

**附錄 23 本計畫第 1 次
(102. 8. 27) 審查意
見辦理情形說明**

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」

臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形

依據：臺南市政府 102.9.5 府環企字第 1020807365 號函檢附之會議紀錄(詳附錄 21)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
一、鄭委員福田		
1. 本區段空氣品質偶有超過空氣品質標準之情況，未來施工中，須配合台南市環保局之緊急應變措施，採取必要之處置。	遵照辦理，本計畫施工期間將配合臺南市環保局緊急應變措施之發佈，採取限制施工車輛行駛、加強灑水及裸露面覆蓋等減輕對策，詳第 8.1.1 節第一項第(十一)點。	P8-3
2. 本工程期程，不致和一期重疊，如有重疊，則施工中對空氣品質應加成作用。	本計畫北外環第 2、3 期工程目前尚於工程規劃階段，後續除環評步驟外，尚需經細部設計、用地徵收及都計變更等作業後，始能發包施工，預估約還需 2 年時間，詳第五章，表 5.2.8-1。換言之，約在民國 104 年下半年以後才可能動工，而北外環第 1 期工程已於 100 年 1 月開工，預計 103 年初竣工，目前已進展至工期後段，因此該 1 期工程施工期應不致於與本計畫 2、3 期工程重疊，而產生加成影響。	P5-40
3. 工程餘土以公共工程須土為優先。	遵照辦理，就本計畫工程餘土之處置，係以公共工程需土進行交換為優先，在工區預計出土前，先至營建署土方交換平台網站登錄，藉由供需雙方交換機制，活化土方資源，若屆時無適當對象可交換，則採外運至合法土資場處置，詳 5.2.6 節第二段。	P5-34

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 1)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
4. 如有私地徵收，請合法、合理、合情處理。	遵照辦理，本計畫係屬公部門之道路公共設施開發建設案，有關其用地取得所有程序及補償基準均須合於法律規定，並以符合需求之最小開發用地規模為原則，且遵照合法、合理及合情方式處理，並儘量與地主溝通協商，以辦理用地取得作業。 此外，本計畫前在路線規劃選擇階段，已將住戶拆遷數量、土地權屬等因素納入考量，俾便評估影響住戶範圍最小，且用地取得較容易之路線，就本計畫路線主要使用堤防之防汛道路範圍，沿線大部份屬公有地，且涉及之私有地或住戶店家也較少，亦即為既有住戶拆遷數量較低，且施工作業預期對既有交通環境影響最少之方案。	
二、張委員祖恩		
1. 本開發案沿線鹽水溪南北岸平常民眾上下班已屬繁忙流量大，施工期間應妥採舒解交通及安全對策，若工期縮短，可降低其影響。	本計畫主要施工要徑為其中約 8 公里之高架道路施工，本計畫雖係用以解決未來日益嚴重交通問題，但其施工過程將無可避免產生過渡性交通問題，有鑑於此現象，本計畫前在工程規劃階段即曾考慮鹽水溪北側堤岸道路若能採完全封閉方案，則可免除本案工區附近調整改道等臨時性工程，則本案施工在工作面所受外在干擾較小，亦可完全展開施工作業，能縮短工期，惟將造成大量車流湧入鄰近台 1、台 19 等省道及鹽水溪南側堤岸道路等，導致當地嚴重交通影響，因此還是考量本案施工期間仍將維持北側堤岸道路之車流通行，爰以此著手研擬降低施工階段交通影響對策，有關鄰近各路段預計之交通維持策略與方式，茲說明如下：	

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 2)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
(接續前頁)	1. 中央路(目前路寬約 30m) 中央路位於本計畫起點，其現況道路斷面配置為 4 快 2 機，剩餘空間則劃為路肩，其位置詳圖 5.1-2 及圖 5.1-3，未來本計畫施工時圍籬約佔用 12m 路寬，約還剩 18m 寬，在工區兩側還各可維持 2 快 1 機，且太平橋西側之中央路，係屬車流量較低路段，詳圖 5.2.1-1 及圖 5.2.2-1，尚可滿足當地在本案施工期間交通量需求，詳 7.8.1 節第二項及圖 7.8.1-2，其對策詳第 8.1.7 節第一項施工期間第(九)點。 2. 高架道路橫越主要路口處 於橫越主要路口處之高架道路施工，如中央路/太平橋、永安橋等，其位置詳圖 5.2.1-1，可考慮採用節塊推進工法或懸臂工法或其他更佳工法等，以免影響橋下往來交通車流，避免干擾地面路口交通量，詳 7.8.1 節第二項。 3. 鹽水溪北側堤岸道路(目前寬約 6m~8m) 鹽水溪堤岸道路除緊鄰鹽水溪排水路段，因施工空間較小(路權約 20m，詳圖 5.2.2-4)，需另行架設棧橋或便道維持原有路幅提供當地往來車輛通行外，詳圖 7.8.1-3 及圖 7.8.1-4，其餘均可利用路權範圍剩餘空間進行改道，採半半施工法或先行施做本案橋下平面道路替代通行，於本案施工期間尚可維持目前 7m~8m 寬之堤岸道路雙向共 2 車道車流通行，詳圖 5.2.2-3、圖 5.2.2-4、圖 7.8.1-4 及第 8.1.7 節	P5-5 P5-7 P5-9 P5-17 P7-62 P7-65 P8-15 P5-9 P7-62 P7-64 P5-18 P7-66 P7-67 P5-18 P7-67

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 3)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
(接續前頁)	第一項施工期間第(十)點。 4. 南 135 線(目前路寬約 10m) 南 135 線為樹谷聯絡道預定用地，屬低填方路堤道路，詳圖 5.1-2、圖 5.2.1-2、圖 5.2.2-6 及圖 5.2.2-7，因附近均為台糖農場用地與一般農地，且未來拓寬後之路權範圍約達 30m，有較大路幅餘裕量，可採半半施工方式，施工期間維持相當於目前至少雙向共 2 車道之路寬，又該南 135 線目前車流量不大，就上述交維構想，可將施工影響降至最低。 綜合上述，就本計畫案施工期間將依各路段工區空間大小進行道路改道，部分空間較小路段，則需以架設棧橋或便道(詳圖 7.8.1-3 及圖 7.8.1-4)方式通行暨採循序漸進方式施工，本計畫案雖將採分標施工，但施工工期仍需達 4 年。此外，現階段尚未進入細部設計，就其高架橋梁確切型式及其施工工法種類選擇等尚未確定，因此建議仍以 4 年工期為基準。 另依據實地交通流量調查，本計畫工區附近永康地區之交通特性，在上午尖峰與下午尖峰均不長，車流繁忙時間各約維持 40~60 分鐘即可紓解，就其發生時段，順其車流動線，依路段區位在外圍郊區或接近市中心區不同，將略有時段差異，就上午尖峰而言，約發生於 7:00~8:30 之間，下午尖峰則在 17:00~18:30 之間，而一般工地工作時間約為 8:00~17:00，恰可錯開尖峰時段，因此就本案施工所造成晨峰及昏峰影響應不致太大，且其正常交通量疊合問題，應可在適當之交維措施疏導與管制下，可將其干擾降至最低。	P8-16 P5-5 P5-15 P5-22 P7-66 P7-67 P5-40

