

- (2) 台南市政府有認真抓過違規嗎，PM2.5的空汙有去抓過違規的工廠嗎，還敢說要改善交通的問題，其實我不相信。要我同意捷運是經過魚塢的路線，我完全不認同。為什麼路線不設在永康南科人多的地方，我認為那才是真正人民想要的路線。

- (3) 簡報提及不做會後悔，我們出資最少，縱使有中央補助，也是花費我們及未來子孫的錢，我希望大家好好想想這樣是否亂花錢。

3. 陰其德

- (1) 我家就在鐵路地下化施工區域的旁邊，現在就在所謂的施工黑暗期，我比任何人的感受都深，我22歲才去考駕照，我見證了台南公車的改變，我對台南公車非常熟悉，也曾經騎T-BIKE拿到減碳王第一名，台南的大眾運輸真的有明顯的改變，且公車運量持續成長中。
- (2) 先前場次有人希望地下化，但若採用地下方式，要蓋通風井等相關設施及配套，對於捷運都是隱藏成本，真的可能會變錢坑。雖然高架可能有天際線遮蔽的疑慮，但基於我希望台南交通事故率可以減少的觀點上，我支持捷運興建。
- (3) 我覺得現在台南的交通真的需要好好加強，捷運只是其中一部分，我相信有捷運這些問題會慢慢解決，就像台北捷運也是經過20多年才有現在的成效。現在台南好不容易看見一絲曙光，如果反對，台南未來是不是就真的再持續爛下去。

4. 陳宗達

- (1) 我很希望台南進步，如果要做捷運就快一點，不要再等11年。建議沒有爭議的路線可以先施工，否則再拖下去可能我這輩子就無法看到了。
- (2) 規劃路線和南區較相關的是環狀線，選用中華東路和中華南路，恰巧在台鐵林森站和南台南站中間，是否有相關的接駁配套措施。路線的規劃應該盡量與台鐵共構，不然轉乘不方便。目前看到的路線圖很小，機場捷運那條路線是否有與南台南站一起。
- (3) 未來發包的時候希望扛的住壓力，機電、工程希望要統一，不要機電是日本的，車輛是法國的，整合又有問題，盡量要一致，工程才會快速。

5. 劉相明

- (1) 我認為好的政策會獲得多數的同意，但如何把政策讓廣大民眾知道，我相信這麼多場的說明會，可能得到訊息的人不及市民的十分之一，甚至可能更少。需要讓多數市民知道，問卷才會有意義，數字看到的樣本數可能只有一百多人，不是全體市民。像是透過給市民的一封信，讓全部市民都知道規劃，這樣永遠只有少數人知道。

- (2) 未來的經費是不是會不足，像是物價漲等因素，有很多實例都會再追加預算，未來是否又會花台南市府的錢。
- (3) 簡報提未來藍線收入一定大於支出，不知道為何如此樂觀，這不是一種欺騙嗎？誰能保證一定會賺錢。像高雄捷運說我們一定賺錢，但現在的狀況相信大家知道。這樣的欺騙、誤導，應該要誠實以報。
- (4) 為什麼一定要高架，我沒說一定要地下，但為何不規劃。當然地下經費會增加，但要做為何不做好一點。地下方式有很多問題可以迎刃而解，例如噪音、隱私等，對民眾的影響應該更少，且可以經過更多繁華的地方，有很多路小的地方都可以規劃。
- (5) 系統部分一直說日本的單軌沒有聲音，我們是用日本的嗎？一直用別人的套用到我們的，我覺得還是要評估。

交通局回應

技術性方面的問題稍後會請處長及專家學者說明，今天辦說明會是為了聽廣大市民的意見，不論是贊同或反對我們都會虛心接受。交通部讓台南有機會去做紅線可行性研究的經費，主要因藍線第一期已經有機會啟動，加上高雄的捷運有延伸規劃，因此希望台南可以跟高雄做一個串聯。現在紅線才正要進入可行性研究，因剛要進行規劃，所以沒有路線圖，如果預算通過今年才會發包進行可行性研究。而目前看到的路線是為了要向交通部爭取經費的初步構想，主要以串聯台南市重要的設施為主，未來未必會延伸到高雄，需要再進一步的溝通，因屬高雄的路段會需要由高雄出資，如果高雄願意就可以延伸到大湖站做一個連接。因此後續主要以連接機場、奇美博物館、嘉南藥理大學等為主。另環狀線部分過去規劃以中華東西南北路變成一環，加上南北向及東西向十字路線構成路網，但經交通部審查建議以東半環優先施作，且建議先串連機場、大學等，因此西半環目前不在優先路線中。

