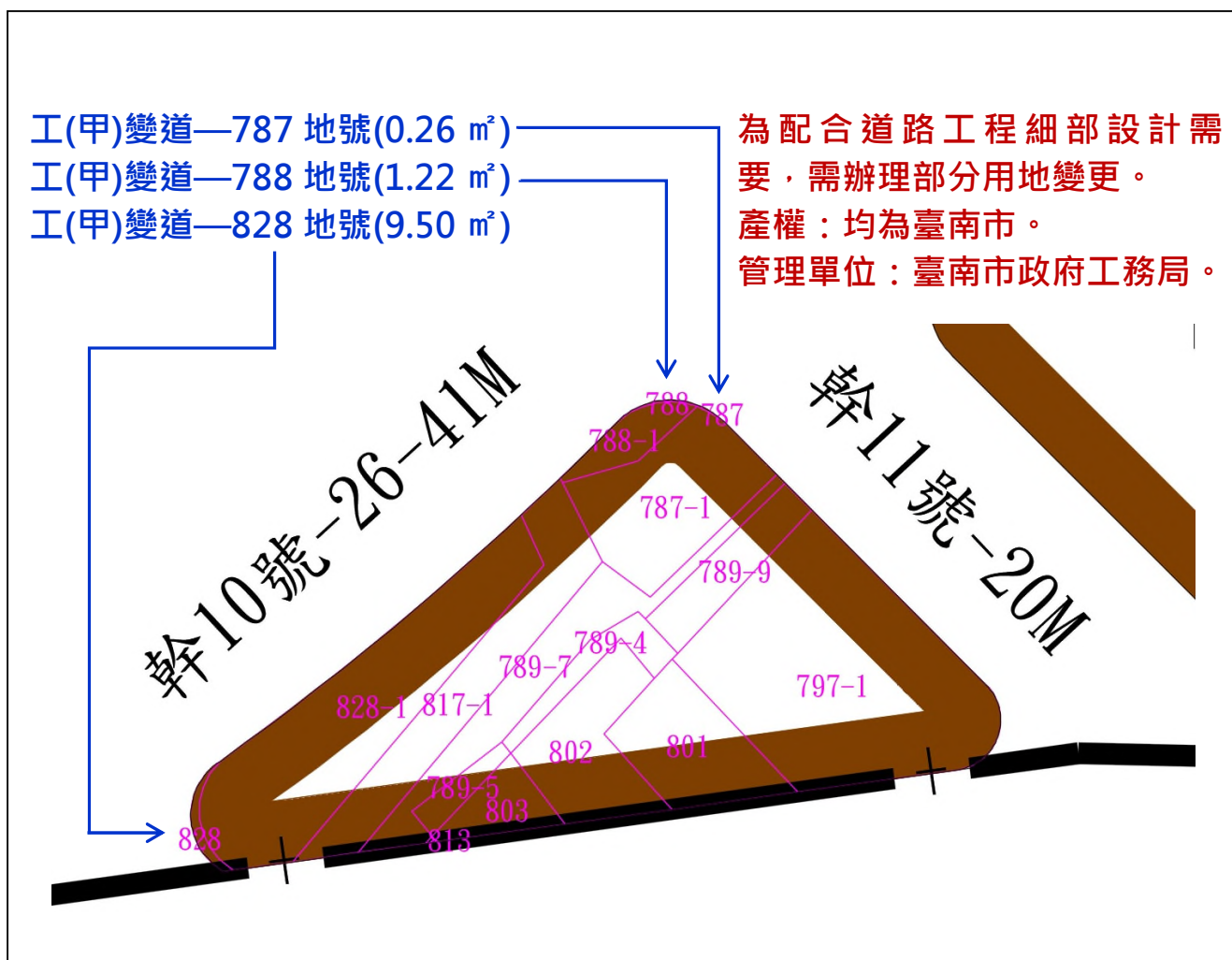


第 六 案：變更高速公路永康交流道附近特定區計畫(部分農業區為道路用地)(配合北外環道路第二期新建工程用地路權範圍調整)案

說 明：本案前提交本會 111 年 11 月 30 日第 118 次會審議，決議（略以）：「一、因人民或團體陳情意見建議事項主要涉及本會審議中之北外環四期道路變更案，爰本案併四期道路變更內容提下次會議討論。二、為釐清人陳建議事項與現有路線規劃之差異及可行性，請規劃單位於下次會議補充高架道路細部設計與方案模擬圖說。另就本案工程對周邊廠家及住戶權益之實際影響，請補充說明市府有無具體因應或改善措施。」，爰再提會討論。

決 議：一、除依本府工務局 111 年 12 月 21 日南市工新一字第 1111649253 號函補充修正意見，考量道路工程細部設計需求，新增變更工業區為道路用地(永康區頂溪段 787、788、828 地號)(詳附圖)並調整計畫案名為「變更高速公路永康交流道附近特定區計畫（配合北外環道路第二期新建工程用地路權範圍調整)案」，其餘准照本案公開展覽計畫書圖通過。

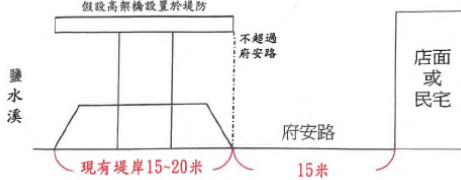
二、人民或團體陳情意見：詳附表大會決議欄。



【附圖】本府工務局建議修正變更計畫示意圖

附表 公展期間人民或團體陳情意見綜理表

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	需地單位研析意見	大會決議
逾1	陳情人：蔡○○君 陳情地點：北外環道路第二期與第四期路段	建請將計畫中第二期及第四期工程改移鹽水溪北岸堤防共構，以維行車安全，減少工程款及擾民。 一、主旨： 對「變更臺南市主要計畫(部分河川區為河川區兼供道路使用)(配合北外環道路第二期新建工程用地路權範圍調整)案」公開展覽所提意見，請提供各級都市計畫委員會參考審議。 二、理由： 1. 第二期工程、第四期北安橋東段與永康中華路及中華北路重疊，將令路幅減，損及沿路民眾權益，更會造成交通壅塞，影響行車安全尤以施工期間為甚。 2. 據環評專家表示，30 米中華路因路寬不足，打樁工程將危及兩側民宅結構安全，且完工後長期的空污與噪音亦將令居民難以忍受。 3. 交通技師亦評估稱，該路段施工後，交通服務水準惡化將下降至 DF 級，實不宜於此進行高架工程。 4. 依原計畫施工尚需徵收土地興建脊背橋，耗費公帑，更曾民怨。 5. 第四期工程北安路西段既可實施堤岸共構，證明鹽水溪北岸亦可，且經濟部水利署第六河川局亦認可此一構想。 6. 影響景觀、日照天際線。 7. 影響房價。 三、效益： 1. 於鹽水溪北岸堤防進行共構工	1. 鹽水溪北岸溪頂寮大橋東側路段(府安路三段)為都市計畫之住宅區，路寬(10 米)較南岸中華路(30 米)窄小，若採北側路線將有大量住宅房屋面臨拆遷。為降低對居民住屋的影響，且考量水利法相關規定無法架溪築橋，及北外環快速道路與市中心的鏈結性，故北外環快速道路路線，規劃於溪頂寮大橋東側由鹽水溪北岸微調轉至南岸，不影響快速道路的交通行進，且可提高交通運轉效率，避免北區、中西區、永康區、安平區通勤民眾須橫跨鹽水溪連接橋梁才能行駛北外環快速道路，減少停等時間亦不影響鄰近主線道路通行。 2. 有關所提打樁工程將危及兩側民宅結構安全案，本工程設計時採全套管基樁施工，配合套管保護孔壁避免坍塌，並於設計圖要求施工廠商注意施工安全，另於樁帽開挖採用鋼板樁擋土施工，配合加設監測儀器，以確實掌控施工期間安全。 3. 有關完工後之噪音疑慮，經專業模擬分析顯示所造成之噪音增量皆屬無影響或可忽略之輕微程度，本工程通車後(營運期間)將依環境影響說明書內容進行噪音監測。 4. 有關完工後之空氣品質疑慮，依據本計畫環境影響說明書對於本計畫完工營運階段模擬分析，本計畫路段竣工啟用後，於營運期間可能對空氣品質之影響主要為往來本計畫路段之車流，由於本計畫路段係屬於快速道路，因此	未便採納。 