

校總區無車化執行方案與推動時程整體規劃全校公聽會

會議紀錄

時間：113年11月29日（星期五）下午4時0分至6時0分

地點：第一行政大樓第一會議室

主席：校園規劃小組委員會 王根樹召集人 記錄：吳莉莉

出席人員：

學務處 朱士維學務長、李毓璿簡任秘書

總務處 廖文正總務長、許聿廷副總務長、蔡淑婷技士

總務處 事務組 徐仁祥股長、阮偉紘資深專員

總務處 營繕組 羅健榮技正

生物資源暨農學院 農經系 高士夏同學、林子喻同學

森林系 張鵬琛同學

文學院 人類系 鄭玫欣同學

理學院 數學系 李庭諭助理教授

物理系 陳昭瑋同學

大氣系 蔡易達同學

地理系 王爵同學、張哲旻同學

天文所 白哲緯同學

社會科學院 社工系 蔡承諺同學

新聞所 謝佩玲同學

工學院 土木系所 許聿廷副教授、黃柏森同學、賴奕妘同學、黃浩哲同學、廖涵儀同學、林思源同學、吳浚名同學、張肇杰同學、林君紘同學、林哲安同學、吳文元同學、彭麟翔同學、張瑋恬同學、黃允同學、駱耘同學、吳鈞山同學、王紹安同學、陳詩涵同學、林舜妤同學、巫奕萱同學、蔡尚辰同學、鍾洧全同學

學代會 詹凱昕同學

研協會 陳毓文同學

圖書館 魏怡君組長

圖書館 校史館 陳怡蓁行政專員、劉臻行政專員

永續辦公室 鄧尹棋專員、王曉朗研究助理
科教中心 賴亦德資深專員
校友 葉妤柔、戴沛辰
大同大學 陳政霖同學
校園規劃小組 吳莉莉資深專員、吳慈葳行政專員、彭嘉玲行政專員

壹、規劃單位簡報：

(略)。

貳、意見交流：

主席：

今天召開公聽會的目的是為了廣泛蒐集意見，歡迎在座各位提供意見，受限於時間可能沒有辦法讓大家都發言，也歡迎各位提供書面意見或 email 給我們，我們都會詳細的列入紀錄。

物理系陳昭璋同學：

很感謝學校推動無車化的計畫，為了支持這個計畫，我特地開車過來。我提出以下幾點意見。

- 一、 認同本計畫所提出的交通工程建議，在適當的地方不要讓駕駛太過於舒適，透過道路的設計有效降低車速。不過以個人的經驗，駕駛經驗的不舒適，主要是來自於汽車與自行車、及汽車與行人之間的衝突，而不是來自於道路設計。
- 二、 想詢問學校是否會在部分的道路設置行人穿越線或號誌。椰林大道有四個車道的寬度，自行車直行時通常具有比較大的路權，會想要衝得比較快，而增加行人穿越的危險。未來學校是否會在椰林大道的路面增設行穿線？或是更改椰林大道的標線設計，增設自行車道或將車道進行分割？
- 三、 未來學校是否考量設置停車場到校內核心區域、或不同館舍之間的交通車，或許有助於提升學生從使用自行車載具為主，回歸為步行為主。

總務處營繕組羅健榮技正：

個人任職於總務處營繕組，今天是以個人在學校任職多年，參與校園環境改善的經驗來提供意見。當然，20年前和現在的環境已經不太一樣，包括目前學校有三個主要的外圍停車場，資訊較從前發達以及比較提倡環保跟永續發展。個人就

如何改善校內步行跟交通環境，以提高教職員的支持度的想法，提供各位參考。

- 一、為增加教職員步行以及停放校園外圍停車場的意願，建議學校提供幾個鼓勵措施。(一) 在各主要校門出入口和外圍停車場增加簽到退點，或是加大彈性上下班的時段。(二) 透過 APP 的開發，估算步行等級、開放競賽。(三) 提高通勤交通補助，當然，這跟學校的預算與政策規定有關，讓開車的人願意配合。(四) 允許在校內停車的對象，大家應有共識，以扶持弱勢和維持必要的運作為優先，也就是說申請校內中央區域停車的對象，應該設定在行動不便或是有七歲以下孩童的同仁，或是年紀比較大可能 55 歲或 60 歲以上的教職員。(五) 可以針對幾條主要道路設置風雨走廊，如：蒲葵道、楓香道、小椰林道跟椰林大道，配合綠帶跟建築群設置，盡量鼓勵腳踏車、汽車或機車駕駛轉變為行人，天氣很炎熱時，在校園活動可以行走在風雨走廊，他們就會願意步行。
- 二、校內騎自行車的人很多，特別是上、下課還有中午的時段，從行人或是開車的人的角度來看，常常會搞不清楚自行車要直行還是轉彎。我覺得可以像荷蘭一樣開設騎乘自行車的課程。包括：轉彎時打手勢、停車秩序的維護等等。透過這些課程，讓學生來共同維護騎車的環境，也可以形成臺大腳踏車的文化，並且有助於未來學校在設立公共腳踏車系統，包括現在已經在使用的 Ubike。
- 三、另外，聽過虞兆中校長的車子都是停在校門口、下車入校。建議由長官帶頭示範，消彌一些疑慮。
- 四、宿舍分配時，不申請車証的同仁可以加分，或是獲配宿舍的同仁，只能申請外圍停車場。
- 五、經費的部分，也可以考慮民眾入校要收取清潔費用。
- 六、上述的建議都需要從政策面著手。也可以考慮為提高師生職員支持意願，增加社團補助經費。

