



# **Kanata LRT Planning and EA Study**

**(Moodie Drive to Palladium Drive)**

# **Étude d'ÉE TRL Au Kanata Project**

**(de la promenade Moodie à la promenade Palladium)**

Open House  
Monday June 5, 2017  
5:30 to 8:30 p.m.  
Kanata Recreation Complex, Hall A  
100 Charlie Rogers Place

Séance portes ouvertes  
Le lundi 5 juin 2017



## Welcome

Tonight is an opportunity for you to learn more about the study and ask questions. We are seeking your comments on the work undertaken to date.

Please identify any issues and concerns that you would like to see addressed during the study. You are invited to fill out a Comment-Questionnaire Form. Leave it in the box provided, or return it to us by mail by June 23<sup>rd</sup>. Comments can also be submitted by email to [Angela.Taylor@Ottawa.ca](mailto:Angela.Taylor@Ottawa.ca)

Additional information on the project can be found on the City's website at: [www.ottawa.ca/kanataLRT](http://www.ottawa.ca/kanataLRT).

Your views and contributions are important to the success of this study!

## Bienvenue

Vous aurez l'occasion ce soir d'en apprendre davantage sur cette étude et de poser des questions. Nous voulons entendre vos commentaires sur le travail entrepris à ce jour et nous vous invitons à remplir le formulaire de commentaires et questionnaire. Déposez-le dans la boîte prévue à cet effet et retournez-le-nous par la poste d'ici le 23 juin prochain. Vous pouvez aussi nous transmettre vos commentaires par courriel à [angela.taylor@ottawa.ca](mailto:angela.taylor@ottawa.ca).

Pour d'autres renseignements sur le projet, rendez-vous sur le site Web de la Ville à [www.ottawa.ca/kanataTLR](http://www.ottawa.ca/kanataTLR).

Votre opinion et votre apport à la discussion sont importants pour assurer le succès de cette étude!

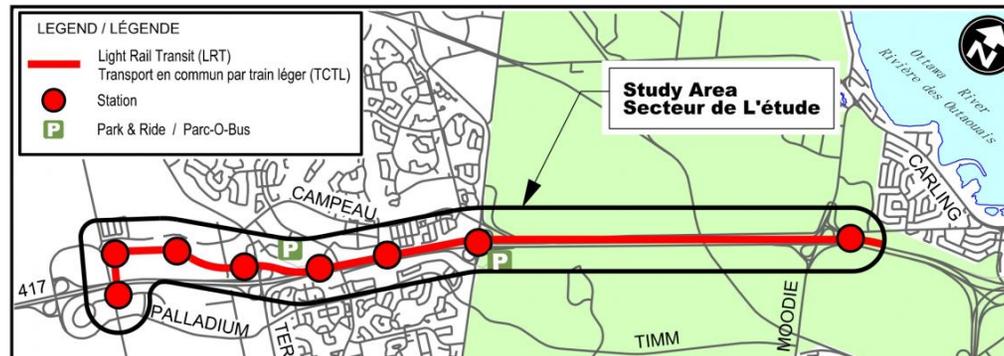
## Study Overview

Announced in June, 2016, an Environmental Assessment study has now commenced to determine how to extend the Confederation Line LRT into Kanata.

This project will define a corridor for the future expansion of the City's LRT network to Kanata. The extension of LRT to Kanata was previously identified in the Ultimate Network contained in the City's 2013 Transportation Master Plan (TMP). This EA will update the work done in the TMP, and examine corridors along Highway 417, but also to the north and south of the highway.

After reviewing a range of corridors, the objectives of this study are to determine the:

- Preferred corridor;
- Recommended Plan for LRT alignment and stations; and
- Project staging and implementation based on ridership and affordability.



## Aperçu de l'étude

Announced in June 2016, une étude d'évaluation environnementale vient de commencer pour déterminer comment prolonger jusqu'à Kanata la Ligne de la Confédération du TLR.

Le Réseau idéal décrit dans le Plan directeur des transports 2013 (PDT) de la Ville faisait état du prolongement vers Kanata du TLR. Cette ÉE actualise le travail accompli dans le cadre du PDT et examinera les couloirs possibles le long de l'autoroute 417, mais également au nord et au sud de l'autoroute.

Après avoir examiné les options possibles, les objectifs de l'étude sont de déterminer :

- le couloir privilégié;
- le plan recommandé pour le tracé du TLR et les stations;
- les étapes et la mise en œuvre du projet en fonction de l'achalandage et de l'abordabilité

## Study Process

The study is following a two-phase process:

1. A Planning and Functional Design Phase (underway) to develop a Recommended Plan.
2. An Environmental Assessment Phase. The EA requirements will be addressed through Ontario's Transit Project Assessment Process (TPAP).

At the end of the first phase, the study findings will be presented to the City's Transportation Committee, and to City Council before the Environmental Assessment Phase is initiated with the posting of the Notice of Commencement.

## Aperçu de l'étude

L'étude suit un processus en deux phases:

1. La planification et la conception fonctionnelle (en cours) pour élaborer un plan recommandé.
2. L'évaluation environnementale. Les exigences en matière d'EE seront abordées lors du processus d'évaluation des projets de transport en commun de l'Ontario.

À la fin de la première phase, les conclusions de l'étude seront présentées au Comité des transports de la Ville et au Conseil municipal avant le lancement de la phase de l'évaluation environnementale par la publication d'une avis de commencement.



## Light Rail Transit - Overview

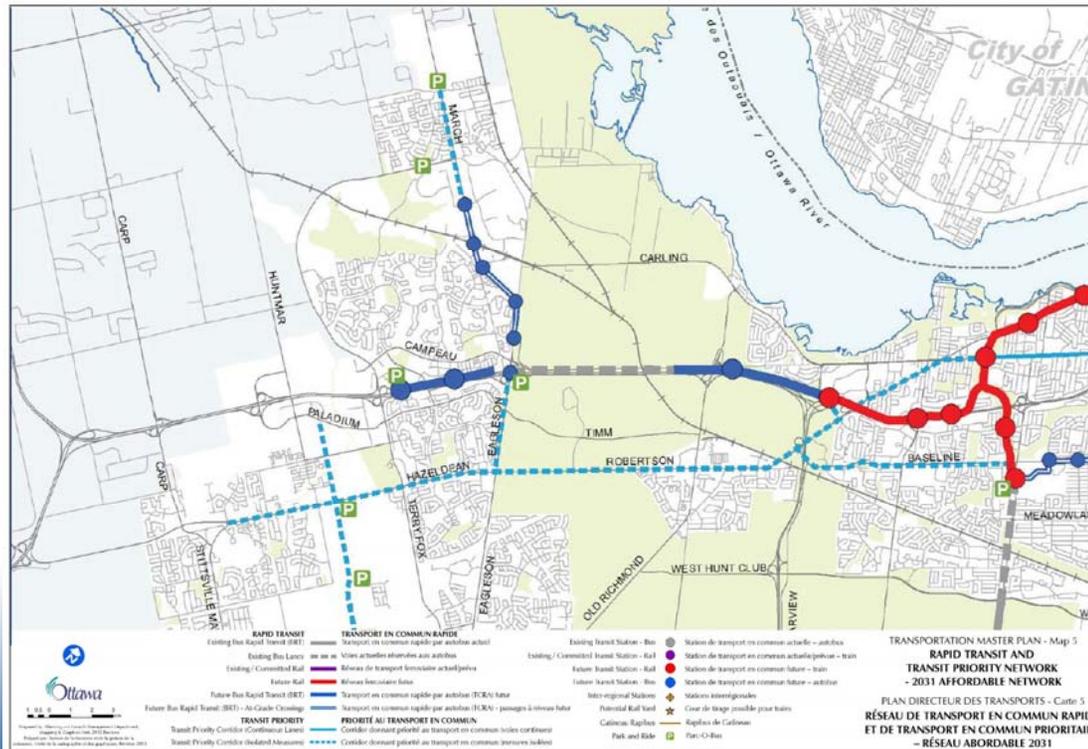
LRT is coming to Ottawa by 2018, via the Confederation Line currently under construction between Blair Station and Tunney's Pasture Station.

In 2016, future extensions of the Confederation Line were approved to the east (Blair Station to Trim Road), and to the west (Tunney's Pasture to Bayshore and Baseline Stations). The Stage 2 Office is also examining the possibility of extending the Confederation Line past Bayshore to Moodie.

## Train léger sur rail – aperçu

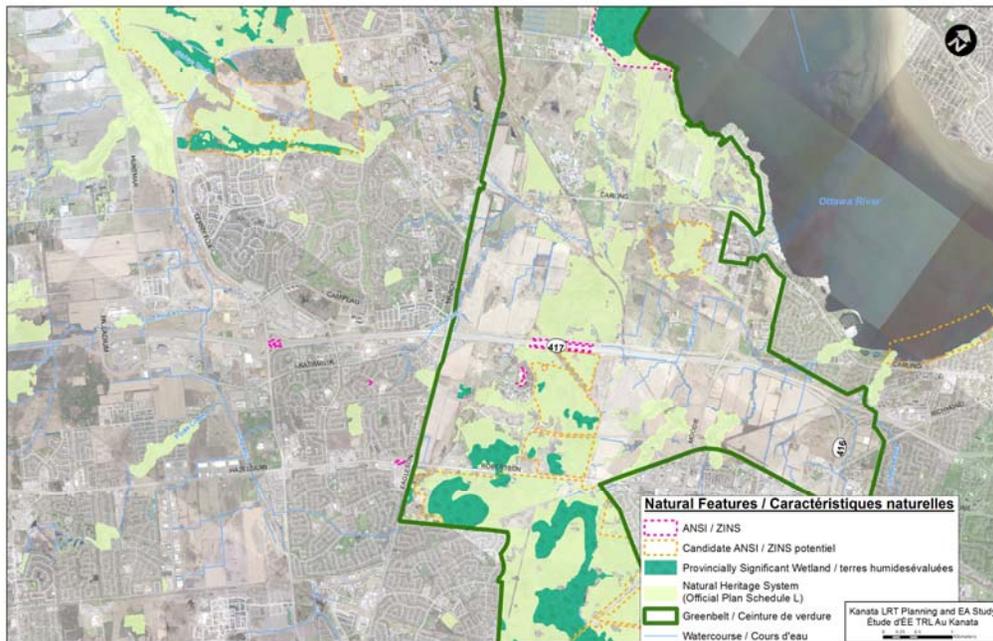
Le TLR arrivera à Ottawa en 2018 avec la mise en service de la Ligne de la Confédération, dont la construction est en cours entre les stations Blair et Tunney's Pasture.

