP n° 1 tenue en juin 2016

- L'équipe de projet a rencontré le personnel de la Ville au printemps 2016.

Après la SIP n° 1 :

- L'équipe de projet a rencontré le personnel de la Ville plusieurs fois en été et en automne de 2016 et continue à coordonner ses activités avec les principaux représentants municipaux.
- Élaboré une stratégie d'atténuation et proposé des améliorations dans l'échangeur de l'avenue Carling, en coordination avec le projet et les incitatives permanents de la Ville pour le corridor de l'avenue Carling, y compris les mesures prioritaires proposées pour le transport en commun.

C **What we heard:** “Proposed developments in the area and their future traffic contributions were not considered”

TRANS Model:

- Traffic studies and analysis undertaken to assess the impacts of the proposed E-E on-ramp closure are based on a transportation forecasting model maintained by the City of Ottawa, in partnership with the City of Gatineau, the MTO and the Quebec Ministry of Transportation (MTQ).
- The model accounts for future development growth, as well as planned road / transit infrastructure, to forecast how people will choose to travel in the City. Through this process, future travel demand projections for trips along Carling Avenue are reflective of proposed major developments.

MTO is monitoring RioCan's redevelopment of the Westgate Shopping Centre:

- Still undergoing the City's Planning approvals process
- Full site redevelopment will occur in three phases
- A Draft Community Transportation Study indicated that area intersections will continue to offer similar levels of service

New Civic Hospital Campus:

- At the time of PIC #1, site selection was pending.
- In December 2016, the federal government announced that the former Sir John Carling building site (northeast corner of the Central Experimental Farm) will be made available for the new hospital campus.
- Hospital signage: Parkdale Avenue interchange is the selected route chosen by the Hospital Board, who is responsible for coordinating with the City for the installation of “H” Hospital markers to direct traffic. Carling Avenue has historically been used as the signed route for access to the Hospital. The Hospital Board / City may request that MTO re-sign the Hospital route on Highway 417 and at ramp terminals.

C **Ce que nous avons entendu :** « On n'a pas tenu compte des projets d'aménagement dans le secteur ni de leurs futures contributions à la circulation. »

Modèle TRANS :

- Les études et analyses de la circulation entreprises pour évaluer les répercussions de la fermeture proposée de la bretelle d'accès E-E se fondent sur un modèle de prévision des transports maintenu par la Ville d'Ottawa, en partenariat avec la Ville de Gatineau, le MTO et le ministère des Transports du Québec (MTQ).
- Le modèle tient compte de la croissance future de l'aménagement, ainsi que de l'infrastructure prévue pour la route et le transport en commun, afin de prévoir comment les gens choisiront de se déplacer dans la Ville. Grâce à ce processus, les projections sur la demande future en déplacements, le long de l'avenue Carling, reflètent les grands aménagements proposés.

Le MTO surveille le réaménagement du centre commercial Westgate par RioCan :

- Le processus d'approbations de la planification par la Ville est toujours en cours.
- Le réaménagement complet des lieux se produira en trois étapes.
- Une étude préliminaire sur les transports communautaires a indiqué que les intersections de la région continueront d'offrir des niveaux de service comparables.

Nouveau campus pour l'hôpital Civic :




- moment de la SIP no 1, l'emplacement n'avait pas encore été choisi.
- En décembre 2016, le gouvernement fédéral a annoncé que l'emplacement de l'ancien immeuble Sir John Carling (au coin nord-est de la Ferme expérimentale centrale) sera réservé au nouveau campus.
- Panneaux d'affichage indiquant l'hôpital : L'échangeur de l'avenue Parkdale est le trajet retenu par le conseil d'administration de l'hôpital, qui est chargé de coordonner avec la Ville l'installation de panneaux « H Hôpital » pour diriger les véhicules. L'avenue Carling est depuis longtemps utilisée comme sortie temporaire de l'hôpital pendant la construction et les fermetures de bretelles. Le MTO modifierait la signalisation relative à l'hôpital sur l'autoroute 417 et aux extrémités des bretelles, à la demande du conseil d'administration ou de la Ville Le conseil d'administration de l'hôpital ou la Ville pourrait exiger que le MTO remanie la signalisation routière indiquant l'hôpital sur l'autoroute 417 et à l'extrémité des bretelles.

D What we heard: "Traffic data used in analysis was not current"

D Ce que nous avons entendu : « Les données sur la circulation employées pour l'analyse n'étaient pas à jour. »

What We Did: Updated Traffic Studies

Additional traffic studies and analysis were completed since PIC #1:

-  Updated traffic counts
-  Origin / Destination Survey for drivers using the Carling E-E on-ramp and E-W off-ramp:
 - Where are they coming from now?
 - Where are they going now?
-  Travel time surveys along alternative routes to access Highway 417 eastbound to determine the increases in travel time if the Carling E-E on-ramp is closed

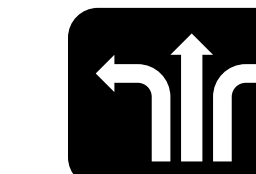


RESULTS OF UPDATED TRAFFIC COUNTS

RAMP	2016 VEHICLES / HOUR		AADT (2016) (Annual Average Daily Traffic)
	AM PEAK	PM PEAK	
Carling E-W off-ramp	1,100	900	13,000
Carling W-E on-ramp	1,295	900	12,000
Carling E-E on-ramp	360	250	3,900
Carling/Kirkwood Interchange	-	-	44,000
Highway 417 (between Carling/Kirkwood and Island Park)	-	-	169,000

→ LOW VOLUME RAMP

Ce que nous avons fait : Mis à jour les études sur la circulation

D'autres études et analyses ont eu lieu depuis la SIP n° 1 :

-  Recensements à jour de la circulation
-  Sondage sur l'origine et la destination pour les conducteurs utilisant la bretelle d'accès E-E et la bretelle de sortie E-O de Carling :
 - D'où viennent-ils maintenant ?
 - Où vont-ils maintenant?
-  Sondages sur la durée d'utilisation d'autres trajets pour accéder à l'autoroute 417 en direction est, afin de déterminer le temps de déplacement supplémentaire si la bretelle d'accès E-E de Carling est fermée.

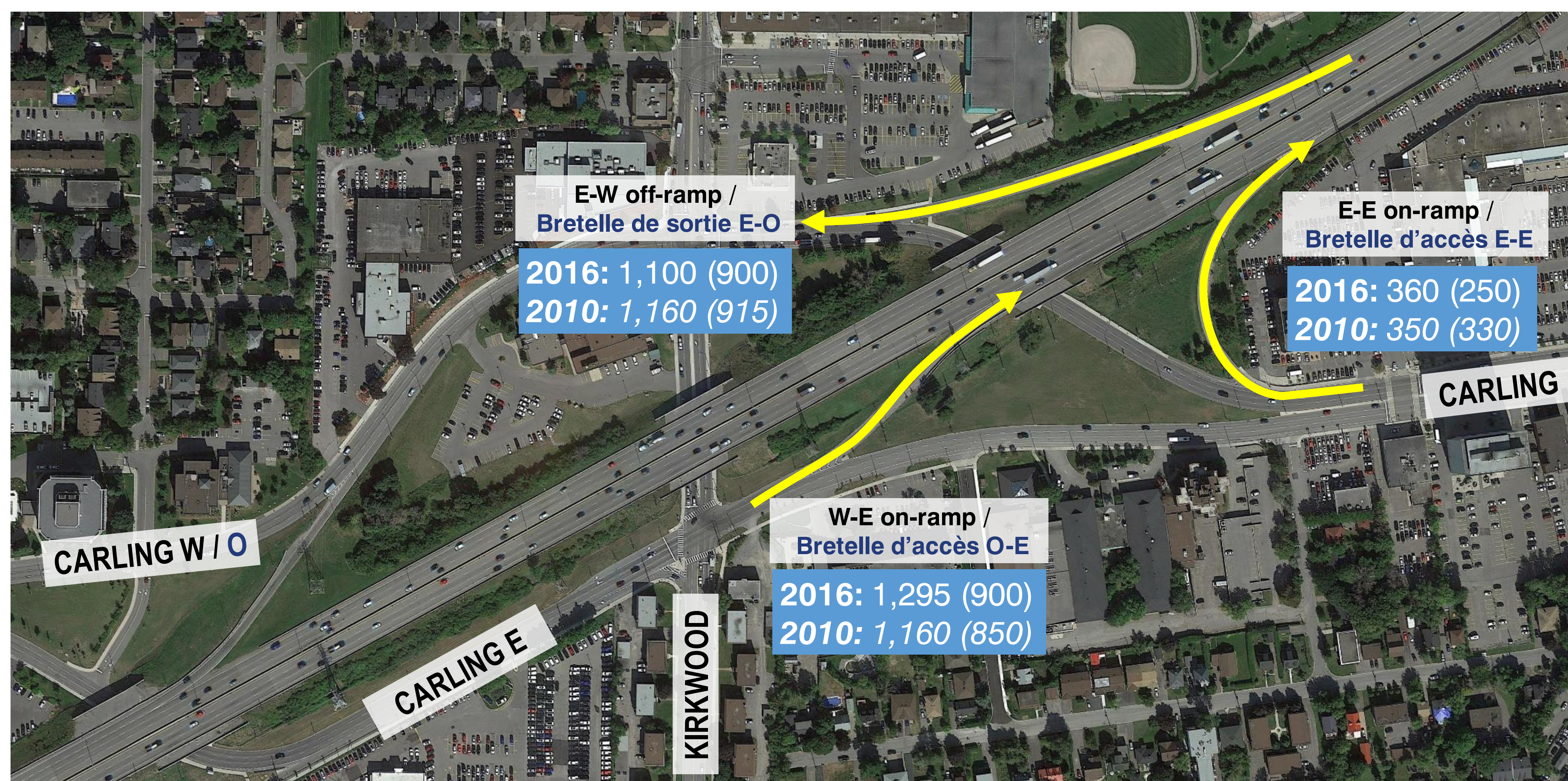
RÉSULTATS DES RECENSEMENTS À JOUR DE LA CIRCULATION

BRETELLE	N° DE VÉHICULES PAR HEURE 2016		DJMA (2016) (Débit journalier moyen annuel)
	HEURES DE POINTE DU MATIN	HEURES DE POINTE DU DE L'APRÈS-MIDI	
Bretelle de sortie E-O	1,100	900	13,000
Bretelle d'accès O-E	1,295	900	12,000
Bretelle d'accès E-E	360	250	3,900
Échangeur Carling/Kirkwood	-	-	44,000
L'autoroute 417 (entre Carling/Kirkwood et Island Park)	-	-	169,000

→ BRETELLE À FAIBLE VOLUME

KEY FINDINGS

- 2016 traffic volumes using the interchange have not grown significantly since 2010.
- The Carling E-E on-ramp accommodates significantly less traffic than the other interchange ramps:
 - Up to 360 vehicles / hour
 - Approximately 3,900 vehicles / day



PRINCIPALES CONSTATATIONS

- Le nombre de véhicules utilisant l'échangeur en 2016 n'a pas augmenté de manière significative par rapport à 2010.
- La bretelle d'accès E-E de Carling accueille nettement moins de circulation que les autres bretelles de l'échangeur :
 - jusqu'à 360 véhicules à l'heure;
 - environ 3 900 véhicules par jour.

AM (PM) Traffic Counts / Heures de pointe du matin (Heures de point du de l'après-midi) recensements à jour de la circulation

D What we heard: "Traffic data used in analysis was not current"

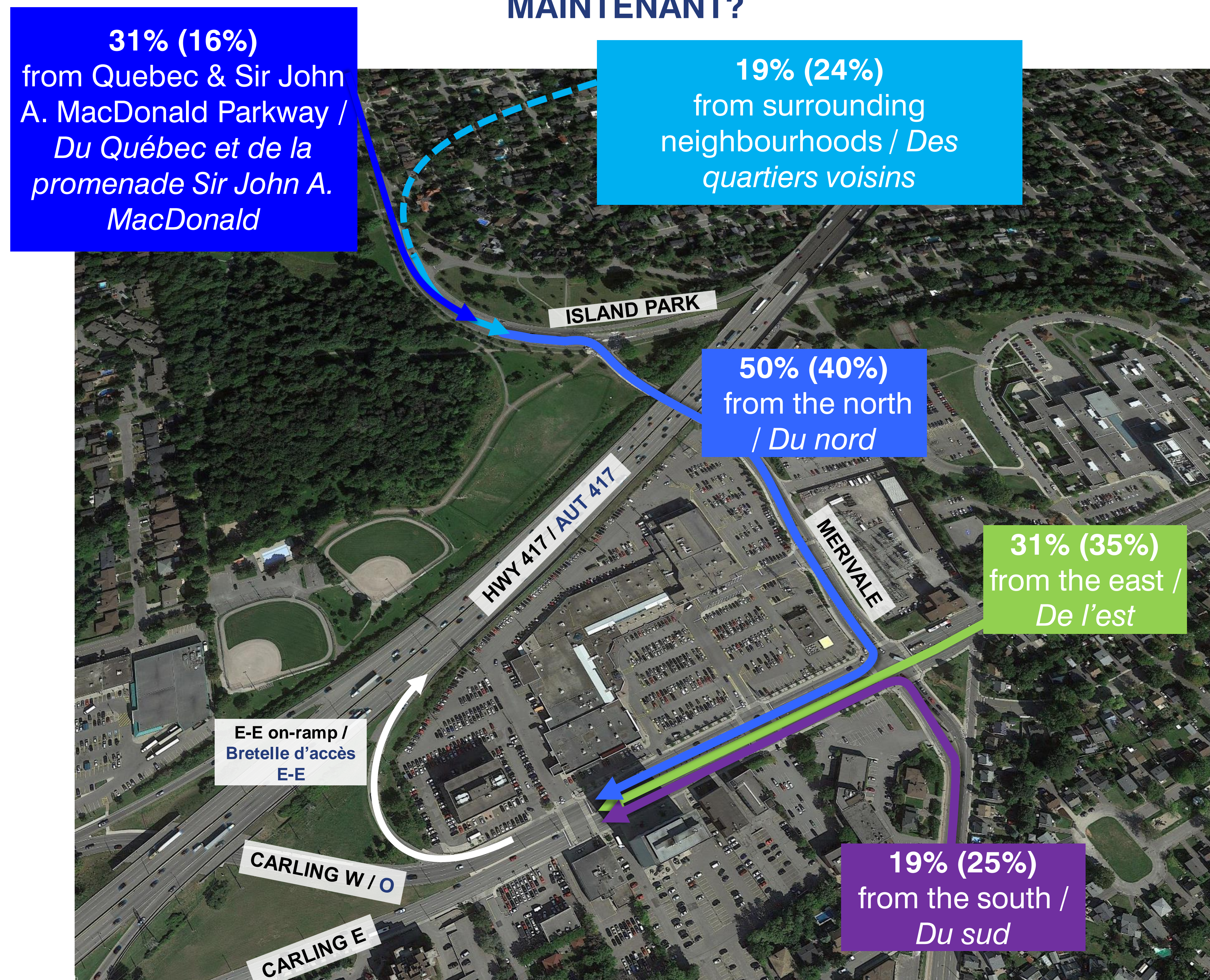
D Ce que nous avons entendu : « Les données sur la circulation employées pour l'analyse n'étaient pas à jour. »



Results from 2016 Origin/Destination Survey / Résultats du sondage sur l'origine et la destination 2016

CARLING E-E ON-RAMP USERS – WHERE ARE THEY COMING FROM NOW?

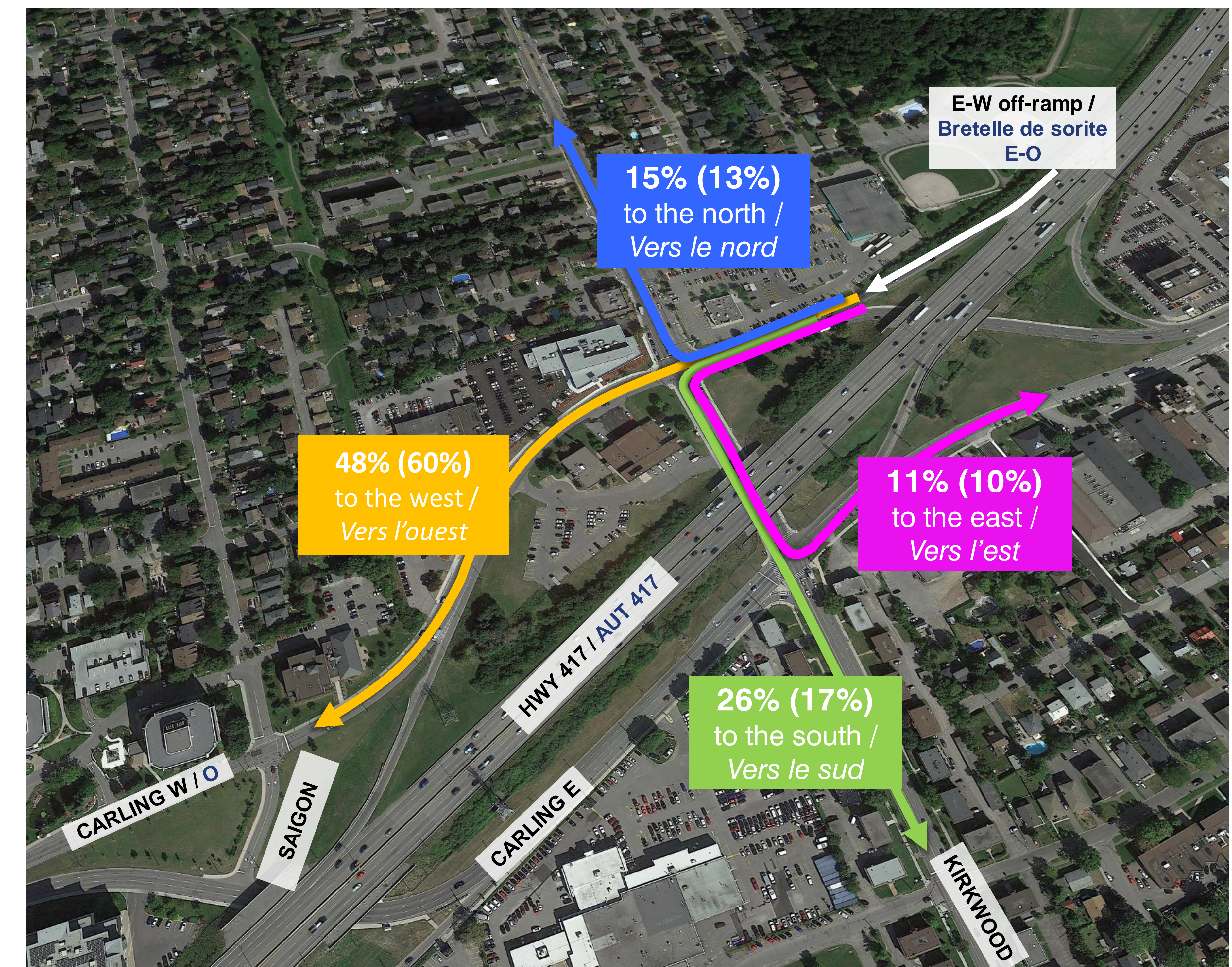
UTILISATEURS DE LA BRETELLE D'ACCÈS E-E DE CARLING : D'OÙ VIENNENT-ILS MAINTENANT?



AM (PM) Traffic Counts / Heures de pointe du matin (Heures de pointe du de l'après-midi) recensements à jour de la circulation

CARLING E-W OFF-RAMP USERS – WHERE ARE THEY GOING NOW?

UTILISATEURS DE LA BRETELLE DE SORTIE E-O DE CARLING : OÙ VONT-ILS MAINTENANT?



AM (PM) Traffic Counts / Heures de pointe du matin (Heures de pointe du de l'après-midi) recensements à jour de la circulation

KEY FINDINGS

- As 3,900 vehicles / day using the Carling E-E on-ramp are not all travelling from the same origin, these vehicles will not be redirected to a single alternative route.
- 31% of morning ramp users originate from Quebec or the Sir John A. MacDonal Parkway
- 31 % (35%) of current Carling E-E on-ramp users already travel west to go east on Highway 417, and do not choose to use Parkdale interchange

PRINCIPALES CONSTATATIONS

- Puisque 3 900 véhicules par jour utilisant la bretelle d'accès E-E de Carling n'ont pas tous la même origine, ces véhicules ne seront pas redirigés vers un même autre trajet
- 31 % des utilisateurs de la bretelle, le matin, proviennent du Québec ou de la promenade Sir John A. MacDonal.
- 31 % (35 %) des actuels utilisateurs de la bretelle d'accès E-E de Carling se déplacent déjà vers l'ouest pour aller vers l'est sur l'autoroute 417 et ne choisissent pas d'utiliser l'échangeur Parkdale.

KEY FINDINGS

- 30% (15%) of E-W off-ramp traffic weaves across Carling Avenue westbound to turn left onto Kirkwood Avenue southbound
- Weaving traffic (i.e. E-W off-ramp traffic) represents 95% and 55% of existing AM and PM left turns from Carling westbound to Kirkwood Avenue southbound

PRINCIPALES CONSTATATIONS

- 30 % (15 %) des véhicules de la bretelle de sortie s'entrecroisent sur l'avenue Carling en direction ouest pour tourner à gauche sur l'avenue Kirkwood en direction sud.
- Les véhicules qui s'entrecroisent (c.-à-d. ceux de la bretelle de sortie E-O) représentent 95 % et 55 % des actuels virages à gauche de l'avant-midi et de l'après-midi, à partir de Carling en direction ouest jusqu'à l'avenue Kirkwood en direction sud.

