

## 3.2. 台大校園交通整體計畫

### 3.2.1. 整體構想－問題、發展、執行

#### 3.2.1.a. 台大校園及周圍交通問題概述

台大校園面積廣大，腳踏車成為台大師生最主要之交通工具，據調查所示，台大學生約有 55% 是以腳踏車為校園活動主要之交通工具，約有 45% 是以步行為主，數量龐大之腳踏車成為台大的特色之一，但也使單純的校園交通變得較為複雜。由於鄰近公館商業區，台大校園四周同樣面臨停車空間不足之問題，為解決台大教職員工、學生汽車停車問題，因而在台大校園內劃設大量之汽車停車空間，大量汽車湧入校園的結果，不僅造成校園景觀的衝擊，也造成校園環境品質的降低、校園交通衝突增加等問題。對於機車停車之問題，在舟山路收回後，配合市政府在新生南路設立機車彎的設施，讓過去台大周圍機車停放的亂象有頗佳的改善。然而舟山路的收回，也帶來機車停車格不敷需求的現象，此點值得在未來規劃中加以考量。

公館商圈經濟活動的組成，除了往來市區和郊區間在公館轉車的通勤民眾外，主要是由台大校總區內將近兩萬人的教職員工與學生所構成，由於學生特殊之生活作息與消費型態，與通勤民眾活動的影響，使得公館商圈與台大發展成為一緊密、獨立且富特色的『台大文教區』。

但以台大校園內部交通環境與周圍商區交通環境來比較，卻存在著相當大的差異。檢討目前公館商區交通環境，因違規停車的情形相當嚴重，巷道或騎樓兩旁往往成為汽、機車停放的場所，道路旁又常為攤販所佔據，道路空間規劃與使用的不當，造成行人徒步空間嚴重不足，在狹小的道路空間中，行人和車輛互相爭道的情形越來越為嚴重，無論學生或民眾在交通安全上均受到相當大的威脅。公館商區交通環境的惡化，使得公館區域的發展受到影響，同時也使台大羅斯福路正門、新生南路側門之交通問題更為嚴重。

#### 3.2.1.b. 台大校園及周圍區域整體交通構想與發展

##### 1. 人本交通理念

面對公館商區擁擠的交通環境，並考慮到台大師生特殊生活型態，以及通勤民眾使用大眾運輸之特性，對於未來台大文教區之交通改善策略，實應朝人性化交通系統的方向發展，成為一個以人為主的交通環境，以人本交通理念來替代傳統以車輛為主要考量的空間規劃理念。

人本交通理念的基本內涵主要包括有：

- (1) 將道路空間重新優先分配給行人、腳踏車活動等使用。
- (2) 減少小汽車、機車等交通，鼓勵步行或使用大眾運輸以降低台大校園停車之需求。

- (3) 提供良好的行人交通環境，並對於小汽車交通，設置各項保護行人安全的相關措施。

##### 2. 校園無汽車之目標

校園內最主要之運行組成份子為校內的學生及教職人員等等。由於上述組成份子大都以步行或是配合腳踏車在校園內活動，因此，汽車在校園內數量的多寡，直接的影響了他們在校內的安全與否。以長期的目標而言，配合績效良好的配套措施來達成校園內無汽車之終極目標，是未來必須努力達成的目標。

##### 3. 社區化交通系統

在台大文教區域中，提供了生活上各種所需要的活動，如餐飲、書店、服飾、娛樂、醫療等，使得在此區域內的人們，包括台大的教職員工與學生，每天可不必依賴汽、機車即可完成生活中各項基本之活動。因此鼓勵利用步行來完成生活中所發生的旅次，引進社區化交通系統的構想，成為台大文教區交通整體規劃之重點。

在未來台大文教區對外運輸聯絡，將以大眾運輸為主，利用現有公館、羅斯福路、新生南路便捷的公車路線，配合新店線捷運系統所提供的高運量運輸服務，可降低台大文教區內對私人運具的持有，減少台大文教區內停車需求。區域內交通將以行人、腳踏車為主，道路系統設計方式在於減少使用小汽車、降低車速，並提供安全、寧靜的道路與廣場，及捷運車站、公車站等相關附屬行人設施。

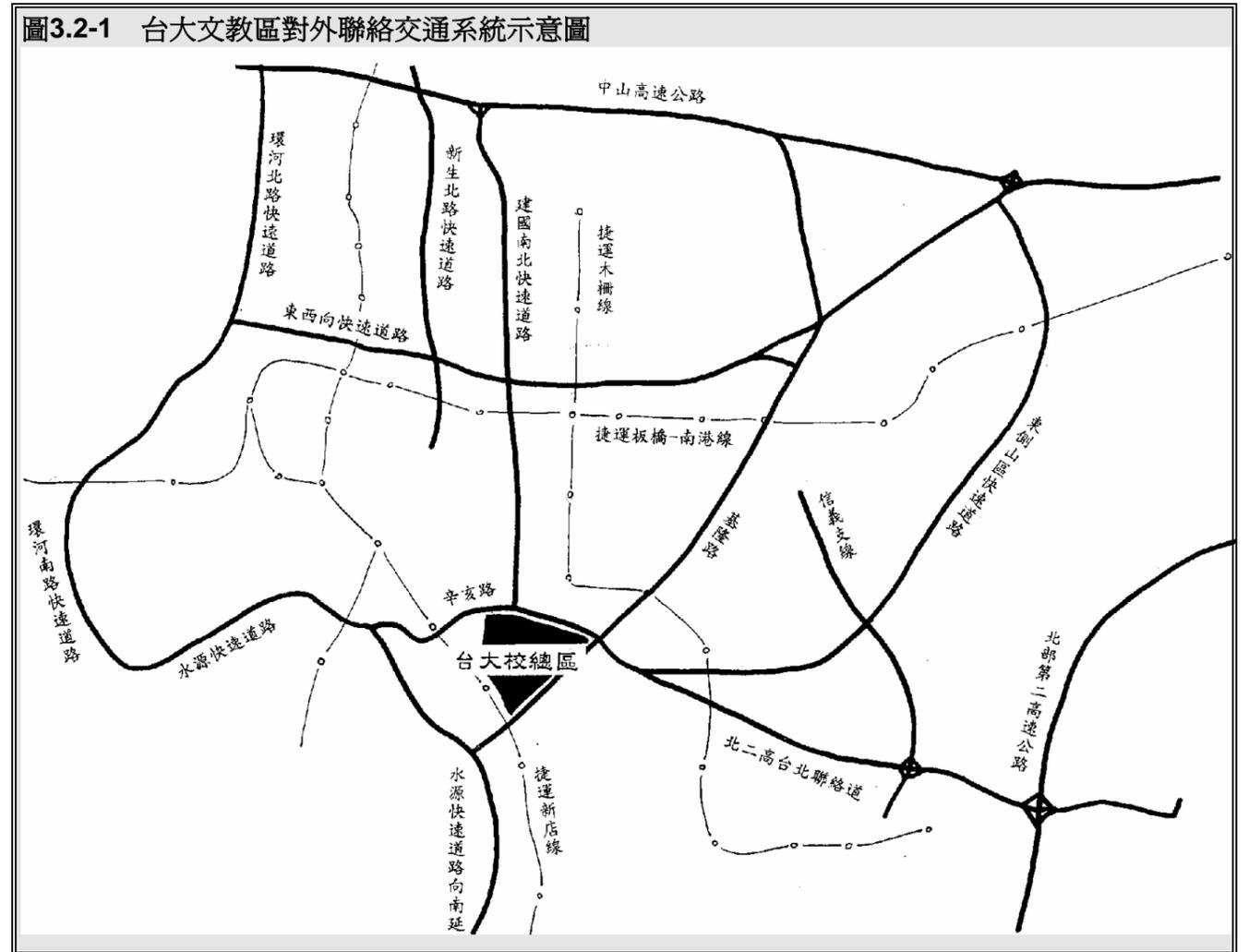
未來台大文教區內整體交通環境，將以完整行人徒步路網，連結台大校園與公館商圈，建立一社區化交通環境，期能真正提供學生一個寧靜、安全之交通環境，使學生除在校園內有一舒適、寧靜之學習環境外，在公館商圈中也能提供較佳之學習生活環境。