主席：

因為推動校園無車化是一個公共政策，公共政策本來就是有人支持、有人反對。所以，我們會聽到有人非常支持，也有人表示這是一個非常不成熟的建議，這是很正常的。歡迎大家提出不同意見，我們今天只收集意見。因為這是校務會議通過的案子，所以，最後的決策一定是在校務會議。如果希望能夠在校務會議表達不同的意見，可能要透過院內的校務會議代表到校務會議去表達，在校務會議做最後的決策，校內的行政單位一定會執行校務會議通過的決議，這是臺大校內的整個組織架構的規範，我在這裡特別說明。

圖書館魏怡君組長：

- 一、我發現在簡報裡沒有包含到服務性車輛，但有時候我們會遇到年紀很大的訪賓，確實將汽車停放在外圍停車場再走進來會有困難，再加上年紀很大、地位很高，我們也不能讓他們走這麼遠的路，這是我們平常在辦活動會遇到的問題。
- 二、回到我個人的身分。我是一個平常會開車上下班的職員，偶然間我發現一個短影音，她在教學說，在公館其實可以把車子開進臺大校園停車，費用非常便宜，每小時只要 60 元，我看到的時候有種驚訝的感覺，竟然有人在宣傳，鼓勵大家把車開進來，這邊又有東西可以吃，又可以休憩什麼的。甚至我們在開車時，可以很明顯的判斷出來，這個車子是不是校外的車。校外的車往往是橫衝直撞。我們自己平常都開得非常地慢。通常會讓同學感覺到不舒適的，往往是這樣子的車或是計程車。或是在舉辦考試的時候，會發現很多家長開車進來，在學校亂竄。所以我覺得這些車子反而是造成我們同學們的不安。可是希望大家也能考慮到校內職員平常上班的需求。600 輛停車這個數字，跟我們平常申請常態性的停車證的數量是不是一致？如果是，我就很放心，但如果不是的話，我舉個例子鄭江樓在數字上看起來是 53 個空位，可是事實上，以我平常的經驗，當我下班的時候去開車，大概只剩 11 個空位。也就是說，它可以釋出的空位是 11 個，不是 53 個。我覺得可能要考慮一下這個部分。

永續辦公室王曉朗研究助理：

- 一、我想要了解無車化校園的規劃，是以減少校內停車格數量為主，還是進行門禁管制的路線規劃為主。我們是透過減少校內停車格數量來減少校內車輛，還是對於進來的車輛應該做些管制？
- 二、對於停車數量這件事，有沒有考慮用以價制量的方式？因為在國外，例如：美國的大學做無車校園，很多都是先透過價格的改變，提高使用空間的價值。甚至有些校內的人員的停車是用抽籤的方式，做這樣的轉型。從學校的角度來看，執行上會比較簡單，永續基本上的模式是透過資本主義市場的方式來處理。所以想要了解，是要採行車路徑上的改變，還是想要用停車格的方式去處理無車化的議題。