E **What we heard:** Suggestions for interchange / ramp alternatives

Design Alternatives Presented at PIC #1

Three (3) design alternatives to accommodate the highway widening were presented at PIC #1:

Alternative 1: Preliminary Design Recommended Plan – Maintains both the Carling W-E on-ramp and E-E on-ramp (a conceptual design that does not meet current highway design standards for on-ramp spacing and acceleration lane lengths)

Alternative 2: Maintains both the Carling W-E and E-E on-ramps (but does not meet current highway design standards for on-ramp acceleration lane lengths)

Alternative 3: Permanent closure of the E-E on-ramp to accommodate a standard acceleration lane for the W-E on-ramp

The recommended alternative was the permanent closure of the E-E on-ramp.

What We did: Considered Additional Design Alternatives

Four (4) additional design alternatives to accommodate the highway widening were developed and reviewed after PIC #1. The additional alternatives considered included suggestions from members of the public, local Community Associations, local elected representatives and City staff:

Additional Alternative 4: Lengthen the Carling W-E and E-E on-ramps to meet current highway design standards

Additional Alternative 5: Merge the Carling W-E and E-E on-ramps

Additional Alternative 6: Shift Highway 417 to the north between Carling Avenue and Island Park Drive

Additional Alternative 7: Create T-intersection of the Carling W-E on-ramp with the E-E on-ramp

E **Ce que nous avons entendu :** Suggestions de solutions pour l'échangeur / la bretelle

Solutions de conception proposées à la SIP n° 1

Trois (3) solutions possibles pour l'élargissement de l'autoroute ont été proposées lors de la SIP n° 1 :

Solution 1 : Plan recommandé par la conception préliminaire : Conserver les deux bretelles d'accès de Carling, O-E et E-E, (conception qui ne semble pas conforme aux normes courantes d'autoroute en ce qui concerne l'espace sur la bretelle et la longueur des voies d'accélération)

Solution 2 : Conserver les deux bretelles d'accès de Carling, O-E et E-E (mais cette solution n'est pas conforme aux normes courantes d'autoroute en ce qui concerne la longueur des voies d'accélération sur les bretelles).

Solution 3 : Fermeture permanente de la bretelle d'accès E-E afin d'accueillir une voie d'accélération standard pour la bretelle d'accès O-E.

La solution recommandée a été la fermeture permanente de la bretelle d'accès E-E.

Ce que nous avons fait : Envisagé d'autres conceptions possibles

Quatre (4) autres conceptions possibles pour l'élargissement de l'autoroute ont été élaborées et examinées après la SIP n° 1. Il s'agissait entre autres de suggestions émanant du public, d'associations communautaires locales, de représentants élus locaux et d'employés de la Ville :

Solution supplémentaire 4 : Allonger les bretelles d'accès O-E et E-E de Carling pour se conformer aux actuelles normes de conception d'autoroute.

Solution supplémentaire 5 : Fusionner les bretelles d'accès O-E et E-E de Carling.

Solution supplémentaire 6 : Transférer l'autoroute 417 au nord entre l'avenue Carling et la promenade Island Park.

Solution supplémentaire 7 : Créer une intersection en T avec les bretelles d'accès O-E et E-E de Carling.

E What we heard: Suggestions for interchange / ramp alternatives

E Ce que nous avons entendu : Suggestions de solutions pour l'échangeur / la bretelle

ALTERNATIVE 1 (PRESENTED AT PIC #1): PRELIMINARY DESIGN RECOMMENDED PLAN - WIDENING / SOLUTION 1 (PRÉSENTÉE LORS DE LA SIP N° 1) : PLAN RECOMMANDÉ PAR LA CONCEPTION PRÉLIMINAIRE, ÉLARGISSEMENT

✓ PRO / CON
✗ AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

NATURAL ENVIRONMENT / MILIEU NATUREL

- ✓ ① Results in minimal impacts to existing vegetation / Occasionne des effets minimes sur la végétation actuelle

SOCIOECONOMIC ENVIRONMENT / MILIEU SOCIO-ÉCONOMIQUE

- ✗ ② Requires property acquisition of Hydro One lands and City lands at rear of the Westgate Shopping Centre and Kitchissippi Church / Nécessite l'acquisition de terrains d'Hydro One et de la Ville en arrière du Centre commercial Westgate et l'église Kitchissippi

HIGHWAY OPERATIONS AND SAFETY / OPÉRATIONS ET SÉCURITÉ DE L'AUTOROUTE

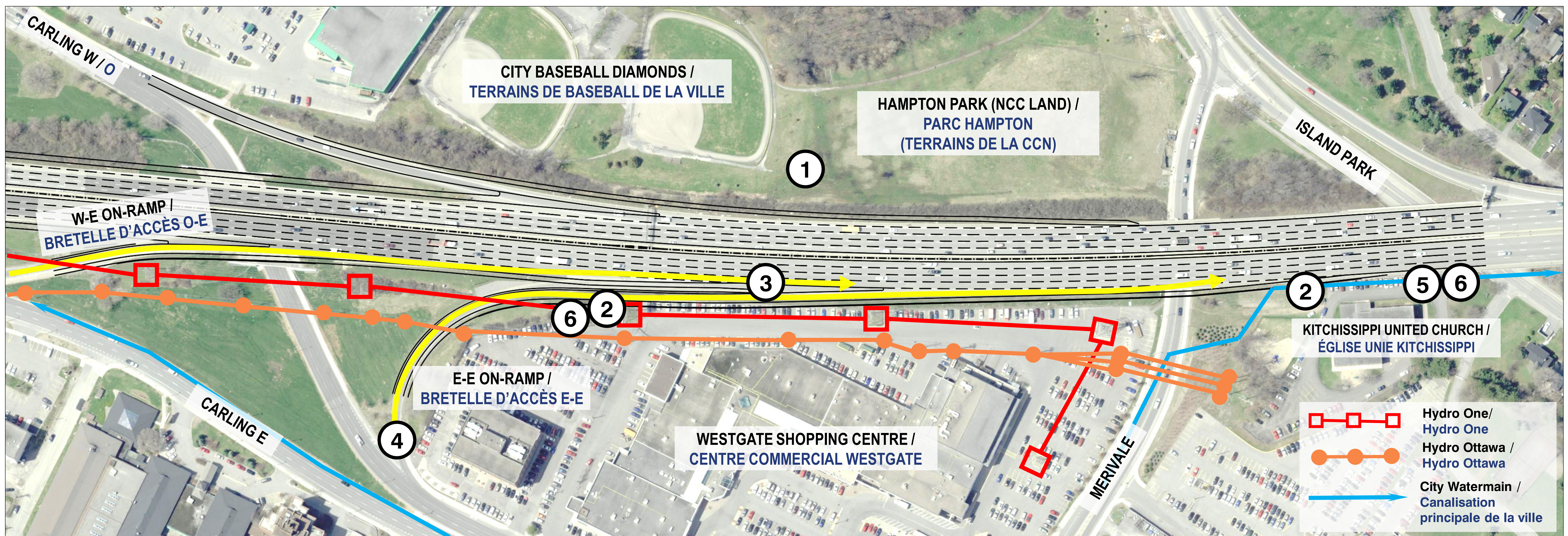
- ✗ ③ The conceptual preliminary design does not meet current highway design standards for on-ramp spacing between W-E and E-E on-ramps, and acceleration lane lengths / La conception préliminaire n'est pas conforme aux normes courantes d'autoroute en ce qui concerne l'espace entre les bretelles O-E et E-E et la longueur des voies d'accélération

SIDE ROAD IMPACTS / EFFETS SUR LES ROUTES SECONDAIRES

- ✓ ④ Carling E-E on-ramp remains open; municipal traffic accessing Highway 417 eastbound would not require alternative travel routes / La bretelle d'accès E-E de Carling reste ouverte, les véhicules arrivant de la municipalité sur l'autoroute 417 en direction est n'auraient pas besoin d'autres trajets

CONSTRUCTABILITY / CONSTRUCTIBILITÉ

- ✗ ⑤ Requires relocation of a significant cast-in-place retaining wall located west of the Island Park overpass / Exige le déplacement de l'actuel mur de soutènement situé à l'ouest du passage supérieur d'Island Park
- ✗ ⑥ Major impacts to existing Hydro One, Hydro Ottawa and City utilities in the area would require relocation of Hydro One transmission towers and the City watermain, and potential relocation of Hydro Ottawa high voltage transmission corridor / Les grandes répercussions sur les actuels services publics d'Hydro One, d'Hydro Ottawa et de la Ville dans le secteur exigeraient le déplacement des tours de transmission d'Hydro One et de la canalisation principale de la Ville, ainsi que le déplacement potentiel du corridor de transmission à haute tension d'Hydro Ottawa
- ✗ Acquisition of Hydro One property is not feasible / L'acquisition de la propriété d'Hydro One est impossible



E What we heard: Suggestions for interchange / ramp alternatives

E Ce que nous avons entendu : Suggestions de solutions pour l'échangeur / la bretelle

ALTERNATIVE 2 (PRESENTED AT PIC #1): MAINTAIN BOTH RAMPS (NOT TO STANDARDS) / SOLUTION 2 (PRÉSENTÉE À LA SIP N° 1) : CONSERVER LES DEUX BRETELLES (NON CONFORME AUX NORMES)

✓ PRO / CON
AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

NATURAL ENVIRONMENT / MILIEU NATUREL

- ✓ ① Results in minimal impacts to existing vegetation / Occasionne des effets minimes sur la végétation actuelle

SOCIOECONOMIC ENVIRONMENT / MILIEU SOCIO-ÉCONOMIQUE

- ✗ ② Requires property acquisition of Hydro One lands / Exige l'acquisition des terrains d'Hydro One

HIGHWAY OPERATIONS AND SAFETY / OPÉRATIONS ET SÉCURITÉ DE L'AUTOROUTE

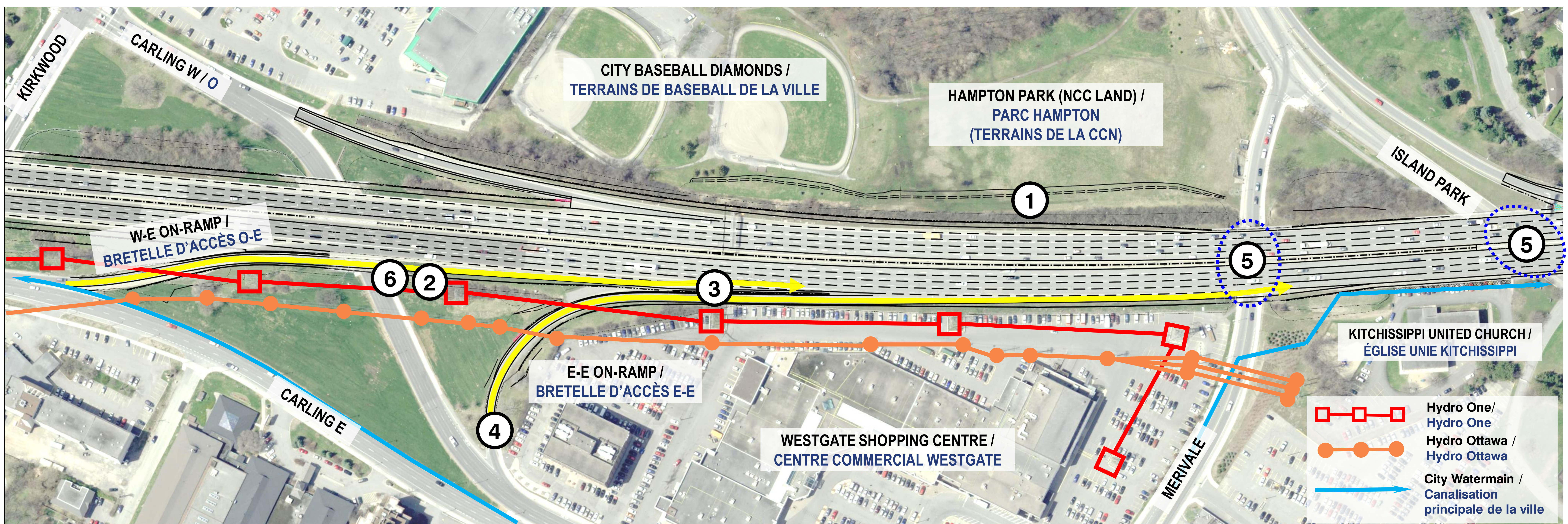
- ✗ ③ Ramp configurations do not meet current highway design standards for on-ramp acceleration lane lengths / Les configurations de bretelles ne sont pas conformes aux normes courantes d'autoroute en ce qui concerne la longueur des voies d'accélération

SIDE ROAD IMPACTS / EFFETS SUR LES ROUTES SECONDAIRES

- ✓ ④ Carling E-E on-ramp remains open; municipal traffic accessing Highway 417 eastbound would not require alternative travel routes / La bretelle d'accès E-E de Carling reste ouverte, les véhicules arrivant de la municipalité sur l'autoroute 417 en direction est n'auraient pas besoin d'autres trajets

CONSTRUCTABILITY / CONSTRUCTIBILITÉ

- ✓ ⑤ Avoids reconstruction, replacement or major impacts to Merivale Road and Island Park Drive overpasses / Évite la reconstruction ou le remplacement d'obstacles, ainsi que des répercussions majeures sur les passages supérieurs du chemin Merivale et de la promenade Island Park
- ✗ ⑥ Major impacts to existing Hydro One, Hydro Ottawa and City utilities in the area would require relocation of Hydro One transmission towers and the City watermain, and potential relocation of Hydro Ottawa high voltage transmission corridor / Les grandes répercussions sur les actuels services publics d'Hydro One, d'Hydro Ottawa et de la Ville dans le secteur exigeraient le déplacement des tours de transmission d'Hydro One et de la canalisation principale de la Ville, ainsi que le déplacement potentiel du corridor de transmission à haute tension d'Hydro Ottawa
- ✗ Acquisition of Hydro One property is not feasible / L'acquisition de la propriété d'Hydro One est impossible



E What we heard: Suggestions for interchange / ramp alternatives

E Ce que nous avons entendu : Suggestions de solutions pour l'échangeur / la bretelle

ALTERNATIVE 3 (PRESENTED AT PIC #1): CLOSE CARLING E-E ON-RAMP AND MAINTAIN W-E ON-RAMP / SOLUTION 3 (PRÉSENTÉE À LA SIP N° 1) : FERMER LA BRETELLE D'ACCÈS E-E DE CARLING ET CONSERVER LA BRETELLE D'ACCÈS O-E

✓ PRO / CON
✗ AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

NATURAL ENVIRONMENT / MILIEU NATUREL

- ✓ ① Results in minimal impacts to existing vegetation; vegetation will be restored as per Landscape Plan / Entraîne des répercussions minimales sur la végétation existante, qui sera rétablie selon le plan d'aménagement paysager

SOCIOECONOMIC ENVIRONMENT / MILIEU SOCIO-ÉCONOMIQUE

- ✓ No property acquisition is required / Aucune acquisition de propriété n'est requise

HIGHWAY OPERATIONS AND SAFETY / OPÉRATIONS ET SÉCURITÉ DE L'AUTOROUTE

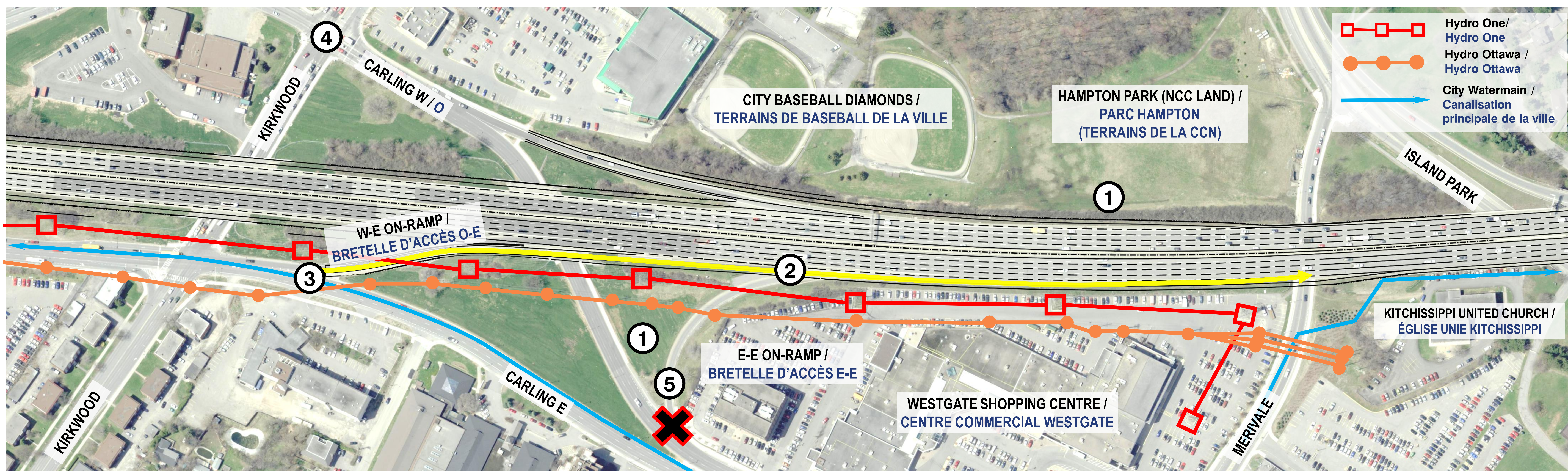
- ✓ ② Provides safe merging conditions as the W-E on-ramp acceleration lane meets highway design standards; avoids two ramps merging within a short distance / Présente des conditions d'insertion sécuritaires car la voie d'accélération de la bretelle d'accès O-E est conforme aux normes; évite la présence de deux bretelles d'insertion sur une courte distance

SIDE ROAD IMPACTS / EFFETS SUR LES ROUTES SECONDAIRES

- ✗ ③ Highway 417 is accessed by the W-E on-ramp – Municipal traffic is redirected through the Carling / Kirkwood intersection / On accède à l'autoroute 417 par la bretelle O-E; les véhicules arrivant de la municipalité sont redirigés grâce à l'intersection Carling / Kirkwood
- ✗ ④ May result in the redistribution of municipal traffic on the existing municipal road network, with potential for cut-through traffic on some residential side streets if drivers choose to avoid the Carling / Kirkwood intersection / Peut entraîner la redistribution des véhicules sur l'actuel réseau routier municipal, avec possibilité de traverser la circulation sur certaines rues résidentielles secondaires si les conducteurs choisissent d'éviter l'intersection Carling / Kirkwood

CONSTRUCTABILITY / CONSTRUCTIBILITÉ

- ✓ ⑤ Closure of the Carling E-E on-ramp does not require a separate construction project as it can be combined with the highway widening from Maitland to Island Park / La fermeture de la bretelle d'accès E-E de Carling n'exige pas un projet séparé de construction car elle peut être combinée avec l'élargissement de l'autoroute, de Maitland à Island Park
- ✓ Avoids utility conflicts; no relocations are required / Évite les conflits avec des services publics, aucun déplacement requis



E What we heard: Suggestions for interchange / ramp alternatives

E Ce que nous avons entendu : Suggestions de solutions pour l'échangeur / la bretelle

ALTERNATIVE 4 – LENGTHEN CARLING W-E & E-E ON-RAMPS TO STANDARD / SOLUTION 4 : ALLONGER LES BRETELLES D'ACCÈS O-E ET E-E DE CARLING EN FONCTION DES NORMES

✓ PRO / CON ✗
AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

NATURAL ENVIRONMENT / MILIEU NATUREL

- ✓ ① Results in minimal impacts to existing vegetation / Occasionne des effets minimes sur la végétation actuelle

SOCIOECONOMIC ENVIRONMENT / MILIEU SOCIO-ÉCONOMIQUE

- ✗ ② Requires property acquisition of NCC, Hydro One, and City of Ottawa lands / Exige l'acquisition de terrains de la CCN, d'Hydro One et de la Ville d'Ottawa
- ✗ ③ Requires property acquisition of private lands including Westgate Shopping Centre, Kitchissippi United Church, and the Portuguese Embassy / Exige l'acquisition de terrains privés, y compris le centre commercial Westgate, l'Église unie Kitchissippi et l'Ambassade du Portugal

HIGHWAY OPERATIONS AND SAFETY / OPÉRATIONS ET SÉCURITÉ DE L'AUTOROUTE

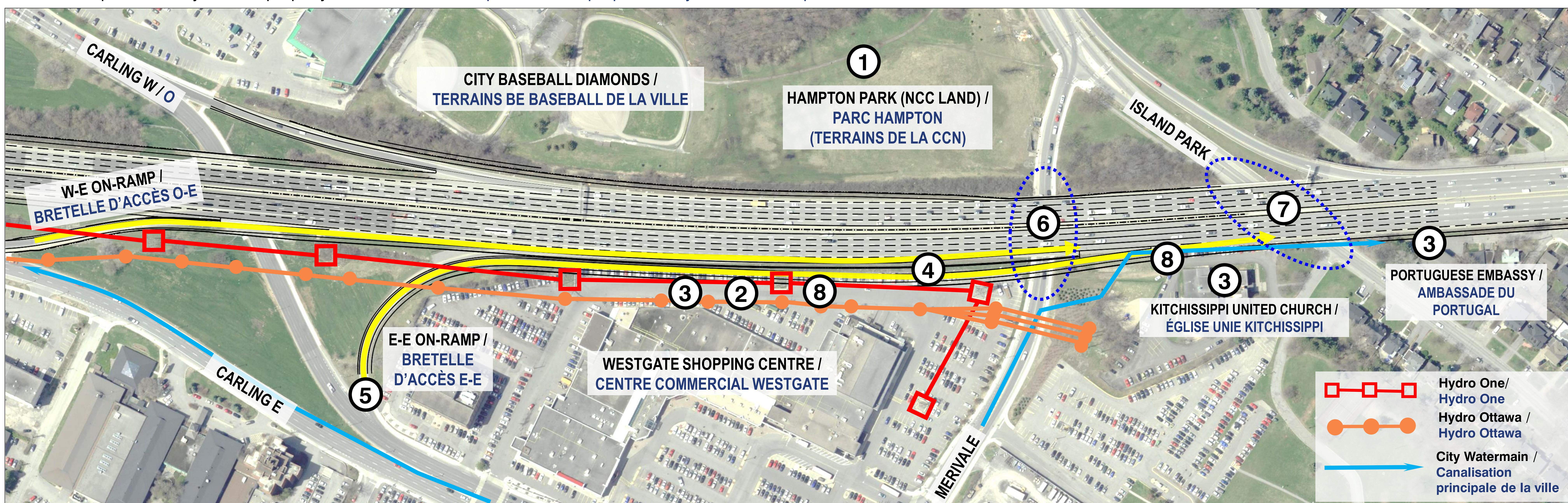
- ✓ ④ Provides safe merging conditions as both the W-E and E-E on-ramp acceleration lanes meet highway design standards / Fournit des conditions d'insertion sécuritaire, car les voies d'accélération des deux bretelles sont conformes aux normes de conception d'autoroute

