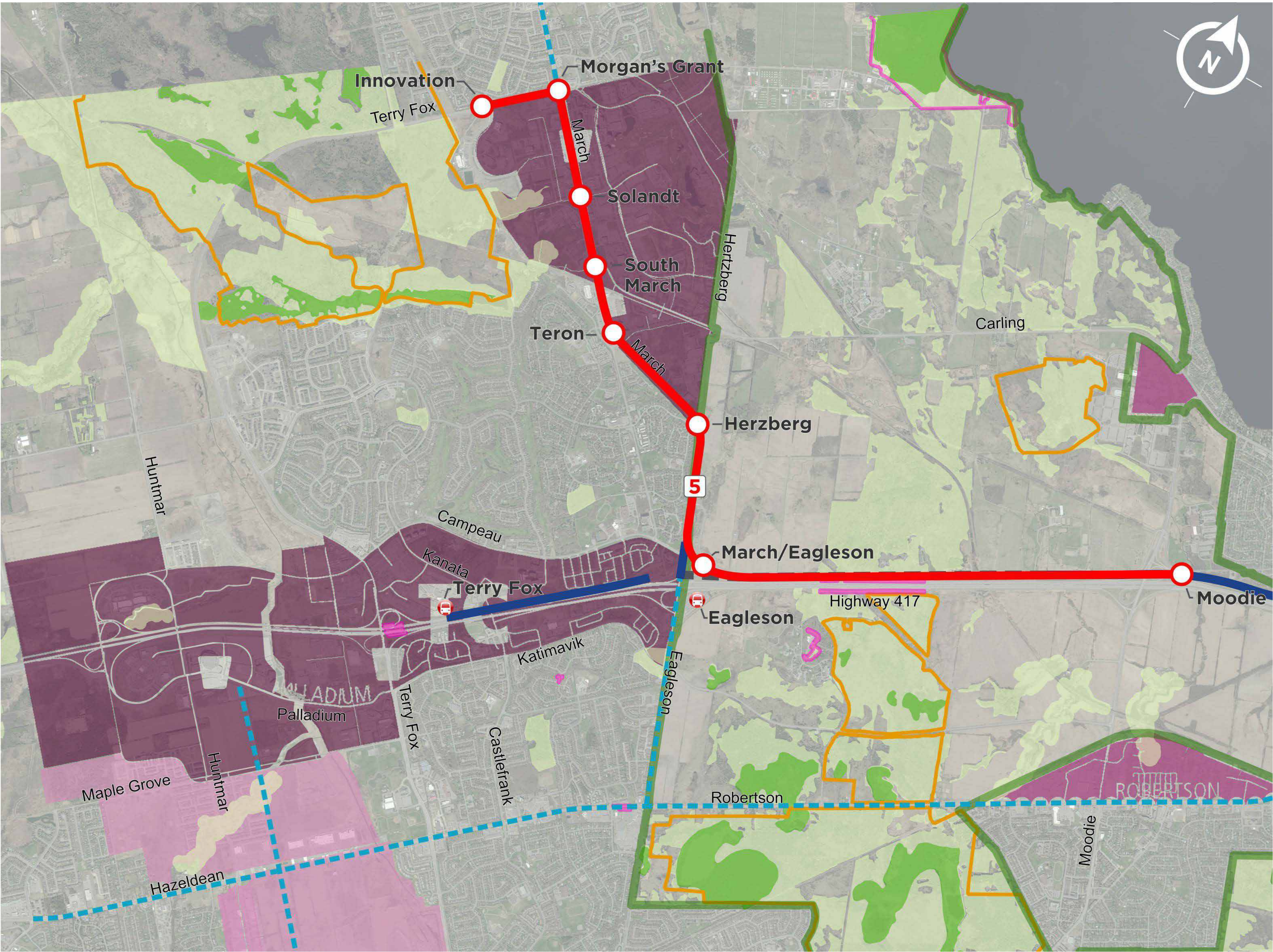


## Corridor 5A / Couloir 5A



## Not Preferred / Non privilégié

**Summary:** The LRT would replace the March Road BRT and serve North Kanata, terminating at Innovation Park and Ride.

A major transfer is needed at March/Eagleson for buses serving Kanata Town Centre and South Kanata. The LRT would be bundled with the highway across the greenbelt.

The reduced length compared to Corridor 5 would be cheaper to build but would not serve riders as efficiently, requiring more transfers and supporting bus service.

**Résumé:** Le train léger remplacerait le TCRA sur le chemin March et desservirait Kanata-Nord jusqu’au parc-o-busInnovation.

Un point de correspondance important s’impose à l’intersection des chemins March et Eagleson pour les autobus desservant le centre-ville de Kanataet Kanata -Sud. Le train léger serait amalgamé à l’autoroute traversant la Ceinture de verdure.