校園內之道路在早期之規劃，皆偏向以提供汽車之服務為主要導向。然而，校園內的最主要組成份子：學生，在校園內需要一定的學習空間，來進行相關之學習活動。因此校園內過去一向以服務汽車為主之道路有重新規劃及改善之必要。校園內多以行人及腳踏車為主，尖峰時間常有因人車過多而造成交通混亂的情形，對於行人及腳踏車等校內主要卻弱勢之交通工具較缺乏保障。因此，促使校園內成為以學生學習活動為主的環境，而非以道路為主的環境，為未來校內交通規劃之趨勢。

##### 4. 行人車輛分離之兩層進出動線

台大校園周圍交通道路系統，是由台北市數條主要幹道所構成，如羅斯福路、基隆路、辛亥路、新生南路及目前台北市推動的快速道路系統，包括了水源快速道路、北二高台北聯絡道、東側山區快速道路、環河快速道路、建國高架快速道路等，其中新生南路及羅斯福路為捷運及公車等大眾運輸主要走廊。

##### 5. 設計有利於思考之場所來建立行人徒步系統



校園本是學習研究之所在，為了能提供學生一個有利於思考之場所，良好的行人徒步系統是迫切需要的。台大校園內某些著名的景點如：醉月湖、傅鐘、振興草皮等等，均可透過規劃在上述地點設立行人徒步系統，提供行人一個免於恐懼且便於思考之場所。

##### 6. 提供以人行為主，腳踏車為輔之校園交通環境

目前台大交通活動，以腳踏車使用為主，大量腳踏車在校園內部活動的結果，不僅增加行人、腳踏車之衝突，同時須提供大量腳踏車停車之空間，腳踏車問題在舟山路收回成為校內道路後，顯得更為嚴重。因此，考量台大校園未來發展，腳踏車數量不應無限制地任其發展，未來校園交通環境應提供更完善的人行空間，包括遮蔭、避雨等人性化考量，以創造行人為主、腳踏車為輔之校園交通環境。

##### 7. 校園空間配置的改變

校園過去空間的配置傾向以道路的分隔來作規劃，並且主要以汽車之行進路線及運行方向來規劃校園交通動線。同時在校內許多人群聚集的地方，如：小福、小小福、總圖書館等，並未提供一個較不受干擾的環境以供休憩、研究或休息之用。有鑑於此，建議校園內應

由現在之以道路分隔成的空間轉變乘以廣場所組成之空間來加以規劃，並在這些較容易聚集人群的地方，利用交通寧靜區之觀念及其設施，達到阻止汽車進入或降低汽車之行駛速度於上述校園內之路段，以『廣場』的概念，對行人所應享有之活動空間加以保障。

##### 3.2.1.c 執行

台大校園交通計畫之完成，可分時程分階段來完成：

##### 1. 短期

利用交通管理方法，以改善目前台大校園存在之交通問題，包括校園停車及通行資格重新訂定與審核、機車及腳踏車號碼牌發放作業之研定、停車管理辦法及相關措施之修正、校園內部違規交通事件之取締等。

##### 2. 中期

校園大型停車場之完工使用，包括學生及教職員工之機車、汽車停車空間之提供；處理目前舟山路收回成為校內道路後所延伸停車等交通問題。

##### 3. 長期

考慮羅斯福路校門機車停車場之遷移；並進行相關校門及整體交通動線設置與調整。

# 國立台灣大學 校總區計畫圖

## 3.2.2.校門區位

學校週邊校門開放狀況如右圖所示，共分為三種類型：

### A.主要車行出入

共有三處：羅斯福路、辛亥路、長興街校門

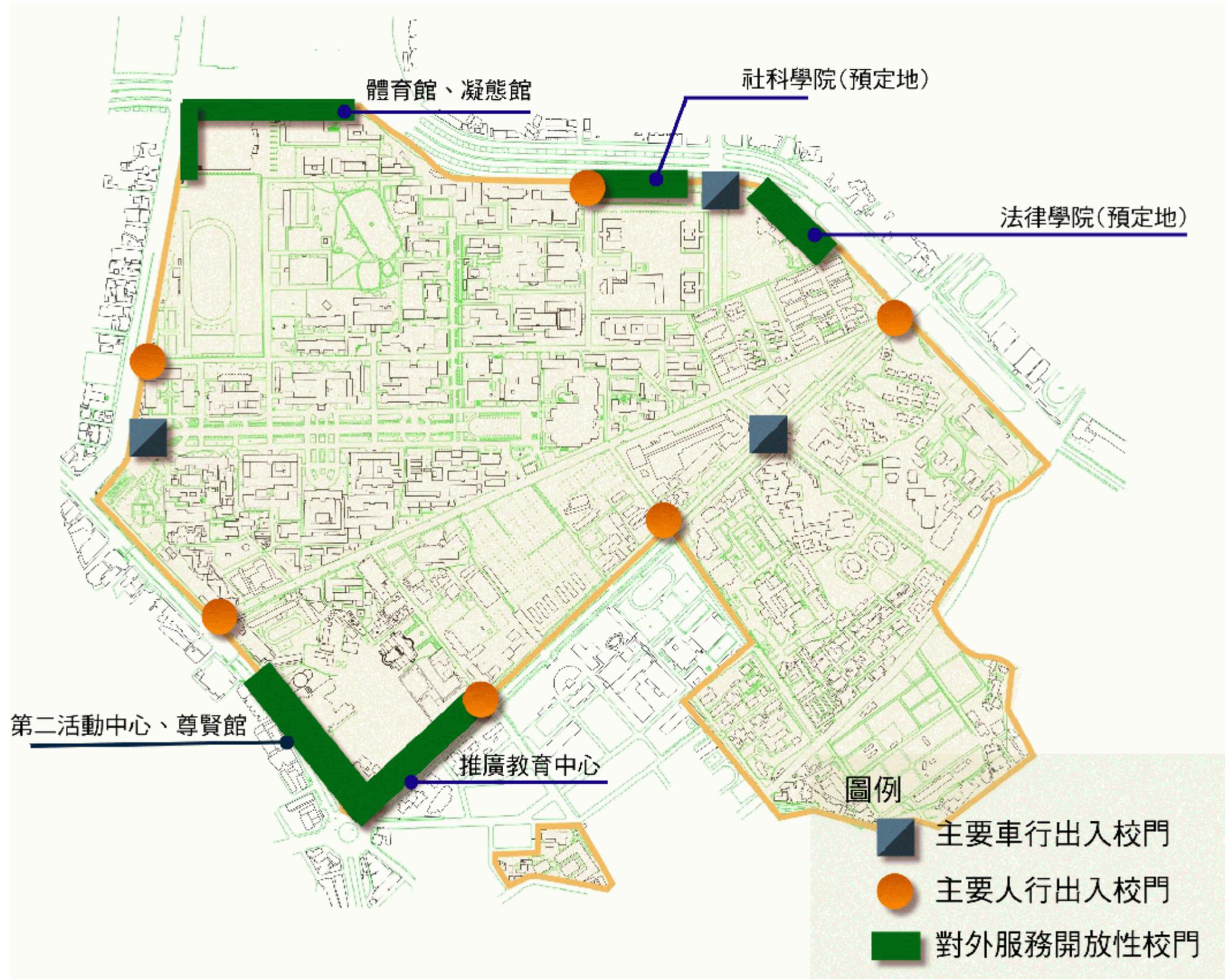
### B.主要人行出入

新生南路側門、語言中心側門、舟山路側門

### C.對外服務開放性校門

學校應結合建物與對外服務的關係(如師範大學推廣教育中心)，針對週邊區位設置開放性校門，目前有台大體育館(未來建議延伸至凝態館)、第二活動中心及尊賢館兩處，未來建議法律社科院(法律服務中心)以及推廣教育中心設置開放性校門，結合台大有利的區位進行教學研究。

