



## 十、莫拉克颱風災後林業重建

### (一) 藤枝林道之復建

藤枝聯外道路，為高雄市桃源區寶山部落、二集團部落、藤枝舊部落與藤枝森林遊樂區之主要聯外道路，道路全長約 20 公里，因 98 年莫拉克颱風極端降雨侵襲，造成多處路段發生路基流失與邊坡崩塌等災害。災後本局屏東林管處，即先以年度相關維護計畫之開口契約投入工程經費，等到公路主管機關搶通省道至六龜市區後，迅速動員施工機具投入搶險搶通工作。8 月 18 日即搶通至寶山部落（里程 11K 處），使藤枝沿線最大村落之居民恢復聯外交通，8 月 23 日搶通至藤枝部落（里程 17.5K 處），8 月 28 日（災後約二十日）便道搶通至藤枝遊樂區大門口（里程 19K 處），解決全線部落居民農產運輸及生活交通通行，避免造成孤島現象。嗣本局於 98 年 11 月起辦理復建方案整體規劃案，依據前揭整體規劃案規劃成果，於 98 年至 103 年分期辦理完成 20 件復建工程，總經費合計 537,760 千元。

藤枝聯外道路莫拉克風災復建過程中，

復受 101 年 610 水災侵襲，再次造成邊坡多處崩塌與道路路基流失，沿線部落對外聯絡中斷與藤枝森林遊樂區封園。復建規劃過程中，考慮通過坑溝段之上游邊坡崩塌坡面仍未穩定，如以傳統高擋土牆等工法進行復建，不僅經費龐大（含坑溝及邊坡治理）且無法避免落石威脅。經檢討後遂以防災、減災、避災理念，規劃以橋梁工法跨越崩塌坑溝，改線避開崩塌邊坡與降低治理強度，林道沿線分別於林道 5K、10.6K、12.6K 處辦理「舊潭橋」、「寶山一號橋」及「寶山二號橋」等 3 座新建橋梁；另因災後臨時便道狹窄，考量大型吊梁機具無法上山與工區位於坑溝陡坡處，施工動線受限制之困擾，寶山一號橋、寶山二號橋橋梁型式以預力中空版橋梁取代傳統 PCI 橋梁，克服山區橋梁長跨距與高墩柱之施工挑戰，並調整橋墩配置避開土石流之沖蝕及撞擊，增強橋梁結構耐久性，以維護沿線部落居民通行安全。

各件復建工程與橋梁完工後，101 至 103 年間藤枝聯外道路全年維持暢通無封阻，顯現本局復建工程成效，在行政院重建會歷次民情座談時多次獲得居民支持與肯定。



▲屏東處－藤枝聯外道路 10.6K 寶山一號橋橋身彩繪布農族圖騰



▲屏東處－藤枝聯外道路 12.6K 寶山二號橋橋身彩繪布農族圖騰

### (二) 森林遊樂區之復建

阿里山森林遊樂區是國際知名旅遊景點，相關之硬體建設與軟體經營管理，深受各界重視。為因應陸客來臺觀光，阿里山森林遊樂區遊客人數驟增，以及有效提升阿里山森林遊樂區旅遊品質、促進阿里山地區之觀光發展，本局、觀光局及嘉義縣政府業建立合作平台，就遊客總量管制、商店、餐飲管理，環境改善等相關問題加強分工合作。

98 年莫拉克颱風造成阿里山地區嚴重災害，配合風災重建之際，本局秉持創新、前瞻之思維，重新檢討全區之配置及動線，擬訂「阿里山國家森林遊樂區整體改善計畫」，就園區主要遊憩動線區分為入口區、商店區、旅社區、受鎮宮區、祝山區等五區，分短期（99～100 年）、長期（101～103 年）進行景觀及商圈改善修建、空間結構調整活化、整體意象建立，以提升服務品質，並以創新、前瞻、有理想之思維，大破大立，並呈現出新的面貌，期使阿里山森林遊樂區呈現新面貌，重塑高山旅遊意象，讓阿里山森林遊樂區成為名實相符之國際知名景點。內容說明如下：

