

顧問團迄至期末報告階段協助全國水環境改善計畫之第一批次工項「碧潭堰上游至烏來沿線亮點營造」一案建構雙向對話平台，另參與「浮洲河濱環境營造」之「浮洲橫移門新建工程」新建期程說明會。第二批次工項中，顧問團協助「碧潭堰改善暨周邊環境」一案辦理說明會及蒐集各單位意見，另外參與漁業處辦理之「龜吼漁港親海環境改善」地方說明會，並參與第三批次提案中的「東門水環境營造計畫」、「貴仔坑溪水環境改善計畫」地方說明會，茲將各案各期程召開之會議及辦理過程詳述如下。

迄期末報告書提交階段，顧問團共參與或召開 25 場討論會、參與 5 場工作坊活動擔任顧問角色、拜訪 12 位在地領袖蒐集地方意見，詳細辦理成果將依全國水環境改善計畫核定之順序，依序說明。

一、第一批次水環境改善核定計畫

茲就第一批次分項工作各案召開之會議及辦理過程詳述如下：

(一)「碧潭堰上游至烏來沿線亮點營造」相關工作

1、蒐集「碧潭堰上游至烏來沿線亮點營造」一案之在地意見，107 年 3 月 7 日

顧問團協助新北市政府進行「碧潭堰上游至烏來沿線亮點營造」一案之在地意見蒐集，與在地意見領袖梁蔭民老師、林慕老師進行訪談，訪談照片如圖 3-1。訪談結果顯示，主要針對工程之安全性、維護管理、使用需求面及選線之相關問題提出疑慮。另施工範圍涵蓋文化景觀、施工造成整體規劃破壞，且工程預算經費有過高之問題，不符合資訊公開原則等，均認為需要進一步檢討。

綜合整理訪談之意見，可分作「工程之安全性、自行車路線之使用性及其維護管理」、「施工範圍涵蓋文化景觀」及「建議路線規劃」四個面向議題，各面向議題彙整如圖 3-2，各議題之討論內容如下：

- C、新店溪碧潭段之水質，因青潭溪之家庭排放污水尚未接管，其水質條件極差，且飄有惡臭，自行車使用者應不願行至該處，且自行車道終點至新烏路，其路段為公路道，一般休閒遊客應不會騎到這裡，需求面有疑慮。
- D、另此處地質軟弱，部分工程段需施作基樁，工程安全性與可行性均有問題。

(2)施工範圍涵蓋文化景觀

- A、目前申請新店渡渡口為文化景觀，希望維護既有景觀及恢復其功能，現有規劃會破壞原有景觀與功能。
- B、開天宮地下為引水石硿，已列為市定文化古蹟，其前後50公尺不應有任何營建行為，若施工範圍將影響到其文化資產，應按文化資產保存法辦理。
- C、開天宮後段護坡，疑似尚存舊有石硿遺址，自行車道之建設可能二度破壞。
- D、過去建議自青潭大坪林圳取水口開始至下游，進行舊有渠道再生整體規劃，大坪林圳取水口位於青潭橋附近，自行車道架設可能造成未來無法實現。

(3)工程預算經費之疑慮

- A、1億多的經費建設1,500公尺之自行車道，是否高估。
- B、建議滾動式修減預算。

(4)建議路線規劃

建議恢復新店渡渡口功能，跨過新店溪至對岸之灣潭，竹林、發電廠等皆具有觀光價值。

2、參與十河局辦理之「碧潭堰上游至烏來沿線亮點營造之工作坊」 協商平台會議，107年3月13日

顧問團以本案之顧問角色出席參加十河局召開之「碧潭堰上游至烏來沿線亮點營造之工作坊」，並協助進行本場工作坊之意見彙整，工作坊照片如圖 3-3 所示。本場工作坊邀請新店區區長、在地意見領袖與新北市政府市府團隊出席與會，進行意見交流，主要可分作「自行車路線之規劃與使用性」、「施工範圍涵蓋文化景觀」、「施工結構物之安全性與維護」、「浮筒橋」及「經費高估之疑慮」等五個面向進行討論，各議題之討論內容整理如下：

(1)自行車路線之規劃與使用性

- A、新店溪延伸至青潭溪部分，沿線兩、三萬人的生活污水尚未處理即排入青潭溪導致匯入新店溪前的下游河段水質不佳。
- B、建議引導單車搭全台唯一手工過河、超過百年的新店渡渡口到新店溪左岸灣潭地區竹林小徑騎乘到底折返或再經美之城由新店吊橋返回碧潭；或是繼續往直潭、廣興延伸，可看到更多新店溪中游山水長廊的人文、水資源、生態、風光主題。

