

樂生 2012

戰鬥手冊

SOS



力抗走山危機

還我安全樂生



各位關心樂生的朋友：

2012年的今天，看到近日樂生頻上新聞媒體的消息，有人疑惑：「樂生？我以為樂生已經沒事了？」

在這裡，我們必須遺憾，卻又驕傲地告訴大家：是的，樂生還在，樂生保留自救會也還在，樂生運動仍然無法停歇。2012年的今天，我們一直守護的樂生院，面臨的是比前幾年更險峻的危急存亡之秋。

自2004年訴求反迫遷、保留樂生，要求樂生院指定古蹟、保護珍貴文化資產直，到2010到2012的「反走山、要安全」抗爭，樂生保留運動已經來到了第八年了，正當社會逐漸遺忘僅存一隅、辛苦保存下來一小部分的樂生時，急迫的走山危機又再次將我們拋回了街頭。樂生院民與新莊機廠的安全，在捷運局的傲慢、一意孤行和政府的漠視、不負責任之下，受到嚴重的威脅。

在這本小冊子中，我們簡述了樂生走山危機的始末，以及走山的成因。希望大家瞭解我們自己也覺得十分複雜的當前運動情勢。

新的一年，或許阿公阿嬤們更老了點，或許院區不再美麗如昔，或許運動似乎來到了令人絕望的盡頭。但是總有些價值或者情感是我們必須不斷堅持下去的，也正是這些才讓樂生保留運動一直走到現在。這些價值或者情感無法憑空出現，它們是你、我、我們，以及每一個關心樂生的人所共同創造的。

我們還在，樂生還在。



樂生院簡介

樂生療養院設立於1930年代，是全台灣唯一一所公立的痲瘋病收容病院。由於痲瘋病會造成病人外表扭曲、四肢潰爛，看起來十分嚇人，因此從古至今都受到非常多歧視。1930年代是日本軍國主義盛行的年代，認為這些面目醜陋的痲瘋病患是國恥，因此在日本、台灣、韓國都採取強制隔離的策略。

樂生療養院不是一棟大樓，是由數十棟日式建築所構成的村落型療養院，生活機能完善，一生受盡歧視與病痛的阿公阿嬤，希望在他們所熟悉的地方安度晚年。

但民國83年捷運新莊機廠選址於此，預計將這批日式建築全數拆除，並將重度肢障的病友們搬進「迴龍醫院的病房裡」。許多阿公阿嬤堅決反對這樣的安排，並於2005年正式組織成立樂生保留自救會，開始了長長的抗爭旅程。



2007年，樂生保留自救會舉辦大遊行，共有超過六千多名來自台灣各地的民眾自動自發地相挺樂生，迫使當時的政府修正捷運機廠設計，保留了40棟建築，並讓院民繼續住在其中。同年，支持樂生院的學生開辦樂生社區學校，努力讓新莊、樹林民眾進入樂生院參觀、活動，一年之內吸引了一百多個新莊家庭來此參與課程。迄今(2011)，喜愛樂生院的新莊居民組成社區工作隊，每周來到樂生院內烹飪、打掃、與阿公阿嬤聊天。



2007年4月15日，支持樂生保留的人們用六步一跪的方式表達他們捍衛樂生決心（照片提供：漂浪。島嶼munch）



2011年，由於樂生出現走山危機，樂生院民與支持樂生的人重返街頭，要求政府將挖掉的坡腳土方回填



樂生不影響 捷運通車

新莊捷運已經於2012年01月05日「分段通車」到輔大，捷運通車跟新莊機廠的工程毫無關係；不管新莊機廠進度如何，都對捷運通車到輔大的期程沒有影響。

機廠尚未完工，捷運卻已通車，足見捷運局多年來均將工程延宕的責任轉嫁給爭取樂生療養院保留的院民。



2012年捷運新莊線路線圖。(底圖來源：台北市捷運局)

