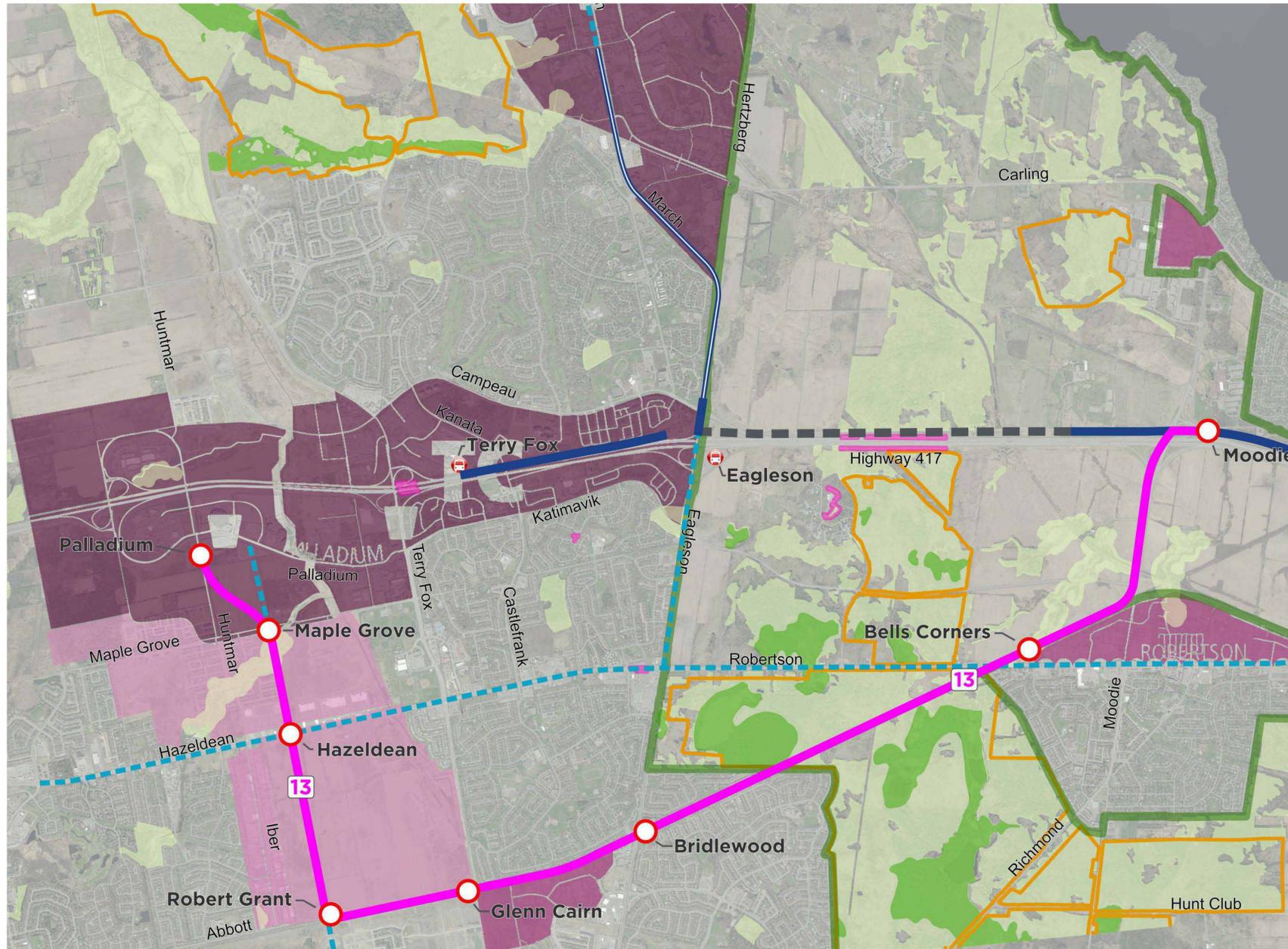


Corridor 13 / Couloir 13



Not Preferred / Non privilégié

Summary: This route would parallel the former rail corridor that contains the Trans-Canada Trail. It would have a significant impact on the Greenbelt. Town Centre and North Kanata are not well served, and bus service is required to remain along Highway 417. Accommodating bus transfer facilities would be challenging.

