

提議者匿稱： 彝家北區

提議主題	台中捷運橘線規劃為吊掛式
提議內容或建議事項	捷運橘線改採全線吊掛式單軌電車，地形適應較高架、地下及平面輕軌來的高，可以走梅川、麻園頭溪上方，順應地形節省成本，並創造都市交通新風貌。電車車底可做廣告，補貼大眾運輸費用。吊掛式單軌電車(Suspension railway)是一種技術悠久，並且具有特殊風情的都市運輸交通系統，目前運作歷史最悠久的，是德國Wuppertal；在日本千葉、鎌倉、湘南也有商轉的吊掛式單軌電車。特點是所佔的路面面積較高架、路面系統小，對於地形變化的適應性高。爬坡度可達6%，轉灣可小於100英呎，營運速度50-75km。開放性可以欣賞街景，並且市民可以看到列車通過，車廂廂體及底面都可以做廣告。又具有封閉性的軌道，不易有人闖入，少有意外發生。此外工程的費用雖然較路面電車昂貴，卻比高架及地下軌道來的便宜且施工期更短。不過吊掛式電車，同樣也可以配合走地下隧道。台中有著深度的歷史文化，也有眾多的溪流水景，特別適合吊掛式單軌電車運作。並且吊掛式單軌電車，亦可為台中市帶來獨有的特色，可以塑造一種新的城市象徵，襯托台中的與眾不同，因此建議捷運橘線能夠考慮改採全線吊掛式的方案。
利益與影響	吊掛式單軌電車具有高度的特色，也有相當的安全性。但缺點是運量較低，屬於輕軌類的城市大眾運輸工具，每小時每方向運量約在3000人左右，因此主要大城市較少採用吊掛輕軌的設計。不過台中捷運橘線本身就是輕軌設計，並且台中都市區域規模也與千葉市相近，較其他都市，更得天獨厚，具有適合發展吊掛式單軌電車的環境。吊掛式單軌電车的特性，可以成為台中發展觀光的巨大助力，並且吊掛式輕軌長度最長的金式世界紀錄，是千葉市的15.2公里，台中捷運橘線將可一舉打破此一世界紀錄，成為世界最長的吊掛式單軌電車系統。台中市本身跟千葉市交往密切，東勢高工有和千葉工業高等學校簽訂姊妹校，在吊掛式單軌的共同點下，也有機會更加強與千葉市城市對城市的外交關係。吊掛式單軌電車成本評估：成都金堂縣1.5億RMB/KM，千葉7.9億台幣/km。
佐證資料	