

臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司
「基隆港西岸整體港區細部規劃」意見回應表

會議名稱	工作執行座談會	
會議日期與時間	109 年 08 月 13 日(四)上午 9 時整	
陳述意見單位		回應說明
基隆市國際輪船商業同業公會		
1. 請港公司主要考量船舶到港所有作業應能迅速完成。		船舶到港作業之效率關鍵，除呈現於裝卸作業、進出倉作業、提領貨作業外，港區交通實為本次研究重點。 而針對交通以外之其他面向，港務公司除持續與業者積極簽訂支援協議，充分運用港口船席及儲位資源外，並刻正辦理商港通行證 2.0 計畫及載貨車輛通行單整併案，以提升人、車、貨進出港區流程效率，未來將再向業界先進宣導與說明。
2. 就顧問公司所提 APP 通知改道部分，運輸業者至櫃場提貨僅有一條路徑，哪有改道之可能，爰請考量實際作業面，再提有效之改善方案。		本計畫另提出建議開放中山一路、中山二路供貨櫃車行駛之交通管理措施，可作為目前台 2 已前往各管制站的替代道路。
3. 本規劃案未提及基市府發展西岸觀光（白米甕炮台及仙洞巖）其衍生人潮所帶來之交通衝擊，因該區域道路除 CY 櫃進儲車輛外，還有 24 小時船邊作業之運輸車輛通行，而貨運交領櫃作業基本上為配合貨主要求及海關上班時間（周一~周五），即便是塞車仍得前往，且在考量西 27 倉庫及西 29-32 碼頭之散雜貨車流流量，就算沒有東櫃西遷，於西 29 管制站周邊就已有很大交通瓶頸。		意見知悉，本計畫將納入西岸觀光衍生人潮所帶來之衍生交通量，以反映目標年西岸交通真實情況。

4. 再者，陽明櫃場區域，每逢周四周五大結關即有壅塞現象，台 2 己匝道往北櫃場路徑不長，倘再加上東櫃西遷之車流，其壅塞情形便會更加嚴峻，甚至衝擊該區船邊作業進出車輛，因船邊作業車輛由司機直接拿進口條憑通行證即可直接進出管制站，倘受 CY 櫃排隊車輛之影響，則會延誤船邊作業之時間，雖有建議管制站車道數增加到 10 道，惟西岸聯絡道下來之匝口就那麼短，有無調整之可能？此部分之影響請港公司及顧問公司應再審慎評估。	意見知悉。本計畫擬透過改善管制站軟、硬體設施策略，例如交領櫃預約機制與管制站智慧化等方式，減少管制站作業時間，避免 CY 櫃排隊影響船邊作業車輛進出。此外，本計畫另建議調整匝道配置，將原有之 2 上 2 下車道調整為 1 上 3 下，新增一條車道供陽明與北櫃排隊使用。
5. 德安交流道北上南下各 2 車道，如今天從臺 2 己線匝口開始塞的話，一定會往後回堵讓貨運車輛進不來港區，則船要幾點才能作業完？基本上 CY 櫃 5 點後場站不收還可以避免耽誤作業，倘船邊作業車輛遇到此一壅塞情形，車輛要如何調撥？匝道就 2 車道而已，倘沒有替代道路，那就只能花時間等待。以目前來講，除非今天碰到壅塞時，用無線電向船邊作業司機喊有替代道路，大家均往中山一-三路走，才有解決的可能，但中山一~三路之行駛不能限制時間，惟按往例設定時段通行也是單向開放某時段而已。	意見知悉。開放國 1、中山一路、中山二路為本計畫改善對策之一，目標以開放國 1 和中山一、二路作為西岸港區之替代道路。
6. 建議 APP 功能不能僅提供旅客遊玩需求，應以貨運司機之角度來提供其所需之資訊。	遵照辦理，本計畫於 109 年已召開與貨櫃運輸業者拜會，取得貨運司機對於 App 功能之需求。

