

## 堅持到底 永不放棄—向極限挑戰

### 后豐大橋上游側南北向各2車道開放通車紀實

台13線后豐大橋為臺中縣豐原市以及國道4號通往后里中部科學園區之重要交通要道，並為后里鄉居民進出豐原之孔道，而后里鄉在國內最為人熟知的是后里馬場，也是國內唯一的軍用馬場，后里亦是薩克斯風的故鄉。由於辛樂克颱風造成橋梁中斷，嚴重影響當地的交通運輸。

以民國96年后豐大橋交通量評估：小客車42,386輛/日、小貨車4,710輛/日、大客車392輛/日、大貨車2,910輛/日、聯結車2,073輛/日及機車9,999輛/日。后豐大橋封閉，無施工便道，4輪以上車輛改道(台13-縣132-國1后里交流道-台中系統交流道-國4后豐交流道-台13)長度增加5.5公里，時間增加約5分鐘；機車改道(台13-中38-中41-后里鐵馬道-中80-國豐路二段-台13)長度增加10公里，時間增加約20分鐘。就司機、乘客、貨運等時間成本及行車成本增加，一日增加之社會成本經分析約為483萬元，延遲1個月通車即社會成本多增加約1.5億。為維持當地民生補給所需，須予緊急搶通，另大甲溪水流界於超臨界流與亞臨界流之間，具高度淘刷潛勢，當時遂規劃階段性通車目標。

第1階段施工期較快速之便道，除擔負每日往返后里豐原之臨時交通維持外並需兼具固床工功能，以保護將來施作橋面高程較高及通水斷面較大之便橋與大臺中地區飲用水來源之送水管。另因便道阻水效應大且因應水利法規之規定，其便道路面高程於行水區有其限制，因此並無法於汛期期間提供較長時間之通行，爰規劃2階段之便橋施工，惟因大甲溪流於本路段水流湍急，且於颱風豪雨期間(石岡壩放流量達400cms以上)，水流經過送水管保護工之寬頂堰效應產生射流，對設施物具推移及淘刷，當時設計便道時，即考量日後必需兼具固床工，以保護上游河床，歷經6個月來驗證，該便道確實已發揮固床工預期效益保護鋼便橋安全。第3階段鑑於現有便橋行車動線不佳，車道容量不足，為降低社會成本，提升颶洪時行車安全度，遂研議上游側15.5公尺處優先於98年6月底通車，先行開放南北向各2車道供用路人通行使用，以解除來往后里及豐原間用路人受颶風威脅之安全疑慮。

后豐大橋去年因辛樂克颱風造成河床下刷基礎裸露致落橋事件，當地交通曾一度中斷，為徹底解決當地交通問題，復建工程除考量交通需求外，特別檢討災害發生的原因、大甲溪河川特性及歷年河床變化與沖刷潛勢等，其橋墩基礎設計除採直徑200公分之全套管基樁(每墩16支)每支深達39.5公尺，徹底解決河床下刷可能造成的基礎裸露問題，並於行水區之橋墩及基礎包覆防衝撞鋼板，可有效保護橋體結構，另為減少落墩提高通水斷面積，上部結構則採用大跨徑鋼箱型梁橋，在橋梁耐震設計上，則率先採用高阻尼橡膠支承等隔

減震系統。

主橋於去(97)年10月發包施工，橋梁全長640公尺，其中北(后里)端440公尺，考量位屬現有行水區及歷年沖刷潛勢故辦理改建；南(豐原)端200公尺，因位屬高灘地且橋體結構完好，考量交通需求遂增配合辦理拓寬，改建後橋梁寬度由原橋31公尺增加為41公尺，規劃為北上4車道、南下6車道共計10個車道，上部結構為改建段440公尺，採大跨徑鋼箱型梁；拓寬段200公尺因位處高灘地，配合原橋結構形式採預力I型梁組成。下部結構橋墩基礎有兩種型式，改建段為南北線聯合基礎，編號為A-E共5座，拓寬段為獨立基礎，編號為P11-P15，共5座，合計10座。

