



重新梳理河岸動線、節點及可做為市民生活
休閒之空間，提升河岸環境服務品質

在地願景工作坊

景美溪右岸新建自行車道工程

(萬福橋至草地尾)可行性評估

計畫 區位與範圍

Location

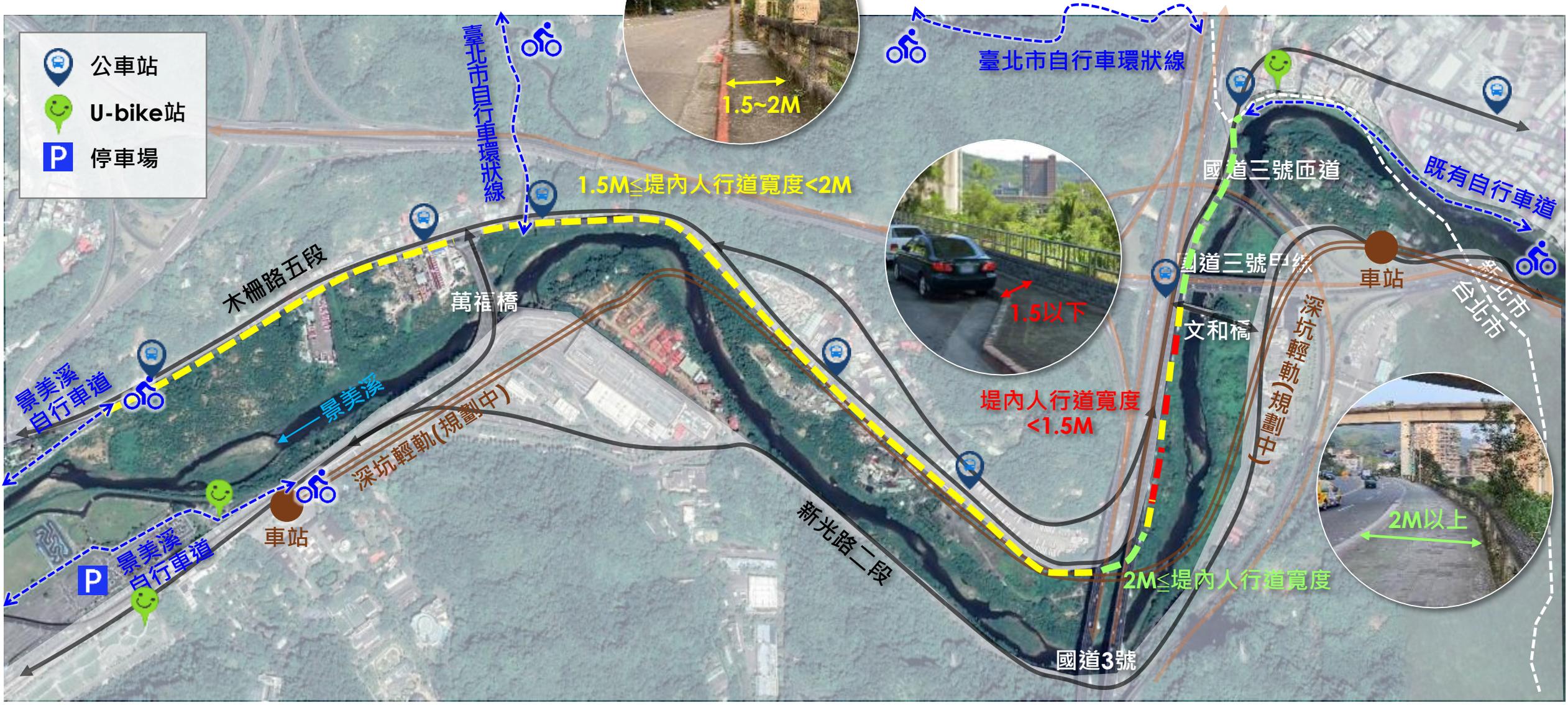
本計畫位於臺北市文山區

萬福橋至草地尾，景美溪右岸道路沿線
長度約2.07公里



動線 調查與分析

-  公車站
-  U-bike站
-  停車場



基地 路段現況



草地尾端最末段為跨橋，可銜接既有自行車道



既有自行車道(→往深坑)



