

**建言献策，共绘 CATA 服务未来蓝图！**

访问 [cata.org/RoadAhead](http://cata.org/RoadAhead)，了解项目详情，并查看线路规划方案。扫描二维码，参与线上问卷调查。



CATA 的 Road Ahead 项目旨在打造与社区同步发展的公共交通服务。结合数据分析与民众意见，目前已为该项目初步拟定两套服务方案。这两套方案仅为初步构想，并非最终定案。本次问卷调查收集的意见，将有助于方案持续优化，更好地服务整片区域。

两套方案中，**方案 A** 仅对现有线路网络进行小幅优化；**方案 B** 则做出大幅调整，包括新增多条绕行兰辛 (Lansing) 市中心的跨城区线路，并以 CATA Rydz 服务替代部分固定线路服务。整体来看，两套方案几乎对系统内所有线路的走向都作出调整，同时增设部分 CATA Rydz 微公交服务区，并撤销原有部分服务区。这些调整是基于对现有各条线路及服务区域的全面评估，针对现存优势、不足与发展机遇制定的优化举措。各方案中按线路和服务提出的具体调整，详见下方附带的方案说明表。

路线/服务	方案 A	方案 B
1	1 路走向将基本保持不变，仅在兰辛市中心段进行调整，该线路将由原有的大型单向环线，改为双向服务线路，经 Walnut Street 连接兰辛社区学院 (LCC)、州议会大厦与 CTC。	与方案 A 一致。
2	兰辛市中心区域，2 路将简化运营，终点站改为 CTC。前往州议会大厦及其他市中心目的地的高频服务，可通过换乘其他线路实现。2 路的远端将进行调整：终点站将从 Waverly Road 以西的居民区调整为兰辛技术高中，以创造新的换乘衔接机会。Waverly Road 以西区域的服务覆盖，将由规划中的 11 路承接。详见 11 路说明。	兰辛市中心区域，2 路将简化运营，终点站改为 CTC。前往州议会大厦及其他市中心目的地的高频服务，可通过换乘其他线路实现。2 路的远端将进行调整：线路将经由 Jolly Road 与 Waverly Road，终点站从 Waverly 路以西的居民区，迁移至兰辛技术高中，以创造新的换乘衔接机会。Waverly Road 以西区域的服务覆盖，将由规划中的 11 路承接。详见 11 路说明。
3	兰辛市中心区域，3 路将简化运营，改为沿 Capitol Avenue 双向运行。在 Shiawassee Street 以北，线路由 Pine Street、Walnut Street 改走 Capitol Avenue 与 Grand River Avenue，以便利用 Willow Street 与 Grand River Avenue 路口的交通信号灯。3 路的远端将从兰辛购物中心片区出发，沿 Snow Road 延伸至 LCC 西校区，进一步丰富线路换乘选择。	3 路将并入规划中的 15 路。该线路为跨城区线路，串联首府地区多模式交通枢纽、密歇根州立大学 (MSU)、Frondor 购物中心、Lake Lansing Road 沿线的 Meijer 与沃尔玛 (Walmart)、Cristo Ray 社区中心，以及兰辛购物中心片区。详见 15 路说明。
5	5 路自兰辛市中心至 Miller Road 沿线 Meijer 路段，线路走向基本维持不变。取消前往 Everett 高中的绕行路段，该校出行服务改由规划中的 6 路、18 路承接。5 路的远端取消 Edgewood Boulevard 沿线服务，该路段由规划中的 9 路承接。详见 6 路、9 路、18 路说明。	5 路从兰辛市中心至 Jolly Road，线路走向基本不变。自该处起线路向东改走 Pennsylvania Avenue，原 6 路服务的 Ingham County Human Services 区域，改由本线覆盖。取消前往 Everett 高中的绕行路段，该校出行服务改由规划中的 18 路承接。5 路的远端取消 Edgewood Boulevard 沿线服务，该路段由规划中的 11 路承接。详见 6 路、11 路、18 路说明。
6	6 路以 Miller Road 沿线的 Meijer 作为始发点，可新增换乘衔接点。线路同步完成优化调整，车辆全程行驶于公共道路，仍可就近停靠 Ingham County Human Services、CATA 办公区、Everett 高中、Newcomer Center 及社会保障管理局等重点场所。	6 路将撤销，将运力调配至其他线路。该线路原有服务范围由规划中的 5 路、20 路以及规划中的 Southeast Lansing Rydz 片区线路承接。详见 5 路、20 路说明。