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 4)

臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續4)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
2. 本案部分地區屬易淹水範圍(P. 42～45)，施工期間排水疏洪措施，需妥適安排。	遵照辦理，本計畫路段於：(1)太平橋以北沿鹽水溪主流與鹽水溪排水、永康排水等所夾狹長路段，還有(2)樹谷聯絡道等，雖部份路段位於易淹水範圍，詳圖 6.2.1.5-3 及圖 6.2.1.5-4，就其中：(1)項，係在本計畫路段高架橋段範圍，其橋下平面道路設計高程，將結合鹽水溪等治理計畫，一併墊高兼具堤防功能，堪稱一舉多得，除改善交通問題外，同時解決河川治理問題，詳圖 5.2.1-1、圖 5.2.2-3 及圖 5.2.2-4。 又在(2)項樹谷聯絡道附近淹水範圍，除將墊高本計畫路段之路面設計高程外，又因該路段兩側均為農耕地，屬自然地表，其對地表逕流之滲透吸收、滯洪與緩衝能力等，詳圖 5.2.1-2、圖 5.2.2-6 及圖 5.2.2-7，均遠優於一般都市土地，本計畫施工期間除維持該(2)路段區域排水路之暢通，並配合當地大洲排水治理計畫及水利署於附近將規劃設置滯洪池計畫等，就本計畫路段工程而言，除規劃留設足夠之縱向與橫向排水路，以協助當地排洪外，針對本計畫路段排水系統之佈設，均將主動與水利主管機關及農田水利會會勘協商獲認可後，始進行施工。	P6-45 P6-46 P5-9 P5-18 P5-15 P5-22 P8-7
3. 施工期間土方及廢棄物量，須有較具體的估算、調查，並就其不同類別，規劃妥適利用方式，並述明其去處，取得合法利用或處理、處置契約。	本計畫前於路線方案規劃選擇時，即已考慮沿線挖填土方及既有地上物拆遷量最少之方案，因此目前所規劃經過區域，以既有道路、河川、堤岸、農耕地及荒地等為主，沿線所產生廢棄物以地表清除物、河床底泥及施工人員生活垃圾等為主，詳 7.5 節。 上述施工期間有關土方及廢棄物處理或處置，係未來施工廠商自主採購之權	P7-46

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 5)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
(接續前頁)	利，本環說係屬「環評法」規範之承諾書件，在未來施工實務安排上，就法令上有一定之強制性，另依「政府採購法」規定，現階段尚無法預知未來之承包廠商對象，隨之恐不能指定特定下游土資場廠商來源，就現階段而言，通常只做原則性規定，例如規定送往合法土資場或土石採取業者等，且如現今指定之下游特定處置廠商，未來如欲變更，可能衍生合約書面變更及環評書件(環差或對照表)隨之再次申請變更等，使未來實際施工執行受到甚多束縛，因此建議現於環評作業階段不做特定去處之安排與指定。	
4. 鹽水溪南北兩側防汛道路平常居民上下班交通狀況流量大，須檢討其影響，於施工中採取紓解交通及安全對策。(現勘意見)	遵照辦理，已於環說書第 7.8.1 節第二項補充說明施工中交通維持策略。	P7-62
5. 本案 2、3 期工程跨越國道 1 號、8 號、惟皆無車輛上下之匝道考量，請補充說明本案與國道 1 號、8 號銜接之規劃，及其利弊分析。(現勘意見)	本計畫北外環 2、3 期工程將跨越國道 1 號，但並未跨越國道 8 號，而與國道 8 號之銜接，可利用本計畫 2、3 期終點處與台 1「南科聯絡道」延伸工程銜接形成之平交路口，即可利用國 8 南科交流直接與國道 8 號銜接，詳圖 5.1-2。 另外本計畫路段跨越國道 1 號，而未設置上下匝道，僅以高架立體交叉，詳圖 5.1-3 及圖 5.2.1-1，主要原因係該立體交會點北側，已有國道 1 號與 8 號之「臺南系統交流道」，與本計畫路段相距 2km，而南側有「永康交流道」相距僅約 1.95km，詳圖 5.1-3，不符合增設交流道之間距規定(按臺灣區國道高速公路局『臺灣區國道高速公路增設交流道申請	P5-5 P5-7 P5-9 P5-7

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 6)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
(接續前頁)	審核作業要點』的「增設交流道設置準則」先決條件兩交流道間距須達 2.0 公里以上規定)，且「臺南系統交流道」至「永康交流道」間國 1 道路目前交通服務水準已較差，因此前於本計畫案可行性評估規劃階段，原即不建議增設銜接匝道，避免再加重該段國道 1 號負擔，而逕以立體交叉方式跨過，詳圖 5.1-3。	P5-23 P5-24 P5-23 P5-7
三、溫委員清光		
1. 本計畫施工位置大部分在鹽水溪防汛道路上目前防汛道路是前往南科上下班的交通要道，施工期長達 4 年，對交通衝擊太大，請縮短工期，並在施工期做好交通疏解計劃和管制措施。	本計畫主要施工要徑為其中約 8 公里之高架道路施工，本計畫雖係用以解決未來日益嚴重交通問題，但其施工過程將無可避免產生過渡性交通問題，有鑑於此現象，本計畫前在工程規劃階段即曾考慮鹽水溪北側堤岸道路若能採完全封閉方案，則可免除本案工區附近調整改道等臨時性工程，則本案施工在工作面所受外在干擾較小，亦可完全展開施工作業，能縮短工期，惟將造成大量車流湧入鄰近台 1、台 19 等省道及鹽水溪南側堤岸道路等，導致當地嚴重交通影響，因此還是考量本案施工期間仍將維持北側堤岸道路之車流通行，爰以此著手研擬降低施工階段交通影響對策，有關鹽水溪北側堤岸道路預計之交通維持策略與方式，茲說明如下： ● 鹽水溪北側堤岸道路(目前寬約 6m~8m) 鹽水溪堤岸道路除緊鄰鹽水溪排水路段，因施工空間較小(路權約 20m，詳圖 5.2.2-4)，需另行架設棧橋或便道維持原有路幅提供當地往來車輛通行外，詳圖 7.8.1-3 及圖 7.8.1-4，其餘均可利用路權範圍剩	P5-18 P7-66 P7-67

