

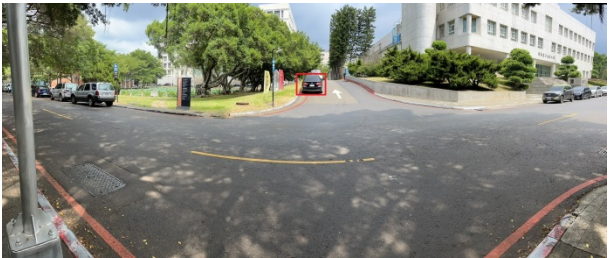
國立陽明交通大學光復校區環校道路車輛出入口處停車位檢討說明

一、經盤點校園現行各出入口停車位設置，約有 7 處需檢討改善，其分佈圖如下：



二、校園停車位改善說明

- (一)擬參考【[道路交通安全規則](#)】第 111 條規定，調整校園環校道路停車格規劃，於交叉路口(包含巷道)10 公尺處劃設禁停紅線者，依路口轉彎處之固定建築物外延伸線交叉頂點起算二邊各 10 公尺；道路周邊無固定建築物，則按道路邊線延伸之交會點起算二邊各 10 公尺。
- (二)依前述規定，盤點校園現行路邊停車格劃設計有 7 處應調整，示意圖如下：

停車格位置	現況相片	改善說明
A、電資中心與環校道路出口處		出口兩側各取消 1 格。
B、電資中心與環校道路入口處		進入電資中心道路入口處取消 1 格。
C、固態電子大樓與環校道路出入口處		出入口兩側各取消 1 格。
D-1、女二舍路段與環校道路出入口處		為維良好的行車視線，擬刪除對面路邊停車格 4 格。

停車格位置	現況相片	改善說明
D-2、女二舍路段與環校道路出入口處		女二舍路段因受道路寬度限制，為維停車安全，建議將第 1 格停車位刪除。
E、田家炳大樓與排球場間十字路口		考量轉彎車輛行車安全，建議將第 1 格停車位刪除。
F、九舍、十舍十字出入口		出入口左側取消 1 格。

法規名稱：[道路交通安全規則](#)

第 111 條

汽車臨時停車時，應依下列規定：

- 一、橋樑、隧道、圓環、障礙物對面、鐵路平交道、人行道、行人穿越道、快車道等處，不得臨時停車。
- 二、交岔路口、公共汽車招呼站十公尺內、消防栓、消防車出入口五公尺內不得臨時停車。
- 三、設有禁止臨時停車標誌、標線處所不得臨時停車。
- 四、道路交通標誌前不得臨時停車。
- 五、不得併排臨時停車。

汽車臨時停車時，應依車輛順行方向緊靠道路邊緣，其前後輪胎外側距離緣石或路面邊緣不得逾六十公分。但大型車不得逾一公尺。

大型重型機車及機車臨時停車時，應依車輛順行方向緊靠道路邊緣停放，其前輪或後輪外側距離緣石或路面邊緣不得逾四十公分。

國立陽明交通大學交大校區校園道路減速設施設置原則草案總說明

基於校園環境應以「行人路權優先、人本交通」行車友善觀念為出發點，校園減速設施的設置有助於達成此目標，並有效提升行人與車輛的安全。為讓校園環校道路減速設施設置及管理依法有據，於設置時亦能整體規劃並有一致性的規劃準則，且考量日後若有增設或改善之需求得以即時處理及改善，爰擬具本原則草案，其訂定要點如下：

- 一、本原則訂定之原則與設置位置。(草案第一、二點)
- 二、明定設置考量因素、警示標示、型式等。(草案第三點至第五點)
- 三、明定設置之審議及核備程序。(草案第六點)
- 四、本原則訂定、修正程序。(草案第七點)