圖3.2-2 校門位置圖



# 國立台灣大學 校總區計畫圖

## 3.2.2.a. 羅斯福路校門改建計畫

為改善羅斯福路校門附近之交通環境，並與椰林大道改善計畫配合，未來羅斯福路校門將予以重新規劃改建。未來椰林大道將直通新生南路，汽車出入動線將利用新的出入口，原有羅斯福路校門將提供為行人及腳踏車使用。汽車出入管制將採用磁卡做自動開門管制，並商請台北市政府於新生南路汽車出入口設置新的交通號誌及新生南路車道之分隔槽化設施。

### 1. 交通規劃準則建議如下：

- a. 校門口為台大之歷史性地標，以列為三級古蹟，因此校門口交通改善計畫不得破壞、妨礙或阻擋此一景觀。
- b. 未來校園停車系統完成後，出入校門口之車輛極為有限，且以行人為主。是故，崗亭之設置應僅限於短中期車輛及校門口廣場管理所需；長期而言，並無增設崗亭之必要。
- c. 椰林大道之設計將僅保留中央兩車道，集中由一門出入，另一門僅供人行，直接銜接椰林大道。

### 2. 崗亭設計準則

- a. 崗亭之位置應避免露出於新總圖之視線內，除非能作為轉折空間之暗示。
- b. 崗亭立面之設計應與現有校門口調和一致。
- c. 一般照相取景時，崗亭不應阻擋現有校門口景觀。
- d. 人車分離，留設出足夠的行人徒步空間。
- e. 管理者宜採坐姿，可直接與換證者交談，兼顧其他出入車輛以及廣場活動。
- f. 動線之設計應使無證車輛，無須下車換證，且保證成需需不能阻擋有證車輛之通行。
- g. 出入雙向宜有二、三部以上之換證等待空間。

圖3.2-3 羅斯福路校門改建計畫圖



# 國立台灣大學 校總區計畫圖

## 3.2.3. 校園動線結構及道路

### 3.2.3.a 校園交通動線之規劃原則

針對校內之道路規劃，以下五點做為建議：

1. 道路由校門口起進入校內應逐漸減少汽車空間增加人行寬度。
2. 校內主要道路應增設腳踏車道及改善人行道，並減少高低差。
3. 校內道路之路邊停車場應配合囊底路方式設置。
4. 道路經各大樓或系館門口處應加以改造成廣場式。
5. 道路邊與建築物之間應考慮設置一些供學生逗留或座談之空間設施。

### 3.2.3.b 校園動線結構

#### 1. 動線分類

在未來台大校園交通環境整體構想中，校園交通活動將主要以步行及使用腳踏車為主，小汽車在校園內部行駛之範圍與數量將予以限制，並減至最低。依此原則，未來台大校園交通動線結構將予以重新規劃調整，共可分成下列層級：

- (1) 主要動線：  
主要動線為連接台大汽車主要進出使用校門，提供進入校園車輛行駛。主要動線至校園內部，將予以縮窄或分道，以連接校園交通次要動線。
- (2) 次要動線：  
次要動線設置於校園內部區域，為連接校園交通主要動線，或提供兩主要動線間之連接。其設置目的在減低車輛行駛速度，或減少兩主要動線間通過性車輛之行駛。
- (3) 服務動線：  
服務動線為各系館、實驗室或大樓與各動線連接之道路。在服務動線中，對於一般車輛（如教職員、學生等）將利用活動式柵欄予以管制進入，只允許服務性車輛（如貨車、洽公車輛等）及其他特殊需要之車輛進入使用。服務動線設置之目的在減少非必要車輛行駛對學校校園環境之干擾，期能提供較佳之學習、研究環境。
- (4) 行人徒步區：  
在行人、腳踏車主要活動之區域，將原有道路配合

圖3.2-4 校園動線結構圖



周圍四周建築環境，規劃設置成為行人徒步區。在此區域內除緊急需要進入車輛外，禁止所有車輛進入。

#### 2. 台大交通動線結構計劃案：

台大交通動線結構計劃案中，校園汽車進出主要使用校門共有三處，分別為新生南路校門、長興街校門及辛亥路校門。

復興南路校門可利用辛亥路連接環河快速道路、建國快速道路，主要服務台北市北區、台北市中心、板橋、新莊、三重方向之車輛。長興街校門主要服務台北市東區、汐止、南港、木柵方向之車輛。長興街校門主要服務景美、新店、中和、永和方向之車輛。

配合台大校園交通動線結構計劃，未來須拓寬連通之道路共有二條，辛亥路側門至舟山路連接長興街，以及圖書館後側連接 156 巷至基隆路連通臺大醫院公館院區。

# 國立台灣大學 校總區計畫圖

## 3.2.3.c. 校園交通道路

未來台大校園道路系統，主要提供行人、腳踏車及服務性車輛使用，配合全校交通結構動線層級，道路設施將予以不同設計。

### 1. 椰林大道問題現況概述

- (1) 椰林大道包括中央主道及兩側次道，次道則有汽車及腳踏車停車位，視景不佳。機車一律不准進入校內行駛，沿新生南路路旁之機車彎停放，部分則在校門旁車棚。
- (2) 除了椰林兩側的行人步道，其餘路皆為人車共道，行人安全毫無保障。此種現象在校門入口處尤其顯的特別嚴重混亂，與新生南路交口，沒設置斑馬線，但經常有行人在車縫中穿越。
- (3) 人潮主要來自新生南路與羅斯福路的公車站交口的地下人行道，以及捷運站出口之行人，但雖然機車退出行人道後，狀況有所改善，目前之設計完全不能配合上述徒步需求。
- (4) 目前腳踏車為校內主要之交通工具，約佔 55%，數量龐大，佔大量停車空間，妨礙行人徒步安全，應略加限制或予以人車分道。創造以行人為主，腳踏車為輔之交通環境。
- (5) 依椰林大道改善計劃，未來椰林大道將採人車分離之設計，中央提供為汽車行駛之車道，兩側設計為囊底路以提供為汽車停車、汽車與腳踏車之共用車道及行人道等空間。

