

臺北市政府員工平時自行研究報告

新生高架橋存廢與瑠公圳復原 交通可行性分析

姓名：張自立

服務機關：臺北市政府交通局

目錄

第一章 緒論.....	4
第二章 道路系統功能與交通量分析.....	2
第三章 新生高架橋廢除替代動線分析.....	11
第四章 區域交通需求與特性分析.....	11
第五章 廢除新生高架橋交通衝擊評估.....	12
第六章 區域停車供給.....	16
第七章 復興北路車行地下道通車影響.....	16
第八章 新生大排與崙公圳復原課題.....	18
第九章 結論與建議.....	22
參考文獻	24

臺北市政府 95 年度計畫研究報告提要表

填表人:張自立

電話:27256853

填表日期:96.2.5

研究項目	新生高架橋存廢與嶠公圳復原交通可行性分析		
研究單位及人員	交通局(運輸規劃室) 張自立	研究期間	95.06-95.08
報告內容摘要	建議事項	建議參採機關	
<p>1. 本報告係以都市發展局所提復原新生大排與嶠公圳構想，依新生高架交通需求與特性現況，評估廢除之可行性。</p> <p>2. 經評估分析結果，在現有各替代道路容量不足以吸收新生高架道路拆除後所移轉之交通量及停車空間供不應求情況下，以交通規劃觀點，新生高架道路之功能似仍無可替代性，故現階段拆除新生高架道路並不可行性。</p>	<p>新生高架橋目前正由本府工務局新建工程處進行橋樑結構補強與鋪面改善，以及北引道延伸至中山北路等工程。建議上述工程與捷運二期路網完工後，北投、天母、士林往來市中心運廊（中山北路）尖峰時段大眾運輸使用比率達 70% 以上時，再考量廢除新生高架橋之可行性與替代交通計畫。</p>	<p>臺北市政府都市發展局 臺北市政府民政局 臺北市中山區公所 臺北市政府工務局新建工程處 臺北市交通管制工程處</p>	

一、緒論

新生高架橋於民國 72 年完工通車，全長不含匝道單向長 3.91 公里，規劃為南北向四線道。新生高架橋跨越嶺公圳與新生大排上方，新生大排排水幹線目前自民族東路以北至濱江街為開口明渠，民族東路以南皆以密排樑或版樑加蓋，作為停車場與其他公有單位使用。而本府都市發展局有鑑於韓國首爾市清溪川復育與景觀工程之成功，於是提出是否有廢除新生高架橋、恢復嶺公圳與新生大排之可行性。本研究及在此背景下，就交通課題進行研議分析。



圖 1：新生高架橋區位圖

二、 道路系統功能與交通量分析

(一) 道路功能

新生高架橋為士林北投地區往來台北市中心交通運廊之一，各動線以圓山為屏柵線形成圓山走廊。圓山走廊含蓋中山北路、北安路、新生高架道路等聯外通道，其來往聯繫橋樑包括中山二橋、中山便橋與新生高架橋，依本局 92 年「圓山地區道路橋樑及交通工程改造規劃」分析顯示（表 1），無論晨峰或昏峰時段，圓山走廊南北向交通需求均以新生高架橋所佔比例為最高，平均約在 50% 以上，其中昏峰往南所佔比例更高達 72%，以提供區域間穿越性交通為主要功能。

表 1：92 年圓山各橋樑之晨峰交通需求與比例一覽表

圓山走廊 橋樑	時段	車道數	往南		往北	
			交通量(pcu/hr)	比例(%)	交通量(pcu/hr)	比例(%)
中山二橋	晨峰	2	1,837	26.06	685	10.49
	昏峰	2	744	14.56	1,242	20.79
中山便橋	晨峰	2	1,166	16.54	1,925	29.48
	昏峰	2	646	12.64	1,908	31.94
新生 高架橋	晨峰	3	4,047	57.40	3,919	60.02
	昏峰	3	3,721	72.80	2,824	47.27
合計	晨峰	-	7,050	100.00	6,529	100.00
	昏峰	-	5,111	100.00	5,974	100.00

(二) 新生高架橋交通量分析

1. 交通量

依據本府工務局養護工程處 93 年調查顯示，以上午尖峰時段為

例，新生高架橋北往南由圓山上橋進入系統交通量約為 10310 PCU，其中 34% 於民族東路匝道下橋、16% 由長春路匝道下橋，13% 分別由長安東路與八德路匝道下橋（長安東路同時併入車流量 1373 PCU、主橋車流為 6628 PCU），直接穿越高架道路於金山南路下橋車流佔 39%。

