

# 台北新生和平天橋拆除爭議，一場交通規劃與城市記憶的衝突

一座天橋，滋養、匯聚了民眾對城市的想像。



| 2024 11 4 /

10月下旬，一張 A4 粉色通知單貼上新生和平天橋，台北市政府預告，這座橋齡40年的天橋，將於11月4日展開拆除工程。

這不是這座天橋第一次面臨被拆除的命運。1982年起，新生和平天橋座落在台北市大安區新生南路與和平東路口。2015年，前台北市長柯文哲也曾有意拆除，在市民反彈下，天橋續留。2023年，新工處評估新生和平天橋因地方需求而保留，隔年卻仍將其排入拆除名單。

對地方居民而言，這座天橋除了提供通行的功能外，也讓居民隱然落下對城市的記憶。一座逾40年的天橋，不僅將這裡連結到那裡，也是一座幼時通行的屏障，也讓居民在多雨的台北，提供一處在雨中不被濕漉的處所。

然而，在台灣，拆除天橋行動隱隱成形。截至2024年9月，隸屬北市府工務局新建工程處（下稱新工處）公告指出，台北市116座天橋中，已拆除41座人行天橋、現存人行天橋75 座，其中因地方需求續留的20座人行天橋多坐落於國小附近。依據北市府規劃，未來三年還將陸續拆除九座天橋，其中，天橋遮蔽視線、使用率低、結構老舊，都是拆除常見的官方辭令。與之相對的，拆除天橋後的「打開城市」，則成為另個「進步城市」的隱喻。

不過，在新生和平天橋拆除預告消息被往來行人注意到後，來自居民訝異、憤慨匯聚成河，一場關於「拆橋」與「護橋」的對抗及拉扯於此展開。

反對拆橋一方認為，對於拆橋計畫，市府並未與周邊居民溝通天橋的續與留，對於為何拆橋，市府也從未充分說明理由。怒火隨著一紙公告延燒，反拆方迅速透過社群媒體集結發聲，並於10月28日創立「守護和平新生天橋」臉書專頁，以「文化地標」、「城市治安與學童安全」等訴求，呼籲市府正視新生和平天橋的價值，予以保留。

而堅持的聲音迴盪在天橋上也在天橋下。市民自發前往「護橋」，在每一個風吹草動的夜晚，守橋人們在這座外觀極似懸浮夜空的列車上，對著網路世界發出一則又一則的訊息。

這場行動依舊進行著。在網路串聯及媒體接連報導下，北市府此刻尚未正式展開拆橋工程。眼前，天橋看似暫時得以喘息，但眼後，市長蔣萬安看似鐵了心的拆橋宣言，仍讓天橋的死與生懸於空中。



| 2024 11 5 /

臨時召開的拆橋「說明會」



此前，11月1日週五晚間，憤慨的居民紛紛質疑為何拆橋此攸關地方的「大事」，市府卻吝於向居民說明。這樣的壓力結合民進黨市議員簡舒培要求下，台北市新工處才臨時出面召開社區說明會。然而，這已經是預計拆除日期、11月4日的前三天的晚上。

會議上，新工處屢屢以「安全」與「40年年限到期」兩大主由，試圖為拆橋的說法增添更多正當性。而出席這場倉促召開說明會的，除鄰近幾個里的居民外，也有不少「守護和平新生天橋」的成員到場。

「守護和平新生天橋」發起人林玟君為周邊居民，她率先發言直指，台北市府在開拆前一個多禮拜才貼單公告，動作太過粗暴、草率。她說，新工處以天橋存在視線死角為由執行拆除，卻未提供數據佐證說法。林玟君現就讀天橋旁的台灣大學建築與城鄉研究所，她以「15分鐘城市」概念，強調新生和平天橋的角色：「我可以依靠步行，在15分鐘內抵達滿足生活需求的地方。身為龍泉里的居民，天橋就是我15分鐘步行範圍內的設施。」