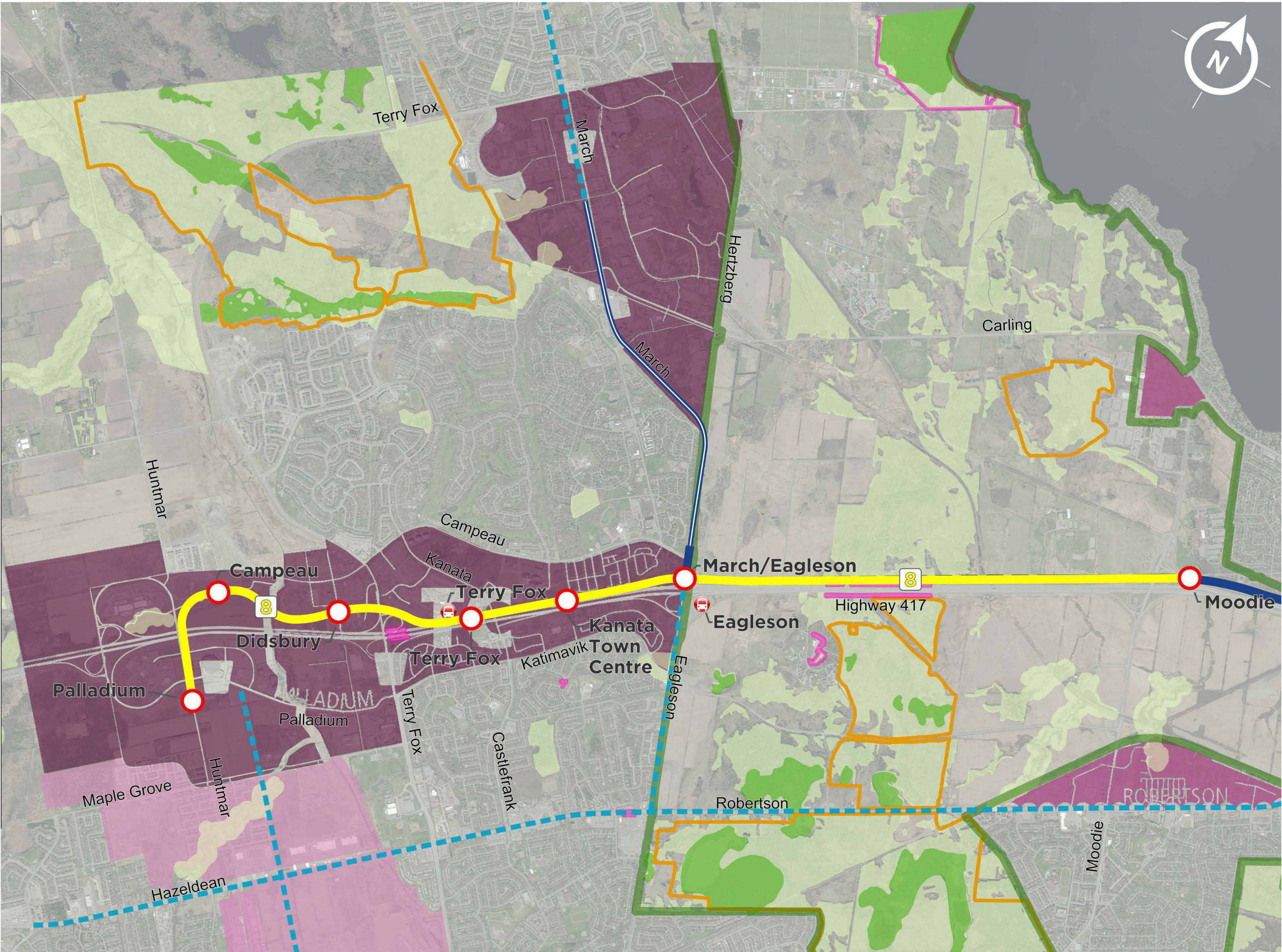
Le tracé, plus court comparativement au couloir 5, seraitplus économique à construire, mais n’offrirait pas un service aussi efficace aux usagers, car il impliquerait davantage de correspondances et s’appuierait sur le service d’autobus.

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



## Corridor 8 / Couloir 8

## Initially Preferred / Privilégié au départ



**Summary:** This route follows the previously approved BRT corridor and would serve the Town Center and Palladium areas and allow for an efficient transit network in Kanata.

Bus transfer stations can be developed. The alignment has been protected through development areas west of Terry Fox, and has little impact on the natural or social environment.

The relatively short route would be straightforward to build with low capital and operating costs.

**Résumé:** Ce parcours suit le couloir du TCRA déjà approuvé et desservirait le centre-ville de Kanata et les secteurs de la promenade Palladium. De plus, il fournirait à Kanata un réseau de transport en commun efficace.

Des stationsde correspondance pourraient être aménagées. Le tracé traversant les secteurs d'aménagement à l'ouest de la promenade Terry-Fox a été protégé, et il a peu de répercussions sur l'environnement naturel ou social.

Ce parcours relativement court serait facile à construire, et les coûts d'immobilisations et de fonctionnement seraient faibles.

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