

臺灣大學校務發展委員會校園規劃小組九十二年度第一次委員會會議記錄

時間：九十二年十一月十九日（星期三）中午十二時二十分至十四時

地點：行政大樓二樓第三會議室

主席：郭斯傑

出席：陳振川教授、陳益明（請假）、許添本、蔡厚男、廖咸興、林峰田（請假）、陳亮全（請假）、劉志文、王根樹、馬鴻文（請假）、曾惠斌、

陳正倉（請假）、陳芳妹、劉權富

列席：計中代表 李光偉（請假）；環安衛中心代表 黃耀輝（楊進燦 代）；明碁電通代表 范文己；吳瑞榮建築師事務所 吳瑞榮 林嘉峻

張適云；台旌工程顧問公司 江莉琪 容明華；亞新工程顧問公司 林文盛 方尚義；電資學院代表 林茂昭 郭斯彥；城鄉所代表

陳宜伶 張維修；葉源祥交通技師事務所 葉源祥；總務處 董祐祥；營繕組 陳德誠 洪耀聰 葉瑞堯 羅健榮；

事務組交通股 張景輝 呂佳玲；駐警隊 林漢傑；學生會 李文璋；學代會 高閔琳；研協會 劉仲陽

助理：蔡淑婷

記錄：劉雅琪

壹、報告事項（略）

貳、議案討論

一、電資學院電機工程學系研究大樓新建工程構想書

●設計單位簡報（略）

●本案基本背景說明

1、本案於九十二年九月十七日通過校發會，確定以福華餐廳現址之三角地一帶作為新建工程的發展用地。

2、此用地目前的使用狀況：台大福華餐廳已與學校終止合約並停止營業，現地約有六百部機車位，係為電資學院博里館與德田樓兩棟建物之法定機車位。

3、基地西南側長街道路雖已廢巷，但道路管理權屬非國立台灣大學所有，乃隸屬於自來水處，故本案在建物開發時考量人車出入口留設位置方面，除了必須考量台北市交通局對本校校內與校外銜接面之出入口數量及位置之管制之外，亦須考量建築法規中，無法在將開口留設在非建物所在土地之管理人擁有的之地。

4、法規規定開設汽車出入口位置須向台北市交通局申請，由於本基地東側為辛亥路與基隆路交叉口，西側為長興街與基隆路交叉口，亦為本校側門；故在此區段內再向台北市政府申請汽車出入口的成功率可能不高。

● 討論意見

郭斯傑教授

- 1、本案從教育部的立場而言，屬校方完全自籌經費之性質，雖然本次會議中提出的是新建構想書，但是送審教育部時可將新建構想書與規劃設計書二階段一併報部，以縮短流程，因此只要校內流程全部完成（校規小組委員會、校發會），即可報部。本訊息供使用單位參考。
- 2、機車停車位方面，因為本基地上現有的機車停車位為電資學院博里館、資工二期二棟建築之法定停車位，本案在此基地上新建建物，校方亦期盼能將原本已指定的法定機車停車位一併納入本案工程的量體中，因此才會請設計單位在基地內配置了一千個左右的機車停車位。若停車位可全部地下化處理，則地面景觀可確保一定的品質，當然此一問題亦與造價有關。
- 3、本小組原本對本地區的構想為將本基地三角形的空間，與舟山路末端失去功能的道路、和宿舍區一併處理，使區塊較完整適合發展，因此給予建築師參考的用地範圍上，局限在福華餐廳現址周邊的土地至舟山路四十巷以西。
- 4、本案若在基隆路上開口讓汽機車進入，可能涉及本校汽車車證的管制措施。因基隆路交通流量大、車速快，在基隆路開口宜慎重評估，若對市府申請新增開口，則可能因以上理由而遭質疑。基於這二點考量，因此設計單位才將汽車出入動線規劃經過長興街校門後才進入地下停車場。至於機車停車場是否設置在本基地東側綠地上，則必須考慮旁邊教職員工宿舍區居民的反映。
- 5、目前長興街校門的崗哨位於長興街與舟山路交叉口，係因為長興街及其周邊人行道地權為自來水處所有，本校必須付出極大的金額將地權買回、租賃或透過其他方法交涉才能轉移為校產，因此崗哨才向內退縮。

