

HIGHWAY 17 PLANNING STUDY

**From east of Bonfield to
east of Samuel de Champlain Park**

GWP 5670-10-00

**Public Information Centre #1
November 28, 2012**

**ÉTUDE DE PLANIFICATION POUR
L'AUTOROUTE 17**

**De l'est de Bonfield à l'est du parc
provincial Samuel de Champlain**

GWP 5670-10-00

**Séance d'information publique (SIP) n°1
28 novembre 2012**

Highway 17

PLEASE SIGN IN

Welcome to the first Public Information Centre for the Highway 17 Planning Study from 2.2 km east of Highway 531, easterly to 8.0 km east of Highway 630, for approximately 23.5 km. This is one of three separate Highway 17 planning studies between North Bay and the Nipissing/Renfrew boundary.

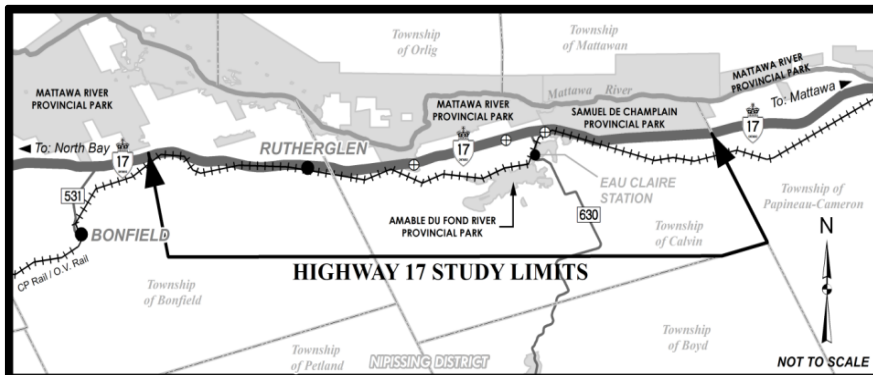
The **Purpose of the Study** is to select a recommended plan for a four-lane Highway 17 from east of Bonfield to the boundary road between the Townships of Calvin and Papineau-Cameron.

Purpose of Public Information Centre #1

- Introduce the study process and schedule
- Present and obtain input on:
 - transportation needs assessment
 - selected transportation system alternatives
 - selected highway corridor
 - selected typical highway cross-section
 - identified environmental conditions and constraints
 - highway planning alternatives which include: proposed areas of highway realignment and areas of highway widening; potential highway interchange locations; and potential service road locations
 - proposed criteria for evaluation of highway planning alternatives
- Present the Draft Study Design Report and the Summary of Existing Environmental Conditions and Constraints Report (released August 2012) that provide the details for much of the above

The information presented today is draft and subject to change as a result of ongoing technical studies and comments provided by stakeholders. Following the review period, all comments received will be considered in finalizing the draft material.

Ministry of Transportation and AECOM staff are available today to answer your questions.



Welcome / Accueil

INSCRIVEZ-VOUS S'IL VOUS PLAÎT

Bienvenue à la première séance d'information publique (SIP) sur l'étude de planification pour le tronçon de la route 17 qui débute 2,2 km à l'est de l'autoroute 531 et se termine 8 km à l'est de l'autoroute 630, pour une longueur totale d'environ 23,5 km. Il s'agit de l'une des trois études de planification en lien avec l'autoroute 17 entre North Bay et les limites de Nipissing / Renfrew.

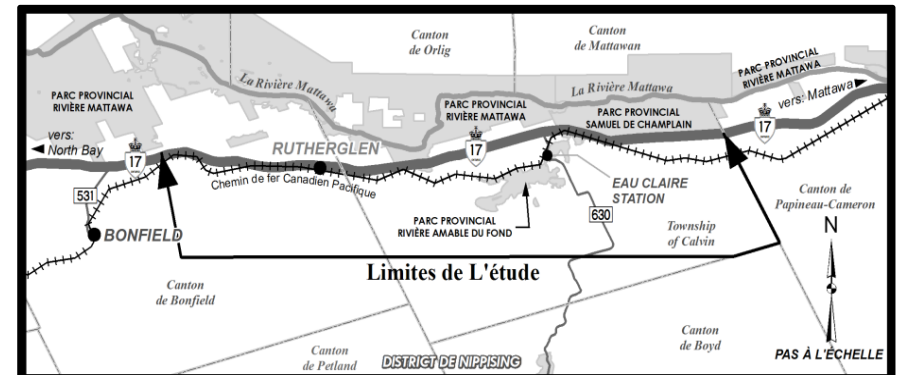
Le but de l'étude est d'élaborer un plan pour une autoroute à quatre voies, à partir de l'est de Bonfield jusqu'à la route qui délimite les cantons de Calvin et de Papineau-Cameron.

But de la séance d'information publique n ° 1

- Présenter le déroulement de l'étude et l'échéancier
- Présenter et obtenir des commentaires sur:
 - l'évaluation des besoins de transport;
 - certaines solutions de rechange du système de transport;
 - corridor de la route choisi;
 - section transversale sélectionnées de l'autoroute;
 - les conditions environnementales et les contraintes identifiées;
 - la planification des alternatives comprenant les zones proposées de réalignment des routes et des zones d'élargissement de la route, les emplacements potentiels des échangeurs de la route, et les emplacements potentiels des voies de desserte
 - critères proposés pour l'évaluation des solutions de rechange de planification de route.
- Présenter le rapport de conception et le rapport sommaire des conditions environnementales existantes et contraintes (achevés en août 2012) qui fournissent les détails pour une grande partie de ce qui précède.

Les informations présentées aujourd'hui sont préliminaires et susceptibles d'être modifiées à la suite des études techniques en cours et des commentaires fournis par les intervenants. Après la période d'analyse, tous les commentaires reçus seront pris en compte dans la finalisation du matériel.

Le ministère des Transports et le personnel d'AECOM sont disponibles aujourd'hui pour répondre à vos questions.



Class Environmental Assessment (EA) for Provincial Transportation Facilities

The study for this section of Highway 17 complies with the process for Group 'A' projects, which are undertakings that involve major realignments and bypasses under the 'Class Environmental Assessment (EA) for Provincial Transportation Facilities'.

The EA study process is based on a sequence of decision-making steps in which alternatives are assessed at an increasing level of detail, starting with a broad perspective and narrowing to a more focused perspective as the study progresses.

Key Steps in the Study Process

Key steps in the study process and tasks completed so far for this project are shown below.