后豐大橋全長640公尺，主橋改建長度440公尺，自去(97)年10月發包以來，必需先辦理原橋打除及整地作業，而實際動員施工係今(98)年元月開始，后豐施工團隊陸續就位，開始展開「440公尺大隊接力賽」(註：主橋改建長度440公尺，因需各團隊接續趕辦施作，故有如大隊接力賽，一棒交由一棒奮力衝刺，挑戰對象是工程能量之極限)，首先第1棒起跑者係辦理跨河橋梁工程工期最難掌握的基樁作業，因於行水區施工，受天候之影響相當大，且本工區地質屬緊密之卵礫石層，全套管下鑽至深度約35公尺以上，因卵礫石會卡住前進端底管之鑽齒，隨著套管之扭轉而旋轉，大大減低鑽掘能力(基樁之鑽掘深度含空打長度計達50公尺)，施工初期工程進度一直無法往前推進，於今年農曆春節前，於上游側15.5公尺範圍內僅完成3支基樁，且基樁編號PA-6、PB-6、PC-1均鑽至深度約30-45公尺，即無法再下鑽，搖管器油壓值居高不下，均再將套管全數拔出換底管再回鑽，其中PB-6底管鋼齒磨掉6齒。工程全套管基樁施作至今，進度相當遲緩且PA-15、PA-6先後發生鎖管情形，機具耗損嚴重(套管變形，底管鋼齒磨損，搖管器過熱)，以致業界望之卻步，不願進場施工。於春節過後工區A-E等5座墩位，僅2部機組施工，依此進度推算，根本無法於6月底前通車，屆時颶洪來襲，勢必面臨封橋之抉擇。因此本局及承攬廠商德昌營造公司同步於2月9日晚間全力動員，對基樁業界進行電話密集之勸說，終於以一席「造橋鋪路功德無量，減少傷亡功德圓滿」勸進大合、堂源及山淵等3家公司進場，並陸續於2月20日A-E等5座墩位，5部機組全部就位日夜趕工。

雖然基樁施作困難因素依舊存在，可是各專業廠商不斷嘗試解決，遇有技術上之突破，施工團隊即分享經驗並發送捷報簡訊以帶動團隊士氣，例如基樁預定鑽掘深度50公尺，常常鑽至深度48-49公尺時，搖管器油壓值持續攀升，套管無法再推進，原本已預定要傳

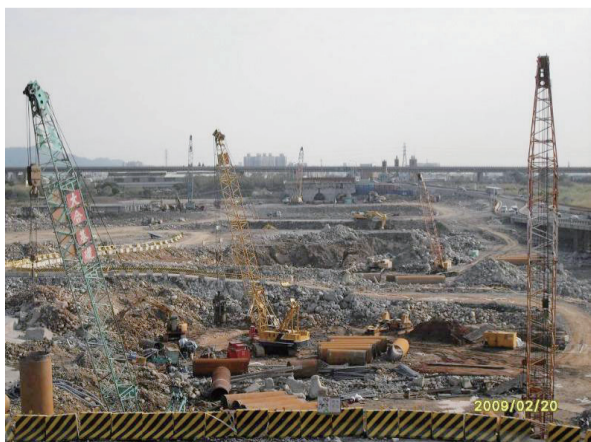


完成階段性通車目標，部長特別致贈加菜金慰勉二工處同仁

送該支基樁「達陣」捷報，被迫必需再全部回填，套管全數拔出重新整理再回鑽，施工初期團隊確實遭受相當大之挫敗，後來團隊有了重大發現—即套管下鑽推進過程，因前端鑽齒易磨損或卡住卵石而降低鑽掘能量，倘若搖管器油壓值居高不下，此時宜將套管抽回洗管(註：洗管動作係指將套管再拔回已鑽掘段不停重覆搖轉，利用管內之地下水沖洗底管鑽齒)，切勿再強行下鑽，否則機具耗損將會相當嚴重，且極有可能鎖管，此即驗證了「低頭望見水中月，退後原來是往前」之哲理。確實對於首棒起跑團隊而言，每日推進之進度是鼓舞士氣相當重要之指標，遇到差不到1公尺即可完成整支基樁鑽掘，而被迫必需全數回填拔出從零開始之壓力，團隊是非常沮喪。有了此一突破，瞭解了有時候必需捨得放棄目前之成果，重新整備再出發，反而可以很快達成目標，終於在3月底，完成了上游側5座墩位之基樁數，將大隊接力棒交給了第2棒。

第2棒負責墩位基礎開挖及基礎、墩柱昇層作業，雖然主橋第1階段基樁已完成，但距離汛期只剩1個月，後續工項還很多，其中「基礎開挖及施作」就受天候之影響很大，但為了早日解決因斷橋造成民眾塞車、行車不便問題，團隊日夜趕工...在工程進度起飛、大夥信心滿滿幹勁十足時，部長也特地於4月19日前來工地加油打氣，豈料4月20日中部地區降下豪大雨，眼見湍急水瀑淹沒已完成基樁及各項大型機具的景象，全體工作人員欲哭無淚，一時只能呆楞著...上游側石岡壩放流量一度高達520cms持續至21日，而這座全國矚目的橋梁無法提供多餘的時間讓我們沈緬在沮喪中，豪大雨之後天氣放晴，惟大甲溪溪水依舊未退(石岡壩放流量仍有200cms之放流量)，溪水流經工區上游送水管之保護工後依舊形成瀑布而濺起水花(此時還可看見彩

