

## 臺北市民權東路六段交通執法作為暨交通工程改善

蕭惠珠 Hui-Chu Hsiao<sup>1</sup>  
黃威雄 Wei-Hsiung Huang<sup>2</sup>  
張世昌 Shih-Chang Chang<sup>3</sup>

### 摘 要

臺北市內湖區民權東路六段連續 3 年（97-99 年）列入臺北市易肇事路段第一名，於 100 年 2 月經媒體大幅報導，甚至有「地獄路」之稱。臺北政府警察局經以 100.2.14 函請市府交通局辦理現場會勘並請各分局針對全市交通事故前 10 名路段（口）加強巡邏、路檢暨取締作為，提報具體交通工程改善建議函請本市交通管制工程處研議。內湖分局經研擬多項工程改善方案、規劃執法作為、提升惡性違規執法能量、辦理用路人暨執勤員警意見調查，再根據相關意見暨成效賡續陳報改善方案、調整執法作為，終使民權東路六段全路段 100 年度事故較 99 年度下降 11%，民權東路與行愛路事故下降 48%。民權大橋下橋時段性汽機車分流暨行愛路禁右措施，更獲得 86% 用路人的肯定評價。本文說明民權東路六段的各項改善作為，提供各界參考。

**關鍵字：**交通執法、交通工程、易肇事路段

### 一、前 言

臺北市內湖區位於臺北市東北區，轄內工商暨住宅區混合，馳名中外之內湖科學園區位於本區，每日進出園區上班人數近十萬，商辦大樓林立，交通狀況繁雜；民權東路六段係本市中山、松山區連結內湖科學園區重要幹道，且為連結北市東湖、南港區暨新北市汐止區最重要道路，全長約 4.5 公里。

民權東路六段沿線巷口達 49 處（西向東 27 個路口、東向西 22 個路口），且巷弄內新建住宅大樓持續增加，除幹道、路口車禍頻傳外，巷弄內擦撞小車禍亦日漸增多，內湖分局（以下簡稱本分局）為有效防制事故，平日即於路段全線布設 18 處巡邏箱並派員每日巡簽約 40 次，巡簽時短暫守望；每日實施路檢 11 次，則以守望並取締交通違規為主，該路段每日投入執法警力約 102 人次，希藉由見警率之提升，防制民眾心存僥倖任意違規。

惟因上開執法作為仍無法壓制事故持續增加，爰本分局主動提出工程改善方案並輔以有效執法，透過執法與工程合作併進，有效防制交通事故。

<sup>1</sup> 臺北市政府警察局內湖分局交通組組長（聯絡地址：臺北市內湖區民權東路 6 段 101 號，電話：02-27903470，E-mail：sisley@tcpd.gov.tw）。

<sup>2</sup> 臺北市政府警察局內湖分局交通組警員。

<sup>3</sup> 臺北市政府警察局內湖分局交通組警員。

## 二、運用 PDCA 理論

由於交通狀況瞬息萬變，交通改善實為一動態且持續過程，爰本分局運用美國品質管制專家戴明先生（William Edwards Deming，1900 年 10 月 14 日—1993 年 12 月 20 日）提出之 PDCA 循環理論做為本次改善依據，茲分述如下：

1. P (Plan)：計畫，提出交通工程改善方案並配合規劃執法作為。
2. D (Do)：執行，實地執行了解問題並獲取心得，溝通說明解決爭議，實現計畫中的內容。
3. C (Check)：檢查，總結執行計畫的結果，瞭解效果為何及找出問題點，分別對外部顧客（用路人）暨內部顧客（執勤員警）實施意見調查。
4. A (Action)：行動，根據問卷調查結果暨現場觀察成效持續提報改善方案，將成功的經驗加以適當推廣、標準化；將產生的問題點加以解決，以免重複發生，尚未解決的問題再進行下一個 PDCA 循環，繼續進行改善。