基隆市船務代理商業同業公會

1. 誠如主席所講，顧問公司應該是國內數一數二，就是說排前幾名的道路規劃公司，各位看到他們所做的資料竟可以寫出 34 頁，這個不容易，經仔細研讀五次感言，就是：「麻煩再講清楚一點」，整個感覺好像是，我們需要一個籃球教練來教大家打球，但是教練什麼都不會，反而要我們先教教練運球、投籃技巧，俟教練學成後再教我們打球一樣，大家把顧問公司(即教練)教會之後，再由顧問公司教大家規劃，看一下第 8 頁，是怎麼寫的，「因應東櫃西遷，前期規劃提出什麼交通優化措施？」這句話有誰可以說明？另第 10 頁「港區道路交通改善評估構想」這句話是何意？是「港區道路交通改善的評估」還是「改善的構想」抑或「評估的構想」，要怎麼評估？這些誰看得懂？還有那 PART 2 的小字，第 2 點「模擬評估方案說明」及第 4 點誰可以唸一下，「模擬方案評估方法」稱為「模擬評估方案」與「模擬方案評估」，一個是「說明」一個是「方法」，這篇從頭看到尾，感覺好像是再審碩士論文，這篇 34 頁扣掉前後 2 頁，32 頁，裡面有很多數據是要我們提供。儼然顧問公司是外行人，不會打籃球，讓我們先教顧問公司怎麼運球，再經由其技術分析左手運、單手運、雙手運、轉身運球啦、胯下運球等運球方式後，再予以文字化、數字化、書面化

謝謝指教，意見知悉。

來傳授我們怎麼運球，這很累。要知道寫一篇碩士論文要蒐集多少資料，蒐集完之後要剪剪貼貼合理化，今天這篇 32 頁的資料如果有參考資料的話，可能要增列 4-8 頁，對不對？有可能吧！各位，誰可以告訴我，其所謂的第 11 頁，西岸分區的優化措施，優化在哪裡？第 12 頁，西岸 1~8 號碼頭劃為整區，在交通改善工程，改善在哪裡都還不知道，就先確立優化措施。交通改善工程應該是這個交通應該哪裡要改善，先把牠提出來，這部分是要先做的，在顧問公司所提資料裡面其告訴自己也告訴我們，需要做的事情非常非常多，對不對？前期要做什麼？評估要幹什麼？分析要幹什麼？還要結論要怎麼樣、導向要怎麼樣？這些我們寫過碩士論文、博士論文的人都很熟，今天從頭到尾看下來，顧問公司是在這個方向著手進行。好，可是呢？從頭到尾真想說一句話「請講人話」，就如剛剛所講的，「模擬評估方案」、「模擬方案評估」混淆不清，以生活在港區這塊區域生活 47 年的在地專業告訴顧問公司說，麻煩講專業一點的話，顧問公司規劃西岸 1-8 碼頭交通改善工程，請問有寫出入口在哪裡沒有，這個區塊是 1 個出口、2 個出口還是 3 個進出口？沒有，我帶你去看這個地方原來有幾個出入口，我們再研究需要變更成幾個出入口，再來連西岸 12

號到 20 號碼頭切成一塊，都把中國貨櫃攔腰斬掉了，中國貨櫃要經營的碼頭是西 19~21 碼頭，把它 20 號碼頭攔腰斬掉了，有專業嗎？21~28 什麼意思？其涵蓋中櫃碼頭、北櫃碼頭，將來如果東櫃過來，加上 27、28，28 碼頭不見了，27 號雜貨碼頭，28 號本來是工程碼頭、修造碼頭，有這樣子混雜再一起？整篇文章都是這樣子拼出來的，我們需要的不是圖文並茂拼出來的，完全沒有意義，完全是研究生寫給教授看，被丟回來的資料，錢可以賺，可是規劃建設一步錯，可能造就別人的危害而不自知，各位，我們西岸交通即使沒有東櫃西遷也要優化，為了港區作業的順暢，為了交通安全，西岸交通優化一定要即刻進行，鼎漢公司，很謝謝你們，從頭到尾看到你講到的，有一件事情應該立即可行的，剛剛被主席否決掉的，就是管制站車道加多一點，像公路局、鐵路局人潮多的時候加班，人潮少的時候減班，如果車道多一點是可以調整增減靈活運用，可是你們寫到好像車道加多一點就 OK 了，對不起這樣也無法發揮他的功能，車流量現在有多少，車流量爆多的話，這條路能夠優化什麼？交通部長告訴各位，國道 5 號、雪隧，各位不要去塞車，要當個聰明的用路人，這條路規劃、優化多久了，花多少錢了，各位看到影像提供、APP 提供，每個手機

