



# Étude de conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection entre la RPGC 67 et la RPS 236 (jonction Nord)

Rapport de consultation – Phase 2

**SCATLIFF + MILLER + MURRAY**

visionary urban design + landscapes

## Table des matières

<b>Aperçu du projet</b> .....	<b>3</b>
Introduction .....	3
Zone à l'étude .....	3
<b>Aperçu de la consultation</b> .....	<b>3</b>
<b>Sommaire de la phase 2</b> .....	<b>4</b>
Rencontres avec les parties prenantes .....	4
Séance d'information publique .....	7
<b>Résumé et prochaines étapes</b> .....	<b>7</b>
<b>Annexes</b> .....	<b>9</b>
Annexe A – Matériel promotionnel .....	9
Annexe B – Diapositives .....	16
Annexe C – Tableaux de présentation .....	23
Annexe D – Résumé de la séance d'information publique.....	29
Annexe E – Résultats de l'activité A.....	32

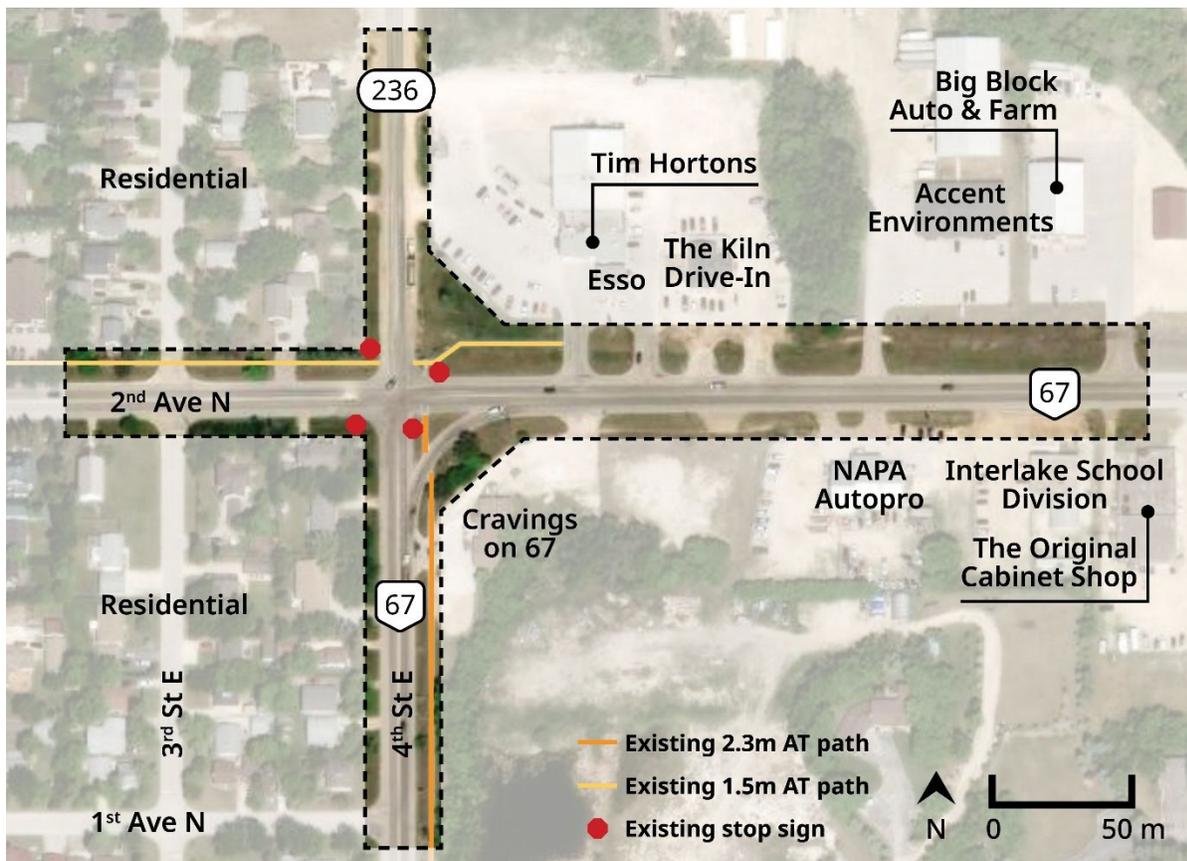
# Aperçu du projet

## Introduction

Le ministère des Transports et de l'Infrastructure du Manitoba (MTI) a reconnu le besoin d'améliorations à l'intersection de la route provinciale à grande circulation (RPGC) 67 et de la route provinciale secondaire (RPS) 236. En tenant compte des évaluations techniques et des commentaires du public, le MTI a choisi une conception privilégiée pour améliorer le fonctionnement de l'intersection.

## Zone à l'étude

La zone à l'étude a été désignée comme étant l'intersection de la RPGC 67 et de la RPS 236 à Stonewall, au Manitoba, y compris les accès à la propriété à l'intérieur du site et l'accotement de l'autoroute. Le site est bordé de propriétés résidentielles et commerciales, dont un Esso, un Tim Hortons et un terrain commercial non aménagé au sud-est de l'intersection.



## Aperçu de la consultation

Les commentaires du public visant à éclairer l'élaboration et la sélection de la conception privilégiée ont été recueillis en deux phases, au moyen d'événements, y compris des réunions avec le Conseil municipal et les administrateurs de la Ville de Stonewall, les groupes et organismes touchés, les propriétaires fonciers à proximité et le grand public. Le présent rapport résume les

événements, les activités et les commentaires reçus au cours de la phase 2 de la consultation pour le projet.

## Sommaire de la phase 2

Au cours de la phase 2, il y a eu trois rencontres avec les parties prenantes, un sondage en ligne accompagné de tableaux de présentation et une séance d'information publique qui a été tenue dans la Ville de Stonewall, au Manitoba.

Comme pour de nombreuses initiatives de consultation communautaire comportant un changement important de la fonction d'une infrastructure familière, on a observé un éventail diversifié de points de vue. Les points de vue divergents sur la conception privilégiée (rond-point avec changements d'accès aux propriétés adjacentes) étaient particulièrement évidents lors de la séance d'information publique et dans le sondage en ligne.

Les participants qui s'opposaient à la conception privilégiée étaient très réfractaires aux changements apportés à l'accès aux entreprises. Ils se disent également préoccupés par le fait qu'un rond-point causerait de la confusion aux usagers et aurait des répercussions négatives sur la sécurité des piétons. Les participants qui soutenaient la conception privilégiée ont indiqué que le rond-point offrirait des améliorations marquées à la circulation et à la sécurité, et ont souligné la nécessité d'obtenir des renseignements clairs et accessibles pour aider les utilisateurs à se déplacer dans ce nouveau système de régulation de la circulation.

## Rencontres avec les parties prenantes

Des invitations aux rencontres de la phase 2 ont été envoyées aux parties prenantes par courriel, fournissant des détails sur la façon de participer à la deuxième phase de consultation. Les parties prenantes ont été classées en trois groupes en fonction de leur niveau d'intérêt et de participation : le Conseil municipal et les administrateurs de la Ville de Stonewall, les propriétaires fonciers à proximité et les groupes et organismes connexes (voir l'annexe A pour la suite promotionnelle complète, y compris la publicité de la séance d'information publique).

Chaque groupe de parties prenantes a rencontré séparément les membres de l'équipe de projet. Au cours de ces réunions, un diaporama a été présenté, décrivant les critères d'évaluation des options de conception et une carte des changements d'accès dans la zone à l'étude (annexe C). Un résumé de la phase 1 a également été présenté, expliquant comment les commentaires des parties prenantes avaient été pris en compte dans le choix de la conception privilégiée. Chaque rencontre s'est conclue par une période de discussion ouverte, permettant aux parties prenantes de poser des questions et de partager leurs commentaires directement avec l'équipe de projet. Les détails de l'événement sont fournis ci-dessous, suivis d'un résumé des principaux thèmes qui sont ressortis.