理由： 參照需地單位研析意見，除配合本案道路工程細部設計需要新增變更內容將工業區變更為道路用地(永康區頂溪段 787、788、828 地號)外，其餘准照本案公開展覽計畫書圖通過。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	需地單位研析意見	大會決議																																																																																																																												
		程銜接第三期工程可使道路成一直線，既有利於行車順暢安全，更省卻興建橋樑與徵收土地之花費。 2. 於觀海橋銜接 55 米安明路處建匝道，可令南科與科工區相互聯繫，有利於兩科技重鎮對外交通聯絡與人員進出。 四、台南市政府工務局說： 南市北外環之所以南移中華路係因塩水溪北岸溪頂寮 大橋東側路段(府安路三段)，為都市計畫之住宅區，路寬較中華路窄小，若採北側路線將有大量住宅區面臨拆遷，為減低對居民住屋之影響且考量水利法相關規定。 五、本自救會回應： 據專家學者稱府安路有 15 米寬，堤岸有 20 米寬採堤岸共構不但不擾民不拆屋，且經濟部水利署第六河川局亦認可此一構想。 民國 70 年間，當時臺南市市長為蘇南成，原於北安路與怡安路口設置天橋，因居民堅決反對，蘇南成經現場勘查後也覺得反對有理，將當時已發包工  程毅然決然廢除不做。 請政府及環評專家學者重新做環境評估，應以維護公共利益及公平合理為原則，真正落實福利大眾期盼。	車種以小型車及大型車等為主，將車輛資料輸入行政院環保署認可之地面線源擴散模式 CALINE 4，預測各敏感受體空氣污染物濃度，因本計畫路段係屬高架橋樑型式，沿線各污染物著陸位置並非以最靠近高架橋為最大濃度，模擬自路邊 1 公尺處至距路邊 100 公尺處進行模擬，並以該距離內最大之濃度作為其增量，各路段依模擬結果影響增量如下表，按上述本計畫路段營運期間，在交通尖峰時間之空氣污染物模擬結果，顯示其濃度增量值均不大，且合成值亦均能符合空氣品質標準。 <table><caption>表 6.1.2-5 本次變更營運期間空氣品質模擬結果</caption><thead><tr><th rowspan="2">受體 (站名)</th><th rowspan="2">比較</th><th colspan="2">懸浮微粒(TSP) 24小時值(μg/m³)</th><th colspan="2">懸浮微粒(PM₁₀) 24小時值(μg/m³)</th><th colspan="2">懸浮微粒(PM_{2.5}) 24小時值(μg/m³)</th><th colspan="2">二氧化氮(NO₂) 最大小時平均濃度(ppm)</th><th colspan="2">二氧化氮(NO₂) 最大小時平均濃度(ppm)</th><th colspan="2">一氧化碳(CO) 最大小時平均濃度(ppm)</th></tr><tr><th>增量</th><th>合成</th><th>增量</th><th>合成</th><th>增量</th><th>合成</th><th>增量</th><th>合成</th><th>增量</th><th>合成</th><th>增量</th><th>合成</th></tr></thead><tbody><tr><td>中19線 北安路</td><td>府安路</td><td>1.23</td><td>0.35, 2.3</td><td>0.77</td><td>0.47</td><td>0.48</td><td>25.98</td><td>0.000003</td><td>0.003003</td><td>0.00270</td><td>0.01909</td><td>0.01</td><td>0.41</td></tr><tr><td>府安路</td><td>府安路</td><td>1.43</td><td>0.35, 