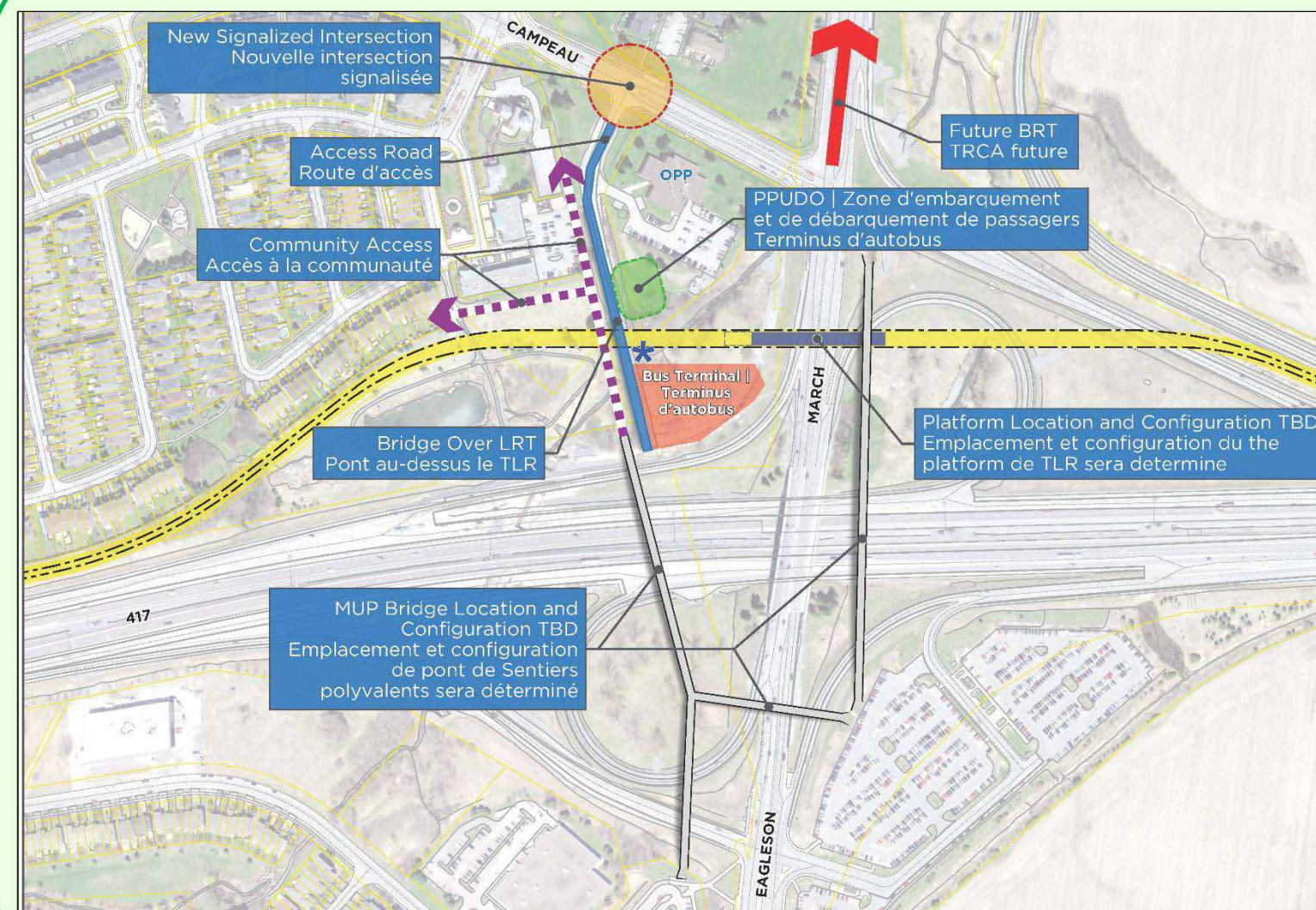


March Station Design Alternatives

Options de conception de la station March

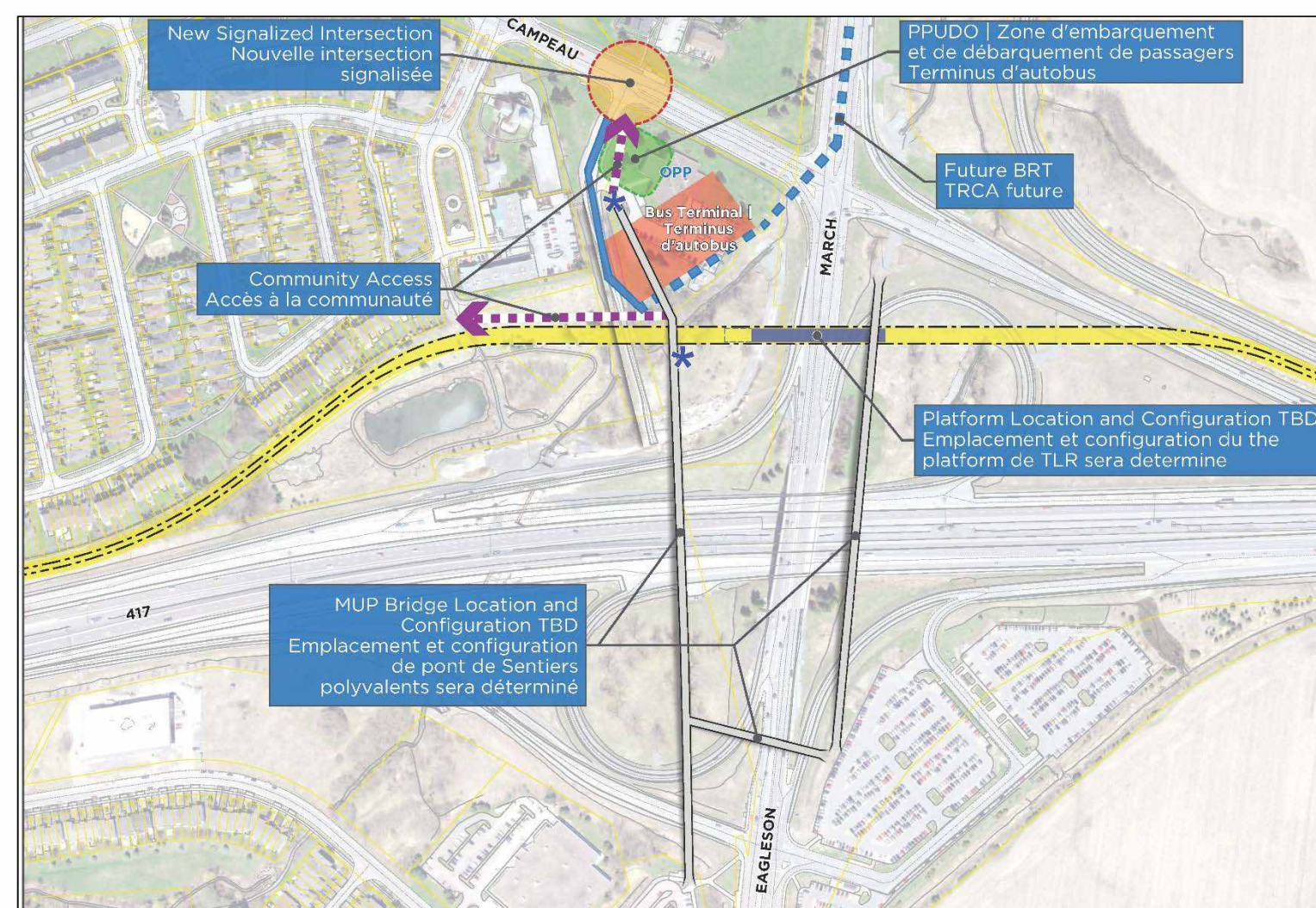


Alternative 1: Preferred

- Limited impact to OPP facility
- Bus terminal / PPUDO adjacent to station
- Supports good station connectivity and access
- Impact to BRT connection

Option 1 : Privilégiée

- Effets restreints sur les bureaux de la Police provinciale de l'Ontario (OPP)
- Terminus d'autobus et aire de débarquement à proximité
- Connectivité et accessibilité de la station
- Effets sur la connectivité au TCRA