	<b>Groupe de parties prenantes</b>	<b>Date et heure de la rencontre</b>	<b>Lieu de la rencontre</b>
<b>1</b>	Conseil municipal et administrateurs de la Ville de Stonewall	2 avril 2025 18 h 30 – 19 h 30	Hôtel de ville de Stonewall

2	Propriétaires fonciers à proximité	4 avril 2025 18 h – 19 h 30	Salle Fullbrook, Quarry Park Heritage Arts Centre
3	Groupes/organismes touchés	10 avril 2025 10 h – 11 h	Zoom (en ligne)

### 1. Conseil municipal et administrateurs de la Ville de Stonewall

Le Conseil a examiné la conception proposée du rond-point et a reçu des précisions sur les échéanciers de construction prévus, les perturbations d'accès et les plans d'atténuation. Des préoccupations concernant l'équité des accès pour les entreprises au nord et au sud de la RPGC 67 ont été soulevées. Le Conseil s'attendait à l'opposition des propriétaires d'entreprise, soulignant que des aménagements futurs sont prévus à l'intersection, en particulier sur la propriété du 234, 2<sup>e</sup> avenue.

Parmi les préoccupations liées au nouvel aménagement, mentionnons l'efficacité du tracé des détours pour les véhicules commerciaux et les répercussions possibles sur les entreprises locales. KGS Group a souligné que la perturbation des entrées commerciales pendant la construction ne serait que de quelques heures. Parmi les questions soulevées par le Conseil sur l'après-construction, mentionnons le retrait d'un trottoir qui ne correspondrait plus à la conception privilégiée. Le MTI a précisé que ce tronçon de trottoir ne serait pas remplacé après la construction. Le Conseil s'est demandé pourquoi la construction de réseaux de transport actif ne faisait pas partie de ce projet. Le MTI indique que des recommandations sur le transport actif ont été incluses, mais que la construction de sentiers et de trottoirs ne relève pas de la responsabilité de la province.

Le Conseil a exprimé son appui à une étude d'impact sur la circulation dirigée par les promoteurs et a souligné l'importance d'une mobilisation continue auprès des propriétaires fonciers et des propriétaires d'entreprise. On confirme que des représentants du Conseil seront présents à la prochaine réunion des propriétaires fonciers, à la demande des propriétaires fonciers eux-mêmes.

### 2. Propriétaires fonciers à proximité

Les participants comprenaient des représentants d'entreprises à proximité et de propriétaires de la zone à l'étude. La discussion a porté sur les changements apportés aux accès aux entreprises, les répercussions sur les aménagements en cours et prévus, les perturbations liées aux travaux de construction et la sécurité des piétons. Bien que le fonctionnement du rond-point ne soit pas un sujet de discussion principal, l'effet négatif perçu que le retrait et le déplacement des accès auraient sur les activités commerciales à l'intersection était préoccupant.

Les propriétaires fonciers présents à cette réunion étaient fortement opposés au plan d'accès et généralement peu favorables au rond-point comme conception privilégiée. Le MTI a maintenu des messages cohérents par rapport à la phase 1, rappelant aux propriétaires fonciers que la fonction clé de ce projet est d'améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation à l'intersection. L'équipe de projet a encouragé les propriétaires fonciers à communiquer avec le Conseil en tant qu'autorité responsable de la circulation s'ils souhaitent rétablir les points d'accès retirés une fois le projet terminé.

### 3. Groupes/organismes touchés

Les participants à cette réunion ont exprimé leur ferme appui à la conception privilégiée du rond-point, soulignant son harmonisation avec les tendances provinciales en matière de transport. Les principaux sujets de discussion comprenaient la gestion de l'accès, l'intégration du transport actif et les questions relatives au développement futur. La responsabilité partagée entre les autorités municipales et provinciales pour ce qui est du maintien de la conception a été soulignée. Dans l'ensemble, les participants ont dit qu'ils étaient en faveur du rond-point comme conception privilégiée.

## Séance d'information publique

	Participants invités	Date et heure de la rencontre	Lieu de la rencontre
1	Citoyens de la Ville de Stonewall, incluant les parties prenantes déjà consultées	25 avril 2025 16 h – 19 h	Access Auditorium, Quarry Park Heritage Arts Centre

Les avis d'événement pour la séance d'information publique ont été distribués au moyen de diverses publicités physiques et virtuelles visant à joindre les citoyens de Stonewall et les parties prenantes déjà mobilisées. La promotion comprenait un envoi postal aux propriétaires fonciers et aux résidents à proximité dans un rayon d'un kilomètre de l'intersection, ainsi que des publications sur les médias sociaux et sur le site Web. L'objectif de cet événement était de permettre au public d'examiner la conception privilégiée et d'en apprendre davantage sur le fonctionnement du rond-point, de participer à des discussions avec l'équipe de projet et de fournir ses commentaires au moyen d'un formulaire de commentaires et d'une activité de cartographie.

Les participants étaient libres d'arriver et de partir au moment qui leur convenait et pouvaient consulter à leur rythme les tableaux de présentation installés dans l'auditorium. Ces tableaux (annexe C) ont fourni des renseignements généraux, des échéanciers du projet, des photos du site, un aperçu des solutions de rechange et des commentaires envisagés pendant la première phase, des détails de la conception privilégiée, des instructions sur la façon de circuler dans un rond-point et des renseignements sur les étapes de construction et les plans de détour. Les participants ont eu l'occasion de fournir des commentaires supplémentaires au moyen d'une activité de cartographie et d'un formulaire de commentaires. De plus, des affiches résumant les principaux renseignements sur l'événement ont été mises à la disposition des participants.

Des représentants de l'équipe de projet, y compris des membres de KGS Group, du MTI et de SMM, étaient présents pour répondre aux questions, faciliter les activités de participation et fournir des explications détaillées sur la conception privilégiée. Le maire de Stonewall et des membres du Conseil étaient également présents pour mobiliser la communauté dans le cadre du projet. Environ 39 personnes sont venues à la séance d'information publique. Les participants ont examiné les tableaux de présentation et discuté avec l'équipe du projet. Les principaux sujets de conversation ont été la circulation autour des commerces à proximité, la sécurité des piétons et l'éducation sur la façon de se déplacer dans les ronds-points.

## Résumé et prochaines étapes

La phase 2 de la consultation a permis de communiquer de l'information sur la solution de conception privilégiée aux personnes qui devraient être touchées par les changements apportés à l'intersection. Cette phase a également présenté l'échéancier prévu du projet. Les renseignements recueillis lors des événements de la phase 2, ainsi que les activités et les documents du projet présentés aux parties prenantes et au public, sont disponibles dans les annexes suivantes.

L'appel d'offres pour la construction est prévu à la fin du printemps ou au début de l'été 2026, et les travaux de construction commenceront plus tard à l'été 2026.

# Annexes

## Annexe A – Matériel promotionnel

### STONEWALL INTERSECTION IMPROVEMENTS AT PTH 67 & PR 236 (NORTH JUNCTION) – FUNCTIONAL & DETAILED DESIGN

**Subject:** Phase 2 Functional Design of Intersection Improvements at PTH 67 and PR 236

Good morning,

Manitoba Transportation and Infrastructure (MTI) is starting Phase 2 Engagement for the functional design study for intersection improvements at PTH 67 and PR 236. Our team is interested in meeting with Town Council to provide a project update and present the selected design alternative.

MTI has selected an alternative that will enhance the main intersection leading into Stonewall. The design improves the geometry, safety, and traffic operations. During **Phase 1 Engagement**, which wrapped up in December 2024, the project team presented three design alternatives for the intersection. MTI is now in **Phase 2 Engagement**, which will present the design alternative that was selected by the project's steering committee, in consideration of feedback gathered and the results of engineering studies conducted by KGS Group. A public open house event will take place in April to share the design with the community at large.

The Phase 2 meetings and public open house are an opportunity for stakeholders and the public to view the selected design and share their feedback.

Our team is looking to receive feedback from Council and answer any questions you may have. Please advise if Council is available for a 20–30-minute window as part of the March 12<sup>th</sup> council meeting for our team to present and discuss the project. Project team representatives from MTI, KGS Group, and Scatliff + Miller + Murray would attend this meeting either over Zoom or in person at Town Hall, depending on your preference.

