

第 三 案：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

說 明：一、本案係工務局配合本府興建之重大設施「臺南都會區北外環道路」第 2 期新建工程用地路權範圍調整，部分用地位於「臺南市主要計畫」之河川區（皆為國有及市有土地），須配合辦理都市計畫土地使用分區變更為河川區兼供道路使用。北外環道路第 2 期新建工程已由內政部以 111 年 11 月 15 日台內營字第 1100817504 號函核准納入 111-116 年生活圈道路交通系統建設計畫（市區道路）及核定經費補助，因道路新建工程之工作期程與用地取得有其時效之迫切性，經本府 111 年 6 月 14 日府工新一字第 1110770511 號函同意依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款辦理都市計畫迅行變更。

二、法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款。

三、變更計畫範圍：詳計畫書示意圖。

四、變更計畫內容：詳計畫書。

五、公開展覽期間：自民國 111 年 10 月 17 日起 30 天於本市安南區公所及本府辦理計畫書、圖公開展覽完竣，並於 111 年 11 月 3 日下午 3 時假安南區公所 4 樓會議室舉辦公開說明會。

六、人民或團體所提意見：共計 2 件，詳附表。

決 議：

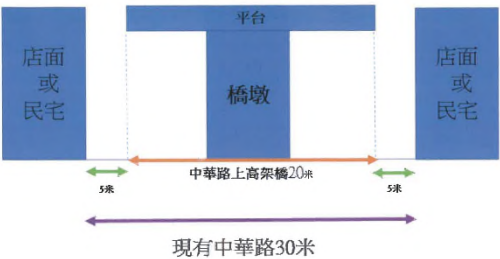
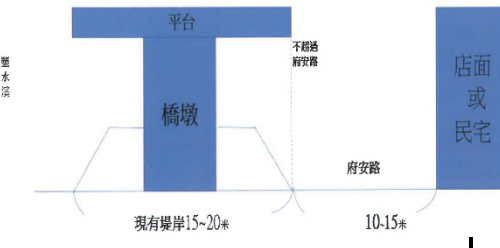
一、考量人民及團體陳情意見建議事項涉及第四期工程用地範圍，故本案併同「變更臺南市主要計畫（配合臺南都會區北外環道路第四期新建工程）案」，再提會討論。

二、人民或團體陳情意見：詳決議欄。

附表：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	需地機關研析意見	本會決議
逾1	陳情人： 蔡 ○ 甄君 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。 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	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	併同「變更臺南市主要計畫(配合臺南都會區北外環道路第四期新建工程)案」，再提會討論。