4.3</td><td>0.88</td><td>0.58</td><td>0.48</td><td>25.98</td><td>0.000002</td><td>0.003002</td><td>0.00168</td><td>0.01738</td><td>0.002</td><td>0.402</td></tr><tr><td>府安路</td><td>府安路</td><td>2.65</td><td>0.36, 6.5</td><td>1.67</td><td>0.6, 3.7</td><td>1.47</td><td>26.77</td><td>0.000006</td><td>0.003006</td><td>0.00581</td><td>0.02213</td><td>0.02</td><td>0.42</td></tr><tr><td>府安路</td><td>府安路</td><td>2.6</td><td>0.36, 6</td><td>1.58</td><td>0.6, 2.8</td><td>1.39</td><td>25.49</td><td>0.000004</td><td>0.003004</td><td>0.00383</td><td>0.01933</td><td>0.004</td><td>0.404</td></tr><tr><td>府安路</td><td>府安路</td><td>1.62</td><td>0.35, 6.2</td><td>1.02</td><td>0.6, 2.2</td><td>0.90</td><td>26.2</td><td>0.000004</td><td>0.003004</td><td>0.00358</td><td>0.01888</td><td>0.01</td><td>0.41</td></tr><tr><td>府安路</td><td>府安路</td><td>1.49</td><td>0.35, 4.9</td><td>0.91</td><td>0.6, 6.1</td><td>0.48</td><td>25.98</td><td>0.000002</td><td>0.003002</td><td>0.00173</td><td>0.01803</td><td>0.002</td><td>0.402</td></tr><tr><td>空氣品質標準 (CNS)</td><td></td><td></td><td></td><td>100(μg/m³)</td><td></td><td>50(μg/m³)</td><td></td><td>0.075ppm</td><td></td><td>0.10ppm</td><td></td><td>35ppm</td><td></td></tr></tbody></table> 註：1. 本模擬結果，係以表 6.1.1-1。 2. 受體係指敏感受體而言。 3. 懸浮微粒(TSP)：懸浮微粒(TSP)係指所有懸浮微粒之總和，其單位為 μg/m³。 4. 空氣品質標準：環境部，民國 100 年 5 月 18 日環署字第 1001850220 號令發布。	受體 (站名)	比較	懸浮微粒(TSP) 24小時值(μg/m³)		懸浮微粒(PM ₁₀) 24小時值(μg/m³)		懸浮微粒(PM _{2.5}) 24小時值(μg/m³)		二氧化氮(NO ₂) 最大小時平均濃度(ppm)		二氧化氮(NO ₂) 最大小時平均濃度(ppm)		一氧化碳(CO) 最大小時平均濃度(ppm)		增量	合成	增量	合成	增量	合成	增量	合成	增量	合成	增量	合成	中19線 北安路	府安路	1.23	0.35, 2.3	0.77	0.47	0.48	25.98	0.000003	0.003003	0.00270	