

附錄III 相關計畫說明

附錄Ⅲ 相關計畫說明

附錄Ⅲ為與本計畫相關之計畫說明，內容包括相關計畫概述及關聯性分析。本附錄可與本文第五章相互參照閱讀。

一、相關計畫概述

(一)水利防洪計畫

1.景美溪河川整治檢討規劃研究

本計畫係於民國 80 年 5 月提出，並報奉經濟部核准公告，為景美溪堤防新建及加高工程計畫之上位來源計畫，即為本計畫之規劃報告，計畫內容摘述如下。

(1)研究目的

①對景美溪流域之水文、水理及河川穩定性等自然特性進行全面性之了解。

②分析景美溪因不同之自然及人為因素變化影響下，可能產生的應變狀況。

③研擬景美溪在台北市轄區內河道最佳綜合整治方案。

④評估該綜合整治方案對台北縣部份之影響。

(2)計畫範圍

本計畫係以台北市轄區內之景美溪河段為規劃範圍，即自上游象頭埔（省市交界處）起至下游與新店溪匯流口附近止，河道主槽長度共計 12.4 公里。目前通過規劃河段的道路橋樑共有 10 座，包括萬福橋、捷運木柵線、萬壽橋、道南橋、恆光橋、一壽橋（未通車）、寶橋、景美橋、北新橋及水源快速道路等，加上北二高木柵交流道匝道、台北連絡道及完工通車之文山木柵路口景美溪橋等，共計有十六座橋樑經過本河段。至於有關河道之整治內容請詳見本環境影響說明書第四章說明。

2.台北地區防洪計畫第三期實施計畫

(1)規劃要點

台北地區防洪計畫於民國六十二年即已擬訂完成，並分期實

施，至民國七十六年已完成包括三重堤防與疏洪道左、右岸堤防在內之第一、二期工程。第三期實施計畫是於民國七十九年開始實施，施工期限預計為 6 年，有關各期工程之內容詳表Ⅲ-1，計畫之擬訂，分別由台灣省政府及台北市政府協調經濟部辦理；新建或加高之防洪工程以不影響中、下游既有堤防及河道對岸地區之安全為準則。

(2)工程內容

第三期實施計畫工程涵蓋範圍，為凡台北地區防洪計畫建議方案內尚未進行之各項工程及措施，均列為第三期實施計畫工程，其工程內容包括：大漢溪左岸之樹林堤防、西盛堤防、新莊堤防，與大漢溪右岸之土城堤防、板橋堤防之興建；新店溪之雙園堤防、景美堤防及永和堤防加高，並新建中原堤防及景美溪之右岸堤防興建。配合工程包括興建排水幹線長約 84 公里，及抽水站 19 座，再配合改建台北大橋、新海橋、華江橋、浮洲橋，詳圖Ⅲ-1 所示。

3.台北市都市計畫變更案

(1)案由

擬變更文山區老泉里、指南里、萬興里、萬芳里、博嘉里部分農業區、學校用地、停車場用地、高速公路用地、保護區、行水區等為堤防用地及行水區計畫案。

(2)現況與計畫內容

①景美溪寶橋上游左岸(老泉里)新店市界至指南溪口及省市界至萬福橋下游約六〇〇公尺處目前未設堤防，另萬壽橋至萬福橋右岸原係以木柵路四、五段，左岸以新光路二段為路堤，惟為配合都市計畫修正兩岸堤防位置。

②台北市政府工務局養護工程處為謀儘早保護老泉里博嘉里地區居民生命財產安全及杜絕水患，計畫依據已公告之堤線位置興築老泉里新建土堤長度約二五〇〇公尺，萬壽橋至萬福橋新建土堤長度約三六二二公尺，萬福橋至省市界新建土堤長度約六二〇〇公尺。

③本計畫所需堤防工程用地面積約為 51.32 公頃，行水區約為 78.42 公頃。

表 III-1
台北地區防洪計畫工程範圍及各期實施計畫範圍表

[illegible]

