

陽投公路整體發展計畫



內政部
營建署

陽明山國家公園管理處

中華民國七十七年十月

目 錄

第一章 緒 論	1
一、規劃緣起	1
二、規劃範圍	1
三、規劃內容	1
四、規劃方法與流程	2
第二章 現況調查與分析	7
一、人文環境	7
(一)道路發展沿革	7
(二)土地使用現況	7
(三)交通運輸	11
(四)土地權屬	11
二、自然環境	12
(一)地形與地勢	12
(二)坡 度	15
(三)山稜與水系	15
(四)植 物	16
三、景觀資源	16
(一)地形地質景觀	16
(二)植物景觀	16
(三)視覺景觀分析	19
四、遊憩資源	19
(一)登山健行資源	19
(二)觀光農園	20
(三)遊憩地區	20

圖 目 錄

圖 1-1	規劃範圍圖	3
圖 1-2	規劃方法及流程	5
圖 2-1	土地使用現況圖	9
圖 2-2	交通系統圖	13
圖 2-3	坡 度 圖	17
圖 2-4	山稜水系圖	
圖 2-5	遊憩資源分布圖	31
圖 2-6	視 域 圖	23
圖 4-1	規劃構想圖	45
圖 5-1	前山公園	53
圖 5-2	第一展望台前	54
圖 5-3	第一展望台	55
圖 5-4	竹內農藝園	56
圖 5-5	第二展望台	57
圖 5-6	南礮溪右畔	58
圖 5-7	紗 帽 橋	59
圖 5-8	鼎 筆 橋	60
圖 5-9	龍鳳谷餐廳	61
圖 5-10	南礮溪左畔	62
圖 5-11	惇敘高工前	63
圖 5-12	動線規劃	67
圖 5-13	陽金公路起點之交叉路口(日建)	68
圖 5-14	陽金公路起點之交叉路口之交通改善	69

第一章 緒 論

一、規劃緣起

陽投公路係陽明山國家公園內重要之聯外道路之一，係全區交通系統位於西南域之分支，具有遊憩、景觀、運輸等功能，亦是北投、天母地區進入園區之主要通道，為國家公園對外之出入門戶。

本道路系統風景秀麗，沿線並分布素著盛名之溫泉資源，道路交通容量遇假日尖峯時段多不敷使用，亦因溫泉資源吸引諸多土雞莊、餐飲業之開設，造成招牌林立、違建等經營上之問題。為保持並創造本道路沿線之自然景觀，改善交通、廣告物、違建及遊憩經營等諸多問題，爰進行本案之規劃。

二、規劃範圍：

吾人所稱之「陽投公路」，依照陽明山國家公園計畫書，係指今北投市街之石壇路—東昇路—隱潭路—中正路而達陽明公園之路線。另泉源路經硫磺谷、環紗帽山而達前山公園之路線係稱「紗帽山環山道路」。然依據當地居民及一般慣例，紗帽山環山道路方為所謂之「陽投公路」。

由於道路之規劃非僅只是任一路線之問題，應自區域範圍中之交通系統總體考量之，為期對本區之問題有一正確而深入之瞭解，並藉規劃手法加以解決，爰訂定本規劃之範圍如圖 1-1 所示，係包括以上所提及之二條路線、其沿線及道路系統內影響所及之範圍。

三、規劃內容：

吾人經初步分析陽投公路系統沿線之現況可知，諸多影響道路景

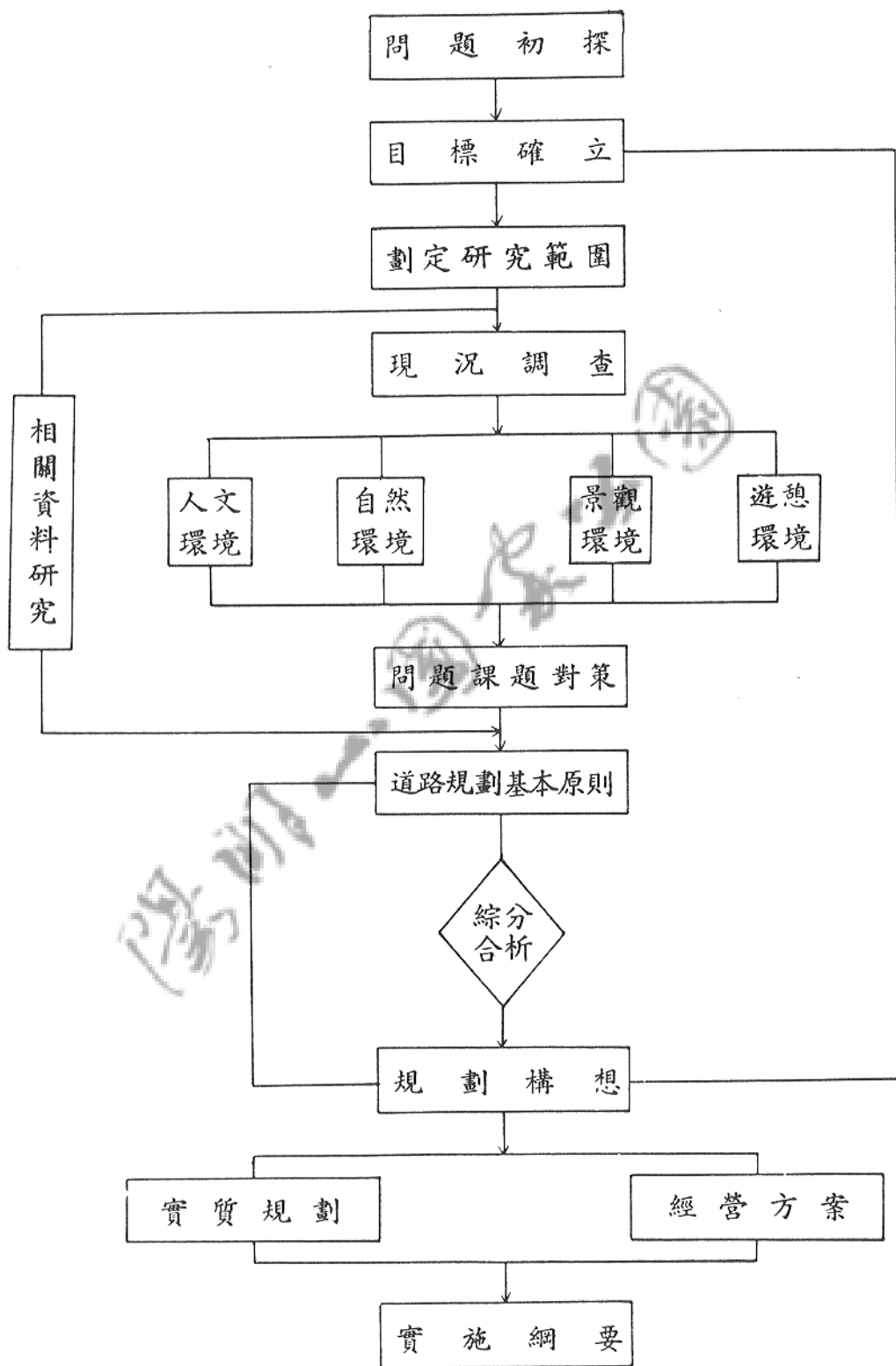


圖 1-2 規劃流程圖

第二章 現況調查與分析

一、人文環境：

(一)道路發展沿革：

自陽明山通往新北投之道路，主要係通過湖山里及泉源里，此區域遠在清治時代，最早即有廣東客家，後來係福建漳泉人前來開拓，自山脚、十八份、頂湖而大坑，漸漸形成部落，以種菜及柑橘為主。中日戰后，簡大獅據本區抗日，日軍清剿簡等外，主要致力於開闢山間道路交通，其中陽明山至北投段（即今泉源路及中山路）於光緒23年（民前15年）興工，至民國12年始告完成，耗資148,300餘日元，民國41年新鋪柏油路面，民國36年起，由公路局派車行駛其間，現亦有台北市聯營公車參加營運。

而今之石壇路、東昇路及隱潭路之部份，早在日據時期係登山便道或產業道路。民國58年，東昇路拓寬為雙線道，現有台北市聯營公車參加營運。國家公園成立后，本道路（包括前述二路線）系統沿中心線25公尺範圍內皆劃入道路特別景觀區。

(二)沿線土地使用現況：（參考圖 2-1 沿線土地使用現況圖）

由於本道路系統開發較早，道路沿線之土地使用型態，大多為人為利用度較大之已建成地或農地，然部分因地形之故，仍為未利用之林地、河川地。茲分述如下：

1.建成地：

- (1)住宅用地：道路沿線已有多處聚落住宅形成，較具規模之聚落係分佈於前山公園、半嶺、紗帽橋、鼎筆橋、國家公園邊界、湖底路、頂湖、登山路與東昇路口、十八份等地區，大多係農村住宅。其他亦有零星散布於溪河二側或山麓、山腰附近。

中南磺溪部份河谷地遭土雞莊佔用。

(4)礦業用地：道路沿線之礦區共有四處，分別位於頂北投十八份地方（硫磺）、頂北投（硫磺）、新北投（硫磺、瓷土）及大磺嘴地方（地熱），目前前三家尚擁有礦權，然停採中，部份移作土雞莊使用（賓王），礦區均未復舊。

(三)交通運輸：規劃範圍內之道路系統，主要由以下數線組成（參考圖 2-2 交通系統圖）：

1. 泉源路：起自北投路、光明路口七星橋，向東北曲折而東行至鼎筆橋，接中山路。於國家公園範圍內約 3300 公尺，寬約 5—7 米，柏油路面，屬雙向混合車道，E 級服務水準，交通量為 4800 小客車當量／每日，本路為日據時期即有之道路，屬陽投公路之一部份。

2. 中山路：西起鼎筆橋接泉源路，繞過紗帽山南麓，迄中正路止，全長 6500 公尺，寬 5—7 米，柏油路面，屬山坡路，彎道甚多，一面靠山崖陡壁，一面臨山壑溪谷，整條路迂迴於山林間，行經其間，滌煩忘憂，彷彿一切已歸自然。

3. 石壇路：南起泉源路，曲折向東北行至陽明公園止，全長 5425 公尺，寬 5—7 米，柏油路面，其中青簾橋至雷隱橋段，目前仍屬東昇路，雷隱橋至小隱潭處屬隱潭路而以下至公園則為中正路二段，本路沿線屬農業區，兩側林木茂盛，路左有白土開採場，附近闢為梯田，植有水稻、蕃茄及蔬菜，沿線並經多處觀光花園、草莓園。

東昇路至十八份地區有聚落，路左有登山道通往中正山，路尾泉源國小，沿線山坡多植榕樹，路右有十八份產業道路可通泉源路。

東昇路沿線至頂湖間，沿線多為農田、花園。頂湖一帶住戶集中為小型聚落。

(四)土地權屬：

東昇路沿線多為農田、花圃之景緻。

(三) 視覺景觀分析：

所謂視覺景觀是指可供人類觀賞利用的自然或人為的景象，美國林務局（1973）指出“視覺景觀屬於基本資源”，因此，景觀品質是遊憩資源內涵的表徵。

Shafer 與 Mitz（1970）指出，遊憩環境的美質給予遊客的感受遠超過教育、實質、社交及感情，因此如何保護視覺景觀品質便成為遊憩資源保護最重要之工作。而景觀道路之品質，亦賴視覺景觀資源之維護。

美國土地管理局（Bureau of Land Management）發展之視覺資源經理（Visual Resource Management）為美國使用最廣之視覺景觀經理系統之一，主要之步驟分為四部份：(1)評定景緻值；(2)評定感受層級；(3)觀賞距離；(4)經理層級。

其中各項之評估應在景觀單元內進行，一般而言，典型之視覺景觀單元是由視覺可見範圍和自然特徵分出，可以明確指出視覺範圍之實質空間（李素馨，1983），因此應擇合適之視覺景觀分析點，繪製視域圖，並對視域範圍內作視覺景觀美質的評估，亦據之發展土地經理準則。視域圖之繪製係以：(1)近景區 0-500 公尺，(2)中景區 500 ~ 1200 公尺，(3)遠景區 1200 公尺以上為標準，由於本案缺少時間及人力，無法對視覺景觀分析完成完整之步驟，僅擇八處分析其視域圖。（如圖 2-5）

四、遊憩資源：

本道路系統可達國家公園境內多處遊憩資源所在（參考圖 2-6），茲分別敘述如下：

(一) 登山健行遊憩資源：

本道路系統有登山口或步徑，分別可達紗帽山、中正路。

雞莊違規開設餐飲遊憩業。

另溫泉為本地區之特色，本道路系統沿線之溫泉均屬南礮溪流域，其溫泉源頭及浴池可提供遊憩使用，分布如表 2-3

陽明山國家公園

第三章 發展課題與對策

一、問題討論：

由於陽投公路系統開發較早，沿線諸多利用型態早在國家公園尚未成立前便已存在，過去在國家公園法及分區管制精神尚未實施介入情形下，本區之發展顯得十分紊亂而又複雜，有待在國家公園之經營理念下重新加以規劃，給予其合適之發展方向。

然而，也由於本區原本複雜之發展狀況，引入國家公園之理想及理念，勢更加扞格不入，為避免所研擬之方案與事實現況脫節，或根本無法具體實現，因而本規劃之原則，乃基於問題導向，將可能發生或已有之問題綜合研究檢討，並發展為諸項課題，以研擬有效對策。

由於問題之層面多因牽涉過多而較為複雜，為恐治絲愈棼，經抽絲剝繭后，具體發展成為明確之各項課題。

本道路系統在發展上現有及未來之問題經歸納有以下數項：

(一)交通方面：

本道路系統係公園園區與北投方向間之主要聯繫道路，一般係提供地區性過境之交通並提供北投山區農產品運輸之通道，除此之外，亦因本道路系統沿線之遊憩資源，素富盛名之溫泉土雞莊及景觀資源，於假日成為交通量頻繁之遊憩動線。

未來大台北捷運系統完成后，因可加速台北—北投間之交通運輸能力，相對地，台北市民由北投至陽明山之交通方式將日形重要。

目前本道路系統之路寬約4—6公尺，柏油路面，交通容量僅可供給平日之流量，假日或尖峰時，或有意外事故之際，便十分擁塞。由於本條道路系統未來之角色愈著重於其遊憩服務之功能，因此其容量對於服務遊憩而言，無論目前或未來，顯然不足。因之，未來隨着

要在於有關職權屬於地方政府，國家公園管理處僅為照會單位，無法有效率執行查報拆除之工作，而違建資料不完整，檔案尚未清楚建立，亦是管理上之困難。

(六)道路景觀方面：

本道路系統沿線所經地區大多具有自然及田野特色，然部份地區因人為因素，破壞原有之景緻，例如：電線桿林立、道路水泥護欄、路面之註記斜線、路邊過高之雜草影響視線、山邊溝、水泥駁坎、民宅等。另係於視線範圍內而非道路旁之景觀問題，諸如山坡地濫葬、濫墾所形成之不良景觀、住宅區泛濫破壞山林勝景以及不當土地使用等問題。除此之外，目前道路系統景觀缺乏有計畫地規劃及設計，因此，較少有積極創造之道路景觀。

(七)觀光果園問題：

國家公園內之觀光果園，主要係分布於本道路系統之周邊，並利用本道路作為產業集散及遊憩之動線。觀光果園之存在，係農建單位在當前農業急遽衰頹、產銷不健全之制度下，為增加農家收益所提出之重點工作，係政府大力輔導之項目。