至於南往北出城方向部分，於金山南路口進入高架橋車流量為 4209 PCU，由八德路與長安東路匯入車流分別為 2092 及 1968 PCU，此時高架橋總車流量為 8269 PCU，其中在長安東路下橋車流為 19%、在長安東路下橋車流為 19%（主橋交通總量為 4529 PCU）。繼續往北在民生東路與民族東路上匝道交通量分別為 1467 與 1261 PCU，於北安路下橋交通量為 7258 PCU（表 2），下午尖峰時段交通量如表 3。

表 2：新生高架橋上午尖峰時段交通量變化一覽表

路口 交通量		圓山 北安	民族 東路	民權 東路	民生 東路	長春 路	長安 東路	八德 路	濟南 路	總計
北 往 南	匯入	10310	122	0	0	0	1373	0	0	11805
	匯出	0	3539	0	0	1638	1313	1304	4013	11807
	總量	10310	6893	6893	6893	5255	5315	4011	4013	誤差 2 PCU
匯出比例			34%			16%	13%	13%	39%	
南 往 北	匯入	0	1261	1467	0	0	1968	2092	4209	18255
	匯出	7257	0	0	2161	0	1579	0	0	10997
	總量	7258	7257	5996	4529	6690	8369	6301	4209	誤差 1 PCU
匯出比例					26%		19%			

單位：PCU

表 3：新生高架橋下午尖峰時段交通量變化一覽表

路口 交通量		圓山 北安	民族 東路	民權 東路	民生 東路	長春 路	長安 東路	八德 路	濟南 路	總計
北 往 南	匯入	8921	0	0	0	0	1008	0	0	9929
	匯出	0	2013	0	0	2020	1204	1663	2971	9871
	總量	8921	6908	6908	6908	4888	4692	3029	3029	誤差 58PCU
匯出比例			23%			23%	14%	19%	33%	
南 往 北	匯入	0	1129	1272	0		1614	2233	5515	18170
	匯出	6407	0	0	3248	0	1664	0	0	11763
	總量	6851	6851	5722	4450	7698	9362	7748	5515	
匯出比例					35%		18%			誤差 444 PCU

單位：PCU

2.交通量分析

(1) 使用率

根據上述資料顯示，以使用率而言，下午尖峰時段使用新生高架橋車流總量較上午尖峰多，使用率較高。

(2) 車流特性

上午尖峰北往南（進城）方向穿越車流特性較明顯約為 40%，各匝道匯出車輛以民族東路比例最高達 34%，其餘各匝道匯出車流比例平均約在 15%；南往北方向特性不同，除濟南路起點外，其餘各匝道匯入車流比例長安東路以南約為 2000 PCU、以北各匝道平均匯入車流約 1300 PCU，利用濟南路至長安東路、民生東路之短程穿越性車流比例共佔 45%，民生東路以北至北安路段形成另一段短程穿越性車流（圖 2）。

