

TRANSPORT ET INFRASTRUCTURE MANITOBA

ÉTUDE DE CONCEPTION FONCTIONNELLE DE LA RPGC 3

RAPPORT SOMMAIRE SUR LA PARTICIPATION DE PHASE 2

APRIL 02, 2024





ÉTUDE DE CONCEPTION FONCTIONNELLE DE LA RPGC 3

RAPPORT SOMMAIRE SUR LA
PARTICIPATION DE PHASE 2

TRANSPORT ET INFRASTRUCTURE
MANITOBA

RAPPORT

N° DE PROJET : CA-WSP-231-00717-00

DATE : 2 AVRIL 2024

WSP

1600, PLACE BUFFALO

WINNIPEG (MB)

R3T 6B8 CANADA

TÉL. : +1 204 477-6650

TÉLÉC. : +1 204 474-2864

WSP.COM

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION.....	1
2	PROCESSUS DE PARTICIPATION DU PUBLIC ET DES INTERVENANTS.....	3
3	PHASE 2 DE LA PARTICIPATION	4
4	Phase 2 – Réunion des intervenants de la municipalité rurale de Macdonald	4
5	Phase 2 – Réunion des intervenants de la Ville de Winnipeg.....	4
6	Phase 2 – Réunion des intervenants des ministères provinciaux.....	5
7	PHASE 2 – Réunions des propriétaires fonciers	5
8	Phase 2 – Réunions des groupes d’intervenants	6
9	PHASE 2 – Participation MB et résultats du sondage	6
10	RÉSUMÉ ET PROCHAINES ÉTAPES.....	11

FIGURES

FIGURE 1-1 : ZONE D'ÉTUDE	2
FIGURE 3-1 : RELATION DES PARTICIPANTS AVEC LA ZONE D'ÉTUDE.....	7
FIGURE 3-2 : FRÉQUENCE DES DÉPLACEMENTS SUR LA RPGC 3	7
FIGURE 3-3 : EFFET CLASSÉ DES OPTIONS SUR L'ACCÈS	8
FIGURE 3-4 : EFFET CLASSÉ DES OPTIONS SUR LA CIRCULATION.....	9
FIGURE 3-5 : EFFET CLASSÉ DES OPTIONS SUR LES BIENS PERSONNELS OU LES ACTIVITÉS COMMERCIALES	9

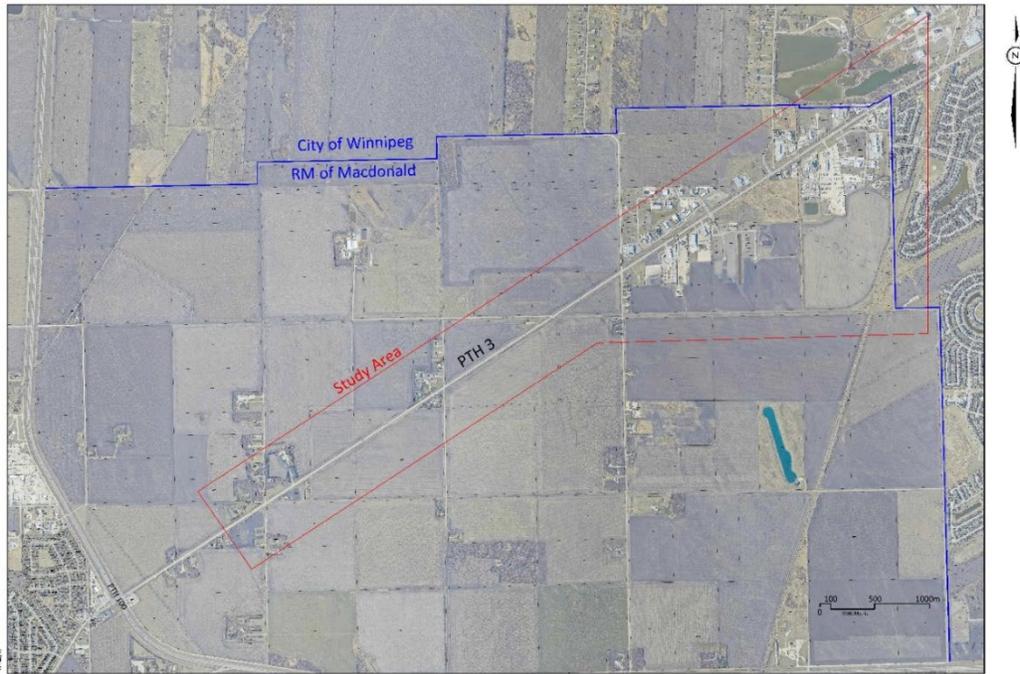
ANNEXES

A PHASE 2 – PRESENTATION MATERIALS

1 INTRODUCTION

La route provinciale à grande circulation (RPGC) 3 est une artère principale indivise à chaussée unique à deux voies située au sud-ouest de la ville de Winnipeg, dans la municipalité rurale (MR) de Macdonald. Le développement le long de la RPGC 3 va du développement agricole au résidentiel en passant par le commercial et l'industriel. Une grande partie des développements industriel et commercial les plus récents s'est produite le long de la partie est du corridor, plus proche de la ville de Winnipeg. Le développement adjacent est desservi par une gamme de types d'accès, y compris un accès indirect depuis une route municipale à intersection, des approches privées et un accès depuis des routes de service.

WSP Canada Inc. (WSP) a été engagé par Transport et Infrastructure Manitoba (TIM) pour élaborer une conception fonctionnelle et un plan de gestion de l'accès pour l'élargissement de la RPGC 3 de la route 7E jusqu'à la limite de la ville de Winnipeg (la zone d'étude comme indiqué sur la **figure 1.1** englobe également les terres voisines). Le plan envisage des options pour deux tracés principaux de corridors : (1) le tracé existant pour se connecter directement au boulevard McGillivray et (2) un réalignement pour se connecter directement au prolongement du boulevard Bishop Grandin (Abinojii Mikanah). L'étude définit également des plans conceptuels pour trois routes municipales qui seront reliées à la RPGC 3. L'étude met à jour une étude du plan d'élargissement à quatre voies et de gestion des accès de 2006 préparée par WSP, en tenant compte des développements survenus depuis 2006, des développements prévus et des dernières données et prévisions de circulation. WSP a également été engagé par TIM pour diriger le processus de participation du public et des intervenants pour le projet.



PTH 3 Functional Design Study

Figure 1-1 : Zone d'étude

2 PROCESSUS DE PARTICIPATION DU PUBLIC ET DES INTERVENANTS

La participation des intervenants et du public joue un rôle important dans le projet. La stratégie de participation des intervenants et du public comprend trois phases de participation avec les objectifs suivants :

- **PHASE 1 – Détermination des intervenants et communication** : Présenter le projet aux principaux intervenants, communiquer la portée et le calendrier du projet, et recueillir les premiers commentaires sur le projet, y compris les contraintes particulières au sein de la zone d'étude. Cette phase comprend également la présentation du projet au grand public.
- **PHASE 2 – Présentation des options de conception** : Présenter les options de conception aux intervenants et au public, et obtenir des commentaires sur les autres solutions.
- **PHASE 3 – Présentation de la solution de conception préférée** : Présenter l'option de conception préférée au public et aux intervenants, et présenter la justification de la décision relative à l'option de conception préférée.

La **phase 1** comprenait deux réunions de groupe en personne avec les intervenants, une réunion en personne avec la municipalité rurale de Macdonald et des réunions virtuelles avec la ville de Winnipeg et les services provinciaux concernés. Les panneaux de présentation ont également été rendus accessibles au public sur le site Web de TIM.

La **phase 2** comprenait une réunion en personne avec la municipalité rurale de Macdonald, une réunion virtuelle avec la ville de Winnipeg, une réunion virtuelle avec les ministères provinciaux concernés, trois réunions en personne avec les propriétaires fonciers et deux réunions de groupe en personne avec les intervenants. Les panneaux de présentation ont également été rendus accessibles au public dans le cadre de la participation du public hébergé sur le site Web Participation MB (voir l'**annexe A**).

La **phase 3** devrait suivre le même format que la phase 2, avec des réunions supplémentaires sur l'acquisition de terrains coordonnées par la Division des services immobiliers (DSI).

Dans l'ensemble, les techniques de participation utilisées pour ce projet sont les suivantes :

- Réunions de groupes et individuelles avec les intervenants
- Réunions avec les propriétaires fonciers
- Utilisation d'un sondage en ligne et du site Web Participation MB pour obtenir les commentaires du public au cours des phases 2 et 3

3 PHASE 2 DE LA PARTICIPATION

Les réunions des intervenants suivantes ont eu lieu dans le cadre de la **Phase 2** :

- 21 novembre 2023 – réunion en personne avec la municipalité rurale de Macdonald
- 21 novembre 2023 – réunion virtuelle avec la Ville de Winnipeg
- 22 novembre 2023 – réunion virtuelle avec les ministères provinciaux concernés
- 28 et 29 novembre 2023 – trois réunions en personne avec les propriétaires fonciers
- 30 novembre 2023 – deux réunions en personne avec tous les autres groupes d'intervenants

L'objectif de ces réunions des intervenants était le suivant :

- Informer les participants de l'objectif et de la portée de l'étude.
- Présenter les options de conception de chaussée et d'intersection (y compris la gestion des accès) à l'étude.
- Fournir une occasion de donner des commentaires et de poser des questions à l'équipe de conception et aux représentants de TIM.

