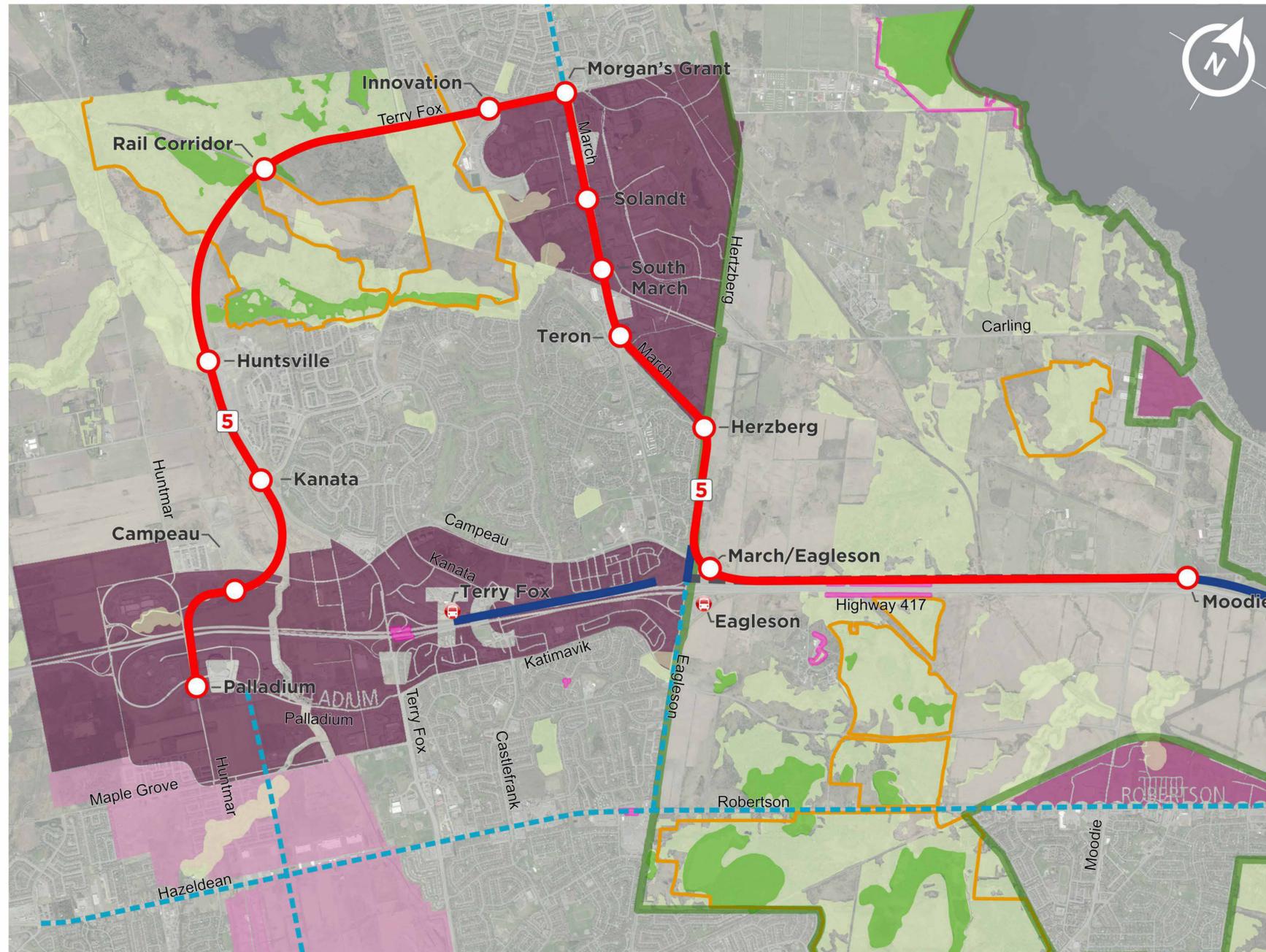


Corridor 5 / Couloir 5

Not Preferred / Non privilégié



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.