國立陽明交通大學交大校區校園道路減速設施設置原則

草案逐條說明

名稱	說明
國立陽明交通大學交大校區校園道路減速設施設置原則	為讓校園減速墊設置及管理有所依循，爰訂定本原則。
規定	說明
一、基於校園環境應以「行人路權優先、人本交通」行車友善觀念為出發點，校園減速設施應整體評估並訂定一致性的規劃準則以作為管理之依據。	說明校園交通減速設施之設置及管理原則。
二、校園減速設施設置應以下列為規劃原則，經檢核符合後始得提出審議： (一)新增設減速設施 1、須穿越環校汽車道路且行人穿越頻繁處所。 2、車速可能過快，致行人有安全疑慮處所。 3、主幹道與支幹道交會鄰近處，有行車安全疑慮(例如：行車視線受阻、提醒應減速...等 (二)原已設置減速設施調整、刪除 1、因減速設施之設置而提高慢車交通事故或行人受傷頻率。 2、接獲教職員工生反映事件頻繁處。 3、定期檢視後無設置之必要性者。 (三) 每學年檢視各處設置之適宜性並建立檢核機制，以各處實際管制成效做為增設、調整或刪除之評估考量。	依校園道路環境規範減速設施之新增設、調整及刪除規劃原則。
三、為維護宿舍區之安寧及行人安全，鄰近	說明減速墊設置應考量周邊館

宿舍區得設置減速設施，惟設置時應審慎評估且間隔不宜過度密集。	舍之安寧，且需整體評估後始得設置。
四、鄰近減速設施前應設置顯明標誌、標線或其他警示方式以茲提醒減速。並視校園道路現況，增設【警 30 路面顛簸】或【警 31 高突標誌】標誌。	1、依據道路交通標誌標線號誌設置規則第 37、38 條訂定本條文。 2、規範鄰近減速墊處應有完善之警示標誌，以提醒須減速慢行。
五、減速設施設置應參酌內政部營建署「市區道路及附屬工程設計規範」第十二章第五項第二款速率管制設施之減速設施設置規定如下： (一)設施鋪面顏色、標線及標誌必須確保辨識性。 (二)道路縱坡大於 8%，不宜設置。 (三)設置方式、尺寸宜參考該規範所定圖例及建議表，詳如附件。	說明減速墊設置及型式之參考依據。
六、校園內各項減速設施增設、調整或刪除建議案，應先提送交通管理委員下設之工作小組審議，同意後始得執行，並將審議結果提送交通管理委員會報告。	說明減速墊相關議案之審議及核備程序。
七、本原則經工作小組擬訂後提送校區交通管理委員會會議審議通過後實施，修正時亦同。	說明本原則訂定、修正程序。

國立陽明交通大學交大校區校園道路減速設施設置原則(草案)

一、基於校園環境應以「行人路權優先、人本交通」行車友善觀念為出發點，校園減速設施應整體評估並訂定一致性的規劃準則以作為管理之依據。

二、校園減速設施設置應以下列為規劃原則，經檢核符合後始得提出審議：

(一) 新增設減速設施

- 1、須穿越環校汽車道路且行人穿越頻繁處所。
- 2、車速可能過快，致行人有安全疑慮處所。
- 3、主幹道與支幹道交會鄰近處，有行車安全疑慮(例如：行車視線受阻、提醒應減速...等