Please confirm if our team can be accommodated in the March 12<sup>th</sup> agenda. Our team is also available on March 20<sup>th</sup> or 25<sup>th</sup>, if Council can attend a meeting outside of their scheduled dates.

I look forward to hearing from you, either at: 204-927-3444 ext. 251, or [jhilder@scatliff.ca](mailto:jhilder@scatliff.ca).

Sincerely,

Jane Hilder (she/her), B.Env.D., MLA  
Landscape Architectural Intern + Community Engagement Specialist  
Scatliff + Miller + Murray

**SCATLIFF + MILLER + MURRAY**  
visionary urban design + landscapes

*Invitation par courriel à la première rencontre des parties prenantes (Conseil municipal et administrateurs de la Ville de Stonewall) – La date finale choisie pour cette rencontre avec le Conseil était le 2 avril 2025.*

---

Good afternoon,

In advance of our meeting at the **Quarry Park Heritage Arts Centre (Fullbrook Room) this Thursday**, we are forwarding a **Zoom link option** for anyone who is **unable to attend in person, but able to attend virtually**. Please disregard this email if that does not apply to you. Also note that this meeting is invitation-only, with a public event taking place later this month.

Topic: Phase 2 Engagement - PTH 67/PR 236 N Jct Intersection Improvements  
Landowner Meeting

Time: Apr 3, 2025 06:00 PM Winnipeg

Join Zoom Meeting

<https://us02web.zoom.us/j/89837316571>

Meeting ID: 898 3731 6571

---

Find your local number: <https://us02web.zoom.us/u/kdUotpG7cr>

Have a good evening,

Jane Hilder [she/her],

Landscape Architectural Intern + Public Engagement Specialist

**SCATLIFF + MILLER + MURRAY**

visionary urban design + landscapes

204.927.3444 ext 256 | [jhilder@scatliff.ca](mailto:jhilder@scatliff.ca) | [www.scatliff.ca](http://www.scatliff.ca)

1120-201 Portage Avenue Winnipeg, Manitoba R3B 3K6

---

**From:** Jane Hilder

**Subject:** Phase 2 Invitation - Functional Design of Intersection Improvements at PTH 67 and PR 236 (North Junction)

Good afternoon,

Manitoba Transportation and Infrastructure (MTI) is starting Phase 2 Engagement for the functional design study for intersection improvements at PTH 67 and PR 236. **You are invited to participate in the second round of engagement on Thursday, April 3, 2025.**

**The Project**

MTI has selected an alternative that will enhance the main intersection leading into Stonewall. The design improves the geometry, safety, and traffic operations. During **Phase 1 Engagement**, which wrapped up in December 2024, the project team presented three design alternatives for

*Invitation par courriel à la deuxième rencontre avec les parties prenantes (propriétaires à proximité) page 1.*

---

*Étude de conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection entre la RPGC 67 et la RPS 236 (jonction Nord)*

*Rapport de consultation de la phase 2*

10 | Page

the intersection. MTI is now in **Phase 2 Engagement**, which will present the preferred design alternative that was selected by the project’s steering committee, in consideration of feedback gathered and the results of engineering studies conducted by KGS Group.

### Your Participation

The April 3<sup>rd</sup> stakeholder meeting is your opportunity to view details of the selected design and share your feedback with the project team. This event will be attended by project team representatives from MTI, KGS Group, and our team at Scatliff + Miller + Murray. A public open house event will take place later in April to share the design with the community at large. The Phase 2 meetings and public open house are an opportunity for stakeholders and the public to view the selected design and share their feedback.

Please join us for this meeting on:

Date	Time	Location
Thursday, April 3, 2025	6:00 – 7:00 p.m.	Quarry Park Heritage Arts Centre Fullbrook Room (lower level) 166 Main Street

Should you require further information or clarifications, please contact the undersigned at: 204-927-3444 ext. 256, or [jhilder@scatliff.ca](mailto:jhilder@scatliff.ca).

Sincerely,  
Jane Hilder [she/her],  
Landscape Architectural Intern + Public Engagement Specialist

## SCATLIFF + MILLER + MURRAY

visionary urban design + landscapes

204.927.3444 ext 256 | [jhilder@scatliff.ca](mailto:jhilder@scatliff.ca) | [www.scatliff.ca](http://www.scatliff.ca)  
1120-201 Portage Avenue Winnipeg, Manitoba R3B 3K6

*Invitation par courriel à la deuxième rencontre avec les parties prenantes (propriétaires à proximité) page 2.*

Good morning,

Manitoba Transportation and Infrastructure (MTI) is starting Phase 2 Engagement for the functional design study for intersection improvements at PTH 67 and PR 236. **You are invited to participate in the second round of engagement on April 10, 2025.**

### The Project

MTI has selected an alternative that will enhance the main intersection leading into Stonewall. The design improves the geometry, safety, and traffic operations. During **Phase 1 Engagement**, which wrapped up in December 2024, the project team presented three design alternatives for the intersection. MTI is now in **Phase 2 Engagement**, which will present the design alternative that was selected by the project's steering committee, in consideration of feedback gathered and the results of engineering studies conducted by KGS Group.

### Your Participation

The April 10<sup>th</sup> stakeholder meeting is an opportunity to view the selected design and share your feedback with the project team. This event will be attended by project team representatives from MTI, KGS Group, and our team at Scatliff + Miller + Murray.

A public open house event will take place later in April to share the design with the community at large.

The Phase 2 meetings and public open house are an opportunity for stakeholders and the public to view the selected design and share their feedback.

Please join us for this meeting at:

Date	Time	Location
Thursday, April 10, 2025	10:00 a.m. - 11:00 a.m.	Zoom <a href="https://us02web.zoom.us/j/86230308732">https://us02web.zoom.us/j/86230308732</a> Meeting ID: 862 3030 8732

Should you require further information or clarifications, please contact me at: 204-927-3444 ext. 251, or [jhilder@scatliff.ca](mailto:jhilder@scatliff.ca).

Sincerely,

Jane Hilder [she/her],

Landscape Architectural Intern + Public Engagement Specialist

## SCATLIFF + MILLER + MURRAY

visionary urban design + landscapes

204.927.3444 ext 256 | [jhilder@scatliff.ca](mailto:jhilder@scatliff.ca) | [www.scatliff.ca](http://www.scatliff.ca)

1120-201 Portage Avenue Winnipeg, Manitoba R3B 3K6

*Invitation par courriel à la troisième rencontre avec les parties prenantes (groupes et organismes touchés dans le secteur).*

*Étude de conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection entre la RPGC 67 et la RPS 236 (jonction Nord)*

*Rapport de consultation de la phase 2*

---

Good afternoon,

On behalf of Manitoba Transportation and Infrastructure (MTI), our team at Scatliff + Miller + Murray (SMM) is writing to update you on the progress of the functional design study for intersection improvements at PTH 67 and PR 236. We are now in Phase 2 of engagement, meeting with representatives from the Town of Stonewall, nearby affected landowners, and representatives from various relevant organizations and industries. In addition to these meetings, we will be hosting a public open house to share the design with the public-at-large.

### **The Project**

MTI has selected an alternative that will enhance the main intersection leading into Stonewall. The design improves the geometry, safety, and traffic operations. During **Phase 1 Engagement**, which wrapped up in December 2024, the project team presented three design alternatives for the intersection. MTI is now launching **Phase 2 Engagement**, which will present the design alternative that was selected by the project's steering committee, in consideration of feedback gathered and the results of engineering studies conducted by KGS Group.

### **Stakeholder Participation**

The Phase 2 meetings and public open house are an opportunity for stakeholders and the public to view the selected design and share their feedback. These meetings will be attended by project team representatives from MTI, KGS Group (the engineering consultant leading the preliminary design work) and our engagement team at SMM.