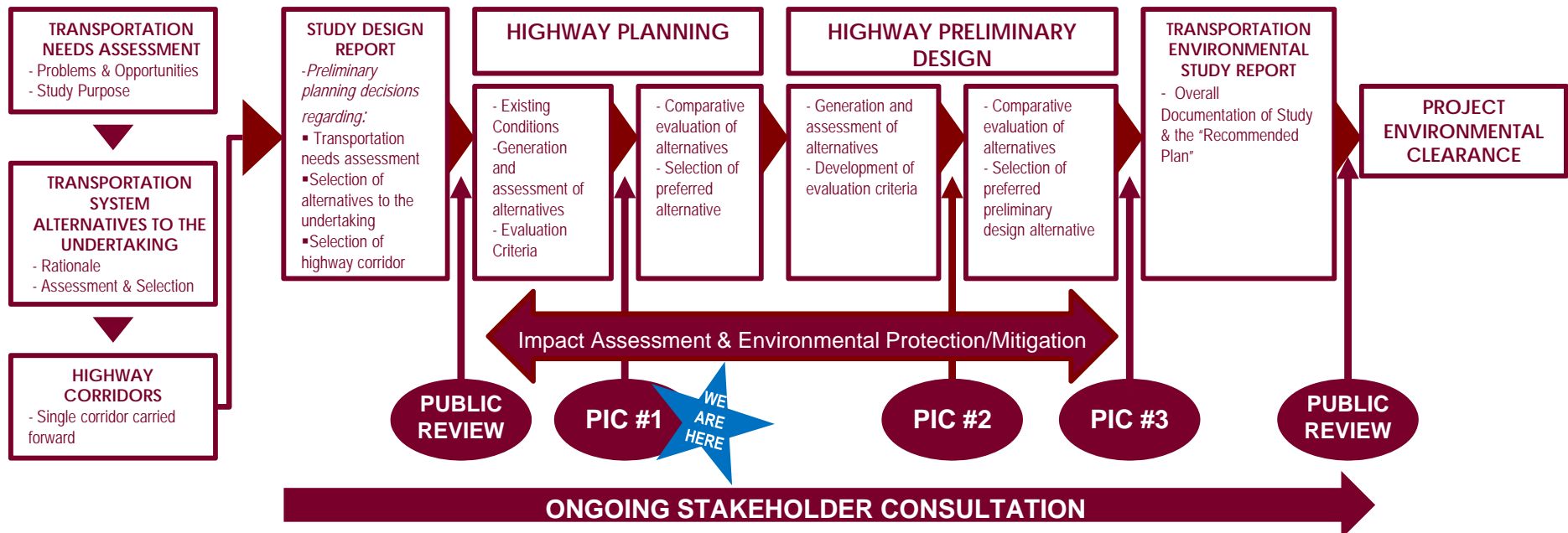
Évaluation environnementale de portée générale pour les installations provinciales de transport

L'étude de cette section de l'autoroute 17 est conforme au processus appliqué aux projets du groupe « A », qui sont des projets impliquant des réajustements majeurs de tracés et des contournements régis par l'Évaluation environnementale de portée générale pour les installations provinciales de transport.

Le processus de l'étude d'évaluation environnementale est basé sur une séquence d'étapes décisionnelles où les alternatives sont évaluées à un niveau de détail croissant, en commençant par une perspective large et en adoptant une perspective plus ciblée à mesure que l'étude progresse.

Principales étapes de l'étude

Les principales étapes de l'étude et les tâches réalisées à ce jour pour ce projet sont présentées ci-dessous.



Role and Function of Highway 17

Highway 17 traverses northern Ontario, providing a strategic link in the Trans-Canada Highway. Besides providing for basic travel needs for residents as well as visitors to the area, this section of Highway 17 provides a transportation corridor for other travellers and long haul trucks from eastern Canada to northern Ontario and western Canada.

The long-term vision for Highway 17 is a four lane highway from Sault Ste. Marie to Ottawa. Widening Highway 17 will result in a more reliable, safe and convenient provincial network which will better support the tourism and recreation industry, and the economy locally and throughout northern Ontario.

Highways with four lanes or more in the vicinity of Highway 17 are shown on the plan below in red.

Rôle et fonction de la route 17

L'autoroute 17 traverse le nord de l'Ontario et est un maillon stratégique de la route transcanadienne. En plus de répondre aux besoins fondamentaux de déplacements pour les résidents et les visiteurs de la région, ce tronçon de l'autoroute 17 constitue un corridor de transport pour les autres voyageurs et les camions long-courrier reliant l'est du Canada au nord de l'Ontario et à l'ouest du Canada.

La vision à long terme pour la route 17 est une autoroute à quatre voies reliant Sault-Sainte-Marie à Ottawa. L'élargissement de l'autoroute 17 se traduira par un réseau provincial plus fiable, sûr et pratique qui permettra de soutenir davantage l'industrie du tourisme et des loisirs, ainsi que l'économie locale et du nord de l'Ontario.

Les autoroutes à quatre voies ou plus dans le voisinage de l'autoroute 17 sont représentées sur le plan ci-dessous en rouge.



Traffic Projections / Highway Operations

The desired operating range for a two-lane highway is 1,200 vehicles per hour (two-way) or less. By 2035, the peak hour volume is projected to exceed 1,200 vehicles per hour (two-way). Additional capacity is required to accommodate the increasing traffic volumes.

Traffic Projections	Time Period (Year)				
	2008	2012	2015	2025	2035
Average Annual Daily Traffic (AADT)	4,900	5,075	5,700	7,000	8,200
Summer Average Daily Traffic (SADT)	6,050	6,363	7,100	8,700	10,200
Peak Hourly Volume (PHV)*	735	760	860	1,050	1,240

* PHV=15% of AADT

Prévision de trafic / Fonctionnement du réseau routier

Les débits de circulation souhaités pour une route à deux voies sont de 1 200 véhicules par heure (dans les deux sens) ou moins. En 2035, le débit pendant l'heure de pointe devrait dépasser les 1 200 véhicules par heure (dans les deux sens). Une augmentation de la capacité est nécessaire pour tenir compte des débits de circulation croissants.

Highway Collision Overview

The current collision rate within the study area is 0.8 reportable collisions annually per every million vehicle kilometers travelled (MVKM), which is slightly higher than the provincial rate of 0.7.

Number and Severity of Highway Collisions in the 2004 through 2010 Period				
Year	Fatal	Injury	Property Damage Only (PDO)	Grand Total
2004		4	21	25
2005		2	23	25
2006	1	3	30	34
2007		7	30	37
2008	1	7	20	28
2009		5	24	29
2010		8	13	21
Grand Total	2	36	161	199*

*71 of the 199 collisions were single vehicle collisions with animals

Vue d'ensemble de la sécurité sur l'autoroute

Le taux d'accidents déclarés actuel au sein de la zone d'étude est de 0,8 accident par million de véhicules-kilomètres parcourus par année, ce qui est légèrement plus élevé que le taux provincial de 0,7.