下午尖峰整體車流量更大，車流特性大致仍維持上述趨勢，但進城匯出各匝道車流比例較低，出城於長安東路與民生東路下匝道匯出車流比例提高，高達 53%（圖 3）。

（3）小結

整體而言新生高架進城方向以穿越性車流為主，各匝道匯出車流比例以民族東路為最高。出城方向則扮演短程穿越性與地方服務性功能居多。

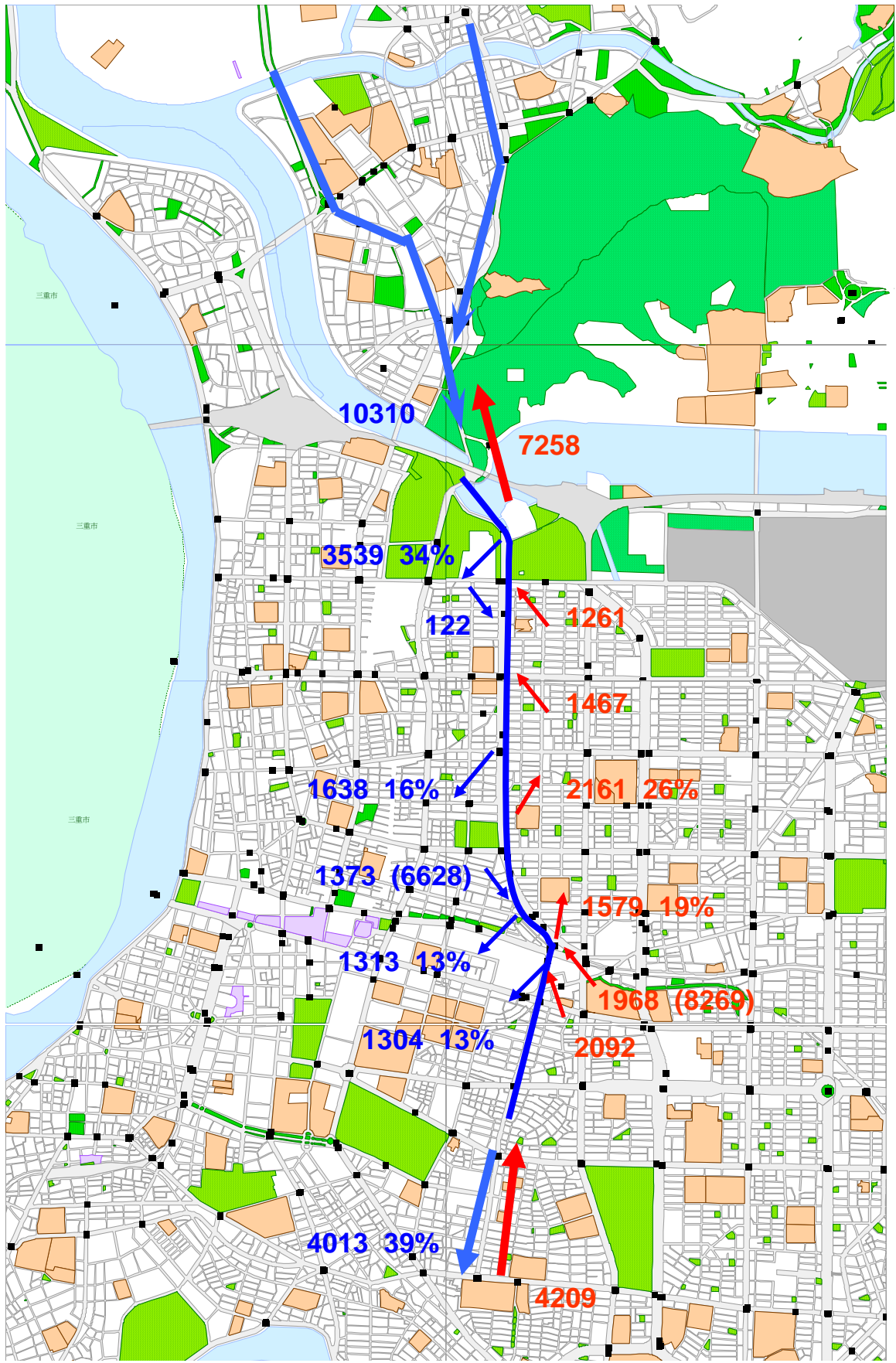


圖 2：新生高架橋上午尖峰時段車流

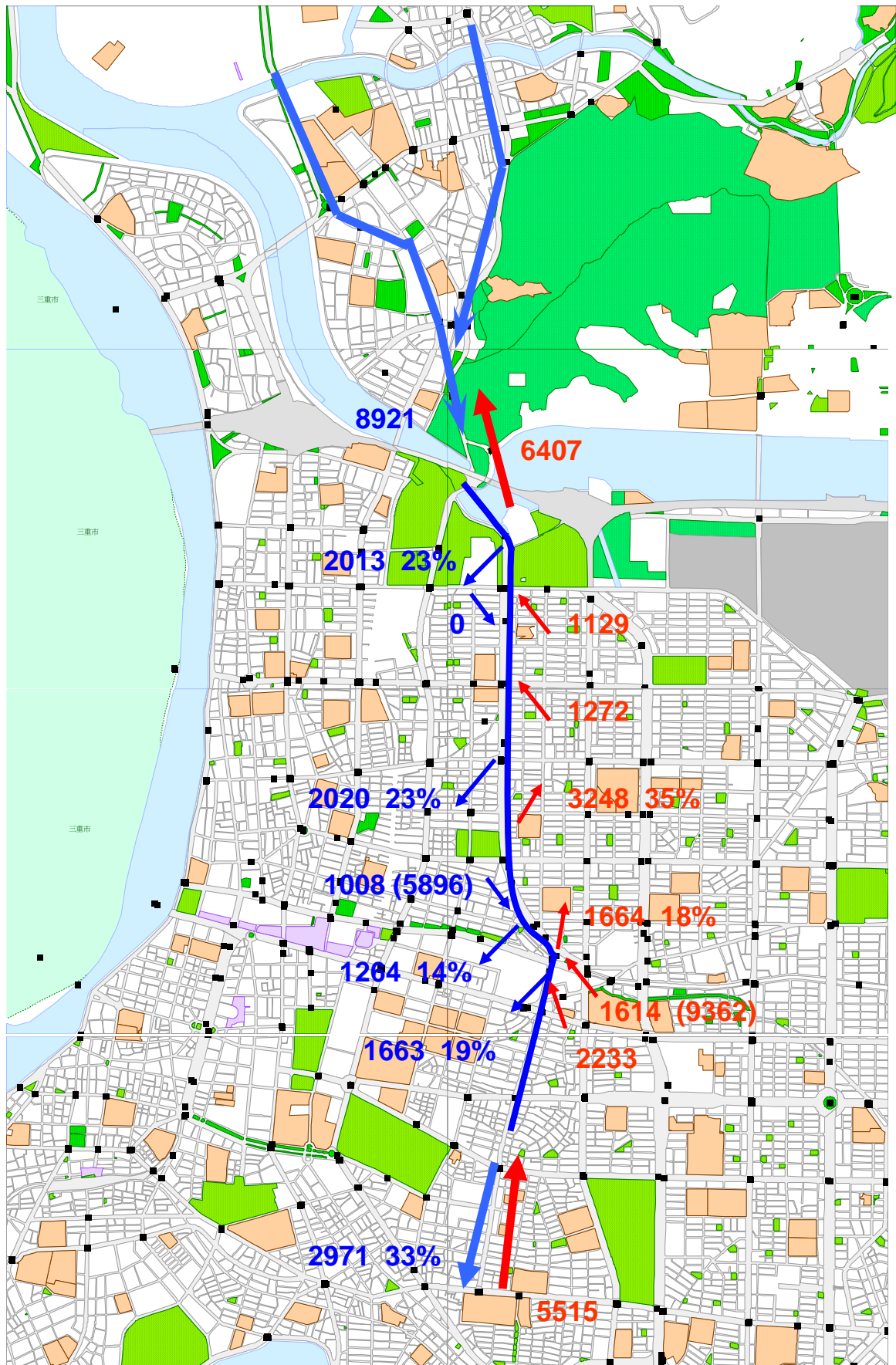


圖 3：新生高架橋下午尖峰時段車流

三、 新生高架橋廢除替代動線分析

(一) 進城方向

依據上述資料，以旅次發生與旅次目的分析動線變化，假設新生高架橋廢除，進城方向車流往長安東路以北、松江路以西區域，預估將以重慶北路、承德路、中山北路、新生北路、松江路或建國高架橋為替代動線；長安東路以北、松江路以東區域可能利用建國高架橋與復興北路車行地下道為替代動線。其中民族東西路、民權東西路、民生東西路...等橫向道路，將因此成為上述動線之聯絡道路。

長安東路以南部分因穿越特性較高，旅次目的以信義路周邊區域為主，預估利用洲美快速道路、環河快速道路、重慶北路、中山南北路、松江路、新生南路、建國高架橋或復興南北路為替代動線。

(二) 出城方向

依車流特性顯示，出城方向車流以短程穿越性為主，以民生東路區分為二區域，因此區域內南北向與東西向主要幹道均將成為替代動線。跨基隆河運廊預估將以承德路、中山北路、建國高架橋與復興北路車行地下道為替代動線。

四、 區域交通現況分析

經本府工務局養護工程處 93 年調查結果，新生高架橋服務水準

依上下午尖峰依車流特性服務水準不等，其中昏峰南北向下八德路、與北上民族東路匝道服務水準均為 F 級。新生高架橋沿線各路口服務水準介於 C~F 級，八德路以南至濟南路間路段路口服務水準皆為 F 級。