Chaque réunion était guidée par des panneaux de présentation, qui ont ensuite été mis à disposition sur le site Web Participation MB avec des modifications mineures (voir l'**annexe A**).

4 PHASE 2 – RÉUNION DES INTERVENANTS DE LA MUNICIPALITÉ RURALE DE MACDONALD

Cette réunion en personne des intervenants a eu lieu le 21 novembre 2023, avec l'administration et les élus de la municipalité rurale de Macdonald, ainsi que des représentants de TIM et de WSP. Les commentaires reçus lors de la réunion peuvent être résumés comme suit :

- Il existe d'importantes infrastructures d'aqueduc et d'égout parallèles à la RPGC 3 du côté sud qui doivent être prises en compte, particulièrement avec l'option 1.
- Il faudrait envisager de maintenir l'accès agricole grâce à des routes de service pour les agriculteurs qui ne vivent pas à côté des terres qu'ils exploitent.

D'autres sujets de discussion comprenaient des questions sur le revêtement des routes et des éclaircissements sur les responsabilités futures en matière d'entretien, les répercussions possibles sur la propriété et l'accès à la propriété.

5 PHASE 2 – RÉUNION DES INTERVENANTS DE LA VILLE DE WINNIPEG

Cette réunion virtuelle a eu lieu le 21 novembre 2023 avec l'administration de la Ville de Winnipeg, ainsi que des représentants de TIM et de WSP. Les commentaires reçus lors de la réunion peuvent être résumés comme suit :

- La Ville a indiqué que les options 2A et 2B nécessitent toutes deux le prolongement futur du boulevard Bishop Grandin (Abinojii Mikanah proposé) afin de fonctionner à long terme.
- La Ville ne possède qu'une petite fraction des terrains requis pour le futur prolongement du boulevard Bishop Grandin (projet Abinojii Mikanah), car un montant aussi important d'acquisitions foncières serait nécessaire.

6 PHASE 2 – RÉUNION DES INTERVENANTS DES MINISTÈRES PROVINCIAUX

La réunion finale de la phase 2 a eu lieu virtuellement le 22 novembre 2023, avec les ministères provinciaux concernés, ainsi que des représentants de TIM et de WSP. Le principal point à retenir de cette réunion était la nécessité d'une coordination entre le gouvernement provincial, les gouvernements municipaux et les principaux services publics tels que Manitoba Hydro concernant les contraintes suivantes : un éventuel prolongement futur du boulevard Bishop Grandin (projet Abinojii Mikanah), des lignes ferroviaires, une purge d'eau et d'importants travaux de Manitoba Hydro.

7 PHASE 2 – RÉUNIONS DES PROPRIÉTAIRES FONCIERS

Trois réunions en personne des propriétaires fonciers ont eu lieu les 28 et 29 novembre 2023 au Oak Bluff Recreation Club. Les réunions étaient sur invitation uniquement et des invitations ont été envoyées à un total de 185 propriétaires fonciers (97 de la municipalité rurale de Macdonald et 88 de la ville de Winnipeg) désignés comme potentiellement touchés par au moins une des options de conception de route et d'intersection.

Les propriétaires fonciers ont été invités à assister à l'une des trois réunions, et ceux qui ne pouvaient pas y assister ont été invités à participer en ligne. Des représentants de TIM et de WSP ont également participé aux séances. Au total, 49 personnes se sont inscrites, la séance du soir comptait 19 personnes inscrites et les deux séances de l'après-midi comptaient respectivement 20 et 10 personnes inscrites.

Chacune des réunions durait deux heures selon un format sans rendez-vous. Les propriétaires fonciers ont été invités à lire les panneaux de présentation à leur rythme et à poser des questions à l'équipe du projet au besoin. Il s'agissait des mêmes panneaux de présentation présentés lors des réunions des intervenants (voir l'**annexe A**). En plus des panneaux de présentation, des tableaux illustrant les options proposées étaient également disponibles et les participants étaient invités à les annoter avec des commentaires. Les principaux points à retenir de ces réunions étaient la nécessité de prendre en compte le nombre et la superficie des propriétés touchées ainsi que l'importance de protéger les terres agricoles et l'accès des véhicules agricoles.

Après chaque réunion, les participants ont été invités à répondre à une enquête mise à disposition sur papier ainsi qu'en ligne sur la plateforme SurveyMonkey (accessible avec un code QR ou un lien vers un site Web). Le sondage fourni était essentiellement semblable à celui accessible au grand public et publié sur Participation MB.

8 PHASE 2 – RÉUNIONS DES GROUPES D'INTERVENANTS

Deux réunions de groupe en personne avec les intervenants (une pendant la journée et une en soirée) ont eu lieu le 30 novembre 2023 au Oak Bluff Recreation Club. Des invitations aux réunions ont été envoyées par courrier électronique à tous les intervenants qui n'étaient pas invités aux autres réunions de la phase 2. Les invités ont eu le choix de la réunion à laquelle ils souhaitent assister. Au total, 50 personnes se sont inscrites, 29 à la séance de l'après-midi et 21 à la séance du soir. Des représentants de TIM et de WSP ont également participé aux séances.

Ces réunions avaient le même format de va-et-vient que les réunions des propriétaires fonciers, avec des panneaux de présentation et des plans imprimés des options que les participants étaient encouragés à annoter. Comme pour les réunions avec les propriétaires fonciers, les principaux points à retenir de ces réunions étaient la nécessité de prendre en compte le nombre et la superficie des propriétés touchées, avec une attention particulière aux terres agricoles.

Après chaque réunion, les participants ont été invités à répondre à une enquête mise à disposition sur papier ainsi qu'en ligne sur la plateforme SurveyMonkey (accessible avec un code QR ou un lien vers un site Web). Le sondage fourni était essentiellement semblable à celui accessible au grand public et publié sur Participation MB.

9 PHASE 2 – PARTICIPATION MB ET RÉSULTATS DU SONDAGE

Le matériel de présentation et le sondage en ligne accessibles au grand public étaient disponibles sur le site Web de Participation MB le 14 février 2024. Le site Web du projet a été consulté 997 fois et 281 personnes ont visité le lien vers le sondage. Le sondage s'est terminé le 27 février 2024. Un total de 96 réponses au sondage de Participation MB ont été reçues. Le taux de réponse plus faible par rapport au nombre de personnes ayant visité le lien du sondage peut s'expliquer par le fait que les répondants doivent créer un compte Participation MB pour répondre au sondage. Les panneaux de présentation publiés sur Participation MB étaient essentiellement semblables à ceux des réunions des propriétaires fonciers et des intervenants, et étaient rendus publics sur le site Web de TIM.

Au total, 110 réponses ont été reçues au sondage, dont 10 en ligne (avec SurveyMonkey lors des réunions des propriétaires fonciers et des intervenants), 4 réponses sur papier (provenant des réunions des propriétaires fonciers et des intervenants) et 96 en ligne à travers Participation MB. Un résumé des résultats du sondage est fourni ci-dessous.

Le sondage comportait 11 questions et était organisé sur la base des trois options suivantes présentées :

- Option 1 : tracé existant reliant le boulevard McGillivray avec feux de circulation
- Option 2A : détournement commençant à l'ouest de la route 8E reliant le boulevard Bishop Grandin (projet Abinojii Mikanah)

- Option 2B : détournement commençant à l'est de la route 8E reliant le boulevard Bishop Grandin (projet Abinojii Mikanah)

Les répondants pouvaient sauter une question à tout moment. Le sondage a débuté par deux questions initiales, portant sur la relation des répondants avec la zone d'étude et à quelle fréquence ils se déplacent sur la RPGC 3 entre la route 7E et le chemin Brady.

Ils pouvaient sélectionner plus d'un choix de réponse pour décrire leur lien avec la zone. Parmi les réponses reçues, 45 % ont indiqué qu'ils résidaient dans la zone d'étude. Sur les 27 % ayant sélectionné « Autre », la majorité a indiqué qu'ils visitaient la région ou voyageaient régulièrement dans la région (voir **figure 3-1**).