然而未列入國家公園事業之觀光農園，在發展上與國家公園之理念有部份衝突，亦有部份相容。

由於觀光果園多半位於一般管制區內，若善加輔導，利用其田野景緻特色及採果活動內容，或可吸引相當之遊憩人口，滿足部份嚮往非原野性（Non-primitive）體驗之人們，使得位於都市邊緣之陽明山國家公園，在面臨龐大之遊憩壓力下，能有效區隔不同需求之遊客，並因發展一般管制區而間接保護到區內其他較脆弱之資源。

觀光果園存在於區內最主要之問題，係反映在公共設施興建及牌示系統設置之問題上，由於私人經營之遊憩設施品質較低劣，兼之缺少整體有效之輔導規劃，因此容易形成不當之開發，破壞景觀及環境品質。

線予以適度之遮蔽及美化。

- (二)治本上，應訂定溫泉水資源管理辦法，或積極設立溫泉水權事業管理單位，對於溫泉資源之利用或開發方式加以嚴格管理，此即包括管線架設方式等之管理。

課題四：

如何有效管理現有道路沿線之餐飲業、土雞莊，使其在國家公園之目標下合理發展？

對策四：

- (一)調查建立沿線餐飲業、土雞莊之基本資料檔案，包括其權屬、經營項目、地上建物型式等等。
- (二)應加強管理以遏阻新的營業行為，舊有者則應防止其擴大。
- (三)專案研擬道路沿線各餐飲業、土雞莊之適法合法性，並以漸進個案處理方式，逐一解決。
- (四)為配合需求，在國家公園目標下，擇合適區位，發展遊憩事業，提供私人經營。
- (五)長期而言，國家公園事業投資經營管理辦法應儘速研訂。

課題五：

如何有效管理、拆除道路沿線之違建，以維繫道路景觀品質，並有效遏止相關衍生之問題（如招牌）？

對策五：

- (一)利用全面性普查，建立道路沿線違建物之基本資料檔案。
- (二)嚴格查報及定期巡邏，俾防新生違建之產生。
- (三)分析各違建物之不合法性，並個案研究處理方式，訂定時間表，依難易程度分期配合建管單位拆除執行。

第四章 規劃構想

一、國家公園道路之基本發展原則：

國家公園內之道路，基本上在規劃時，應注意以下原則：

- (一)國家公園內之道路係以遊憩為其主要之服務功能，然需配合園內之道路交通系統及利用計畫，有層次地導引不同之旅遊活動。
- (二)國家公園內之道路應藉限制小客車、交通量及使用大眾運輸服務（如：shuttle bus）等經營技術來供給足夠之服務水準，而非一以拓寬等工程技術加以改善。
- (三)國家公園內之道路應注重其施工技巧，儘可能減少土石方工程，避免破壞沿線幽美景觀及原有之植被生態。
- (四)國家公園內之道路除需具備基本之聯絡運輸功能外，必須兼具景物解說、觀賞與遊憩教育等多元功能。
- (五)健行活動係公園重要之活動，因此如何配合道路系統，規劃沿線之步道，是特別需予考慮之處。
- (六)道路應有充份之交通容量及服務水準，以促進遊客之行車安全，因此應：
 - 1.修正道路不合理之線形，使其儘可能平緩。
 - 2.路旁之側帶，應清理其視線，使其儘可能保持通視。
 - 3.交叉路口及彎道應注意其設計，以確保交通流暢。

二、綜合分析：

綜合分析係將各項基本資料（包括：人文、自然、景觀與遊憩環境），現況中各項問題及限制等因素，配合國家公園道路系統之發展目標、經營原則，進行複合性之綜合評估檢討，以提出本條道路之最

另泉源路側之南礮溪谷，風景絕麗，目前已吸引民間業者前往經營土雞莊等類餐飲，而招徠諸多遊客，形成管理上之困擾及死角，因此應就其未來之發展、資源保育上，預為規劃利用。

而在發展限制之因素上，主要有：

1. 坡度因素：

由坡度分析可知：泉源路二側之坡度多半超過50%以上，東昇路沿線之坡度則較緩。林頓（Litton）認為相對高度及坡度係影響地形景觀最主要二因素。坡度陡或相對高度大，一般而言，地形景觀較美，亦即以景觀角度而言，泉源路乙線較東昇路為富於地形之美，然而就工程及土地利用因素而言，坡度較大，則利用於工程建造及道路開發之成本較高，破壞之衝擊亦較大。

2. 土雞莊之營業：

泉源路沿線有許多不法營業之土雞莊，多半依賴本道路系統輸運遊客，並分布於道路二側，因而其建築風格、招牌等營業型態多會影響道路品質，而成為其發展、營業之競爭空間。因此，未來土雞莊之經營及管理問題，將會成為本道路系統發展之限制因素，應妥為規劃改善之。

三、發展構想：

由前節之各項因素綜合分析可知：應配合本道路系統之區域角色、功能、發展趨勢及限制因素等加以規劃，亦即需滿足以下目標：

- (一) 交通量之規劃應合於國家公園之經營理念及需求目標。
- (二) 遊憩資源之利用更加通暢、合理化。
- (三) 道路系統本身遊憩功能之機能特性化。
- (四) 所有規劃構想應因應問題、實際化。

根據上列之目標，初步擬定之構想：（圖4-1）

- (一) 發展泉源路—中山路乙線為以解說、賞景、健行等活動為主之道路遊

計準則。

(2)緩衝綠帶、適當之停車空間及其他應注意之事項。

4.研擬道路美化規劃之內容。

(三)配合問題導向，研擬經營之改善方案，以達以上所提之構想目標。

四、方案研擬及可行性評估：

為落實以上所提之構想，並評估其可行性，茲研擬以下數方案，俾供決策參考：

(一)泉源路—中山路乙線：

《方案一》 以步行為主，禁止車輛進入：

說明：自惇敘高工起迄陽明山前山公園止，發展以健行活動節奏、尺度為主之規劃內容，禁止除公車及自行車以外之車輛進入，車輛則導引進入已拓寬之東昇路該線行駛。

分析：1.使本條道路之景緻特色、潛力得以發揮並保存，提供另一可供遊憩、活動之機會。

2.公車之載運能力較大，且有其實際存在之理由（載運老人、遊客前往沿途各溫泉區），可提供沿線目的型遊客（如前往溪谷、溫泉、土雞莊）之交通工具，因此有使其存在之必要。

3.本道路沿線之坡度、路旁腹地均不適合拓寬，以滿足日增之交通需求，其開發成本過鉅而對環境之影響較大。

4.比較本道路之交通供給功能及遊憩價值，在國家公園之目標導引下，無寧以提供遊憩賞景之機會為較適當。

5.發展本案構想之前提係在東昇路適合拓寬之條件下進行。

6.本案會遭致沿線土雞莊業者及前往消費之大眾的反對，然而此點可在時段管制上加以解決。

為大屯山系；形成火山與河谷相間之錯綜地形，道路行經河谷，山巒交錯處，山谷清奇，頗富旨趣。

(二) 坡度：

由道路沿線之坡度分析（參考圖 2-3 坡度圖）可知：中山路、泉源路所經二側之坡度多達 50% 以上，僅在前山公園處較平緩，其餘有聚落處，坡度亦超過 30%，東昇路、中正路沿線有較多稍緩之地形，多半為 30%—10% 間之坡度。

因坡度不同，道路沿線之景觀和利用情形便各有差異，中山路、泉源路沿線路肩腹地，因坡度陡昇陡降，迴旋面積甚小，然部份路段緊鄰崖壁深谷，景觀旨趣和坡度較緩之東昇路迥然不同。



圖一



圖二

(三) 山稜與水系：

由山稜與水系之分布圖（參考圖 2-4）可知：道路系統所經之處，主要有二流域水系，即南磺溪和北投溪流域。泉源路自紗帽橋以下，係沿南磺溪之河谷蜿蜒，南磺溪源於竹子湖，下游經本區，流入基隆河。南磺溪於國家公園區域內幹流長約 5 km，於半嶺以下又稱松溪，南磺溪至頂北投處已降至 300 公尺，兩岸懸崖壁立，自半嶺處，左岸旁逼華崗，峭壁陡立，右岸則較緩。

另東昇路之部份路段，有北投溪之支流經過；北投溪係源於大屯山，面天山南側，集水區包括有頂湖、十八份、嶺下、中正山、地獄谷等，沿線頗多溫泉遊憩特色。

本道路系統行經之處，近可眺紗帽山（643 公尺）、大屯山系、

第五章 實質規劃

一、規劃原則：

依據前項之資源調查，綜合分析，配合對本道路系統之各項課題研究，發展出不同之構想方案，並根據各方案之精神，發展實質規劃內容，然而，基本上其原則為：

- (一)依資源條件，界定不同資源型態之道路機能、角色，使其得以發揮最大效益與最適利用型態。
- (二)發揮本道路系統中所具有之遊憩、景觀、解說特色，並引入合適活動，以充實其遊憩服務之功能。
- (三)改善不當之道路設施（Road furnifure）及影響道路景觀品質之人工物。
- (四)配合國家公園整體之道路交通系統計畫，對於本道路系統，建立合理之局部交通路網。
- (五)配合南磺溪、北投區觀光果園、中正山、紗帽山、硫磺谷及陽明公園等，發展完善之遊憩系統。

二、計畫內容：

依據規劃構想，吾人將本計畫內容分成二部分加以討論：

(一)道路品質美化部份：

1.護欄：

目前泉源路—中山路乙線，因道路設計標準要求，在路旁陡峭、危崖地段，多有高約 40-80 cm 之水泥護欄，或成柱狀或成牆狀，上漆黃白之斜紋警示圖案，十分引人注目而又突兀。

未來本線道路規劃為步道或自導式車道後，護欄之設計除應兼

4. 民宅美化：

目前道路沿線有不少民宅，以泉源路而言，主要分布於前山公園、半嶺、紗帽橋、鼎筆橋、國家公園邊界一帶，以東昇路而言，主要分布於：湖底路、頂湖、登山路與東昇路口、十八份等地區，由於民宅錯落零亂地設置，和道路間亦缺少足夠之緩衝綠地，破壞道路沿線整體景觀，應以植栽（灌叢或花草）加以遮蔽或改善。

5. 植栽：

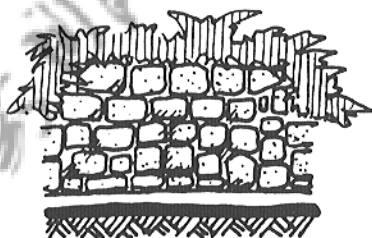
本道路系統已開發許久，沿線林木多已歷相當時日，林相蔥鬱，樹蔭蔽日，甚為清幽，大致無須做植栽之改變。

唯東昇路段，目前多以榕樹為栽植之行道樹，未來拓寬時應注意植栽之復舊及補植，使具備景觀道路之品質。而硫磺谷、行義路沿線一帶，植栽較少，應種植合適之抗硫氣樹種。

6. 駁坎：

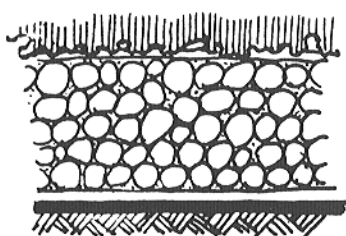
經調查，本道路沿線之駁坎種類有以下數種：

(1) 圖七



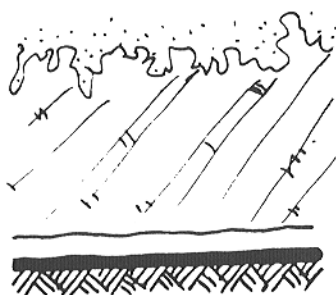
安山岩砌成，上已有多年長成之青苔着生，饒有古意。

(2) 圖八

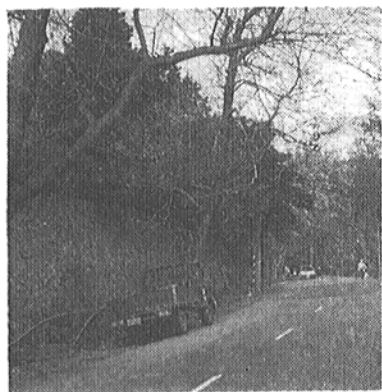
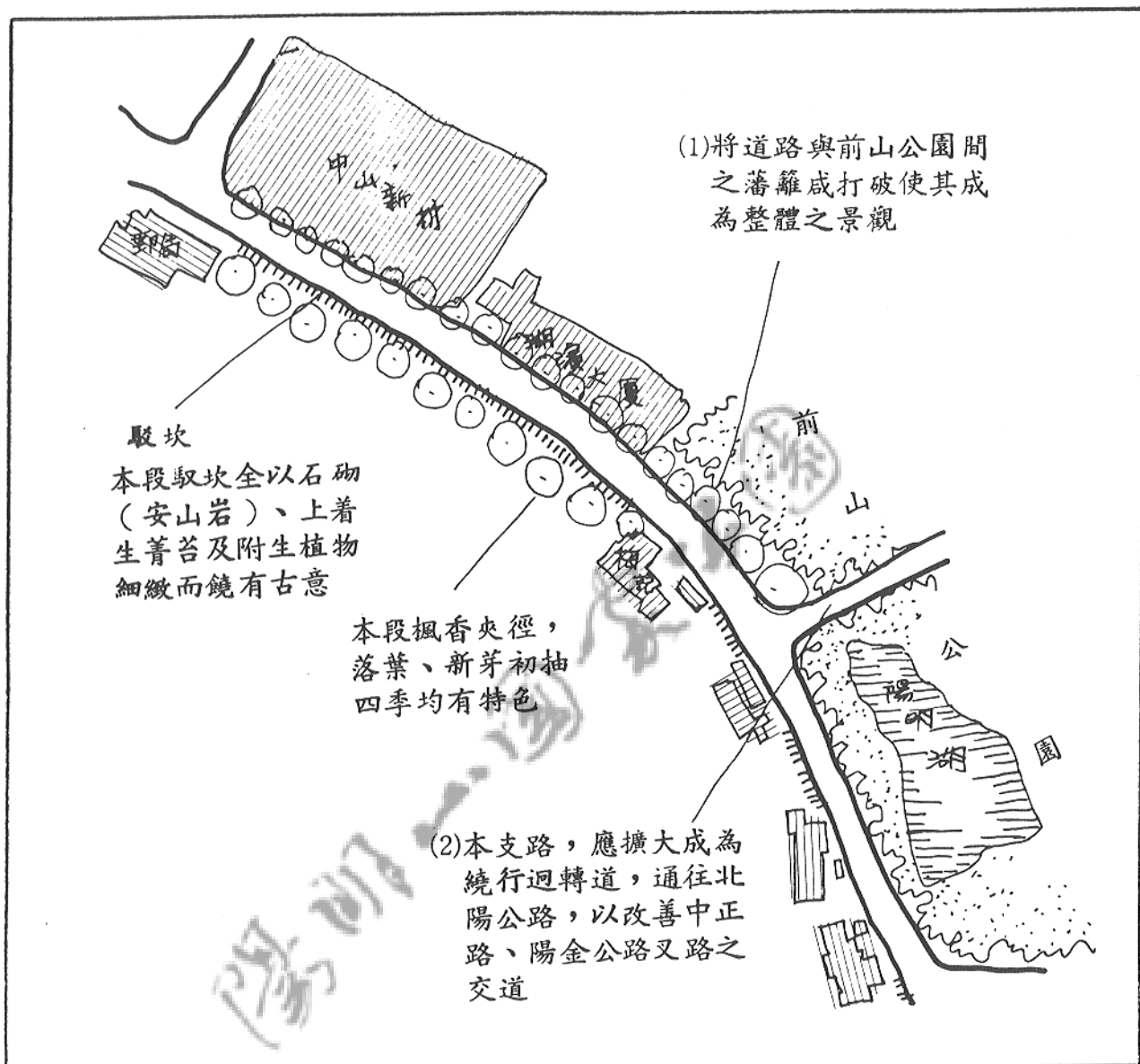


