

檔 號：

保存年限：

行政院公共工程委員會 函

地址：110207 臺北市信義區松仁路3號9樓

聯絡方式：(承辦人)李孟星

(電話)02-87897021

(傳真)02-87897714

(E-Mail)1543@mail.pcc.gov.tw

受文者：如行文單位

發文日期：中華民國113年2月19日

發文字號：工程管字第1130300089號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨

主旨：檢送吊索型橋梁設計、施工及維護階段應注意事項，請依說明參辦，請查照。

說明：

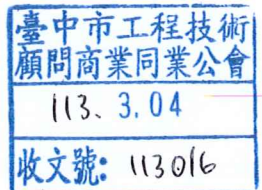
- 一、本會以近期吊索型橋梁失敗案例為鑑，於邀請專家學者、各機關及公會共商後，訂定旨揭注意事項。
- 二、考量吊索型橋梁數量日益增加及伴隨橋齡逐年增加，後續將面臨吊索維護及置換課題，請各機關於辦理吊索型橋梁設計、施工及維護時，參考旨揭注意事項內容，督促工程團隊落實執行，以維護橋梁安全。

正本：行政院各部會行總處署、直轄市政府、各縣市政府

副本：各技師公會、各工程技術顧問同業公會、臺灣區綜合營造業同業公會、本會企劃處、技術處、工管處、秘書處(均含附件)

主任委員

吳澤成



吊索型橋梁設計、施工及維護 階段應注意事項

行政院公共工程委員會

113 年 2 月

目錄

壹、緣起	1
貳、吊索型橋梁破壞原理	2
參、案例分析及歸納	3
肆、防範對策及應注意事項	11
伍、結語	23

壹、緣起

橋梁為跨越水域或障礙連結交通的主要媒介，對於民眾生活影響甚鉅，除一般的梁式橋以外，為達到降低結構重量、增加跨距、減少落墩及增加美觀之目的，常以吊索型橋梁替代常見的梁式橋，本注意事項所稱之吊索型橋梁，泛指橋梁傳力構件包括吊索系統者，包含斜張橋、脊背橋、拱橋(拱肋與梁間採用鋼索者)及吊橋等。

吊索型橋梁主要的力學行為，係透過吊索等拉力構件將橋身自重及活載重傳遞至橋塔(斜張橋、脊背橋及吊橋)或拱肋(拱橋)，倘拉力構件銹蝕且疏於維護，易引發斷裂產生骨牌效應而使全橋破壞，所以吊索及錨碇系統相當重要。

經分析近年吊索型橋梁發生斷裂事故(包括 102 年 11 月新北市三芝吊橋、108 年 10 月宜蘭縣南方澳大橋及 112 年 4 月新北市觀音坑溪橋計 3 件)，狀況可歸納為「錨碇系統(包括吊索)的銹蝕」及「更換構件力量分配不當」，進一步分析其原因係「設計/施工不當且疏於維護，致吊索錨碇銹蝕」或「維護施工計畫與設計圖說不符，致吊索不當受力」。

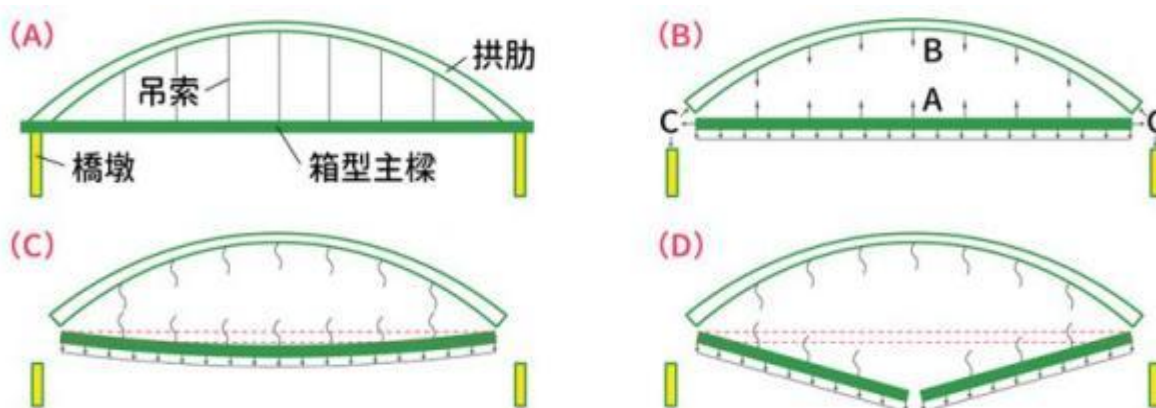
爰此，重點在於合理減緩腐蝕情形並定期檢測更換，尤其對於吊索及錨碇系統接合處等易滲水熱點，應落實防止水滲入及維護檢查；本案研提設計、施工及維護階段應注意事項，希冀提供各級機關作為後續作業之參考，並依個案特性因案制宜，避免錯誤重複發生。

貳、吊索型橋梁破壞原理

吊索型橋梁破壞原理多以吊索(亦稱鋼索、鋼纜)及錨碇系統破壞。以常見的下路式拱橋為例，主要結構係由拱肋、吊索、主梁與橋墩所組成，各項載重(靜載重及活載重)藉由多條吊索傳遞至拱肋，再由拱肋傳遞至兩端的橋墩，由橋墩及主梁形成自體平衡的橋體結構。

吊索為該結構重要的力量傳遞構件，當其中一根吊索斷裂或錨碇系統破壞(例如滲水銹蝕造成強度降低、長期超載造成橋梁結構疲勞)，吊索便無法繼續將力量完整地從主梁傳遞至拱肋，而必須由其它吊索分擔。雖橋梁設計安全已考量贅餘度，其他吊索尚能分擔額外的力量，但當其他吊索也受銹蝕影響而無法承受多餘的力量時，就會造成連鎖反應而使橋梁破壞。

此外，在進行更換吊索的維護工作時，被更換之舊吊索處於無受力狀況而使載重產生重新分配，當臨時支撐未發揮功效而使力量分配不當(例如未按維護設計圖施工，或對於現場銹蝕情況未充分掌握而過於樂觀)，同樣會造成破壞。



拱橋之吊索構件破壞示意圖(參考國震中心資料)

參、案例分析及歸納

一、南方澳大橋

狀況：錨碇系統及吊索銹蝕，事故發生時行經之油罐車雖未超載，惟吊索殘餘強度已無法負載造成斷裂。

原因：錨碇裝置未設置之防水措施，亦疏於檢測，以致錨端積水使吊索銹蝕；且長期未限制車輛載重對橋梁造成結構疲勞。

宜蘭縣蘇澳鎮南方澳大橋於 87 年 6 月興建完成，於 108 年 10 月 1 日使用階段發生橋梁斷裂事故。

南方澳斷橋鄰近太平洋(高氯離子)，且周邊有加油站(高二氧化硫)，屬於易腐蝕環境；失敗主因係錨碇裝置未施作防水罩及防水墊片，雨水沿錨碇鋼套管及吊索之接合處流入箱梁內，長期累積於錨碇機構，加上疏於維護管理，致吊索下錨端銹蝕而使有效斷面積減少，最終因吊索殘餘強度無法承受負載而斷裂。