### 2. 其他一般道路

校園道路設計須考慮行人、腳踏車活動所需之空間。校園道路若以人車分離為設計時，須符合以下空間設計最低之要求：

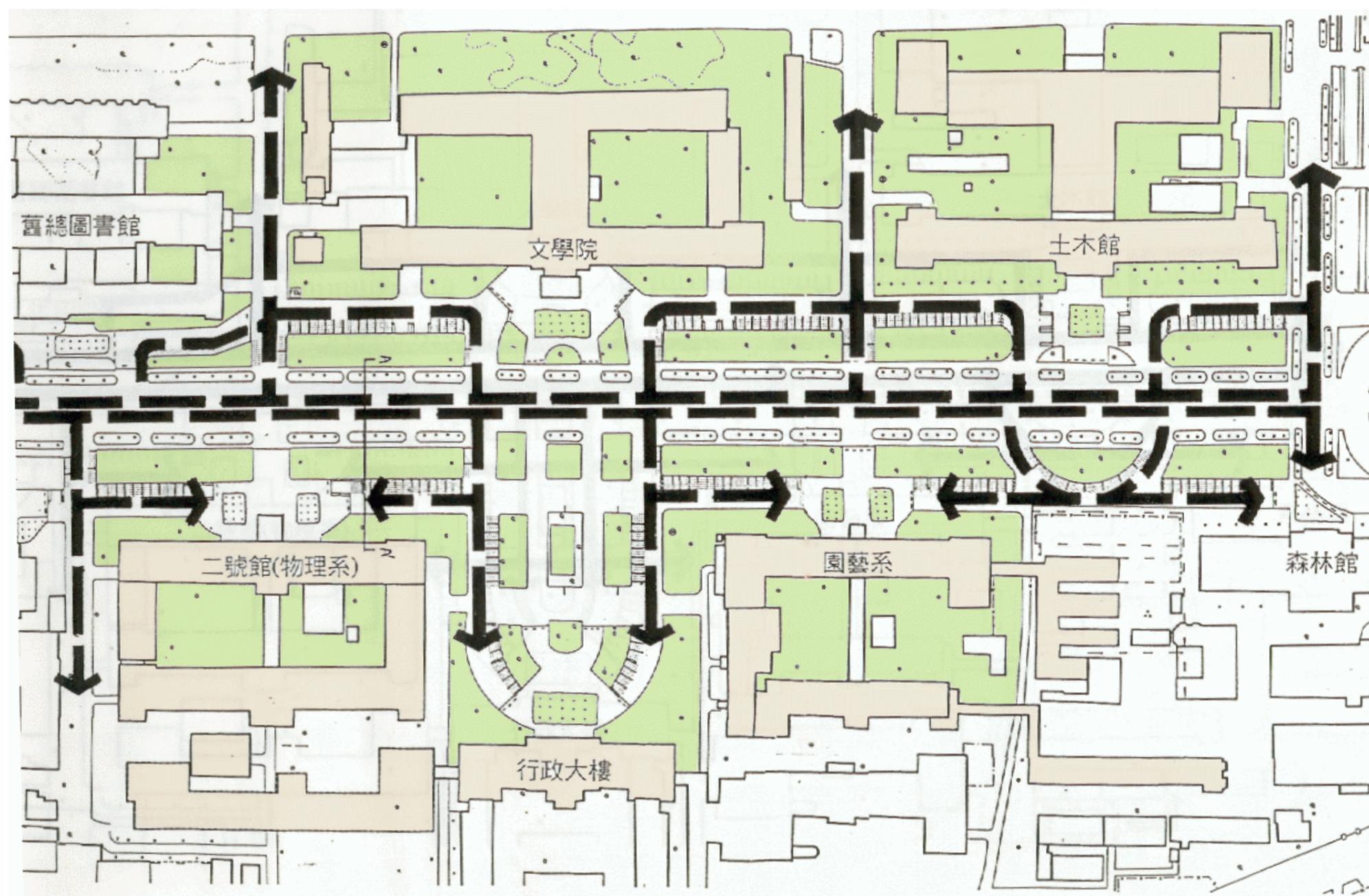
行人道寬度—3.0 公尺

植栽或其它公共設施帶寬度—1.2 公尺

腳踏車道寬度—2.4 公尺

車道寬度（雙向雙車道）—6.0 公尺

圖3.2-5 椰林大道兩側路型之設計範



國立台灣大學  
校總區計畫圖

3.2.4. 停車空間分佈

3.2.4.a. 小汽車停車空間分佈

1. 汽車停車之規劃：

經過供需比較發現，無論以問卷調查結果作為停車需求量、汽車持有率或平均到達校天數推估停車需求，需求量均小於停車供給量。換言之，以停車總量的觀點來看，目前供過於求。但經交叉分析結果可知，因停車格分佈地點與數量不適當，造成有些區域停車格供給不足，而某些區域供給過剩，所以停車格使用效率不高，未來必須以停車格的重新規劃為優先考量。

未來台大校園整體交通環境整體計劃中，校園交通以行人、腳踏車為主，汽車儘量停放於校園四周大型停車場，減少汽車行駛校園次數。因此，配合未來交通整體計劃，現有舟山路區域附近學生停車空間，包括僑光堂旁汽車停車場、舟山路路旁停車格位，在未來舟山路收回成為校內道路後，將作一調整。台大長期計劃興建之大型停車場及校園內部停車位提供概況略述如下：

(1)校園四周大型汽車停車場：

A. 辛亥路地下汽車停車場

目前辛亥路停車場約有 129 個地面汽車停車位，主要提供學生使用。在未來長期計劃中，辛亥路停車場將改建為地下停車場，部分空間提供為汽車停車空間，提供台大學生及教職員工使用。停車場地面空間則興建為球場或其他休閒遊憩等公共設施使用。

B. 長興街校門地下汽車停車場

配合舟山路收回成為校內道路及長興街校門的設置，依舟山路三角地帶使用計劃，未來該基地新建建築地下室應闢建為汽車停車場，主要提供台大學生及部分教職員工汽車停放使用。

C. 新總圖旁路外汽車停車場

在舟山路收回成為校內道路後，配合新總圖興建完成，原有椰林大道與舟山路交叉口的垃圾處理場將遷移至其它地方，原有空間建議興建為地下或半地下汽車停車場，地下空間提供為台大教職員工停車使用，地上空間則提供為休閒遊憩等其他公共設施設置之使用。

D. 基隆路汽車停車場

目前此區為平面停車場，未來針對推廣教育中心建

物興建，此區與建物結合興建地下停車場。

E. 新生南路運動場地下汽車停車場

利用新生南路側門網球場，未來將興建為半地下停車場，地下層空間提供台大學生及教職員工機車停放使用，約可提供約 814 個汽車停車位，地上層則提供作為網球場使用。

F. 新體育館地下汽車停車場

新體育館地下樓層部分空間為汽車停車場，主要提供為台大學生及教職員工汽車停車使用，及相關體育及其他活動之停車需求。

G. 新行政大樓停車場

配合新行政大樓興建計畫，設置地下停車場。

(2)校園內部大型汽車停車場

i. 新建建築附屬地下停車場

未來計劃興建之建築設計，應計算建築物使用所產生之汽車停車需求，並規劃足夠之地下汽車停車空間以滿足未來汽車停車需求。在建築完成後，建築四周除劃設服務性車輛停車空間外，應避免在建築四周劃設路邊停車空間。