Breakdown by Collision Category in the 2004 through 2010 Period				
Severity	Initial Impact Type	Lighting Condition	Environment Condition	Road Surface Condition
Fatal: 2 Injury: 36 PDO: 161	Single Vehicle: 168 Approach: 3 (2 fatal) Rear End: 16 Sideswipe: 9 Angle: 1 Turning: 2	Dawn: 6 Daylight: 102 Dusk: 13 Dark: 78	Clear: 130 Rain: 12 Snow: 38 Other: 19	Dry: 101 Wet: 34 Slippery: 64

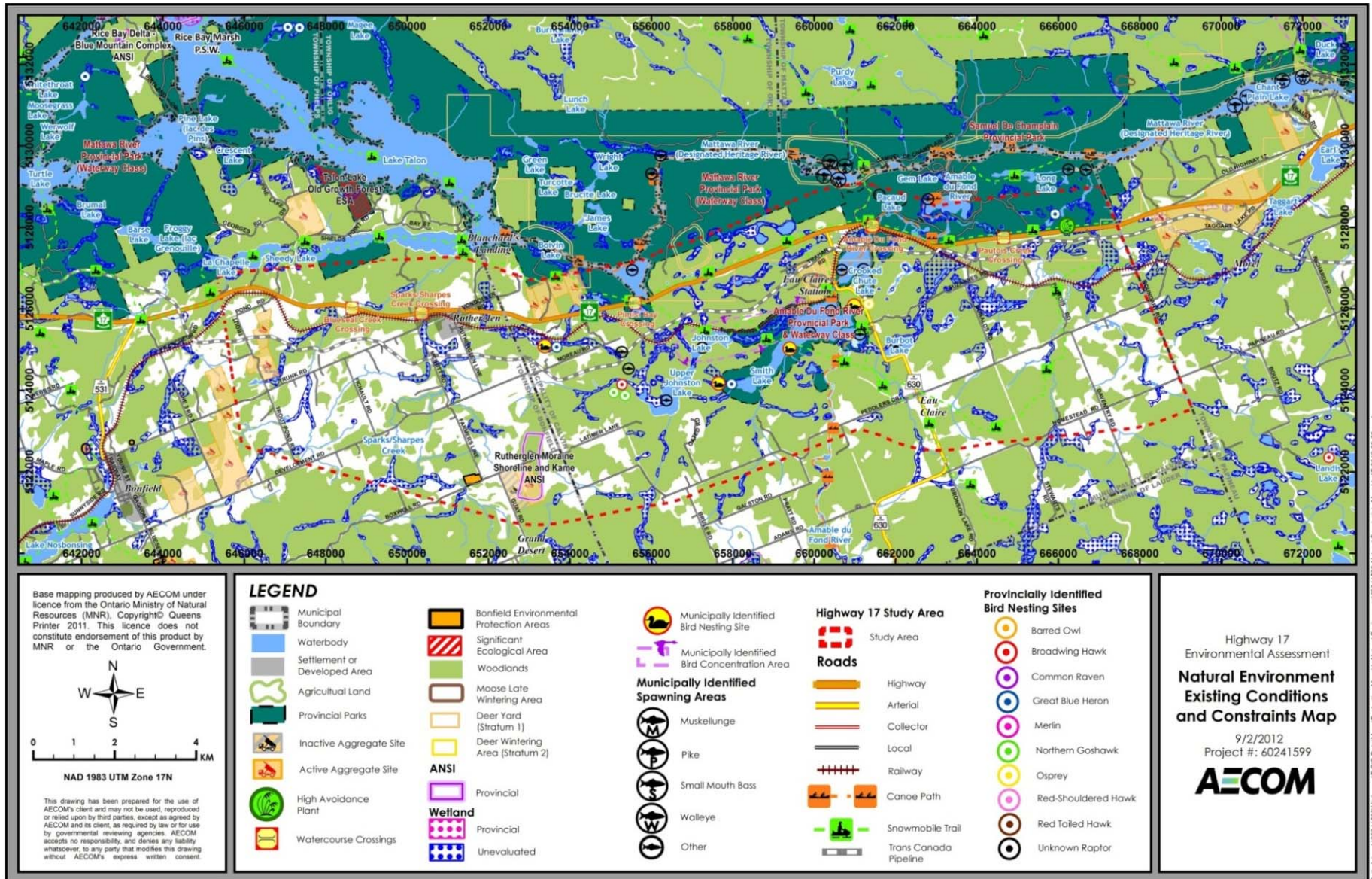
Alternatives (to the undertaking) were identified which could address the transportation needs for the study area. The screening level evaluation of these alternatives is detailed below, and the recommended alternative involves widening / improving and / or realigning sections of Highway 17.

Les alternatives susceptibles de répondre aux besoins de transport de la zone d'étude ont été identifiées. L'évaluation préalable de ces alternatives est détaillée ci-dessous, et la solution recommandée consiste à élargir / améliorer et/ou revoir le tracé de certaines sections de l'autoroute 17.