En 2016, des prolongements futurs de la Ligne de la Confédération ont été approuvés vers l'est (de la station Blair au chemin Trim) et vers l'ouest (de la station Tunney's Pasture aux stations Bayshore et Baseline). Le Bureau de l'Étape 2 du TLR examine également la possibilité de prolonger la Ligne de la Confédération au-delà de la station Bayshore jusqu'à la promenade Moodie.



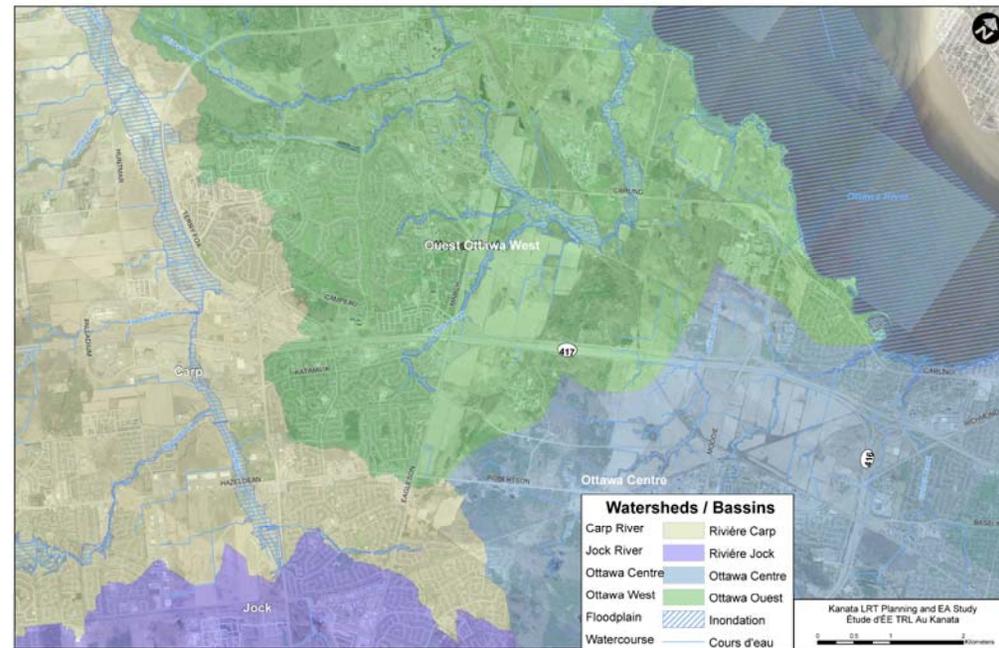
## Existing Conditions – Natural Environment

*Natural Features - Caractéristiques naturelles*



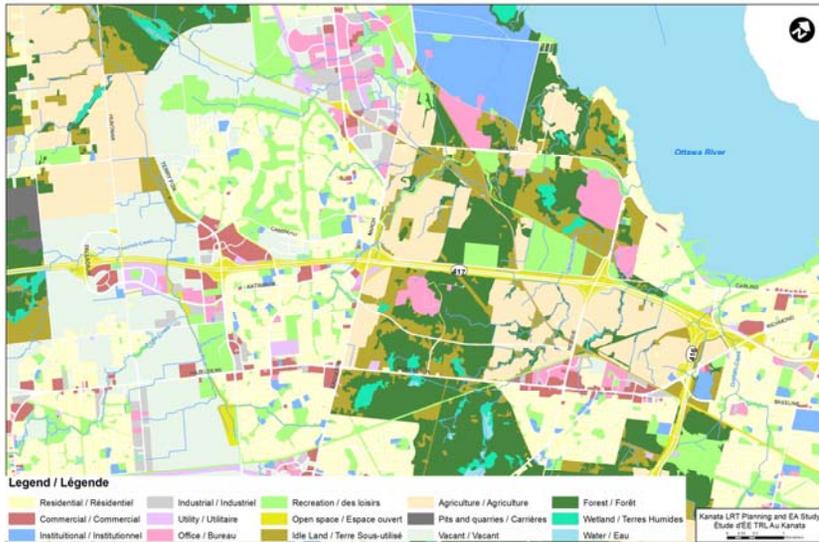
## Conditions actuelles – environnement naturel

*Watersheds - Bassins hydroaraphiques*



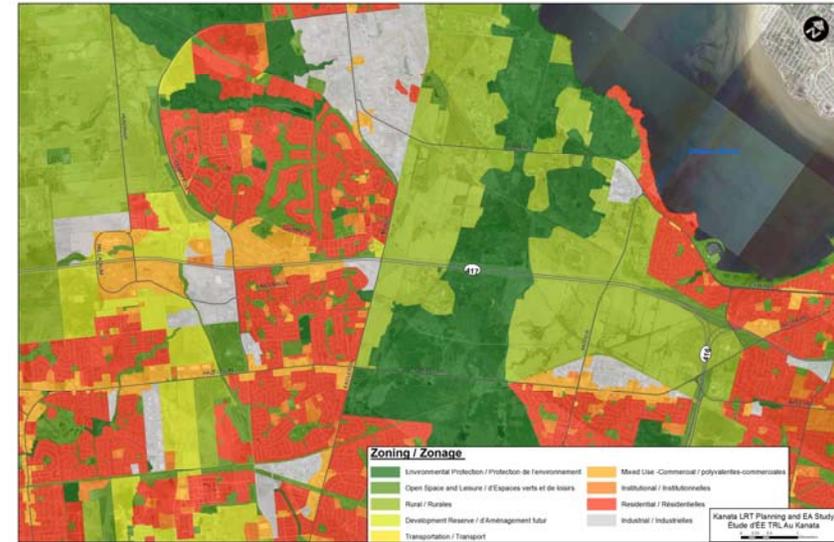
## Existing Conditions – Social Environment

Land Use – Utilisation du sol



## Conditions actuelles – environnement social

Zoning - Zonage



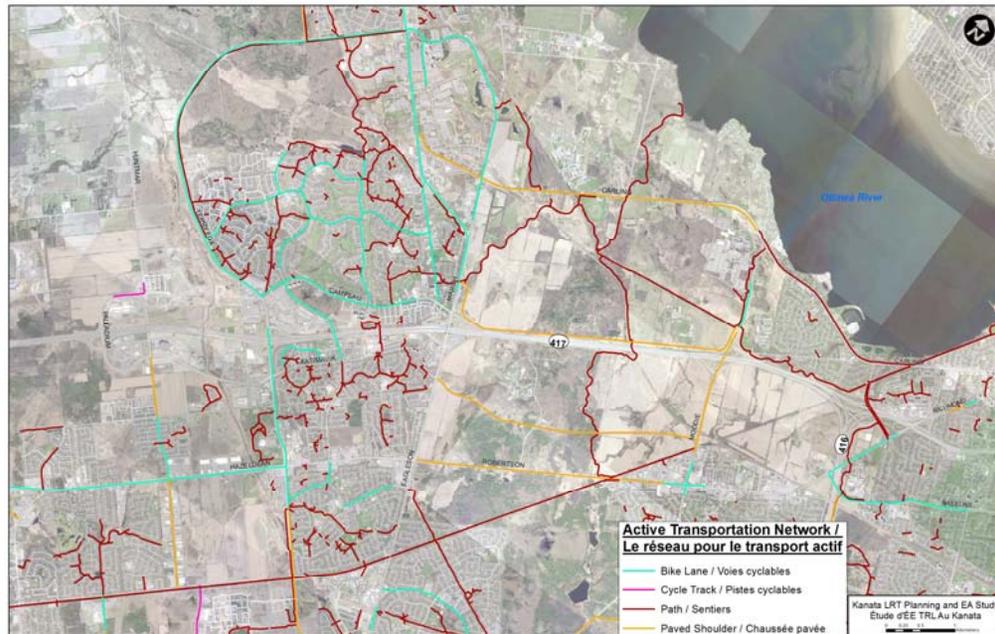
## NCC Greenbelt – Ceinture de verdure de la CCN



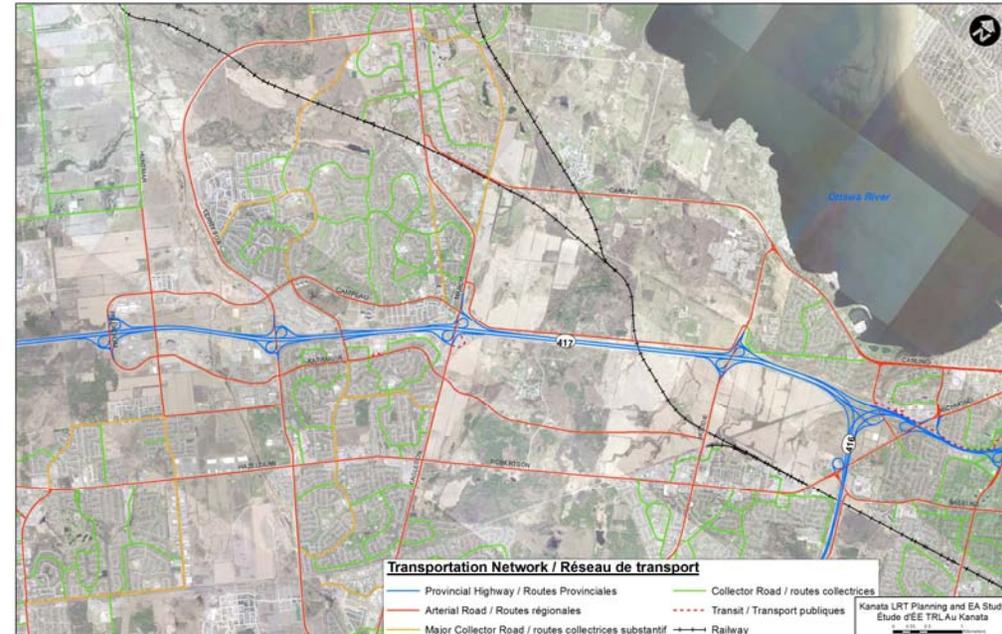
## Existing Conditions – Transportation Environment

