

**Public Consultation – Bayshore to Moodie
Bus Rapid Transit (BRT) Conversion to Light Rail
Transit (LRT) Environmental Assessment (EA)**

March 22, 2017

Maki House Community Centre

19 Leeming Drive

6 to 9 p.m. Presentation at 7 p.m.

To expand access to rapid transit service and extend light rail farther west, the City is reviewing plans to extend light rail beyond Bayshore Station to Moodie Drive as part of the Stage 2 Light Rail Transit (LRT) Project. This consultation is an opportunity for the team working on the project to hear your thoughts and answer questions.

This public consultation will:

- Present recommendations to convert the West Transitway Extension from a Bus Rapid Transit (BRT) system to Light Rail Transit (LRT), review plans for grade separation at Holly Acres, enhance connectivity to light rail and explore the feasibility of having a Light Maintenance Storage Facility (LMSF) beyond Bayshore Station
- Provide background information on the expanded bus facilities at Bayshore in the event that Bayshore is the terminus of the Confederation Line in the interim

Accessibility is an important consideration for the City of Ottawa. If you require special accommodation, please email your request to stage2@ottawa.ca before March 20, 2017 or contact:

Stage 2 Project Team
110 Laurier Ave West
Ottawa, ON K1P 1J1

Consultation Publique – Conversion au train léger sur rail (TLR) du transport en commun rapide par autobus (TCRA) de Bayshore à Moodie – Évaluation environnementale (ÉE)

Le 22 mars 2017

Centre communautaire Maki House

19, promenade Leeming De 18 h à 21 h

La présentation aura lieu à 19 h

Pour élargir l'accès au service de transport en commun rapide et prolonger le train léger sur rail plus à l'ouest, la Ville examine des plans visant à prolonger le train léger sur rail au-delà de la station Bayshore jusqu'à la promenade Moodie, dans le cadre de l'Étape 2 du projet de train léger sur rail (TLR). Cette consultation est une occasion pour l'équipe travaillant sur le projet d'entendre vos idées et de répondre à vos questions.

La consultation publique :

- présentera des recommandations pour convertir le prolongement du Transitway Ouest d'un réseau de transport en commun rapide par autobus (TCRA) à un réseau de train léger sur rail (TLR), examinera des plans pour un de saut-de-mouton à Holly Acres, améliorera la connectivité au train léger sur rail et explorera la faisabilité d'une installation d'entretien léger et de remisage au-delà de la station Bayshore;
- fournira des renseignements généraux sur l'élargissement des installations d'autobus à la station Bayshore au cas où cette dernière serait la station terminale de la Ligne de la Confédération dans l'intervalle.

La Ville d'Ottawa accorde beaucoup d'importance à l'accessibilité. Si vous avez des besoins spéciaux en matière d'accessibilité, veuillez envoyer votre demande avant le 20 mars 2017 à l'adresse etape2@ottawa.ca ou communiquez avec :

Équipe de l'Étape 2 du projet
110, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ont.) K1P 1J1

Bayshore Station to Moodie Drive LRT Extension Environmental Assessment Studies

Public Meeting 22 March 2017

← STAGE
ETAPE ↓ 2 →



- Introductions
- Background and Scope
- Network Options
- Bus Rapid Transit (BRT) conversion
- Light Maintenance and Storage Facility (LMSF)
- Bayshore Station Expanded Bus Terminal
- Schedule
- Next steps

BACKGROUND & SCOPE



Background

- BRT Transitway Extension from Bayshore Station to Moodie Drive currently under construction
- Expected revenue service in November 2017
- Conversion from BRT to LRT in the Ultimate Network but not in the Affordable Network
- Inclusion of Moodie LRT extension/LMSF within Stage 2 looking increasingly likely
- EA addenda's initiated with this in mind

Scope of Environmental Assessments

- Bayshore to Moodie
 - City priorities for expansion to the west
 - LRT station closer to DND employment node
 - Conversion from BRT to LRT
 - Siting of an LMSF beyond Bayshore
- Bayshore Expanded Bus Terminal
 - Updated ridership – more space required
 - Not needed if Moodie is end of line

Study Process

- Modifications to approved EPR

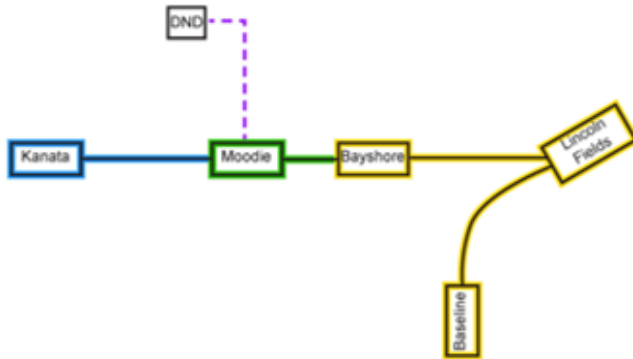
Modifications consistent with EPR	Insignificant modifications inconsistent with EPR	Significant modifications inconsistent with EPR
Proceed with modification	Prepare addendum	Prepare addendum
	Update local project file	Notice of Environmental Project Report Addendum
		Public Review
		Ministerial Approval

LRT NETWORK OPTIONS

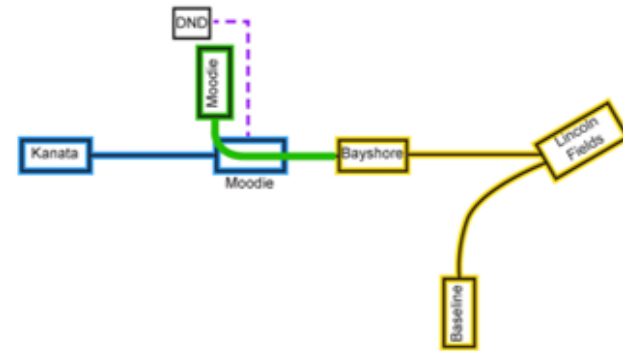


Network Options

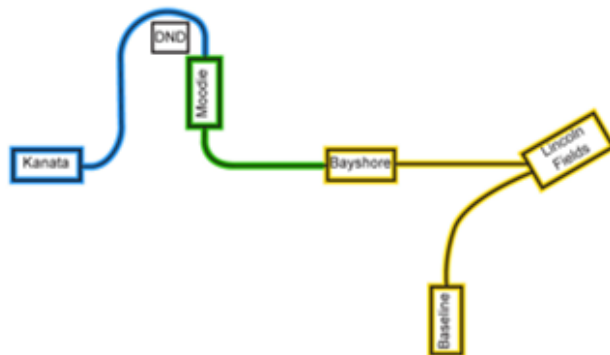
Option 1



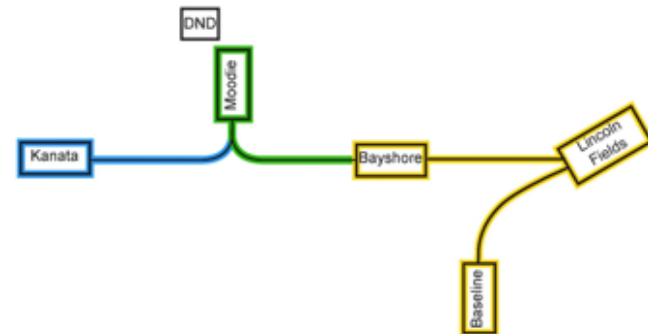
Option 2/2A



Option 3

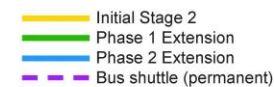


Option 4

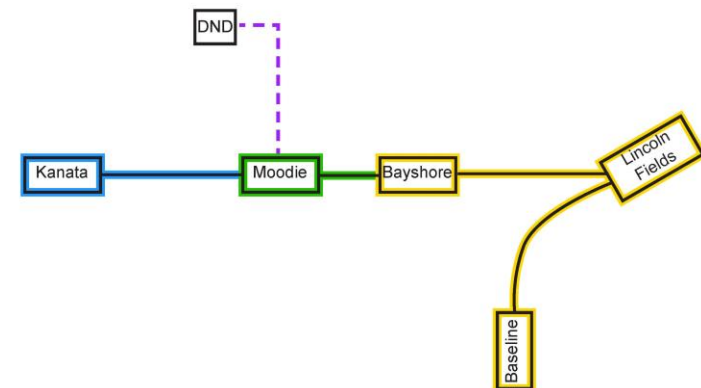


Preferred Network Option

- No throw away capital costs/least cost to implement
- Through riders not impacted by LRT diverting to DND
- Most direct route to serve majority of passengers who are destined west of Moodie
- DND bus shuttle less costly to operate compared to LRT service
- Consistent with previous City studies re Kanata LRT extension/alignment



Option 1
 - Bus shuttle to DND in perpetuity
RETAIN



BRT TO LRT CONVERSION



Reuse of Existing BRT Infrastructure

- Alignment/retaining walls/noise barriers
- BRT Station (to the extent possible)
- 417 ramp grade separation
- Stillwater Creek improvements
- Holly Acres Bridge (as designed)
- Add Kiss and Ride
- Expand Bus terminal

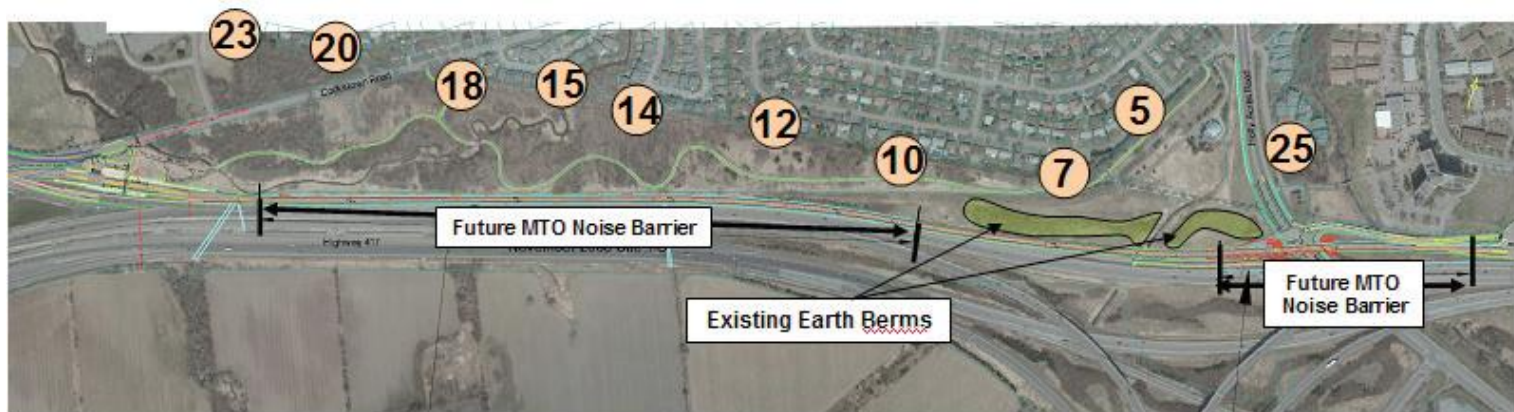
Conversion from Buses to LRT Vehicles

- Conversion of BRT to LRT eliminates 200,000 bus trips annually
- Existing and future air quality conditions all fall below the allowable limits of CO, HC, NO_x, and PM



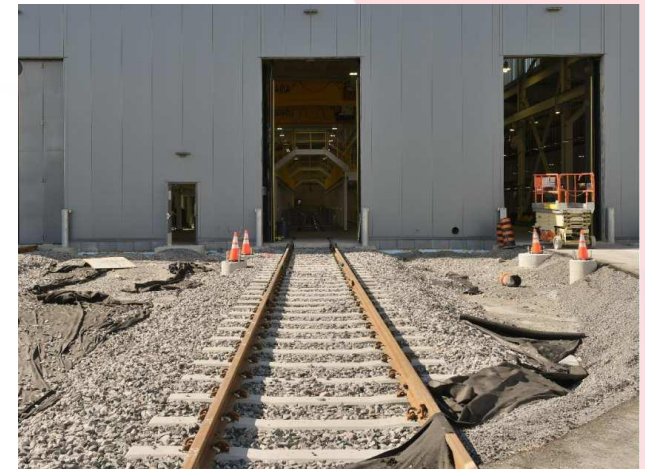
Noise & Vibration

- Existing background noise (Highway 417 traffic) is the predominant noise source
- Two noise barriers recommended to attenuate noise from future highway traffic to be retained
- Potential relocation of Holly Acres noise barrier to north side of new LRT bridge
- Vibration impacts not considered an issue/no mitigation needed



Storm Water Management/Drainage

- LRT impact is positive:
 - Decreased amount of impervious surfaces
 - No new SWM initiatives required
 - Maintain existing SWM initiatives implemented for BRT



Council Motion for Moodie Park and Ride

- Council approved the February 24 FEDCO motion as follows;
THEREFORE BE IT RESOLVED that staff be directed to explore opportunities for a Park and Ride to be located at the Moodie Station with consultation among all the large landowners in the immediate vicinity including leasing opportunities with the National Capital Commission;
 - THEREFORE BE IT FURTHER RESOLVED that staff report back to FEDCO by the end of 2017.
 - Moved by Mayor J. Watson (on behalf of Councillor S. Qadri)
- Stage 2 staff are investigating possible options

LIGHT MAINTENANCE & STORAGE FACILITY(LMSF)



Western LMSF Options

- Belfast MSF to be expanded to full capacity
 - Will handle all heavy maintenance/inspections/overhauls of entire LRT fleet
- Three “light” MSF options in the west:
 - Utilize existing Baseline 3 cell box structure
 - Build Woodroffe LMSF as per West LRT EA
 - Build LMSF in LRT extension beyond Bayshore

LMSF Location Options

- Baseline Station cleaning/ storage facility not ideal:
 - Not designed for storage and cleaning
 - Not all LMSF work could be performed here
 - Inferior to purpose built LMSF but could be an interim facility until new LMSF is affordable
 - If built first, convert to non revenue vehicle maintenance to avoid throw away costs
- Woodroffe LMSF:
 - Requires mitigation measures due to proximity to community
 - Not ideally located in terms of deadhead mileage
 - Lengthy elevated guideway from Baseline to LMSF does not attract ridership
 - Cost to connect to Woodroffe site is high due to extremely poor soil conditions
 - City has no plans to extend LRT beyond Baseline in the foreseeable future

Preferred LMSF Location

- Moodie/Kanata LMSF Site Preferred
- Extension of LRT to the west beyond Bayshore is a City priority
 - Lower cost to connect to LMSF as revenue service LRT is planned/no throw away costs
 - Purpose built facility can be implemented for all LMSF work
 - Lower deadhead mileage compared to Woodroffe site

LMSF Distance from the Main Line

Separation of an MSF from the main line affects:

- Increased labour costs to access the yard
- Increased deadhead mileage for LRT vehicles/mileage costs
- Increased maintenance costs for track, OCS, track bed, etc.
- The amount of time available for nightly maintenance of LRT infrastructure

Importance of Nightly Maintenance Window

- Nightly maintenance window is 4-5 hours
- If it takes an additional 15 minutes inbound and outbound to get from the yard to the mainline the available nightly maintenance window is reduced 10-12.5 % in perpetuity

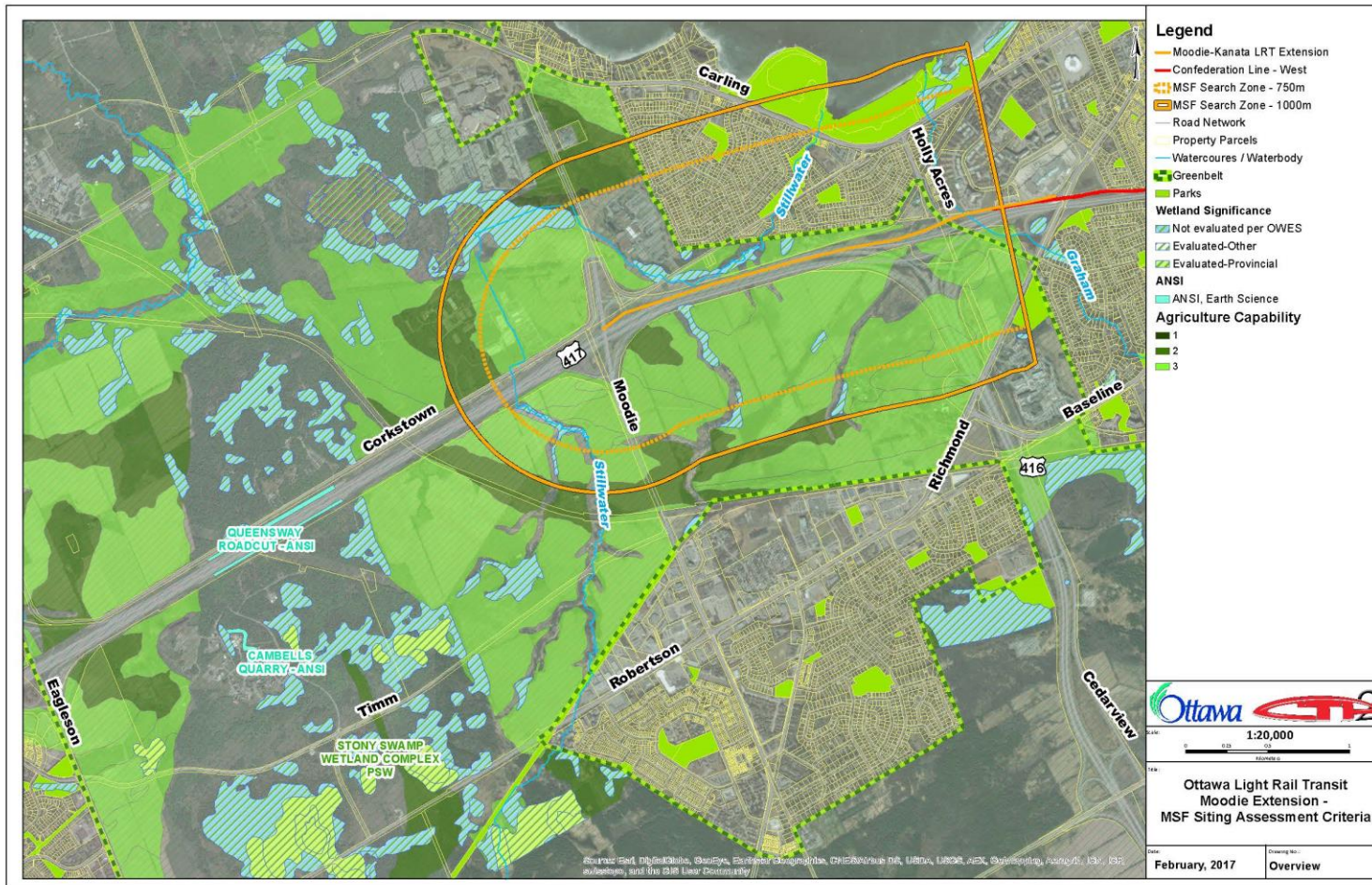
LMSF Distance Criteria to the Main Line

- Vast majority of Canadian MSF's (light and heavy rail) are within 200 m of the mainline including all 5 existing TTC rail yards
- Existing Belfast MSF is 525 m from main line
- Woodroffe MSF (1200 m) is excessive leading to LMSF search in Moodie LRT area
- 750 m adopted as a search criteria (50 % longer than Belfast MSF distance to main line)

