

第五章、建國高架道路地下化構想與策略

經過當代思潮、現況分析與案例探討等綜合分析，本研究歸納出在擁有合理的資源時，將高架道路地下化比高架化的道路擁有更多的優點。道路高架化的原旨在於增加道路面積，提高交通流量與速度。但隨著交通量的提高，也造成了該地的空氣與噪音汙染；在本身結構上，也會阻隔兩側的視野與動線。

為了解決高架道路所衍伸之課題，經過分析後高架道路的拆除仍是必要的。高架道路拆除後，在後續的規劃中有恢復平面交通與建設隧道取代原高架道路之交通功能兩種，但以平面道路取代高架道路的交通乘載量，所產生的交通衝擊並非本研究所能評估，故在本研究並部探討完全平面化的策略方向，而是直接討論地下化之可能性。在高架道路地下化後，則平面的空間便能釋出，噪音與空氣汙染的問題也得以改善。以目前捷運地下化的成果看來，在施工的技術是已經具備的，再來便是評估地下化是否具備應有的經濟效益。

第一節、運輸需求分析

建國高架道路，是兼具疏導市中心交通流量，與連結市區與郊區、外縣市的主要幹道。在捷運新莊線竣工後，可以舒緩部分南北向的通勤人口，減少市民對於利用建國高架道路進行市區內旅次的需求。屆時，在市區內不適合廣設匝道的地下化快速道路，便可以減少市區內的旅次需求，以跨區域與縣市的幹道為主要的機能。

一、整體路網分析

建國高架道路目前是做為貫穿建國南北路，北接國道一號，南接水源快速道路的主要幹道。其功能主要是將國道一號的車流快速的引入台北市市區與更南端的中永和一帶，另外也可以把自台北縣經水源快速道路車輛引入市區。台北市目前主要的南北向快速道路，還有環河快速道路與新生高架道路。在大眾運輸上，以建國南北路為主要走向的公車只有一路。南北向的捷運有淡水線、柵湖線和目前正在興建當中的新莊線，另外還有規劃中，自內湖聯通至永和的南北線，主要是延著台北市市區東緣環繞的捷運路線。在尚未完工的新莊線，未來預估會有每日 96 萬人次的運量。與其他兩條線有的南北向捷運不同的是，新莊線的服務範圍包含由蘆洲三重，可以吸收部分從台北縣經由國道一號進入台北市的旅客。而未來的南北線，則可以吸收部份由中永和經由水源與環河快速道路進入台北市的交通量。隨著大眾運輸網絡越來越完整，建國高架道路市區內的運輸功能，是可以慢慢被取代的。

二、匝道設置分析

建國高架道路的上下匝道，與交通量數據於第三章有加以詳述，本章便不再贅述。由數據可以，建國高架道路主要的功能，便在於快速的將台北市市區與聯外幹道做連結，以提高市區尖峰時刻的交通流動速度。但在未來，隨著大眾運輸系統網絡逐漸成形，

建國高架道路所扮演市區內的通勤的功能將會越來越薄弱，屆時便可以考慮匝道設置較為不易的地下化工程。地下化的替代方案，一方面不需要犧牲建國南北路扮演聯外主要幹道的功能，一方面可以減低在高度車流量的情況下，所產生的噪音與直接的空氣汙染。

在匝道的設置上，則參考現今車流量較大的匝道做為保留。如下表所示：

表 5-1 建國高架道路地下化策略留設匝道位置

	建國高架道路北上	建國高架道路南下
中山高	下匝道 另分匝道至濱江街	上匝道
民權東路	下匝道	
長安東路	下匝道	上匝道
忠孝東路	上匝道	下匝道
信義路	上匝道	下匝道
辛亥路	上匝道、下匝道	上匝道、下匝道

