

## 台3線里港大橋通車典禮活動圓滿完成

台3線里港大橋係跨越老濃溪及隘寮溪匯流處之公路橋梁，往北通行可至旗山地區一帶，往南通往屏東九如地區，並可藉由周邊道路前往燕巢與高樹等地，可謂銜接屏北地區與高雄市旗山區、美濃區之重要橋梁。

舊里港大橋係民國66年興建，橋寬7.5公尺，於民國81年拓寬至26公尺，全長1620公尺。橋梁位處於高屏流域，長年因冲刷河床下降，致使橋基嚴重裸露，本橋受民國85年8月1日賀伯颱風侵襲，挾帶豪大雨致使河川水位暴漲，橋基遭受洪流冲刷，導致橋墩P21-P24四座上下游基礎分別沉陷與流失，造成交通中斷，災後則將受損範圍P19-P26間橋梁重建，橋墩P17-P19及P25-P30以混凝土鼎塊興建保護工；此外，於P34-P39間施作蛇籠保護工程。民國93-97年間亦因颱風豪雨，致使多處橋墩間高灘地流失，陸續以橋基保護工程施作，以確保橋梁安全。惟近年來，仍因河水冲刷，平均河床不斷下降，保護工不斷流失，致使橋梁封閉多次，當地居民無不引頸期盼本橋梁全面改建。有鑑於橋基裸露嚴重及耐震耐洪不足，公路總局將該橋列入「省道老舊受損橋梁緊急改建計畫」辦理改建，以提升交通安全。



馬英九總統在行政院院長吳敦義、立法院副院長曾永權及交通部部長毛治國、屏東縣縣長曹啟鴻陪同下，南下屏東主持里港大橋通車典禮，同時也舉辦路跑活動。

新橋改建契約完工期限為100年4月30日，自98年7月9日開工，在公路總局第三區養護工程處及施工團隊全力趕趕下提前於100年3月6日正式全線開放通車，並於100年3月5日下午3時辦理通車典禮祈福暨路跑活動。猶記新橋改建開工初期，即遭遇莫拉克颱風侵襲南臺灣，造成高屏地區空前災害，里港大橋亦難倖



公路總局局長吳盟分、前局長林志明、前副局長吳瑞龍、交通部路政司技正王瑞麟、前簡任技正黃昭陽以及莊明松處長、陳敬明處長、鄧文廣處長、張運鴻處長、蔡宗成處長、郭拱源處長、陳松堂處長、楊宗岳處長受獎。



總統頒發「巨臂銜遠 仁心渡眾」獎牌，感謝本局在2年內完成省道老舊橋梁改善工程；橋梁自古就是「沉默巨人的臂膀」這是「巨臂」的由來，「銜」是接續，有老舊橋梁再翻新使用之意，「遠」則是時間與距離的概念，可以很久遠，也可以連接到遠方。

免；在莫拉克颱風侵襲期間，該橋僅進行改道鋼便橋及基樁工程作業，受風災影響停工22日曆天，颱風期間人員、機具撤離得宜，尚無影響，惟災後河道改變及淤泥沉積，影響災後復建作業。此外，在99年5月至7月期間除連續鋒面引致南部山區降下日累積雨量超過300mm之大豪雨外，萊羅克、康伯斯及南修等三次颱風來襲，造成工區上游老濃溪及隘寮溪溪水暴漲，工區原河道行水區自P6-P7間擴展至P3-P13間，其間施工便道全數遭受沖毀，受災期間雖承包商持續動員大量人力及機具積極搶災戮力趕工，仍嚴重影響施工進度。另99年9月19日凡那比颱風襲台，挾帶日累積雨量超過600mm之超大豪雨，造成南部地區嚴重水患，工區上游老濃溪及隘寮溪溪水暴漲並挾帶大量淤泥淹沒堤防內工區，工地無法施工，影響工期42天。

兩次河川汛期嚴重影響工程進度，但三工處帶領施工團隊積極研商趕辦對策，在團隊共同努力下，終於克服萬難提前達成通車任務。在此要感謝各位參與之工程人員努力不懈完成橋梁改建使命，更要謝謝地方相關單位全力配合及地方鄉親支持，才能完成這項艱鉅之重任。橋梁提前通車，更是展現整體行政及施工團隊執行力決心，不失當地民眾所冀望。