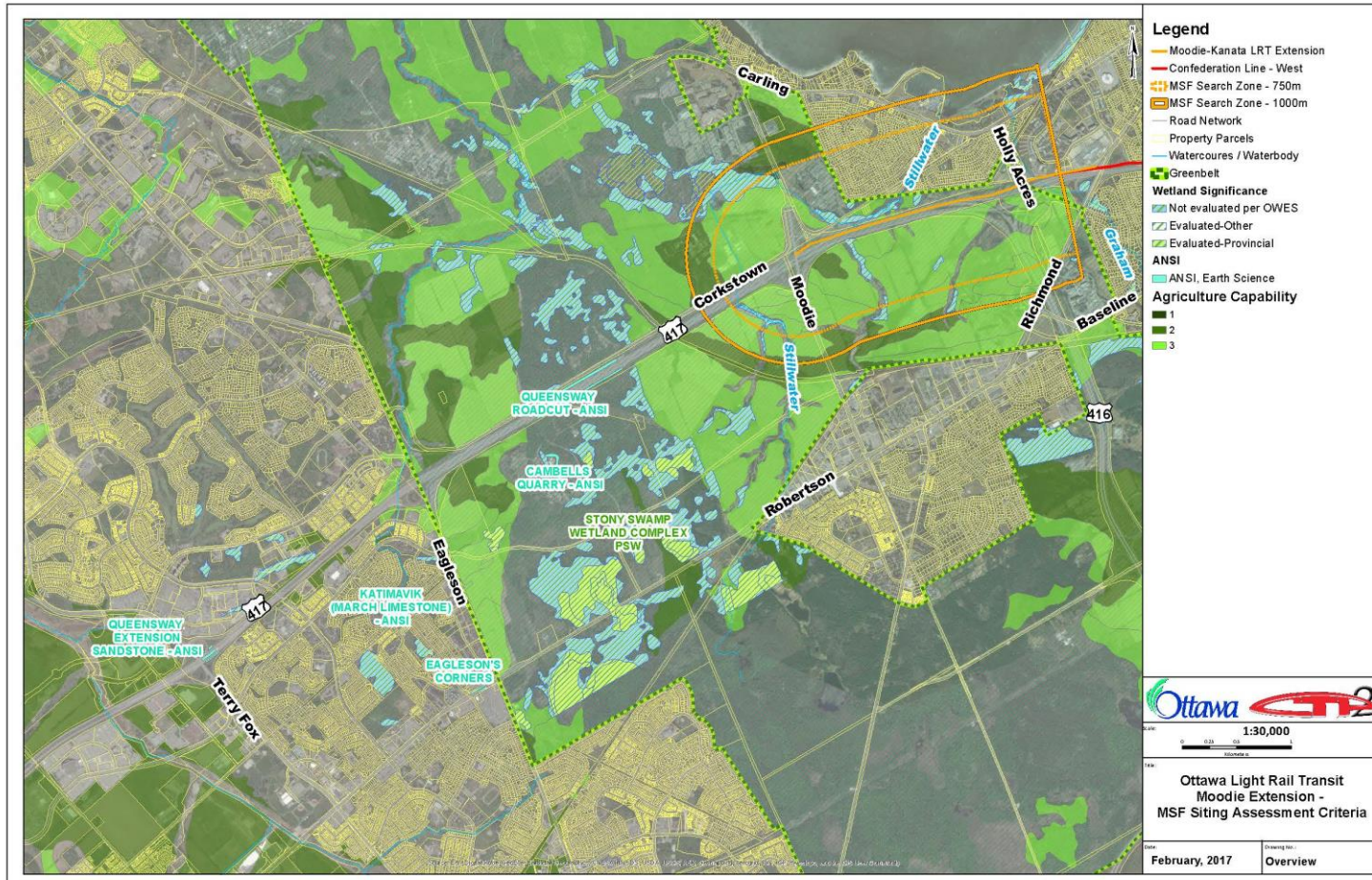
Moodie/Kanata LMSF Site Alternatives

- Alternative LMSF locations identified using the following site characteristics:
 - **Topography and Grade:** Level ground
 - **Size:** Approximately 16 hectares
 - **Environment:** Avoid areas of geographical, environmental and historical importance
 - **Connections:** Connect to LRT corridor
 - **Access Redundancy:** Two tracks required for LMSF access and egress

MSF search zones



MSF search zones



Candidate LMSF Sites



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus

LMSF Screening Criteria

<i>Criteria</i>	<i>Indicator/Measurement</i>
<i>Social Environmental Characteristics</i>	
<i>Effects to local residents</i>	Minimizes effects on visual intrusion, noise air quality, vibration
<i>Site safety</i>	Ability to restrict access to the MSF
<i>Agricultural capacity</i>	Minimizes effects on Class 1-3 agricultural lands or land under active use
<i>Transportation network</i>	Minimizes effects on existing and future transportation network.
<i>Pedestrian/cyclists</i>	Minimizes effects on existing and future pedestrian movements
<i>Existing land uses</i>	Minimizes effects on existing and planned land uses
<i>Heritage / Culture</i>	Minimizes effects on areas identified or having potential for archaeological or cultural significance
<i>Bio-Physical Environmental Characteristics</i>	
<i>Soil types</i>	Geotechnical characteristics to support a facility of this type
<i>Impacted Materials</i>	Minimizes potential to encounter impacted materials
<i>Key terrestrial features</i>	Minimizes effects on key terrestrial systems and features
<i>Key aquatic features</i>	Minimizes effects on key aquatic systems and features
<i>Geological faults</i>	Avoids areas of active faults

LMSF Screening Criteria

<i>Criteria</i>	<i>Indicator/Measurement</i>
<i>Facility Operations</i>	
<i>Expansion Capability</i>	Ability to stage/expand facility
<i>MSF Site Servicing</i>	Access to Municipal Services, Utilities and Power Extent of reuse of existing infrastructure
<i>Existing services</i>	Minimizes conflicts with Municipal Services, Utilities and Power
<i>Road access</i>	Maximizes accessibility for, to, and from the MSF
<i>LRT Station location</i>	Ease of connection to future LRT station/mainline and BRT integration
<i>BRT Station location</i>	Maximizes integration with BRT station
<i>Economics</i>	
<i>Capital Costs</i>	Minimizes class D construction cost estimate
<i>Property Ownership and Acquisition</i>	Minimizes costs based on land use types and number of property owners

LMSF Evaluation

✓	Best Meets Criteria
•	Somewhat Meets Criteria
✗	Does not Meet Criteria

	Social							Bio-Physical					Operations				Economics		
	Local residents	Site safety	Agricultural	Road Network	Pedestrian /cyclists	Existing land uses	Heritage / Culture	Soil types	Impacted Materials	Terrestrial features	Aquatic features	Geological faults	Servicing	Existing Services	Road Access	LRT Station	BRT Station	Capital	Property
Site 1: (East of Moodie, near Carling)	✗	•	✗	•	✗	✓	•	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	•	\$	✓
Site 2: (East of Moodie, north of soccer fields)	•	•	•	•	•	•	•	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓	•	✓	•	\$\$	✓
Site 3: (West of Moodie north of Queensway)	✓	•	•	•	✓	✗	•	•	✓	•	✗	✓	•	✗	✓	✓	✓	\$\$	•
Site 4: (West of Moodie/Regional Road 59 south of Queensway)	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	•	✓	✓	✗	✓	✗	✗	•	•	•	\$\$	•
Site 5: (East of Moodie/Regional Road 59, south of Queensway)	•	•	✗	✓	•	•	✗	✗	✓	✓	•	✓	•	✗	✓	•	✓	\$\$	•
Site 6: (Far East of Moodie/Regional Road 59, south of Queensway)	✓	✓	✗	•	✓	✓	✗	•	✓	•	✗	✗	✗	✓	•	✓	✓	\$\$	•
Site 7: (West of 416, south of Queensway)	✓	✓	✗	•	✓	✓	✗	•	✓	✓	✗	•	✗	✓	•	✓	✓	\$\$\$	•
Site 8: (West of 416 near Baseline Road, south of Queensway)	•	•	✗	•	•	✓	✗	•	✓	•	✓	•	✗	✓	•	✓	✓	\$\$\$	•

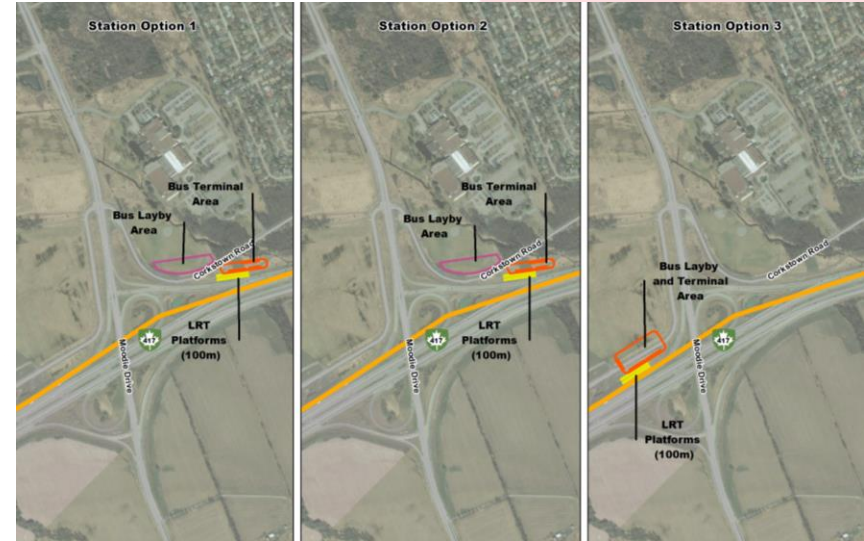
Screening of Shortlisted LMSF sites

- Site 1 and 6 *do not meet 25% of the criteria, Site 1 has the largest number of criteria not met*
- Site 7 and 8 *are not affordable*
- The remaining sites are feasible but will still require mitigation
- Of the four remaining sites:
 - Sites 2,3, and 4 have the most evaluations that best meet the criteria
 - Site 5 is similar with variable soils conditions that create constructability challenges
- Sites 2,3 and 4 will be carried forward for further design refinement, evaluation and mitigation



Moodie BRT & LRT Station Integration

- Pedestrian connection from LRT platform to bus terminal
- Redundant elevators
- Same architecture / passenger experience as Stage 1 stations
- Fare paid bus terminal
- Public washrooms



Ottawa Preliminary Short-list Evaluation Criteria

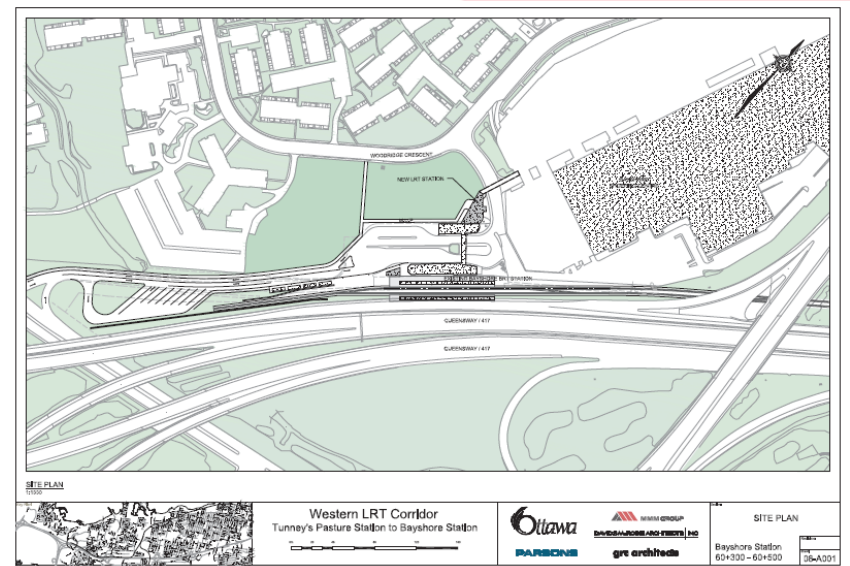
- Connectivity (pedestrians and cyclists)
- Local traffic
- Bus travel time, quality of service and bus transfers
- Views and vistas
- Noise/Air Quality/Vibration
- Groundwater
- Water quality/Stillwater Creek
- Fish habitat
- Species at Risk
- Operational flexibility
- Affordability (capital and operating)
- Existing land use

BAYSHORE EXPANDED BUS TERMINAL



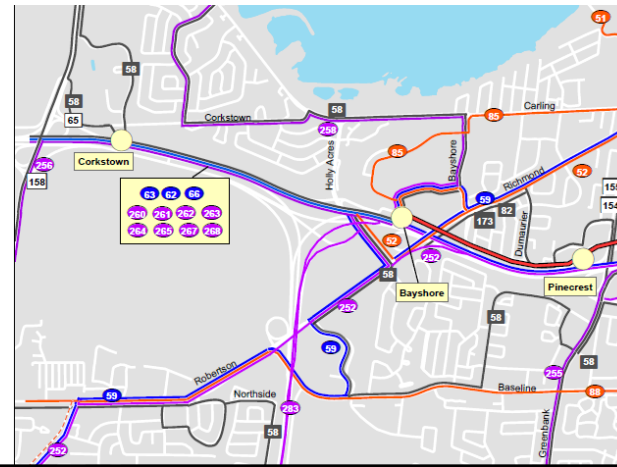
Bus Facility Requirements at Bayshore

- EA concepts for bus terminal impacted by:
 - July ridership forecasts
 - Increased bus facility requirements
 - Station on a skew angle
 - Configuration of tail track
- Bus facility also impacted by possible Moodie LRT extension

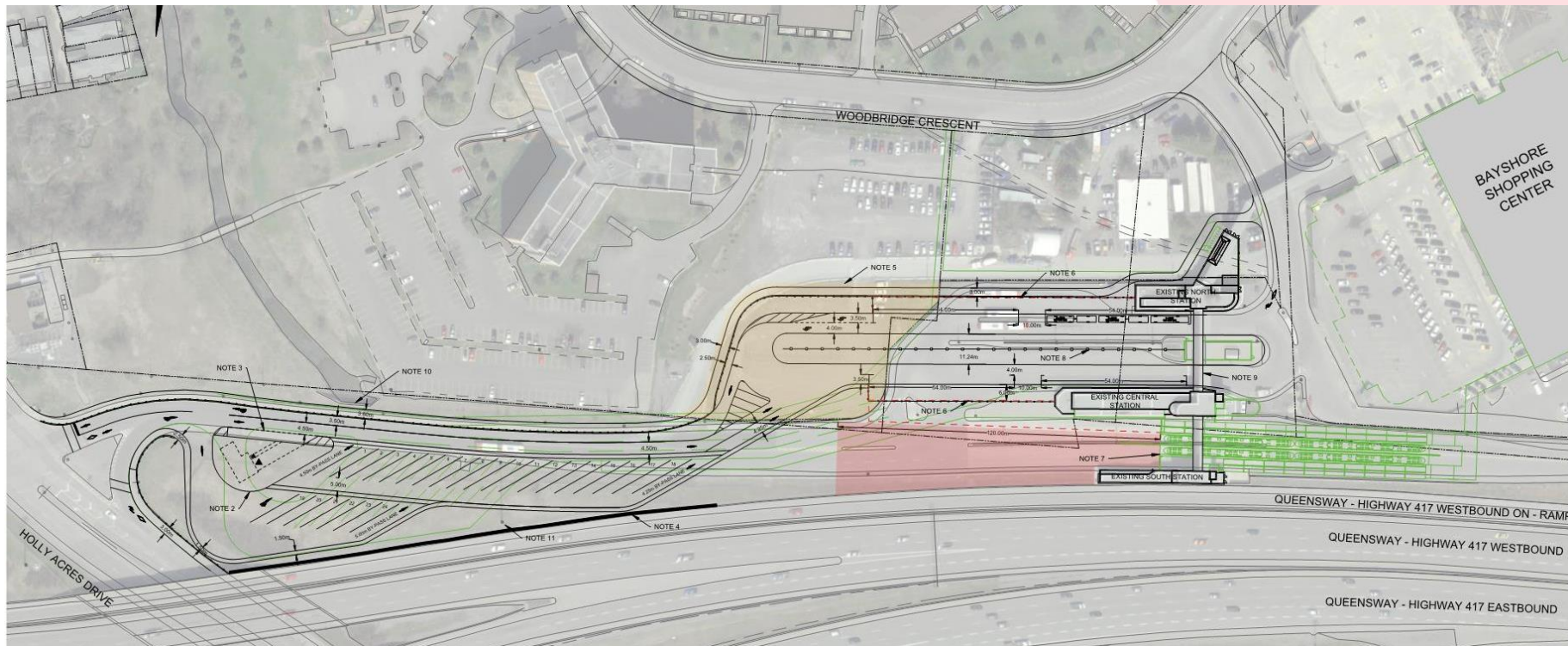


Bayshore/Moodie Bus Facility Requirements

Source	Without Moodie LRT Extension				With Moodie LRT Extension			
	Bayshore		Moodie		Bayshore(1)		Moodie(1)	
	Bays	Laybys	Bays	Laybys	Bays	Laybys	Bays	Laybys
EA Concept	9	10+8(3)	NA	NA	NA	NA	NA	NA
July Stage 2 Forecasts(2031)	12(4)	24(4)	NA	NA	5(5)	6(5)	8(6)	14(6)
Existing	11(2)	8-10	NA	NA	NA	NA	NA	NA



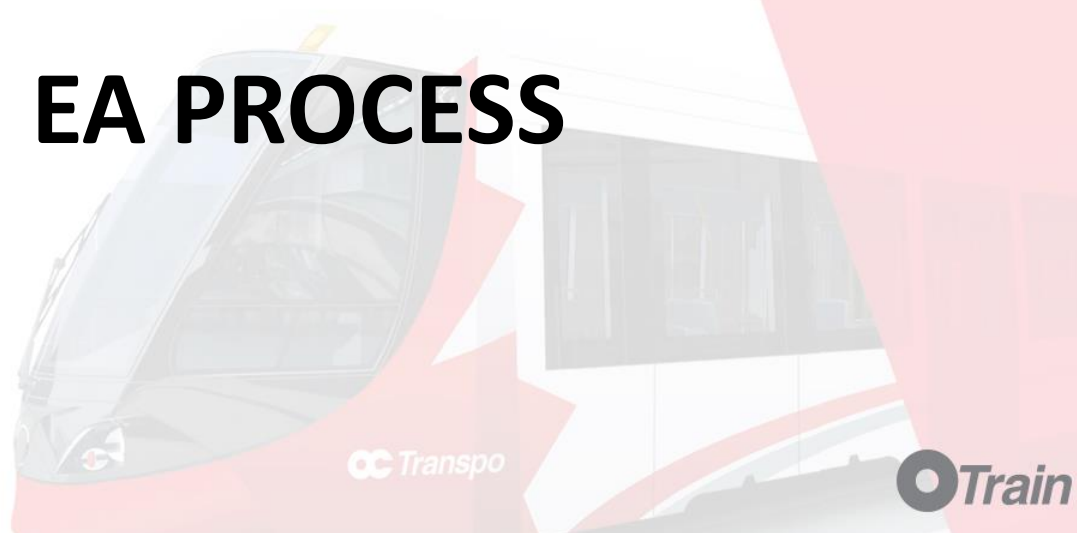
Conceptual Layout of Expanded Bus Terminal



Noise Analysis

- Expanded bus terminal analyzed for compliance with MOECC noise guidelines(NPC-300)
- Plane of window and outdoor living space assessed for closest receptors for daytime and nighttime
- Expanded bus terminal complies with all applicable MOECC performance limits
- No mitigation required

NEXT STEPS IN EA PROCESS



Development of Short-Listed Sites

- Investigate shortlisted sites in more detail:
 - LMSF track access/grades/length of connection
 - Impact of LMSF connections on station location
 - Layout/functional planning of LMSF
 - Preliminary design of LRT terminal station
 - Impacts and mitigation measures
 - Respond to public comments and issues
 - Capital and operating cost estimates
 - Define property requirements
 - Feasibility: cost and approvals
 - Consideration of addendum requirements

Moodie LRT/LMSF Implementation Scenarios

- With Moodie LRT/LMSF as part of Stage 2 scope:
 - Complete EA and preliminary engineering for LRT extension and LMSF
 - Include in Stage 2 RFP as recommended scope
 - EA for expanded Bayshore bus terminal to proceed to protect project if Bayshore is the terminus
- In the unlikely event Moodie LMSF site is not feasible:
 - Western LMSF location deferred to Kanata LRT EA
 - Interim storage and cleaning facility at Baseline and expanded Belfast MSF (east) in the interim

Future Public Consultation/EA Schedule

- PAC meeting held on March 6, 2017
- Initial public meeting on March 22, 2017
- Second public meeting in May/June 2017
 - Moodie LRT/LMSF preferred site and mitigation measures
- Complete preliminary engineering of preferred LMSF site and LRT extension
- Report to City Council in July, 2017 re completion of EA
- EA approval in Fall 2017
- Stage 2 contract award in May 2018 including Moodie LRT/LMSF

Questions

← STAGE
ETAPE ↓ 2 →



Études d'évaluation environnementale du prolongement du TLR de la station Bayshore à la promenade Moodie

Assemblée publique du 22 mars 2017

← STAGE
ÉTAPE 2 →
↓



Aperçu

- Présentations
- Contexte et portée
- Options pour le réseau
- Conversion du transport en commun rapide par autobus (TCRA)
- Installation d'entretien et de remisage légère (IERL)
- Terminal d'autobus agrandi de la station Bayshore
- Calendrier
- Prochaines étapes

CONTEXTE ET PORTÉE



- Les travaux de prolongement du Transitway (TCRA) de la station Bayshore à la promenade Moodie sont en cours
- La mise en service commerciale est prévue en novembre 2017
- La conversion du TCRA en TLR est une mesure du Réseau parfait et non du Réseau abordable
- Il est de plus en plus probable que le prolongement du TLR jusqu'à Moodie et l'aménagement d'une IERL à proximité fassent partie de l'Étape 2
- L'addenda de l'étude environnementale (EE) est entrepris dans cette optique

