

¡Comparta su opinión sobre los próximos servicios de CATA!

Visite [cata.org/RoadAhead](http://cata.org/RoadAhead) para obtener información sobre el proyecto y consultar los conceptos de rutas. Escanee el código QR para responder la encuesta en línea.



El Plan de Acción de CATA consiste en diseñar un servicio de transporte público que se adapte a nuestra comunidad. A partir de datos y aportes de la comunidad, se desarrollaron dos conceptos preliminares de servicio para el Plan de Acción de CATA. Se trata de puntos de partida, no de planes definitivos. Los aportes de esta encuesta ayudarán a definir cómo evolucionan estos conceptos para brindar un mejor servicio a la región.

De los dos conceptos, el **Concepto A** representa una actualización más moderada de la red existente, mientras que el **Concepto B** introduce cambios más significativos, incluyendo más servicios transversales que evitan el centro de Lansing y una mayor oferta de CATA Rydz en reemplazo del servicio de rutas fijas. En general, ambos conceptos proponen cambios en casi todas las rutas del sistema, así como la incorporación de nuevas zonas de microtránsito de CATA Rydz y la eliminación de otras. Estos cambios tienen como objetivo abordar las fortalezas, debilidades y oportunidades identificadas mediante una evaluación integral de cada ruta actual y de los mercados a los que presta servicio. Los cambios específicos propuestos en cada concepto se describen por ruta y servicio en la siguiente tabla descriptiva.

Rutas/Servicios	Concepto A	Concepto B
1	El recorrido de la Ruta 1 permanecería prácticamente sin cambios, excepto en el centro de Lansing, donde dejaría de operar como un circuito largo de un solo sentido y pasaría a ofrecer servicio en ambos sentidos, conectando el LCC, el Capitolio y el CTC a través de Walnut Street.	Igual que en el Concepto A.
2	En el centro de Lansing, la Ruta 2 se simplificaría al finalizar su recorrido en el CTC. El servicio frecuente hacia el Capitolio y otros destinos del centro estaría disponible mediante rutas de conexión. En la cabecera periférica de la Ruta 2, el final del recorrido pasaría de los barrios al oeste de Waverly Road a la Lansing Technical High School, lo que permitiría nuevas opciones de conexión. El recorrido al oeste de Waverly Road sería cubierto por la Ruta 11 propuesta. Consulte la Ruta 11.	En el centro de Lansing, la Ruta 2 se simplificaría al finalizar su recorrido en el CTC. El servicio frecuente hacia el Capitolio y otros destinos del centro estaría disponible mediante rutas de conexión. En la cabecera periférica de la Ruta 2, el final del recorrido pasaría de los barrios al oeste de Waverly Road a la Lansing Technical High School, a través de Waverly Road, lo que permitiría nuevas opciones de conexión. El recorrido al oeste de Waverly Road sería cubierto por la Ruta 11 propuesta. Consulte la Ruta 11.
3	En el centro de Lansing, la Ruta 3 se simplificaría al operar en ambos sentidos a lo largo de Capitol Avenue. Al norte de Shiawassee Street, el servicio pasaría de Pine y Walnut Street a Capitol y Grand River Avenue para aprovechar el semáforo en Willow y Grand River. En la cabecera periférica de la Ruta 3, el recorrido se extendería desde la zona del Lansing Mall hasta el LCC West Campus a través de Snow Road, lo que permitiría nuevas opciones de conexión.	La Ruta 3 se fusionaría con la Ruta 15 propuesta, que ofrecería un servicio transversal conectando Capital Area Multimodal Gateway, MSU, el Frandor Shopping Center, los supermercados Meijer y Walmart cerca de Lake Lansing Road, el Cristo Rey Community Center y el área del Lansing Mall. Consulte la Ruta 15.