(接續第二版下)



6組全套管機組全面施工情況



吊樑作業



橋面板鋼筋組立

# 南部訓練所接受高雄市公共汽車管理處委託辦理 98年度甄試儲備大客車駕駛路考測驗

**高**雄市公車處為維持服務品質、增補人力，特委託本所辦理今年度甄選公車司機之路考測驗。在考量訓練資源充分利用及發揮專業價值之理念，陳新彬所長欣然接受本委託案，並督導同仁以如臨深履薄之精神辦理試務工作。但如何設計一套考生能接受、公車處能認同、社會大眾能肯定之公平、公正、公開且兼具精確鑑別度之考試方法，乃為首要之務。由於考生均領有大客車職業駕照2年以上，若仍採駕照考驗科目進行考試，除受主觀性影響外，其結果分數必然極為接近。因此，為規劃更臻完善之考試方式，所長乃回想民國70年間任職豐原監理站時，上下班常搭乘豐原客運大肚往豐原單程約40公里之固定班車，而當時有位別號為「黑金仔」之司機至今令人印象深刻。蓋因車上常載有擔著「牡蠣」之蚵農，其水桶中牡蠣連水裝約8-9分滿，而翻越大肚山時雖一路顛頗、蜿蜒曲折、高低起伏，「黑金仔」卻能安全平穩地將乘客送抵目的地，盛滿牡蠣之水桶甚至滴水不溢，所謂「優良公車司機」莫此為甚。基於此等觀念，本所乃著手設計以溢水測試法測試「駕駛平穩度」之考試方法，並將之納入本次路考，俾便於眾多考生中篩選出具有優良駕駛技術與習慣者。此溢水測試法之提出旋即獲得公車處上下青睞，咸認為係史上創舉，既公正、公開，又兼具實質篩選能力之考試方法。



由於舒適性為乘客之主觀感受，故常難予客觀量化。所謂「溢水測試」乃依物理原理所設計之一套簡易方法以進行駕駛平穩性評估。茲將環場術科測驗及駕駛平穩度測驗分述如下：

### 一、環場術科測驗：

全程路考動線為起點(離站)、左右轉彎、交岔路口號誌、換檔測試、狹橋、上坡起步、下坡、行人穿越道、鐵路平交道及站牌停車(終點)等共700公尺，考生須於3分50秒內完成，每逾1秒扣1分。本項成績佔路考分數50%。

### 二、駕駛平穩度測驗：

於車內前後軸距離中心處地板上設置空重600公克、容量15公升之水桶，其內注水12公斤後考生駕車與環場術科測驗同時受測。

### 駕駛平穩度測驗評分方式：

滿分為100分，依抵達終點後水桶內剩餘之水重給分。本項成績占術科分數之50%，其得分計算函數與圖形如下：

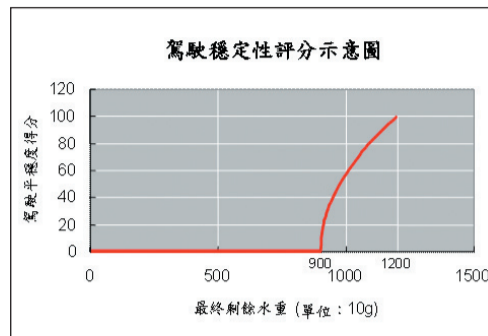
$$\text{得分} = \sqrt{\frac{100}{3}} \cdot (\text{最終剩餘水重} - 900)$$

最終剩餘水重 ≤ 900時(單位：10公克)，得分 = 0

本次甄試共有1494名考生報考，經筆試篩選後有202名考生參加路考測驗，最後預定錄取80人，錄取率不及5%。6月6日與6月7日路考當天上午8時許，眾多家屬扶老攜幼陪同考生前來應試，當考生應考時，其家屬無不引頸企盼、默默禱告，希望其家人能金榜題名，能為家庭圖個溫飽。在炎炎烈日下，考生們莫不聚精會神全力以赴，小心謹慎地駕駛車輛，惟恐所載水桶盛水外溢。而為報導此項創舉，當天更有十幾家媒體爭相採訪，為本所在考驗方法之創新與研發及執行考驗之公平、公正與公開留下歷史見證。當考試新聞發布之後，此創舉隨即獲得普羅大眾之肯定，人人讚譽有加。高雄市交通局王局長與公車處歐處長亦先後前來巡視打氣，大家對本次考試之公開化與透明化，尤其消除各界疑慮，對當場列印「駕駛平穩度測試」成績，由考生簽名確認之作法，更有極高之評價。此外，本次公車處、高雄區監理所及本所試務人員不辭辛勞、分工合作，充分發揮團隊精神、圓滿達成任務，足以為跨機關合作模式建立良好典範。