## Conditions actuelles – environnement du transport

*Active Transportation Network – Réseau de transport actif*



*Transportation Network – Réseau de transport*



## Intensification Opportunities

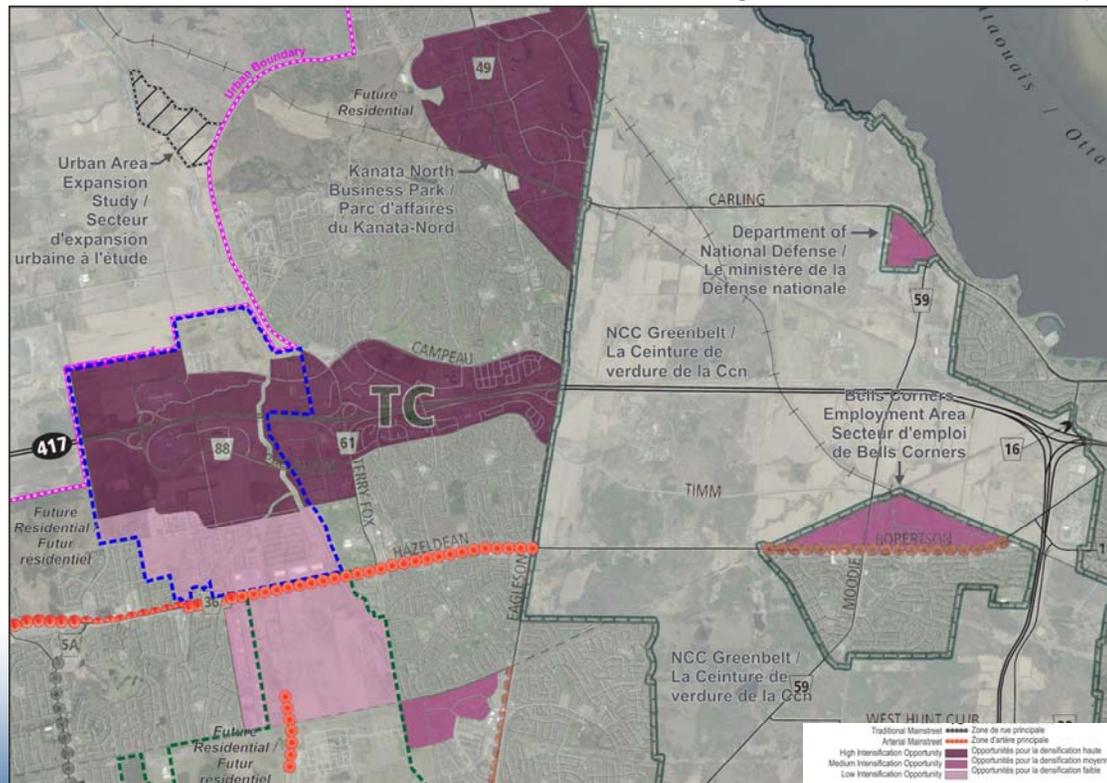
There are areas in Kanata-Stittsville that provide opportunity for Transit Oriented Development (TOD) or intensification that would support a transit facility.

These areas include areas flagged in the Official Plan such as Mixed-Use Centres, Mainstreets, Employment areas, as well as future land uses as identified in Community Design Plans for the ongoing development areas.

## Possibilités de densification

Il existe des secteurs dans Kanata-Stittsville offrant des possibilités d'aménagement axé sur le transport en commun ou de densification, possibilités compatibles avec une installation de transport en commun.

Ces secteurs comprennent des secteurs définis dans le Plan officiel en tant que centres polyvalents, rues principales et zones d'emplois; ils comprennent aussi de futures utilisations du sol aux fins de projets d'aménagement définies dans les plans de conception communautaire.



## Corridor Alternatives

An EA study requires the examination of corridor alternatives and 13 potential corridors have been identified, all of which are compatible with the proposed extension of LRT to Moodie Drive.

These corridors range from as far north as Terry Fox, to as far south as the TransCanada Trail. Each corridor has Palladium Drive as the assumed terminus and will be confirmed later in the study.

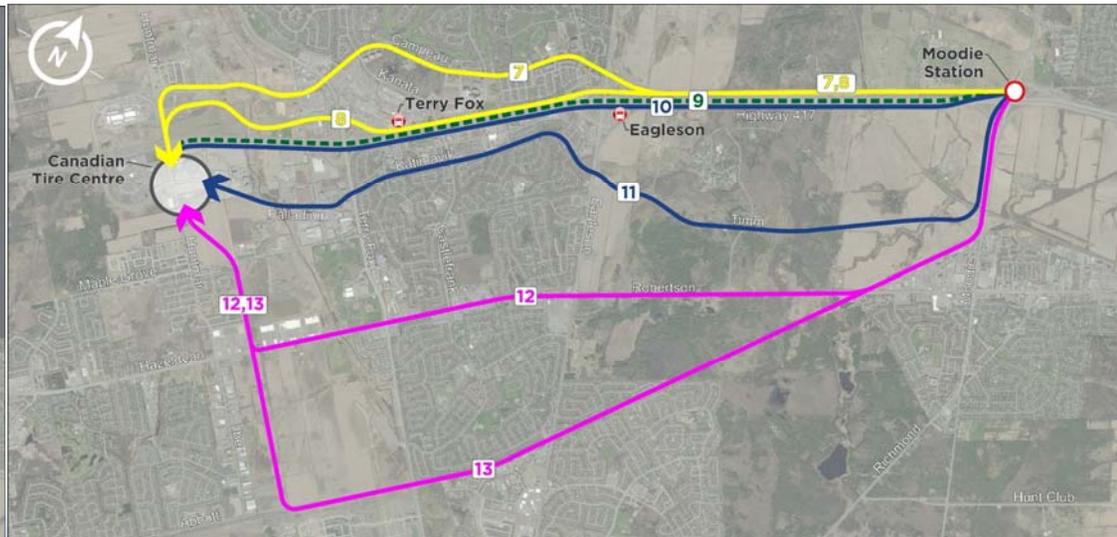
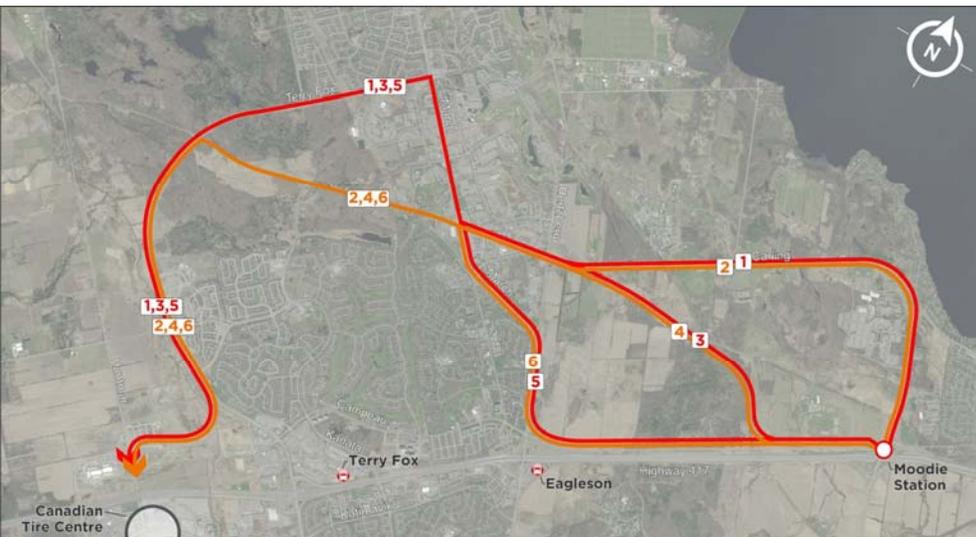
These corridors were subjected to an evaluation screening to determine the preliminary preferred corridor(s).

## Possibilités de couloirs

Une évaluation environnementale (ÉE) exige d'examiner différentes options de couloirs et, dans ce cas-ci, treize (13) couloirs possibles ont été définis, tous compatibles avec le prolongement proposé du TLR jusqu'à la promenade Moodie.