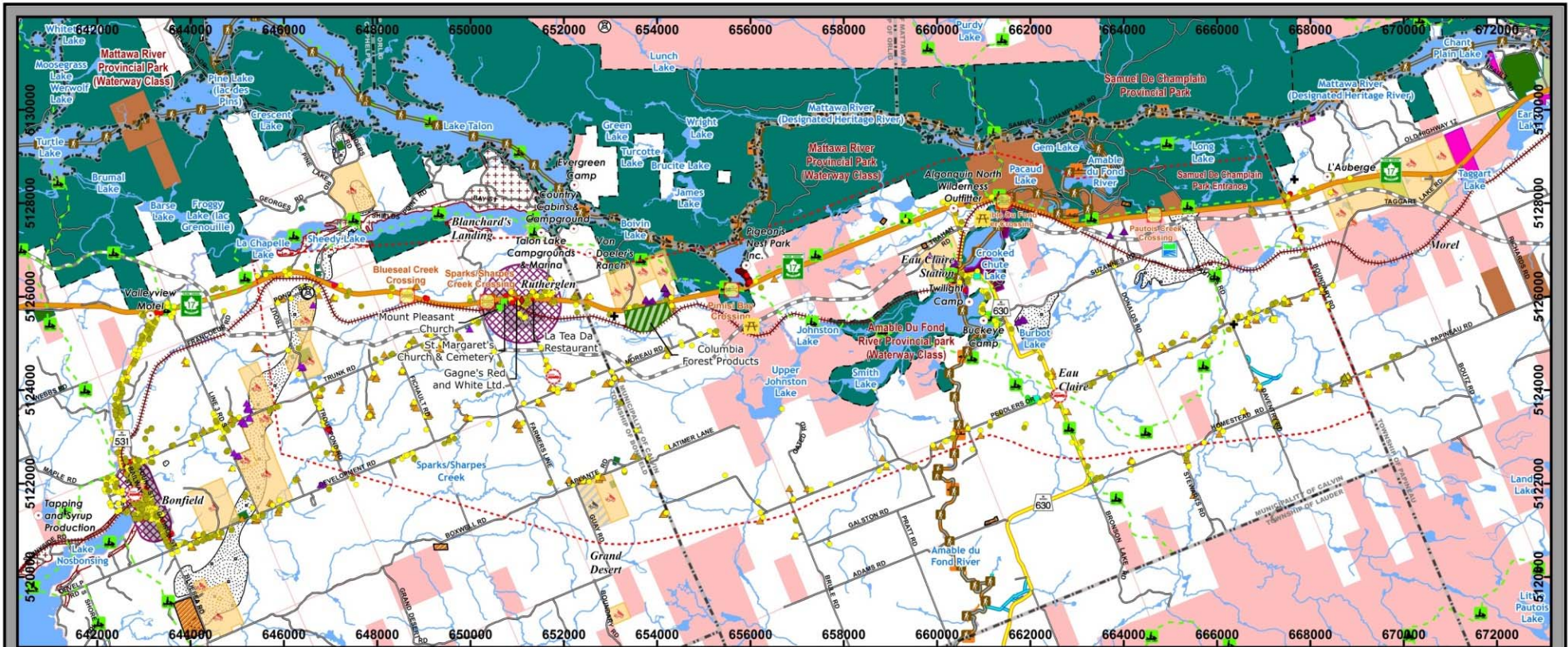
SCREENING CRITERIA	ALTERNATIVES TO THE UNDERTAKING					
	Do Nothing	Optimize the Existing Transportation System (TDM and TSM)	Expanded/New Non Road Infrastructure (Transit, Freight Rail, Passenger Rail)	Widen/Improve Existing Municipal Arterial Roads or New Municipal Roads	Widen/Improve Sections of Existing Highway	Realign Sections of Highway 17
LONG TERM NEEDS (Recognizing that in this area, highways will continue to be the major means of transportation)						
Highway 17 Traffic Congestion Reduced	Congestion would increase as traffic volumes increase over long term.			Minor traffic congestion reduction on Highway 17 due to diversion of some traffic to municipal roads.	Traffic congestion would be reduced on Highway 17 due to significant capacity improvements.	
Highway 17 Road Safety Improved	Road safety on Highway 17 would decrease over long term due to increased potential for collisions as traffic volumes increase.			Minor road safety improvement on Highway 17 due to diversion of some traffic to municipal roads.	Road safety would improve on Highway 17 due to design and capacity improvements.	
Serve Local Needs	Alternatives would not service local needs over the long term due to increased congestion on Highway 17.				Would service local needs over the long term due to decreased traffic congestion and increased road safety over the long term. Since private entrances to highway would be eliminated, changed access via municipal roads and service roads would be required.	
Construction Staging	Not applicable.	Construction can be staged in appropriate stand-alone segments.			Construction can be staged in appropriate stand-alone segments.	
MINIMIZE IMPACT						
Minimize Economic Impact	Alternatives do not enhance economic growth in the study area and northern Ontario, and do not support area tourism focus. No changes in local highway access to impact current highway businesses.				Alternatives enhance economic growth both in the study area and northern Ontario, and do support area tourism focus. Since private entrances to highway would be eliminated, changed access via municipal roads and service roads would impact current highway businesses. Since major widening could not be accommodated through Rutherglen, highway realignment would impact current highway businesses.	
Minimize Natural Environmental Impact	No impact.	Minimal impact.	Minimal impact since existing corridors for other modes considered adequate.	Degree of Impact would relate to scope of the improvement, which municipal studies would work towards mitigating.	Degree of Impact would relate to scope of the improvement, which this study would work towards mitigating.	
Minimize Socio/Cultural Effects						
CONSISTENT WITH EXISTING SYSTEMS						
Existing Corridor Available	No change to use of existing Highway 17 corridor.	Minimal change in use of Highway 17 corridor.	Since highways will continue to be the major means of transportation, existing corridors for other modes considered adequate. Some additional infrastructure required at local access points	Since existing municipal roads are not continuous in an east-west direction through the study area, this would require construction of new segments of municipal roads to "fill in the gaps".	Existing highway right-of-way could not accommodate major widening through Rutherglen In some areas, widening of existing right-of-way is constrained by proximity of adjacent railway and rivers	Highway realignments could be accomplished where widening of existing highway is not possible.
Requires Different Modes	Travel modes would continue to be cars, trucks and buses		Although highways will continue to be the major means of transportation, would result in minor shift to transit, freight rail, passenger rail.	Travel modes continue to be cars, trucks and buses.	Travel modes would continue to be cars, trucks and buses.	
Cost Effective	Not cost effective. Although there is no capital cost, area transportation needs are not addressed.	Not cost effective. Although capital cost is low, area transportation needs are not addressed.		Not cost effective. Although capital cost is moderate, area transportation needs are not addressed.	More costly solution. Economic benefits to the area and improved highway capacity, operation and safety offset capital costs.	
COMMENTS	Alternatives would not adequately address area's long term needs as highways will continue to be the major means of transportation. Alternatives are not consistent with the long-term strategy to provide a 4-lane freeway extending from Highway 416 in Ottawa to Sault Ste Marie.				Alternatives would address area's long term needs as highways will continue to be the major means of transportation. Alternatives are consistent with the long-term strategy to provide a 4-lane freeway extending from Highway 416 in Ottawa to Sault Ste Marie.	
RECOMMENDATION	Eliminate from further consideration				Carry forward for further analysis	Carry forward for further analysis
Combinations of the above						

To support the development of the recommended alternative, existing conditions and constraints in the study area were inventoried and documented in the "Summary of Existing Environmental Conditions and Constraints Report" (August 2012) as presented below and on the next three information boards.

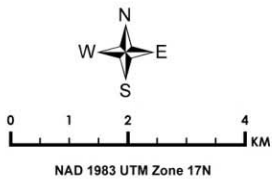
Pour permettre le développement de la solution recommandée, les conditions et les contraintes actuelles dans la zone d'étude ont été inventoriées et sont détaillées ci-dessous (et sur les trois prochains panneaux d'information). Elles sont aussi décrites dans le rapport sommaire des conditions environnementales existantes et contraintes (août 2012).



Highway 17
Environmental Assessment
**Natural Environment
Existing Conditions
and Constraints Map**
9/2/2012
Project #: 60241599
AECOM



Base mapping produced by AECOM under licence from the Ontario Ministry of Natural Resources (MNR). Copyright © Queens Printer 2011. This licence does not constitute endorsement of this product by MNR or the Ontario Government.



This drawing has been prepared for the use of AECOM's client and may not be used, reproduced or relied upon by third parties, except as agreed by AECOM and its client, as required by law or for use by governmental reviewing agencies. AECOM accepts no responsibility, and denies any liability whatsoever, to any party that modifies this drawing without AECOM's express written consent.

LEGEND

- | | | | | |
|------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|-------------------------|
| Municipal Boundary | Waste Management Site | Publicly Acquired Crown Land | Highway | Cemetery |
| Undefined | Designated Community Improvement Area | Unpatented Public Crown Land | Arterial | Church |
| Waterbody | Designated Recreational Area | Designated Aggregate Removal Area | Collector | School |
| Settlement or Developed Area | Highway 17 Study Area | Municipally Constructed Drain | Local | Farm Structure |
| Provincial Park | Designated Employment Areas | Provincial Park Picnic Area | Railway | Solar Collector |
| Active Aggregate Site | Commercial - Local | Provincial Park Entrance | Canoe Path | Industrial Structure |
| Inactive Aggregate Site | Commercial - Highway & Service | Tourism Destination | Trails | Commercial Structure |
| Watercourse Crossing | Commercial - Recreational | Fire Station | Snowmobile Trail | Recreational Structure |
| Communications Tower | Industrial - General | | Trans Canada Pipeline | Residence |
| | Industrial - Heavy | | | Sec. Structure |
| | Industrial - Restricted | | | Camping Structure |
| | | | | Communications Building |
| | | | | Communications Tower |
| | | | | Unknown Structure |
| | | | | Utility Platform |