引頸期盼的新建「里港大橋」正式於100年3月6日全線開放通行，為協助當地觀光、產業等發展，並於100年3月5日辦理通車典禮祈福暨路跑活動，以期屏北地區交通朝更安全、舒適及便利性邁進。典禮活動當日，馬總統、行政院吳院長敦義、立法院曾副院長永權、交通部部長毛治國、屏東縣曹縣長啟鴻、公

路總局吳局長盟分以及多位立委、民代都親自到場參加通車典禮儀式。活動當日現場人山人海，顯示民眾對於新橋之冀望；在地方學校所提供之民俗表演，讓活動熱鬧非凡，激發民眾參與典禮活動之熱情及活力，鑼鼓喧天的舞獅隊更讓會場興奮氣氛升至最高點。

馬總統表示：他是懷著「感慨、感動、感謝」心情參與本次典禮，「感慨」是里港大橋於民國86年遭賀伯颱風無情摧毀橋基後，在這10年間行政團隊僅能以加固修復，延續舊橋使用壽命，直到現在才能斧底抽薪一次改建。「感動」在於重拾公共工程品質，原本計畫47座省道老舊橋梁需要6年才能改建完成，在施工團隊苦民所苦之決心及執行力下，竟然在2年內全部完成通車任務，提前服務鄉親，值得肯定；「感謝」行政團隊在本次橋梁改建中，除了加強結構耐沖擊能力外，也注入更多親民設施，如橋梁車道配設快慢車道、腳踏車車道及人行道的設計，今日終於看到新橋即將服務當地鄉親。

省道老舊受損橋梁緊急改建計畫，南臺灣的旗山橋、旗尾橋、南華大橋及六龜大橋皆已通車，在地方產業及交通路網建設配合下，未來可加速發展南部地區，向國人展現南部特有魅力。最後更期許行政團隊，應落實橋河基治理理念，不管是河川砂石開採、水土保持、河川堤防設施興建及森林養息，都須要交通部、經濟部及水利署共同研商最佳對策，以延續新橋梁生命週期。



局長向總統簡報里港大橋工程計畫

為感謝改建期間所有工程人員不眠不休的付出，由總統頒發獎牌致謝辛勞有功人員，隨即啟動路跑活動鳴槍，槍響意謂著新橋的來臨，讓活動增添許多色彩，里港大橋改建期間，民眾通行往來旗山、美濃及屏北地區，施工所造成之不便，感謝民眾之體諒與配合。本處特此感謝在場每位參與民眾以及工作人員，使得整個活動得以圓滿。

新里港大橋寬度26公尺，總長度為1,627公尺，工程經費約25.31億元，為7單元、23跨大跨距之鋼箱型梁橋，基礎採入土深達54公尺之全套管基樁，並搭配地方特色造型景觀燈具、山水意象之景觀護欄及橋名柱，可提供屏東縣里港鄉安全舒適之橋梁外，更可做為該地區景觀地標。里港大橋通車路段效益：

1. 大幅提高橋梁耐洪及耐震能力，保障用路人行車安全。
2. 提升屏北地區往來及聯外交通便捷性，並改善行車舒適度及行車安全度，更確保用路通行之安全。
3. 橋梁採大跨徑鋼橋設計，橋欄杆及路燈型式採地方特色造型及色系，以突顯橋梁之獨特性，藉此吸引當地觀光人潮，促進屏東、高雄地區觀光及產業發展。

第三區養護工程處處長 鄧文廣



# 蘇花公路改善工程處於100年3月4日正式揭牌成立 新任處長邵厚潔由局長布達就任

象徵蘇花改工程正式開始的「蘇花公路改善工程處」在100年3月4日正式揭牌成立，處址位於宜蘭縣蘇澳鎮蘇新路101號，設有4科4室，其下規劃成立五個工務段，並分別設置於蘇澳、東澳、南澳、和平及和中等地區，主要辦理台9線蘇澳-東澳段、南澳一和平段及和中-大清水路段之土木、機電工程規劃、設計及監造等業務。

揭牌典禮由吳局長盟分主持，承蒙立法院林建榮委員、王廷升委員親自蒞臨參加，張副局長、新工組夏組長、人事室梅主任及秘書室陳主任與總局各級長官、還有蘇澳鎮林鎮長、桃園縣政府交通局高局長、高公局頭城工務段李段長、公路警察第九隊邱隊長、蘇澳分隊李分隊長等均撥冗參加，參與典禮人員幾乎擠滿整個工程處，讓整個工程處人氣鼎沸，好不熱鬧。