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	需地機關研析意見	本會決議																																																																																																																																																																																		
		工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	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。																																																																																																																																																																																			
		鹽水溪 假設高架橋設置於堤防 不超過府安路 店面或民宅 府安路 現有堤岸15-20米 15米 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。	表 6-1-2-5 本次變更營運期空氣品質模擬結果 <table><thead><tr><th rowspan="2">車道 (m)</th><th rowspan="2">車道 寬度 (m)</th><th colspan="2">路側車道(17m)</th><th colspan="2">路側車道(17m)</th><th colspan="2">路側車道(17m)</th><th colspan="2">路側車道(17m)</th><th colspan="2">路側車道(17m)</th><th colspan="2">路側車道(17m)</th><th colspan="2">路側車道(17m)</th><th colspan="2">路側車道(17m)</th><th colspan="2">路側車道(17m)</th></tr><tr><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th><th>車道 寬度 (m)</th></tr></thead><tbody><tr><td>19</td><td>19</td><td>1.23</td><td>135.33</td><td>0.77</td><td>68.87</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td></tr><tr><td>19</td><td>19</td><td>1.43</td><td>135.43</td><td>0.88</td><td>68.88</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td></tr><tr><td>19</td><td>19</td><td>0.62</td><td>136.62</td><td>1.47</td><td>68.77</td><td>1.47</td><td>26.77</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td></tr><tr><td>19</td><td>19</td><td>1.36</td><td>136.36</td><td>1.26</td><td>68.26</td><td>1.19</td><td>25.49</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td></tr><tr><td>19</td><td>19</td><td>1.42</td><td>135.42</td><td>1.42</td><td>68.72</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td></tr><tr><td>19</td><td>19</td><td>1.40</td><td>135.40</td><td>0.91</td><td>68.91</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td></tr><tr><td>19</td><td>19</td><td>1.40</td><td>135.40</td><td>0.91</td><td>68.91</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td><td>0.68</td><td>25.68</td></tr></tbody></table> 註：1. 本表係根據「環境影響評估法」及「空氣品質標準」之規定，對本計畫路段之空氣品質進行模擬分析。 2. 本表係根據「環境影響評估法」及「空氣品質標準」之規定，對本計畫路段之空氣品質進行模擬分析。 3. 本表係根據「環境影響評估法」及「空氣品質標準」之規定，對本計畫路段之空氣品質進行模擬分析。 4. 本表係根據「環境影響評估法」及「空氣品質標準」之規定，對本計畫路段之空氣品質進行模擬分析。	車道 (m)	車道 寬度 (m)	路側車道(17m)		路側車道(17m)		路側車道(17m)		路側車道(17m)		路側車道(17m)		路側車道(17m)		路側車道(17m)		路側車道(17m)		路側車道(17m)		車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	19	19	1.23	135.33	0.77	68.87	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	19	19	1.43	135.43	0.88	68.88	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	19	19	0.62	136.62	1.47	68.77	1.47	26.77	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	19	19	1.36	136.36	1.26	68.26	1.19	25.49	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	19	19	1.42	135.42	1.42	68.72	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	19	19	1.40	135.40	0.91	68.91	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	19	19	1.40	135.40	0.91	68.91	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	經評估分析，本工程完工後於計畫目標年(民國 140 年)交通預測，主線高架段配置雙向 4 車道下，台 19 線至北安路往東及往西方向於尖峰小時服務水準可達 A 級；平面側車道配置雙向 4 車道下，台 19 線至北安路往東及往西方向於尖峰小時服務水準為 C 級。	
車道 (m)	車道 寬度 (m)	路側車道(17m)				路側車道(17m)		路側車道(17m)		路側車道(17m)		路側車道(17m)		路側車道(17m)		路側車道(17m)		路側車道(17m)		路側車道(17m)																																																																																																																																																																		
		車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)	車道 寬度 (m)																																																																																																																																																																				
19	19	1.23	135.33	0.77	68.87	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68																																																																																																																																																																			
19	19	1.43	135.43	0.88	68.88	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68																																																																																																																																																																			
19	19	0.62	136.62	1.47	68.77	1.47	26.77	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68																																																																																																																																																																			
19	19	1.36	136.36	1.26	68.26	1.19	25.49	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68																																																																																																																																																																			
19	19	1.42	135.42	1.42	68.72	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68																																																																																																																																																																			
19	19	1.40	135.40	0.91	68.91	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68																																																																																																																																																																			
19	19	1.40	135.40	0.91	68.91	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68	0.68	25.68																																																																																																																																																																			