Portée des évaluations environnementales

- Station Bayshore à la promenade Moodie
 - Prolongement du réseau vers l'ouest dans les priorités de la Ville
 - TLR rapproché du pôle d'emploi du ministère de la Défense nationale (MDN)
 - Conversion du TCRA en TLR
 - Emplacement d'une IERL au-delà de la station Bayshore
- Terminal d'autobus Bayshore agrandi
 - Projection d'achalandage actualisée - besoin de plus de place
 - Ne sera pas nécessaire si la ligne se termine à Moodie

Processus de l'étude

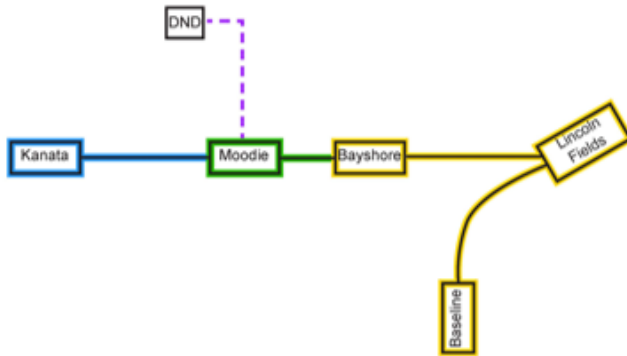
- Modifications apportées au rapport environnemental du projet (REP) approuvé

Modifications conformes au REP	Modifications minimales non conformes au REP	Modifications importantes non conformes au REP
Procéder aux modifications	Préparer un addenda	Préparer un addenda
	Mettre à jour le dossier du projet local	Avis d'un addenda au REP
		Examen public
		Approbation par le ministère

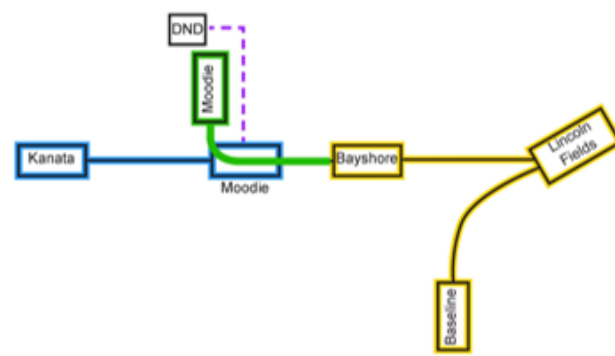
OPTIONS POUR LE RÉSEAU DU TLR



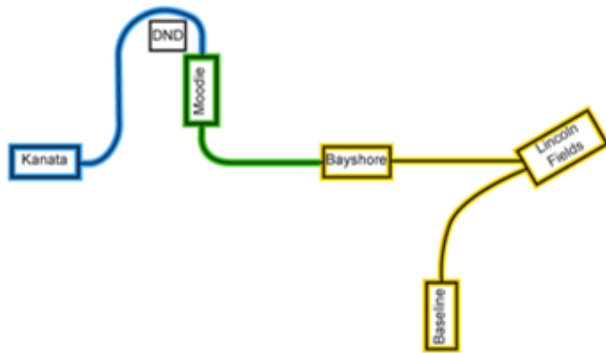
Option 1



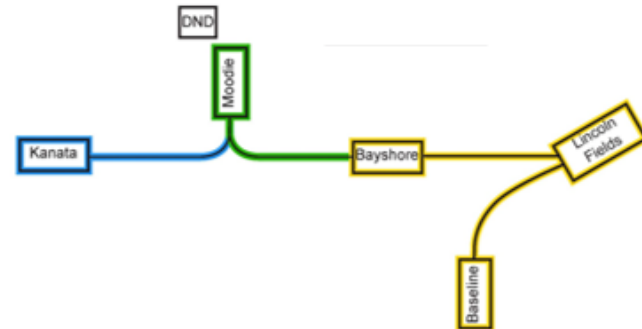
Option 2/2A



Option 3

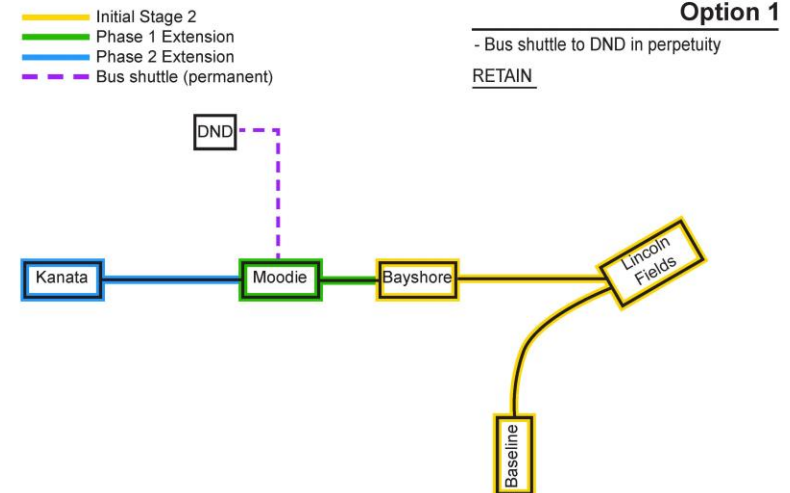


Option 4



Option privilégiée pour le réseau

- Aucune perte au chapitre des coûts d'immobilisations/moins cher à mettre en œuvre
- Le détournement du TLR vers le MDN n'a pas d'incidence pour les usagers en correspondance directe
- Le parcours le plus direct pour servir la majorité des passagers se rendant à l'ouest de la promenade Moodie
- Une navette par autobus vers le MDN coûte moins cher à exploiter qu'un service de TLR
- Conforme aux études antérieures de la Ville sur le prolongement/tracé du TLR vers Kanata



CONVERSION DU TCRA EN TLR



Réutiliser l'actuelle infrastructure du TCRA

- Tracé/murs de soutènement/bermes antibruit
- Utiliser la station du TCRA (dans la mesure du possible)
- Bretelle à niveaux de l'autoroute 417
- Améliorations au ruisseau Stillwater
- Pont d'Holly Acres (tel que conçu)
- Ajout d'une aire de débarquement rapide
- Agrandir le terminal d'autobus

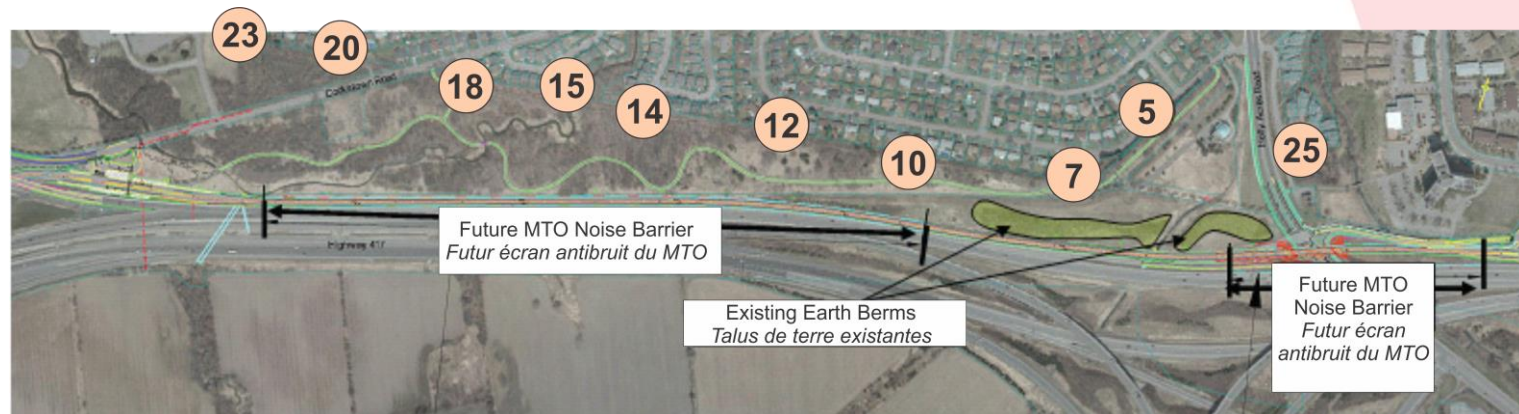
Passer de l'autobus au TLR

- La conversion du TCRA en TLR aura pour effet de supprimer 200 000 trajets d'autobus par année
- La qualité de l'air actuelle et future est en de ça des limites permises de CO, de HC, NOx et de PM



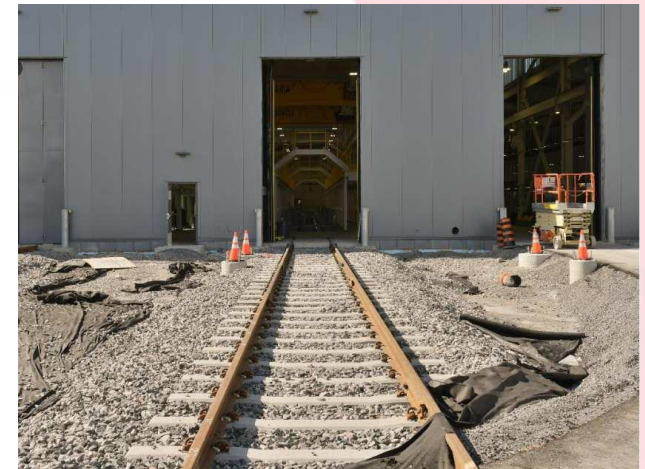
Bruit et vibration

- Les bruits de fond existants (circulation sur l'autoroute 417) sont la principale source de bruit
- L'installation de deux bermes antibruit est recommandée pour atténuer et absorber le bruit de la circulation future
- Déplacement possible de la berme antibruit de Holly Acres pour l'installer du côté nord du nouveau pont du TLR
- Les vibrations ne posent pas de problèmes/pas besoin de mesures d'atténuation



Gestion des eaux pluviales/drainage

- Les effets du TLR sont positifs :
 - Diminution des surfaces imperméables
 - Pas besoin de nouvelles initiatives de gestion des eaux pluviales
 - Maintien des initiatives de gestion des eaux pluviales mises en place pour le TCRA



Motion du Conseil pour le parc-o-bus Moodie

- Motion du Conseil approuvant la recommandation du CFDE adoptée le 24 février :

[trad.] PAR CONSÉQUENT QU'IL SOIT RÉSOLU de demander au personnel d'examiner en consultation avec les principaux propriétaires fonciers à proximité immédiate de la station les possibilités d'aménager un parc-o-bus à la station Moodie et d'examiner également la possibilité de louer des terrains de la Commission de la capitale nationale;

- PAR CONSÉQUENT QU'IL SOIT EN OUTRE RÉSOLU que le personnel remette un rapport au CFDE d'ici la fin de 2017.
- Proposé par le maire J. Watson (au nom du conseiller S. Qadri)
- Le personnel chargé de l'Étape 2 examine présentement les options possibles

INSTALLATION D'ENTRETIEN ET DE REMISAGE LÉGÈRE (IERL)



IERL dans le secteur ouest : options possibles

- Exploitation à plein rendement de l'installation d'entretien et de remisage (IER) Belfast
 - Y seront effectués tous les travaux d'entretien lourds, d'inspection et de remise en état de l'ensemble des véhicules du TLR
- Trois options d'IER « légère » dans le secteur ouest :
 - Utiliser la structure à compartiments de la station Baseline 3
 - Construire l'IERL sur Woodroffe conformément à ce qui est prévu dans l'EE du prolongement vers l'ouest du TLR
 - Construire une IERL dans l'axe du prolongement du TLR au-delà de la station Bayshore

IERL : emplacements possibles

- L'installation de nettoyage et de remisage de la station Baseline n'est pas la solution idéale :
 - Elle n'a pas été conçue pour le remisage et l'entretien
 - On ne pourrait pas y faire tous les travaux d'entretien légers et de remisage
 - Sa capacité est inférieure à celle d'une IERL conçue à cette fin, mais elle pourrait servir provisoirement jusqu'à ce que la construction d'une IERL soit abordable
 - Si une IERL était construite d'abord, convertir celle de Baseline en installation d'entretien de véhicules non commerciaux afin d'éviter des dépenses inutiles
- IERL sur Woodroffe :
 - Exige des mesures d'atténuation en raison de sa proximité à la collectivité
 - L'emplacement n'est pas idéal en raison du kilométrage à vide
 - La longue voie de guidage surélevée depuis la station Baseline jusqu'à l'IERL ne favorise pas l'achalandage
 - Les coûts pour relier la ligne à l'emplacement Woodroffe sont élevés en raison de la piètre qualité des sols.
 - La Ville ne prévoit pas dans un avenir rapproché de prolonger le TLR au-delà de la station Baseline

IERL : emplacement privilégié

- Emplacement privilégié de l'IERL : Moodie/Kanata
- Le prolongement vers l'ouest du TLR au-delà de la station Bayshore est une priorité de la Ville
 - Relier la ligne à l'IERL sur ce couloir coûtera moins cher, car un service commercial par TLR y est déjà planifié/pas de dépenses inutiles
 - Possibilité de bâtir une installation spécialement conçue pour tous les travaux d'entretien et de remisage
 - Moins de kilomètres à vide comparativement à l'emplacement sur Woodroffe

Distance entre l'IERL et la ligne principale

La distance entre une installation d'entretien et de remisage et la ligne principale influe sur :

- Les frais de main-d'œuvre pour accéder à l'installation
- Le nombre de kilomètres à vide parcourus par les véhicules du TLR et les coûts
- Le coût d'entretien de la voie ferrée, du système de suspension caténaire, de la plateforme de la voie, etc.
- Le temps dont on dispose pour l'entretien de nuit de l'infrastructure du TLR

L'importance de la fenêtre d'entretien de nuit

- Fenêtre d'entretien de nuit : 4 à 5 heures
- S'il faut 15 minutes de plus pour se rendre de la ligne principale à l'installation et en revenir, la fenêtre d'entretien de nuit est réduite à perpétuité de 10 à 12,5 %

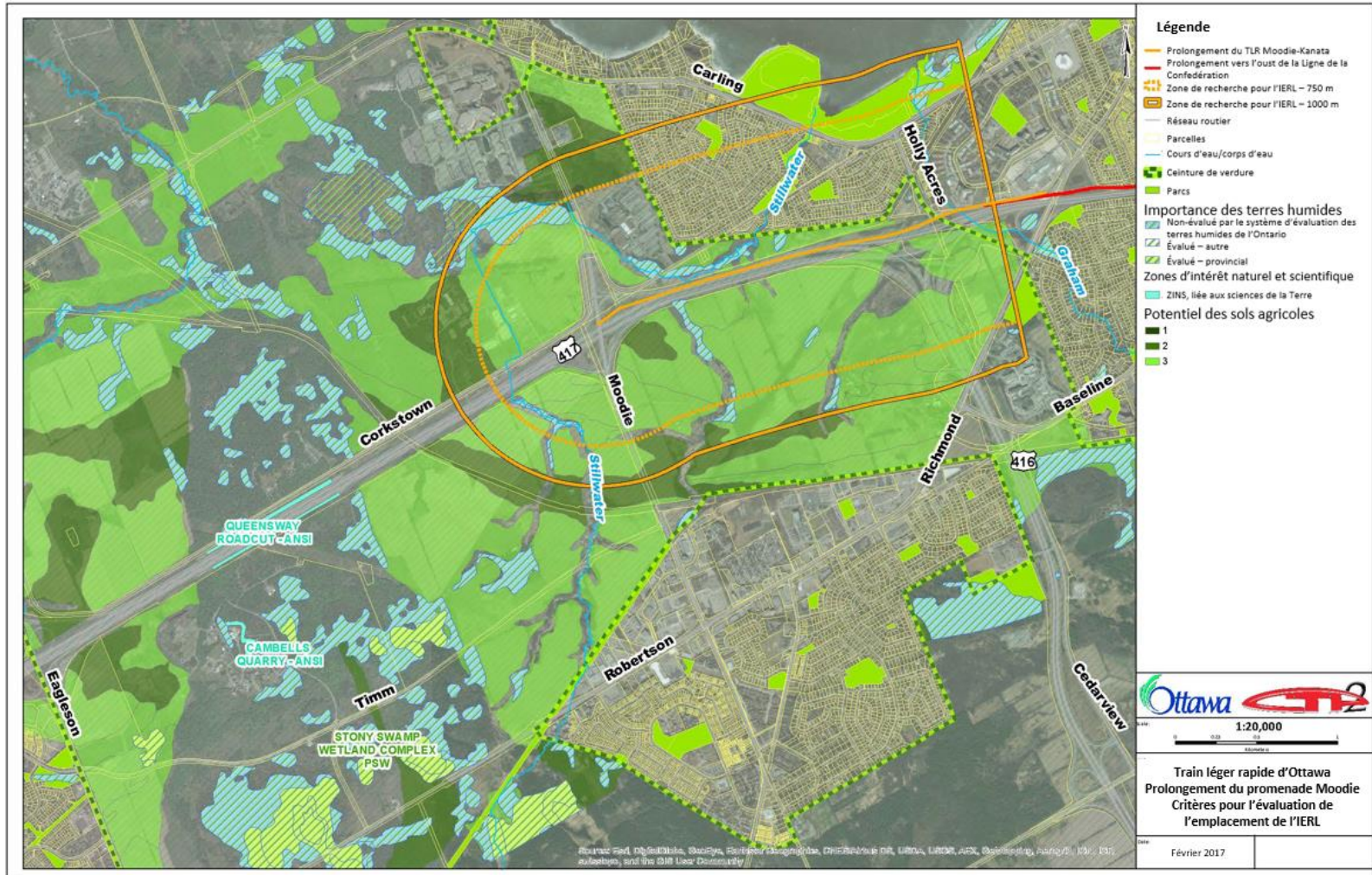
Critère de distance entre l'IERL et la ligne principale

- La vaste majorité des IER canadiennes (chemins de fer légers et lourds) se trouve à moins de 200 m de la ligne principale, notamment les cinq installations du TTC
- L'IER Belfast se trouve à 525 m de la ligne principale
- La distance de la ligne d'une IERL située sur Woodroffe (1 200 m) est excessive; d'où la recherche d'un emplacement à proximité du TLR Moodie
- Critère de recherche retenu : 750 m (soit 50 % de plus que la distance entre l'IER Belfast et la ligne principale)

Emplacements de recharge pour l'IERL Moodie/Kanata

- Emplacements de recharge établis en fonction des caractéristiques suivantes :
 - **Topographie et dénivelé** : Terrain plat
 - **Taille** : Environ seize (16) hectares
 - **Environnement** : Éviter les secteurs ayant de l'importance sur le plan géographique, environnemental et historique
 - **Liaisons** : Se raccorder au couloir du TLR
 - **Redondance d'accès** : Besoin de deux voies ferrées à l'arrivée et à la sortie de l'IERL

Zones de recherche pour l'IERL



Zones de recherche pour l'IERL



Emplacements considérés pour l'IERL



Critères de sélection pour l'emplacement de l'IERL

Critères	Indicateur/mesure
Caractéristiques socio-environnementales	
<i>Effets sur la population locale</i>	Réduit l'intrusion visuelle et les problèmes de bruit, de qualité de l'air et de vibration
<i>Sécurité de l'installation</i>	Il est possible de restreindre l'accès à l'installation d'entretien et de remisage
<i>Capacité agricole</i>	Réduit l'impact sur les terres agricoles de classe 1 à 3 ou sur les terres en culture
<i>Réseau de transport</i>	Réduit l'impact sur le réseau de transport actuel et futur
<i>Piétons /cyclistes</i>	Réduit l'impact sur les déplacements actuels et futurs des piétons
<i>Utilisations actuelles du sol</i>	Réduit l'impact sur les utilisations actuelles et planifiées du sol
<i>Patrimoine/culture</i>	Réduit l'impact sur les secteurs ayant ou ayant potentiellement une valeur archéologique ou culturelle
Caractéristiques biophysiques environnementales	
<i>Types de sol</i>	A les caractéristiques géotechniques pour recevoir ce type d'installation
<i>Matériaux contaminés</i>	La possibilité de trouver des matériaux contaminés est réduite
<i>Principales caractéristiques terrestres</i>	Réduit l'impact sur les principaux systèmes et caractéristiques terrestres
<i>Principales caractéristiques aquatiques</i>	Réduit l'impact sur les principaux systèmes et caractéristiques terrestres
<i>Faïlles géologiques</i>	Évite les secteurs de failles géologiques actives

