

淡江大學土木工程學系碩士班
鋪面路網維修管理策略最佳化之研究
 論文口試簡報

指導教授：李英豪

研究生：洪政乾

中華民國八十九年十二月十六號

研究背景與動機

- 鋪面路網相繼擴大
 - 第二高速公路與東西向快速道路的部分通車和後續路段工程的持續進行
 - 鋪面養護與維修管理計畫的擬定與實行必然是一項極為龐大且費時的工作
- 鋪面管理系統
 - 國內現有的鋪面管理系統所涵蓋範圍過大，非常難以落實
 - 如何構建一能有效執行之鋪面管理系統，實為日漸重要之課題

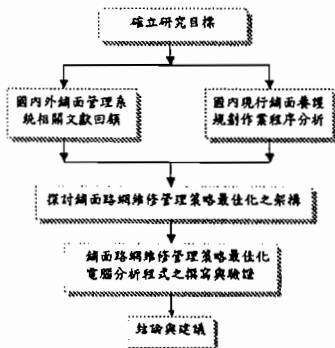
研究目的與範圍

- 本研究將採用路網層次的鋪面維修管理系統為考量
 - 以均質路段進行鋪面維修策略選定、優先次序排列與經費分配最佳化等作為主要研究範圍
- 以管理者需求為出發點，構建一套鋪面路網維修管理策略最佳化分析程式
 - 期望能以最少的資源達成協助管理決策，達到管理的目的
 - 資料需求較少之優勢，應為一較易執行的系統

研究方法

- 相關文獻蒐集
- 國內公路主管機關現行鋪面養護作業分析
- 探討鋪面路網維修管理策略最佳化之架構
- 建立圖形化使用者界面的個人電腦程式與系統驗證
 - 藉由回答有關路網維修的種種相關問題，協助管理者規劃與從事預算分配等工作
- 結論與建議

研究流程



鋪面管理系統與管理階層之介紹

- 鋪面管理系統
 - 利用系統化的方法，協助並改善各不同管理階層訂定管理決策時的效率，確保決策的一致性
- 管理階層
 - 路網階層(Network-Level)
 - ✓ 主要為高階決策階層，是在所有預算限制內作路網養護優先順序計畫、研擬養護及時間表，且所作決定將會影響整體路網的鋪面管理計畫
 - 個案階層(Project-Level)
 - ✓ 為對於路段的技術管理決策，依據路網階層計畫的養護預定時間表在適當時機對於路段開始施予實質的養護作業
 - 網路階層所需資料較少，個案階層則需較詳細之細部資料
 - 本研究將朝向以路網階層之鋪面維修管理系統為考量

國內鋪面養護管理系統

- 民國72年-台灣區高速公路路面管理系統
- 民國80年-市區道路鋪面養護管理系統
- 民國81年-台灣地區一般公路鋪面養護管理系統
- 民國86年-中山高速公路路面養護管理系統電腦實務運用
- 民國89年-路面維護管理系統
- 系統包含範圍過大，實際執行會產生困難，較難以落實

國外鋪面養護管理系統

- 鋪面管理系統的發展與實施在國外已行之有年，各個系統之建立皆依據本身路網特性發展而成
 - 華盛頓州鋪面管理系統
 - 亞歷桑納州鋪面管理系統
 - 加州鋪面管理系統
 - 美國伊利諾州的鋪面管理系統程式ILLINET
- 國外鋪面管理系統其發展方向趨向針對路網階層管理者的需求來作為主要考量

鋪面指標

- 鋪面指標
 - 鋪面管理系統常將鋪面現況根據某個指標值加以數值化或量化，再藉由數值的大小給予鋪面現況良好與否之判定
 - 結構性指標
 - ✓ 鋪面結構性指標乃以鋪面所受損壞之類型、嚴重程度及數量(範圍)來決定的如：PCI、PSDI
 - 功能性指標
 - ✓ 利用鋪面績效指標來評分，鋪面績效指標指的是鋪面現況之服務能力如：PSR
 - 由於PSR具有資料需求較少及容易取得，本研究建議採用