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 7)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
(接續前頁)	餘空間進行改道，採半半施工法或先行施做本案橋下平面道路替代通行，於本案施工期間尚可維持目前 7m~8m 寬之堤岸道路雙向共 2 車道車流通行，詳圖 5.2.2-3、圖 5.2.2-4、圖 7.8.1-4 及第 8.1.7 節第一項施工期間第(十)點。 然本計畫需依各路段工區空間大小進行道路改道，部分空間較小路段，則需以架設棧橋方式通行暨採循序漸進方式施工，本計畫案雖將採分標施工但施工工期仍需達 4 年，此外現階段尚未進入細部設計，就其橋梁確切型式及其施工工法選擇等尚未確定，因此建議仍以 4 年工期為基準。	P5-18 P7-67 P8-16 P5-40
2. 施工時施工工人之污水請設流動廁所，移送污水到污水處理廠處理，若要排水鹽水溪，其影響請做水質模式模擬。	遵照辦理，施工工區屬帶狀分佈腹地狹窄，施工人員於工區內通常未做長時間停留，僅設流動廁所，並定期抽出外運至污水處理廠處理，詳第 8.1.3 節第一項第(六)點。	P8-6
3. 請評估施工期間非點源污染對鹽水溪的影響。	遵照辦理，已補充施工期間非點源污染之影響，詳 7.4.2.1 節第一項第(三)點及第二項。	P7-39 P7-42
4. 施工期請做好非點源污染削減措施。(請參看環保署公佈之施工活動非點源污染最佳管理作業，BMPs)	遵照辦理，已補充非點源污染削減措施，施工期間詳 8.1.3 節第一項第(九)~(二十三)點及 8.3.3 節施工期間地表逕流廢水污染削減初步規劃，營運期間詳 8.1.3 節第二項第(四)點。	P8-6~ P8-8 P8-37 P8-8

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 8)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
5. 在施工期間，可能會部分(或全部)封鎖鹽水溪左右兩岸的防汛道路，這兩條道路是南科上下班通勤族最重要的道路，未來施工時，將如何降低此項衝擊？(現勘意見)	本計畫路段除於起點附近約 500m 長，將沿鹽水南側堤岸以高架道路佈設施工及跨河至北岸，其餘路段係主要佈設於鹽水溪北側堤岸道路，若因施工封閉該等堤岸道路，將造成大量車流湧入鄰近台 1、台 19 等省道及鹽水溪南側堤岸道路等，導致當地嚴重交通影響，因此施工期間仍將維持目前北側堤岸道路之車流通行，就北側堤岸道路使用空間而言，除部份路段需另行架設棧橋或便道(詳圖 7.8.1-3 及圖 7.8.1-4)維持原有路幅提供車輛通行外，其餘均可利用路權範圍剩餘空間進行改道，採半半施工法或先行施做橋下平面道路替代通行，於本案施工期間尚可維持目前 7m~8m 之堤岸道路雙向共 2 車道車流通行，可將影響降至最低，詳第 7.8.1 節第二項施工中交通維持策略及 8.1.7 節，第一項，第(一)點，研提交維計畫另送主管機關審查核准後，據以實行。	P7-66 P7-67 P8-16 P7-62 P8-14
四、翁委員義聰		
1. 田野調查為冬季，忽略了夏候鳥「燕，鴿」的調查資料，以及環頸雉的資料，冬季本區擬似為紅隼棲息，以上三種均為保育類，建請補充資料。	感謝委員指教，茲為瞭解本計畫附近其夏候鳥及保育類資料，因此蒐集永康地區周邊相關開發計畫，包括：南科二期、南科液晶電視及產業支援工業區、永康科技工業區、永康水資源回收中心施工前監測等案於近年來生態調查文獻報告，記錄有左述之燕鴿、環頸雉及紅隼等，其中燕鴿主要活動於裸露農耕地環境，環頸雉棲息於灌叢、蔗園及旱田等，紅隼則於平原農耕地、河口、草原及沼澤等開闊地區可見其蹤跡，詳如附錄 5 之附件 3 文獻補充資料，並補於 6.2.2.1 節，二，(二)。 於上述文獻收集中記錄之燕鴿，由於其活動範圍非位於本計畫路線上，且未有	附 5-45 P6-66

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 9)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
(接續前頁)	被本計畫路線切割導致棲地零碎化現象，因此對其影響應屬輕微。日後進行施工期間陸域生態監測，詳表 8.3.1-2，若記錄燕鴿等，其保育對策有：(詳 8.1.5 節第一項第(九)、(十一)、(十二)點。)，茲分述如下： 1. 辦理工作人員生態教育訓練，教導認識保育類動物習性及其相關保育對策。 2. 工程進行時，施工路徑、運輸車輛行走路線儘量固定，避免因頻於變更路線而擴大影響範圍，致破壞鄰近的棲地環境。 3. 施工期及營運期應持續進行生態監測作業，詳表 8.3.1-2 及表 8.3.1-3，可針對當地的陸域動物資源做定期監測調查，於工程期間加強候鳥季節監測工作，藉此觀察本計畫工區之設置對當地生態資源之影響，若有新發現保育類動物經常活動之地區，應增設警示牌告知施工人員留意防範。	P8-31 P8-11 P8-12 P8-31 P8-33
2. 永安橋附近為先民「洲北鹽田」，部份路段可能會涉及未知之文化遺址，建請研擬於施工前、施工中之監測、搶救計畫，並考慮試探。	謝謝委員指教，本計畫路段於左述永安橋附近之工區，主要係沿堤防施設高架橋梁及橋下平面道路工程，涉及挖掘行為者為高架橋墩柱基樁鑽掘，雖然永安橋附近並無臺南市文化局委託專家學者普查後之列冊遺址，且其現況堤防亦非原始地貌，鑒於本計畫路線附近存在多處考古遺址的事實，爰於永安橋兩側 50m 範圍內之基樁鑽掘作業時，聘請符合文資法資格之專家學者進行施工監看，如於工程中發現疑似遺址、具古蹟價值之建築或具古物價值者，即停止工程或開發行為之進行，並報所在地直轄市、縣(市)主管機關處理，詳 8.1.9 節第五項及表 8.3.1-2。	P8-18 P8-30