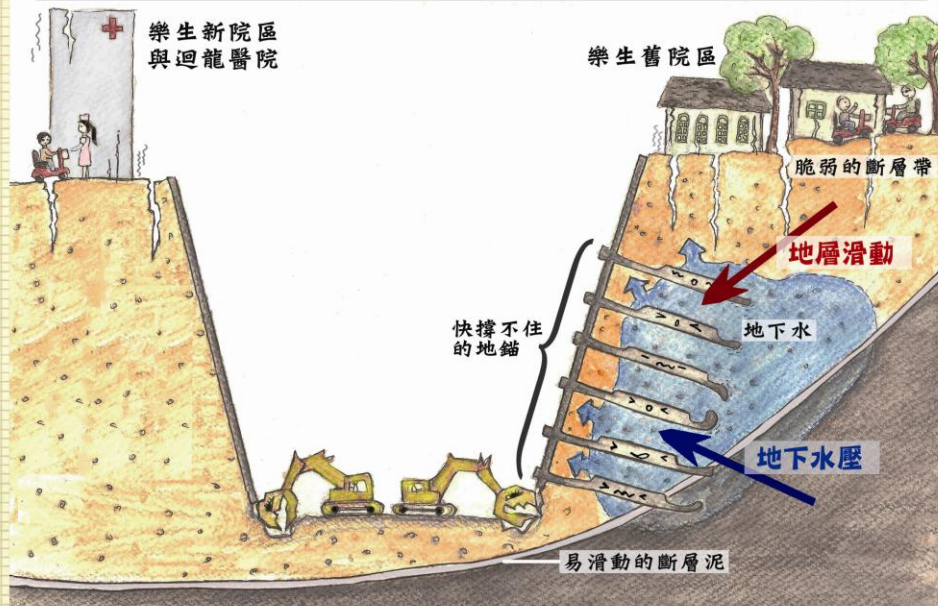


新莊機廠： 斷層帶上的危險工程

樂生地質內含高壓地下水，並且有斷層通過，本來就不適合公共工程的興建，2011年的5月15日，台灣省大地技師公會之鑑定報告中也指出：「類似本工程在斷層帶上大深度的開挖個案，在國內外均極罕見，加上本工址有甚高壓力的受壓水層存在，對於邊坡穩定影響更為不利」新莊捷運機廠工程大規模開挖坡腳、嚴重破壞地質本身的平衡，更將導致無可回復的走山危機。

目前，隨著坡腳的開挖，樂生療養院與迴龍醫院皆出現大量裂縫，並且有地層滑動的現象，而用以穩定邊坡的地錨也瀕臨斷裂。

樂生走山危機 示意圖





樂生走山危機 大事記

2010年8月，樂生療養院走山了！

自新莊機廠開挖後，樂生院區就陸續出現許多令人擔心的龜裂與崩壞，2010年8月，邊坡趕工下挖，樂生院區的裂縫快速變寬，動輒在一周內擴大0.3公分。樂生保留自救會與青年樂生聯盟唯恐捷運施工造成院區邊坡滑動，重演北二高走山悲劇，兩度到台北市政府抗議。捷運局經過我們的提醒，最後決定停工，並委由「台灣省大地技師公會」進行鑑定工作。



左圖為樂生院佛堂圖書室的裂縫。

2009年8月樂生院邊坡大規模開挖後，佛堂圖書室就出現嚴重龜裂情況，裂縫寬達3公分。嚴重龜裂的圖書館難以修復，最後只得整棟拆掉、重新建造。

2011年5月，「台灣省大地技師公會」 鑑定報告出爐

鑑定報告終於在2011年5月15日出爐。起先，捷運局並不願意提供這份報告給我們參考，幸好有法律扶助基金會的林三加律師和蠻野心足生態協會的蔡雅滢律師，以向行政法院聲請調查證據的方式，取得了這份珍貴的鑑定報告。

讓我們從台灣省大地技師公會鑑定報告裡擷取兩個比較明顯、具體、容易理解的事實：

1. 樂生地錨超載，正如北二高走山前夕

在規劃中用來穩定邊坡的「地錨」，其設計拉力是60噸（原設計以為只要30~40噸的拉力就足以使邊坡不致變形或滑動），然而許多地錨荷重計的讀數已經超過60噸，地錨荷重超載，表示其隨時都可能被拉斷。這種情況與北二高走山悲劇十分類近：北二高走山的原因，正是因為地錨承受過多重量而斷裂。

2. 新莊機廠地下水壓過高，僅靠電動抽水井抽水維持穩定

根據鑑定報告，2010年8月時捷運局短暫停抽地下水就導致地下水壓急遽上升，造成邊坡趨於不穩定，且產生邊坡側向位移。可見目前樂生院區的地下水壓全由電動抽水井控制，一旦停止抽水，就會導致地層滑動。也就是說，只要一遇大雨、或是停電，或是抽水機故障，樂生院與捷運機廠都有可能因為地下水壓上升、邊坡滑動而毀於一旦。

2011年11月，樂生邊坡地錨負重高達90噸 走山危機加劇，樂生SOS！

捷運局於2010年8月停工，並邀請台灣省大地技師公會協助檢討邊坡穩定措施之後，在樂生院邊坡新增了許多原設計沒有的排樁和地錨，使得樂生院邊坡獲得了暫時的平衡。若非這些新增加的擋土設施發揮作用，樂生院與捷運機廠可能早已雙雙毀滅。