0.01909	0.01	0.41	府安路	府安路	1.43	0.35, 4.3	0.88	0.58	0.48	25.98	0.000002	0.003002	0.00168	0.01738	0.002	0.402	府安路	府安路	2.65	0.36, 6.5	1.67	0.6, 3.7	1.47	26.77	0.000006	0.003006	0.00581	0.02213	0.02	0.42	府安路	府安路	2.6	0.36, 6	1.58	0.6, 2.8	1.39	25.49	0.000004	0.003004	0.00383	0.01933	0.004	0.404	府安路	府安路	1.62	0.35, 6.2	1.02	0.6, 2.2	0.90	26.2	0.000004	0.003004	0.00358	0.01888	0.01	0.41	府安路	府安路	1.49	0.35, 4.9	0.91	0.6, 6.1	0.48	25.98	0.000002	0.003002	0.00173	0.01803	0.002	0.402	空氣品質標準 (CNS)				100(μg/m³)		50(μg/m³)		0.075ppm		0.10ppm		35ppm		
受體 (站名)	比較	懸浮微粒(TSP) 24小時值(μg/m³)				懸浮微粒(PM ₁₀) 24小時值(μg/m³)		懸浮微粒(PM _{2.5}) 24小時值(μg/m³)		二氧化氮(NO ₂) 最大小時平均濃度(ppm)		二氧化氮(NO ₂) 最大小時平均濃度(ppm)		一氧化碳(CO) 最大小時平均濃度(ppm)																																																																																																																		
		增量	合成	增量	合成	增量	合成	增量	合成	增量	合成	增量	合成																																																																																																																			
中19線 北安路	府安路	1.23	0.35, 2.3	0.77	0.47	0.48	25.98	0.000003	0.003003	0.00270	0.01909	0.01	0.41																																																																																																																			
府安路	府安路	1.43	0.35, 4.3	0.88	0.58	0.48	25.98	0.000002	0.003002	0.00168	0.01738	0.002	0.402																																																																																																																			
府安路	府安路	2.65	0.36, 6.5	1.67	0.6, 3.7	1.47	26.77	0.000006	0.003006	0.00581	0.02213	0.02	0.42																																																																																																																			