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 10)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
3. 鄰近之國立歷史博物館有保育類水雉，三崁店糖廠有諸羅樹蛙亦為保育類，水雉於度冬期會到排水線河床覓食，施工監測應納入考量範圍。	感謝委員指教，國立歷史博物館就其區位係位於本計畫調查範圍外，但考量水雉具有較高之遷移性，可能至本計畫調查範圍內覓食，將來於本計畫案陸域生態調查範圍內，將針對其棲息情形進行監測，詳圖 8.3.1-2 及表 8.3.1-2；而三崁店糖廠之諸羅樹蛙亦位於本計畫調查範圍外之鄰近地區，且施工區域與其棲息環境距離甚遠，因此推測對其影響甚微。 茲為求審慎起見，日後進行工程施工時，將對施工人員進行生態教育訓練及保育法規宣導，以避免誤觸野生動物保護法，詳 8.1.5 節第一項第(九)點及附表 8.3.1-1～表 8.3.1-3 進行施工前、施工期間與營運初期之陸域生態環境監測。	P8-32 P8-31 P8-11 P8-27 P8-31 P8-33
4. 本文 P.6-108，…番漢雜居地，請刪除。	遵照辦理，已依指示修正，詳 6.2.6 節第一項第(一)2 點。	P6-108
5. 本區域為易淹水區，施工期間之堤防維護應加強，避免類似曾文溪潰堤之案件再發生。	遵照辦理，本計畫施工工區雖位於鹽水溪堤防旁，惟將涉及堤防功能影響或變更，仍須經主管機關(水利署第六河川局)核准始可辦理，且本計畫高架橋墩柱，除少部分跨河者外，其餘皆係位於堤內(靠陸側)，對既有堤防防洪功能影響甚微。此外，本計畫橋下平面道路，係結合防汛道路使用，竣工後並配合鹽水溪河系治理計畫，將堤防路面高程提升至百年洪水頻率計畫堤防高程以上，對於鹽水溪沿線居民可提供更高保障。換言之，本計畫案之推動堪稱一舉多得，除改善交通問題外，同時解決河川堤防之治理與當地排水問題。	P5-9) P5-14 P5-18 P7-35
6. 植栽請儘量使用本地(土)物種，建請修正。	遵照辦理，已依指示修正植栽建議物種，除保留原生種植物外，適合南部氣候常見之園藝栽培種亦予以保留，詳表 5.2.4-1 及附錄 5 之附件 2。	P5-29 附 5-42

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 11)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
五、袁委員中新		
1. 應妥善規劃並繪製土方運輸路線圖，並評估沿線空氣品質、噪音振動、廢棄物污染之可能影響。	遵照辦理，已針對工區附近之運輸條件，挑選交通流量較小且適合大型運土車輛行駛之路線，並藉由國道 1 或國道 8 運至附近合法土資場，其路線規劃將以國道 1 為界，在其東側與西側，因受本計畫路段現況與國道 1 號既有交叉點淨高僅約 2.5m 問題，詳圖 7.8.1-1 照片，使其土方運輸系統隨之區分為東西二個系統，詳圖 7.8.1-1。 就其運輸沿線可能影響，包括空氣品質、噪音、振動、生態、交通等項，已分別評估說明，詳 7.2.1 節第二項、7.3.1 節第一項第(二)點、7.3.2 節第一項第(二)點、7.6.1 節第一項第(二)點、7.8.1 節及其各章節相關之預測評估圖表等。	P7-61 P7-61 P7-9 P7-20 P7-28 P7-48 P7-60
2. 應慎選土資場，並取得土資場土方進出同意書。	本計畫案針對土方取得及餘土處置方式，基於資源再利用原則，係優先採土方交換機制進行公共工程相互媒合，屆時若無適當土方交換對象，始向合法土資場或土石採取業者價購土方或委託處置。復因土方取得及處置，均屬未來本計畫路段施工廠商自主採購之權利，待承包商決定採購對象後，需提出取棄土計畫向業主(臺南市政府工務局)申請核准後始據以辦理，而本環說係屬「環評法」規範之承諾書件，在未來施工實務安排上，就法令上有一定之強制性，另依「政府採購法」公平公開合法規定，恐不能於現階段指定特定下游土資場來源，就現階段而言，僅能就品質是否符合工程施工規範決定接受與否，因此本環說現僅將目前附近周邊約 20 公里範圍內合法土資場之位置予以列出，詳圖 5.2.6-1 及表 5.2.6-2，並規劃運輸路線據以預測評估，詳圖 7.8.1-1。 此外，過去公共工程環說，曾有指定	P5-34 P5-35 P5-36 P7-61

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 12)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
(接續前頁)	特定土資場提供或收受土方之案例，然因各土資場均有核准營業期限或允許容量限制，而公共工程計畫經可行性評估規劃、細部設計、土地取得至實際發包施工，往往需耗費數年時間，過程中部份土資場業者已有更迭，甚至容量已飽和停止收受等情事發生，或者當初所指定之仍經營中業者基於賣方市場因素，常因而提高價格，造成工程單位推動困擾，須另行再向環保主管機關提出「環境影響差異分析」等變更原申請內容，現又因應「政府採購法」之推行，且附近合法土資場容納規模亦充足之情況下，建議保持彈性，維持公共工程土方交換機制為優先，合法土資場或土石採取業為輔之作法，回歸正常市場競爭與供應機制，也未違反「政府採購法」之相關規定。	
3. 本開發案施工階段沿線部份路段(如：安和路一段及中央路)尖峰時段交通服務水準將受明顯影響，應針對易壅塞路段規劃妥適交通疏導方案。另施工車輛進出施工區域應避開交通流量尖峰時段。	遵照辦理，本計畫路段位於中央路及安和路一段之長度僅約 400m，且大部份位於車流較少之中央路上，未來施工將利用兩側空間維持與現況相同之車道數，且於重要路口已擬適當對策： 1. 中央路(目前路寬約 30m) 中央路位於本計畫起點，道路斷面配置為 4 快 2 機，剩餘空間則劃為路肩，其位置詳圖 5.1-2 及圖 5.1-3，未來本計畫施工時圍籬約佔用 12m 路寬，約還剩 18m 寬，在工區兩側還各可維持 2 快 1 機，且太平橋西側之中央路，係屬車流量較低路段，詳圖 5.2.1-1 及圖 5.2.2-1，尚可滿足當地在本案施工期間交通量需求，詳 7.8.1 節第二項及圖 7.8.1-2，其對策詳第 8.1.7 節第一項施工期間第(九)點。	P5-5 P5-7 P5-9 P5-17 P7-62 P7-65 P8-15