基地 路段現況



國道3甲

文和橋

新光路

- 上游稍有腹地，離河道近
- 河道往下游愈趨狹窄

- 文和橋前後腹地狹窄
- 橋梁墩柱佔據大部分堤坡空間



萬福橋

文和橋

基地 路段現況

文和橋

- 堤側空間充足且穩定
- 水岸生態豐富



基地 路段現況



木柵路五段

腹地大、離堤內道路近，
銜接堤內道路可做為防汛與
維修車輛進出停放空間

新光路



萬福橋

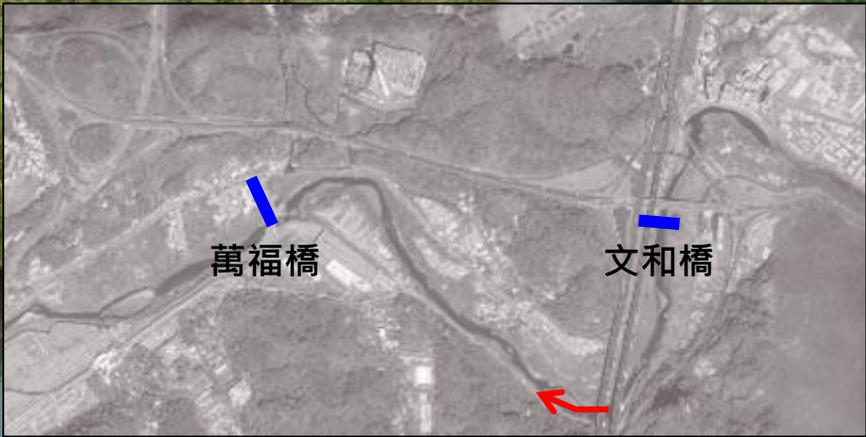
文和橋

基地 路段現況

木柵路五段

新光路