## 三、計畫研擬並辦理會勘過程(Plan)

本分局於 100 年 2 月提出 10 項改善方案，經本府交通局於同年 3 月 10 日邀集交通管制工程處、停車管理處、公園路燈管理處、公共運輸處、區公所暨里辦公室等相關單位辦理現地會勘，評估暨推動情形如表 1。

表 1 各改善方案辦理情形說明

編號	本分局研提方案	本府權責單位推動情形	說明
1	民權大橋西往東至民權東路、行愛路口全日禁止四輪以上車輛右轉。	100.7.19 起上班日 7-9 時四輪以上車輛禁右。	上開路口直行機車與右轉四輪以上車輛交織嚴重。
2	取消上午 7-8 時東往西調車道（成功路至撫遠街段）。	100.7.19 起實施。	為減少調撥車道路口事故。
3	取消民權東路雙向部分停車格改繪紅線或延長上下午尖峰時段禁停時間。	100.4 月完成。	為減少公車進出站車流交織並增加尖峰時間車道。
4	增設高速公路涵洞照明設備。	100.12 月完成。	鑑於高速公路涵洞內、外於白日天光線反差極大，為降低駕駛人出涵洞後視覺眩光，爰提議改善。
5	民權東路與成功路口引道型態不符駕駛人習慣，建議由現行外彎型態改為直線或內彎。	100.7 月於引道增繪車道線及箭頭行向。	為減少進入引道車輛競相爭道。

表 1 各改善方案辦理情形說明（續）

編號	本分局研提方案	本府權責單位推動情形	說 明
6	民權大橋橋面部分車道線模糊不清。	100.4 月檢視重繪。	規範駕駛人依車道行駛。
7	民權大橋近下橋端以交通錐管制汽機車分流以禁止四輪以上車輛右轉行愛路，建立駕駛人用路習慣。	100.7.19 配合行愛路禁右措施辦理。	實施至 100.12.31 止。
8	於民權大橋西往東方向設置減速或易肇事路段警告牌面。	100.4 月完成。	提醒駕駛人下橋減速。
9	增加員警巡邏、定點稽查、移動式測速照相勤務，提升執法能量。	100.3 月起實施。	101 年起維持定點交通疏導暨移動式測速照相勤務。
10	於民權大橋西往東增設號誌桿，預告前方民權東路及行愛路口現有號誌時相，以提醒駕駛人及早減速。	考量民權大橋承重問題且無適當位置加掛號誌桿，評估不予採行。	

#### 四、排除爭議暨勤務執行(Do)

##### 4.1 排除爭議

- 1.本分局於 100 年 2 月函請本府交通局建議民權大橋下橋禁止四輪以上車輛右轉行愛路後，行愛路商家聽聞相關消息，唯恐嚴重影響生意，經向臺北市議員陳情並於 3 月 7 日舉辦座談會，經本府交通局、交工處暨本分局說明事故數據，並將全般考量道路秩序及商家生意後化解爭議。
- 2.本分局於 100 年 3 月於民權大橋增加夜間移動式測速勤務後，部分駕駛人向媒體反映員警採隱藏性執法，且夜間拍照閃光讓駕駛人驚嚇，恐因而致生事故，經本分局回應相關速限標示完整，員警並依規定於執法位置 100 公尺前預置「前有測速照相，請減速慢行」牌面，亦依規定著制服執勤，執法過程均無不當，媒體爰未再有負面報導。
- 3.本府停車管理工程處於 100 年 4 月依會勘決議塗銷民權東路六段（成功路至瑞光路段）部分停車格並改繪紅線，沿線商家於停管處施作人員現場施工時提出質疑，經本分局派員現場說明全案係經會勘決議且係為減少事故需要，化解商家不滿。
- 4.民權大橋下於上午尖峰時間四輪以上車輛禁止右轉行愛路措施經於 5 月份初擬定案，四輪以上車輛將直行民權東路，增加尖峰時間幹道負荷及公車靠站車流交織，經臺北市議員於 5.26 再度邀集交工處、公運處暨本分局研擬配套措施，請公運處宣導公車業者知悉相關管制措施及塗銷部分停車格位後平息質疑。