水泥卵石砌成，較為制式而人工化，青苔亦不易附生。

(3) 圖九



水泥直接灌漿於坡面，影響視覺景觀品質較鉅。



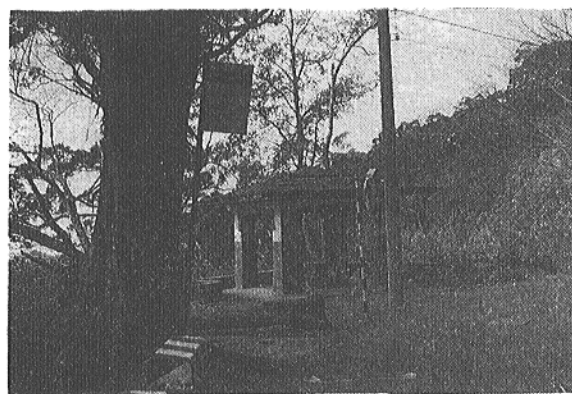
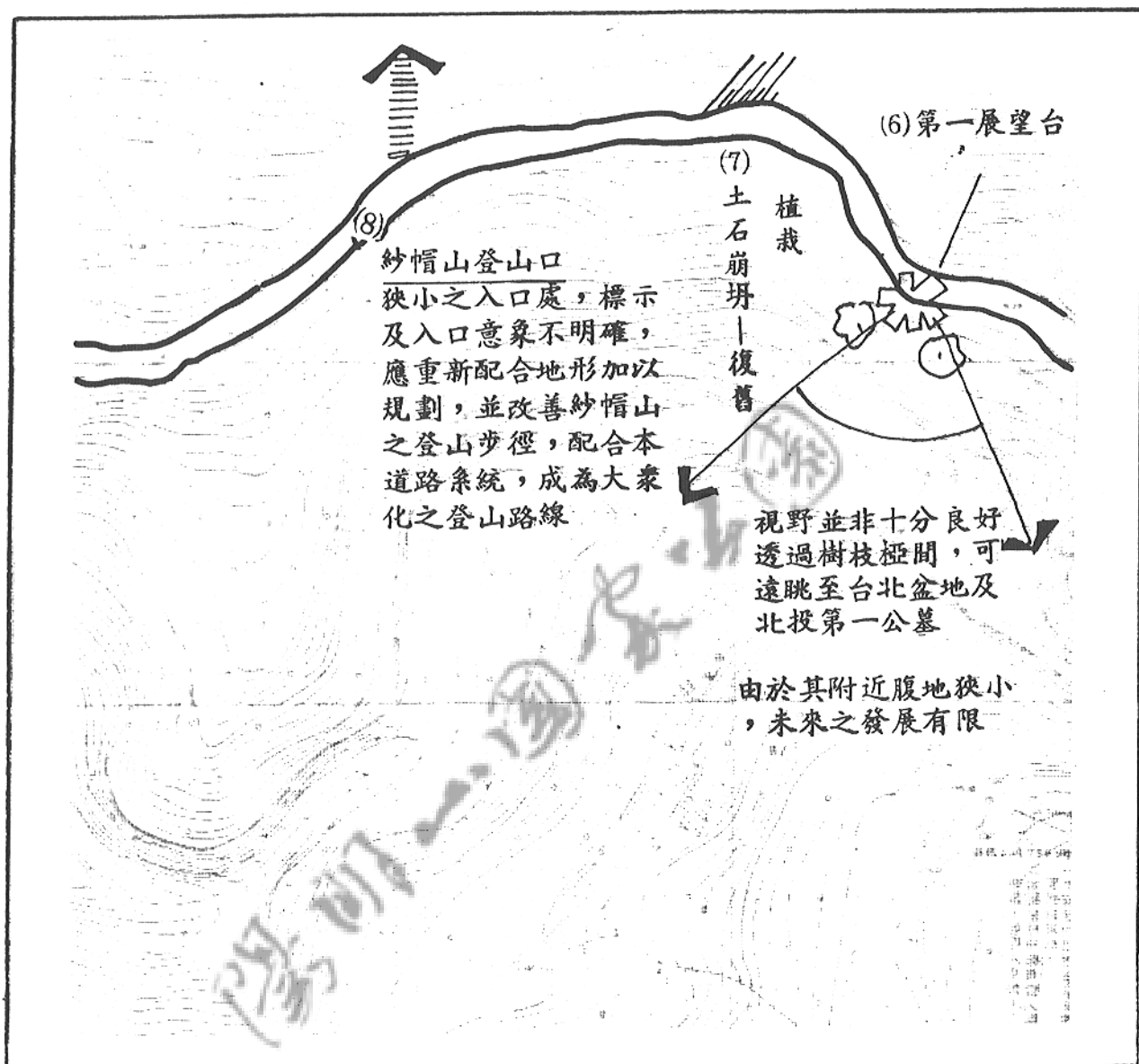
前山公園

0 10 20 30 40 50 M



陽投公路規劃





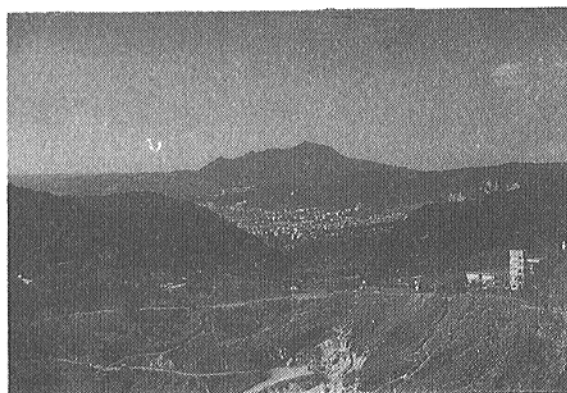
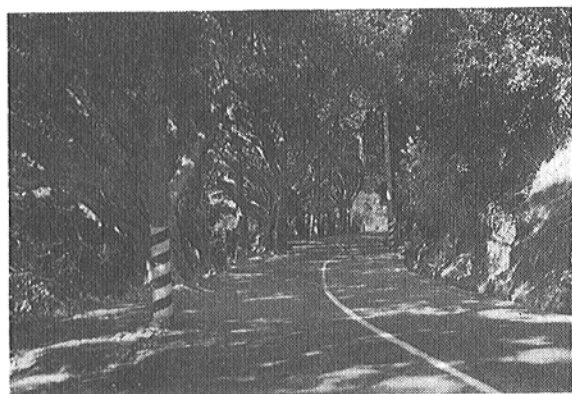
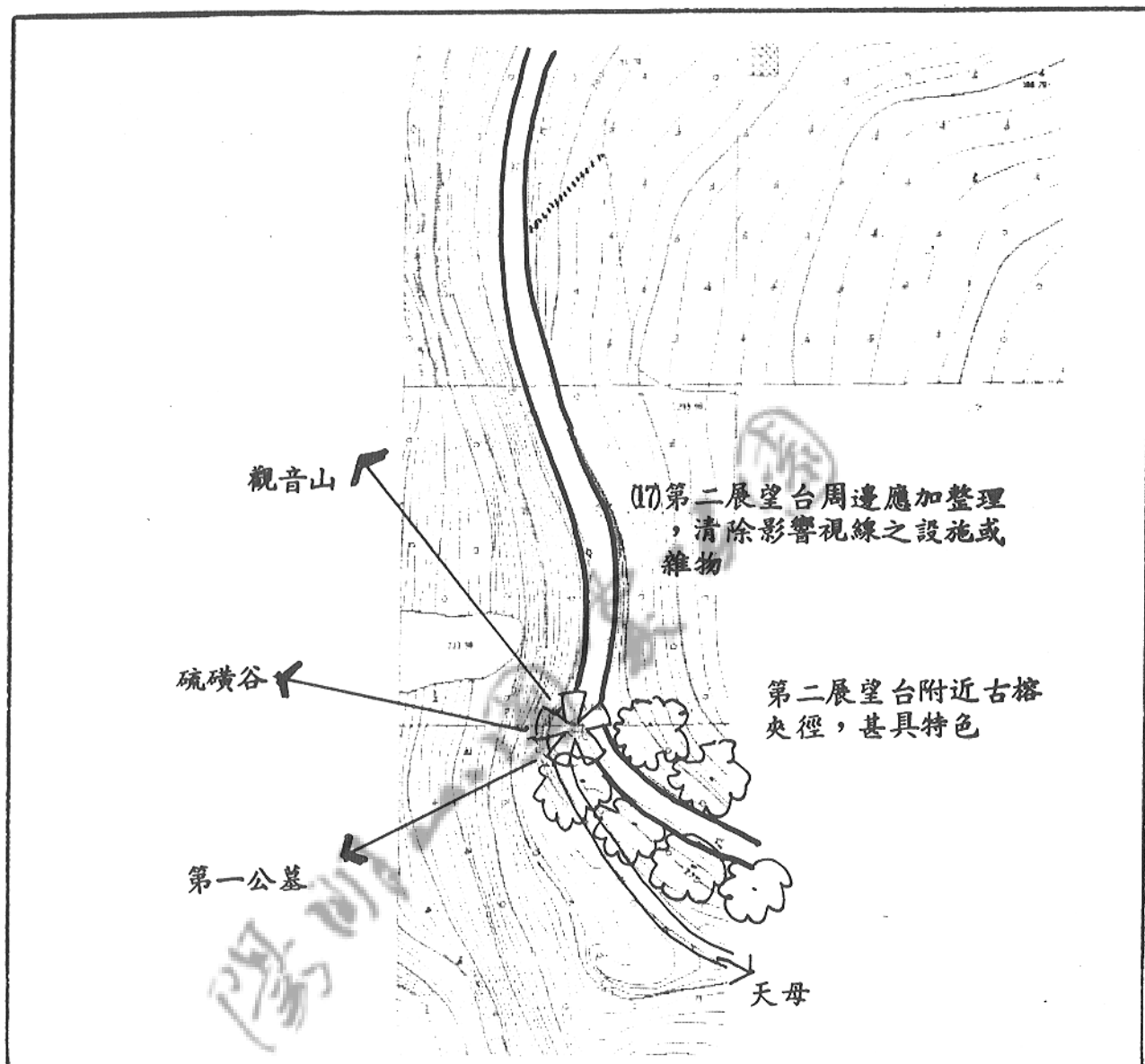
第一展望台

0 10 20 30 40 50 M



陽投公路規劃





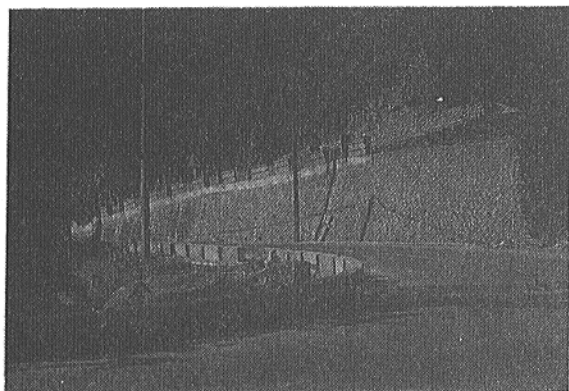
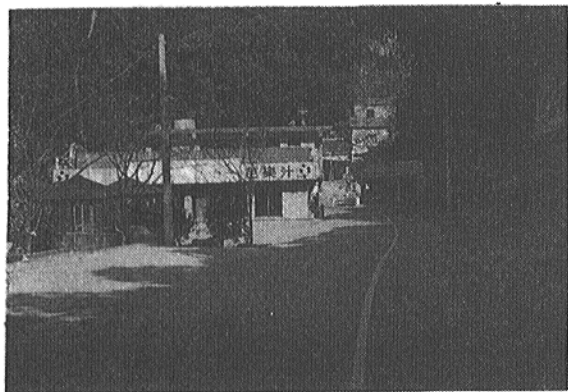
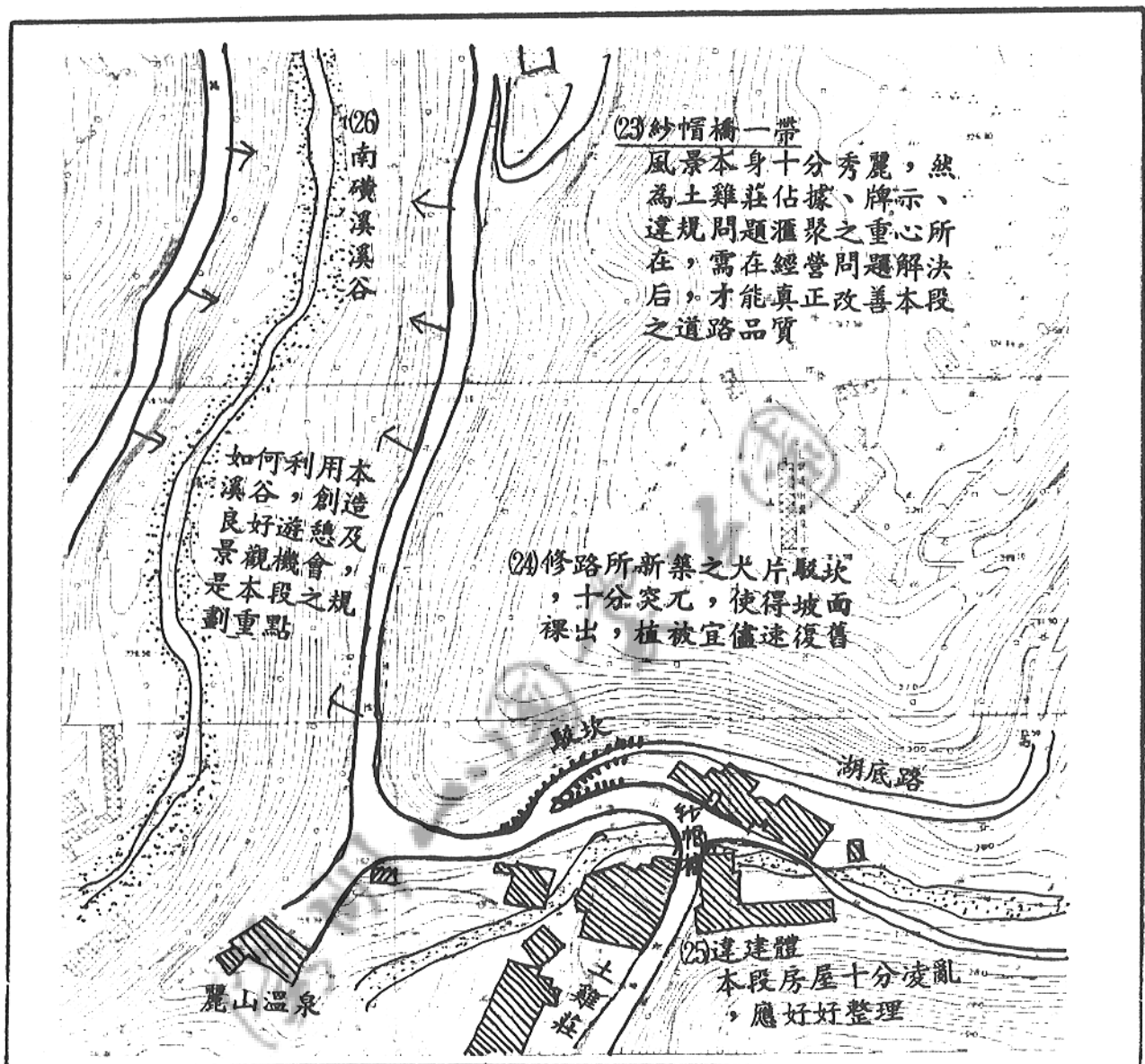
第二展望台