SIDE ROAD IMPACTS / EFFETS SUR LES ROUTES SECONDAIRES

- ✓ ⑤ Carling E-E on-ramp remains open; municipal traffic accessing Highway 417 eastbound would not require alternative travel routes / Carling E-E on-ramp remains open; municipal traffic accessing Highway 417 eastbound would not require alternative travel routes

CONSTRUCTABILITY / CONSTRUCTIBILITÉ

- ✗ ⑥ Requires extensive widening to the existing Merivale Road structure (or potential full replacement), and profile adjustments to Merivale Road / Exige un grand élargissement jusqu'à la structure actuelle du chemin Merivale (ou un remplacement complet possible de celle-ci), et des ajustements du profil du chemin Merivale
- ✗ ⑦ Requires widening of the recently rehabilitated Island Park Drive overpass, and profile adjustments to Island Park Drive (NCC roadway) / Exige l'élargissement du passage supérieur récemment rénové de la promenade Island Park, et des ajustements au profil de la promenade Island Park (chaussée de la CCN)
- ✗ ⑧ Major impacts to existing Hydro One, Hydro Ottawa and City utilities in the area would require relocation of Hydro One transmission towers and the City watermain, and potential relocation of Hydro Ottawa high voltage transmission corridor / Les grandes répercussions sur les actuels services publics d'Hydro One, d'Hydro Ottawa et de la Ville dans le secteur exigeraient le déplacement des tours de transmission d'Hydro One et de la canalisation principale de la Ville, ainsi que le déplacement potentiel du corridor de transmission à haute tension d'Hydro Ottawa
- ✗ Acquisition of Hydro One property is not feasible / L'acquisition de la propriété d'Hydro One est impossible



E What we heard: Suggestions for interchange / ramp alternatives

E Ce que nous avons entendu : Suggestions de solutions pour l'échangeur / la bretelle

ALTERNATIVE 5 – MERGE CARLING W-E & E-E ON-RAMPS TOGETHER / SOLUTION 5 : FUSIONNER LES DEUX BRETELLES D'ACCÈS, O-E ET E-E

✓ PRO / CON ✗
AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

NATURAL ENVIRONMENT / MILIEU NATUREL

- ✓ ① Results in minimal impacts to existing vegetation / Occasionne des effets minimes sur la végétation actuelle

SOCIOECONOMIC ENVIRONMENT / MILIEU SOCIO-ÉCONOMIQUE

- ✗ ② Requires property acquisition of NCC, Hydro One, City of Ottawa lands / Exige l'acquisition de terrains de la CCN, d'Hydro One et de la Ville d'Ottawa
- ✗ ③ Requires property acquisition of private lands including Westgate Shopping Centre, Kitchissippi United Church, and the Portuguese Embassy / Exige l'acquisition de terrains privés, y compris le centre commercial Westgate, l'Église unie Kitchissippi et l'Ambassade du Portugal

HIGHWAY OPERATIONS AND SAFETY / OPÉRATIONS ET SÉCURITÉ DE L'AUTOROUTE

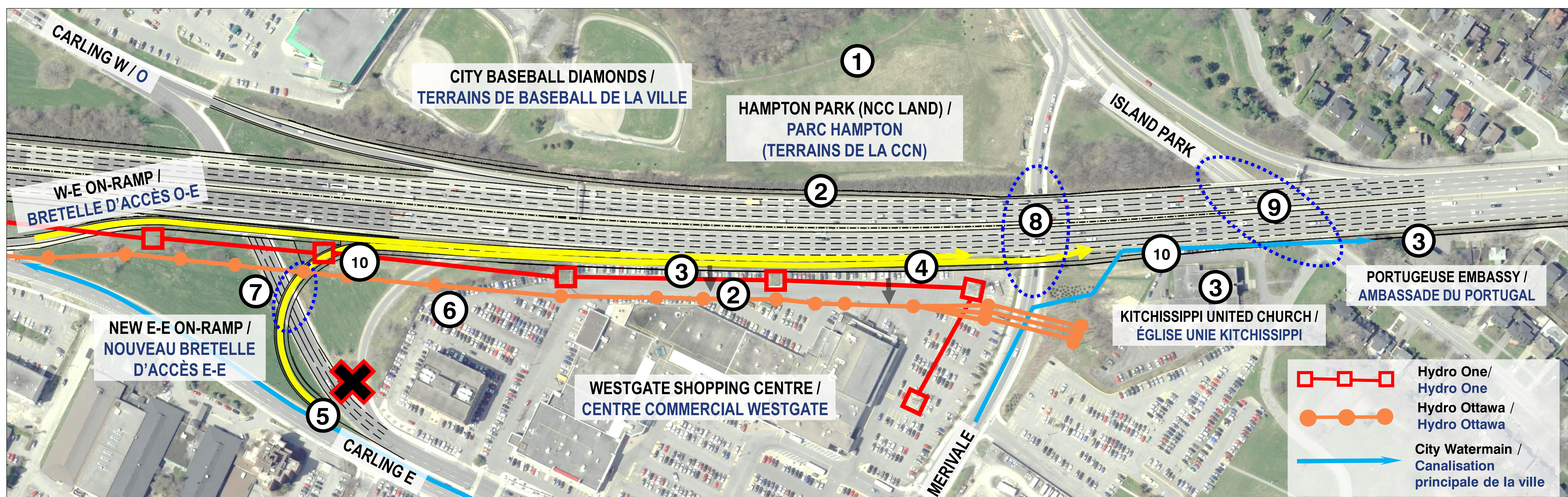
- ✓ ④ Provides side-by-side acceleration lanes for the W-E and E-E on-ramps that meet highway design standards / Présente des voies d'accélération voisines pour les deux bretelles; ces voies sont conformes aux normes de conception d'autoroute
- ✗ ⑤ Access to E-E on-ramp is from left lane on Carling (atypical configuration) / L'accès à la bretelle E-E se fait à partir de la voie de gauche sur Carling (configuration atypique)

SIDE ROAD IMPACTS / EFFETS SUR LES ROUTES SECONDAIRES

- ✓ ⑥ Carling E-E on-ramp remains open; municipal traffic accessing Highway 417 eastbound would not require alternative travel routes / La bretelle d'accès E-E de Carling reste ouverte, les véhicules arrivant de la municipalité sur l'autoroute 417 en direction est n'auraient pas besoin d'autres trajets

CONSTRUCTABILITY / CONSTRUCTIBILITÉ

- ✗ ⑦ Requires the construction of a new overpass over Carling Avenue westbound lanes to access a realigned E-E on-ramp / Exige la construction d'un nouveau passage supérieur sur les voies de l'avenue Carling en direction ouest pour arriver à une bretelle d'accès E-E réalignée
- ✗ ⑧ Requires extensive widening to the existing Merivale Road structure (or potential full replacement), and profile adjustments to Merivale Road / Exige un grand élargissement jusqu'à la structure actuelle du chemin Merivale (ou un remplacement complet possible de celle-ci), et des ajustements du profil du chemin Merivale
- ✗ ⑨ Requires the widening of the recently rehabilitated Island Park Drive overpass, and profile adjustments to Island Park Drive (NCC roadway) / Exige l'élargissement du passage supérieur récemment rénové de la promenade Island Park, et des ajustements au profil de la promenade Island Park (chaussée de la CCN)
- ✗ ⑩ Major impacts to existing Hydro One, Hydro Ottawa and City utilities in the area would require relocation of Hydro One transmission towers and the City watermain, and potential relocation of Hydro Ottawa high voltage transmission corridor / Les grandes répercussions sur les actuels services publics d'Hydro One, d'Hydro Ottawa et de la Ville dans le secteur exigeraient le déplacement des tours de transmission d'Hydro One et de la canalisation principale de la Ville, ainsi que le déplacement potentiel du corridor de transmission à haute tension d'Hydro Ottawa
- ✗ Acquisition of Hydro One property is not feasible / L'acquisition de la propriété d'Hydro One est impossible



E What we heard: Suggestions for interchange / ramp alternatives

E Ce que nous avons entendu : Suggestions de solutions pour l'échangeur / la bretelle

ALTERNATIVE 6 – SHIFT HIGHWAY 417 TO THE NORTH / SOLUTION 6 : TRANSFÉRER L'AUTOROUTE 417 VERS LE NORD

✓ PRO / CON
AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

NATURAL ENVIRONMENT / MILIEU NATUREL

- ✗ ① Results in loss of greenspace and existing vegetation at Hampton Park / Entraîne une perte d'espace vert et de végétation actuelle au parc Hampton

SOCIOECONOMIC ENVIRONMENT / MILIEU SOCIO-ÉCONOMIQUE

- ✗ ② Requires private property acquisition, resulting in impacts to recreational facilities including Hampton Park (NCC lands) and baseball diamonds (City lands) / Exige l'acquisition de propriétés privées, ce qui nuirait aux installations récréatives, y compris le parc Hampton (terrains de la CCN) et les terrains de baseball (de la Ville)
- ✗ ③ Requires private property acquisition of homes to accommodate realignment of Island Park Crescent / Exige l'acquisition de résidences privées pour modifier le tracé du croissant Island Park

HIGHWAY OPERATIONS AND SAFETY / OPÉRATIONS ET SÉCURITÉ DE L'AUTOROUTE

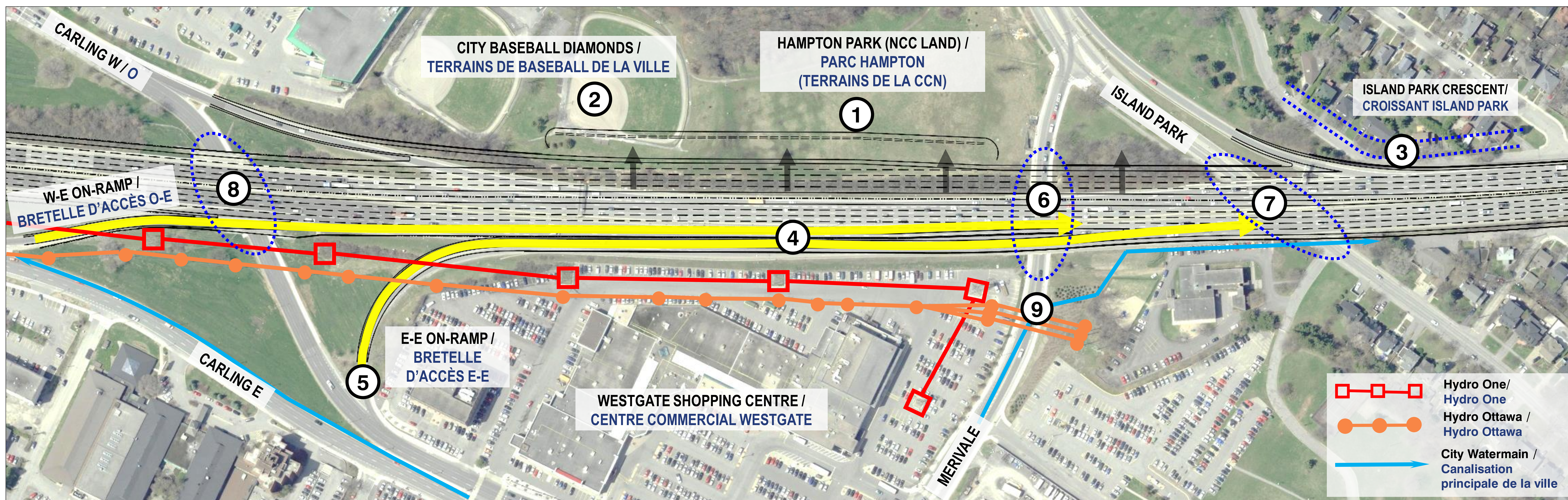
- ✓ ④ Provides safe merging conditions as both the W-E and E-E on-ramp acceleration lanes meet highway design standards / Fournit des conditions d'insertion sécuritaire, car les voies d'accélération des deux bretelles sont conformes aux normes de conception d'autoroute

SIDE ROAD IMPACTS / EFFETS SUR LES ROUTES SECONDAIRES

- ✓ ⑤ Carling E-E on-ramp remains open; municipal traffic accessing Highway 417 eastbound would not require alternative travel routes / La bretelle d'accès E-E de Carling reste ouverte, les véhicules arrivant de la municipalité sur l'autoroute 417 en direction est n'auraient pas besoin d'autres trajets

CONSTRUCTABILITY / CONSTRUCTIBILITÉ

- ✗ ⑥ Requires extensive widening to the existing Merivale Road structure (or potential full replacement), and profile adjustments to Merivale Road / Exige un grand élargissement jusqu'à la structure actuelle du chemin Merivale (ou un remplacement complet possible de celle-ci), et des ajustements du profil du chemin Merivale
- ✗ ⑦ May require reconstruction and/or replacement of recently rehabilitated Island Park Drive overpass, and profile adjustments to Island Park Drive (NCC roadway) / Peut exiger la reconstruction et/ou le remplacement du passage supérieur récemment rénové de la promenade Island Park, et des ajustements au profil de la promenade Island Park (chaussée de la CCN)
- ✗ ⑧ Requires additional modifications to the recently rehabilitated/widened Carling westbound structure / Exige des modifications supplémentaires à la structure récemment rénovée/élargie de Carling en direction ouest
- ✗ ⑨ Impacts underground Hydro Ottawa infrastructure under Merivale Road and a recently installed City sanitary collector sewer / A des répercussions sur l'infrastructure souterraine d'Hydro Ottawa sous le chemin Merivale, et sur un égout collecteur récemment installé par la Ville



E What we heard: Suggestions for interchange / ramp alternatives

E Ce que nous avons entendu : Suggestions de solutions pour l'échangeur / la bretelle

ALTERNATIVE 7 – T-INTERSECTION OF E-E AND W-E ON-RAMPS / ALTERNATIVE 7 – T-INTERSECTION OF E-E AND W-E ON-RAMPS

✓ PRO / CON ✗
AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS

NATURAL ENVIRONMENT / MILIEU NATUREL

① Results in minimal impacts to existing vegetation / Occasionne des effets minimes sur la végétation actuelle

SOCIOECONOMIC ENVIRONMENT / MILIEU SOCIO-ÉCONOMIQUE

② Requires property acquisition of Hydro One lands and City lands / Exige l'acquisition de terrains d'Hydro One et de la Ville d'Ottawa

HIGHWAY OPERATIONS AND SAFETY / OPÉRATIONS ET SÉCURITÉ DE L'AUTOROUTE

③ Introduces a signalized T-intersection in the middle of a freeway on-ramp, which is not a standard design practice – Results in geometric concerns and sightline issues (vehicles would be stopped midway along a ramp at a +4% grade) / Introduit un panneau indiquant une intersection en T au milieu d'une bretelle d'accès d'autoroute, ce qui n'est pas une pratique standard de conception. Il en résulterait des préoccupations géométriques et des problèmes relatifs à la ligne de visibilité (les véhicules devraient s'arrêter le long d'une bretelle ayant une pente de 4 degrés)

④ Access to E-E on-ramp is from left lane on Carling (atypical configuration) / L'accès à la bretelle E-E se ferait à partir de la voie de gauche sur Carling (configuration atypique)

SIDE ROAD IMPACTS / EFFETS SUR LES ROUTES SECONDAIRES

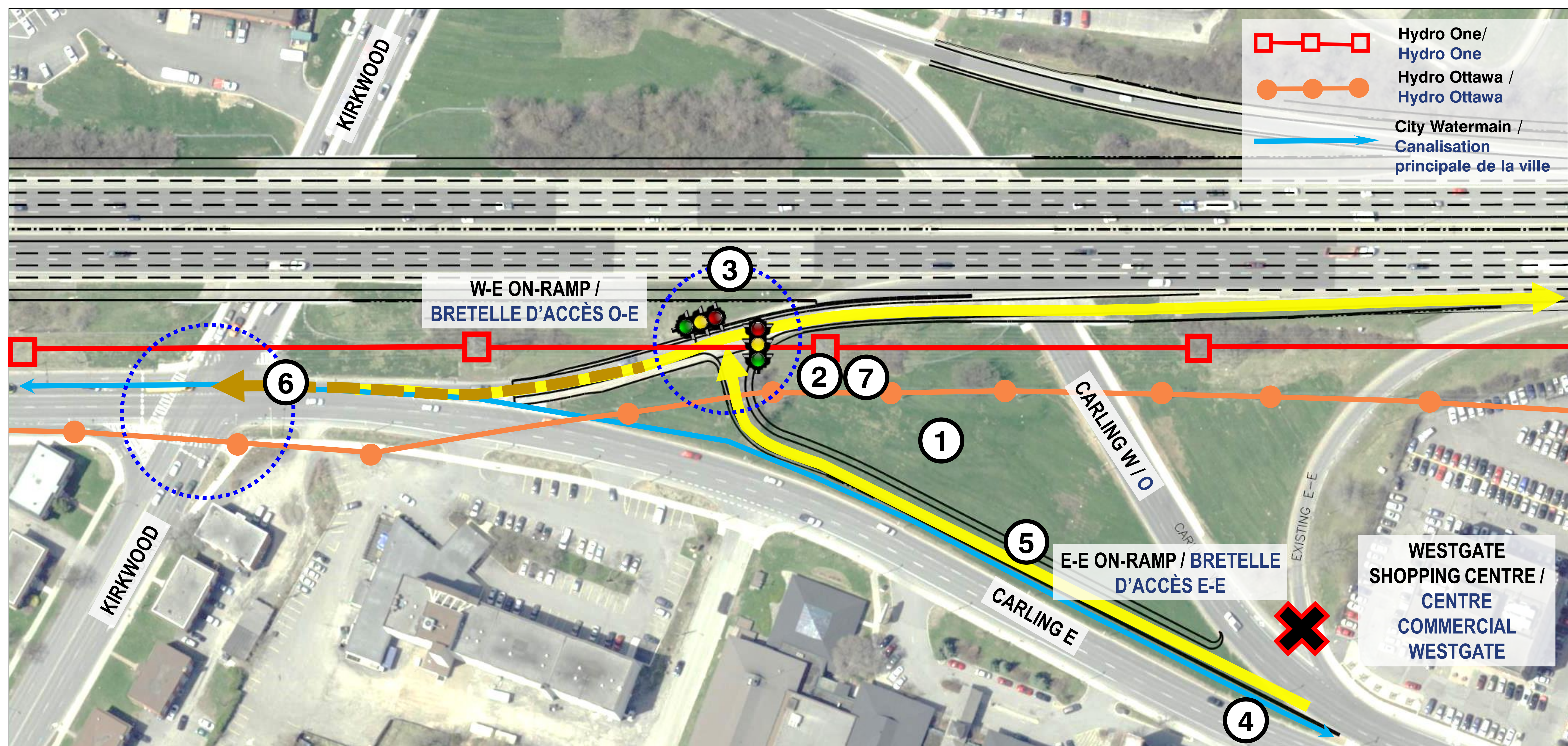
⑤ Carling E-E on-ramp remains open; municipal traffic accessing Highway 417 eastbound would not require alternative travel routes / La bretelle d'accès E-E de Carling reste ouverte, les véhicules arrivant de la municipalité sur l'autoroute 417 en direction est n'auraient pas besoin d'autres trajets

⑥ Insufficient storage length results in direct impacts to downstream intersection (Carling Avenue eastbound and Kirkwood Avenue) / La longueur d'accueil insuffisante a des répercussions directes sur l'intersection en aval (l'avenue Carling en direction est et l'avenue Kirkwood)

CONSTRUCTABILITY / CONSTRUCTIBILITÉ

⑦ Major impacts to existing Hydro One, Hydro Ottawa and City utilities in the area would require relocation of Hydro One Transmission towers, the Hydro Ottawa high voltage transmission corridor, and potentially the City watermain / Les grandes répercussions sur les actuels services publics d'Hydro One, d'Hydro Ottawa et de la Ville dans le secteur exigeraient le déplacement des tours de transmission d'Hydro One, du corridor de transmission à haute tension d'Hydro Ottawa, et potentiellement de la canalisation principale de la Ville

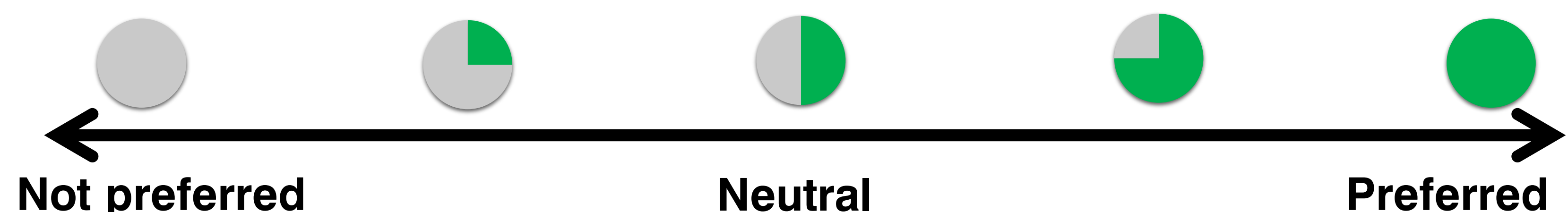
Acquisition of Hydro One property is not feasible / L'acquisition de la propriété d'Hydro One est impossible



Summary of the Evaluation of Alternatives

Factor Area	Evaluation Criteria	Indicator	Alternatives						
			1: Preliminary Design Recommended Plan	2: W-E & E-E On-ramps Open (Not to Standard)	3: Close E-E On-ramp & Maintain W-E On-ramp	4: Standardize W-E & E-E On-ramps	5: Merge W-E & E-E On-ramps	6: Shift Highway 417 to the North	7: T-Intersection of W-E & E-E On-ramps
ENVIRONMENT	Natural Environment Impacts	Impacts to vegetation (i.e. clearing / removals)							
	Socioeconomic Impacts	Impacts to non-MTO / private properties (i.e. property acquisition is required)							
		Impacts on emergency services access to Highway 417 eastbound							
		Impacts to the travelling public (i.e. changes to travel route; increases travel time)							
TRANSPORTATION	Highway Operations	Improves operation of Highway 417 (i.e. meets current highway design standards)							
		Minimizes delays to vehicles on Carling westbound accessing Highway 417 eastbound							
	Safety	Provides ample opportunity for drivers to complete safe merging movements (i.e. meets current highway design standards for acceleration lane lengths and distances between ramps to prevent collisions)							
		Improves pedestrian safety (i.e. avoids sightline issues and pedestrian conflict points)							
	Side Road Impacts	Impacts to the municipal arterial road network (i.e. from municipal traffic being redistributed on the existing municipal road network)							
CONSTRUCTION	Constructability	Complexity of construction staging							
		Duration of construction (i.e. resulting in delays to the travelling public)							
		Utility conflicts (i.e. conflicts with Hydro One (including property purchase feasibility; Hydro Ottawa; 1200 mm City watermain))							
OVERALL RANK			6	5	1	2	4	3	7

NOTE: No weightings have been applied to the evaluation criteria or indicators. Cost was removed as a criteria to address public concerns expressed at the first PIC.