## 4.2 勤務執行

1. 因應 100 年 7 月 19 日民權大橋下橋上午 7-9 時四輪以上車輛禁止右轉行愛路重大措施實施，本府交工處於民權東路沿線各路口設置宣導牌面暨改道指引共計 27 面，利用全市 277 座資訊可變標誌(CMS)宣導並於民權大橋設置 2 面宣導布條，充分提供用路人相關禁制暨改道訊息。

2. 為應分流措施增加定點疏導警力因應

為應民權大橋下橋處於上午 7-9 時汽機車分流暨行愛路禁右措施，自 100 年 7 月 19 日起於民權大橋下橋端布設交通錐管制，並增加警力暨義交人員協助管制（參見圖 1），各時段勤務作為分述如下：

- (1) 原民權東路 原民權東路、行愛路口上午義交服勤時間為 7:00-9:00，修正為 6:30-9:30。
- (2) 原民權東路、舊宗路口上午義交服勤時間為 7:30-9:30，修正為 6:30-9:30。
- (3) 新增民權大橋下橋處汽機車分流處交通疏導義交 1 名，服勤時間為 6:30-9:30。
- (4) 原文德派出所交整崗警員服勤時段為 7:00-9:00，為維護交通錐布設（收取）之義交人員安全，於 8:50 先行離崗駕駛巡邏車警戒。
- (5) 原文德派出所 7-9 時交整崗警員執勤位置位於民權東路、行愛路中間，為應民權大橋下橋待左轉民權東路六段 11 巷機車車流過大致阻礙下橋直行車流，並指揮少數汽車下橋後欲右轉行愛路直行，經檢討自 7 月 29 日調整該交整崗哨至行愛路口，調整後路口車流行、止更有秩序且能有效執法，阻絕少數不遵禁右管制之汽車行向。



(a)



(b)

圖 1 員警及義交於路口執勤情形

3. 民權大橋汽機車分流各階段執法作為

- (1) 上午 6 時 45 分至 7 時：沿下橋雙白實線末端布設交通錐以利汽機車分流管制並有效禁止汽車右轉行愛路（參見圖 2）。
- (2) 上午 7 時交通錐布設完成至 8 時 20 分快慢車道車流平均行、止時段，未實施調撥車道（參見圖 3）。



(a)



(b)

圖 2 布設交通錐及安全戒護情形



(a)



(b)

圖 3 尚未調撥車道正常管制執法情形

(3)視每日車流狀況約自 8 時 20 分起，由民權大橋下橋處執勤義交於民權東路綠燈時制時開放連桿彈性調撥第 3 車道供直行民權大橋機車行駛（參見圖 4），以免因慢車道過狹致直行、右轉、待左轉等 3 種行向機車混流行駛影響車速，惟遇民權東路紅燈時制時，關閉連桿使機車全數於慢車道停等，第 3 車道提供為汽車停等儲車空間，以免汽車停等空間不足迴堵至橋面，復俟民權東路綠燈時制，停等於第 3 車道汽車直行空出車道後，再度開放連桿供直行民權東路機車行駛，慢車道則供待左轉民權東路六段 11 巷或右轉行愛路機車行駛，因直行民權東路機車使用第 3 車道已能紓解車流，不致再跨越專供汽車行駛之第 1、2 車道，確能兼顧車行順暢與分流安全，經實施至 100.12.31 止，用路人已多能習慣管制措施。



(a)



(b)

圖 4 彈性調撥第 3 車道供直行民權東路機車行駛情形



(4)上午9時之後管制時間結束，汽車恢復可右轉行愛路後，汽機車混流於各車道，確不若管制時段安全，惟因9時之後上班尖峰時間已過，車流陸續恢復正常（參見圖5）。



(a)



(b)

圖5 9時之後解除管制汽機車混流情形

#### 4.民權大橋汽機車分流前後空拍畫面（參見圖6～圖9）



圖6 101.7.1 分流近一年於同地點空拍(改善後)



圖7 100.7.18 分流前於民行口空拍(改善前)