時代在變、潮流在變，公部門所面臨之環境與挑戰亦不斷變遷，惟無論環境與挑戰如何變化，若能用心努力，不斷創新與進步，便能克服萬難，走出一條康莊大道。本所目前雖面臨嚴峻考驗，但在陳所長領導下，有如注入一股強心劑，即使人力不足，卻仍一刻未敢懈怠，發揮專業、創造核心價值，為局爭光；甚且在無隸屬關係之高雄市公車處如此看重下，加倍努力，不辱局譽，具體向社會證明本所的功能與重要性，所謂「天行健，君子以自強不息」，願本所同仁們共勉之。

南部訓練所 講師連仁宗、課員周達庸



(上接第一版)

虹)，施工團隊眼看時間一天一天過，工區卻根本無法靠近，遑論是基礎開挖...直至23日溪水仍未退，團隊抱持「永不放棄」之決心，決定至大甲溪上游一探究竟，結果係大甲溪發電廠之馬鞍壩後池堰例行性之放水，經與廠長初步溝通後，后豐團隊於24日決定敦請交通部部長出面商請經濟部部長協調所屬配合降水7-10日，以利工區圍水及施作基礎，很快地於當日下午溪水即消退許多，施工團隊早已待命搶作，後來更蒙水利署出面整合台電公司、自來水公司及本局配合工進而降水，使得行水區墩柱得以於5月上旬露出水面，並於5月底完成帽梁澆置隨即交棒予第3棒，即鋼梁吊裝作業。

鋼梁吊裝作業依各墩位帽梁完成進度進場作業，於5月17日起吊第1支梁(計有18支梁)，期間天氣及大甲溪溪水流量尚稱穩定，工程進行相當順利，直至6月4日早上10:20正進行行水區最後一跨起吊作業，惟起吊後中部山區降下豪大雨，溪水流量於30分鐘內由15cms暴

漲至400cms，團隊人員於當日10:55接獲石岡壩管理中心來電通知溪水暴漲，當下所有人員及吊車機具全部集中到這一跨，於11:20緊急辦理鋼梁臨時固定作業，不到30分鐘即臨時固定完成，可是此時暴漲之溪水也沖毀機具撤退之便道，並淹沒了工區，說時遲那時快，鋼梁團隊馬上利用油壓將吊車引擎原地撐高，人員由上游側撤離。經點名後人員全數安全撤離，此時所有人員無奈地注視行水區受困之4部吊車機組，他們說這幾部機具如同他們的小孩般，自己脫困後，看見小孩卻還受困在行水區中，非常著急且無奈，因此堅持留在高灘地不願離去。隔日(5日)天氣放晴溪水略退，機具並無損傷，惟交通部傳來訊息，於6月10日(及隔週三)仍有下一波鋒面來襲，施工團隊下定決心，無論如何要將最後5支梁於6月9日前完成，因此由承攬廠董事長親自監工，將原本需3-5日之便道修築工作利用半日之時間完成，當日下午繼續吊梁作業，施工團隊再次展現「不認輸」之決心，終於如期在6月9日鋒面來襲前全數完成上