Alternatives 1, 2 & 7 have significant geometric design issues and do not meet design standards.

Alternatives 4, 5 & 6 can be built to design standards, but are not feasible due to property requirements:

- Alternative 6 requires significant property from Hampton Park (NCC lands)
- Alternatives 4 & 5 require relocation of Hydro One utilities.

Alternatives 1, 2, 4, 5, and 7 are also not feasible as they require relocation of Hydro One utilities.

→ Hydro One will not sell these lands and relocate / bury utilities; MTO does not have the authority to expropriate.

Sommaire de l'évaluation des solutions possibles

Zone de facteur	Critères d'évaluation	Indicateur	Solutions possibles						
			1: Plan recommandé par la conception préliminaire	2: Bretelles d'accès O-E et E-E ouvertes (non conformes aux normes)	3: Fermer la bretelle d'accès E-E et conserver la bretelle d'accès O-E	4: Normaliser les deux bretelles d'accès, O-E et E-E	5: Fusionner les deux bretelles d'accès, O-E et E-E	6: Transférer l'autoroute 417 au Nord	7: Intersection en T des bretelles d'accès O-E et E-E
ENVIRONNEMENT	Répercussions sur le milieu naturel	• Répercussions sur la végétation (dégagement et enlèvements)							
	Répercussions socio-économiques	• Répercussions sur des propriétés privées ou n'appartenant pas au MTO (c.-à-d. l'acquisition de propriétés est nécessaire)							
		• Répercussions sur les services d'urgence (accès à l'autoroute 417 en direction est)							
		• Répercussions sur le public voyageur (c.-à-d. changement de trajet, accroissement de la durée des trajets)							
TRANSPORT	Opérations de l'autoroute	• Améliore le fonctionnement de l'autoroute 417 (c.-à-d. respecte les normes courantes de conception d'autoroute)							
		• Réduit les retards pour les véhicules sur Carling en direction est désirant accéder à l'autoroute 417 en direction est.							
	Sécurité	• Donne aux conducteurs amplement d'occasions d'effectuer en toute sécurité les manoeuvres d'insertion (c.-à-d. satisfait aux normes courantes de conception d'autoroute pour ce qui est de la longueur de la voie d'accélération et des distances entre les bretelles pour prévenir les collisions).							
		• Améliore la sécurité des piétons (c.-à-d. évite les problèmes relatifs à la ligne de visibilité et les points de conflit avec les piétons).							
Répercussions sur les routes secondaires	• A des répercussions sur le réseau des artères municipales (c.-à-d. redistribution de la circulation entre les actuelles routes secondaires).								
CONSTRUCTION	Constructibilité	• Complexité des étapes de construction							
		• Durée de la construction (c.-à-d. occasionne des retards pour le public voyageur)							
		• Conflits avec les services publics (c.-à-d. avec Hydro One, y compris l'impossibilité d'acheter des propriétés), avec Hydro Ottawa; et 1200 mm de conduite principale de la Ville)							
RANG GLOBAL			6	5	1	2	4	3	7

NOTE: Aucune pondération n'a été appliquée aux critères d'évaluation ni aux indicateurs. On a supprimé le coût parmi les critères en réponse aux préoccupations publiques exprimées lors de la première SIP.



Les solutions 1, 2 et 7 posent de graves problèmes de géométrie et ne sont pas conformes aux normes de conception.

Les solutions 4, 5 et 6 peuvent occasionner des constructions conformes aux normes de conception, mais ne peuvent être réalisées à cause de problèmes de propriétés.

- La solution 6 nécessite l'achat d'une importante propriété du parc Hampton (terrains de la CCN).
- Les solutions 4 et 5 exigent le déplacement des services publics d'Hydro One.

Les solutions 1, 2, 4, 5 et 7 ne sont pas faisables car elles exigent le déplacement des services publics d'Hydro One.

→ Hydro One ne vendra pas ces terrains ni ne déplacera ni n'enterrera des services publics; le MTO n'a pas l'autorité nécessaire à une expropriation.

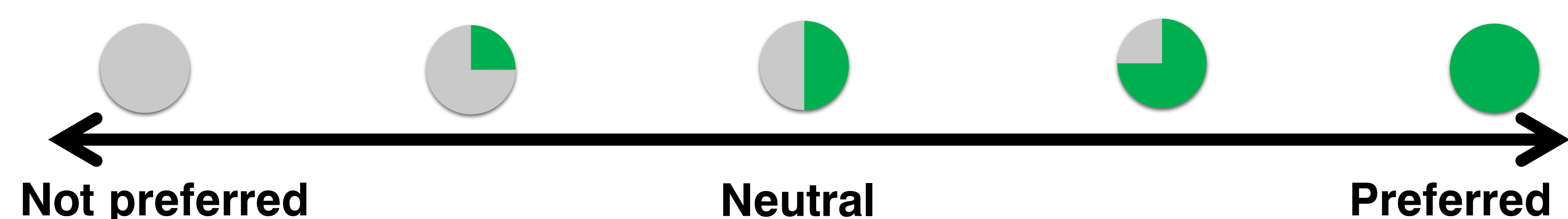
Summary of the Preferred Alternative

Factor Area	Evaluation Criteria	Indicator	Alternative 3: Close E-E On-ramp & Maintain W-E On-ramp	Rationale
ENVIRONMENT	Natural Environment Impacts	<ul style="list-style-type: none"> Impacts to vegetation (i.e. clearing / removals) 		<ul style="list-style-type: none"> Minimal impacts to vegetation are required; vegetation will be restored per the Landscape Plan
	Socioeconomic Impacts	<ul style="list-style-type: none"> Impacts to non-MTO / private properties (i.e. property acquisition is required) 		<ul style="list-style-type: none"> No property acquisition is required
		<ul style="list-style-type: none"> Impacts on emergency services access to Highway 417 eastbound 		<ul style="list-style-type: none"> Multiple routes are available and access to Highway 417 eastbound is maintained within the interchange
		<ul style="list-style-type: none"> Impacts to the travelling public (i.e. changes to travel route; increases travel time) 		<ul style="list-style-type: none"> Requires changes to travel routes to access the W-E on-ramp through the Carling / Kirkwood intersection
TRANSPORTATION	Highway Operations	<ul style="list-style-type: none"> Improves operation of Highway 417 (i.e. meets current highway design standards) 		<ul style="list-style-type: none"> Meets design standards and improves traffic flow
		<ul style="list-style-type: none"> Minimizes delays to vehicles on Carling westbound accessing Highway 417 eastbound 		<ul style="list-style-type: none"> Results in less than 2 minutes of additional travel time during peak traffic hours to access the W-E on-ramp through the Carling / Kirkwood intersection
	Safety	<ul style="list-style-type: none"> Provides ample opportunity for drivers to complete safe merging movements (i.e. meets current highway design standards for acceleration lane lengths and distances between ramps to prevent collisions) 		<ul style="list-style-type: none"> Closing the E-E on-ramp will allow for a full length acceleration lane for the higher volume W-E on-ramp that meets design standards
		<ul style="list-style-type: none"> Improves pedestrian safety (i.e. avoids sightline issues and pedestrian conflict points) 		<ul style="list-style-type: none"> Eliminates pedestrian/vehicle conflict at E-E on-ramp and Carling westbound
Side Road Impacts	<ul style="list-style-type: none"> Impacts to the municipal arterial road network (i.e. from municipal traffic being redistributed on the existing municipal road network) 		<ul style="list-style-type: none"> Requires redistribution of municipal traffic on the existing municipal road network, with potential for cut-through traffic on some residential side streets if drivers choose to avoid the Carling / Kirkwood intersection 	
CONSTRUCTION	Constructability	<ul style="list-style-type: none"> Complexity of construction staging 		<ul style="list-style-type: none"> Straightforward construction staging, to be combined with the highway widening from Maitland to Island Park
		<ul style="list-style-type: none"> Duration of construction (i.e. resulting in delays to the travelling public) 		<ul style="list-style-type: none"> Closing the E-E on-ramp does not require a significant construction duration
		<ul style="list-style-type: none"> Utility conflicts (i.e. conflicts with Hydro One (including property purchase feasibility; Hydro Ottawa; 1200 mm City watermain) 		<ul style="list-style-type: none"> Avoids utility conflicts; no relocations are required
OVERALL RANK			1	Overall, the alternative meets design standards and is the most feasible. Impacts related to changes in travel routes and on sideroads as a result of redistributed traffic can be mitigated.

Mitigation is required to:

→ **Reduce the potential for cut-through traffic on residential side streets as a result of redirected E-E on-ramp traffic**

→ **Create capacity at the Carling / Kirkwood intersection and reduce the additional travel time it will take for the redirected E-E on-ramp traffic to access the W-E on-ramp**



Sommaire de la solution préférée

Zone de facteur	Critères d'évaluation	Indicateur	3: Fermer la bretelle d'accès E-E et conserver la bretelle d'accès O-E	Rationale
ENVIRONNEMENT	Répercussions sur le milieu naturel	<ul style="list-style-type: none"> Répercussions sur la végétation (dégagement et enlèvements) 		<ul style="list-style-type: none"> Les répercussions sur la végétation sont minimales; la végétation sera rétablie selon le plan d'aménagement paysager.
	Répercussions socio-économiques	<ul style="list-style-type: none"> Répercussions sur des propriétés privées ou n'appartenant pas au MTO (c.-à-d. l'acquisition de propriétés est nécessaire) 		<ul style="list-style-type: none"> Aucune acquisition de propriété n'est nécessaire.
		<ul style="list-style-type: none"> Répercussions sur les services d'urgence (accès à l'autoroute 417 en direction est) 		<ul style="list-style-type: none"> De multiples trajets sont disponibles et l'accès à l'autoroute 417 en direction est est maintenu dans l'échangeur.
		<ul style="list-style-type: none"> Répercussions sur le public voyageur (c.-à-d. changement de trajet, accroissement de la durée des trajets) 		<ul style="list-style-type: none"> Exige des changements dans les trajets pour accéder à la bretelle O-E par l'intersection Carling / Kirkwood.
TRANSPORT	Opérations de l'autoroute	<ul style="list-style-type: none"> Améliore le fonctionnement de l'autoroute 417 (c.-à-d. respecte les normes courantes de conception d'autoroute) 		<ul style="list-style-type: none"> Est conforme aux normes de conception et améliore la circulation.
		<ul style="list-style-type: none"> Réduit les retards pour les véhicules sur Carling en direction est désirant accéder à l'autoroute 417 en direction est. 		<ul style="list-style-type: none"> Il en résulte moins de deux minutes de temps supplémentaire en période de pointe pour arriver à la bretelle d'accès O-E par l'intersection Carling / Kirkwood.
	Sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Donne aux conducteurs amplement d'occasions d'effectuer en toute sécurité les manoeuvres d'insertion (c.-à-d. satisfait aux normes courantes de conception d'autoroute pour ce qui est de la longueur de la voie d'accélération et des distances entre les bretelles pour prévenir les collisions). 		<ul style="list-style-type: none"> Fermer la bretelle d'accès E-E permettra d'aménager une voie d'accélération complète pour accueillir le plus grand nombre de véhicules arrivant à la bretelle d'accès O-E conforme aux normes de conception.
		<ul style="list-style-type: none"> Améliore la sécurité des piétons (c.-à-d. évite les problèmes relatifs à la ligne de visibilité et les points de conflit avec les piétons). 		<ul style="list-style-type: none"> Élimine le conflit entre piétons et véhicules à la jonction de la bretelle d'accès E-E et de Carling en direction ouest.
	Répercussions sur les routes secondaires	<ul style="list-style-type: none"> A des répercussions sur le réseau des artères municipales (c.-à-d. redistribution de la circulation entre les actuelles routes secondaires). 		<ul style="list-style-type: none"> Exige la redistribution de la circulation sur l'actuel réseau de routes municipales, avec possibilité de traverser la circulation sur certaines rues résidentielles secondaires si les conducteurs choisissent d'éviter l'intersection Carling / Kirkwood.
CONSTRUCTION	Constructibilité	<ul style="list-style-type: none"> Complexité des étapes de construction 		<ul style="list-style-type: none"> Étapes de construction directes, à combiner avec l'élargissement de l'autoroute, de Maitland à Island Park.
		<ul style="list-style-type: none"> Durée de la construction (c.-à-d. occasionne des retards pour le public voyageur) 		<ul style="list-style-type: none"> Fermer la bretelle d'accès E-E n'exige pas de longs travaux de construction.
		<ul style="list-style-type: none"> Conflits avec les services publics (c.-à-d. avec Hydro One, y compris l'impossibilité d'acheter des propriétés), avec Hydro Ottawa; et 1200 mm de conduite principale de la Ville) 		<ul style="list-style-type: none"> Évite les conflits avec des services publics; aucun déplacement n'est nécessaire.
RANG GLOBAL			1	Dans l'ensemble, la solution satisfait aux normes de conception et est la plus faisable. On peut atténuer les répercussions causées par les changements de trajets et la circulation sur les routes secondaires attribuable à la redistribution.

Il faut des mesures d'atténuation pour :

→ **Réduire le potentiel de circulation transversale sur les rues résidentielles secondaires causée par la circulation redirigée de la bretelle d'accès E-E.**

→ **Créer une capacité d'accueil à l'intersection Carling / Kirkwood et réduire le temps additionnel qu'il faudra pour que les véhicules redirigés arrivent à la bretelle d'accès O-E.**



F What we heard: “Drivers will not continue to travel west on Carling Avenue Westbound and use the ‘Kirkwood loop’ to access the Carling W-E on-ramp”

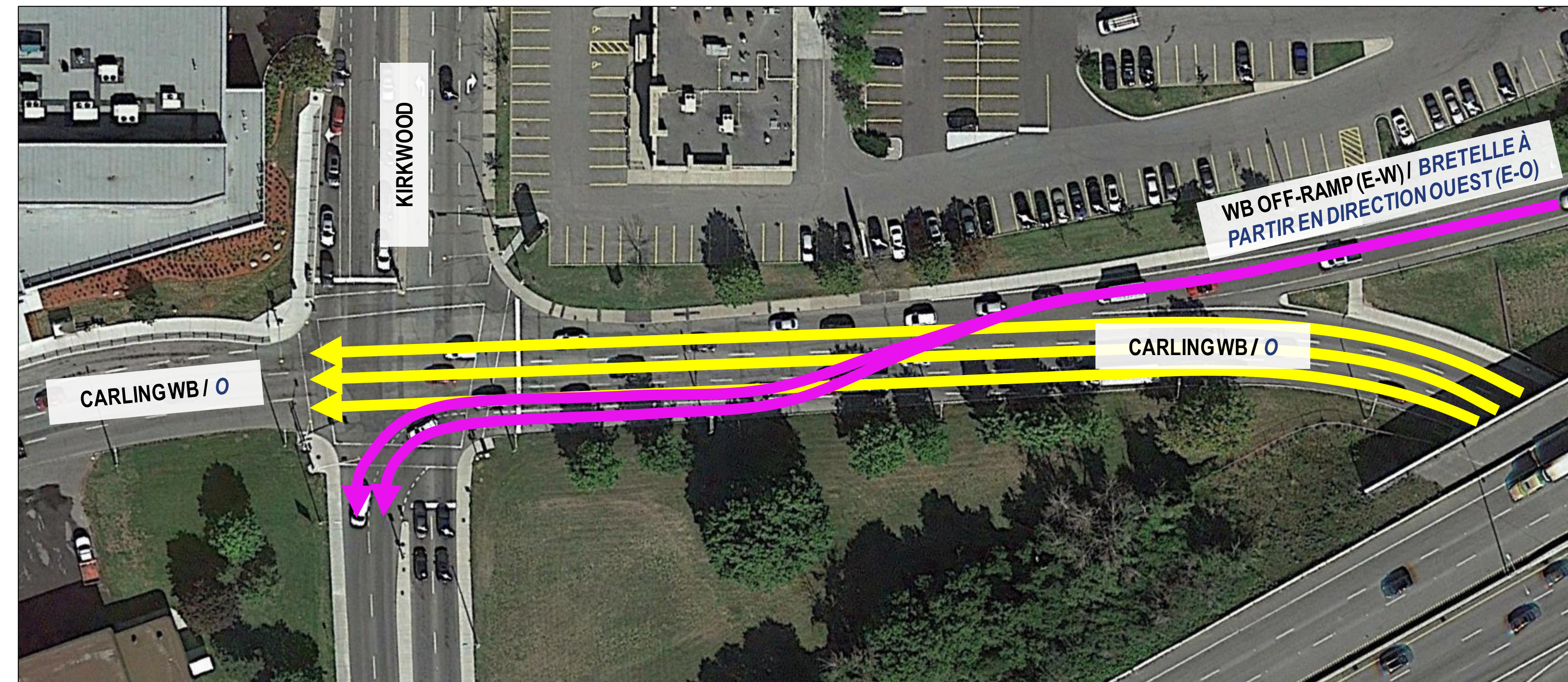
F Ce que nous avons entendu : « Les conducteurs ne continueront pas à se déplacer vers l'ouest sur l'avenue Carling en direction ouest et utiliseront la « boucle Kirkwood » pour accéder à la bretelle d'accès O-E de Carling. »

Carling/Kirkwood Intersection

Intersection Carling/Kirkwood

EXISTING ISSUE - THE OFF-RAMP WEAVE / PROBLÈME ACTUEL : L'ENTRECROISEMENT À LA BRETELLE DE SORTIE

- The weave at the Highway 417 westbound off-ramp to Carling Avenue / Kirkwood Avenue (E-W off-ramp) has been raised by the public as an issue for years
- E-W off-ramp traffic must weave across 2 lanes of through traffic on Carling westbound to turn left on Kirkwood southbound
- The Origin-Destination survey found that approximately 30% of morning traffic and 15% of afternoon traffic using the E-W off-ramp are weaving across Carling to turn left on Kirkwood



- Le public a soulevé un problème qui subsiste depuis des années : l'entrecroisement à la bretelle de sortie en direction ouest vers les avenues Carling et Kirkwood (bretelle de sortie E-O).
- Ces véhicules doivent franchir deux voies à circulation directe sur Carling en direction ouest pour tourner à gauche sur Kirkwood en direction sud.
- Le sondage d'origine et de destination a révélé qu'environ 30 % des véhicules du matin et 15 % de ceux de l'après-midi changent de voie sur Carling pour tourner à gauche sur Kirkwood.

