

Welcome

Welcome to the final Open House for the Confederation Line LRT West Extension Planning and Environmental Assessment (EA) Study. The objective of the Open House is to:

- Provide an overview of recommendations along the entire Confederation Line LRT West Extension;
- Focus on design recommendations for the segment from Lincoln Fields Station to Bayshore Station;
- Introduce the search for potential sites for a LRT vehicle maintenance and storage facility;
- Summarize the process and next steps.

Please fill out a comment form or submit comments to westernLRT@ottawa.ca

Bienvenue

Bienvenue à la dernière séance portes ouvertes pour l'étude de planification et d'évaluation environnementale (EE) sur le prolongement vers l'ouest du TLR de la Ligne de la Confédération. La séance portes ouvertes vise à :

- Donner un aperçu des recommandations portant sur l'ensemble du prolongement du TLR de la Ligne de la Confédération vers l'ouest;
- Mettre l'accent sur les recommandations relatives à la conception du segment de la station Lincoln Fields à la station Bayshore;
- Présenter la recherche de sites potentiels pour une installation d'entretien et d'entreposage des véhicules de TLR;
- Résumer le processus et les prochaines étapes.

Veuillez remplir un formulaire de commentaires ou faire parvenir vos commentaires à uestTLR@ottawa.ca

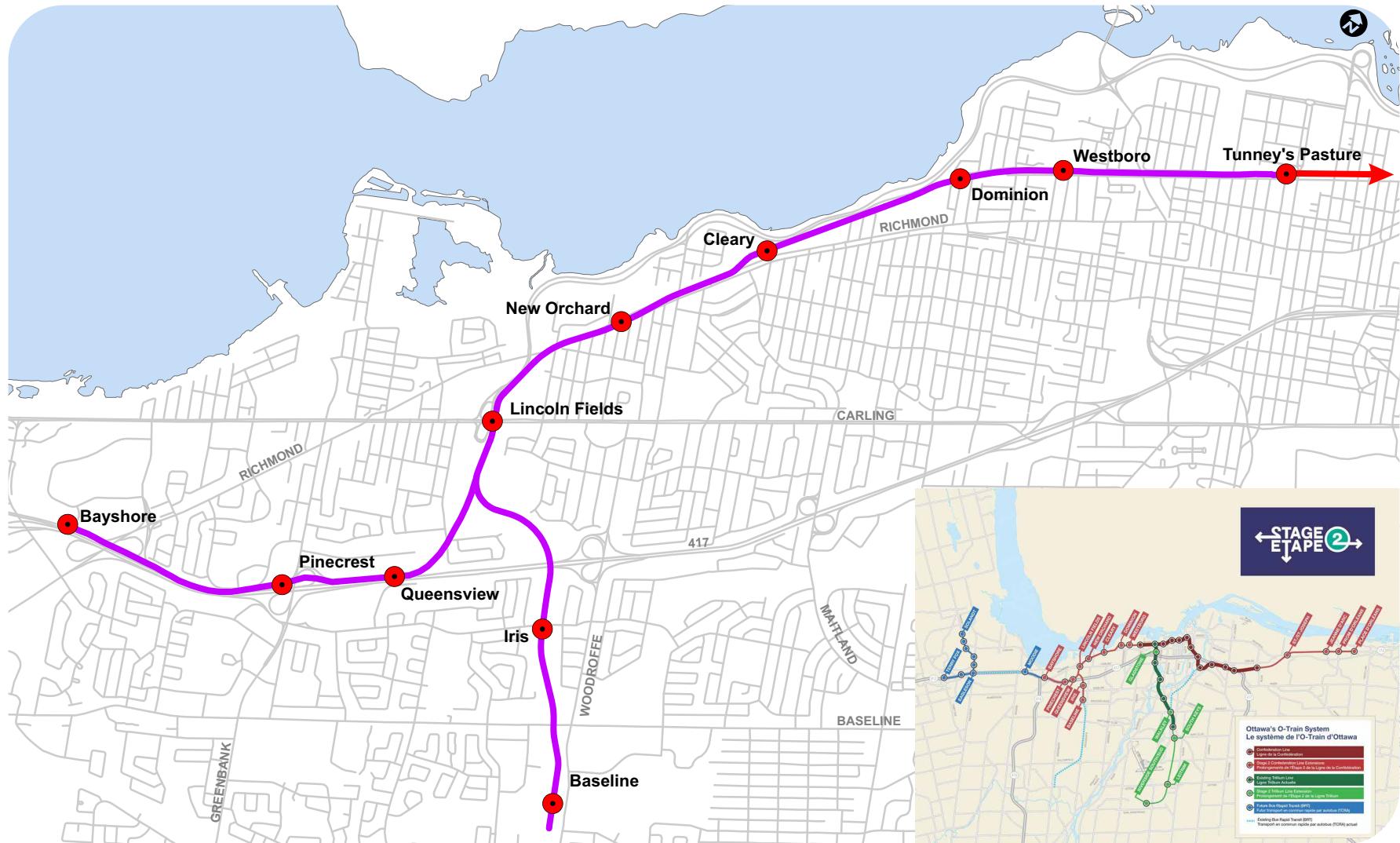
Background

- The original Western Light Rail Transit Corridor (Bayview Station to Baseline Station) Planning and Environmental Assessment Study was initiated **in early 2010**.
- **In July 2013**, City Council approved the “Richmond Underground” as the recommended plan and directed the study team to continue working with the NCC and general public to address outstanding issues.
- **In November 2013** an updated Transportation Master plan was approved with an accelerated program to implement the next stage of LRT by 2023.
- **Early in 2014** the Western Light Rail Transit Corridor (Bayview Station to Baseline Station) Planning and Environmental Assessment Study was expanded to include the extension from Lincoln Fields Station to Bayshore Station.
- **In November 2014**, Mayor Watson and then Minister Baird directed that a mutually acceptable solution for the future LRT alignment between Dominion and Cleary stations be identified within 100 days. A Working Group was struck.
- **On March 6, 2015**, the 100-Day Solution was proposed and a Public Open House on the solution was held on March 30, 2015.
- **On April 22, 2015**, the NCC Board approved the Memorandum of Understanding approving the jointly developed solution for the portion of the alignment between Dominion and Cleary Stations.

Renseignements généraux

- L'étude initiale de planification et d'évaluation environnementale du couloir ouest de transport en commun par train léger (de la station Bayview à la station Baseline) a été entreprise **au début de 2010**.
- **En juillet 2013**, le conseil municipal a approuvé le « tracé souterrain de Richmond » comme plan recommandé et a chargé l'équipe d'étude de continuer de travailler avec la CCN et le public pour régler les questions en suspens.
- **En novembre 2013**, un Plan directeur des transports modifié a été approuvé avec un plan accéléré pour mettre en œuvre la phase suivante du TLR d'ici 2023.
- **Au début de 2014**, l'étude initiale de planification et d'évaluation environnementale du couloir ouest de transport en commun par train léger (de la station Bayview à la station Baseline) a été élargie afin d'y inclure le prolongement de la station Lincoln Fields à la station Bayshore.
- **En novembre 2014**, le maire Watson et l'ancien ministre Baird ont demandé qu'une solution mutuellement acceptable pour le futur tracé du TLR entre les stations Dominion et Cleary soit élaborée dans un délai de 100 jours. Un groupe de travail a été formé.
- **Le 6 mars 2015**, le groupe de travail a proposé une solution, et une séance portes ouvertes sur la solution a été tenue le 30 mars 2015.
- **Le 22 avril 2015**, le conseil d'administration de la CCN a approuvé le protocole d'entente approuvant la solution élaborée conjointement pour la portion du tracé entre la station Dominion et la station Cleary.

WLRT Alignment and Station Location Overview



Aperçu du tracé et de l'emplacement des stations du couloir ouest du TLR



Design Elements – Alignment

- The Confederation Line West Extension will comprise approximately 13 km of LRT alignment.
- Approximately 9 km involves repurposing the existing Transitway bus rapid transit corridor in the following segments:
 - Tunney's Pasture Station to Dominion Station
 - North of Lincoln Fields Station to Baseline Station
 - Just west of Pinecrest Road to Bayshore Station
- Approximately 4 km will require a new corridor to be constructed in the following segments.
 - Dominion Station to north of Lincoln Fields Station
 - Pinecrest Creek Junction to just west of Pinecrest Road
- A fully exclusive LRT right-of-way is required to provide for a fast and reliable transit service providing sufficient capacity which cannot be delayed by other vehicles.
- Pedestrian and cyclist crossings and connections are being planned to ensure access to from local communities.