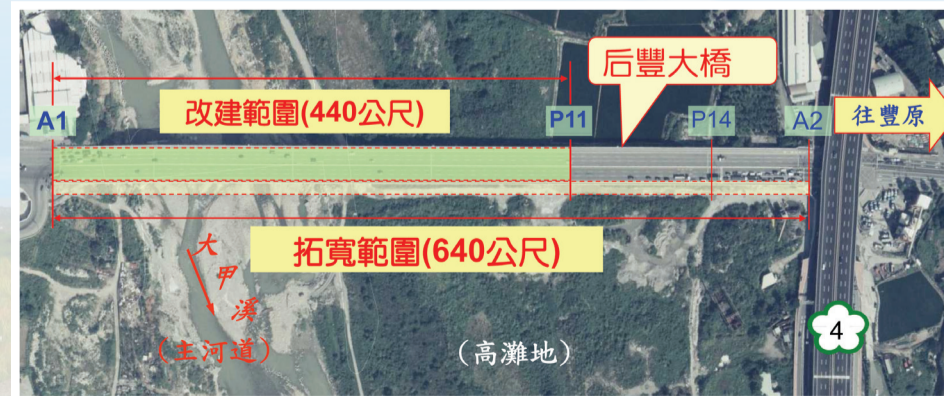


完工相片

本工程原訂工期雖至明年6月，但基於解除來往里里及豐原間用路人受颱風威脅之安全疑慮，並想對罹難者家屬略盡安撫的棉薄之力，施工團隊一刻不敢鬆懈！辛苦雖不在話下，然此一儘速通車以便民為共同目標，凝聚著團隊成員所有身為工程人的能量。看著工程先進們為解決工程上難題，聚精會神、集思廣益討論的畫面...很難不受感動！原來，機關與工程承攬廠商間，合作與監督的關係亦可以如此和諧、不矛盾的併存著...，團隊全力趕辦主橋上游側15.5公尺寬度之上構作業，終於98年6月底完成且先行開放南北向各2車道優先供民眾通行使用，另全橋預計於99年5月底完工通車。

工程進行期間所有辛苦、美好的點滴，將如通車後的后豐大橋巍然恒久跨立在大甲溪，雋永的銘刻在曾參與本工程人員的心中。

第二區養護工程處處長 陳進發



# 本局局長林志明等5人 榮獲交通部98年模範公務人員獎

本局局長林志明、新工組組長陳朝信、高雄區監理所所長劉育麟、高雄區監理所資訊室主任蔡瑜瑩、第三區工程處幫工程司張孟孔等5人獲選為交通部98年模範公務人員，並於98年7月9日在交通部棟國際會議廳由部長親自頒獎表揚。獲獎者可獲頒獎金5萬元、當選證書、獎座乙座，另有3天參訪交通建設觀摩活動。部長除頒獎及與受獎者合影留念外，也對本次受獎的模範公務員個人具體工作事蹟予以嘉勉。

42位獲獎的模範公務人員中，有人在主辦業務提出革新措施、研提有效改進方案；有人致力簡化工作流程或執行重要政策，各自在工作崗位奉獻心力，戮力不懈完成上級交付任務，方能獲此殊榮。部長肯定受獎者的工作表現，讓交通部業務精益求精，更鼓勵與會觀禮者見賢思齊，以獲獎公務人員為學習標竿。這場莊重不失溫馨的頒獎典禮，順利圓滿完成了，受獎者名實相符過人甚遠，獲獎事蹟並不會隨著典禮落幕而沉寂，而是會隨著時間洗滌更增光耀。

高雄區監理所 潘酒珊

本局模範公務員事蹟簡介如下：

## 局長 林志明

- 一、於交通部航政司司長任內，積極籌劃推動航政工作，建構航空、航港未來整體發展方向；推動完成自由貿易港區設置，以及航港資訊系統建置計畫；參與完成兩岸春節包機及四項專案包機協商與督導WTO海運服務談判及貿易政策檢討事宜，變革航海人員考試制度；督導推動洽簽航權、修訂航約，拓展航空公司國際營運空間，並協助辦理完成桃園航空貨運園區BOT案及自由貿易港區之設置，爭取亞太國際物流中心地位。
- 二、參與完成兩岸週末包機協商與參與完成兩岸空運及海運協議之協商事宜並督導相關事項之研議處理，在尊嚴、對等與安全3原則下，圓滿達成實現兩岸空運與航運正常化任務，使兩岸通航獲突破性之進展，並獲交通部核定專案考績「一次記二大功」獎勵。
- 三、於公路總局局長任內積極督導完成西濱、東西向快速道路與高速公路聯絡道、台北港聯外道路工程；執行老舊及受損橋梁整建改善工程，推動路平專案提升路面品質，並辦理省道LED交通號誌換裝工作，落實節能減碳政策；另加強監警聯合稽查及路邊安全查核，保障民眾行的安全，推動第9階段簡政便民措施，提升為民服務品質。



- 極推動「公路綠美化」工程景觀改善，完成各次颱風災害工程復建工程，積極完成上級交辦事項。
- 二、發揮專業長才，戮力從公，恪盡職守，致力公路工程建設及道路改善，加強並提升公路工程品質、促進交通發展，貢獻卓著，足為公務人員楷模。