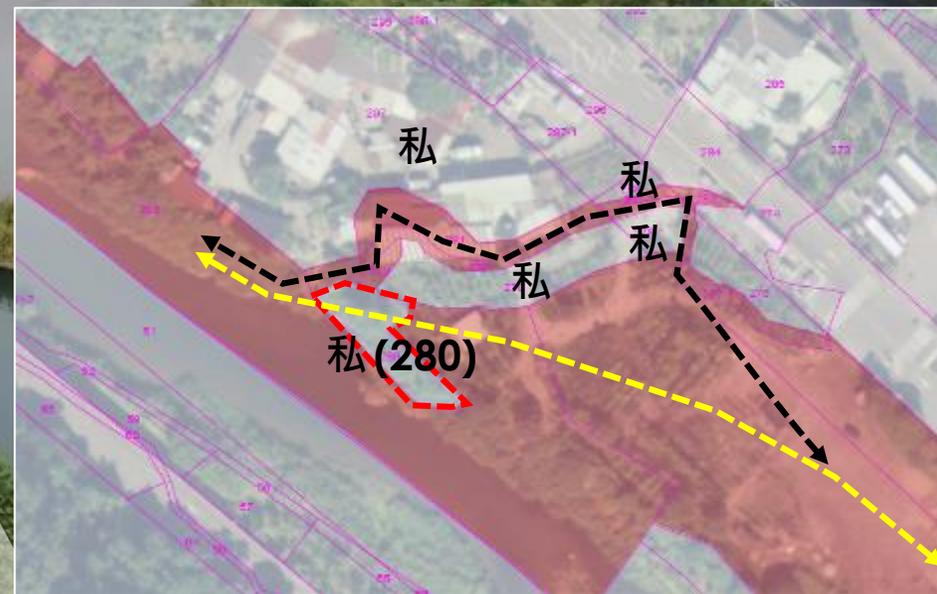
- 河道淤積面，灘地寬闊穩定
- 植栽豐富具遮蔭功能，可發展休憩空間



基地 路段現況

新光路

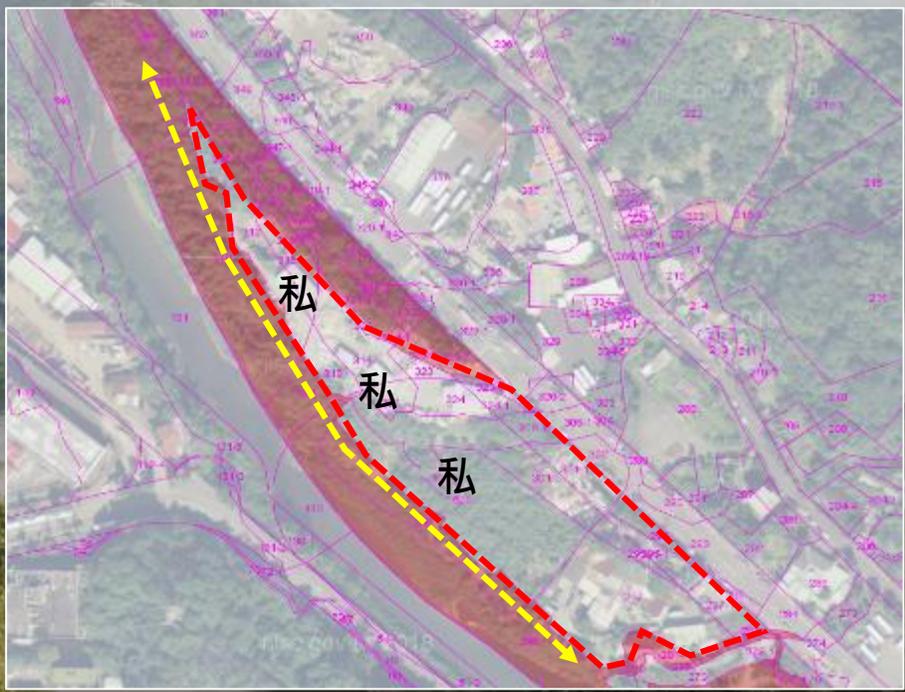
公有地可用路廊僅剩2M，且需繞行
需協調私有土地(280地號)使用取得



基地 路段現況



石材廠



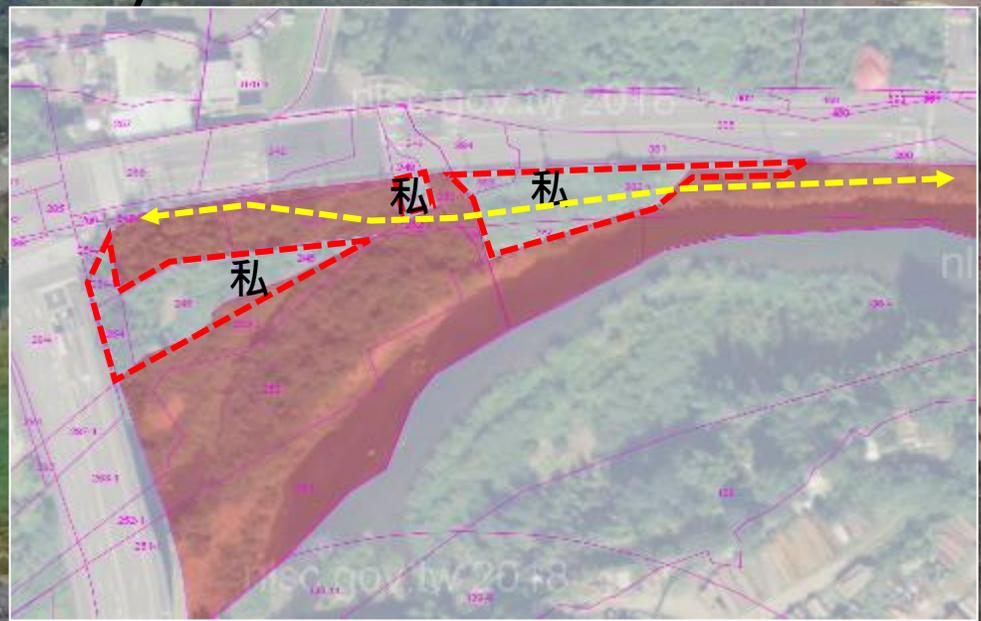
堤內為私有地，自行車道靠河道設置

萬福橋