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 13)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
(接續前頁)	2. 高架道路橫越主要路口處 於橫越主要路口處之高架道路施工，如中央路/太平橋、永安橋等，其位置詳圖 5.2.1-1，可考慮採用節塊推進工法或懸臂工法或其他更佳工法等，以免影響橋下往來交通車流，避免干擾地面路口交通量，詳 7.8.1 節第二項。 預計對該路段影響可相對減輕，且影響時間不長，另依據實地交通流量調查，本計畫工區附近永康地區之交通特性，在上午尖峰與下午尖峰均不長，車流繁忙時間各約維持 40~60 分鐘即可紓解，因此亦承諾機動調整施工運土之運輸時段，避免利用當地上下班之交通尖峰時間行駛，詳第 8.1.7 節第一項施工期間第(三)點。	P5-9 P7-62 P7-64 P8-14
4. 施工期間應加強裸露地表及料堆之揚塵管制措施，降低對空氣品質之影響；另應在施工路段沿線適當地點設置沉砂池，避免在降雨時將土石流入附近環境造成污染。	遵照辦理，已將施工期間裸露面及材料暫置區等保護措施，納入第 8.1.1 節第一項第(一)~(四)點，而沉砂池之設置則依據「水污染防治措施及檢測申報管理辦法」第九條相關規定辦理，並配合該辦法第十條規定研提「逕流廢水污染削減計畫」之送審，經臺南市環保局核准後據以施工，並納入第 8.1.3 節第一項第(九)~(十一)點。	P8-1 P8-2 P8-6
六、魏委員健宏		
1. P. 6-105 之表格顯示現有鹽水溪北側堤岸道路具有相當重要之交通服務功能，其往東方向流量甚至高於其他部份道路。但是，現況資料並未呈現車種組合，機車與大型車之狀況不明，使得施工期間之受影響者未能充份顯示。	遵照辦理，經由附錄 4-6 之交通流量調查資料統計，顯示鹽水溪北側堤岸道路，由於路寬狹窄僅約 6m~8m，因此平常之車種組成以機車及小型車等為主，該二類數量合計約佔 98%~99%，而大型車及特種車僅佔 1%~2%，詳後附之附表 1 所示。	附 23-26

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 14)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
2. 現況、施工期間、營運期間皆未針對交叉路口(橋樑聯絡道及出入口引道)等潛在瓶頸點提出分析與改善策略，應補充提出。	遵照辦理，已於環說書第 7.8.2 節第四項，補充說明交叉路口(橋樑聯絡道及出入口引道)等潛在瓶頸點提出分析與改善配置，詳圖 7.8.2-1、圖 7.8.2-4 及圖 7.8.2-5。	P7-74 P7-75 P7-77 P7-79
3. P. 7-60 之表格雖顯示施工期間鹽水溪北側堤岸道路可負擔之交通量大致不減少，但此乃基於施工路段維持原有寬度之規劃，實際施工期間之用路人選擇路線行為或許受到施工路段不便、風險等因素影響，應予考量評析。	遵照辦理，依據環說書第 7.8.1 節第二項，補充說明施工中交通維持策略，其中鹽水溪北側堤岸道路於施工時，路段將藉棧橋或便道等，以維持原有寬度，詳圖 7.8.1-2 及圖 7.8.1-3。 而施工期間鹽水溪北側堤岸道路可負擔之交通量大致不減少，主要係以最大可能交通量檢核施工期間鹽水溪北側堤岸道路的交通服務狀況。依據表 7.8.1-1 之分析，及其既有往來車輛於尖峰時段之車種組主要為機車與小型車等，約佔 98%~99%，大型車與特種車甚少，詳後附之附表 1 所示，因此就鹽水溪北側堤岸道路於道路容量及行車速率雖受影響，但在施工期間其所受影響程度應屬輕微。	P7-62 P7-65 P7-66 P7-63 附23-26
4. 施工路段現有之夜間照明狀況未說明？施工期間應強調夜間之照明必須充足，減少行車不便與風險。	遵照辦理，本計畫工程施工路段現有的照明設施係為單桿單燈式高壓水銀燈，單側排列，桿距約 30 公尺，未來其照明方式、相關交通標誌及夜間警示燈等，將依核准之交通維持計畫及勞工安全衛生法令之規定辦理，詳 8.1.7 節第一項施工期間第(十二)點。	P8-16
七、徐委員正戎		
1. 施工期長達四年，因沿路均係交通擁擠路段，可否考慮縮減？	本計畫主要施工要徑為其中約 8 公里之高架道路施工，本計畫雖係用以解決未來日益嚴重交通問題，但其施工過程將無可避免產生過渡性交通問題，有鑑於此現象，本計畫前在工程規劃階段即曾考慮鹽	

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 15)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
(接續前頁)	水溪北側堤岸道路若能採完全封閉方案，則可免除本案工區附近調整改道等臨時性工程，則本案施工在工作面所受外在干擾較小，亦可完全展開施工作業，能縮短工期，惟將造成大量車流湧入鄰近台 1、台 19 等省道及鹽水溪南側堤岸道路等，導致當地嚴重交通影響，因此還是考量本案施工期間仍將維持北側堤岸道路之車流通行，爰以此著手研擬降低施工階段交通影響對策與策略，詳 7.8.1 節第二項及 8.1.7 節第一項第(九)(十)點。 因本計畫案施工期間需依各路段工區空間大小進行道路改道，部分空間較小路段，則需以架設棧橋或便道(詳圖 7.8.1-3 及圖 7.8.1-4)方式通行暨採循序漸進方式施工，本計畫雖將採分標施工，但施工工期仍需達 4 年。此外，現階段尚未進入細部設計，就其高架橋梁確切型式及其施工工法種類選擇等尚未確定，因此建議仍以 4 年工期為基準。	P7-62 P8-15 P8-16 P7-66 P7-67 P5-40
2. 現今距召開說明會時間(101.07.03)已超過一年，其間原計劃內容有否變更？有無影響環評事宜，請說明。	遵照辦理，本計畫係先完成可行性評估規劃後，始接續展開環評作業，自 101 年 11 月 11 日本環評作業資訊公開計畫開始起(詳附錄 13)，即與其可行性評估規劃階段定案之內容一致，迄今並未變更，因此亦與 101.7.3 舉辦之說明會計畫內容仍一致。	附 13-1