(二) 原已設置減速設施調整、刪除

- 1、因減速設施之設置而提高慢車交通事故或行人受傷頻率。
- 2、接獲教職員工生反映事件頻繁處。
- 3、定期檢視後無設置之必要性者。

(三) 每學年檢視各處設置之適宜性並建立檢核機制，以各處實際管制成效做為增設、調整或刪除之評估考量。

三、為維護宿舍區之安寧及行人安全，鄰近宿舍區得設置減速設施，惟設置時應審慎評估且間隔不宜過度密集。

四、鄰近減速設施前應設置顯明標誌、標線或其他警示方式以茲提醒減速。並視校園道路現況，增設【警 30 路面顛簸】或【警 31 高突標誌】標誌。

五、減速設施設置應參酌內政部營建署「市區道路及附屬工程設計規範」第十二章第五項第二款速率管制設施之減速設施設置規定如下：

(一)設施鋪面顏色、標線及標誌必須確保辨識性。

(二)道路縱坡大於 8%，不宜設置。

(三)設置方式、尺寸宜參考該規範所定圖例及建議表，詳如附件。

六、校園內各項減速設施增設、調整或刪除建議案，應先提送交通管理委員下設之工作小組審議，同意後始得執行，並將審議結果提送交通管理委員會報告。

七、本原則經工作小組擬訂後提送校區交通管理委員會會議審議通過後實施，修正時亦同。

12.5.2 速率管制設施

1. 路段之減速墊、減速丘、減速台

(1) 設施鋪面顏色、標線及標誌必須確保辨識性。

(2) 道路縱坡大於8%，不宜設置。

設置參考例如圖 12.5.6 ~ 12.5.8，設置幾何尺寸建議詳如表 12.5.2。

圖 12.5.6

減速墊及減速丘平面圖例

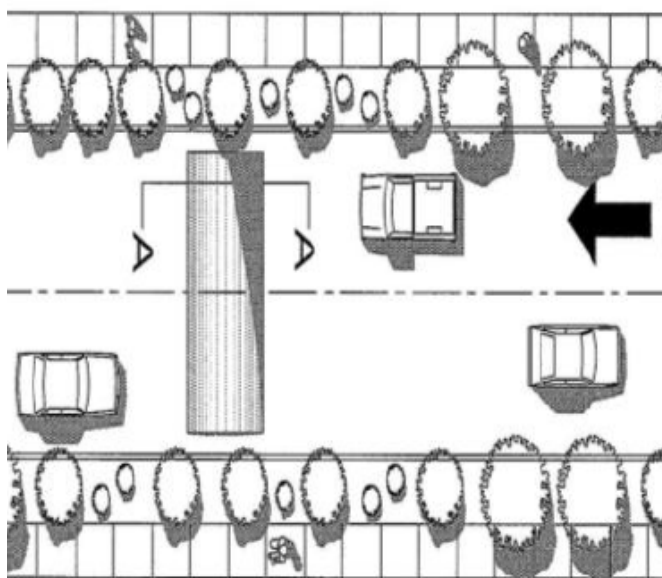


圖 12.5.7

減速台平面圖例

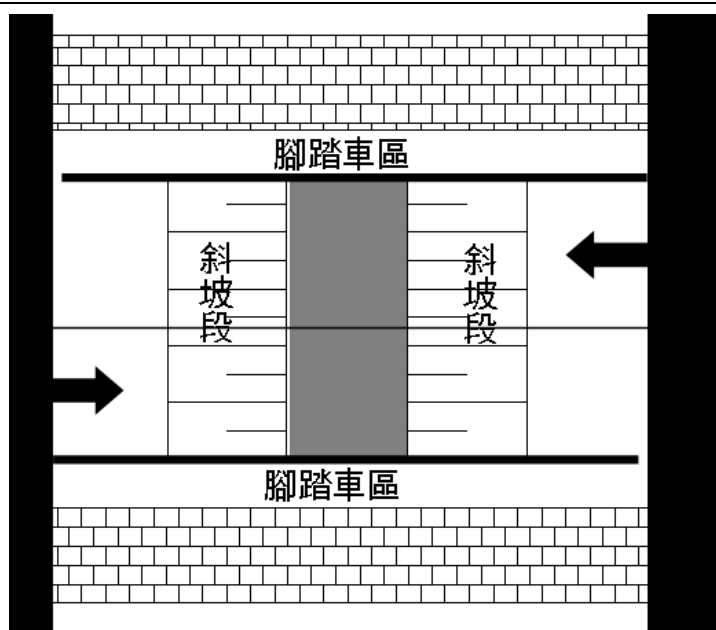


圖 12.5.8
減速墊、減速丘及減速台
斷面圖例

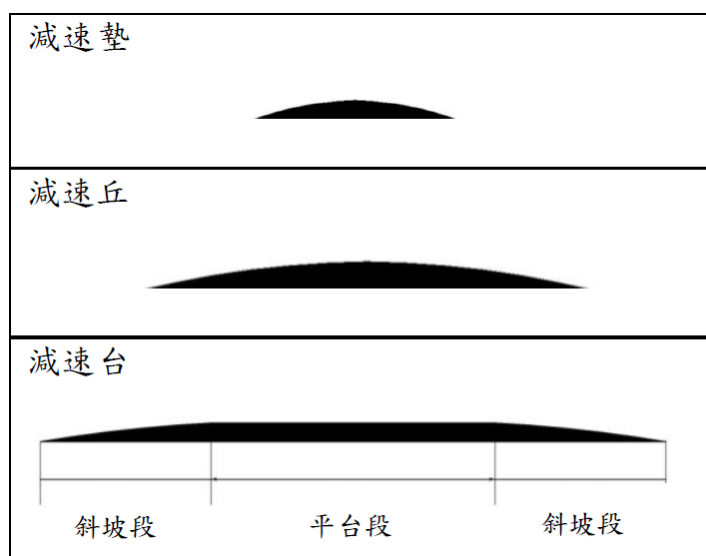


表 12.5.2
減速墊、減速丘及減速台
幾何尺寸建議

分類	減速墊	減速丘	減速台
高度	0.025 公尺～ 0.035 公尺	0.05 公尺～ 0.10 公尺	0.075～0.15 公尺 設置於行人穿越道宜配合人 行道緣石高度
斜坡段坡距比	1/10～1/7	1/20～1/10	1/25～1/10
	坡頂宜以 圓弧處理	坡頂宜以 圓弧處理	—
長度	—	—	平台段 2.4 公尺～6 公尺

國立陽明交通大學交大校區校園道路減速設施檢核表

檢核目的：☐新增 ☐調整 ☐刪除 ☐定期檢核

設置地點：

檢核日期：_____年_____月_____日

檢核項目	檢核內容	檢核結果		其他說明
		符合	不符合	
一般性要點	1、型式外觀完整性			
	2、提醒設施明顯性			
設置原則 要 點	1、須穿越環校汽車道路且行人 穿越頻繁處所。			
	2、車速可能過快，致行人有安 全疑慮處所。			
	3、主幹道與支幹道交會鄰近 處，有行車安全疑慮(例如： 行車視線受阻、提醒應減速... 等)。			
	4、因減速設施之設置而提高慢 車交通事故或行人受傷頻 率。			
	5、曾接獲教職員工生反映事件 頻繁處。			
設置適宜性	減速設施是否適宜			
結果或建議	是否提送工作小組審議			
其 他				