說明會中，亦有年逾花甲的長輩自製傳單，逐條說明天橋在他們生活中的重要性；他更給了天橋「雨中漫步廊道」的美稱。

除了地方居民以使用需求及城市記憶作為反對拆除的理由，人們也在護橋行動的論述中，重新看見新生和平天橋的獨特性。

在橋體結構上，新生和平天橋採用興建當年首見的的壁式迴轉樓梯及無斜撐的威廉迪爾（Arthur Vierendeel）構架，口字型設計更是天橋設計中少見樣式。護橋一方也試圖以文化記憶說服新工處放棄拆橋念頭：許多海內外音樂影視作品至天橋取景，如已故金馬導演楊德昌的《一一》與導演李安的《飲食男女》兩部經典電影中，天橋的淡藍色身影更為影迷所指認。

一名住在龍安里近50年的居民表示，新生和平天橋除了交通使用，也具非常重要的文化代表性，拆除與否需要納入文化局意見，而僅憑新工處就能做出決定。反對居民也質疑，市府以天橋達到40年年限為拆除理由並不恰當，40年為最低使用年限，經適當維護與評估應可持續使用。新工處代表則回應，天橋經過結構補強後樣貌將改變，將非再是過去大家在電影裡印象裡的唯美情境。而目前，共有六座台北市天橋齡達40歲，達50歲的則為七座。

在雙方爭執的「40年年限」中，實際上，在行政院總計處交通及運輸設備分類明細表規定中，天橋最低使用年限為40年，不過也在「財物標準分類總說明」中說明，「若已達使用年限，財產仍可繼續使用，應延後辦理報廢」。關於「40年年限」的爭議，在官方文件中已載明指導原則。

「這麼多人表達反對意見，對這件事情會有任何改變嗎？」說明會上，居民情緒逐漸激動，起身問道：「是不是至少留一點機會跟我們再討論一下？」新工處的說法依舊無法平息台下騷動：「今天辦的叫做『說明會』，就是收集大家的意見而已，」處長直指：「我沒辦法公開承諾任何事。」

在居民一個接一個說明希望保留天橋的原因，與不滿新工處未正面回應的僵持之下，原預期半小時的會議，直至晚間九點才結束。最終，新工處仍無法給出權限以外的肯定答覆，但他們給出現場唯一讓居民信服的承諾——即保證11月4日會暫緩拆除一天。



| 2024 11 10 /

## 「市長就是看我們不會出來抗議」

在社區居民的疑問未解，新工處也始終提不出令滿對拆除的居民滿意的答覆，這場由市民自下而上發起的護橋行動，也意味著將是一場長期的抗爭。

未有定論的說明會後隔晚，台北市年度文化盛會「白晝之夜」在大安森林公園登場，連結大安森林公園的新生和平天橋也匯集人潮。一夜前，在那場說明會未得到滿意答覆的居民與團體，透過網路展開連署行動，也在天橋廊道舉辦攝影展，鼓勵民眾寫下在這裡的記憶和故事。

照片、塗鴉與留言五彩繽紛，被繫上的黃絲帶飄揚。廊道上，有市民寫下「帶我去遠方」「不要告別」「留下」「最後只能在這想念」的訊息；其中一面面對大安森林公園的遮雨牆面上，則貼上個是色彩的便條紙，訊息疊上訊息，不捨覆蓋不捨，感謝依傍著感謝，宛如如市民寫給天橋的遺言。

許多人們帶著相機至此拍攝留念，一名陸生小嘉拍下最喜歡的標語：「天橋才是大安居民平常的白晝之夜」。看著橋下的車流跟人流，小嘉想起兩年前的北京四通橋事件。在那之後，橋上出現「看橋人」，人們不僅沒辦法在橋上拍照、逗留，遑論寫寫畫畫。