許添本教授

- 1、最好的停車方案當然還是全部地下化，若經費考量有疑慮，則是否可改為地面抬高些許、停車空間之垂直樓板距離減少之方法因應。另一個可以考量的方向是，建築法規規定地下開挖做停車場不受遮蔽率約束，擴大開挖範圍後，也許只要地下二層即可將所有機車停車需求納入，不必開挖到第三層。此外由於未來機車需求量可能比現在少，因此建議設計時宜預留機車停車空間可以轉換為其他用途之可能性。
- 2、建議本案基地範圍線可再調整，先確定周邊區塊的發展原則，如基地東側三角形綠地還是以綠美化為主，舟山路改善後以行人和腳踏車為主、舟山路末端的柏油路因喪失功能則可縮小，長興街及周邊人行道雖非台大土地，但是也可以做些鋪面的改變，在這些原則下，本案主體建築或許是稍微再向北移動較為合理，也會有建築物是和台大校園一體的感覺。建築物周邊開放空間可以一併構思後，由本工程一起施作，或由學校再籌款改善；機車出入口可考慮移至本基地西南側，即先進入長興街，在靠近基隆路的地方轉入地下車道，而機車引道可與人行道空間改善一併施作，也許這樣的方向即能讓設計單位有更多的發揮空間。
- 3、另外本案建築在外部設計上，除了延伸電資學院建築群的特色外，因為位於未來本校重要的入口上，亦應保有台大校園建築的特色。

4、基隆路上不可能再開出口，因為基隆路的车速和車流量太高。按交通局的思考方式，既然是台大內部的車輛，則應經由台大校門再進入各目的地。因此較為可行的方式也許是給予設計單位較有彈性的基地範圍和明確原則，或許會較為理想。

蔡厚男教授

1、未來本基地旁，現今辛亥路校門和基隆路／長興街校門間，將會打通成為校園東側的南北向重要通道。若從此趨勢來看，本案基地西北角確實不適合做為機車停車場。雖然校方期盼本案基地內必須容納電資學院二棟新館及本案建築之所有法定機車停車位，但是汽機車出入口位置也許可嚐試調至基隆路一側。另外舟山路末端已喪失原有功能，極力建議宜在本案規劃與工程中，同時將此區域納入改善範圍，單單宿舍居民進出，應不需要如此寬的柏油路面。

2、本案用地在本學期第一次校發會中討論時，校方與捐贈單位達成共識，將在一樓留設餐廳等公共空間，回饋所有師生。但是餐廳的經營定位宜考慮，因為餐廳就有廚房、油煙，似乎與二樓以上的教學研究空間不太相容。因此建議本案的公共空間中若一定要有餐廳，則宜把餐廳定位為提供簡便、精緻、不需現場烹煮型態的服務類型。過去本小組將本基地必須提供的公共設施定位在簡易的運動設施、生活設施，以符合本地區教職員宿舍與長興街學生宿舍群的需要。但是長興建學生宿舍群中已有餐廳，因此可考量在本案內規劃其他種類的公共空間。

3、建議基地北側臨舟山路的基地範圍線有些調整的空間。現有舟山路寬度約14米，目前改善中的舟山路車道道路幅統一為6米，對於宿舍區而言，6米道路供其進出應已足夠，如此一來則可有較多的可能性讓設計單位調整方案。

葉源祥（交通技師）

依目前調查數據顯示，台大校總區的機車停車數量足夠，卻分佈不平均，機車停車需求多集中在部分區域內。因此在停車場要增設在需求量較多的地區。

曾惠斌教授

1、本案基地內機車停車場設置位置、開挖與舟山路未來的規劃有關，因此宜確定本地區相關規劃。

2、一般而言，機車停車很難停到地下二層，除了使用者較不願意外，也有安全的問題。

廖咸興教授

1、機車停車場設在基地西北角並不適當。理由有二。第一，將來辛亥路校門一長興街校門打通後，現在的長興街會變成主要幹道，入口會不甚美觀。第二，目前長興街校門因為外車排隊領證幾乎已天天塞車，又有大批學生騎腳踏車通過，未來若再加上大量機車進出，交通可能更加惡化。

- 2、主體建築配置方面，過於遷就基地本身，太靠近基隆路可能會噪音與震動問題，當然若建築物內無十分精密的儀器、使用單位不特別重視震動問題的話，此問題則無需多慮。建議考慮將主題建築稍向舟山路方向移動，而機車停車空間則向基隆路調整，但機車出入口不宜再由長興街進入，直接由基隆路開口進入可能較佳。
- 3、因為本基地形狀不方正不甚好用，因此若有可能的話，基地西北角的三角型空間釋出成為校園的入口廣場，而用同等面積的舟山路部分空間與其交換，則基地較完整好發揮。