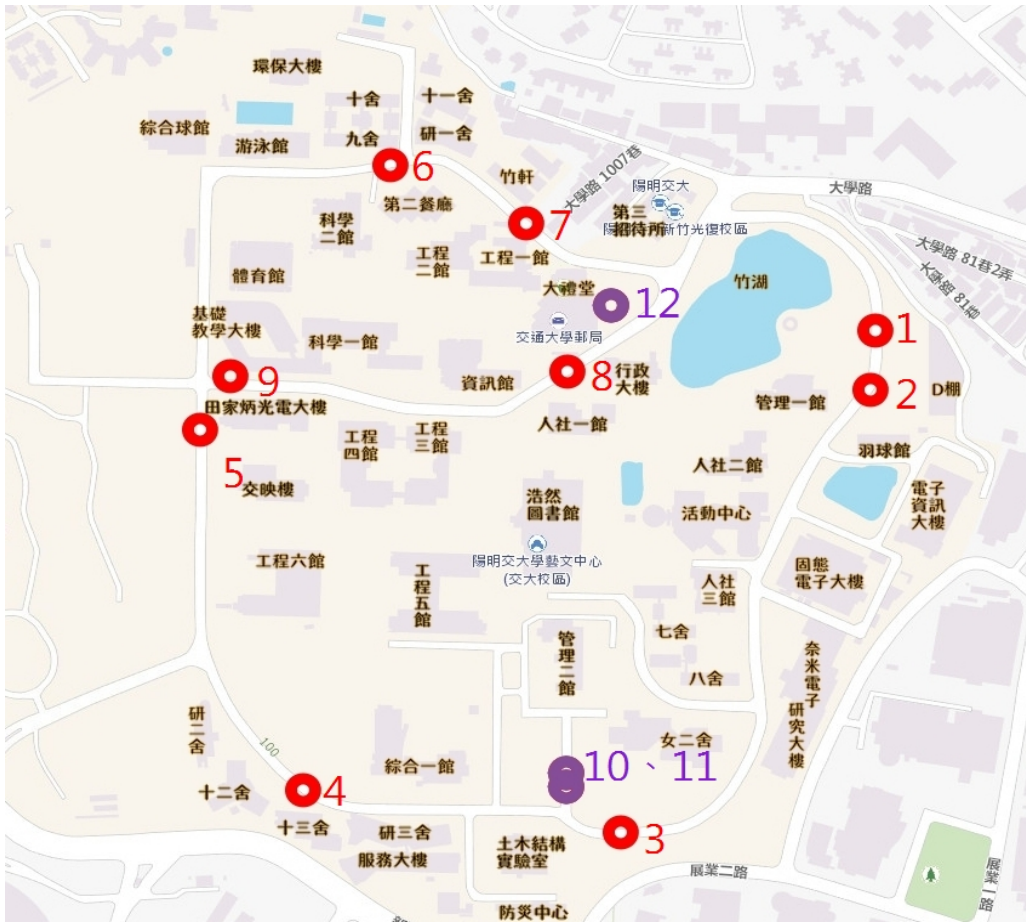
檢核者：

單位主管：

國立陽明交通大學光復校區減速墊設置分析說明

一、校園現行設置減速墊分析

(一)現行設置減速墊設置共計 12 處，分別為柏油型減速墊 3 處及塑膠型減速墊 9 處，其分佈圖如下：



(二)依據草擬之「校園環校道路減速墊設置原則」，並就現行已設置位置進行分析，其設置原則分述如下：

設置地點	現況相片	設置原則說明
序號：1 D 棚與管理一館間 路段		一、(一) 須穿越環校汽車道 路且行人穿越頻繁 處所。