目前的說明會是希望能進入可行性研究規劃的啟動，現在連規劃都還沒有開始做，因捷運的施作流程比較複雜，現在才在啟動的階段而已。另大家進場拿到的資料可以掃描QR-CODE，所有的資料都是公開公正的，且因目前剛要進入規劃階段，所有路線皆尚未定案，剛呈現的路線是向交通部爭取經費時的初步構想。現階段的說明會不是要告知市民路線已經這樣定案，而是用以爭取經費時的規劃構想，希望能把台南的路網做的更好，可以跟高雄做一個連結，最終獲得同意補助可行性研究經費。但目前尚未動用，就是現在的說明會希望大家能同意繼續研究規劃，經過可行性研究後，綜合規劃階段會召開公聽會向大家說明，目前路線皆尚未定案。

有關機電系統是否統一，目前國內和國際上的作法是一樣的，在車輛採購的時候，車輛公司會找合作的公司，雖然不是同一家公司，但是是一種組

合、合作的方式，所以會在規範中限制，要求需要什麼的能力做組合，每家公司的專長不同，所以由各個不同公司組合一個團隊是很常見的方式。另國際上目前單軌推廣中的大約有四大系統，觀念是完全一樣的，其噪音主要來源都是因為輪子行進，而單軌因為車體會包覆，所以不論馬來西亞、日本、巴西等地方都是因為包覆可以使噪音降低。最後，剛有提到盡量與台鐵車站共購接軌，因為藍線無法連接南台南站，因此在紅線初步規劃有在南台南站設站，希望可以連結至機場，而藍線在大橋站有與臺鐵共構。

有關經費方面是不是過於樂觀，我們顧問公司是針對目前國際單軌的概況，再納入物價波動方式做估算。另軌道可分為地面、高架、地下三種方式，經費成本比例約為1:2:6，即地下成本非常高，且未來維護成本亦相對較高，需要開設空調等。再者，地下化方式除了潛遁外，站體的地方亦需要開挖，開挖的時候也會對道路產生影響，如果採用高架主要只需要利用分隔島去設置橋梁，而採用地面方式可能會面臨與高雄輕軌一樣的問題，原來利用臨港線軌道部分沒有問題，但進入美術館路利用現行的車道，就會引起車道容量降低的疑慮，因而產生爭議，而臺南的道路又更小，是否適合採用地面方式後續還可以討論，目前是選用相對較適合的方式為優先建議。

6. 鄭宏源里長

- (1) 我認為捷運是一定要做的，但捷運局如何規劃，如綠線只到新光三越，南區沒有經過，像是已經事先排除南區，我覺得很可惜。
- (2) 我有在成大讀研究所，關於捷運方面也有設略。我覺得應該還是要爭取地下化，因為地下化比較永久。採地面方式因為臺南的道路面積較狹小無法施作，而高架可能會有市容、景觀問題。台南市大多是透天的店面比較多，如果住家在2、3樓，捷運經過的時候是否會有聲響，雖說噪音很小，但對於居民長時間的干擾還是有影響，我覺得有值得考量的空間。雖然捷運建設需要十多年時間，未來科技可能可以改善，但我還是認為因為道路有限，高架會影響市容、景觀，是不是可以爭取地下化。
- (3) 建議捷運建設時要特別規劃door to door(戶及戶)，在自家及捷運車站是否有便捷的交通運具。

7. 郭泰麟

- (1) 我支持所有可以改善台南大眾運輸的政策，包含捷運，但我剛搭乘70號中華環線公車來會場只有2個人，所以我也很擔憂。剛簡報有提若營運30年有盈餘115億元，這是以目前的30萬運量估算，還是用300萬人運量估算，應該交通局需要再進一步的說明。
- (2) 雖然規劃採用高架單軌系統，但換算單價還是天文數字，每公里需要17億元，若以中華環線要帶動3萬人次，100年也無法回收，但車輛無法使