Critères de sélection pour l'emplacement de l'IERL

<i>Critères</i>	<i>Indicateur/mesure</i>
Opérations	
<i>Capacité d'agrandissement</i>	Capacité d'agrandir l'installation par étapes
<i>Viabilisation de l'emplacement de l'IER</i>	Accès aux services municipaux et services d'utilité publique Ampleur de réutilisation de l'actuelle infrastructure
<i>Services existants</i>	Réduit les conflits entre les services municipaux et les services d'utilité publique
<i>Accès routier</i>	Optimise l'accès à destination et en provenance de l'IER
<i>Emplacement de la station du TLR</i>	Facilité de raccordement à la future station et à la ligne principale du TLR et intégration du TCRA
<i>Emplacement de la station de TCRA</i>	Optimise l'intégration à la station de TCRA
Volet économique	
<i>Coûts d'immobilisations</i>	Réduit les coûts de construction estimés d'un projet de catégorie D
<i>Biens fonds et acquisition</i>	Réduit les coûts en fonction de l'utilisation du sol et du nombre de propriétaires fonciers

Évaluation des emplacements pour l'IERL

✓	Répond le mieux aux critères
•	Répond quelque peu aux critères
✗	Ne répond pas aux critères

	Social							Biophysique					Opérations				Volet économique		
	Population locale	Sécurité de l'installation	Agriculture	Réseau routier	Piétons / cyclistes	Utilisations actuelles du sol	Patrimoine/culture	Types de sol	Matériaux contaminés	Caractéristiques terrestres	Caractéristiques aquatiques	Failles géologiques	Viabilisation	Services existants	Accès routier	Station du TLR	Station du TCRA	Immobilisations	Biens fonds
Emplacement 1: (à l'est de la promenade Moodie, près de l'avenue Carling)	✗	•	✗	•	✗	✓	•	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	•	\$	✓
Emplacement 2: (à l'est de la promenade Moodie, au nord des terrains de soccer)	•	•	•	•	•	•	•	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓	•	✓	•	\$\$	✓
Emplacement 3: (à l'ouest de la promenade Moodie, au nord du Queensway)	✓	•	•	•	✓	✗	•	•	✓	•	✗	✓	•	✗	✓	✓	✓	\$\$	•
Emplacement 4: (à l'ouest de la promenade Moodie/route régionale 59, au sud du Queensway)	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	•	✓	✓	✗	✓	✗	✗	•	•	•	\$\$	•
Emplacement 5: (à l'est de la promenade Moodie/route régionale 59, au sud du Queensway)	•	•	✗	✓	•	•	✗	✗	✓	✓	•	✓	•	✗	✓	•	✓	\$\$	•
Emplacement 6: (plus à l'est de la promenade Moodie/route régionale 59, au sud du Queensway)	✓	✓	✗	•	✓	✓	✗	•	✓	•	✗	✗	✗	✓	•	✓	✓	\$\$	•
Emplacement 7: (à l'ouest de la route 416, au sud du Queensway)	✓	✓	✗	•	✓	✓	✗	•	✓	✓	✗	•	✗	✓	•	✓	✓	\$\$\$	•
Emplacement 8: (à l'ouest de la route 416 près du chemin Baseline, au sud du Queensway)	•	•	✗	•	•	✓	✗	•	✓	•	✓	•	✗	✓	•	✓	✓	\$\$\$	•

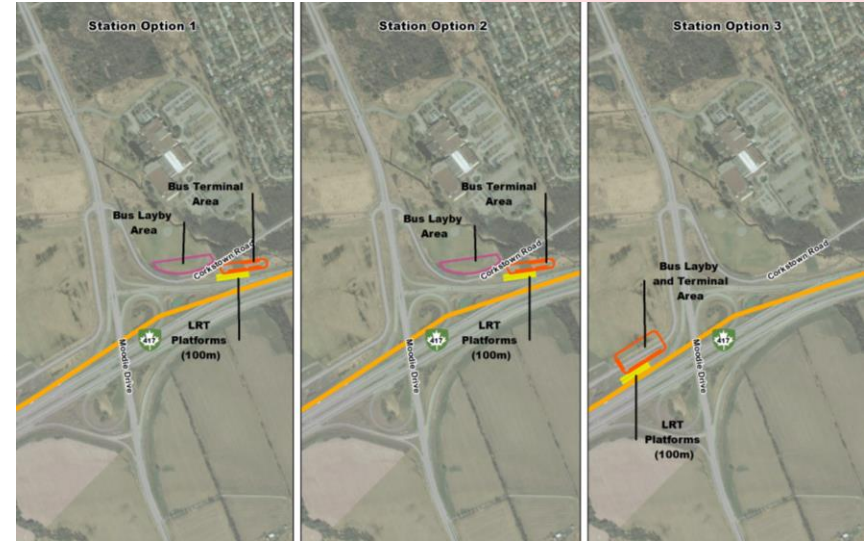
Sélection des emplacements à partir de la courte liste

- Les emplacements 1 et 6 *ne répondent pas à 25 % des critères; l'emplacement 1 compte le plus grand nombre de critères non satisfaits*
- Les emplacements 7 et 8 *ne sont pas abordables financièrement*
- Les emplacements qui restent sont possibles, mais ils auront quand même besoin de mesures d'atténuation
- Sur les quatre emplacements qui restent :
 - Les emplacements 2, 3 et 4 sont ceux qui satisfont le mieux aux critères
 - L'emplacement 5 est semblable, mais il présente des conditions de sol variables qui posent des problèmes de construction
- Les emplacements 2, 3 et 4 sont retenus afin d'en améliorer la conception, de les évaluer plus à fond et de déterminer les mesures d'atténuation requises



Ottawa *Intégration de la station Moodie de TCRA et de TLR*

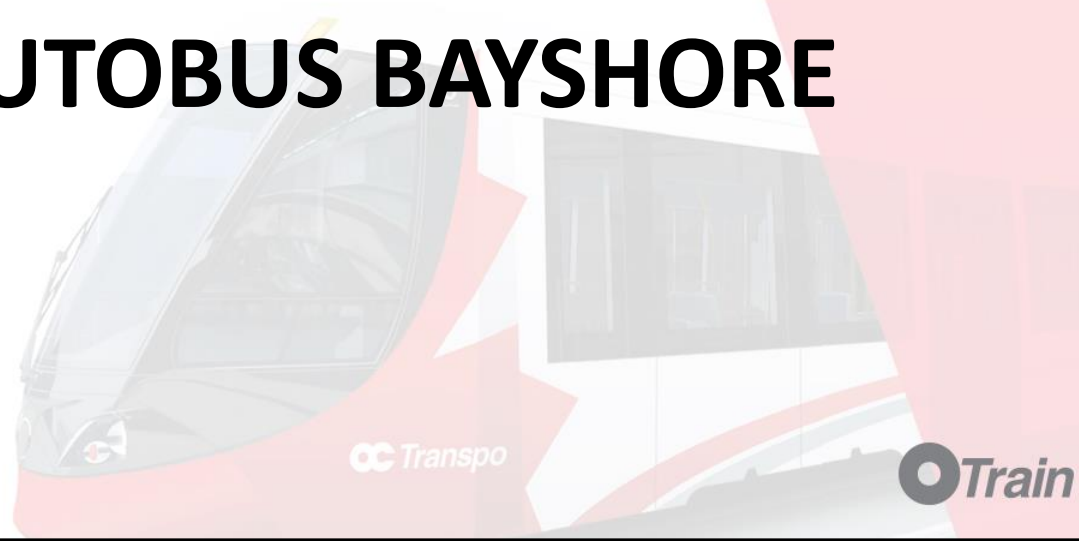
- Lien piétonnier du quai du TLR au terminal d'autobus
- Ascenseurs redondants
- Même architecture et même expérience pour les passagers qu'aux stations de l'Étape 1
- Terminal d'autobus contrôlé (tarifs déjà payés)
- Toilettes publiques



Courte liste préliminaire des critères d'évaluation

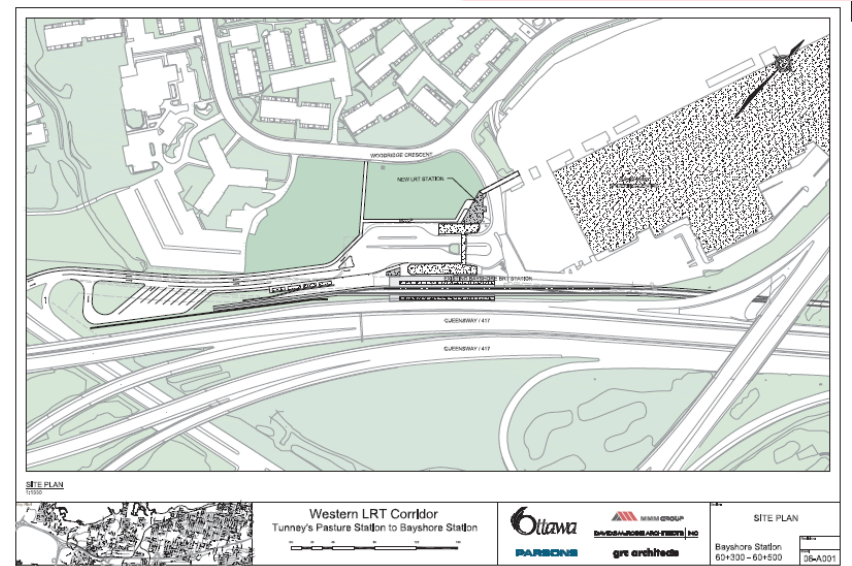
- Accès (piétons et cyclistes)
- Circulation locale
- Autobus – durée des déplacements, qualité du service et correspondances
- Points de vue
- Bruit, qualité de l'air et vibrations
- Eaux souterraines
- Qualité de l'eau et petits cours d'eau dormante
- Habitat des poissons
- Espèces menacées
- Souplesse opérationnelle
- Abordabilité (immobilisations et fonctionnement)
- Utilisation du sol actuelle

TERMINAL D'AUTOBUS BAYSHORE AGRANDI



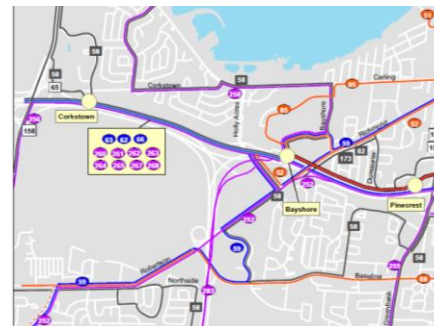
Exigences pour le terminal d'autobus à Bayshore

- Les facteurs suivants ont une incidence sur le concept de l'EE :
 - Projections d'achalandage de juillet
 - Exigences accrues pour le terminal d'autobus
 - Station placée à angle oblique
 - Configuration de la voie ferrée
- Le prolongement potentiel du TLR Moodie aura également des répercussions sur le terminal d'autobus

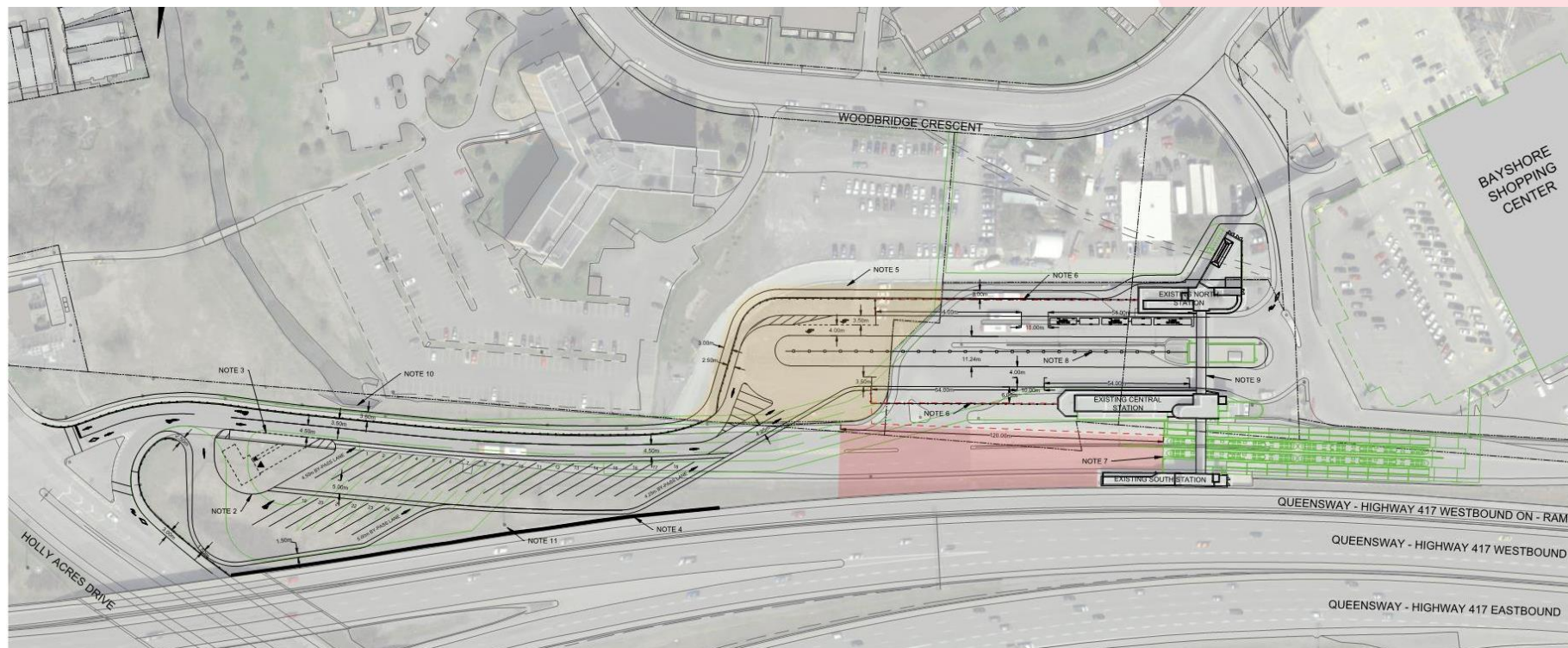


Exigences pour le terminal d'autobus Bayshore/Moodie

Source	Sans le prolongement du TLR Moodie				Avec le prolongement du TLR Moodie			
	Bayshore		Moodie		Bayshore(1)		Moodie(1)	
	Voies d'arrêt	Places de stationnement	Voies d'arrêt	Places de stationnement	Voies d'arrêt	Places de stationnement	Voies d'arrêt	Places de stationnement
Concept de l'EE	9	10+8(3)	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Étape 2 - projections juillet (2031)	12(4)	24(4)	S.O.	S.O.	5(5)	6(5)	8(6)	14(6)
Actuel	11(2)	8-10	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.



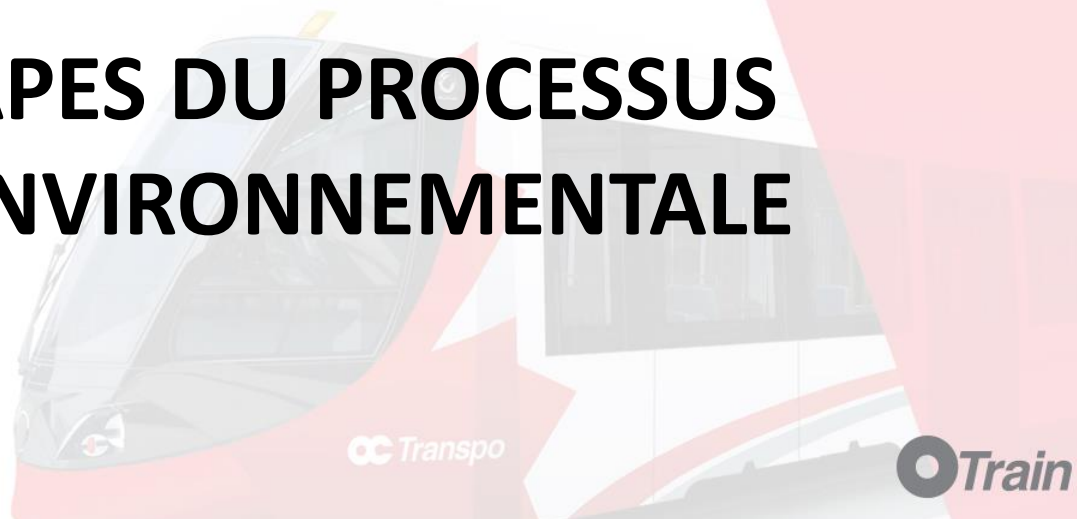
Plan conceptuel du terminal d'autobus Bayshore agrandi



Analyse de bruit

- L'analyse de bruit a été effectuée pour s'assurer de la conformité du terminal agrandi aux lignes directrices du MECC en matière de bruit (NPC-300)
- Évaluation des fenêtres et des aires d'agrément extérieures en fonction des points de réception les plus près, le jour et la nuit
- Le terminal d'autobus agrandi se conforme à toutes les normes de rendement du MECC
- Aucune mesure d'atténuation n'est requise

PROCHAINES ÉTAPES DU PROCESSUS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE



Création d'une courte liste d'emplacements

- Examiner en profondeur les emplacements de la courte liste:
 - Accès de la voie ferrée à l'IERL/dénivelés/longueur des liaisons
 - Effets des liaisons à l'IERL sur l'emplacement de la station
 - Conception/planification fonctionnelle de l'IERL
 - Conception préliminaire de la station terminale du TLR
 - Effets et mesures d'atténuation
 - Répondre aux commentaires et aux préoccupations du public
 - Estimation des coûts d'immobilisation et de fonctionnement
 - Définir les exigences en matière de biens-fonds
 - Faisabilité : coûts et approbations
 - Considération des exigences liées à l'addenda

Scénarios pour la mise en œuvre du TLR/IERL sur Moodie

- Si le TLR et l'IERL sur Moodie font partie de l'Étape 2 :
 - Achever l'EE et les études d'ingénierie préliminaires pour le prolongement du TLR et la construction l'IERL
 - Inclure le projet dans la DDP de l'Étape 2
 - Procéder à l'EE du terminal d'autobus Bayshore agrandi afin de protéger le projet si Bayshore est le terminal
- Dans l'éventualité que l'emplacement de l'IERL sur Moodie soit impossible :
 - L'étude de l'emplacement d'une IERL dans le secteur ouest serait renvoyée à l'EE du TLR vers Kanata
 - Dans l'intervalle, utiliser l'installation de remisage et de nettoyage provisoire à Baseline et utiliser à plein rendement de l'IER Belfast dans le secteur est

Prochaine consultation publique / calendrier de l'EE

- Réunion du CCP tenue le 6 mars 2017
- Première assemblée publique le 22 mars 2017
- Deuxième assemblée publique en mai/juin 2017
 - Emplacement privilégié du TLR/IERL Moodie et mesures d'atténuation
- Achever les études d'ingénierie préliminaires de l'emplacement privilégié de l'IERL et du prolongement du TLR
- Rapport au Conseil municipal en juillet 2017 sur l'achèvement de l'EE
- Approbation de l'EE à l'automne 2017
- Attribution du contrat de l'Étape 2 en mai 2018, y compris le TLR/IERL Moodie

Questions

← STAGE
ETAPE ↓ 2 →





Welcome

**Bayshore Station to Moodie Drive
LRT Extension Environmental
Assessment
Public Meeting**

March 22, 2017

Bienvenue

**Évaluation environnementale du
prolongement du TLR de la
station Bayshore à la promenade
Moodie**

**Assemblée publique
Le 22 mars 2017**



Background

- Transitway Extension from Bayshore Station to Moodie Drive currently under construction
- Revenue service in November 2017
- Conversion from Bus Rapid Transit (BRT) to Light Rail Transit (LRT) initially seen as not affordable until after 2031
- Inclusion of Moodie LRT / Light Maintenance and Storage Facility (LMSF) within Stage 2 looking increasingly likely
- Environmental Assessment's (EA) initiated with this in mind

Contexte

- La construction du prolongement du Transitway de la station Bayshore à la promenade Moodie est en cours
- Le service sera générateur de recettes en novembre 2017
- La conversion du couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA) en couloir de train léger sur rail (TLR) n'était pas tenue initialement pour abordable avant 2031
- L'inclusion du TLR Moodie/Installation d'entretien et de remisage légère (IERL) à l'Étape 2 semble de plus en plus probable
- C'est dans cette optique que nous entreprenons cette évaluation environnementale (ÉE)

Project Scope

- Conversion from BRT to LRT
- Siting of an LMSF beyond Bayshore
- Rationale:
 - City priorities for expansion to the west
 - LRT station closer to Department of National Defence (DND) employment node
 - LMSF needed to support extensions
 - Compliments Belfast MSF in the east

Modifications consistent with EPR <i>Modifications conformes au Rapport de projet environnemental</i>	Insignificant modifications inconsistent with EPR <i>Modifications minimales non conformes au RPE</i>	Significant modifications inconsistent with EPR <i>Modifications importantes non conformes au RPE</i>
Proceed with modification <i>Procéder à la modification</i>	Prepare addendum <i>Rédiger un addenda</i>	Prepare addendum <i>Rédiger un addenda</i>
	Update local project file <i>Mettre à jour le dossier du projet à l'échelle locale</i>	Notice of Environmental Project Report Addendum <i>Avis d'un addenda au Rapport environnemental sur le projet</i>
		Public Review <i>Examen public</i>
	Ministerial Approval <i>Approbation du ministère</i>	