**If you are interested in learning more about this project, please contact the undersigned with any questions at [jhilder@scatliff.ca](mailto:jhilder@scatliff.ca) or (204) 927-3444.**

Jane Hilder [she/her],  
Landscape Architectural Intern + Public Engagement Specialist

## **SCATLIFF + MILLER + MURRAY**

visionary urban design + landscapes

204.927.3444 ext 256 | [jhilder@scatliff.ca](mailto:jhilder@scatliff.ca) | [www.scatliff.ca](http://www.scatliff.ca)  
1120-201 Portage Avenue Winnipeg, Manitoba R3B 3K6

*Courriel d'avis gouvernemental*

Manitoba Transportation and Infrastructure invites you to attend a

# Public Open House

to view the preferred design alternative

## Intersection Improvements at PTH 67 and PR 236 (North Junction)

### Phase 2 update:

We are now in Phase 2 of engagement for the functional design of intersection improvements at PTH 67 & PR 236.

**During this phase, we will share the design alternative preferred based on public feedback and design standards.**

### How to participate:

Join us for a come and go style public open house to:

- ▶ learn about what we heard during Phase 1 engagement
- ▶ view the preferred design
- ▶ talk to the project team
- ▶ share your feedback on the preferred design



★ Project location

## We want to hear from you!

 **Quarry Park Heritage Arts Centre**  
Access Auditorium  
166 Main Street  
Stonewall, MB

**Friday, April 25**  
4 p.m. - 7 p.m.  
Come and go event



Unable to attend?  
Scan here to  
view the project  
boards and take  
the online survey

[surveyMonkey.com/r/  
StonewallIntersectionPhase2](https://surveyMonkey.com/r/StonewallIntersectionPhase2)

**Manitoba** 

*Affiche publiée sur les comptes de médias sociaux de la Ville de Stonewall et sur la page « Local Notices » (avis locaux) du site Web de la Ville de Stonewall avec la légende suivante et un hyperlien vers le sondage en ligne.*

« Transport et Infrastructure Manitoba tiendra une séance d'information publique sur les options de conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection entre la RPGC 67 et la RPS 236. La séance aura lieu au Quarry Park Heritage Arts Centre, dans l'Access Auditorium, le vendredi 25 avril, entre 16 h et 19 h. Les participants seront libres d'arriver et de partir au moment qui leur conviendra. Vous ne pouvez pas y assister? Numériser le code QR dans la circulaire ci-dessous (ou visitez le LIEN) pour voir les tableaux du projet et répondre au sondage en ligne.

*Étude de conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection entre la RPGC 67 et la RPS 236 (jonction Nord)*

*Rapport de consultation de la phase 2*

You are invited to the **Phase 2**  
**Public Open House**

for the Functional Design of  
**Intersection Improvements at  
PTH 67 and PR 236 (North Junction)**

Manitoba Transportation and  
Infrastructure invites you to view  
the design alternative selected by  
the project's steering committee.

**Join us at the public open house to:**

- ▶ learn about what we heard during Phase 1 engagement
- ▶ view the selected design
- ▶ talk to the project team
- ▶ share your feedback on the selected design

**We want to hear from you!**



**Friday  
April 25, 2025**



**Quarry Park  
Heritage Arts Centre**

Access Auditorium  
166 Main Street  
Stonewall, MB



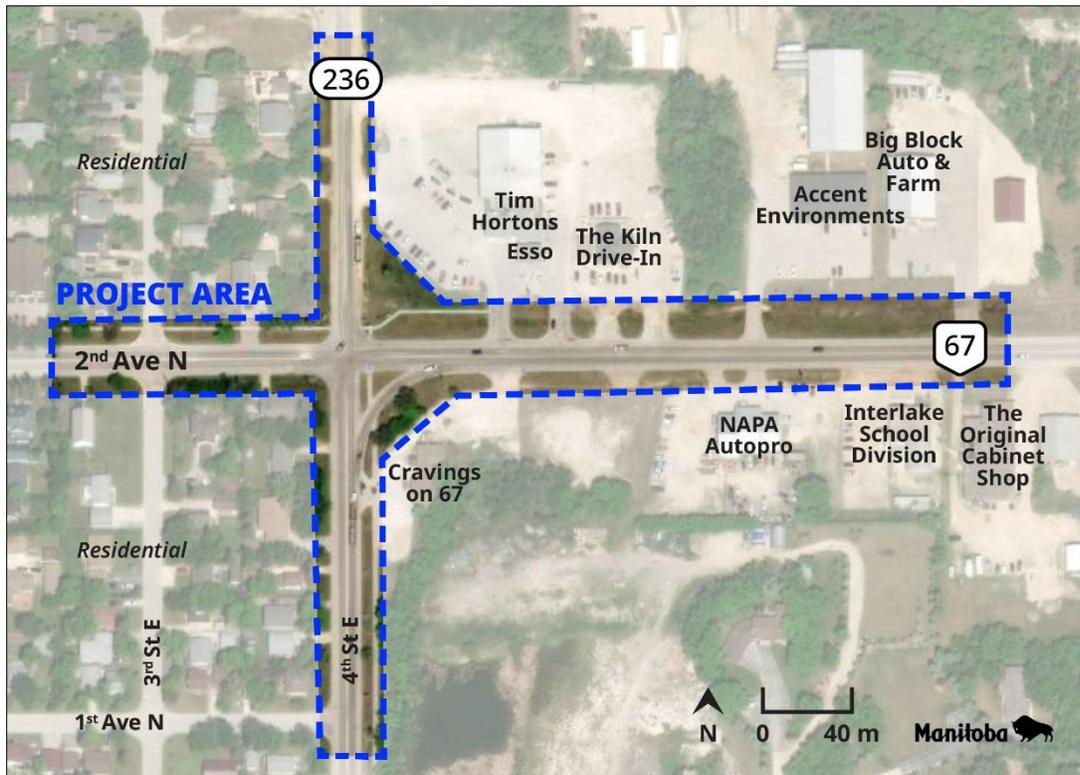
**4 p.m. - 7 p.m.**

Come and go event

Unable to attend?  
**Scan the QR code**  
to view the project  
boards and take  
the online survey  
from April 11 to  
May 9, 2025.



[www.surveymonkey.com/r/  
StonewallIntersectionPhase2](http://www.surveymonkey.com/r/StonewallIntersectionPhase2)



# Annexe B – Diapositives

Les 20 diapositives suivantes ont été présentées aux parties prenantes.

## Welcome to the PHASE 2 ENGAGEMENT stakeholder meeting

---

### Functional design of intersection improvements at PTH 67 & PR 236 (North Junction)

April 2025



Functional design of intersection improvements at PTH 67 & PR 236 (north junction) | 2

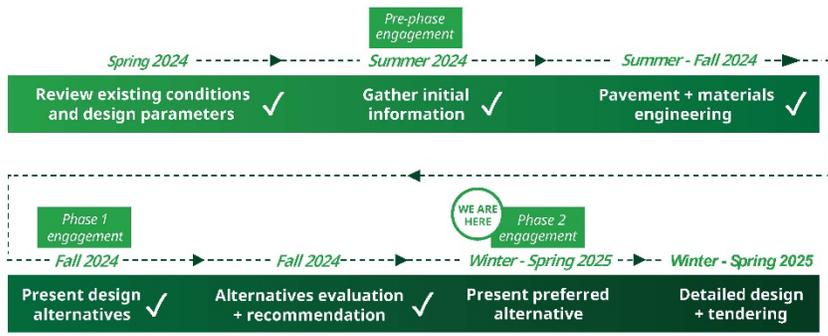
### Agenda

- 1 Process overview
- 2 Phase 1 engagement: *Who we talked to, what we heard*
- 3 Preferred alternative
- 4 Evaluation criteria: *how the decision was made*
- 5 Detailed design
- 6 Next steps



Functional design of intersection improvements at PTH 67 & PR 236 (north junction) | 3

### Process overview



The diagram illustrates the project timeline from Spring 2024 to Winter-Spring 2025. It is divided into two main sections: Pre-phase engagement and Phase 1 engagement, with Phase 2 engagement starting in Winter-Spring 2025. A 'WE ARE HERE' callout points to the start of Phase 2 engagement.