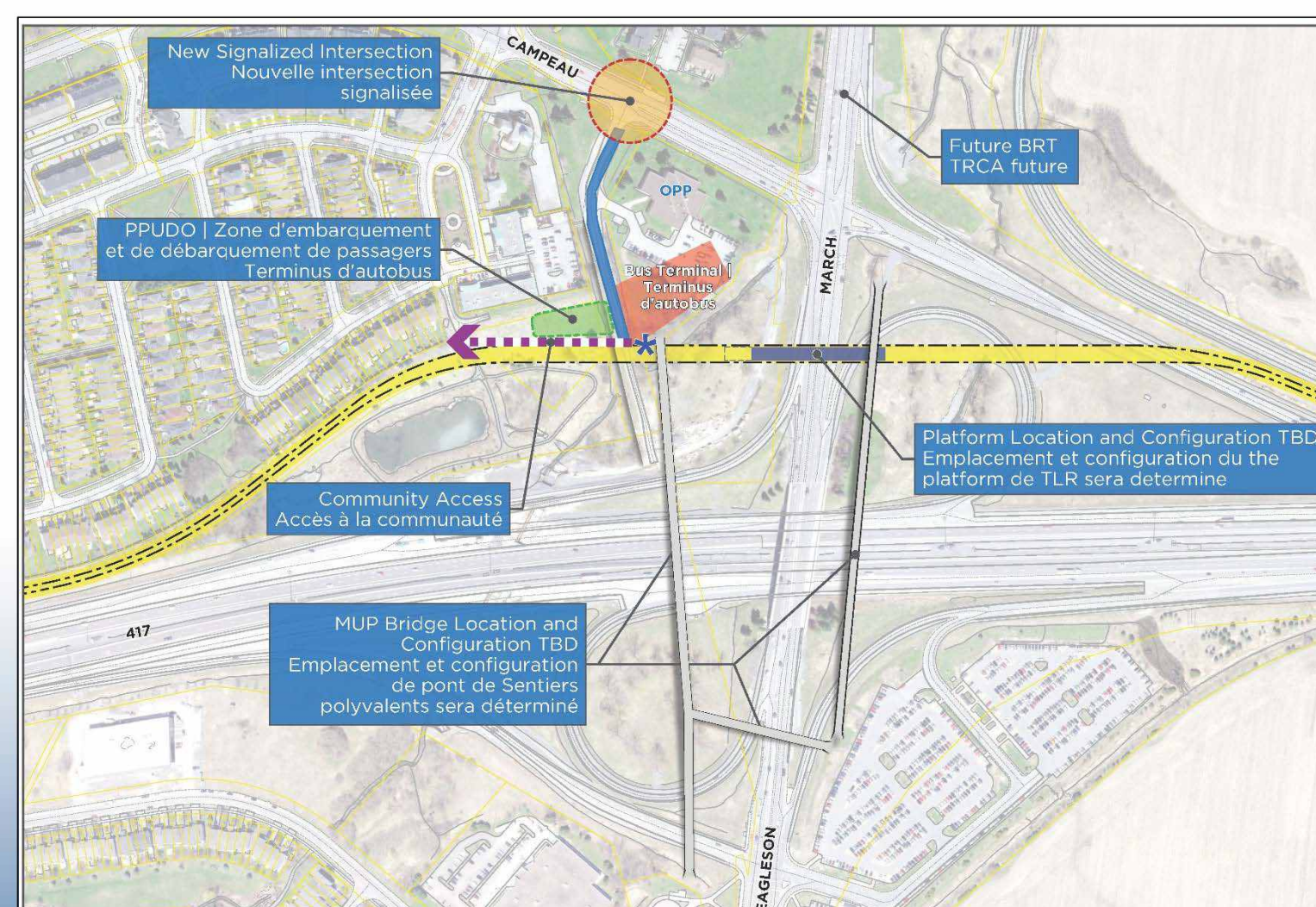


Alternative 2: Not Preferred

- Maintains BRT connection
- Requires relocation of OPP facility
- Bus terminal is complex, and removed from LRT platforms

Option 2 : Non privilégiée

- Connectivité au TCRA
- Déménagement des bureaux de l'OPP
- Terminus d'autobus complexe, loin des plateformes de train léger



Alternative 3: Not Preferred

- Impact to BRT connection
- Impacts OPP facility but may not require relocation
- Bus terminal further away from LRT platforms

Option 3 : Non privilégiée

- Effets sur la connectivité au TCRA
- Effets sur les bureaux de l'OPP, mais sans nécessairement exiger de déménagement
- Terminus d'autobus plus loin des plateformes de train léger

Summary

Alternative 1 is preferred as it:

- Minimizes impact on the OPP facility, Watt's Creek and adjacent lands.
- Provides for a bus terminal immediately adjacent to the station to provide for efficient transfers to BRT service.
- Supports good station connectivity and access to the surrounding community.

Additional work will be undertaken as part of station planning to consider station connectivity, including the location and design of a new pedestrian/cycling bridge over Highway 417 to the existing Park and Ride.

Résumé

L'option 1 est à privilégier :

- Elle réduit les répercussions sur les bureaux de l'OPP, le ruisseau Watts et les terrains adjacents.
- Elle prévoit un terminus d'autobus immédiatement à côté de la station pour permettre des correspondances efficaces avec le service de TCRA;
- Elle favorise la connectivité et l'accessibilité de la station.

Un travail supplémentaire sera entrepris dans le cadre de la planification de la station pour étudier la connectivité de la station, notamment l'emplacement et la conception d'une nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes au-dessus de l'autoroute 417 jusqu'au parc-o-bus actuel.