Portée du projet

- Conversion du TCRA en TLR
- Choix de l'emplacement de l'IERL au-delà de la station Bayshore
- Argumentaire :
 - La Ville a pour priorité d'étendre le réseau vers l'ouest
 - Avoir une station de TLR à proximité du pôle d'emploi du ministère de la Défense nationale
 - Besoin d'une IERL pour assurer la maintenance des prolongements du réseau
 - L'IERL complète l'IER de Belfast dans le secteur est

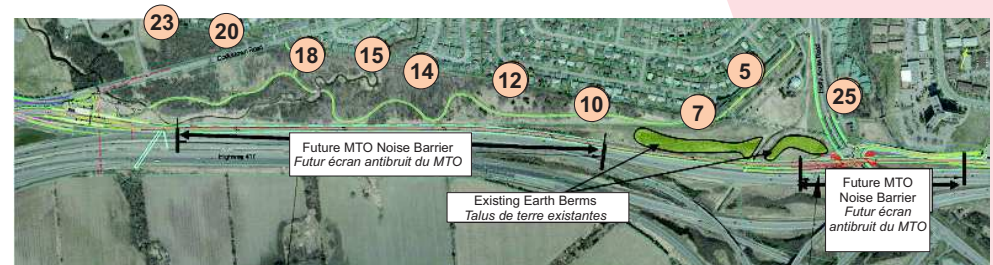
BRT to LRT Conversion

- Maximize reuse of exiting BRT infrastructure
 - Alignment/retaining walls/noise barriers
 - BRT station and 417 ramp grade separations (to the extent possible)
 - Stillwater Creek improvements
 - Holly Acres bridge
- Potential relocation of Holly Acres noise barriers
- Vibration impacts not an issue
- Eliminates 200,000 bus trips annually
- Drainage: positive impact, lower imperviousness



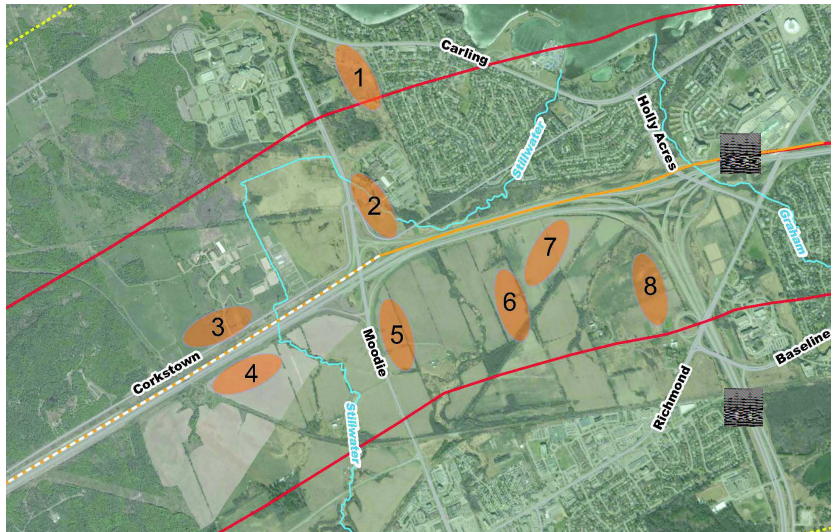
Conversion du TCRA en TLR

- Optimiser la réutilisation de l'actuelle infrastructure du TCRA
 - Tracé/murs de soutènement/bermes antibruit
 - La station du TCRA et la bretelle de l'autoroute 417 à niveaux différents (dans la mesure du possible)
 - Apporter des améliorations au ruisseau Stillwater
 - Pont d'Holly Acres
- Déplacement possible de la berme antibruit de Holly Acres
- Les effets de la vibration ne posent pas de problèmes
- A pour résultat de supprimer 200 000 trajets d'autobus par année
- Drainage : effet positif, plus grande perméabilité



Light Maintenance and Storage Facility (LMSF)




- *Topography and Grade*: Level ground
- *Size*: Approximately 16 hectares
- *Environment*: Avoid areas of geographical, environmental and historical importance
- *Connections*: Connect to LRT corridor
- *Access Redundancy*: Two tracks required for LMSF access and egress

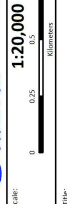


Installation d'entretien et de remisage légère (IERL)

- Topographie et dénivelé : Terrain plat
- Taille : Environ seize (16) hectares
- Environnement : Évite les secteurs ayant de l'importance sur le plan géographique, environnemental et historique
- Liaisons : Raccordé au couloir du TLR
- Proximité : À moins de 750 m de la ligne principale
- Redondance d'accès : Deux voies ferrées sont nécessaires pour entrer et sortir de l'IERL

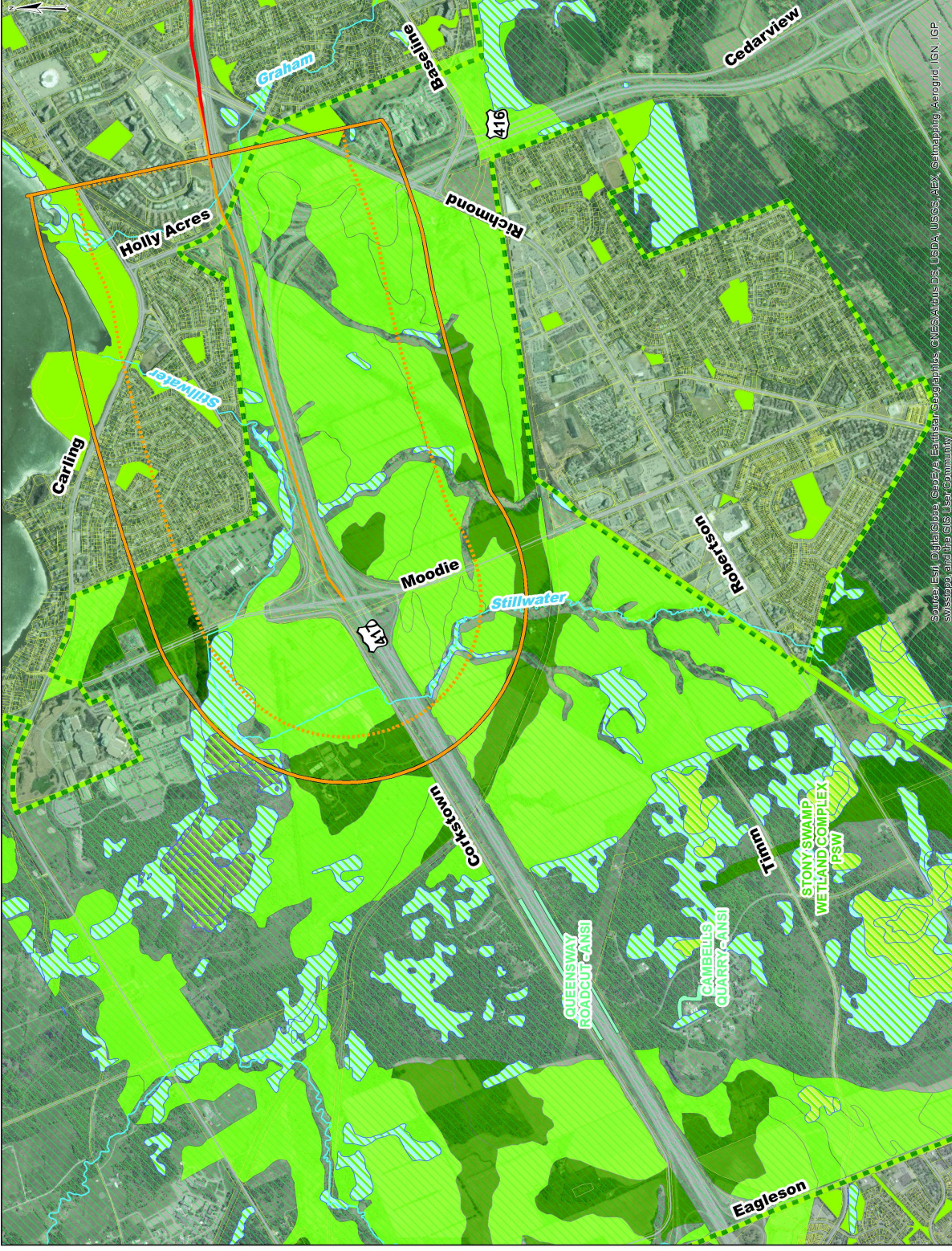
Legend

-  Moodie-Kanata LRT Extension
-  Confederation Line - West
-  MSF Search Zone - 750m
-  MSF Search Zone - 1000m
-  Road Network
-  Property Parcels
-  Watercourses / Waterbody
-  Greenbelt
-  Parks
-  Wetland Significance
-  Not evaluated per OWES
-  Evaluated-Other
-  Evaluated-Provincial
-  ANSI
-  ANSI, Earth Science
-  Agriculture Capability
-  1
-  2
-  3



**Ottawa Light Rail Transit
Moodie Extension -
MSF Siting Assessment Criteria**

Date: **March, 2017**
Drawing No.: **Overview**



Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, IGP, Swisstopo, and the GIS User Community

LMSF - Screening Criteria

IERL - critères de dépistage

Criteria	Indicator/Measurement	Indicateur/Mesure	Critères
Social Environmental Characteristics / Caractéristiques socio-environnementales			
<i>Effects to local residents</i>	Minimizes effects on visual intrusion, noise air quality, vibration	Réduit l'intrusion visuelle et les problèmes de bruit, de qualité de l'air et de vibration	<i>Effets sur la population locale</i>
<i>Site safety</i>	Ability to restrict access to the MSF	Il est possible de restreindre l'accès à l'installation d'entretien et de remisage	<i>Sécurité de l'installation</i>
<i>Agricultural capacity</i>	Minimizes effects on Class 1-3 agricultural lands or land under active use	Réduit l'impact sur les terres agricoles de catégorie 1 à 3 ou sur les terres en culture	<i>Capacité agricole</i>
<i>Transportation network</i>	Minimizes effects on existing and future transportation network	Réduit l'impact sur le réseau de transport actuel et futur	<i>Réseau de transport</i>
<i>Pedestrian/cyclists</i>	Minimizes effects on existing and future pedestrian movements	Réduit l'impact sur les déplacements actuels et futurs des piétons	<i>Piétons/cyclistes</i>
<i>Existing land uses</i>	Minimizes effects on existing and planned land uses	Réduit l'impact sur les utilisations actuelles et planifiées du sol	<i>Utilisations actuelles du sol</i>
<i>Heritage / Culture</i>	Minimizes effects on areas identified or having potential for archaeological or cultural significance	Réduit l'impact sur les secteurs ayant ou ayant potentiellement une valeur archéologique ou culturelle	<i>Patrimoine/culture</i>
Bio-Physical Environmental Characteristics / Caractéristiques biophysiques environnementales			
<i>Soil types</i>	Geotechnical characteristics to support a facility of this type	A les caractéristiques géotechniques pour recevoir ce type d'installation	<i>Types de sol</i>
<i>Impacted Materials</i>	Minimizes potential to encounter impacted materials	La possibilité de tomber sur des matériaux contaminés est réduite	<i>Matériaux contaminés</i>
<i>Key terrestrial features</i>	Minimizes effects on key terrestrial systems and features	Réduit l'impact sur les principaux systèmes et caractéristiques terrestres	<i>Principales caractéristiques terrestres</i>
<i>Key aquatic features</i>	Minimizes effects on key aquatic systems and features	Réduire l'impact sur les principaux systèmes et caractéristiques aquatiques	<i>Principales caractéristiques aquatiques</i>
<i>Geological faults</i>	Avoids areas of active faults	Évite les secteurs de failles géologiques actives	<i>Failles géologiques</i>
Facility Operations / Exploitation de l'installation			
<i>Expansion Capability</i>	Ability to stage/expand facility	Capacité d'agrandir l'installation par étapes	<i>Capacité d'agrandissement</i>
<i>MSF Site Servicing</i>	Access to Municipal Services, Utilities and Power Extent of reuse of existing infrastructure	Accès aux services municipaux et aux services d'utilité publique; ampleur de la réutilisation de l'actuelle infrastructure	<i>Viabilisation de l'emplacement d'IERL</i>
<i>Existing services</i>	Minimizes conflicts with Municipal Services, Utilities and Power	Réduit les conflits entre les services municipaux et les services d'utilité publique	<i>Services existants</i>
<i>Road access</i>	Maximizes accessibility for, to, and from the MSF	Optimise l'accès à destination et en provenance de l'installation d'entretien et de remisage	<i>Accès routier</i>
<i>LRT Station location</i>	Ease of connection to future LRT station/mainline and BRT integration	Facilité de raccordement à la future station et à la ligne principale du TLR et intégration du TCRA	<i>Emplacement de la station du TLR</i>
<i>BRT Station location</i>	Maximizes integration with BRT station	Optimise l'intégration à la station de TCRA	<i>Emplacement de la station de TCRA</i>
Economics / Volet économique			
<i>Capital Costs</i>	Minimizes class D construction cost estimate	Réduit l'estimation des coûts de construction d'un projet de catégorie D	<i>Coûts d'immobilisations</i>
<i>Property Ownership and Acquisition</i>	Minimizes costs based on land use types and number of property owners	Réduit les coûts en fonction de l'utilisation du sol et du nombre de propriétaires fonciers	<i>Biens-fonds et acquisition</i>

LMSF - Screening Results

IERL - Résultats de dépistage

	Social Sociaux							Biophysical Biophysiques					Facility Operations Exploitation de l'installation					Economics Économique		
	Local residents Population locale	Site safety Sécurité	Agriculture	Road Network Réseau routier	Pedestrian / Cycling Piétons/cyclistes	Existing Land Uses Utilisations actuelles du sol	Heritage / Culture Patrimoine/culture	Soil Types Types de sol	Impacted Materials Matériaux contaminés	Terrestrial Features Caractéristiques terrestres	Aquatic Features Caractéristiques aquatiques	Geological Faults Failles géologiques	Servicing Viabilisation	Existing Services Services existants	Road Access Accès routier	LRT Station Station du TLR	BRT Station Station du TCRA	Capital Immobilisations	Property Biens-fonds	
Site 1: (East of Moodie, near Carling)	x	•	x	•	x	✓	•	x	x	x	x	✓	✓	✓	✓	✓	•	\$	✓	1 : à l'est de la promenade Moodie, près de l'avenue Carling
Site 2: (East of Moodie, north of soccer fields)	•	•	•	•	•	•	•	✓	x	x	x	✓	✓	✓	•	✓	•	\$\$	✓	2 : à l'est de la promenade Moodie, au nord des terrains de soccer
Site 3: (West of Moodie north of Queensway)	✓	•	•	•	✓	x	•	•	✓	•	x	✓	•	x	✓	✓	✓	\$\$	•	3 : à l'ouest de la promenade Moodie, au nord du Queensway
Site 4: (West of Moodie/Regional Road 59 south of Queensway)	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	•	✓	✓	x	✓	x	x	•	•	•	\$\$	•	4 : à l'ouest de la promenade Moodie/route régionale 59, au sud du Queensway
Site 5: (East of Moodie/Regional Road 59, south of Queensway)	•	•	x	✓	•	•	x	x	✓	✓	•	✓	•	x	✓	•	✓	\$\$	•	5 : à l'est de la promenade Moodie/route régionale 59, au sud du Queensway
Site 6: (Far East of Moodie/Regional Road 59, south of Queensway)	✓	✓	x	•	✓	✓	x	•	✓	•	x	x	x	✓	•	✓	✓	\$\$	•	6 : plus à l'est de la promenade Moodie/route régionale 59, au sud du Queensway
Site 7: (West of 416, south of Queensway)	✓	✓	x	•	✓	✓	x	•	✓	✓	x	•	x	✓	•	✓	✓	\$\$\$	•	7 : à l'ouest de la route 416, au sud du Queensway
Site 8: (West of 416 near Baseline Road, south of Queensway)	•	•	x	•	•	✓	x	•	✓	•	✓	•	x	✓	•	✓	✓	\$\$\$	•	8 : à l'ouest de la route 416 près du chemin Baseline, au sud du Queensway

Best Meets Criteria	✓	Répond le mieux aux critères
Somewhat Meets Criteria	•	Répond quelque peu aux critères
Does not Meet Criteria	x	Ne répond pas aux critères



LMSF Short List

Liste courte des emplacements pour l'IERL



Bayshore Expanded Bus Terminal

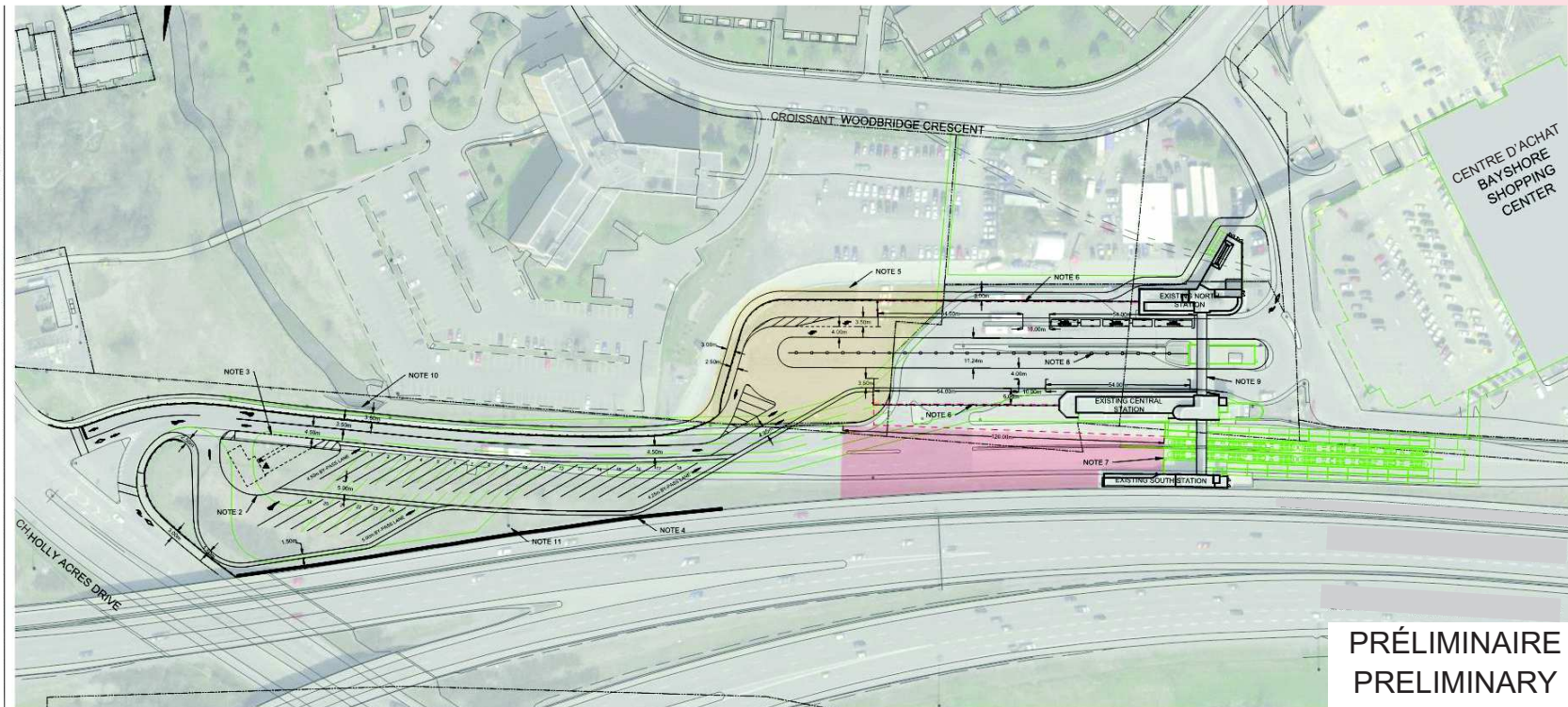
- Confederation West EA started in 2014:
 - Some additional bus laybys required
 - Grade separation at Holly Acres, needed for LRT not BRT, was deferred
- Stage 2 Preliminary Engineering:
 - Updated ridership forecasts (Fall 2016)
 - 12 bays/24 layby spaces needed if Bayshore is terminus
 - Expansion not needed if LRT is extended to Moodie
 - Initiated noise, vibration and air quality studies (not enough time to include in Confederation West EA)
 - Will be addressed as an addendum to the Confederation West EA in 2017