資料來源：行政院環保署「淡水河系十二鄉鎮市垃圾場封閉改善報告」，民國80年7月。

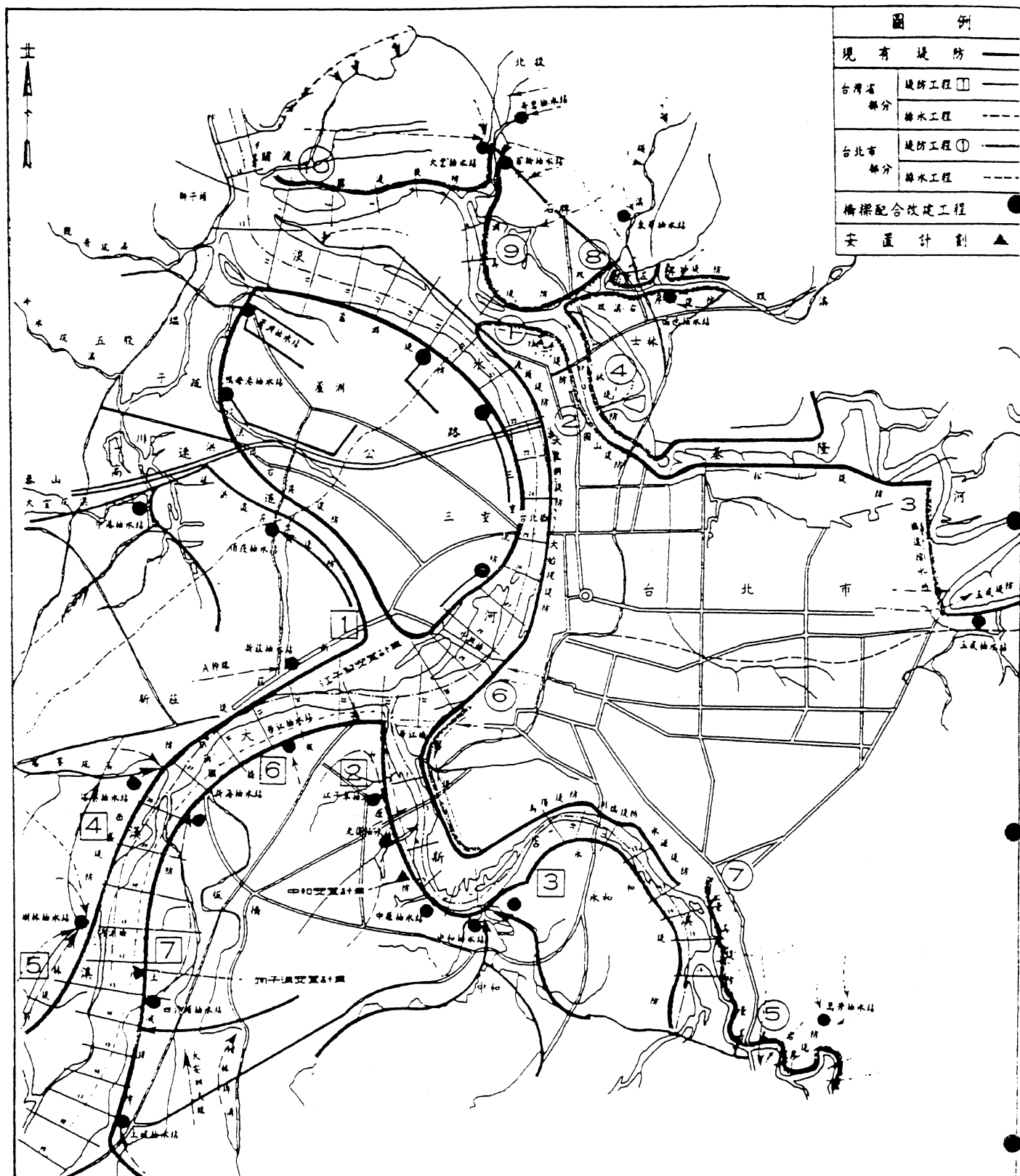


圖 III-1 台北地區防洪計畫第三期實施計畫工程佈置圖

(3)計畫時程

本都市計畫變更案預訂 87 - 88 年度辦理土地徵收事宜；若民地徵收及地目變更事項能順利進行，預計將於民國 91 年底前完成景美溪所有堤防新建工程。

4.景美溪寶橋下游堤防工程（世新段及台北鐵工廠段）

(1)計畫目的

配合「景美溪河川整治檢討規劃研究」案，以 200 年洪水頻率為保護標準，於景美溪寶橋下游左岸，屬台北縣轄區無堤防保護部分，新建防洪牆，以保護該地區居民生命財產安全。

(2)工程內容

共分世新段及台北鐵工廠段，世新段長度約 540 公尺，台北鐵工廠段長度約 400 公尺，其位置及平面圖詳圖 3.2-1 及圖 III-2、圖 III-3 所示，防洪牆設計洪水位剖面圖則詳見圖 III-4 及圖 III-5。

(3)預定完工時程

台北鐵工廠段預計 87 年 9 月 10 日完工，世新段則預定 87 年 6 月 30 日完工。

(二)交通建設計畫

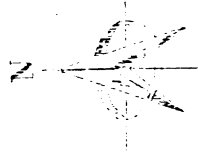
1.北部第二高速公路

(1)規劃路線

北部第二高速公路北起汐止，南迄新竹，全長共 108 公里。主線沿北部區域東側山區邊緣及台北都會區南緣佈設路線，在木柵地區呈東北西南走向穿過景美溪。北二高於木柵博嘉里附近設有混合型木柵交流道，並自交流道旁分出台北連絡線，與台北市主要幹道辛亥路及建國南路相接，另一端則銜接台北縣道 106 線至深坑。木柵交流道之匝道路線及台北連絡線兩者皆穿越景美溪向外延伸。

(2)服務功能

北二高係為解決北部區域公路整體容量不足之問題，疏解中山高速公路交通日益擁擠現象。而木柵交流道主要之服務範圍涵蓋台北市東、南區，及木柵、深坑等地區；交流道及其部份路段將構成台北市

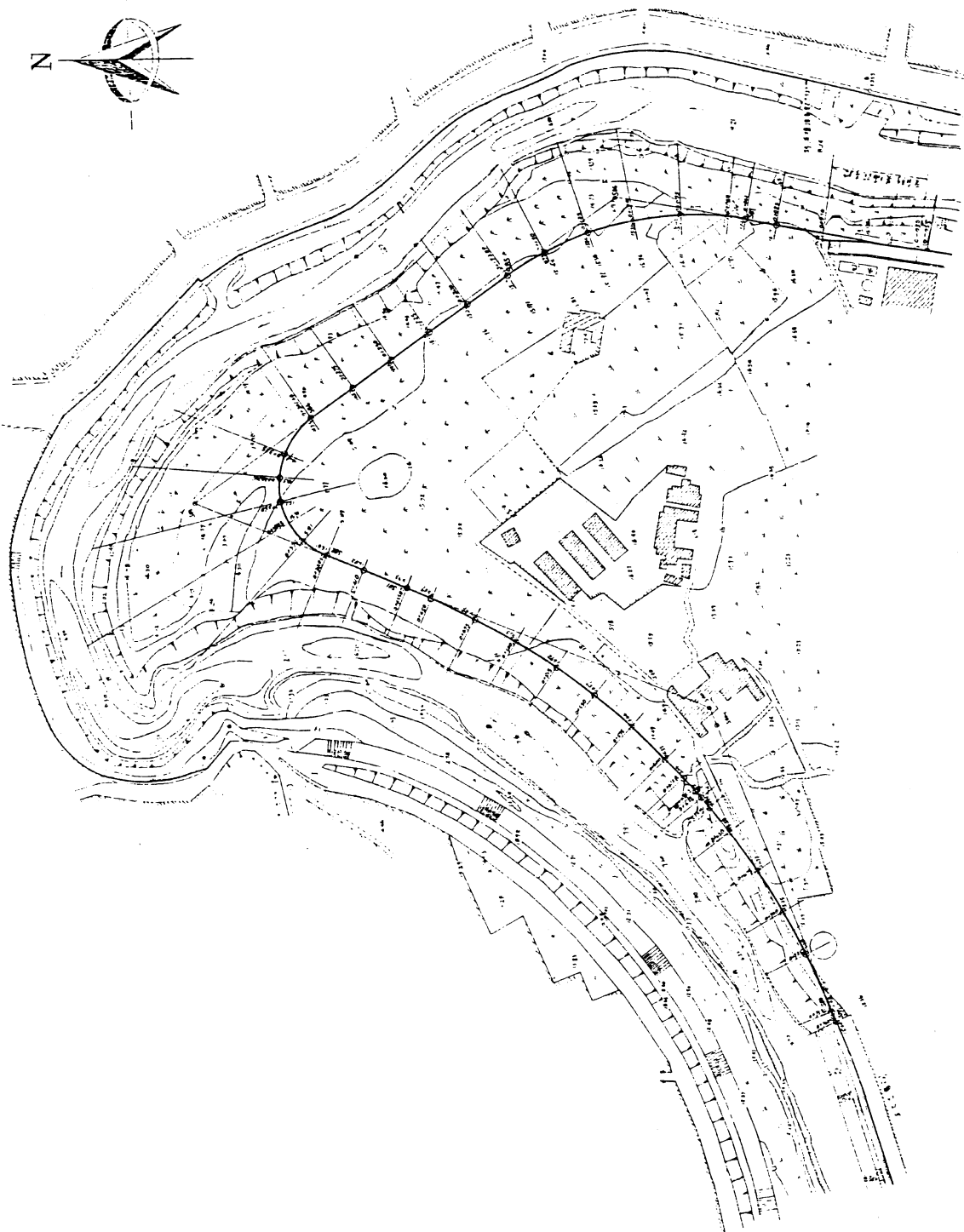
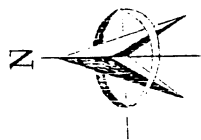


