

管控機制已然失效；另查本案新建工程容積獎勵案審議時，未對地下連通道之後續認養年限、範圍及違反獎勵案應作為事項之處理機制等詳加規範，復因申請人已取得大樓使用執照，影響議定維護合約之意願，對於上開維護事項均有異議，遲至民國 103 年 5 月 9 日始簽訂維護契約暫行版本，延宕多時方確立臺北市政府與申請人對於地下連通道之權利義務關係，經函請臺北市政府查明妥處。據復：建管處未確認本案申請人是否完成地下連通道捐贈及認養程序，即核發大樓使用執照，經核予時任承辦人及主管各申誡 1 次之處分；另新建工程處已於民國 105 年 1 月 26 日完成地下連通道所有權移轉後管理維護契約，確立與申請人之權利義務關係，案內載明維護管理期間自民國 103 年 5 月 9 日至 145 年 2 月 10 日止，地下連通道附屬設施等所有權歸屬於臺北市政府，並增加履約保證金及懲罰性違約金等規定，以保障市府權益。

(八)未檢討解決錫口碼頭新建需求性偏低之問題，且辦理航道疏浚未考量河川環境特性擬定周延可行之疏濬計畫，肇致公帑投入效益不佳。

臺北市政府為推展淡水河及基隆河之觀光航運，自民國 90 年度起由所屬相關機關共同推動藍色公路計畫，其中前工務局養護工程處於藍色公路民國 93 年 2 月 7 日通航前，耗資共 2 億 3,952 萬餘元新建關渡、大稻埕及大佳等 3 座碼頭，及興辦相關河岸建設；藍色公路通航後，則由該處改制後之工務局水利工程處（下稱水利處）於民國 96 至 98 年間，分別辦理美堤及錫口碼頭新（擴）建，並負責藍色公路之河川疏浚工作。經查水利處辦理藍色公路通航後之碼頭新建維護及航道清疏情形結果，核有：1. 辦理錫口碼頭新建工程，未先行檢討造成基隆河段遊客搭船人數偏低因素，且在新建碼頭需求性偏低等問題尚乏改善措施之情況下，即貿然投入經費辦理碼頭新建作業，肇致碼頭新建後遊客搭船人數仍持續下降，相關工程預算投資效益不佳；2. 在大稻埕碼頭因河川回淤問題嚴重而無法維持全時段通航之情況下，未考量碼頭範圍內河川疏浚斷面未能長久保持之特性，進行疏濬需求分析，並依規定擬定周延可行之疏濬計畫，即率爾兩度辦理疏浚工程結果，均因河道快速回淤而無法達到航道全時段通航之目標，所耗公帑 2,786 萬餘元形同虛擲，預算執行效益不彰等情事，經函請臺北市政府督促檢討改善。據復：1. 因目前 5 座藍色公路碼頭經評估結果應能滿足營運需求，將不再辦理藍色公路碼頭新建及擴建，後續將以現有碼頭為主，規劃辦理親水遊憩活動並提供大眾運輸服務，以活化藍色公路營運；2. 考量藍色公路目前實際航運現況，經檢討航道疏浚投資效益後，將由業者自行評估臺北市河川水文環境，以淺吃水深之船舶營運並妥善維護碼頭周邊環境，後續將以景觀及環保為主要需求，審慎檢討辦理民國 105 至 107 年河川疏浚預算之執行。