5	El recorrido de la Ruta 5 permanecería mayormente sin cambios entre el centro de Lansing y el supermercado Meijer, sobre Miller Road. Se eliminarían las desviaciones hacia la Everett High School, y el servicio a la escuela lo cubrirían las rutas 6 y 18 propuestas. En la cabecera periférica de la Ruta 5, el servicio a lo largo de Edgewood Boulevard se eliminaría y lo cubriría la Ruta 9 propuesta. Consulte las rutas 6, 9 y 18.	El recorrido de la Ruta 5 permanecería mayormente sin cambios entre el centro de Lansing y Jolly Road, donde se desviaría hacia el este en dirección a Pennsylvania Avenue para brindar servicios en Ingham County Human Services, que actualmente cubre la Ruta 6. Se eliminarían las desviaciones hacia la Everett High School, y el servicio a la escuela lo cubriría la Ruta 18 propuesta. En la cabecera periférica de la Ruta 5, el servicio a lo largo de Edgewood Boulevard se eliminaría y lo cubriría la Ruta 11 propuesta. Consulte las rutas 6, 11 y 18.
6	La cabecera de la Ruta 6 estaría en el supermercado Meijer, sobre Miller Road, lo que permitiría nuevas opciones de conexión. La ruta también se reestructuraría para que los autobuses permanezcan, en todo momento, en calles públicas y, aun así, puedan detenerse frente a destinos clave, como Ingham County Human Services, las oficinas de CATA, la Everett High School, el Newcomer Center y la Administración del Seguro Social.	Se eliminaría la Ruta 6 para concentrar los recursos en otras rutas. Su recorrido lo cubrirían otras rutas, como las rutas propuestas 5 y 20 y la zona propuesta del sureste de Lansing de Rydz. Consulte las rutas 5 y 20.
7	La Ruta 7 se reestructuraría para concentrar el servicio en los corredores con mayor potencial de demanda y eliminar paradas de menor demanda. Al este del centro, el servicio pasaría de I-496 a Kalamazoo Street. Al norte de Mt. Hope Avenue, el servicio pasaría de Aurelius Road a Pennsylvania Avenue. Al sur de Jolly Road, el servicio pasaría de English Oak Drive a Belle Chase Boulevard.	Se eliminaría la Ruta 7 para concentrar los recursos en otras rutas. Su recorrido lo cubrirían otras rutas, como las rutas 18 y 20 propuestas y la zona propuesta del sureste de Lansing de Rydz. Consulte las rutas 18 y 20.
8	La Ruta 8 se reestructuraría para operar únicamente entre el supermercado Meijer, sobre Miller Road, y Holt. El servicio a lo largo de Pennsylvania Avenue quedaría cubierto parcialmente por las rutas 6 y 7 propuestas. El servicio en Holt se simplificaría y pasaría de calles residenciales secundarias y accesos privados a calles principales públicas. Consulte las rutas 6 y 7.	La Ruta 8 se reestructuraría para operar únicamente entre el centro de Lansing y el supermercado Meijer, sobre Miller Road. El servicio hasta Holt quedaría cubierto por la zona Holt/Delhi de Rydz propuesta. En el centro de Lansing, la Ruta 8 se simplificaría al finalizar su recorrido en el CTC. El servicio frecuente hacia el Capitolio y otros destinos del centro estaría disponible mediante rutas de conexión.

Rutas/Servicios	Concepto A	Concepto B
9	En el centro de Lansing, la Ruta 9 se simplificaría al finalizar su recorrido en el CTC. El servicio frecuente hacia el Capitolio, el LCC y otros destinos del centro estaría disponible mediante rutas de conexión. Al sur de Jolly Road, el servicio pasaría de Waverly Road a Wise Road para proporcionar un acceso más directo a la Lansing Technical High School. El recorrido por Waverly Road quedaría cubierto por la Ruta 11 propuesta. El servicio también pasaría de Miller Road a Edgewood Boulevard, donde hay mayor potencial de demanda. Consulte la Ruta 11.	En el centro de Lansing, la Ruta 9 se simplificaría al finalizar su recorrido en el CTC. El servicio frecuente hacia el Capitolio, el LCC y otros destinos del centro estaría disponible mediante rutas de conexión. Al sur de Jolly Road, el servicio pasaría de Waverly Road a Haag Road, Georgetown Boulevard y Pleasant Grove Road para proporcionar un acceso más directo a la Lansing Technical High School. El recorrido por Waverly Road quedaría cubierto por la Ruta 2 propuesta. El servicio al supermercado Meijer, sobre Miller Road, quedaría cubierto por la Ruta 11 propuesta. Consulte las rutas 2 y 11.