(3)校園內部路邊汽車停車空間

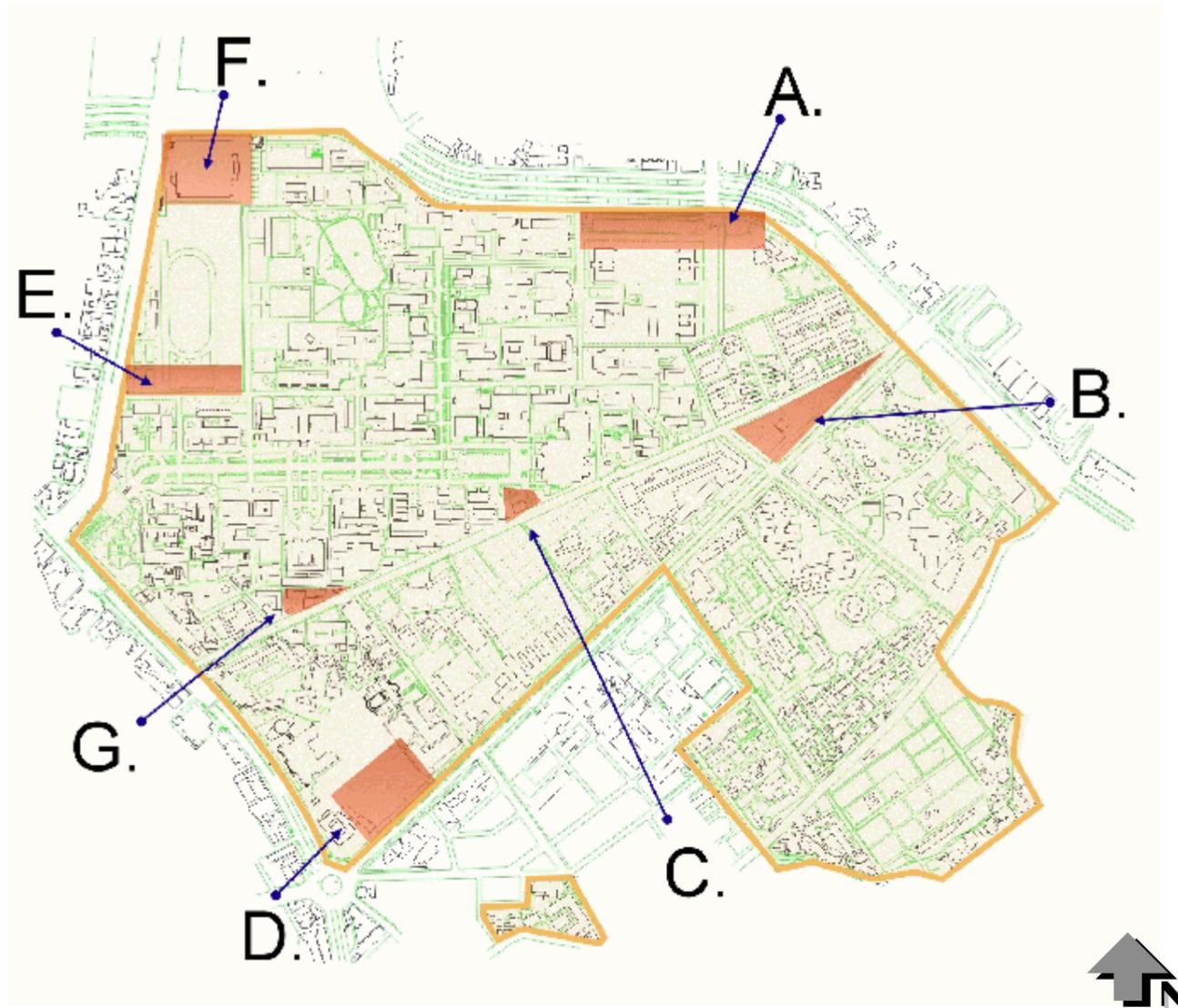
i. 舟山路路邊停車空間

目前舟山路已收回成為校內道路，原有路邊停車空間將主要提供為台大教職員工停車之使用。

ii. 椰林大道路邊停車空間

依校園交通動線結構計劃，及配合未來舟山路路邊停車空間、新總圖旁路外大型停車場之興建，原有椰林大道所提供之教職員供汽車停車位，部分將予以廢除。

圖3.2-6 校內汽車停車空間計畫圖



# 國立台灣大學 校總區計畫圖

## 3.2.4.b. 機車停車空間分佈

### 1. 現況問題

目前校總區的機車停車問題頗為嚴重，在舟山路尚未禁止機車通行前，停車尖峰時段約缺少 2000 個格位。在過去除了停車位數量不足外，尚有停車過於集中的情形，此一現象以過去舟山路兩側、羅斯福路大門至新生南路側門之新生南路等路段最為明顯。在 2001 年 2 月 1 日一律禁止機車駛入舟山路後，上述現象更為嚴重。未來如何避免校園周邊機車的停放與秩序的混亂，同時預防違規情形發生之頻繁，進而嚴重影響學校形象，是首要之工作。所以未來需加強大型機車停車場之停車能量，以解決目前及未來機車停車位嚴重不足之問題。

檢討目前台大機車停車場設置之情形，除羅斯福路校門、辛亥路校門及舟山路小小福側門外之機車停車場提供足夠之機車停車環境外，台大校園周圍各校門並未提供適當之機車停放空間。大量機車任意停放的結果，嚴重影響到台大校園周圍的交通與生活環境，目前機車停放問題的區域包括如下：

#### A. 研一舍、研二舍宿舍區

目前研究生宿舍區域，包括研一舍、研二舍、女五舍所圍成中央廣場草地周圍、及研一舍研二舍間巷道、研一舍校警隊間巷道，成為大量住宿或上學學生使用機車主要停放場所，共有 1200 個機車停車位。大量機車停放的結果，嚴重影響到住宿學生之進出，及侵占原有宿舍區域腳踏車停放之空間。中央草地廣場周圍停滿機車，嚴重影響到宿舍區域之景觀，使得研究生宿舍區顯得更為紊亂及狹窄。白天、夜晚機車在中央草地廣場周圍及宿舍周圍巷道間進出，嚴重影響到宿舍區域環境之安寧。在夜晚，宿舍為最需要安寧及交通管制之區域，但現今研究生宿舍區域卻成為全台大校園車輛干擾最多、校園最吵雜的區域。

#### B. 羅斯福路校門機車停車場

配合未來羅斯福路校門改建計畫，原有機車停車場將改為汽車進出使用通道，未來機車停車場將遷移至新生南路校園周圍地區。

#### C. 新生南路側門停車場

#### D. 辛亥路機車停車場

現有辛亥路機車停車場為地面停車場，未來辛亥路停車場將改建為地下停車場，將原有地面機車停車，移

轉至地下機車停車空間。

#### E. 長興街校門機車停車場

配合舟山路收回成為校內道路及長興街校門的設置，目前於福華一側設有機車停車位約 361 輛，未來將依舟山路三角地帶使用計畫所規劃保留之開放空間，將興建成為半地下機車停車場，上層平台提供為師生各項休憩活動使用，下層則提供為台大學生及教職員工機車停放使用。

#### F. 156 巷機車停車場

目前有機車平面停車位 500 輛。

#### G. 基隆路校門機車停車場

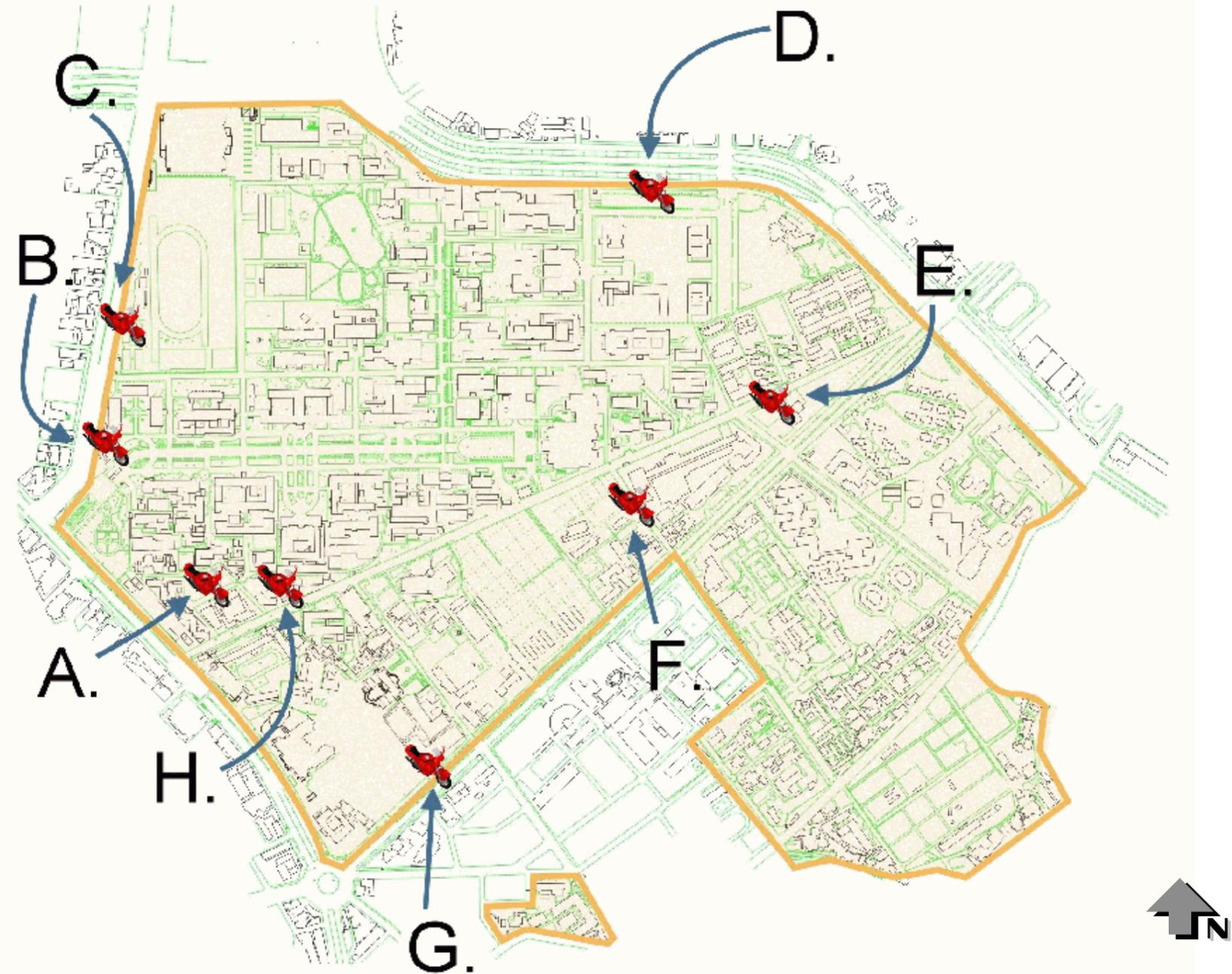
目前有平面機車停車位 1175 輛。

配合管理學院及新增學院建築計畫，未來基隆路校門口將興建半地下停車場，部分空間將提供為機車停車空間，主要提供台大學生及教職員工機車停放使用。

#### H. 舟山路校門半地下機車停車場

未來舟山路校門旁植研大樓及校警隊拆除後，將利用為興建機車停車場，依 1991 年校園報告書所計畫，將興建為地面停車場，可提供約 200 個機車停車位。但考慮目前研究生宿舍區域嚴重之機車停車問題，及目前舟山路收回成為校內道路後，舟山路校門大量機車停車需求，因此建議利用舟山路校門旁植研大樓及校警隊拆除後之區域，興建一半地下機車停車場，利用地面及地下