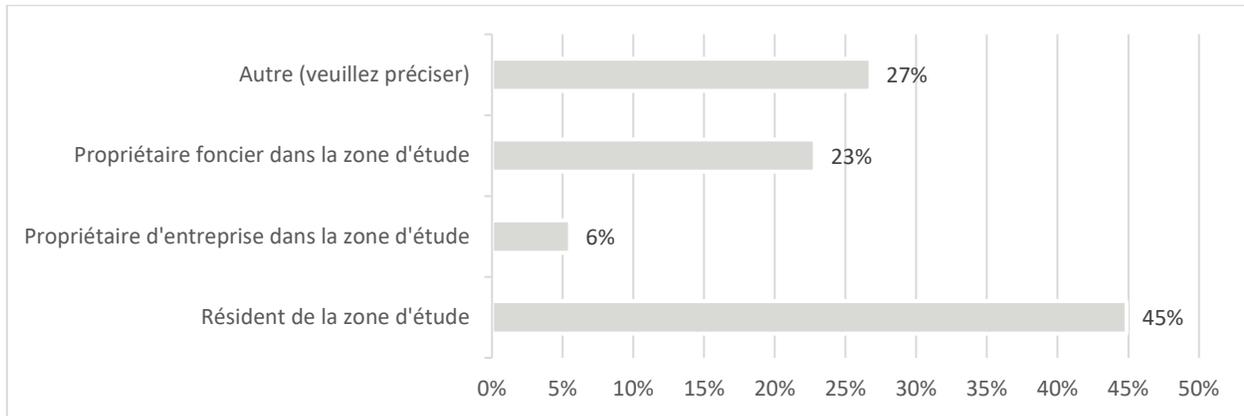


Figure 3-1 : Relation des participants avec la zone d'étude

Lorsqu'on leur a demandé à quelle fréquence ils voyageaient sur la RPGC 3, entre la route 7E et le chemin Brady, la répartition était assez uniforme parmi ceux qui voyageaient quotidiennement (29 %), hebdomadairement (26 %) et mensuellement (27 %) (voir **figure 3-2**).

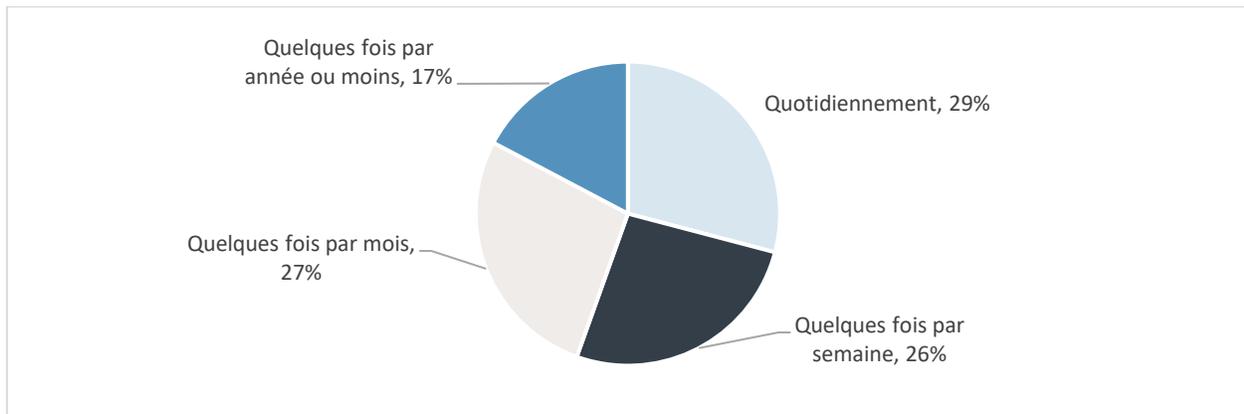


Figure 3-2 : Fréquence des déplacements sur la RPGC 3

Il a ensuite été demandé aux répondants au sondage de classer l'effet perçu de chaque option sur une échelle allant de « très positif » à « très négatif » pour les critères suivants :

- sécurité
- accès

- circulation routière
- biens personnels ou activités commerciales

Les résultats pour les trois options d'alignement sont présentés ci-dessous ensemble pour chacun de ces critères.

Accès

De manière générale, les personnes interrogées ont indiqué que l'option 1 aurait l'effet très positif ou positif le plus élevé sur l'accès (57 %) par rapport aux options 2A (47 %) et 2B (43 %) (voir **figure 3-3**). De même, seulement 21 % des personnes interrogées ont indiqué que l'option 1 aurait un effet négatif ou très négatif sur l'accès, une proportion inférieure à celle des options 2A (31 %) et 2B (33 %). Un nombre presque égal de répondants ont indiqué un effet neutre sur l'accès pour chacune des options.

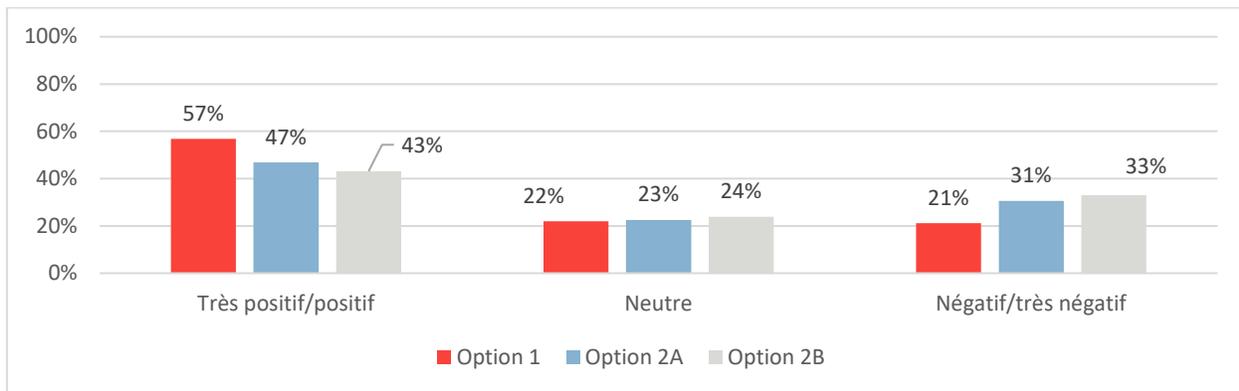


Figure 3-3 : Effet classé des options sur l'accès

Circulation routière

Les personnes interrogées ont indiqué un effet très semblable sur la circulation avec chaque option (voir **figure 3-4**). Cependant, l'option 1 a été désignée comme celle ayant le plus grand effet combiné très positif ou positif sur la circulation (54 %) par rapport aux options 2A (50 %) et 2B (45 %). De même, 27 % des personnes interrogées ont indiqué que l'option 1 aurait un effet négatif ou très négatif sur la circulation, une proportion inférieure à celle des options 2A (30 %) et 2B (31 %).

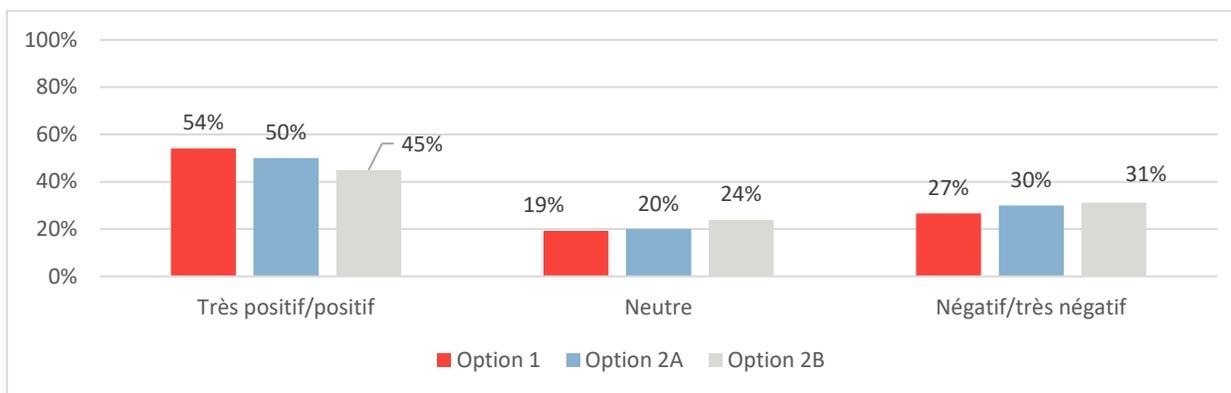


Figure 3-4 : Effet classé des options sur la circulation

Biens personnels ou activités commerciales

L'option 1 a été désignée comme ayant l'effet le plus positif ou très positif (44 %) et l'effet le moins négatif ou très négatif (21 %) sur les biens personnels ou les activités commerciales (voir **figure 3-5**). Près de deux fois plus de répondants estiment que les options 2A et 2B (35 % et 36 %, respectivement) auraient un effet négatif ou très négatif sur les biens personnels ou les activités commerciales. Une proportion importante de répondants ont indiqué un effet neutre sur les biens personnels ou les activités commerciales, quelle que soit l'option.

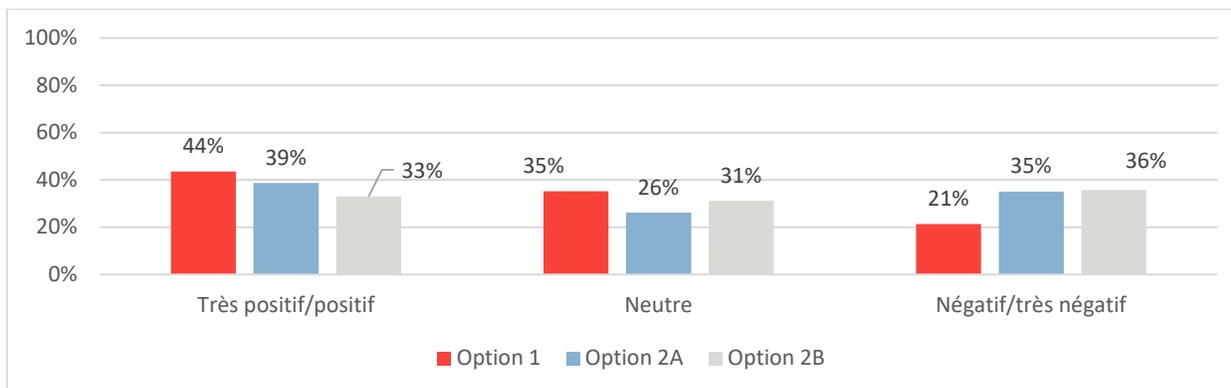


Figure 3-5 : Effet classé des options sur les biens personnels ou les activités commerciales

Autres commentaires

Les répondants ont eu la possibilité de formuler des commentaires supplémentaires concernant chacune des trois options et l'étude dans son ensemble. Les commentaires supplémentaires peuvent être résumés comme suit :

- Le coût des changements proposés est trop important et devrait être orienté vers d'autres priorités.
- L'élargissement à quatre voies de la route encouragera davantage l'étalement urbain et exacerbera le coût élevé des infrastructures.
- Les changements d'accès et l'ajout d'intersections contrôlées dans toutes les options proposées amélioreraient la sécurité de la configuration existante.