Phase	Time Period	Activity	Status
Pre-phase engagement	Spring 2024	Review existing conditions and design parameters	✓
	Summer 2024	Gather initial information	✓
	Summer - Fall 2024	Pavement + materials engineering	✓
Phase 1 engagement	Fall 2024	Present design alternatives	✓
	Fall 2024	Alternatives evaluation + recommendation	✓
	Winter - Spring 2025	Present preferred alternative	○ WE ARE HERE
	Winter - Spring 2025	Detailed design + tendering	○



## Phase 1 engagement: Who we talked to

► During Phase 1 engagement in December 2024, the team met with representatives from:

- Stonewall municipal council and administration  
*Meeting December 4, 2024*
- Stonewall and area residents  
*Public information session December 19, 2024  
48 attendees; 8 comment form respondents*
- Nearby affected groups/organizations  
*Meeting December 12, 2024*
- Online survey (with presentation boards)  
*Open December 4, 2024 – January 9, 2025  
102 respondents*
- Nearby landowners  
*Meeting December 12, 2024*



## What we heard

► Feedback gathered about the intersection's function was categorized into the following major points:

CURRENT CONDITIONS	KEY CONCERNS	FUTURE CONSIDERATIONS
<ul style="list-style-type: none"> <li>► Many children cross intersection during school hours, especially around lunch time</li> <li>► North leg of intersection often experiences line up of vehicles going to the drive-thru</li> <li>► Lanes not clearly marked</li> <li>► Shoulders used for parking</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>► Business owners raised concerns about changes to their existing accesses</li> <li>► Perception that removing accesses will increase queues and slow down flows into businesses</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>► Desire to improve lighting and visibility at intersection</li> <li>► Consider future growth of Stonewall and surrounding communities</li> <li>► Consider intersection as an important gateway into the Town of Stonewall</li> <li>► Safety and traffic flow are the public's top priorities</li> </ul>



## Feedback on alternatives

### Alternative 1: All-way stop controlled

- Concern for increased complexity due to extra lanes
- Alternative will not adequately solve current issues

### Alternative 2: Traffic signals

- Concern that vehicles travelling west on green or amber light would speed through school zone
- Concern that line ups at red light would block properties and businesses
- Perception that traffic lights are only a slight improvement to stop signs
- Not considered an appealing gateway feature



## Feedback on alternatives

### Alternative 3: roundabout

- ▶ **Public education needed** to reach entire population
- ▶ Roundabout is **perceived as unsafe and too small** for large machinery/trucks
- ▶ Supported by most participants, as roundabouts **work well in other parts of Manitoba**
- ▶ **Positive impact to access, traffic movement, and personal property/businesses**



## Preferred alternative

- ▶ **Based on the evaluation criteria developed with MTI and KGS Group, and informed by feedback gathered from stakeholders and the public, the preferred alternative has been identified as:**

### Alternative 3: roundabout

- ▶ The roundabout scored the highest in overall criteria, primarily due to its ability to **significantly improve traffic operations and safety.**



## Evaluation criteria: how the decision was made

- ▶ The alternatives were weighted in the following categories to determine their **ability to provide improvements:**

### A Engineering / transportation

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

### B Environmental impacts

- ▶ Noise
- ▶ Natural environment
- ▶ Habitats
- ▶ Heritage resources

### C Community / socio-economic

- ▶ Land-related impacts
- ▶ Access
- ▶ Community
- ▶ Pedestrian / cycling accommodation

### D Cost factors

- ▶ Construction and maintenance / operating costs



## Criteria ranking

► The alternatives ranked as follows:

	Alternative 1 (stop signs)	Alternative 2 (traffic signals)	Alternative 3 (roundabout)
<b>A</b> Engineering / transportation	✓	✓✓	✓✓✓
<b>B</b> Environmental impacts	✓✓	✓✓✓	✓✓✓
<b>C</b> Community / socio-economic	✓	✓✓	✓✓✓
<b>D</b> Cost factors	✓✓✓	✓✓	✓✓



## Evaluation summary

► The roundabout excelled in the most evaluation categories, providing significant **improvement to traffic operations** and achieving significantly **higher levels of service at the 20-year design horizon**.

	Alternative 1 (stop signs)	Alternative 2 (traffic signals)	Alternative 3 (roundabout)
<b>Total ranking</b>	✓	✓✓	✓✓✓



## Detailed design: roundabout



## Roundabout functioning for:

### Pedestrians / cyclists



- ▶ Reduced crossing distances to safe refuges
- ▶ Only one direction of oncoming traffic to check when crossing
- ▶ Pedestrians have right of way

### Vehicles / trucks

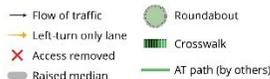


- ▶ Proven less collision points than a traditional signalized intersection
- ▶ Lower collision severity
- ▶ Better traffic flow and minimal delays

## Accesses: key changes



- ▶ Accesses consolidated for **safety** and **efficiency**



## Full access plan

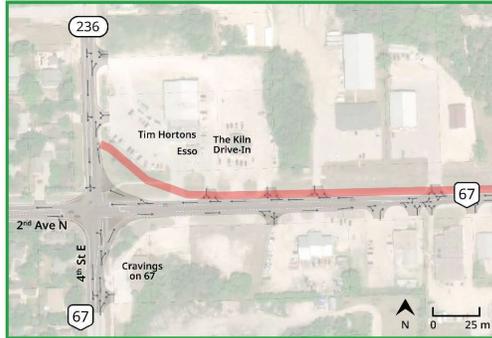


- ▶ The selected roundabout design will incorporate the following modifications:

- ✔ Access remains
- ✚ Access moved (existing)
- ⊕ Access relocated (proposed)
- ✖ Access removed

# Construction Phasing Phase 0: Detour Construction

Functional design of  
intersection improvements at  
PTH 67 & PR 236 (north junction) | 16



Length: 2 weeks   
 → Flow of traffic  
 Construction



# Phase 1: Roundabout Construction

Functional design of  
intersection improvements at  
PTH 67 & PR 236 (north junction) | 17

Length: 13 weeks 

→ Flow of traffic  
 Short Term Disruptions to existing accesses  
 Construction  
 Detours

Local truck detour

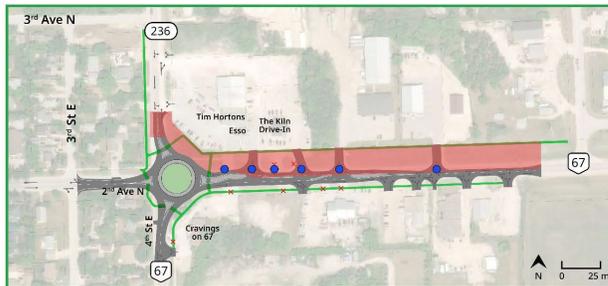


Commercial truck detour



# Phase 2: Westbound PTH 67 construction

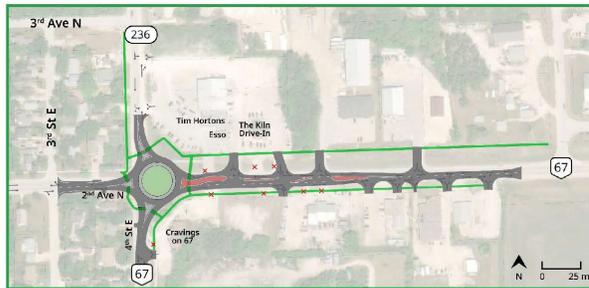
Functional design of  
intersection improvements at  
PTH 67 & PR 236 (north junction) | 18



Length: 3 weeks   
 → Flow of traffic  
 Access removed  
 Construction  
 Short term disruptions to existing accesses  
 Raised medians to be built in Phase 3



## Phase 3: Construction of raised medians



Length: 2 weeks



- Flow of traffic
- ✗ Access removed
- Construction
- Raised median



## Next steps



### Discussion

- ▶ How will the preferred alternative and access design affect you?
- ▶ How will construction impact you?
- ▶ Other comments or concerns?



### Contact us

If you have further questions/  
comments for the project team,  
please contact:

**Cheryl Dixon**  
Community Engagement Specialist,  
Scatliff + Miller + Murray  
cdixon@scatliff.ca



### Attend the public open house:

Date: Friday, April 25, 2025

Time: 4 p.m. – 7 p.m.