Éléments de conception – Tracé

- Le tracé du TLR du prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération représente environ 13 km.
- Environ 9 km comprend la redéfinition de l'usage du couloir actuel des autobus du transport en commun rapide Transitway selon les segments suivants :
 - station Tunney's Pasture à la station Dominion Station
 - nord de la station Lincoln fields à la station Baseline
 - juste à l'ouest du chemin Pinecrest à la station Bayshore
- Environ 4 km demanderont la construction d'un nouveau couloir pour les segments suivants :
 - station Dominion jusqu'au nord de la station Lincoln Fields
 - jonction du ruisseau Pinecrest jusqu'à un peu à l'ouest du chemin Pinecrest
- Un droit de passage réservé exclusivement au TLR est nécessaire pour offrir un service de transport en commun rapide et fiable et de capacité suffisante; d'autres véhicules ne doivent pas le retarder.
- Des passages et le raccordement des voies pour piétons et cyclistes sont prévus pour garantir l'accès aux collectivités locales.



Design Elements – Stations

The LRT project will include 10 rapid transit stations, of which:

- 7 are existing Transitway stations to be rebuilt to accommodate LRT;
- 3 are new stations to serve existing communities and expand access to rapid transit;
- One existing station (Queensway) will be decommissioned as part of the project, a new station (Queensview) and existing station at Iris will provide alternate access to rapid transit for the local community;

Station designs will:

- Carry common look and feel elements to those being built for the Confederation Line;
- Provide for safe, efficient and accessible access to rapid transit;
- Have convenient pedestrian and cycling connections to and from surrounding communities;
- Integrate with the character of existing residential and green space areas.



Éléments de conception – Stations

Le projet de TLR comprendra 10 stations de transport en commun rapide, dont :

- 7 sont des stations existantes du Transitway, qui doivent être réaménagées pour accueillir le TLR;
- 3 sont de nouvelles stations pour desservir les collectivités existantes et étendre l'accès au transport en commun rapide;
- une station existante (Queensway) sera fermée dans le cadre du projet; une nouvelle station (Queensview) et la station existante à Iris offriront un autre point d'accès au transport en commun rapide pour la collectivité locale.

La conception des stations :

- présentera une apparence commune aux stations construites pour la Ligne de la Confédération;
- offrira un accès sécuritaire et efficace au transport en commun;
- offrira des liaisons adéquates pour les piétons et les cyclistes à destination et en provenance des collectivités environnantes
- intégrera le caractère des zones résidentielles et des espaces verts existants.

Design Elements – Connectivity

Station connectivity to surrounding communities is a key consideration in project planning.

- The main priority for station access is pedestrian and cycling activity.
 - New/improved links to be identified
 - Parallel pathway facilities to be provided via a combination of existing and new linkages
- Bus connection activity at stations.
 - Bus terminals will be provided at major stations, where large volumes of passengers will be transferring and local services begin/end
 - On-street bus stops for local routes will support easy access to Cleary, New Orchard, Iris and Pinecrest stations; location and scale will match OC Transpo needs and the community context
- Pick-up and Drop-off Activity.
 - Formal facilities will be provided at major stations to serve broader needs
 - Informal (limited) facilities will be considered at other stations to serve more local needs and to spread activity



Éléments de conception – Raccordement

Le raccordement de la station aux collectivités environnantes constitue un facteur important de la planification du projet.

- La priorité à l'égard de l'accès aux stations est l'activité des piétons et des cyclistes.
 - Nouvelles liaisons à établir
 - Sentiers parallèles à offrir en combinant les liaisons actuelles et les nouvelles liaisons
- Liaisons d'autobus aux stations.
 - Des terminaux d'autobus seront prévus aux stations principales, où de grands volumes de passagers feront un transfert et aux endroits où les services locaux commencent ou se terminent
 - Des arrêts d'autobus en bordure de rue pour les circuits locaux offriront un accès facile aux stations Cleary, New Orchard, Iris et Pinecrest; l'emplacement et l'envergure cadreront avec les besoins d'OC Transpo et le contexte communautaire
- Activité liée à l'embarquement et au débarquement.
 - Des installations officielles seront prévues aux stations importantes afin de répondre aux besoins généraux
 - Des installations non officielles (limitées) seront envisagées à d'autres stations afin de répondre à des besoins plus locaux et de répartir l'activité

Transit Operations

LRT service will operate as an extension of the Confederation Line.

- On the core part of the network (between Blair and Lincoln Fields Stations) trains will initially operate approximately every 3 minutes (in each direction) during morning and afternoon peak periods.
- The design of the line will support the potential operation of trains as frequent as every 1.5 minutes in each direction through the downtown, to provide an ultimate capacity of 24,000 persons per hour per direction during peak hours.
- Train frequencies in off-peaks and on weekends will range from 5 to 15 minutes.
- At Lincoln Fields service will split, with half of trains serving Baseline and half serving Bayshore.

Bus (rapid transit and local routes) will connect with the LRT at key locations to facilitate passenger transfers and provide a seamless network serving the City.

- Bus Rapid Transit services from Kanata and Barrhaven will connect to LRT at Bayshore and Baseline Stations, respectively.
- Local buses will connect to LRT stations where routes intersect.
- Some local routes may be extended/reorganized to provide connections to LRT and improve neighbourhood connectivity.
- Night bus service will be provided when the LRT is closed overnight for maintenance (currently, Routes 95 and 97 run 24 hours a day).

Opérations du transport en commun

Le service du TLR sera un prolongement de la Ligne de la Confédération

- Sur la portion centrale du réseau (entre les stations Blair et Lincoln Fields), le service de trains sera assuré toutes les 3 minutes (dans chaque direction) pendant les heures de pointe du matin et de l'après-midi.
- La conception de la ligne appuiera un service potentiel de trains pouvant être assuré jusqu'à toutes les 1,5 minute dans chaque direction à travers le centre-ville, afin d'offrir une capacité ultime de 24 000 personnes par heure par direction par l'intermédiaire du réseau principal de la Ligne de la Confédération pendant les heures de pointe.
- La fréquence du service de train en dehors des heures de pointe et les fins de semaine variera entre 5 et 15 minutes.
- À la station Lincoln Fields, le service sera divisé; la moitié des trains desservira la station Baseline, l'autre, Bayshore.

Les autobus (transport en commun rapide et circuits locaux) assureront la liaison avec le TLR à des emplacements importants pour faciliter le transfert des passagers et offrir un réseau uniforme desservant la ville.

- Le service de transport en commun rapide par autobus de Kanata et de Barrhaven assurera la liaison avec le TLR aux stations Bayshore et Baseline, respectivement.
- Les autobus locaux assureront la liaison avec les stations de TLR aux endroits où les circuits se croisent.
- Certains circuits locaux pourraient être prolongés/réaménagés afin d'assurer la liaison avec le TLR et améliorer le raccordement des quartiers.
- Un service d'autobus la nuit sera offert lorsque le TLR est fermé pour la nuit en raison d'un entretien (actuellement, les autobus des circuits 95 et 97 offrent un service 24 heures sur 24).

Tunney's Pasture Station

Tunney's Pasture Station will be rebuilt to accommodate LRT on the lower level as part of the first stage of the Confederation Line project.

- As part of the first stage of the Confederation Line a temporary BRT terminal (and potentially a bus staging area) will be located on the upper level, north of the LRT.
- When LRT is extended in Stage 2, the temporary bus facilities can be decommissioned and the station will be modified to accommodate connections to local bus services as required by OC Transpo.
- Station design will be compatible with the approved Scott Street Community Design Plan (2014), and the Tunney's Pasture Master Plan (2014).



Station Tunney's Pasture

La station Tunney's Pasture sera réaménagée pour accueillir le TLR au niveau inférieur, dans le cadre de la première phase du projet de la Ligne de la Confédération.