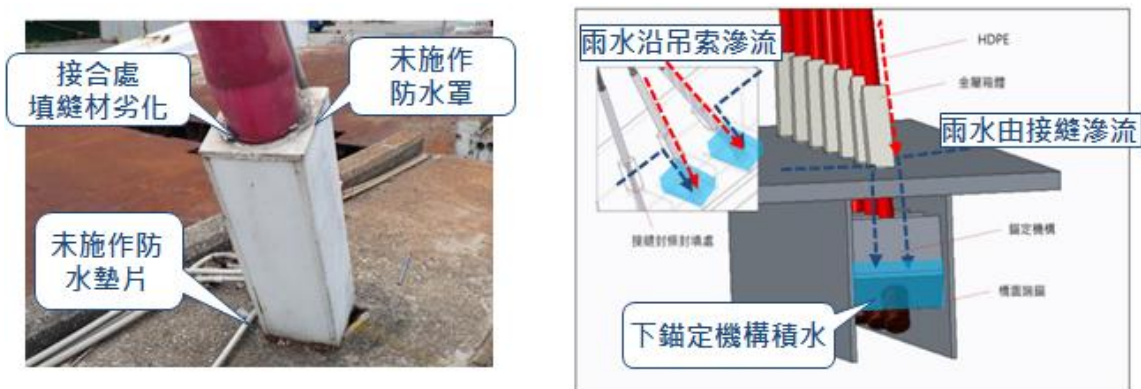
南方澳大橋吊索系統破壞模式(參考自中國土木水利工程學會資料)

主要缺失摘要說明如下：

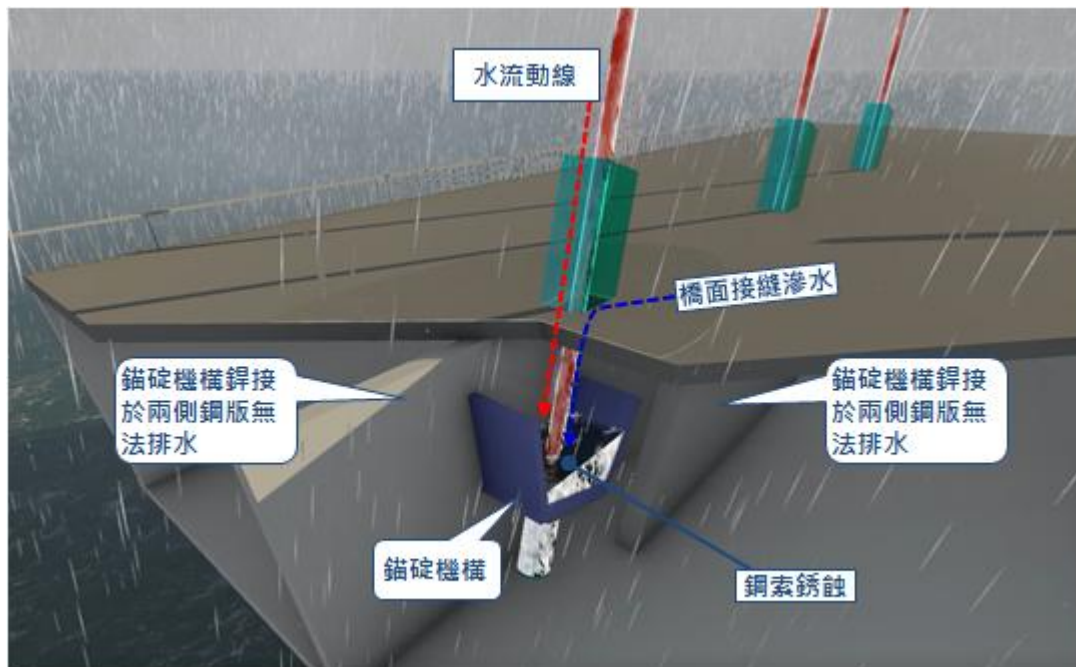
(一)現場與竣工圖說不符：錨定裝置未施作鋼套管之防水罩、防水墊片等防止銹蝕構件，導致吊索長期銹蝕而斷裂。

(二)疏於維護：疏於維護巡查，未發現橋梁吊索、錨頭銹蝕嚴重，致未即時維護置換。

(三)疏於載重管理：長期未限制車輛載重，對橋梁造成結構疲勞。



南方澳大橋下錨碇機構積水銹蝕(參考運安會調查報告)