台灣省水利局第十五工程處			
工程名稱	景美溪寶橋下游堤防工程(世新段)		
圖名	平面圖		
設計	洪源	同左	
監造	黃南	黃南	
繪圖	陳文	陳文	
日期	95	95	

附 註 表									
IP	IA	R	CL	TL	SL	IF	IA	RS	TL
1	RS54	51.23	112	64.36	49.31	4.659	574	535.22	57.3
2	RS51	50.43	114	63.68	51.90	5.71	571	534.1	57.2

附 註 表									
站	號	里程	站	號	里程	站	號	里程	站
0+000	MC	0.000	426	06.462	1.74	06.462	1.74	06.462	1.74
426	4P	1.74	426	4P	1.74	426	4P	1.74	426
426	4P	1.74	426	4P	1.74	426	4P	1.74	426
426	4P	1.74	426	4P	1.74	426	4P	1.74	426
426	4P	1.74	426	4P	1.74	426	4P	1.74	426
426	4P	1.74	426	4P	1.74	426	4P	1.74	426
426	4P	1.74	426	4P	1.74	426	4P	1.74	426
426	4P	1.74	426	4P	1.74	426	4P	1.74	426
426	4P	1.74	426	4P	1.74	426	4P	1.74	426

圖 III-2 景美溪寶橋下游堤防工程(世新段)平面位置圖



曲线表

站	曲线长	曲线半径	曲线中心	曲线起点	曲线终点
1	10.0	100.0	100.0	100.0	110.0
2	20.0	200.0	200.0	200.0	220.0
3	30.0	300.0	300.0	300.0	330.0
4	40.0	400.0	400.0	400.0	440.0
5	50.0	500.0	500.0	500.0	550.0

坐标表

站	曲线长	曲线半径	曲线中心	曲线起点	曲线终点
1	10.0	100.0	100.0	100.0	110.0
2	20.0	200.0	200.0	200.0	220.0
3	30.0	300.0	300.0	300.0	330.0
4	40.0	400.0	400.0	400.0	440.0
5	50.0	500.0	500.0	500.0	550.0

台湾省水利局第十五工程处

工程处景美溪下游堤防工程(台北鐵工廠段)