- Dans le cadre de la première phase de la Ligne de la Confédération, un terminus temporaire de TRA (et potentiellement une aire de rassemblement d'autobus) seront situés au niveau supérieur, au nord du TLR.
- Lorsque le TLR sera prolongé à la phase 2, les installations d'autobus temporaires peuvent être déclassées, et la station sera modifiée pour accueillir les liaisons aux services d'autobus locaux, suivant les besoins d'OC Transpo.
- La conception de la station sera compatible avec le Plan approuvé de conception communautaire de la rue Scott (2014) et le plan directeur de pré Tunney (2014).



Westboro Station Design Concept

- Rebuilt existing rapid transit station with open air LRT platforms on lower level, within existing Transitway trench, and local bus platforms at street level on existing bus loop.
- Pedestrian access from Scott Street at street level.
- Expanded area for bicycle parking.
- Integrate Scott Street frontage into improved east-west pedestrian and cycling linkages on Scott Street and to the multi-use pathway along the linear park.
- Existing informal passenger pick-up and drop-off area along Scott Street.

Conception de la station Westboro

- Réaménager la station actuelle du transport en commun rapide avec des plateformes à ciel ouvert de TLR au niveau inférieur, dans le tunnel actuel du Transitway, et des plateformes d'autobus locaux au niveau de la rue dans la boucle actuelle.
- Accès pour les piétons à partir de la rue Scott, au niveau de la rue.
- Élargissement du stationnement pour vélos.
- Intégrer la façade de la rue Scott aux liaisons améliorées est-ouest pour les piétons et les cyclistes sur la rue Scott et au sentier polyvalent le long du parc linéaire.
- Zones actuelles non officielles d'embarquement et de



Overview of 100 Day Working Group Solution

On March 6, 2015, the 100-Day Working Group announced an agreement in principle for a solution that is outlined in a Memorandum of Understanding.

The 100-Day Solution recommends running a portion of the Confederation Line West extension under rebuilt and realigned lanes of the Sir John A. Macdonald Parkway between Dominion and Cleary stations.

This solution **meets the NCC's criteria**, while protecting the Byron Linear Park and Rochester Field, **and meeting the City of Ottawa's affordability envelope**. The solution also:

- **Maximizes greenspace** by re-instating existing parkway lanes of traffic closer together, with the LRT stacked beneath;
- Develops a **park of national significance along the shoreline**;
- **Protects the trees and landscaped buffer** between the Parkway and adjacent urban area;
- Enhances and creates new pathways and **two new pathway crossings under Sir John A. Macdonald Parkway**;
- **Reduces annual bus trips** on the Sir John A. Macdonald Parkway by over 450,000;
- **Increases useable shoreline park space by 38 per cent** (equivalent to almost 40 football fields).

Aperçu de la solution du groupe de travail de 100 jours

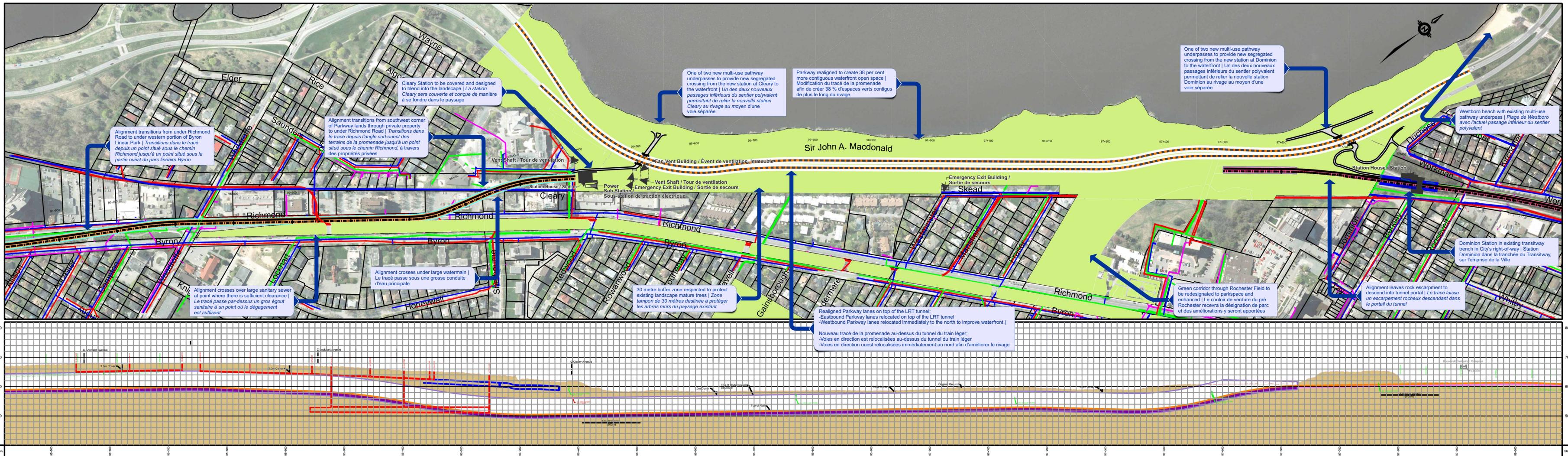
Le 6 mars 2015, le groupe de travail de 100 jours a annoncé une entente de principe pour une solution décrite dans un Protocole d'entente.

Le Groupe de travail de 100 jours recommande d'utiliser une partie des voies reconstruites et réalignées de la promenade Sir John A. Macdonald Parkway, entre les stations Dominion et Cleary, pour le prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération.

Cette solution **répond aux critères de la CCN**, tout en protégeant le parc linéaire Byron et le pré Rochester **et en satisfaisant aux exigences de l'enveloppe d'abordabilité de la Ville d'Ottawa**. En outre, cette solution :

- **maximise les espaces verts** en retracant les voies actuelles de la promenade de manière à ce qu'elles soient plus rapprochées, au-dessus du TLR;
- aménage un **parc d'importance nationale** le long du bord de l'eau;
- **protège les arbres et la bande tampon paysagée** entre la promenade et la zone urbaine adjacente;
- met en valeur et crée de nouveaux sentiers et **deux nouveaux passages piétonniers sous la promenade Sir John A. Macdonald**;
- **réduit de plus de 450 000 le nombre de trajets d'autobus** chaque année sur la promenade Sir John A. Macdonald;
- **augmente les zones de parcs utilisables le long des berges de plus de 38 pour cent** (l'équivalent de près de 40 terrains de soccer).

100 Day Working Group Solution – Parkway Plan



Solution du groupe de travail de 100 jours – Plan de la promenade

Dominion Station Design Concept

- Rebuilt existing rapid transit station with open air LRT platforms below grade in existing Transitway trench on City property.
- New multi-use pathway crossing under Parkway to the waterfront will be added.
- Existing pathway continuity maintained.
- Alignment shifted north to reduce impact on existing landscape.
- Access from street level on south side of station and from lower Parkway level on north side of station.
- Improvements to existing informal passenger pick-up and drop-off area.

Conception de la station Dominion

- Reconstruction de la station existante du transport en commun rapide, plateformes à ciel ouvert dans le tunnel, sous le niveau actuel dans le tunnel actuel du Transitway sur l'emprise de la Ville.
- Ajout d'un nouveau sentier polyvalent sous la promenade vers le bord de l'eau.
- Continuité du sentier actuel préservée.
- Tracé déplacé vers le nord pour réduire l'impact sur le paysage existant.
- Accès à partir de la rue du côté sud de la station et à partir du niveau inférieur de la promenade du côté nord de la station.
- Améliorations aux zones actuelles non officielles d'embarquement et de débarquement de passagers.



Perspective looking northwest / Perspective en direction nord-ouest

View of Station from Parkway / Station vue de la promenade

Perspective looking northeast / Perspective en direction nord-est

Cleary Station Design Concept

- New rapid transit station to serve adjacent communities with station platforms and alignment fully buried on NCC land.
- New multi-use pathway crossing under Parkway to the waterfront will be added.
- Access from grade level on Cleary Avenue and from pathways in Parkway corridor.
- Direct pedestrian access to station from Richmond Road via broad walkway integrated into streetscape and area development.
- Limited passenger pick up and drop off opportunities will be provided along Richmond Rd (and discouraged and regulated on Cleary).