五、 廢除新生高架橋交通衝擊評估

依本局「圓山地區道路橋樑及交通工程改造規劃」分析，在復興北路車行地下道通車前提下，因部分交通量轉移，民國 96 年晨峰高速公路北側之中山北路平面往南方向交通量約為 5,500PCU，往北方向交通量約為 3,400PCU；高速公路南側之中山北路橋樑往北方向交通量約為 2,900PCU，往南方向交通量約為 3,200PCU。

整體而言，中山北路橫跨基隆河之橋樑及中山北路平面道路單向各約有 3 車道及 4~5 車道之交通需求，拆除新生高架將導致原高架橋上交通量轉移到平面道路，除非增加道路容量，否則無法滿足車流通行需求。此外，中山北路於基隆河北側路段南北雙向已達飽和狀態，北屏柵線之堤頂大道南北雙向尚有餘裕容量可供大區域交通改道計畫使用；南屏柵線方面則在重慶北路南北雙向有餘裕容量可供交通改道之用。

表 4：新生高架橋拆除替代路段旅行速率模擬分析與服務水準

路段區間	方向	施工前 旅行速率 (km/hr)	施工階段 I 旅行速率 (km/hr)	施工階段 II 旅行速率 (km/hr)	施工階段 III &IV 旅行 速率 (km/hr)	施工階段 V-1 旅行速率 (km/hr)	施工階段 V-2 旅行速率 (km/hr)	施工階段 VI 旅行速率 (km/hr)
中山北路(酒泉街-美術館前)	往北	14.38(E)	17.23(D)	18.48(D)	8.92(F)	8.63(F)	8.97(F)	-
中山便橋	往北	17.11(D)	41.54(A)	34.23(A)	25.71(B)	10.34(E)	12.41(E)	-
中山北路 (中山便橋北側 路口 - 北安路)	往北	11.30(E)	9.16(F)	2.78(F)	4.95(F)	17.84(D)	21.75(C)	27.17(B)
中山北路 (中山新橋北側 路口 - 酒泉街)	往南	-	20.77(C)	21.15(C)	29.47(B)	32.86(B)	28.75(B)	33.66(A)
新生高架下匝 道	往北	4.42(F)	4.07(F)	3.72(F)	8.09(F)	-	-	26.22(B)
中山北路(北安 路 - 圓山隧道 口)	往西	37.24(A)	39.85(A)	41.62(A)	13.08(E)	37.15(A)	35.84(A)	37.24(A)
中山北路(圓山 隧道口 - 通河 街)	往北	31.11(B)	28.42(B)	17.42(D)	3.97(F)	29.65(B)	34.29(A)	33.13(A)
中山北路(通河 街 - 圓山隧道 口)	往南	28.44(B)	7.85(F)	13.76(E)	23.08(C)	40.75(A)	40.60(A)	41.06(A)
中山北路 (圓山隧道口 - 新生高架上匝 道前)	往南	33.23(A)	25.71(B)	37.50(A)	12.31(E)	32.73(B)	21.65(C)	21.23(C)
新生高架上匝 道	往南	36.47(A)	41.68(A)	37.54(A)	-	-	-	-
中山北路(酒泉 街 - 新生北路 三段)	往北	-	-	-	23.01(C)	34.62(A)	33.96(A)	4.28(F)
中山便橋	往南	-	-	-	7.81(F)	7.89(F)	3.14(F)	-
中山北路新生 高架引道橋	往南	-	-	-	-	44.76(A)	39.12(A)	38.04(A)
新生北路三段 (中山便橋 - 民 族東路下匝 道路口)	往南	47.71(A)	53.33(A)	51.35(A)	22.96(C)	-	-	-
新生北路三段 (民族東路下匝 道路口-中山便 橋)	往北	-	-	-	-	3.78(F)	3.58(F)	-

新生北路三段 (民族東路下匝 道路口-民族東 路口)	往 南	7.55(F)	11.08(E)	10.63(E)	5.17(F)	11.14(E)	14.08(E)	18.51(D)
圓山整體路網平均 旅行速率		18.18	17.70	18.08	16.47	18.78	19.28	20.39
交通衝擊程度排序		-	2	3	1	4	5	6