- Préoccupation selon laquelle des feux de circulation ajoutés à plusieurs intersections dans toutes les options proposées auront un effet important sur la fluidité de la circulation.
- Une collaboration est nécessaire avec la Ville de Winnipeg pour garantir le maintien de la circulation au-delà du chemin Brady.
- Préoccupation concernant le volume de terrain touché par les options proposées, en particulier l'option 2B.
- Préoccupation selon laquelle les options 2A et 2B ne dirigent pas efficacement la circulation vers les centres-villes de Winnipeg, de St. James et de Kenaston, mais dirigent plutôt la circulation vers l'est, ce qui peut être réalisé en utilisant la route périphérique (RPGC 100).
- Les répondants ont souligné que les besoins en matière de transport actif ne sont pris en compte dans aucune des options. Comme l'infrastructure de transport actif ne relève pas de la compétence provinciale, il a été expliqué aux intervenants que cela dépasse la portée de ce projet, mais les points de passage sécuritaires de la RPGC 3 seront définis dans le cadre de ce projet.

10 RÉSUMÉ ET PROCHAINES ÉTAPES

La deuxième phase de participation comprenait une combinaison de réunions virtuelles et en personne qui ont eu lieu en novembre 2023. Des panneaux de présentation et un sondage en ligne, accessibles au grand public, ont suivi en février 2024. Les commentaires ont été enregistrés au moyen d'une combinaison de notes de réunion (pour les réunions individuelles qui ont eu lieu avec la municipalité rurale de Macdonald, la Ville de Winnipeg et les ministères provinciaux), ainsi que des tableaux annotés (pour les réunions de groupe en personne des intervenants et des propriétaires fonciers), et un sondage (disponible à toutes les réunions et pour le public en ligne).

De manière générale, les intervenants étaient favorables aux améliorations de la sécurité et de la fluidité de la circulation. Des préoccupations liées aux effets sur les propriétés et à l'accès des véhicules agricoles ont été exprimées par la MR de Macdonald, les propriétaires fonciers et les propriétaires d'entreprises en particulier. La municipalité a également exprimé ses inquiétudes quant à l'effet sur le développement futur. La Ville de Winnipeg a indiqué que les options 2A et 2B reposent toutes deux sur un futur prolongement du boulevard Bishop Grandin (projet Abinojii Mikanah), dont le calendrier et les coûts associés sont indéterminés. Le sondage a indiqué une préférence pour l'option 1 en fonction de l'effet perçu sur les biens personnels ou les activités commerciales, la circulation et l'accès. Des préoccupations ont été exprimées concernant le coût global du projet, les effets sur le territoire, le manque d'infrastructures de transport actif, le nombre d'intersections supplémentaires à feux contrôlés et la répercussion environnementale de la facilitation du trafic habitation-travail vers la ville de Winnipeg.

Les commentaires reçus au cours de la phase 2 seront pris en compte dans la sélection des options de conception préférées présentées dans la phase 3, qui devrait avoir lieu à l'automne 2024.

ANNEXE

PTH 3 Functional Design Study

Phase 2 Engagement

Fall 2023



Manitoba 

Welcome

PTH 3
Functional Design Study



Purpose

To **develop a functional design and access management plan for twinning PTH 3 from Road 7E to the Winnipeg City Limit at Brady Road**. The plan will consider options for two main corridor alignments: (1) the existing alignment to connect to McGillivray Boulevard and (2) a realignment to connect to Bishop Grandin Boulevard (proposed Abinojii Mikanah).

The **intent** of phase 2 engagement is to:



Inform you of the **purpose and scope** of the study.



Present the roadway and intersection design options (including access management) under consideration.



Offer an opportunity to **provide input to and ask questions** of the design team.

3

Manitoba 

Background

WSP Canada Inc. (WSP), a planning and engineering firm, was engaged by the Manitoba government to develop a design for the twinning of PTH 3.



Conceptual alignments of the **William R. Clement Parkway, Road 8E and PR 330 extensions and connections to PTH 3** will be developed.



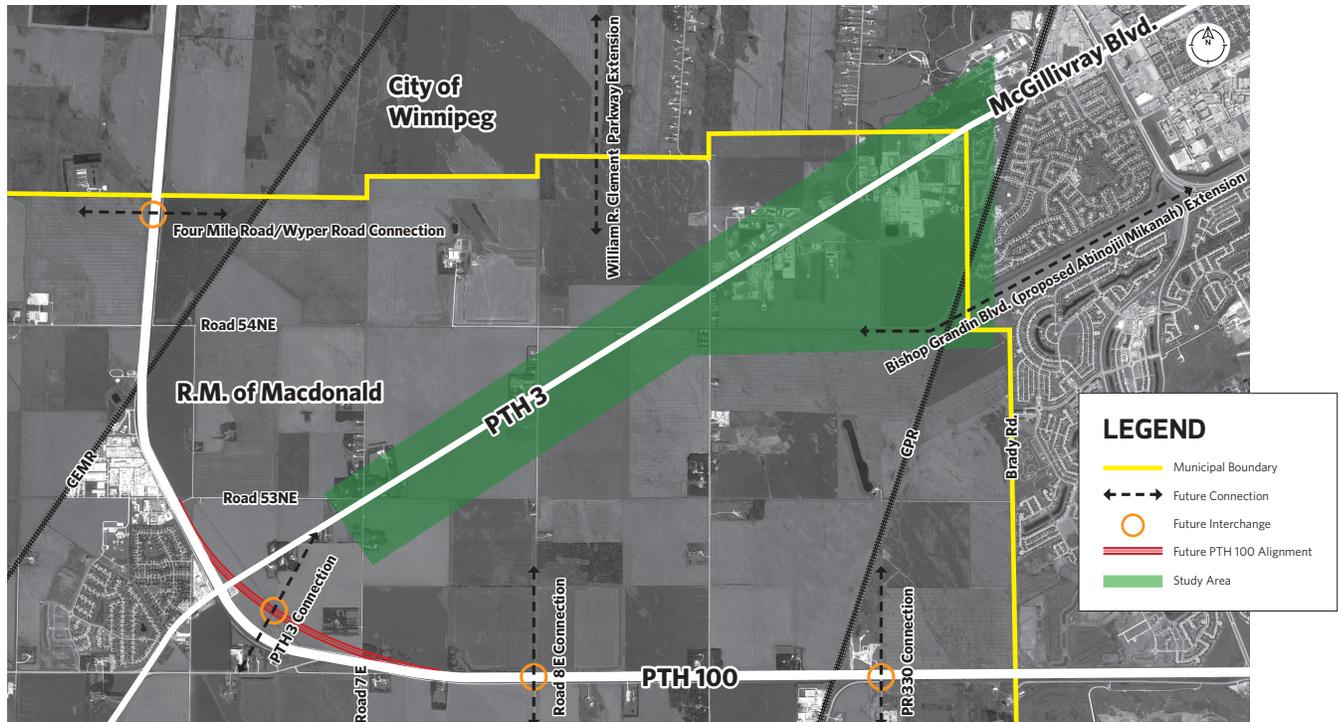
The study will **update a 2006 twinning and access management plan.**



The study will also **guide intersection improvements and land use planning and development.**