0 10 20 30 40 50 M



陽投公路規劃





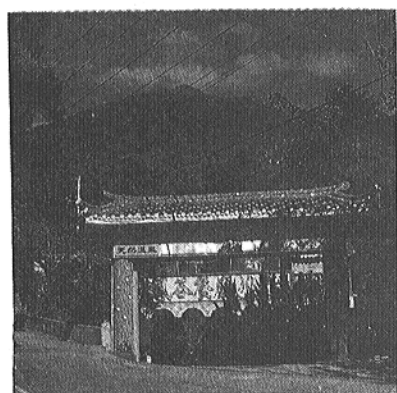
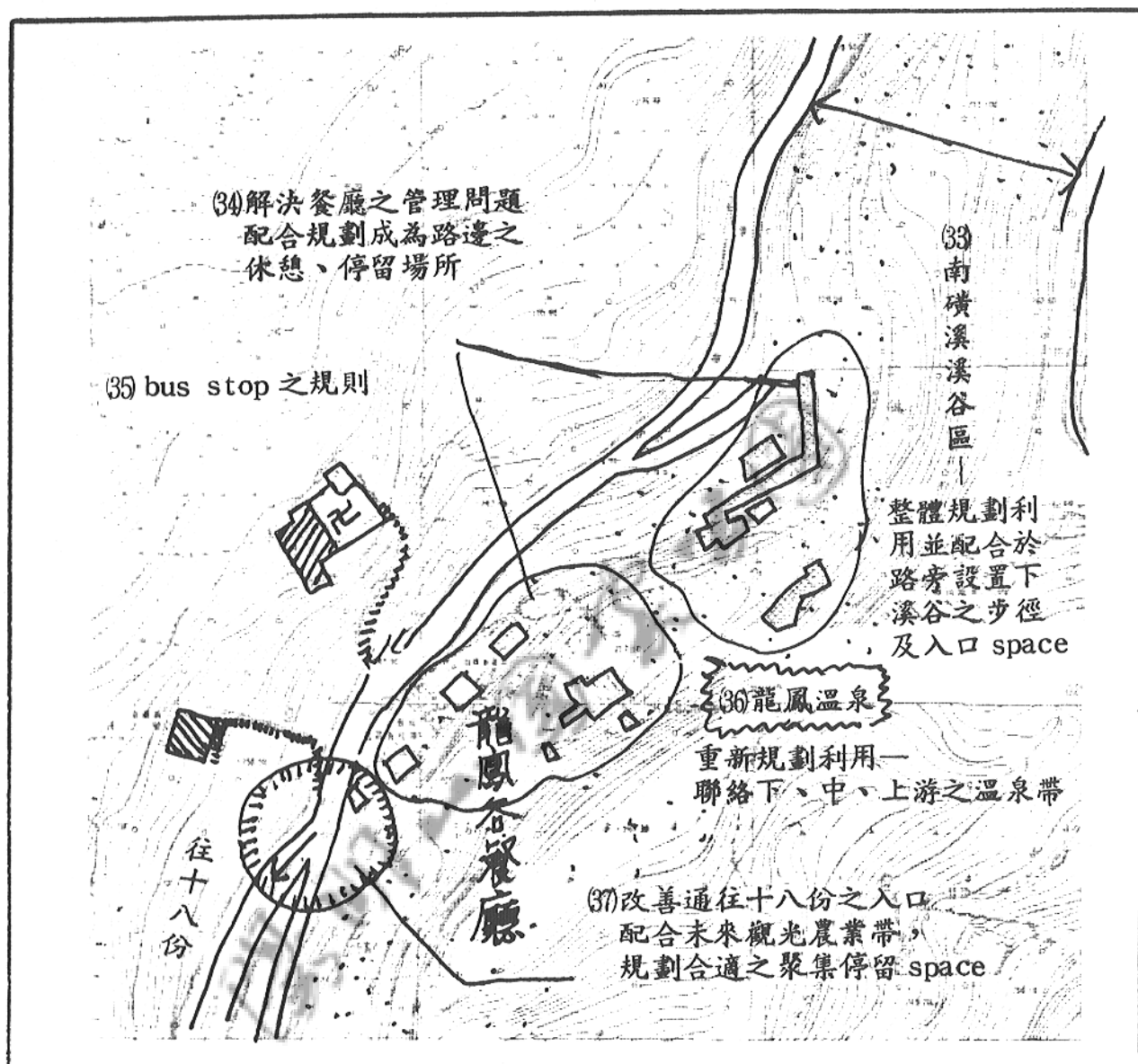
紗帽橋

0 10 20 30 40 50 M



陽投公路規劃





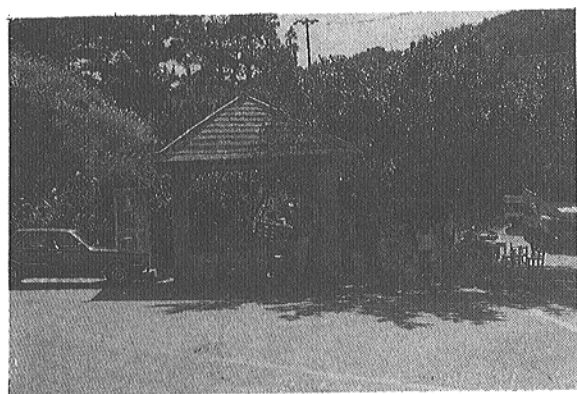
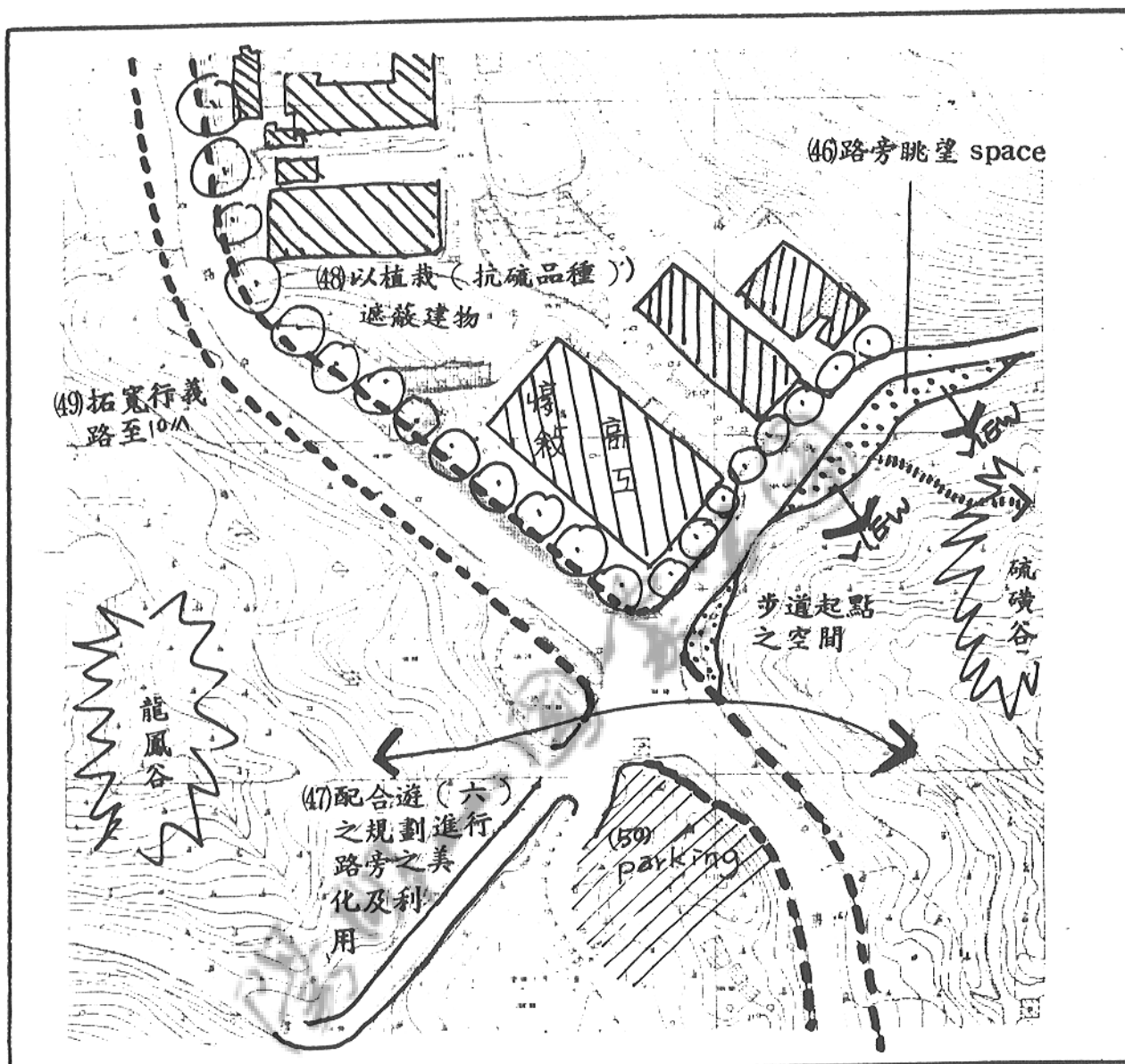
龍鳳谷餐廳

0 10 20 30 40 50 M



陽投公路規劃





惺敘高工前

0 10 20 30 40 50M



陽投公路規劃



第六章 經營改善方案

一、交通部份：

(一)動線規劃：

1.步徑遊憩動線：

建立國家公園資源品質之大眾化遊憩步行動線，其動線係以惇敘高工為起站，經泉源路—中山路—隱潭路—東昇路—十八份產業道路—惇敘高工前。

沿途可經硫磺谷、龍鳳谷遊憩區、磺溪溪谷、陽明公園及觀光農業帶。

2.登山健行動線：

主要係以紗帽山為登山路線，其動線為惇敘高工—紗帽山登山口—紗帽山頂—前山公園。

另一條登山健行路線，係自惇敘高工—湖底路—陽明公園。

3.停車空間：

除因應不同規劃需在重要路旁劃設停車空間外，惇敘高工前係一處重要節點，各類不同之交通方式在此轉換，因此需規劃良好之轉換停車空間，並給予泉源路一明顯之入口意象。

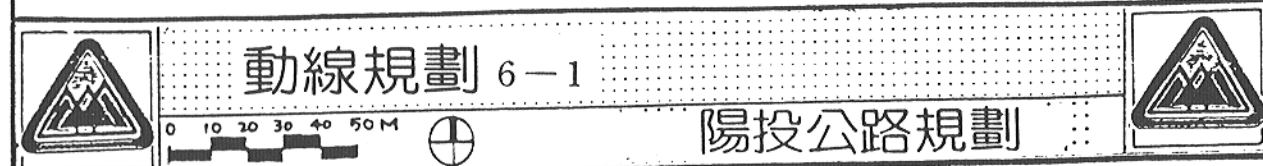
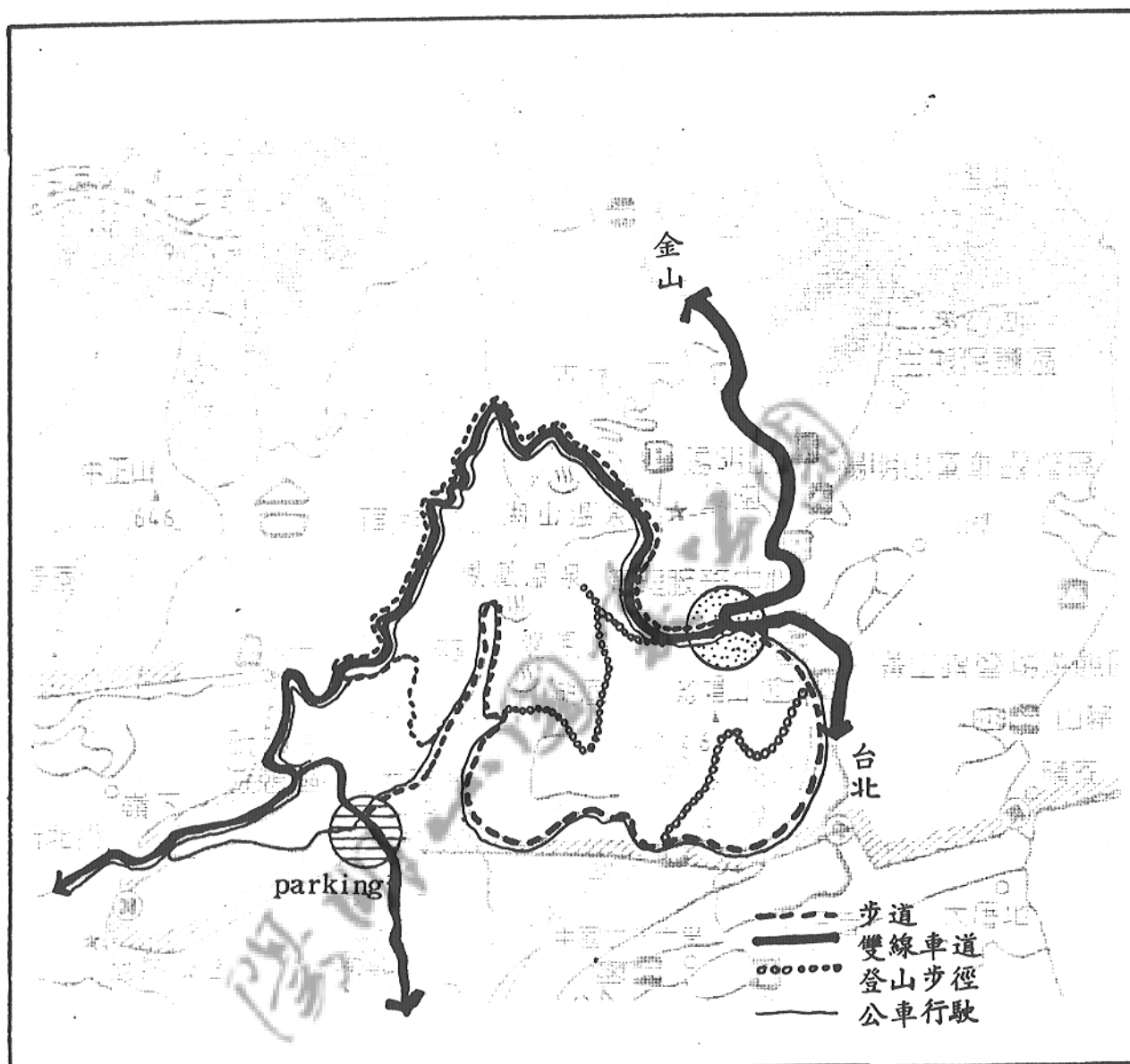
(二)拓寬計畫：