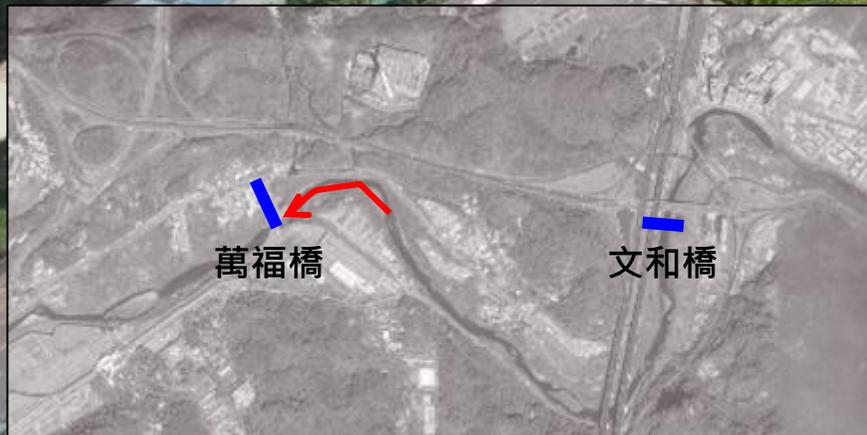
文和橋

基地 路段現況

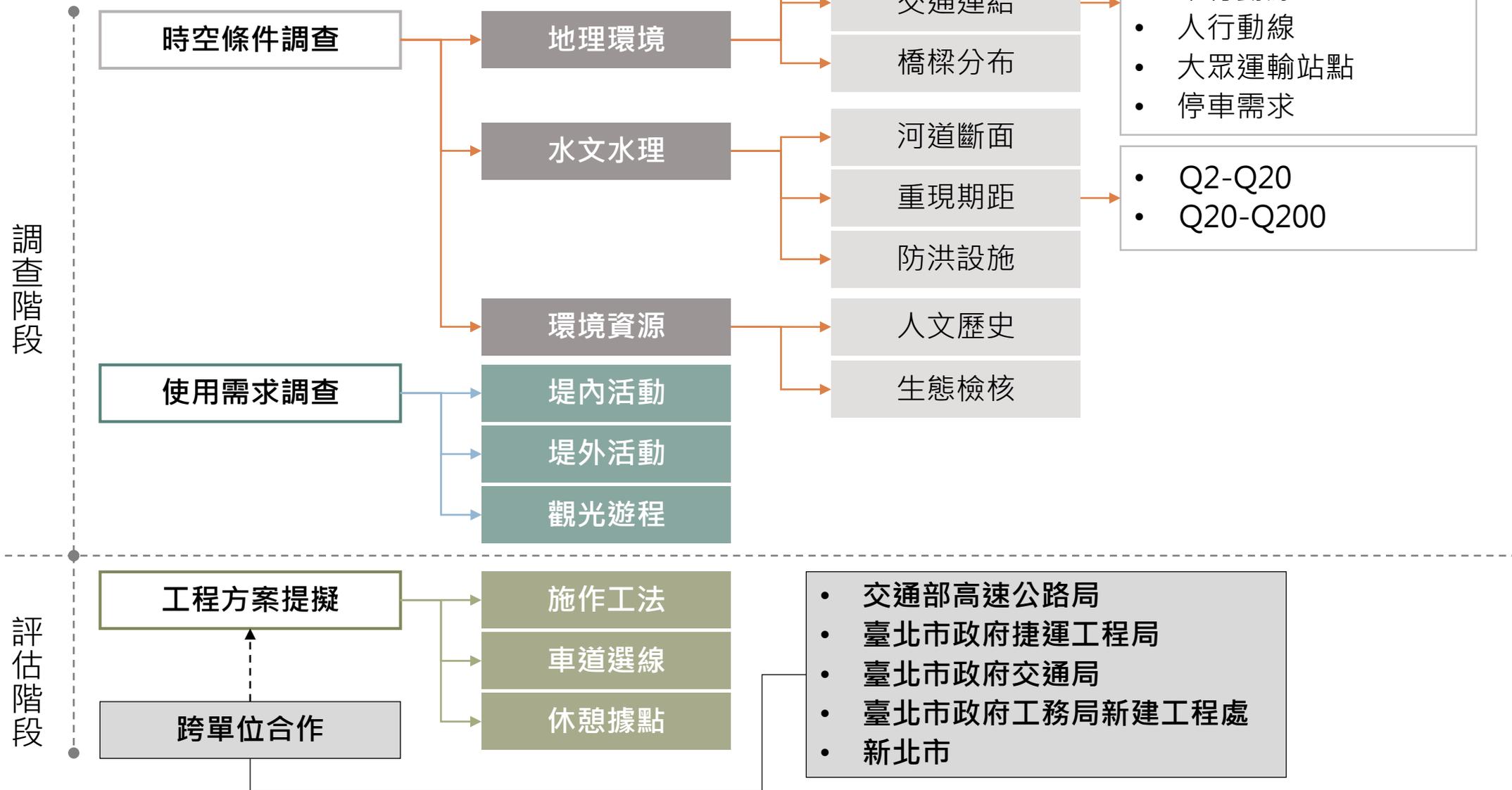
- 1. 河道攻擊面
- 2. 堤岸腹地狹窄



包含部分私有地：
文山區富德段二小段 382、382-1、383、247地號



評估 項目與策略



操作策略

可行性

路線
選擇

工法
選用

施工
動線

- 不同路線評估
- 維修需求
- 替代工法

安全性

使用
安全

結構
安全

行水區
安全

- 鋪面
- 護欄
- 照明

功能性

休憩
需求

通行