主席：

先請許聿廷老師針對剛才的一些問題做簡單的回應。

土木系許聿廷副教授：

- 一、針對物理系同學的詢問，我覺得第一個就是有關於自行車跟行人的衝突。我

- 們可能把一些地方劃成完全的行人徒步區，國內交通部也在推類似像行人優先區的概念，即便有些路段、一些區域仍允許車輛或自行車能夠進入，但希望能以行人為優先。我覺得習慣的養成、文化的養成，需要一段時間，但希望能夠都以行人為優先。至於如何配置，後續進一步思考。
- 二、騎乘自行車的習慣和文化養成，可以考慮像新生開學典禮的時候，透過發佈短影片跟新生介紹。我覺得是需要一些時間來進一步養成。
 - 三、有關椰林大道是否劃設行穿線，涉及比較長期性或是景觀上的改變，可能還要更多相關的討論。也許在某些適當的區域，譬如在舟山路上或是在某些路段，自行車的量很大，行人要如何穿越道路也造成蠻大的困擾，可以設置像減速平台的設備。在國外已有一些實施案例，不過這不在本計畫討論範圍，未來在交通設備改善的部分，可以進一步討論。
 - 四、教職員可以在校門出入口簽到退的意見，我個人蠻贊成、支持。不過這牽涉到人事室和其他業務單位的權責，可以進一步再思考，後續有一些討論。還有包含交通補助，也是我們這個計畫無法回應的。
 - 五、有關不管是像是訪賓或是一些比較弱勢的族群，他們在行動上有一些特殊的需求，我想後續都可以討論。例如訪賓真的有這樣相關需求，可以先在活動之前能夠幫他先提出申請，然後看校園的管制上如何配合因應。
 - 六、剛才同仁提到虞兆中校長的事蹟。我們之前也聽過像是工學院的陸志鴻院長，即便 70、80 歲的高齡，也是在校園裡面拄著拐杖走去上課。我覺得 50、60 歲可能還不到高齡，因為現在大家其實都越來越健康了。所以，對高齡者的定義，以前設定是 65 歲，現在可能要重新調整定義。那我覺得多走路相對來講，其實是有益身心健康的。對於學校來講，如何營造一個好的步行環境，是另外一個比較重要的部分。
 - 七、剛剛有提到以價制量這個部分，我個人也蠻贊成。之前有幾次跟總務長提到或許這個是一個我們未來可以考慮的方向。但初步實施的話，可能也是先針對校外人士、校外的車輛開始進行。其實現在整體物價都在上漲，反而學校校園的停車費一直沒有漲，我個人覺得其實是可以進一步考慮討論的事項。
 - 八、未來我們整個大方向、長期來講，是希望針對進入校園的車輛做一個管制，除了服務性的車輛或說像是身障者有這樣需求的車輛，當然還是會希望能夠讓他們進入校園。但對他們的動線還是希望能夠有一些管制，不希望很多車輛可能藉校園之便，比如說從大門口進來，然後就從辛亥路、從長興街出去，要去阻絕這樣的穿越性車流，進而能夠對校園的車輛做一些管制。在這個前提下，取消校內平面大部分的停車格，未來這些空間能夠做怎樣的轉移使用，也都是後續可以再進一步討論的。
 - 九、然後整個停車證數量，因為其實現在停車證數量有各種不同停車範圍的設定，通常會搭一個校內平面區，然後又搭一個外圍的或地下停車場的停車區位。像是鄭江樓等等，原本是從辛亥門進來才能夠停進地下停車場，只要車輛是從辛亥門進入校園，它其實就有算在我們 600 多輛的車輛裡面。所以，

那個部分維持的話，應該對我們規劃整個停車區的轉移不會造成太大的問題。

主席：

- 一、臺大校內學生的自行車數量的確太多，而且很多自行車停滯佔據停車位。管理學院的學生曾協助總務處進行調查，臺大校內自行車行駛的數量達最巔峰的時間，是上午第二堂、第三堂和下午的第二堂、第三堂課中間的二十分鐘下課時間，在臺大校園內行駛的腳踏車大概是 6,000 輛。所以，以整個臺大校園來看，自行車的總數如果能夠維持 10,000 輛自行車，其實就足夠使用，這可以透過公共自行車來滿足。目前臺大的腳踏車數量是 29,000 輛，遠超過 10,000 輛。這也需要其他的配套措施，總務處將來還會再努力。臺大其實最容易發生事故的是自行車，所以自行車的管制，將來一定會同時去做。
- 二、校規小組跟總務處多年前有一個共識，所有道路進行修繕時，會把行人的動線跟自行車的動線都列入考慮。特別是行人的動線一定要設計良好，讓師生走在行人動線上是安全的，但是這個設計說實話不是很成功，大家都了解，我們這些動線設計有幾個人遵守。簡單的講，學生常不會去走行人動線，自行車也不會去走自行車動線，大家都在搶馬路。所以問題就在這裡，將來如何進一步管制，可能是我們要思考的地方。
- 三、實際上不可能達到校園完全沒有車。因為有公共需求的車輛，包括剛才提到的一些特殊訪客的車輛，我們需要去做設定，透過管理的方式來執行。所以將來會有配套措施，但是有些配套措施不是我們所能決定的，像剛才提到的，有沒有可能讓行政人員在車子進來的地方就先刷卡，後續會提出來，再讓相關單位做決定。