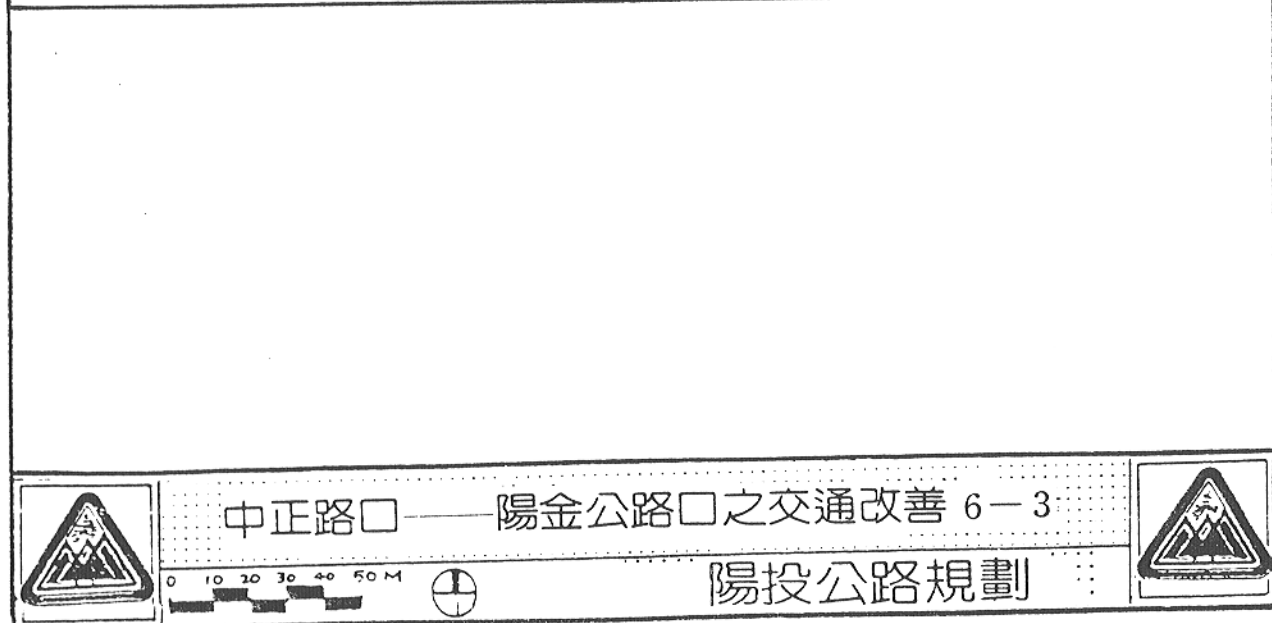
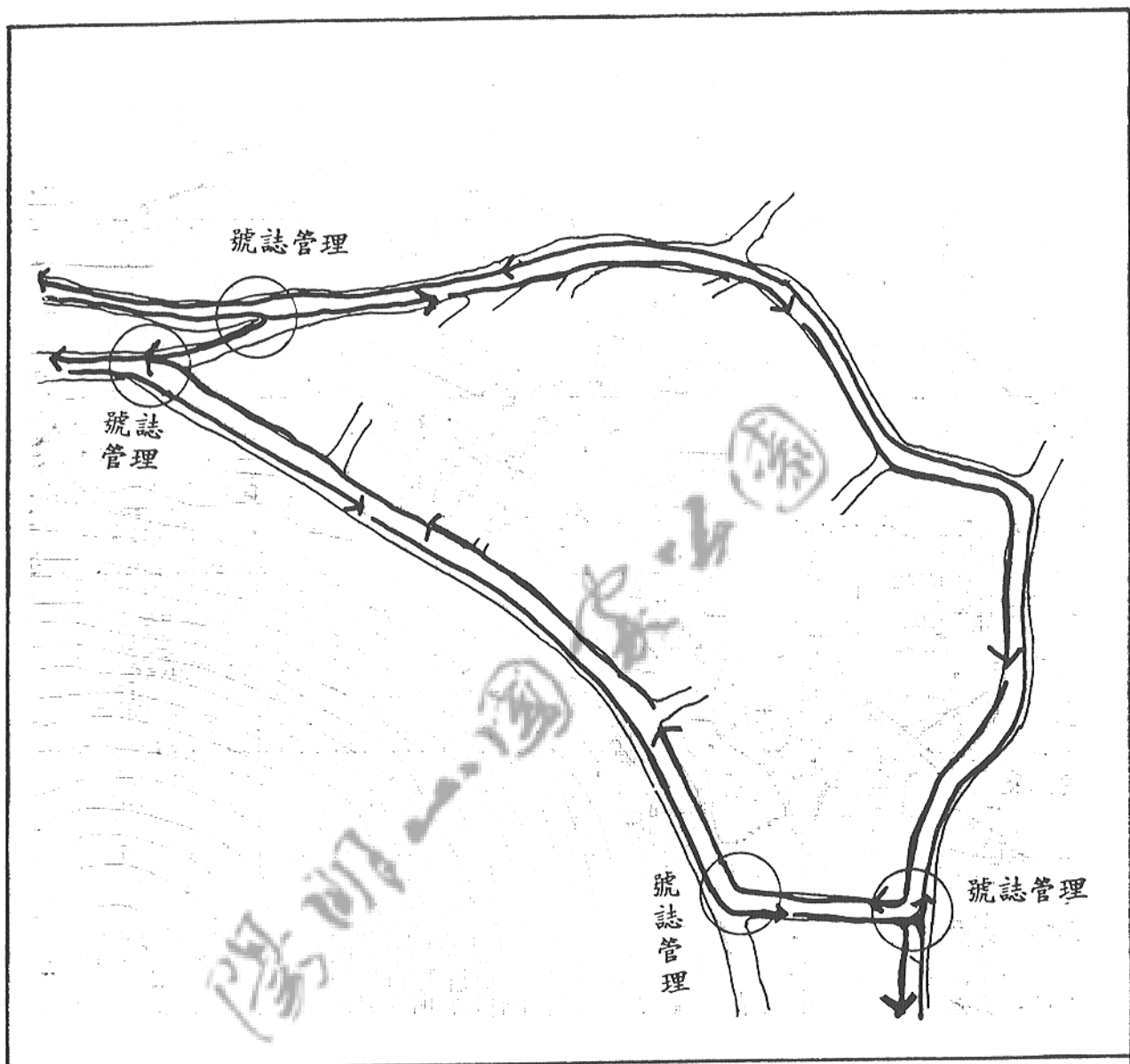
有關東昇路之拓寬，應就其工程技術、衝擊影響及景觀等內容，擬定可行性分析，並完成實質之設計。

(三)交通管制計畫：

1.陽金公路—中正路口之改善：

基於未來中正路之交通流量日益增加，與陽金公路交會之處，因道路設計本身不良，即使於非尖峯時段，亦會形成衝突，因此本





2. 泉源路之交通管制：

泉源路之交通，無論採行那一種方案，均需配合完善之交通管制策略，方能奏功。

《方案一》 以步行管制為主：

需考慮以下數因素：

- (1)當地居民或當地產業之交通輸運問題，可以發給通行證加以解決。
- (2)人、車之間之干擾如何藉時段之規劃加以減少。
- (3)公車之載運、營業問題，如何藉管制手法加以解決。

《方案二》 單向行車之管制：

需考慮以下因素：

- (1)和相關支線（如十八份產業道路）間之聯繫及管制策略。
- (2)當地居民或當地產業之輸運問題。
- (3)如何管制車行之速限，使其安全性和遊憩性增高。

二、廣告物方面：

主要可分為法令修改及嚴格執法二方面進行，然而歸根結底，仍需配合違建問題、土雞莊問題徹底解決。

在法令修改方面，須徹底專案研究廣告物管理辦法在本區之適用性，及亟需修改之部份，透過一定之行政程序，達到修法之目的。

而一旦管制規則完成後，應訂定時間表，建立廣告物之基本資料，嚴格執行違法拆除工作。

而本方面最大問題即在於執行拆除之公權力是否得彰，此亦是許多公共政策失利，遭曲解關鍵之處。

三、土雞莊之營業問題：

實 施 綱 要

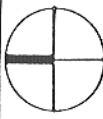
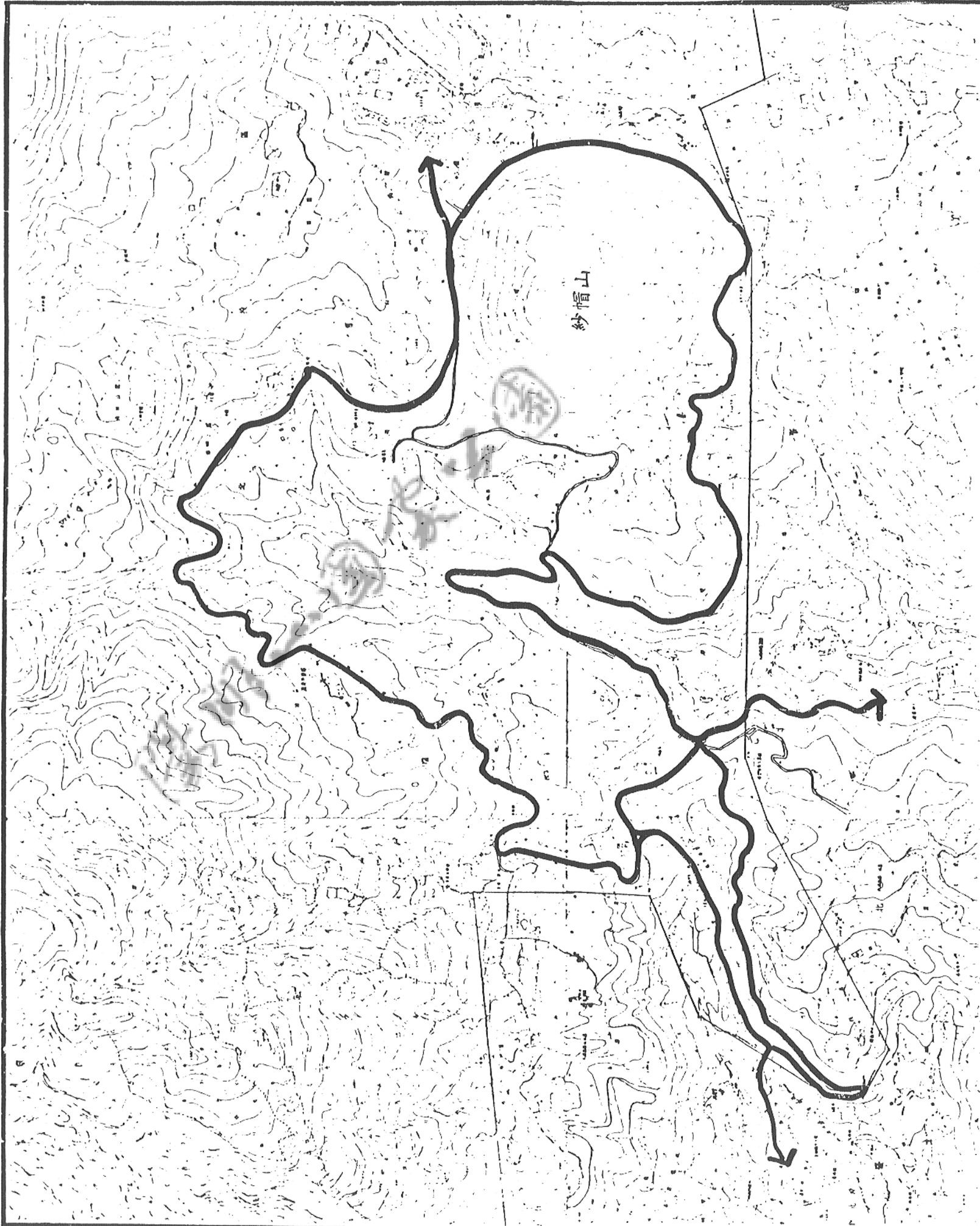
工 作 內 容	主辦課室	備 註
(一)道路品質美化部份： 1.護欄： (1)規劃設計。 (2)協調公路單位改善。	企劃課	本項須待有關規劃方向之確立后，方決定執行內容。
2.電線桿： (1)分年施行地下化計畫。 (2)協調有關單位執行。	企劃課	
3.停車招呼站： (1)調查並規劃之。 (2)協調公車處等單位配合。	企劃課	本項須待有關規劃方向及內容確定后，方有執行之必要。
4.民宅美化： (1)植栽美化。 (2)違建拆除。	企劃課	
5.植栽： (1)東昇路線之拓寬補植。 (2)硫磺谷一帶之抗硫品種栽種。	企劃課 保育組	本項須配合拓寬計畫完成。
6.駁坎： (1)不良駁坎之復舊。 (2)水土保持不佳區域之水保工作。	工務課	

(六)交通計畫之研擬： 1.中正路—陽金公路交叉路口之改善計畫。 2.有關之管制方式研擬。 3.步道系統（遊憩 pattern）之規劃。 4.配合南磺溪、觀光農園之動線遊憩計畫。	企劃課 企劃課 遊憩組 遊憩組	須俟有關規劃之大方 向確定后，方擬定之 。
(七)溫泉資源之管理： 1.訂定溫泉資源管理辦法。 2.有關溫泉及浴池之整理、規劃。	企劃課 工務課	
(八)土雞莊、餐飲業之管理： 1.基本資料之調查及建立。 2.研擬各案之處理方式。 3.國家公園事業投資管理辦法之擬定。	企劃課	
(九)違建拆除： 1.全面登錄調查區內之違建資料。 2.協調建管單位，在事權方面，如何執行方能達到最大效率。 3.嚴格執行。	企劃課	
(十)廣告物管理： 1.修法。 2.配合違建及土雞莊之管理，達到拆除之目的。	企劃課	

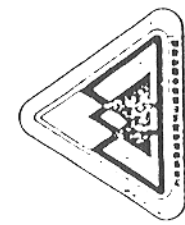
17	第二展望台	重新設計(併道路之設計)	企 劃	P. 57
18	建物與環境不合諧	研擬管制方案	工 務 企 劃	P. 58
19	眺七星山	設眺望點	工 務	P. 58
20	土雞莊	併土雞莊之管理	企 劃	
21	眺大屯山	設眺望點	工 務	
22	民 宅	植栽美化	工 務	
23	紗帽橋一帶之 違建、土雞莊	併土雞莊違建之管理	企 劃	P. 59
24	大片駁坎	植栽美化	工 務	
25	違建拆除體	清理復舊	企 , 工	
26	南磺溪溪谷	全面專案研究其利用性	企 劃	
27	頂北投之牌示	拆 除	遊 憩	P. 60
28	鼎筆橋派出所	復舊並立牌示解說之	解 說	
29	鼎筆橋	提供休憩賞景點	工 務	
30	萊茵河餐廳	併土雞莊案辦理	企 劃	
31	台北自來水事業處第五淨水廠	植栽美化	工 務	
32	溪谷旁空地	設計停留空間(併道路設計)	工 務	
33	南磺溪溪谷	全面專案研究其利用性	企 劃	P. 61
34	龍鳳谷、清泉谷餐廳	併土雞莊案辦理	企 劃	
35	招呼站	重新設計(併道路案) 協調	企 劃 工 務	P. 61