## 高雄區監理所所長 劉育麟

- 一、聞聲救苦 服務熱心
  - (一) 梅嶺車禍在理賠無據與罹難者家屬生計困難中形成零和局面(該案已進入司法程序)，劉員破除依法行政迷思，仍經1年半公餘時間奔走協調，感動雙方放棄訴訟，達成和解。
  - (二) 運用專業判斷，第一時間推翻翻修胎為梅嶺車禍肇事主因，化解危機，並提供相關單位正確偵辦方向。
  - (三) 見義勇為、奮不顧身躍入深潭搶救溺水學童。
- 二、戮力從公 表現績優
  - (一) 96年督導路檢，例假日出勤達50次，屢查獲遊覽車重大違規，運用執勤技巧完成車輛移置、旅客接駁，均無抗爭。
  - (二) 參與規劃高雄區監理所參賽服務品質獎，劉員規劃並擔任引導說明官，從800餘參賽機關脫穎而出，榮獲第9屆「行政院服務品質獎」。
  - (三) 拒受財物，廉潔行為足堪嘉許。



## 高雄區監理所主任 蔡瑜瑩

- 一、服務公路監理32年11個月，參與公路監理一、二代電腦系統建置及轉換，配合推動監理業務電腦化作業，工作績優。為維護資通安全，自行編製電腦作業手冊及草擬資安相關政策、規範..等文件。於行政院或交通部「資通安全小組」至該所實地查核或辦理資安演練時，主辦各項工作，認真負責，均能圓滿達成任務。
- 二、配合辦理為民服務工作，榮獲「行政院第9屆服



## 新工組組長 陳朝信

- 一、督導完成台7線 48K+130巴陵2橋新建工程、公路系統新建及改善計畫-台2丙線興建及改善計畫、臺北、桃園中壢、新竹生活圈道路系統建設計畫、東西向快速公路交流道聯絡道路改善計畫，加強新竹市聯外道路功能、高鐵站區聯外道路系統改善計畫，加強紓解桃園、中壢等地區車流量、台3線7k+500油羅溪橋深槽區橋梁改建工程加強耐洪耐震度，提升服務效能，並積



部長與公路總局5位模範公務員合影留念  
左起：幫工程司張孟孔、所長劉育麟、局長林志明、主任蔡瑜瑩、毛部長、葉政務次長、組長陳朝信

務品質獎(整體類)」獎項。積極參與提升服務品質研發工作，主辦該所「通信申辦換照作業進度網路查詢」價值工程研析，榮獲「交通部95年度價值工程實施與督導考評」非工程類優等獎。主辦「通信作業進度查詢e路通工作圈」各項作業，榮獲行政院「第七屆法制再造工作圈-金斧獎」入選獎。94年起共提報「通信換發駕照、行照作業進度管控網路查詢系統」、「違反道路交通管理案件移送強制執行電腦自動列印移送書作業」、「車輛狀態e查詢」3案自行研究計畫。

## 第三區養護工程處幫工程司 張孟孔

- 一、積極推動政府三級品管制度與路平政策，將工程品質與建立品管圈成為工作核心要務，以走動式管理帶領同仁一起參與訓練，使得三工處品質檢驗中心順利完成ISO/IEC 17025實驗室22項認證，為本局所屬單位中認證項目最多且齊全的單位，使該處所轄管工程品質的監督、考核與檢驗更具公信力。後續將此經驗傳承，積極自行輔導該處臺東工務段成為ISO/IEC 17025認證實驗室，有效節省每年約72萬元的三級品管試驗公帑花費。
- 二、於公餘之暇將工作中所遇到的困難與解決方法撰寫成研究報告或文章，並投稿於國內外學術或專業期刊共數十篇並獲得刊登。此外，其自行研發之「建立平坦儀驗證程序之研究」，除96年獲得全局自行研究計畫評比第1名，更獲得多個民間實驗室單位學習採用，對政府路平政策之推廣影響深遠，充分達到提升行政效率、提高政府形象的功效。
- 三、積極建立三級品管制度與路平政策之執行方法，並予以推動、落實，竭心盡力、努力不懈，對提升工程品質貢獻良多且影響深遠，足為公務人員之表率。



人事室 袁蓮芝

## 配合政府刺激消費政策，鼓勵同仁於9月底前完成國民旅遊卡休假補助費申領!

行政院人事行政局98年7月9日強調，依據「行政院與所屬中央及地方各機關公務人員休假改進措施」規定，公務人員休假補助係按年度發給，即於當年度1至12月均可請休假並請領補助，惟今年為響應政府消費券發放政策，配合消費券實施期程，人事局在今年1月12日曾函請各機關「鼓勵」所屬公務人員，提前於9月底前完成請領本年度強制休假補助費，但屬「鼓勵」性質並不具強制性，因此並無9月底之前須完成請領強制休假補助費之事。