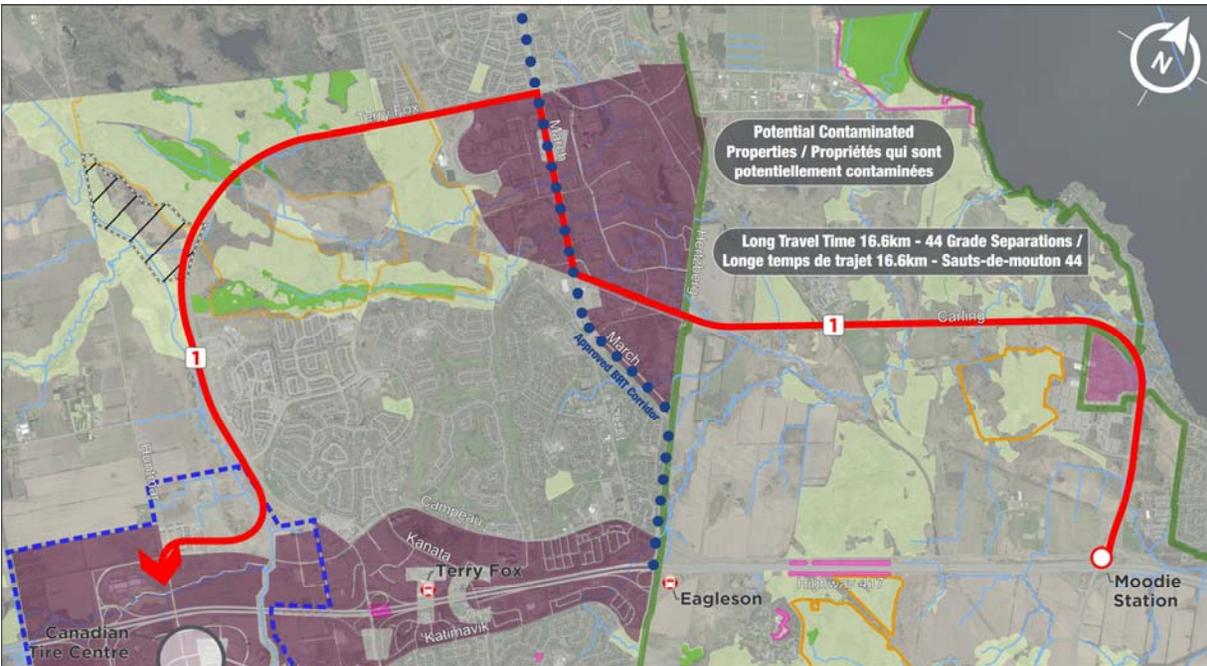
Ces couloirs sont situés aussi loin que la promenade Terry-Fox au nord et aussi loin que le sentier transcanadien au sud. Dans tous les cas, la promenade Palladium est la station terminale présumée, ce qui sera confirmé ultérieurement par l'étude.

Ces couloirs ont fait l'objet d'une évaluation afin de déterminer le ou les couloirs privilégiés provisoires.





## Corridor 1 / Couloir 1



## Not Carried Forward / Non reporté

**Summary:** Serves the DND site and North Kanata but will put development pressure on the natural area in the northwest. Town Centre and South Kanata are not well served, requiring bus service to remain along Highway 417.

The long route would require conversion of part of the March Road BRT and would be complex and expensive to construct and operate.

**Résumé :** Dessert le site du ministère de la Défense nationale et Kanata Nord, mais exercera des pressions sur l'aménagement de la zone naturelle au nord-ouest. Le centre-ville de Kanata et Kanata South seraient mal desservis de sorte qu'il faudrait maintenir le service d'autobus le long de l'autoroute 417.

Ce long parcours exigerait de convertir une partie du TCRA sur le chemin March et s'avérerait complexe et cher à construire et à exploiter.

Achalandage possible et connectivité du réseau	Possibilités d'AATC et de développement de la ville	L'environnement naturel	L'environnement social	Complexité	Coûts d'immobilisation et de fonctionnement
▲	●	■	▲	■	■
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pôles d'emploi et de population en croissance</li> <li>Correspondances limitées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dessert très bien le ministère de la Défense nationale et le parc industriel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Répercussions sur l'habitat naturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Exige un service d'autobus parallèle traversant la Ceinture de verdure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Complexe à construire et exploiter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coûte cher à construire et exploiter</li> </ul>

## Corridor 2 / Couloir 2

## Not Carried Forward / Non reporté



**Summary:** Serves the DND site and a portion of Kanata North as the existing rail corridor bypasses much of the development and will put pressure on the natural area in the northwest. Town Centre and South Kanata are not well served, requiring bus service to remain along Highway 417.

The long route would be expensive to construct and operate.

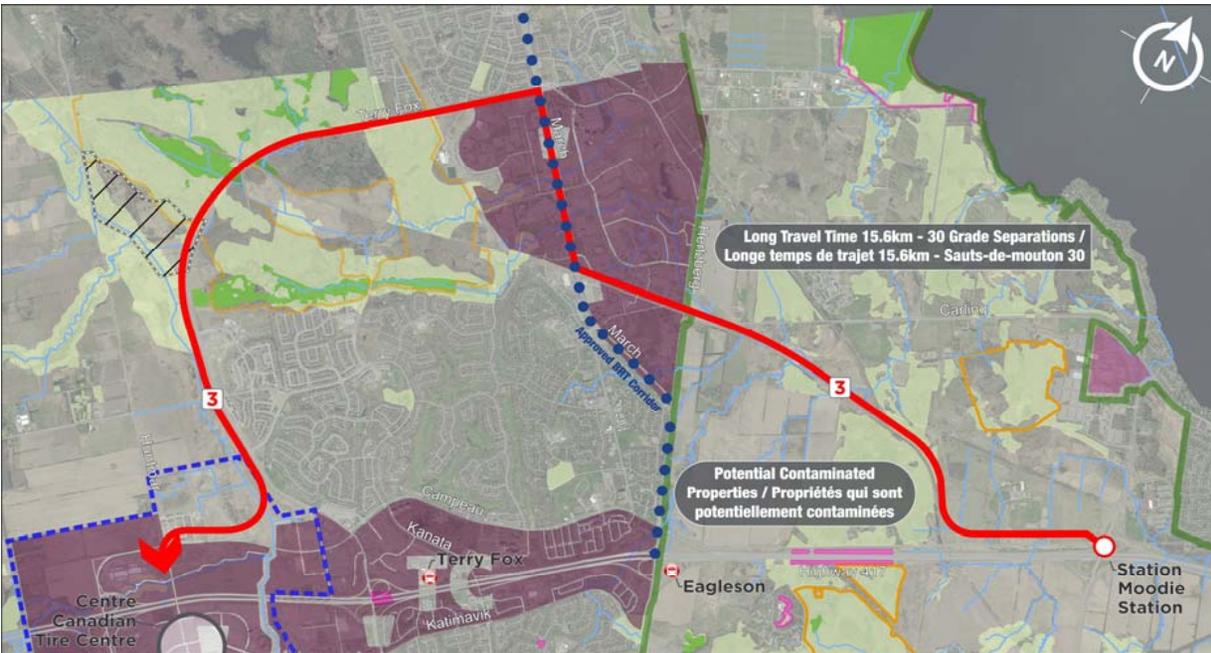
**Résumé :** Dessert le site du ministère de la Défense nationale et une partie de Kanata Nord puisque que l'actuel couloir ferroviaire contourne une bonne partie des zones déjà aménagées; il exercera des pressions sur la zone naturelle au nord-ouest. Le centre-ville de Kanata et Kanata Sud seraient mal desservis de sorte qu'il faudrait maintenir le service d'autobus le long de l'autoroute 417.

Ce long parcours coûterait cher à construire et à exploiter.

Achalandage possible et connectivité du réseau	Possibilités d'AATC et de développement de la ville	L'environnement naturel	L'environnement social	Complexité	Coûts d'immobilisation et de fonctionnement
▲	▲	■	▲	▲	■
<ul style="list-style-type: none"> <li>Correspondances limitées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dessert le ministère de la Défense nationale et une partie du parc industriel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Répercussions sur l'habitat naturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Exige un service d'autobus parallèle traversant la Ceinture de verdure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modérément complexe à construire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coûte cher à construire et à exploiter</li> </ul>

## Corridor 3 / Couloir 3

## Not Carried Forward / Non reporté



**Summary:** Serves a portion of North Kanata but will put development pressure on the natural area in the northwest. Town Centre and South Kanata are not well served, requiring bus service to remain along Highway 417. The greenbelt is impacted with the upgrade of the existing rail corridor to support LRT.

The long route would require conversion of part of the March Road BRT and would be expensive to construct and operate.

**Résumé :** Dessert Kanata Nord, mais exercera des pressions sur l'aménagement de la zone naturelle au nord-ouest. 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. La réfection du couloir ferroviaire pour le TLR aurait des répercussions sur la Ceinture de verdure.

Ce long parcours exigerait de convertir une partie du TCRA du chemin March et coûterait cher à construire et à exploiter.

Achalandage possible et connectivité du réseau	Possibilités d'AATC et de développement de la ville	L'environnement naturel	L'environnement social	Complexité	Coûts d'immobilisation et de fonctionnement
▲	●	■	■	▲	■
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pôles d'emplois et de population en croissance</li> <li>Correspondances limitées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dessert très bien le parc industriel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Répercussions sur l'habitat naturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Exige un service d'autobus parallèle traversant la Ceinture de verdure</li> <li>Nouvel obstacle dans la Ceinture de verdure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modérément complexe à construire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coûte cher à construire et à exploiter</li> </ul>

## Corridor 4 / Couloir 4

## Not Carried Forward / Non reporté



**Summary:** Serves a portion of North Kanata, but the existing rail corridor bypasses much of the development and will put pressure on the natural area in the northwest. Town Centre and South Kanata are not well served, requiring bus service to remain along Highway 417. The greenbelt is impacted, as the existing rail corridor would be fully fenced and impermeable.

The long route would be moderately expensive to construct and operate.