本研究繪製

經本研究評估，在新莊線、南北線與環狀線等捷運線路完成後，市區內的大眾運輸交通將會更加密集。屆時，將解決部分因大眾運輸系統轉乘太多次，或因站牌設置節點過遠等問題，而選擇其他私人載具的通勤人口，將會被大眾運輸系統所吸收。有鑑於此，本計畫擬將地下化後的建國快速道路，減少對市區內通勤需求的匝道數，其中包含和平東路、仁愛路、南京東路、民權東路的上匝道與農安街等匝道口。在減少匝道後，一方面是地下化的隧道在匝道的建設上，減少有匝道出土設計，和與平面交通產生衝突等問題；一方面則可因減少匝道的使用空間，而釋出更多的平面空間。在定位上，經由匝道的縮減，建國高架道路的定位更加偏向於聯外道路。

第二節、施工可行性評估

台灣由於屬於一個多山的地形，所以在隧道的建構技術上十分成熟。捷運工程的地下化工程，在工程技術上也相當的成熟。本研究擬以捷運工程地下化工程，來做為建國高架道路之施工可行性。

在開挖上，採用潛盾隧道進行開挖工作以減少對原有道路交通衝擊。此施工法為新莊線所採用的開挖方式，其延線經過市民大道底下，可以在不影響高架道路的正常運行下進行開挖。其主要必須防範的，便是開挖中所造成的地形下陷，所以在開挖時必須要自工區內外適當地點裝置監測儀器，追蹤地盤、建物、墩柱及管線因工程開挖而產生之沉陷情況，其防範方式如下（台北市政府捷運工程局，2006）：

- 建立鄰近建物之傾斜及擋土壁體之孔隙水壓、土壓、墩柱及支撐荷重等監測資料庫。必要時，會同承包商勘查研判必要之保護方法及保護時機。
- 沿線屬於老舊與淺基礎建物可能因開挖而造成損壞或龜裂，將視需要，預先以灌漿方式進行地質改良，並於施工中加強觀測。
- 嚴格要求施工品質，如擋土壁各單元間之接頭處理、樁間止漏灌漿、鋼筋籠塔接處焊接等，以避免因擋土系統之滲漏引起地表沉陷。

- 針對隧道之地質、深度、檔土壁之厚度及分析結果，於隧道開挖前對鄰近建物理設建物傾斜儀，地表沉陷點、地下水位觀測井及裂縫計等監測儀器，於開挖期間每週進行少一次之觀測，以確定建物之安全。

潛盾隧道工法具備有在影響平面交通最小的幅度下，進行隧道的開挖工程，在經過國內多年的經驗累積，在經濟及低風險之前提下，最佳之潛盾隧道規劃原則如下（台北市政府捷運工程局，2006）：

- 將明挖的區域設置於原本高架道路結構物之下，可以減少通風口與工作井所占用之道路空間，對交通維持衝擊之影響減至最小。
- 利用高架道路結構底下的空間設置潛盾機具工作場所，並規劃內部臨時棄碴區、環片堆置及附屬設備放置區，減低潛盾隧道鑽掘作業對交通之衝擊影響。
- 連絡通道與集水井之施築，初步研擬於隧道鑽掘前，自地面進行地盤改良，兩側隧道鑽掘完成後，以人工及手動機具挖掘，並配合架設鋼支保、鋼絲網及噴混凝土等後續作，並依地層需求，必要時局部加強施予灌漿，以達到最安全之效果。

潛盾工法之前置作業需施作工作井，即出發井與到達井，並提供潛盾機必要之反力設施。而潛盾機自出發井出發，隧道之另一端也需要有相鄰界面施工標準之車站站體互相配合，以提供所須之到達井，提供潛盾破鏡及起卸組裝再出發等作業，故在高架道路端點明挖檔土工程與潛盾施工之配合方面，應注意高架道路拆除與潛盾隧道鑽掘之時間配合，務期於潛盾機到達前能做好到達井之一切必要準備及相關作業，包括到達井鏡面段之地盤改良處理等等。