府安路	府安路	2.6	0.36, 6	1.58	0.6, 2.8	1.39	25.49	0.000004	0.003004	0.00383	0.01933	0.004	0.404																																																																																																																			
府安路	府安路	1.62	0.35, 6.2	1.02	0.6, 2.2	0.90	26.2	0.000004	0.003004	0.00358	0.01888	0.01	0.41																																																																																																																			
府安路	府安路	1.49	0.35, 4.9	0.91	0.6, 6.1	0.48	25.98	0.000002	0.003002	0.00173	0.01803	0.002	0.402																																																																																																																			
空氣品質標準 (CNS)				100(μg/m³)		50(μg/m³)		0.075ppm		0.10ppm		35ppm																																																																																																																				
逾 2	陳情人：邱 ○ ○	臺南市北外環道路第二期及第四期規劃不合理反對。	併逾 1 案研析意見。	併逾 1 案初核意																																																																																																																												

編號	陳情人及 陳情位置	陳情理由及建議事項	需地單位研析意見	大會決議															
	君 陳 情 地 點： 北外環道 路第二期 與第四期 段路段	建請將計畫中第二期及第四期工程改移鹽水溪北岸堤防共構，以維行車安全，減少工程款及擾民。		見。															
台南都會區北外環道路(第二期/第四期) <table border="1"> <thead> <tr> <th>方案</th><th>計畫名稱</th><th>優點</th><th>缺點</th><th>改善計劃</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>中華路高架橋 (第二期銜接第四期)</td><td>無</td><td>1. 第二期工程、第三期北安橋東段與永康中福路及中華北路重疊，將令該區域、橋及沿線居民權益，更造成交通阻塞、影響行車安全。尤以施工期間為甚。 2. 鹽水溪河道狹窄，30M中華路與橋樑不足，打樁工程難免及附近民宅結構安全，且施工後長期的空間與噪音亦將令居民難以忍受。 3. 北外環道以國道68號約75M、50M範圍內中華北路、府安路及中華路三處並置，此項規劃對未來第三屆市議會選戰而言，應由市府大社、交通等無大打招呼帶來運及交通設施問題更嚴重。 4. 交通設施的評估、道路設施工程、交通服務水準化所下降至10級，實不宜於此進行高橋工程。 5. 依設計圖施工而需徵收土地與開發費，利權公布，更增困難。 6. 影響景觀、日照光阻礙。 7. 影響停車。</td><td>第四期工程北安路西段既可實施堤岸共構，證明鹽水溪北岸亦可，且經濟部水利署第六河川局亦認可此一構思。</td></tr> <tr> <td>2</td><td>漢頂寮北岸堤岸共構 (第二期銜接第四期)</td><td>1. 