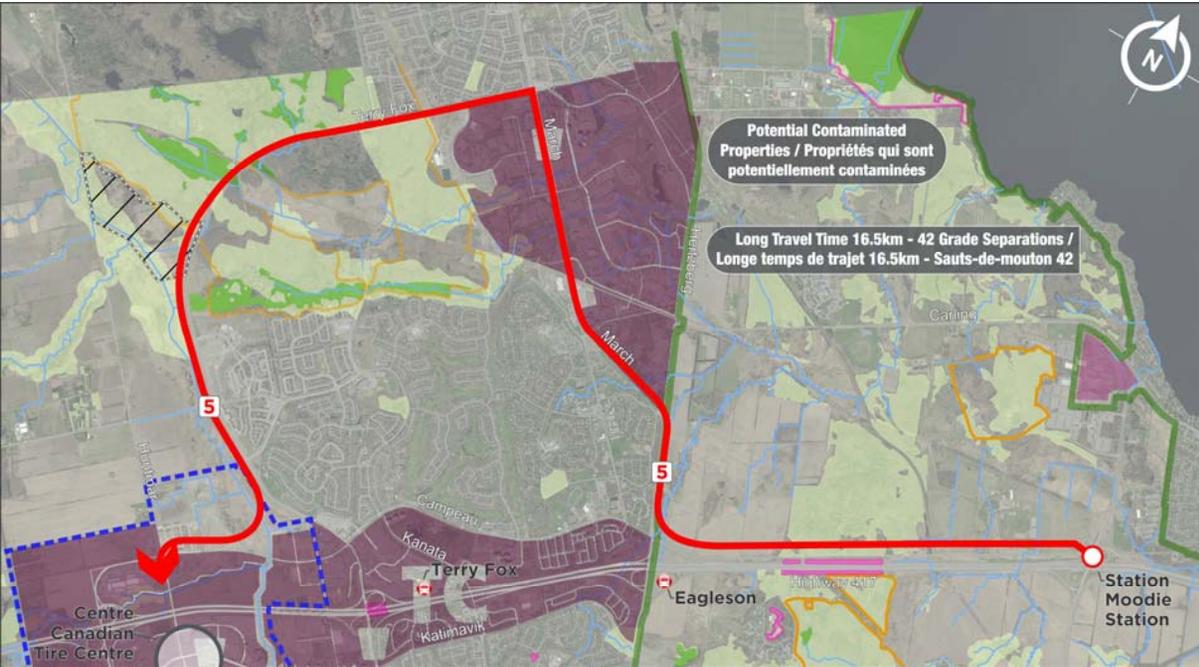
**Résumé :** Dessert une partie de Kanata Nord, mais l'actuel couloir ferroviaire contourne une bonne partie des zones déjà aménagées et exercera des pressions sur la zone naturelle au nord-ouest. Le centre-ville de Kanata et Kanata Sud seraient mal desservis de sorte qu'il faudrait maintenir le service d'autobus le long de l'autoroute 417. Il y aurait des répercussions sur la Ceinture de verdure, car l'actuel couloir ferroviaire devrait être entièrement clôturé et rendu impénétrable.

Ce long parcours coûterait modérément cher à construire et à exploiter.

Achalandage possible et connectivité du réseau	Possibilités d'AATC et de développement de la ville	L'environnement naturel	L'environnement social	Complexité	Coûts d'immobilisation et de fonctionnement
▲	■	■	■	▲	▲
• Correspondances limitées	• Dessert une partie du parc industriel	• Répercussions sur l'habitat naturel	• Exige un service d'autobus parallèle traversant la Ceinture de verdure • Nouvel obstacle dans la Ceinture de verdure	• Modérément complexe à construire	• Coûte cher à construire et à exploiter

## Corridor 5 / Couloir 5

## Additional Analysis Required / Autres analyses requises



**Summary:** The LRT would replace the March Road BRT and serve North Kanata. A major transfer is needed at March/Eagleson for buses serving the Town Center and South Kanata. The LRT would be bundled with the highway across the greenbelt. The route would affect the natural areas in the northwest, putting development pressure on the area.

The long route is complex to construct and would be expensive to build and operate.

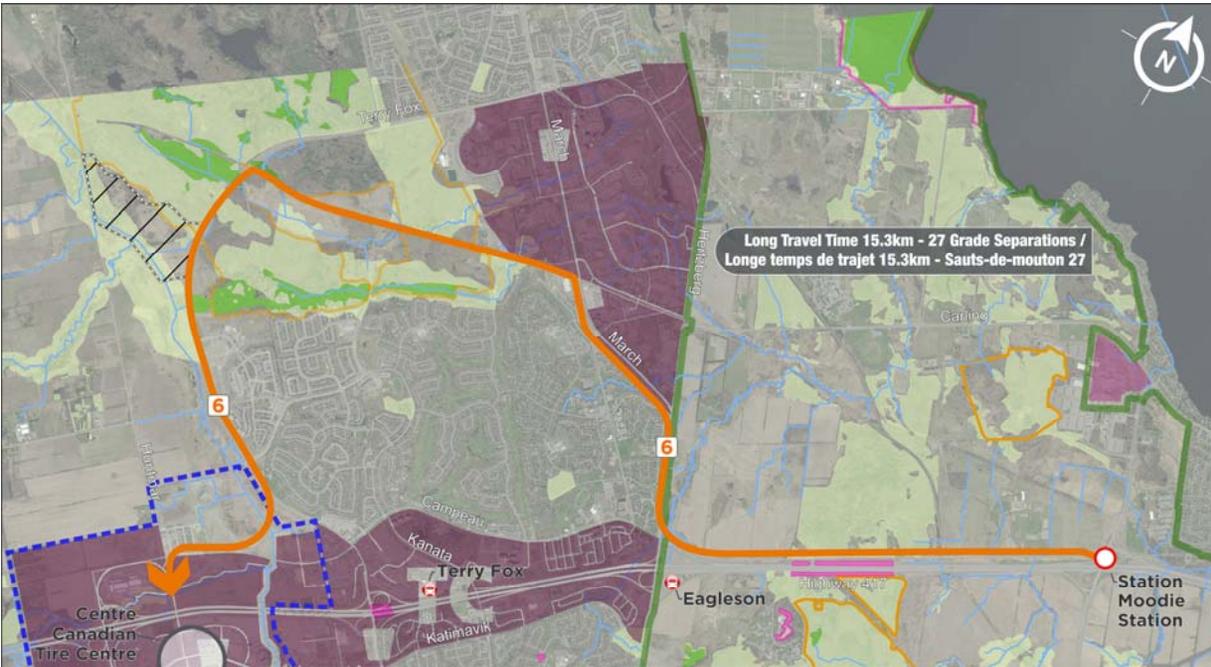
**Résumé :** Le TLR remplacerait le TCRA sur le chemin March et desservirait Kanata Nord. Les correspondances sont nombreuses à la hauteur des chemins March/Eagleson pour les autobus desservant le centre-ville de Kanata et Kanata Sud. Le TLR serait amalgamé à la route traversant la Ceinture de verdure. Le parcours aurait des répercussions sur les zones naturelles au nord-ouest, exerçant des pressions sur l'aménagement dans ce secteur.

Le long parcours est complexe à construire et il coûterait cher à construire et à exploiter.

Achalandage possible et connectivité du réseau	Possibilités d'AATC et de développement de la ville	L'environnement naturel	L'environnement social	Complexité	Coûts d'immobilisation et de fonctionnement
●	●	■	▲	■	■
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pôles d'emplois et de population en croissance</li> <li>Correspondances modérées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dessert très bien le parc industriel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Répercussions sur l'habitat naturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>N'exige pas de service d'autobus parallèle traversant la Ceinture de verdure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Complexe à construire et à exploiter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coûte cher à construire et à exploiter</li> </ul>

## Corridor 6 / Couloir 6

## Not Carried Forward / Non reporté



**Summary:** The LRT would replace part of the March Road BRT and serve much of North Kanata. A major transfer is needed at March/Eagleson for buses serving the Town Center and South Kanata. The LRT would be bundled with the highway across the greenbelt. The route would affect the natural areas in the northwest, putting development pressure on the area.

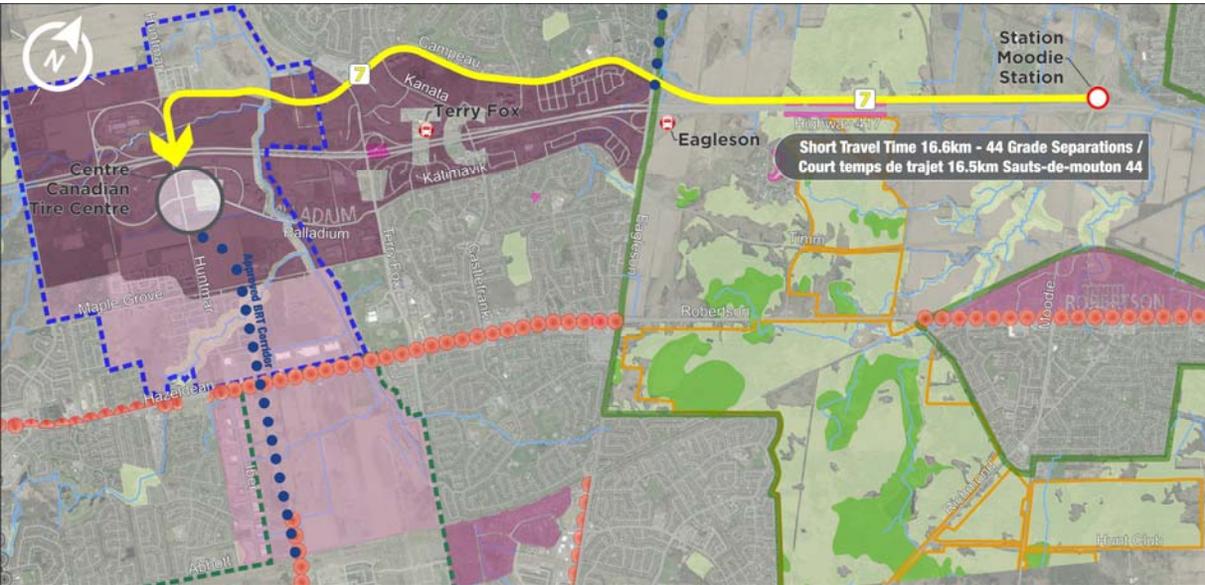
The long route is complex to construct and would be expensive to build and operate.

**Résumé :** Le TLR remplacerait le TCRA sur le chemin March et desservirait une bonne partie de Kanata Nord. Les correspondances sont nombreuses à la hauteur des chemins March/Eagleson pour les autobus desservant le centre-ville de Kanata et Kanata Sud. Le TLR serait amalgamé à la route traversant la Ceinture de verdure. Le parcours aurait des répercussions sur les zones naturelles au nord-ouest, exerçant des pressions sur l'aménagement dans ce secteur.

Le long parcours est complexe à construire et il coûterait cher à construire et à exploiter.