4

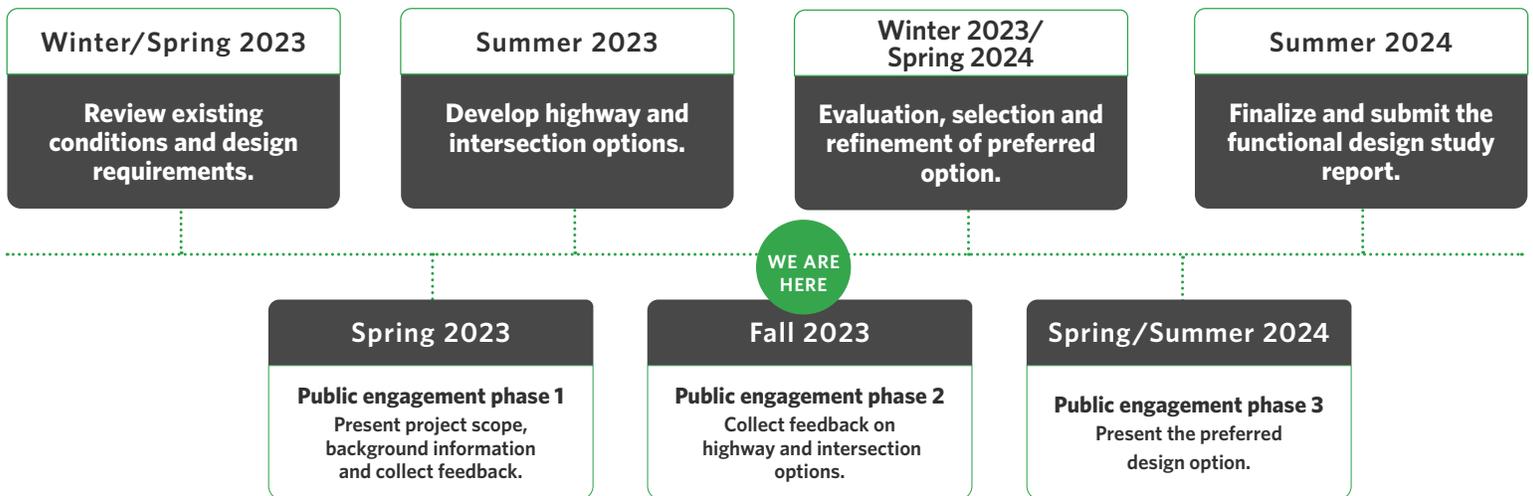
Manitoba 



5



Timeline



The functional design study will take approximately one-and-a-half years to complete.

A functional design study is an early phase of the design process in which the road right-of-way and roadway layout are established based on projected travel patterns and demand. Functional designs are informed by both technical studies and public input and feedback throughout the process.

6



During phase 1 engagement, the **project team met with landowners, business owners, municipalities and other stakeholders** to introduce the project, communicate the project's scope and timing, and gather initial feedback.

The engagement activities facilitated during Phase 1 of public engagement included:



Stakeholder meetings with the **City of Winnipeg, RM of Macdonald, and provincial departments.**



Group stakeholder meetings (held in a come-and-go format) with **landowners, business owners, and other invited stakeholders.**



A **survey** made available both online and in-person.



A **website** with a link to the presentation boards.

Overall, feedback collected during phase 1 from stakeholders was **positive.**



7

Specific themes based on the feedback received include:



That top priorities for stakeholders include improving safety and traffic operations and minimizing land acquisition and impacts on adjacent properties.



That the study be coordinated with planned infrastructure projects and development in both the City of Winnipeg and RM of Macdonald.



That the planned twinning of PTH 3 address existing safety concerns and access challenges.

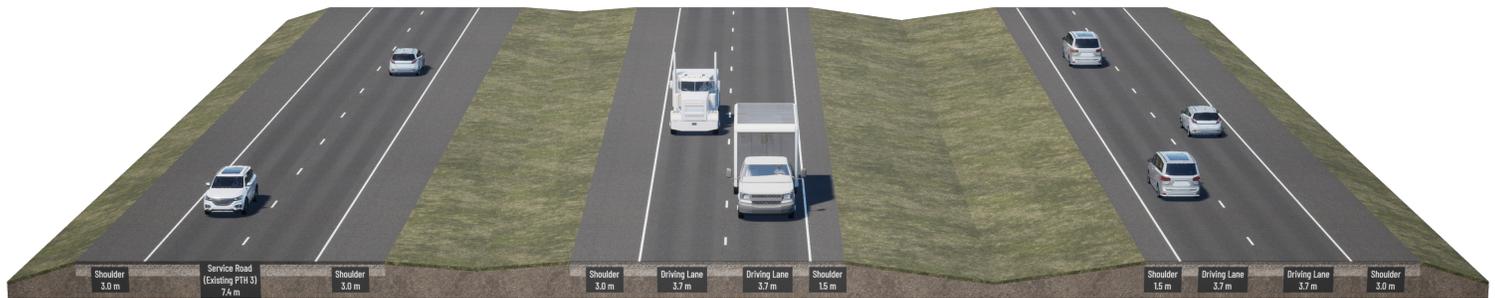


That speed limit adjustments and signage improvements should be considered as part of the study.

8

PTH 3 connecting to McGillivray Boulevard (existing alignment)

Access management for this option is via traffic signals. Although roundabouts were considered, they would not adequately accommodate the type of vehicular traffic on PTH 3.



Westbound PTH 3

Eastbound PTH 3

Typical 4-Lane Section Road 7E to Loudoun Rd.

Note: slopes are not drawn to scale.



Westbound PTH 3

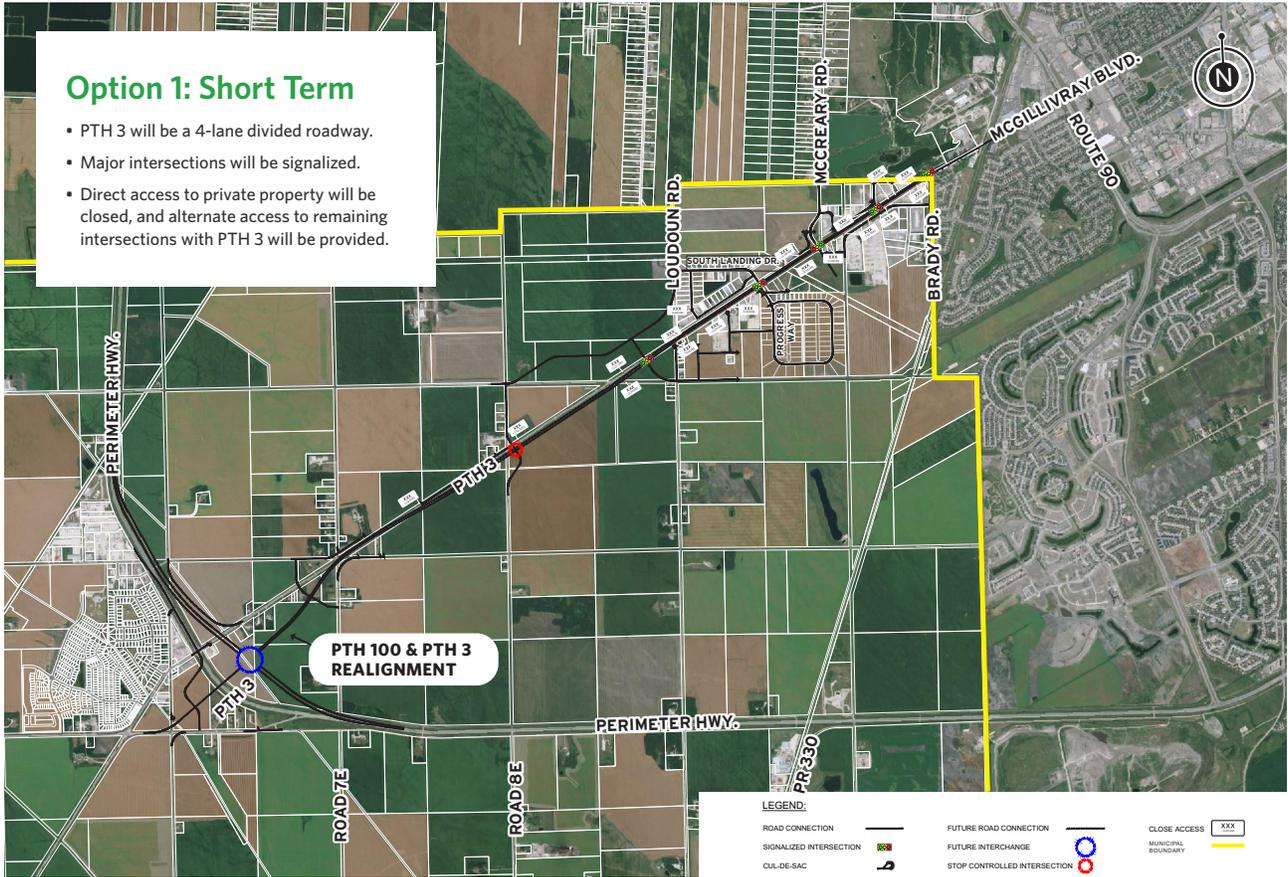
Eastbound PTH 3

Typical 4-Lane Section Loudoun Rd. to Brady Rd.

Note: slopes are not drawn to scale.