南方澳大橋下錨碇機構積水銹蝕 3D 模擬示意圖

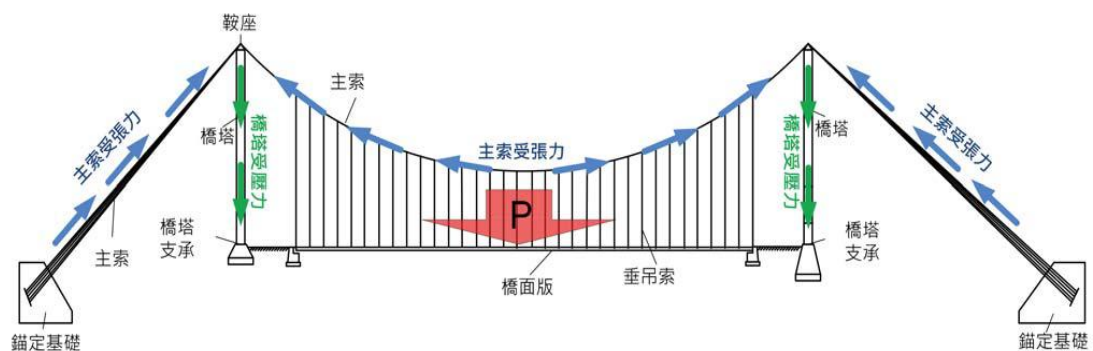
二、三芝吊橋

狀況：吊索銹蝕，事故發生時行經之人數雖未超過限制人數，惟吊索殘餘強度已無法負載造成斷裂。

原因：未考量材料耐候性，未注意垂吊索接合處滲水問題，且未依吊索橋特性檢測，以致吊索銹蝕。

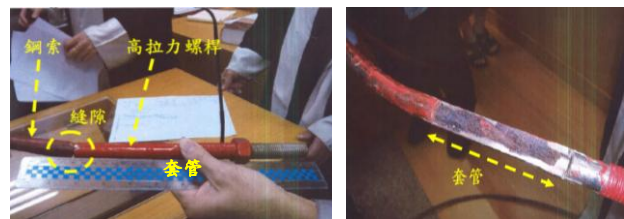
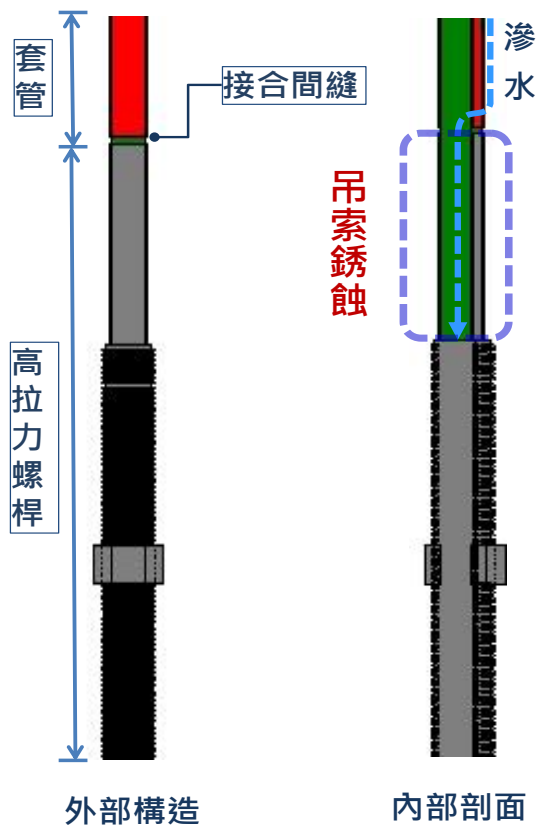
新北市三芝區根德水車園區吊橋於 96 年 10 月興建完成，於 102 年 11 月 17 日使用階段發生橋梁斷裂事故。

與斜張橋、脊背橋或拱橋等車行橋不同，人行吊橋的自重及活載重多透過橋面版旁的垂吊索，傳遞至錨固於橋兩端的主索，再分別傳遞至橋塔及錨固端，故人行吊橋除主索外，亦應注意垂吊索的使用狀況。



人行吊橋傳力示意圖(參考自中國土木水利工程學會資料)

本案垂吊索與橋面版的接合方式係以拉力螺桿接合，失敗主因係垂吊索與高拉力螺桿接合處產生縫隙，水流順著縫隙流入套管內部，導致垂吊索銹蝕後殘餘強度無法負載，產生吊橋斷裂。



吊索銹蝕照片

三芝吊橋吊索斷裂

主要缺失摘要說明如下：

- (一)未防護垂吊索與套管接合處而產生縫隙滲水：設計、施工及監造單位，未注意到吊索與橋體結合處之防銹蝕保護，以致吊索斷面變化接合處積水銹蝕損壞。
- (二)未考量環境增加材料耐候性：設計單位未考量該地區位處北海岸高鹽害高腐蝕地區，設計圖中未載明清楚吊索鍍鋅量，導致施工廠商使用鍍鋅量不足的垂吊索而使抗蝕能力不足。
- (三)未依吊橋特性需求進行檢測：該橋梁為特殊性橋梁，但管理單位以一般混凝土橋梁的檢查項目辦理例行維護檢測，而未對吊橋特殊重要構件如吊索、錨碇裝置進行檢測，致未察覺垂直吊索已嚴重銹蝕。

三、觀音坑溪橋

狀況：

- 本案更換吊索之維護設計內容，考量地質條件不佳(橋址下方承载力不易穩定)及須維持通洪斷面，故不使用下方全面場撐的支撐方式，而採取上方臨時吊件方式。
- 臨時吊件目的在於分擔受更換舊吊索之受力。
- 維護施工更換吊索時，臨時吊件未發揮分擔受力之預期功效，致承载力轉移不當，其餘舊吊索不堪額外受力而發生斷裂、端錨鬆脫之連鎖破壞。

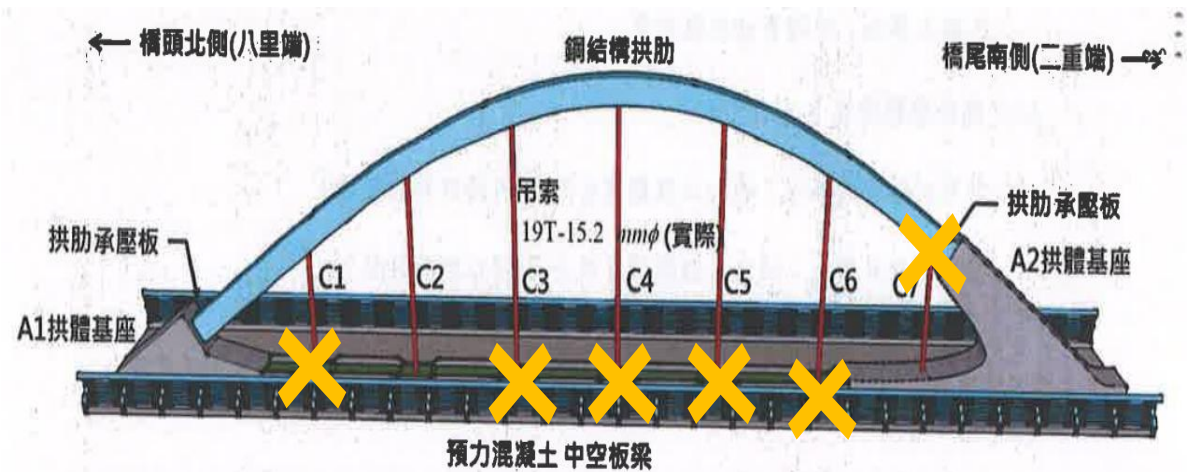
原因：

- 施工計畫與維護設計圖不符，施工計畫對於臨時吊件的數量、固定方式及施拉預力與否，均與維護設計圖不符。
- 維護設計圖說之臨時吊件可完全分擔受力，更換吊索時，其他舊吊索不需分擔受力；施工計畫之臨時吊件僅能分擔的一部分索力，仍有一部分索力須由其他舊吊索分擔受力。

新北市五股區觀音坑溪橋於 93 年 9 月興建完成，111 年 11 月辦理「五股觀音坑溪橋梁改善工程」，於 112 年 4 月 21 日進行吊索更換作業時發生橋體斷裂。

本案設計時考量地質條件不佳及為維持通洪斷面，不採取下方全面場撐支撐方式，而採取臨時吊件方式；更換時舊吊索承载力轉移至臨時吊件後，再逐支更換吊索。

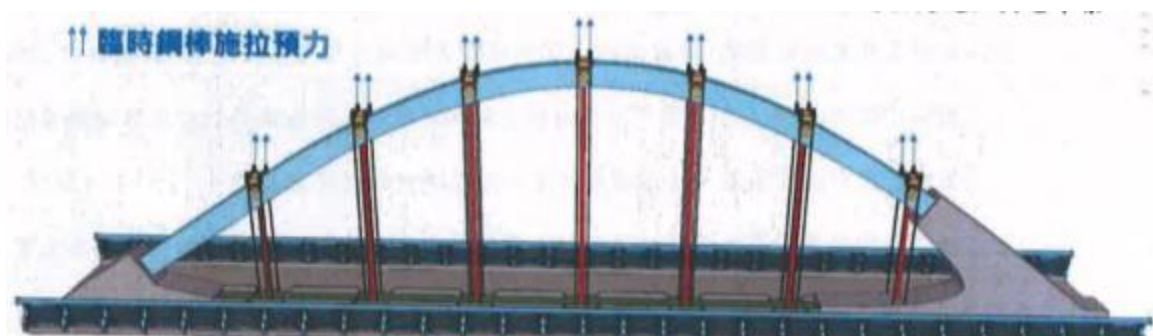
惟施工計畫對於臨時吊件的數量、固定方式及施拉預力與否，均與維護設計圖不符，導致受更換舊吊索之承载力僅部分轉移到臨時吊件，部分仍由其餘舊吊所承受，其餘吊索不堪負荷而發生連鎖破壞。