國內已具備成熟之隧道開挖技術，可以在不影響高架結構的情況下進行隧道開挖工程。參考國內外案例後，本研究將建國高架道路之拆除順序，以下列步驟逐步進行：

- 在高架道路下方架設護欄以達到附近交通與工程上的安全。
- 將高架道路底下建構放置潛盾式機具的擺放空間
- 針對高架道路的橋墩處進行打樁等強化固定作業，避免施工時的塌陷與傾斜
- 潛盾機以單方向或雙向並進的方式進行隧道開挖
- 完成主要路段的開挖後，封橋以進行隧道出土處的開挖作業
- 隧道完工後，進行高架道路的拆除與搬運
- 平面空間的整合與後續的規劃

第三節、環境與效益評估

地下化的施工過程當中，會產生各式的施工災害。主要的相關問題與處理對策，如下表所示：

表 5-2 建國高架道路地下化策略施工防治與對策

項目	相關問題要點	處理對策
施工災害防範	<ul style="list-style-type: none"> ●地層承载力不足 ●總沉陷量太大 ●支撐系統不足與變形 	<ul style="list-style-type: none"> ●基礎型調整 ●土壤加固及地盤改良 ●增加壁厚

	<ul style="list-style-type: none"> ●潛盾施工引起土壤擾動，造成壓縮或壓密沉陷 	<ul style="list-style-type: none"> ●增加較長支撐之側向支撐 ●配置大地監測儀器系統
逸散性粒狀污染物污染	<ul style="list-style-type: none"> ●施工與施工地所產生的揚塵 ●工地車輛出入時，所帶動的泥沙 	<ul style="list-style-type: none"> ●具粉塵異散性之工程材料，覆蓋防塵布與定期灑水或噴灑化學穩定劑 ●工地周圍架設圍籬及防溢座 ●工地車輛出入口，設置洗車台與沉砂池
逕流廢水污染	<ul style="list-style-type: none"> ●地下結構體受水浮力作用上浮導致破壞 ●超量抽水造成鄰地塌陷 	<ul style="list-style-type: none"> ●設置臨時的排水溝，將工區排水導入沉沙設施後再排放至下水道
噪音振動污染	<ul style="list-style-type: none"> ●施工產生的噪音 ●機具所產生的噪音與震動 ●車輛經過覆工板所產生的噪音 ●工人所產生的噪音 	<ul style="list-style-type: none"> ●設置圍籬，尤其是鄰近敏感受體之工區周界 ●使用低噪音振動施工機具，如膠輪式推土機、油壓式壓樁機等。 ●施工人員盡量使用無線對講機作業，避免不必要的喧嘩 ●覆工板下鋪設橡膠襯墊，減少車輛經過所產生之噪音振動量

資料來源：台北市新建工程處

由上表可以了解到，國內關於施工時造成的污染與災害，已經有相當成熟的經驗與技術來加以防範。施工後的課題則主要著重於隧道防災與通風口、管線的配置，本研究不加以深入探討。

本研究依照捷運環狀線的施工建造費來推估建國高架道路地下化所需經費，每公里的地下段所需的工程費用（含水電、環控）約 145,372 萬元。以建國高架道路全長六公里計算，全段高架道路地下化的金額約 852,232 萬元，但並不包含高架道路所拆除的費用。

第四節、地下化之規劃與策略

整合前些章節的課題與對策後，推論出建國高架道路在短期內無法在沒有交通備案的前提下進行拆除。目前建國高架道路同時具備了市區內的短程通勤與跨縣市的長程通勤功能，在功能上尚無其他可以加以取代的快速道路系統。相較之下，服役時間較久，並且只具有短程運輸功能的新生高架道路，更符合拆除的條件，所造成的衝擊也比建國高架道路來的低。