然而，隨著機廠工程的持續下挖，這些新增項目的功效慢慢被抵消，那些原本就超載的地錨如今又比先前承受更大的拉力。2011年11月的監測資料顯示，相當數量的地錨拉力已經上昇到85噸以上，甚至有受力超過90噸者。這批地錨受力到110噸時會開始永久變形，然後在130噸左右時斷掉。

由於無法阻止走山狀況，邊坡地錨又瀕臨斷裂，捷運局被迫二度停工，並試圖研擬長期安全方案。然而儘管捷運局已停止施工，樂生院的裂縫卻持續擴大，走山情況並沒有得到減緩。

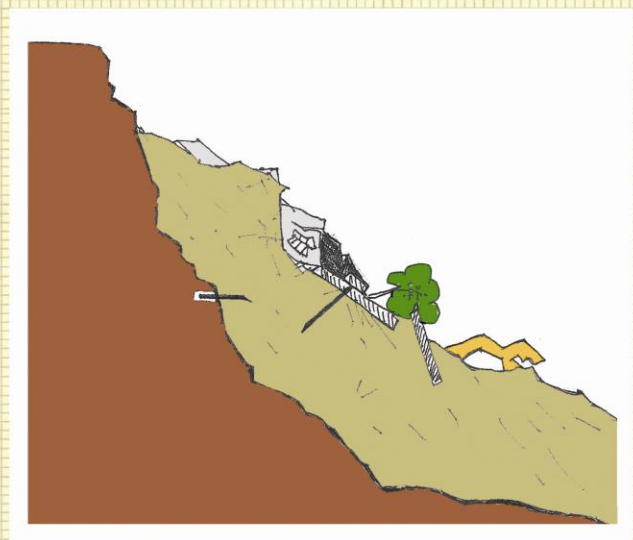
樂生地錨示意圖



2011年11月份

樂生院邊坡上地錨的設計拉力是60噸，然而捷運局2011年11月份測量資料顯示，目前有些地錨承受的拉力高達90噸。

根據設計，若地錨承受的拉力達110噸，就隨時可能會斷裂。



若捷運工程繼續開挖...

若捷運工程繼續開挖，或者遭遇連日豪雨、地震，使地錨承受拉力增加，將導致地錨經連鎖反應後全數斷裂，造成無可回復的走山悲劇。

2011.11-2012 樂生保留運動大事記

2011年12月10日，副總統參選人電視辯論會場外，樂青向總統馬英九、行政院長吳敦義當面陳情，要求重視走山危機，但因太快被維安人員拉走，未獲任何回應。



2011年12月15日，於蘋果日報A9版刊登半版廣告。當日「文化界提問總統候選人」座談上，樂青向馬英九總統表達訴求，並親手交上在蘋果日報上所刊登的廣告。馬英九於社會大眾前表示將介入處理樂生走山危機，並承諾必要時召開跨部會會議。

2011年12月30日，捷運局急就章式地丟出了「新莊機廠長期安全方案」的提案，宣稱改採「明挖覆蓋」工法，就能解決目前工程安全的問題。但面對記者提問此方案是否安全時，卻閃爍其詞拒絕回應。



2012年1月2日，侯孝賢、蔣勳、吳晟等十位知名文化界人士親自走訪院區，為守護樂生發聲，並共同簽名要求總統立即政策指示「土方回填」，研擬真正可行之長期安全方案，確保樂生院民的安全並守護重要的文化資產。

2012年1月5日，於中國時報刊登半版廣告，刊登文化人走訪樂生之感言。指出捷運局信用破產，要求馬總統為其協調出來的「長期安全方案」負責。同日下午，捷運新莊線於新莊機廠完全未啟用的狀況下分段通車，戳破捷運局長年來「樂生不拆、捷運不通」的惡劣謊言。



2012年1月6日，前往捷運局，請捷運局為其所提出的長期安全方案負責，並簽署「保證樂生及新莊機廠安全承諾書」，捷運局斷然拒絕保證最基本的施工安全，不願意為其所提的安全方案背書。



我們的訴求： 土方回填救樂生

本來堅稱「不會走山，一切都在掌控中」的捷運局，在進行補救方案無效之後，已於2011年11月被迫停工。因為捷運局也知道，再挖下去的話，等著大家的就是比北二高走山規模更大的「迴龍大走山」。