Location: Quarry Park Heritage Arts Centre

Access Auditorium

166 Main St, Stonewall, MB

**Thank you for attending!**



# Annexe C – Tableaux de présentation

Les 14 tableaux de présentation suivants ont été installés sur les lieux de la séance d'information publique afin de fournir aux participants des détails sur le projet.

4
FUNCTIONAL DESIGN OF INTERSECTION IMPROVEMENTS AT PTH 67 & PR 236 (NORTH JUNCTION)

## Phase 1 engagement overview: December 2024

### Design alternatives

**Legend**

- Flow of traffic
- Left-turn only lane
- ▬ Raised median
- ▬ Sidewalk
- ▬ AT arch by onberg
- ✗ Access removed
- ▬ Crosswalk

**Traffic Flow Scale (LOS Ranking)**

good to very minimal delays A B C D E F F F F F

considerable to severe delays

**Alternative 1:  
All-way stop controlled**

**What We Heard**

- ▶ Concern for **increased complexity** due to extra lanes
- ▶ **Alternative will not adequately solve current issues**

**Alternative 2:  
Traffic signals**

**What We Heard**

- ▶ Concern that vehicles traveling west on green or amber light would **speed through school zone**
- ▶ Concern that line ups at red light would **block properties and businesses**
- ▶ Perception that traffic lights are **only a slight improvement** to stop sign
- ▶ Traffic signals not considered an **appealing gateway feature**

**Alternative 3:  
Roundabout**

**What We Heard**

- ▶ **Public education needed** to reach entire population
- ▶ Roundabout is **perceived as unsafe and too small** for large machinery/trucks
- ▶ Roundabouts **work well in other parts of Manitoba**
- ▶ Positive impact on **access, traffic movement, and personal property and businesses**

3
FUNCTIONAL DESIGN OF INTERSECTION IMPROVEMENTS AT PTH 67 & PR 236 (NORTH JUNCTION)

## Phase 1 engagement overview: December 2024

### The project team has met with representatives from:

- ▶ **Town of Stonewall Municipal Council + Administration**  
Meeting - December 4, 2024
- ▶ **Nearby affected groups/organizations**  
Meeting - December 12, 2024
- ▶ **Nearby landowners**  
Meeting - December 12, 2024
- ▶ **General public of Stonewall**  
Public Information Session - December 19, 2024  
*48 attendees; 8 comment form respondents*
- ▶ **Online Survey** - open December 4, 2024 to January 9, 2025  
*102 respondents*

### What We Heard

#### Current Conditions

- **Busy intersection with children crossing** during school hours, especially around lunch time
- North leg of intersection **lines up with drive-thru vehicles**
- **Lanes not clearly marked**
- **Shoulders used for parking**

#### Key Concerns

- Businesses are concerned about **changes to their existing accesses**
- Concern that removing accesses will **increase queues and slow down flows** into businesses

#### Future Considerations

- Desire to **improve lighting and visibility** at intersection
- Consider future **growth of Stonewall** and surrounding communities
- Consider intersection as an important **gateway** into the town
- **Safety and traffic flow** are the public's top priorities

# Evaluation Criteria Ranking

**How the decision was made:** The alternatives were weighted in the following categories to determine their ability to provide improvements:

### Engineering / Transportation

- Traffic operations
- Geometry, drainage, utilities, safety
- Ease of construction and staging

### Environmental Impacts

- Noise, habitats
- Natural environment
- Heritage resources

### Community / Socio-Economic

- Land-related impacts
- Access, community
- Pedestrian / cycling accommodation

### Cost Factors

- Construction and maintenance / operating costs

The alternatives ranked as follows:

	Alternative 1: All-Way Stop Controlled	Alternative 2: Traffic Signals	Alternative 3: Roundabout
Engineering / Transportation	✓	✓✓	✓✓✓
Environmental Impacts	✓✓	✓✓✓	✓✓✓
Community / Socio-Economic	✓	✓✓	✓✓✓
Cost Factors	✓✓✓	✓✓	✓✓

**Selected Alternative: Roundabout**

The roundabout excelled in the most evaluation categories.

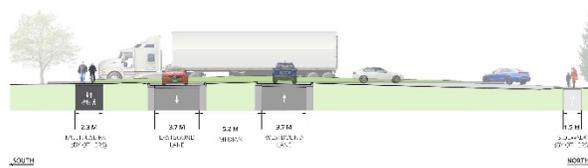
- ✓ Significant improvement to traffic operations
- ✓ Significantly higher levels of service at the 20-year design horizon



# Preferred Alternative

## Roundabout

### Plan View



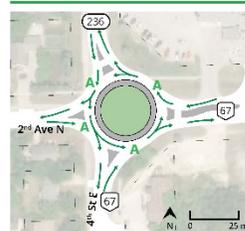
### Design Description

The preferred design is a single-lane roundabout. The north and south lanes are realigned eastward to accommodate the diameter and AT pathways. Pedestrian crossing distances are reduced.

### Benefits

- ▶ Enhanced safety
- ▶ Reduced fuel consumption and emissions
- ▶ Lower maintenance costs (snow clearing)
- ▶ Best level of service overall with the shortest queue of vehicles during peak hours
- ▶ Accesses operate well

### Level of Service at Afternoon Peak Hour



**Traffic Flow Scale**  
Level of Service Ranking (LOS)

A B C D E F

good flow with minimal delays | congested operations, considerable delays

Traffic simulations confirm that a roundabout will provide an optimal level of service to rank on the flow scale at an A level.





## Modifications

There are **25 accesses** belonging to both residents and businesses in the project area. The Town of Stonewall has jurisdiction of accesses on three of four legs of the intersection.

Revision of these accesses along PTH 67 are proposed to ensure:

- ▶ Consolidation to provide safer operations and improved intersection operation
- ▶ Better organization of vehicles entering and exiting
- ▶ Parcels are not land locked
- ▶ Access to businesses is maintained

The preferred roundabout design will incorporate the following modifications:

- ✔ Access remains
- ✕ Access moved (existing)
- ➕ Access relocated (proposed)
- ✖ Access removed



# How Does a Roundabout Function?

## Who has the right-of-way?

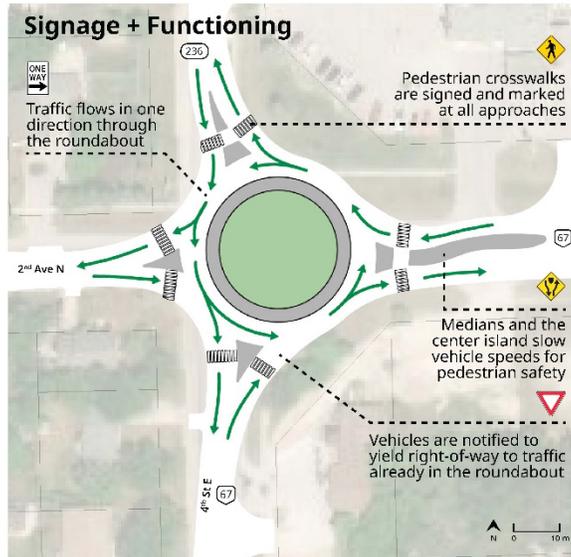
When approaching a roundabout, **pedestrians always have the right of way** at designated crosswalks.



## Rules for safe navigation

*Essential practices for roundabout safety*

- ▶ If you are in a roundabout when an **emergency vehicle** approaches, **use the nearest exit and pull over to the right.**
- ▶ All vehicles travel in the **same counterclockwise direction**
- ▶ Vehicles that are already inside the roundabout **have the right-of-way.**
- ▶ If two vehicles arrive at the same time, **yield to the vehicle on your right.**



## How to walk through a roundabout:

When approaching a roundabout, **pedestrians always have the right of way** at designated crosswalks.

- 1 Before stepping onto the crosswalk, **make eye contact** with the approaching driver or cyclist.
- 2 **Check for traffic** as you approach the intersection. **Cross one lane at a time, pause at the median islands** and **check again for traffic** before crossing the second lane.