Conception de la station Cleary



- Nouvelle station de transport en commun rapide pour desservir les collectivités adjacentes, avec les plateformes de la station et un tracé souterrains sur le terrain de la CCN.
- Ajout d'un nouveau sentier polyvalent sous la promenade vers le bord de l'eau.
- Accès au niveau de l'avenue Cleary et à partir des sentiers sur le couloir de la promenade.
- Accès piétonnier direct à la station du chemin Richmond par l'intermédiaire d'un large sentier intégré au paysage de la rue et à l'aménagement du secteur.
- Possibilités limitées d'embarquement et de débarquement de passagers le long du chemin Richmond (et découragé et réglementé sur Cleary).



View from 75 Cleary / Vue du 75, avenue Cleary



Perspective looking southeast / Perspective en direction sud-est



Perspective Looking north from Richmond / Perspective en direction nord, du chemin Richmond

New Orchard Station Design Concept

- New rapid transit station to serve adjacent communities with open air LRT platforms below grade within Byron Linear Park.
- Pedestrian access from grade level on Richmond Road and Byron Avenue.
- Passenger pick up and drop off along Richmond Rd and/or Byron Avenue.
- The station house will be made as compact as practicable to minimize impact on the linear park.
- Reconstruction of Richmond Road as a “complete street” with dedicated cycling lanes and improved pedestrian amenities.

Conception de la station New Orchard

- Nouvelle station de transport en commun rapide pour desservir les collectivités adjacentes, avec plateformes à ciel ouvert dans le tunnel, sous le niveau actuel dans le parc linéaire Byron.
- Accès piétonnier au niveau du sol sur le chemin Richmond et l'avenue Byron.
- Zone d'embarquement et de débarquement des passagers le long du chemin Richmond et de l'avenue Byron.
- Le bâtiment de la station sera le plus petit possible pour réduire l'incidence sur le parc linéaire.
- Reconstruction du chemin Richmond pour ajouter une «rue complète» avec de voies cyclables réservées et des commodités pour les piétons.



Perspective looking southeast / Perspective en direction sud-est



View of Station / Vue de la station



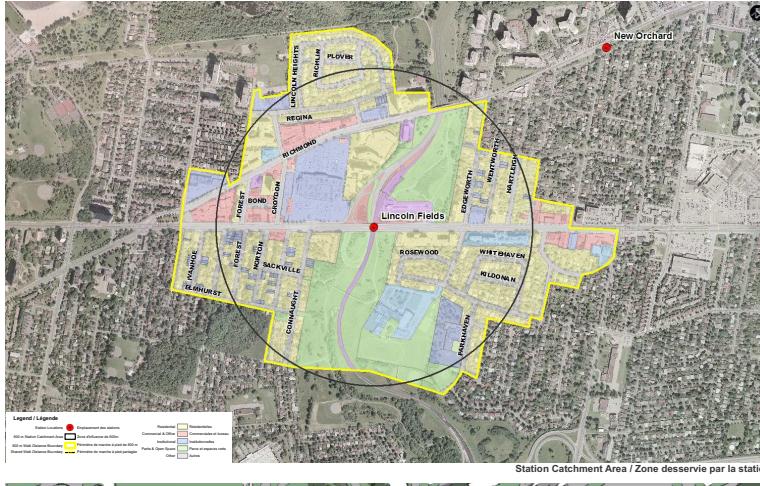
View from Richmond Road / Vue du chemin Richmond

Lincoln Fields Station Design Concept

- Rebuilt existing rapid transit station moved south and integrated with Carling Avenue Bridge to provide access to LRT platforms below.
- Station access from bridge will accommodate bus transfers and pedestrian access.
- Existing passenger pick-up and drop-off area to be improved.
- Significant portions of existing Transitway infrastructure to be decommissioned.
- Improved pathway connections.

Conception de la station Lincoln Fields

- Reconstruction de la station actuelle de transport en commun rapide, déplacée au sud et intégrée au pont de l'avenue Carling afin de fournir un accès aux plateformes du TLR en dessous.
- L'accès à la station à partir du point permettra le transfert des autobus, et l'accès piétonnier.
- La zone actuelle d'embarquement et de débarquement des passagers sera améliorée.
- Des portions importantes de l'infrastructure actuelle du Transitway seront déclassées.
- Meilleures liaisons avec les sentiers.



View from Carling Avenue / Vue de l'avenue Carling



Perspective looking southwest / Perspective en direction sud-ouest



View of Platform / Vue de la plateforme

Pinecrest Junction

A rail junction south of Lincoln Fields Station is required to allow trains to serve both Baseline and Bayshore branches

- Future train frequencies will require a grade-separated junction for safe and efficient train operations through the junction and on the branches to Bayshore and Baseline stations.
- Construction of an at-grade rail junction could be considered as an interim staging measure.
- Existing Sackville Avenue pedestrian bridge will need to be relocated to accommodate LRT junction.
- Pathway continuity to be maintained.
- Landscaping and passive stormwater management opportunities exist to allow visual impacts of the viaduct to be reduced.

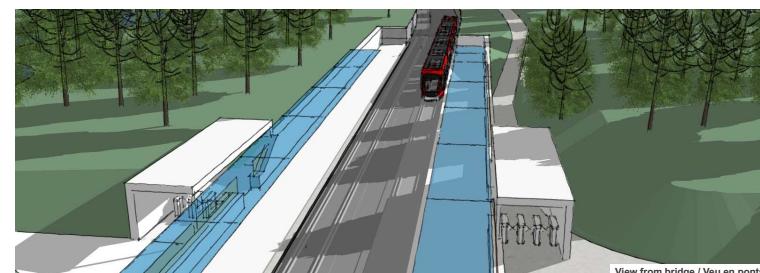
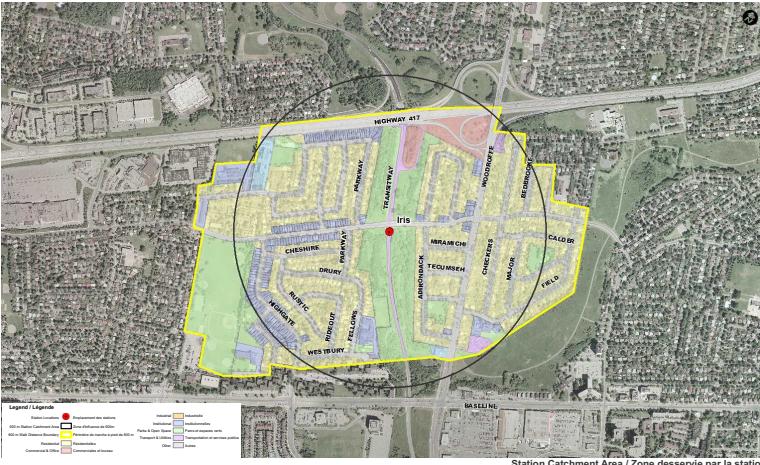
Carrefour Pinecrest

Un carrefour ferroviaire au sud de la station Lincoln Fields est requis pour permettre aux trains de desservir les embranchements Baseline et Bayshore.

- Les services ferroviaires à venir nécessiteront un carrefour routier pour des opérations ferroviaires sécuritaires et efficaces dans le carrefour et les embranchements vers les stations Bayshore et Baseline.
- La construction d'un carrefour ferroviaire au niveau du sol pourrait être envisagée comme étape intérimaire.
- La passerelle piétonnière actuelle de l'avenue Sackville devra être déplacée pour permettre la construction du carrefour du TLR.
- Continuité du sentier préservée.
- Il existe des options d'aménagement paysager et de gestion passive des eaux pluviales en vue d'atténuer les incidences visuelles du viaduc.

Iris Station Design Concept

- Rebuilt existing rapid transit station with open air platforms slightly below grade and a new Iris Street bridge passing above.
- Bridge structure designed to maintain the continuity of community cycling and pathways along the creek valley.
- Existing informal passenger pick-up and drop-off area along Iris Street.
- Local buses interchange with LRT provided with on-street stops east and west of the bridge.
- Ramps will be used to access the station rather than elevators to minimize station cost and on-going operating costs.



Conception de la station Iris

- Reconstruction de la station actuelle de transport en commun rapide, avec plateformes à ciel ouvert légèrement sous le niveau du sol, et surplombée d'un nouveau pont de la rue Iris.
- Structure du pont conçue pour préserver la continuité des voies cyclables communautaires et des sentiers le long de la vallée du ruisseau.
- Zone actuelle non officielle d'embarquement et de débarquement de passagers le long de la rue Iris.
- Échangeur des autobus locaux au TLR avec arrêts sur rue, à l'est et à l'ouest du pont.
- Des rampes seront utilisées pour accéder à la station, plutôt que des ascenseurs pour réduire le coût de la station et les coûts permanents d'exploitation.