典禮首先由局長布達人事命令並致詞，說明政府近期正積極辦理組織改造的作業，多數機關不是整併就是精簡人員，但惟獨公路總局辦理台9線蘇花公路山區路段改善計畫，獲得行政院同意新增一專責工程處來負責這個工作，由此可見政府對承諾給花東民眾一條安全回家的路的高度重視，也期許蘇花改善工程處，能如期如質的完成這個重大任務；接下來並介紹新任邵處長之學經歷，本計畫從可行性研究開始，邵處長即積極負責投入規劃工作，以致後續業務執行順利，期盼處長能竭盡心力完成工作。局長接著介紹新任黃副處長鳳岡，早期參

與雪山隧道工程，其專業經驗豐富，蘇花改工程隧道比例甚重，希望借其專才使工程進行能順利；另吳副處長明恩亦從可行性研究與規劃設計開始，即參與計畫推動協調工作，細心周延，專業協調能力豐富，期望加入這個團隊之後，扮演輔助功能，期使工程能更順利。

接續由新任處長致詞，邵處長原籍花蓮縣，說明以身為土生土長的花蓮人來負責這個計畫執行，更覺責任重大，回憶之前往來台北，因蘇花公路路況顛簸，且一趟行程將近有7、8小時，故近30年都以搭乘北迴鐵路為往返台北花蓮之主要交通工具，兩年前奉派擔任蘇花改工作小組副召集人後，走蘇花公路的次數才變得頻繁，1月24日接獲局長徵詢將指派接任蘇花改工程處處長，雖顯惶恐，但想起之前有一句話說The brave may not live forever, but the cautious do not live at all.即勇敢的接下這重大的使命。處長表示他願做一個勇於承擔的人，亦會勇敢的帶領這個團隊，全力以赴擔負蘇花改工程如期、如質完成的使命。

另林建榮與王廷升立法委員也分別上台致詞，除肯定政府重視宜蘭花蓮地區民眾聲音，另蘇花改優先標已於100年1月29日動土，總統也於100年2月26日再率吳院長、交通部部長及各級長官視察蘇花公路之外，並立即成立專責工程單位，也希望施工期限能有效控管縮短，雖然不是高速公路，但是施工品質也要達到規定標準，給民眾一條安全行駛的道路。



局長、副局長與新任處長、副處長合影

接續之揭牌儀式，則由林建榮委員、吳局長、張副局長、蘇澳鎮林鎮長、邵處長及西濱北工處李處長等六人一同揭牌完成。整個典禮在局長、處長及貴賓的致詞祝福之下，程序於三十分鐘內完成。典禮完畢後蘇花改工程處另於中庭準備豐盛的中西式自助餐點，供與會貴賓與來賓、同仁們享用，並在歡樂交談祝福中，完成重大的儀式。典禮承蒙人事室梅主任、吳科長及各級長官，全力指導與協助，使得典禮及工程處成立過程順利進行，併此感謝。

蘇花公路改善工程處主任工程師 李宗仁

## 埔里監理分站新站建設完成

臺中區監理所南投監理站埔里分站於99年12月24日上午10時舉辦新建辦公大樓暨機車考驗場落成啟用典禮，當日晴空萬里，溫暖宜人，正是個剪綵、植樹的好日子。在監理組袁副組長國治、陳所長聰乾、陳前所長增義、南投站陳站長永泉、葉分站長榮寬、王前分站長秋福、埔里工務段吳段長銚堂、埔里鎮周鎮長義雄、埔里鎮民代表會陳主席章祺、均頭國中田校長正美、南投縣政府工務處林副處長農傑以及南投縣警察局埔里分局陳分局長志成共同完成剪綵儀式後隨即進行意義深遠的植樹紀念。由中央與地方機關共同完成啟用典禮，象徵各級政府機關為民服務的理念與精神和諧一致，而12位剪綵貴賓更有六六大順的祈福意涵。新埔里分站的啟用，意味著埔里分站的嶄新面貌已確立，可為大埔里地區鄉親提供更好的服務品質，也代表公路總局在南投縣的公路監理服務又更上一層樓。