设计

制图

审核

日期

圖 III-3 景美溪寶橋下游堤防工程(台北鐵工廠段)平面位置圖

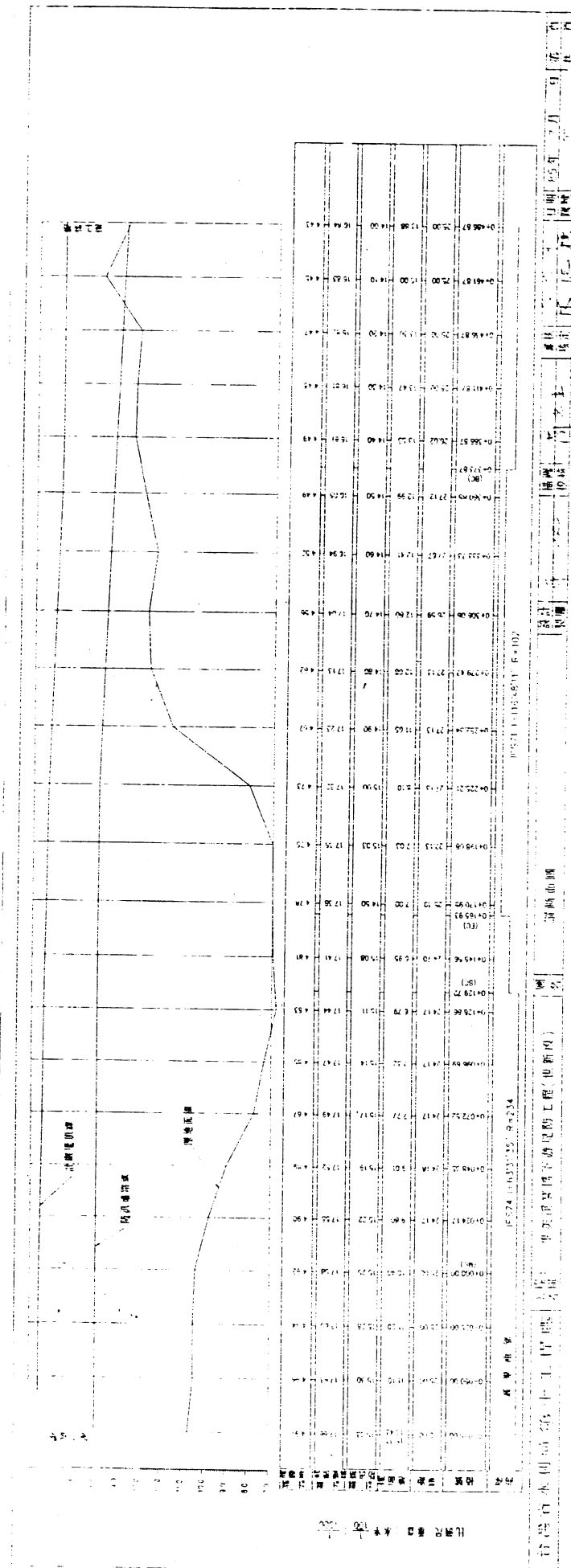


圖 III-4 景美溪寶橋下游堤防工程(世新段)洪水剖面圖

東側外環快速道路之一環，除有助於疏解該地區之交通外，亦可提供台北市東南區與其鄰近縣市間便捷的交通往來服務。

(3)建設時程

北二高已全線通車。

2.捷運木柵線

(1)規劃路線

木柵線南起木柵新動物園，出站後沿新光路行進，經轉彎後跨過景美溪；隨後經萬芳路、和平東路、復興南北路、民權東路而至終點站松山機場。全線長度為 11.6 公里，採中運量捷運系統，共設置 13 個車站。

(2)服務功能

係為配合台北地區未來都市發展之需要，加強大運輸系統功能，改善都市生活環境品質。

(3)建設時程

捷運木柵線已於 85 年 3 月正式營運通車。

3.文山區木柵路一段世新前車道加寬工程

(1)計畫目標

木柵路為景美、木柵地區往來連絡以及通往台北市區、台北縣的重要交通幹道，車流量相當大，但在木柵路一段景文街口至世新學院一帶，僅為雙向二車道的狹窄路面，車流容量不足，使得上下班尖峰時刻木柵路一段之交通壅塞情形極為嚴重。計畫之目標即在於：

- ①擴增木柵路一段之交通容量。
- ②提昇木柵路一段之服務水準。
- ③促進木柵路一段之交通安全。
- ④提供兼顧交通與防洪需求之可行拓寬方案。

(2)規劃內容

計畫拓寬路段西起自木柵路一段景文街口，沿景美溪北岸而行，至埤腹抽水站前木柵路一段的轉折點為止，工程全長約 570 公尺。由於木柵路一段緊鄰景美溪岸，其都市計畫道路邊線即為景美溪右岸堤

線，因此該路段無法以平面方式往南拓寬(往南將侵入堤線)。本拓寬車道之橋柱與防洪堤結構共構，橋面高架懸出景美溪河川法線，梁底高於 200 年洪水頻率洪水位加出水高 1.5 公尺，不影響景美溪之防洪安全。本計畫之設計將以平面或高架方式增拓雙向雙車道，車道寬 6.5 公尺(單向 3.25 公尺)，含兩側邊堤之路面總寬度為 7.6 公尺，併同木柵路原有的路線，即成為雙向四車道的交通幹道。

(3)建設時程

已於 85 年 3 月開工，原預計 85 年底完工，惟現正停工中。

4.文山木柵路一段跨越景美溪橋新建工程

(1)規劃路線

本計畫新建一座橫跨台北縣市之橋樑，起自新店市中興路口，呈東西走向，向東越過景美溪後進入台北市文山區，終點連接木柵路一段。橋樑含引道總長度 326 公尺，橋面車道寬度 18 公尺，預計規劃為雙向四車道路線，含兩側人行道之橋樑總寬度為 22 公尺。

(2)服務功能

本計畫之新建橋樑可配合計畫中的木柵路一段世新前車道拓寬工程，疏解寶橋及舊景美橋之人車壅塞情形，改善台北縣新店市與台北市景美、木柵地區之間的往來交通。

(3)建設時程

本工程已於民國 85 年 12 月完工通車，並命名為景美溪橋。

(三)其他計畫

1.景美溪親水樂園規劃設計案（萬福橋至萬壽橋段）

(1)計畫目的

- ①因應周休二日制實施，創造都市新的遊憩據點。
- ②創新水岸土地利用新型態。
- ③整合相關建設，創造本市南區之新都市發展中心。
- ④由遊憩建設帶動地方發展，塑造新都市意象。

(2)規劃範圍

本案規劃範圍係以台北市木柵動物園前景美溪萬壽橋至萬福

橋段，包括北側木柵路、南側新光路為規劃範圍。

(3)發展定位和規劃原則

①潛力：本計畫區有北二高和捷運木柵站交會於此，交通便捷，毗鄰本市遊客量最大的市立動物園，另與台北都會區東南遊憩帶如深坑（豆腐）、石碇（遊憩）、貓空（品茗、登山）等遊憩區相連，具有區域型休閒遊憩發展潛力。

②規劃前提：本規劃案係融合堤防興建、河川高

灘地美化和遊樂公園規劃，本案之規劃係以工務局養工處經水文水理計算合於防洪標準情況之堤線和堤防形式為基礎，以符合防洪標準。

③發展定位：結合遊憩、景觀、教育、科技、休閒遊憩的“都會型遊憩區”，以「動物」、「親水」、「教育」及「兒童及青少年」為主題，塑造之地景藝術遊樂公園，成為台北市“青少年快樂天堂”。

④規劃目標：

- a.與市立動物園結合為整體遊憩區。
- b.堤防和高灘地綠化及藝術化。
- c.設計各種利用水資源的遊樂設施，讓市民親近河川。
- d.以科學和教育結合之遊樂設施達到寓教於樂功能。
- e.整合各項交通工具和動線將本區規劃為本市南區節點。
- f.利用各種夜間粧點設計，增加本市夜間遊憩區。