Achalandage possible et connectivité du réseau	Possibilités d'AATC et de développement de la ville	L'environnement naturel	L'environnement social	Complexité	Coûts d'immobilisation et de fonctionnement
▲	■	■	▲	■	■
• Correspondances modérées	• Dessert une partie du parc industriel	• Répercussions sur l'habitat naturel	• N'exige pas de service d'autobus parallèle traversant la Ceinture de verdure	• Complexe à construire et à exploiter	• Coûte cher à construire et à exploiter

## Corridor 7 / Couloir 7



## Not Carried Forward / Non reporté

**Summary:** The Campeau Drive route would serve the Town Center and Palladium areas and allow for a bus network in Kanata, although creating good transfer stations will be a challenge. The LRT would be bundled with the highway across the greenbelt. Existing development along the corridor would be impacted.

The relatively short route has high capital costs to construct but low operating costs.

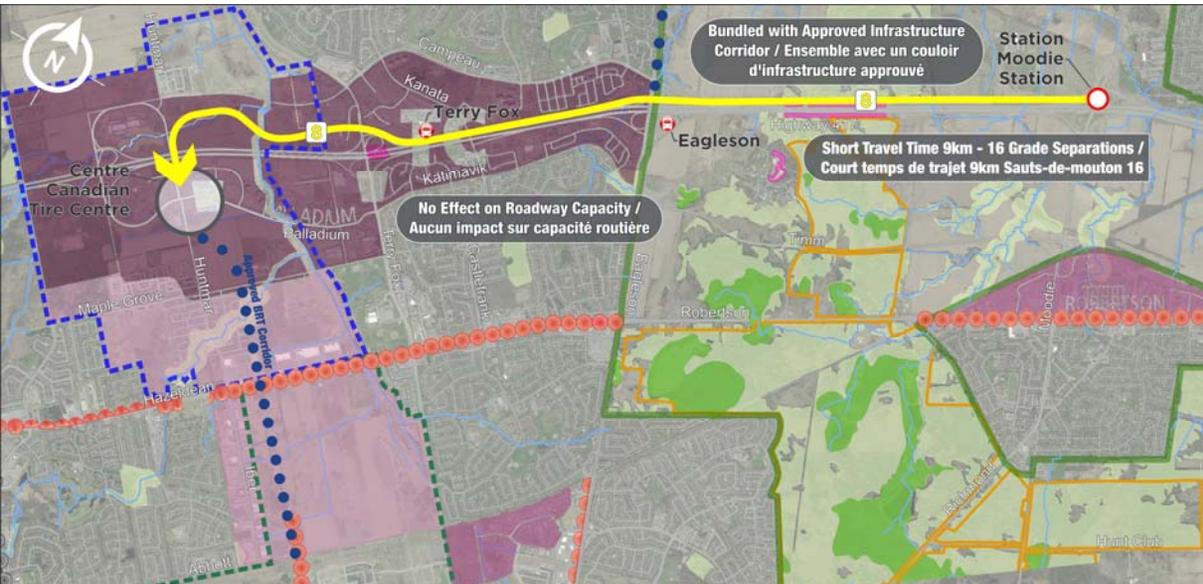
**Résumé :** Le parcours de la promenade Campeau desservirait le centre-ville Kanata et les secteurs autour de la promenade Palladium et il fournirait un réseau d'autobus à Kanata. Par contre, il serait difficile de créer des stations pour assurer des correspondances efficaces. Le TLR serait amalgamé à la route traversant la Ceinture de verdure. Il y aurait des répercussions sur l'aménagement actuel le long du couloir.

Les coûts d'immobilisations liés à la construction de ce parcours relativement court sont élevés, mais les coûts de fonctionnement sont faibles.

Achalandage possible et connectivité du réseau	Possibilités d'AATC et de développement de la ville	L'environnement naturel	L'environnement social	Complexité	Coûts d'immobilisation et de fonctionnement
■	▲	●	▲	▲	▲
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Correspondances limitées</li> <li>• Faible croissance d'emplois et de population</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dessert le périmètre du centre-ville Kanata et le centre polyvalent</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Répercussions minimales sur l'habitat naturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• N'exige pas de service d'autobus parallèle traversant la Ceinture de verdure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modérément complexe à construire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coûts de construction et de fonctionnement modérés</li> </ul>

## Corridor 8 / Couloir 8

## Carried Forward / Reporté



**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.

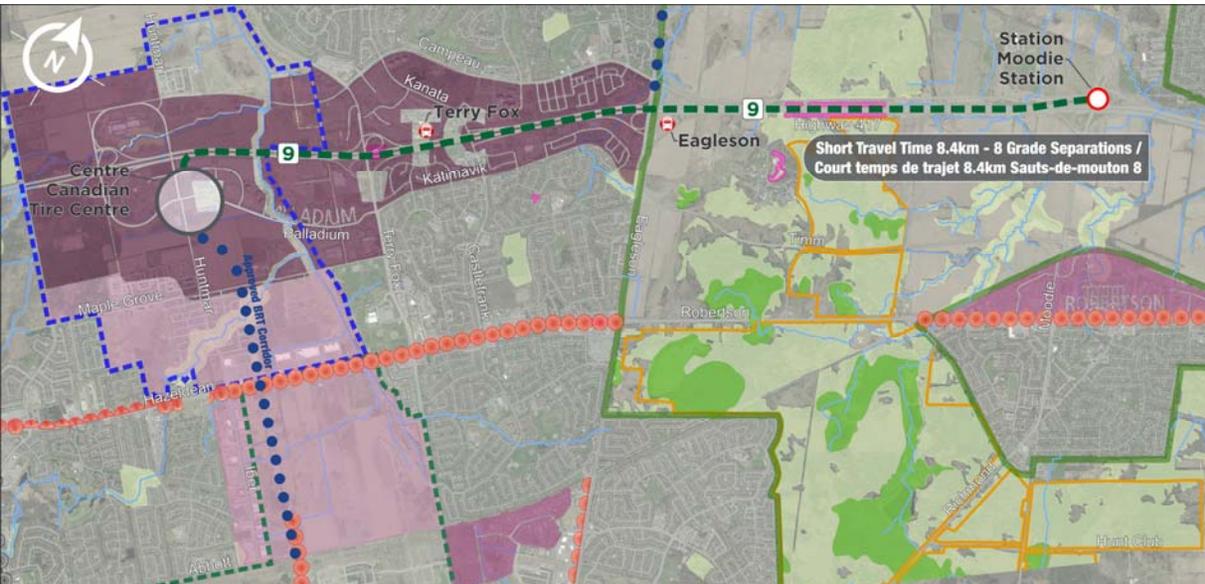
**Résumé :** Ce parcours suit le couloir du TCRA approuvé antérieurement et il desservirait le centre-ville de Kanata et les secteurs autour de la promenade Palladium. De plus, il fournirait à Kanata un réseau de transport en commun efficace. La création de stations pour les correspondances est possible. Le tracé traversant les secteurs aménagés 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.

Achalandage possible et connectivité du réseau	Possibilités d'AATC et de développement de la ville	L'environnement naturel	L'environnement social	Complexité	Coûts d'immobilisation et de fonctionnement
●	●	●	●	●	●
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Correspondances efficaces</li> <li>• Concilie les besoins de Kanata Nord et Sud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dessert le centre-ville de Kanata et le centre polyvalent</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Répercussions minimales sur l'habitat naturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• N'exige pas de service d'autobus parallèle traversant la Ceinture de verdure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peu complexe à construire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construction et fonctionnement rentables financièrement</li> </ul>

## Corridor 9 / Couloir 9

## Not Carried Forward / Non reporté



**Summary:** This highway median route would be short and direct, but does not allow for good bus and pedestrian connections. The highway median would need to be widened, pushing travel lanes further out and impacting development on both sides of the highway. Complex structures would be needed to transition into and out of the median.

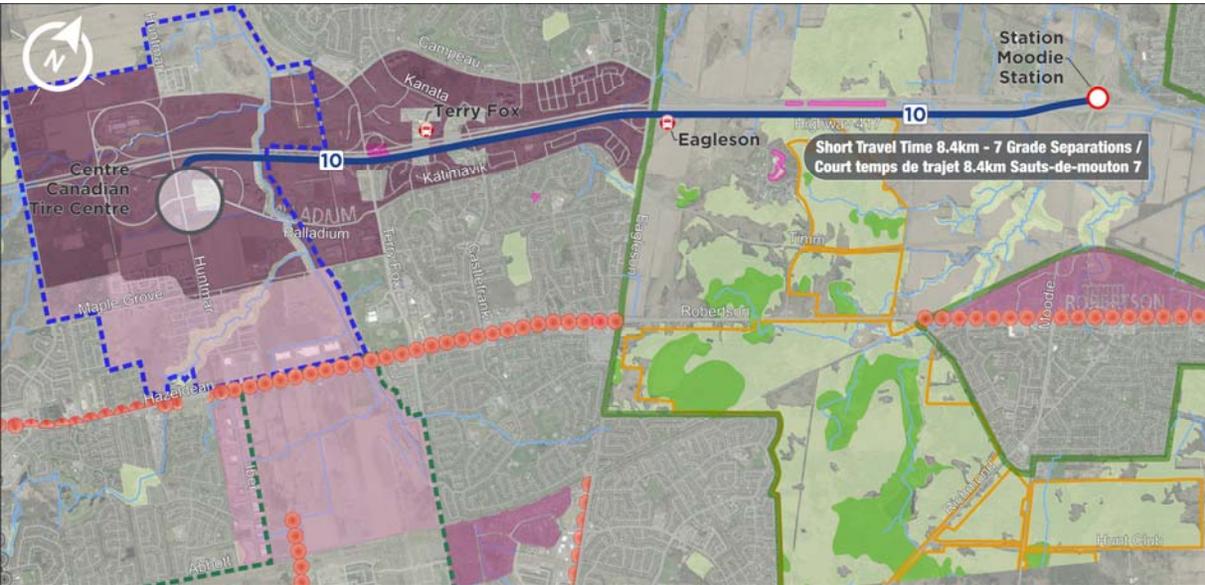
Capital and operating costs are relatively modest even with the complex transitions at either end.