鋪面績效預測模式

- 鋪面績效預測模式
 - 鋪面預測模式的種類
 - ✓ 決定論模式(deterministic model)
 - ▷ 係採迴歸分析建構預測模式
 - ✓ 機率論模式(probabilistic model)
 - ▷ 主要之分析法為馬可夫鏈(Markov Chain)及準馬可夫程序(Semi-Markov Process)等
 - 國內仍未有一代表性之本土化模式
 - 本研究認為可先以國外預估模式配合國內資料加以使用，逐步發展出本土化的預估模式

養護作業排序方法

- 維修作業排序法乃根據一已知法則或進行方法來將個別的養護維修方案予以排出優先順序的動作，而所進行的方法可依據管理者不同的需求來做改變

優先排序規劃方法	優缺點
主觀經驗排序法	簡單快速；偏差大、無最佳化之結果
指標排序法	簡單使用容易；無最佳化之結果
加入經濟分析之指標排序法	簡單合理，較接近最佳化結果
單一年度最佳化數學規劃法	稍難，較接近最佳化結果；無時程考慮
運用層級分析與邊際成本效益之近似最佳化方法	簡單合理；可使用微電腦處理，接近最佳化結果
全面性最佳化數學規劃方法	最複雜；最佳化之結果

養護作業排序方法 續

- 分析週期
 - 單年度排序與多年度排序
 - 多年度排序實際執行上會產生許多的困難
 - 本研究採用單年度排序方法，重複分析步驟，將分析週期定為五年
- 指標排序法
 - 採指標值大小作為排序之依據，為狀態越差越優先原則
 - ✓ 單一指標
 - ✓ 綜合性指標
 - 若將路網作整體考量的話，此種單純之等級排序法並無法使預算得到最佳之分配

養護作業排序方法 續

- 最佳化排序法
 - 可得到利益最大，使維修經費得到最佳之分配
 - ✓ 益本比法、增量益本比法
 - ✓ 最佳化數學規劃模式
 - 線性或非線性規劃
 - 增量益本比較線性規劃分析簡單、快速，可得近最佳解
 - 只有少數的主管機關使用最佳化技術
- 國內鋪面管理系統之養護作業排序方法
 - 中山高速公路路面養護管理系統使用等級排序
 - 路面維護管理系統將養護經費考量為充裕情形下，將養護成本與養護效益摒除在外
 - 本研究將採用益本比與增量益本比法作為最佳化之排序法

國內養護實務單位養護作業方式

	鋪面狀態調查方式	養護作業排序考量	養護作業排序方法
高速公路局	1.各工務段現場工程師與巡路工程師以目視逐段量 2.道路評審儀做年度調查 3.平坦儀與抗滑儀之使用	1.鋪面坑度 2.養護預算 3.上次養護時間 4.日視損壞調查	由局本報技術組與公務維護工程司進行養護作業安排
台北市養工處	1.養工處巡路員之定期巡視 2.市民之反應	1.道路等級 2.損壞情況	依據各分級養護準則
交通部公路局	由各工務段之工程師進行道路評審儀之年度調查及目視損壞調查	1.損壞狀況 2.交通量 3.道路等級 4.環境因素	依工程司主觀經驗判斷與工程經驗

國內養護實務單位養護作業方式 續

- 國內仍是以工程師經驗判斷作為維修決策依據，較缺乏系統化之決策過程
- 國內鋪面養護管理系統
 - 系統龐大
 - 所需資料較多
 - ✓ 如坡度、車轍深度等，調查時效不足、投注之人力物力龐大
 - 固定長度路段
 - ✓ 中山高路面養護管理系統以一百公尺為資料單元長度
 - ✓ 公路局路面維護管理系統以二十公尺作破壞資料登入一次
 - 缺乏預測鋪面未來狀態之預測模式
 - 對於最佳化的排序較少使用
 - 較無法符合管理者需求

