

## Preferred Corridor

Further analysis indicates that **Corridor 8A** is preferred for the following reasons:

- Provides rapid transit spine equally supporting all of Kanata
- Supports approved transit corridors and development patterns
- No significant environmental or social impacts
- Extension to Hazeldean further increases ridership, improves network connectivity and provides additional transit-oriented development opportunities

Additional work will be undertaken to consider the alignment and station locations and develop a preliminary Recommended Plan.

## Couloir privilégié

L'analyse détaillée indique que le **couloir 8A** est à privilégier pour les raisons suivantes :

- Il servirait d'épine dorsale du transport en commun rapide pour l'ensemble de Kanata.
- Il s'intègre aux couloirs de transport en commun et aux formes d'aménagement approuvés.
- Il n'a pas de répercussions environnementales ou sociales importantes.
- Le prolongement jusqu'au chemin Hazeldean augmente l'achalandage, améliore la connectivité du réseau et favorise les aménagements axés sur le transport en commun.

Un travail supplémentaire sera entrepris pour étudier le tracé et l'emplacement des stations et élaborer un plan préliminaire recommandé.

	Corridor / Couloir					
	5	5A	8	8A	13	13A
Ridership Potential and Network Connectivity / Potentiel d'achalandage et connectivité du réseau	●	▲	●	●+	▲	▲
TOD & City Building Opportunities / Aménagements axés sur le transport en commun et occasions d'aménagement urbain	●	▲	●	●+	▲	■
Natural Environment Impacts / Répercussion sur l'environnement naturel	■	●	●	●	▲	▲
Social Environment Impacts / Répercussion sur l'environnement social	▲	●	●	●	■	■
Complexity / Complexité	■	▲	●	●	▲	▲
Capital and Operational Costs / Coûts d'immobilisations et de fonctionnement	■	▲	●	▲	▲	●
<b>SUMMARY / SOMMAIRE</b>	■	▲	●	●+	■	■

## March Station Design Alternatives

The LRT will follow the same alignment previously studied and approved between Moodie Drive and Terry Fox Station.

At March Station, three design alternatives have been developed to address the change in technology from bus to light rail, including connection to the future March Road/Kanata North BRT and locating a bus terminal and Passenger Pick-up and Drop-off (PPUDO) facility to serve this station.

Main considerations in developing a preferred design at this location include:

- Station connectivity
- Transit/traffic operations
- Land use compatibility
- Cost

## Options de conception de la station March

Le train léger suivra le même tracé qui avait été étudié et approuvé entre la promenade Moodie et la station Terry Fox.

À la station March, trois options de conception ont été élaborées pour permettre la transition de l'autobus au train léger, notamment un lien avec le futur TCRA du chemin March (Kanata-Nord) et l'aménagement d'un terminus d'autobus et d'une aire de débarquement à la station.

Facteurs clés à considérer dans l'aménagement du concept privilégié à cet endroit :

- connectivité de la station;
- transport en commun et circulation routière;
- compatibilité des utilisations du sol;
- coût.