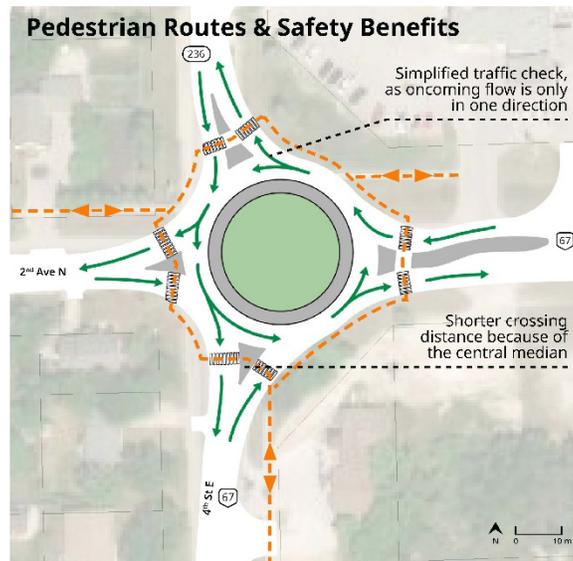


### Safety Tips

*Rules for safe navigation*

- ▶ **Always use the sidewalk and designated crosswalks.** Never walk within the roundabout or on the center island.
- ▶ **Remove earphones, turn off any music, and stop texting or talking** on the phone.

## Pedestrian Routes & Safety Benefits



## How to drive through a roundabout:

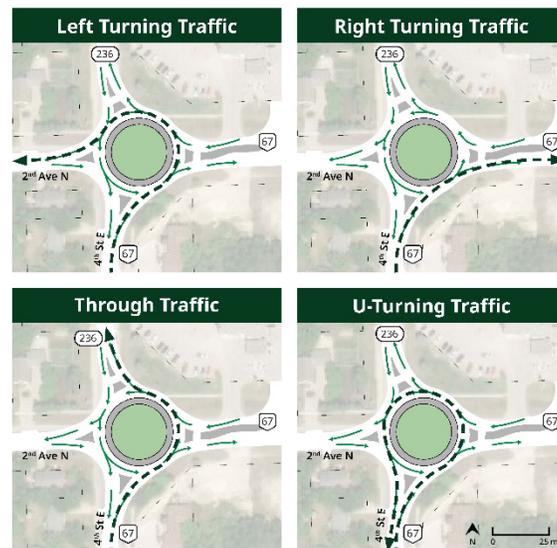
- 1 **Reduce your speed to the posted speed limit** or slower and be prepared to yield to pedestrians, cyclists and vehicles in the roundabout.
- 2 When no traffic is approaching from the left **you may proceed into the roundabout by turning right.**
- 3 Continue until you reach the street you wish to exit on, **signaling your intention to exit** in advance.
- 4 As you exit, **watch for pedestrians** within the pedestrian corridor and **yield the right-of-way to pedestrians and cyclists.**



### Safety Tips

*Rules for safe navigation*

- ▶ When approaching a roundabout, **pedestrians always have the right of way** at designated crosswalks.





As a cyclist, you can travel through a roundabout **one of two ways:**



### Option 1 Ride through *(rules of a vehicle)*

- 1 Slow down and watch for pedestrians, prepare to stop if necessary.
- 2 When approaching, **hand-signal your intent to move left** and occupy the lane
- 3 Yield to circulating traffic on the left; do not stop if it is clear
- 4 Hand-signal to exit the intersection



### Safety Tips *Rules for safe navigation*

- ▶ Travel through the roundabout in the **middle of the lane**, preventing vehicles from passing you or cutting you off.



### Option 2 Dismount and walk *(rules of a pedestrian)*

- 1 Dismount and use the sidewalk / crosswalks as a pedestrian
- 2 Make sure motorists see you before stepping onto the crosswalk
- 3 Cross one lane at a time, and **pause on the median island** to watch for oncoming cars



### Safety Tips *Rules for safe navigation*

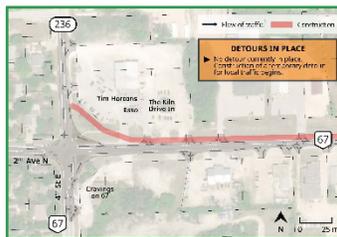
- ▶ Always use the sidewalk and designated crosswalks. Never walk within the roundabout or on the center island.

## PHASE 0: Detour Construction

2 weeks

### Anticipated Disruptions

- A temporary detour will be constructed, widening of westbound PTH 67
- Little to no disruption to accesses or traffic are anticipated during this phase



## PHASE 1: Roundabout Construction

13 weeks

### Anticipated Disruptions

Short term disruptions to residential properties may occur but will be limited by:

- Excavation work will take place during the day, with access restored by the evening
- Residents may need to park on adjacent streets for short periods
- Temporary gravel tie-ins will be constructed at accesses
- Contractor will provide 24 hours notice prior to disruption

Short term disruptions to businesses may occur but will be limited by:

- Work may be completed on weekends
- At least one access will be provided to businesses at all times, where there are multiple existing accesses
- Temporary gravel tie-ins will be constructed at accesses
- Contractor will provide 24 hours notice prior to disruption

### Local traffic detour



### Commercial truck detour



## PHASE 2: Westbound PTH 67 Construction

3 weeks

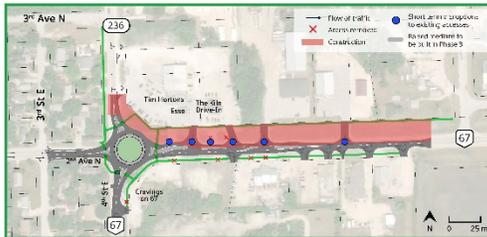
### Outcomes

- ✓ Roundabout is now functional
- ✓ Temporary detour is removed
- ▶ Construction of westbound PTH 67 begins
- ▶ Remainder of PR 236 north of the intersection to be completed half-at-a-time

### Anticipated Disruptions

Short term disruptions to businesses may occur but will be limited by:

- Work may be completed on weekends
- At least one access will be provided to businesses at all times, where there are multiple existing accesses
- Temporary gravel tie-ins will be constructed at accesses
- Contractor will provide 24 hours notice prior to disruption



**KGS**  
GROUP

## PHASE 3: Construction of Raised Medians

2 weeks

### Outcomes

- ✓ No detours
- ▶ Remainder of construction is completed on raised medians

### Anticipated Disruptions

- No significant disruption expected



**Manitoba**

# Next Steps

## Today's Activities

Once you have reviewed the information on the project boards, we invite you to:

1. Share your questions and feedback with members of the project team.
2. Complete the mapping activity.
3. Complete a comment form.



Today's comment form is also available online until May 9, 2025 at:

[www.surveymonkey.com/r/StonewallIntersectionPhase2](http://www.surveymonkey.com/r/StonewallIntersectionPhase2)

## Contact Us

If you have further questions/comments for the project team, please contact:

**Cheryl Dixon,**  
Community Engagement Specialist,  
Scatliff + Miller + Murray

 [engage@scatliff.ca](mailto:engage@scatliff.ca)

**Thank you for your participation!**

**KGS**  
GROUP

**Manitoba**

## Annexe D – Résumé de la séance d’information publique

Le 25 avril 2025, de 16 h à 19 h, des représentants de l’équipe du projet ont organisé une séance d’information publique à laquelle avaient été invités les citoyens de la Ville de Stonewall, les parties prenantes précédemment consultées, le maire et les membres du Conseil municipal. Environ 39 participants étaient présents au cours de la séance, qui a été organisée comme un événement où tous étaient libres d’arriver et de partir au moment qui leur convient. Au cours de l’événement, l’équipe de projet a communiqué des renseignements généraux sur le projet et la conception privilégiée au moyen d’une série de tableaux de présentation. Les participants ont été encouragés à faire part de leurs commentaires tout au long de l’événement, tant au cours d’une activité de consultation qu’en remplissant un formulaire de commentaires. Les résultats de l’activité et les réponses des formulaires de commentaires recueillis (18 formulaires remplis reçus) sont résumés ci-dessous.