廖文正總務長：

- 一、總務處最近的規劃是採取比較軟性的做法，像是透過鋪面材質的改變，然後做一些示範的選擇，希望交通會變好。比較不會採取市區道路交通一些硬體的做法，像是設置紅綠燈、行穿線等。
- 二、學校宣布碳中和目標，以「2028 年達成 50% 碳中和，2048 年達成完全碳中和」為共識，大家盡力去達成。校園無車化的議題又更大，並且還有不同的想法，沒有所謂的支持跟反對，如果行政資源可以立即到位的話，可以做的部分，總務處會持續地做。
- 三、校園無車化要討論讓什麼樣的車可以進入校園，服務性車輛、計程車、身心障礙或是行動不便的人。限制教職員開車進入校園，反倒有些服務性車輛開得很快，造成校園危險，這樣的邏輯有些奇怪，好像是懲罰校內教職員。這個議題總務處還在討論調整中。
- 四、停車場費率調整的部分，學校某種程度仰賴停車費收入，一年的停車費收入大概 1.2 億元。將來費率調漲會以校外人士為優先考量。現在一小時停車收費 60 元，里長仍持續向學校要求更多的優惠。如何有合理的匯率，學校會

跟臺北市政府協調，需要一點時間等費率計算出來後，以合理的行政成本考量，來達到最佳效果。

五、執行層面會就能推的部分先行推動。目前規劃的短期和長期方案，總務處會挑選一些容易做的或是可以立即來做的部分，在合理的行政範圍可以做到的，總務處都很樂意提早做相關的規劃。

朱士維學務長：

一、推動校園無車應該比較像是總務處的業務，但確實也跟學生在學校裡面的生活息息相關。另外，學務處也處理跟身心障礙學生有關的議題。當身心障礙學生譬如說要搭乘復康巴士進入校園，其實無法預知復康巴士是哪一輛、哪個車號。所以想起來可能很簡單，但實務上就有一些細節要克服。讓有需要的學生還是能夠進得來。

二、另外，有關自行車這個議題，好奇的問一下在座各位尤其是同學們，聽說過臺大有辦一個鐵馬週的活動嗎？這是學務處校安中心負責承辦的活動。校內的交通事故發生最多的還是自行車。校安中心每個學期都舉辦鐵馬週，宣導自行車的騎乘安全，還有幫大家免費更換自行車的零件。如果各位還沒聽說過，歡迎了解一下。

三、另一方面，在自行車的安全上，剛才提到了一個可能性，學習荷蘭開設自行車騎乘安全的課程。很多單位都希望學務處在新生開學前先給新生一些東西。但如果各位同學參加過新生課程，就會了解身為一個學生一定不想坐在那邊看很多東西，這是件衝突的事情，大家都想讓新生多知道一些東西，可是新生也不想知道那麼多事情。所以，我們現在也在跟教務處同時引入一套做法。能不能把一些真的希望學生一定要知道的事，比如法規面的事情在新生入學的時候，透過一些線上影片的方式，讓學生一定要看。可能在第二個階段，就會加入一些很重要但不見得每個人都需要的，例如：宿舍的設計、自行車騎乘禮儀，我們會再製作一些影片，讓新生入學的時候，不是坐在那邊聽，而是透過影片的方式了解，畢竟在這個時代有很多很好的線上方式可以運用。

地理系同學：

一、我想談這個問題的源頭，就是我們為什麼會有車子開到學校裡面？是因為比較方便。有時候我要趕課或是什麼，還是會開車到校內來停。我覺得如果要變成無車化，很重要的一點是替代方案。因為有時候下雨天或是大太陽，其自行車或是走路會讓整個身體都濕搭搭，會變得很狼狽。有些人提過臺大校內設置輕軌，這可能比較遠大一點。那我想原本開車的人他可以搭乘輕軌或是高球車，來替代他原本在臺大校內用汽車載具移動的方式。

二、這有點離題一點，但是我還是提出來。就是在椰林大道或是一些空地地下可以挖空變成停車場。這些汽車如果進到地下之後，可以在地下開，因為臺大很大，走路其實真的蠻久的，如果把汽車地下化之後，其實也是一個解方。