典禮會場於辦公大樓前廣場舉行，近百位嘉賓齊聚，共同為埔里分站的未來做見證。在嘉賓的祝賀聲中，陳所長聰乾致詞感謝陳前所長催生之智，王前分站長參與規劃設計之勞，埔里工務段吳段長監造之心，埔里鎮吳代表與水頭里廖里長居間協調之功以及所有協助埔里分站順利建設完成的長官及夥伴之熱忱。袁副組長國治表達總局對地方的感謝及對埔里分站的勉勵與即將

面臨的挑戰；而南投縣政府工務處林副處長農傑代表南投縣縣長表達對總局建設新分站的感謝；埔里鎮周鎮長義雄則祝福大家在民國一百年，都能有100分的成績；最後由臺中所陳前所長增義略述埔里分站新站建設之緣由始末作結。典禮場面歡欣熱鬧，莊重隆盛卻不嚴肅。典禮結束後，眾位貴賓在臺中所陳所長聰乾、南投站陳站長永泉及葉分站長榮寬的陪同引導下，參觀新建辦公室整潔雅致的環境及標準電動機車考驗場，親歷公路總局提供給大埔里地區鄉親的嶄新服務。

基於大埔里地區民眾的需求，埔里分站於民國70年9月17日成立，成立之初租用埔里鎮忠孝路270號12坪民房，提供機車考照、牌照申領、駕行照換發、車輛過戶異動、違規罰款繳納等公路監理服務。大埔里地區鄉親自此無需耗費來回至少100公里的路程前往南投監理站洽辦業務，埔里分站的成立，對節省民眾時間、金錢及節能減碳堪稱功效卓著。然由於經濟成長快速，大埔里地區業務量增加，服務空間已顯不足等因素，因而另覓較大民宅即博愛路9號繼續為民眾提供服務。時光倏冉，一晃眼，20個年頭已然逝去。位於博愛路的辦公廳舍處於巷弄內，洽公民眾汽、機車停放不便，易造成交通問題；機車考照皆露天實施，多所不便，再者，為提升服務品質，分站服務項目持續增加，博愛路舊址顯已不敷使用。民國94年間，王前分站長秋福向上級長官報告現況，經陳前副局長俊雄與陳前所長增義評估、支持並親自勘察台糖土地而定案。

埔里分站辦公大樓暨機車考驗場新建工程係由第二區養護工程處埔里工務段辦理，於97年3月開始動工，期間遭逢當地居民異議，經葉分站長多次誠心協調才得以化解，而於99年11月驗收完竣。此次搬遷事宜，埔里分站同仁奉陳所長指示在葉分站長的領導下，利用週休假日於12月11、12日完成搬遷作業，在12月13日星期一立即正常提供服務，搬遷作業對民眾之服務未造成任何影響。

臺中區監理所南投監理站埔里分站新辦公廳舍佔地13,670平方公尺，電動機車考驗場面積為532.8平方公尺，辦公室為2層樓建築，樓板面積共1,233平方公尺，



袁副組長、陳所長、陳站長、葉分站長與貴賓共同剪綵 (照片提供 古盈成)

一樓規劃為作業大廳、辦公區、公庫、牌照室及分站長室；二樓則為道安及筆試教室、會議室、電腦室、檔案室、車駕籍資料室及儲藏室。除了廳舍煥然一新外，服務流程亦有所創新：為簡化服務流程提升服務品質，比照南投站，一樓作業大廳窗口設為全功能單一窗口，讓到站洽辦業務的民眾，抽一次號碼牌即可於一個窗口完成車、駕籍與裁罰業務，貼心地節省民眾時間；與仁愛鄉公所洽談跨機關合作辦理公路監理業務；舉辦原、新住民考照輔導等，埔里分站不但硬體更新，服務更是用心。

從12坪彈丸之地到4層樓民宅；從4層樓民宅到新建辦公廳舍及標準電動機車考驗場，埔里分站的改變，不但見證了公路總局隨著時代改變，更是國家經濟成長、人民生活改善的最佳例證。隨著經濟成長及民主意識抬頭，公務機關儼然成為全國最大的服務業了！埔里分站的辦公廳舍及創新措施，在這股時代潮流中，具體呈現了公路監理機關以經營服務取代管理控制的觀念。有幸身為公路監理人，埔里分站全體同仁將秉持廉正、忠誠、專業、效能及關懷的核心價值，以全面提升服務品質為方向，使民眾能夠獲得溫馨、便捷及感動的公路監理服務，達成簡政、便民、安全、親民、防弊的服務目標。

南投監理站 張益權



標準電動機車考驗廠 (照片提供 古盈成)