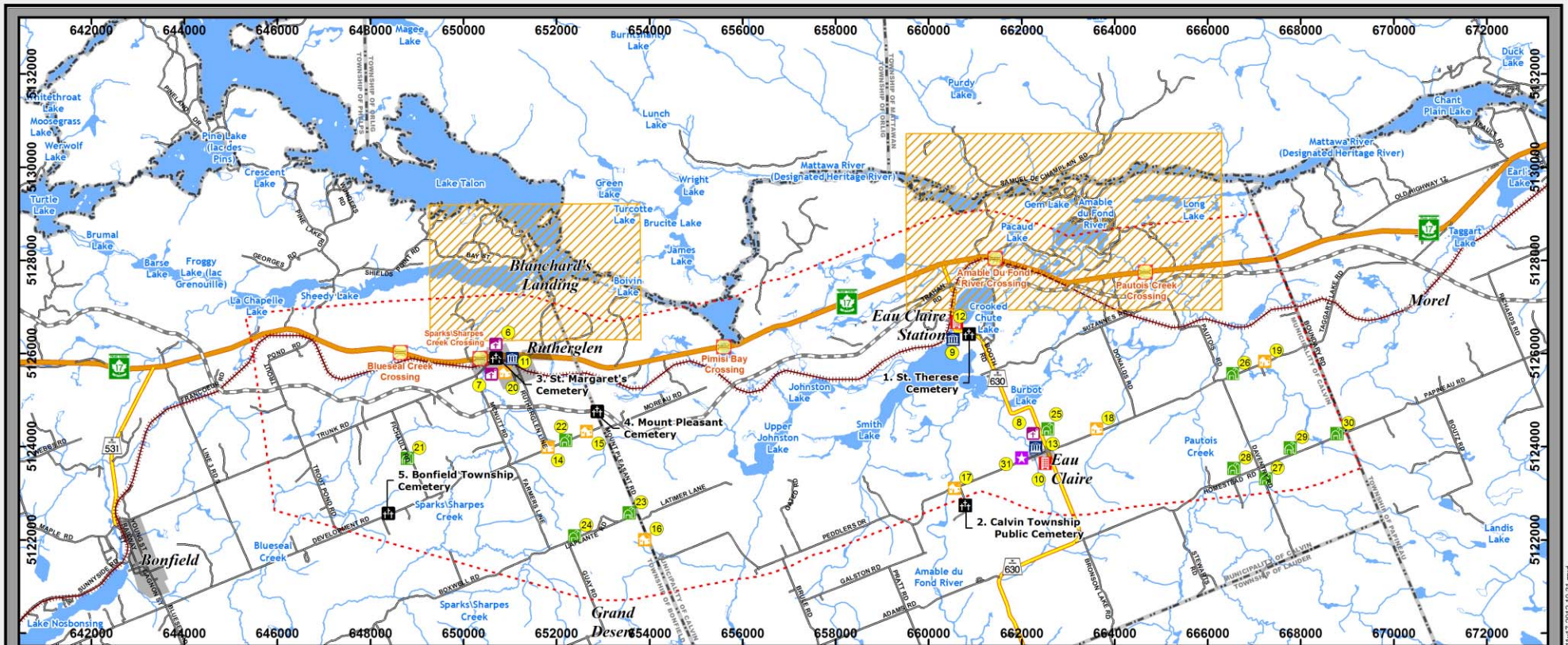
Note: For Agricultural Land, refer to: "Natural Environment Existing Conditions and Constraints Map".

Highway 17
Environmental Assessment
**Socio-Economic
Existing Conditions
and Constraints Map**

9/2/2012
Project #: 60241599



Path: L:\work\60241599\Highway 17\GIS Data\Map\Evaluation\Map2_Socio-Economic\60241599-Socio-Economic_Constraints_T1X17-2012-09-02.mxd



Base mapping produced by AECOM under licence from the Ontario Ministry of Natural Resources (MNR). Copyright © Queens Printer 2011. This licence does not constitute endorsement of this product by MNR or the Ontario Government.



0 1 2 4 KM
NAD 1983 UTM Zone 17N

This drawing has been prepared for the use of AECOM's client and may not be used, reproduced or relied upon by third parties, except as agreed by AECOM and its client, as required by law or for use by governmental reviewing agencies. AECOM accepts no responsibility, and denies any liability whatsoever, to any party that modifies this drawing without AECOM's express written consent.

LEGEND

- Municipal Boundary
- Undefined
- Waterbody
- Settlement or Developed Area
- Watercourse Crossing
- Area Containing Registered Archaeological Sites
- Details provided in Summary of Existing Environmental Conditions and Constraints Report
- Highway 17 Study Area
- Study Area

Heritage Buildings

- Cemetery
- Church with Potential Heritage Resource Attributes
- Former Public Building with Potential Heritage Resource Attributes
- Former Commercial Building with Potential Heritage Resource Attributes
- Residential Property with Potential Heritage Resource Attributes
- Farm Property with Potential Heritage Resource Attributes
- Cultural Landscape

Roads

- Highway
- Arterial
- Collector
- Local
- Railway
- Trans Canada Pipeline

Highway 17
Environmental Assessment

Cultural Environment Existing Conditions and Constraints Map

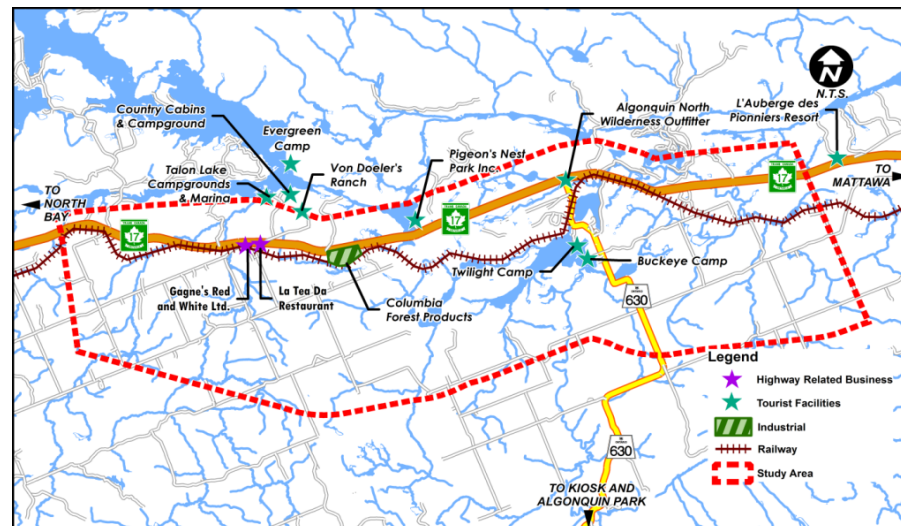
9/2/2012
Project #: 60241599

Highway 17

Study Area Tourist and Highway Related Business Operations / Entreprises reliées au tourisme et entreprises de type autoroutier

Business Name	Services	
Tourist Facilities		
Pigeon's Nest Park Inc	• Campground	
Country Cabins & Campground	• Campground	• Fishing trips
	• Holiday cabins	• Boat rentals
Talon Lake Campground & Marina	• Campground	• Water taxis
	• Cottages	• Bait and fishing tackle
	• Boat/canoe rental	• General store
Buckeye Camp	• Campground	• Fishing
	• Cabins	• Boating
		• Hiking
Van Doeler's Ranch	• Horse riding	• Campground
	• Cabins	• Horse riding trails
L'Auberge des Pionniers Resort	• Cabins	• Hiking trails
	• Fishing	• Skiing
	• Boating	• Snowshoeing
	• Canoe/kayak rental	• Snowmobiling
Twilight Camp	• Campground	• Boating
	• Cottages	• Motor rentals
Algonquin North Wilderness Outfitter	• Guided Canoe and Portage trips	• Canoe rentals
Highway Related Businesses		
Gagne's Red and White Ltd	• Gas station	• General store
	• Post office	• LCBO
La Tea Da Restaurant	• Restaurant/cafe	• Art Gallery
Industrial		
Columbia Forest Products	• Wood manufacturer	