管理者的需求

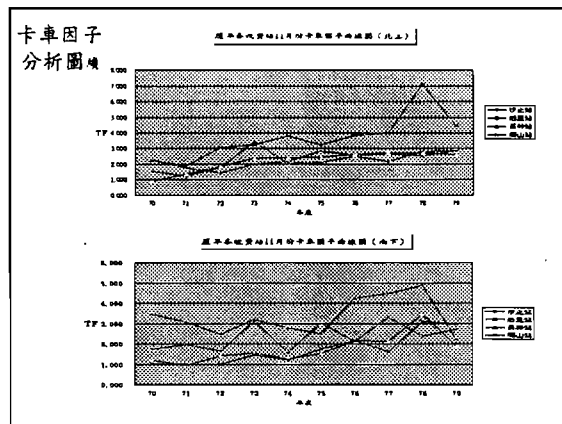
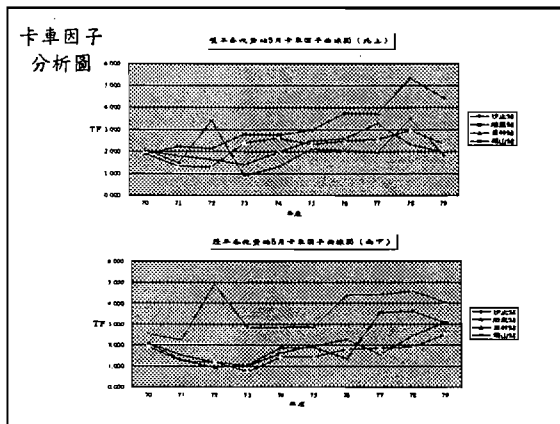
- 管理者的需求
 - 立法機關與公路主管機關
 - ✓ 公路主管機關如何配合立法機關提出經費申請，並解答相關質詢
 - ✓ 公路主管機關在預算不足下，如何作合理的分配
 - 鋪面路網養護管理系統的建立可協助管理者經由回答一系列的「如果...，那麼會...」的問題，提供給管理階層做為決策制訂時之參考依據

鋪面路網維修管理策略最佳化之架構

- 鋪面路段之選取
 - 均質路段
- 資料需求
 - 路網階層管理，資料需求較少包括：路段基本資料、交通量與鋪面指標
 - 本研究採用PSR作為鋪面指標
 - ✓ 不需破壞資料
 - ✓ 已發展出預測模式
 - 本研究未來將採用盧中強之鋪面路網資料庫架構與地理資訊系統中利用動態分段產生出均質路段之路段資料，作為資料來源

鋪面路網維修管理策略最佳化之架構 續

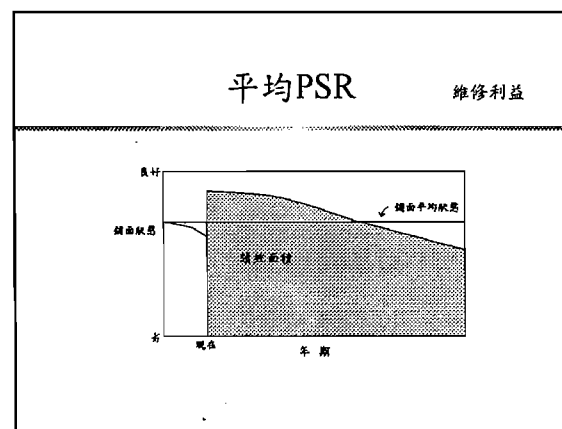
- 交通量
 - 卡車因子
 - ✓ 國內卡車因子變動情形相當大，要找出一符合國內現況的卡車因子並不容易
 - ✓ 卡車因子為交通量分析上一相當重要因子，故建議國內主管機關應儘速找出一適用值
 - 交通量調查
 - ✓ 公路局與高公局有長期及定期的交通流量調查，及中山高速公路四個收費站兩次軸重抽樣調查
 - ✓ 本研究建議可增加調查次數；或先瞭解物流情形再於特定時間調查