從小到大，中國建設變化快速，降低了小嘉對周遭事物汰換的敏感度。她不曾懷疑它們為什麼消失，又如何被重建，要在很久以後才回想起，原來有什麼東西不見了。小嘉說，她沒想過人民可以對天橋存廢表達意見：「大家為了一座橋做了很多行動、思考設施的使用與文化意義，還蠻受啟發的。」

一名17歲的黃同學背著書包，在天橋四個廊道上來回繞了好幾圈，貼上大大小小的標語「還我安全通道」、「市長 說好的溝通呢」。黃同學說家住附近，自五歲起，這裡成為他與家人的通勤路徑。

一星期前，黃同學從「守護和平新生天橋」臉書專頁上得知拆除工程將至，直至凌晨兩點仍無法入眠。他決定響應反拆團體。第一次的社會行動，黃同學沒讓家人知道。對攝影有興趣的他走到記者身邊，說最喜歡天橋上一個視線延伸的角度：「兩個方格疊在一起，像可以看到過去。」

在接連的行動中，11月4日上午，原定拆橋當日，反拆團體在行人熙來攘往的靠大安森林公園側的天橋下召開記者會，一旁的拆除工程團隊則以工程車運來圍籬。記者會結束，人們紛紛上橋留守，工程人員陸續在樓梯前架設圍籬與拉上工程布條。



一名年長的女性聲援者不滿地扯下布條，並高聲質疑工程人員「不是都承諾今天不拆了嗎！」；另一名男性聲援者，則將工程人員置放樓梯間的三角錐拋下樓、拒絕讓出施工空間。

現場守橋民眾憂心忡忡，滿是擔心地逢人便問「今天真的要拆了嗎？」「不是說不拆了嗎？」身旁年逾70歲的長者慌亂向我問及、重述著人們最憂心的問題，旁人也將眼神連連望向我。我沒有答案。

我向前詢問工程人員，一名戴著工程帽、黝黑厚實的工人避開我的眼神，撇過頭去繼續手邊工作。反拆團體見狀，如潮水般湧上前去要向工人理論。依照後來官方說法，這天緩拆確定，工人悻悻地收拾起原先預架設的圍籬，上了灰僕僕的工程車離去。新生和平天橋暫時得以保留。

在危機暫離之際，許多市民徘徊駐足在橋上，他們看似無心眺望遠方環抱台北盆地的大屯山系，提心吊膽深怕自己一個離去，回頭只剩斷壁殘垣。

橋上，一名女性長輩在焦急情緒得以緩解後，依舊滿是擔憂地對我說到：「市長就是看我們大安區居民就是最聽話的一群，我們不會出來抗議啊！」

大安區，一向被視為國民黨的鐵票倉，自2008年有立委選舉以來，至今大安區的立委選舉全由國民黨拿下，今年大選即便遭遇對手社民黨的苗博雅進逼，但藍營的羅智強依舊勝出。

而在一般人眼中，大安區居民普遍擁有高學歷、高收入，依據財政部資料顯示，大安區為全台灣收入第三高的行政區，住屋平均總價更達3589萬元，房價為全台最貴。而大安區的親藍屬性，也被認為早年由國民政府興建的眷村多數於此有關。這些眷村後來改建國宅，如今坐落於精華地段上，房價水漲船高。

這名長輩繼續說到，這座橋幾乎是她半個人生的縮影，她從小踏著這座橋到對街，如今踩著天橋街踢回去，「我對這座橋的感情真的很深。」她語帶焦急，戴著墨鏡讓人看不清她的眼神。我問她，上樓梯腳還好不好使力，「我還走得動啊，我知道他們有提說要裝電梯，但我跟你說，我們大安區如果天橋要裝電梯會被罵啊，說你們大安區貪婪啊，什麼都給你們了，現在上天橋還要搭電梯。」