新莊機廠瀕臨走山邊緣，僅僅停工不能終結目前的危險狀態。專家認為，在如此危急的狀態之下，應立即進行土方回填工程。

什麼是「土方回填」？

「土方回填」是大地工程中常見用來避免損失擴大的方法。原則上就是將被挖掉的土方回填至原處，用土方的重量壓住持續滑動的邊坡，以阻止災情擴大。

我們要求，在尚未找到可以穩定邊坡的長期方案之前，應立即「土方回填」，才能在安全的狀況之下進行檢討與改進。若不進行回填，一旦遭逢大雨或地震，將導致地錨斷裂、迴龍大走山。

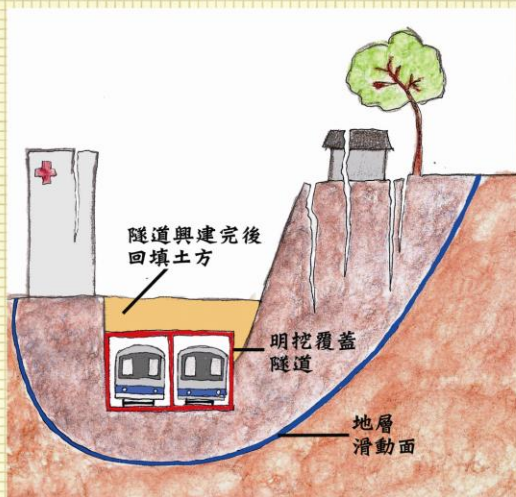
樂生保留自救會與捷運局工程方案比較

	樂生保留自救會	捷運局
工法	土方回填	明挖覆蓋
說明	直接填土穩定邊坡	開挖後興建隧道結構 然後回填
經費	數千萬	未知，起碼十餘億元 如失敗則全部泡湯
工程差異	不開挖，填土穩定邊坡	大規模開挖再小部分填土
危險性	無	開挖過程可能大規模走山
對捷運機廠的影響	未必影響完工日期	完成部份被土石掩埋； 工區被破壞，須重新選址

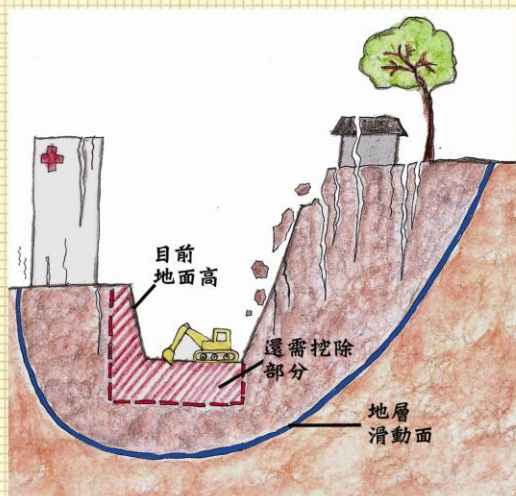
為什麼我們反對「明挖覆蓋」工法？

捷運局於2011年底提出「明挖覆蓋」工法，試圖以此解決樂生走山危機。基於捷運局長期以來提出的方案皆無能解決走山危機，我們幾乎可以確定，所謂的「明挖覆蓋」，非常有可能只是捷運局另一次企圖矇騙社會的大謊言。根據揭穿貓纜弊案的工程師王偉民調查指出，明挖覆蓋工法在下挖階段，就極有可能因為地層支撐不足、大規模滑動而徹底失敗，導致立即的走山。「明挖」做到一半，樂生院就毀了，何來「覆蓋」之可能？

「明挖覆蓋」工法須要先
向下開挖，興建隧道結構
然後再回填土方



目前樂生地錨濱臨斷裂，明挖覆蓋工法仍需在
向下開挖，極可能在開挖
過程中導致大規模走山，
造成慘重損失與傷亡。



捷運局專業破產

有鑒於捷運局多年來慣以謊言搪塞責任之前科，以及說詞前後不一的習性，我們前往捷運局〔1/6〕，要求捷運局為其所宣稱之「長期安全方案」負責，簽署「保證樂生及新莊機廠安全承諾書」，保證「明挖覆蓋」工法的安全，然而捷運局拒絕簽署。

下表顯示，捷運局一再提出保證「安全」的改善方案，都導致地錨拉力不斷上升。

	背書單位	宣稱「安全」的方案	地錨拉力 (單位：噸)	結果
2007	土木技師公會	530 方案、打地錨	0-----→72	失敗，山坡滑動
2011	大地技師公會	增設排樁與增加地錨	72----→91	失敗，山坡滑動
2012	大地技師公會	「明挖覆蓋」工法	91----→？	若再失敗，地錨拉斷，樂生院將大規模走山