參 考 文 獻

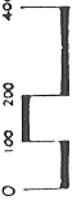
- 一、「陽明山國家公園溫泉水資源調查與利用規劃及管理」1987，陽明山國家公園報告，178 PP.
- 二、「陽明山國家公園景觀及公園道路系統計畫報告書」1987，陽明山國家公園報告。
- 三、內政部1986 陽明山國家公園計畫。
- 四、內政部營建署1986 “陽明山國家公園地質及地形景觀”。
- 五、李素馨1983 “視覺景觀資源評估之研究—以台北縣坪林鄉為例”，台大園藝研究所碩士論文。
- 六、「野外レクリエーツヨソ施設」自然公園施設集。
- 七、「Visual Resource Management Program」 Bureau of Land Management.
- 八、Wetterberg G.B. “Self-guided auto tours”
- 九、台北市政府“台北市街路史”。
- 十、“陽明山國家公園大屯山蝴蝶花廊規劃可行性之研究”1988.陽明山國家公園報告。



圖例

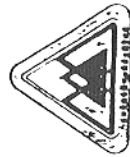
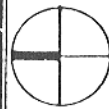
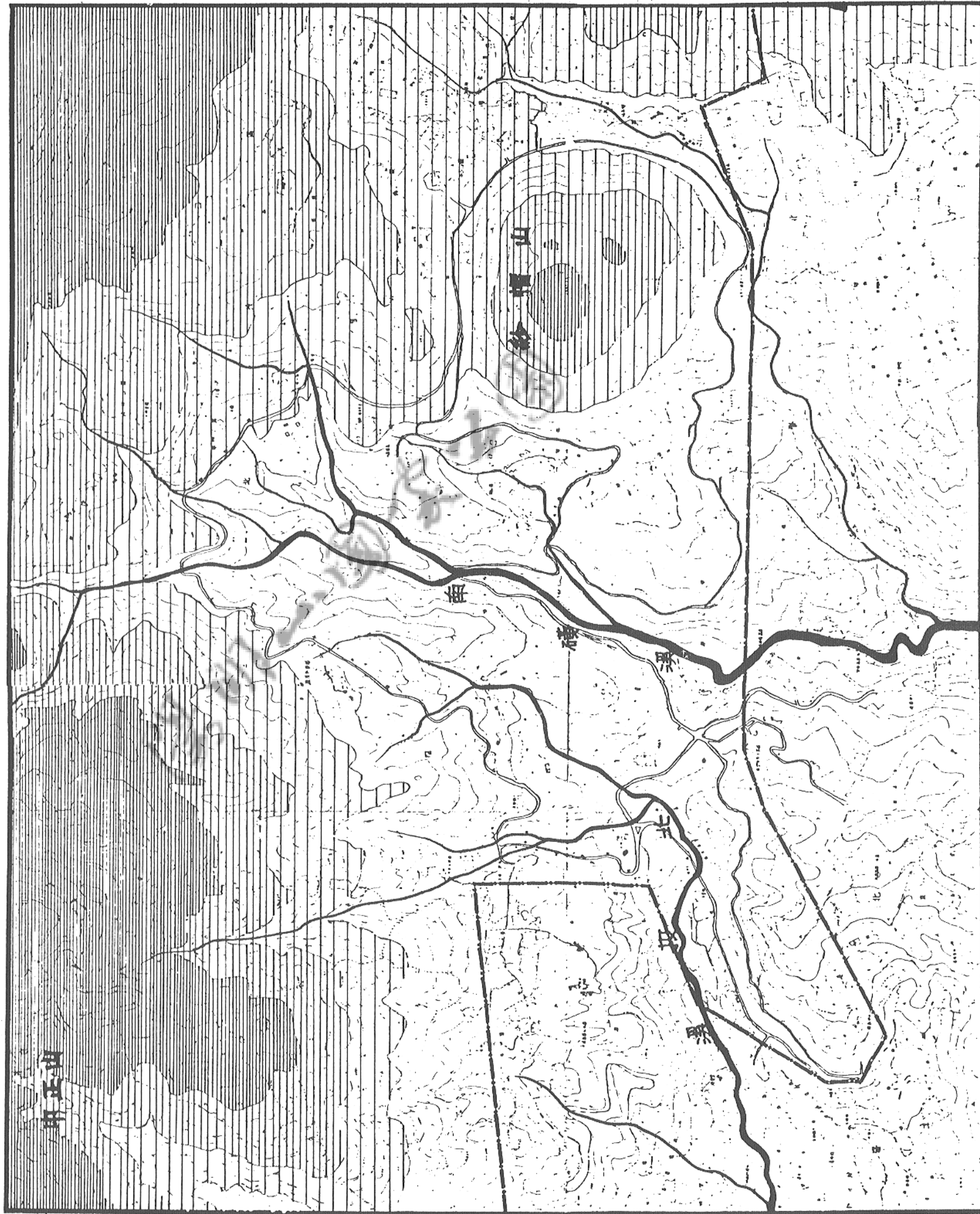


0 100 200 400 M



規劃範圍圖 1-1

陽投公路規劃



圖例

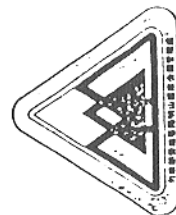
600公尺以上
500公尺～600公尺
400公尺～500公尺

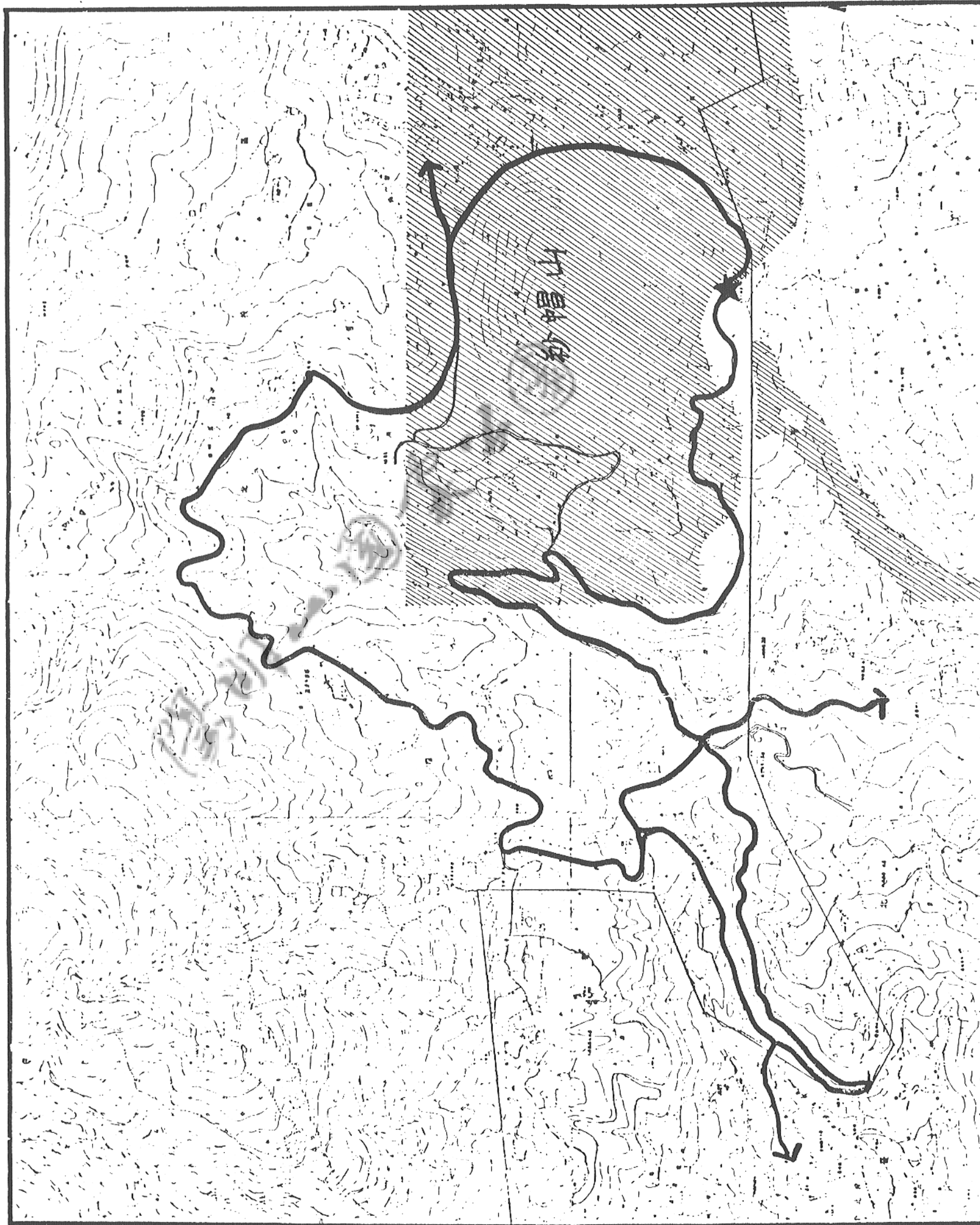
0 100 200 400M

山陵水系圖

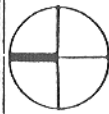
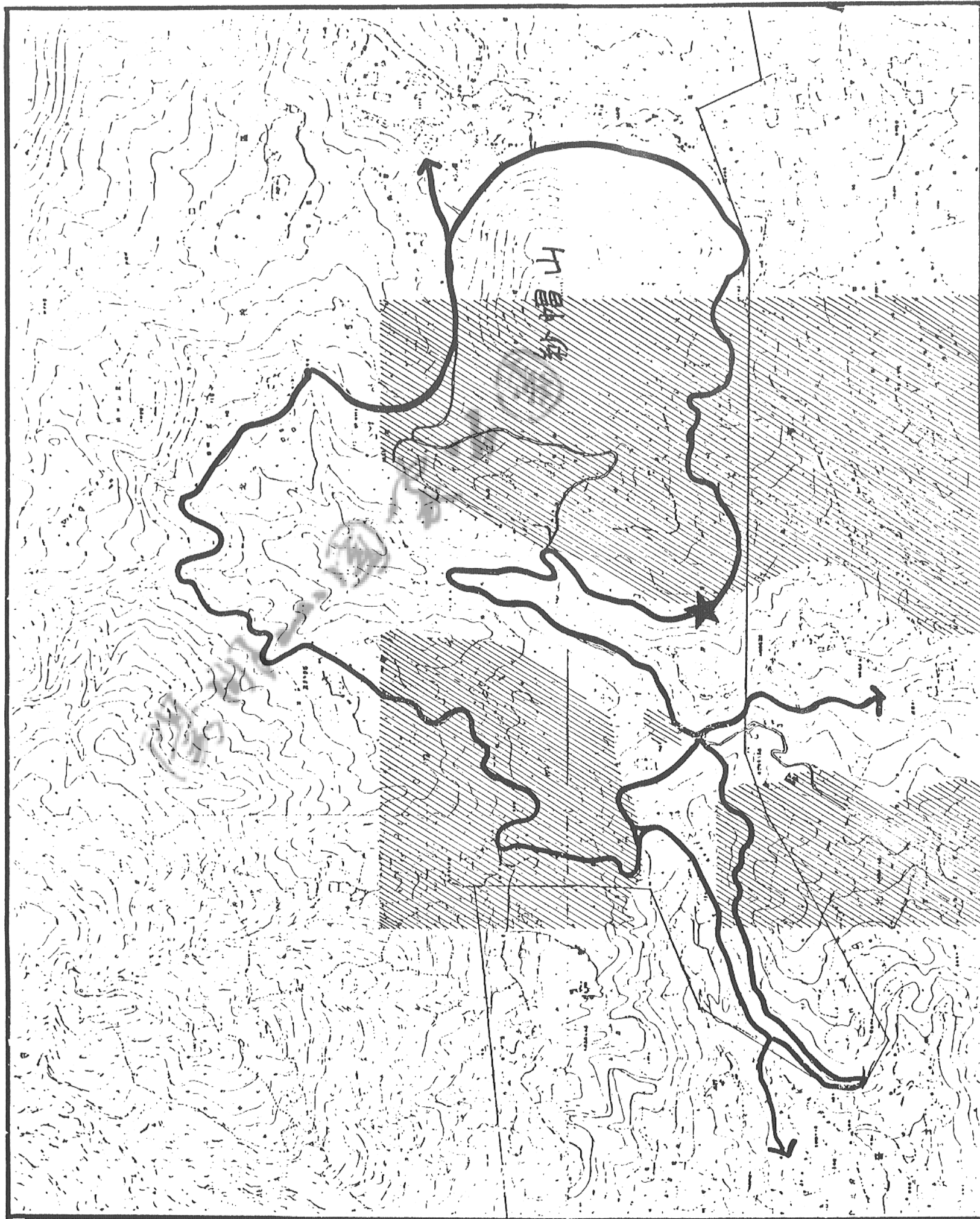
2-4

陽投公路規劃





	圖例 ★ 視距分析點 ▨ 視域不可見區	□ 視域可見區	
陽投公路規劃			
視域圖 2-5			
0 100 200 400 M			



□ 視域可見區

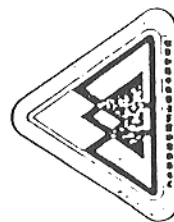
★ 視覺分析點

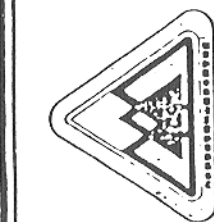
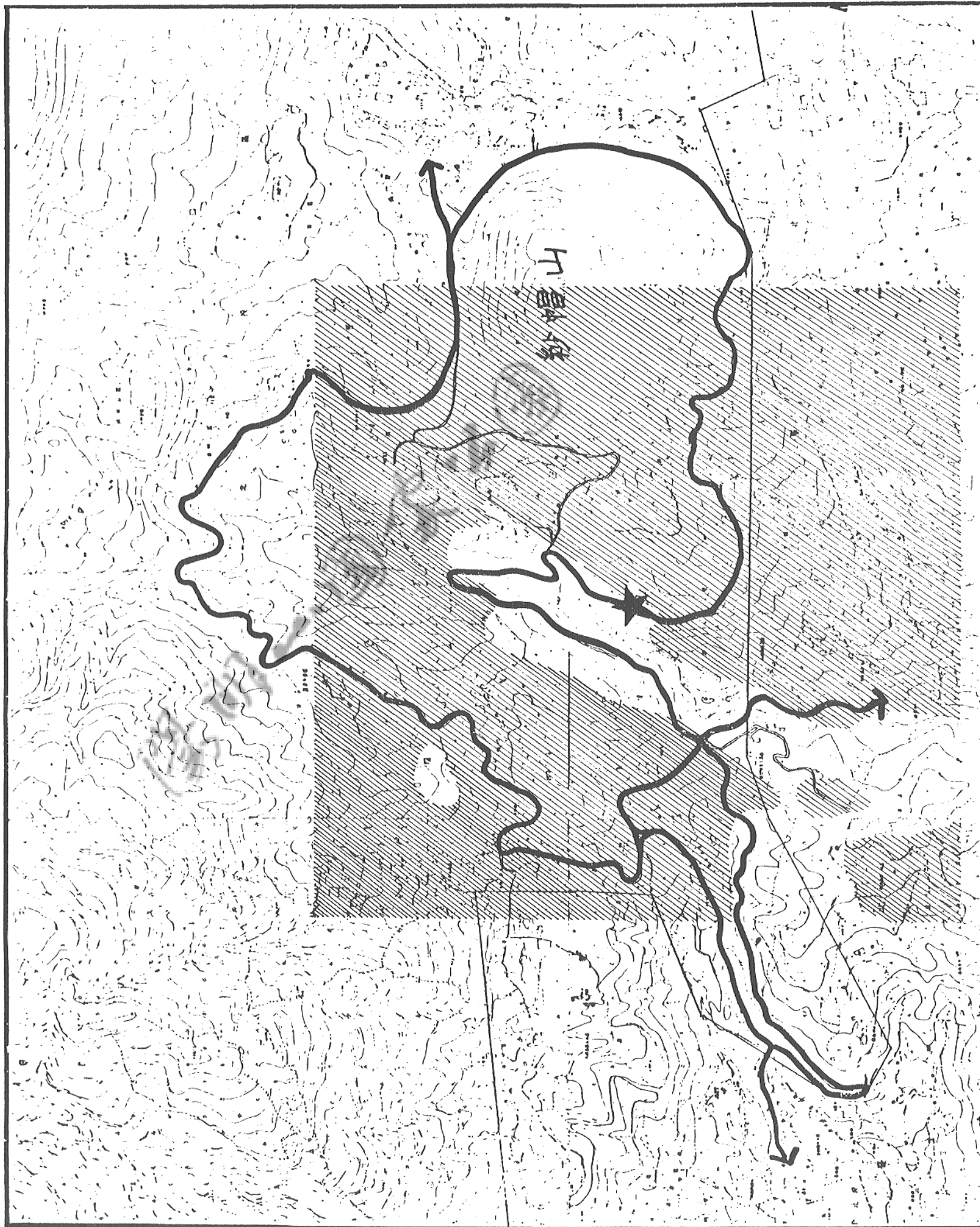
▨ 視域不可見區