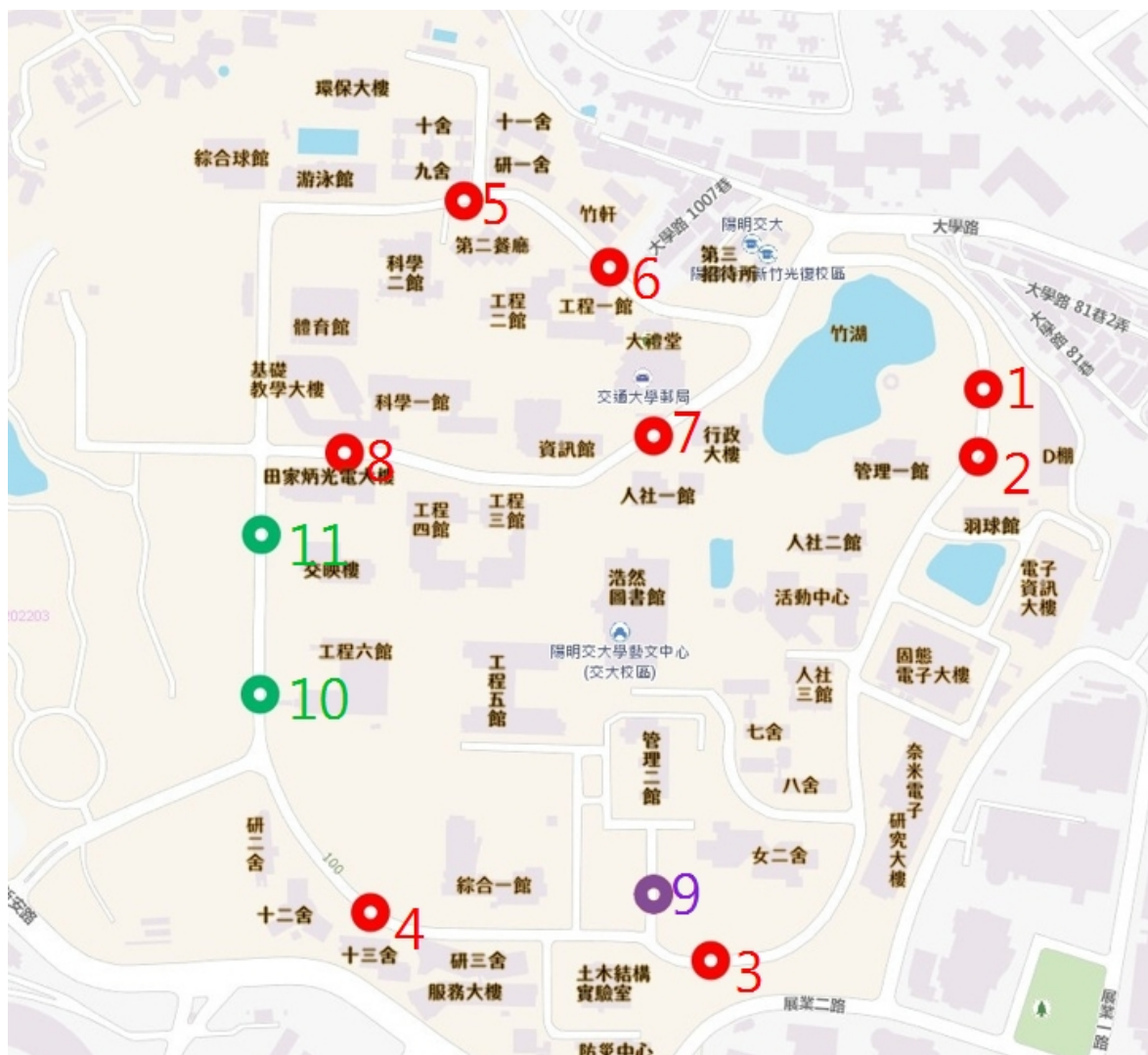
設置地點	現況相片	設置原則說明
序號：2 D 棚、網球場與管理一館間路段		一、(一) 須穿越環校汽車道路且行人穿越頻繁處所。
序號：3 B 棚與管理二館、女二舍路段		一、(一) 須穿越環校汽車道路且行人穿越頻繁處所。
序號：4 12、13 舍與綜合一館間路段		一、(一) 須穿越環校汽車道路且行人穿越頻繁處所。
序號：5 田家炳、交映樓前路段		一、(三) 主幹道與支幹道交會鄰近處，有行車安全疑慮(提醒應減速)