人事行政局指出，雖然公務人員強制休假補助費是按年度發給，不過依據目前最新的調查數據，僅有2成的公務人員完成請領，因此，為避免過去公務人員多數在年底才消費請領補助的情形，並響應政府刺激消費政策，所以該局才鼓勵公務人員儘量於年度中提前消費完畢，避免過度集中於12月休假，影響為民服務品質。

目前正值暑假期間，人事行政局呼籲公務人員可以多利用此一假期，偕同家人赴各地進行旅遊、消費，

紓緩平日緊張的工作情緒，有利於未來在工作上的衝刺，另「藝文圖書業」已納入國民旅遊卡特約商店類別，適用的對象包括書店、博物館、美術館、畫廊、藝廊、音樂會、戲劇、舞蹈等藝文展演單位，請同仁善加利用，以提升同仁人文素養。

人事室 王勇文



## 鐵馬雄風、活力健康—自行車交通安全宣導活動紀實

### 緣起

屏東縣自行車道建構完善，自行車運動人口愈來愈多，自行車交通安全的議題日漸受到關心。交通部非常重視「腳踏自行車安全管理」問題，於今年2月函文內政部警政署、北高市政府交通局及公路總局，希望各單位利用相關道路交通安全宣導管道，加強宣導相關使用規定及行車安全守則。

在南二高高架路下方平面道路剛完工的自行車道(被喻為單車國道)，每逢假日自行車人潮絡繹不絕，實為辦理自行車交通安全宣導活動最佳地點，屏東監理站決定聯合「屏東縣政府」、「麟洛鄉公所」及「新田社區發展協會」於5月2日共同辦理自行車交通安全宣導。

### 規劃周詳，安全第一

活動日期既定，本站立即擬訂實施計畫，確認活動內容、活動流程、應備物品、工作人員配置及宣導配合措施等，為了加強宣傳，本站特別自行精心設計印製活動宣傳單及宣傳海報發放張貼，並利用電子公路監理網站、高雄區監理所及本站網站公告活動消息，另發布新聞稿透過新聞媒體加強報導，社會各界迴響熱烈。

為確保活動期間順利安全，特別函請屏東縣警察局調派警力協助交通安全維護，同時投保了公共意外責任險，站長並親自前往自行車行駛路線走了一趟，詳細瞭解路線規劃及相關安全防範措施是否妥當周全，籌辦期間所長也非常關心，並給予指導鼓勵。

### 活動揭幕，人潮洶湧

連日來天色陰沉，5月2日活動當日太陽一大早就露臉，讓人精神振奮舒爽，原訂早上8點開始受理報到，才



幸運的得獎人一起大合照

7點30分人潮就已湧至，由於事前規劃得宜，只見4個報到處工作人員熟練的引導參加民眾，活動現場熱鬧滾滾但秩序井然，不到1小時，報到人數已突破500人。

8點半活動準時開始，副縣長鍾佳濱致詞時特別肯定本站結合社會資源辦理自行車交通安全宣導的成效，緊接著所長上台致詞，呼籲社會各界能持續重視自行車交通安全，培養正確騎乘習慣及守法自律精神，讓「平安、快樂、安全行」不再是夢想與期待！

### 自行車交通安全宣導深植人心

有鑑於自行車騎士們對於自行車行駛安全守則及相關法令知識瞭解較為不足，本人特別提醒大家一定要落實行車前之安全檢查，確實依「道路交通安全規則」第119條第1項規定，保持煞車、鈴號、燈光及反光裝置等安全設備之良好及完整，並遵守自行車「裝載」、「行駛」相關規定，養成良好的騎車習慣，維護行車安全。擔任示範的吳迎春小姐道具齊備，示範動作談諧有趣，贏得現場民眾熱烈的掌聲，由於先前已經告訴大家「有獎徵答的題目全部在講授內容中」，所以台下民眾都非常用心聽講，有獎徵答一開始，舉手爭取答題的民眾非常踴躍，雖然題目都是問答題，每一位都答得又快又正確，自行車交通安全觀念儼然已深植人心。

### 鐵馬快樂行，暢遊單車國道

有獎徵答結束後，大家期待已久的「鐵馬快樂行」緊接著登場，由所長、站長帶領大家跨上鐵馬，享受馳騁單車國道的快感，從麟洛駕訓班出發，右轉至五叉路休息站，再迴轉至西岐休息站於摸彩券蓋章後返回，全程將近9公里路程，600多人的自行車隊伍浩浩蕩蕩綿延數百公尺非常壯觀，因自行車道闢建於南二高高架路下方，太陽照不到，騎自行車感覺特別涼爽，沿途美麗農村風光盡收眼底，隊伍中有老有少，更有不少全家出動者，每個人的臉上都綻放著快樂的笑容，屏東縣警局特別派遺20多名警力，負責交通疏導管制及會場安全維護工作，另有大型重型機車4車4人巡邏側護，安全維護做得非常落實。