都看到有紅色路段、綠色路段對不對，各位，交通部長自己上面塞了幾個小時所以，不到一定程度，什麼叫優化，我們現場的人告訴你，什麼改變一下，就會改善很多，這邊強烈建議幾千萬留給建設用，不要留給規劃用，幾十年港區的經驗告訴你，建設比規劃還有意義，你所謂的陽櫃北移中山四路，告訴你，你只學到單手運球，把左手加進來你還不熟，錯誤還是很多，我剛剛講的話，我完全負責，如果有任何不一樣的意見，我隨時可以接受挑戰，希望你們提出來問我	
2. 我之前跟林市長反應過很多次了，市府能使用的土地、海岸線多到不行，麻煩市府的手離開基隆港，我跟林市長當面講過很多次，我相信他都清楚，都很熟。請市府的手離開基隆港，因為這個港是要做生意的，不是拿來規劃休閒使用的，麻煩為基隆人考慮一下，基隆需要商機，不是只需要休閒而已，除了港之外，外面海岸線還很多；除了碼頭以外，外面的土地還很多，把港好好建設經營起來，對基隆絕對有 2000/100 的好處，至於鼎漢這邊，還是這句話，雖然標到的案子很多，但這個案子，拜託不要誤入於茫，你們真的不懂，但為了要賺這個錢沒有辦法，還會執意去做，錯對這個港對後代影響將會很大，我說的影響是負面的，所謂的千金散盡還復	謝謝指教，意見知悉。

來，可是呢，時代責任真的很重要，應秉持良心辦事。另以手機 APP 提供用路者交通資料，我們常務理事就講了，就只有一條路要去領貨櫃；就這樣一條路，貨車出了港區，到貨主那邊就只有一條路，用 APP 能夠改時間嗎？我能夠有去別的替代道路嗎？NO WAY，在座的每個人經驗值應都優於你們，但在學術上你們可能學術值較高，什麼叫學術值？就是看資料、做資料嘛，做的很漂亮，資料看很多嘛！一次看不懂看三次嘛！對不對，學術值或許你們蠻優的，但是經驗值對你們來講，真的很薄弱，當然啦！你們不可能放棄，對不對，但是，需再強調一點，建議你們千萬不要誤入於茫，謝謝！！	
基隆市船舶貨物裝卸承攬商業同業公會	
1. 請港公司針對本專案設立一聯繫窗口，因這個案子後續，一定會有很多人至現場評估，顧問公司所提之方案對每家公司所產生的影響與衝擊，要有窗口能去反應，因業者不會直接去找顧問公司，所以必須要有港公司的專案窗口，使受影響之單位能夠反應意見。	有關港公司本案聯繫窗口為「港務處 港務行政科 林高級事務員婕茹」（電話：02-2420-6345；E-mail:chiehju@twport.com.tw），倘有任何建議事項或想法，煩請各相關單位不吝分享提供，以利本案研究計畫進行。
2. 臺灣今年上半年貨櫃量衰退4.92%，惟基隆港成長3.12%，這對基隆港而言是值得驕傲的事，但相對的，於本案設計規劃上，劃分4~5個區域中，台基、中櫃、陽明、聯興的作業量為何？基隆港之櫃量不可能持續成長或衰退，因此在	本計畫車流量預測依據「臺灣國際商港未來發展與建設計畫 111~115 年」之數據，並以該計畫中預測 125 年貨櫃裝卸貨量和散雜貨貨運量作為本案目標年各櫃場衍生車流預測的基礎。