OBJECTIVE – REMOVE THE WEAVE / OBJECTIF : SUPPRIMER L'ENTRECROISEMENT

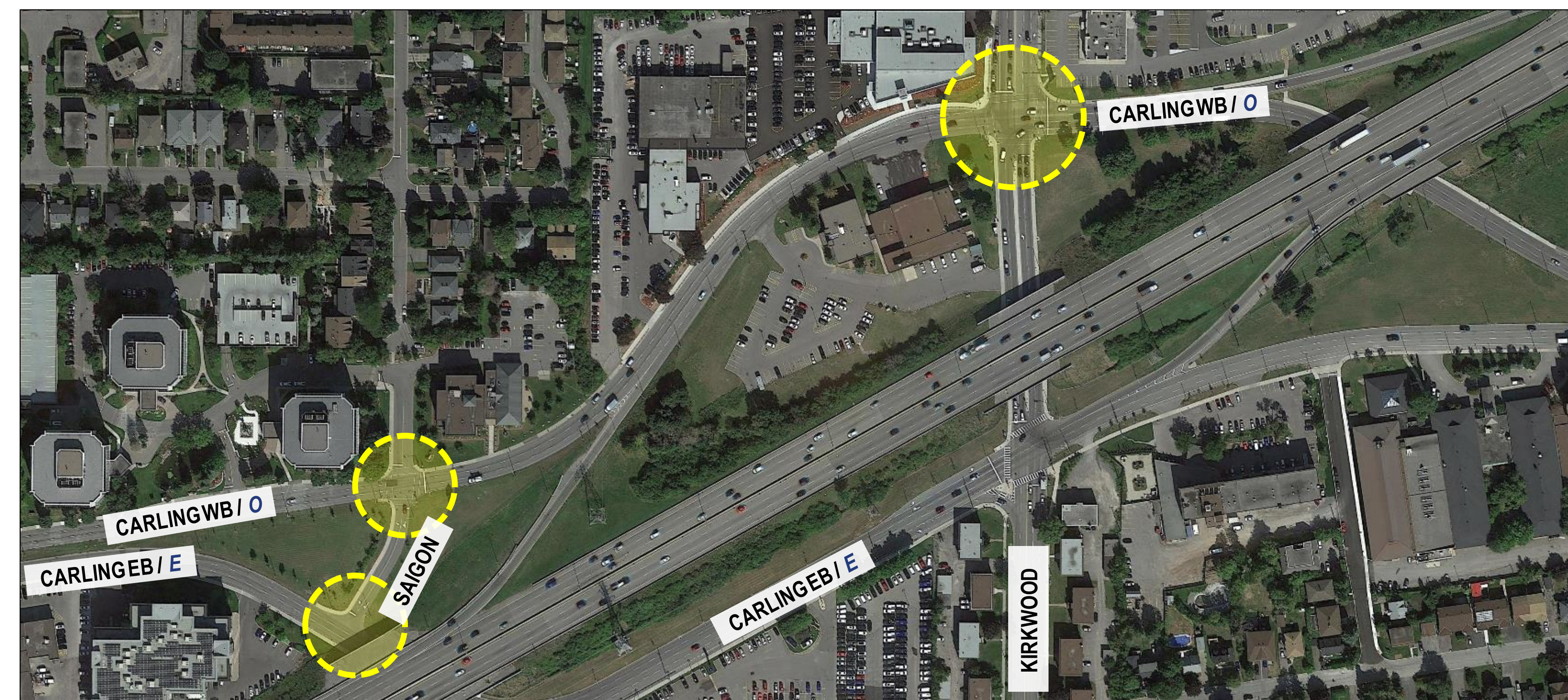
- Redirect E-E on-ramp traffic to W-E on-ramp via the Carling/Kirkwood intersection
- Eliminate the weave to improve safety and reduce congestion at the intersection
- Provide capacity for the redirected traffic from the closed E-E on-ramp to turn left on Kirkwood southbound, to access the W-E on-ramp from Carling eastbound



- Rediriger la circulation de la bretelle d'accès E-E vers la bretelle d'accès O-E par l'intersection Carling/Kirkwood.
- Éliminer l'entrecroisement pour améliorer la sécurité et réduire la congestion à l'intersection.
- Fournir une capacité pour que les véhicules redirigés après la fermeture de la bretelle puissent tourner à gauche sur Kirkwood en direction sud, pour arriver à la bretelle d'accès O-E à partir de Carling en direction est.

PROPOSED MITIGATION / MESURES D'ATTÉNUATION PROPOSÉES

- To mitigate for the additional traffic from the closed E-E on-ramp using the Carling / Kirkwood intersection to access the W-E on-ramp, improvements are proposed at the Carling westbound / Kirkwood intersection
- To accommodate the redirected E-W off-ramp traffic, improvements are proposed at the Carling / Saigon intersection
- The proposed intersection improvements were developed in coordination with the City of Ottawa and meet the City's long term objectives for the Carling Avenue Corridor, including improved pedestrian and cycling facilities and transit priority measures

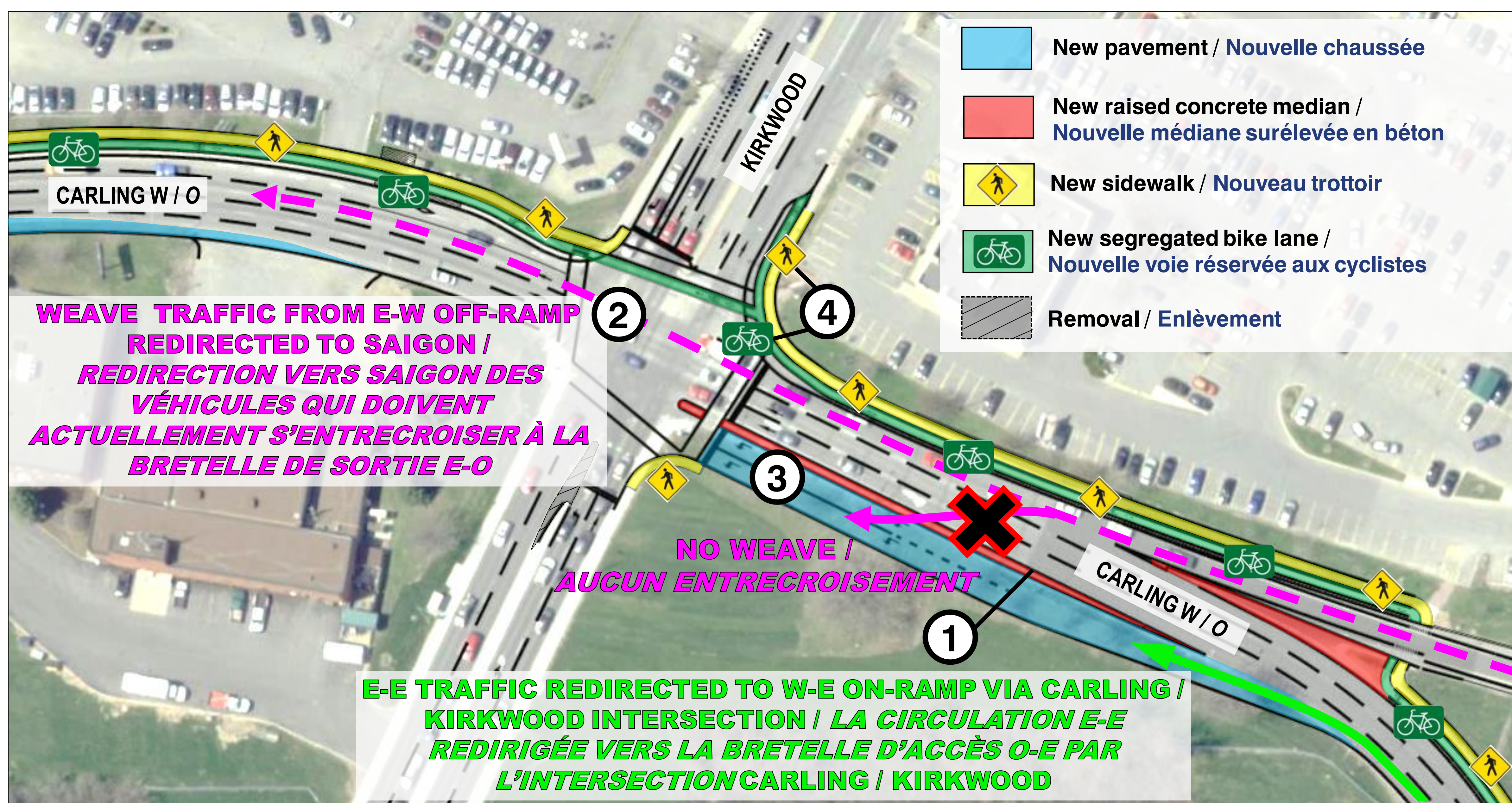


- Pour atténuer l'effet de la circulation accrue occasionnée par la fermeture de la bretelle E-E et qui passera par l'intersection Carling / Kirkwood pour prendre la bretelle d'accès O-E, on propose des améliorations à l'intersection de Carling en direction ouest et Kirkwood
- Pour accueillir la circulation redirigée sur la bretelle de sortie E-O, on propose des améliorations à l'intersection Carling / Saigon.
- Ces améliorations ont été conçues en coordination avec la Ville d'Ottawa et s'inscrivent dans les objectifs à long terme de la Ville pour le corridor de l'avenue Carling, y compris des installations améliorées pour piétons et cyclistes et des mesures prioritaires pour le transport en commun.

F **What we heard:** “Drivers will not continue to travel west on Carling Avenue Westbound and use the ‘Kirkwood loop’ to access the Carling W-E on-ramp”

F **Ce que nous avons entendu :** « Les conducteurs ne continueront pas à se déplacer vers l'ouest sur l'avenue Carling en direction ouest et utiliseront la « boucle Kirkwood » pour accéder à la bretelle d'accès O-E de Carling. »

What We Did: Proposed Improvements at Carling / Kirkwood Intersection in coordination with the City of Ottawa
Ce que nous avons fait : Améliorations proposées à l'intersection Carling / Kirkwood en coordination avec la Ville d'Ottawa



PROPOSED IMPROVEMENTS

→ **Eliminate the weave for E-W off-ramp traffic:**

- ① A raised concrete median will be constructed between the Carling westbound through lanes and the left turn lanes
- ② Off-ramp traffic previously weaving to turn left onto Kirkwood southbound will be redirected straight through the intersection to Saigon Court

→ **Provide sufficient storage space:**

- ③ 2 dedicated left turn lanes will be provided to accommodate the separated left-turning traffic, including re-directed traffic from the closed E-E on-ramp

→ **Provide new pedestrian and cycling facilities on Carling WB:**

- ④ New sidewalks and segregated bike lanes are proposed, in coordination with the City of Ottawa to meet long-term objectives for the Carling Avenue corridor

AMÉLIORATIONS PROPOSÉES

→ **Éliminer l'entrecroisement pour les véhicules de la bretelle de sortie E-O :**

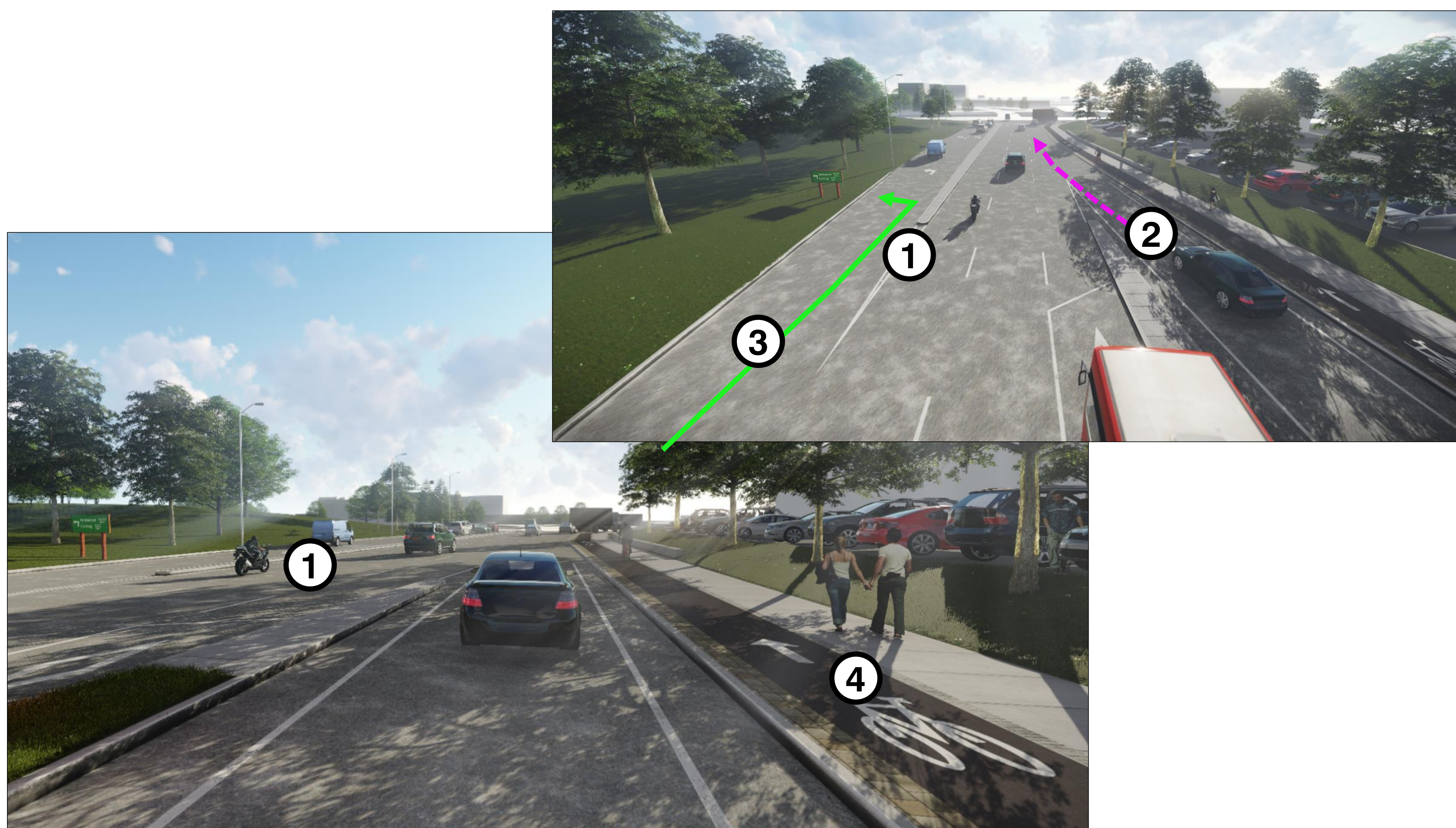
- ① Une médiane surélevée en béton sera construite entre les voies directes de Carling en direction ouest et les voies de virage à gauche.
- ② Les véhicules de la bretelle de sortie qui doivent actuellement s'entrecroiser pour tourner à gauche sur Kirkwood en direction sud seront redirigés directement à travers l'intersection vers Saigon Court.

→ **Fournir un espace d'accueil suffisant :**

- ③ Des voies réservées au virage à gauche seront aménagées pour accueillir séparément les véhicules qui tournent à gauche, y compris la circulation redirigée à cause de la fermeture de la bretelle d'accès E-E

→ **Prévoir de nouvelles installations pour piétons et cyclistes sur Carling en direction ouest :**

- ④ De nouveaux trottoirs et des voies réservées aux cyclistes sont proposées, en coordination avec la Ville d'Ottawa, pour atteindre les objectifs à long terme concernant le corridor de l'avenue Carling.

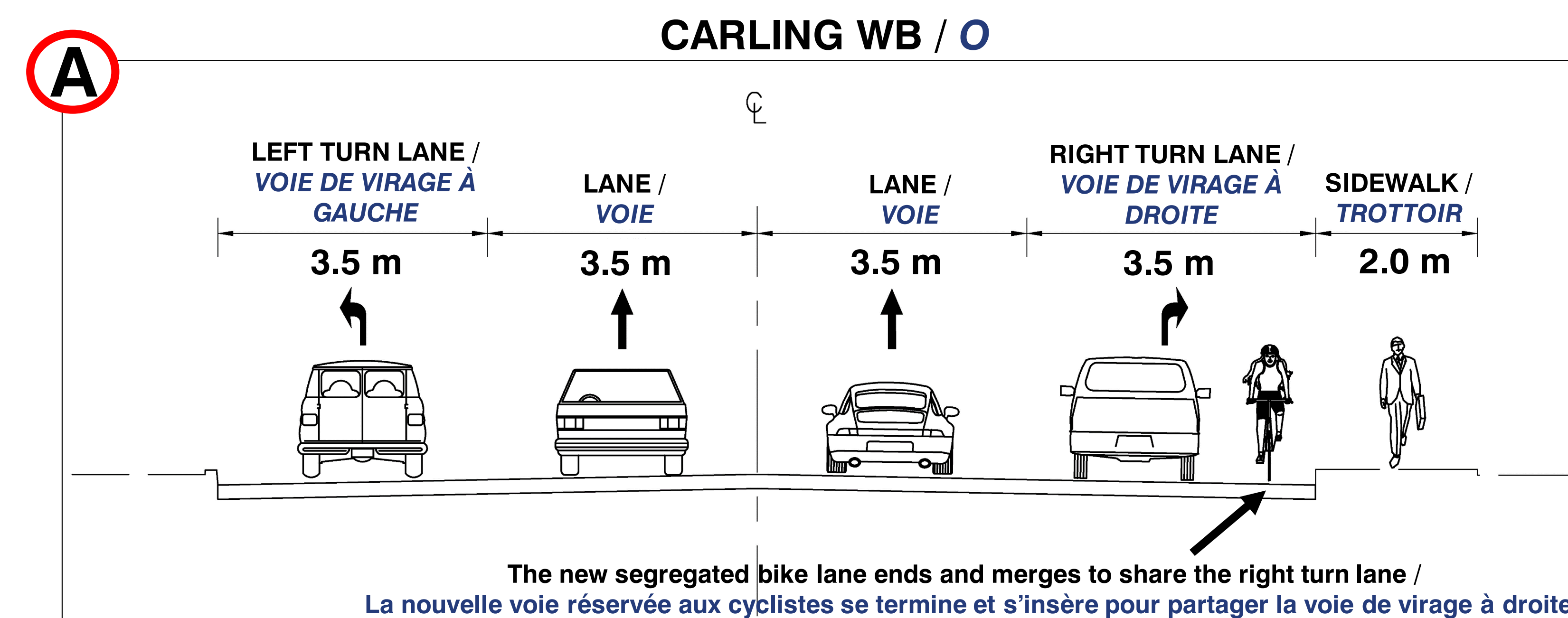
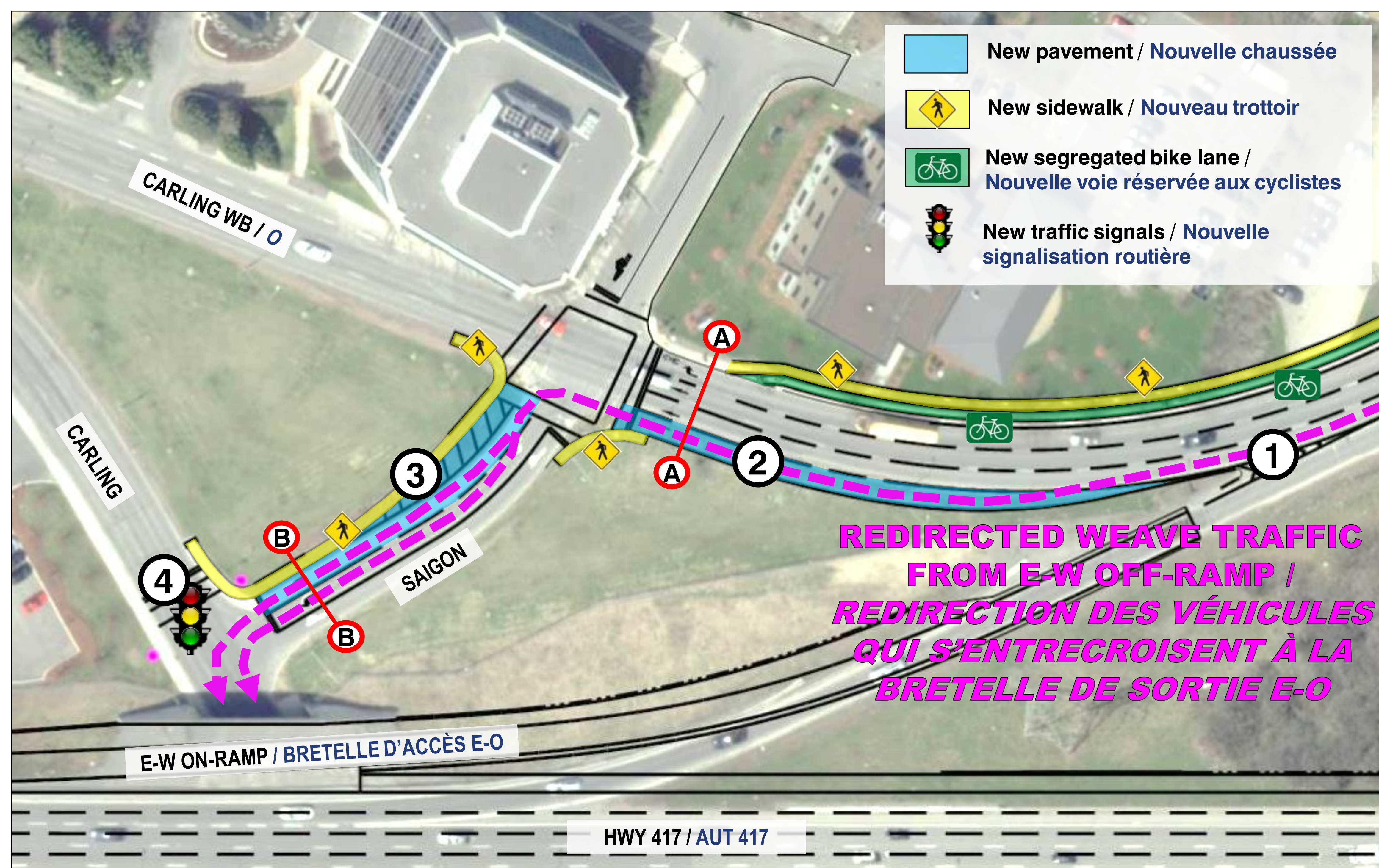


View from E-W off-ramp looking west down Carling westbound /
 Vue à partir de la bretelle de sortie E-O vers l'ouest en plongée sur Carling en direction ouest