圖8 101.7 分流近一年於同地點空拍(改善後)



圖9 100.7.18 分流前假民行口空拍(改善前)

#### 5.增加民權東路六段沿線定點疏導暨動態巡邏警力

本分局於100年7月19日實施行愛路禁右暨取消民權東路六段部分路段調撥車道前2週，於民權東路六段沿線各路口增加4處定點疏導警力，以指引車流行向改變後用路人混淆情形；另增加4組機動巡邏人員於沿線驅離違停車輛暨彈性實施疏導作為。

#### 6.增加民權大橋移動式測速照相勤務，防制超速惡性違規

鑑於民權大橋筆直寬闊且速限僅 50 公里，夜間車流較少後，駕駛人常不自覺提高行車速度，本分局自 100 年 3 月起即常態性於民權大橋增加夜間測速照相勤務，有效防制事故。

#### 7.實施初期 2 週，每日檢討勤務作為

本分局於 100 年 7 月 19 日實施民權大橋汽機車分流（含行愛路禁右措施）暨取消民權東路六段部分路段調撥車道後，連續 2 週於上午 9 時勤務結束後旋即召集各路口執勤員警、義交協勤人員暨帶班幹部檢討當日勤務布署是否允當、路口管制時段是否合宜、執勤警力是否足夠、分流交通錐布設位置是否調整等，充分討論後據以規劃翌日勤務並增減警力，本項勤畢檢討作為能充分提供規劃人員具體改善方向，實為本項執法作為成功最重要關鍵。

## 五.問卷調查(Check)

### 5.1 實施問卷調查日期及內容

- 1.本分局於 7 月 20、21、25 日共計 3 日每日 7-9 時於民權東路、行愛路口實施「尖峰時間民權大橋下橋汽車禁止右轉行愛路」、「尖峰時間民權大橋下橋汽機車分流」措施意見，合計調查大型車（含公車）54 份、小客車 85 份、機車 150 份，共計 289 份。
- 2.於 7 月 21、25 日共計 2 日每日 7-8 時於民權東路、瑞光路口及民權東路、行愛路實施「民權東路調撥車道取消」用路人意見調查，合計調查自小客車 128 份。
- 3.於 9 月 1、2 日共計 2 日每日 7-9 時就「尖峰時間民權大橋下橋汽車禁止右轉行愛路」、「尖峰時間民權大橋下橋汽機車分流」措施實施用路人第 2 次意見調查，合計調查大型車（含公車）40 份、小客車 143 份、機車 301 份，共計 484 份。
- 4.為了解本分局第一線執法員警對本項管制措施評價暨是否造成警力負擔，經於 9 月 1、2 日對轄區文德派出所全體員警辦理問卷調查，共計 36 份。

### 5.2 問卷調查結果

- 1.第一次（7 月 20、21 暨 25 日）實施「尖峰時間民權大橋下橋汽車禁止右轉行愛路」、「尖峰時間民權大橋下橋汽機車分流」措施，結果如表 2。
- 2.於 7 月 21、25 日實施「取消民權東路六段部分路段調撥車道」措施用路人意見調查，結果如表 3。
- 3.於 9 月 1、2 日共計 2 日每日 7-9 時就「尖峰時間民權大橋下橋汽車禁止右轉行愛路」、「民眾對尖峰時間民權大橋下橋汽機車分流」措施實施用路人第 2 次意見調查，結果如表 4。

表 2 用路人意見調查表

1.問卷車型駕駛	■自小客	■機車	■大型車		樣本數
2.是否提升安全性	是	否	與未實施前相同	無意見	
	261	2	19	7	289
	90.31%	0.69%	6.57%	2.42%	100.00%
3.較以往順暢度	較順暢	較壅塞	與未實施前相同	無意見	
	179	40	57	13	289
	61.94%	13.84%	19.72%	4.50%	100.00%
4.改善作為整體評價	肯定	否定	無意見		
	243	5	41		289
	84.08%	1.73%	14.19%		100.00%