**Résumé :** Ce parcours sur le terre-plein central de l'autoroute serait court et direct, mais il ne favorise pas les correspondances d'autobus ni les liens piétonniers. Il faudrait élargir le terre-plein central de l'autoroute, faisant déborder les voies de circulation des deux côtés de la route et touchant ainsi aux aménagements actuels. Il faudrait des structures de transition complexes pour permettre l'entrée et la sortie du terre-plein.

Les coûts d'immobilisations et de fonctionnement sont relativement modestes malgré les structures de transition complexes aux deux extrémités.

Achalandage possible et connectivité du réseau	Possibilités d'AATC et de développement de la ville	L'environnement naturel	L'environnement social	Complexité	Coûts d'immobilisation et de fonctionnement
▲	●	●	▲	■	●
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Correspondances efficaces</li> <li>• Concilient les besoins de Kanata Nord et Sud</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dessert le centre-ville de la municipalité et le centre polyvalent</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Répercussions minimales sur l'habitat naturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• N'exige pas de service d'autobus parallèle traversant la Ceinture de verdure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Complexe à construire; perturbe l'autoroute 417</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construction et fonctionnement rentables financièrement</li> </ul>

## Corridor 10 / Couloir 10



## Not Carried Forward / Non reporté

**Summary:** There is limited space along the south side of the highway for the LRT and supporting bus transfer stations. There would be significant impacts for the existing development. The LRT would cross the highway near Moodie, impacting the greenbelt.

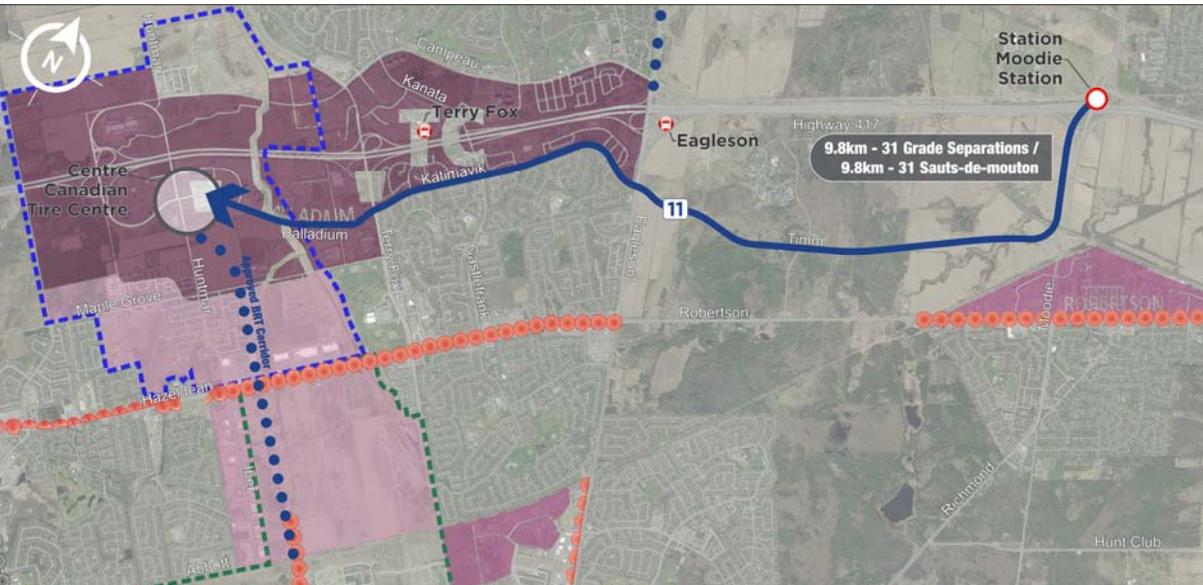
This central route supports North and South Kanata, but not as well as Corridor #8. Capital and operating costs are modest, with a moderate level of complexity.

**Résumé :** L'espace est limité du côté sud de l'autoroute pour y faire passer le TLR et y aménager des stations de correspondances pour les autobus. Les répercussions seraient importantes sur les aménagements. Le TLR traverserait l'autoroute près de la promenade Moodie, ayant par conséquent des répercussions sur la Ceinture de verdure.

Ce parcours central favorise Kanata Nord et Sud, mais pas autant que le couloir 8. Les coûts d'immobilisations et de fonctionnement sont modestes et le niveau de complexité est modéré.

Achalandage possible et connectivité du réseau	Possibilités d'AATC et de développement de la ville	L'environnement naturel	L'environnement social	Complexité	Coûts d'immobilisation et de fonctionnement
▲	●	●	▲	▲	●
<ul style="list-style-type: none"> <li>Concilie des besoins de Kanata Nord et Sud</li> <li>Espace limité du côté sud de l'autoroute 417</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dessert le centre-ville de la municipalité et le centre polyvalent</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Répercussions minimales sur l'habitat naturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>N'exige pas de service d'autobus parallèle traversant la Ceinture de verdure</li> <li>Franchir l'autoroute 417 a des répercussions sur la Ceinture de verdure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modérément complexe à construire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Construction et fonctionnement rentables financièrement</li> </ul>

## Corridor 11 / Couloir 11



## Not Carried Forward / Non reporté

**Summary:** The narrow right-of-way along Timm and Katimivik would make implementation challenging. Creating stations with good bus transfers would also be difficult in this developed corridor. The corridor borders the edge of the Town Centre and Palladium area. There are some natural and social environment impacts with the crossing of the greenbelt and impacts on the existing development along the route.

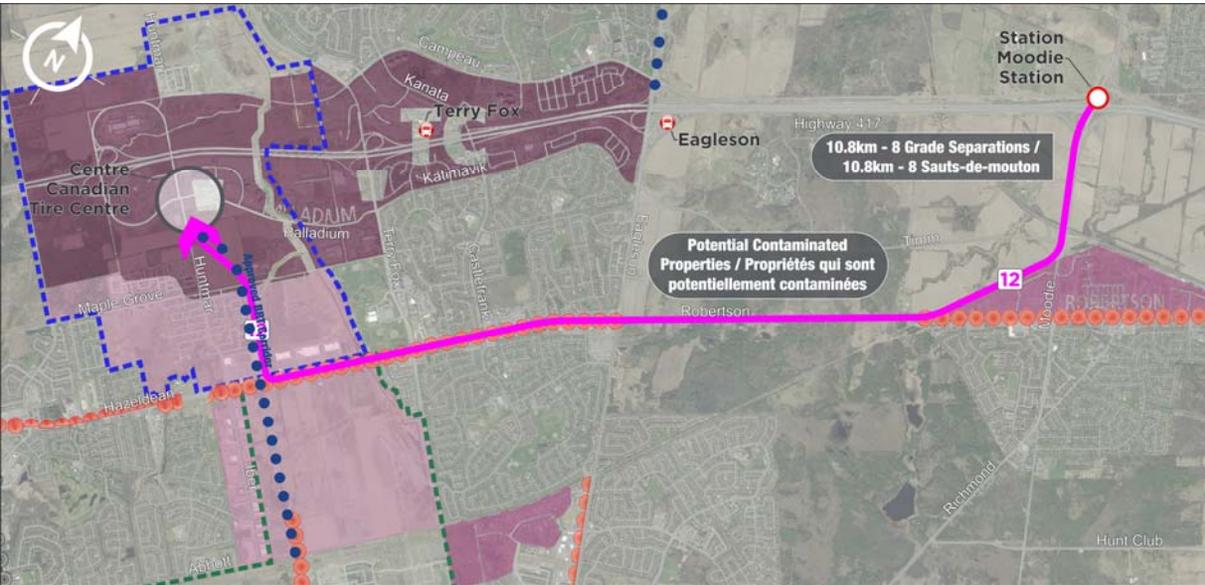
Capital and operating costs are modest, with a moderate level of complexity.

**Résumé :** En raison de l'étroitesse de l'emprise le long de Timm et Katimivik, il serait difficile d'y construire le tracé. Il serait également difficile de créer des stations pour des correspondances efficaces dans ce couloir aménagé. Le couloir serait en bordure du centre-ville et de la promenade Palladium. Franchir la Ceinture de verdure aurait des répercussions sur l'environnement social et naturel et sur les aménagements le long du parcours.

Les coûts d'immobilisations et de fonctionnement sont modestes et le niveau de complexité modéré.

Achalandage possible et connectivité du réseau	Possibilités d'AATC et de développement de la ville	L'environnement naturel	L'environnement social	Complexité	Coûts d'immobilisation et de fonctionnement
■	▲	▲	▲	▲	▲
<ul style="list-style-type: none"> <li>Concille des besoins de Kanata Nord et Sud</li> <li>Espace limité du côté sud de l'autoroute 417</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dessert le centre-ville de la municipalité et le centre polyvalent</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Répercussions minimales sur l'habitat naturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>N'exige pas de service d'autobus parallèle traversant la Ceinture de verdure</li> <li>Franchir l'autoroute 417 a des répercussions sur la Ceinture de verdure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modérément complexe à construire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Construction et fonctionnement rentables financièrement</li> </ul>

## Corridor 12 / Couloir 12



## Not Carried Forward / Non reporté

**Summary:** The route would serve South Kanata. Town Centre and South Kanata are not well served, requiring bus service to remain along Highway 417. The segment through the developed Hazeldean Main Street would be challenging, increasing capital and operating costs. The corridor would have a significant impact on existing development.

Capital and operating costs are modest even, however there is a high level of complexity in accommodating LRT in a developed corridor.

