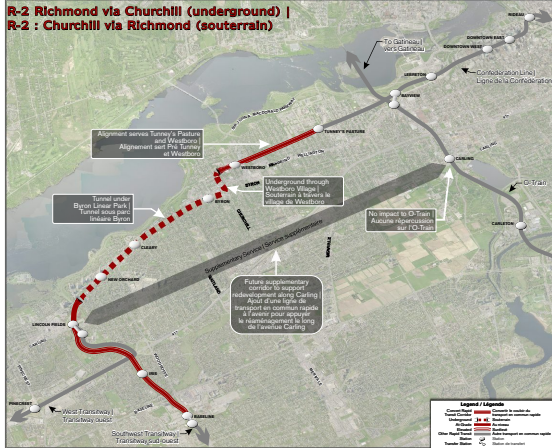


R-2: Richmond via ChurchIII (underground) | R-2 : ChurchIII via Richmond (souterrain)



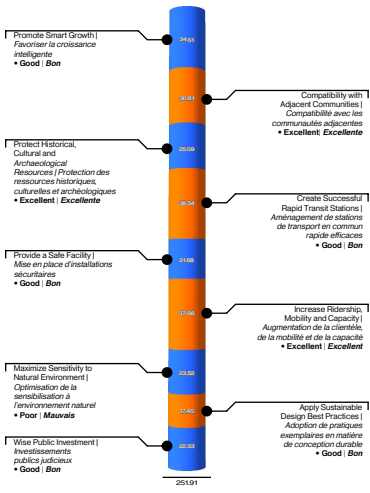
Evaluation Summary
Not recommended for further consideration:

- Least impact on NCC Parkway corridor
- Provides additional station in heart of Westboro
- Challenging to construct alignment
- Added underground section increases cost with little added benefit versus R-1 corridor alignment
- Est. capital cost: \$2,240 million (\$2013)

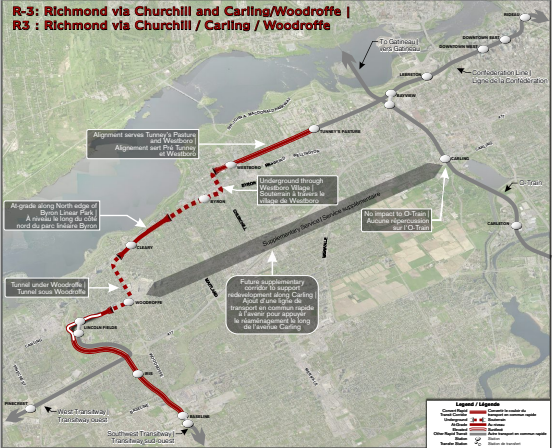
Résumé de l'évaluation:
Une étude plus approfondie de cette option n'est pas recommandée

- Le moins d'impact sur le couloir de la promenade de la CCN
- Ajout d'une station au coeur du village de Westboro
- Difficile de construire le couloir
- L'ajout de tronçons souterrains a pour effet d'accroître le coût avec peu d'avantages ajoutés comparativement au tracé du couloir R-1
- Est. coût d'immobilisation: \$2 240 million (dollars de 2013)

Evaluation



R-3: Richmond via ChurchIII and Carling/Woodroffe | R3 : Richmond via ChurchIII / Carling / Woodroffe



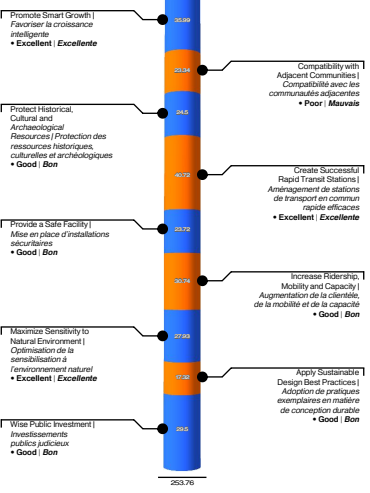
Evaluation Summary
Not recommended for further consideration:

- Least impact on NCC Parkway corridor
- Provides additional stations in heart of Westboro village and at Carlingwood Mall
- Challenging to construct alignment
- Increased operational and maintenance costs with little added benefit
- Est. capital cost: \$1,830 million (\$2013)

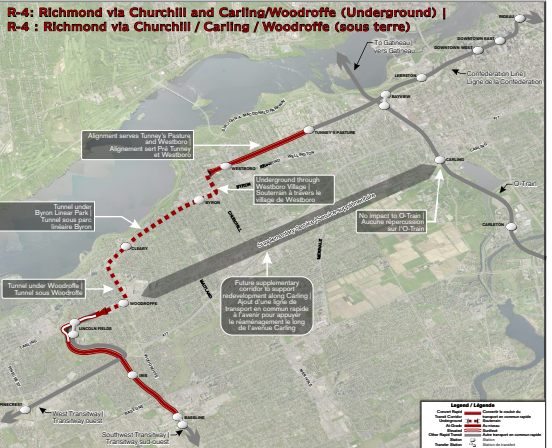
Résumé de l'évaluation:
Une étude plus approfondie de cette option n'est pas recommandée

- Le moins d'impact sur le couloir de la promenade de la CCN
- Ajout de stations au coeur du village de Westboro et à la galerie marchande Carlingwood
- Difficile de construire le couloir
- Coût de fonctionnement et d'entretien accru avec peu d'avantages ajoutés
- Est. coût d'immobilisation: \$1 830 million (dollars de 2013)

Evaluation



R-4: Richmond via ChurchIII and Carling/Woodroffe (Underground) | R-4 : Richmond via ChurchIII / Carling / Woodroffe (sous terre)



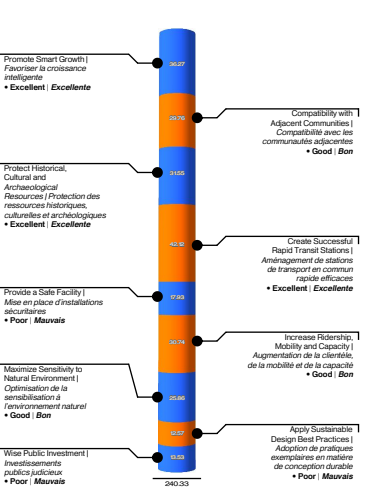
Evaluation Summary
Not recommended for further consideration:

- Least impact on NCC Parkway corridor
- Provides additional stations in heart of Westboro village and at Carlingwood Mall
- Challenging to construct alignment
- Increased operational and maintenance costs with little added benefit
- Est. capital cost: \$2,610 million (\$2013)

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

- Le moins d'impact sur le couloir de la promenade de la CCN
- Ajout de stations au coeur du village de Westboro et à la galerie marchande Carlingwood
- Difficile de construire le couloir
- Coût de fonctionnement et d'entretien accru avec peu d'avantages ajoutés
- Est. coût d'immobilisation: \$2 610 million (dollars de 2013)

Evaluation



R-5: Richmond via Rochester Field | R-5 : Richmond via Rochester Field



Evaluation Summary
Recommended to be carried forward for further consideration:

- Minor impact on NCC Parkway corridor
- Opportunity to create gateway to Parkway
- Relatively easy to construct
- Substantial impact to Byron linear park
- Est. capital cost: \$960 million (\$2013)

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

- Impact mineur sur le couloir de la promenade de la CCN
- Possibilité de créer une voie d'accès à la promenade
- Relativement facile à construire
- Impact considérable sur le parc linéaire Byron
- Est. coût d'immobilisation: \$960 million (dollars de 2013)

Evaluation