7	7 路重新规划走向，聚焦客流潜力最高的主干道，并撤销低效站点。市中心以东，线路由 I-496 改走 Kalamazoo Street。Mt. Hope Avenue 以北，线路由 Aurelius Road 改走 Pennsylvania Avenue。Jolly Road 以南，线路由 English Oak Drive 改走 Belle Chase Boulevard。	7 路将撤销，将运力调配至其他线路。该线路原有服务范围由规划中的 18 路、20 路以及规划中的 Southeast Lansing Rydz 片区线路承接。详见 18 路、20 路说明。
8	8 路调整线路，仅往返于 Miller Road 沿线的 Meijer 与 Holt 之间。Pennsylvania Avenue 沿线部分服务由规划中的 6 路、7 路承接。Holt 片区优化线路，不再穿行小型居民区道路及私人通道，改走城市公共主干道。详见 6 路、7 路说明。	8 路调整线路，仅往返于兰辛市中心与 Miller Road 沿线的 Meijer 之间。前往 Holt 区域的服务由规划中的 Holt/Delhi Rydz 片区线路承接。兰辛市中心区域，8 路将简化运营，终点站改为 CTC。前往州议会大厦及其他市中心目的地的高频服务，可通过换乘其他线路实现。

路线/服务	方案 A	方案 B
9	兰辛市中心区域，9 路将简化运营，终点站改为 CTC。前往州议会大厦、LCC 及其他市中心目的地的高频服务，可通过换乘其他线路实现。Jolly Road 以南，线路由 Waverly Road 改走 Wise Road，直达兰辛技术高中。Waverly Road 沿线服务由规划中的 11 路承接。同时线路由 Miller Road 改至客流潜力更高的 Edgewood Boulevard 运行。详见 11 路说明。	兰辛市中心区域，9 路将简化运营，终点站改为 CTC。前往州议会大厦、LCC 及其他市中心目的地的高频服务，可通过换乘其他线路实现。Jolly Road 以南，线路由 Waverly Road 改经 Haag Road、Georgetown Boulevard 及 Pleasant Grove Road，进一步直达兰辛技术高中。Waverly Road 沿线服务由规划中的 2 路承接。Miller Road 沿线前往 Meijer 的服务由规划中的 11 路承接。详见 2 路、11 路说明。
10	兰辛市中心区域，10 路将简化运营，改为沿 Grand Avenue 双向运行。Shiawassee Street 以北，线路改至 Grand River 西侧，行至 Cesar Chavez Avenue，可直达 Turner Road 与 Sheridan Road。河西区域的服务仍由 13 路、16 路保障。自 East Street 起，10 路向东延伸，经 Lake Lansing Road 停靠沃尔玛与 Meijer，方便居民采购，并新增换乘节点。详见 13 路、16 路说明。	与方案 A 一致。
11	兰辛市中心区域，11 路将简化运营，改为沿 Grand Avenue 双向运行。线路从 Waverly Road 向南延伸至 Holmes Road 以南，途经 Seaway Drive、Miller Road 并停靠兰辛技术高中，新增换乘衔接点。	兰辛市中心区域，11 路将简化运营，改为沿 Grand Avenue 双向运行。线路从 Waverly Road 向南延伸至 Holmes Road 以南，途经 Seaway Drive、Miller Road 并停靠兰辛技术高中，新增换乘衔接点。线路自兰辛技术高中出发，经 Edgewood Boulevard 前往 Miller Road 沿线的 Meijer。
12	兰辛市中心区域，12 路不再行经 Grand Avenue 与 Capitol Avenue，改为沿 Walnut Street 双向通行。线路由 Waverly Road 出发，改走 Mt.Hope Highway 前往 LCC 西校区，不再途经 St. Joseph 和 Snow Road，以便就近服务 Mt. Hope Highway 沿线的多家企业。	兰辛市中心区域，12 路不再行经 Grand Avenue 与 Capitol Avenue，改为沿 Walnut Street 双向通行。线路从 Waverly Road 延伸至 Mt.Hope Highway、Canal Road、Guinea Road 及 Davis Highway，方便就近服务通用、亚马逊、Meijer、LG 等沿线企业。