0 100 200 400 M

視域圖

陽投公路規劃





圖例

★ 視點分析點

▨ 視域不可見區

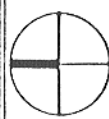
□ 視域可見區

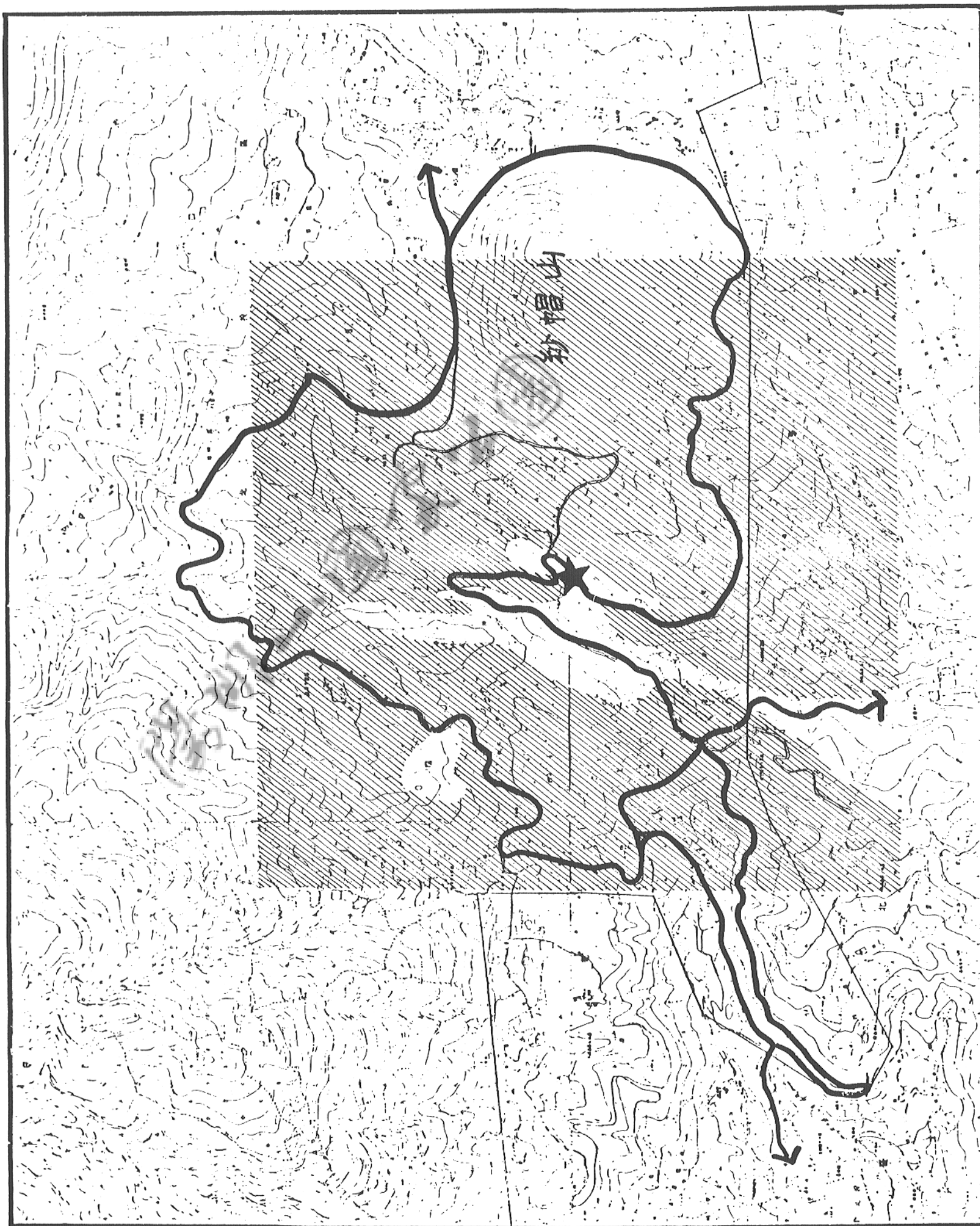
0 100 200 400 M



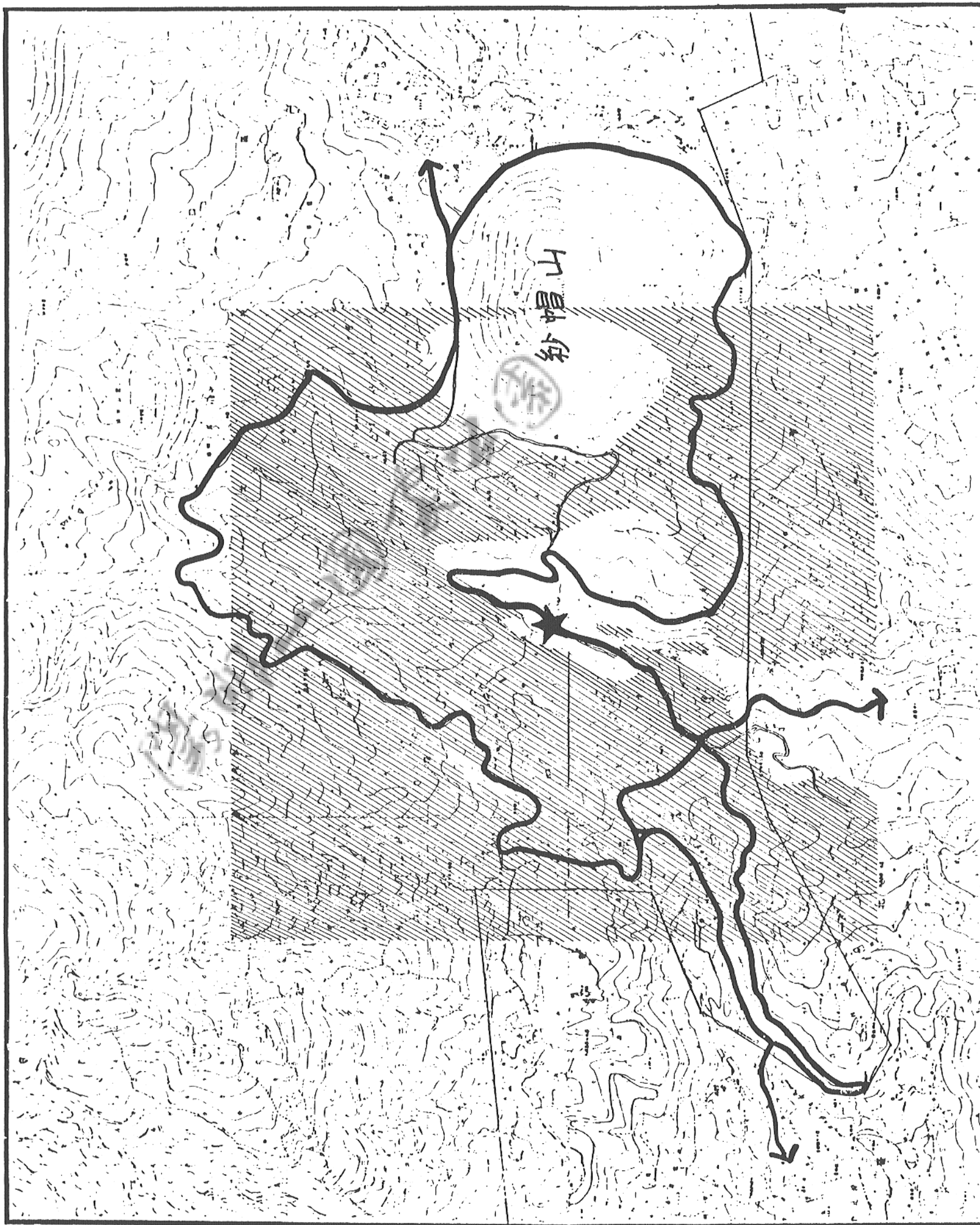
視域圖

陽投公路規劃





	圖例 ★ 端點分界點 ▨ 視域不可見區 □ 視域可見區 0 100 200 400 M	陽投公路規劃 視域圖	
--	--	--------------------------	--



□ 視域可見區

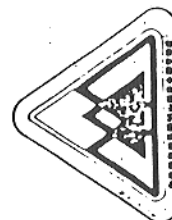
★ 視域分析點

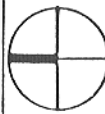
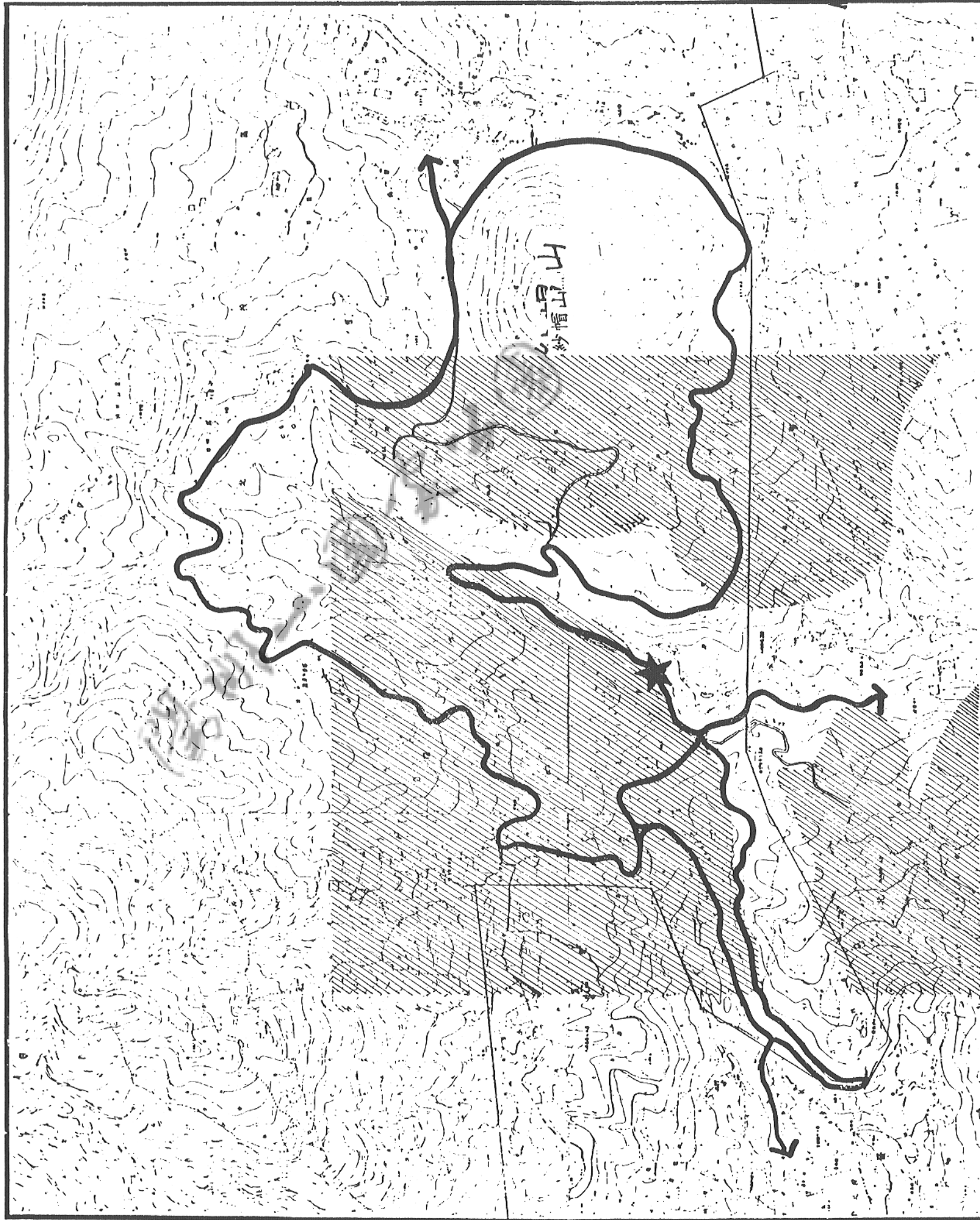
▨ 視域不可見區