表 3 用路人意見調查表

1.問卷車型駕駛	■自小客 ■大型車				樣本數
2.較以往順暢度	無影響 (與實施前相同)	較順暢	較壅塞	無意見	
	89	20	12	7	128
	69.53%	15.63%	9.38%	5.47%	100.00%
3.是否提升安全性	無影響 (與實施前相同)	是	否	無意見	
	34	85	4	5	128
	26.56%	66.41%	3.13%	3.91%	100.00%
4.改善作為整體評價	肯定	否定	無意見		
	99	5	24		128
	77.34%	3.91%	18.75%		100.00%

表 4 用路人意見調查表

1.問卷車型駕駛	■自小客	■機車	■大型車		樣本數
2.7/19 實施至今就行車安全之評價	較安全 (肯定)	不安全 (否定)	與未實施前相同	無意見	
	406	6	50	22	484
	83.88%	1.24%	10.33%	4.55%	100.00%
3.7/19 實施至今就順暢度之評價	順暢 (肯定)	壅塞 (否定)	與未實施前相同	無意見	
	341	48	82	13	484
	70.45%	9.92%	16.94%	2.69%	100.00%
4.7/19 實施至今就改善作為整體評價	肯定	否定	無意見		
	415	5	64		484
	85.74%	1.03%	13.22%		100.00%

4.文德派出所位於民權東路、行愛路口，負責該崗哨交整勤務，本次執法作為相關管制措施悉由該所擔服，為了解該所員警對本次改善作為意見，實施員警意見調查，結果如表 5。



表 5 用路人意見調查表

1.問卷對象	文德派出所全體員警(36人)				樣本數
2.行車安全之評價	較安全 (肯定)	不安全 (否定)	與未實 施前同	無意見	
	29	2	1	4	36
	80.56%	5.56%	2.78%	11.11%	100.00%
3.順暢度之評價	順暢 (肯定)	壅塞 (否定)	與未實 施前同	無意見	
	24	4	3	5	36
	66.67%	11.11%	8.33%	13.89%	100.00%
4.改善作為整體評價	肯定	否定	無意見		
	24	1	11		36
	66.67%	2.78%	30.56%		100.00%
5.員警戒護布設(收取)交通錐安全增加警力負擔	無負擔	輕微可接受	嚴重負擔	無意見	
	5	19	7	5	36
	13.89%	52.78%	19.44%	13.89%	100.00%

5.第一次(7月)暨第二次(9月)上午尖峰時間汽機車分流(含行愛路禁右)問卷結果分析：

(1)就安全性評價

第二次問卷調查結果肯定民眾較第一次減少 6.43%，持否定意見微幅增加 0.55%，與未實施前相同者增加 3.76%，無意見者增加 2.13%，深入分析僅有自小客車對本項目肯定值下降。

(2)就順暢度評價

第二次調查結果肯定民眾較第一次增加 8.51%，持否定意見減少 3.92%，與未實施前相同者減少 2.78%，無意見者減少 1.81%。

(3)改善作為整體評價

第二次調查結果肯定民眾較第一次增加 1.66%，持否定意見微幅減少 0.7%，無意見者微幅減少 0.97%。

(4)綜合研判

第二次調查過程，機車及大客車(含公車)就各問卷項目肯定值均顯著增加，惟自小客車於行車安全及整體評價項肯定值下降，嗣因本次改善作為係禁止下橋自小客以上車輛右轉行愛路，自小客需直行至行忠路 171 巷或民權東路六段 46 巷右轉，調查過程中確有部分自小客車駕駛反映本次禁右措施造成車輛推至行忠路 171 巷或民權東路六段 46 巷交織匯流，自小客車延長至前開路口匯流數量明顯增加，爰自小客車滿意度較 7 月份調查意見下降，惟綜合各型車輛對整體改善作為評價持肯定意見者增加 1.66%。