大數據分析上需請顧問公司留意，因每一區域之作業量與車流量有高度相關性。	
3. 有關第6頁，顧問公司所提車流量數據，似乎僅估計進站流量，出站流量亦應考量，且車流之估算是否包含本港散雜貨作業車量？應將散雜貨之衍生車流併入考量。	本計畫車流模擬考量櫃場進、出站車流，此外，除考量貨櫃裝卸貨外，亦根據「臺灣國際商港未來發展與建設計畫 111~115 年」之散雜貨貨運量納入估算。
4. 再者，各方案構想之可行性為何？相對之評估成果亦應呈現，例如：陽櫃移設管制站連結中山四路之方案，與基隆市政府欲於中山四路發展仙洞地區與白米甕地區之觀光競合，屆時倘遇居民抗議，又會像中山一、二路一樣都不能走，要可行性評估能做的，始能執行，倘遇有障礙要克服，如克服不了的方案就不要提了。	意見知悉。本計畫亦根據市政府與當地居民需求，提出車流分流、人行空間改善、觀光導引等不同面向之改善，以減少西岸港區活動與觀光活動間的競合關係。
5. 建議瓶頸點部分應再增加南櫃場之評估，因為東櫃西遷後，港公司之櫃量移往南櫃，其與中櫃之衍生車流所帶來之影響是要整體一起評估的，所有櫃場區域具有連動影響性。	意見知悉。本計畫方案評估為西岸整體區域，基於西岸瓶頸與衝突點區域，提出改善與評估，並呈現於報告書中，南櫃場之評估亦有包含在內。
6. 本案用路人是拖車公司，爰相關公會亦應加入討論，其次，顧問公司需瞭解碼頭動態是隨時在變化的，所以於研究過程中，亦應將尖峰情境或特殊情境納入（例如：颱風、事故、連續假期、場站設備故障等），分析其對車輛壅塞情形的影響，因有時情境會是常態的。	事故和場站設備故障等特殊情境若為常態發生，建議應就發生原因及課題進行改善，因此特殊狀況將不額外納入車流模擬情境。本計畫車流模擬情境設定為以目標年尖峰情境為基礎，並根據目標年情境相對應提出需進行改善之部分。本計畫亦提出開放替代路線、路口改善、管制站智慧化等措施，以減輕遇特殊事故而發生的車

	輛壅塞情形。
7. 有關聯外道路台2己線限速50公里部分，能否有提高限速之可能。	依據高公局說明，有關台2己速限部分，局內之前有研議過，惟囿於部分路段之設計限制無法調整速限，爰暫不調整。
台基國際物流股份有限公司	
1. 建議顧問公司於各別拜會場站業者的時間能久一些，以便瞭解各場站之作業情況與車流動態。	意見知悉。
2. 有關例外管理部分，涉及櫃場設備故障或事故情形，請顧問公司加強規劃。	意見知悉。本計畫所提改善對策包含開放國1、中山一、二路，以作為西岸櫃場如遇櫃場設備故障或事故發生之替代道路。
3. 有關 LNG 施工車輛對光華路與港內場站作業之衝擊，請顧問公司一併納入評估。	意見知悉。台電協和電廠施工車輛亦會納入期中報告中進行評估。
中國貨櫃運輸股份有限公司	
1. 除評估交通問題外，請港公司一併考慮場站管理問題，因東櫃西遷會移60萬TEU之櫃量至西岸，即基隆港150萬TEU之櫃量皆集中於西岸碼頭區，西岸場區之作業能量能否負荷應納入考量，因倘場內作業壅塞，就算增加管制站作業車道也無法紓解壅塞情形，因此，儲區之規劃該如何改善亦應納入評估，以滿足西岸場站業者之作業能量，否則聯外交通系統不論怎麼改善都沒有用。	本計畫研究與交通分析範圍以港區貨運車輛之通道為主。由於櫃場內部運作涉及櫃場內部作業，非本計畫研究內容，故改善儲區規劃方案，建議應諮詢相關顧問，並考慮納入櫃場內部作業智慧化，以利提升業者作業能量，減少外部交通系統壅堵。
2. 南櫃場與中櫃未來規劃似乎從西岸高架連接中山一、二路進出，那請問市府之態度是否願意開放？倘因居民抗議又不開放的話，南櫃、中櫃又會受到影響，因現行中山一、二路於拓寬完成開	意見知悉。本計畫研擬開放國1、中山一路、中山二路為改善方案之一，將會與市政府進行溝通並提供說帖內容。