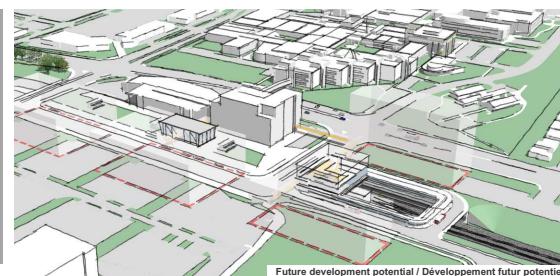
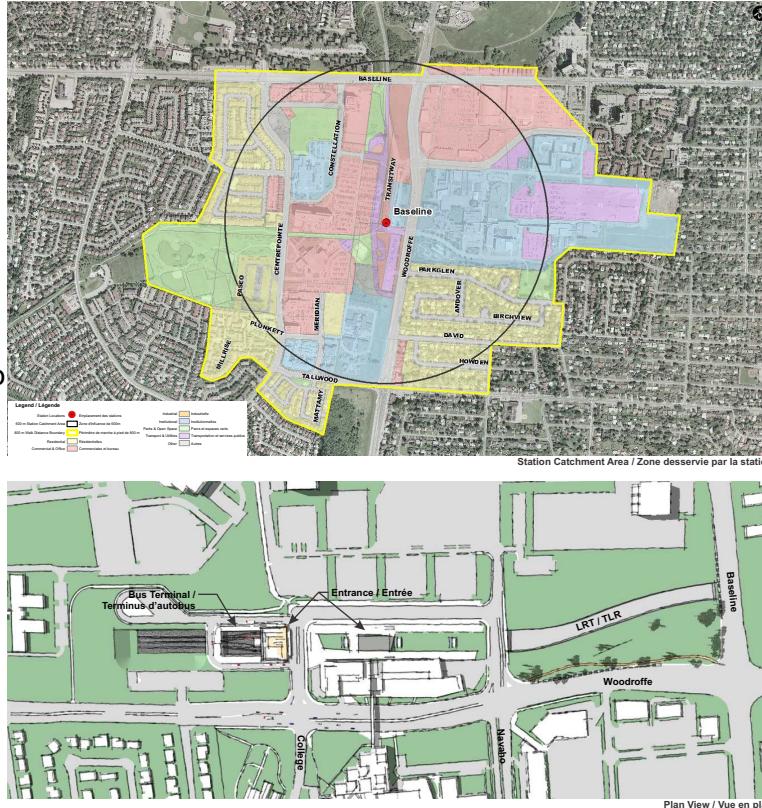


Baseline Station Design Concept

- LRT platforms located within previously constructed underground structure.
- Vertical access to be provided from pavilion building and from south side of College Avenue.
- Ultimately a new bus terminal to be built on south side of College Avenue to accommodate transfers.
- New pathway connection along east side of LRT alignment north of Navaho Drive to maintain pathway continuity.
- Opportunities to explore Transit-Oriented Development and business integration.

Conception de la station Baseline

- Plateformes du TLR situées dans la structure souterraine déjà construite.
- Accès vertical à partir du bâtiment du pavillon et à partir du côté sud de l'avenue College.
- Ultimement, un nouveau terminus d'autobus sera construit du côté sud de l'avenue College pour permettre les transferts.
- Nouveau sentier pour rétablir la liaison le long du côté est du tracé du TLR, au nord de la promenade Navaho, pour préserver la continuité du sentier.
- Possibilités d'explorer la conception des aménagements axés sur le transport en commun et l'intégration de commerces.

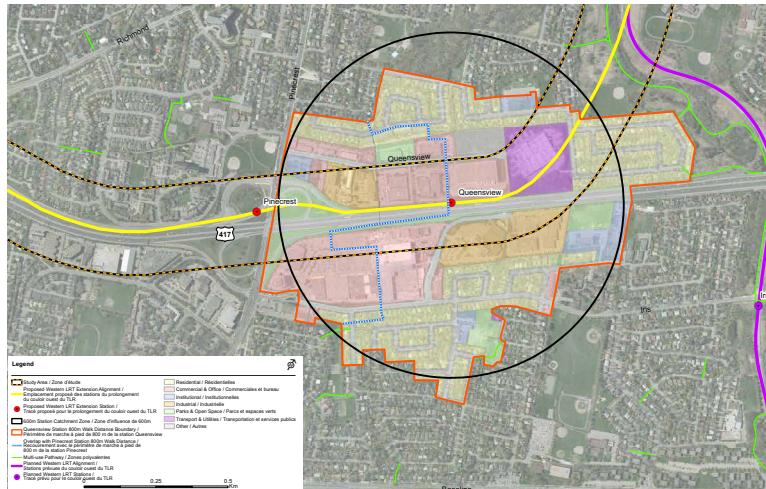


Perspective looking northeast / Perspective en direction nord-est

Future development potential / Développement futur potentiel

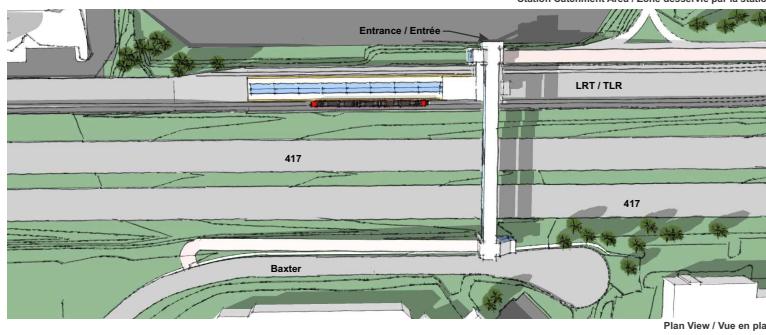
Queensview Station Design Concept

- New rapid transit station to serve adjacent communities on north and south sides of Highway 417.
- New multi-use pathway crossing of Highway 417.
- Station located south of Queensview Drive, with open air LRT platforms located below grade.
- Access from grade level via new pathway connections to Queensview Drive and Connaught Avenue.
- Passenger pick up and drop off along Queensview Drive and Baxter Road.



Conception de la station Queensview

- Nouvelle station de transport en commun rapide pour desservir les collectivités adjacentes des côtés nord et sud de l'autoroute 417.
- Nouveau sentier polyvalent traversant l'autoroute 417.
- Station située au sud de la promenade Queensview, avec plateformes de TLR à ciel ouvert, sous le niveau du sol.
- Accès au niveau de la rue par l'intermédiaire des nouvelles liaisons à la promenade Queensview et à l'avenue Connaught.
- Zone d'embarquement et de débarquement des passagers, le long de la promenade Queensview et du chemin Baxter.

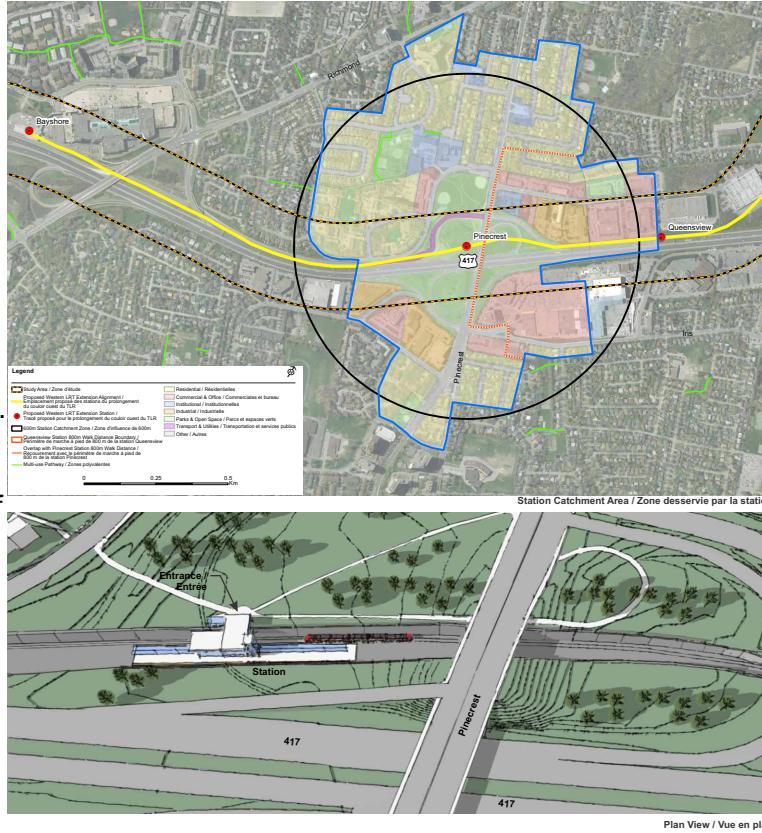


Pinecrest Station Design Concept

- Rebuilt existing rapid transit station with open air LRT platforms located below grade.
- Access from street level on both sides of Pinecrest Avenue and via a pathway connection to the Foster Farm community.
- Improved pedestrian/cycling linkage over Highway 417 on existing Pinecrest Road bridge.
- Informal passenger pick-up and drop-off area located on Dumaurier Avenue. A small drop-off may be provided where the existing bus platforms are now depending on the development of the site.