Nom d'entreprise	Services	
Installations touristiques		
Pigeon's Nest Park Inc	• Terrain de camping	
Country Cabins & Campground	• Terrain de camping	• Voyages de pêche
	• Chalets de vacances	• Location de bateaux
Talon Lake Campground & Marina	• Terrain de camping	• Bateaux-taxis
	• Chalets	• Appâts et articles de pêche
	• Location de bateaux et de canots	• Magasin général
Buckeye Camp	• Terrain de camping	• Pêche
	• Chalets	• Navigation de plaisance
		• Randonnées
Van Doeler's Ranch	• Équitation	• Terrain de camping
	• Chalets	• Sentiers de randonnée équestre
L'Auberge des Pionniers Resort	• Chalets	• Sentiers de randonnée
	• Pêche	• Ski
	• Navigation de plaisance	• Raquettes
	• Location de canots et de kayaks	• Motoneige
Twilight Camp	• Terrain de camping	• Navigation de plaisance
	• Chalets	• Location de motorisés
Algonquin North Wilderness Outfitter	• Balades en canot guidées et portage	• Location de canots
Entreprises de type autoroutier		
Gagne's Red and White Ltd	• Station d'essence	• Magasin général
	• Bureau de poste	• LCBO
La Tea Da Restaurant	• Restaurant/ café	• Galerie d'art
Industries		
Columbia Forest Products	• Industrie forestière	



Highway 17

Selected Highway Corridor / Corridor autoroutier sélectionné

Based on the physical constraints and environmental conditions identified within the study area for this section of Highway 17, only a single highway corridor is being carried forward for further study, as shown below.

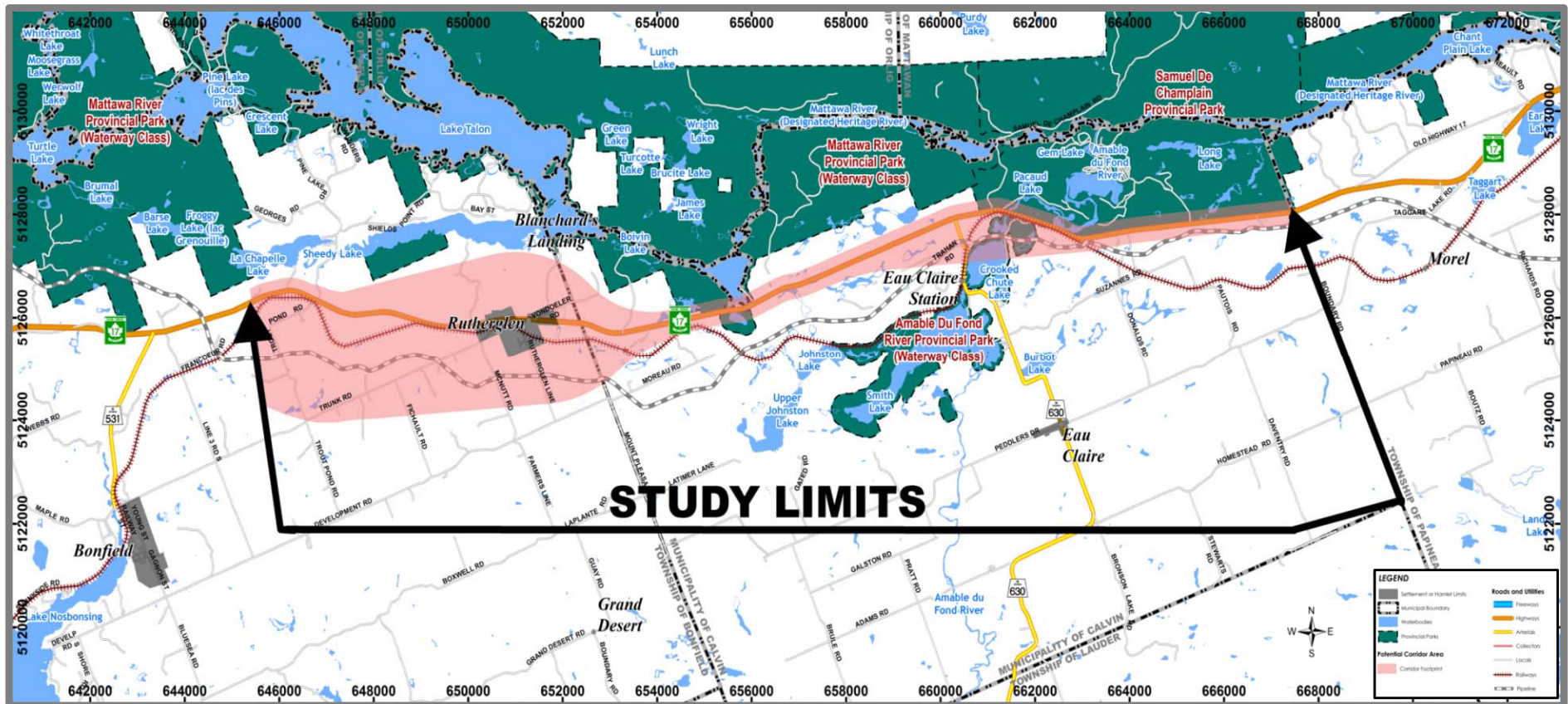
Highway planning alternatives within this corridor include segments of widening / improving the existing highway and segments of realigned highway, with interchanges at key connection points and new service roads for some areas.

Because of the very significant community impacts that would occur, widening of Highway 17 through Rutherglen is not a reasonable highway planning alternative.

Sur la base des contraintes physiques et des conditions environnementales identifiées dans la zone d'étude pour ce tronçon de l'autoroute 17, seul un corridor autoroutier est retenu pour une étude plus approfondie, comme le montre la carte ci-dessous.

Les options d'aménagement de l'autoroute dans ce corridor incluent des segments d'élargissement / d'amélioration de l'autoroute existante et des segments de tracé révisé, avec des échangeurs aux points de connexion majeurs et des nouvelles voies de desserte pour certaines zones.

En raison des impacts très importants que cela engendrerait sur la communauté, l'élargissement de l'autoroute 17 dans la traversée de Rutherglen n'est pas une option raisonnable.



Principles for Generation of Highway Planning Alternatives

The generation of highway planning alternatives considers constraints and opportunities according to the following principles:

1. Minimize impacts to significant natural features, functions, systems and communities
2. Minimize impacts to existing and planned (approved under Official Plans) population and employment areas
3. Transportation service criteria:
 - a. Generate alternatives that are efficient and direct, while meeting standards for design; and
 - b. Select alternatives that address the transportation problems and transportation opportunities

In the Rutherglen and Amable du Fond areas, widening of the existing highway is not possible due to physical constraints and environmental conditions. Realignment alternatives were therefore generated for these areas. The highway planning alternatives developed for the study area are presented on the plans on the tables.