需求

防汛
需求

維管
需求

- 聯外動線等串聯介面整理
- 自行車道路線

- 指標系統
- 主題車道

經濟性

減量
設計

設施
再利用

適宜
工法

維管
便利

- 設施維護性之考量
- 設置位置之選取
- 跨越設施工法之選用
- 減量設計之原則

各段 適用工法評估

前提條件

自行車道Q2以上、休憩區Q5以上、公有地

判定條件1

腹地充足



×

判定條件2

堤岸危險



×

判定條件3

人行道

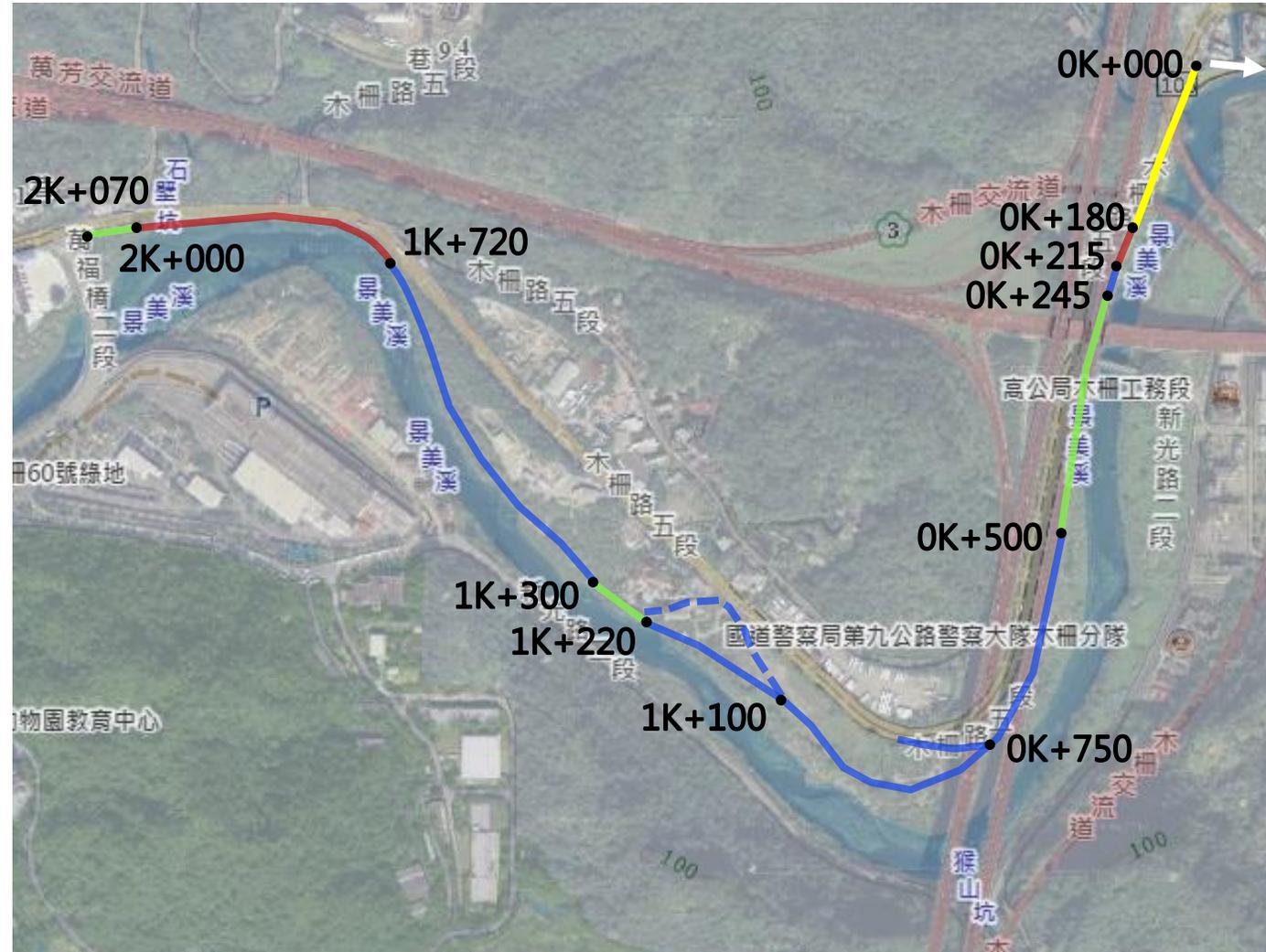
寬度充足