觀音坑溪橋吊索系統破壞模式(參考新北市政府鑑定資料)

主要缺失為施工計畫與維護設計圖不符，摘述如下：

- (一)臨時吊件數量不符：**維護設計內容係於 7 支舊吊索旁均裝設臨時吊件，維護施工廠商則僅在不同拆除階段，分別裝設 1 支或最多 2 支臨時吊件，甚至有兩個階段未設置臨時吊件。



維護設計內容係於 7 支舊吊索旁均裝設臨時吊件
(參考新北市政府鑑定資料)

內容說明	Step0 起始階段(施工前現況)	內容說明	Step1 拆除6號吊索																																																						
<table><tr><th>吊索編號</th><th>No.1</th><th>No.2</th><th>No.3</th><th>No.4</th><th>No.5</th><th>No.6</th><th>No.7</th></tr><tr><td>拆除前吊索力(kN)</td><td>1107</td><td>1124</td><td>1140</td><td>1160</td><td>1180</td><td>1132</td><td>1115</td></tr><tr><td>拆除後吊索力分配(%)</td><td>35.2%</td><td>35.7%</td><td>36.4%</td><td>37.3%</td><td>38.5%</td><td>35.9%</td><td>35.4%</td></tr></table>	吊索編號	No.1	No.2	No.3	No.4	No.5	No.6	No.7	拆除前吊索力(kN)	1107	1124	1140	1160	1180	1132	1115	拆除後吊索力分配(%)	35.2%	35.7%	36.4%	37.3%	38.5%	35.9%	35.4%		<table><tr><th>吊索編號</th><th>No.1</th><th>No.2</th><th>臨時吊件</th><th>No.3</th><th>No.4</th><th>No.5</th><th>臨時吊件</th><th>No.6</th><th>No.7</th></tr><tr><td>拆除前吊索力(kN)</td><td>1084</td><td>1100</td><td>0</td><td>1140</td><td>1200</td><td>1408</td><td>150</td><td>0</td><td>1104</td></tr><tr><td>拆除後吊索力分配(%)</td><td>34.5%</td><td>34.7%</td><td>0.0%</td><td>35.3%</td><td>36.0%</td><td>48.0%</td><td>5.7%</td><td>0.0%</td><td>35.5%</td></tr></table>	吊索編號	No.1	No.2	臨時吊件	No.3	No.4	No.5	臨時吊件	No.6	No.7	拆除前吊索力(kN)	1084	1100	0	1140	1200	1408	150	0	1104	拆除後吊索力分配(%)	34.5%	34.7%	0.0%	35.3%	36.0%	48.0%	5.7%	0.0%	35.5%	
吊索編號	No.1	No.2	No.3	No.4	No.5	No.6	No.7																																																		
拆除前吊索力(kN)	1107	1124	1140	1160	1180	1132	1115																																																		
拆除後吊索力分配(%)	35.2%	35.7%	36.4%	37.3%	38.5%	35.9%	35.4%																																																		
吊索編號	No.1	No.2	臨時吊件	No.3	No.4	No.5	臨時吊件	No.6	No.7																																																
拆除前吊索力(kN)	1084	1100	0	1140	1200	1408	150	0	1104																																																
拆除後吊索力分配(%)	34.5%	34.7%	0.0%	35.3%	36.0%	48.0%	5.7%	0.0%	35.5%																																																
內容說明	Step1 拆除7號吊索	內容說明	Step5 拆除5號吊索																																																						
<table><tr><th>吊索編號</th><th>No.1</th><th>No.2</th><th>No.3</th><th>No.4</th><th>No.5</th><th>No.6</th><th>No.7</th></tr><tr><td>拆除前吊索力(kN)</td><td>1100</td><td>1117</td><td>1140</td><td>1167</td><td>1181</td><td>1240</td><td>0</td></tr><tr><td>拆除後吊索力分配(%)</td><td>35.0%</td><td>35.5%</td><td>36.2%</td><td>37.7%</td><td>37.8%</td><td>39.4%</td><td>0.0%</td></tr></table>	吊索編號	No.1	No.2	No.3	No.4	No.5	No.6	No.7	拆除前吊索力(kN)	1100	1117	1140	1167	1181	1240	0	拆除後吊索力分配(%)	35.0%	35.5%	36.2%	37.7%	37.8%	39.4%	0.0%		<table><tr><th>吊索編號</th><th>No.1</th><th>No.2</th><th>No.3</th><th>No.4</th><th>臨時吊件</th><th>No.5</th><th>No.6</th><th>No.7</th></tr><tr><td>拆除前吊索力(kN)</td><td>1170</td><td>1180</td><td>1207</td><td>1210</td><td>0</td><td>1207</td><td>1110</td><td>1080</td></tr><tr><td>拆除後吊索力分配(%)</td><td>36.3%</td><td>36.6%</td><td>38.3%</td><td>40.1%</td><td>0.0%</td><td>37.3%</td><td>34.3%</td><td>37.3%</td></tr></table>	吊索編號	No.1	No.2	No.3	No.4	臨時吊件	No.5	No.6	No.7	拆除前吊索力(kN)	1170	1180	1207	1210	0	1207	1110	1080	拆除後吊索力分配(%)	36.3%	36.6%	38.3%	40.1%	0.0%	37.3%	34.3%	37.3%				
吊索編號	No.1	No.2	No.3	No.4	No.5	No.6	No.7																																																		
拆除前吊索力(kN)	1100	1117	1140	1167	1181	1240	0																																																		
拆除後吊索力分配(%)	35.0%	35.5%	36.2%	37.7%	37.8%	39.4%	0.0%																																																		
吊索編號	No.1	No.2	No.3	No.4	臨時吊件	No.5	No.6	No.7																																																	
拆除前吊索力(kN)	1170	1180	1207	1210	0	1207	1110	1080																																																	