Principes guidant l'élaboration des options de planification routiers pour l'autoroute

L'élaboration des alternatives de planification pour l'autoroute tient compte des contraintes et des opportunités selon les principes suivants:

1. Minimiser les impacts sur les éléments naturels importants, les fonctions, les systèmes et les communautés
2. Minimiser les impacts sur les zones de population et d'emplois existantes et prévues (approuvées en vertu de plans officiels)
3. Critères en lien avec le service de transport:
 - a. Élaborer des alternatives efficaces et directes, tout en respectant les normes de conception
 - b. Sélectionner des alternatives qui répondent aux problèmes et aux possibilités de transport

Dans la région de Rutherglen et d'Amable du Fond, l'élargissement de la route existante n'est pas possible en raison des contraintes physiques et des conditions environnementales. Des alternatives consistant à revoir le tracé ont donc été élaborées pour ces zones. Les options de planification pour l'autoroute développées pour la zone d'étude sont présentées sur les plans disponibles sur les tables.

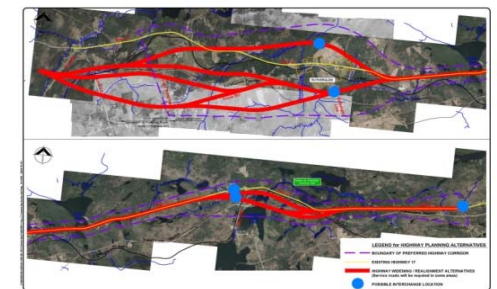
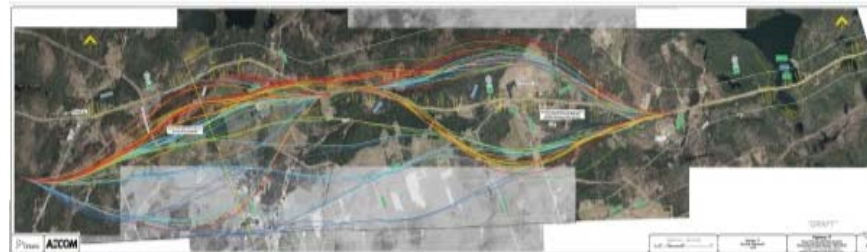
Process for Generation of Realignment Alternatives / Le Processus

Identify existing conditions and constraints within study area / Identifier les conditions et les contraintes actuelles dans la zone d'étude

Specify design standards (horizontal and vertical alignment parameters) and potential start and end points / Spécifiez les normes de conception et les points de début et de fin potentiels

Generate realignment alternatives using QUANTM software which considers terrain and constraints / Élaborer des alternatives utilisant du logiciel de planification du tracé (QUANTM)

Create realignment alternatives based on alignment trends identified in QUANTM / Produire des alternatives en fonction des tendances d'alignement



Typical Cross Section

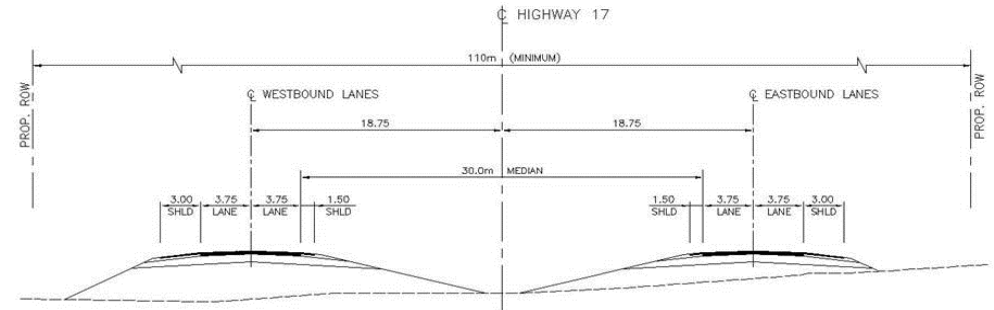
The cross-section being carried forward for both widened and realigned sections of Highway 17 is:

- a freeway with two lanes in each direction
- a 30m median within a 110m right-of-way
- access restricted to interchange locations
- new service roads in some areas

Coupe transversale retenue pour l'autoroute

La coupe transversale adoptée pour les deux sections de l'autoroute faisant l'objet d'un élargissement ou d'une révision du tracé est:

- Une autoroute à deux voies dans chaque direction
- Un terre-plein central de 30m à l'intérieur d'une emprise de 110m
- Accès permis uniquement au niveau des échangeurs
- Nouvelles voies de desserte à certains endroits



Potential Interchange and Service Road Locations

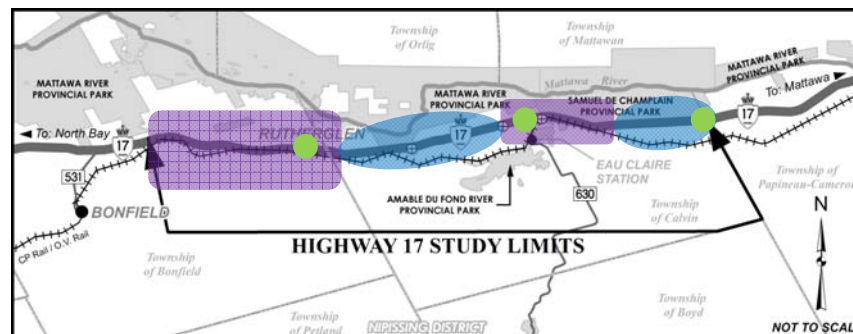
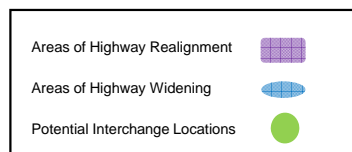
Highway interchanges are being considered at three locations: Rutherglen Line; Highway 630; and Boundary Road.

The highway cross-section results in the loss of direct access from the highway to abutting lands. In some areas, restoration of this local access may not be practical. In other areas, local access may be restored via service roads.

Two service road alternatives are being considered:

- convert existing Highway 17 to a service road to the north side of the freeway; or
- convert existing Highway 17 to a service road on the south side of the freeway.

The service road alternatives and the potential locations for highway interchanges are shown below and presented in greater detail on the plans on the tables.



Emplacements potentiels des échangeurs et des voies de desserte

Des échangeurs autoroutiers sont à l'étude à trois endroits: Rutherglen Line, autoroute 630 et chemin Boundary.

La coupe transversale de l'autoroute entraîne la perte de l'accès direct de l'autoroute aux terrains attenants. Dans certaines régions, la restauration de cet accès local peut ne pas être réalisable. Dans d'autres zones, l'accès local peut être rétabli par le biais de voies de desserte.

Deux options de voies de desserte sont à l'étude:

- Convertir l'autoroute 17 existante à une voie de desserte du côté nord de l'autoroute
- Convertir l'autoroute 17 existante à une voie de desserte du côté sud de l'autoroute

Les options de voies de desserte et les emplacements potentiels pour les échangeurs autoroutiers sont présentés ci-dessous ainsi que sur les plans disponibles sur les tables.

The criteria proposed to be used in the evaluation of highway planning alternatives are listed below.