表 5 屏柵線交通量分析

屏 柵 線	道路名稱	區間	方向	交通量 (PCU)	道路容量 (PCU)	餘裕容量(PCU)
北 屏 柵 線	重慶北路	交流道 北側	往北	4,777	5,250	473
			往南	4,672	5,250	578
	承德路	劍潭路 南側	往北	2,715	3,100	385
			往南	5,196	5,250	54
	中山北路	劍潭路 南側	往北	4,444	3,800	-644
			往南	4,455	3,800	-655
	自強隧道	隧道中	往北	3,391	3,650	259
			往南	2,968	3,650	682
	堤頂大道	港乾路 北側	往北	2,721	5,550	2,829
			往南	2,947	5,550	2,603
南 屏 柵 線	環河北路	民族西路 南側	往北	3,283	3,250	-33
			往南	3,368	3,250	-118
	重慶北路	民族西路 南側	往北	2,051	4,200	2,149
			往南	2,852	4,200	1,348
	承德路	民族西路 南側	往北	3,099	3,100	1
			往南	4,430	5,250	820
	中山北路	民族東路 南側	往北	1,507	3,100	1,598
			往南	2,360	5,250	2,890
	復興北路機場 地下道	民族東路 北側	往北	1,728	2350	622
			往南	1,837	2,350	513

六、 區域停車供需

經本室匯整臺北市停車管理處提供資料分析，新生高架橋沿線與週邊區域公有路外停車格位總計 3514 位（表 6），在無替代停車供給情況下，新生高架橋拆除將對區域停車問題造成嚴重衝擊。

表 6：新生高架橋沿線停車供給統計表

停車位 停車場名稱	公有路外停車場	公有路邊停車場	總計
新生北路高架橋下	1290	-----	1290
新生北路二段	-----	220	220
新生北路一段	-----	255	255
金山南路橋下	24	0	24
新生高架橋主線停車格位總計			1789
中山足球場	367	-----	
中山北路 3 段 55 巷	60	-----	
中山橋橋孔	17	-----	
新生公園西側	29	-----	
中山北路 2 段 46 號	35	-----	
市民大道林金段	977	-----	
市民大道中林段	497	-----	
長春立體	97	-----	
林森公園	863	-----	
濱江市場	352	-----	
永盛公園	220	-----	
新生高架周邊道路公有路外停車場停車格位總計			3514

七、 復興北路車行地下道通車影響

復興北路穿越機場地下道工程規劃自復興北路民族東路口向北穿越松山機場後銜接濱江街與大直橋，通車後將使復興北路與大直橋相互貫通，提供內湖、大直、士林及內、外雙溪等地與市中心聯

絡之便捷道路，可縮短行車時間並紓解圓山一帶之交通流量。因此，本計畫應儘速完工，以同時提供中山新橋施工與本計畫改善施工期間之大直、內湖地區交通替代路線。

依據本計畫交通預測結果，如表 7 及表 8 所示，分析民國 96 年有無機場地下道時之圓山走廊交通量變化，說明如下：

(一)當機場地下道通車後，其南、北雙向交通量分別為 1,965pcu/hr 及 1,553pcu/hr。

(二)當機場地下道通車後，大直橋之南、北雙向交通量將分別增加 1,001pcu/hr 及 686pcu/hr。

(三)當機場地下道通車後，圓山走廊之南向交通量(晨峰)共減少 223pcu/hr。其中，中山便橋與新生高架增加微眇，而中山二橋減少 248pcu/hr(約佔 15.1%)，顯然士林北投地區部份交通量改行走自強隧道，經大直橋過機場地下道。

表 7. 復興北路穿越機場地下道通車前後之大直橋交通變化

情境	方 向	機場地下道			大直橋			與情境一之 交通量比較
		交通量	V/C	服務水準	交通量	V/C	服務水準	
情境一 無機場地下道	往南	-	-	-	1,729	0.31	A	-
	往北	-	-	-	1,657	0.30	A	-
情境二 有機場地下道	往南	1,965	0.84	D	2,730	0.49	A	1,001
	往北	1,553	0.66	C	2,343	0.42	A	686