汽車就不會跟學生、腳踏車產生衝突，也可以節省這些人在校內通勤的時間。

主席：

剛才的一些意見其實已經討論過。臺大真的評估過輕軌，我們大家都支持，但經費從哪裡來。所以輕軌的問題，其實是只要有錢就可以執行。總務處也曾經評估過包括臺大的公共自行車。我剛才提到 10,000 輛自行車，在十年前計算過 10,000 輛自行車大概台幣一億元。因為你要能有效管理自行車，就要能夠就像現在 Ubike 一樣。當時成本就是一輛 10,000 元台幣，一億聽起來不多，我們一年的停車費比這多。問題是後面還有後勤的軟體系統，還要像 Ubike 要有每天都進來移車的那些管理人員，要有人修車，這些都是維護成本。所以不是只有一億元買 10,000 輛自行車就沒事，後面可能要另外準備兩億元來做後勤管理、維修。請問同學們願不願意分攤這筆錢費用，學校補助，然後同學再分攤一點，各位願不願意？我可以簡單告訴各位，我們現在面臨的挑戰是，包括交通車想要收費，同學都不願意。但是在國外，搭乘交通車是很便宜，但學生就是要付費，因為學校沒有理由挪用校務預算來給這些有需求的學生。我常常跟同學們講，208 公車從早到晚都有行駛，從公館搭到醫學院旁邊，你非得要在傳鐘等一個小時一班的交通車，我相信你們絕對不是為了省錢，只是會覺得說反正不要錢。但其實 208 公車整天都在跑，我自己都是搭 208 公車，我從來沒有搭過交通車，因為我覺得去算時間搭交通車太累了，我寧可在外面直接看一下臺北市公車，直接去搭 208，很快抵達公館，這是我個人的感覺。

物理系陳昭瑋同學：

剛聽到校園無車化後可能會需要降低自行車的數量，來進行配套措施。我在想是否有機會從自行車證著手。公共自行車是臺北市政府的 Ubike 系統，可以從數量進行管控，那剩下的就是校內的私有自行車輛。目前在校內進行穿梭及停放的自行車都需要貼自行車證，有沒有機會透過車證減量的方式，去降低閒置車輛。彩虹停車區是透過定期拖吊的方式去降低閒置車輛，我在想透過定期換發自行車證的做法，認定閒置車輛，我們可以進一步挪出校外，來達成目的。或是說申請自行車證第一張不用錢，之後的第二、三、四張才需要再花錢。還有，是不是可以在申請自行車證之前，可能加個小測驗，就是你得像國家發放駕照這樣，通過了這個考試才能得到車證。

主席：

這個建議我覺得蠻好的，我們會列入紀錄。總務長也說這個可以考慮，但是怎麼執行，還是需要想一想。因為畢竟我們有 29,000 輛的自行車，不是很容易管控。一年少 1,000 輛，十年後就少 10,000 輛。總務處事務組每年拖吊的自行車可能就有 2、3,000 輛，所以一年不止 1,000 輛。但是別忘了，新生進來又買自行車，所以總量一直都維持。

教職員：

- 一、詢問程序上的問題。從簡報的問卷調查統計來看，學生普遍支持的比較多，反對的大部分可能是中高年齡層的教職員。我比較好奇的是，因為校務會議的委員大多是資深的教職員，如果這個計畫在校務會議被反對掉的話，後續會有什麼樣的可能。
- 二、從剛剛一些人的發言，還有之前提出來的一些討論，之所以在校園內會覺得危險，可能就是因為有些車速過快，而且很多是外來的車輛。現在校園內的速限是 20，根據道路交通管理處罰條例，沒有超過速限 30 的話，基本上來說，雖然說他超速但是不違法。像隔壁的臺科大，他們限速只有 10 公里，學校是否有可能向臺科大學習。

廖文正總務長：

- 一、回應有關停車地下化的議題。本來百歲大樓紀念館那塊基地就是要將停車改為地下化，經過評估興建地下三層，收納所有的車輛，地面作為綠油油的綠地，這樣需要 30 億元。能夠將停車地下化是最好的事，不過需要逐步推動。
- 二、學校和臺科大、臺師大三校聯盟，三校經常在意見上交流，每個校園遇到的問題都不一樣。臺師大是不允許任何汽車進入校園，不過臺師大校地面積比較小，臺科大是採取特定時段拒絕車輛進入校園，從上午 11 點到下午 1 點，拒絕所有車子進入。不過，臺科大的校園尺度和臺大完全不同。
- 三、有關於車速的問題。我們現在是由駐警隊進行取締，校園內不適用道安條例，車速介於 20 到 30 之間，會很積極的去勸導。至於車速降到多少是合理？如果降到 10，騎腳踏車都會比這個速度快。道路長度比較短的話還可以接受，但以臺大的道路來看，有可能造成塞車產生一大堆問題。現在還達到某個程度的動態平衡，是大家還可以接受的平衡狀態。這部分總務處還在努力，包括怎麼讓違規車輛透過車辨系統不要再入校，會試著想看看哪些方式是實際可行的，盡量設計的很簡單。我們想要解決一件事情，要盡量避免引起其他後遺症，衍生更多行政成本。只要在合理的行政成本內，做起來有效率的，包括路形的改善、硬體的改善，總務處都可以全力配合。