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 16)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
3. 施工沿路需徵收私人土地，須符合法定程序，避免侵害人民權益，引起無謂紛爭。	遵照辦理，本計畫係屬公部門之道路公共設施開發建設案，有關其用地取得所有程序及補償基準均須合於法律規定，並以符合需求之最小開發用地規模為原則，並遵照合法、合理及合情方式處理，並儘量與地主溝通協商，以辦理用地取得作業。 此外，本計畫前在路線規劃選擇階段，已將住戶拆遷數量、土地權屬等因素納入考量，俾便評估影響住戶範圍最小，且用地取得較容易之路線，就本計畫路線主要使用堤防之防汛道路範圍，沿線大部份屬公有地，且涉及之私有地或住戶店家也較少，亦即為既有住戶拆遷數量較低，且施工作業預期對既有交通影響最少之方案。	
八、吳委員庭年		
1. 表 5.2.6-1 請定義「餘土」與「借土」，土方量是否為餘土與借土相加，請確認。	遵照辦理，本計畫工區附近係為歷史時期之台江內海範圍，詳附錄 6 之圖 1~圖 4，嗣因曾文溪改道帶來上游大量泥沙淤積而成，地層部分屬承载力欠佳之軟弱土層，就本計畫案所挖掘之土方部份係屬該類土質，不適用作為有承载力需求之道路路基回填層等，須換填承载力較佳土方，因此本計畫就其軟弱土層，除已規劃回收部份再利用於工區內次要需求土方地點，例如道路兩側或中央分隔帶等，其剩餘之欠佳「餘土」等仍須外運處置。另還有適用作為路基承载之良質「借土」亦須運入，總土方量為餘土與借土等二類相加，詳第五章表 5.2.6-1。	附 6-3 } 附 6-6 P5-34
2. P. 6-42 地下水導電度超標主要發生原因可能與大量抽取地下水導致海水入侵有關，此論述有待商確。本區土壤有鹽化趨勢係屬古海水地質所致，非為海水入侵所致。	謝謝委員指正，已依指示修正該段文字論述，詳 6.2.1.5 節第一項第(二)點。	P6-40

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 17)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
3. P. 6-42 本區為鍋污染最嚴重之地下水分區，請確認資料的正確性。	謝謝委員指正，經查證係指將軍溪附近之地下水分區，已將該段文字刪除，詳 6.2.1.5 節第一項第(二)點。	P6-40 } P6-42
4. 施工期間雖未抽取地下水，但工程施工可能會進行抽水作業，請納入影響說明。	遵照辦理，已針對施工期間橋墩基礎版施做時抽水作業之影響，納入本環說書第 7.4.1.2 節第一項中。	P7-35 } P7-37
5. 現勘地點 1 及 2 車流量很大，施工期間恐影響交通，宜提供替代道路方案。(現勘意見)	現勘地點 1 係本計畫起點中央路，現勘地點 2 係鹽水溪北側堤岸道路，針對該 2 地點施工期間交通維持策略與方式說明如下： 1. 中央路(目前路寬約 30m) 中央路位於本計畫起點，其現況道路斷面配置為 4 快 2 機，剩餘空間則劃為路肩，其位置詳圖 5.1-2 及圖 5.1-3，未來本計畫施工時圍籬約佔用 12m 路寬，約還剩 18m 寬，在工區兩側還各可維持 2 快 1 機，且太平橋西側之中央路，係屬車流量較低路段，詳圖 5.2.1-1 及圖 5.2.2-1，尚可滿足當地在本案施工期間交通量需求，詳 7.8.1 節第二項及圖 7.8.1-2，其對策詳第 8.1.7 節第一項施工期間第(九)點。 2. 高架道路橫越主要路口處 於橫越主要路口處之高架道路施工，如中央路/太平橋、永安橋等，其位置詳圖 5.2.1-1，可考慮採用節塊推進工法或懸臂工法或其他更佳工法等，以免影響橋下往來交通車流，避免干擾地面路口交通量，詳 7.8.1 節第二項。	P5-5 P5-7 P5-9 P5-17 P7-62 P7-65 P8-15 P5-9 P7-62 P7-64

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 18)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
(接續前頁)	3. 鹽水溪北側堤岸道路(目前寬約 6m~8m) 鹽水溪堤岸道路除緊鄰鹽水溪排水路段，因施工空間較小(路權約 20m，詳圖 5.2.2-4)，需另行架設棧橋或便道維持原有路幅提供當地往來車輛通行外，詳圖 7.8.1-3 及圖 7.8.1-4，其餘均可利用路權範圍剩餘空間進行改道，採半半施工法或先行施做本案橋下平面道路替代通行，於本案施工期間尚可維持目前 7m~8m 寬之堤岸道路雙向共 2 車道車流通行，詳圖 5.2.2-3、圖 5.2.2-4、圖 7.8.1-4 及第 8.1.7 節第一項施工期間第(十)點。	P5-18 P7-66 P7-67 P5-18 P7-67 P8-16
6. 橋墩基樁鋪設須大型機具施工，會造成交通阻塞，宜縮短工期及工序調整減輕交通衝擊。(現勘意見)	本計畫工程未來沿線之路權範圍約為 20m~37m 以上，詳圖 5.2.2-1~圖 5.2.2-4，且就其橋墩之基樁而言，係屬點狀施工，逐支依序以全套管工法施做，每支基樁施工所需空間並非很大，通常其沿線工區圍籬使用寬度，使其一側配合其基礎版合併寬度，另側使機具車輛在工區內能縱向移動，同時兼顧吊車或大型機具吊舉迴旋空間，連同其搭配運輸卡車作業需求等，檢討其工區需求寬度約 12m，詳圖 7.8.1-2。換言之，就本計畫工程沿線路權還有 8m~25m 以上空間，可提供施工便道或棧橋等需求，詳 7.8.1 節第二項施工中交通維持策略。 本計畫主要施工要徑為其中約 8 公里之高架道路施工，本計畫雖係用以解決未來日益嚴重交通問題，但其施工過程將無可避免產生過渡性交通問題，有鑑於此現象，本計畫前在工程規劃階段即曾考慮鹽水溪北側堤岸道路若能採完全封閉方案，則可免除本案工區附近調整改道等臨時性工程，則本案施工在工作面所受外在	P5-17 P5-18 P7-65 P7-62