圖3.2-7 校內機車停車空間計畫圖



### 3.台大校園規劃之基本構想計畫

空間服務更多機車停放。

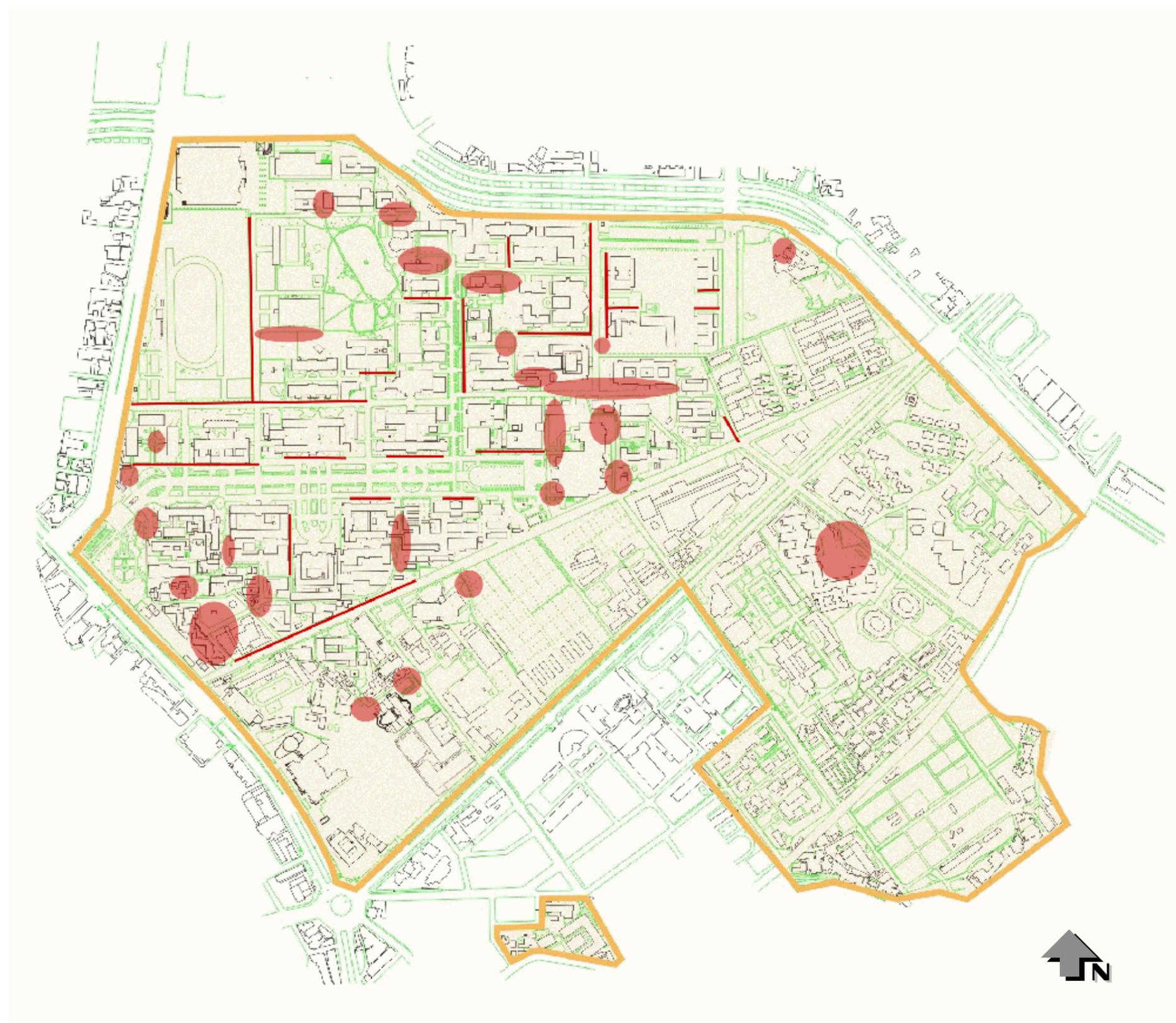
# 國立台灣大學 校總區計畫圖

## 3.2.4.c. 腳踏車停車空間分佈

台大校區腳踏車停車空間之規劃約可分為下列區域：

1. 校門口區域  
校門口區域之腳踏車停車需求，數量且停車轉換率較低。因此建議校門口區域之腳踏車停車空間，應提供大量腳踏車停車格位，並可提供較窄之停車通道。
2. 教室區  
教室區之停車需求，數量且停車轉換率較高。因此建議教室區域腳踏車停車空間，應提供大量腳踏車停車格位，及較寬之停車通道。
3. 系館  
系館附近之腳踏車停車需求，為校園各區域中較低之區域，因此建議系館區域之腳踏車停車設施可利用建築物門口周圍，或建築物後側區域設置，並配合各系館周圍之植栽，採用連鎖地磚作為腳踏車停車位鋪面材質。未來各系館腳踏車停車位設計，建議如資訊系館腳踏車停車位設計之方式。
4. 公共活動場所  
公共活動場所如活動中心、圖書館、福利社等，此區域內腳踏車停車需求大、停車轉換率高且具尖峰現象。因此建議公共場所區域之腳踏車停車空間，應提供大量腳踏車停車格位，及較寬之停車通道。
5. 宿舍區  
宿舍區之腳踏車停車需求大且停車轉換率低。因此建議宿舍區域之腳踏車停車空間，應提供大量腳踏車停車格位，並可提供較窄之停車通道。

圖3.2-8 腳踏車停車空間分佈圖



國立台灣大學  
校總區計畫圖

3.2.5. 行人徒步區域

『交通寧靜區』之概念最早源自 1972 年荷蘭之德爾福特市，也就是所謂生活化道路(Woonerf)的起源。在校園內除了利用駝峰、跳動路面等設施控制汽車的行進速度外，同時配合路段的線型設計，例如設計 S 型或蛇行之路段迫使汽車蜿蜒前進，降低速度。諸如此類之推行交通寧靜區之概念及方法，可有效控制及降低汽車對失聲之衝擊。台大校園交通以行人及腳踏車為主。依台大整體交通動線計畫，考慮未來台大校園師生生活動之需求，計畫將行人、腳踏車交通活動密集之區域規劃成爲行人徒步區，在行人徒步區中將禁止汽車進入。建議規劃之行人徒步區共有下列五處：

A. 醉月湖行人徒步區域

配合醉月湖景觀改善計畫，連結醉月湖附近體育活動場所，包括現有排球場、體育館及游泳池等，規劃成爲一行人徒步區域，在此區域中將限制汽車進入，並建立步道系統，提供以行人及腳踏車交通爲主之休閒遊憩或其他體育活動。

B. 小福行人徒步區

本行人徒步區域是最有歷史而且人潮流量經常相當相當大的地區。唯普通教室地下室有設考試闈場，經常考量行政事務的車輛搬運常有時期性的需求；而汽車進出及停放本區域內，嚴重影響本徒步區的行人品質，仍須再多方配合改善及檢討。

C. 新總圖廣場行人徒步區

未來新總圖興建完成使用，加上學生社團活動中心之活動，新總圖前廣場區域將產生龐大之行人及腳踏車交通。因此，配合校園交通動線結構，並疏解此區大量行人及腳踏車交通，將新總圖廣場、振興草皮周圍及活動中心附近區域闢建爲行人徒步區域。