(2)施工範圍涵蓋文化景觀

- A、施工區為大坪林引水石碇鄰近地，此工程施作可能影響其文化資產。
- B、依計畫書呈現，自行車道為高架之形式，其基樁可能會破壞引水石碇。

(3)施工結構物之安全性與維護

- A、計畫書所規劃之自行車廊道主要建置於河道之攻擊面，其安全性有待評估。
- B、氣候變遷，極端降雨事件頻傳，若遇汛期強降雨等情形，如何防範以及災後迅速復原。

(4)施工結構物之安全性與維護

A、新店渡渡口有長達 130 公尺浮筒式牽行步道，雖會立警告標語，但此舉將造成使用者之不便，另外，嘗試違規騎乘恐危及騎者安全。

B、工程所在之河岸水位，豪大雨季節水位變化大，使用將受限。

C、颱風、豪雨等情形下，如何固定浮筒橋；若無法固定，如何防颱等防災作業。

(5)經費高估之疑慮

1,500 公尺之自行車道使用 1 億多的經費，是否有高估之疑慮。



圖 3-3 碧潭堰上游至烏來沿線亮點營造之工作坊照片

3、召開「碧潭堰上游至烏來沿線亮點營造」十河局工作坊意見回覆討論會，107 年 4 月 17 日

針對前次工作坊討論重點，顧問團扮演居中協調之角色，於 107 年 4 月 17 日召開討論會議，與地方再次溝通，嘗試凝聚公私意見，共擬自行車道的可行方案。

本場討論會邀請新店區區長、在地民眾出席，首先，先就十河局工作坊之各委員所提意見進行回覆，而自行車道施工形式及相關維管計畫之說明，則邀請「碧潭堰上游至烏來沿線亮點營造」一案之承作廠商補充說明，而後開放雙向對話，對此案議題進行深入討論。

討論會議交流過程如圖 3-4 所示，綜合整體交流結果，雖於本場討論會開啟雙方對話之機會，惟在地仍對於自行車道持有諸多疑慮，難以達成共識。



圖 3-4 工作坊意見回覆討論會-會議照片

4、拜訪在地里長瞭解地方看法，107 年 5 月 2 日

就前次工作坊意見回覆討論會中，文史工作者等對於自行車道之設計規劃仍有諸多疑慮，另也提及是否符合地方需求之疑慮，故顧問團偕同新北市水利局河計科拜訪「碧潭堰上游至烏來沿線亮點營造」一案涵蓋之新店區各里里長，分別為國校里郭儒鈞里長與青潭里林岑郁里長，希望深入了解在地民眾之

意見及需求，並提供給自行車道設計之業務單位，訪談照片如圖 3-5 所示。

綜整里長提出之意見，因其地理位置而有不同，國校里不屬於碧潭觀光區，居民代步工具以汽、機車為主，自行車道之興建對於國校里居民之效益不大，希望市府保障原有居民之權益如停車位等，避免遊客影響原有之環境；另外，國校里里長也提出希望藉由「碧潭堰上游至烏來沿線亮點營造」一案一併實施污水截流改善河道環境，落實改善水環境之目的。而青潭里之位置靠近捷運新店總站，居民對於自行車道之設計樂見其成，其路線以方便居民到達捷運站，可以提供青潭里以 U-bike 或自有自行車作為該區與捷運站之間的通行使用，可以減少與現有主要道路車流交織之問題，對青潭里有一定之需求及其便利性。



圖 3-5 拜訪里長蒐集在地居民意見-訪談照片

5、拜訪中華民國自行車協會瞭解自行車騎士看法，107 年 8 月 9 日

文史工作者於工作坊提出自行車道路線之需求性與使用者安全方面之疑慮，因此顧問團拜訪中華民國自行車協會，瞭解一般自行車騎士對於「碧潭上游至烏來沿線亮點計畫」一案自行車路線規劃之看法。

中華民國自行車協會指出目前自行車騎士多從北宜路、新烏路至烏來，然假日道路壅塞，騎士多與汽機車爭道，交通安全往往是一大問題，另現碧潭段自行車道終點為新店渡，如要繼續騎乘到烏來則需從停車場至北宜路，但其坡度陡，騎乘不易。對於現規劃之自行車路線，自行車協會同仁認為有一替代路線至烏來，在安全上可以避免與汽機車爭道之風險、也可以避開汽機車排放之廢氣。

然其認為「碧潭上游至烏來沿線亮點計畫」現階段規劃之自行車路線適合休閒型騎士、喜愛挑戰新道路之騎士；並建議市府於工程完工後，應舉辦相關路線騎乘活動，讓民眾體驗與熟悉新設之路線。



圖 3-6 拜訪中華民國自行車協會瞭解騎士之需求-訪談照片

6、偕同新北市政府水利局與文史工作者、在地居民討論浮筒橋之替代方案可行性，108 年 1 月 24 日

由於本案工程範圍有危害文化遺產-瑠公圳石碇(一說為大坪林石碇)疑慮，經文化局判定，雖此工程據初步認為無危害古蹟違反文資法相關規定之情事，然對於文化景觀有影響，故決議應另採浮筒橋以外之其他方案。而後新北市政府水利局擬定相關替代方案，與在地居民、文史團體討論其可行性，在地意見領袖梁蔭民老師提出可以渡船之方式銜接取代浮筒橋，不僅可以宣傳全台為人力渡船之文化古蹟，也是一種創新的方式帶來觀光效益。另亦有在地居民指出，此工程範圍即開天宮旁之護坡位於河道侵蝕面，其安全性有待考量，建議新北市政府水利局設計時需考慮使用者之人身安全。然若使用渡船銜接取代浮筒方案，需考慮航線、人力等問題，新北市政府水利局將評估其可行性後再進行規劃設計。



圖 3-7 新北市政府水利局與梁蔭民老師討論可行替代方案-訪談照片

(二)「浮洲河濱環境營造」相關工作

1、參與「浮洲橫移門新建工程」之新建期程說明會，107 年 7 月 13 日

由新北市政府水利局、立法委員羅致政及新北市議員何博文親自主持，於 107 年 7 月 13 日於板橋榮譽國民之家辦理「浮洲橫移門新建工程」之新建期程說明會，針對工程相關期程及規劃內容進行說明，顧問團以顧問角色提供專業建議與分享。