(4)整體規劃

本案分成七個規劃區域，如圖Ⅲ-6 所示：

①河川及高灘地部分

- a.河濱植物園區：藥膳植物園、景觀台階。
- b.親水景觀區：高灘地星光足跡走廊、濕地公園、自行車道、景觀台階。

②地面部分

- a.冒險樂園區：兒童冒險遊樂園、河濱賞月街屋。
- b.戲水廣場區：大型地下景觀廊道、圓形內灣水舞劇場、

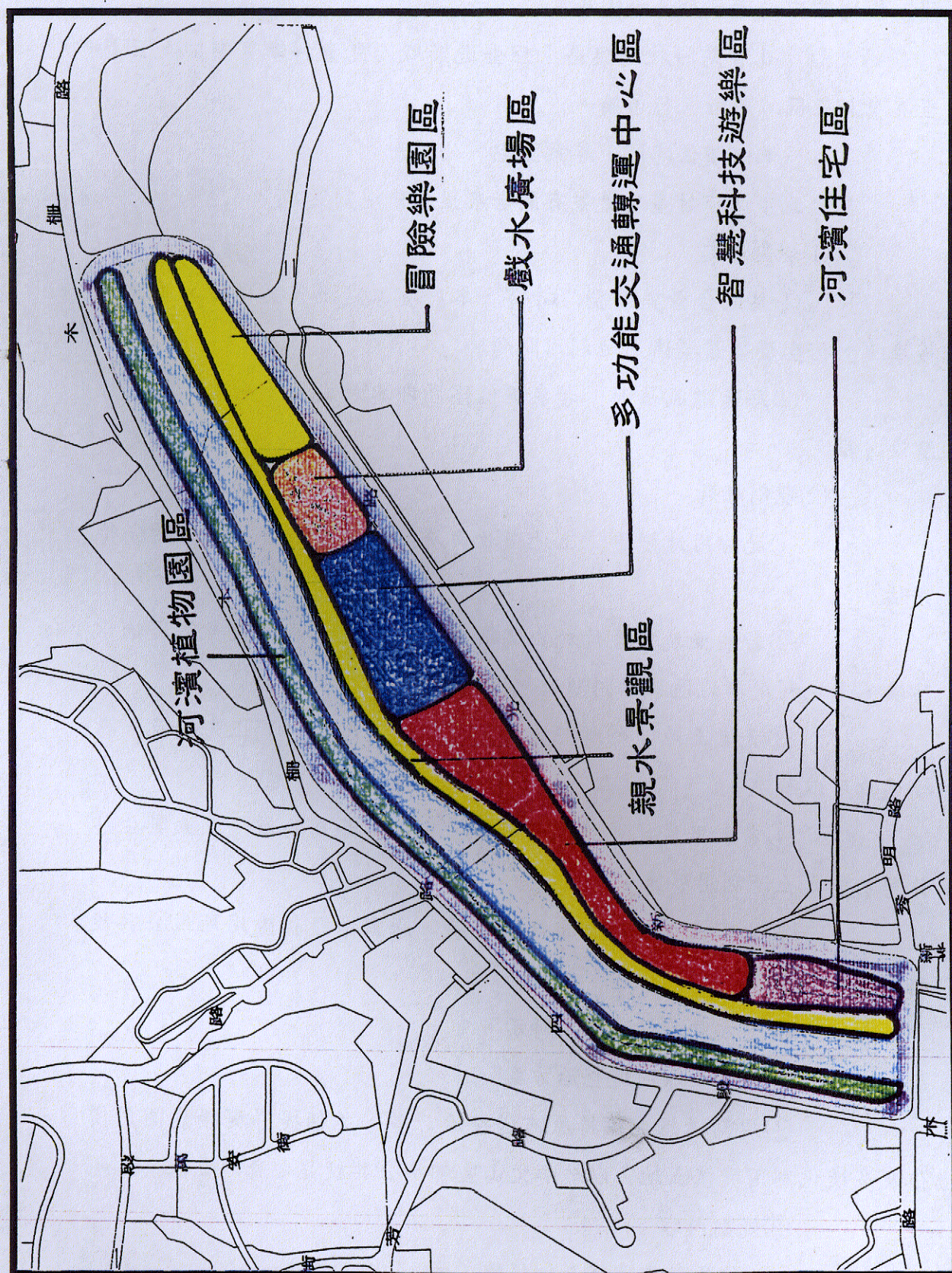


圖 III-6 景美溪親水樂園規劃設計示意圖

泛舟碼頭、水濱迴廊街屋。

c.多功能交通轉運中心區：城際客運轉運站、購物中心廣場、捷運空中走廊、戶外咖啡座。

d.智慧科技遊樂區：巨蛋遊樂城、兒童科學育樂園、巨蟲世界童話王國、彩虹人行吊橋。

e.河濱住宅區：專案國宅、公園。

2.台北市都市計畫變更案有關老泉里部分規劃案

(1)規劃緣起

①為配合景美溪整治計畫，本府養工處擬興築堤防，並於堤後填土，衍生堤後農業區土地利用問題。

②每逢颱風暴雨，老泉里低窪區即水患成災，亟需規劃可行解決方案。

(2)規劃課題

①堤防用地變更、土地徵收與堤防興建成本效益與時效尚待評估。

②老泉里農業區位於中高敏感地區及集水區邊緣，築堤治水防洪、土地利用與地區排水問題如何併同解決。

③堤後土地開發所衍生之交通問題，恐非拓寬恆光橋及一壽橋通車可以解決。

④老泉里農業經濟價值不高，如何提昇為高價值及兼具生態休憩功能之土地利用型態。

⑤為因應文山區都市高度發展，急需增設新生用地供公共設施劃設。

(3)構想方案，詳圖Ⅲ-7 所示。

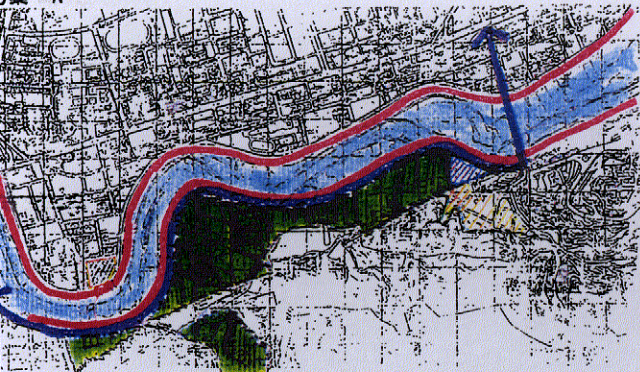
方案一：原河道整治方案

①規劃構想：維持原河道整治計畫，並朝提昇堤後農業用價值及多樣化利用堤後土地，以疏解文山區都市公共設施之急迫需求。

②規劃內容：

a.依原計畫興建南側堤線（約 1,700 公尺）

方案一 A



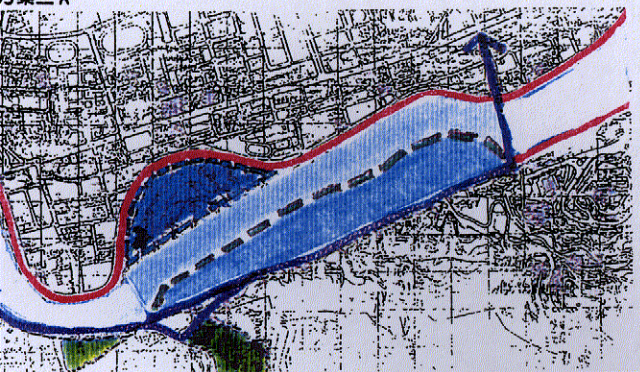
景美溪北側地區	景美溪南側地區 (老泉里地區)
	農業區→休閒農業區 14.75ha→12.95ha
公車調度站→公園 0.65ha	抽水站用地 0.5ha 公車調度站 1.3ha