設置地點	現況相片	設置原則說明
序號：6 9、10 舍與二餐間 路段		一、(一) 須穿越環校汽車道 路且行人穿越頻繁 處所。
序號：7 竹軒與二餐、工一 間路段		一、(一) 須穿越環校汽車道 路且行人穿越頻繁 處所。
序號：8 大禮堂與行政大 樓間路段		一、(一) 須穿越環校汽車道 路且行人穿越頻繁 處所。
序號：9 基礎大樓與田家 炳間路段		一、(三) 主幹道與支幹道交 會鄰近處，有行車安 全疑慮(提醒應減 速)

設置地點	現況相片	設置原則說明
序號：10、11 管理二館停車場 出入口處		一、(三) 主幹道與支幹道交 會鄰近處，有行車安 全疑慮(行車視線受 阻)
序號：12 大禮堂旁停車場 旁路段		一、(一) 須穿越環校汽車道 路且行人穿越頻繁 處所。

二、擬調整部分減速墊位置：盤點現行已設置之 12 處減速墊位置，綜整分析考量後研擬於工六館路段新增設 2 處、並將原序號 5 及 12 等 2 處刪除、原序號 9 位置調整及原序號 10、11 等 1 處調整型式後合併改設 1 處，調整後分佈圖及增刪說明如下

(一)調整後全校減速墊分佈圖



(二)調整後各點增刪說明

1、校園待考量增設地點：工程六館前路段

(1)說明：工六館斜坡路段車速管制設施可行分析

(2)預計設置方式：設置 2 個減速墊。A 點位於南大門轉往工六方向下坡起點處，讓車輛於下坡前先行減速；B 點位於下坡終點亦為停車場出口附近，促使車輛在下坡過程亦能降速，並於人行穿越道前再行減速，促進行人安全。

設置地點	現況相片	設置原則說明
序號：10+11 工程六館前路段 (路段全景)		一、(二) 車速可能過快， 致行人有安全疑慮處所。
序號：10 工程六館前路段 (A 點-路段起點)		
序號：11 工程六館前路段 (B 點-路段終點)		

2、減速墊設置預計刪除 2 處，為原先設置之序號：5 及 12。

設置地點	現況相片	調整說明
舊序號：5 田家炳、交映樓 前路段		為主幹道與支幹道交會鄰近處，為提醒作用居多。以行車駕駛行為而言，鄰近路口車輛均會減速慢行，故應可酌情刪除。
舊序號：12 大禮堂旁停車場旁路段		因無實質管制需求，擬刪除。