Terminal d'autobus Bayshore agrandi

- L'ÉE du prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération lancée en 2014 :
 - Des zones d'arrêt supplémentaires pour les autobus sont nécessaires
 - Le saut-de-mouton à la hauteur de Holly Acres nécessaire pour le TLR et non pas pour le TCRA a été reporté
- Les études d'ingénierie préliminaires pour l'Étape 2 :
 - Mise à jour de projections d'achalandage (automne 2016)
 - 12 voies d'arrêt/24 places de stationnement d'autobus nécessaires si la station Bayshore est le terminal
 - L'agrandissement n'est pas nécessaire si la ligne du TLR est prolongée jusqu'à la promenade Moodie
 - Des analyses de bruit, de vibration et de qualité de l'air ont été entreprises (manque de temps pour les inclure dans l'ÉE du prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération)
 - La question sera traitée dans un addenda à l'ÉE du prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération en 2017

Conceptual Layout of Bayshore Bus Terminal

Plan conceptuel du terminal d'autobus Bayshore agrandi



Bayshore Noise Analysis

- Expanded bus terminal analyzed for compliance with MOECC noise guidelines(NPC-300)
- Plane of window and outdoor living space assessed for closest receptors for daytime and nighttime
- Expanded bus terminal complies with all applicable MOECC performance limits
- No mitigation required
- Air quality analysis is underway but expected to show an improvement

Terminal d'autobus Bayshore agrandi - analyse de bruit

- Terminal d'autobus Bayshore agrandi - analyse de bruit
- L'analyse a été effectuée pour s'assurer de la conformité du terminal agrandi aux lignes directrices du MECC en matière de bruit (NPC-300)
- Évaluation des fenêtres et des aires d'agrément extérieures en fonction des points de réception les plus près, le jour et la nuit
- Le terminal d'autobus agrandi se conforme à toutes les normes de rendement du MECC
- Aucune mesure d'atténuation n'est requise
- L'analyse de la qualité de l'air est en cours, mais on s'attend à ce qu'une amélioration soit démontrée

Next Steps

- Moodie LRT/LMSF as part of Stage 2 OLRT Scope:
 - EA and preliminary engineering
 - Include in Stage 2 Request for Proposal
- Moodie LMSF site is not feasible:
 - Deferred to Kanata LRT EA
 - Interim storage and cleaning at Baseline and Belfast MSF
- Complete additional investigations for Bayshore expanded bus terminal
- Second Public Meeting - May/June 2017
- Preliminary Engineering
- Report to City Council - September 2017
- EA Approval - Fall 2017

Prochaines Étapes

- Le TLR et l'IERL Moodie sont inclus dans la portée de l'Étape 2 du TLRO :
 - ÉE et études d'ingénierie préliminaires
 - Inclure dans l'Étape 2 la demande de propositions (DDP)
- L'IERL sur Moodie est impossible :
 - Cette question renvoyée à l'ÉE du TLR vers Kanata
 - L'entretien et le remisage des véhicules se feront provisoirement à la station Baseline et à l'installation d'entretien et de remisage Belfast
- Procéder à d'autres études pour l'agrandissement du terminal d'autobus Bayshore
- Deuxième assemblée publique - mai/juin 2017
- Rapport des études d'ingénierie préliminaires remis au Conseil municipal en septembre 2017
- Approbation de l'ÉE à l'automne



“AS WE HEARD IT”

Bayshore to Moodie Drive LRT Environmental Assessment Studies

Public Information Session

Maki House Community Centre

March 22, 2017



Table of Contents

Summary of Event	Page 3
Question and Answer	Page 4
Emails – Stage2@ottawa.ca	Page 10
Comment Sheets	Page 14



Summary:

- Community members were provided an overview of the initial Station and LMSF concepts.
- This information session included a series of information boards, a presentation and availability of Stage 2 subject matter experts.
- A total of 93 people registered at the sign in table at the event.

General comments/concerns:

The following is a synopsis of general comments and concerns discussed at the public information session:

- Siting of the LMSF, its size, Location, Growth/expansion over time, and its noise impacts
- Station siting, location and access
- Difference between bus station and LRT station location
- Opportunity for deferral of Moodie station
- Siting of the Park & Ride
- Impact on the Environment/Greenspace
- Noise, Vibration, Sound Barrier
- LRT vs BRT noise impacts
- Aesthetic and placement of the noise barrier(s)
- Noise mitigation during construction
- Bus Routing and Ease of Access to LRT
- Connection between Moodie Station, DND, and nearby communities
- Impact on local traffic
- Changes at Bayshore Station and increased bus traffic
- Management of congestion
- Safety at Moodie overpass (over 417) and Cyclist safety
- Affordability/Feasibility
- Priority of BRT to LRT conversion and LMSF
- Moodie vs. Woodroffe LMSF
- NCC's perspective
- Pathway modifications and cyclists on Corkstown
- Sidewalk lighting and connectivity to Carling Avenue and Bells Corners
- Next Public Meeting
- Presentation of Options (too much too quickly)



Question and Answer

Q: How does LRT noise compare with buses?

A: LRT is generally less noisy than the buses the LRT is replacing

Q: It is not known if it is affordable for Moodie vs Woodroffe. It seems that from Moodie it is opposite, more expensive since it has more bridges than Woodroffe.

A: Operationally Moodie is more efficient than Woodroffe. A fully grade separated track from Baseline to the MSF is required and there is no opportunity for revenue service along this track.

Q: Is it possible to do both the LMSF and the Station by 2023?

A: Yes, from a construction schedule perspective, both can be delivered by 2023.

Q: With an environmental protection focus in the area, the potential siting of Park & Ride becomes difficult.

A: Yes and no. The commuter parking was a motion from Council and we are exploring and will report back.

Councillor Taylor does not support a Park & Ride at Moodie as it brings cars further into the Greenbelt.

Q: If people outside of the Greenbelt want to park, then park further outside of the Greenbelt and don't use up greenspace.

A: This is a factor in evaluating the potential for a park and ride.

Q: Will there be two traffic lights north of Corkstown?

A: There will be grade separations at all crossings. Yard tracks are low so it is likely that cars (Corkstown) can over top of the yard connection tracks.

Q: What is the response from NCC so far on a proposed park and ride?

A: They have not made any decisions. They confirmed it is a significant policy challenge. The project needs to consider how to compensate/mitigate potential impacts. The study team recognizes there are challenges to overcome with NCC.



Q: Residents should be considered as much as the agencies. Why not consider changing the LMSF location to ensure it is not beside the community?

A: There are several factors playing into the location of the LMSF.

Q: We disagree that the LMSF would not have an effect on Corkstown as it is already unsafe getting to work.

A: LMSF has a limited number of employees and it is also shift work, which spreads things out. Commuter parking will have a traffic impact and will be looked at if a P&R lot is able to be sited in proximity to Moodie Station.

Q: Local traffic was not taken into consideration for the Kiss n' Ride. We doubt it would be for this Park & Ride. Techniques that have been put in place haven't worked yet so far.

A: Councillor stated that this is a common issue in some communities. There is a need to balance traffic control measures with resident's mobility and access desires.

Q: Are there potential LRT Station options on each of the four corners of Moodie/417?

A: There are two station options. Both are north of Highway 417. One will be west of Moodie and one will be east. Both options are being considered and will be reviewed functionally and operationally with the LMSF options.

Q: Will the Moodie Station be deferred?

A: The Moodie BRT station will open and operate as part of the BRT for 3 years. There will still be buses moving in and out of Moodie during the LRT construction.

Q: LMSF 16ha: Outdoor vs build up?

A: There will be some indoor facilities but most of the site will be outdoors. Ultimately there could be a demand for a 16ha site to handle LRT out to Kanata. The opening day LMSF footprint would only be approximately ½ of the ultimate yard size.

Q: What is the change in the number of buses at Bayshore when the LRT is there? Are you anticipating more buses than before?

A: The estimated bus volumes on opening day are not available right now.



Q: Have you considered putting in a bridge at Holly Acres?

A: The need for a bridge as part of the BRT was not deemed to be required from an operational or environmental perspective so it was not included in the current BRT construction. When the LRT is extended to Moodie, the bridge will be required.

Q: Regarding the shortlist for LMSF, is #1 gone?

A: Yes.

Q: Is there any merit in putting the BRT on hold and placing efforts (\$) into the other?

A: There are three options:

1. Stop and pay contractor. The scope of the BRT project cannot be postponed to the LRT. The bidding process and qualifications are very different. There would also be a loss of overall efficiencies in cost that would be received for the larger project.
2. Finish and not open the BRT
3. Finish and open the BRT – which is the most feasible. Ridership will be increased, feeder bus savings will accrue to the City and there will be re-use of some existing BRT facilities.

Q: Regarding the bridge and sound barrier - what will it look like standing at Holly Acres?

A: There will be two LRT tracks on the bridge. The location of the sound barriers is still to be determined but has been incorporated into the previously completed design of the bridge. The existing drawing can be provided on request.

Q: MTO indicated the barriers would be transparent and located on the bridge.

A: Noise barriers will be integrated on the north side of Holly Acres Bridge.

The design is up to the community and the appearance of the barriers could be modified prior to construction. A noise analysis is underway to determine if locating the noise barrier at Holly Acres is the best location given that the LRT bridge will now be built first instead of a BRT bridge



Q: The BRT to the north eliminates noise berm and is disruptive to the community. Are there mitigation measures proposed?

A: These construction activities are part of the BRT project.

Q: Noise and construction in the area is not new, it is constant.

A: Councillor: measures are being but in place to mitigation the disruptions.

Q: What is the expected traffic volume of buses?

A: There will be 190 buses hour into Bayshore during the peak period.

Q: Will there be changes to Moodie to manage congestion?

A: More information will be available at the next meeting based on the options selected.

Q: There are issues currently with water including large amounts of standing water in the construction area. Abbott fields are also submerged to Corkstown. There is the 100 year floodplain the area that needs to be considered.

A: A geotechnical analysis has been done, but more detailed analysis is needed.

The 100 year floodplain was used in the design standards for the current BRT design and additional stormwater modelling will be done assess any impacts and required mitigation.

Q: Will the three year BRT plan still include the pathway modifications for Corkstown?

A: Yes and a second connectivity study will be done to correspond to the station location and potential P&R.

Q: Cyclists riding down Corkstown are disregarding the rules now – more should not be encouraged.

A: We will look at dedicated cycling facilities where appropriate and try to manage on-road cycling through ongoing education and enforcement programs.

Q: Will there be blasting in this area?

A: No, not in this area. Rock elevation in the area does not likely require blasting.



Q: Would we notice if there is blasting?

A: There are many procedures and stringent processes set in place for if blasting was to be proposed. Disruptions would need to be managed according to these processes.

Q: Will there be bike trails?

A: Yes. Trails will be included as a way of preserving, enhancing, and connecting the community and will be looked at as part of the connectivity site when the station location is finalized (see above).

Q: When will the next information meeting take place?

A: We are planning the next information meeting for late May/early June. We will be sending out invitations to all those who filled in the Sign-In Sheet along with other traditional methods for informing the public.

Q: Will there be walking trails to connect the east and west sides?

A: Connectivity is one of the proposed evaluation criteria.

Q: Has the City been able to find enough funding or will they not be able to afford these changes?

A: Staff feel comfortable they can achieve the BRT to LRT conversion within the existing budget envelope for the whole program.

Q: There are transit users in this neighbourhood that can access the system but there is concern with the Park & Ride attracting non area residents. Why not let Kanata pay for this and try to push the LMSF further to the west where it will be easier to site and cheaper?

A: It will not necessarily be easier or cheaper moving the LMSF towards the west. There is still Greenbelt and existing communities along the route(s) that present similar constraints to locating an LMSF as part of the Moodie LRT extension.

Q: Presently, at Holly Acres, you cannot turn right to go to Kanata, as there is only a bus ramp. Lots of options for left turns and for buses. This is annoying and right turns should be permitted.

A: Councillor: This restriction was put in place at the request of the local community association to prevent Holly Acres becoming a cut-through route to the 417. If the community no longer supports this, a request/notification should be sent to the City through the Association.



Q: If there is no LMSF, will all trains have to come from Belfast?

A: Most will, but some will also come from Baseline.

Q: There are currently safety issues on the bridge over the highway at Moodie. With the bus count going up, this will become even more of an issue. There was never anything in the current contract (BRT) to address safety. It was recommended in the ERR but nothing was done about this.

A: The Moodie Bridge is an MTO asset and not part of the project and the Highway 417 widening stops short of the Moodie bridge so there is no need to replace and widen this structure in the foreseeable future. The City will continue to discuss potential pedestrian and cycling measures in and along the corridor.

Q: Will the location of Option #2 affect Crystal Beach School?

A: It is adjacent to the school not within its boundaries.

Q: Will there be a Moodie bus station on the east side?

A: The bus station and layby will be bigger after the LRT is in place since the buses will need to turn around. Whether the station is on the east or west will be evaluated with the three short-listed options.

Q: There is an issue of hundreds of cyclists on Corkstown. There should be hard shoulders to help maneuver around. This will only get more difficult if there are grade separations.

A: This is one of the considerations that will be taken into account during the evaluation of the two short-listed options.



Emails

The following emails were sent to Stage2@ottawa.ca regarding the March 22, 2017 information session.

From: [REDACTED]

Sent: Monday, March 13, 2017 10:18 AM

To: Stage2 - Etape2 <stage2@ottawa.ca>

Cc: [REDACTED]

Subject: Re: LRT Stage 2 Information Session

Thank you for the opportunity to attend a public consultation

In the email that was sent out it stated "I believe our community will be interested in access to the LRT Terminal via the public "shuttle bus" route that will be put in place for DND employees". This of course will be of great benefit for those that wish to use public transit. However, due to the construction of the public transit road into DND, the recreational pathway/cycle, walk, jog, from Carling down the right side of Moodie Drive to the Trans Canada Trail, (which would also link up to the new transit station) has been interrupted and no longer safely accessible. Is consideration being given to ensuring that a safe and pleasant means to access the new station and the Trans Canada Trail is maintained/established, and if so when?

Sincerely,

[REDACTED]

Crystal Bay Resident

[REDACTED]

From: [REDACTED]

Sent: Wednesday, March 22, 2017 7:58 PM



To: Stage2 - Etape2 <stage2@ottawa.ca>

Subject: Public Consultation Bayshore to Moodie BRT to LRT EA

Hi. I am unable to make the public consultation at Maki House this evening, but am very interested in the project. I looked on the indicated website, but found no material available to review. Is there a link you can send me for the posted material? I am already signed up for the Stage 2 newsletters, but this project was not circulated to me for some reason. What is the project schedule? I have been unable to find it, which is quite surprising for the City and for EAs in particular.

I am concerned about the following:

1. The timing for this EA seems poor. It follows the very recent approval of the west LRT EA and is occurring as construction is ongoing for the BRT in this area. I am concerned that the millions of dollars being spent on the BRT will go to waste. Will this section simply be added to the west LRT works and timelines of construction?
2. The new rail terminus seems poorly located at Moodie. There was a lot of thought put into the transfer between BRT and LRT at Bayshore, as there is when there is any high volume of passengers to be transferred. It is well known that a vertical transfer system is best. That seems unlikely, here. Also, as a BRT/LRT transfer station, it will be significantly larger in size, making it quite the change from the BRT proposal which has already been quite controversial.
3. I think the location of the track may need to be revisited from the north side of the highway. The original plans (417 creation, long ago) called for transit to be placed in the median of the highway, similar to what is proposed for LRT east. This was examined for the BRT, but for various reasons was discarded. I think this option needs to be revisited if it has not already been.
4. I think the lack of a BRT theory for the west transitway from Moodie to Eagleson is a big problem. You don't know how to tie in. The BRT plan got away with this because you can route buses onto the highway. You can't do that with rail. I think it is impossible to reliably separate an extension of LRT from Bayshore to Moodie without looking at how the LRT should be roughly situated all the way to Terry Fox. The old plan of having it on the north side of the 417 simply will not work, if only because the land required is not there. At a very minimum, this should be examined in the study.
5. Where the station seems to be located on the drawing that was provided looks to be poor. It looks to be sitting on MTO property overtop of a stormwater pond that leads to a creek managed by the NCC. The previous EA took 5 years to complete largely because of NCC complications. This proposal, therefore, seems rash at best, and ecologically damaging at worst.



6. There looks to be a significant amount of work required to get the LRT through the interchange. The BRT was looking to go around because of all those challenges. This again, seems a poor plan that could be avoided by using the 417 media area.
7. The LMSF is a great concern to me as it seems it would need to be located in the Greenbelt. The need for such a facility is also befuddling as certainly this extra small section of track couldn't all on its own require it, so why was this not made part of the west LRT EA consultation?

These are my preliminary comments. I look forward to being provided with the full documentation so that I may more completely comment on all aspects of the project. If possible, I would like to be circulated on all draft and final reports from all disciplines for this project. If this is not fully possible, please let me know and elaborate on the extent of the possibilities and I will acquire the remainder through alternate sources.

Thanks



From [REDACTED]
Sent: Wednesday, March 29, 2017 9:36 PM
To: Stage2 - Etape2 <stage2@ottawa.ca>
Subject: RE: Public Consultation Bayshore to Moodie BRT to LRT EA

Hi there. Thank you for the link. I've reviewed the documents. I think all of my comments still apply and I hope you will add them to the comments received as part of the public consultation. I'll add to that the following:

1. The idea that the BRT drainage proposal is sufficient for a conversion to LRT is insufficient. For starters, the level of service for the drainage system is vastly different. The current BRT is designed for a 10-year level of service. The LRT is typically designed to a much higher standard and therefore will release greater flows. Moreover, the footprint of the expanded station and LMSF will generate significant additional runoff which will have a negative impact on the creek.



Also, what is the status on the answers to my direct questions and requests for information (the project schedule was well explained)?

As one final note, it would be very much appreciated if, in the future, whoever is responding to the messages attaches their name to the email.

Thanks





Comment Sheets

The following comment sheets were submitted at the March 22, 2017 information session.



**Bayshore Station to Moodie Drive LRT Extension Environmental Assessment /
Évaluation environnementale (EE) du prolongement du TLR de la station Bayshore à la
promenade Moodie
Public Meeting / Assemblée publique
Wednesday March 22, 2017 / Mercredi le 22 mars, 2017**

Thank you for taking the time to provide your feedback. Responses from interested parties will help to refine the LRT extension from Bayshore Station to Moodie Drive and siting of a light maintenance and storage facility (LMSF).

Merci de prendre le temps de nous faire part de vos commentaires. Les réponses des parties intéressées nous aideront à affiner le prolongement du TLR de la station Bayshore au chemin Moodie et l'implantation d'une installation d'entretien et de remisage légère (IERL).

If you wish to be added to the project mailing list, please provide your contact information:
Si vous souhaitez être ajouté à la liste de diffusion du projet, veuillez fournir vos coordonnées :

Name / nom	[REDACTED]
Address / adresse	[REDACTED]
City / ville	[REDACTED]
Email / courriel	[REDACTED]

Please submit your responses and any other comments about the project by **April 24, 2017**. The study team will review all comments and respond to any concerns or questions before the Class EA report is completed.
Veuillez soumettre vos réponses et tout autre commentaire sur le projet d'ici le **24 avril 2017**. L'équipe de l'étude examinera tous les commentaires et répondra aux préoccupations et questions avant que le rapport d'évaluation environnementale de portée générale ne soit terminé.

Question 1: Do you have any concerns with respect to the options considered for the LMSF?

Avez-vous des préoccupations en ce qui concerne les options envisagées pour l'IERL?

No, I do not have any concerns. / Non, je n'ai aucune préoccupation.

Yes, I have these concerns: / Oui, j'ai certaines préoccupations :

It is a significant modification; it is an industrial facility with visual and noise implications. Please reject LMSF site #2: it is too close to the Crystal Beach community. Please reduce the short list to #3 or #4. I also have concerns re: site #3: how does it impact Wesley Clover lands? The potential visual blight there is also a consideration. Perhaps site #4 is best - most out of sight, farthest away from the community & from Wesley Clover. Question for site #4: will it lie between Hwy 417 & Timm Rd? Will Timm Rd be unaffected? If so, site #4 would be best.

Other

Question 2: Are there any factors you would like considered in the evaluation of the three short-listed LMSF sites?

Y a-t-il des facteurs que vous aimeriez considérer dans l'évaluation des trois sites de l'IERL de la liste courte?

Preferred option for LRT configuration at Moodie: #1 (most streamlined concept). Please add shuttle to DND campus; not deviate LRT toward #2 or into the campus

Noise barriers for LRT: request clear, attractive options; ways you can see the train - especially on bridge across Holly Acres bridge





Question 3: When completed, pedestrian pathways will be incorporated and connected to the City of Ottawa pathway and NCC Capital Pathway networks. Do you have comments about these connections?

Une fois le projet terminé, les sentiers piétonniers seront incorporés et reliés aux réseaux des sentiers de la Ville d'Ottawa et de la NCC. Avez-vous des commentaires en ce qui concerne ces liens?