# 交通部毛部長100年2月19日蒞臨 獨立山工務段轄區災害路段視察紀事

假日的宜蘭山區雖然下著雨，阻怯不了民眾欣賞美景的熱情，不少遊客乘休假呼朋引伴暢遊北橫宜蘭梨山支線，前往鄰近觀光旅遊景點梨山、武陵農場，欣賞沿途櫻花盛開景色。為確保提供國人一條安全的道路，交通部毛部長在吳局長陪同下，趁假日抽空視察汛期來臨前台7甲線易致災路段整備狀況，並慰勞工程人員的辛勞。

臺灣位處於颱風路徑的要衝，平均每年遭到颱風侵襲三到四次，然而獨立山工務段轄區道路約有90%以上位於山地區域，受到地球版塊運動影響，於臺灣北部擠壓隆起兩處(即中央及雪山)山脈，而兩山脈間褶曲帶即是蘭陽溪，全區所受到之牛鬥斷層運動十分強烈，獨立山工務段轄區道路山地區域地質屬第三紀黏板岩系，由於岩層劈理發達，剝離性強，山麓則常見風化極為顯著之崩塌地；北橫宜蘭梨山支線台7甲線0k+000~45k+755(棲蘭-思源埡口)即緊鄰蘭陽溪岸所闢建公路，沿線有許多崩積土路段，為山坡地地質災害敏感地區；由於全球氣候變化劇烈，颱風、豪大雨侵襲機率驟增，每逢夏、秋季節期間，颱風、豪雨頻繁，本段轄區自94年後屢遭颱風襲擊，常有交通阻斷災情發生，鑑於去年梅姬颱風侵襲台9線，造成蘇花公路用路人重大傷亡，各級長官要求工務段應積極進行災害發生之預防，並需對災害發生後進行緊急應變防範作為，以維持道路通行功能，提供用路人安全的道路，降低用路人傷亡之風險。

台7甲41k+700下邊坡穿越該林地之逸久溪河岸侵蝕現象嚴重，致林地山坡滑動形成走山崩塌帶，且崩塌帶逐年有擴大情形，是造成96、97年颱風時路基(下邊坡)滑動流失，交通阻斷之唯一原因，嚴重影響沿線民眾生計。此災害路段中(長)程復建改善「迴頭彎退縮災害復建工程」經費約1億3,906萬元，依原規劃設計與施工期須至101年6月完工，惟經本處考量用路人安全，將研議縮短時程提前至101年春節前完工，然在邊坡向源侵蝕崩塌未見減緩情形下，本災害路段仍將面臨今(100)年汛期及颱風季，急需辦理後續防災、緊急應變工作，經評估工務段今年須積極趕辦及執行事項如下：

## 1. 「防災緊急應變處理」：

監視預警系統 99.8.11已完成三組CCTV之設置；緊急應變偵測早期預警系統，由大漢技術學院林玉峰教授協助於99.8.12完成安裝，颱風期緊急應變措施為海上颱風(或豪大雨)警報發布，即通知廠商須在6小時內搶修人員機具進駐，搶修大型挖土機、裝載機各一部以上，搶修人員4名(含搶修機具操作員)以上，全天候24hr保全看守，待命搶修。道路災害阻斷，現場設置三道道路封閉警戒線(第一道灌水式護欄、第二道鐵柵欄門及第三道RC護欄)。進駐點需設置臨時指揮所及配置臨時電力設施，供臨時指揮所照明通訊使用；駐點通訊配置行動電話至少2家電信系統，配置無線電機通訊設備至少4組。若遇道路崩塌阻斷致用路民眾受困，已先行協調南山村活動中心及武陵農場作為疏散臨時收容所。

## 2. 「臨時防災處理工程」：

現況迴頭彎路面有裂隙，且路基下邊坡不穩定，辦理「臨時防災處理工程」補強路基穩定，以維護短期通行安全，預計100年4月初完工。

另第四區養護工程處及獨立山工務段多次邀集林務局、水保局、地質、大地相關專家學者現勘，幾經研討取得共識，即本災害路段下邊坡向源侵蝕，地質作用目前仍持續相當活躍發展，未見減緩，將會直接影響本路段中(長)程改善「迴頭彎退縮工程」後續使用年限，建議由權管單位配合減緩或降低北側侵蝕溝之向源侵蝕力，方為