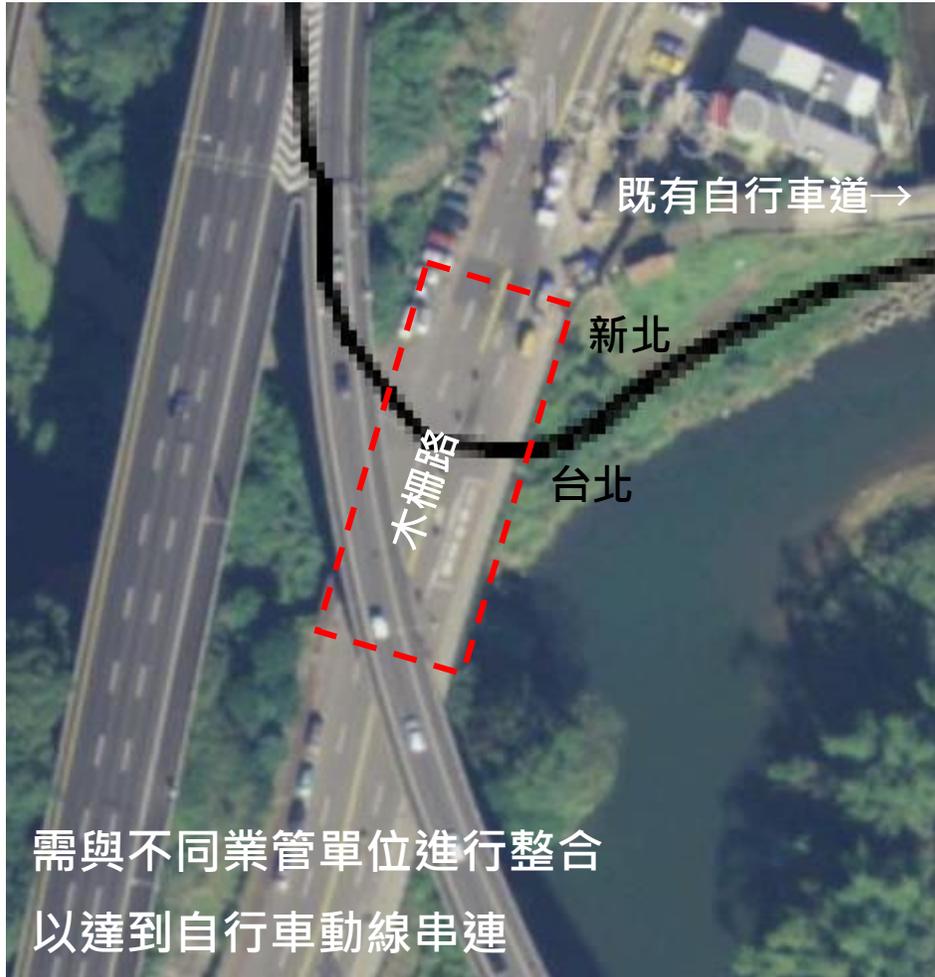
×

石籠型自行車道

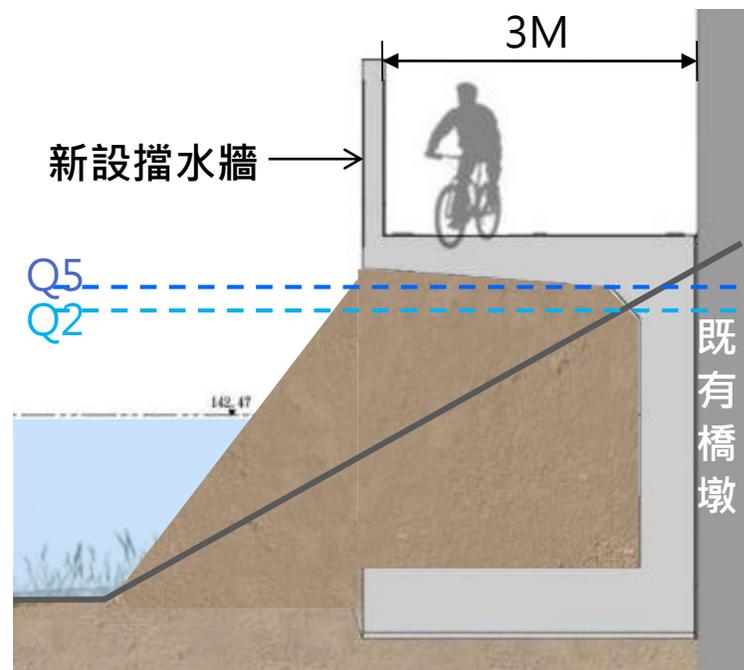
培厚灘地空間



附掛段 評估



石籠段 評估



在通水斷面較窄處，可配合混凝土懸臂增加通水斷面。**建議採用獨立基礎**，

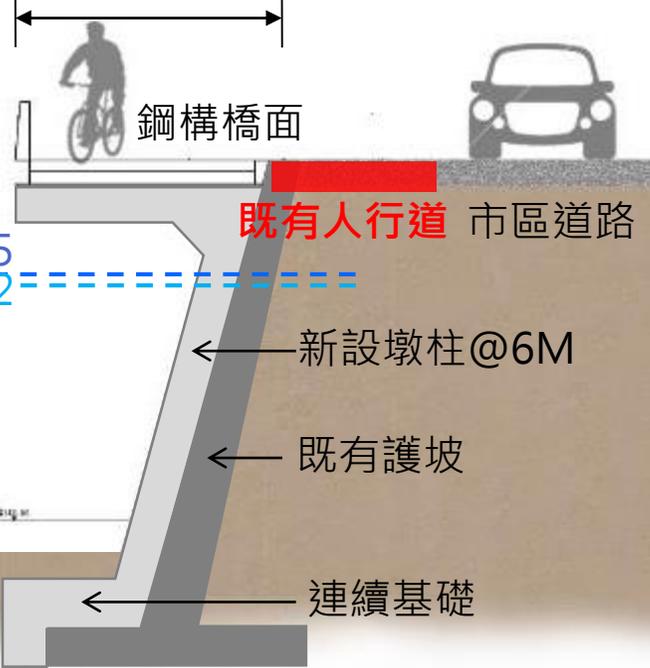
不採用樁基礎，除了造價高，為避開既有樁位施工難度較高。



- 採用1~3層石籠做為自行車道基礎，避開錯雜橋墩避免動線過於曲折