大安區的富裕，對她來說，至少在天橋裝電梯上更像是原罪。

她說完，靜默了一會，再抬頭看看天橋上、天橋下依舊未離去的護橋市民，她說，雖然她從還沒有大安森林公園時就在用這座橋了（大安森林公園建於1994年，晚天橋12年），「但看到這麼多年輕人願意幫這座橋說話，我很感動。」她說，原來對天橋的記憶是不分年齡的，她這一代對天橋的記憶，也發生在下一代身上。她說自己的孩子在国外，現在天天都會傳訊息問「天橋還在嗎？」

另名與這位長輩相識的居民也向我說到，她其實對拆或不拆沒有一定堅持要如何，「要拆的有拆的理由，不想拆的也有他們的感情，但至少應該讓我們這些會用到橋的居民有個討論吧？」

「我真的沒有一定要留或不留，」她說，只是看了這座橋這麼久，這個消息來得真的太突然。



| 2024 11 4 /

## 留下天橋意味著行人地獄？

就在護橋行動近一週之際，市長蔣萬安似乎察覺到了反對行動的擴大，11月5日在臉書發布短片，以「新生和平天橋拆除案，市府堅持做對的事！」為標題，表明拆橋立場——拆橋，已是一場已註定的結局。

蔣萬安提及，天橋為過去「車本位」思維下的產物，但「人本交通」是現今主流觀念：「舊式天橋對長者與身障者造成不方便，樓梯與橋柱都是造成行人地獄的原因。」蔣萬安也以新工處的測試數據說明，新生和平天橋實際使用率不到一成：「交通局的數據證明舊式天橋拆除後，路口交通事故大幅降低。以信義基隆路口天橋拆除前後的比較為例，交通事故的發生大幅降低64%。」

然而，「守護和平新生天橋」團體則以交通部路政及道安司的網站資料進行驗證，指出北市府僅以信義基隆路口天橋拆除前後兩年的資料佐證事故，此說法並未呈現事情全貌：「拆除天橋的後兩年，信義基隆路口事故數量都上升，」且信義基隆天橋位於商業區，新生和平天橋則座落在文教區：「將位於不同交通條件的天橋做比較並不恰當。」

作為主管首都交通事務的首長也呼應著拆除的節奏。交通局長謝銘鴻說，和平東路右轉新生南路口的墩柱阻擋車主視線，形成視線死角讓駕駛無法看到行人，行人也看不到有無車輛要右轉。他舉2013年的一起重大車禍為例，一對走在行穿線上過馬路的母女，被轉彎的水泥車撞擊，女兒現場遭碾死亡，母親重傷送醫不治，「如果能改善卻沒有改善，造成交通死亡意外，是很讓人悲痛的事情。」

這起車禍悲劇，則屢屢以「證據」的方式，出現在支持拆橋居民的說法中。

不過，依據民進黨市議員何孟樺提供端傳媒資料顯示，台北市警察局大安分局統計近四年以來（2020至2024年10月止），在天橋橫跨的和平東路及新生南路路口，四年來的交通事故為231件，其中，行人涉入事件為六件；在這231件事故中，有一起死亡案件，為汽車與機車相撞，一名機車騎士不幸身亡。



依據大安分局提供圖資的事故座標點顯示，該起死亡事故位處汽車「左轉待轉區」，距離行穿線有一定距離。

同時，台灣在2023年6月底正式實施新版《道路交通管理處罰條例》，其中規定，駕駛人行近行人穿越道，若不暫停讓行人先行通過，最高將罰6000元罰金。因此，反拆市民即質疑，如果都規定要停讓行人了，「你怎麼可能還看不到有行人要過馬路？」



2024 11 8

/



2024 11 5

/

4 / 9

## 天橋可以是「文化資產」嗎？

自10月底迄今，市府仍未與反拆橋方達成共識，反拆團體也在臉書帳號上計算守橋天數。他們質疑，蔣萬安允諾將與反拆方「溝通」，然而至今卻是不聞不問。

護橋方除了持續號召連署，也開始提報文化資產提報，希望以「文化資產」的形式留下這座見證城市繁華市景的天橋。

依據反拆團體提報資料顯示，他們將以「紀念建築」及「文化景觀」作為提報文資的類別。13日，文化局先是在11月5日受理提報，當天即發函新工處請其緩拆，後約莫一週的時間，文化局依照文資法規定，邀集包含四名學界文資審議委員以及兩名官派代表到場現勘。