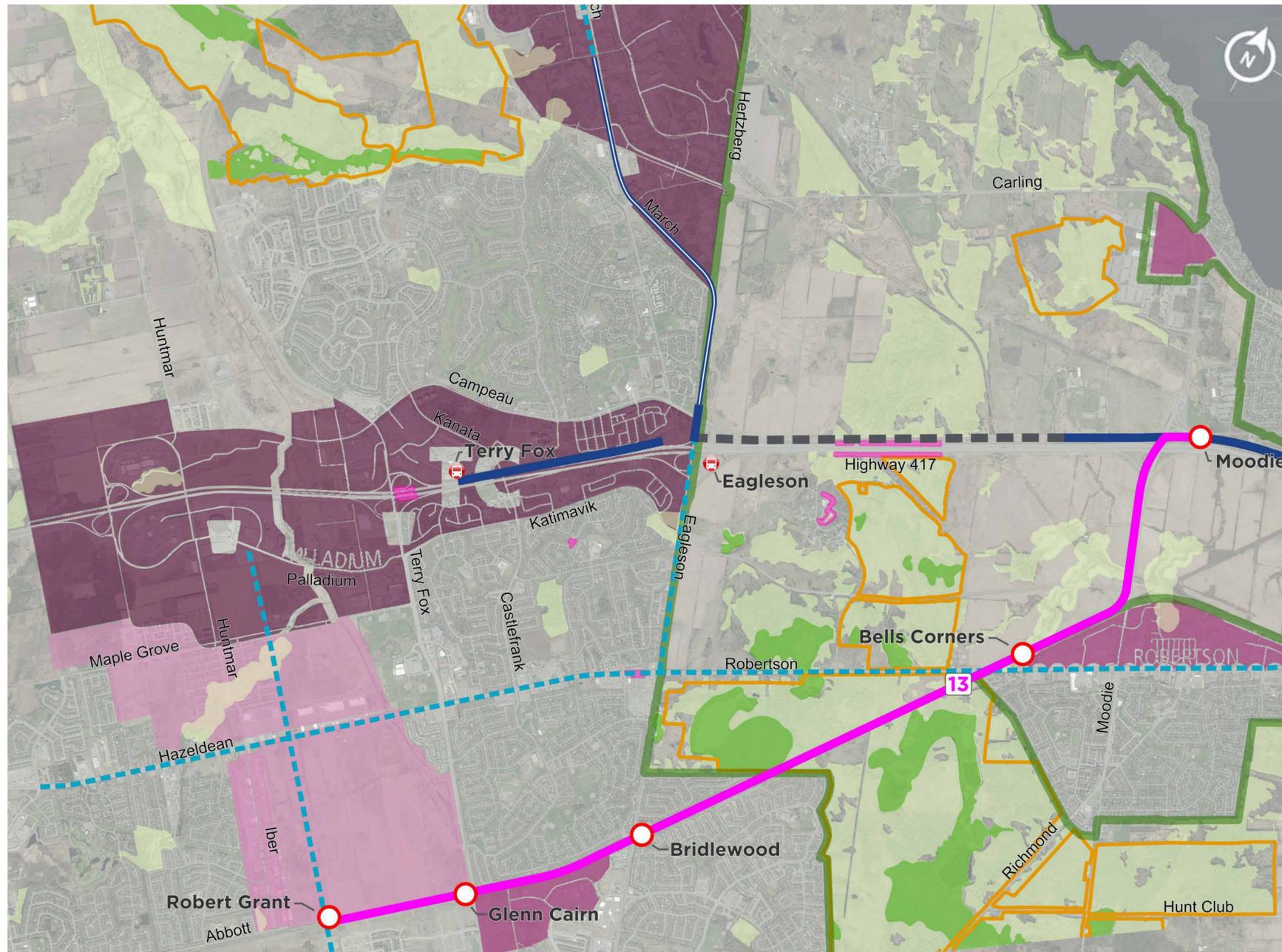
There is some potential to shape the development in Southwest Kanata, although most of the plans are already approved. Capital and operating costs are modest, with a moderate level of complexity.

Résumé: Ce parcours longerait l'ancien couloir ferroviaire emprunté par le Sentier Transcanadien. Il aurait des répercussions importantes sur la Ceinture de verdure. Le centre-ville de Kanata et Kanata-Sud seraient mal desservis de sorte qu'il faudrait maintenir le service d'autobus le long de l'autoroute 417. Il serait difficile d'y aménager des installations de correspondance.

Il pourrait être possible de façonner l'aménagement du secteur sud-ouest de Kanata, mais la majorité des plans a déjà été approuvée. Les coûts d'immobilisations et de fonctionnement sont modestes, et le niveau de complexité, modéré.

Ridership & Network Potential / Potentiel d'achalandage et de réseau	City Building Opportunities / Occasions d'aménagement urbain	Natural Environment / Environnement naturel	Social Environment / Environnement social	Complexity / Complexité	Capital & Operating Costs / Coûts d'immobilisations et de fonctionnement
▲	▲	▲	■	▲	▲

Corridor 13A / Couloir 13A



Not Preferred / Non privilégié

Summary: This route would parallel the former rail corridor that contains the Trans-Canada Trail, with a terminus at Robert Grant/Abbott. It would still have a significant impact on the Greenbelt. Kanata Town Centre and North Kanata are not well served, and bus service is required to remain along Highway 417.

There is some potential to shape the development in Southwest Kanata, although most of the plans are already approved. Capital and operating costs for LRT are modest, with a moderate level of complexity but the requirement for parallel bus service will increase overall transit capital and operating costs for only a modest increase in ridership.

Résumé: Ce parcours longerait l'ancien couloir ferroviaire emprunté par le Sentier Transcanadien et comprendrait un terminus à l'intersection de l'avenue Robert Grant et de la rue Abbott. Il aurait tout de même des répercussions importantes sur la Ceinture de verdure. Le centre-ville de Kanata et Kanata -Sud seraient mal desservis de sorte qu'il faudrait maintenir le service d'autobus le long de l'autoroute 417.

Il pourrait être possible de façonner l'aménagement du secteur sud-ouest de Kanata, mais la majorité des plans a déjà été approuvée. Les coûts d'immobilisations et de fonctionnement du train léger sont modestes, et le niveau de complexité, modéré, mais le service d'autobus parallèle requis augmenterait les coûts généraux d'immobilisations et de fonctionnement du transport en commun, sans augmenter de beaucoup l'achalandage.

Ridership & Network Potential / Potentiel d'achalandage et de réseau	City Building Opportunities / Occasions d'aménagement urbain	Natural Environment / Environnement naturel	Social Environment / Environnement social	Complexity / Complexité	Capital & Operating Costs / Coûts d'immobilisations et de fonctionnement
▲	■	▲	■	▲	●