用100年。因此要用什麼技術、運量要如何產生，需要再進一步的說明。不然如果要公投，也不知道如何選擇，捷運是一個好的方向，目前考量受限市區道路限制，規劃採用高架單軌系統，但國內有自有的技術嗎？是要採用電動車或電聯車方式，有很多的技術正在發展，不應該限定要使用什麼系統、需要多少費用、施工11年的時間太久。未來的營運是否通勤人次高的地方先進行，如永康往市區、南科會賺錢的路線先興建，先讓市民體會捷運的便利性。我是有條件的支持捷運，關於單價、技術、自製率需要再進一步說明。

8. 李政雄

- (1) 剛才簡報提到汽機車族群會增加捷運的使用率，這是如何評估出來的，難道捷運一定會降低汽機車的使用量嗎？捷運或許可以增加沒有駕照的人使用，但這樣沒有降低汽機車使用量。
- (2) 這個議題一直在說要改善交通，但改善交通只有捷運嗎？目前一直在爭議要或不要，但沒有其他選項嗎？如台北市的市民小巴規劃。
- (3) 所謂捷運的經濟價值，我個人認為是在講空話，根本沒有評估有捷運後高雄、臺南會帶來哪些利益，如紅線也只是就到奇美博物館而已。
- (4) 高架工程部分，剛提到要在有分隔島的道路才能施工，而臺南市有哪些道路寬到有分隔島可以做捷運，看起來是要有固定的道路才適合，所以道路在討論上也沒有太多的選擇權。
- (5) 我個人認為最大的問題是剛簡報的第7頁有藍線、綠線、紅線，說紅線還沒有規劃，但藍線都已經行政院核定了，綠線也快核完了，現在是只看紅線嗎？紅線就一條南北向，臺南市的捷運公聽會就這樣？綠線、藍線不清楚怎麼一回事就定案了，現在只討論紅線，我的感覺是這樣。
- (6) 支持率的部分說有多少百分比，我覺得有點匪夷所思，臺南市有188萬人口，但剛的調查都是少數的民眾參與，且捷運只有「臺南市」而已，現在是縣市合併，看的只是舊臺南市的狀況。

9. 陳彥志

- (1) 台南市跟高雄市有沒有連接？幾十年前就已經有鐵路連接了，近幾年也有高鐵連接，為什麼還要多一條捷運來連接，我認為是有點重複，省道、高速公路都有連接，為什麼不把錢花在臺南的市、縣連接。
- (2) 台南市的交通改善並非只靠捷運，幾十年來紅綠燈沒什麼進步，有些寬敞的道路現在還用只有三個燈號的紅綠燈，沒有左轉、右轉燈號，很多外地或遵守交通號誌的人，容易卡在道路中央，這是假日出門常常容易遇到塞車的問題，很多人在台南市不知道怎麼開車，是不是應該先提升

基本的設施，但也不是鼓勵多設紅綠燈，如果更多的車輛停等只會導致更多的空污問題。

- (3)我認為環狀線比紅線重要許多，在路線規劃不用那麼單一思想畫個圈、打個十字，路線可以很多種，畫個圈、打兩條橫線，或畫兩個圈和臺南縣結合，現在重點在北部地區，如善化、佳里、新營都是可以發展的。不一定只是十字而已，思維太單調了，尤其十字穿越西門路，大家反對最多，是不是可以重新規劃。

10.盧崑福議員

- (1)現在是民主國家，反對捷運不是阻礙建設，要不要施作大家可以討論，我個人是反對捷運興建的。以目前規劃，捷運至少需要800億元，臺南負債1,000億元，可以再舉債500億元，先不管捷運是否賺錢，至少需要花費400億元，若追加預算可能需要500億元。現在少子化狀況，臺南市未來是不是真的有需要，到底是中央希望，還是地方有需要，市府需要講清楚。未來的負債，我們的下一代需要承受。
- (2)目前國內沒有高架單軌系統，未來需要外國人來執行，我們無法掌控。若是需要下一代承受，我建議用公投讓大家參與，向大家說明到可以接受，不能閉門造車，現在舉辦說明會不是議會一直要求的嗎？大家可冷靜思考，大家都是為了臺南市民、為了未來的國家好，這是我的看法。