方案一 B



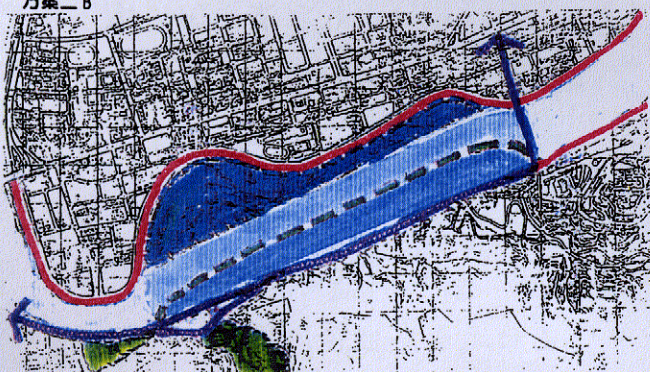
景美溪北側地區	景美溪南側地區 (老泉里地區)
	農業區→休閒農業區 14.75ha→3.2ha
公車調度站→公園 0.65ha	南區汽車修護區 (3.75ha) + 空軍通信營區搬遷位置 (6ha) 抽水站用地 0.5ha 公車調度站 1.3ha

方案二 A



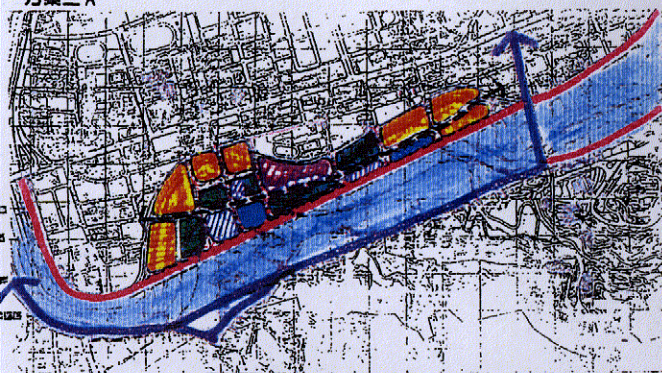
景美溪北側地區	景美溪南側地區 (老泉里地區)
	農業區 14.75ha→2.35ha
設置低水護岸區 河濱公園 7.3ha	設置低水護岸區 拓寬十公尺產業道路

方案二 B



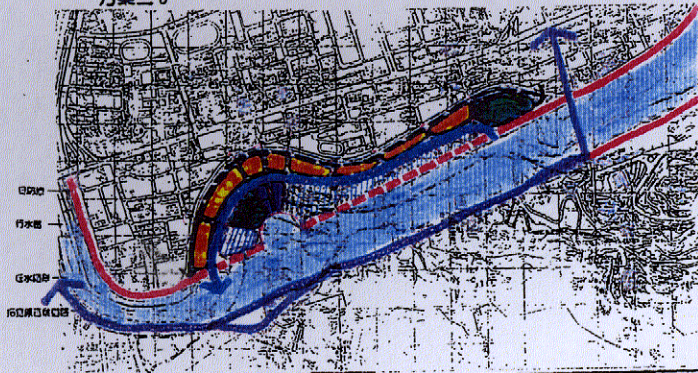
景美溪北側地區	景美溪南側地區 (老泉里地區)
	農業區 14.75ha→2.35ha
設置低水護岸區 河濱公園 14ha	設置低水護岸區 拓寬十公尺產業道路

方案三 A



景美溪北側地區	景美溪南側地區 (老泉里地區)
L : 1150M A : 14ha	農業區 14.75ha→2.35ha
住宅區後移 7ha	設置低水護岸區 拓寬十公尺產業道路
機關用地 1.2ha	
公園、綠地 2.6ha	
道路 3.2ha	

方案三 B



景美溪北側地區	景美溪南側地區 (老泉里地區)
L : 1150M A : 14ha	農業區 14.75ha→2.35ha
住宅區 4.5ha	設置低水護岸區 拓寬十公尺產業道路
機關用地 1.5ha	
公園、綠地 6ha	
道路 2ha	

圖 III-7 台北市都市計畫變更案有關老泉里部份規劃構想

b.方案一 A 堤後土地擬提昇農業區為休閒農業區。

c.方案一 B 變更堤後農業區（部分）為公共設施用地（如南區汽車修護專用區、空軍通信營區搬遷位置、抽水站用地及公車調度站）。

方案二：水岸生態休憩方案

①規劃構想：規劃合乎 200 年洪水頻率之堤防功能之山邊產業道路，並配合水域自然環境規劃水岸生態休憩區，提供作為本市南區重要休憩及生態教育據點。

②規劃內容：

a.取消南側堤線。

b.取消南側堤線，於考量 200 年洪水頻率之高程重新規劃兼顧堤防功能之十米產業道路。

c.另十米產業道路上僅需興築 100 公尺左右堤防（往老泉里主要聚落處）。

d.另於北側堤線及南側產業道路外規劃方案二 A、B 不同面積之水岸生態休憩區。

方案三：河岸新生地開發方案

①規劃構想：配合調整堤線以增加堤後高價值之新生地，以供文山區整體都市發展需求。

②規劃內容：

a.取消南側堤線，並將北側堤線南移（恆光橋至一壽橋處河道截彎取直）。

b.南側堤線規劃方式同方案二辦理。

c.將北側堤線南移後，須取消原北側線並新闢設 1,150 公尺之堤線，約產生 14 公頃新生地將規劃為住宅區、機關用地、學校用地（擴大力行國小用地）、公園、綠地及道路用地（如方案三 A、B）。