其中，審議委員薛琴，同時也是自1970年參與修復總統府的知名建築師與學者，他在現場反拆市民的連番質疑下給出承諾：「今天只是現勘，不會做出會議結論。」有市民繼續質疑「什麼時候會做出結論？」薛琴回以：「我還不知道。」

反拆方吳牧青、同時也是一名藝術評論人，他先是對到場現勘的委員組成感到不解，他直指許多都市設計專業人士都不在名單中，「講白一點，這些都市設計專家學養不會比你們差。」接著，在一陣質疑與嘗試釋疑後，有人提議先讓現勘程序走下去，吳牧青開始向委員論述新生和平天橋的文化價值，舉凡影視文化價值，保護學童通行安全，雨遮的設計提供多雨的台北漫步與聚會的空間，更是連結公園綠地與人文街區。提報資料也指出，這座天橋具有建築史及技術史之價值。

國立台北科技大學建築系助理教授陳盈蓁接上麥克風說到，過去有許多影視作品在天橋取景，也記錄下台北市的发展歷程，無論是對在地居民、北上求學或是工作的學生與市民來說，都形成他們對台北的城市記憶。她說，當年天橋以台灣從未使用過的工法建造，別具工程美學。



2024 11 10

/

陳盈蓁也引述負責鑑測天橋的台灣整合防災工程技術顧問公司在橋涵管理系統的建議，新生和平天橋僅飾板鏽蝕，建議一年內維修，「而非拆除」。

另一名在場的市民上前詢問希望表達意見。他將手上的資料提供給審議委員，接著引據手上一疊紙張的資料表示，新生和平天橋是台灣首座採用威廉迪爾構架「空腹桁架」橋樑，也是台灣首座壁式迴轉樓梯設計之天橋樓梯。他直指，「新生和平天橋建成後，許多路橋、天橋結構依此結構設計興建。」

這位市民另指，天橋設計師羅瑞剛技師在設計時指出，「民國68年（1979年）台北市政府考慮到大安區龍安國小學生穿越新生南路及和平東路上學安全之問題，因學童走路較慢、還沒走到綠燈已變紅燈，市府決定採用口字型人行陸橋。」他要求文化局將此事證帶回給市長，並反問「40年前設立天橋

的理由消失了嗎？學童的安全也不重要了嗎？」

發言結束，我向前想索取資料，問及他的身份，他回以「我只是住這附近的居民而已。」

實際上，依據反拆方搜集的地方意見指出，龍安國小幼兒園的學童經常使用天橋，而非透過橋下的斑馬線通過路口。他們引述學校老師的意見表示，「天橋比斑馬線更能保障學童通行安全。」

不過，當發言輪至有新工處時，再度引起現場多番質疑與更多的不滿。

新工處處長張建華說，天橋是在「車本交通」背景下建造，當年路口沒有斑馬線，民眾只能走天橋通行，後來也因繪設行穿線導致天橋使用率低。他重申，天橋墩柱影響行車轉彎視線，唯有拆除天橋才能讓行人與車輛互相看見。

一名反拆成員質疑，今天這場是文資現勘會議，新工處卻提維護經費、交通等議題，與會議主旨無關。

「你今天說的，跟那天說明會講得一模一樣，」多名市民批評道；吳牧青也反駁新工處，他認為政府現在就能先進行擴大街角、行穿線退縮等改善措施。在新工處的發言環節，多次被反拆方打斷、反駁、提問、追問，只見處長不斷回以「先讓我說完」，然其內容則不斷回以新工處的立場——那個已決的拆橋立場。



| 2024 11 4 /

## 天橋鄰里的不同聲音

現場下起一陣雨，在文資審議過程中，一群年齡逾70歲的年長者一齊到場，他們稱自己是龍安里的里民，手舉「支持拆除天橋」白紙黑字的紙張，在下起雨的天橋下發表他們的訴求。