10	En el centro de Lansing, la Ruta 10 se simplificaría al operar en ambos sentidos a lo largo de Grand Avenue. Al norte de Shiawassee Street, el servicio pasaría al lado oeste de Grand River hasta Cesar Chavez Avenue para ofrecer un servicio más directo a Turner Road y Sheridan Road. La cobertura al oeste del río la seguirían brindando las Rutas 13 y 16. Desde East Street, la Ruta 10 se extendería hacia el este para brindar servicio en los supermercados Walmart y Meijer a través de Lake Lansing Road, con el fin de ofrecer acceso directo a los supermercados y generar nuevas opciones de conexión. Consulte las rutas 13 y 16.	Igual que en el Concepto A.
11	En el centro de Lansing, la Ruta 11 se simplificaría al operar en ambos sentidos a lo largo de Grand Avenue. Desde Waverly Road, la ruta continuaría hacia el sur de Holmes Road para brindar servicio en Seaway Drive, Miller Road y la Lansing Technical High School, lo que permitiría nuevas opciones de conexión.	En el centro de Lansing, la Ruta 11 se simplificaría al operar en ambos sentidos a lo largo de Grand Avenue. Desde Waverly Road, la ruta continuaría hacia el sur de Holmes Road para brindar servicio en Seaway Drive, Miller Road y la Lansing Technical High School, lo que permitiría nuevas opciones de conexión. Desde la Lansing Technical High School, la ruta continuaría hacia el supermercado Meijer, sobre Miller Road, a través de Edgewood Boulevard.
12	En el centro de Lansing, el servicio de la Ruta 12 pasaría de Grand Avenue y Capitol Avenue a brindar un servicio bidireccional a lo largo de Walnut Street. Desde Waverly Road, la ruta brindaría servicio en LCC West Campus a través de Mt. Hope Highway en lugar de St. Joseph y Snow Road, para ofrecer un acceso más cercano a los empleadores industriales a lo largo del corredor de Mt. Hope Highway.	En el centro de Lansing, el servicio de la Ruta 12 pasaría de Grand Avenue y Capitol Avenue a brindar un servicio bidireccional a lo largo de Walnut Street. Desde Waverly Road, la ruta continuaría hacia Mt. Hope Highway, Canal Road, Guinea Road y Davis Highway para ofrecer un acceso más cercano a los empleadores industriales, incluyendo GM, Amazon, el supermercado Meijer y LG.
13	En el centro de Lansing, la Ruta 13 se reestructuraría para dejar de operar como un circuito largo de un solo sentido y pasar a ofrecer un servicio bidireccional a lo largo de Grand Avenue entre LCC y el CTC. El servicio frecuente hacia el Capitolio y otros destinos del centro estaría disponible mediante rutas de conexión. Cerca de Frandor, la ruta se trasladaría de Coolidge Road a Homer Street para lograr un recorrido similar en ambos sentidos de circulación. Cerca de Lake Lansing Road, el servicio se extendería hasta Walmart y el Eastwood Town Center.	En el centro de Lansing, la Ruta 13 se reestructuraría para dejar de operar como un circuito largo de un solo sentido y pasar a ofrecer un servicio bidireccional a lo largo de Grand Avenue entre LCC y el CTC. El servicio frecuente hacia el Capitolio y otros destinos del centro estaría disponible mediante rutas de conexión. Cerca de Frandor, la ruta pasaría de Coolidge Road a Homer Street para lograr un recorrido más parecido en ambos sentidos de circulación.