主席：

再次強調，歡迎各位提供各種不同的意見或建議，今天來不及在這裡口頭表達的，歡迎各位用書面的方式，不管是手寫交給我們校規小組的同仁，或者寫 email 寄到校規小組或寄給我都可以，我們收到先都會把它整理記錄下來，我自己跟許老師都有收到不同的意見，表達他們的看法。我也回信告訴他們，會把它列入記錄，所以歡迎各位用不同的方式表達各位的意見。

社工系蔡承諺同學：

- 一、針對貨車或是其他服務性車輛的停車格應該再多一點，位置再更固定一點。針對校園路線的指引，可能也要再更清楚一點。

- 二、因為我自己本身是身心障礙者，蠻常會遇到的情形是會有貨車或是相關的一些車輛，可能是復康巴士之類的，可能沒有一個固定的地方可以停，或是因為送貨的人需要臨停，送東西到服務的地點，但是沒有一個停放的位置或者是車位停滿了，就會停到路上。我真的是蠻怕大型的貨車或是服務的車輛。就像剛剛簡報所呈現的，如果他能夠盡量不做一個大幅度的跨越，對我來講是相對比較安全的。
- 三、身為身心障礙的學生，我個人相當支持無車化，但是期待未來不管是貨車或者其他像是復康巴士等等，希望都可以仔細考慮。

主席：

同學所提到的復康車輛的部分，我們一直都有在討論，所以我們將來會注意這個部分。因為對校內來講，就像總務長剛才提到的，當我們無車化之後，禁止校內的同仁隨意在校內開車，但是復送貨車輛可以自由的移動，這是很奇怪也不合理的一件事。所以將來會做一些適當的管控。包括透過時段的管控，要求他們在某個固定時段才可以進來，都會有相關的規劃。但是對於行動不便的人員，或者像是校園巴士這類車輛，會給予相對比較多的自由、比較方便的行動，學校一定會列入考量。

科教中心賴亦德資深專員：

我只想說 25 年前我在這邊入學。然後我在臺大從求學、工作到現在，斷斷續續也待了至少 15 年以上。我只想說，Ubike 出現了，然後汽車變少了，這件事的確是一直有在進行，我可以看到學校其實有在變好。我今天來參加這個公共議題的會議，就是想知道，未來這個校園的願景會變成什麼樣子，我非常高興在這裡聽到大家都非常正向的意見，我相信我們可以找到很好的解決方法。

主席：

- 一、同學提到的復康車輛的部分，我們一直都有在討論，所以我們將來會注意這個部分。因為對校內來講，就像總務長剛才提到的，當我們無車化之後，禁止校內的同仁隨意在校內開車，但是送貨車輛可以自由的移動，這是很奇怪也不合理的一件事。所以將來會做一些適當的管控。包括透過時段的管控，要求他們在某個固定時段才可以進來，都會有相關的規劃。但是對於行動不便的人員，或者像是校園巴士這類車輛，會相對給予比較自由、比較方便的行動，學校一定會列入考量。
- 二、校園無車化是一個公共政策，公共政策就是需要經過很多的討論，我們歡迎大家提出各種不同的政策討論。我想校務會議的討論具有一定的水準，到最後還是會對公眾利益較多的政策給予重視。重點在於提出來的各種不同的替代方案，會不會造成很多人因為校園無車化導致行動困難，我們都考慮進去，也會顧及到大家的方便性，我個人還是抱著樂觀的態度。
- 三、剛才簡報有一張照片是整個道路上都是人跟摩托車，那是過去的舟山路的景

象。我在就讀臺大時的普通教室前方就是像左邊那一張照片一樣。當時的普通教室還是兩層樓的建築，我們在上課的時候，你可以聽到野狼 125 的聲音，從新生南路那邊進來，一直騎到第一學生活動中心。摩托車是疾駛衝過去的，所以，你會聽到那種爆音的聲音，這是我讀大學的時候的情況。所以，就像你提到的，其實臺大一直在進步，校內各種不同的動線一直在做改善，我們相信未來會更好。