3、減速墊位置後移 1 處，為原先設置之序號：9。

設置地點	現況相片	調整說明
舊序號：9 調整後序號：8 基礎大樓與田家炳間路段		為主幹道與支幹道交會鄰近處，為提醒作用居多。設置太接近路口，擬向後移，以提早提醒用路人減速慢行。

4、減速墊型式調整為塑膠型 1 處，原先設置之序號 10 及 11，調整合併成 1 處。

設置地點	現況相片	調整說明
舊序號：10+11 調整後序號：9 管理二館停車場出入口處		配合現行校園減速墊型式，擬改設塑膠式減速墊。

(三)現有減速墊設置位置略做移動，設在路燈底下讓駕駛人及行人於夜間容易辨認，以利提升減速效果及安全性。

三、綜上評估，有關上述校園減速墊之設置調整及修改，擬提工作小組審議通過後據以執行，並將審議結果提送交通管理委員會報告。

國立陽明交通大學交大校區環校機車道柵欄管制系統改善評估案

- 一、依 111 年 6 月 15 日 110 學年度第 1 次交通管理委員會臨時動議決議辦理。
研擬環校機車道柵欄管制系統改以車牌辨識系統方式感應之可行性評估。
- 二、於 111 年 8 月 11 日邀請本校汽車車牌辨識系統之維護廠商「詮營股份有限公司」至現場會勘，並進行環境改善及設備建置可行性評估。經評估，依南北機車道現場環境及空間、硬體對於設置辨識鏡頭並無太大問題，擬規劃其規格示意圖，詳如附件。
- 三、環校機車道柵欄管制系統改以車牌辨識系統方式管理，其優缺點說明如下：
 - (一)可預期之優點
 - 1、取消長距卡之製卡及硬體設備維護。
 - 2、無需再持職員證、學生證及短距感應磁扣感應進出。
 - 3、新生辦理停車證無需再借出代替使用的短距感應磁扣。
 - 4、可加速機車道進出效率。
 - (二)可預期之缺點
 - 1、於尖峰時間車流量大時亦有前後車跟車過近至無法辨識或辨識失敗。
 - 2、車牌污損或車牌安裝位置不一致而無法辨識。
 - 3、無法有效阻止車輛失竊。
 - 4、需保留使用短距卡作為救濟補償措施，仍無法完全廢止。
- 四、本評估案擬提交交通管理委員工作小組討論，並提交交通管理委員會報告。

附件、南北門現場示意圖

位置	現場設置示意圖
北大門進口	 A photograph of the North Gate entrance. Two red rectangular markers are placed on the asphalt road surface, pointing towards the entrance. Yellow and white striped bollards are positioned in front of the entrance. A white barrier arm is visible on the right side, with a sign that reads "111年8月1日 全面啟用 新停車場" (Full use of new parking lot from August 1, 2022). The entrance is under a concrete overpass.
北大門出口	 A photograph of the North Gate exit. Two red rectangular markers are placed on the asphalt road surface, pointing towards the exit. Yellow and white striped bollards are positioned in front of the exit. A white barrier arm is visible on the left side. The exit is under a concrete overpass.

位置	現場設置示意圖
南大門進口	 A photograph showing the entrance barrier system at the South Gate. The scene is viewed from a low angle, looking down a paved road towards the entrance. On the left side of the road, there are several white barrier units with red and white striped arms. The arms are currently in the closed position, blocking the road. The road is flanked by concrete walls and has a yellow curb on the left. In the background, there are green trees and a clear blue sky. The overall structure is covered by a large, open-sided metal roof.
南大門出口	 A photograph showing the exit barrier system at the South Gate. The scene is viewed from a low angle, looking down a paved road towards the exit. On the right side of the road, there are several white barrier units with red and white striped arms. The arms are currently in the closed position, blocking the road. The road is flanked by concrete walls and has a yellow curb on the right. In the background, there are green trees and a clear blue sky. The overall structure is covered by a large, open-sided metal roof.