編號	陳情人及陳情位置	陳情理由及建議事項	需地機關研析意見	本會決議															
逾2	陳情人：邱○發君 陳情地點：北外環道路第二期與第四期路段	臺南市北外環道路第二期及第四期規劃不合理反對。 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。	併逾1案研析意見。	併同「變更臺南市主要計畫(配合臺南都會區北外環道路第四期新建工程)案」，再提會討論。															
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，需以南北向橋梁與永慶中環路及中華北路銜接，將令該路段，增加沿線居民權益，更會造成交通阻塞，影響行車安全，尤以施工期間為甚。 2. 填海計畫實施中，30年填海工程範圍不足，打樁工程將危及房屋民宅結構安全，且施工後填海的空污與噪音亦將令居民難以忍受。 3. 北外環路以新橋梁長度約370M，沿線設置中華北路、海安路及中華路三處匝道，紅線與舊橋有高度落差且與中華路匝道，是造成該處大車、交通車輛大打前所帶來車流及交通阻塞問題更嚴重。 4. 交通狀況的評估，該路段施工後，交通道路車流將下降至1200，實不宜於此進行填海工程。 5. 依設計圖施工尚需徵收土地興建管橋，耗費公帑，更增民怨。 6. 影響景觀，且阻礙交通。 7. 影響岸線。 </td><td>第四期工程北外環路西段可實施堤岸共構，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。</td></tr> <tr> <td>2</td><td>溪頂寮北岸堤岸共構(第二期銜接第四期)</td><td> 1. 於鹽水溪北岸沿路進行共構工程，將第二期工程可銜接共構一區。 2. 有別於打樁填海安全，更省經費與填海與填土之危害。 3. 於填海橋梁後55米安明路處設置，可令臨時與施工區無直接接觸，可令臨時與施工區無直接接觸。 4. 填海計畫實施中，有別於填海與填土之危害。 5. 填海計畫實施中，有別於填海與填土之危害。 </td><td>重新評估填海計畫</td><td>建議更換方案2</td></tr> </tbody> </table>					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，需以南北向橋梁與永慶中環路及中華北路銜接，將令該路段，增加沿線居民權益，更會造成交通阻塞，影響行車安全，尤以施工期間為甚。 2. 填海計畫實施中，30年填海工程範圍不足，打樁工程將危及房屋民宅結構安全，且施工後填海的空污與噪音亦將令居民難以忍受。 3. 北外環路以新橋梁長度約370M，沿線設置中華北路、海安路及中華路三處匝道，紅線與舊橋有高度落差且與中華路匝道，是造成該處大車、交通車輛大打前所帶來車流及交通阻塞問題更嚴重。 4. 交通狀況的評估，該路段施工後，交通道路車流將下降至1200，實不宜於此進行填海工程。 5. 依設計圖施工尚需徵收土地興建管橋，耗費公帑，更增民怨。 6. 影響景觀，且阻礙交通。 7. 影響岸線。	第四期工程北外環路西段可實施堤岸共構，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。	2	溪頂寮北岸堤岸共構(第二期銜接第四期)	1. 於鹽水溪北岸沿路進行共構工程，將第二期工程可銜接共構一區。 2. 有別於打樁填海安全，更省經費與填海與填土之危害。 3. 於填海橋梁後55米安明路處設置，可令臨時與施工區無直接接觸，可令臨時與施工區無直接接觸。 4. 填海計畫實施中，有別於填海與填土之危害。 5. 填海計畫實施中，有別於填海與填土之危害。	重新評估填海計畫	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，需以南北向橋梁與永慶中環路及中華北路銜接，將令該路段，增加沿線居民權益，更會造成交通阻塞，影響行車安全，尤以施工期間為甚。 2. 填海計畫實施中，30年填海工程範圍不足，打樁工程將危及房屋民宅結構安全，且施工後填海的空污與噪音亦將令居民難以忍受。 3. 北外環路以新橋梁長度約370M，沿線設置中華北路、海安路及中華路三處匝道，紅線與舊橋有高度落差且與中華路匝道，是造成該處大車、交通車輛大打前所帶來車流及交通阻塞問題更嚴重。 4. 交通狀況的評估，該路段施工後，交通道路車流將下降至1200，實不宜於此進行填海工程。 5. 依設計圖施工尚需徵收土地興建管橋，耗費公帑，更增民怨。 6. 影響景觀，且阻礙交通。 7. 影響岸線。	第四期工程北外環路西段可實施堤岸共構，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。															
2	溪頂寮北岸堤岸共構(第二期銜接第四期)	1. 於鹽水溪北岸沿路進行共構工程，將第二期工程可銜接共構一區。 2. 有別於打樁填海安全，更省經費與填海與填土之危害。 3. 於填海橋梁後55米安明路處設置，可令臨時與施工區無直接接觸，可令臨時與施工區無直接接觸。 4. 填海計畫實施中，有別於填海與填土之危害。 5. 填海計畫實施中，有別於填海與填土之危害。	重新評估填海計畫	建議更換方案2															
 (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  中華路上高架橋20米 現有中華路30米																			
方案2 假設高架橋設置於堤防  現有堤岸15~20米 10-15米																			