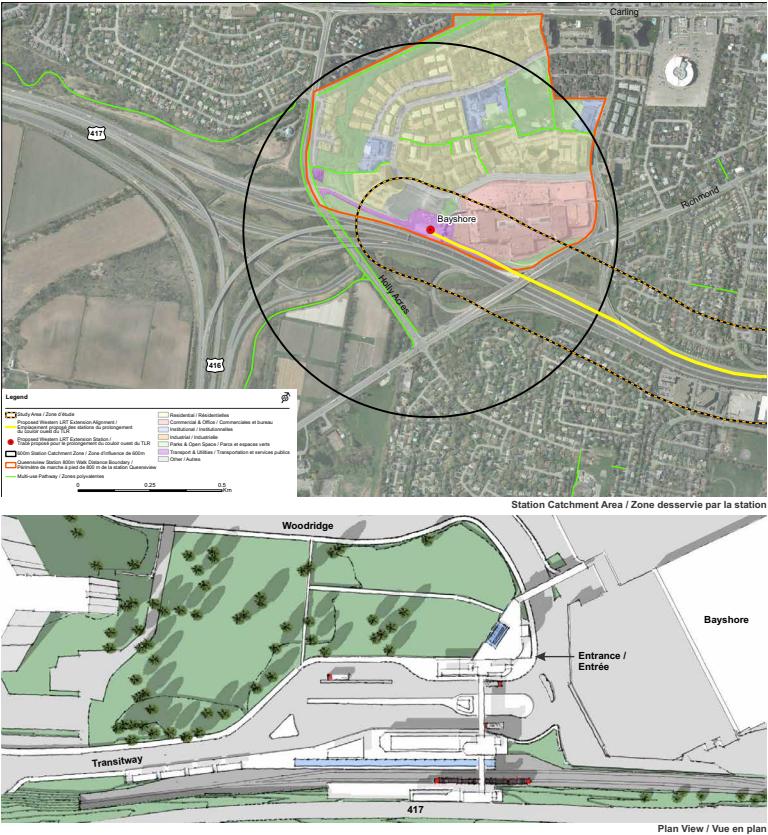
Conception de la station Pinecrest

- Reconstruction de la station actuelle de transport en commun rapide, avec plateformes à ciel ouvert sous le niveau du sol.
- Accès à partir de la rue des deux côtés de l'avenue Pinecrest et par l'intermédiaire d'une liaison à la collectivité de Foster Farm.
- Meilleures liaisons pour les piétons et les cyclistes au-dessus de l'autoroute 417, à partir du pont actuel du chemin Pinecrest.
- Zone non officielle d'embarquement et de débarquement de passagers sur l'avenue Dumaurier. Une petite zone de débarquement pourrait être prévue là où les plateformes actuelles des autobus dépendent du développement du site.



Bayshore Station Design Concept

- Existing Transitway platforms will be converted to accommodate LRT.
- New bus platforms will be added to allow direct cross-platform transfer to/from LRT.
- Improved pedestrian/cycle link to Holly Acres Road and Accora Village.
- Station design and layout is compatible with the planned West Transitway Extension (Bayshore - Moodie), including possible future conversion to LRT technology.
- A bus staging area will be provided along the driveway connection to Holly Acres to allow OC Transpo to stage afternoon peak period service.



← STAGE
ÉTAPE 2 →



Conception de la station Bayshore

- Les plateformes actuelles du Transitway seront converties afin d'accueillir le TLR.
- De nouvelles plateformes d'autobus seront ajoutées afin de permettre le transfert direct d'une plateforme à l'autre en direction et en provenance du TLR.
- Meilleure liaison pour les piétons et les cyclistes au chemin Holly Acres et au Accora Village.
- La conception et l'agencement de la station sont compatibles avec le prolongement prévu vers l'ouest du Transitway (Bayshore – Moodie), y compris la conversion future possible vers la technologie du TLR.
- Une aire de rassemblement d'autobus sera prévue le long de l'entrée du chemin Holly Acres afin de permettre à OC Transpo de rassembler les autobus pour l'heure de pointe de l'après-midi.



Construction Overview

- Construction of the Confederation Line West Extension is likely to follow the same process as the current Confederation Line, with a private sector partner responsible for the final design, construction, and maintenance of the project, and OC Transpo operating the service.
- Financial incentives will encourage higher performance and approach that minimizes the number and duration of detours and lane closures.
- The contractor will be responsible for developing final plans and designs that :
 - Address noise, vibration and air quality;
 - Provide pedestrian, cycling, traffic and transit access;
 - Protect the natural environment;
 - Minimize disturbance to communities;
 - Manage waste, and potential for accidents and spills.

Aperçu de la construction

- La construction du prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération devrait suivre le même processus que la Ligne de la Confédération actuelle, avec un partenaire privé responsable de la conception finale, de la construction et l'entretien du projet, et l'exploitation du service par OC Transpo.
- Des incitatifs financiers stimuleront un rendement élevé et une approche qui le nombre et la durée des déviations et des fermetures de voies.
- L'entrepreneur sera responsable d'élaborer des plans et des conceptions qui :
 - abordent la question du bruit, des vibrations et de la qualité de l'air;
 - prévoient un accès pour les piétons, les cyclistes, la circulation et le transport en commun;
 - protègent le milieu naturel;
 - réduisent les perturbations pour les collectivités;
 - gèrent les déchets et la possibilité d'accidents et de déversements.

Possibilités de segments de construction et déviations

Les travaux préliminaires ont permis de dégager cinq possibilités de segments de construction. À partir d'autres travaux pendant les étapes de conception préliminaires et détaillées, ces segments pourraient être divisés en segments plus courts afin de :

- réduire les incidences;
- réduire l'importance et la durée des déviations.

Segment 1 : Dominion au sud de Lincoln Fields

- Peut être construit sans incidence majeure sur le service actuel de transport en commun
- La construction demandera des déviations localisées
- La liaison des sentiers est préservée pour les piétons et les cyclistes

Segment 2 : Pré Tunney à Dominion

Transitway fermé à l'est de la station Dominion – tous les services sont déviés

- Service du Transitway le long de la promenade Sir John A. Macdonald
- Service local le long de Richmond/Scott

Certaines incidences locales le long du circuit

- Appui de la construction des stations
- Certaines incidences sur l'accès local

Service supplémentaire de transport en commun

- Carling/Woodroffe/Richmond/Churchill/Scott
- Carling/Holland

Voici d'autres déviations possibles du transport en commun :

- Voies de TRA sur Baseline
- Utilisation de l'autoroute 417
- Autobus de Barrhaven par Riverside-Sud à la Ligne Trillium et le Transitway Sud-Est

Segment 3 : Pinecrest à Bayshore

TLR ouvert à Lincoln Fields

- Agrandissement temporaire du terminus d'autobus pour accueillir les transferts

Perturbations majeures du Transitway

- Certaines incidences locales le long du circuit

Voici d'autres déviations possibles du transport en commun :

- Autoroute 417/Pinecrest/Richmond/Carling

Segment 4 : Lincoln Fields à Baseline

TLR ouvert à Lincoln Fields

- Agrandissement temporaire du terminus d'autobus pour accueillir les transferts

Perturbations majeures du Transitway

- Certaines incidences locales le long du circuit

- Fermeture de la rue Iris pour construire le nouveau pont
- Sentiers sur le couloir du ruisseau Pinecrest