在案例的回顧上，可以發現目前許多國家已經著手進行高架道路的拆除與各種取代方案的交通模式。高架道路的拆除，通常伴隨著重大的變故，如地震、過度膨脹的車流量、恢復歷史與生態的都市意象。在經歷這些條件後，該政府可以重新思索都市的發展方向與高架道路的定位與轉化。

在高架道路的轉化方式上，在案例中大致可以區分為結構的共構與改善；拆除後改

為平面道路、或是新增隧道等方式。以目前的台北市交通狀況，本研究推估在建國高架道路拆除後，對於市區內的交通衝擊勢必會相當巨大。所以選擇以波士頓中央快速道路地下方案為主要規劃方向。近期世界各國在拆除高架道路，或是新建各式隧道的案例非常多，一方面是反高架化的思維逐漸普及，另一方面則是隧道工程的技術越趨成熟。地下化有著在不影響平面交通與景觀的情況下，進行道路擴建；將交通載具所產生的噪音與空氣汙染，在隧道中進行阻隔與過濾後再排放置大氣，減少交通所造成的環境成本等優點，並兼具高架道路原本的高運量與高流動速度等特色。故本研究針對建國高架道路地下化為「建國快速隧道」作以下各點策略：

三、整體地下化規劃構想

結合文獻回顧與案例分析得部分，融和他國高架道路拆除計劃之優點與世界永續經營的思維，進行去高架化後的整體規劃。建國高架道路的轉化不僅重新整合建國南北路各區的區位特性，同時也是扮演著台灣都市規劃的示範，具備著指標性的效果。不僅要呈現出一個首都的現代化，同時也要具備歷史性、生態性、人本化、健康都市、大眾運輸為取向等永續發展的條件。以下為地下化後的規劃重點：

(一) 釋出之空間效益

建國高架道路主要是穿越台北市中山區與大安區兩個分區，這兩個分區地處台北市的中心位置，人口約 53 萬人。將建國高架道路除去後，去掉隧道所需之匝道空間，預計可以釋放出 210,000 平方公尺以上的空間，這些空間全數屬於公家用地，在規劃與操作上，較不易有地權上的問題。

台北市的公園綠地面積主要是以公園、廣場、兒童公園三個項目加以計算的，2008 年台北市政府工務局進行了公園綠地面積的統計，如下表所示：

表 5-3 民國 97 年底台北市行政區公園綠地面積

行政區	行政區面積	人口數	座數	排序	公園綠地面積	排序	每位市民享有公園綠地面積	排序	行政區每平方公里公園綠地面積	排序
	(平方公里)	(人)	(座)		(平方公尺)		(平方公尺)		(平方公尺)	
	(1)	(2)			(3)		(4)=(2)/(1)		(5)=(3)/(1)	
總計	271.7997	2,622,923	804		13,525,134		5.1565		49,761	
松山	9.2878	210,097	46	8	1,049,567	7	4.9956	6	113,005	4
信義	11.2077	227,770	81	6	547,633	10	2.4043	10	48,862	7
大安	11.3614	313,848	64	7	588,282	9	1.8744	11	51,779	6
中山	13.6821	218,841	96	2	1,729,545	2	7.9032	2	126,409	2
中正	7.6071	159,337	28	12	868,199	8	5.4488	5	114,130	3
大同	5.6815	124,653	29	11	188,043	12	1.5085	12	33,097	9
萬華	8.8522	190,361	34	10	1,389,284	4	7.2982	3	156,942	1

文山	31.5090	261,719	90	4	2,588,183	1	9.8892	1	82,141	5
南港	21.8424	113,672	45	9	535,855	11	4.7140	8	24,533	11
內湖	31.5787	266,808	91	3	1,253,995	6	4.7000	9	39,710	8
士林	62.3682	286,065	82	5	1,382,368	5	4.8324	7	22,165	12
北投	56.8216	249,752	118	1	1,404,180	3	5.6223	4	24,712	10