設計單位

- 1、當初給予設計的題目包括基地範圍面積約三千五百平方米、原有機車法定停車約七百輛、加上本案的機車定停車位398輛，因此只好做出形狀與成本不甚合理的地下室開挖方案，以及地上1/3的機車停車方案。本案基地面積不大，但卻花了許多空間在做停車空間，在建築設計上似乎模糊了焦點。
- 2、和北市交通局非正式的溝通過程中，我們得知交通局將長興街崗哨視為本校出入口，交通局不太可能同意再於基隆路沿線破口做為汽機車出入口動線，即使新設破口具有出入口六十米以上。
- 3、在這些條件下，又有預算限制，因此方案並不是很合理。建築物到底要貼近舟山路或基隆路、開放空間要留設在臨近校園處或臨近外面的都市空間，都可以調整。而建築物臨近基隆路是否會有震動問題，本事務所可就此一議題與使用單位就高科技器材之需求再做確認。請在座代表給予具體方向指正。

陳 總務長

- 1、雖然設計單位與電資學院對於這些機車停車問題感到非常困擾，但是現在基地上的法定機車停車位即是由博里館和資工二期二棟建築的需求轉移至此地而來的，若又因為本案無法吸納機車停車位、再次轉移到基隆路對面的高層學生宿舍基地，問題是無法解決的，而且也難對通勤學生有所交待。因此希望學院方面能與學校共同出面解決此一問題。
- 2、又本方案和最初給予的基地範圍相較，已擴大許多。最初所給予的基地範圍僅有目前福華餐廳的用地，但是現在的方案已向東拓展到宿舍區C巷的入口，除了用掉不少綠地外，較令人擔心的還有宿舍區居民的反應，因此在接下來的階段中宜特別注意溝通工作，有必要的時候總務處也會配合協調。但是此塊綠地到底未來要如何利用，因為還要和宿舍區的管理委員會取得共識，恐怕不是短時間內可以決定的事。但是舟山路末端確實應趁此一機會一併整理，縮減路幅並提昇地區環境品質與景觀。

劉權富教授

使用單位與捐贈單位回饋給學校的公共空間（如餐廳），是否可以和機車停車空間集合起來成為另外一棟獨立的建築，和主體的教學大樓間以通道連接，則可減少彼此的干擾。

劉仲陽（研協會）

- 1、從本案資料中並未看見任何處理腳踏車停車需求的說明。電資學院人口眾多，宜提前在基地規劃時即留設腳踏車停車空間，以免再發生現在電資學院、資工系與工綜館周邊腳踏車停車塞爆道路、連人都無法通行情形。
- 2、另外一樓的餐廳空間的配置方式可否再詳細說明，因為系所內有餐廳似乎有些奇怪。
（使用單位及總務長說明：一樓的餐廳為當初取得用地時承諾回饋給學校的公共空間，要如何使用、經營類型都可再討論。而且在校發會上討論時，委員都希望在這個角落上增設公共空間或賣店，讓舟山路宿舍區或本地區教職員工生有較好的生活服務設施。至於二樓以上的教學空間和一樓的公共空間可以用動線、門禁、或透過設計的方法分離，可有效減少干擾。）

李文瑋（學生會）

- 1、一樓的公共空間中未必要設置餐廳，因為長興街的宿舍區中已有二個大型餐廳，距離並不遠。而且這樣有圖利電資學院學生的嫌疑。
- 2、機車停車需求數量從何而來並不清楚。
（主席說明：本案基地內的停車需求量與交通方案分析皆為按建築法規檢討而來。而本校校總區整體的停車需求估算及交通影響則已委託專業的交通技師進行分析，近日內將做出期末報告。）

