

提議者匿稱： Clever

提議主題	台中都會區捷運系統改用BRT系統規畫施工營運,2年規畫爭取預算評估,4年興建營運
提議內容或建議事項	中捷橘線要等生孫子才坐得到？ 交通局：再等20年就好建議台中都會區捷運系統改用BRT系統規畫施工營運1.原台灣大道BRT藍線已建部分,2年內完工全線通車,恢復原設計功能,繼續建設完成,靜宜大學向西繼續至原設計梧棲機場,並延伸至台中港遊客碼頭,三井OUTLET.並與藍線捷運興建並行,高速公路至梧棲段可以先興建第一階段高架BRT車道,並預留於第二階段轉換成軌道捷運藍線共同設施.2.橘線改採正式BRT全高架規劃興建營運 取消軌道捷運規劃,中清路運量最適合（橘線）直接安全島用高架BRT，土建大概5-6年，號誌系統3個月整合測試好，就可以上路了！費用大概只要輕軌跟捷運的1/4-1/5，工期又短。 東接台中火車站經清泉崗機場，西接台鐵清水站也可串連接至台中港區,與藍線會合公車捷運系統（英語：Bus Rapid Transit，縮寫為BRT），是一種以巴士為基礎而發展成的大眾運輸系統。一個完整的巴士捷運系統應具有專門的設計、服務和基礎設施，以提高系統的品質以排除可能誤點的因素。巴士捷運系統起源於拉丁美洲，且於該地有許多成功案例，例如巴西庫里奇巴、哥倫比亞波哥大，其結合地鐵與捷運的容量、速度與公車系統的低成本、靈活性和簡單性，並能提供近似鐵路的服務水準，被喻為「地面上的地鐵」。 [2]

利益與影響	優點 最多可搭載270人的多節特製公車 伊斯蘭瑪巴德BRT的造型車站 多節高載客量與舒適的車輛[編輯] 特製車輛有較高客量,甚至可能有一些小型車和公車沒有的高價科技設備降低車禍，並能採用綠能車輛降低排放。 優先路權 巴士捷運系統應有其專用路權並在其專用道上行駛，有該系統專行的立體專用道，甚至隧道以避免交通擁堵。但有些BRT會部份行駛在一般道路。巴士捷運系統因採用專用道設計，行駛速度比一般傳統公車快，更可選用車外收費及優先號誌等系統加快旅途速度，進一步節省乘客時間。此外，優先號誌的設立也讓號誌燈更為連貫，減少停等紅燈的時間，一般私有車輛也是受益族群。 低建造成本及時間[編輯] 日本宮城縣氣仙沼線BRT，為利用因震災受損的鐵路路線所改建 巴士捷運系統相對一般城市軌道交通系統（包括地鐵、捷運及輕軌等）造價較低，單一月台多路線建造時間亦較短，可以臨時應急使用。一條輕軌的建設經費約為巴士捷運系統之五倍，興建時程亦為巴士捷運系統的五至六倍，因而BRT被稱為「窮人捷運」[15]。 方便性[編輯] 巴士捷運系統會有固定營運路線及頻密的班次，高密度的發車頻率與精準的到站時間提示方便乘客，同時亦因擁有獨立站體設計，乘客候車體驗會得到改善，例如可以在站體內設立電子站牌，顯示下輛車的到站信息。藉由月台門定位燈以及其他相關技術，可使BRT車廂精準對準月台門，方便民眾上下車。此外，亦可以採用低底盤公車及車輛與站體間水平上下車等，建立無障礙搭乘環境，方便民眾登車及便利輪椅上落。[16] 安全性[編輯] 巴士捷運系統的站體月台可以選用與鐵路運輸系統相似的半高式月台門，保障乘客候車時候的安全同時免除天氣影響的封閉式車站。 意外與應變措施 相較於輕軌捷運系統發生故障可能造成後續班車全數延誤，若其中一輛BRT巴士癱瘓於專用道上，其餘BRT巴士只需行駛一般線道，直接繞過故障車輛。而BRT專用道也可以改給一般民用車輛行駛。 缺點 由於部分BRT系統規劃不當或配套時機不成熟，在地面建造後占用部分道路資源，造成交通更加擁堵，如鄭州BRT的月台占用社會車道，造成交通堵塞。[17]。部分地區，社會車輛侵占BRT專用道，影響BRT的運輸效率下降，如南寧[18]；部分地區的客流量較低，上座率不高，浪費了道路資源，如重慶[19]。再比如，曼谷BRT由於占用城市道路使曼谷道路擁堵情況更加嚴重，
-------	---

加之每年兩億泰銖的虧損，因此曼谷市政府決定將曼谷公車捷運系統於2017年4月正式停運[20][21]。

佐證資料	https://l.facebook.com/l.php?u=https%3A%2F%2Fnews.ltn.com.tw%2Fnews%2Flife%2Fbreakingnews%2F3154429%3Ffbclid%3DIwAR2hC5cvsYKIDvPnggvvAfktTQom1FXhFEyn9GRxWjNPjILXu9-M_sSTECQ&h=AT1S3poLiOPO4Bxt_q9I_avbYGneHfx993Dp-AZAOqv8LY5HfDPxkmBOmORtzux9O_8V9CpuUNuTQMEAYgAvZw51Jc3bPQcrg-Pf91RwzGfeIaVm2aftZML7JvM0RKoWrRy7EbDrZ2gUahxdUC5COA</a
------	---