14	En el centro de Lansing, la Ruta 14 se simplificaría al operar en ambos sentidos a lo largo de Capitol Avenue. El servicio hacia Grand River Avenue también se optimizaría utilizando el puente de Grand River Avenue en lugar de Cesar Chavez y Turner Road. El recorrido por Turner Road quedaría cubierto por la Ruta 10 propuesta. En la cabecera periférica de la Ruta 14, el recorrido se reestructuraría para dejar de operar como un circuito largo de un solo sentido y pasar a ofrecer un servicio bidireccional a lo largo de Delta River Drive y Waverly Road, con el fin de simplificar los recorridos entre estos corredores y el aeropuerto. Consulte la Ruta 10.	Igual que en el Concepto A.
15	Al sur de Michigan Avenue, la cabecera de la Ruta 15 pasaría del centro de Lansing a Capital Area Multimodal Gateway debido a la baja demanda en Kalamazoo Street y para ofrecer más opciones de acceso y conexión con la MSU.	La Ruta 15 combinaría partes de las rutas actuales 3, 15 y 16 para ofrecer un servicio transversal que conecte Capital Area Multimodal Gateway, la MSU, el Frandor Shopping Center, los supermercados Meijer y Walmart cerca de Lake Lansing Road, el Cristo Rey Community Center y el área del Lansing Mall. Las conexiones con el centro de Lansing podrían realizarse a lo largo de Cesar Chavez Avenue mediante las rutas 10 y 14 propuestas. Consulte las rutas 10 y 14.
16	El recorrido de la Ruta 16 permanecería mayormente sin cambios, excepto en el centro de Lansing, donde la ruta se simplificaría al operar en ambos sentidos a lo largo de Capitol Avenue.	La Ruta 16 se fusionaría con la Ruta 15 propuesta, que ofrecería un servicio transversal conectando Capital Area Multimodal Gateway, la MSU, el Frandor Shopping Center, los supermercados Meijer y Walmart cerca de Lake Lansing Road, el Cristo Rey Community Center y el área del Lansing Mall. Las conexiones con el centro de Lansing podrían realizarse a lo largo de Cesar Chavez Avenue mediante las rutas 10 y 14 propuestas. Consulte las rutas 10 y 14.

Rutas/Servicios	Concepto A	Concepto B
18	La Ruta 18 seguiría ofreciendo un servicio transversal, pero con una reestructuración significativa debido a su baja demanda. Desde Harrison Road, la ruta finalizaría en Capital Area Multimodal Gateway en lugar de circular por el campus de la MSU. Las conexiones con la MSU estarían disponibles mediante las rutas 15 y 20 propuestas. Al este de MLK Jr. Boulevard, el servicio pasaría de Hope Avenue a Cavanaugh Road para brindar servicio a más destinos, como Kroger y la Everett High School. Al oeste de MLK Jr. Boulevard, la Ruta 18 se extendería más hacia el oeste para brindar servicio a empleadores industriales, incluidos los centros de distribución de GM Lansing, Amazon y Meijer. Consulte las rutas 15 y 20.	La Ruta 18 seguiría ofreciendo un servicio transversal, pero con una reestructuración significativa debido a su baja demanda. Desde Harrison Road, la ruta finalizaría en Capital Area Multimodal Gateway en lugar de circular por el campus de la MSU. Las conexiones con la MSU estarían disponibles mediante las rutas 15 y 20 propuestas. Al este de MLK Jr. Boulevard, el servicio pasaría de Hope Avenue a Cavanaugh Road para brindar servicio a más destinos, como Kroger y la Everett High School. Al oeste de MLK Jr. Boulevard, la Ruta 18 se extendería más hacia el oeste para brindar servicio a empleadores industriales, a LCC West Campus y al área del Lansing Mall. Consulte las rutas 15 y 20.