● 結論

- 1、本案因為經費完全自籌，因此在報教育部審查時，構想書與規劃設計書可一併報部縮短時程。請設計單位按本次會議意見修正後，於下次委員會再提出討論。由於報部時是二階段併案，因此在校內送審時，雖是初步規劃，但方案內容必須更明確一些。若一切順利則可在下次的小組委員會定案，並在年底前通過校會，則可在學期結束前報教育部。
- 2、整體規劃方面，基地北側的範圍線可再調整，讓設計單位有更多的彈性思考更好的方案。至於機車停車位可能調整至臨近基隆路的一側較佳，若僅是在基隆路上設置僅供機車進出的破口，也許還有可能被交通局所接受。建築物可能再朝向北側調整，可確保使用單位未來少些噪音干擾。
- 3、本案建築位於未來台大東南側的重要門戶，因此外觀設計上請保留台大校園建築之既有特色。
- 4、請於基地規劃中納入腳踏車停車空間。
- 5、由於本基地內的所有法定停車位皆來自於電資學院的新建工程，因此還是請設計單位儘量將機車停車問題在此一基地內解決掉。除非不得以，否則請儘量以立體化或地下化方案為主，地面平面停車請做為最後的選擇方案。請設計單位在下次會議中提出替選方案及優劣分析，做為本委員會下次討論的依據。

二、校門口空間近期改善方案

●城鄉所代表與設計單位簡報(略)

●討論意見

陳 總務長

本階段校門口空間只要做到復舊就可以了，其他改善措施待未來再談，請設計單位只要很忠實地重現七〇年代的校門口就好了。

蔡厚男教授

1、為恢復過去的校門口空間，設計單位只要將目前的三角形花壇敲除即可，恢復成可從羅斯福路進出的關係。但是僅有在特殊情形或節慶才能讓車輛直接由羅斯福路經此進出，因此在廣場和羅斯福路人行道交接處應設擋車柱。

2、目前亞歷山大椰子樹的花台內緣相距約18米，和椰林大道中央車道等寬，建議18米空間中，兩側保留約4米寬的通道讓車輛可以通行，中央十米則做為綠地植樟樹。新生南路側的本校圍牆牆身建議全部拆除。原有的亞歷山大椰長相不佳似乎生長不良，建議全換為蒲葵。傳園外側的人行道高程降至與柏油路面齊平，但宜注意排水問題。羅斯福路人行道部分降低一事則應提早與交通局協商。

3、廣場和羅斯福路人行道交接處界面處理上，宜用一些和古蹟校門口類似的元素，以和校門口相互呼應。

4、為強調此一「迎賓大道」的意象，建議鋪面色系採用偏紅色系的。

郭斯傑教授

1、因為校門口空間相當敏感且幾乎所有人都會有意見，因此還是以變動最少、回復舊觀為主要改善方向。

2、車道上還是儘可能採用可透水的材質，呼應近代崇尚生態的風潮。

3、外側舊圍牆拆除、傳園外人行道降低，將亞歷山大椰改為蒲葵等，皆為可行方式。

許添本教授

過去的每個校門口改善方案我個人都參與過，此一方案和83年當時城鄉所提出的方案較為類似，恢復「羅斯福路四段一號」的意象。87年的方案則是以人車分離為主要理念，因此整個廣場以綠化、人行活動空間為主，當時就不強調由羅斯福路方向開門的構想。但是在廣場在臨羅斯福路的方向設置了小劇場，空間轉換為可供行人停留、聚會、表演的型式。但車行動線上，則是將椰林大道拉直，經過圓環直接連結新生南路。不過當時校發會不同意椰林大道改向的做法，於是本方案拆為二案，除了圓環和椰林大道拉直以外，校門口廣場和椰林大道的改善則獲通過。之後88年林峰田教授的提案當年並未受採納，理由是宜回到83年版本的規劃方案。若現在再重新提案，則建議以87年通過校發會的方案為主，但可以再簡化為較接近原本校門口空間的情形，如此一來應該可以較容易再通過校發會並即刻執行。

陳
總務長

本案可能較有爭議的地方在於花台打掉後鋪面是要用柏油（忠實地復舊）或是用透水鋪面（生態趨勢），不過也不見得復舊就要用柏油，因為三〇年代的校門口鋪面可能是碎石路。從學校的角度而言，本地區未來的管理工作相當重要，否則門口會變成大停車場。另外此一方案還是要和交通局溝通。若本方案因為和87年通過校發會的方案有較大的出入的話，或許需要再送校發會討論，但也是以87年的方案簡化後為主，以減少紛爭。另外本廣場在現代宜是民主而開放的，不適合再提出特權人士才能由此行車進入校園的說法。

張維修（城鄉所代表）

建議本方案採用柏油鋪面的原因是校門口空間與椰林大道會較有整體性。採用透水鋪面或磚面或許可兼顧生態考量和減少幅射熱，但是整個空間可能就有零碎的感覺。因此建議在花台兩側的人行空間可以設透水鋪面，中央部分仍宜採用柏油鋪面，強調空間的連續性。