拆除後吊索力分配(%)	36.3%	36.6%	38.3%	40.1%	0.0%	37.3%	34.3%	37.3%																																																	
內容說明	Step2 拆除2號吊索	內容說明	Step6 拆除3號吊索																																																						
<table><tr><th>吊索編號</th><th>No.1</th><th>No.2</th><th>臨時吊件</th><th>No.3</th><th>No.4</th><th>No.5</th><th>No.6</th><th>No.7</th></tr><tr><td>拆除前吊索力(kN)</td><td>1400</td><td>0</td><td>0%</td><td>1207</td><td>1240</td><td>1180</td><td>1110</td><td>1100</td></tr><tr><td>拆除後吊索力分配(%)</td><td>48.4%</td><td>0.0%</td><td>0.0%</td><td>40.3%</td><td>39.8%</td><td>36.5%</td><td>35.4%</td><td>34.7%</td></tr></table>	吊索編號	No.1	No.2	臨時吊件	No.3	No.4	No.5	No.6	No.7	拆除前吊索力(kN)	1400	0	0%	1207	1240	1180	1110	1100	拆除後吊索力分配(%)	48.4%	0.0%	0.0%	40.3%	39.8%	36.5%	35.4%	34.7%		<table><tr><th>吊索編號</th><th>No.1</th><th>No.2</th><th>No.3</th><th>No.4</th><th>臨時吊件</th><th>No.5</th><th>No.6</th><th>No.7</th></tr><tr><td>拆除前吊索力(kN)</td><td>1380</td><td>1390</td><td>0</td><td>1210</td><td>0</td><td>1207</td><td>1110</td><td>1080</td></tr><tr><td>拆除後吊索力分配(%)</td><td>35.3%</td><td>35.4%</td><td>0.0%</td><td>40.1%</td><td>0.0%</td><td>37.3%</td><td>34.3%</td><td>37.3%</td></tr></table>	吊索編號	No.1	No.2	No.3	No.4	臨時吊件	No.5	No.6	No.7	拆除前吊索力(kN)	1380	1390	0	1210	0	1207	1110	1080	拆除後吊索力分配(%)	35.3%	35.4%	0.0%	40.1%	0.0%	37.3%	34.3%	37.3%	
吊索編號	No.1	No.2	臨時吊件	No.3	No.4	No.5	No.6	No.7																																																	
拆除前吊索力(kN)	1400	0	0%	1207	1240	1180	1110	1100																																																	
拆除後吊索力分配(%)	48.4%	0.0%	0.0%	40.3%	39.8%	36.5%	35.4%	34.7%																																																	
吊索編號	No.1	No.2	No.3	No.4	臨時吊件	No.5	No.6	No.7																																																	
拆除前吊索力(kN)	1380	1390	0	1210	0	1207	1110	1080																																																	
拆除後吊索力分配(%)	35.3%	35.4%	0.0%	40.1%	0.0%	37.3%	34.3%	37.3%																																																	
內容說明	Step3 拆除1號吊索	內容說明	Step7 拆除4號吊索																																																						
<table><tr><th>吊索編號</th><th>No.1</th><th>No.2</th><th>臨時吊件</th><th>No.3</th><th>No.4</th><th>No.5</th><th>No.6</th><th>No.7</th></tr><tr><td>拆除前吊索力(kN)</td><td>0</td><td>1400</td><td>110</td><td>1187</td><td>1187</td><td>1181</td><td>1180</td><td>1110</td></tr><tr><td>拆除後吊索力分配(%)</td><td>0.0%</td><td>50.0%</td><td>3.5%</td><td>37.7%</td><td>37.0%</td><td>35.0%</td><td>35.0%</td><td>34.5%</td></tr></table>	吊索編號	No.1	No.2	臨時吊件	No.3	No.4	No.5	No.6	No.7	拆除前吊索力(kN)	0	1400	110	1187	1187	1181	1180	1110	拆除後吊索力分配(%)	0.0%	50.0%	3.5%	37.7%	37.0%	35.0%	35.0%	34.5%		<table><tr><th>吊索編號</th><th>No.1</th><th>No.2</th><th>No.3</th><th>臨時吊件</th><th>No.5</th><th>No.6</th><th>No.7</th></tr><tr><td>拆除前吊索力(kN)</td><td>1104</td><td>1200</td><td>1054</td><td>0</td><td>1010</td><td>1200</td><td>1110</td></tr><tr><td>拆除後吊索力分配(%)</td><td>34.7%</td><td>38.2%</td><td>30.5%</td><td>0.0%</td><td>30.2%</td><td>35.0%</td><td>31.5%</td></tr></table>	吊索編號	No.1	No.2	No.3	臨時吊件	No.5	No.6	No.7	拆除前吊索力(kN)	1104	1200	1054	0	1010	1200	1110	拆除後吊索力分配(%)	34.7%	38.2%	30.5%	0.0%	30.2%	35.0%	31.5%				
吊索編號	No.1	No.2	臨時吊件	No.3	No.4	No.5	No.6	No.7																																																	
拆除前吊索力(kN)	0	1400	110	1187	1187	1181	1180	1110																																																	
拆除後吊索力分配(%)	0.0%	50.0%	3.5%	37.7%	37.0%	35.0%	35.0%	34.5%																																																	
吊索編號	No.1	No.2	No.3	臨時吊件	No.5	No.6	No.7																																																		
拆除前吊索力(kN)	1104	1200	1054	0	1010	1200	1110																																																		
拆除後吊索力分配(%)	34.7%	38.2%	30.5%	0.0%	30.2%	35.0%	31.5%																																																		