Voici d'autres déviations possibles du transport en commun :

- Woodroffe/Carling
- Autobus de Barrhaven par Riverside-Sud à la Ligne Trillium et au Transitway Sud-Est

Segment 5 : ruisseau Pinecrest au chemin Pinecrest

- Peut commencer à n'importe quel moment
- Peut être achevé à n'importe quel moment avant l'ouverture

Aucune incidence sur le service de transport en commun

Certaines incidences locales le long du circuit

- Tunnel sous l'avenue Connaught
- Dérivation du Sentier du Canada
- Appui de la construction des stations

Potential Construction Segments and Detours

Preliminary work has identified five potential construction segments. Based on further work during preliminary and detailed design phases, these segments may be subdivided into shorter segments to:

- Minimize impacts
- Reduce severity and duration of detours

Segment 1: Dominion to south of Lincoln Fields

- Can be constructed without major impacts to existing transit service
- Construction will require localized detours
- Pathway connectivity maintained for pedestrians and cyclists

Segment 2: Tunney's Pasture to Dominion

- Transitway closed east of Dominion Station – all services rerouted
- Transitway service along Sir John A. Macdonald Parkway
 - Local service along Richmond/Scott

Some local impacts along route

- Supporting station construction
- Some local access impacts

Supplemental transit service

- Carling/Woodroffe/Richmond/Churchill/Scott
- Carling/Holland

Other transit diversions could include:

- Baseline BRT lanes
- Use of Highway 417
- Buses from Barrhaven via Riverside South to the Trillium Line and Southeast Transitway

Segment 3: Pinecrest to Bayshore

LRT open to Lincoln Fields

- Temporary bus terminal expansion to accommodate transfers
- Major Transitway disruptions
- Some local impacts along route

Transit diversions could include:

- Highway 417/Pinecrest/Richmond/Carling

Segment 4: Lincoln Fields to Baseline

LRT open to Lincoln Fields

- Temporary bus terminal expansion to accommodate transfers
- Major Transitway disruptions
- Some local impacts along route
- Closure of Iris Street to construct new bridge
 - Pathways within Pinecrest Creek corridor

Transit diversions could include:

- Woodroffe/Carling
- Buses from Barrhaven via Riverside South to the Trillium Line and Southeast Transitway

Segment 5: Pinecrest Creek to Pinecrest Road

- Can start anytime
- Can finish any time before opening

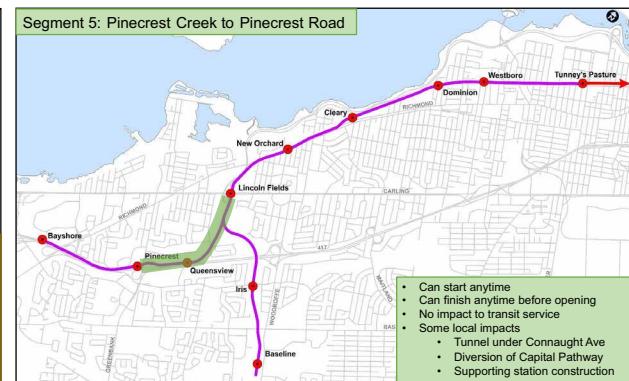
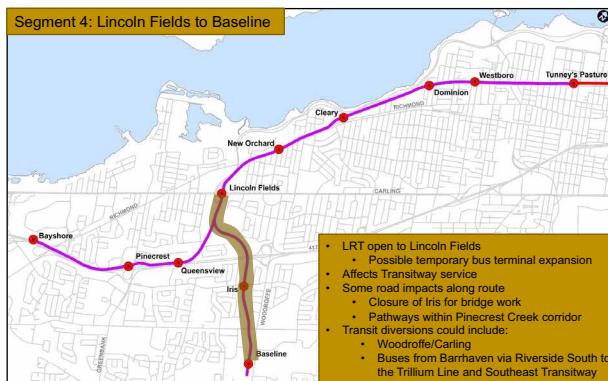
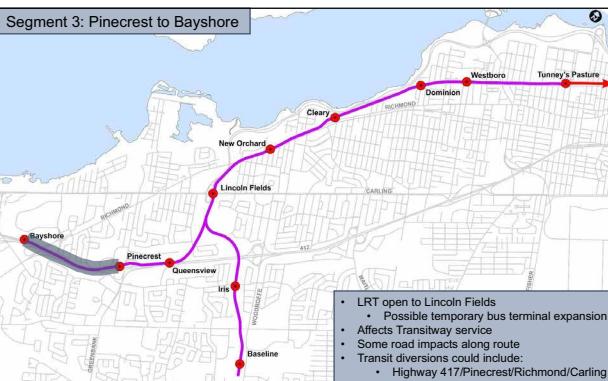
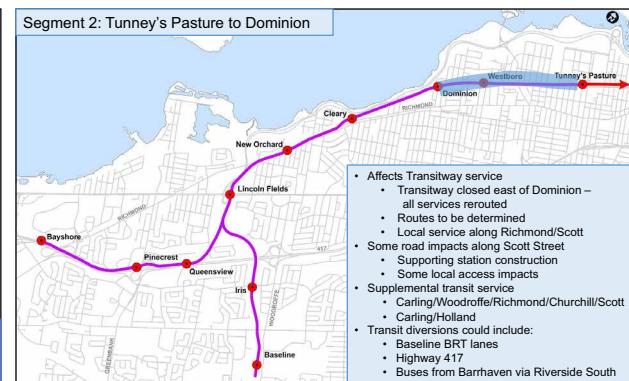
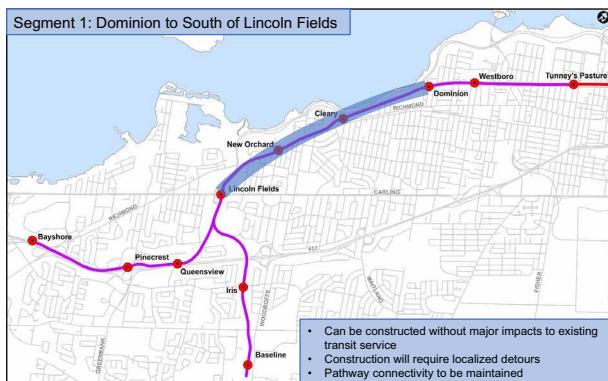
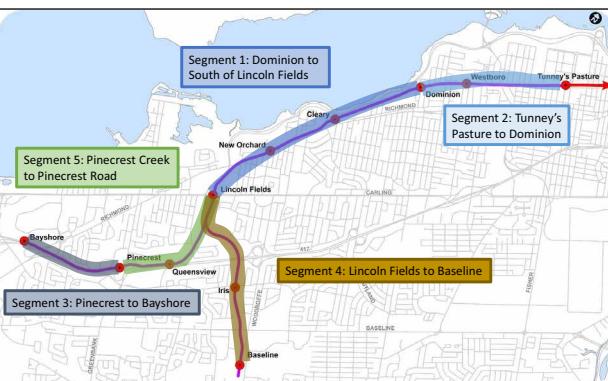
No impact to transit service

Some local impacts along route

- Tunnel under Connaught Avenue
- Diversion of Capital Pathway
- Supporting station construction

