

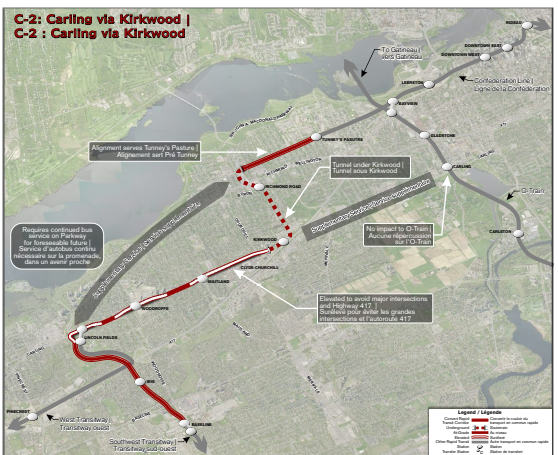
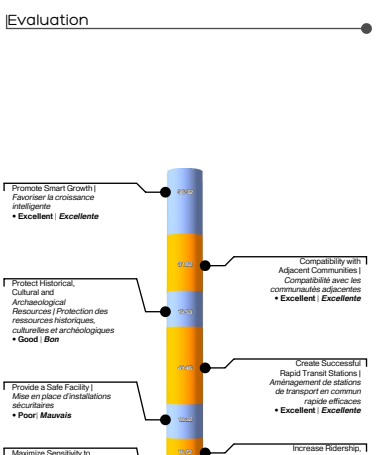


**Evaluation Summary**  
Not recommended for further consideration:

- Creates a complex, discontinuous network
- Requires termination of O-Train at Carling Station
- Impacts Central Experimental Farm cultural landscape
- Does not serve Tunney's Pasture or Westboro
- Requires rapid transit service to remain on Sir John A. Macdonald Parkway
- Est. capital cost: \$2,310 million (\$2013)

**Résumé de l'évaluation:**  
Une étude plus approfondie de cette option n'est pas recommandée

- Crée un réseau complexe et discontinu
- Exige que l'O-Train s'arrête à la station Carling
- A des repercussions sur le paysage culturel de la Ferme expérimentale centrale
- Ne fournit pas de service au pré Tunney ni Westboro
- Le service de transport en commun rapide doit demeurer sur la promenade Sir John A. Macdonald
- Est. coût d'immobilisation: \$2 310 million (dollars de 2013)

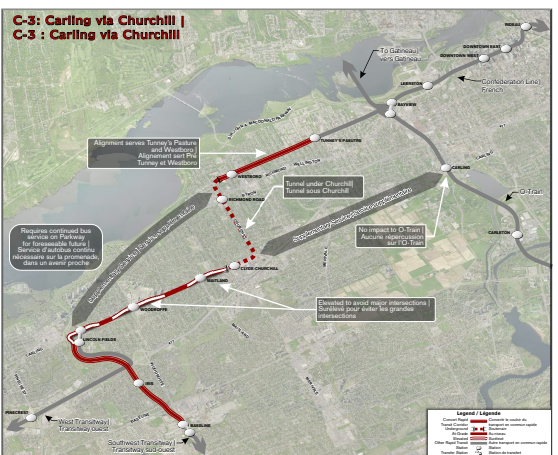
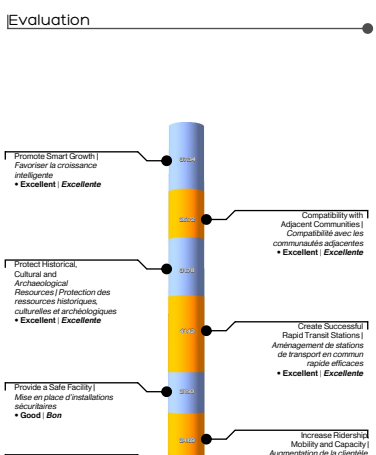


**Evaluation Summary**  
Not recommended for further consideration:

- Creates a complex, discontinuous network
- Does not serve existing Westboro Station
- Challenging to construct alignment into/out of Kirkwood
- Challenge to effectively serve east end of Carling and west end of Richmond
- Requires rapid transit service to remain on Sir John A. Macdonald Parkway
- Est. capital cost: \$2,550 million (\$2013)

**Résumé de l'évaluation:**  
Une étude plus approfondie de cette option n'est pas recommandée

- Crée un réseau complexe et discontinu
- Ne se rend pas à la station Westboro
- Difficile de construire le couloir pour entrer et sortir de Kirkwood
- Le service de transport en commun rapide doit demeurer sur la promenade Sir John A. Macdonald
- Est. coût d'immobilisation: \$2 550 million (dollars de 2013)

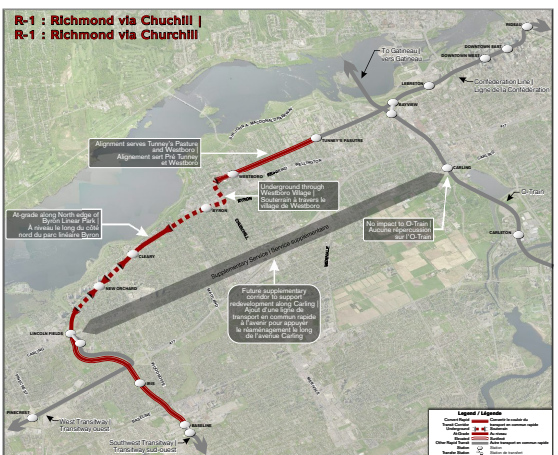
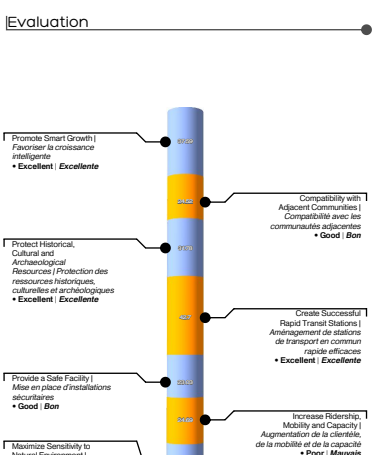


**Evaluation Summary**  
Not recommended for further consideration:

- Creates a complex, discontinuous network
- Underground section along Churchill is disruptive and challenging to construct
- Difficult to effectively serve east end of Carling and west end of Richmond
- Est. capital cost: \$2,200 million (\$2013)

**Résumé de l'évaluation:**  
Une étude plus approfondie de cette option n'est pas recommandée

- Crée un réseau complexe et discontinu
- La construction du tronçon souterrain longeant Churchill crée des perturbations et s'avère difficile
- Difficile de servir efficacement l'est de Carling et l'ouest de Richmond
- Est. coût d'immobilisation: \$2 200 million (dollars de 2013)



**Evaluation Summary**  
Carried forward for further consideration:

- Least impact on NCC Parkway corridor
- Provides additional station in heart of Westboro village
- Challenging to construct alignment through Westboro
- Greatest impact on Byron linear park corridor
- Est. capital cost: \$1,270 million (\$2013)

**Résumé de l'évaluation:**  
Une étude plus approfondie de cette option est recommandée

- Le moins d'impact sur le couloir de la promenade de la CCN
- Ajout d'une station au cœur du village de Westboro
- Difficile de construire le couloir à travers Westboro
- Le plus d'impact sur le couloir du parc linéaire Byron
- Est. coût d'immobilisation: \$1 270 million (dollars de 2013)