放時，即有發生不少交通事故，倘貨運車流又進入，在中山一、二路非屬封閉型道路之情形下，未來又會再限制貨運車輛之行駛，屆時配套措施又要變動，使150萬TEU之衍生車流又要集中於台2己，因此，請港公司務必先與基隆市政府先行溝通，確認中山一、二路開放大貨車行駛之可行性及管理措施。	
3. 有關台2己聯外道路遇有塞車情形，連通往中櫃之匝道也是會被車流堵住的，爰請將未來中、南櫃場之60萬TEU之衍生車流影響納入考量。	「臺灣國際商港未來發展及建設計畫111~115年」125年之貨櫃裝卸量為1,730,500 TEU，本計畫取180萬TEU作為目標年125年之貨櫃裝卸量，以預測目標年基隆港整體西岸之衍生車流。
4. 再者，有關陽明櫃場管制站北移連接中山四路之方案，只是將其與北櫃車流分開，改與中櫃車流混合，而非建立獨立之引道系統，讓各櫃場具有各自之出入道路。中櫃也是大結關時會塞車，爰會影響陽明櫃場部分，亦請顧問公司納入考量。	意見知悉。前期規劃中提出北移連接中山四路之方案，經團隊評估後，初步認為效益不大，故於期中報告中暫不將此方案納入考慮。
5. 有關交通評估部分，要評估運力達150%之替代或彈性之方案，爰在數據評估上應大於現有北櫃場之估計量，而非僅滿足現況就好，如此，在未來遇有特殊情境時，才有因應對策。	「臺灣國際商港未來發展及建設計畫111~115年」125年之貨櫃裝卸量為1,730,500 TEU，採保守估計，本計畫取180萬TEU作為目標年125年之貨櫃裝卸量，以評估目標年基隆港整體西岸之衍生車流，提出相對應的改善對策。
6. 建議顧問公司可定期派員於場站駐點現地觀察，而非僅用學術之角度研究，以瞭解實務運作情形。	意見知悉。本計畫於前期資料蒐集階段，除進行現場調查外，亦派員於港區尖峰時段進行場勘。此外，本計畫亦拜會各櫃場和相關運輸業者、裝卸貨業者等，蒐集櫃

	場實際運作情形資料。
7. 請港公司就未來西岸交通議題超前部屬，以評估交通優化作為，並調查用路人(司機)之需求，並於東櫃西遷前，先行改善，倘交通無疑慮再做搬遷，較能說服各場站業者，使政策有推行之可行。	意見知悉。本計畫於前期資料蒐集階段，亦拜會各櫃場和相關運輸業者、裝卸貨業者、市政府等，蒐集櫃場實際運作情形資料，以利改善方案之研擬。
陽明海運股份有限公司基隆分公司	
1. 陽明公司向來是配合國家政策，就東櫃西遷的議題，希望顧問公司能協助場站業者們協商路權部分，因西岸空間有限，甚難透過工程手段再改善交通動線滿足業者訴求，爰建議港務公司邀集業者再合理的範圍內，協調路權平分議題。	意見知悉。為因應未來東櫃西遷，陽明櫃場與北櫃場前方匝道，本計畫提出進行車道重新配置之建議，將原有 2 下 2 上車道調整為 3 下 1 上，並劃分車道分別供陽明櫃場及北櫃使用。
2. 建議港公司於交通動線規劃上，能增加動線即應再增加，如有不足再以合理分配或用設備改善之方式處理，使車流不用回堵於管制站，並由業者提出設備改善建議。	意見知悉。
3. 每逢周二周五為陽明倉庫之壅塞期，其衍生車流與中櫃交織，於現況即有改善辦法，能與公務機關、港警、海關協商，使 CFS 與 CY 車流分流，不用全集中於同一出入口。	由於現況中山四路為前往中櫃之必經道路，並不適合額外開設陽明櫃場的出入口。對此議題，本計畫另提出將陽明櫃場前匝道車道進行重新配置，調整為 3 進 1 出，以增加匝道排隊空間。除此之外，由於陽明櫃場管制站車道數少，且進出場動線不佳，因此本計畫建議調整櫃場配置，以梳理管制站進出動線與增加管制站車道數。
4. 建議於港區內適合之空間，設立立體停	西岸港區車輛回堵至匝道上，另一個原因