- 降低水流淘刷影響，維持水際生態

加固段 評估

2.5~3M自行車道



- 河道攻擊面採加固堤防的形式，新設工程可同時強化堤防，也減少對通水斷面的影響
- 加固形式可用來銜接不同高程段落自行車道

灘地段 評估

【遇私有土地】

若無法取得土地使用(文山區富德段二小段 280地號)，需繞行至堤內，再由公有地段(最窄寬度為2m)繞回灘地。

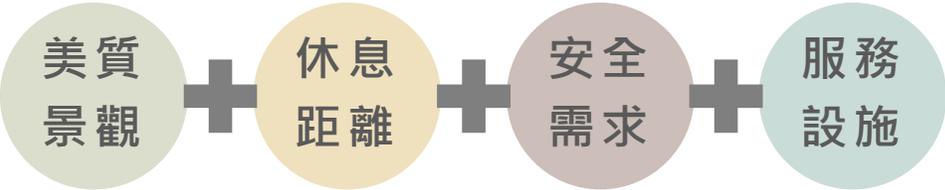
預留維護防汛動線，銜接市區道路。



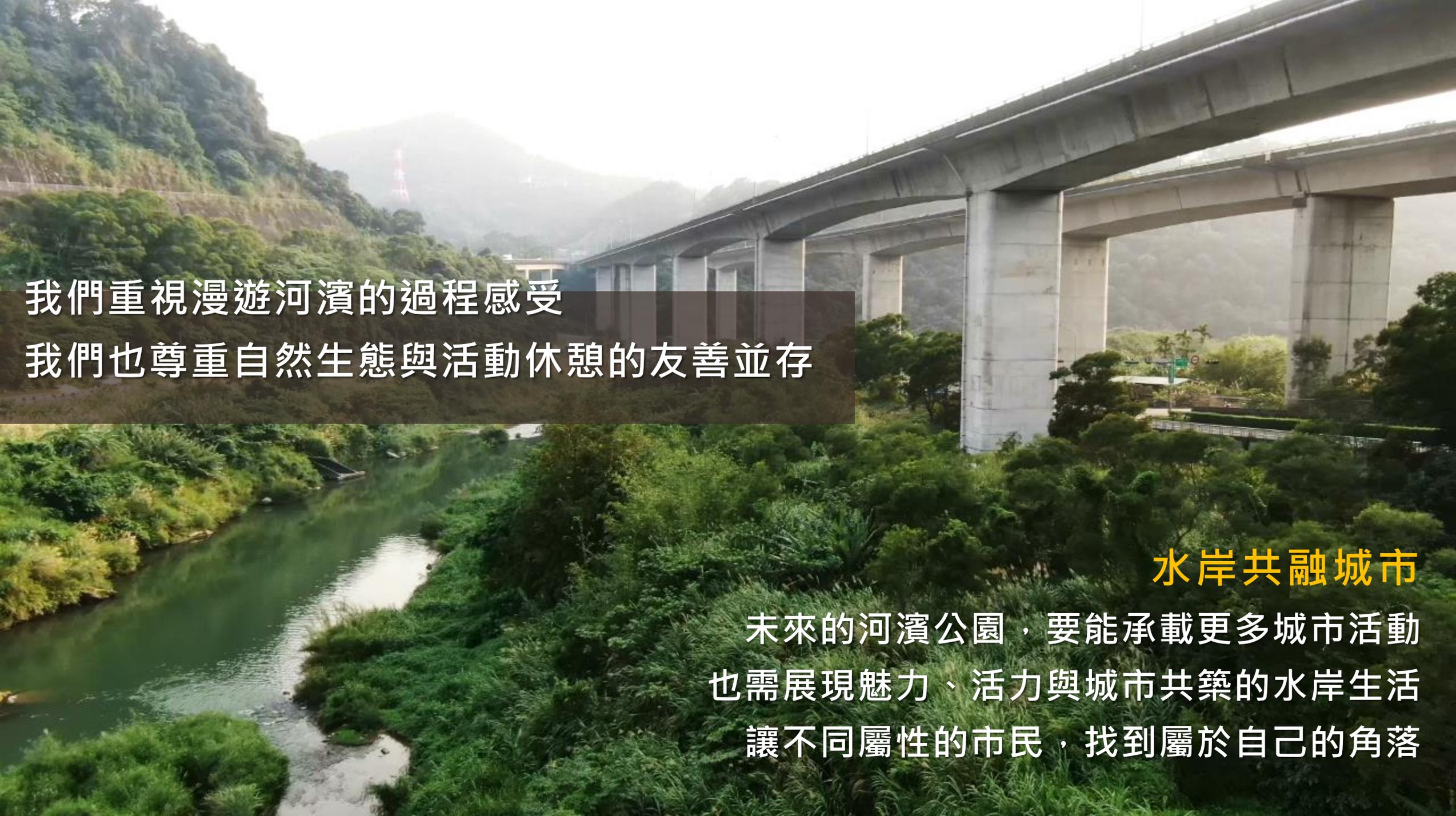
利用既有灘地腹地，新設 [2.5+1.5] M 或 [4+2] M 寬自行車道與人行道。



休憩 據點評估



未與堤頂銜接之區段，每100~150M需增設一處越堤階梯，做為緊急救災避難動線。



我們重視漫遊河濱的過程感受
我們也尊重自然生態與活動休憩的友善並存

水岸共融城市

未來的河濱公園，要能承載更多城市活動
也需展現魅力、活力與城市共築的水岸生活
讓不同屬性的市民，找到屬於自己的角落

景美溪右岸新建自行車道工程
(萬福橋至草地尾)可行性評估

THANK YOU
我們歡迎您回饋意見
一起努力共築水岸城市