維護施工廠商分階段裝設臨時吊件，以紅色標示
(參考新北市政府鑑定資料)

(二)臨時吊件固定方式不符：維護設計內容臨時吊件配置 4 根鋼棒，同時施拉可互相制衡保持穩定；維護施工廠商僅配置 2 根鋼棒，受力後容易產生轉角傾覆，導致臨時吊件成為不穩定結構。

內容說明	活動式拖架配置圖	內容說明	臨時外置鋼棒系統 3D 圖
鋼拱肋 4支鋼棒 維護設計圖			
內容說明	臨時高拉力鋼棒配置圖	內容說明	臨時外置鋼棒系統 3D 圖
栓接 鋼拱肋 2支鋼棒 維護施工圖			
內容說明	施工圖說(圖號 WP-1-002) 鋼結構臨時支撐系統詳圖	內容說明	施工圖說(圖號 WP-1-002) 臨時基座鎖固鋼拱肋鋼板

臨時吊件於維護設計圖與施工計畫差異(參考新北市政府鑑定資料)

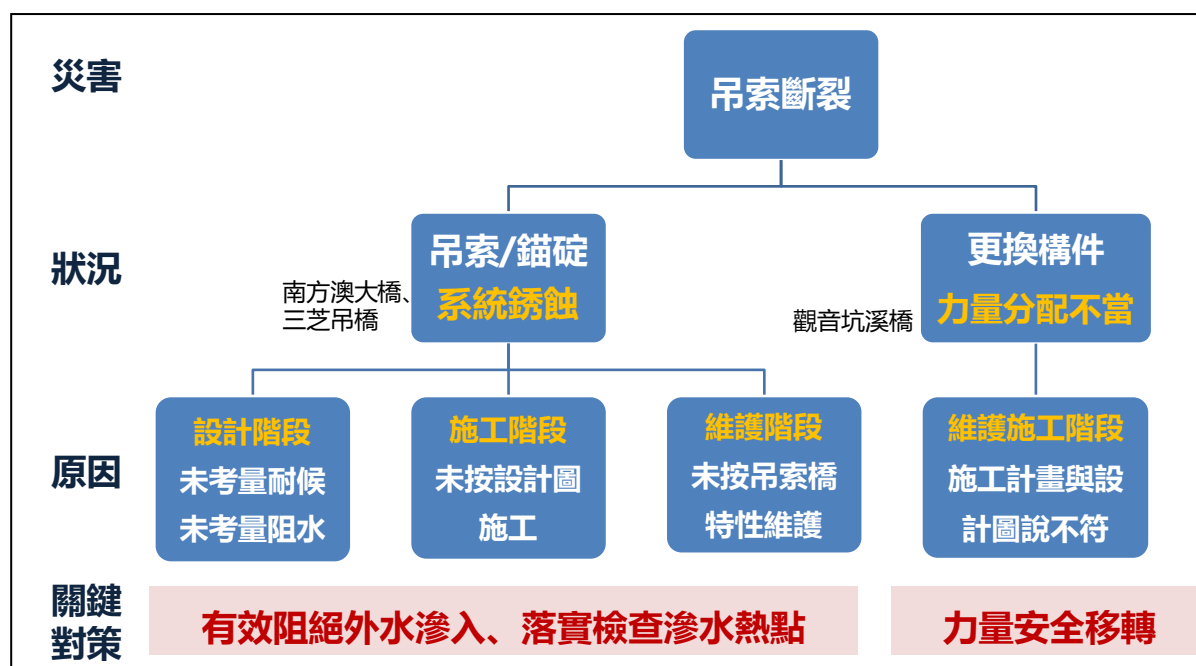
(三)臨時吊件未施拉預力：維護設計內容之臨時吊件須施加預力，將舊吊索承载力完全轉移到臨時系統後始進行吊索更換。維護施工廠商未對臨時吊件之鋼棒施加預力，以致無法吸收舊吊索切除後部分力量，轉由其餘舊索承擔超額索力。

肆、防範對策及應注意事項

分析前述案例，災害發生狀況可歸納為「**錨碇系統（包括吊索）的銹蝕**」及「**更換構件力量分配不當**」，進一步分析其原因係「**設計/施工不當且疏於維護，致吊索錨碇銹蝕**」及「**維護施工計畫與設計圖說不符，致吊索不當受力**」。

關鍵對策在於**有效阻絕外水滲入、落實檢查滲水熱點**，並於更換構件時**確認力量安全移轉**至臨時支撐，故宜由設計、施工及維護階段考量多重保護。

本案提供各階段應注意事項之原則方向，考量個案特殊性，相關執行細節保留彈性，各機關得依個案特性因案制宜，避免錯誤重複發生。



失敗案例原因歸納及關鍵對策

一、設計階段應注意事項

對於吊索及錨碇系統，須依大氣腐蝕環境提高材料耐候性，並採有效阻絕外水滲入構件型式，且應於設計階段即提出維護管理作業計畫(包括檢測項目、檢測動線、檢測頻率及重要構件使用年限與更換方式)。

(一)提高材料耐候性

吊索結構具強度高、斷面小及錨碇內部不易檢測等特性，且多以鋼材製作，故設計時應參考臺灣腐蝕環境分類資訊系統之調查分類結果(國內大氣腐蝕性分類，腐蝕性由非常低 C1 等級至非常高 C5 等級)，視環境特性適度提高材料耐候性(包括基材及表面處理)。

大氣腐蝕性分類表

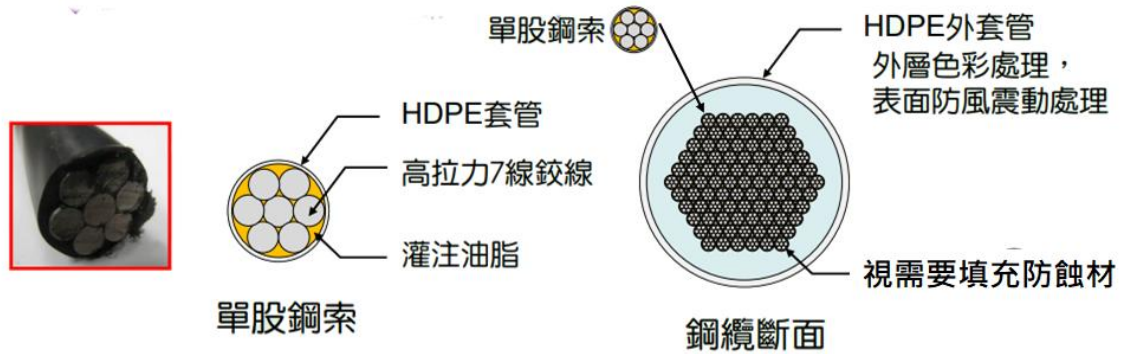
分類	腐蝕性	環境特色描述
C1	非常低	—
C2	低	低污染之大氣(鄉村)
C3	中等	都市、工業大氣、中度二氧化碳污染、低鹽度的海濱
C4	高	工業地區、中度鹽度的海濱地區
C5-I	非常高	有高溼度及侵蝕性大氣的工業區
C5-M	非常高	高鹽度的海濱及海岸區

(二)阻絕外水侵入吊索及錨碇裝置

1. 吊索(包括鋼絞線、單股鋼索及鋼纜)：

- (1) 鋼絞線：鋼材表面防蝕處理。
- (2) 單股鋼索：由數根鋼絞線組成，內部得灌注填充無機油脂、石蠟或其他防蝕材料，外層得披覆高密度聚乙烯(HDPE)套管。
- (3) 鋼纜：由數根單股鋼索組成鋼纜，內部得考量填

充無機油脂、石蠟、其他防蝕材料或採取密閉無填充，外部得披覆 HDPE 套管，外套管須保持水密性並設置適當滴水線，以達到截水及降低風雨造成之振動。



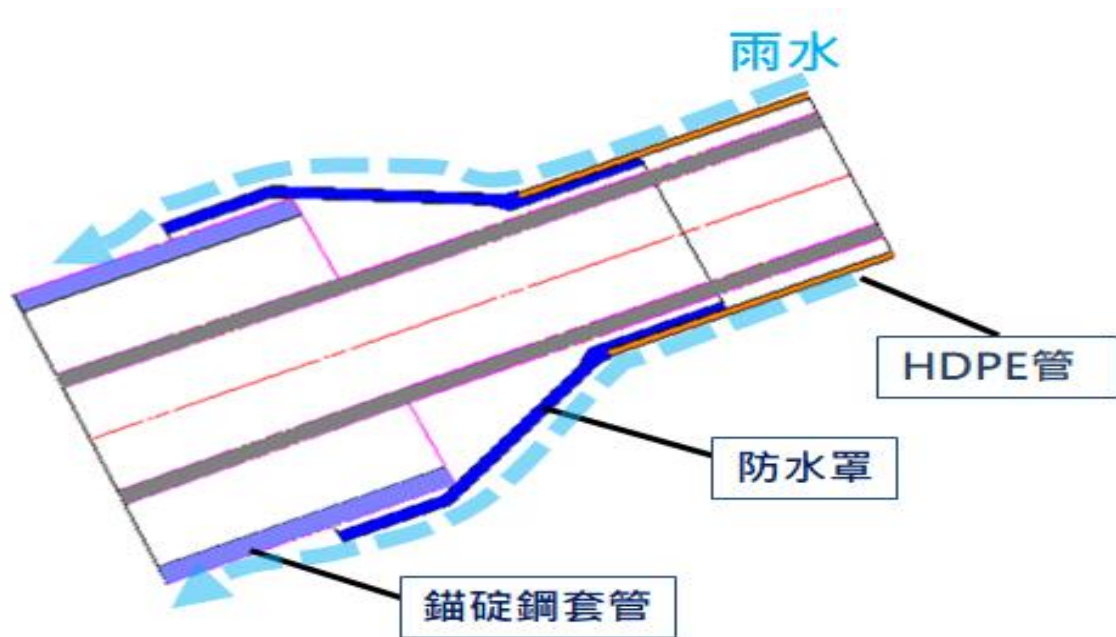
吊索防蝕構造(以 7 線鋼絞線為例，參考自中國土木水利工程學會資料)