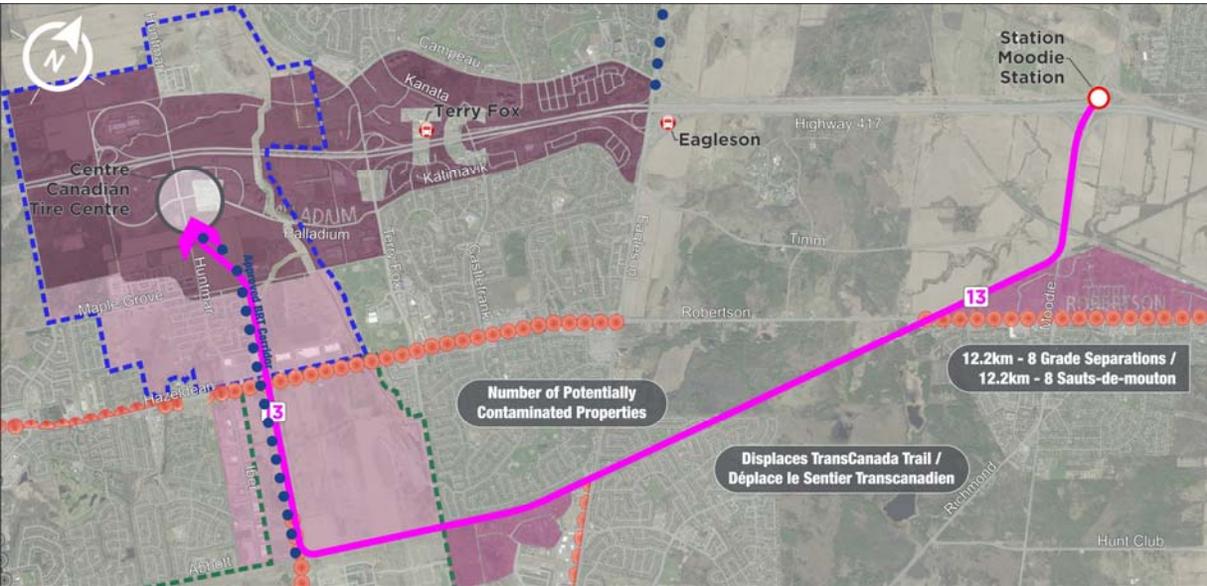
**Résumé :** Ce parcours desservirait Kanata Sud. Le centre-ville de Kanata et Kanata Nord ne seraient pas bien desservis, de sorte qu'il faudrait maintenir le service d'autobus le long de l'autoroute 417. La construction du tronçon traversant le secteur aménagé de la rue principale d'Hazeldean occasionnerait des problèmes, augmentant les coûts d'immobilisations et de fonctionnement. Le couloir aurait des répercussions importantes sur les aménagements actuels.

Les coûts d'immobilisations et de fonctionnement sont relativement modestes, mais l'aménagement d'un TLR dans un couloir déjà aménagé est très complexe.

Achalandage possible et connectivité du réseau	Possibilités d'AATC et de développement de la ville	L'environnement naturel	L'environnement social	Complexité	Coûts d'immobilisation et de fonctionnement
▲	▲	▲	▲	■	▲
<ul style="list-style-type: none"> <li>Correspondances limitées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dessert la rue principale d'Hazeldean</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Répercussions modérées sur l'habitat naturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Exige un service d'autobus parallèle traversant la Ceinture de verdure</li> <li>Franchir l'autoroute 417 a des répercussions sur la Ceinture de verdure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La construction est complexe le long d'un couloir déjà aménagé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coûts de construction et de fonctionnement modérés</li> </ul>

## Corridor 13 / Couloir 13

## Additional Analysis Required / Autres analyses requises



**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 South Kanata are not well served, and bus service is required to remain along Highway 417. Challenge to accommodate bus transfer facilities.

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 serait parallèle à 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. Difficile d'y aménager des stations pour les correspondances.

Il permettrait de façonner l'aménagement du secteur sud-ouest de Kanata, bien que la majorité des plans a déjà été approuvée. Les coûts d'immobilisation et de fonctionnement sont modestes le niveau de complexité est modéré.

Achalandage possible et connectivité du réseau	Possibilités d'AATC et de développement de la ville	L'environnement naturel	L'environnement social	Complexité	Coûts d'immobilisation et de fonctionnement
▲	▲	▲	■	▲	▲
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pôles d'emplois et de population en croissance</li> <li>Correspondances limitées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Relié à des zones ciblées pour la densification</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Répercussions modérées sur l'habitat naturel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Exige un service d'autobus parallèle traversant la Ceinture de verdure</li> <li>Nouvel obstacle dans la Ceinture de verdure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modérément complexe à construire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Coûts de construction et de fonctionnement modérés</li> </ul>

## Corridor Screening – Initial Results

Initial results of the screening indicate that **Corridor 8** is the preliminary preferred corridor for the following reasons:

- Provides transit spine equally supporting all of Kanata
- Supports future March & Fernbank Bus Rapid Transit Corridors
- No significant environmental or social impacts
- Supports development objectives along route
- Cost effective to build and operate

**Corridor 8** will now have in-depth existing conditions documented so to inform the development of the Recommended Plan, and the subsequent impact assessment.

## Évaluation des couloirs – premiers résultats

Les premiers résultats de l'évaluation indiquent que le **couloir 8** est le couloir privilégié provisoire pour les raisons suivantes :

- Fournit un axe de transport en commun reliant également Kanata en entier
- Vient en appui aux futurs couloirs de transport en commun rapide par autobus March et Fernbank
- Aucune répercussion importante sur le plan social ou environnemental
- Soutient des objectifs d'aménagement le long du parcours
- Rentable sur le plan de la construction et du fonctionnement

À présent, les conditions actuelles du **couloir 8** seront examinées en profondeur pour l'élaboration du plan recommandé et l'évaluation subséquente des répercussions.



## Corridor Screening – Further Analysis

Although Corridor 8 performs strongest across the board, the ridership and network potential of **Corridors 5 and 13** warrant further analysis.

This analysis will modify **Corridors 5 and 13** to an alternative terminal station, and assess their performance against the same criteria used in the initial evaluation.

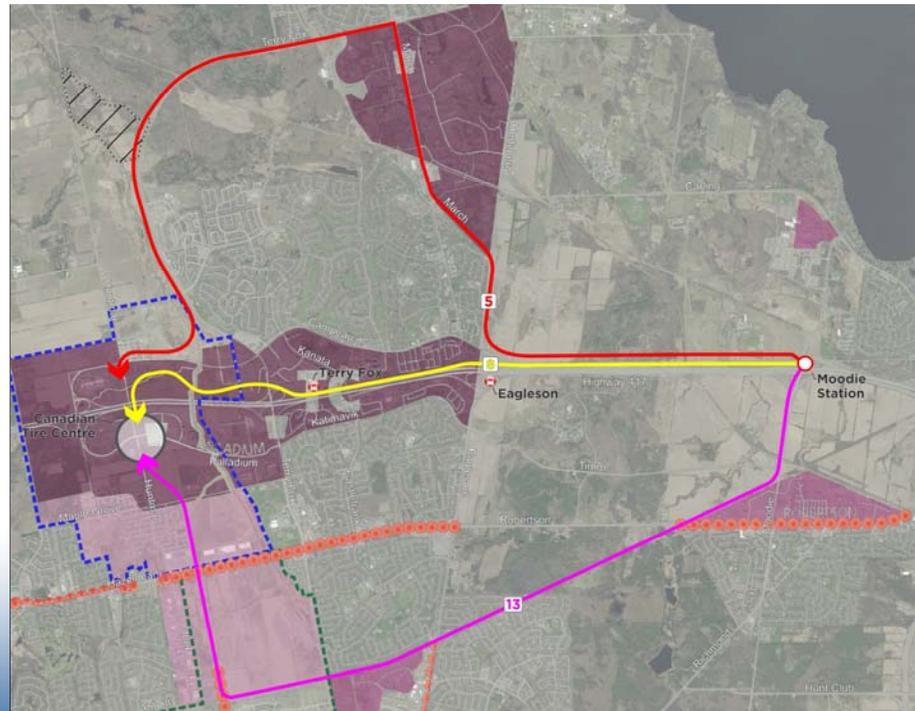
The results of this analysis will be used for comparison alongside **Corridor 8** to finalize the Preferred Corridor.

## Évaluation du couloir – autres analyses

Même si le rendement du couloir 8 est le plus élevé d'entre tous, l'achalandage et le potentiel réseau des **couloirs 5 et 13** méritent qu'on en fasse une analyse plus approfondie.

Pour cette analyse, les **couloirs 5 et 13** auront une station terminale différente; leur rendement sera par la suite évalué eu égard aux mêmes critères qui ont été utilisés pour l'évaluation initiale.

Les résultats de cette analyse seront utilisés pour comparer ces deux couloirs au couloir 8 et établir au final le couloir privilégié.





## Next Steps

In the coming months, there are several important next steps for this study. Based on feedback from consultation groups and public, project team will:

- Confirm the preferred corridor
- Develop alternative designs
- Develop recommended plan
- Conduct TPAP

The second Public Open House for this study will occur in the Fall, 2017.

Your views are important to the success of this study. Please identify any concerns that you would like addressed during the study. To be added to the mailing list, or to submit any comments or questions, please contact:

### **Angela Taylor, P.Eng.**

Senior Project Engineer | Gestionnaire principale de projet  
Transportation Planning | Planification des transports  
Transportation Services Department | Service des transports  
City of Ottawa | Ville d'Ottawa

[Angela.Taylor@ottawa.ca](mailto:Angela.Taylor@ottawa.ca)

(613) 580-2424 x 15210

**Thank you!**

## Prochaines étapes

Plusieurs étapes importantes dans le cadre de cette étude se dérouleront dans les prochains mois. En fonction de la rétroaction des groupes consultatifs et du public, l'équipe affectée au projet :

- Confirmera le couloir privilégié
- Préparera des options de conception
- Élaborera un plan recommandé
- Entreprendra le processus d'évaluation du projet de transport en commun

La deuxième séance portes ouvertes de cette étude aura lieu à l'automne 2017.

Votre opinion est importante pour le succès de cette étude. Pour vous inscrire à la liste d'envoi ou pour soumettre vos commentaires ou questions, veuillez communiquer avec :

### **Angela Taylor, ingénieure**

Senior Project Engineer | Gestionnaire principale de projet  
Transportation Planning | Planification des transports  
Transportation Services Department | Service des transports  
City of Ottawa | Ville d'Ottawa

[Angela.Taylor@ottawa.ca](mailto:Angela.Taylor@ottawa.ca)

613-580-2424, poste15210

**Merci!**