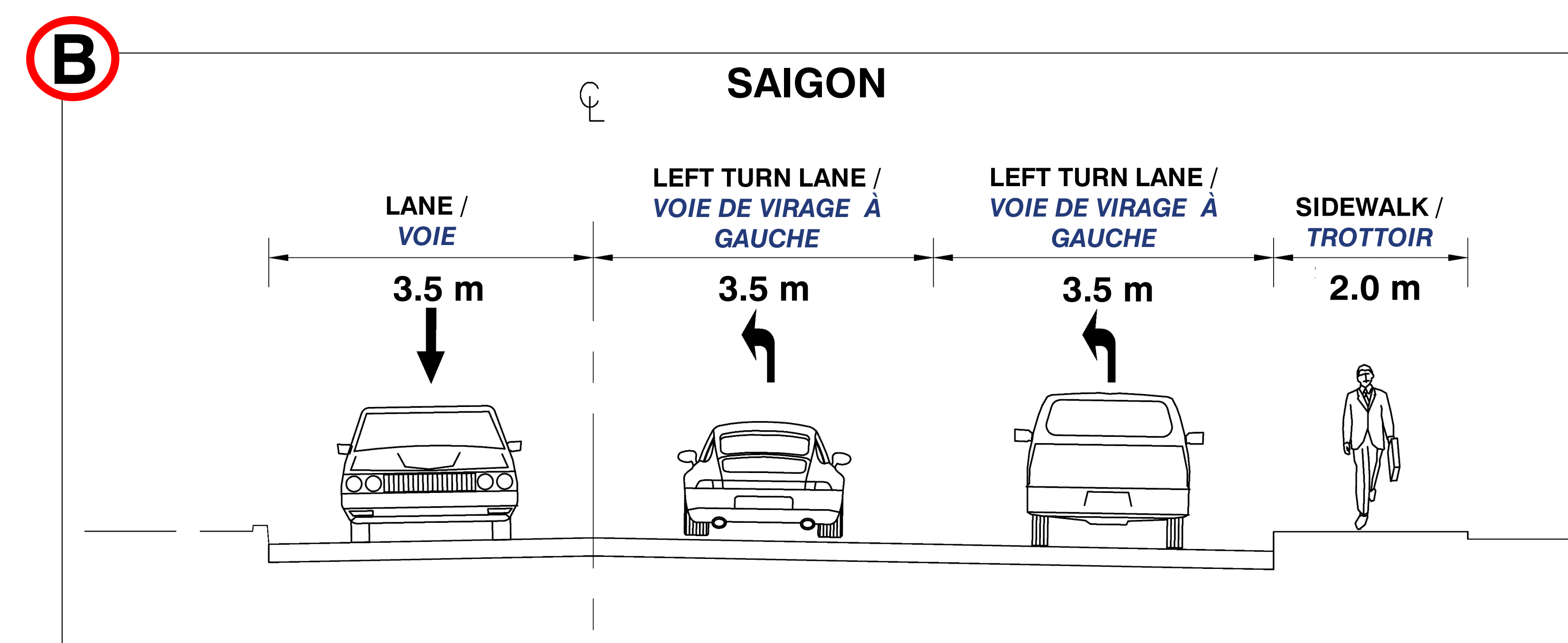
F **What we heard:** "Drivers will not continue to travel west on Carling Avenue Westbound and use the 'Kirkwood loop' to access the Carling W-E on-ramp"

F **Ce que nous avons entendu :** « Les conducteurs ne continueront pas à se déplacer vers l'ouest sur l'avenue Carling en direction ouest et utiliseront la « boucle Kirkwood » pour accéder à la bretelle d'accès O-E de Carling. »

What We Did: Proposed Improvements at Carling / Saigon Intersections in coordination with the City of Ottawa
Ce que nous avons fait : Proposé des améliorations aux intersections Carling / Saigon en coordination avec la Ville d'Ottawa



Looking south on Carling / Vue vers le sud sur Carling



Looking south on Saigon / Vue vers le sud sur Saigon

PROPOSED IMPROVEMENTS

→ **Provide storage on Carling westbound:**

- ① Off-ramp traffic previously weaving to turn left onto Kirkwood southbound will be redirected straight through the intersection to Saigon Court
- ② A left turn lane will be added on Carling westbound to add storage for E-W off-ramp traffic turning left on Saigon to access Carling eastbound / Kirkwood

→ **Provide additional capacity on Saigon:**

- ③ Saigon Court will be widened by 1 lane to provide additional capacity to avoid queuing of left turning vehicles on Carling westbound

→ **Improve traffic flow through Carling / Saigon intersections:**

- ④ New traffic signals will be added at the Carling eastbound / Saigon intersection to protect the left-turn movement to Carling eastbound

PROPOSED IMPROVEMENTS

→ **Prévoir une capacité d'accueil sur Carling en direction ouest :**

- ① Les véhicules de la bretelle de sortie qui s'entrecroisent actuellement pour tourner à gauche sur Kirkwood en direction sud seront redirigés directement à travers l'intersection vers Saigon Court.
- ② Une voie de virage à gauche sera ajoutée sur Carling en direction ouest pour accroître la capacité d'accueil des véhicules de la bretelle de sortie E-O qui tournent à gauche pour accéder à Carling en direction est / Kirkwood.

→ **Accroître la capacité d'accueil sur Saigon :**

- ③ Saigon Court sera élargie d'une voie pour éviter les files d'attente des véhicules tournant à gauche sur Carling en direction ouest.

→ **Améliorer la circulation à travers les intersections Carling / Saigon :**

- ④ Une nouvelle signalisation routière sera ajoutée à l'intersection Carling en direction est / Saigon pour protéger le mouvement de virage à gauche sur Carling en direction est

F **What we heard:** “Drivers will not continue to travel west on Carling Avenue Westbound and use the ‘Kirkwood loop’ to access the Carling W-E on-ramp”

How We Developed the Proposed Intersection Improvements

As a direct result of the public consultation at the first PIC, the MTO coordinated with the City of Ottawa to develop proposed improvements at the Carling / Kirkwood and Carling / Saigon intersections to address concerns related to redirected traffic from the proposed E-E on-ramp closure. The intersections are under the jurisdiction of the City.

The City identified that there is an existing safety issue with traffic from the E-W off-ramp weaving across the through lanes on Carling westbound to turn left on to Kirkwood southbound, which has been of concern for some time. However, opportunities for improvements to the intersection have not been readily available.

The safety issue related to the weaving E-W off-ramp traffic identified the need for the following:

- Physical separation of the left-turning E-W off-ramp traffic and the through traffic on Carling westbound.
- Maintaining the ability of local traffic on Carling westbound to: travel through the Carling / Kirkwood intersection; to turn left onto Kirkwood southbound; and to turn right onto Kirkwood northbound.

Therefore, a physical median concrete barrier on Carling westbound was required to prevent E-W off-ramp traffic from weaving across the through lanes to turn left on to Kirkwood southbound.

The implementation of a physical median concrete barrier resulted in the need to provide alternative access to Kirkwood southbound and Carling eastbound for the previously left-turning E-W off-ramp traffic.

To accommodate the volume of redirected E-W off-ramp traffic, improvements are required at the Carling / Saigon intersection.

The design for the proposed intersection improvements was developed in full coordination with the City of Ottawa.

The additional of new pedestrian and cycling facilities were added at the request of the City of Ottawa, to meet long-term objectives for the Carling Avenue corridor.

F **Ce que nous avons entendu :** « Les conducteurs ne continueront pas à se déplacer vers l'ouest sur l'avenue Carling en direction ouest et utiliseront la « boucle Kirkwood » pour accéder à la bretelle d'accès O-E de Carling. »

Comment nous avons développé les améliorations proposées aux intersections

En conséquence directe de la consultation publique effectuée lors de la première SIP, le MTO a coordonné ses activités avec la Ville d'Ottawa pour concevoir des améliorations proposées aux intersections Carling / Kirkwood et Carling / Saigon, afin de régler les préoccupations concernant la circulation redirigée à la suite de la fermeture proposée de la bretelle d'accès E-E. Les intersections sont sous la juridiction de la Ville.

La Ville a décelé un problème de sécurité : les véhicules provenant de la bretelle de sortie E-O s'entrecroisent dans les voies directes sur Carling en direction ouest, pour tourner à gauche sur Kirkwood en direction sud. Cette situation préoccupante dure depuis un certain temps, mais on n'a pas encore eu l'occasion d'améliorer l'intersection.

On a établi que la situation exigeait les mesures suivantes :

- aménager une séparation physique entre les véhicules désirant tourner à gauche et la circulation directe sur Carling en direction ouest;
- maintenir la capacité de la circulation locale sur Carling en direction ouest de traverser l'intersection Carling / Kirkwood, de tourner à gauche sur Kirkwood en direction sud, et de tourner à droite sur Kirkwood en direction nord.

Par conséquent, une médiane physique en béton sur Carling en direction ouest était requise pour empêcher les véhicules de la bretelle de sortie E-O de devoir traverser les voies directes afin de tourner à gauche sur Kirkwood en direction sud.

La construction de cette médiane en béton a entraîné la nécessité de prévoir un autre accès à Kirkwood en direction sud et à Carling en direction est pour les véhicules en question.

Pour accueillir le volume des véhicules redirigés, provenant de la bretelle de sortie E-O, il faut apporter des améliorations à l'intersection Carling / Saigon.

Les améliorations ont été conçues en étroite collaboration avec la Ville d'Ottawa.

Les nouvelles installations pour piétons et cyclistes ont été ajoutées à la demande de la Ville d'Ottawa, pour atteindre les objectifs à long terme concernant le corridor de l'avenue Carling.

G What we heard: “Redirected traffic will cut through my neighbourhood”

G Ce que nous avons entendu : « La circulation réorientée traversera mon quartier. »

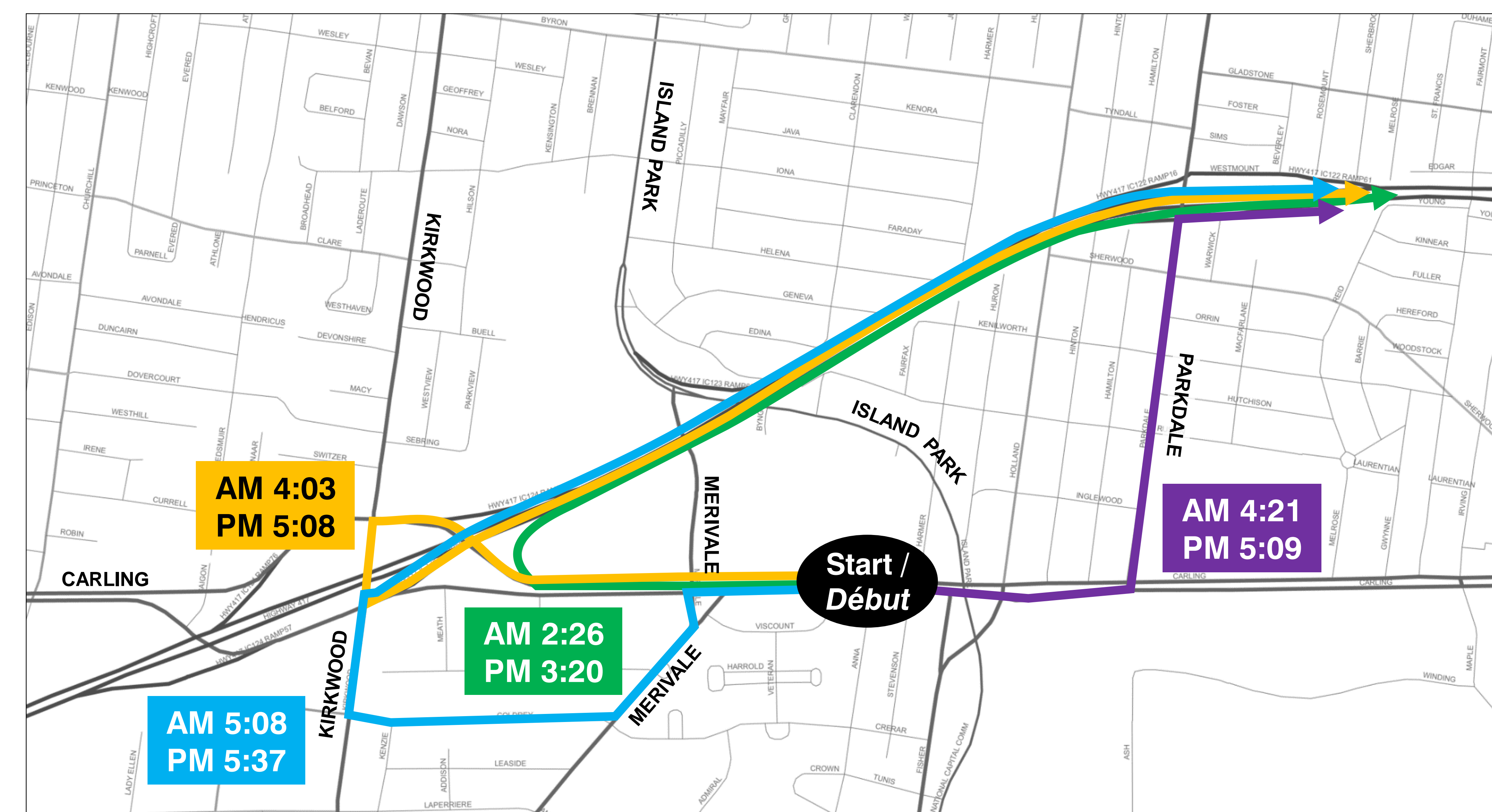
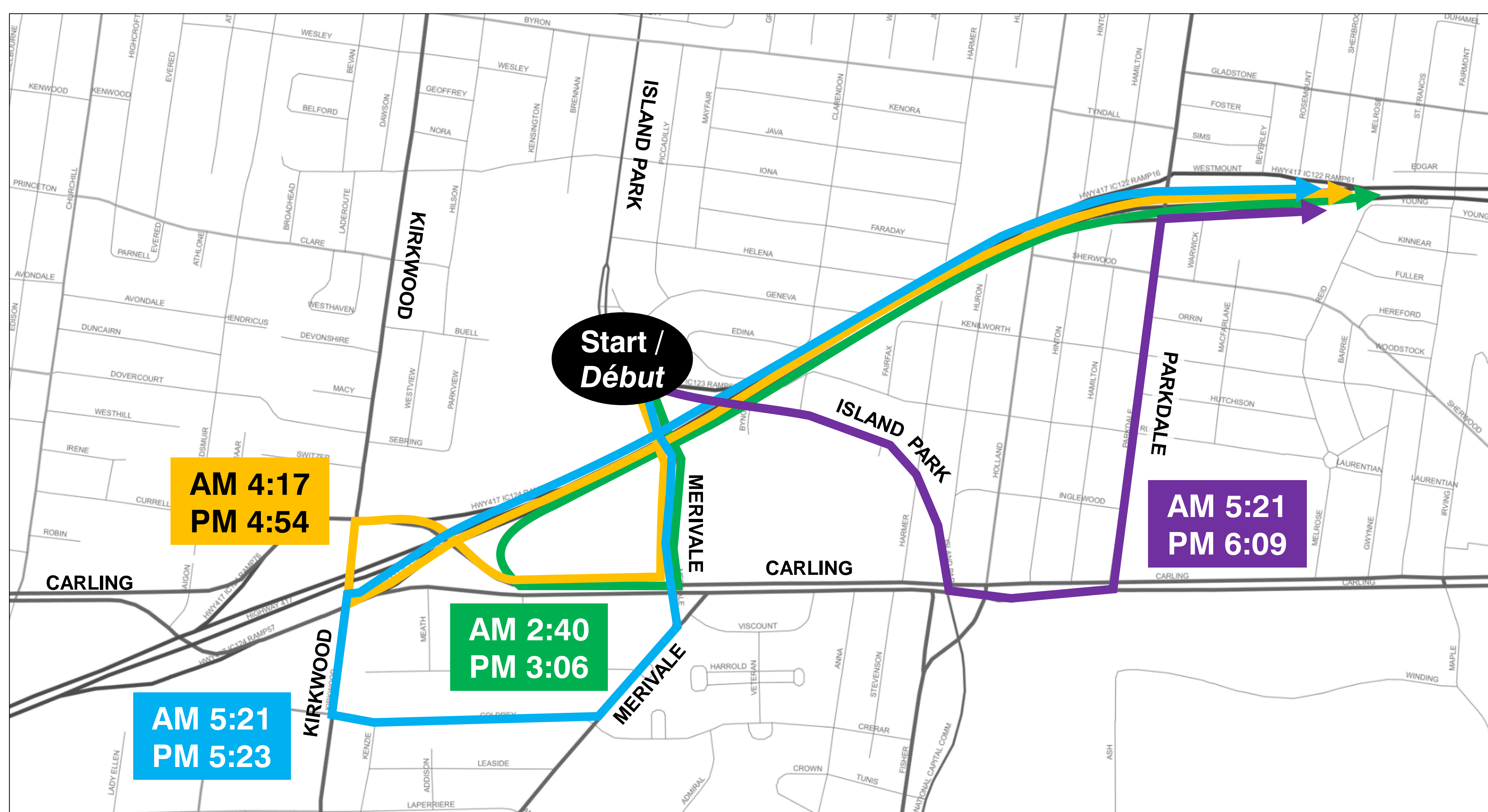
Travel Survey Results* / Résultat du sondage sur les déplacements*

* Detour route travel times are adjusted to account for the impacts of the proposed Carling Avenue E-E on-ramp closure and implementation of the proposed intersection modifications at the Carling / Kirkwood Intersection

* La durée des déplacements par les détours est ajustée pour tenir compte des répercussions de la fermeture proposée de la bretelle d'accès E-E de Carling, et de l'application des modifications proposées à l'intersection Carling / Kirkwood.

ORIGINS FROM THE NORTH / PROVENANCE DU NORD

ORIGINS FROM THE EAST / PROVENANCE DE L'EST



From the North / Du nord mm:ss	AM		PM	
	Total Travel Time / Durée de déplacement totale	Increase in Travel Time / Augmentation de la durée de déplacement	Total Travel Time / Durée de déplacement totale	Increase in Travel Time / Augmentation de la durée de déplacement
Existing (Carling E-E on-ramp) Actuelle (bretelle d'accès E-E de Carling)	2:40	-	3:06	-
Via Carling/Kirkwood Intersection Par l'intersection Carling/Kirkwood	4:17	+1:37	4:54	+1:48
Via Kirkwood Northbound Par Kirkwood en direction nord	5:21	+2:41	5:23	+2:17
Via Parkdale Interchange Par l'échangeur Parkdale	5:21	+2:41	6:09	+3:03

From the East / De l'est mm:ss	AM		PM	
	Total Travel Time / Durée de déplacement totale	Increase in Travel Time / Augmentation de la durée de déplacement	Total Travel Time / Durée de déplacement totale	Increase in Travel Time / Augmentation de la durée de déplacement
Existing (Carling E-E on-ramp) Actuelle (bretelle d'accès E-E de Carling)	2:26	-	3:20	-
Via Carling/Kirkwood Intersection Par l'intersection Carling/Kirkwood	4:03	+1:37	5:08	+1:48
Via Kirkwood Northbound Par Kirkwood en direction nord	5:08	+2:42	5:37	+2:17
Via Parkdale Interchange Par l'échangeur Parkdale	4:21	+1:55	5:09	+1:49

KEY FINDINGS

- Shortest alternative route for traffic from the north is the Carling / Kirkwood Intersection (“the loop”)
- Routes to Kirkwood Avenue NB and Parkdale Avenue interchange represent longer trips

PRINCIPALES CONSTATATIONS

- Le plus court trajet de rechange pour les véhicules provenant du nord est l'intersection Carling / Kirkwood (« la boucle »)
- Les trajets vers l'avenue Kirkwood en direction nord et l'échangeur de l'avenue Parkdale prennent plus de temps.

KEY FINDINGS

- Shortest alternative route for traffic from the east is the Carling/Kirkwood Intersection (“the loop”)
- Routes to Kirkwood Avenue northbound represent longer trips

PRINCIPALES CONSTATATIONS

- Le plus court trajet de rechange pour les véhicules provenant de l'est est l'intersection Carling/Kirkwood (« la boucle »)
- Les trajets vers l'avenue Kirkwood en direction nord prennent plus de temps

G What we heard: "Redirected traffic will cut through my neighbourhood"

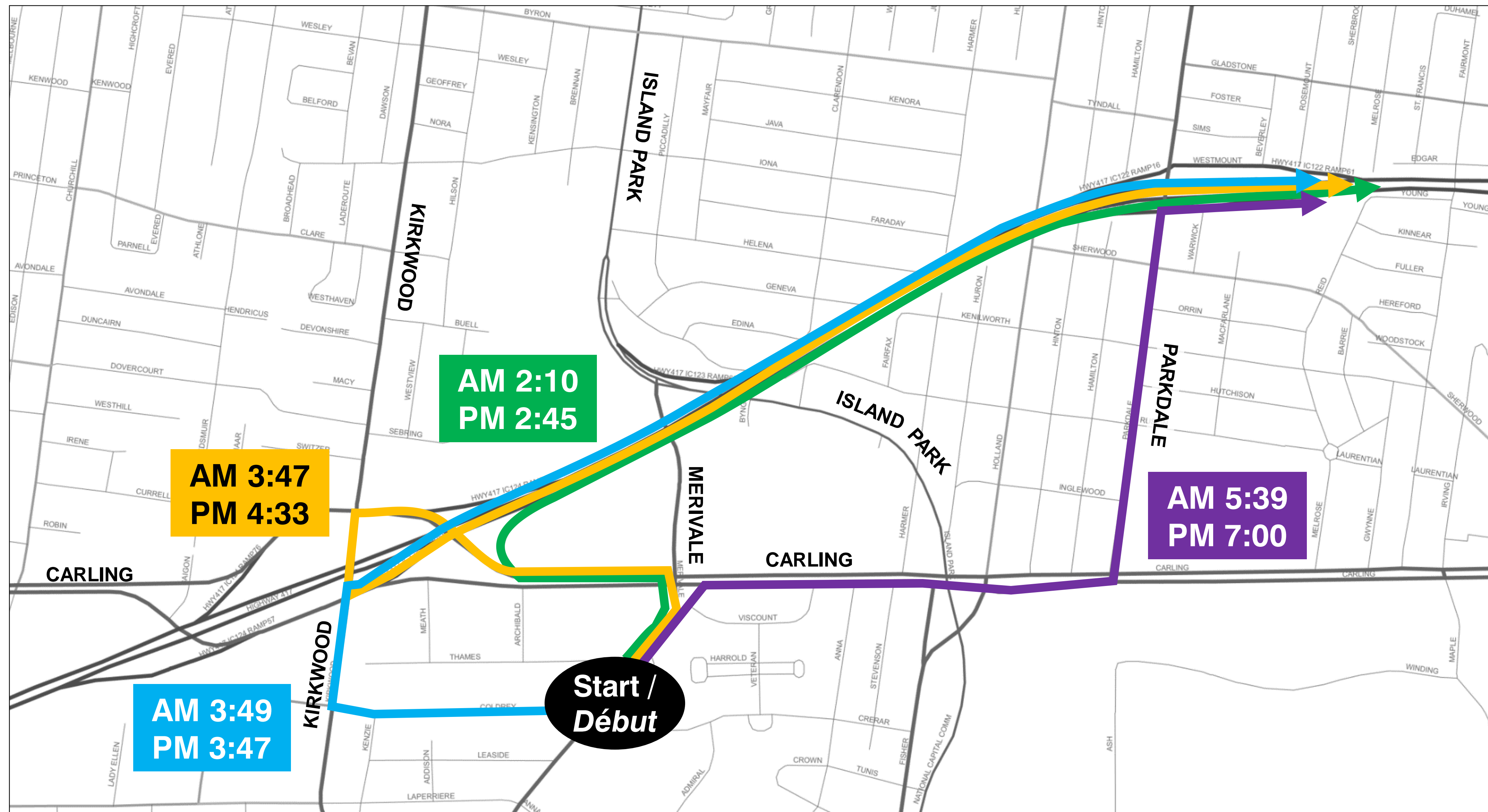
G Ce que nous avons entendu : « La circulation réorientée traversera mon quartier. »

Travel Survey Results* / Résultat du sondage sur les déplacements*

* Detour route travel times are adjusted to account for the impacts of the proposed Carling Avenue E-E on-ramp closure and implementation of the proposed intersection modifications at the Carling / Kirkwood Intersection

* La durée des déplacements par les détours est ajustée pour tenir compte des répercussions de la fermeture proposée de la bretelle d'accès E-E de Carling, et de l'application des modifications proposées à l'intersection Carling / Kirkwood.