3.變更景美溪萬福橋至萬壽橋段都市計畫案

(1)計畫範圍

木柵路四段以南、新光路以北之景美溪萬福橋至萬壽橋段。

(2)計畫緣起

①台北市因有洪水的顧慮，以往河川整治工程均將焦點集中於築堤防洪，而忽略水和兩岸居民的關係，高築的堤防阻斷了洪水，卻也阻斷了人親水的機會。近年來，許多國家開始檢討河川整治的功能和方式，認為整治河川、興築堤防的同時，必須考慮如何將河川和兩岸居民拉近，並利用河川腹地，增加居民親水性休憩空間。

②景美溪為本市南區的重要河川，水質狀況相較本市其他主要河川亦較為良好，而且具有寬廣高灘地為腹地。由於本府刻正進行景美河流域堤防防洪工程興建的規劃，鑑於本市南區具有完整的遊憩系統(如貓空、動物園、深坑等)，惟缺乏大型的親水遊憩用地，為因應周休二日制實施，景美溪萬壽橋至萬福橋段堤防整治工程爰就之防洪、景觀、交通、土地利用和財務等議題予以整合，於該河段建立親水遊憩區。本府工務局遂重新檢討該河段堤線，並進行水文水理之檢討，修正後之堤線比原堤線水流情況更佳，而本府都市發展部門依據新修正堤線規劃「景美溪親水樂園」，並與市立動物園相結合，作為本市南區之都會型假日遊憩區。

③本府交通局為紓解現行城際轉運過度集中台北車站，造成週邊道路交通擁擠現象，並協助客運業者解決場站用地不易取得之難題，於本市適當區位規劃數個轉運站。其中利用北二高路線的轉運站經評估決議設置於動物園附近，而為促進土地利用效能，將動物園轉運站設置「景美溪親水樂園」地下中央部份。

(3)計畫目標

- ①創造防洪與親水性河岸整合設計的土地利用型態。
- ②因應周休二日制實施，增加都市新的遊憩據點。
- ③整合相關建設，創造本市南區之新都市發展中心。
- ④藉由遊憩建設帶動地方發展，塑造新都市意象。

(4)修訂計畫內容

①修訂計畫表

詳附錄V-23。

②原計畫及變更後之土地使用面積分配情形

如表Ⅲ-2 及圖Ⅲ-8 所示。

(5)開發方式

本計畫區之各項公共設施用地取得以一般徵收方式辦理。各項設施興建經費屬基礎設施部份(如木柵路拓寬、堤防等)由政府部門自行編列預算；新光路側之公園用地和車站用地(親水樂園和長途客運轉站)因屬具自償性之公共設施，擬以 BOT 方式委由民間設計、興建和經營，不但可節省政府預算和人力的支出，並鼓勵民間企業投入公共設施，由民間業者自行設計和擬定經營策略，藉由民間專業使公共設施更具特色、土地利用亦更具效能。

(6)事業及財務計畫

如表Ⅲ-3 所示。

(7)其他

①本計畫區內土地及建築物使用、開放空間、建築物和遊憩設施之造型及色彩、景觀、人車通行系統、廣告招牌和相關公共設施(含堤防、道路、天橋、地下道、公園綠地)等之規劃設計，應先經「台北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」審議通過後始准申請建造及施工。

②公園和車站得考慮與捷運車站設施結合設置出入口、立體銜接通道、地下通道等設施。

③本計畫範圍內停車設施之規劃應同時考量親水樂園和動物園長途客運轉運站之停車需求，基本上以不小於一三〇〇個停車位為原則。

④有關親水樂園未來細部設計，應秉承整體規劃構想，以「親水」、「教育」、「動物」、「科技」為主題，其配置必要時得由開發者調整，並經①項之審議程序辦理。

⑤景美溪左岸堤防設計應由開發者採整體設計方式與親水樂園共同規劃設計和興建。

⑥本計畫案變更後需辦理樁位測定之地段，其界線依計畫圖

表Ⅲ-2 原計畫及變更後之土地使用面積分配情形對照表

使用分區	原計畫				修訂計畫			
	面積(公頃)		百分比%		面積(公頃)		百分比%	
行水區	30	16	76	7	19	25	48	55
保護區	5	61	14	15	0	0	0	0
停車場用地	2	67	6	73	0	0	0	0
人行步道用地	0	19	0	48	0	0	0	0
堤防用地	0	36	0	91	6	77	17	8
橋樑用地	0	66	1	66	0	0	0	0
公園用地	0	0	0	0	7	51	18	94
車站用地	0	0	0	0	2	43	6	13
綠地用地	0	0	0	0	0	58	1	46
專案國(住)宅 用地	0	0	0	0	0	81	2	4
道路用地	0	0	0	0	2	28	5	75
住宅區	0	0	0	0	0	2	0	5
總計	39	65	100	0	39	65	100	0

註：本表面積僅供對照參考之用，其形狀、大小及位置應依照計畫圖及
本表備註所示，以實地測量分割為準。

資料來源：台北市都市計畫說明書，
87年10月8日。

附錄 III-8

市立動物園

表 III-3 事業及財務計畫

公共設施種類	面積 (公頃)	土地取得方式			開闢經費 (萬元)	主辦單位	預定完成期限	經費來源
		有償撥用	無償撥用	徵收				
道路用地	2.28		※	※	26,000	工務局	民國 90 年 6 月	土地取得和開闢經費由主辦單位編列年度預算
車站用地	2.43		※			交通部	民國 90 年 6 月	開闢經費部份鼓勵民間投資
堤防用地	6.77		※	※	237,775	工務局	民國 90 年 6 月	土地取得和開闢經費由主辦單位編列年度預算
公園用地	7.51		※	※		工務局	民國 90 年 6 月	土地取得部份由主辦單位編列年度預算，開闢經費部份鼓勵民間投資

備註：各公共設施預定完成期限和開發經費，得由主辦單位視年度財務狀況及實際規劃需要酌予增減調整。

以實地測量為準。

⑦除本計畫案有說明變更者外，悉依原計畫及其他有關法令規定辦理。

4.台北市親水綱要計畫

(1)計畫範圍

本計畫之實質範圍為台北市行政轄區內所涵蓋之溪流，主要包括淡水河、基隆河、新店溪、景美溪、雙溪、貴子坑溪、磺港溪、磺溪、內溝溪、大坑溪、四分溪及指南溪等十二條河域，此外，針對野溪及都市水圳部分，也提出看法。