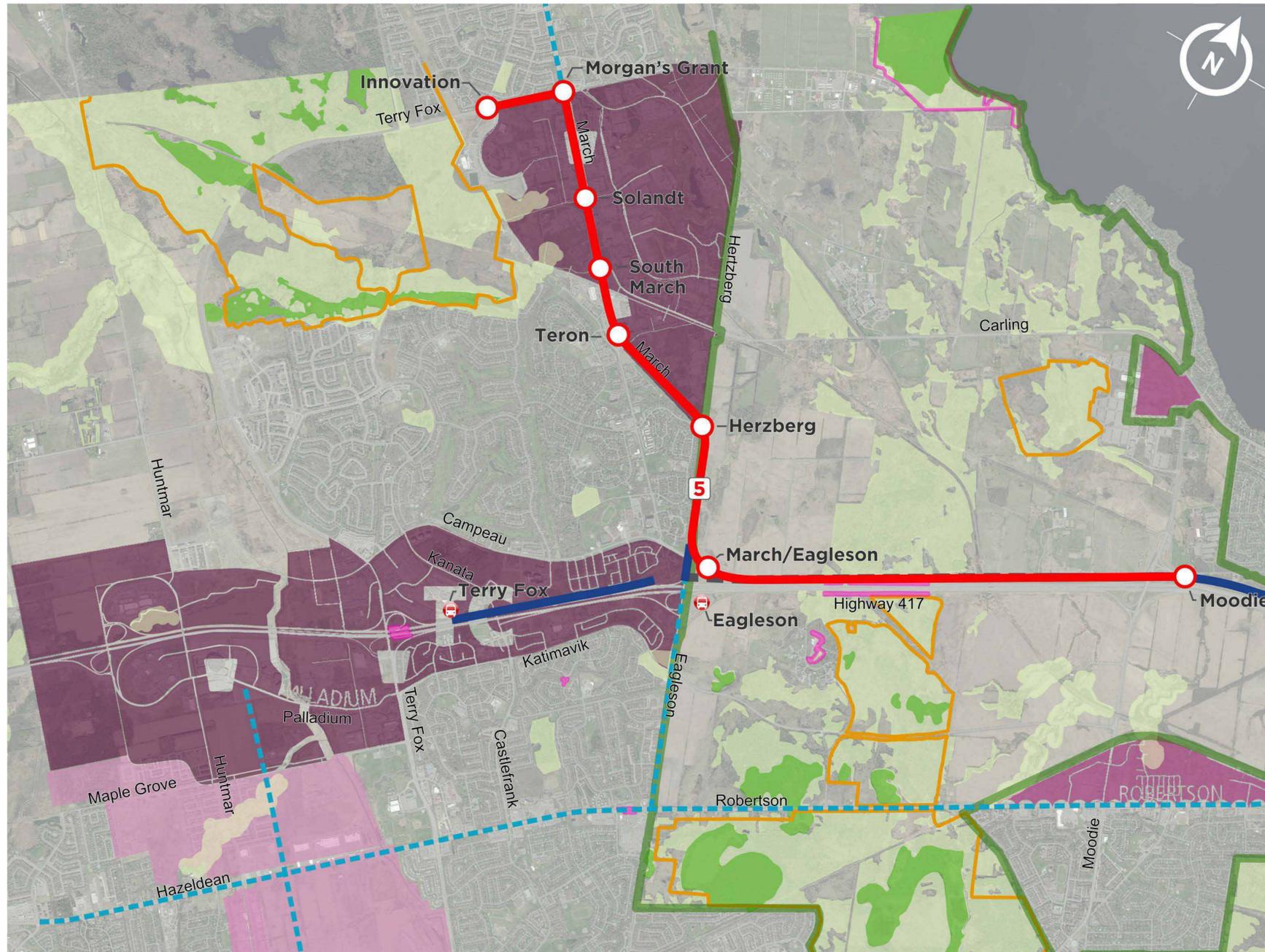
Résumé : Le TLR remplacerait le TCRA sur le chemin March et desservirait Kanata Nord. Les correspondances sont nombreuses à la hauteur des chemins March/Eagleson pour les autobus desservant le centre-ville de Kanata et Kanata Sud.

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.

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 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-bus Innovation.

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

Le tracé, plus court comparativement au couloir 5, serait plus 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 / Environnement naturel	Social Environment / Environnement social	Complexity / Complexité	Capital & Operating Costs / Coûts d'immobilisations et de fonctionnement
▲	▲	●	●	▲	▲