交通局回應：

非常感謝大家的發言，大家都在共同寫下歷史，不論是贊成或反對的聲音我們都會尊重。為什麼我們會辦說明會，事實上法定的規劃要在後面的綜合規劃，到時候也會辦公聽會，我們現在是希望讓大家可以在一開始就能夠先參與。我們也知道能參加到說明會的市民不多，所以每一場都有直播，直播的影片也都會放到網站上面讓大家去看，也沒辦法每個地方都辦說明會，但各個區我們都會辦理說明會，沒有辦法前來的民眾可以透過直播知道大家的心聲，除了可以現場提供意見外，也可以提供書面意見，另外也可以到網站上面提供。像捷運這種建設，最重要的是他是一個公益性的建設，就像我們蓋道路的時候除了高速公路會收過路費，其他也不太會去算能不能回收成本，任何一條橋也是一樣的，接下來興建曾文大橋70-80億的開銷也是如此，希望大家可以有不一樣的思考方式。交通部有規定要做整體規劃，我們現在也已經在做整體規劃，包括這幾條線、溪北、南科及一些工業區等的串聯，我們現在都有在做整體的規劃，但建設經費有限，所以還是以人口最多最迫切的地方優先去做。交通部的意思是希望區域去做整合，如果紅線可以連接到大湖對區域整合是有幫助的，所以他們才會同意讓我們去做規劃，去規劃也不是就一定興建，費用的部份我們也只出資台南市部分，延伸到高雄的部分會請高雄出錢。另外路線是不是有辦法支持捷運的財務營運，我們也請

專家來做說明，評估上我們有包括悲觀、中等、樂觀三種評估，我們主要採納的也不是以樂觀的評估，是以悲觀較保守的評估為主。陳先生剛剛提到紅綠燈的問題，左轉燈的部分一定要有專用車道，並不是我們不願意做，是車道太小沒辦法設置。

今天有很多高素質的市民來參與，提出很多重要的課題給我們，事實上102年就有開始規劃很多的交通相關政策，如公車的改革就是六大策略之一，交通局做了很多事，捷運只是一小部分。過去台南市政府曾經三度做過可行性研究，但捷運建設成本高需要中央補助，不是市府決議蓋了就蓋，中央是可以補助到六成經費的，財政狀況比較差的縣市甚至可以補到八成，因為這些錢不是借給我們，而是送給我們的，所以各縣市都在努力爭取經費，過往三次可行性研究在中央審查過程皆沒有通過，要通過中央審查相當困難，所以這次做可行性研究的時候也是相當的認真，很努力在申請這個經費，想辦法說服中央來補助我們。有關運量收入的試算也都有經過很多的考量，中央也審過數十條捷運路線經驗，已經核定藍線。高雄過去就有碰到高估問題，過去也有很多的經驗，中央也有全台的運量紀錄及經驗，台北也開通了很多條，現在對於運量的估計都是很保守很務實的，不會再去憑空想像或是過度樂觀。去年機場捷運把票價下調了一些，因為通車第二年的上半年就賺2億，市長也決定降價回饋給民眾。捷運不一定要賺錢，服務大家才是重點，現在也不要求先期投資要營運單位去賺回來，負責營運的公司只要能養活自己就好，先期投入由市府跟中央去負擔，我們是這樣算出來的，也是依據交通部新的標準去計算，其中並沒有要求要把先期投入的成本收回，要賺回來也很困難，票價要訂的很高，很多人就會搭不起，例如高雄捷運就是BOT方式，由民間去投資營運，這也導致他們想把錢賺回去，所以定價定的比台北還高，台北平均23元，高雄卻要29元，這也導致很多民眾回去騎機車，也造成惡性循環。有這些經驗也幫助我們台南去做更好的規劃，要通過中央的審查真的不容易，副局長方才提到藍線現在才剛通過可行性研究，其意思僅是中央認為這是可行的，可以開始去做規劃，後面綜合規劃才是真的去細部探討最好的路線、車站的安排。今天事實上是議會希望我們和大家報告一下進展，藍線現在才開始真的要做規劃，現在藍線可行性研究剛通過，後續規劃的過程也還會舉辦法定的公聽會。紅線尚未進行可行性研究，而綠線可行性研究也才剛送中央審查，過往送去中央也很可能不會審過，現在我們很不容易第一條路線可行性研究通過審查，比過往已往前走了一大步，越來越接近成功。

以前台灣沒有捷運也沒有高鐵，如果用現在沒有高架單軌的角度來看就不能採用，那台灣永遠都不會有好的交通建設，單軌在全世界有50多個城市很廣泛的在使用了，安全性、效率都是值得肯定的，與其他捷運系統並沒有什麼不同。有民眾不放心到底藍線可行性研究審過的財務、運量等試算是不是務實的，這邊告訴大家所有台灣的捷運興建都是中央一樣的標準，中央會