20	En la cabecera norte, el servicio de la Ruta 20 se simplificaría para brindar servicio a la MSU a través de Shaw Lane y el CTC de la MSU, donde hay muchas opciones de conexión. En la cabecera sur, la ruta se extendería desde Jolly Road hasta el supermercado Meijer, sobre Miller Road, a través de Pennsylvania Avenue, para ofrecer acceso directo a los supermercados y generar nuevas opciones de conexión.	En la cabecera norte, el servicio de la Ruta 20 se simplificaría para brindar servicio a la MSU a través de Shaw Lane y el CTC de la MSU, donde hay muchas opciones de conexión. En la cabecera sur, la ruta se extendería desde Jolly Road hasta el supermercado Meijer, sobre Miller Road, a través de Cedar Street, para ofrecer acceso directo a Ingham County Human Services, a los supermercados y a nuevas opciones de conexión.
22	En lugar de ofrecer un servicio en sentido horario y antihorario a lo largo del mismo circuito, las rutas 22 y 23 se reestructurarían para que la Ruta 22 brinde un servicio bidireccional en la mitad sur del circuito y la Ruta 23 brinde un servicio bidireccional en la mitad norte del circuito. Consulte la Ruta 23.	En lugar de ofrecer un servicio en sentido horario y antihorario a lo largo del mismo circuito, las rutas 22 y 23 se reestructurarían para que la Ruta 22 brinde un servicio bidireccional entre el Ramp 5 de la MSU y el supermercado Meijer cercano a Grand River Avenue, a través de Mt. Hope Road y Okemos Road. El recorrido al sur de Mt. Hope Road quedaría cubierto por la zona Meridian de Rydz propuesta. La Ruta 23 brindaría servicio bidireccional a lo largo de la mitad norte del circuito actual de la Ruta 22. Consulte la Ruta 23.
23	En lugar de ofrecer un servicio en sentido horario y antihorario a lo largo del mismo circuito, las rutas 22 y 23 se reestructurarían para que la Ruta 22 brinde un servicio bidireccional en la mitad sur del circuito y la Ruta 23 brinde un servicio bidireccional en la mitad norte del circuito. El servicio de la Ruta 23 también pasaría de Lac Du Mont Drive a Okemos Road, y de Farm Lane a Bogue Street, para optimizar la ruta. Consulte la Ruta 22.	En lugar de ofrecer un servicio en sentido horario y antihorario a lo largo del mismo circuito, las rutas 22 y 23 se reestructurarían para que la Ruta 23 brinde un servicio bidireccional a lo largo de la mitad norte del circuito. El servicio de la Ruta 23 pasaría de Lac Du Mont Drive a Okemos Road, y de Hagadorn Road a Alton Road, Burcham Drive y M.A.C. Avenue, para cubrir la Ruta 24 propuesta. La Ruta 23 y la zona Meridian de Rydz propuestas cubrirían la mitad sur del circuito actual de la Ruta 23. Consulte las rutas 22 y 24.
24	El recorrido de la Ruta 24 permanecería mayormente sin cambios, excepto en las inmediaciones de la MSU, donde la ruta pasaría de M.A.C. Avenue a Abbot Road para evitar giros complicados. La ruta también finalizaría con un bucle de retorno a lo largo de Circle Drive, en lugar de prestar servicio al Ramp 5.	Al sur de Saginaw Highway, la Ruta 24 se optimizaría para operar a lo largo de Hagadorn Road y Shaw Lane hasta el CTC de la MSU. El recorrido por Alton Road, Burcham Drive, M.A.C. Avenue y Farm Lane quedaría cubierto por la Ruta 23 propuesta. Consulte la Ruta 23.