13	兰辛市中心区域，13 路取消原有大单向环线，改为沿 Grand Avenue 在 LCC 与 CTC 之间双向运行。前往州议会大厦及其他市中心目的地的高频服务，可通过换乘其他线路实现。Frاندor 附近，线路由 Coolidge Road 改走 Homer Street，使往返线路走向趋向一致。线路延伸至 Lake Lansing Road 附近，覆盖沃尔玛与 Eastwood Town Center。	兰辛市中心区域，13 路取消原有大单向环线，改为沿 Grand Avenue 在 LCC 与 CTC 之间双向运行。前往州议会大厦及其他市中心目的地的高频服务，可通过换乘其他线路实现。Frاندor 附近，线路由 Coolidge Road 改走 Homer Street，使往返线路走向更趋向一致。
14	兰辛市中心区域，14 路将简化运营，改为沿 Capitol Avenue 双向运行。行经 Grand River Avenue 的路段进行优化，改走 Grand River Avenue 桥梁，不再途经 Cesar Chavez 与 Turner Road。Turner Road 沿线服务由规划中的 10 路承接。14 路的远端将进行调整：取消原有大型单向环线，改为沿 Delta River Drive 与 Waverly Road 双向运行，便捷往返上述路段与机场。详见 10 路说明。	与方案 A 一致。
15	Michigan Avenue 以南，因 Kalamazoo Street 客流量偏少，15 路终点站由兰辛市中心调整至首府地区多模式交通枢纽，同时提升前往密歇根州立大学的通达性与换乘能力。	15 路整合现有 3 路、15 路、16 路部分路段，开行跨城区线路，串联首府地区多模式交通枢纽、密歇根州立大学、Frاندor 购物中心、Lake Lansing Road 沿线的 Meijer 与沃尔玛、Cristo Ray 社区中心以及兰辛购物中心片区。乘客可经由 Cesar Chavez Avenue，搭乘规划中的 10 路、14 路前往兰辛市中心。详见 10 路、14 路说明。
16	16 路走向基本保持不变，仅在兰辛市中心路段优化，改为沿 Capitol Avenue 双向通行。	16 路将并入规划中的 15 路。该线路为跨城区线路，串联首府地区多模式交通枢纽、密歇根州立大学、Frاندor 购物中心、Lake Lansing Road 沿线的 Meijer 与沃尔玛、Cristo Ray 社区中心以及兰辛购物中心片区。乘客可经由 Cesar Chavez Avenue，搭乘规划中的 10 路、14 路前往兰辛市中心。详见 10 路、14 路说明。

路线/服务	方案 A	方案 B
18	18 路仍保留跨城区运营功能，但因运营效益不佳将进行大幅调整。线路行至 Harrison Road 后，终点站改为首府地区多模式交通枢纽，不再绕行密歇根州立大学校区，前往该校可搭乘规划中的 15 路、20 路。MLK Jr.Boulevard 以东，线路由 Hope Avenue 改走 Cavanaugh Road，覆盖 Kroger 与 Everett 高中等目的地。MLK Jr.Boulevard 以西，18 路进一步向西延伸，服务通用兰辛工厂、亚马逊、Meijer 配送中心等工业园区。详见 15 路、20 路说明。	18 路仍保留跨城区运营功能，但因运营效益不佳将进行大幅调整。线路行至 Harrison Road 后，终点站改为首府地区多模式交通枢纽，不再绕行密歇根州立大学校区，前往该校可搭乘规划中的 15 路、20 路。MLK Jr.Boulevard 以东，线路由 Hope Avenue 改走 Cavanaugh Road，覆盖 Kroger 与 Everett 高中等目的地。MLK Jr.Boulevard 以西，18 路继续向西延伸，服务沿线企业、LCC 西校区及兰辛购物中心片区。详见 15 路、20 路说明。
20	20 路北端优化线路，经 Shaw Lane 及密歇根州立大学交通中心 (MSU-CTC) 停靠该校，此处换乘选择丰富。南端由 Jolly Road 沿 Pennsylvania Avenue 延伸至 Miller Road 的 Meijer 超市，方便居民购物并增设新换乘点。	20 路北端优化线路，经 Shaw Lane 及密歇根州立大学交通中心 (MSU-CTC) 停靠该校，此处换乘选择丰富。南端由 Jolly Road 沿 Cedar Street 延伸至 Miller Road 的 Meijer，直达 Ingham County Human Services 与商超，并新增换乘节点。