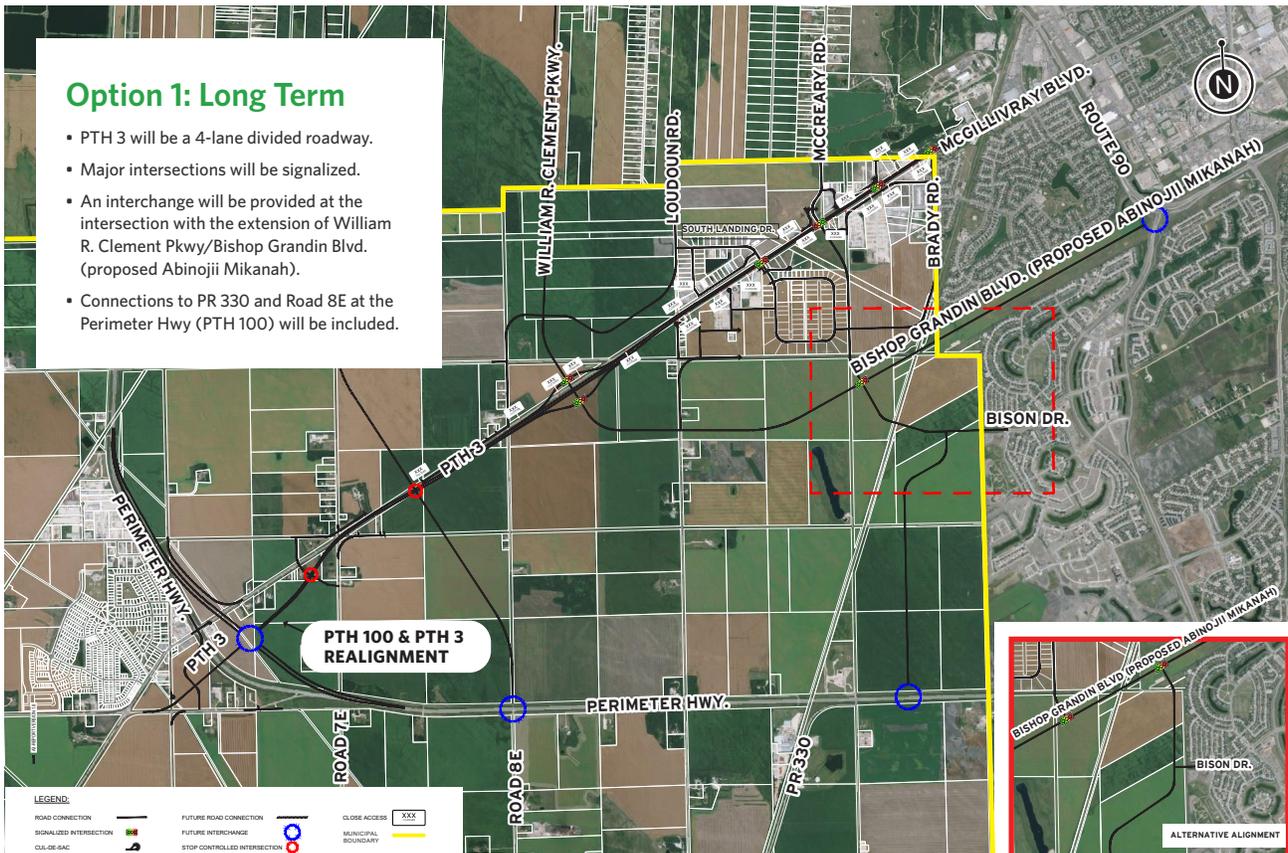
Option 1: Short Term

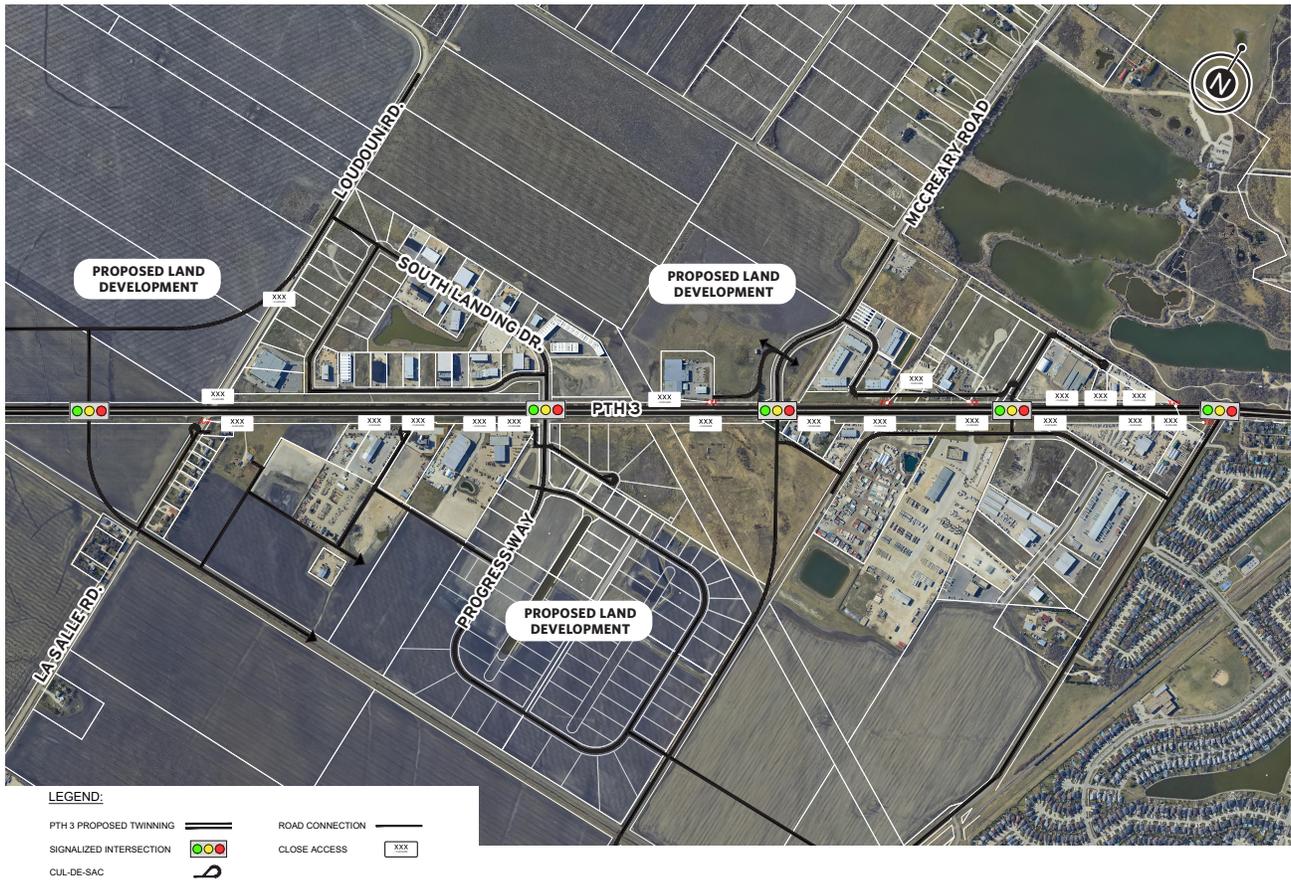
- PTH 3 will be a 4-lane divided roadway.
- Major intersections will be signalized.
- Direct access to private property will be closed, and alternate access to remaining intersections with PTH 3 will be provided.



Option 1: Long Term

- PTH 3 will be a 4-lane divided roadway.
- Major intersections will be signalized.
- An interchange will be provided at the intersection with the extension of William R. Clement Pkwy/Bishop Grandin Blvd. (proposed Abinojii Mikanah).
- Connections to PR 330 and Road 8E at the Perimeter Hwy (PTH 100) will be included.





13



Alignment Options 2A and 2B

PTH 3 connecting to Bishop Grandin Boulevard (proposed Abinojii Mikanah) realignment

Two alignments are under consideration for this option - realignment starting west of Road 8E (Option 2A) and realignment starting east of Road 8E (Option 2B).



Westbound PTH 3

Eastbound PTH 3

Typical 4-Lane Section

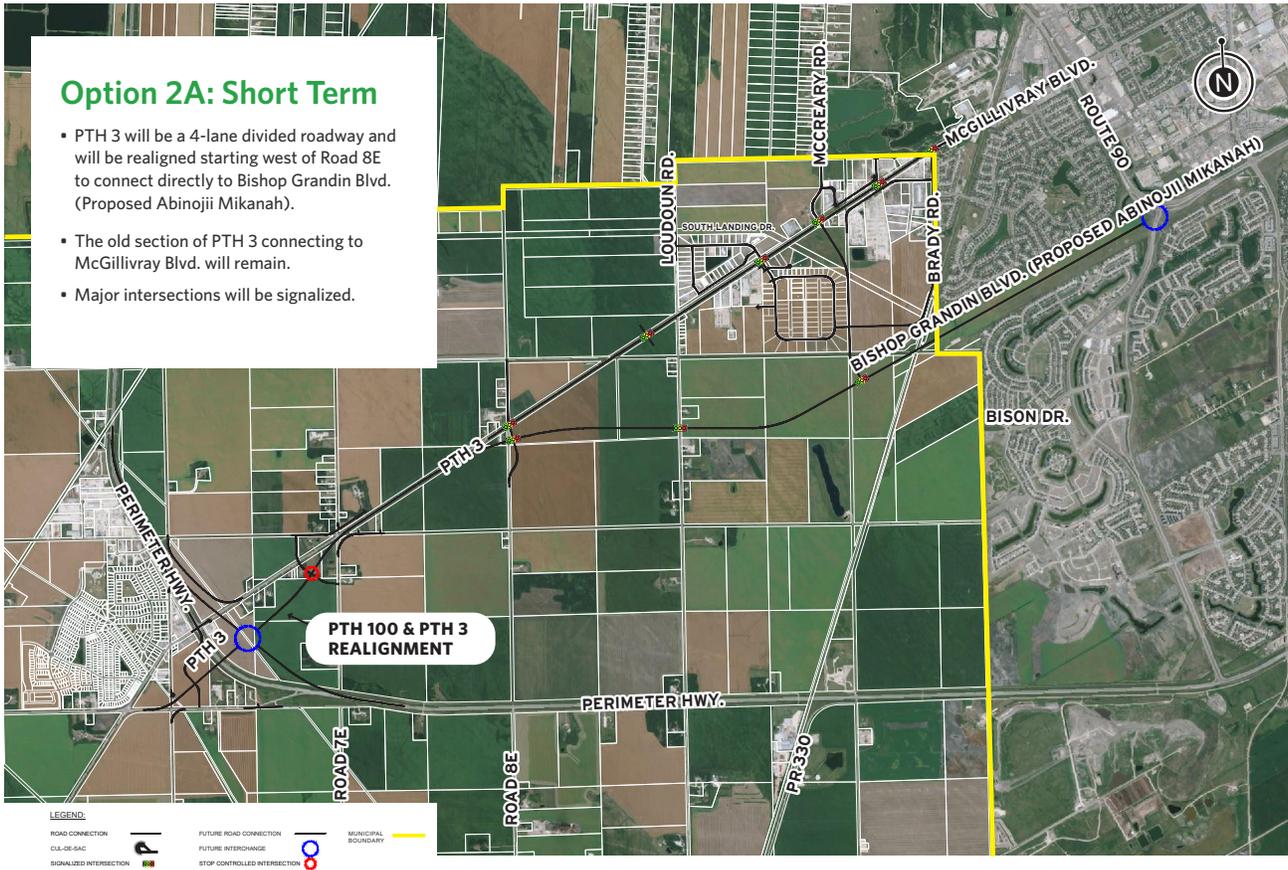
Note: slopes are not drawn to scale.