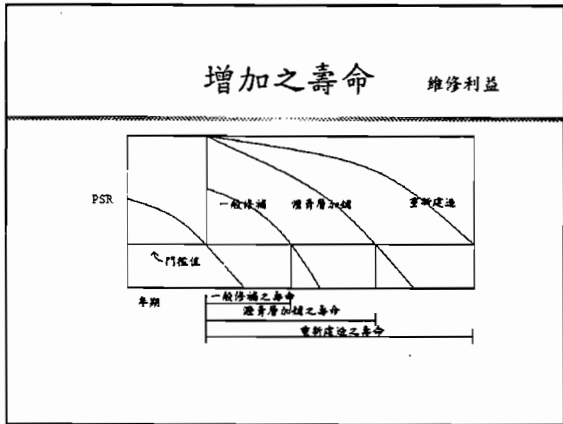


- 鋪面路網維修管理策略最佳化之架構
- 鋪面預測模式之選擇
 - $PSR = PSR_{t-a} * STR^b * AGE^c * CESAL^d$
 - 預測模式之校估
 - ✓ 氣候調整因子
 - ✓ 現況校估(PSR與AGE)
 - 此模式為使用美國公路績效監測系統(HPMS)資料庫發展出的，屬一適用於全美國地區性之績效預測模式
 - 可藉由回饋資料修改各常數，來解決國內適用性之問題

- 鋪面路網維修管理策略最佳化之架構
- 提供之養護方案
 - 修補
 - 瀝青層加鋪
 - 重新建造
 - 可選擇之養護策略
 - 決策樹法
 - 生命週期成本法
 - ✓ 等值均佈年成本法
 - 單一維修選擇

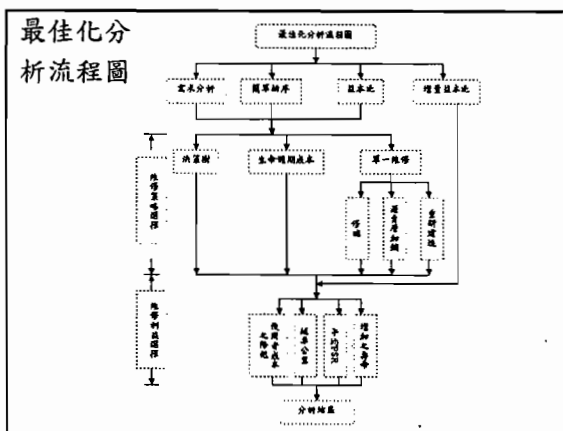
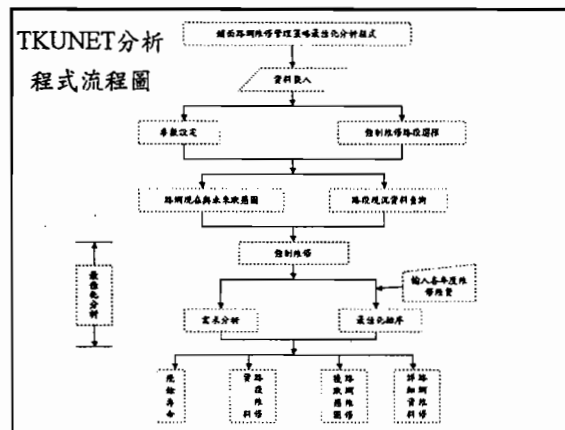
- 鋪面路網維修管理策略最佳化之架構
- 鋪面維修利益
 - 鋪面施行養護及不予養護之間績效相減
 - 平均PSR
 - ✓ 路段經維修後所增加之鋪面績效面積，即PSR指標與時間曲線下之面積
 - 延車公里
 - ✓ 鋪面使用狀況，將延車公里考慮為擁有足夠服務能力之路段所提供之延車公里
 - 使用者成本之降低
 - ✓ 路段維修前與維修後之鋪面狀態對應不同之使用者成本，使用者利益可視為維修後使用者成本之降低
 - 增加之壽命
 - ✓ 路段經維修後，鋪面指標降至需維修之指標門檻值期間的年限