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 19)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
(接續前頁)	干擾較小，亦可完全展開施工作業，能縮短工期，惟將造成大量車流湧入鄰近台 1、台 19 等省道及鹽水溪南側堤岸道路等，導致當地嚴重交通影響，因此還是考量本案施工期間仍將維持北側堤岸道路之車流通行，爰以此著手研擬降低施工階段交通影響對策，有關鄰近各路段預計之交通維持策略與方式，茲說明如下： 1. 中央路(目前路寬約 30m) 中央路位於本計畫起點，其現況道路斷面配置為 4 快 2 機，剩餘空間則劃為路肩，其位置詳圖 5.1-2 及圖 5.1-3，未來本計畫施工時圍籬約佔用 12m 路寬，約還剩 18m 寬，在工區兩側還各可維持 2 快 1 機，且太平橋西側之中央路，係屬車流量較低路段，詳圖 5.2.1-1 及圖 5.2.2-1，尚可滿足當地在本案施工期間交通量需求，詳 7.8.1 節第二項及圖 7.8.1-2，其對策詳第 8.1.7 節第一項施工期間第(九)點。 2. 高架道路橫越主要路口處 於橫越主要路口處之高架道路施工，如中央路/太平橋、永安橋等，其位置詳圖 5.2.1-1，可考慮採用節塊推進工法或懸臂工法或其他更佳工法等，以免影響橋下往來交通車流，避免干擾地面路口交通量，詳 7.8.1 節第二項。 3. 鹽水溪北側堤岸道路(目前寬約 6m~8m) 鹽水溪堤岸道路除緊鄰鹽水溪排水路段，因施工空間較小(路權約 20m，詳圖 5.2.2-4)，需另行架設棧橋或便道維持原有路幅提供當地往來車輛通行外，詳圖 7.8.1-3 及圖 7.8.1-4，其餘均可利用路權範圍剩	P5-5 P5-7 P5-9 P5-17 P7-62 P7-65 P8-15 P5-9 P7-62 P7-64 P5-18 P7-66 P7-67

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 20)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
(接續前頁)	餘空間進行改道，採半半施工法或先行施做本案橋下平面道路替代通行，於本案施工期間尚可維持目前 7m~8m 寬之堤岸道路雙向共 2 車道車流通行，詳圖 5.2.2-3、圖 5.2.2-4、圖 7.8.1-4 及第 8.1.7 節第一項施工期間第(十)點。 4. 南 135 線(目前路寬約 10m) 南 135 線為樹谷聯絡道預定用地，屬低填方路堤道路，詳圖 5.1-2、圖 5.2.1-2、圖 5.2.2-6 及圖 5.2.2-7，因附近均為台糖農場用地與一般農地，且未來拓寬後之路權範圍約達 30m，有較大路幅餘裕量，可採半半施工方式，施工期間維持相當於目前至少雙向共 2 車道之路寬，又該南 135 線目前車流量不大，就上述交維構想，可將施工影響降至最低。 綜合上述，就本計畫案施工期間將依各路段工區空間大小進行道路改道，部分空間較小路段，則需以架設棧橋或便道(詳圖 7.8.1-3 及圖 7.8.1-4)方式通行暨採循序漸進方式施工，本計畫案雖將採分標施工，但施工工期仍需達 4 年。此外，現階段尚未進入細部設計，就其高架橋梁確切型式及其施工工法種類選擇等尚未確定，因此建議仍以 4 年工期為基準。	P5-18 P7-67 P8-16 P5-5 P5-15 P5-22 P7-66 P7-67 P5-40
九、葉委員琮裕		
1. P. 7-41 地下水質應針對生化項目詳細描述。	遵照辦理，已依指示補充相關內容，詳 7.4.2.2 節第一項及第二項。	P7-45

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 21)

審查意見	回覆與辦理情形說明	頁碼
2. 第十章預防及減輕開發行為對環境不良影響對策摘要表應就土壤及地下水項目補充說明。	遵照辦理，由於第十章係依「環評法」第六條第二項第十款及「環評作業準則」規定做一摘要說明，因此第十章係因應本環說報告第七章與第八章內容安排摘要，爰將「地下水」歸於水文及水質項目；而「土壤」則歸於廢棄物及土方項目內，詳第十章第 P10-4 及 P10-5。	P10-4 P10-5
3. 土方移動量高建議針對土壤品質進行檢測以防污染土壤進出。	遵照辦理，已納入本計畫環評承諾事項之一，詳 8.1.4 節第一項第(五)點，表 8.3.1-2 及表 9.1-1。	P8-9 P8-30 P9-2 附 27-1
十、林委員炎成		
1. 施工期間對週邊道路交通的影響應事先詳細評估。避免施工時工程車輛的進出造成現有道路更加壅塞。	遵照辦理，已於環說書第 7.8.1 節第二項補充說明施工中交通維持策略。	P7-62 } P7-68
2. 與現有交通瓶頸路段的節點應避免造成衝擊太大。(施工期間)	遵照辦理，已於環說書第 7.8.1 節第二項補充說明施工中交通維持策略。	P7-62 } P7-68
十一、郭委員伊彬		
無意見。	敬悉。	
十二、彭委員紹博		
無意見。	敬悉。	
十三、莊委員德樑(呂國隆代)		
無意見。	敬悉。	
十四、臺南市政府水利局		
1. 樹谷大道至「鹽水溪排水」道路區段，拓寬後涉及「看西小排 2」，依圖說改建為箱涵，其施工期間是否影響原有排水機能，是否有因應方式，請說明。	針對本計畫路段附近排水系統之功能，施工期間將予以維持，可採用之方式包括：先行施做新箱涵銜接、設置足量之臨時排水路或改道等方式，惟均須與主管機關(臺南市政府水利局、水利署第六河川局、農田水利會等)協商確認後，始予以施工，詳 8.1.3 節第一項第(十三)點，其內容說明將包含：設計容量、位置、施做方式及施做時間等。	P8-7

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 22)

審查意見	回覆與辦理情形說明	
十五、臺灣嘉南農田水利會新市工作站		
1. 台南都會區北外環道路測點 7+500～8+542 及南科樹谷聯絡道路均有涉及本會之灌排設施，擬請規劃單位於設計時能將涉及之情形及處理之設計圖說報會檢討。	遵照辦理，已納入本計畫環評承諾事項之一，詳 8.1.3 節第一項第(十三)點。	P8-7
2. 規劃之道路餘水如有匯入本會排水系統，請列表說明並送會檢討排水容量是否足夠。	遵照辦理，本計畫將於設計階段提送涉及農田水利會之設計成果，俾便相關機關等共同檢討協商確認後，始予以施工。	P8-7
3. 工程規劃時請維持本會灌排系統之完整。及工期之規劃亦請配合本會之非灌期間。	遵照辦理，針對左述事項，已納入本計畫環評承諾事項之一，詳 8.1.3 節第一項第(十三)點。	P8-7
十六、臺南市政府環境保護局		
1. 6-23 頁本市自 102.01.01 起臭氧已改為二級防制區。	遵照辦理，已依指示修正，詳 6.2.1.3 節第二段。	P6-23
2. 8-2 頁施工期間認養工區出入口兩側各 50 公尺之道路清掃頻率請改為每周至少清掃 2 次。	遵照辦理，已依指示修正，詳 8.1.1 節第一項第(八)點。	P8-3
3. P. 6-57，表 6.2.1.7-1 新市掩埋場已封閉復育、永康王田掩埋場已復育，城西一、二期皆已復育，請更正。	遵照辦理，已依指示修正，詳表 6.2.1.7-1。	P6-57
4. P. 6-58，表 6.2.1.7-4 本市甲級廢棄物處理場有 6 家，乙級廢棄物處理場有 5 家，依新修正之公民營廢棄物清除處理機構許可管理辦法已無清理機構，請修正。	遵照辦理，已依指示修正並重新查詢，詳表 6.2.1.7-4。	P6-58
5. 6.2.1.7 節應分析開發行為致廢棄物產生之消長與非羅列現有設施。	謝謝指正，就本環說第六章係現況背景資料說明，包括廢棄物調查、處理設施規模及其他各類資訊等，而本計畫案開發行為所產生之廢棄物量推估，則列於第 7.5 節，分別就施工期間及營運期間之廢棄物種類及量體等予以評估。	P7-46