於鹽水溪北岸進行打樁工程，第二期工程可從鐵路統一高度。 2. 有利於行車動靜安全，更可從高橋橋墩與堤岸上地之落差。 3. 於高橋橋墩、35米安南路處並置，可令強勁鋼筋工逐相互避讓。 4. 有市民居住區與對向交通聯絡人，提出出。 5. 高橋橋墩設置於現有府安路兩側15-20m範圍的上，不能設打安橋10-15M則附近居民住宅不會影響。</td><td>重新辦理環境評估審查</td><td>建議更換方案2</td></tr> </tbody> </table> (北外環道路第四期新建工程區位示意圖) 方案1 假設高架橋設置於中華路上 店面或民宅 平台 橋墩 店面或民宅 中華路上高架橋20米 5米 5米 現有中華路30米 方案2 假設高架橋設置於堤防 店面或民宅 平台 橋墩 店面或民宅 府安路 現有堤岸15~20米 10-15米 鹽水溪 不經過府安路					方案	計畫名稱	優點	缺點	改善計劃	1	中華路高架橋 (第二期銜接第四期)	無	1. 第二期工程、第三期北安橋東段與永康中福路及中華北路重疊，將令該區域、橋及沿線居民權益，更造成交通阻塞、影響行車安全。尤以施工期間為甚。 2. 鹽水溪河道狹窄，30M中華路與橋樑不足，打樁工程難免及附近民宅結構安全，且施工後長期的空間與噪音亦將令居民難以忍受。 3. 北外環道以國道68號約75M、50M範圍內中華北路、府安路及中華路三處並置，此項規劃對未來第三屆市議會選戰而言，應由市府大社、交通等無大打招呼帶來運及交通設施問題更嚴重。 4. 交通設施的評估、道路設施工程、交通服務水準化所下降至10級，實不宜於此進行高橋工程。 5. 依設計圖施工而需徵收土地與開發費，利權公布，更增困難。 6. 影響景觀、日照光阻礙。 7. 影響停車。	第四期工程北安路西段既可實施堤岸共構，證明鹽水溪北岸亦可，且經濟部水利署第六河川局亦認可此一構思。	2	漢頂寮北岸堤岸共構 (第二期銜接第四期)	1. 於鹽水溪北岸進行打樁工程，第二期工程可從鐵路統一高度。 2. 有利於行車動靜安全，更可從高橋橋墩與堤岸上地之落差。 3. 於高橋橋墩、35米安南路處並置，可令強勁鋼筋工逐相互避讓。 4. 有市民居住區與對向交通聯絡人，提出出。 5. 高橋橋墩設置於現有府安路兩側15-20m範圍的上，不能設打安橋10-15M則附近居民住宅不會影響。	重新辦理環境評估審查	建議更換方案2
方案	計畫名稱	優點	缺點	改善計劃															
1	中華路高架橋 (第二期銜接第四期)	無	1. 第二期工程、第三期北安橋東段與永康中福路及中華北路重疊，將令該區域、橋及沿線居民權益，更造成交通阻塞、影響行車安全。尤以施工期間為甚。 2. 鹽水溪河道狹窄，30M中華路與橋樑不足，打樁工程難免及附近民宅結構安全，且施工後長期的空間與噪音亦將令居民難以忍受。 3. 北外環道以國道68號約75M、50M範圍內中華北路、府安路及中華路三處並置，此項規劃對未來第三屆市議會選戰而言，應由市府大社、交通等無大打招呼帶來運及交通設施問題更嚴重。 4. 交通設施的評估、道路設施工程、交通服務水準化所下降至10級，實不宜於此進行高橋工程。 5. 依設計圖施工而需徵收土地與開發費，利權公布，更增困難。 6. 影響景觀、日照光阻礙。 7. 影響停車。	第四期工程北安路西段既可實施堤岸共構，證明鹽水溪北岸亦可，且經濟部水利署第六河川局亦認可此一構思。															
2	漢頂寮北岸堤岸共構 (第二期銜接第四期)	1. 於鹽水溪北岸進行打樁工程，第二期工程可從鐵路統一高度。 2. 有利於行車動靜安全，更可從高橋橋墩與堤岸上地之落差。 3. 於高橋橋墩、35米安南路處並置，可令強勁鋼筋工逐相互避讓。 4. 有市民居住區與對向交通聯絡人，提出出。 5. 高橋橋墩設置於現有府安路兩側15-20m範圍的上，不能設打安橋10-15M則附近居民住宅不會影響。	重新辦理環境評估審查	建議更換方案2															