比大家更謹慎嚴格，因為中央要出60%的錢，這次總共審查了18個月，交通部運輸研究所也有專責的單位審查我們的運量，大家都會來檢視我們有沒有高估，連運研所也認為我們運量可能會更高，我們也很努力去想怎麼樣可以省下開銷，像透過無人駕駛也是我們的方針之一，民眾可能會問無人駕駛是否安全，第一條通車的無人駕駛就是木柵線捷運，而高雄捷運、桃園機場捷運目前也都是無人駕駛，技術上確定可以讓大家放心，國內捷運技術在國際上也是數一數二的，準點、安全及營運維護都可以放心。為什麼規劃採用高架不是地下，高架除了工程造價低以外，維護成本大約也只剩一半，因為是透風的，透過電風扇跟水霧不用像地下隨時都要有冷氣，地下化電費、照明等費用都很高，且地下發生火災的時候需要很多高昂的消防設備及通風設施，這些額外的花費高架化可以省下，另外也考量民眾需求，如果真的要蓋地下化因為成本太高，每站間格可能會需要到一公里以上，相反的採用高架化車站可以蓋的更多一點，方便大家去使用。地下化施工也會碰到較多問題，如台北車站用明挖的方式會有很長的交通黑暗期發生，高架施作的時候可以保持雙向的通車，對大家的影響會比較小，且地下化工期也是高架的1.5倍，採用高架可以很快恢復道路的通車。

11.傅威翔

- (1)昨天我有參加說明會詢問處長、局長每公里的造價是多少，高架是18億，地下化是40億，想請問這個錢後面的規格表資料不知道可以在哪裡找到，希望如果這邊沒有的話在網站上可以找到。
- (2)請問高架軌道的規劃當初有沒有料想到有民眾抗議路線的安排，如果遇到抗議路線是不是應該要去更改，改完道路如果又有抗議怎麼辦。市府不要把問題推給民眾，說是民眾抗議才導致沒辦法施作，希望市府不要只是看著民眾互推問題。我希望市府可以回應要怎麼處理，不要把高架化碰到的問題推給市民。
- (3)我想請問最後一場說明會是否可以邀請到市長也來跟我們講幾句話，最後一場市民能夠與市長對話。

12.陳彥志

- (1)我想請問台南機場有沒有想過遷移的部分，使用次數少是個問題，我現在35歲了，但從小到大只搭過一次，而且機場也有限建的問題，附近的房屋都沒辦法蓋高，影響地區的發展，我希望若可以可考量將台南機場北遷。
- (2)希望市府不要一直提經費是中央出錢還是地方出錢，我們市民繳稅都是一樣的，說中央出錢我們市民也不太會有賺到的感受，且未來就算蓋了有多餘的錢回收，也不會回到我們市民身上。

13.謝博勳

- (1)參加說明會聽到有民眾說捷運系統是錢坑，或是單軌是只有國外才有的技術，我想請大家思考，當初蓋高鐵不也是一樣的情況，採用國內沒有的技術，如果蓋一個新的建設，大家都這樣抗議那我們怎麼會進步，很久以前中山高速公路的興建也很多人反對，說是有錢人才有辦法用的道路，現在蓋起來了以後大家不也是習以為常的使用。
- (2)有關錢坑的部分，為什麼要花錢來蓋公共建設一定有它的道理在，如果市府把回收的錢給大家一人發一台5萬的機車，大家一定都不會覺得是錢坑，都會開心沒意見。但是騎機車到學校、醫院有一定的風險在，捷運若可以取代部分騎車的路程，意外發生的風險就能夠大幅降低。不能大家都說很花錢，有用的建設一定是要花錢的，並且在一段時間以後才看的到效益。統一集團一開始經營7-11的時候也是虧錢的，大眾運輸也是需要培養大家習慣的，要先有大眾運輸才能慢慢培養。