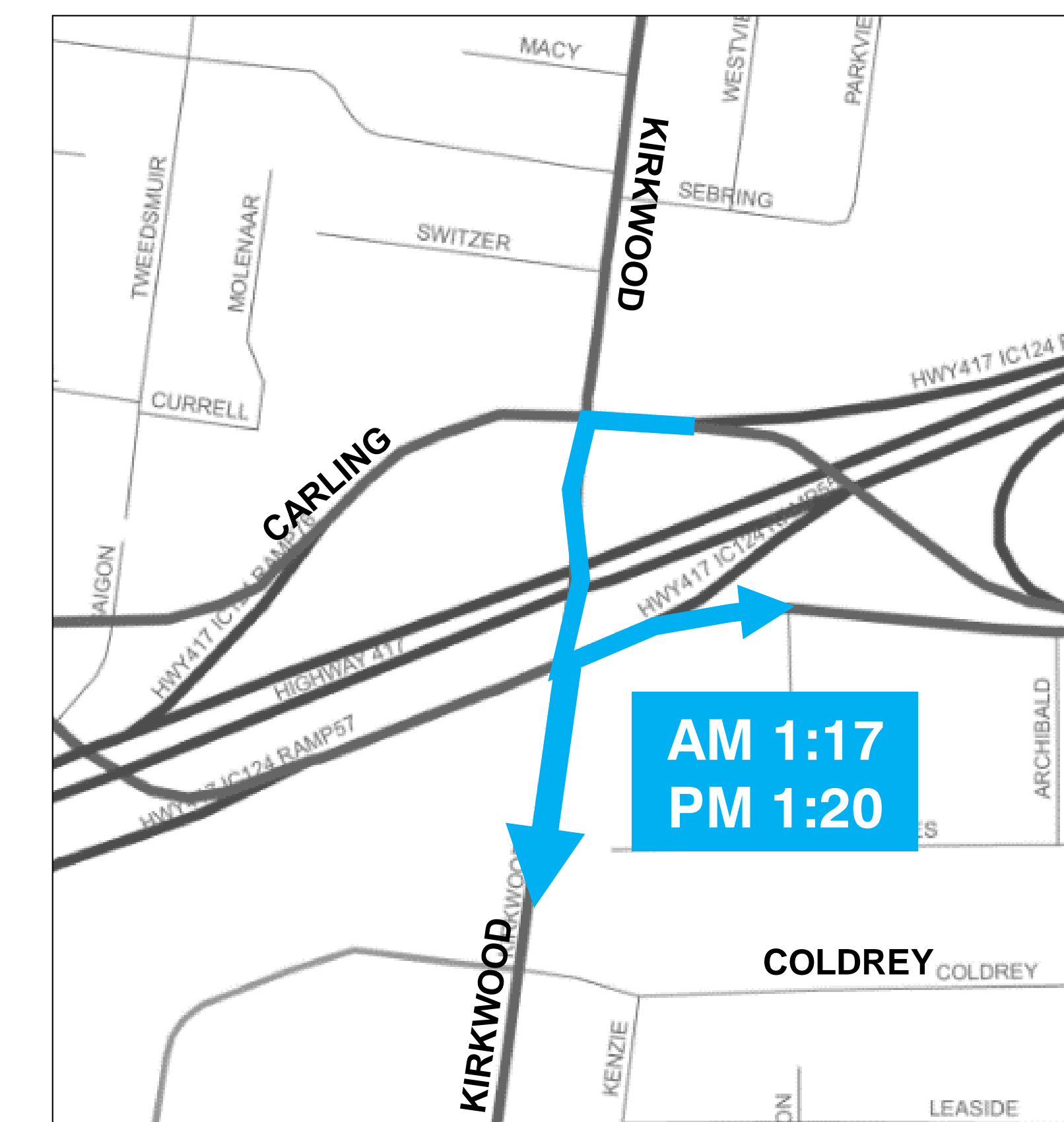
ORIGINS FROM THE SOUTH / PROVENANCE DU SUD



From the South / Du sud mm:ss	AM		PM	
	Total Travel Time / Durée de déplacement totale	Increase in Travel Time / Augmentation de la durée de déplacement	Total Travel Time / Durée de déplacement totale	Increase in Travel Time / Augmentation de la durée de déplacement
Existing (Carling E-E on-ramp) Actuelle (bretelle d'accès E-E de Carling)	2:10	-	2:45	-
Via Carling/Kirkwood Intersection Par l'intersection Carling/Kirkwood	3:47	+1:37	4:33	+1:48
Via Kirkwood Northbound Par Kirkwood en direction nord	3:49	+1:39	3:47	+1:02
Via Parkdale Interchange Par l'échangeur Parkdale	5:39	+3:29	7:00	+4:15

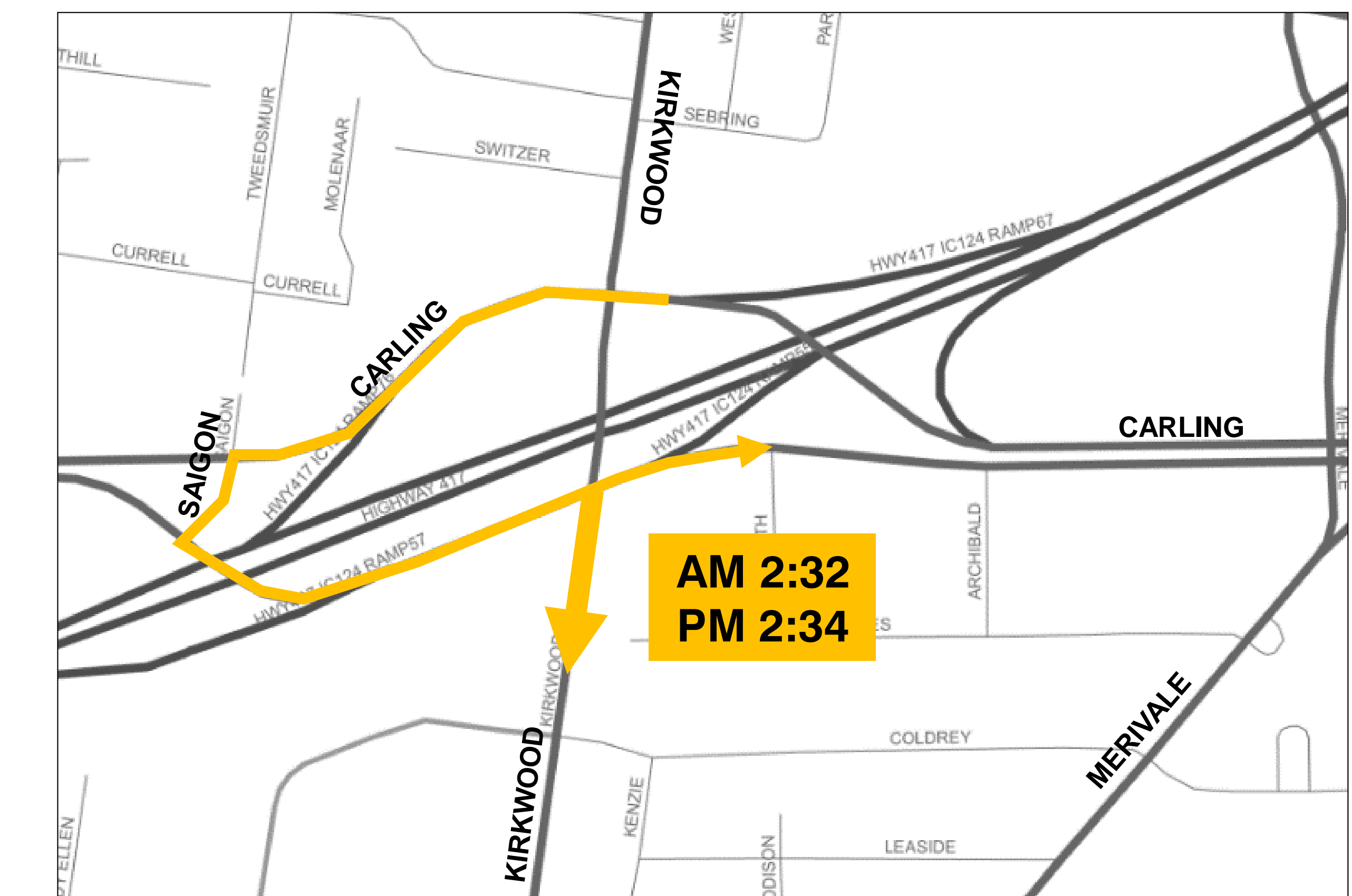
INCREASE IN TRAVEL TIME FOR CARLING E-W OFF-RAMP TRAFFIC DESTINED FOR KIRKWOOD SOUTH (I.E. "THE WEAVE" TRAFFIC) / DURÉE DE DÉPLACEMENT ACCRUE POUR LES VÉHICULES DE LA BRETELLE DE SORTIE E-O ALLANT VERS KIRKWOOD SUD (C.-À-D. LA CIRCULATION « D'ENTRECROISEMENT »)

EXISTING / ACTUELLE



Existing / Actuelle
Average Travel Time / Durée moyenne de déplacement
AM 1:17
PM 1:20

VIA SAIGON / PAR SAIGON



Existing / Actuelle	With Improvements / Avec améliorations
Average Travel Time / Durée moyenne de déplacement	Average Travel Time / Durée moyenne de déplacement
AM 2:26	AM 2:32
PM 2:09	PM 2:34
Increase in Travel Time / Augmentation de la durée de déplacement	AM +1:15 PM +1:14

KEY FINDINGS

- Shortest alternative route in the AM is the Carling / Kirkwood Intersection ("the loop"); in the PM it is a diversion to Kirkwood Avenue northbound.
- For traffic potentially diverting to Kirkwood northbound to access the W-E on-ramp, travel times were assessed via Coldrey Avenue. However, large portion of local traffic will divert to Kirkwood northbound prior to reaching Coldrey. Not all traffic from the south will choose to use Coldrey.
- A diversion route to the Parkdale Avenue interchange represents significantly more travel time.

PRINCIPALES CONSTATATIONS

- Le plus court trajet de rechange pour l'avant-midi est l'intersection Carling / Kirkwood (« la boucle »); l'après-midi, c'est un détour vers l'avenue Kirkwood en direction nord.
- Pour les véhicules potentiellement détournés vers Kirkwood en direction nord afin d'arriver à la bretelle d'accès O-E, la durée des déplacements a été évaluée en supposant un passage par l'avenue Coldrey. Toutefois, une bonne partie de la circulation locale sera déviée vers Kirkwood en direction nord avant d'atteindre Coldrey. Les véhicules provenant du sud ne choisiront pas tous Coldrey.
- Un détour vers l'échangeur de l'avenue Parkdale prendrait beaucoup plus de temps et ne serait pas aussi souhaitable.

KEY FINDINGS

- Diversion of turns from the westbound off-ramp to Saigon Court will add approximately 1m 15s of travel time from existing conditions.
- New traffic signals at Carling eastbound / Saigon will account for much of this delay, but will make turns from Saigon to Carling eastbound easier and safer.

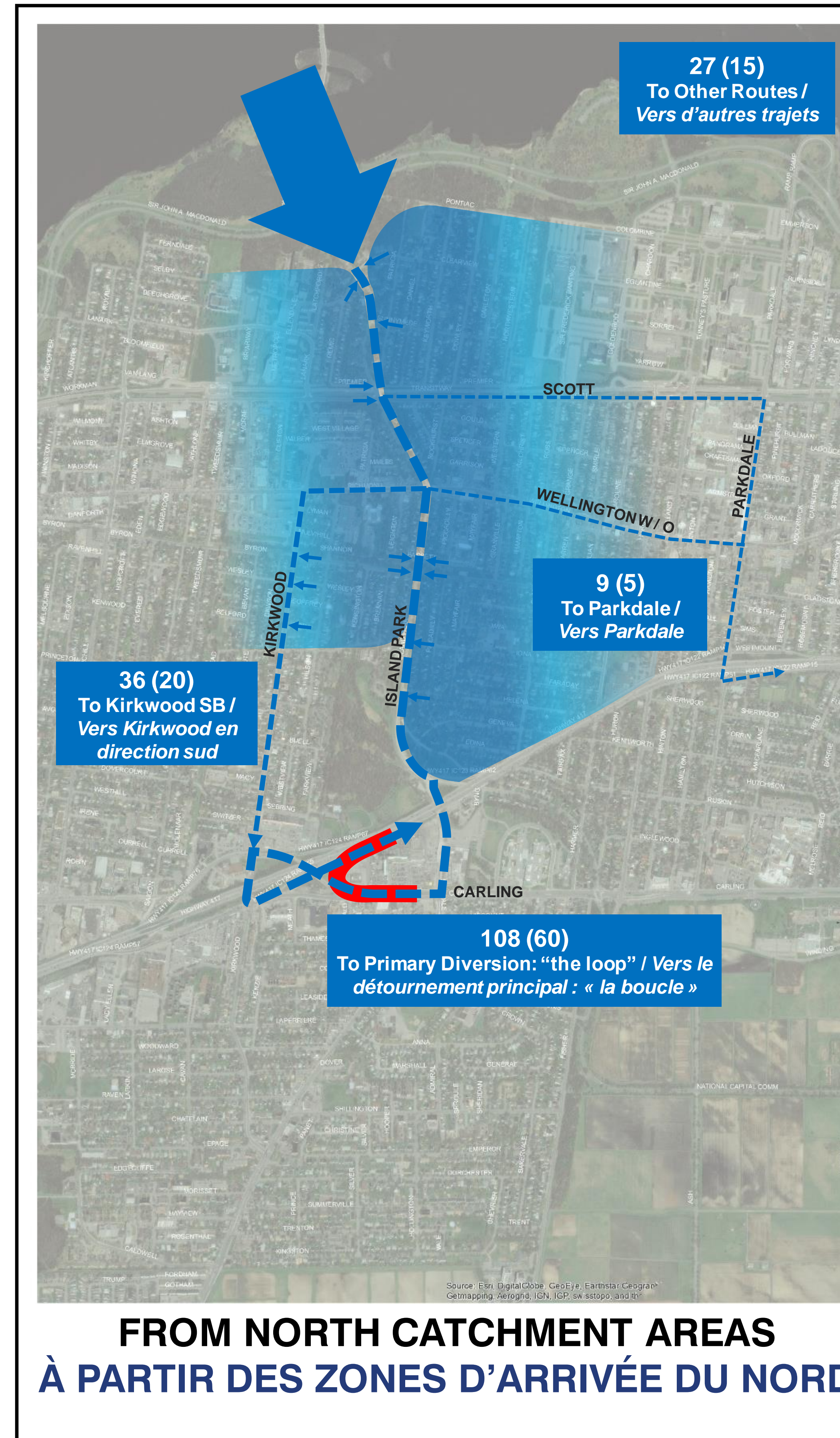
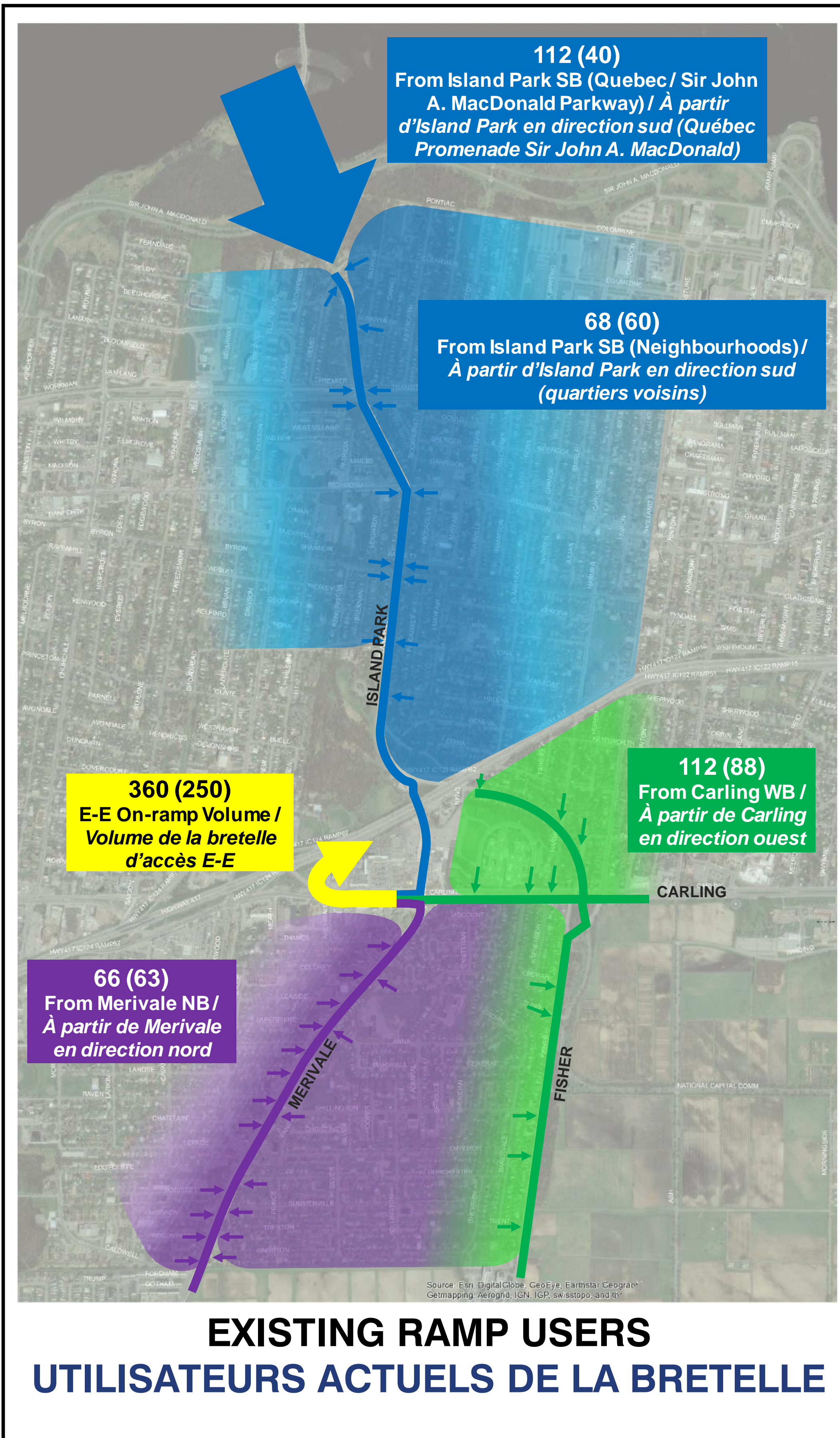
PRINCIPALES CONSTATATIONS

- La détournement des virages à partir de la bretelle de sortie en direction ouest vers Saigon Court ajoutera environ une minute 15 secondes au déplacement.
- La nouvelle signalisation routière à Carling en direction est / Saigon sera pour beaucoup dans ce retard, mais facilitera et rendra plus sécuritaire les virages à partir de Saigon vers Carling en direction est.