Terry Fox to Palladium Station

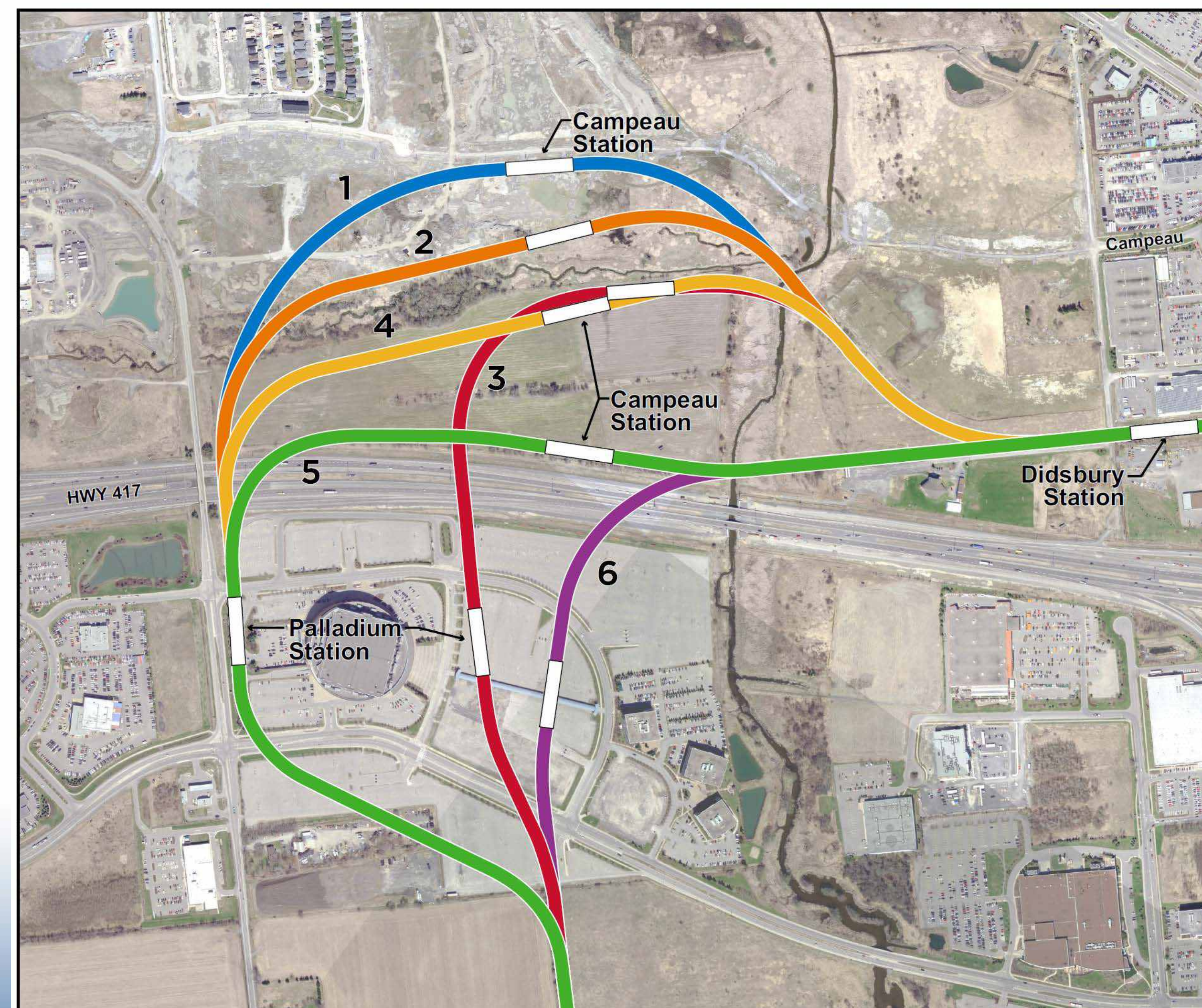
Based on stakeholder feedback, a review of six alternative alignments was undertaken in this area

Key considerations in identifying a preferred alignment include:

- Compatibility with existing and future transportation networks
- Connectivity and multi-modal integration
- Ridership potential
- Compatibility with existing and planned communities
- Effects on social and natural environments
- Capital cost
- Land acquisition

Each alternative was evaluated on multiple criteria within the following categories:

- Transportation System Compatibility
- Maximize Ridership Potential
- Compatibility with Planned/Existing Communities
- Social Environment
- Natural Environment
- Cost



De Terry Fox à Palladium

En fonction des commentaires des intervenants, six options de tracé ont été étudiées pour ce secteur.

Principaux aspects à considérer dans la sélection du tracé privilégié :

- compatibilité avec les réseaux de transport actuels et futurs;
- connectivité et intégration intermodale;
- potentiel d'achalandage;
- compatibilité avec les quartiers existants et prévus;
- effets sur l'environnement social et naturel;
- coût d'immobilisations;
- acquisition de terrains.

Chaque option a été évaluée selon plusieurs critères de différentes catégories :

- compatibilité avec le réseau de transport;
- maximisation du potentiel d'achalandage;
- compatibilité avec les quartiers existants et prévus;
- environnement social;
- environnement naturel;
- coût.