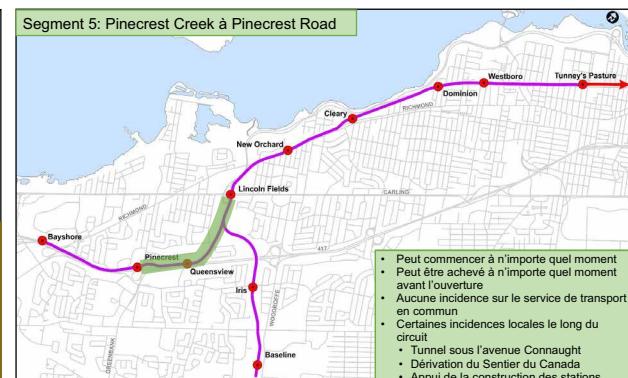
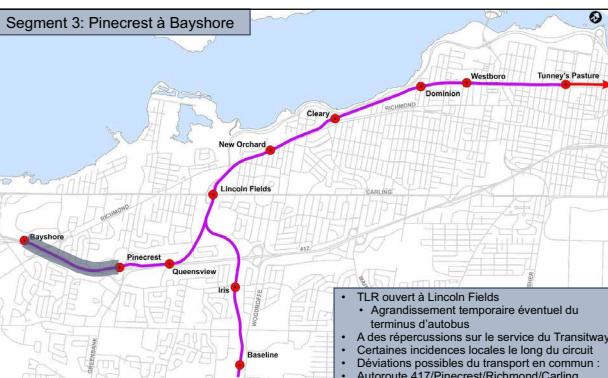
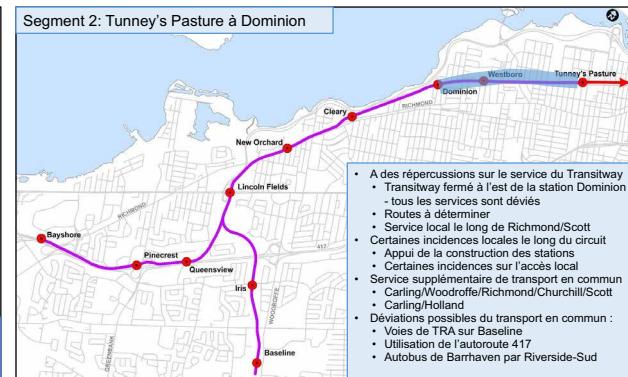
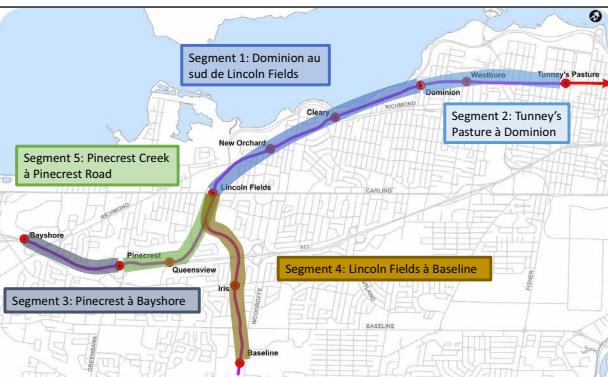
Potential Construction Segments and Detours

- Preliminary work has identified five major potential construction segments
- Based on further work during preliminary and detailed design phases, segments may be subdivided to:
 - Minimize impacts
 - Reduce severity and duration of detours



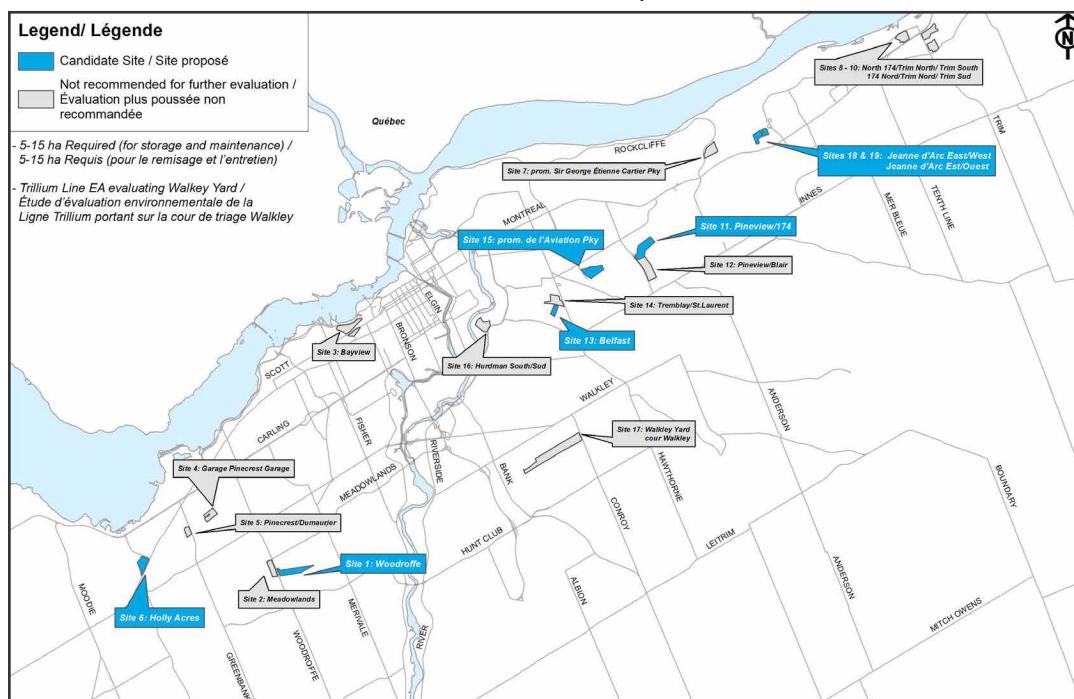
Possibilités de segments de construction et déviations

- Les travaux préliminaires ont permis de dégager cinq possibilités de segments de construction
- À partir d'autres travaux pendant les étapes de conception préliminaires et détaillées, ces segments pourraient être divisés en segments plus courts afin de :
 - réduire les incidences;
 - réduire l'importance et la durée des déviations.



Maintenance and Storage Facility Requirements and Potential Sites

- As part of the larger Stage 2 LRT network planning, additional maintenance and storage facilities are needed to accommodate the ultimate LRT fleet.
- Fleet requirements for the LRT network are being reviewed and updated to take into account phased opening and expansion of service in 2023, 2031 and beyond.
- Over the next decade or so, there will be a requirement for an additional maintenance and/or storage capacity to service the expanded O-Train system.
- Work is ongoing to review candidate sites, including potential expansion of the Belfast Yard.



Besoins et sites potentiels pour l'installation d'entretien et de remisage

- Dans le cadre de la planification du réseau élargi de l'étape 2 du TLR, d'autres installations d'entretien et de remisage sont nécessaires pour accueillir le parc ultime de véhicules du TLR.
- Les besoins du parc de véhicules pour le réseau de TLR sont examinés et revus afin de tenir compte de l'ouverture par étape et de la croissance du service en 2023, en 2031 et après.

- Au cours de la prochaine décennie, une capacité accrue d'entretien et de remisage sera nécessaire pour desservir le réseau élargi de l'O-Train.
- Des travaux sont en cours pour examiner les sites potentiels, y compris l'agrandissement potentiel de la Cour Belfast.

Next Steps / Thank You

Next steps in this process include:

- **Late June/July 2015** – The Recommended Plan for the Confederation Line West Extension will be presented to Committee and City Council for review and discussion as part of the overall Stage 2 LRT program.
- **Early Fall 2015** - Completion of the Draft Environmental Project report and the Commencement of the Transit Project Assessment Process.
- **Early 2016** - Completion of documentation to fulfil provincial environmental assessment (EA) requirements.
- **2016-2018** - Preliminary Engineering and procurement.
- **2018-2023** - Construction.

Thank you for taking an interest in the Confederation Line West Extension Planning and Environmental Assessment Study. Please let us know what you think by completing the Comment-Questionnaire Form and placing it in the designated box before you leave. All information is also available online at Ottawa.ca/stage2

Prochaines étapes/Remerciements

Voici ce que comprennent les prochaines étapes de ce processus :

- **Fin juin/jUILLET 2015** - Le plan recommandé pour le prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération sera présenté au Comité et au Conseil aux fins d'examen et de discussion dans le cadre du projet global de l'étape 2 du TLR.
- **DÉBUT DE L'AUTOMNE 2015** - Achèvement du rapport provisoire de projet environnemental et début du Processus d'évaluation des projets de transport en commun.
- **DÉBUT 2016** - Achèvement des documents pour respecter les exigences provinciales d'évaluation environnementale (EE).
- **2016-2018** - Travaux préliminaires d'ingénierie et approvisionnement.
- **2018-2023** - Construction

Nous vous remercions de manifester votre intérêt à l'égard de la planification et de l'étude d'évaluation environnementale du prolongement vers l'ouest de la Ligne de la Confédération. Veuillez nous faire part de vos commentaires en remplissant la fiche de commentaires et questionnaire et en la glissant dans la boîte désignée avant de partir. Tous les renseignements sont également accessibles sur la page Ottawa.ca/etape2