25	La Ruta 25 se optimizaría eliminando la desviación de Red Cedar Road hacia Farm Lane y brindando servicio directo al supermercado Meijer desde Harrison Road, en lugar de brindar servicio primero a Chandler Crossings. La Ruta 26 propuesta brindaría servicio tanto a Farm Lane como a Chandler Crossings. Las rutas 25 y 26 también podrían interconectarse para permitir viajes directos a destinos de ambas rutas sin necesidad de hacer transbordo entre autobuses. Consulte la Ruta 26.	La Ruta 25 se optimizaría eliminando la desviación de Red Cedar Road hacia Farm Lane y brindando servicio directo al supermercado Meijer desde Harrison Road, antes de continuar por Chandler Crossings. La Ruta 26 propuesta brindaría servicio a Farm Lane. Las rutas 25 y 26 también podrían interconectarse para permitir viajes directos a destinos de ambas rutas sin necesidad de hacer transbordo entre autobuses. Consulte la Ruta 26.
26	El servicio de la Ruta 26 se extendería hasta el supermercado Meijer desde Chandler Crossings para ofrecer un acceso directo a los supermercados y facilitar una interconexión con la Ruta 25. El servicio también se trasladaría de M.A.C. Avenue a Abbot Road para evitar giros complicados y se extendería hasta el Ramp 5 para generar nuevas opciones de conexión. Consulte la Ruta 25.	El servicio de la Ruta 26 se extendería hasta el Ramp 5 para generar una opción de interconexión con la Ruta 25 propuesta. El servicio también se trasladaría de M.A.C. Avenue a Abbot Road para evitar giros complicados. Consulte la Ruta 25.
30	La Ruta 30 no se modifica.	Igual que en el Concepto A.
31	La Ruta 31 se reestructuraría para reducir los tramos de servicio unidireccional, que contribuyen a la saturación y reducen la utilidad de la ruta. Al norte Red Cedar River, la ruta operaría en ambos sentidos, excepto por un bucle de retorno alrededor de W. Circle Drive. Al sur del río, el servicio se trasladaría de Wilson Road a S. Shaw Lane para ofrecer servicio bidireccional, excepto por un bucle de retorno por East Neighborhood. La Ruta 31 contribuiría a simplificar el servicio en el CTC de la MSU y en todo el campus, ya que las rutas operarían con recorridos más predecibles.	La Ruta 31 se reestructuraría para maximizar su utilidad. Al norte de Red Cedar River, la ruta brindaría servicio a Farm Lane y E. Circle Drive antes de completar un bucle de retorno en forma de ocho a lo largo de W. Circle Drive, Beal Street, Kalamazoo Street, Harrison Road, Michigan Avenue, Beal Street y W. Circle Drive. Al sur del río, la ruta brindaría servicio a Farm Lane y Shaw Lane antes de completar un bucle de retorno por Hagadorn Road, Service Road, Bogue Street, Wilson Road y Conrad Road. La Ruta 31 brindaría un servicio regular a la Escuela de Enfermería y contribuiría a simplificar el servicio en el CTC de la MSU y en todo el campus, ya que las rutas operarían con recorridos más predecibles.

Rutas/Servicios	Concepto A	Concepto B
32	En la cabecera sur, la Ruta 32 se simplificaría eliminando la desviación en sentido sur por Service Road. El recorrido por Service Road quedaría cubierto por la Ruta 39 propuesta. La cabecera norte de la Ruta 32 se extendería hasta University Village a través de Grand River Avenue, Michigan Avenue y Harrison Road para ofrecer conexiones rápidas, frecuentes y bidireccionales entre University Village, Brody Square y el corredor de Farm Lane.	Igual que en el Concepto A.