1. Please make sure sidewalks & security lighting are added along Corkstown between Crystal Beach and the new BRT station
2. Please add sidewalks & bike paths to connect the new BRT station to the DNS campus and to Carling Ave
3. Instead of locating a LRMF at site #2, please landscape and provide sidewalks and cycling paths in this area

Question 4: What is important to you? Rank the following (1 = very important to me, 5 = not important to me):

Qu'est-ce qui est important pour vous? Classez les considérations suivantes par ordre de priorité (1 = très important pour moi, 5 = pas important pour moi):

Water quality and Stillwater Creek Qualité de l'eau et le ruisseau Stillwater	2
Views and visual appearance Vues et aspect visuel	1
Noise and air quality Bruit et qualité de l'air	2
Pathway access, connectivity and safety Accès aux sentiers et sécurité	1
Greenspace Espace vert	1
Agricultural land uses Utilisation des terrains agricoles	3
Other (please specify): Autre (veuillez préciser):	

Question 5: Do you have any other comments or concerns regarding the conversion of Bus Rapid Transit (BRT) to Light Rail Transit (LRT)?

Avez-vous d'autres commentaires ou préoccupations concernant la conversion du couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA) en couloir de train léger sur rail (TLR)?

Not sure why an LRT station is being considered for west of Moodie Drive. The Corkstown station is much more accessible/walkable for the community, and is preferred, for both BRT and LRT.

Please DO NOT add a Park & Ride at Moodie if this means the Eagleson Park & Ride would be returned to Greenspace.

Note: Personal information on this form is collected under the authority of the Municipal Act, 2001 S.O. 2001, C. 25 and will only be used by staff to review public feedback related to this project. The collection, use, and disclosure of your personal information is governed by the Municipal Freedom of Information and Protection of Privacy Act, R.S.O. 1990, c.M. 56.

Questions about this collection and use should be directed to:

Nota : Les renseignements personnels inscrits sur le présent formulaire sont recueillis en vertu de la Loi de 2001 sur les municipalités, L.O. 2001 ch. 25, et ne seront utilisés que par le personnel responsable d'examiner les commentaires reçus du public sur ce projet. La collecte, l'utilisation et la divulgation de vos renseignements personnels sont assujetties à la Loi sur l'accès à l'information municipale et la protection de la vie privée, R.S.O. 1990, c.M. 56. Veuillez acheminer toute question concernant la collecte et l'utilisation de données à :

Kelly Roberts

Environmental Planner / Urbaniste en environnement

Capital Transit Partners 2

180 Elgin Street / 180, rue Elgin

Ottawa, ON K2P 2K3

Phone / Téléphone : 613-739-2910, ext. / poste 1022302

Fax / télécopieur : 613-739-4926

Email / courriel : kroberts@morrisonhershfield.com

It appears that although some CRLCA residents would like to have "our own" little park & ride, if such a thing is not actually possible since commuters from further out would use it, then perhaps we must let it go with...
This would be counter-productive !!!



Question 3: When completed, pedestrian pathways will be incorporated and connected to the City of Ottawa pathway and NCC Capital Pathway networks. Do you have comments about these connections?
Une fois le projet terminé, les sentiers piétonniers seront incorporés et reliés aux réseaux des sentiers de la Ville d'Ottawa et de la NCC. Avez-vous des commentaires en ce qui concerne ces liens?

Question 4: What is important to you? Rank the following (1 = very important to me, 5 = not important to me):
Qu'est-ce qui est important pour vous? Classez les considérations suivantes par ordre de priorité (1 = très important pour moi, 5 = pas important pour moi) :

Water quality and Stillwater Creek <i>Qualité de l'eau et le ruisseau Stillwater</i>	
Views and visual appearance <i>Vues et aspect visuel</i>	
Noise and air quality <i>Bruit et qualité de l'air</i>	
Pathway access, connectivity and safety <i>Accès aux sentiers et sécurité</i>	
Greenspace <i>Espace vert</i>	
Agricultural land uses <i>Utilisation des terrains agricoles</i>	
Other (please specify): <i>Autre (veuillez préciser) :</i>	

Question 5: Do you have any other comments or concerns regarding the conversion of Bus Rapid Transit (BRT) to Light Rail Transit (LRT)?

Avez-vous d'autres commentaires ou préoccupations concernant la conversion du couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA) en couloir de train léger sur rail (TLR)?

- *What benefits is this project for the residents of Crystal Beach?*
- *The rail service currently available in Ottawa is often not available due to maintenance or issues. How will you ensure to have no storage of train to the West?*

Note: Personal information on this form is collected under the authority of the *Municipal Act, 2001 S.O. 2001, c. 25* and will only be used by staff to review public feedback related to this project. The collection, use, and disclosure of your personal information is governed by the *Municipal Freedom of Information and Protection of Privacy Act, R.S.O. 1990, c.M. 56*. Questions about this collection and use should be directed to:

Nota : Les renseignements personnels inscrits sur le présent formulaire sont recueillis en vertu de la *Loi de 2001 sur les municipalités, L.O. 2001 ch. 25*, et ne seront utilisés que par le personnel responsable d'examiner les commentaires reçus du public sur ce projet. La collecte, l'utilisation et la divulgation de vos renseignements personnels sont assujetties à la *Loi sur l'accès à l'information municipale et la protection de la vie privée, R.S.O. 1990, c.M. 56*. Veuillez acheminer toute question concernant la collecte et l'utilisation de données à :

Kelly Roberts
 Environmental Planner / Urbaniste en environnement
 Capital Transit Partners 2
 180 Elgin Street / 180, rue Elgin
 Ottawa, ON K2P 2K3
 Phone / Téléphone : 613-739-2910, ext. / poste 1022302
 Fax / télécopieur : 613-739-4926
 Email / courriel : kroberts@morrisonhershfield.com



**Bayshore Station to Moodie Drive LRT Extension Environmental Assessment /
Évaluation environnementale (EE) du prolongement du TLR de la station Bayshore à la
promenade Moodie**

Public Meeting / Assemblée publique

Wednesday March 22, 2017 / Mercredi le 22 mars, 2017

Thank you for taking the time to provide your feedback. Responses from interested parties will help to refine the LRT extension from Bayshore Station to Moodie Drive and siting of a light maintenance and storage facility (LMSF).

Merci de prendre le temps de nous faire part de vos commentaires. Les réponses des parties intéressées nous aideront à affiner le prolongement du TLR de la station Bayshore au chemin Moodie et l'implantation d'une installation d'entretien et de remisage légère (IERL).

If you wish to be added to the project mailing list, please provide your contact information:

Si vous souhaitez être ajouté à la liste de diffusion du projet, veuillez fournir vos coordonnées :

Name / nom	[REDACTED]
Address / adresse	[REDACTED]
City / ville	[REDACTED]
Email / courriel	[REDACTED]

Please submit your responses and any other comments about the project by **April 24, 2017**. The study team will review all comments and respond to any concerns or questions before the Class EA report is completed.

*Veuillez soumettre vos réponses et tout autre commentaire sur le projet d'ici le **24 avril 2017**. L'équipe de l'étude examinera tous les commentaires et répondra aux préoccupations et questions avant que le rapport d'évaluation environnementale de portée générale ne soit terminé.*

Question 1: Do you have any concerns with respect to the options considered for the LMSF?

Avez-vous des préoccupations en ce qui concerne les options envisagées pour l'IERL?

No, I do not have any concerns. / *Non, je n'ai aucune préoccupation.*

Yes, I have these concerns: / *Oui, j'ai certaines préoccupations :*

- the options look reasonable but one seems like it is right on top of the creek so not ideal from an environmental perspective

Question 2: Are there any factors you would like considered in the evaluation of the three short listed LMSF sites?

Y at-il des facteurs que vous aimeriez considérer dans l'évaluation des trois sites de l'IERL de la liste courte?

- environmental concerns



Question 3: When completed, pedestrian pathways will be incorporated and connected to the City of Ottawa pathway and NCC Capital Pathway networks. Do you have comments about these connections?

Une fois le projet terminé, les sentiers piétonniers seront incorporés et reliés aux réseaux des sentiers de la Ville d'Ottawa et de la NCC. Avez-vous des commentaires en ce qui concerne ces liens?

No

Question 4: What is important to you? Rank the following (1 = very important to me, 5 = not important to me):
Qu'est-ce qui est important pour vous? Classez les considérations suivantes par ordre de priorité (1 = très important pour moi, 5 = pas important pour moi) :

Water quality and Stillwater Creek <i>Qualité de l'eau et le ruisseau Stillwater</i>	2
Views and visual appearance <i>Vues et aspect visuel</i>	4
Noise and air quality <i>Bruit et qualité de l'air</i>	1
Pathway access, connectivity and safety <i>Accès aux sentiers et sécurité</i>	3
Greenspace <i>Espace vert</i>	3
Agricultural land uses <i>Utilisation des terrains agricoles</i>	5
Other (please specify): <i>Safety of roadways</i> <i>Autre (veuillez préciser) :</i>	1

Question 5: Do you have any other comments or concerns regarding the conversion of Bus Rapid Transit (BRT) to Light Rail Transit (LRT)?

Avez-vous d'autres commentaires ou préoccupations concernant la conversion du couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA) en couloir de train léger sur rail (TLR)?

- have ongoing concerns about noise and air quality near Bayshore and Holly Acres

- would be very pleased to see Holly Acres bridge moved up to stage 2 to eliminate large volume of buses crossing at grade which causes safety and noise concerns

Note: Personal information on this form is collected under the authority of the *Municipal Act, 2001* S.O. 2001, C. 25 and will only be used by staff to review public feedback related to this project. The collection, use, and disclosure of your personal information is governed by the *Municipal Freedom of Information and Protection of Privacy Act, R.S.O. 1990, c.M. 56*. Questions about this collection and use should be directed to:

Nota : Les renseignements personnels inscrits sur le présent formulaire sont recueillis en vertu de la Loi de 2001 sur les municipalités, L.O. 2001 ch. 25, et ne seront utilisés que par le personnel responsable d'examiner les commentaires reçus du public sur ce projet. La collecte, l'utilisation et la divulgation de vos renseignements personnels sont assujetties à la Loi sur l'accès à l'information municipale et la protection de la vie privée, R.S.O. 1990, c.M. 56. Veuillez acheminer toute question concernant la collecte et l'utilisation de données à :

Kelly Roberts
Environmental Planner / Urbaniste en environnement
Capital Transit Partners 2
180 Elgin Street / 180, rue Elgin
Ottawa, ON K2P 2K3
Phone / Téléphone : 613-739-2910, ext. / poste 1022302
Fax / télécopieur : 613-739-4926
Email / courriel : kroberts@morrisonhershfield.com



Question 3: When completed, pedestrian pathways will be incorporated and connected to the City of Ottawa pathway and NCC Capital Pathway networks. Do you have comments about these connections?
Une fois le projet terminé, les sentiers piétonniers seront incorporés et reliés aux réseaux des sentiers de la Ville d'Ottawa et de la NCC. Avez-vous des commentaires en ce qui concerne ces liens?

Good Cycling & walking paths
 that are safe is key!

Question 4: What is important to you? Rank the following (1 = very important to me, 5 = not important to me):
Qu'est-ce qui est important pour vous? Classez les considérations suivantes par ordre de priorité (1 = très important pour moi, 5 = pas important pour moi):

Water quality and Stillwater Creek <i>Qualité de l'eau et le ruisseau Stillwater</i>	
Views and visual appearance <i>Vues et aspect visuel</i>	
Noise and air quality <i>Bruit et qualité de l'air</i>	1
Pathway access, connectivity and safety <i>Accès aux sentiers et sécurité</i>	1
Greenspace <i>Espace vert</i>	2
Agricultural land uses <i>Utilisation des terrains agricoles</i>	2
Other (please specify): <i>Autre (veuillez préciser):</i>	

Question 5: Do you have any other comments or concerns regarding the conversion of Bus Rapid Transit (BRT) to Light Rail Transit (LRT)?
Avez-vous d'autres commentaires ou préoccupations concernant la conversion du couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA) en couloir de train léger sur rail (TLR)?

As little show away cost as possible

Note: Personal information on this form is collected under the authority of the *Municipal Act, 2001 S.O. 2001, C. 25* and will only be used by staff to review public feedback related to this project. The collection, use, and disclosure of your personal information is governed by the *Municipal Freedom of Information and Protection of Privacy Act, R.S.O. 1990, c.M. 56*. Questions about this collection and use should be directed to:
Nota : Les renseignements personnels inscrits sur le présent formulaire sont recueillis en vertu de la Loi de 2001 sur les municipalités, L.O. 2001 ch. 25, et ne seront utilisés que par le personnel responsable d'examiner les commentaires reçus du public sur ce projet. La collecte, l'utilisation et la divulgation de vos renseignements personnels sont assujetties à la Loi sur l'accès à l'information municipale et la protection de la vie privée, R.S.O. 1990, c.M. 56. Veuillez acheminer toute question concernant la collecte et l'utilisation de données à :

Kelly Roberts
 Environmental Planner / Urbaniste en environnement
 Capital Transit Partners 2
 180 Elgin Street / 180, rue Elgin
 Ottawa, ON K2P 2K3
 Phone / Téléphone : 613-739-2910, ext. / poste 1022302
 Fax / télécopieur : 613-739-4926
 Email / courriel : kroberts@morrisonhershfield.com



Question 3: When completed, pedestrian pathways will be incorporated and connected to the City of Ottawa pathway and NCC Capital Pathway networks. Do you have comments about these connections?

Une fois le projet terminé, les sentiers piétonniers seront incorporés et reliés aux réseaux des sentiers de la Ville d'Ottawa et de la NCC. Avez-vous des commentaires en ce qui concerne ces liens?

yes!! Please provide connection to the trans Canada trail @ Meadow in Bells Corners

Question 4: What is important to you? Rank the following (1 = very important to me, 5 = not important to me):
Qu'est-ce qui est important pour vous? Classez les considérations suivantes par ordre de priorité (1 = très important pour moi, 5 = pas important pour moi):

Water quality and Stillwater Creek <i>Qualité de l'eau et le ruisseau Stillwater</i>	5
Views and visual appearance <i>Vues et aspect visuel</i>	5
Noise and air quality <i>Bruit et qualité de l'air</i>	5
Pathway access, connectivity and safety <i>Accès aux sentiers et sécurité</i>	1
Greenspace <i>Espace vert</i>	1
Agricultural land uses <i>Utilisation des terrains agricoles</i>	1
Other (please specify): <i>Autre (veuillez préciser):</i>	

Question 5: Do you have any other comments or concerns regarding the conversion of Bus Rapid Transit (BRT) to Light Rail Transit (LRT)?

Avez-vous d'autres commentaires ou préoccupations concernant la conversion du couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA) en couloir de train léger sur rail (TLR)?

Note: Personal information on this form is collected under the authority of the *Municipal Act, 2001 S.O. 2001, C. 25* and will only be used by staff to review public feedback related to this project. The collection, use, and disclosure of your personal information is governed by the *Municipal Freedom of Information and Protection of Privacy Act, R.S.O. 1990, c.M. 56*. Questions about this collection and use should be directed to:

Nota : Les renseignements personnels inscrits sur le présent formulaire sont recueillis en vertu de la Loi de 2001 sur les municipalités, L.O. 2001 ch. 25, et ne seront utilisés que par le personnel responsable d'examiner les commentaires reçus du public sur ce projet. La collecte, l'utilisation et la divulgation de vos renseignements personnels sont assujetties à la Loi sur l'accès à l'information municipale et la protection de la vie privée, R.S.O. 1990, c.M. 56. Veuillez acheminer toute question concernant la collecte et l'utilisation de données à :

Kelly Roberts
Environmental Planner / Urbaniste en environnement
Capital Transit Partners 2
180 Elgin Street / 180, rue Elgin
Ottawa, ON K2P 2K3
Phone / Téléphone : 613-739-2910, ext. / poste 1022302
Fax / télécopieur : 613-739-4926
Email / courriel : kroberts@morrisonhershfield.com



**Bayshore Station to Moodie Drive LRT Extension Environmental Assessment /
Évaluation environnementale (EE) du prolongement du TLR de la station Bayshore à la
promenade Moodie**

Public Meeting / Assemblée publique

Wednesday March 22, 2017 / Mercredi le 22 mars, 2017

Thank you for taking the time to provide your feedback. Responses from interested parties will help to refine the LRT extension from Bayshore Station to Moodie Drive and siting of a light maintenance and storage facility (LMSF).

Merci de prendre le temps de nous faire part de vos commentaires. Les réponses des parties intéressées nous aideront à affiner le prolongement du TLR de la station Bayshore au chemin Moodie et l'implantation d'une installation d'entretien et de remisage légère (IERL).

If you wish to be added to the project mailing list, please provide your contact information:

Si vous souhaitez être ajouté à la liste de diffusion du projet, veuillez fournir vos coordonnées :

Name / n	
Address	
City / ville	
Email / c	

Please submit your responses and any other comments about the project by **April 24, 2017**. The study team will review all comments and respond to any concerns or questions before the Class EA report is completed.

Veuillez soumettre vos réponses et tout autre commentaire sur le projet d'ici le **24 avril 2017**. L'équipe de l'étude examinera tous les commentaires et répondra aux préoccupations et questions avant que le rapport d'évaluation environnementale de portée générale ne soit terminé.

Question 1: Do you have any concerns with respect to the options considered for the LMSF?

Avez-vous des préoccupations en ce qui concerne les options envisagées pour l'IERL?

No, I do not have any concerns. / Non, je n'ai aucune préoccupation.

Yes, I have these concerns: / Oui, j'ai certaines préoccupations :

#3 Impacts the campground/knatauski Club/Forest School -visually this is a huge problem; it will detract from the natural state that is the major value of that area
there is an interesting opportunity to bring people to the Wesley Clover facility but the LMSF should definitely NOT be placed in #3 location

#2 is proposed on a beautiful piece of land that is wild and abundant with deer, coyote and lots of birds/insects, again visually this is a huge issue - #1 also have serious concerns about the noise from this LMSF (as a person who backs onto that land)
Can you promise noise mitigation?

Question 2: Are there any factors you would like considered in the evaluation of the three short listed LMSF sites?

Y a-t-il des facteurs que vous aimeriez considérer dans l'évaluation des trois sites de l'IERL de la liste courte?

#4 makes the most sense if you can manage the visual impact especially if there is a way to move people (ie. have a stop) to the Wesley Clover facility.

#3 absolutely no way.

#2 I hate the idea - we need to preserve the intact field/meadow as much as possible.



Question 3: When completed, pedestrian pathways will be incorporated and connected to the City of Ottawa pathway and NCC Capital Pathway networks. Do you have comments about these connections?

Une fois le projet terminé, les sentiers piétonniers seront incorporés et reliés aux réseaux des sentiers de la Ville d'Ottawa et de la NCC. Avez-vous des commentaires en ce qui concerne ces liens?

The ~~middle~~ corkstown cross of Moodie is a mess right now. Hopefully the design will be done by people who cycle.

As the crow flies I live about 500m from the proposed bus stop @ Moodie. However, there is no easy way for me to get to Moodie. Will there be a corkstown bus to get to the Moodie stop?

Question 4: What is important to you? Rank the following (1 = very important to me, 5 = not important to me):

Qu'est-ce qui est important pour vous? Classez les considérations suivantes par ordre de priorité (1 = très important pour moi, 5 = pas important pour moi):

Water quality and Stillwater Creek <i>Qualité de l'eau et le ruisseau Stillwater</i>	1
Views and visual appearance <i>Vues et aspect visuel</i>	1
Noise and air quality <i>Bruit et qualité de l'air</i>	1
Pathway access, connectivity and safety <i>Accès aux sentiers et sécurité</i>	1
Greenspace <i>Espace vert</i>	1
Agricultural land uses <i>Utilisation des terrains agricoles</i>	1
Other (please specify): <i>Autre (veuillez préciser):</i>	

Question 5: Do you have any other comments or concerns regarding the conversion of Bus Rapid Transit (BRT) to Light Rail Transit (LRT)?

Avez-vous d'autres commentaires ou préoccupations concernant la conversion du couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA) en couloir de train léger sur rail (TLR)?

~~The~~ The Moodie stop doesn't serve Crystal Beach very well. How will people get there - can you add a bus - 152 - to go between Moodie + Crystal Beach?