0 100 200 400 M

視域圖

陽投公路規劃





視域可見區



視域分析點



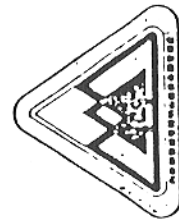
視域不可見區

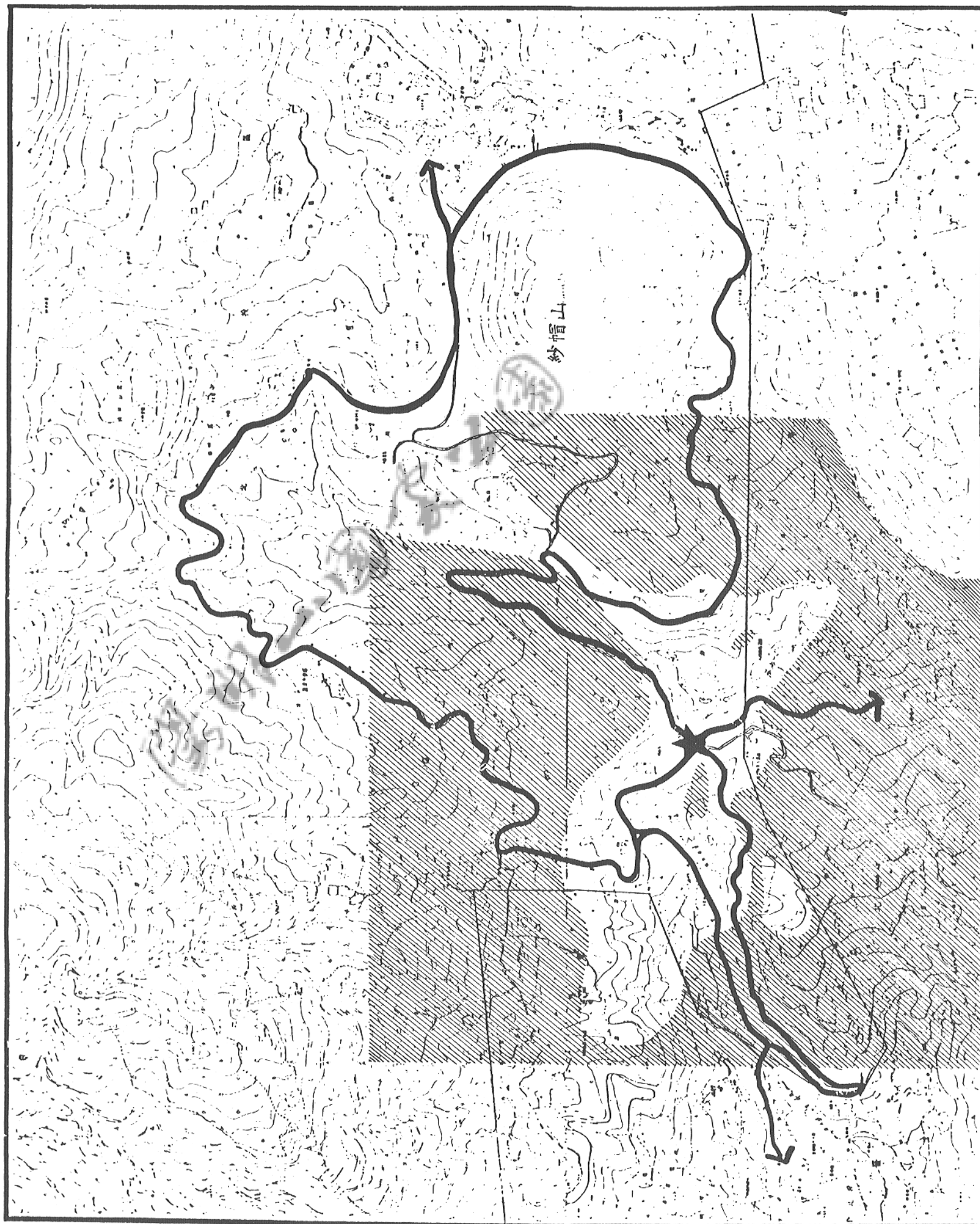


0 100 200 400 M

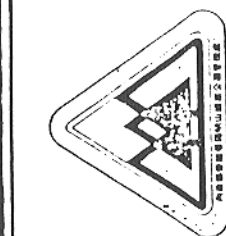
視域圖

陽投公路規劃





	★ 視覺景觀分析點 □ 視域可見區	圖例 ▨ 視域不可見區	
陽投公路規劃			



圖例

- 觀光柑園
- 觀光草蓼園
- 觀光花園

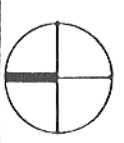
- 溫泉資源
- 登山健行資源
- 國家公園遊憩區

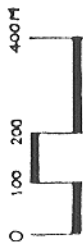
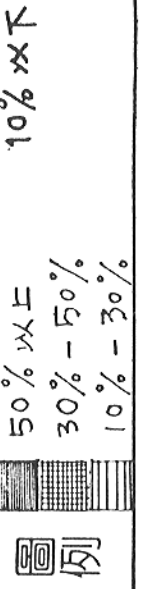
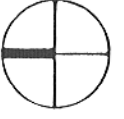
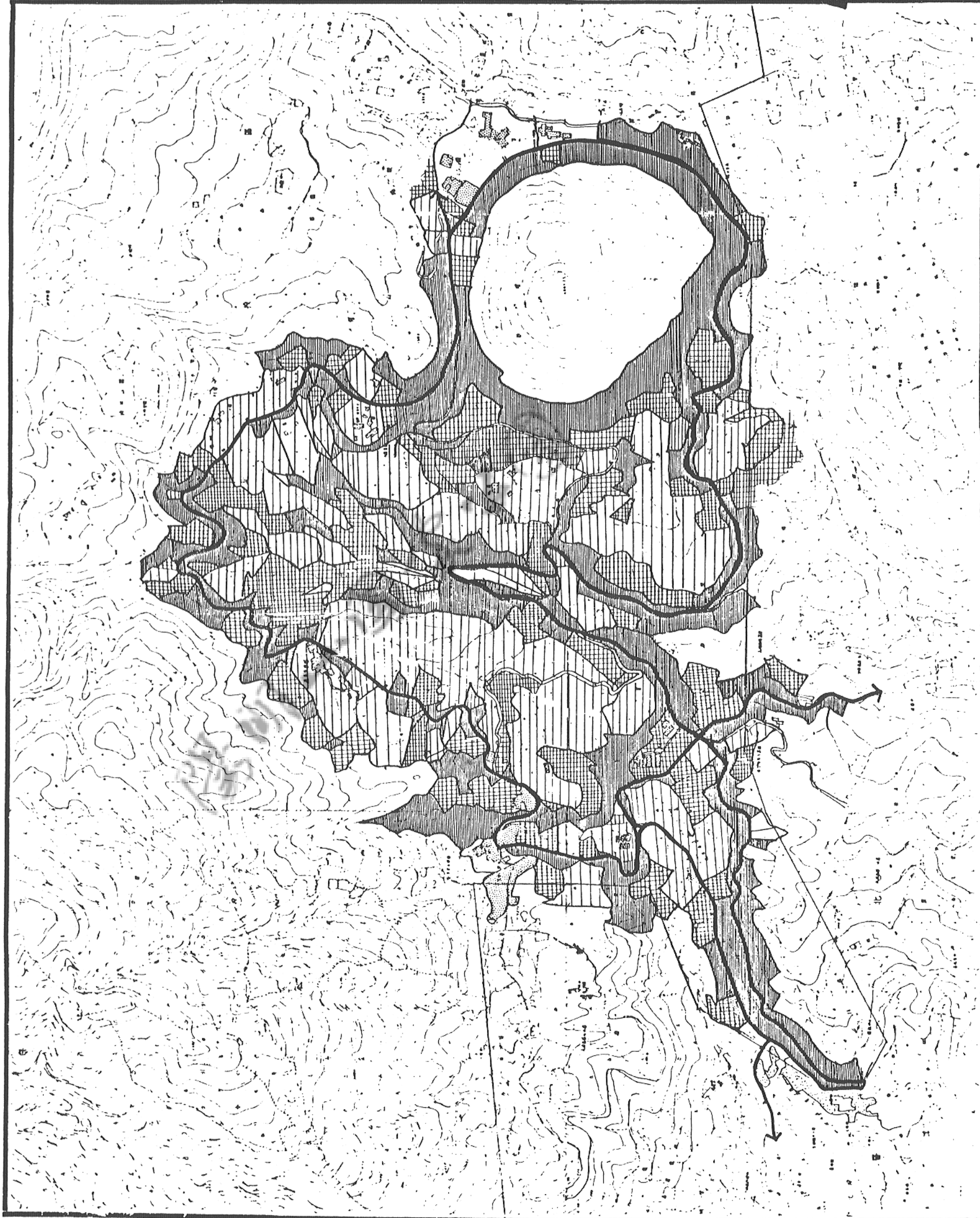
0 100 200 400 M

遊憩資源分佈圖

2-6

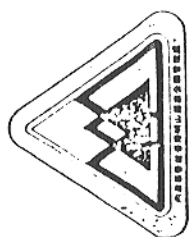
陽投公路規劃

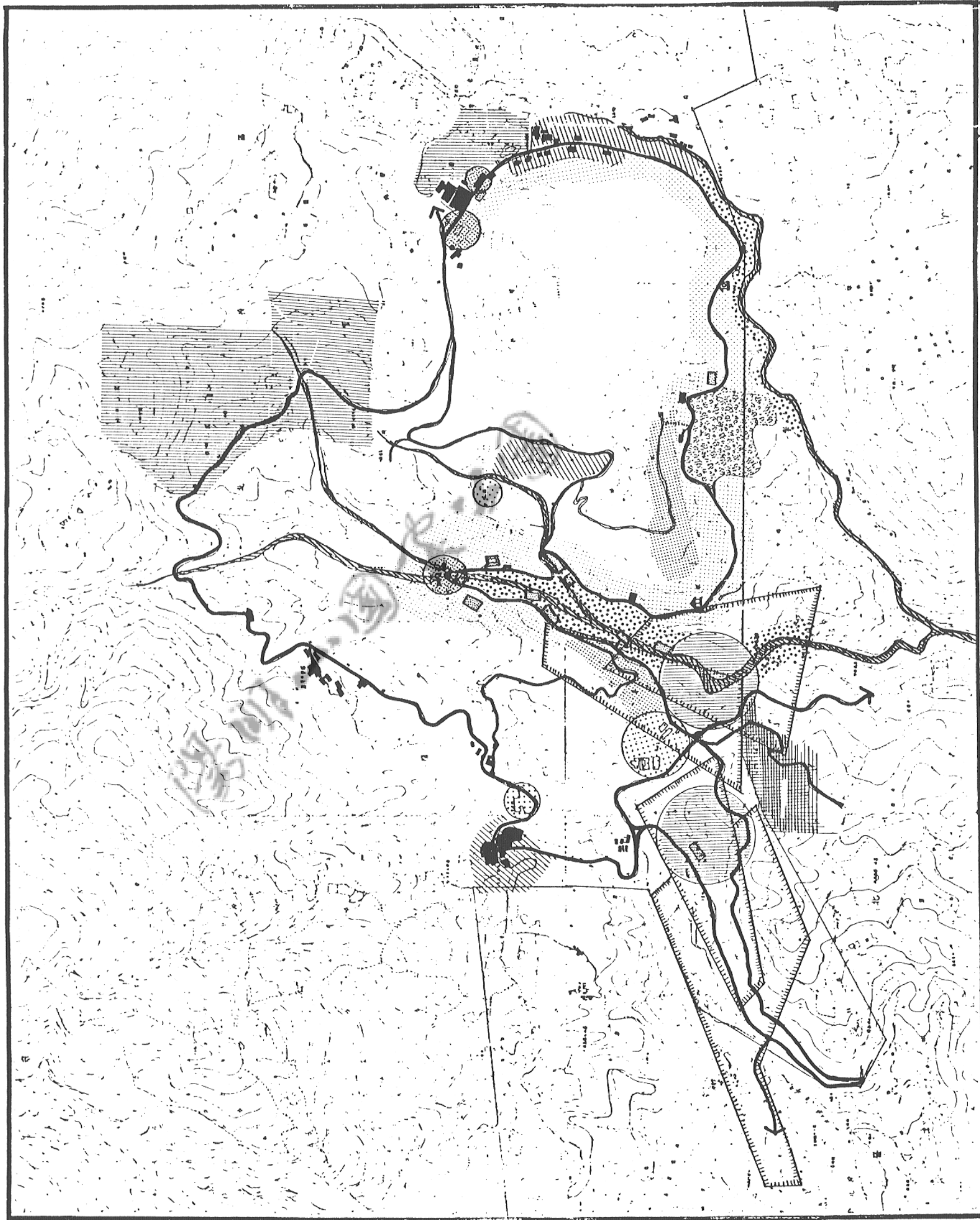




坡度圖 2-3

陽投公路規劃





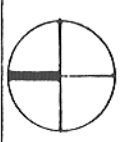
圖例

- 住宅用地
- 商業用地
- 公園用地

- 墓地
- 農地
- 林地

- 機關用地
- 學校用地
- 河川地

- 果園
- 礦業用地

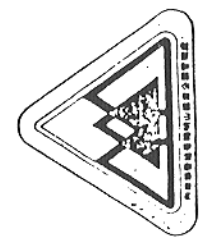


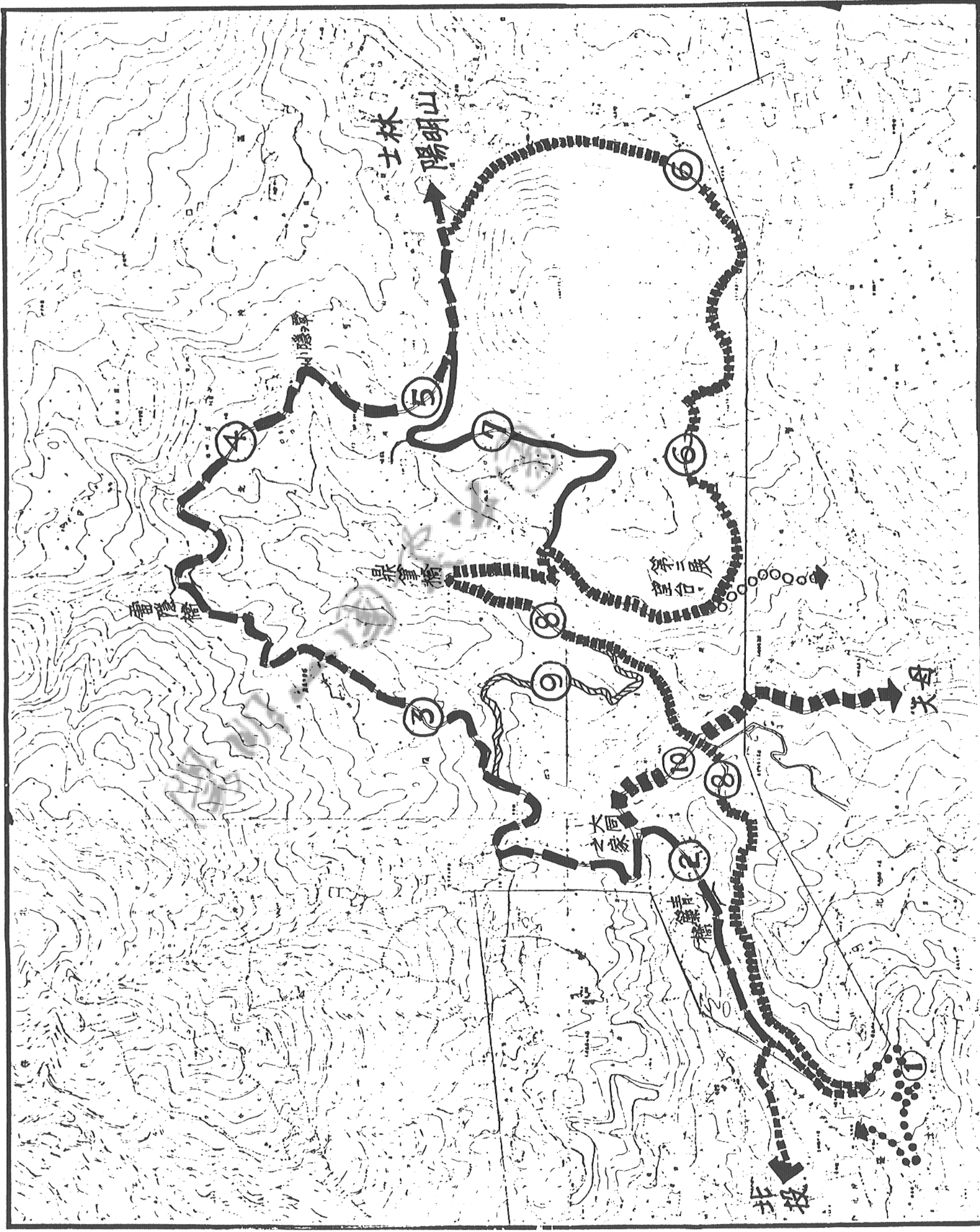
0 100 200 400 M

土地使用現況圖

2-1

陽投公路規劃





圖例

	陽投公路線
	石壇路線
	行義路線

	十八份產業道	3 東昇路	6 中山路	9 十八份產業道路
	湖底路	4 隱潭路	7 湖底路	10 行義路
	幽雅路	5 中正路	8 泉源路	

新闢道路 (天母)

	1 幽雅路
	2 石壇路

陽投公路規劃

2-2