實際上，這些約莫十來位的長者，其里長洪秋甲自2015年之際，便多次質疑天橋使用率低，建議市府拆除至今，可算是堅定的「拆橋派」。

一名頭髮花白、戴著口罩與墨鏡的女性長者告訴我，她二十多年前，走在天橋下的路口時卻被車輛撞上，她給記者看包覆著的左手，顯示她在那場事故中所受的傷，一旁的同伴也頻頻指著她的左手向我說她為此傷所苦。我問她事情是怎麼發生的，她說自己「遭到一輛闖紅燈」的車輛撞上。

有市民微微抬起下巴示意，「（對面）那些反拆橋的都不是當地人啊」，並稱「我們都不用了，都沒有人在走啊」。還有市民也說，「小朋友腿短不好上樓梯，小朋友是不走天橋的。」不過，在11月4日反拆團體舉辦記者會當天，我在天橋上則遇到一隊由幼兒園老師帶隊通行天橋的幼兒園學童。

「天橋遮蔽（汽車駕駛）視線會有死角啊，」一名長輩見同伴都說話了，也緊跟著對我說，「天橋使用率那麼低，我自己從來都沒走過，還要花錢維護呢！」

依據新工處資料顯示，天橋十年來維護經費為746萬元。此次拆橋經費，端傳媒詢問新工處後回覆表示，新生和平天橋的拆除費用約為1832萬元，後續相關交通改善措施費用約為793萬元，總費用共計約2624萬元。這些措施包括設置庇護島、調整中央分隔島、增設欄杆、行人穿越線退縮以及調整公車專用道站體等。

這些支持拆除天橋的市民與反拆方中間相隔數名員警，他們舉起齊一的標語、臉戴口罩、墨鏡與帽子舉起紙張表達訴求，並未與反拆方有太多互動。一名支持拆橋的居民腳下，還放著一袋剛從市場買來的水果。

不過，一座天橋的使用率為何，周遭多個里的居民意見始終分歧。龍安里里長已多年遊說拆橋、龍坡里長黃世詮卻因2013年的那場車禍，有了與拆橋方不同的想法。

他對媒體提及，當年水泥車撞死母女的新聞中，其實那位母親另有一位稚女，因為年紀小、走得慢，母親特地叮囑她走天橋比較安全，那名小女孩卻也因此逃過一劫。他說，事件過後，他更意識到，和平新生路口距離長，綠燈秒數短，這些都對走得慢的的長者、小孩與身障人士遠遠不利。

這不僅是兩個里之間的分歧，也不願是兩個里之間的對立，使用天橋的里民更不限於龍安及龍坡里。事實上，在前面那場1日的說明會中，亦有來自龍泉、龍生、大學、古風、福住等里民明確反對拆橋，並對市府拆除理由及公告流程頗有微詞。

11月10日，吳牧青與反拆方自發舉辦「天橋咖啡日，一百種想像」，邀請民眾帶咖啡在橋上相聚。現場擺放茶點，並設置親子區、懸掛彩繪風箏，除家長帶著小孩參與，多位民眾也作畫留下新生和平天橋的身影。更有二手書店在橋上擺放書架，開放民眾在天橋閱讀，並以「持書本與天橋合照」、「書寫閱讀感想」等簡易借書規則，響應活動。

一張黑白印刷的海報張貼在墩柱。上頭寫著：「天橋不只是連結馬路兩端，而是童年與希望，過去與未來。」

命運未定之際，新生和平天橋已滋養、匯聚了民眾對城市的想像，而這場拆橋與護橋的拉扯，交通規劃與城市記憶的碰撞，也預料在僵局未解之下持續下去。