四、有關動線地下化的部分。我在美國讀博士班的學校是 1976 年蓋的新校區，他們興建的時候，就是把所有的動線都地下化，因為那邊冬天很冷，冬天都零下 20 度、30 度。所以我們讀書的時候，從進入學校到離開學校，不用走在外面。住宿舍的人可以整個禮拜不用走到外面，因為外面是冰天雪地。所有各棟建築物都是透過地下的管道連通的，所以你走地下室，可以到達幾乎任何一棟建築、任何一個餐廳、任何一個會議室。但這是有條件的，它是在興建的時候就做整體設計，臺大大概很難做到這一點。光是風雨走廊在校規小組跟總務處討論了很多次了，我們連這一點都不容易做到，但那是我們在無車校園裡面一個很重要的配套措施。走路的人在下大雨的時候，把車子停在公館停車場，然後走路到社科院，那這個走路的人絕對會罵學校。所以，配套該怎麼去做，需要處理。我們也評估過，如果最後真的開始執行無車化，一定是讓開車的人盡量在離他工作地點最接近的地方能夠停車，所以剛才提到我們推估最遠的步行距離大概是走 800 公尺、8 分鐘，當然這是模式推估的結果，所以就是要去討論一個配套，會不會有人走 800 公尺覺得太遠，或只能接受 500 公尺，將來都會繼續討論。

主席：

大家沒有其他意見的話，我們請許聿廷老師、總務長、學務長、做簡短的結論。

土木系許聿廷副教授：

感謝各位同學跟老師的參與，我個人也是蠻開心的，聽到大家很多的意見跟想法。我覺得也許先有一個大的方向，能夠朝這個方向走。我也看到我們有這個機會，能夠朝這個方向繼續下去。

廖文正總務長：

一、我再稍微補充一下，有關車速 20 的部分。其實我們看到國外，包含美國跟日本，他們現在有一些車速也大概就是在 20。那再降到 10，可能車子開起來會不順暢。駐警隊對於車速不超過 30 的不取締，主要原因在這裡。如果車速超過 20 就取締，造成的傷害是非常大的。取締這個部分又牽涉到校內的道路無法執法的問題。總之，我們後續會持續思考如何來改善這個部分。

二、我們處在這個環境裡面，好的地方我們都沒有感覺。如果你看一下，從陳振川老師擔任總務長，開始改善椰林大道，椰林大道不准停車，把舟山路收回來，我覺得其實就是大家慢慢地都有凝聚共識，在合理的資源分配下，我覺

得應該有機會讓我們的校園變得更好。

- 三、我對校園其實是有想像的，當汽車獲得某個程度的控制之後，大家都可以很自由的在校園行走。所以，大家還是要先有共識在，的確要一觸可及有點難度，但我們在有限的資源下，從能做的部份先做，然後可以逐步調整，包括：從車證管制調整自行車的總數等等，盡量透過一些有效率的方式達到符合我們期待的交通模式。

朱士維學務長：

- 一、很謝謝今天讓我有這個機會來參與這場公聽會。我真心覺得，回應一下剛才主席一開頭講的話，就是，今天參與公聽會的有很多人，我希望各位有感覺到這個是一個很理性的一個討論過程，這是我覺得今天最開心的地方，有不少學生來。
- 二、我覺得重要之處在於，現在我們在談對未來的想像，當這個計畫落實，可能就是各位在這個學校任教的時候。我想說的是，學生重視公共事務這件事情。我最近就聽到一個讓我覺得很驚訝的例子，有個社團還蠻多成員的，但是沒有人要當社長，我覺得某種程度就是公共事務的問題。當各位在這個環境成長時，其實在這個校園裡面享受的各種便利跟服務，都是很多人在背後一起努力、一起奉獻，才能達到的。將來各位畢業到社會上也是一樣，就是各位能夠對這個社會做最好的貢獻，就是成為一個幫助其他人的那一個環節，這裡面很多都是公共事務，就像我們在這裡策劃的這件事情。所以，我想今天有一個很理性的討論過程，對大家都是一件很好的事情。很感謝，尤其是同學們願意來參加這個公聽會，公共事務真的是重要，跟校園的十年或未來很有關的事情。我也希望像這樣的事情能夠在台大多發生，大家都覺得，我們在這個學校裡面，不是只管自己的成績，不是只管自己的薪水，我在意的是整個公共事務，這個是臺大要培養未來社會的領導不可或缺的一塊 - 關心公共事務。