- ### 鋪面路網維修管理策略最佳化之架構
- 維修方案排序最佳化
 - 經費無限制：需求分析
 - 經費有限制：簡單排序、益本比、增量益本比
 - 本研究雖使用相當多假設值，然而可等系統持續發展之後，逐漸修改成符合國內現況相關參數
 - 本研究期望能以此架構所建立之系統來回答管理者之種種問題，達到協助管理者養護策略制訂之功用

- ### 系統開發軟體
- Visual Basic 程式語言所具備之優點
 - 受大眾普遍使用
 - 適用於個人電腦Windows95/98、2000及NT等具親和力之作業系統底下
 - 具物件導向程式設計功能
 - 具中文化、視窗化操作簡便，使用時不必經長期訓練，即可操作
 - 維修容易及修改空間較大
 - 本研究採用 Visual Basic 作系統開發

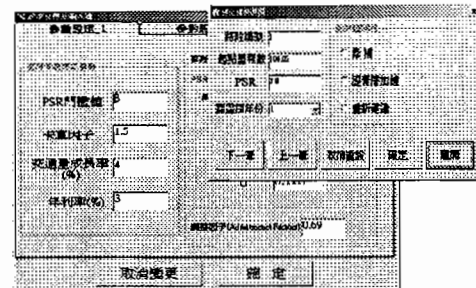


- ### TKUNET 程式使用說明與功能應用
- 檔案
 - 包含有開啟舊檔、儲存分析結果、列印分析結果與離開等功能
 - 參數與強制維修設定
 - 包含有設定參數與強制維修選擇等功能
 - 現況資料查詢
 - 包含有路段現況資料查詢、路網現況圖、路網未來狀態分析與殘餘壽命分析等功能
 - 維修策略排序分析
 - 包含有強制維修分析、需求分析、簡單排序、益本比及增量益本比分析等功能

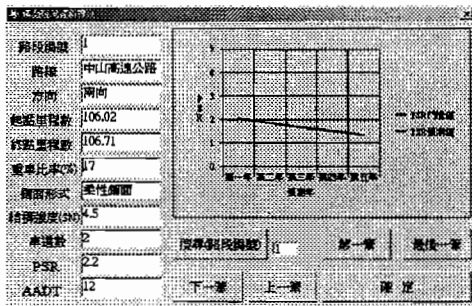
TKUNET程式使用說明與功能應用

- 分析結果輸出
 - 路段維修資料、路網維修後狀態圖、路網維修後狀態分析、路網維修後殘餘壽命分析與路網排序分析結果等功能
- 說明
 - 包括用說明及關於等功能，分別為使用說明及版本說明
- TKUNET分析程式實例說明