14



Option 2A: Short Term

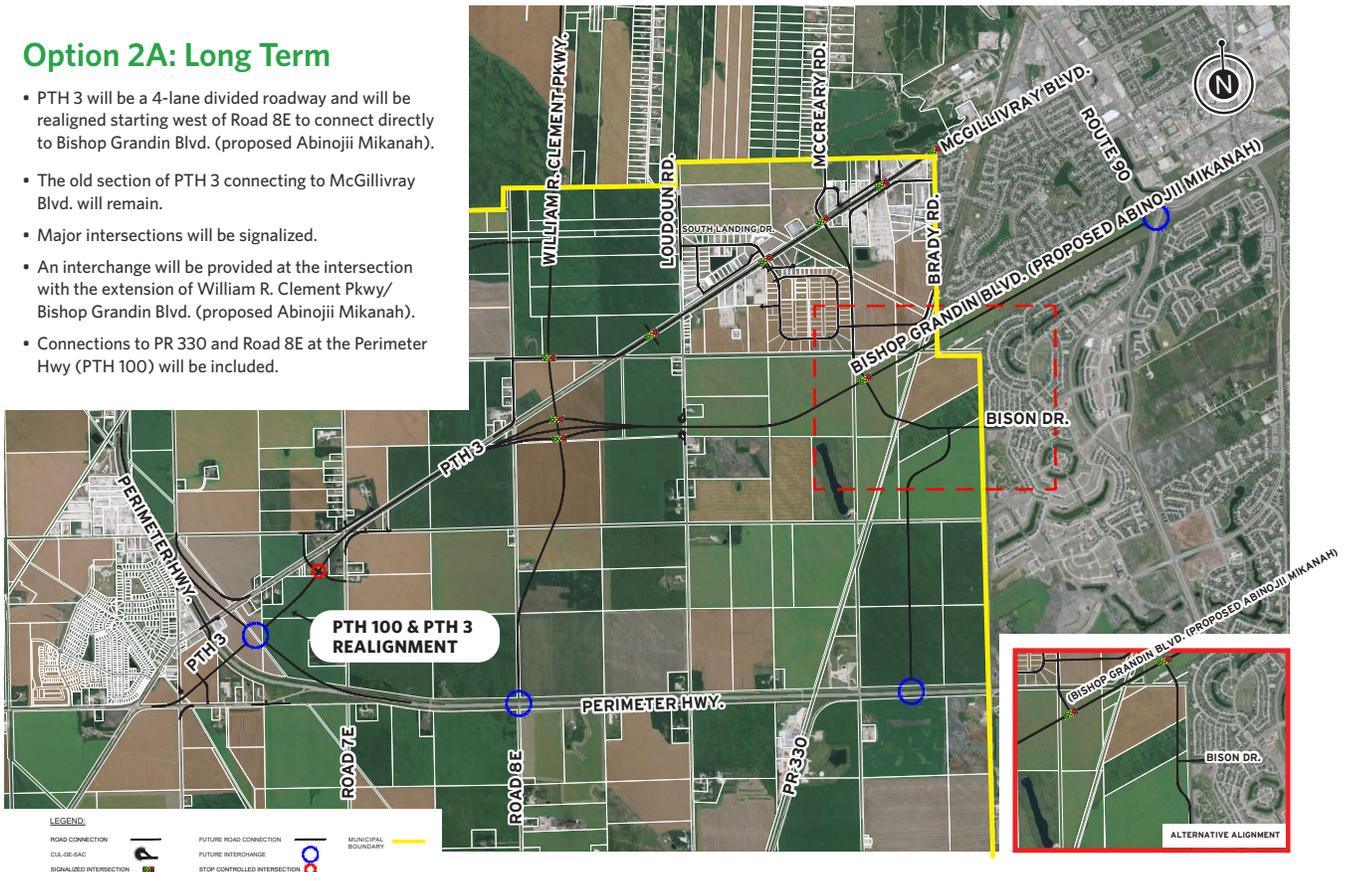
- PTH 3 will be a 4-lane divided roadway and will be realigned starting west of Road 8E to connect directly to Bishop Grandin Blvd. (Proposed Abinojii Mikanah).
- The old section of PTH 3 connecting to McGillivray Blvd. will remain.
- Major intersections will be signalized.



Alignment Option 2A: Long Term

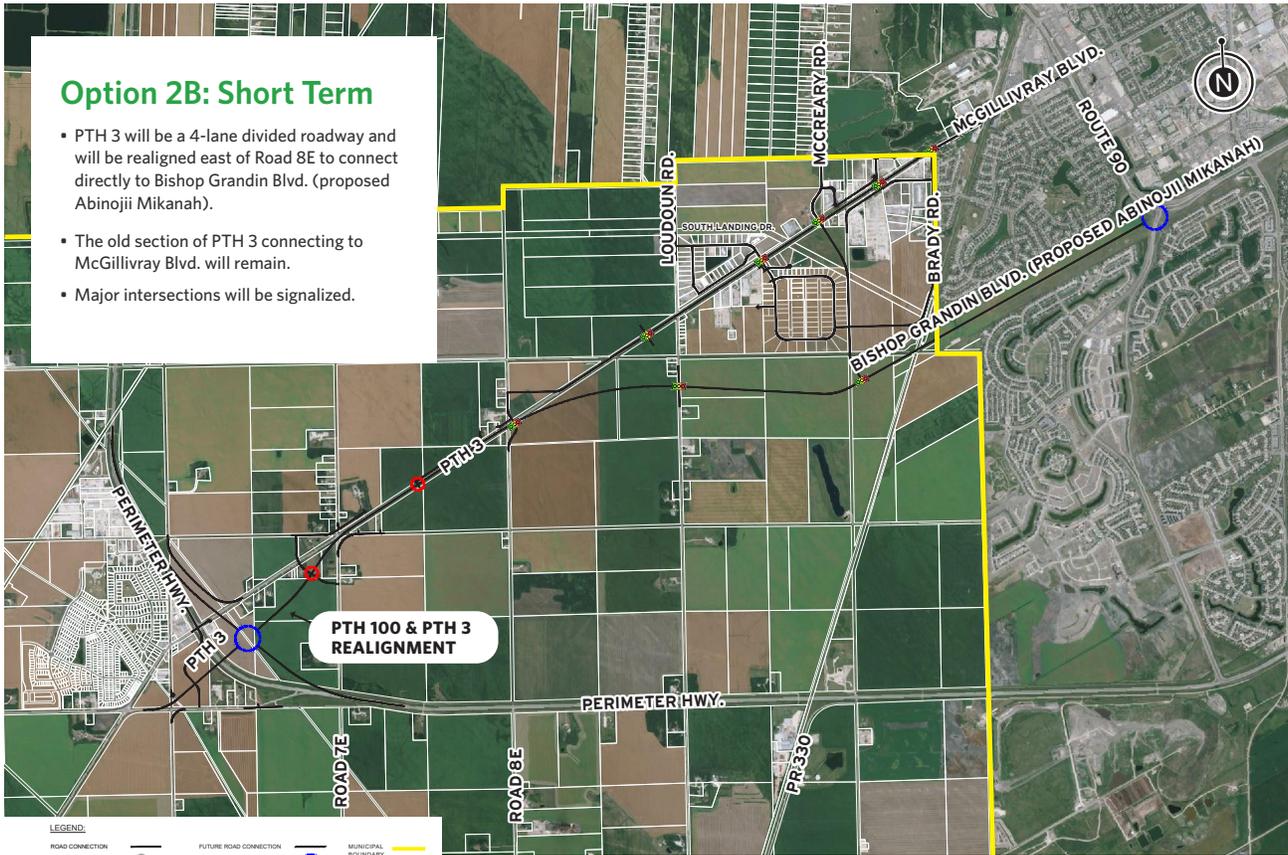
Option 2A: Long Term

- PTH 3 will be a 4-lane divided roadway and will be realigned starting west of Road 8E to connect directly to Bishop Grandin Blvd. (proposed Abinojii Mikanah).
- The old section of PTH 3 connecting to McGillivray Blvd. will remain.
- Major intersections will be signalized.
- An interchange will be provided at the intersection with the extension of William R. Clement Pkwy/ Bishop Grandin Blvd. (proposed Abinojii Mikanah).
- Connections to PR 330 and Road 8E at the Perimeter Hwy (PTH 100) will be included.