吊索外部 HDPE 套管設置滴水線(參考交通部特殊性橋梁研習資料)

2. 錨碇裝置：

錨碇鋼套管上方應有防水機制，以設置防水罩為例，防水罩與吊索外部 HDPE 套管接合處應密合防水；順水流方向之接合方式，宜採「上大接下小」方式接合(例如外套管、防水罩與錨碇鋼套管)，降低外水順流至錨碇鋼套管風險。

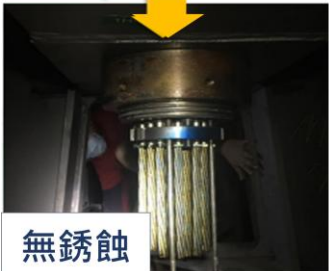
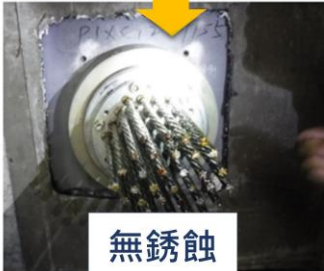


錨碇系統上大接下小示意圖



錨碇系統上大接下小現場照片(參考交通部特殊性橋梁研習資料)

下錨端為例-防水罩與錨碇鋼套管接合方式差異(照片參考自交通部特殊性橋梁研習資料)

兩者比較	上大接下小	上小接下大 (須以填縫膠密封，且應注意填縫膠劣化)
設計方式	 	 
效果差異	 	 

(三)設計階段即研提維護管理作業計畫

設計內容應設置檢測維修所需要之設施，以利人員及檢測儀器進出檢測，並依需要將監測系統及設備等需求納入設計圖說。

設計階段即應有維護管理作業計畫，內容應考量包含檢測項目、檢測動線、檢測頻率及重要構件使用年限與更換方式：

1. 檢測項目(如防水罩間隙之填縫材、錨頭漏油或銹蝕等)及監測項目(如吊索應力、應變或振動頻率等)。
2. 檢測維修時之檢測設備及動線，構件更換方式(如吊索更換年限及更換作法方式)。
3. 營運管理規定(如限重管理)。

二、施工階段應注意事項

工程團隊(含設計單位、施工廠商及監造單位)應互相勾稽、支援，確保設計內容妥適安全、施工計畫符合需求，且應赴現場執行任務，按圖施工，如有問題隨時反映。

(一)互相勾稽、支援，確認設計內容妥適性及施工計畫符合需求

1. 設計廠商：應於施工重點階段，赴現場瞭解施工現地情況是否與設計時所設定參數相同。
2. 施工廠商(含專任工程人員)：應依設計圖說提出施工計畫送審，內容包括鋼纜結構系統、防蝕系統、施工流程及材料規格等，專任工程人員應查核施工計畫書，並於認可後簽名或蓋章，如有問題隨時反應。
3. 監造廠商：監造廠商針對施工廠商所提施工計畫，應詳細審查其施工可行性、材料規格防蝕能力等是否滿足設計需求。

(二)赴現場執行任務，按圖施工

1. 施工廠商團隊各現場監督人員：
 - (1)專任工程人員：應親自到現場督察，進行專業判斷，召集相關人員解決施工技術問題，並確認設計圖說內容在施工上有無困難或公共危險之虞。
 - (2)工地主任及職安人員：應落實在場監督施工方式均符合規範及契約約定，並與監造人員進行確認，互相支援、勾稽，並反映問題。
2. 監造廠商團隊派駐現場人員：應依權責赴現場監督施工廠商依圖說施工，並於各項檢驗停留點落實抽查(驗)並簽認。

三、維護階段應注意事項

維護管理作業計畫應於工程竣工後依實際施工資料修正研訂，維護單位應按維護管理作業計畫檢測易滲水及易銹蝕熱點，並由主管機關督導考核。倘須更換重要構件（尤其吊索及錨碇設備），應依維護設計圖說施工，並確認荷重能合理安全移轉。

(一)維護管理作業計畫應包括竣工圖說

維護管理作業計畫應於工程竣工後依實際施工資料修正研訂，內容應包括鋼纜結構系統、防蝕系統及材料規格，並視需要將吊索施工索力/長度數據、錨碇系統及監測系統等竣工資料納入維護管理作業計畫。

(二)特殊性橋梁應檢測特殊構件，尤其吊索及錨碇完整性

1. 吊索：

吊索多以外套管保護，除以目視檢視外套管是否損壞外，可採詳細檢測方式長期追蹤應力變化趨勢，評估內部鋼絞線是否有劣化或異常情況。

相關檢測重點如下表

檢測項目	檢測內容
吊索	● 套管是否劣化、龜裂、破損。 ● 防蝕材料是否滲漏。 ● 鋼絞線是否銹蝕、斷面積是否減少或斷裂。 ● 保護套管滴水線是否磨損。

註：吊索鋼絞線銹蝕、斷面積減少或斷裂，因防蝕保護致無法目視檢測者，納入詳細檢測評估，如索力振動(頻率)量(監)測。



特殊構件檢測重點(參考高屏溪斜張橋維護管理資料)



特殊構件檢測現場照片(參考交通部特殊性橋梁研習資料)