車場以滯留貨運車輛，可由大家一起來發想解決方案。	為櫃場前等候空間不足，設立立體停車場或為解決櫃場前等候空間不足之可能方案。然櫃場車輛以聯結貨櫃車為主，如設立提供聯結貨櫃車使用之立體停車場所需空間大，實難於櫃場內挪出部分空間興建立體停車場，且查西岸港區未有符合標準之場址，故初步評估後，建議暫不考慮興建立體停車場。
5. 最後，倘東櫃西遷是無法避免之政策，希望各業者能坐下來好好協調一下，並請顧問公司藉由各別訪談，就管制站出入口、動線詳加說明構想，再結合業者之需求，找出較好的方案，進行統合與協調。	意見知悉。
聯興國際物流股份有限公司	
1. 有關尖峰時之交通流量依據請在補充，並以實際化進行模擬，本案之數據分析，將會是研究要點，需要再詳加驗證，西岸場區交通能否吞吐吸納。	意見知悉，尖峰時刻交通量將再補充於簡報中說明。
2. 船期對車流之影響至關重要，尖峰交通流量與船期集中度具相關聯，此為交通是否會打結的評估重點。	意見知悉。
3. 建議可以透過智慧化管理，像是整合高速公路 ETC 結合貨車之 GPS，於 APP 中整合顯示尖峰時段資訊，藉由科技化之交通管理(例如:客戶預訂、預約提領)作為分散車流之解決方案。	謝謝指教。相關策略亦已納入本計畫對策中說明。
4. 期望以港區交通順暢、符合政策方針，解決既有交通問題為願景，基隆港西岸過去亦有 150 萬 TEU 之作業情形，雖有	意見知悉。本計畫經研究後發現，西岸交通問題除配合交通工程改善外(如路口改善、車道重新配置等)，亦因透過現有科

交通堵塞之情形，但基隆港達 225 萬 TEU 之情景也曾經克服過，現今科技是進步的，有辦法解決交通問題。至於西岸交通霎那間要達 150 萬 TEU 一起搬遷是不太科學的作法，爰建請港公司與 0 顧問公司得思考分階段搬遷，分階段調整交通措施與符合吞吐量，藉由逐步實施之方式，亦會是解決方案之一，也可驗證顧問公司所提之措施是否有效。	技技術，將櫃場打造成為智慧港區，加速貨櫃之處理速度與管制站作業效率，減少貨櫃車停等時間，抑或為西岸作業量提升後的重要解決方案。
交通部高速公路北區養護工程分局	
1. 有關涉及高公局議題部分，建議俟方案更明確後再行協商，另有關台2已速限部分，局內之前有研議過，惟囿於部分路段之設計限制無法調整速限，爰暫不調整。	意見知悉。
2. 有關 ETC 與 CCTV 介接使用部分，會再帶回與局內單位研議，建議後續再一同討論。	意見知悉。
交通部航港局北部航務中心	
1. 建議有關簡報第6頁數據部分，請顧問公司再與業者確認，並提出嚴謹的數據依據，且東櫃西遷之80萬 TEU 櫃量似乎太保守，請再審慎評估。	意見知悉。本計畫將修正目標年交通量，以反映目標年之貨櫃量。
2. 未來因應重大建設，西岸交通勢必會有壅塞之情形，倘有確認之道路拓寬或改善之相關工程，請評估納入五年整規計畫，以爭取由航港建設基金支應。	意見知悉。
3. 請基隆市政府考量開放中山一、二路予貨運車輛行駛，以因應短期之壅塞情形。	意見知悉。開放中山一、二路為本計畫研擬對策之一，以因應西岸壅堵情形產生。

基隆市政府	
4. 有關中山一、二路開放貨運車輛行駛議題，需考量未來西4~6碼頭旅運複合商業大樓及西7倉庫招商所衍生之車流衝擊，倘西岸貨櫃車流再引導至前方(中山一、二路)是否事宜，請再詳加評估，且本府前於其他會議中有提議由於本港貨運車流係跨越汐止段行駛，倘貨運車輛走西岸高架還是會於汐止段遇有壅塞情形	意見知悉。本計畫將考量未來西4~西6碼頭旅運複合商業大樓之衍生車流，以便評估開放國1、中山一路、中山二路之可行性。
5. 有關西岸歷史空間之交通整合研究，本府亦有就西岸道路現況與指標系統優化措施進行研析，以免外地民眾混淆衍生交通事故，屆時可將研析資料提供予港公司參考，併中山三、四路交通改善方案同步考量	意見知悉。
6. 建議港公司於未來之座談會得找當地里長或意見領袖參與，於有具體方案時提出協商，以免受在地居民反彈而無法推行	意見知悉，將會與基隆港分公司研擬邀請當地里長或意見領袖參與座談會之具體方案與參與方式。
7. 有關協和電廠更新改建計畫於申請都計變更時，台電公司有提供施工期間之交通評估，建議港公司得將此部分一起納入考量	意見知悉，本計畫衍生交通量將納入協和電廠更新改建計畫。
8. 有關請助事項涉及府內他單位部分，將會攜回協助妥處，至涉資訊系統介接部分，查本府交控中心規劃亦為鼎漢公司，建議於後續工作會議上得再行討論	意見知悉。