局長陪同部長冒雨在41K+700災害路段視察

正本清源整治方式，惟局對局「大型邊坡協商」遲未獲共識。部長在聽取簡報後，旋即測試預警監測系統，對於工務段操作熟悉感到滿意，測試後仔細視察災害路段現況，再前往台7甲線25k-26k另一災害路段視察。

台7甲線25k+800-26k+900自94年泰利風災後，近年每逢颱風、豪雨公路上邊坡即有大規模嚴重崩塌，下邊坡則因蘭陽溪溪水暴漲淘刷等治理問題，致公路上邊坡崩坍、路基流失，災害成因可分上、下邊坡說明：公路上邊坡崩塌嚴重，主要在於該路段沿蘭陽溪左岸闢建之公路，係沿線在牛鬥斷層帶上，地質相當破碎且敏感，上邊坡頂處，近年山坡地被大規模開發為蔬菜園區，而園區卻無完善排水系統，致每逢豪雨地表水及伏流水(尤其嚴重)即從公路上邊坡連帶土石流直洩至公路，造成崩坍災害；公路下邊坡主要是沿蘭陽溪右岸支流(美羅溪)，土石淤積長年未疏浚，致每逢豪雨溪水暴漲，即攻擊(嚴重淘刷)蘭陽溪左岸公路路基流失，造成交通阻斷等災情。

經相關配合單位協商聯合整治辦理事項如后：

- 一、公路總局負責路線調整及清除上邊坡坍滑土石(已於97年11月完成)。
- 二、公路總局負責上邊坡的坡面逕流水及伏流水截、導排水改善工程作業(已於98年8月完成)。
- 三、公路總局負責公路下邊坡路基受河川攻擊，路基缺口災害路段復建工程(已於98年8月完成)。
- 四、水保局負責上邊坡的東澳頂1、2號坑排水改善工程(已於99年3月完成)。
- 五、水保局負責下邊坡沿蘭陽溪右岸支流(美羅溪)土石淤積疏濬整治作業，待持續協商。
- 六、公路總局與水保局共同辦理水文、地質調查及評估災害路段中、長程聯合整治方案，待持續協商。

水保局負責災害路段下邊坡沿蘭陽溪右岸整治(疏浚)作業部分，第四區工程處與水保局臺北分局於99年12月15日在「維護河川及保護橋梁安全共同聯繫小組會報」第8次會議結論：「研議提列在100年度蘭陽溪清淤計畫，並請宜蘭縣政府參與協調」，後續將列管追蹤辦理情形。災害路段中、長程改善方式經與水保局臺北分局於98年6月24日邀集中央地質調查所、工業技術研究院及王文能博士現勘，討論結果：「應辦理先期地質及伏流水調查後，再評估整治方案為宜」，初步評估先期調查規劃作業經費需求數2,269萬2千元，作業期程估需20個月。

先期調查因涉及權責分工與經費籌列事宜，故99年8月4日提報局對局『大型邊坡坍滑路段整治聯繫會報』99年第1次會議討論結果：「台7甲線25k-26k崩塌地調查計畫書」調查費用部分，水保局希望由公路總局處理。」未獲共識定論，為避免延宕後續整治期程，研議建議請由總局先行籌列經費辦理「台7甲線25k-26k崩塌地調查」，屆時逕行提送本項調查之期中、期末報告至相關權責單位，參與審查協商後續聯合整治分工事宜，俾維用路人安全。

部長於台7甲線25k-26k停留聽取簡報後臉色凝重，在視察災害路段現況後指示：「局對局協商林務單位未能配合，可提高層級協商」。部長對於公路總局現場整備與分析因應十分肯定，故至獨立山工務段，慰勞同仁辛勞，離開工務段前特別與工務段同仁一起合影，回程行經牛鬥橋時，對於牛鬥橋施工品質良好並提早於凡那比颱風侵襲前完工通車，亦讚許有加。



部長專注的聽取獨立山工務段陳段長簡報

獨立山工務段副段長 陳忠誠



# ★ 星光監理站 夜市擺攤人氣旺 ★

「各位鄉親、各位遊客，大家晚安，板橋監理站今天晚上6時至8時30分...在這裡為大家服務，現場可以辦理換(補)發駕照、行照...」，當夜市廣播站的聲音響起，民眾不禁感到好奇，看到箱型車搭配著閃亮亮的招牌，七彩LED燈上寫著「星光監理站」，許多路過的民眾驚豔不已，原來監理站特地到夜市擺攤啦！在夜市也可以辦駕照、行照，真是太不可思議了。