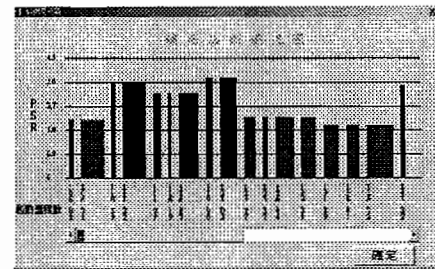
參數與強制維修設定



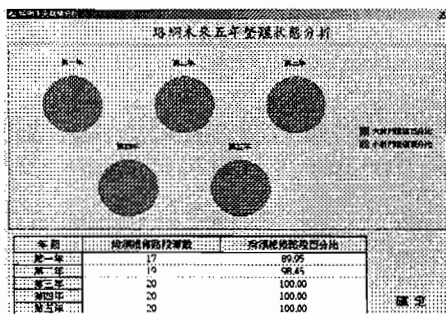
路段現況資料查詢



鋪面路網現況圖



路網未來狀態分析



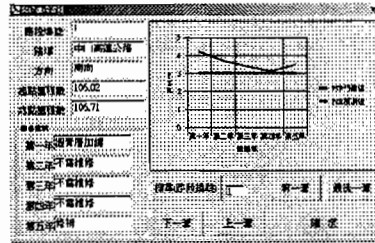
殘餘壽命分析



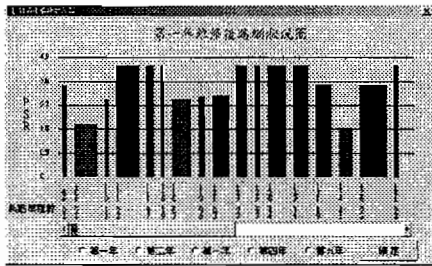
維修策略排序分析



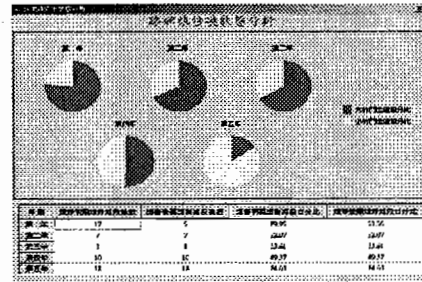
路段維修資料



路網維修後狀態圖



路網維修後狀態分析圖



路網維修後殘餘服務壽命



路網排序分析結果



TKUNET程式使用說明與功能應用

- 路段定義
 - 採用均質路段作為路段長度單位
- 資料需求
 - 路網階層管理，資料需求較少，可讓管理者迅速地瞭解路網狀況並分析
- 預測模式
 - 加入預測模式，使管理者能掌握路段之“現在”與“未來”的狀況
- 提供強制維修之選擇
- 提供多種維修策略與利益選擇
 - 決策樹、單一維修方法、延車公里、使用者成本降低等

TKUNET程式使用說明與功能應用

- 提供多種最佳化排序分析法
 - 需求分析、簡單排序、益本比、增量益本比
- 分析的彈性
 - 可更改程式中之初始設定值
 - 可選用不同排序法
- 提供圖形化之結果輸出
 - 可透過圖形清楚地瞭解路網狀態與分析結果
- 系統整合
 - 配合虛中強君之鋪面路網資料庫架構與地理資訊系統做系統整合成為一具備有關連式資料庫、最佳化分析工具及圖形化之鋪面路網分析工具

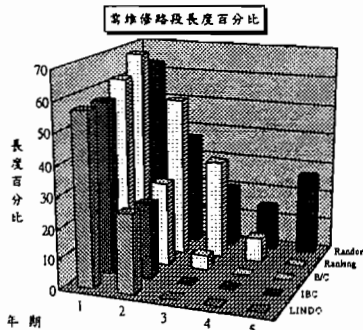
TKUNET分析程式之驗證與不同排序法之比較

- 分析程式之驗證
 - 採用手算方式驗證分析程式排序結果
 - 由表4.4至表4.9可知，TKUNET程式排序結果為正確無誤的
- 最佳化排序法之比較
 - 以個案分析方式，將簡單排序、益本比、增量益本比、隨機產生與線性規劃模式，比較其優缺點

最佳化排序法之比較

	隨機產生	簡單排序	益本比	增量益本比	線性規劃
維修策略選擇	決策樹	決策樹	決策樹	所有養護策略	所有養護策略
維修經費(每年)	五百萬	五百萬	五百萬	五百萬	五百萬
延車公里	712330	751611	777701	910109	911116
使用者成本之降低	1174	1280.5	1401	1870	1914
增加之壽命	44	45	128	233	237
平均PSR	69	88	98.8	133	127.3
路網平均PSR	2.28	3.28	3.29	3.35	3.34
需維修長度百分比(每年平均)	33.6	32.4	19	16.5	16.6

最佳化排序法之比較



最佳化排序法之比較

- 分析結果
 - 隨機產生與簡單排序所獲得總利益較小，平均每年需維修長度比例亦較大；而增量益本比與線性規劃模式所得總利益為最大，需維修路段較少
 - 隨機產生、簡單排序與益本比所獲得之總利益彼此差距並不大，若再將增量益本比與線性規劃模式加入比較，則有很明顯地增加
 - 經費經有效分配後，路網可得較佳之狀態
 - 唯有將路網中各路段所有可行維修方案一起考量才能得到利益最佳化結果