D. 小小福行人徒步區

(參見 3.3.8 章節 鹿鳴廣場設計)

E. 傳園宿舍區—羅斯福路校門行人徒步區

在椰林大道改善計畫及羅斯福路校門改建計畫中，未來椰林大道將直通新生南路，汽車出入動線將利用新的出入口，原有羅斯福路校門將提供爲行人及腳踏車使用。因此，建議將現有羅斯福路校門廣場及羅斯福路校門連結傳園、女生宿舍區、研究生宿舍區及羅斯福路捷運站出入口，規劃爲一完整行

圖3.2-9 行人徒步區計畫圖



人徒步區域。

### 3.2.6. 交通管理

校內通行證種類包括:教職員生、洽公來賓、專業及建教研究人員、訓練班學員及其他等等。通行證申請資格為：繳驗有效之本人駕駛執照、行車執照及服務證明。

其他臨時車輛進出一律換證計時收費。

#### 3.2.6.a 汽車進入校園收費標準

凡汽車進入校園，應辦理汽車停車證，並繳納停車清潔維護費，惟執行電信、郵務、水電、消防、救護……等公務之車輛除外。

本校教職員工汽車停車證之收費，每月新台幣伍佰元整，以一年為一期，自薪俸中扣繳。中途退證者，應繳回停車證，並以次月開始計算退費月數。

本校各系所、館地下室停車位，限已辦理校總區全期停車證之專任教師申請，每月加收新台幣貳佰元整，一年為一期，自薪俸中扣繳。中途退證者，應繳回遙控器，並以次月開始計算退費月數。

本校學生汽車停車證之收費，每月新台幣伍佰元整，以半年為一期。中途退證者，應繳回停車證，並以次月開始計算退費月數。

來校修繕、施工、廠商之車輛，經校內主辦單位提出申請，得辦理廠商汽車停車證，每證每月新台幣壹仟伍佰元整或按日以新台幣壹佰元整計費。

與本校簽訂長期契約之廠商，憑契約得辦理廠商汽車停車證，每證每月新台幣壹仟元整。

前項中途退證者，應繳回停車證，並以次月開始計算退費月數。

到校參加全校性公務會議或活動之車輛，憑開會通知單或邀請函進入校園停車，不予收費。

到校參加本校各級單位所召開之會議或活動之車輛，憑開會通知單或邀請函進入校園停車，每小時收費新台幣壹拾元整。

本校教職員工及兼任教師，未辦理汽車停車證者，每小時收費新台幣壹拾元整，

本校校友、退休教職員工及參與本條第一、二項以外會議之車輛，每小時收費新台幣貳拾伍元整。

來校洽公、訪客、送貨、接送及參與活動之車輛，至本校第一活動中心餐廳、蘇航餐廳、教職員交誼廳用餐之校外車輛，每小時收費新台幣伍拾元整。

專任助理及學生，因搬運物品等事由需臨時入校者，每小時收費新台幣伍拾元整。

除春節外，全日二十四小時收費，未滿一小時，以一小時計；停車未滿三十分鐘即離校者，不予收費。

受邀至本校參加會議之貴賓、主持人等之車輛，由主辦

單位填具申請書經核准後，辦理貴賓臨時停車證，每次酌收停車費新台幣伍拾元整。

至本校參加活動之大型車輛，由主辦單位向總務處申請核准後，辦理臨時停車證，每次酌收停車費新台幣壹佰元整。但限停於公館停車場。

至本校鹿鳴雅舍住宿人員之車輛，應換取臨時停車證，並限停於鹿鳴雅舍停車場，每日酌收停車費新台幣壹佰元整。

各訓練班學員之車輛，得辦理學員汽車停車證。每次上課時間四小時內者，單次收費新台幣伍拾元整；四小時以上者，單次收費新台幣捌拾元整，繳費計算以每期上課日數計，一次繳清，中途不得退費。

未依規定辦理停車手續進入校園停放之車輛，經總務處駐衛警察隊查獲且施以車輪加大鎖者，除應罰繳開鎖費新台幣伍佰元整外，並收取違規停車費。以查獲時開始計費，每小時新台幣壹佰元整；未滿一小時以一小時計。

非經核准之機車如在校園行駛、停放，經總務處駐衛警察隊查獲且施以車輪加大鎖者，應罰繳開鎖費新台幣參佰元整。

申請補、換證者，應酌收工本費新台幣壹佰元整。

#### 3.2.6.b 校園汽車通行資格申請

##### 1.教職員工停車證申請自備證件及流程

一、自備證件：

- (1) 教職員工證
- (2) 本人行車執照
- (3) 本人駕駛執照

二、流程：

- (1) 驗證
- (2) 資料輸入電腦存檔
- (3) 繳費(停車證每月 500 元；編制內員工可由薪資中扣繳)
- (4) 憑繳費通知發與停車證

##### 2.專任助理汽車停車證申請自備證件及流程

一、自備證件：

- (1) 約聘僱書
- (2) 本人行車執照
- (3) 本人駕駛執照

二、流程：

- (1) 驗證
- (2) 資料輸入電腦存檔
- (3) 繳費(每月 500 元)
- (4) 憑繳費通知發與停車證，惟限停公館停車場。

##### 3.學生汽車停車證申請自備證件及流程

一、自備證件：

- (1) 學生證
- (2) 本人行車執照
- (3) 本人駕駛執照
- (4) 註冊繳費四聯單收據

二、流程：

- (1) 驗證、登記參加抽籤(每半學期註冊期間辦理)
- (2) 中籤者填寫申請書並輸入電腦存檔
- (3) 繳費(每月 500 元)
- (4) 憑繳費通知發與停車證，惟限停學生專用停車場。

##### 4.廠商汽車停車證申請自備證件及流程

一、自備證件：

- (1) 憑各院所出具證明簽請總務長核准之申請書
- (2) 本人行車執照
- (3) 本人駕駛執照

二、流程：

- (1) 驗證
- (2) 繳費(長期契約廠商每月新台幣 1000 元、一般廠商每月新台幣 1500 元或以每日新台幣 100 元計收)
- (3) 憑繳費通知發與停車證

##### 5.學員夜間汽車臨時停車證申請自備證件及流程

一、自備證件：

- (1) 訓練班出具之證明書
- (2) 本人行車執照
- (3) 本人駕駛執照

二、流程：

- (1) 驗證、填寫申請書
- (2) 繳費(以上課總次數計，每次上課四小時內以新台幣 50 元計收，四小時以上以新台幣 80 元計收)
- (3) 憑繳費通知發與汽車臨時停車證

##### 6.與會貴賓專用臨時汽車停車證申請自備證件及流程

一、自備證件：

- (1) 場地借用同意書
- (2) 開會通知單
- (3) 邀請函

二、流程：

- (1) 驗證(主持人或演講者)
- (2) 繳費(停車證每日新台幣 50 元)
- (3) 憑繳費通知發與貴賓專用汽車停車證

##### 7.計時票申請自備證件及流程

1. 一、自備證件：

- (1) 場地借用同意書
- (2) 開會通知單

(3) 邀請函

二、流程：

- (1) 驗證
- (2) 繳費(計時票面額分新台幣 10、25、50 元三種)
- (3) 憑繳費通知發與計時票

#### 3.2.6.c 校園汽車通行管理辦法

進入校園之機動車輛以汽車為限，機器腳踏車禁止在校園內行駛，但肢體障礙者及經核准之公務機器腳踏車不在此限。

經本校核發之汽車停車證，其種類如左

教職員工停車證。

廠商及記者停車證

臨時停車證。

學生、學員及專任助理停車證。

凡持有前項第一、二、三款停車證者，始得進入校園；持有前項第四款停車證者，僅得停於經指定之停車場。本校教職員工及兼任教師得辦理教職員工汽車停車證。

凡未配住本校宿舍之博士班、碩士班及大學部學生，得於註冊時登記辦理限量發給之學生汽車停車證，並以抽籤方式為之。

本校專案研究計畫聘僱之專任人員，得辦理專任助理汽車停車證。

來校洽公、訪客、送貨、接送、本校退休教職員工及未申請教職員工停車證之本校現職人員之車輛，應換取臨時汽車停車證，並以計時收費。

到本校參加會議或活動之車輛，得憑開會通知單或邀請函換取臨時停車證，並以計時收費，惟全校性之公務會議或活動除外。

晚間上課之各訓練班學員，得由各訓練班出具證明後辦理學員汽車停車證，停放時間為下午五時至十時。但限停於經指定之停車場。寒暑假期間下午上課之學員，得辦理學員汽車停車證，停放時間為學員之上課時間。但限停於經指定之停車場。