22	22 路、23 路不再沿同一环线分顺时针、逆时针运行，重新规划后：22 路负责环线南半段双向通行，23 路负责环线北半段双向通行。详见 23 路说明。	22 路、23 路不再沿同一环线分别顺时针、逆时针运行。调整后，22 路经 Mt. Hope Road、Okemos Road，在密歇根州立大学 5 号匝道与 Grand River Avenue 沿线的 Meijer 之间双向运营。Mt. Hope Road 以南区域的出行服务，由规划中的 Meridian Rydz 片区线路承接。23 路沿原 22 路环线北半段双向通行。详见 23 路说明。
23	22 路、23 路不再沿同一环线分顺时针、逆时针运行，重新规划后：22 路负责环线南半段双向通行，23 路负责环线北半段双向通行。23 路将进行线路优化，行驶路段由 Lac Du Mont Drive 调整至 Okemos Road，同时由 Farm Lane 改走 Bogue Street。详见 22 路说明。	22 路与 23 路不再沿同一环线分顺时针、逆时针运行。调整后，23 路在该环线北半段实行双向运营。23 路改道，由 Lac Du Mont Drive 调整至 Okemos Road，同时不再行驶 Hagadorn Road，改走 Alton Road、Burcham Drive 及 M.A.C Avenue，承接规划中的 24 路的服务范围。规划中的 23 路与 Meridian Rydz 片区线路，共同承接原 23 路环线南半段的客运服务。详见 22 路、24 路说明。
24	24 路整体走向基本不变，仅密歇根州立大学周边路段有所调整：线路由 M.A.C. Avenue 改走 Abbot Road，规避转弯难点。终点站不再停靠 5 号匝道，改为沿 Circle Drive 环线收尾。	Saginaw Highway 以南，24 路优化线路，沿 Hagadorn Road、Shaw Lane 直达密歇根州立大学交通中心 (MSU-CTC)。Alton Road、Burcham Drive、M.A.C Avenue 及 Farm Lane 沿线服务由规划中的 23 路承接。详见 23 路说明。
25	25 路将进行线路优化，取消从 Red Cedar Road 绕行至 Farm Lane 的路段；同时由 Harrison Road 直达 Meijer，不再先途经 Chandler Crossings 片区。规划中的 26 路将覆盖 Farm Lane 与 Chandler Crossings 片区。25 路与 26 路可联运运营，乘客无需换乘，一票直达两条线路沿线站点。详见 26 路说明。	25 路将进行线路优化，取消从 Red Cedar Road 绕行至 Farm Lane 的路段；车辆行经 Harrison Road 直达 Meijer 后，再继续前往 Chandler Crossings 片区。规划中的 26 路将途经 Farm Lane。25 路与 26 路可联运运营，乘客无需换乘，一票直达两条线路沿线站点。详见 26 路说明。
26	26 路从 Chandler Crossings 延伸至 Meijer，方便居民购物，同时实现与 25 路联运。线路由 M.A.C. Avenue 改走 Abbot Road 以避免复杂转弯，并延伸至 5 号匝道，增设换乘节点。详见 25 路说明。	26 路延伸至 5 号匝道，实现与规划中的 25 路联运。线路由 M.A.C. Avenue 改走 Abbot Road，规避转弯难点。详见 25 路说明。
30	30 路保持不变。	与方案 A 一致。
31	31 路将进行线路调整，缩减易造成客流拥挤、降低出行便利性的单向路段。Red Cedar River 以北，线路实行双向运营，W. Circle Drive 终点站环线除外。河道以南，线路由 Wilson Road 改走 S. Shaw Lane 并改为双向运行，东侧居民区终点站环线除外。31 路调整后简化密歇根州立大学交通中心 (MSU-CTC) 及校园整体运力布局，线路运行模式更稳定、更易预测。	31 路重新规划线路，最大化提升线路使用效率。Red Cedar River 以北，线路行经 Farm Lane、E. Circle Drive，随后沿 W. Circle Drive、Beal Street、Kalamazoo Street、Harrison Road、Michigan Avenue、Beal Street 至 W. Circle Drive，形成 8 字形终点站环线。河道以南，线路途经 Farm Lane、Shaw Lane，再沿 Hagadorn Road、Service Road、Bogue Street、Wilson Road、Conrad Road 行驶，形成终点站环线。31 路将常规停靠护理学院，同时简化密歇根州立大学交通中心 (MSU-CTC) 及校园内的公交布局，线路运行模式更稳定、更易预测。