### 難忘客家風味米苔目好滋味

腳踏車騎返活動會場已超過10點，大家都已飢腸轆轆，當兩輛滿載米苔目的小貨車抵達時，現場馬上響起一陣歡呼聲，司儀簡短的美食介紹後，「客家風味米



所長及站長帶領大家騎鐵馬暢遊單車國道

苔目」饗宴馬上展開，剎那間現場香味四溢，大家吃得津津有味，音樂聲夾雜著滿足的笑聲，好一幅溫馨幸福的畫面。

由於事前估算精準，準備的米苔目數量沒有過剩浪費，大家吃得非常盡興，更令人回味的是，米苔目佐料非常豐富，色香味俱佳又注重衛生，吃過的人都讚不絕口，難忘客家風味米苔目的好滋味。

### 「摸彩」掀起活動最高潮

一飽口福後，緊張刺激的摸彩即將開鑼，由於獎項不少，中獎機率高，大家都顯得信心滿滿，隨著獎品愈來愈大，大家的情緒愈來愈高昂，特別趕來參加活動的屏東科技大學古源光校長抽出第1輛腳踏車獎品得主時，現場歡聲雷動，隨後腳踏車一輛接一輛送出，台下亢奮的情緒一直沸騰，當站長抽出最後一輛腳踏車獎品得主時，現場氣氛high到最高點！

摸彩結束活動漸入尾聲，而本站在會場設置之「交通法令及監理業務諮詢服務」攤位前，卻還有不少民眾停留，索取道安宣導資料或詢問交通法令及監理業務辦理細節，民眾對於交通安全的關心及監理便民服務的肯定，令人感動。

### 結語

為了擴大道路交通安全宣導實施效益，鼓勵各機關、學校團體及民眾主動積極參與，本站自95年起即積極規劃結合社會資源辦理各項道安宣導活動，以「寓教於樂」方式，讓「交通安全」觀念落實生根，成果豐碩，獲得愈來愈多的掌聲與肯定，謹將本站5月2日辦理「自行車交通安全宣導活動」成果提出與大家共同分享，敬請不吝指正！

屏東監理站第二股股長 盧文慶

## 南橫楓紅

當春日走到盡頭，夏令酷暑惹人心煩悶的時候，南橫的秋季楓紅，就顯得賞心悅目極了。試想「微霜未落已先紅」的那一種況味，就是加一件毛衣、啜一口陳高、信手捻來就是一篇驚遊南橫之美；走筆至此人生夫復何求。

東台灣的天藍你得要親眼目睹，都說「今天的天空很希臘」，但若見過南橫的楓紅搭配台東的藍天，恐怕詩人的筆觸就有了不同的色調。揹起相機的當下，心境可以立刻轉換、思緒會翱翔天際，每一個不同的角度都有不同的風景，生命的色彩因此而繽紛，那真是很幸福的一件事情。

那一天，同行的友人直誇這路真美，可我當時是想：養路比賽將屆，這一路的楓紅，恐怕在掃路機走過之後，美景將不復存在。

原來美麗背後，果不其然是隱藏無限危機的。所以，只能把握當下，用力地拍，這一張南橫美景於是呈現。

關山工務段 劉玟伶

## 省道50座改建橋梁已按部就班全面展開

自辛樂克颱風過後，本局即對所轄省道橋梁進行全面檢查及評估後，共計篩選出50座抗災能力較低、具潛在風險之橋梁，研擬「省道老舊受損橋梁緊急改建計畫」報請行政院於97年12月核定並奉指示於民國99年底前辦理完成。

老舊橋梁改建在設計、發包、施工等各個步驟程序必須按部就班，工程才能穩健周全；由於耗時較長，因此本局除對使用中擬改建橋梁，進行橋墩基礎補強，加強汛期時橋梁的防災能力外，並全面檢討符合橋梁現狀之封橋水位線，以確保洪泛期間的用橋安全。

截至本(98)年7月16日止，50座省道老舊橋梁中，已完工通車橋梁計3座，施工中橋梁計36座，其餘11座橋梁將按照進度在本(7)月底前全數動工，符合原規劃執行的期程。後續本局將遵依行政院與交通部控管期程，積極推動工程執行，於99年5月底前完成22座，並於99年底如期如質於完成50座省道老舊受損橋梁之改(整)建。

養路組副組長 李忠璋