G What we heard: "Redirected traffic will cut through my neighbourhood"

G Ce que nous avons entendu : « La circulation réorientée traversera mon quartier. »

Anticipated Traffic Redistribution with Proposed Improvements in Place Redistribution prévue de la circulation avec les améliorations proposées



With E-E On-ramp Open
Avec la bretelle d'accès E-E ouverte

Redistribution with E-E On-ramp Closed (based on observed trip patterns and travel times)
Redistribution avec la bretelle d'accès E-E fermée (basée sur les modes de déplacement observés et la durée des déplacements)

**Traffic Volumes: AM (PM) vehicles per hour /
Volumes de circulation : véhicules par heure, avant-
midi (après-midi)**

- North Catchment Areas (Primary/Secondary)
Zones d'arrivée du nord (primaires, secondaires)
- South Catchment Areas (Primary/Secondary)
Zones d'arrivée du sud (primaires, secondaires)
- East Catchment Areas (Primary/Secondary)
Zones d'arrivée de l'est (primaires, secondaires)

Trip redistribution is based on a review of the following:

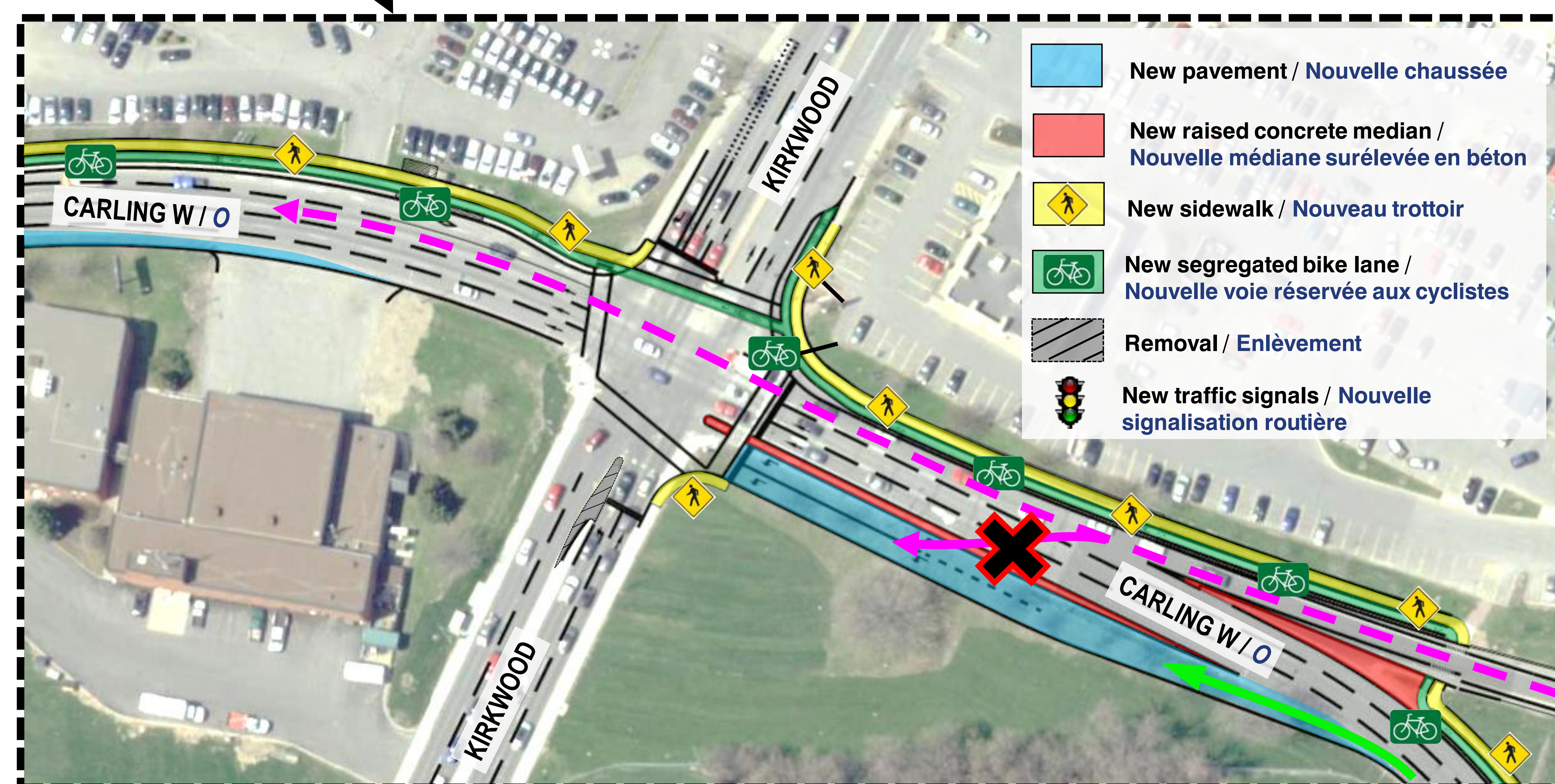
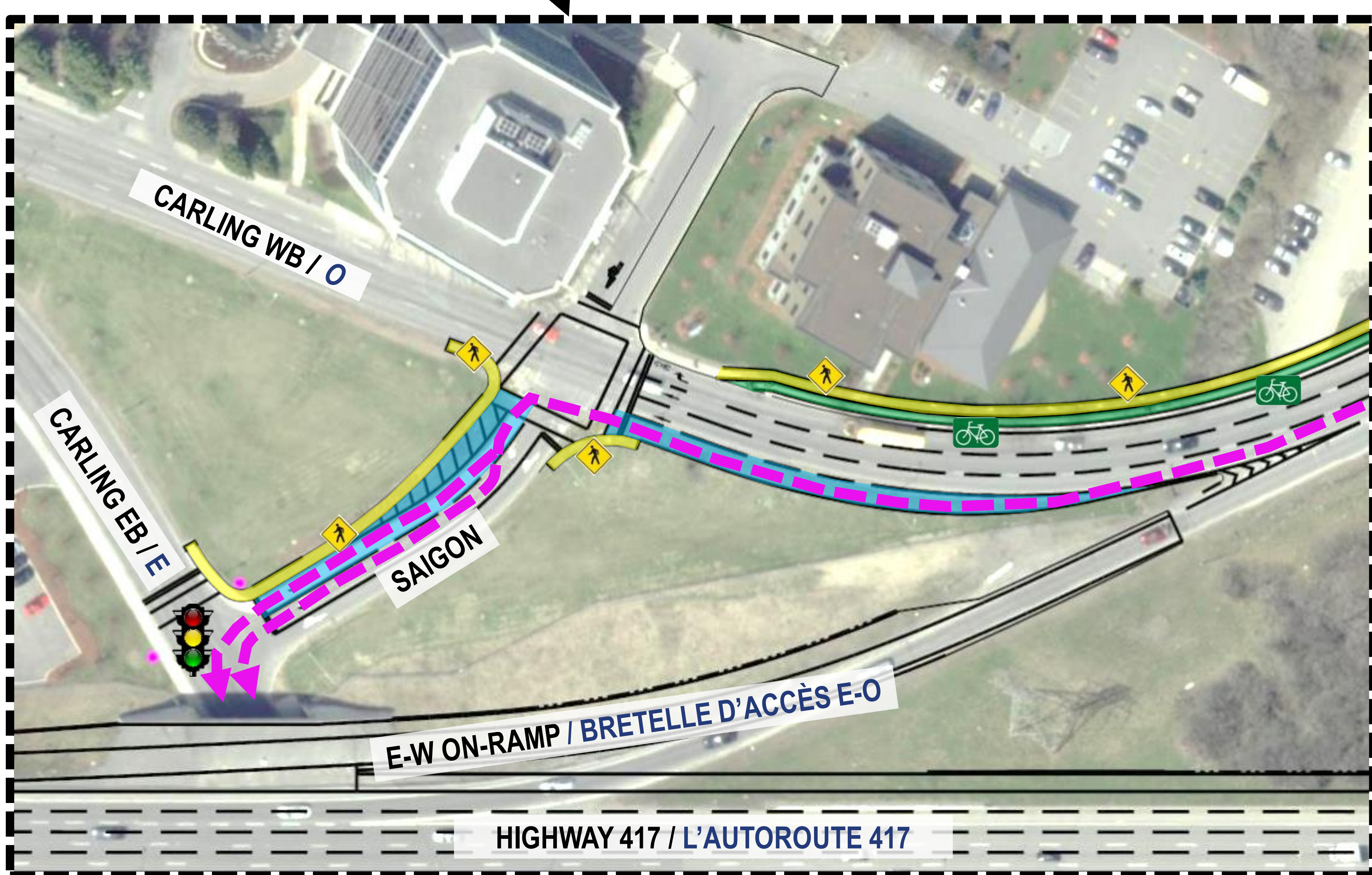
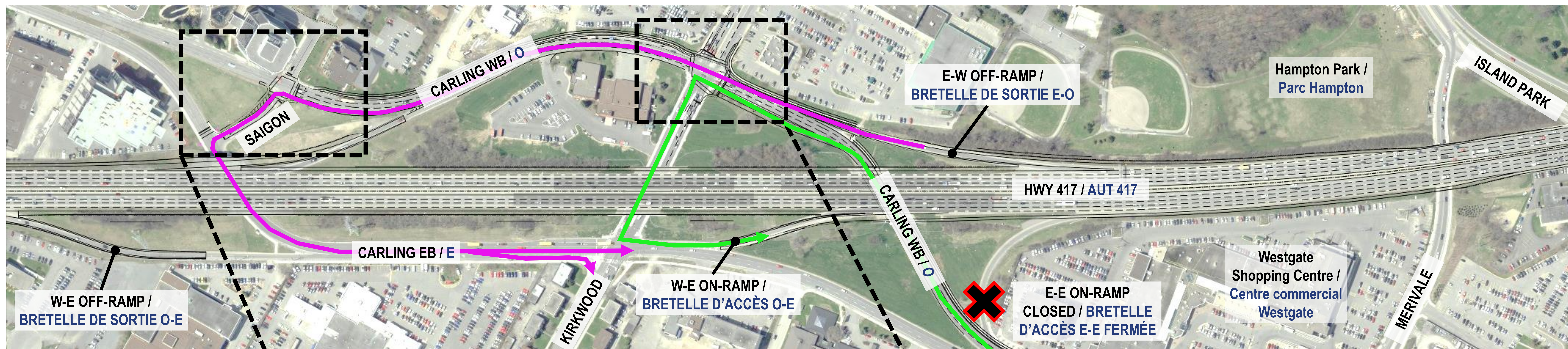
- Vehicle volumes arriving at E-E on-ramp from each direction (North, South or East), based on the results of the Origin-Destination survey
- Factors influencing the selection of potential alternative routes:
 - Additional distance travelled
 - Additional travel time (based on travel time surveys)
 - Number of traffic signals (i.e. potential for delays)

La redistribution des déplacements se base sur un examen des éléments suivants :

- Nombre de véhicules arrivant à la bretelle d'accès E-E à partir de chaque direction (nord, sud ou est), selon les résultats du sondage origine-destination
- Facteurs influant sur le choix d'autres trajets potentiels :
 - Distance additionnelle parcourue
 - Durée supplémentaire du trajet (selon des sondages sur la durée des trajets)
 - Nombre de panneaux de signalisation routière (potentiel de retards)

Summary of the Recommended Plan

Sommaire du plan recommandé



- Eliminate the E-W off-ramp weave to improve safety and reduce congestion
- Provide capacity for the redirected traffic from the closed E-E on-ramp to turn left and access the W-E on-ramp
- To mitigate for the additional traffic from the closed E-E on-ramp using the Carling / Kirkwood intersection, intersection improvements are proposed at Carling westbound / Kirkwood and Carling / Saigon
- Improved pedestrian and cycling facilities in coordination with the City of Ottawa
- The MTO is coordinating with the City of Ottawa regarding potential monitoring and mitigation (e.g. traffic calming) on municipal roads which may carry a portion of the redirected ramp traffic

- Éliminer l'entrecroisement pour les véhicules de la bretelle de sortie E-O pour améliorer la sécurité et réduire la congestion
- Fournir une capacité pour que les véhicules redirigés après la fermeture de la bretelle d'accès E-E puissent tourner à gauche pour arriver à la bretelle d'accès O-E
- Pour atténuer l'effet de la circulation accrue occasionnée par la fermeture de la bretelle E-E et qui passera par l'intersection Carling / Kirkwood, on propose des améliorations à l'intersection Carling / Kirkwood et Carling / Saigon
- L'amélioration des installations pour piétons et cyclistes en coordination avec la Ville d'Ottawa
- Le MTO coordonne avec la Ville d'Ottawa la surveillance et les mesures d'atténuation (p. ex. modération de la circulation) potentielles concernant les routes municipales pouvant accueillir une partie des véhicules redirigés

Summary of Environmental Impacts and Mitigation

ISSUES / CONCERNS / POTENTIAL IMPACTS	MITIGATION/PROTECTION/MONITORING
1.0 Vegetation	
Construction staging for the ramp closure will require minimal vegetation clearing/removals.	<ul style="list-style-type: none"> Protection will be provided for large diameter trees to remain within the MTO right-of-way in the open space on the west side of the Carling E-E Ramp; Vegetation clearing zones and vegetation retention zones will be clearly delineated in contract documentation and in the field; and The use of appropriate vegetation clearing techniques will be employed and exposed surfaces will be re-stabilized and re-vegetated as soon as possible following construction.
2.0 Wildlife	
Potential disturbance to urban tolerant wildlife and migratory birds during construction.	<ul style="list-style-type: none"> Any wildlife encountered during construction will not be knowingly harmed; Active nests will not be disturbed in accordance with the <i>Migratory Bird Convention Act</i>; Vegetation clearing will be avoided/minimized from April 1st to August 15th to protect nesting migratory birds; and Should any SAR be encountered at any time in the construction area, the Ministry of Natural Resources and Forestry will be consulted.
Species at Risk (SAR) habitat is not present in the immediate study area.	
3.0 Traffic Operations and Access	
The permanent closure of the Carling E-E on-ramp will require drivers to use alternate routes for accessing Highway 417 Eastbound, namely the Carling Avenue W-E on-ramp.	<ul style="list-style-type: none"> A traffic management plan will be developed and will be implemented to minimize the impact of the ramp closure; Improvements are proposed to the Carling / Kirkwood intersection to remove weaving traffic from the E-W off-ramp and to create capacity for left-turning traffic redirected from the E-E on-ramp; Improvements are proposed to the Carling / Saigon intersections to create capacity for left-turning traffic redirected from the E-W off-ramp; The MTO is coordinating with the City of Ottawa regarding: <ul style="list-style-type: none"> Potential monitoring and mitigation on municipal roads which may carry a portion of the redirected ramp traffic; Improvements to the Carling Avenue corridor to meet long-term objectives, including improved pedestrian and cycling facilities and transit priority measures; Ongoing communication will be maintained with Emergency Services; and Advance signage and notification will be provided regarding construction staging and related closures.
Highway 417 lane reductions will be required for construction of the retaining wall associated with the ramp closure.	
4.0 Landscaping / Aesthetics	
Potential impacts to the visual character of the corridor.	<ul style="list-style-type: none"> A landscaping plan has been developed to provide landscape enhancement within the MTO right-of-way and in areas impacted by intersection improvements, where feasible. Context Sensitive Design (CSD) solutions will be applied to the landscape design to ensure visual quality and continuity in the highway corridor to the extent possible.
5.0 Noise	
Potential for elevated noise levels during construction.	<ul style="list-style-type: none"> The Contractor will abide by the municipal noise control by-law for day-to-day operations and any exemptions to the municipal noise control by-law required for night work will be obtained prior to construction.
6.0 Archaeological & Cultural Heritage	
Potential to uncover archaeological resources during construction.	<ul style="list-style-type: none"> No significant archaeological resources are known to exist within the study area, which has been significantly disturbed; In the event that deeply buried archaeological deposits are discovered in the course of construction, the Ministry of Tourism, Culture and Sport shall be notified immediately; and In the event that human remains are encountered during construction, the Cemeteries Regulation Unit of the Ministry of Consumer Service shall be notified.
7.0 Waste Management and Contamination	
Waste, excess materials (including salt impacted soil) and emissions have the potential to contaminate the surrounding environment if not managed properly.	<ul style="list-style-type: none"> Excess materials will be managed in accordance with OPSS 180. The Contractor will be responsible for controlling the emission of dust and other pollutants and preventing them from leaving the work site.

Sommaire des répercussions environnementales et des mesures d'atténuation

ENJEUX / PRÉOCCUPATIONS / RÉPERCUSSIONS POTENTIELLES	ATTÉNUATION/PROTECTION/SURVEILLANCE
1.0 Végétation	
La zone de rassemblement pour la fermeture de la bretelle exigera des opérations minimales de nettoyage et d'enlèvement de la végétation.	<ul style="list-style-type: none"> Une protection sera prévue pour les arbres de gros diamètre qui resteront dans l'emprise du MTO, dans l'espace ouvert situé du côté ouest de la bretelle E-E de Carling. Les zones d'enlèvement et de conservation de la végétation seront clairement délimitées dans la documentation contractuelle et sur place. Enfin, on utilisera des techniques appropriées d'enlèvement de la végétation, on stabilisera de nouveau les surfaces exposées et on les recouvrira de végétation dès que possible après la construction.
2.0 Faune	
Perturbation possible des espèces de faune tolérantes à la vie urbaine et des oiseaux migrateurs pendant la construction	<ul style="list-style-type: none"> Aucun animal sauvage rencontré pendant la construction ne sera volontairement blessé. Les nids actifs ne seront pas dérangés conformément à la Loi sur la convention des oiseaux migrateurs. On évitera ou réduira l'enlèvement de la végétation du 1er avril au 15 avril pour protéger les oiseaux migrateurs nicheurs. Enfin si l'on rencontre, à un moment quelconque, des animaux appartenant à une espèce en péril dans l'aire de construction, il faudra consulter le ministère des Richesses naturelles et des Forêts.
Aucun habitat d'espèces en péril (EEP) n'est présent dans le secteur immédiat à l'étude.	
3.0 Opérations de la circulation et accès	
La fermeture permanente de la bretelle d'accès E-E exigera que les conducteurs utilisent d'autres trajets pour accéder à l'autoroute 417 en direction est, c'est-à-dire la bretelle d'accès O-E de l'avenue Carling.	<ul style="list-style-type: none"> Un plan de gestion de la circulation sera élaboré et appliqué pour réduire l'impact de la fermeture de la bretelle. On propose des améliorations à l'intersection Carling / Kirkwood pour supprimer l'entrecroisement des véhicules provenant de la bretelle de sortie E-O et pour créer une capacité d'accueil à l'intention des véhicules tournant à gauche, redirigés à partir de la bretelle d'accès E-E. On propose des améliorations aux intersections Carling / Saigon pour créer une capacité d'accueil à l'intention des véhicules tournant à gauche, redirigés à partir de la bretelle de sortie E-O. Le MTO coordonne ses activités avec la Ville d'Ottawa en ce qui concerne : <ul style="list-style-type: none"> la surveillance et les mesures d'atténuation potentielles concernant les routes municipales pouvant accueillir une partie des véhicules redirigés; les améliorations au corridor de l'avenue Carling en vue des objectifs à long terme, y compris l'amélioration des installations pour piétons et cyclistes et les mesures prioritaires pour le transport en commun. Une communication permanente sera maintenue avec les services d'urgence. Une signalisation avancée et des avis seront fournis au sujet des étapes de construction et des fermetures connexes.
Des réductions de voies seront nécessaires sur l'autoroute 417 pour la construction du mur de soutènement associé à la fermeture de la bretelle.	
4.0 Aménagement paysager / Esthétique	
Répercussions potentielles sur l'aspect visuel du corridor	<ul style="list-style-type: none"> Un plan a été élaboré pour améliorer autant que possible l'aménagement paysager dans l'emprise du MTO et les zones touchées par les améliorations aux intersections. Des solutions basées sur la conception adaptée au contexte (CAC) s'appliqueront à la conception de l'aménagement paysager, pour assurer autant que possible la qualité visuelle et la continuité du corridor de l'autoroute.
5.0 Bruit	
Possibilité de niveaux de bruit élevés pendant la construction.	<ul style="list-style-type: none"> L'entrepreneur se conformera au règlement municipal de contrôle du bruit pour les opérations quotidiennes et toutes les exemptions nécessaires de ce règlement, pour les travaux de nuit, devront être obtenues avant la construction.
6.0 Patrimoine archéologique et culturel	
Possibilité de découvrir des ressources archéologiques pendant la construction.	<ul style="list-style-type: none"> Le secteur à l'étude ne comporte aucune importante ressource archéologique connue qui aurait été largement perturbée. Si des dépôts archéologiques profondément enfouis sont découverts pendant la construction, il faudra en informer immédiatement le ministère du Tourisme, de la Culture et du Sport. Enfin, si l'on découvre des restes humains pendant la construction, il faudra en informer l'Unité de la réglementation des cimetières du ministère des Services gouvernementaux et des Services aux consommateurs.
7.0 Gestion des déchets et contamination	
Les déchets, les matériaux excédentaires (y compris le sol imprégné de sel) et les émissions sont susceptibles de contaminer l'environnement s'ils ne sont pas bien gérés.	<ul style="list-style-type: none"> Les matériaux excédentaires seront gérés conformément à l'OPSS 180. Il incombera à l'entrepreneur de contrôler l'émission de poussière et d'autres polluants et de les empêcher de quitter le chantier.

Next Steps

Following the second Public Information Centre, next steps will include:

- Reviewing and responding to comments received;
- Refining the recommended plan and proposed mitigation;
- Preparing a Transportation Environmental Study Report for this study and submitting the report for a 30-day public review period;
- Finalizing the detail design and preparing the contract package; and
- Submitting the project for tender.

Thank you for attending the second Public Information Centre. We welcome your comments. Information is being collected in accordance with the *Freedom of Information and Protection of Privacy Act*. With the exception of personal information, all comments will become part of the public record.

If you would like more information, please contact:

Ms. Kate Green, P.Eng.

MTO Senior Project Engineer

Phone: 613-540-5120 / 1-800-267-0295 (toll-free)

Email: kate.green1@ontario.ca

Fax: 613-540-5106

Mr. Lincoln MacDonald, P.Eng.

Consultant Project Manager (MMM)

Phone: 613-736-7200 / 1-877-998-9912 (toll-free)

Email: macdonaldl@mmm.ca

Fax: 613-736-8710

Prochaines étapes

Après la séance d'information publique, les prochaines étapes seront les suivantes:

- examiner les commentaires reçus et y répondre;
- perfectionner le plan recommandé de conception et d'atténuation;
- préparer un rapport d'étude environnementale sur les transports pour cette étude et le soumettre à l'examen du public durant 30 jours;
- mettre au point la conception détaillée et préparer les documents contractuels; et
- soumettre le projet à un appel d'offres.

Merci d'avoir assisté à la deuxième séance d'information publique. Vos commentaires sont les bienvenus. Les renseignements sont recueillis conformément à la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée*. À l'exception des renseignements personnels, tous les commentaires feront partie du domaine public.

Pour de plus amples détails, veuillez communiquer avec :

Des renseignements sont disponibles en français:

Mme. Emily Sangster

MMM Group Limited

Téléphone: 613-736-7200 poste 2134

Courriel : sangstere@mmm.ca

Fax: 613-736-8710

www.highway417carlinge-eramp.com