### Activité A – Où habitez-vous, où travaillez-vous et quelles installations fréquentez-vous?

Les participants ont pu consulter une carte contextuelle de la Ville de Stonewall et de la zone à l’étude. On leur a posé trois questions incitatives, conçues pour donner un aperçu des données démographiques de la région, des interactions des participants avec le site et de son contexte général, notamment : Où résidez-vous? Où travaillez-vous ou faites-vous du bénévolat? Quelles installations visitez-vous ou utilisez-vous souvent?

En apposant des autocollants à points sur les endroits clés, on a constaté que les lieux de résidence et de travail/bénévolat des participants étaient dispersés sur toute la carte, avec une légère concentration à l’est de l’intersection. Les installations fréquemment visitées, adjacentes à l’intersection, comprenaient Tim Hortons, Esso et The Kiln Drive-In. Plusieurs destinations populaires ont aussi été identifiées le long de la rue Main. Pour une référence visuelle, voir l’annexe E.

### Formulaire de commentaires

Les participants à la séance d’information publique ont été invités à remplir un formulaire de commentaires, qui était également disponible sous forme de sondage en ligne, associé à un code QR affiché lors de l’événement. Le formulaire de commentaires contenait des questions sur les renseignements démographiques du participant et les invitait à faire part de leurs commentaires sur la conception privilégiée. Au total, 18 formulaires de commentaires ont été soumis pendant l’événement. Ces données brutes ont été intégrées aux réponses au sondage en ligne. Pour un résumé des réponses, voir ci-dessous.

#### *Participation*

- Selon les réponses, les participants ont été informés de la tenue de l’activité des manières suivantes : page Web de la Ville, poste, courriel, bouche-à-oreille et publications dans les médias sociaux.
- La plupart des répondants estiment que les documents de consultation fournissent des renseignements adéquats sur la façon de circuler dans un rond-point.

#### *Données démographiques et utilisation de l’intersection*

- Cinq des dix-huit répondants ont dit être des propriétaires d’entreprises situées dans la zone à l’étude; les autres réponses provenaient de résidents et de propriétaires fonciers.

- Tous les répondants ont dit utiliser un véhicule automobile comme moyen de transport pour traverser l'intersection; les autres moyens étant les déplacements à pied, suivis de près par les vélos et les scooters.
- Quinze des dix-huit répondants traversent l'intersection tous les jours; deux répondants quelques fois par semaine et les autres répondants quelques fois par mois.

#### *Répercussions de la conception privilégiée*

- Interrogés sur les effets qu'ils croyaient que le rond-point aurait sur eux-mêmes et la communauté, les répondants ont exprimé des préoccupations au sujet de la sécurité des piétons et du retrait des accès aux commerces à proximité. D'autres ont souligné que le rond-point améliorerait la fluidité de la circulation et la sécurité et profiterait à l'environnement.
- Un répondant a fait remarquer qu'il n'y avait pas suffisamment de commentaires recueillis auprès des résidents de Stonewall.

#### *Commentaires généraux*

- Les répondants ont encouragé l'équipe de projet à tenir compte de la circulation dans le stationnement Tim Hortons/Esso.

### Sondage en ligne

Le sondage en ligne a été disponible du 18 avril au 9 mai 2025 et a été présenté avec une version PDF des tableaux de présentation pour aider les répondants à se familiariser avec les détails du projet communiqués lors de la séance d'information publique. Nous avons reçu 267 réponses qui ont été regroupées en fonction de thèmes clés (voir le résumé ci-dessous).

#### *Participation*

- 93 % des répondants ont consulté les tableaux de présentation.
- 62 % des répondants ont été informés de la séance d'information publique par la promotion dans les médias sociaux, 32 % l'ont été par le bouche-à-oreille et 12 % par le site Web de la Ville de Stonewall.
- 81 % des répondants ont convenu que les documents de participation présentés fournissaient des renseignements adéquats pour comprendre comment circuler dans un rond-point.

#### *Données démographiques et utilisation de l'intersection*

- 92 % des répondants ont déclaré résider dans la zone à l'étude; 24 répondants ont indiqué être propriétaires d'une entreprise dans la zone à l'étude.
- Tous les répondants (100 %) ont précisé qu'ils utilisent des véhicules automobiles pour traverser l'intersection. Le passage piétonnier était le deuxième mode le plus courant, selon 46 % des répondants.
- 62 % des répondants ont déclaré emprunter l'intersection tous les jours.

#### *Répercussions de la conception privilégiée*

- Lorsqu'on leur a demandé quels seraient les effets du rond-point sur eux-mêmes et sur la communauté, les thèmes suivants sont ressortis :

- Les répondants ont souvent mentionné que le rond-point aiderait à réduire la congestion et à améliorer la fluidité générale de la circulation, en particulier aux heures de pointe.
  - Le thème le plus souvent mentionné était la sécurité des piétons. Certains répondants ont exprimé des préoccupations au sujet des risques potentiels en raison du nombre élevé d'élèves qui traversent le secteur à pied ou à vélo, tandis que d'autres ont appuyé la conception, citant des éléments comme les médianes et les passages unidirectionnels comme améliorations de la sécurité.
  - Des préoccupations ont été soulevées quant au fait que les conducteurs ne savent pas comment circuler correctement dans les ronds-points, ce qui pourrait entraîner de la confusion, de la frustration et des accidents.
  - Les camionneurs auto-identifiés et d'autres personnes ont souligné la difficulté que les gros véhicules (p. ex., semi-remorques, équipement agricole, remorques) peuvent avoir à circuler dans le rond-point en raison de l'espace limité.
  - Les répondants ont exprimé des préoccupations au sujet des répercussions possibles sur l'accès aux entreprises locales, y compris les perturbations de la circulation et de l'accès des clients.
  - Certains répondants ont reconnu les avantages environnementaux à long terme du rond-point, notamment la réduction de la marche au ralenti et des émissions des véhicules.
- Les perturbations temporaires pendant les travaux de construction étaient préoccupantes, notamment les retards dans la circulation et l'accès local.

#### *Commentaires généraux*

- Lorsqu'on leur a demandé s'ils avaient d'autres commentaires ou questions concernant le projet, les participants ont répondu ce qui suit :
  - Certains répondants ont remis en question la nécessité globale du projet, indiquant que l'arrêt à quatre voies actuel est suffisant.
  - Un certain nombre de répondants ont remis en question l'exactitude et la méthodologie des études de circulation utilisées pour justifier le projet.
  - Les répondants ont souligné l'importance d'une communication publique continue et accessible pour informer les résidents sur la façon de circuler en toute sécurité dans le rond-point.
  - De nombreux répondants ont exprimé leur appui au rond-point, le décrivant comme une solution moderne et avant-gardiste et indiquant qu'il pourrait servir de modèle pour les intersections futures dans la ville de Stonewall.
  - Plusieurs répondants se sont dits préoccupés par le coût global du projet et les répercussions possibles sur les taxes locales, soulignant que les fonds du projet pourraient être mieux dépensés pour la réparation des routes, par exemple sur l'autoroute 236.
  - Quelle que soit leur position à l'égard du projet, les répondants ont toujours mentionné que la sécurité des piétons était une priorité absolue.

## Annexe E – Résultats de l'activité A

Functional design of  
 intersection improvements at  
 PTH 67 & PR 236 (North junction)

# Mapping Activity

**Where do you live?** ●

Use a **blue** sticker to mark the general area of your home.

**Where do you work/volunteer?**

Use a **yellow** sticker to mark the location(s). ●

**What facilities do you often visit/use?** ●

Use a **pink** sticker to mark the location(s).

Tableaux des activités affichés à la séance d'information publique (ci-dessus). Les autocollants bleus représentent le quartier de résidence des participants, les autocollants jaunes leurs lieux de travail ou de bénévolat et les autocollants roses les installations qu'ils fréquentent souvent.

Étude de conception fonctionnelle des améliorations de l'intersection entre la RPGC 67 et la RPS 236 (jonction Nord)

Rapport de consultation de la phase 2