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 23)

審查意見	回覆與辦理情形說明	
6. 依書面資料審查，旨揭計畫使用全數地號均尚未公告為「土壤、地下水污染控制場址、污染整治場址及土壤、地下水管制區」；另查 100 年土壤及地下水監測，僅地下水氮氮超過第二類地下水污染監測標準，其餘監測項目均符合監測標準及管制標準。建議依旨揭計畫 100 年地下水水質補充調查(P.6-53)檢測項目，每半年持續監測。	謝謝指正，就本計畫而言，僅施工期間可能因開挖作業與基樁基礎版工程等可能涉及地下水擾動，而營運期間因無取用地下水，對地下水之影響甚微，詳 7.4.1.2 節及 7.4.2.2 節，茲為周全起見因此將地下水水質監測增加納入本計畫施工前及施工期間之監測內容，詳表 8.3.1-1、表 8.3.1-2、圖 8.3.1-1 及圖 8.3.1-2。	P7-35 P7-45 P8-27 P8-30 P8-28 P8-32
7. 依書面資料審查，於施工期間請持續監測附近地區之水質，避免影響該地區水質。	本計畫於施工前及施工期間均持續監測沿線地面水體水質，共計 4 測站，每季監測 1 次，詳圖 8.3.1-1、圖 8.3.1-2、表 8.3.1-1 及表 8.3.1-2。	P8-28 P8-32 P8-27 P8-30
8. 請依水污染防治法相關定申請逕流廢水削減計畫。	遵照辦理，已納入本計畫保護對策承諾事項之一，詳第 8.1.3 節第一項施工期間第(十)點。	P8-6
9. P.7-18 表 7.3.1-2 營建工程噪音評估模式表，敏感受體與工區距離影響評估適切性，建議增加量測工程施工周界噪音。	遵照辦理，已將施工營建噪音納入監測計畫中每月定期量測，詳表 8.3.1-2。	P8-30
10. 另噪音管制標準已於中華民國 102 年 8 月 5 日行政院環境保護署環署空字第 1020065143 號修正發布，第六條營建工程噪音管制標準值加嚴三分貝，自公告日起六個月施行，是否已納入影響評估考量。	遵照辦理，「噪音管制標準」係屬管制性法令，不論何種施工行為均須按當時適用最新標準予以遵守，本計畫工程預計 2 年後施工，屆時將適應左述新標準。就本計畫而言，已就可能施工行為所使用機具組合加以評估，並要求施工廠商採用低噪音之施工機具及施工方法，避免高噪音之施工機具多輛同時運轉或做長時間之運轉等對策，納入 8.1.2 節第一項第(一)點。此外，施工期間監測計畫亦將定期監測營建工程噪音，以供作為承包廠商施工計畫調整及自我約束之參考，詳表 8.3.1-2。	P8-3 P8-30

「臺南都會區北外環道路第 2、3 期工程環境影響說明書」
臺南市政府環境影響評估審查委員會第十二次會議審查意見辦理情形
(續 24)

審查意見	回覆與辦理情形說明	
11. 本市空氣品質懸浮微粒尚為三級防制區，是請於施工期間依營建工程空氣污染防制設施管理辦法採用等級較優良之措施：物料堆置區採覆蓋防塵布、車行路徑採鋪設鋼板、裸露地表鋪設鋼板、圍籬綠美化，道路洗掃認養…等措施。8.1.1 一、(六)倘工地出入口因空間因素無法設置洗車台時，得以加壓沖洗設備清洗，並妥善處理洗車廢水；其進出營建工地之運送車輛機具倘加覆防塵罩或其他不透氣覆蓋物，應捆緊牢靠且邊緣應延伸覆蓋至車斗上緣以下至少 15 公分。	遵照辦理，已依指示修正，詳 8.1.1 節第一項第(一)~(四)(六)、(八)及(十)點。	P8-1 } P8-3
12. 為加強工地自主管理，建請貴單位於工地出入口設置數位影像即時監視系統(CCTV)及洗車台增設跳動路面等設施。	遵照辦理，已列入本計畫環境保護承諾事項之一，詳第 8.1.1 節第一項施工期間第(十二)點。	P8-3
13. 倘該工程未能依規定於營建工地採行空氣污染防制設施時，開發單位得提出替代之防制措施，報請本府環境保護局同意後為之。	遵照辦理，將依左述規定辦理。	
14. 請將本次簡報檔列入環說書附錄。	遵照辦理，已將第 1 次環說審查簡報內容納入附錄 22。	附 22-1
十七、決議		
1. 請開發單位依本次會議委員及相關機關所提書面意見補充、修正後於 102 年 10 月 27 日前送本會再審。	遵照辦理，將依左述規定辦理。	
2. 依環境影響評估法第 13 條之 1 規定，開發單位未於期限內補正或補正未符主管機關規定者，主管機關應函請目的事業主管機關駁回開發許可之申請。開發單位於前項補正期間屆滿前，得申請展延或撤回審查案件。	遵照辦理，將依左述規定辦理。	

附表 1 鹽水溪北側堤岸道路尖峰小時車種組成

道路	路段	方向	尖峰小時交通量					旅行 速率 (km/hr)	服務 水準
			機車 (輛/小時)	小型車 (輛/小時)	大型車 (輛/小時)	特種車 (輛/小時)	合計 (PCU/小 時)		
鹽水溪 北側 堤岸道 路	台 1 線～ 永安橋	往東	627	852	10	3	1,188	39.3	A
		往西	747	568	3	2	951	38.6	A
	永安橋～ 太平橋	往東	546	748	29	11	1,092	23.7	D
		往西	353	494	21	4	712	24.1	D

資料來源：詳本環說書附錄 4-6。

調查時間：民國 100 年 12 月 9 日及 10 日。