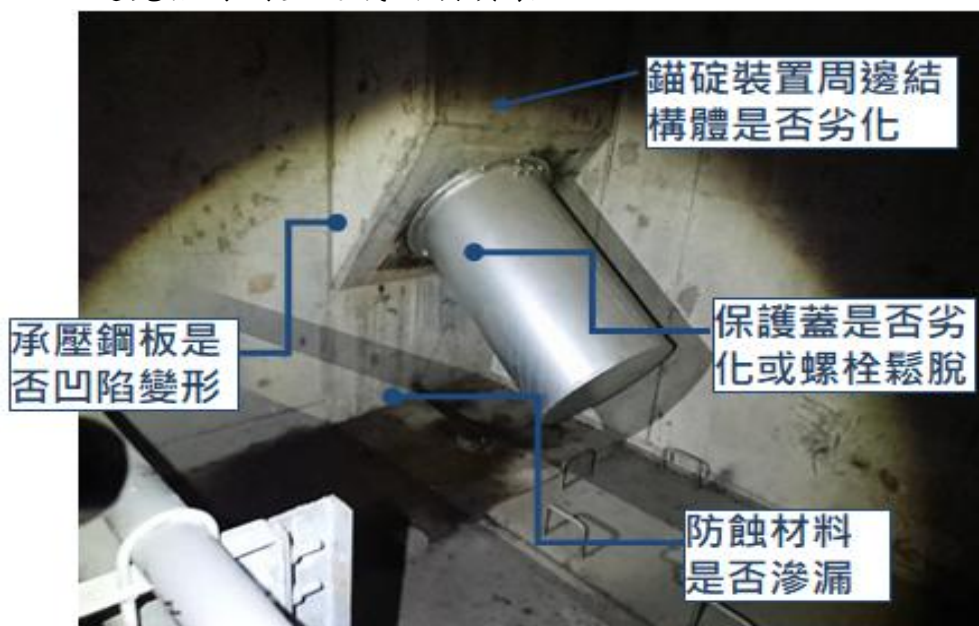
2. 錨碇裝置：

吊索套管與錨碇套管之接合處為易滲水熱點，惟其封材易受外在環境影響劣化滲水，故應作為巡查重點確認是否密接，錨頭不應有滲水及積水之情形。相關檢測重點如下表

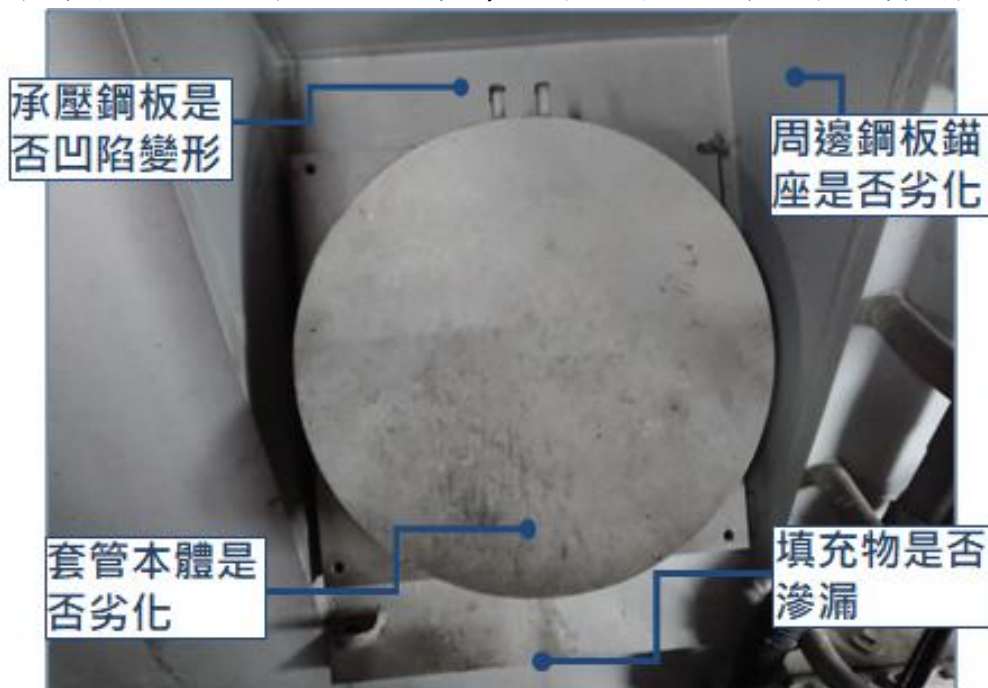
檢測項目	檢測內容
錨碇裝置	● 與吊索接合處是否密合，封材是否裂化。 ● 錨碇裝置表面塗裝是否完整。 ● 錨碇裝置周邊結構是否變形、破碎。 ● 承壓板是否變形。

檢測項目	檢測內容
	● 錨頭保護蓋是否破損、鬆動或脫落。 ● 錨頭防蝕材料是否滲漏。 ● 錨頭是否有銹蝕或積水。

註：錨頭系統規格得視需要打開錨頭，若錨頭規格無法開蓋，應避免強行開蓋造成錨頭損壞。



特殊構件檢測重點(下錨端，參考高屏溪斜張橋維護管理資料)



特殊構件檢測重點(上錨端，參考高屏溪斜張橋維護管理資料)



特殊構件檢測現場照片(參考交通部特殊性橋梁研習資料)

(三)應落實重車管理，橋面變形可能為吊索失效前兆，應確認吊索功能是否正常

吊索部分銹蝕後造成有效斷面減少，應力即會重新分配讓吊索產生應變；故例行巡檢倘有橋面下陷積水、AC 面層開裂或支承變形等情形，可能為吊索銹蝕斷裂之前兆，應釐清吊索是否銹蝕。透過重車管理，包括車量載重、車速控制、車距規範等，可延緩橋梁載重疲勞，提升橋梁耐久性。



橋面積水或開裂現場照片(參考交通部特殊性橋梁研習資料)

(四)管理單位應落實執行維護管理作業計畫，並由主管機關機關督導考核

「橋梁維護管理作業要點」已規定橋梁管理單位負責維護，應辦理例行定期檢測、特別檢測及詳細檢測；主管機關機關負責督導及考核，應管控所屬落實正確維護管理作業，如有異常狀況，應立即要求改善。

(五)更換構件施工時應確認荷重能完全移轉

更換構件時(尤其吊索等重要構件)，維護施工廠商施工應按維護設計圖施工，原則應將力量平穩安全移轉；如有須調整設計內容，應採更優化及更安全作法且須由第三方複核，始能按調整內容更換。

以更換吊索為例，步驟原則為：(1)力量由舊索平穩移轉至臨時支撐後維持應力平衡、(2)解除舊索應力後卸除舊索、(3)裝設新索、(4)力量由臨時支撐平穩移轉至新索後維持應力平衡、(5)解除臨時支撐應力後卸除臨時支撐。

承前，拆卸舊索過程中，承重力量會重新分配，但因其他吊索之健康狀況(受侵蝕情形)難以目視正確評估，故宜保守估算其承載能力，確認待拆卸舊索之荷重能完全移轉至臨時支撐，再進行更換。

伍、結語

- 一、本注意事項係以近期失敗案例為鑑，針對設計、施工及維護相關階段提出應注意事項，供各機關參考，降低重複致災可能性，以確保公共安全。
- 二、吊索型橋梁數量日益增加及伴隨橋齡逐年增加，後續將面臨吊索維護及置換課題，請各主管機關督促所屬注意辦理：
 - (一)設計階段，對於吊索及錨碇系統，須依大氣腐蝕環境提高材料耐候性，並採有效阻絕外水滲入構件型式，且應於設計階段即提出維護管理作業計畫。
 - (二)施工階段，工程團隊(含設計單位、施工廠商及監造單位)應確認設計內容妥適安全、施工計畫符合需求，且應赴現場執行任務按圖施工，如有問題隨時反映。
 - (三)維護階段，維護管理作業計畫應於工程竣工後依實際施工資料修正研訂，維護單位應檢測易滲水及易銹蝕熱點，並由主管機關機關督導考核。倘須更換重要構件，應依維護設計圖說施工，並確認荷重能合理安全移轉。