(2)計畫目標

台北市親水綱要計畫之推動，在考量本身環境條件及配合整體開放空間系統之大架構下，由近而遠之目標涵蓋下列要點：

目標 1：完成適用於台北市整體河川之親水綱要計畫，以作為後續親水計畫之指導。

目標 2：應能夠反映出台北市本身之獨特性(UNIQUE CHARACTER)，及人文、歷史等社會性多彩多姿之風貌。

目標 3：藉由延伸水岸地區之發展來帶動地方建設(LOCAL IMPROVEMENT)，並配合綠帶(GREEN BELT)之連繫，增進遊憩之機會及品質。

目標 4：延伸台北市之產業及人文景觀。

目標 5：引導河川水域周邊之都市發展。

目標 6：塑造嶄新之市容(CITY SPACE)以及整體之意象(IDENTITY)。

目標 7：配合整體開放空間系統之架構，與市區其他之公園綠地、廣場、遊憩據點相結合，形成健全之遊憩及開放空間網路系統。

目標 8：利用河川將自然環境及生態教育之觀念引入市區，並深植於都會居民生活之中。

目標 9：帶動都會區民眾有關生活品質追求與生態關懷之價值觀。

目標 10：重新考慮河流在水上交通可扮演之角色。

目標 11：研擬設計及工程規範之相關建設以控制河川水域
周邊相關之規劃設計及品質工程。

(一)景美溪河川整治檢討規劃研究

此計畫為景美溪堤防新建及加高工程計畫之上位計畫，本計畫堤防新建及加高工程即依該規劃研究成果為藍本。計畫執行後將有助於達成景美溪河川水理穩定，改善防洪整治措施，並美化河岸景觀等目標。

(二)台北地區防洪計畫第三期實施計畫

此計畫主要在於加強改善大台北地區各河川之防洪治理措施，與景美溪堤防新建及加高工程計畫相關之部份，包括景美堤防加高及景美溪右岸堤防之新建，目前均已完工。兩者具有相輔相成的關係，恰可相互配合銜接。

(三)台北市都市計畫變更案

此項計畫係於景美溪各河段進行新建堤防工程之前，先行辦理堤防用地地目變更及徵收作業，以便於工程順利進行，可視為景美溪堤防新建及加高工程的前置作業計畫。本計畫與此都市計畫變更案關係極為密切，必須配合後者的執行進度而擬定施工作業時程；目前除萬壽橋至萬福橋段正由市府都市發展局辦理親水樂園案，尚未完成都市計畫變更案外，其餘河段均已完成用地變更。

(四)北部第二高速公路

北二高係為解決南北交通問題而設立，且沿線皆採高架結構，因此其路線雖越過景美溪，但在位置及功能方面，都與景美溪工程計畫無直接關聯，惟北二高於跨景美溪之路權範圍內另擬有河道整治計畫，包括低水護坡及堤防，已進行部份低水護坡之施築，與本計畫中堤防新建工程有部份重疊性，可予以配合利用。北二高已全部完工通車，故與本計畫並無施工空間重覆之情況。

(五)捷運木柵線

捷運木柵線已正式營運通車，且採高架方式跨過景美溪，依據本計畫規劃報告之研究，於二百年洪水頻率流量 2,100 立方公尺／秒時，木柵

捷運線樑底淨空大於 1.5 公尺以上，因此與本計畫相互之間並無直接衝突。

(六)文山區木柵路一段世新前車道加寬工程

此項道路拓寬工程計畫係為疏解木柵路一段交通壅塞問題，路線範圍不大，且採高架結構施工，在位置上緊鄰景美溪，在設計上以不影響景美溪之防洪安全為原則。

(七)文山木柵路一段跨越景美溪橋新建工程

該項橋梁已完工通車，未來可與木柵路拓寬工程配合，可解決台北縣市間交通運輸問題。未來本計畫施工階段，該橋梁恰可做為景美舊橋改建時之替代橋梁。

(八)景美溪親水樂園規劃設計案（萬福橋至萬壽橋段）

本案因涉及萬福橋至萬壽橋段之堤線位置變更，主管機關經濟部已以 87.9.9 函原則同意核定。本環境影響評估報告書初稿因配合堤線之變更，而配合修正評估書之內容，並將「景美溪親水樂園案」之規劃納入評估書中，如萬福橋至萬壽橋段之親水公園及自然式低水護岸，即摘自該「景美溪親水樂園案」之規劃成果。本計畫將配合該案規劃之堤線辦理堤防工程及低水護岸工程。目前全案正由台北市政府都市發展局另案辦理。

(九)台北市都市計畫變更案有關老泉里部分規劃案

本案共有三構想方案，其中方案一即為本計畫河道整治方案，惟 87.8.26 已決定否決採方案二及方案三，故與本計畫一致。

(十)景美溪寶橋下游堤防工程（世新段及台北鐵工廠段）

本案於景美溪寶橋下游尚無堤防保護段依 200 年洪水頻率新建二段防洪牆，將可確保台北縣端之防洪安全，與本計畫恰可互補。

[十一]變更景美溪萬福橋至萬壽橋段都市計畫案

本案用地變更部分包含本計畫堤防用地及行水區用地，未來完成都市計畫變更及土地徵收後，本計畫將依程序配合辦理堤防工程。

[十二]台北市親水綱要計畫

「台北市親水綱要計畫」為「景美溪親水樂園規劃設計案（萬福橋至萬壽橋段）」之上位計畫，台北市親水綱要計畫之訂定，其目的

就是在建立一個全市性河域發展之上位指導計畫。該計畫之擬定為往後台北市各河川有關親水/休閒之發展與建設，建立一明確可行之架構及方向。未來，全市各河川之發展都將在這一計畫之指導下，經由眾多河川『個體』的建設來達成都會區『總體』的環境改善成效。因此，本「景美溪堤防新建及加高工程」與台北市都市發展局之「台北市親水綱要計畫」及「景美溪親水樂園規劃設計案（萬福橋至萬壽橋段）」是完全相容的。