● 結論

- 1、校門口空間做任何變動都茲事體大，因此傾向以改變程度越小越為可行。如改善現有界面高差、鋪面、植栽品質等方面即可，其他能不改變則不要改變。
- 2、此方案最好還是經過校發會的認可較為妥當，並請將87年版通過的方案一併調出來送校發會討論。
- 3、鋪面材質方面則可考慮部分透水（兩側人行空間）、部分強調空間連續性（中央部分）的方向進行。
- 4、至於本廣場是否要在特殊場合開放供車輛進入，則應與交通局溝通確認。請營繕組再與城鄉所、設計單位與交通局討論本案可行性，並妥善處理羅斯福路與廣場間的高差問題。

三、新生南路地下停車場新建工程

●專案管理服務單位（PCM）簡報：（略） ●討論意見：

王根樹教授

本案僅是單純地解決本校的停車問題，工程上應無太大爭議。但是地面層的展售中心建築則可能會有較多的考量，雖然這應該是為了提高本工程未來的自償率而設置的商業空間，但在空間配置上似乎不是很恰當。希望能多花些心思考量如何讓此一建築物能和體育場空間能夠相互融合。從PCM提出的時程規劃資料看來，理應二、三個月後就要開始施工了，時間相當急迫，所以這麼短的時間內，只要建築物外觀不要太奇怪、可以和周邊環境融合，運動的人可以輕易地進入使用，即是最好的設計方案。

劉權富教授

- 1、地面的商業空間要考慮消費者會不會進入使用，因此從周邊環境到經營方式，也許都要符合本地使用者（學生、教職員、運動者）的喜好或特性。此外也請特別注意建築外觀。目前本棟建築物的外觀似乎和台大校園內的建築群沒什麼關聯。
- 2、地下停車場抬高後，操場跑道的終點竟是一面一米二高的牆面，又停車場南側的校內道路平日人潮眾多，但是也是一排一米二高的矮牆，且沒有緩衝空間，對環境與行人所造成的衝擊不可不慎。而這片矮牆或許又可以再轉換為更符合學生生活型態的東西，如海報牆、文化櫥窗等。
- 3、現地的樹木會是大家的關心焦點。樹木換了個位置、或數量減少了、又地面抬高了，都會使原來大家對這個球場空間的記憶或感情都改變了。

陳德誠（營繕組）

本案原來的樹木移植方案傾向於移植單側（南側的黑松與蒲葵），保留北側。若按委員建議改移北側、保留南側、以增加南側與道路間的緩衝空間，也並非不可。若能在本委員會上得到共識，則可將明確的設計準則納入統包中，將可得到最符合本校需求的方案。

高閔琳（學代會）

- 1、停車場完成後，地面復原為運動空間，因為地面抬高，宜注意行人動線與救災動線，或是在本基地東南角再增設急救中心，才不致發生緊急車輛無法接近或急救來不及的情形。
- 2、地下停車場抬高後產生的矮牆建議做為海報看板。

蔡厚男教授

- 1、停車場開挖深度請檢討，雖當初係為減少開挖成本及改善通風，但仍宜避免高出地面1.2米的人工地盤出現。此一抬高的人工地盤對該地區校園空間與活動環境衝擊是永久且鉅大的，不可不慎評估各種替選方案，以達成雙贏目標。
- 2、由於地下停車場南北開挖寬幅至少三十四米五，涉及之地上現有樹木之斷根移植方案，經現地勘察，本人認為原南側行人徒步動線兩側樹木成蔭，未來更會因停車場設置及商場空間、設施新設吸引更多人潮，故應保留甚至加強本動線之景觀生態品質，故建議開挖範圍宜向北移，考慮不動南側黑松、蒲葵樹列，而只斷根移除北側白千層，易地再種。
- 3、地上新設之商業設施空間需求規範和未來營運定位應提前作業，校內應有協助作業之負責單位，以利PCM廠商協助推動辦理後續諸多工作，以免又出現奇形異狀的人造物在本校校園裡。

● 結論

本案因時間已超過預定時間，現場僅有三位委員在場，然本案對未來本校發展影響重大，請PCM先參考以上建議修正，並以書面方式再審，或下次會議再進行討論較為妥當。

● 散會（下午二點四十分）