並不是選擇保留樂生院才有走山危機

捷運新莊機廠基地周遭，樂生院舊院區的位置，恰巧結合高壓地下水和斷層帶兩個麻煩因素，本來就不適合大規模開發。根據過去的鑽探報告，只要鑽過不太透水的斷層剪裂帶，自由水位就會來到相當靠近地表的地方。在這種情況下，捷運局只要在這裡挖除稍微過多的土方，破壞地下水和壓住地下水的斷層剪裂帶的平衡，即會導致一發不可收拾的「砂湧」，也就是流沙，進而使邊坡全面坍塌。而接下來長達數年的時間內，整個林口台地的地下水會從破壞發生的地方不斷湧出，像一條小河流一樣，直到最後建立起新的平衡。

捷運新莊機廠當地特殊的地理環境造就了「不適合大規模開發」的事實，不管是現行保留部分院區的方案，或是捷運局原先主張的「剷平全部樂生院舊院區山坡」造成不透水層的破壞，都會導致捷運新莊機廠工程的失敗，都將使得捷運新莊機廠必須重新選址再蓋。



想知道更多樂生訊息

請加「快樂·樂生」為臉書好友
或至「快樂·樂生」網誌

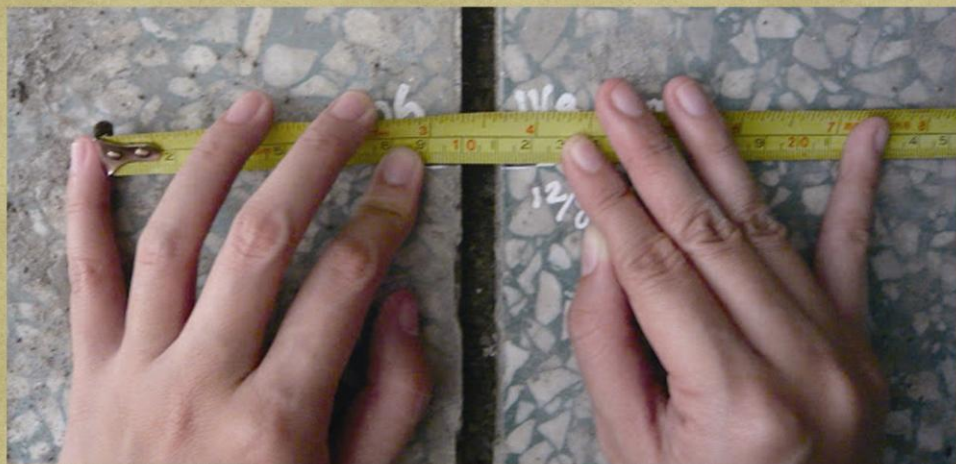
<http://www.wretch.cc/blog/happylosheng>

新的一年，我們將以環島的方式，將樂生帶到台灣各地去，讓火把在台灣各地點燃，懇請大家提供給我們場地與放映機會，讓樂生運動火炬不熄，樂生院的反抗精神不死。若你想要在你的學校/服務單位舉辦樂生的講座，或有任何關於募款或者樂生講座的疑問，歡迎跟我們連絡。謹祝大家新年平安，在工作崗位上的能事事順心，在抗爭路途上的，均能有最完滿的結果。

樂生環島影展聯絡方式：

e-mail : happylosheng@gmail.com 青年樂生聯盟

陳同學 0988-728-647





抗爭有用嗎？常常遇到朋友這樣問。但是讓我們想一想，悲劇的發生既然是日夜累積的過程，要改變悲劇的運動怎麼可能在一夕之間就大功告成？北二高走山前夕，邊坡上方的土地必定也已經鬆垮、龜裂，如果當時就有人上去勘查、警告，甚至為之抗爭，幾位駕駛人的性命是不是就可以保全了呢？

所以，關於抗爭到底有沒有用，也許今天看不出有什麼用處（因為官員只會回覆廢話），明天也看不出什麼用處（因為媒體的報導很快就會被大眾遺忘），但總有一天我們會明白的，這些美好的風景，正是千千萬萬場看來無用的抗爭所換來的。

有時候，公平與正義就像照片裡大樹一樣，生根的時候很慢、看不出什麼進度；被人們狠心砍伐的時候，卻一下就消失了。我們已經失去了大樹下，不可以再失去剩下的樂生院。

請與我們一起要求政府進行「土方回填」工程
捍衛樂生院的安全。

想知道更多樂生訊息，請加「快樂・樂生」為臉書好友
或至「快樂・樂生」網誌 <http://www.wretch.cc/blog/happylosheng>

捍衛  樂生