33	La Ruta 33 se reestructuraría para reducir los tramos de servicio unidireccional, que contribuyen a la saturación y reducen la utilidad de la ruta. Al norte Red Cedar River, la ruta operaría en ambos sentidos, excepto por un bucle de retorno alrededor de W. Circle Drive. Al sur del río, el servicio cambiaría de Wilson Road a S. Shaw Lane, Red Cedar y Chestnut Road para ofrecer un servicio bidireccional, excepto por un bucle de retorno por East Neighborhood. La Ruta 33 contribuiría a simplificar el servicio en el CTC de la MSU y en todo el campus, ya que las rutas operarían con recorridos más predecibles.	La Ruta 33 se reestructuraría para maximizar su utilidad. Al norte de Red Cedar River, la ruta brindaría servicio a Farm Lane y E. Circle Drive antes de completar un bucle de retorno en forma de ocho a lo largo de W. Circle Drive, Beal Street, Kalamazoo Street, Harrison Road, Michigan Avenue, Beal Street y W. Circle Drive. Al sur del río, el servicio cambiaría de Wilson Road a S. Shaw Lane, Red Cedar y Chestnut Road para ofrecer un servicio bidireccional, excepto por un bucle de retorno por East Neighborhood. La Ruta 33 contribuiría a simplificar el servicio en el CTC de la MSU y en todo el campus, ya que las rutas operarían con recorridos más predecibles.
39	La Ruta 39 se reestructuraría para operar como un servicio de transporte por el campus que conectaría destinos clave, como el Lot 89, la Escuela de Enfermería, East Neighborhood, el CTC de la MSU, South Neighborhood y University Village.	Se eliminaría la Ruta 39 para concentrar los recursos en otras rutas.
46	Se eliminaría la Ruta 46 para concentrar los recursos en otras rutas. El recorrido por Mason quedaría cubierto por la zona Mason de CATA Rydz.	Igual que en el Concepto A.
48	Se eliminaría la Ruta 48 para concentrar los recursos en otras rutas. El recorrido por Williamston-Webberville quedaría cubierto por la zona Meridian de CATA Rydz y el servicio Rural de CATA.	Igual que en el Concepto A.
CATA Rydz Lansing	Se eliminaría CATA Rydz Lansing para concentrar los recursos en otras rutas. El servicio de ruta fija bidireccional en el centro permitiría viajes más directos y reduciría la necesidad del servicio Rydz en el centro.	Igual que en el Concepto A.
CATA Rydz Delta	La zona Delta se expandiría para incluir partes del suroeste de Lansing que perderían cobertura de servicio de rutas fijas con la optimización propuesta de las rutas 2 y 11.	Se eliminaría la zona Delta y la Ruta 12 propuesta brindaría servicio en el área. Consulte la Ruta 12.
Servicio al aeropuerto de CATA Rydz	Se añadiría una zona del centro de Lansing al servicio al aeropuerto de Rydz.	Igual que en el Concepto A.
Servicio nocturno de Rydz en la MSU	Sería un nuevo servicio de CATA Rydz que cubriría el campus de la MSU y combinaría la función de los servicios Night Owl y Lot Link.	Igual que en el Concepto A.
CATA Rydz del suroeste de Lansing	Consulte CATA Rydz Delta.	Sería un servicio nuevo de CATA Rydz para cubrir partes del suroeste de Lansing que perderían cobertura de servicio de rutas fijas con la optimización propuesta de las rutas 2 y 11.
CATA Rydz del sureste de Lansing	No se incluye en el Concepto A.	Sería un servicio nuevo de CATA Rydz para cubrir partes del sureste de Lansing que perderían cobertura de servicio de rutas fijas con la eliminación propuesta de las rutas 6 y 7.
CATA Rydz Meridian	Consistiría en la transformación del servicio Meridian Redi-Ride en un servicio de microtransporte de CATA Rydz.	Igual que en el Concepto A.
CATA Rydz Holt	Consistiría en la transformación del servicio Hot Redi-Ride en un servicio de microtransporte de CATA Rydz.	Igual que en el Concepto A.
CATA Rydz Mason	Consistiría en la transformación del servicio Mason Redi-Ride en un servicio de microtransporte de CATA Rydz.	Igual que en el Concepto A.