註 1：交通量單位：pcu/hr。

註 2：預測年民國 96 年，本時期尚無新天母快速道路、中山新橋(尚未啓用)及捷運內湖線。

資料來源：本計畫整理分析。

表 8. 復興北路穿越機場地下道通車前後之圓山走廊交通變化

情境	走廊 方向	中山二橋			中山便橋			新生高架			圓山走廊 交通量	與情境一之 交通量比較
		交通量	V/C	服務 水準	交通量	V/C	服務 水準	交通量	V/C	服務 水準		
情境一	往南	1,638	0.54	B	1,176	0.67	C	3,415	0.92	E	6,229	-
無機場地下道	往北	1,332	0.44	A	1,249	0.71	C	2,997	0.88	E	5,578	-
情境二	往南	1,390	0.46	A	1,199	0.69	C	3,417	0.93	E	6,006	-223
有機場地下道	往北	1,226	0.40	A	1,446	0.83	D	2,960	0.91	E	5,632	54

註 1：圓山走廊包含中山二橋、中山便橋、與新生高架道路。交通量單位：pcu/hr。

註 2：預測年民國 96 年，本時期尚無新天母快速道路、中山新橋(尚未啓用)及捷運內湖線。

資料來源：本計畫整理分析。

考量機場地下道通車後能減少圓山走廊交通量(晨峰往南方
向)223 pcu/hr(約佔 3.7%)，因此新生高架橋應在機場地下道完成通車
後，才有討論拆除之可能空間。

八、 新生大排與嶺公圳復原課題

本府都市發展局在 95 年 6 月召開「研商新生南北路舊有水圳意象重現會議」，提出「綠之網軸線間再利用--出水計畫提案」。該計畫以韓國首都首爾市清溪川復原為藍本，探討本市新生高架橋與檢視本市新生大排與嶺公圳復原之可能性。

(一)、依據首爾市政府發佈資料，清溪川復原主要訴求（為何要進行復原）有以下四點：

- 1.根本解決清溪高架橋與覆蓋道路的安全問題
- 2.建設自然與人為中心的城市綠色空間
- 3.恢復首爾 600 年古都的歷史與文化性
- 4.謀求市區落後地區的發展

除此之外，清溪高架橋還穿插有南韓當時的大統領朴正熙為了方便個人休閒往來而興建的因素，因此清溪川在復原不僅具有上述的理由與願景，更隱含秉棄腐敗政治的意涵。本計畫既以清溪川復原為藍本，從以上各個觀點來檢視本計畫，拆除新生高架或復原新生大排或是嶗公圳的理由和意義為何？應先予確定。

從首爾市政府對外宣導的資料顯示，徹底解決安全顧慮釋首要考量，也是拆除高架橋最具正當性的理由，由此來看，新生高架的橋墩除跨越基隆河部分建構在河床外，其他支柱與清溪川高架全線都建構在河床，對高架橋基礎造成安全顧慮的情況並不同。其次，首爾市是以清溪川為中軸而形成的城市，清溪川的歷史就是首爾市 600 年發展的見證，從日據時代以前的「開川」上廣通橋、長通橋逢年過節的過橋、放風箏、觀蓮燈、石戰的民俗活動，水標橋、五閒水門的歷史典故，到日本殖民後改名清溪川的過程，都具有相當之重要的歷史與文

化意義，甚至重現高架橋下沿線橋樑古跡的所代表的追本溯源的精神。至於創造市民更佳的綠色休閒環境，促進沿線商業的發展等，原本即是市府一向推動的政策。因此，在以擷取首爾經驗作為臺北市發展參考的同時，如何提出符合台北市歷史發展與市民共同記憶更具說服力的理由，或許是我們推動重現新生大排、嶺公圳甚至拆除新生高架時，爭取市民認同的重要工作。

（二）、交通課題

首爾市在推動復原清溪川計畫時，針對交通擬定首爾市整體與清溪川專案的交通策略，簡單來說包括公車路線整頓、提高地鐵運能與服務品質、公車專用道、限制車輛進入與管制路邊停車等抑制小汽車使用與提高大眾運輸使用率的策略。上述策略同時也是國際化城市包括臺北市採用的方式，重點在於每個城市的主客觀條件，一個城市成功的經驗並不表示可以同樣複製到其他城市，交通課題必須以在地需求觀點進一步評估，首爾在推動過程中，就針對區域交通變化分析其趨勢，並就清溪高架橋拆除後的交通環境進行虛擬分析，也就是我們所說的情境模擬，藉由現況交通量、車流特性、交通環境與道路條件運輸系統條件等分析計畫所帶來的交通衝擊及可能發生瓶頸地點或路段，進而針對可能發生的現象研擬對策，包括研擬替代路線、替代運具，管制措施或是透過交通工程手段，提供疏導或抑制需求的方