## 六、賡續執行並陳報建議(Act)

1.本分局於 100 年 7 至 9 月間觀察各項改善作為成效並賡續於 9 月份賡續陳報 5 項改善方案，經本府交通管制工程處評估暨參採情形如表 6。

表 6 各改善方案辦理情形說明

編號	本分局研提方案	本府權責單位推動情形	說 明
1	延長民權大橋下橋端雙白實線。	100.9 月繪設完成。	由於下橋車速較快，為減少汽機車過早交織。
2	延長民權大橋下橋直行民權東路六段橋面綠燈秒數。	100.9 月調整完成。	由於橋面車流明顯較大，相對減少平面綠燈秒數因應。
3	調整民權東路六段易肇事路口（民權東路六段 19 巷與 46 巷口）號誌時相。	100.9 月調整完成。	經調整綠燈遲閉時相，有效減少機會轉彎致生事故。
4	建議舊宗路假日 13-17 時禁止左轉民權東路六段。	101.7 月實施。	有效紓解假日賣場周邊車流壅塞並減少事故。
5	建議民權大橋汽機車實體分流。	101.1 月評估中。	鑑於民權大橋承重度尚待評估，本項建議保留。

2.調整交通錐實施分流暨管制禁右執法作為

(1)民權大橋上午尖峰時間自小客車下橋禁止右轉行愛路並以交通錐管制汽機車分流自 100 年 7 月 19 日推動至 12 月 31 日止，經觀察用路人多已熟知，考量協勤義交人員經費不足，經檢討自 101 度起撤除交通錐管制事宜，改以員警與義交於下橋處指揮各向車流，極少數自小客車疏未遵行禁右標誌者，逕由員警指揮直行或逕行舉發。

(2)本分局經於 101 年 1 月 1 日起連續一週觀察民權東路及行愛路口車流及員警疏導情形，由於前半年實體管制作為確有實際成效，用路人多能遵行相關標誌行駛，輔以員警站立正確指揮疏導位置，上午尖峰時間下橋處車流均自動形成機車行駛最右側車道、汽車行駛內側 1-3 車道，有效改善下橋處大小型車輛交織致生事故情形。

3.賡續各項惡性違規執法作為

本分局持續於民權大橋編排移動式測速照相勤務、加強告發幹道時段性禁停車輛違規、併排或公車站牌前違停等惡性違規，以持續性執法確保改善成效。

## 七、執法能量比較暨降低事故具體成效

### 1. 惡性違規執法能量提升

本分局精確分析易肇事態樣及路口，沿線增加交通稽查點、巡邏箱，藉由路檢及巡邏守望執勤方式，提升見警率並強化惡性交通違規執法（移動式測速照相、闖紅燈及併排停車等），經統計 99 年度舉發各類違規 14,213 件，100 年度舉發各類違規 22,241 件，執法能量提升 56%（提升部分多為惡性違規項目）。

### 2. 民權東路六段與行愛路口事故比較

自 100 年 7 月 19 日起實施民權大橋下橋汽機車分流及行愛路禁右措施，統計 99 年 7 月至 100 年 5 月，該路口事故 25 件（受傷 32 人），100 年 7 月至 101 年 5 月，發生事故 15 件（受傷 14 人），事故下降 40%（受傷人數下降 56%）；99 年全年該路口發生事故 21 件（受傷 27 人），100 年全年該路口事故 11 件（受傷 19 人），事故件數下降 48%（受傷下降 30%）。

### 3. 民權東路六段全線事故比較

本分局經建議民權東路六段多項交通工程改善：實施調撥車道取消、塗銷部分停車格、延長停車格禁停時段、高速公路橋下增加照明設備等，並輔以提升惡性違規執法能量，99 年民權東路六段全線發生事故 383 件（傷亡 320 人），100 年實施改善作為後，該路段發生事故 341 件（傷亡 266 人），全年事故件數減少 42 件，下降 11%（傷亡人數減少 54 人，下降 17%）。