主席：

謝謝各位，也歡迎各位提供書面意見。在座各位都很年輕，我最近上課都會跟學生講一件事，因為我快退休了，我都會跟學生講說，有沒有聽過願景 2050 (Vision 2050)，這是目前世界上非常熱門的一個議題，也就是想像一下希望 2050 年的世界是什麼樣的世界。各位想像一下，當你們到了 2050 年，也就是 25 年之後，你們大概幾歲？40 到 50 歲之間。代表什麼樣的角色？就是剛才講的長官。如果你們留在學校，你們應該就已經是系主任、院長。如果你到外面做事，表現得好，就是經理、副總經理、甚至是總經理。到了公部門，就是科長、副處長、處長。也就是說在座各位在 2050 年的時候，扮演的是一個做決策的角色。想像一下，你希望 2050 年的臺大校園是什麼樣的校園？這蠻重要的，想一下這件事。在座有很多同學，2050 年很可能在臺大校園某個地方扮演一個老師、一個行政人員的角色。你希望你看到的是一個什麼樣的校園？把這件事放在心上，我覺得是蠻

重要的一件事情。我自己常常在想，我不知道 20 年後的臺大如何？我不知道，但是我們應該有一些想法。謝謝各位！再次請各位提供書面意見。

參、散會（下午 6 時）

肆、其他書面意見

計資中心宋雲晴行政組員：

很謝謝您們推動這樣的方案。在 10/30 下班時，我經過小椰林道，有一名視障學生因周邊人行道施工，以致於被迫走在車道上，經過機械系館及宗倬章館前非常黑暗，再加上颱風前夕(當天系館內正好未有燈光，所以系館前很暗)，柏油路上全是水坑、大雨不停，視線非常不清楚，行經的車輛都不是很友善，實在令人害怕（我有和那位學生一起到她預計前往的地方）！後續有再到機械系館及宗倬章館前，發現那裡的路燈明顯間距較長。收到此封校內訊息覺得非常感謝，謝謝您們。

工科海洋系馬開東教授：

提供個人小小的意見，對於目前在討論的「校園無車規劃」，我個人很不贊同。我旅居美國 30 年，最近回到臺大服務，對於學生會提的這個建議，很不以為然。在美國，我去過很多名校，校園都是可以行車的，讓校園的道路面積能夠有效的運用，讓道路的功能最大化。我建議使用比較合理的管理辦法：規劃車速限制，以及鋪設減速路障，增高違規的處罰等等。我覺得讓校園無車，有點矯枉過正。以上淺薄建議。

校總區無車化執行方案與推動時程整體規劃全校公聽會

民國 113 年 11 月 29 日

出席簽名單

學院	系所	職稱	簽名
文學院			
理學院	教員	老師	李有仁
社會科學院			
醫學院			
牙醫專業學院			
法律學院			
工學院			
生物資源暨農學院			
獸醫專業學院			

學院	系所	職稱	簽名
電機資訊學院			
管理學院			
公共衛生學院			
生命科學院			
其他學院			

行政單位	二級單位	職稱	簽名
學務處		朱士維學務長	朱士維
		李毓璉 秘書	李毓璉
總務處		廖文正總務長	
		許聿廷副總務長	許聿廷
總務處	事務組	股長	徐仁祥
			陳偉新
總務處	營繕組		
教務處			
研究發展處			
國際事務處			
財務管理處			
法務處			
計資中心			
圖書館	校史館	行政組	陳怡華
環安衛中心			
永續辦公室		專員	管伊妘
秘書室			
人事室			
主計室			

魏怡華
(行政組)

劉瑛

王如

學生社團	職稱	簽名	備註
學生會			
學代會	學代	詹凱明	
研協會		陳敏敏	
其他單位	職稱	簽名	備註
校規小組	召集人	王楓玲	
總務處	技士	蔡淑婷	
校規小組	資深專員	吳莉莉	
校規小組	行政專員	吳志敏	
校規小組	行政專員	鄧嘉玲	

其他單位	職稱	簽名	備註
	校友	葉煒榮	
人類系	學生	鄭政欣	
地理系	學生	張哲昊	
土木工程	學生	林思源	
社工系	學生	蔡承遠	
土木工程	學生	吳煥名	
	路人	溫健榮	
天文所	學生	白智障	
土木所	學生	張肇杰	
"	學生	林君航	
研教中心	資深專員	賴林德	
土木系	學生	林哲安	
		吳文元	
		彭錦翔	
		張瑞怡	
土木系	校友	戴沛辰	
土木系	學生	黃允	鄧松
		吳錫山	王紹安
		陳詩涵	林輝
		亞奕堂	

其他單位	職稱	簽名	備註
農經系	學生	高七夏	
土木系	學生	賴升少明	(女)
土木系	學生	黃浩哲	
土木系	學生	廖詠儀	
農經系	學生	林子瑜	
物理系	學生	陳昭濤	
大氣系	學生	蘇易達	
地理系	學生	李輝	