

八、輪胎式捷運系統(RTRT)

每一車廂之支撐方式(圖5-41)

16個輪胎式車輪(8個支撐、8個導引)

+ 8個鋼輪(轉轍和緊急支撐之用)

技術改良：較佳黏著力(加減速度快、營運速度高)、減少噪音、降低車廂重量、與成本

系統技術(圖5-42)

支撐用之輪胎：在傳統鐵軌外側之混凝土車道行駛

導引用之車輪：在兩側軌道垂直表面行駛

保留鋼輪之主要原因：

- 1.轉轍：利用傳統鋼輪之輪緣及鋼軌，通過不連續之導引面
- 2.緊急支撐：輪胎破損時仍可行駛

輪胎式捷運與鐵軌式捷運系統之比較(RTRT較差)

- 1.黏著力較佳：適陡坡、加速能力佳、車隊總購置成本與營運成本較RRT為低、但對潮濕及冰雪較敏感為其最大缺點
- 2.噪音小
- 3.車重：原設計預期車重低，實際與RRT相似
- 4.能源消耗較大：阻力約為RRT之10倍(大缺點)
- 5.隧道中之溫度較高
- 6.發生火災之危險性

7.成本較難估算準確