向。但是這方面，關於韓國的實施經驗，交通措施的實施成效、模擬與復原後的交通環境變化、運量轉移情形等，在計畫提案中並未有較詳盡的說明，這關乎計畫的可行性，是提供市府決策參考的重要因素之一。

(三)、「綠之網軸線間再利用--出水計畫」之交通議題

依本府都市發展局所提計畫內容顯示，該計畫可分為「台北小威尼斯水道計畫」和「信義路-和平東路意象水道設計」二項，整體而言讓人感覺是不相關的景觀設計個案，與計畫提案所提清溪川整治經驗有一段落差，其中較具體明確的是「信義路-和平東路意象水道設計」案，依初步規劃新生南路該路段將因為重現水道單向各減少 1 線車道，公車專用道將調整至內側車道，但是在恢復水道後南往北方向另外再設置分隔島綠帶，對於行車空間減少的同時，是否應該針對該路段人行道、腳踏車道、慢車道、快車道、公車專用道的空間配置，有近一步更有效率的利用，譬如增加的分隔島綠帶作為車道空間或是調整配置給水道，增加水道的寬度幅度。

另外水道的動線與恢復新生大排的關連性與歷史意涵在哪裡？南往北左轉金華街、北往南左轉和平東路的車流動線規劃、交通衝擊的評估分析與處理，在規劃階段都應有初步的甚至詳細的可行性評估，以作為工程細部設計及支持本方案後續推動的依據。

三、其他課題

如規劃階段、工程範圍、推動期程、後續推動計畫，和是否與沿線重大工程如捷運新莊線、新生高架橋面更新工程等有所衝突，均應一併考量。

九、 結論與建議

- (一) 整體而言，首爾清溪川成功復原的經驗，確實值得本市借鏡，但本市推動的理由與必要性應先確立，並具說服力，其次應盡快蒐集更進一步的詳細資料，尤其是首爾實施前後交通衝擊與因應計畫的成效，其次應針對規劃前後交通衝擊進行評估分析，以利研議後續因應策略，對應規劃實施後之願景，及能對台北市民能帶來多少實質效益、是否值得以犧牲交通的便利與通勤時間來換取其價值，以獲得市民的認同。
- (二) 新生高架主線下共計有 1789 輛小汽車停車格位，而其臨近之路外停車空間約 3514 個車位，其使用率均已達 90% 以上，如拆除新生高架道路將無法分擔之，相對性也引發停車供不應求及違規停車，而造成交通問題。
- (三) 依據交工處最新調查資料顯示，新生高架道路每日由中山

北路至濟南路（北往南單方向）之穿越性車流量平均為 21906 PCU，以前述由各匝道轉移匯入匯出交通量比例推估，每日使用新生高架橋車流單向約在 35000 PCU，雙向可達 70000 PCU 以上，如拆除新生高架橋，在無其他替代動線與其他交通系統（捷運信義線、新莊線、內湖線）情況下，現有大眾運輸運輸系統與道路無法承接轉移交通量，交通衝擊不僅僅是嚴重或是少數路口路段之惡化，而是區域性交通癱瘓問題。

（四） 新生高架橋目前正由本府工務局新建工程處進行橋樑結構補強與鋪面改善，以及北引道延伸至中山北路等工程。建議上述工程與捷運二期路網完工後，北投、天母、士林往來市中心運廊（中山北路）尖峰時段大眾運輸使用比率達 70%以上時，再考量廢除新生高架橋之可行性與替代交通計畫。

（五） 綜合上述說明，在現有各替代道路容量不足以吸收新生高架道路拆除後所移轉之交通量及停車空間供不應求情況下，以交通規劃觀點，新生高架道路之功能似仍無可替代性，故現階段拆除新生高架道路並不可行性。

參考文獻

- 1.臺北市交通管制工程處 88~95 年度「臺北市交通流量及特性調查」。
- 2.臺北市停車管理處「93 年度臺北市 12 個行政區汽車停車供需調查」。
- 3.93 年 7 月臺北市府交通局「圓山地區道路橋樑及交通工程改善規劃」(含交通維持計畫)。
- 4.95 年 1 月臺北市府工務局養護工程處「新生北路高架橋改善工程可行性評估工作」。