路线/服务	方案 A	方案 B
32	32 路南端进行优化，取消南向绕行 Service Road 的路段，该路段客流由规划中的 39 路承接。32 路北端沿 Grand River Avenue、Michigan Avenue、Harrison Road 延伸至大学村，实现此地与 Brody Square、Farm Lane 沿线之间双向快速高频通行。	与方案 A 一致。
33	33 路将进行线路调整，减少易引发拥堵、降低通行效率的单向路段。Red Cedar River 以北，线路实行双向运营，W. Circle Drive 终点站环线除外。河道以南，线路不再行经 Wilson Road，改走 S. Shaw Lane、Red Cedar 及 Chestnut Road 并改为双向运营，南侧居民区终点站环线除外。33 路调整后简化密歇根州立大学交通中心 (MSU-CTC) 及校园整体运力布局，线路运行模式更稳定、更易预测。	33 路将进行线路调整，最大限度地提升线路使用效率。Red Cedar River 以北，线路行经 Farm Lane、E. Circle Drive，随后沿 W. Circle Drive、Beal Street、Kalamazoo Street、Harrison Road、Michigan Avenue、Beal Street 至 W. Circle Drive，形成 8 字形终点站环线。河道以南，线路不再行经 Wilson Road，改走 S. Shaw Lane、Red Cedar 及 Chestnut Road 并改为双向运营，南侧居民区终点站环线除外。33 路调整后简化密歇根州立大学交通中心 (MSU-CTC) 及校园整体运力布局，线路运行模式更稳定、更易预测。
39	39 路调整为校园穿梭专线，串联 89 号停车场、护理学院、东区宿舍区、密歇根州立大学交通中心 (MSU-CTC)、南区宿舍区及大学村等重要目的地。	39 路将撤销，将运力调配至其他线路。
46	46 路将撤销，将运力调配至其他线路。Mason 片区由 CATA 的 Rydz Mason 区域线路覆盖。	与方案 A 一致。
48	48 路将撤销，将运力调配至其他线路。Williamston-Webberville 片区由 CATA Rydz Meridian 区域线路及乡村客运线路承接服务。	与方案 A 一致。
CATA Rydz 兰辛线路	CATA Rydz 兰辛线路撤销，运力将调配至其他客运服务。市中心实行双向固定线路运营，出行路线更直达，同时减少 Rydz 服务在市中心的需求。	与方案 A 一致。
CATA Rydz Delta	Delta 区域将进行扩容，覆盖兰辛市西南部部分片区。因 2 路、11 路拟优化调整，该区域原有固定线路服务将取消。	Delta 服务区域将撤销，该片区的出行服务由规划中的 12 路公交承接。详见 12 路说明。
CATA Rydz 机场	兰辛市中心区域将纳入 Rydz 机场接驳服务范围。	与方案 A 一致。
MSU Night Rydz	这将是新增的一项 CATA Rydz 服务，覆盖密歇根州立大学校园，并整合 Night Owl 与 Lot Link 两条线路的功能。	与方案 A 一致。
CATA Rydz 兰辛西南部	参见 CATA Rydz Delta。	这将是新增的一项 CATA Rydz 服务，覆盖兰辛市西南部部分区域。因 2 路、11 路优化精简，该片区原有固定线路将取消。
CATA Rydz 兰辛东南部	方案 A 不包含此项。	这将是新增的一项 CATA Rydz 服务，覆盖兰辛市东南部部分区域。因 6 路、7 路计划撤销，该区域原有固定线路将由其承接。
CATA Rydz Meridian	这将把 Meridian Redi-Ride 服务改造为 CATA Rydz 微公交服务。	与方案 A 一致。
CATA Rydz Holt	这将把 Holt Redi-Ride 服务改造为 CATA Rydz 微公交线路。	与方案 A 一致。
CATA Rydz Mason	这将把 Mason Redi-Ride 服务改造为 CATA Rydz 微公交线路。	与方案 A 一致。