#### 1、規劃內容：依園區主要遊憩動線擬訂各區改善工作

- (1) 入口區：將原位於入口處之中油加油站及神像遷移後，廣場空間將重新規劃營造新意象，規劃為入口轉運站，增加服務空間，改善入口大門及售票亭等設施及周邊景觀。
- (2) 商店區：透過入口暨商圈整體規劃，改造與調整現有商圈空間型式及結構，重新規劃遊客與行車動線、商圈屬性配置、遊客服務、公共空間營造等功能，改善整建第一、二停車場、簡易市場及遊客服務中心，改善商店街，重塑為具質感之功能性商圈，展現國際級景點意象。
- (3) 旅社區：將各旅社水塔集中，並對旅社區周邊景觀進行美化改善。
- (4) 受鎮宮區：將鄰近受鎮宮旁之香林國小遷移至高山訓練基地（原香林國中），至原香林國小用地則規劃為遊客服務區，提供遊客服務，並改善森林遊樂區內整體景觀。



▲整建啟用之香林服務區，大幅改善景觀



▲阿里山森林遊樂區整建後呈現新面貌，遊客絡繹不絕



▲阿里山旅客服務中心室內重新裝修後，更為寬敞明亮



▲阿里山生態教育館

(5) 祝山區：整建原生植物園（牡丹園）增加遊憩景點，並進行祝山車站攤販區整建及祝山車站改善。

### 2. 辦理情形：

本年度完成香林服務區景觀改善、第一執勤室整修、生態教育館整修、第一停車場公廁新建、祝山林道人車分道三期新建、阿里山神木周邊景觀改善、阿里山旅客服務中心室內裝修、吊橋整修、對高岳步道整修、木蘭園至香林服務區木棧道改善、巨木群步道改善等工程，並持續辦理入口轉運站與服務中心興建、攤販區拆除及景觀美化、大小型停車場鋪面及動線改善、路面改善等工程。

### (三) 阿里山森林鐵路之復建

阿里山森林鐵路因莫拉克颱風災害受損嚴重，復建所需經費 10 億元，經納入「莫拉克颱風災後重建特別預算」，本局辦理復建工程 17 件，採 3 階段復建、復駛：

#### 1. 第1階段：

於 99 年 3 月 24 日完成森林遊樂區內支線（祝山、神木）的復建工程，於 99 年 6 月 19 日復駛。惟於 100 年 4 月 27 日發生事故後，為安全起見停駛，經辦理阿里山森林鐵路總體檢，完成列車編組檢討、設置防墜落護欄設施、整理石碇及改善神木站進出站管制動線相關設施後，交通部同意於 100 年 10 月 27 日復駛祝山線，12 月 25 日復駛沼平區間車，101 年 1 月 20 日復駛神木線，服務遊客。

#### 2. 第2階段：

復建嘉義至奮起湖段，辦理 7 件工程已全部完成恢復通行，所需營運人力 60 員於 101 年 10 月報到，經完成整備於 101 年 12 月 23 日復駛嘉義至竹崎；另有關阿里山森林鐵路竹崎至奮起湖段復駛部分，除加強路線改善外，並增辦隧道延伸及柵欄防護網設置，同時進行車輛檢修作業及列車試運轉，且就實際營運現況辦理規章檢討，並實施防救災模擬演練。在各項工、機、運務等相關整備工作完成後，經交通部 102 年現勘檢查，確認安全無虞並同意復駛，爰於 103 年 1 月 27 日復駛。

#### 3. 第3階段：

復建奮起湖至阿里山段，辦理 9 件復建工程，其中屏遮那路段崩塌面積高達 130 公頃，且地質條件複雜，工程困難度高，經審慎規劃後，以「順應自然、尊重自然、不對抗自然」為原則，採取迂迴隧道方式（長 1,165 公尺）避開大型崩塌區；所有洞口盡量不開挖；考量土方平衡；隧道開挖土石不外運，節省運輸及土資場費用，減輕運土造成污染及交通影響。上述復建工程已全數於 103 年 12 月 3 日完成。目前本局與臺鐵局正辦理各項工、機、運務等相關整備工作，後續俟交通部現勘檢查，確認安全無虞後，即完成全線復駛。



▲森林鐵路屏遮那隧道復建工程（西口）



▲森林鐵路屏遮那段填土區完工照片