Note: Personal information on this form is collected under the authority of the *Municipal Act, 2001* S.O. 2001, c. 25 and will only be used by staff to review public feedback related to this project. The collection, use, and disclosure of your personal information is governed by the *Municipal Freedom of Information and Protection of Privacy Act, R.S.O. 1990, c.M. 56*. Questions about this collection and use should be directed to:

Nota : Les renseignements personnels inscrits sur le présent formulaire sont recueillis en vertu de la Loi de 2001 sur les municipalités, L.O. 2001 ch. 25, et ne seront utilisés que par le personnel responsable d'examiner les commentaires reçus du public sur ce projet. La collecte, l'utilisation et la divulgation de vos renseignements personnels sont assujetties à la Loi sur l'accès à l'information municipale et la protection de la vie privée, R.S.O. 1990, c.M. 56. Veuillez acheminer toute question concernant la collecte et l'utilisation de données à :

Kelly Roberts
Environmental Planner / Urbaniste en environnement
Capital Transit Partners 2
180 Elgin Street / 180, rue Elgin
Ottawa, ON K2P 2K3
Phone / Téléphone : 613-739-2910, ext. / poste 1022302
Fax / télécopieur : 613-739-4926
Email / courriel : kroberts@morrisonhershfield.com



**Bayshore Station to Moodie Drive LRT Extension Environmental Assessment /
 Évaluation environnementale (EE) du prolongement du TLR de la station Bayshore à la
 promenade Moodie
 Public Meeting / Assemblée publique
 Wednesday March 22, 2017 / Mercredi le 22 mars, 2017**

Thank you for taking the time to provide your feedback. Responses from interested parties will help to refine the LRT extension from Bayshore Station to Moodie Drive and siting of a light maintenance and storage facility (LMSF).

Merci de prendre le temps de nous faire part de vos commentaires. Les réponses des parties intéressées nous aideront à affiner le prolongement du TLR de la station Bayshore au chemin Moodie et l'implantation d'une installation d'entretien et de remisage légère (IERL).

If you wish to be added to the project mailing list, please provide your contact information:

Si vous souhaitez être ajouté à la liste de diffusion du projet, veuillez fournir vos coordonnées :

Name / nom	
Address / adresse	
City / ville	
Email / courriel	

Please submit your responses and any other comments about the project by **April 24, 2017**. The study team will review all comments and respond to any concerns or questions before the Class EA report is completed.

*Veuillez soumettre vos réponses et tout autre commentaire sur le projet d'ici le **24 avril 2017**. L'équipe de l'étude examinera tous les commentaires et répondra aux préoccupations et questions avant que le rapport d'évaluation environnementale de portée générale ne soit terminé.*

Question 1: Do you have any concerns with respect to the options considered for the LMSF?

Avez-vous des préoccupations en ce qui concerne les options envisagées pour l'IERL?

No, I do not have any concerns. / *Non, je n'ai aucune préoccupation.*

Yes, I have these concerns: / *Oui, j'ai certaines préoccupations :*

- concerned about LMSF taking away green space
- concerned about Park & Ride taking away greenspace.
- would like the station as close to the community as possible.
- would be very concerned if proposed LMSF sites were ever converted to heavy sites like Belfrost.

Question 2: Are there any factors you would like considered in the evaluation of the three short listed LMSF sites?

Y a-t-il des facteurs que vous aimeriez considérer dans l'évaluation des trois sites de l'IERL de la liste courte?



Question 3: When completed, pedestrian pathways will be incorporated and connected to the City of Ottawa pathway and NCC Capital Pathway networks. Do you have comments about these connections?

Une fois le projet terminé, les sentiers piétonniers seront incorporés et reliés aux réseaux des sentiers de la Ville d'Ottawa et de la NCC. Avez-vous des commentaires en ce qui concerne ces liens?

- yes. would like to be able to walk to station.

- interested in cycling routes and being able to avoid dangerous roads.

Question 4: What is important to you? Rank the following (1 = very important to me, 5 = not important to me):

Qu'est-ce qui est important pour vous? Classez les considérations suivantes par ordre de priorité (1 = très important pour moi, 5 = pas important pour moi) :

Water quality and Stillwater Creek <i>Qualité de l'eau et le ruisseau Stillwater</i>	1
Views and visual appearance <i>Vues et aspect visuel</i>	2
Noise and air quality <i>Bruit et qualité de l'air</i>	1
Pathway access, connectivity and safety <i>Accès aux sentiers et sécurité</i>	2
Greenspace <i>Espace vert</i>	1
Agricultural land uses <i>Utilisation des terrains agricoles</i>	2
Other (please specify): <i>Autre (veuillez préciser) :</i>	

Question 5: Do you have any other comments or concerns regarding the conversion of Bus Rapid Transit (BRT) to Light Rail Transit (LRT)?

Avez-vous d'autres commentaires ou préoccupations concernant la conversion du couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA) en couloir de train léger sur rail (TLR)?

Note: Personal information on this form is collected under the authority of the *Municipal Act, 2001* S.O. 2001, C. 25 and will only be used by staff to review public feedback related to this project. The collection, use, and disclosure of your personal information is governed by the *Municipal Freedom of Information and Protection of Privacy Act, R.S.O. 1990, c.M. 56*. Questions about this collection and use should be directed to:

Nota : Les renseignements personnels inscrits sur le présent formulaire sont recueillis en vertu de la Loi de 2001 sur les municipalités, L.O. 2001 ch. 25, et ne seront utilisés que par le personnel responsable d'examiner les commentaires reçus du public sur ce projet. La collecte, l'utilisation et la divulgation de vos renseignements personnels sont assujetties à la Loi sur l'accès à l'information municipale et la protection de la vie privée, R.S.O. 1990, c.M. 56. Veuillez acheminer toute question concernant la collecte et l'utilisation de données à :

Kelly Roberts
Environmental Planner / Urbaniste en environnement
Capital Transit Partners 2
180 Elgin Street / 180, rue Elgin
Ottawa, ON K2P 2K3
Phone / Téléphone : 613-739-2910, ext. / poste 1022302
Fax / télécopieur : 613-739-4926
Email / courriel : kroberts@morrisonhershfield.com



Bayshore Station to Moodie Drive LRT Extension Environmental Assessment /
Évaluation environnementale (EE) du prolongement du TLR de la station Bayshore à la
promenade Moodie
Public Meeting / Assemblée publique
Wednesday March 22, 2017 / Mercredi le 22 mars, 2017

Thank you for taking the time to provide your feedback. Responses from interested parties will help to refine the LRT extension from Bayshore Station to Moodie Drive and siting of a light maintenance and storage facility (LMSF).

Merci de prendre le temps de nous faire part de vos commentaires. Les réponses des parties intéressées nous aideront à affiner le prolongement du TLR de la station Bayshore au chemin Moodie et l'implantation d'une installation d'entretien et de remisage légère (IERL).

If you wish to be added to the project mailing list, please provide your contact information:

Si vous souhaitez être ajouté à la liste de diffusion du projet, veuillez fournir vos coordonnées :

Name / nom	[REDACTED]
Address / adresse	[REDACTED]
City / ville	[REDACTED]
Email / courriel	[REDACTED]

Please submit your responses and any other comments about the project by **April 24, 2017**. The study team will review all comments and respond to any concerns or questions before the Class EA report is completed.

*Veillez soumettre vos réponses et tout autre commentaire sur le projet d'ici le **24 avril 2017**. L'équipe de l'étude examinera tous les commentaires et répondra aux préoccupations et questions avant que le rapport d'évaluation environnementale de portée générale ne soit terminé.*

Question 1: Do you have any concerns with respect to the options considered for the LMSF?

Avez-vous des préoccupations en ce qui concerne les options envisagées pour l'IERL?

No, I do not have any concerns. / Non, je n'ai aucune préoccupation.

Yes, I have these concerns: / Oui, j'ai certaines préoccupations :

When do we get the key time tables for the new BRT

Also routing of the buses

Question 2: Are there any factors you would like considered in the evaluation of the three short listed LMSF sites?

Y a-t-il des facteurs que vous aimeriez considérer dans l'évaluation des trois sites de l'IERL de la liste courte?



Question 3: When completed, pedestrian pathways will be incorporated and connected to the City of Ottawa pathway and NCC Capital Pathway networks. Do you have comments about these connections?
Une fois le projet terminé, les sentiers piétonniers seront incorporés et reliés aux réseaux des sentiers de la Ville d'Ottawa et de la NCC. Avez-vous des commentaires en ce qui concerne ces liens?

Question 4: What is important to you? Rank the following (1 = very important to me, 5 = not important to me):
Qu'est-ce qui est important pour vous? Classez les considérations suivantes par ordre de priorité (1 = très important pour moi, 5 = pas important pour moi) :

Water quality and Stillwater Creek <i>Qualité de l'eau et le ruisseau Stillwater</i>	
Views and visual appearance <i>Vues et aspect visuel</i>	
Noise and air quality <i>Bruit et qualité de l'air</i>	
Pathway access, connectivity and safety <i>Accès aux sentiers et sécurité</i>	
Greenspace <i>Espace vert</i>	
Agricultural land uses <i>Utilisation des terrains agricoles</i>	
Other (please specify): <i>Autre (veuillez préciser) :</i>	

Question 5: Do you have any other comments or concerns regarding the conversion of Bus Rapid Transit (BRT) to Light Rail Transit (LRT)?
Avez-vous d'autres commentaires ou préoccupations concernant la conversion du couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA) en couloir de train léger sur rail (TLR)?

Note: Personal information on this form is collected under the authority of the *Municipal Act, 2001 S.O. 2001, C. 25* and will only be used by staff to review public feedback related to this project. The collection, use, and disclosure of your personal information is governed by the *Municipal Freedom of Information and Protection of Privacy Act, R.S.O. 1990, c.M. 56*. Questions about this collection and use should be directed to:
Nota : Les renseignements personnels inscrits sur le présent formulaire sont recueillis en vertu de la Loi de 2001 sur les municipalités, L.O. 2001 ch. 25, et ne seront utilisés que par le personnel responsable d'examiner les commentaires reçus du public sur ce projet. La collecte, l'utilisation et la divulgation de vos renseignements personnels sont assujetties à la Loi sur l'accès à l'information municipale et la protection de la vie privée, R.S.O. 1990, c.M. 56. Veuillez acheminer toute question concernant la collecte et l'utilisation de données à :

Kelly Roberts
 Environmental Planner / Urbaniste en environnement
 Capital Transit Partners 2
 180 Elgin Street / 180, rue Elgin
 Ottawa, ON K2P 2K3
 Phone / Téléphone : 613-739-2910, ext. / poste 1022302
 Fax / télécopieur : 613-739-4926
 Email / courriel : kroberts@morrisonhershfield.com



**Bayshore Station to Moodie Drive LRT Extension Environmental Assessment /
Évaluation environnementale (EE) du prolongement du TLR de la station Bayshore à la
promenade Moodie**

Public Meeting / Assemblée publique

Wednesday March 22, 2017 / Mercredi le 22 mars, 2017

Thank you for taking the time to provide your feedback. Responses from interested parties will help to refine the LRT extension from Bayshore Station to Moodie Drive and siting of a light maintenance and storage facility (LMSF).

Merci de prendre le temps de nous faire part de vos commentaires. Les réponses des parties intéressées nous aideront à affiner le prolongement du TLR de la station Bayshore au chemin Moodie et l'implantation d'une installation d'entretien et de remisage légère (IERL).

If you wish to be added to the project mailing list, please provide your contact information:

Si vous souhaitez être ajouté à la liste de diffusion du projet, veuillez fournir vos coordonnées :

Name / nom	[Redacted]
Address / adresse	[Redacted]
City / ville	[Redacted]
Email / courriel	[Redacted]

Please submit your responses and any other comments about the project by **April 24, 2017**. The study team will review all comments and respond to any concerns or questions before the Class EA report is completed.

Veuillez soumettre vos réponses et tout autre commentaire sur le projet d'ici le **24 avril 2017**. L'équipe de l'étude examinera tous les commentaires et répondra aux préoccupations et questions avant que le rapport d'évaluation environnementale de portée générale ne soit terminé.

Question 1: Do you have any concerns with respect to the options considered for the LMSF?

Avez-vous des préoccupations en ce qui concerne les options envisagées pour l'IERL?

No, I do not have any concerns. / Non, je n'ai aucune préoccupation.

Yes, I have these concerns: / Oui, j'ai certaines préoccupations :

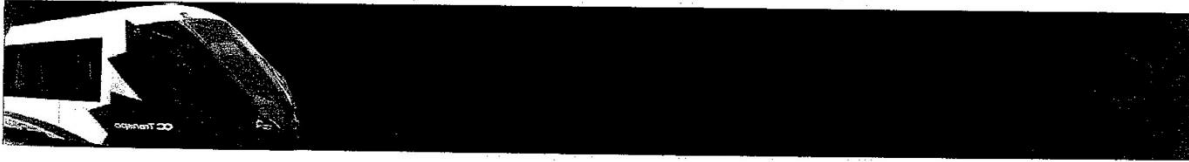
We're already losing most of the available greenspace to the tracks, roadways and stations, so an LMSF here, particularly east of Moodie, seems an excessive demand and constraint on the local community. If it has to happen, it must be west of Moodie.

And even the idea that the Eglarson Park-and-Ride should be relocated to Moodie is ~~offensive~~ laughable. Goes completely counter to the principles of getting commuters onto transit and is frankly OFFENSIVE to the local community that such a ridiculous request is even considered. ~~Marianne Wilkinson~~ has to learn some manners!

Question 2: Are there any factors you would like considered in the evaluation of the three short listed LMSF sites?

Y a-t-il des facteurs que vous aimeriez considérer dans l'évaluation des trois sites de l'IERL de la liste courte?

Noise, constraints and sheer ugliness it will add to an already hard put-upon local community. It seems like (not just seems like) the city really doesn't care about all the greenspace we're being asked to sacrifice for the benefit of others — getting greenspace elsewhere in the city is no compensation to local residents, and it's insulting for the city to pretend it is and give our losses no real regard.



Question 3: When completed, pedestrian pathways will be incorporated and connected to the City of Ottawa pathway and NCC Capital Pathway networks. Do you have comments about these connections?

Une fois le projet terminé, les sentiers piétonniers seront incorporés et reliés aux réseaux des sentiers de la Ville d'Ottawa et de la NCC. Avez-vous des commentaires en ce qui concerne ces liens?

You'd better heavily mark up where those pathways cross roads, because right now, the realigned pathway crossing Corkstown is an accident waiting to happen.

Question 4: What is important to you? Rank the following (1 = very important to me, 5 = not important to me):
Qu'est-ce qui est important pour vous? Classez les considérations suivantes par ordre de priorité (1 = très important pour moi, 5 = pas important pour moi):

Water quality and Stillwater Creek <i>Qualité de l'eau et le ruisseau Stillwater</i>	1
Views and visual appearance <i>Vues et aspect visuel</i>	1
Noise and air quality <i>Bruit et qualité de l'air</i>	1
Pathway access, connectivity and safety <i>Accès aux sentiers et sécurité</i>	1
Greenspace <i>Espace vert</i>	1
Agricultural land uses <i>Utilisation des terrains agricoles</i>	5
Other (please specify): <i>Autre (veuillez préciser):</i>	

Question 5: Do you have any other comments or concerns regarding the conversion of Bus Rapid Transit (BRT) to Light Rail Transit (LRT)?

Avez-vous d'autres commentaires ou préoccupations concernant la conversion du couloir de transport en commun rapide-par-autobus (TCRA) en couloir de train léger sur rail (TLR)?

and a waste of money.

*Yes - seems silly to temporarily open Moodie BRT only to close it re: LRT.
Contracts CAN be re-negotiated, particularly where the vendor will actually end up with more work re: the LRT.
As a professional contract negotiator, I do not appreciate city officials pretending otherwise, wasting our money, and giving misleading information to its resident taxpayers.*

Note: Personal information on this form is collected under the authority of the *Municipal Act, 2001 S.O. 2001, C. 25* and will only be used by staff to review public feedback related to this project. The collection, use, and disclosure of your personal information is governed by the *Municipal Freedom of Information and Protection of Privacy Act, R.S.O. 1990, c.M. 56*. Questions about this collection and use should be directed to:

Nota : Les renseignements personnels inscrits sur le présent formulaire sont recueillis en vertu de la *Loi de 2001 sur les municipalités, L.O. 2001 ch. 25*, et ne seront utilisés que par le personnel responsable d'examiner les commentaires reçus du public sur ce projet. La collecte, l'utilisation et la divulgation de vos renseignements personnels sont assujetties à la *Loi sur l'accès à l'information municipale et la protection de la vie privée, R.S.O. 1990, c.M. 56*. Veuillez acheminer toute question concernant la collecte et l'utilisation de données à :

Kelly Roberts
Environmental Planner / Urbaniste en environnement
Capital Transit Partners 2
180 Elgin Street / 180, rue Elgin
Ottawa, ON K2P 2K3

Phone / Téléphone : 613-739-2910, ext. / poste 1022302



**Bayshore Station to Moodie Drive LRT Extension Environmental Assessment /
Évaluation environnementale (EE) du prolongement du TLR de la station Bayshore à la
promenade Moodie**

Public Meeting / Assemblée publique

Wednesday March 22, 2017 / Mercredi le 22 mars, 2017

Thank you for taking the time to provide your feedback. Responses from interested parties will help to refine the LRT extension from Bayshore Station to Moodie Drive and siting of a light maintenance and storage facility (LMSF).

Merci de prendre le temps de nous faire part de vos commentaires. Les réponses des parties intéressées nous aideront à affiner le prolongement du TLR de la station Bayshore au chemin Moodie et l'implantation d'une installation d'entretien et de remisage légère (IERL).

If you wish to be added to the project mailing list, please provide your contact information:

Si vous souhaitez être ajouté à la liste de diffusion du projet, veuillez fournir vos coordonnées :

Name / nom	[REDACTED]
Address / adr	[REDACTED]
City / ville	[REDACTED]
Email / courri	[REDACTED]

Please submit your responses and any other comments about the project by **April 24, 2017**. The study team will review all comments and respond to any concerns or questions before the Class EA report is completed.

*Veillez soumettre vos réponses et tout autre commentaire sur le projet d'ici le **24 avril 2017**. L'équipe de l'étude examinera tous les commentaires et répondra aux préoccupations et questions avant que le rapport d'évaluation environnementale de portée générale ne soit terminé.*

Question 1: Do you have any concerns with respect to the options considered for the LMSF?

Avez-vous des préoccupations en ce qui concerne les options envisagées pour l'IERL?

No, I do not have any concerns. / *Non, je n'ai aucune préoccupation.*

Yes, I have these concerns: / *Oui, j'ai certaines préoccupations :*

WHY DOES THERE HAVE TO BE A MAINTENANCE / STORAGE FACILITY THERE AT ALL? IN THE END THIS WILL JUST BE A TRANSFER POINT FOR WEST BOUND TRAFFIC.

Question 2: Are there any factors you would like considered in the evaluation of the three short listed LMSF sites?

Y a-t-il des facteurs que vous aimeriez considérer dans l'évaluation des trois sites de l'IERL de la liste courte?

SEE ABOVE.



Question 3: When completed, pedestrian pathways will be incorporated and connected to the City of Ottawa pathway and NCC Capital Pathway networks. Do you have comments about these connections?

Une fois le projet terminé, les sentiers piétonniers seront incorporés et reliés aux réseaux des sentiers de la Ville d'Ottawa et de la NCC. Avez-vous des commentaires en ce qui concerne ces liens?

NO.

Question 4: What is important to you? Rank the following (1 = very important to me, 5 = not important to me):

Qu'est-ce qui est important pour vous? Classez les considérations suivantes par ordre de priorité (1 = très important pour moi, 5 = pas important pour moi):

Water quality and Stillwater Creek <i>Qualité de l'eau et le ruisseau Stillwater</i>	2
Views and visual appearance <i>Vues et aspect visuel</i>	4
Noise and air quality <i>Bruit et qualité de l'air</i>	1
Pathway access, connectivity and safety <i>Accès aux sentiers et sécurité</i>	3
Greenspace <i>Espace vert</i>	1
Agricultural land uses <i>Utilisation des terrains agricoles</i>	5
Other (please specify): <i>Autre (veuillez préciser):</i>	

Question 5: Do you have any other comments or concerns regarding the conversion of Bus Rapid Transit (BRT) to Light Rail Transit (LRT)?

Avez-vous d'autres commentaires ou préoccupations concernant la conversion du couloir de transport en commun rapide par autobus (TCRA) en couloir de train léger sur rail (TLR)?

NO.

Note: Personal information on this form is collected under the authority of the *Municipal Act*, 2001 S.O. 2001, C. 25 and will only be used by staff to review public feedback related to this project. The collection, use, and disclosure of your personal information is governed by the *Municipal Freedom of Information and Protection of Privacy Act*, R.S.O. 1990, c.M. 56.

Questions about this collection and use should be directed to:

Nota : Les renseignements personnels inscrits sur le présent formulaire sont recueillis en vertu de la Loi de 2001 sur les municipalités, L.O. 2001 ch. 25, et ne seront utilisés que par le personnel responsable d'examiner les commentaires reçus du public sur ce projet. La collecte, l'utilisation et la divulgation de vos renseignements personnels sont assujetties à la Loi sur

Question #4 Recap

