

舟山路廢道始末



◎呂芳留（總務處保管組）

台大校總區土地長期以來被作為市區穿越性道路之舟山路所貫穿分割，使舟山路兩旁之校地始終無法做整體規劃，影響校園發展，因此廢止舟山路並建構校園完整新風貌，一向為台大師生殷切之期盼。

背景沿革

舟山路全段屬都市計畫「學校（台大）用地」，早在民國 74 年 8 月即與市府相關單位討論廢道作業並獲致共識—由台大先購買舟山路兩側之預定地，以便先辦理廢止舟山路之法定程序，但於基隆路高架道完成後，始廢止舟山路。舟山路兩側的私人土地及地上物，台大在近幾年均已完成征購取得產權，部分外借房地亦已陸續收回，而銘傳國小、國立編譯館、行政院原子能委員會等單位亦均具函同意廢道，且國立編譯館及原能會借用本校房地即將屆期歸還。

近年來，本校於巷道兩側新建校舍陸續完工啟用，師生使用頻率及人數激增，尖峰時段經常可見人車爭



道，險象環生，一入夜卻人車稀落，甚為荒涼，形成另一種安全上之顧慮，割腿之狼屢次作案，更造成全校師生心理上之恐慌，亟待將舟山路納入校園整體安全維護範圍，以避免一再發生事故。

舟山路廢道對交通之影響

行經舟山路之公車路線僅有 207 一線，其回程不經舟山路，且班次不多，故調整應無問題。有關穿越性交通仍須經由 144 巷等巷道併入基隆路車流，並無法分擔基隆路交通量，故此一部分對於基隆路之服務水準影響有限。

舟山路廢道對停車需求之因應措施，經調查目前可停汽車數 202 輛，機車 671 輛，絕大多數均為台大師生使用，廢道後，台大已妥善規劃多處路外汽、機車停車場，應可滿足停車需求。除可避免路邊停車干擾

與交通安全之影響，並可進一步配合植栽，加大人行空間、美化道路設施，形成校園人行徒步區或交通寧靜區。

舟山路廢道作業經過

台大自 78 年 9 月首次向台北市政府工務局正式提出申請，經市府工務局要求逐項完成補正修定，並於 86 年 2 月進一步完成舟山路內所有私有地徵收作業，於 86 年 3 月第四度向工務局申辦舟山路廢道。

該案終於經工務局初步書面審核通過，並於同年 6 月中旬分別函詢現持有舟山路公有土地各單位（國產局、財政局、養工處、自來水事業處）意見後簽報市長批示，惟市府於 86 年 8 月函復台大，以本案涉及全盤性規劃問題，需協調相關單位再行研議，本案正常廢道作業程序遂暫時陷入停頓。

87 年 12 月市府終於發函公告辦理舟山路廢道公開展覽，該公告卅天內工務局接受各方意見彙總辦理，本校教職員同仁及同學亦踴躍向市府表達對封閉舟山路之強烈需求，並由總務長邀集校園規劃小組及相關作業單位，審慎研商各項因應方案。

市府於 88 年 8 月召開廢道審議委員會討論本案，決議本校須正式行文承諾提供外界一百個停車位、近銘傳國小處退縮門禁、與國立編譯館等單位協商停車事宜及配合基隆路拓寬退縮留設 3.64 公尺無遮人行道後，同意舟山路廢道。

經積極前述單位多次研商後，已獲各單位配合支持本案，俟近期內將協商結果正式函復市府工務局，承諾同意廢道審議委員會決議事項，並請其儘速辦理後續公告發佈實施事宜，完成整個舟山路廢道作業。

結語

配合目前既成之校內通道的特性，廢止舟山路不只是交通的考慮，更重要的是校園空間的完整性及學校師生的安全。舟山路並非計畫道路，其原有交通功能於開闢基隆路及完成高架道後業已獲得移轉，舟山路原本為「學校用地」角色應予回復。

舟山路現況車流量經台大及市府交通單位實測評估均顯示在廢止後對於交通之衝擊影響程度輕微，回歸校內道路更可吸納台大師生之車流，而減緩對週邊道路之衝擊。有關舟山路停車需求絕大多數為台大師生所需，本校已妥為規劃因應，廢道後不致有停車位不足之問題。未來更將在校內臨羅斯福路、新生南路、辛亥路、基隆路等主要道路出入口設置多處校內停車場，疏解停車需求。

台大開放性之校園，長期以來深受各界肯定，本校申請廢止舟山路以規劃更安全、更舒緩、更人文化之大學城新風貌，其成果仍歸於全體市民、全體國民所共享。⊕