與本校有業務往來之廠商車輛，應填具申請書送各相關單位之一級主管同意，並經總務處核准後，辦理廠商汽車停車證。到本校採訪之媒體記者，得向秘書室申請辦理記者汽車停車證。

本校教職員工、來賓、廠商及開會人員之車輛禁止停放學生專用停車場。本校教職員工汽車停車證，以月為計算單位，一年為一期自薪俸扣繳。中途退證者，應繳回停車證，並於次月開始計算退款月數。

本校學生汽車停車證，以月為計算單位，分上、下學期辦理繳費。中途退證者，應繳回停車證，並於次月開始計算退款月數。補、換證者酌收工本費。

汽車停車證之核、換發由總務處駐衛警察隊負責

### 3.台大校園規劃之基本構想計畫

辦理，每人以一張為限。申請人辦理時應繳驗有效之本人駕駛執照、行車執照及教職員工證或學生證。汽車停車證，應實貼於汽車前擋風玻璃明顯處，汽車停車證不得轉讓、出借、偽造、塗改或虛報遺失。

汽車駕駛人應依規定行駛、停放，並接受總務處駐衛警察之指揮。

違反前兩項規定者，依本校汽機車違規處理要點處理。

進入校園之汽車，車內禁放易燃物、爆裂物或其他違禁物。停放於校園內之汽車若遭損壞、偷竊，本校概不負責。汽車駕駛人對本校之各項設施造成損壞者，應負賠償責任。

汽車停車證之收費暨違規罰款收入，應列入本校校務基金，但得優先作為交通設施維護及僱用相關管理人員薪資之用。校總區各系所、館地下室汽車停車場管理要點另訂之。

#### 3.2.6.d 停車場管理

##### 1. 路外停車場

對於目前台大校園各停車場之使用，應考量其服務區域在不同時間之需求特性，而加以訂定不同管理規則。例如新生南路側門機車停車場鄰近台大體育活動區域，在星期例假日時，台大師生及一般民眾到校休閒、運動之停車需求增加，但目前新生南路側門機車停車場在星期例假日時卻無開放，造成新生南路側門區域嚴重之停車問題。因此，針對新生南路側門特殊之停車需求，建議未來新生南路側門機車停車場在星期例假日時，應予以開放。

##### 2. 路邊停車場

據問卷調查結果所示，台大師生普遍認為現今校園路邊汽車停車位劃設浮濫，台大校園嚴然成爲一個大型停車場，這種情形尤其以椰林大道、行政大樓前廣場及小椰林大道最爲嚴重，目前在椰林大道約設有 300 個汽車停車位。因此，爲改善此一現象，實有必要將台大校園路邊停車劃位設作一特別研究。

檢討目前台大校園路邊停車位劃設，可以發現以下缺失：

- (1) 路邊停車格位劃設浮濫，包括槽化島、交叉路口區域等不適宜劃設爲停車格位區域，皆劃設爲汽車停車格位。
- (2) 路邊停車格位劃設太過密集，嚴重影響台大校園景觀，如行政大樓前廣場、傳鐘周圍區域，如同一大停車場。
- (3) 路邊停車格位劃設影響到行人、腳踏車活動空間，可使用道路面積縮小的情形下，行人、腳踏車與汽車之衝突增加。

爲改善目前台大校園路邊停車位劃設之缺失，提

出下列改善建議，以作為校園路邊停車位劃設之參考：

- (1) 校園道路不應無限制提供路邊停車空間，不應因爲汽車通行證發放數量增加，而增設停車格位，而應考量校園道路可提供劃設停車格位之數量，作為汽車通行證發放數量之依據。
- (2) 槽化島、交叉路口等區域，所劃設之汽車停車格位應予以廢除。
- (3) 考慮校園景觀，除計劃作為大型停車空間之區域外，校園道路或廣場不應劃設過多或太過密集之汽車停車格位。
- (4) 考慮道路行人、腳踏車活動所需空間，特別是在兩側無提供人行空間之道路，須減少停車格位之劃設。

#### 3.2.6.a. 違規交通事件取締－違規停車

爲有效管理進入校總區內之汽機車行駛及其停放，進入本校校園汽機車有下列情形之一者，以違規論：

- 1.無本校核發之有效汽車停車證，於校園內行駛或停放者。
- 2.未禮讓行人或腳踏車優先通行、超速、亂鳴喇叭、練車、未遵守交通法規者。
- 3.未將汽車停車證或臨時停車證置放於汽車前擋風玻璃內明顯處者。
- 4.未依規定停放於指定區域及位置者。
- 5.非執行公務之機車在校園內行駛者。
- 6.持有學生汽車停車證進入校園內停放者。
- 7.使用廠商停車證之車輛，自下午十時至翌日上午六時停放校園內者。
- 8.其他經公告禁止之行爲。
- 9.前項第五款於舟山路限制機車行駛前，得不視為違規。

駕駛人有前項違規情形者，依情節輕重予以口頭勸導、貼違規停車單、開立違規舉發單、車輪加大鎖等處置。

前項之違規處置得合併使用。

有下列情形之一者，除撤銷其汽車停車證不予退費外，並停止辦理下期新證，且於本校校訊及電子布告欄公布其姓名、服務單位或就讀系所及違規事實。

- 1.將汽車停車證，轉讓、出借、塗改、變造或虛報遺失者。
- 2.除口頭勸導外，違規經舉發達三次者。

3.違規汽、機車經加鎖者，其車主於開鎖時，須出示證件，登記姓名及服務單位或就讀系所，並依國立臺灣大學校總區汽車停車證收費辦法第九條規定，繳交相關費用後開鎖放行。

4.受處分人不服處分時，應以書面向本校總務處提出申訴。

校園道路提供汽車停車爲目前校園四周缺乏停車位情況下之不得已措施，在校園內違規停車之行爲更爲不該。因此，校園交通管理辦法除對於汽車通行證之發放訂定規則執行外，更須針對持有汽車通行證者之駕駛行爲嚴格督導。建議駐警隊平時應加強校園內部違規停車行爲之取締，並修訂管理辦法之罰責，對於違規行爲第一次予以警告，第二次違規則應予以沒入汽車通行證，以杜絕違規停車等投機行爲，保障校園行人、腳踏車行的權益。針對台灣大學校區內之停車違規處理辦法以下表表示：

表3-2-1 違規處理辦法表

處罰項目	處罰對象	備註
撤銷汽車通行證或停車證	(1) 將汽車通行證或停車證，轉讓、出借、仿冒、虛報遺失者。 (2) 將汽車通行證或停車證之車號，塗抹不清者。 (3) 除口頭勸告外，經違規三次以上者。	不予退費，且自下學期起不再核發，並在補校訊上公佈其姓名及服務單位或就讀系所，或依情節輕重依法究辦。
口頭勸告	違規行駛或停車者。	
貼警告單	違規行駛或停車者。	包括紅色警告單或紅色『違規停車』單。
車輪加鎖	(1) 違規行駛或停車者。 (2) 無本校有效通行證或停車證之汽車或汽車違規停車時。	
拖離	(1) 違規行駛或停車者。 (2) 經貼警告單或開立交通違規事件通知單之違規汽車，經過一天以上未處理者。	
開立交通違規事件通知單	違規行駛或停車者。	對違規不改善之車輛，可逐日連續開立。

報警取締	經貼警告單或開立交通違規事件通知單之違規汽車，經過一天以上未處理者。	
永不再核發	廠商與其他建教合作單位之違規處理，比照本校教職員工處理，爲情節嚴重而不服取締者。	