Natural Environmental Factors
Fish and fish habitat, including Species at Risk
Vegetation, including Species at Risk
Wetlands
Wildlife and wildlife habitat, including Species at Risk
Surface water
Groundwater
Socio-Economic / Land Use Factors
Residential
Commercial / business
Provincial parks
Community / recreational / tourist facilities
Contaminated properties / waste management
Highway noise
Air quality
Aggregates and mineral resources
Water wells
Cultural Environment Factors
Built heritage and cultural landscapes
Archaeology
Transportation Factors
Accommodation of long term planning objectives
Accommodation of projected traffic demand
Enhancement of safety
Traffic operations on municipal roads and intersections
Design consistency with geometric standards for Ontario
Travel time / out of way travel
Cost Factor
Cost, including construction, utility relocation and property requirements
Constructability Factor
Existing traffic flow and operations accommodated during construction
Availability of staged construction

Les critères proposés pour être utilisés dans l'évaluation des options de planification pour l'autoroute sont énumérés ci-dessous.

Facteurs naturels
Poissons et leur habitat, y compris les espèces en péril
Végétation, y compris les espèces en péril
Milieux humides
Faune et son habitat, y compris les espèces en péril
Eau de surface
Eau souterraine
Facteurs socio-économiques et utilisation du sol
Usages résidentiels
Usages commerciaux / entreprises
Parcs provinciaux
Installations communautaires, récréatives et touristiques
Propriétés contaminées / gestion des déchets
Bruit
Qualité de l'air
Agrégats et ressources minérales
Puits d'eau
Facteurs culturels
Patrimoine bâti et paysages culturels
Archéologie
Facteurs en lien avec le transport
Respect des objectifs de planification de long terme
Prise en compte de la demande prévue de circulation
Amélioration de la sécurité
Fonctionnement du réseau routier municipal et des intersections
Cohérence avec les normes géométriques de l'Ontario
Durée des déplacements et détours
Facteur de coût
Coût, y compris la construction, le déplacement des services publics et les exigences foncières
Facteur de constructibilité
Maintien des débits et du fonctionnement actuel pendant la construction
Disponibilité de la construction échelonnée

Following this Public Information Centre, the Project Team will:

1. Respond to comments received through the release of the Study Design Report and the PIC #1 consultation process
2. Make changes to the information presented as a result of new information and comments received from stakeholders, as appropriate
3. Finalize the 'Study Design Report' and the 'Summary of Existing Environmental Conditions and Constraints Report'
4. Assess / evaluate the highway planning alternatives, and identify a preferred alternative
5. Prepare for Public Information Centre #2 to present:
 - Evaluation of highway planning alternatives and selection of the preferred alternative
 - Impacts of preferred planning alternative on highway related businesses including those in Rutherglen
 - Generation of preliminary design alternatives for the preferred planning alternative
 - Proposed criteria for evaluation of preliminary design alternatives

Après cette séance d'information publique, l'équipe du projet aura pour mission de:

1. Répondre aux commentaires reçus suite à la publication du Rapport de conception de l'étude et dans le cadre de la première série d'activités de consultation (dont la SIP No.1)
2. Apporter des modifications à l'information présentée en fonction des nouvelles informations et des commentaires reçus des intervenants, le cas échéant
3. Finaliser le Rapport de conception de l'étude et le rapport sommaire des conditions environnementales existantes et contraintes
4. Évaluer les alternatives de planification de l'autoroute et identifier une option privilégiée
5. Préparer la deuxième séance d'information publique afin de présenter:
 - L'évaluation des options de planification routiers de l'autoroute et l'option privilégiée
 - Les impacts de la solution de planification privilégiée sur les entreprises, y compris celles qui sont localisées à Rutherglen
 - L'élaboration d'alternatives de conception préliminaires pour l'option de planification privilégiée
 - Les critères proposés pour l'évaluation des alternatives de conception préliminaires

Information presented today is also available on the project website: www.highway17routeplanning.ca

Please visit the project website for study update

Les informations présentées aujourd'hui sont aussi disponibles en ligne sur le site Web du projet: www.highway17routeplanning.ca

S'il vous plaît visitez le site Web du projet pour les mises à jour de l'étude

Thank you for participating in today's PIC

Your comments are important to us. Interested stakeholders are encouraged to provide comments to the Project Team by **January 4, 2013.**

To obtain additional information, provide comments or to be placed on the mailing list, please:

- Place your Comment Sheet in the box provided tonight
- Submit your Comment Sheet to the Project Team by:
 - Writing the Project Team (c/o AECOM, 300 Water Street, Whitby ON L1N 9J2)
 - Faxing the Project Team (c/o AECOM at 905.668.0221)
 - Emailing the Project Team through the web site at www.highway17routeplanning.ca
- Contact one of the following:

Ms. Brenda Jamieson, P. Eng.

Consultant Project Manager / Chargée de projet
AECOM
300 Water Street
Whitby, ON L1N 9J2
Phone: 905-668-9363
Toll-free: 1-800-668-1983
Fax: 905-668-0221
E-mail: Brenda.Jamieson@aecom.com

Merci de votre participation à la SIP

Vos commentaires sont importants pour nous. Les parties intéressées sont encouragées à faire parvenir leurs commentaires à l'équipe de projet d'ici le **4 Janvier 2013.**

Pour obtenir des renseignements supplémentaires, formuler des commentaires ou vous inscrire sur la liste d'envoi, s'il vous plaît:

- Placez votre feuille de commentaires dans la boîte prévue à cet effet
- Remettez votre feuille de commentaires à l'équipe de projet par:
 - Courrier (c/o AECOM, 300, rue Water, Whitby ON L1N 9J2)
 - Télécopie (c/o AECOM au 905.668.0221)
 - Courriel, par le biais du site Web à l'adresse www.highway17routeplanning.ca
- Communiquez avec l'un des membres de l'équipe suivants:

Mr. Dheera Kantiya, M.Eng., P.Eng.

Senior Project Engineer / Ingénieur de projet sénior
Ministry of Transportation, Northeastern Region
447 McKeown Avenue, 4th Floor
North Bay, Ontario P1B 9S9
Phone: 705-497-5260
Toll-free: 1-800-461-9547
Fax: 705-497-5208
E-mail: Dheera.Kantiya@ontario.ca

Des renseignements sont disponibles en français en composant 1-800-668-1983 poste 2202, David LeBlanc (Courriel: David.Leblanc@aecom.com).

FREEDOM OF INFORMATION & PROTECTION OF PRIVACY

Information collected during this study will be used to assist the Ministry of Transportation (MTO) in meeting the requirements of the provincial Environmental Assessment Act and the 'Class Environmental Assessment for Provincial Transportation Facilities'. This material will be maintained on file for use during the study and may be included in the study documentation.

Information collected will be used in accordance with the Freedom of Information and Protection of Privacy Act. With the exception of personal information, all comments will be part of the public record.

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE

Les renseignements recueillis au cours de cette étude serviront à aider le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) à satisfaire aux exigences de la Loi provinciale sur les évaluations environnementales. Ils demeureront aux dossiers pour être utilisés pendant la durée de l'étude et pourront être inclus dans la documentation sur l'étude.

Les renseignements recueillis seront utilisés 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 deviendront du domaine public.