14.侯彥廷

- (1)大家好我是就讀逢甲大學運輸管理系的學生，有聽到民眾說不知道有規劃要蓋捷運的相關事情，針對這些民眾我想請問是不是你們自己沒有去網路上看資訊作公民參與，還是政府的宣傳真的不夠力，我個人是已經追著這個議題很久了。
- (2)有人說應該要把捷運路線拉到南科、善化等地方，我想請問南科現在有鐵路連接，民眾真的會搭鐵路到台南市區嗎。
- (3)有人說捷運是一個錢坑，那請問您知道台61線接下來要接到台江大道，之後要蓋一個曾文大橋花80億，我想請問您是不是也認為這是一個錢坑？
- (4)有人提到地下化會比較永久，但就我目前運輸管理所學的部分，水泥這種材料可以使用的年限大約是50年最多100年，國道一號蓋的時候用的是土堤，土堤才能用得久，像國道三號用的就是水泥，可能50-60年就一定要翻修，一樣要花很多錢，所以並不是地下化就一定好。
- (5)有人提到紅綠燈的方面，大家嫌等紅燈很熱，而且很多人也不守規定，說希望在這方面努力，但在這方面努力真的有用嗎。剛剛有議員提到捷運建設要花400-500億，臺中的鐵路高架化花費600多億，如果當時採用地下需要花費3倍以上經費，所以說在地下化部分我是不太認同的。
- (6)雖然有人說捷運是錢坑，但另外還有兩個縣市也在蓋捷運，臺中他們的舉債空間都剩下不到100億，剩下88億，但他們也依然在規劃藍線發展捷運建設。再來是彰化也在爭取捷運，目前國民黨執政也很支持，不太清楚臺南人口比彰化還多，為什麼要去反對興建。

15.郭怡良

- (1)局長剛才提到公益性的部分，建設捷運的重點是為了大眾著想，希望大家可以使用到，但路線規劃上面我希望市政府可以慎選，現在高鐵設在歸仁就很多人不太滿意，附近目前也沒有帶起什麼商業活動，目前最多受益的可能只有計程車司機常載客到南科。
- (2)希望市府不是有錢就要花的觀念去做，因為這個錢是未來大家下一代可能會需要用到的，現在設計捷運或許大家很期待，但是未來是不是真的像評估的那麼好，需要仔細的去思考。
- (3)有關紅綠燈系統的部分，希望市府可以去優化，各縣市應該都有請工程顧問公司去規劃，但我們希望規劃上可以讓大家都方便一點，車流通暢一點，不要一直遇到紅燈。
- (4)希望大家能夠尊重所有人的意見，不要去批判別人的意見，每個人都有發表意見的空間，大家應該接納別人的意見，一起去討論怎麼做會對未來更好。

交通局回應：

回應郭小姐的意見，不管各位贊同或反對我們都尊重虛心接受，這才是我們辦說明會的宗旨。捷運是公共設施，我為什麼強調公益性，如果是有錢人的話就都開車出門就好了，但大眾運輸最主要的就是去服務那些比較弱勢的市民朋友。另外高鐵的部分及機場的部分，高鐵跟機場蓋在哪邊要不要遷都不是我們台南市政府的權責，交通部高鐵局那邊應該有他們的考量。另外交通系統優化的部分我們也一直在共同努力，我們也希望幾個路段可以一路長綠，但是也有交通專家給我們警告，如果一路長綠速度會太快，開的太快煞不下來可能也會造成危險，速度管理也是很重要的，所以這部份是有交通工程的考量在裡面。陳先生提到機場的部分，如果南部能有一個整合小港機場的方式，讓台南機場遷走，對我們都市發展是很有幫助的，我們當然也樂見，但是他是國防部所管理的軍用機場，並不是我們能夠強迫去遷移的，如果有機會遷走當然都發局也會再去做規劃，也許到時候紅線可以配合再去規劃支線，但現在八字也還沒一撇，實在沒辦法知道什麼時候會遷走。剛才傅先生所提到的問題，地下化及高架成本的部分，每公里成本怎麼來的我們也會去交通部運輸研究所找報告出來，公告在我們網路上讓大家知道是怎麼出來的，如果民眾需要的話可以再上網查詢。民眾抗議的部分，現在政府的重大計畫都一定會有民眾參與的機會，我們也希望透過公民參與的機會，讓大家能把心聲說出來，讓我們可以規劃出更好的方案，很難讓所有人都滿意，但我們市府會秉持專業努力提出對市民最好的方式，以大眾的福祉為目標。另外有關希望邀請市長的部分，由於市長也還有其他的公務行程可能不方便出席。今天辦完說明會不是就結束了，可行性研究之後，綜合規劃階段一定

還會再辦說明會、公聽會聽取大家的意見，到時候會比較具體一些，現在紅線還有沒有開始規劃，哪邊是否會設站也都還不確定，能夠給大家參考的資料也還不多，很感謝大家的參與與關心。