人潮聚集的夜市，總是愈夜愈熱鬧，兩旁盡是各具特色的攤商，逛街民眾無不東張西望，有人找時尚流行玩意兒，有人尋美食飽口腹，但卻萬萬沒想到夜市中竟出現一個很特別的攤位—星光監理站，閃爍炫目的燈光還真吸引不少人的目光呢！板橋監理站為體恤上班族的不便，提供夜間駐點服務，辦理行(駕)照的換(補)發、簡易的車(駕)籍異動登記、投保強制汽車責任險、繳納交通違規罰鍰、車(駕)籍通訊地址登記等多項監理業務。另外，現場也提供民眾各項監理業務資料的查詢與諮詢，同時發放宣導文宣，提供交通安全常識，希望有助於增進行車安全。

對於不期而遇的民眾而言，可以用驚喜來形容，許

多人都忍不住停下腳步，有人拿起手機猛拍，有人直說太酷了，有人豎起大拇指說「讚」、「加油」，有人甚至說服務得太OVER了，比起周邊的攤位毫不遜色，一齣感人的「夜市人生」正上演著。對於民眾如此熱情的反映，是本站當初始料未及的，這也讓同仁的成就感與榮譽心油然而生，縱使寒流一波接一波，或遇又濕又冷的壞天氣，但同仁都沒有一絲抱怨，因為大家的心是很溫暖的，披星戴月也無怨無悔，這大概就是所謂的「歡喜做，甘願受」吧！況且，走出辦公室到夜市服務、拉近跟民眾的距離，彼此間有了更好的互動與更多的笑容，的確是一種全新的體驗。

回想星光監理站的籌辦過程，真是煞費苦心，每個地方的夜市都有管理委員會性質之組織，由於夜市範圍的空間都有固定的攤位，因此，尋找合適且出入方便的地點最為困難，除了地點的多次勘查外，也必須與夜市管理委員會接洽協調，選定地點後再正式發函夜市管理委員會，並副知區公所及轄區之警察機關。另外也拜訪與夜市相鄰之里辦公室，可提前1天向里民廣播宣導此一便民措施，提醒里民可就近辦理，當天再請夜市廣播站協助廣播，藉此希望這些籌辦的經驗能夠與大家分享。

板橋區「滄雅夜市」的成功經驗，讓本站更具信心，自本(100)年1月起擴大服務據點，增加每個月第一週星期五晚上於新北市永和區「樂華夜市」的服務據點。當首次來到永和區樂華夜市時，現場民眾的反映一樣熱烈，或因地點更佳、人潮更多的關係，服務民眾的件數較滄雅夜市更多，真讓我們有欲罷不能的感覺。依據統計，本站「星光監理站」自99年9月開辦至100年2月底止，服務總件數計3,947件，平均每次服務件數約200件。另外，我們也於現場對辦理的民眾做問卷調查，包含服務項目、時間、地點、人員服務態度及取得訊息管道等，希望藉由問卷調查統計分析，做為未來服務再精進的參考，使便民措施更臻完善。

本項業務得以順利開辦，除了本站江樹人站長及第二股潘森榮股長的極力奔走之外，也要感謝本所張所長朝陽的全力支持，開辦期間張所長並多次前往視導，並為出勤同仁爭取加班費，給予同仁莫大的鼓舞；而新北



張副局長仁德(中)與黃主任秘書運貴(左二)來到夜市給同仁打氣

市雙和有線電視台及民視新聞台，都曾先後對「星光監理站」延時服務作正面肯定的報導，大大提升監理機關為民服務的形象。另外，承蒙總局趙副局長興華、張副局長仁德、黃主任秘書運貴及監理組王副組長在莒，都先後前往夜市為同仁打氣慰勉，在此一併表示感謝；而讓本站最感興奮的是，總局已將「星光監理站」列入民國100年施政主軸之一，未來持續推廣到各地監理所、站，期能服務更多的民眾。

公路監理機關是第一線的服務機關，在為民服務的工作上，硬體設備再進步的空間有限，但對於服務禮貌、服務態度的加強，以及提供民眾溫馨、感動及更有創意的軟體服務，則尚有不小的進步空間，值得我們繼續去追求與努力。我們相信「有創意才有活力」、「掌握創意，就能展現實力」、「創新觀念，才能開闢新局」，因此，我們必須積極塑造公路監理機關的良好形象、導入友善親和的便捷服務理念、落實各項便民措施、不斷地創新以建立屬於自己的特色，這才能展現魅力，讓民眾永遠記住我們的好。