表 7 99 年~100 年執法取締、事故發生及受傷件數比較表

	99 年	100 年	增減數	增減率	
惡性違規執法件數（超速、闖紅燈、併排停車、公車站牌前違停等）	14,213 件	22,241 件	+8,028 件	+56.48%	
民權東路、行愛路口事故	件數	21 件	11 件	-10 件	-47.61%
	受傷	27 人	19 人	-8 人	-29.63%
民權東路六段全線事故	件數	383 件	341 件	-42 件	-10.97%
	傷亡	320 人	266 人	-54 人	-16.87%

## 八、結 語

### 1. 以理論支持實務，以實務印證理論（PDCA 之應用）

本次交通工程暨執法作為充分運用 PDCA（品質管理循環）理論，由計畫研擬提出、爭議排除、勤務規劃執行、實施用路人暨執勤員警意見調查，再依據現場觀察暨相關調查意見提出進一步改善建議，亦為另一階段 PDCA 的開始，此一品質管理理論循環運用，對本次改善助益甚多。

### 2. 合作協力更有力—造橋勝於築牆

本次改善作為係聯結本府交通局、交通管制工程處、新建工程處、公

園路燈管理處、國道高速公路局、本局交通警察大隊暨本分局各公務部門合作範例，各單位皆就職責範圍全力支持與改善意見，彼此合作無間，讓本分局體會造橋勝於築牆的珍貴。

### 3.內外顧客皆滿意—化疑問為支持

本次改善案推動初期遭遇諸多民眾、商家或駕駛人質疑反對，並向媒體或民意代表陳情對相關管制作為不滿，亦有極少數執勤員警因增加勤務負擔表示管制作為未臻妥適，本分局為實際了解用路人暨多數執勤員警對本次改善方案最重要之汽機車分流（含行愛路禁右）措施暨取消部分路段調撥車道意見，實問問卷調查，共計達 773 份，獲得多數用路人暨員警肯定，終能化疑問為支持。

### 4.隨需應變再努力—找問題想方法

誠然，交通事故之發生肇因多端，駕駛人駕駛習慣是否良好正確、能否遵守交通規則、交通工程設計是否適當暨交通疏導、執法能否堅持等等，均關乎事故增減，雖然本分局提出改善方案經實施初期獲致成效，仍持續觀察尋找問題，逐一路段、路口觀察車流行向暨車流增減情形，建議調整號誌時相、增加牌面或號誌，因本分局相信「掌握千變萬化的交通狀況，惟有站到第一線」，本分局仍將再接再勵尋找方法，以「打造一條用路人平安回家的路」為努力宗旨。

## 參考文獻

中天電視(2011)，民權東路 6 段最殺一車禍冠北市，報導日期：2011 年 10 月 17 日。

丘昌泰(2009)，變革與策略規劃，臺北市政府 98 年第 1 期女性菁英培育班講義。

自由時報(2011)，10 大車禍路段民權東路 6 段連 3 年第一，報導日期：2011 年 2 月 10 日，市政版。

祝鳳岡(2009)，前瞻思維與創新管理，臺北市政府 98 年第 1 期女性菁英培育班講義。

臺北市交通管制工程處(2011a)，100 年 7 月 13 日北市交工設字第 10030138000 號函。

臺北市交通管制工程處(2011b)，100 年 9 月 19 日北市交工設字第 10032759600 號函。

臺北市交通管制工程處(2012a)，101 年 1 月 10 日北市交工設字第 10130512700 號函。

臺北市交通管制工程處(2012b)，101 年 5 月 9 日北市交工設字第 10131431100 號函。

臺北市政府交通局(2011a),100年4月19日北市交安字第10030539100號函。

臺北市政府交通局(2011b),100年8月24日北市交安字第10031231600號函。

臺北市政府警察局(2011),100年2月14日北市警交大事字第10030118900號函。

臺北市政府警察局內湖分局(2011a),100年2月17日北市警內分交字第10035190500號函。

臺北市政府警察局內湖分局(2011b),100年7月27日北市警內分交字第10031449900號函。

臺北市政府警察局內湖分局(2011c),100年9月6日北市警內分交字第10031847100號函。

聯合報(2011),深夜一道閃光民權橋駕駛人驚嚇,報導日期:2011年4月2日,市政版。