Option 2B: Short Term

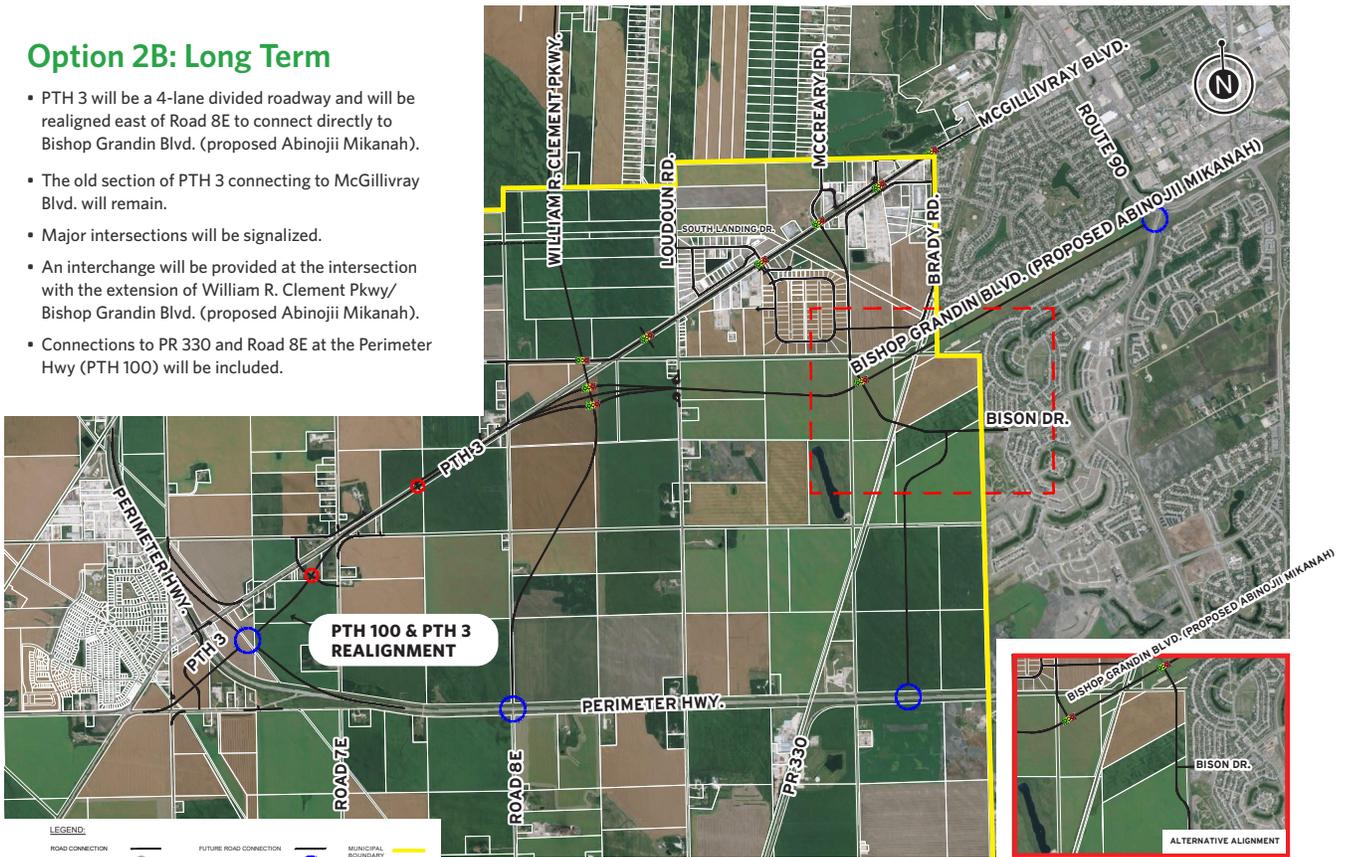
- PTH 3 will be a 4-lane divided roadway and will be realigned east of Road 8E to connect directly to Bishop Grandin Blvd. (proposed Abinojii Mikanah).
- The old section of PTH 3 connecting to McGillivray Blvd. will remain.
- Major intersections will be signalized.



Alignment Option 2B: Long Term

Option 2B: Long Term

- PTH 3 will be a 4-lane divided roadway and will be realigned east of Road 8E to connect directly to Bishop Grandin Blvd. (proposed Abinojii Mikanah).
- The old section of PTH 3 connecting to McGillivray Blvd. will remain.
- Major intersections will be signalized.
- An interchange will be provided at the intersection with the extension of William R. Clement Pkwy/ Bishop Grandin Blvd. (proposed Abinojii Mikanah).
- Connections to PR 330 and Road 8E at the Perimeter Hwy (PTH 100) will be included.



The project team will design and evaluate roadway and intersection options based on the following criteria:



Engineering and Transportation

CRITERIA

- Safety
- Geometry
- Utilities
- Ease of construction and staging
- Traffic operations



Community/Social Economic Impacts

CRITERIA

- Minimize land acquisition/severance
- Impact on businesses and residential neighbourhoods
- Impact on access
- Pedestrian/cycling accommodation



Cost Factors

CRITERIA

- Cost of construction
- Right-of-way acquisition cost

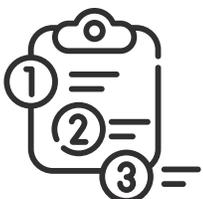
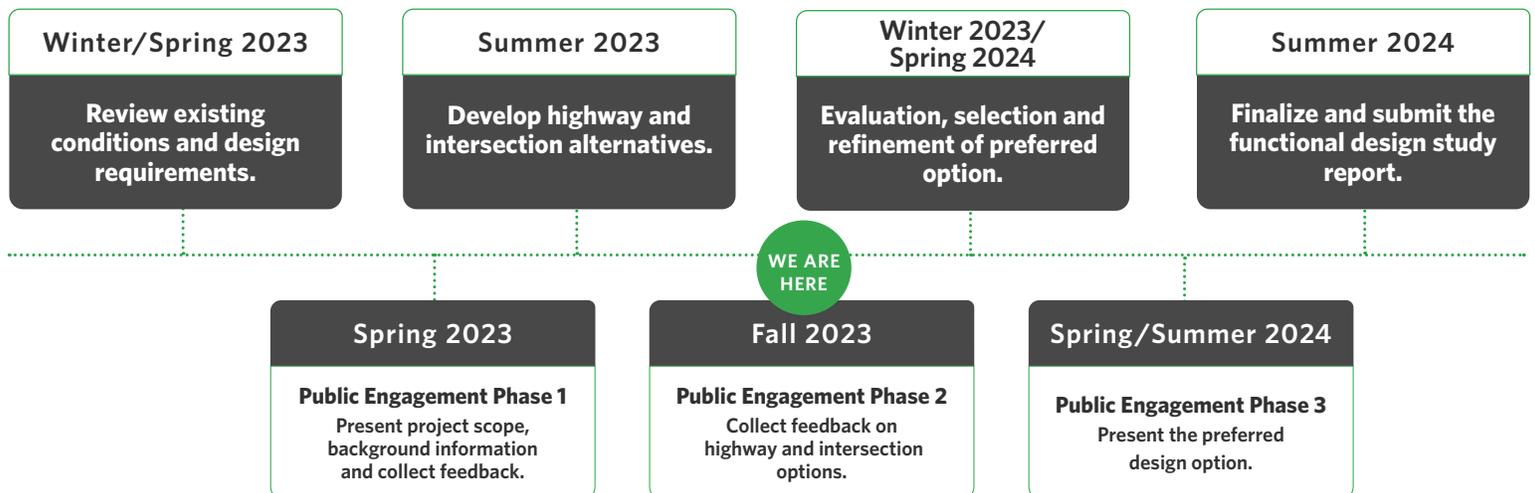


Environmental Impacts

CRITERIA

- Natural environment
- Habitat impact
- Heritage resources impact

Next Steps



After completion of phase 2 engagement, the project team will evaluate the options and select the preferred highway alignment and intersection designs for PTH 3.

Phase 3 engagement will include presentation of the preferred highway alignment and intersection designs.

Thank you

Thanks for participating in phase 2 engagement for the
PTH 3 Functional Design Study.

Scan this QR code or use a paper copy to participate in a survey.



For additional information, please contact:

Lauren Lange, Engagement Lead
E: lauren.lange@wsp.com
T: 204-259-1919