板橋監理站副站長 林朝煌



下著雨，我們也出動，因為和民眾有約

## 駕照考驗扣分標準重大修正，自100年3月1日起實施

報載：「台北美國商會表示，台灣人民有各種美德，但是一旦掌握方向盤就走樣；而且駕照考試制度荒謬可笑，完全不切實際...。」經統計，國內民眾有92%係經由駕訓班之訓練，通過筆試、路試合格後取得駕照；由於目前路考採行場考，除了基本操控車輛技術性科目考驗外，其餘都是在訓練場地做模擬道路狀況靜態之考驗，和實際道路狀況顯有情境上的不同，而在「考試引導教學」與扣分標準不合理情況下，有些投機取巧的教練，竟然用錯誤教學方法，教導學員全程考驗不必打方向燈，灌輸學員打方向燈會分心，未打方向燈每次只扣兩分，不會影響考驗結果合格與否...此錯誤駕駛習慣養成後，往後正式取得駕照上路，難免要為其他用路人感到擔心。

不打方向燈就進行轉彎、變換車道或超車，險象環生；造成側撞、直角撞擊、對撞甚或連環車禍時有所聞，公路總局在100年3月1日實施的駕駛執照考驗路試扣分標準，其中最大差異就是將轉彎、變換車道未打方向燈的扣分提高，一次扣8分，得連續扣分，希望透過合理駕照考驗扣分規劃，進而培養優良之汽車駕駛人遵守交通法令，促進交通安全。

按道路交通安全規則第91條規定，行車遇有轉向、減速暫停、讓車、倒車、變換車道都有使用燈光(方向燈)之規定，且在同規則第94條、97條、101條、102條、106條，對於超車、變換車道、讓車、迴車、轉彎，使用燈光(方向燈)定有明文，這些相關使用方向燈之規定，無非是提醒用路人在車輛行進遇有路線變動時，本於信賴原則與尊重路權，及早以燈光、手勢、聲音等訊息告知對方用路人，採取必要之安全措施，達到行車安全為目的。

按本中心99年(3月~11月)所建立之交通事故平台之肇事案例分析，因未打方向燈所造成之肇因分析有：1.違規超車、爭(搶)道行駛(變換車道)，2.蛇行、逆向行駛，3.未靠右行駛、讓車，4.未依規定轉彎、倒車。所附99年5月29日剪報，係發生在新竹縣北埔鄉，一位高三女生，因對向來車未打方向燈突然左轉，該女學生被擦撞後倒地遭後方同向轎車碾過去，女學生腦漿四溢當場死亡，若對方車輛能提早打方向燈，告知即將左轉之訊息，則女學生就有充分閃避之時間，可能就能化險為夷...，打方向燈是輕而易舉之事，但是就是有那麼多人不重視它，因此方向燈之正

確使用不言可喻。

自3月1日實施開始對未打方向燈加重扣分，汽車扣8分，各類機車扣16分，一切從根做起，駕訓班是駕駛人養成教育之搖籃，徹底一改過去積非成是錯誤教學方法，尤其在模擬道路情境之場地考驗在左、右、轉彎、倒車入庫、平行路邊停車，曲線進退之進出、變換車道，都能養成正確使用方向燈習慣；施行之前各監理所站前往轄區駕訓班會勘，汽車考場至少要有4個以上轉彎路況之規劃，若礙於場地關係無法施設，亦應設法模擬情境之標誌、標線、號誌完成，使學員有實際4個以上打方向燈之操作，至於機車則要有2個以上打方向燈之操作，並於上揭轉彎，變換車道或科目、製作扣分說明牌，揭示扣分標準，減少扣分之爭議，雖實際道路左右轉彎打方向燈，駕駛人應自主操作，非以告示牌提醒，上揭權宜設立打方向燈扣分牌提醒措施，或許與現實路況略有不同，期待實施一段期間後，即使沒該提醒打方向燈之扣分牌，駕駛人也習以為常自動打方向燈，斯時多年來之缺失就能一舉改進，使行車更加安全、交通更順暢。

公路人力訓練所南部訓練中心主任 陳新彬

### 前車撞 後車輾 高中女喪命 翻攝自蘋果日報