資料來源：臺北市政府工務局統計室。

附註：1 平方公里 = 100 公頃 = 1,000,000 平方公尺

由表中可以得知，建國高架道路所穿越的中正區與中山區之綠地面積，在台北市十二個行政區當中，分別位於第二名與第十一名。中山區由於擁有河濱公園、新生公園、榮星花園、民族公園等大型公園，居民每人所能享有之公園綠地為 7.9032 平方公尺；而大安區雖然擁有全台北市最大型的公園「大安森林公園」，綠地總面積於全市排名第六，但由於人口屬十二分區之冠，所以在每人享有的公園綠地面積只有 1.8744 平方公尺，排名第十一。雖然在亞洲各國的平均來說，中山區每人享用的公園綠地，是相對的充足的；但是大安區的居民平均享用綠地，卻比平均排名第十名的印尼雅加達更低（如下表所示）。顯示出台北市市區內所擁有的綠地不充足、分配不均的缺點。

表 5-4 亞洲都市平均每人擁有公園綠地面積比較

編號	國家別	都市別	資料時間	土地面積 (平方公里)	總人口數 (萬人)	平均每人擁有 公園綠地面積		臺北與亞洲都市 比較	
						(m ²)	排序	N-1	N/1*100 (%)
1	中華民國	臺北	2008	271.80	262.29	5.16	7	0.00	100.00
2	中國	香港	2004	1,104.00	691.57	3.04	9	-2.12	58.91
3	中國	上海	2007	6,340.50	1,378.86	12.01	4	6.85	232.75
4	中國	北京	2007	16,410.50	1,213.30	12.60	3	7.44	244.19
5	新加坡	新加坡	2004	699.00	348.69	7.99	5	2.83	154.84
6	日本	東京	2004	2,187.09	1,245.20	5.52	6	0.36	106.98
7	日本	大阪	2007	222.30	264.53	3.52	8	-1.64	68.22
8	韓國	首爾	2007	605.30	1,042.18	15.93	2	10.77	308.72
9	印尼	雅加達	2007	662.30	905.80	2.31	10	-2.85	44.77
10	土耳其	伊斯坦堡	2005	5,343.02	1,133.20	225.25	1	220.09	4,365.31

資料來源：臺北市政府主計處網頁，工務局統計室。

建國高架道路的路寬、匝道與美化的綠地緩衝帶，全線平均寬度為 40 公尺將其全線地下，將會釋出至少 210,000 平方公尺。由於快速道路已經地下化，不需要再因應交通量擴增平面道路的寬度，所釋出的空間將可以全線規劃為改善人行空間，與增設綠廊道所用。將建國南北路沿線的人行道空間，拓增為八公尺的人行空間與兩米的自行車道空間，預計可以增加 157,500 以上的綠帶空間。大安區與中山區平均每人享用的公園綠地空間，將可由每人 4.351 平方公尺增加為 4.646 平方公尺，增幅達 6%。

（二）交通服務效益

仿效波士頓中央快速道路的方法，將快速道路進行地下化後，反而可以解除平面面積的限制，增加更多的車道以滿足更多的交通需求。但經由第二章的文獻回顧與案例分析中發現，高架道路的增建或是道路的拓寬，並不是解決交通問題的萬靈丹。再者，如同台北市這樣的高密度發展城市，道路架構已大致底定，在市中心等交通尖峰時刻容易壅塞的區域，再次拓寬道路面積實不容易。所以近期在各大高密度發展的城市，都開始朝著以大眾運輸為取向的城市發展型態（TOD）。本研究也在建國南北路的現況調查中發現，以此路段為主要運輸路線的公車路線只有一路，在目前也沒有規劃以建國南北路為主要路線的捷運路段。於是本研究在地下化所釋出的空間上，也擬以架設捷運巴士（BRT）的方式來提強化建國南北路的市區內短程大眾運輸交通系統，以作為因減少匝道而增加的市內通勤人口之對策。

（三）周邊環境效益

1.天際線的美化

高架道路的拆除，最顯而易見的便是視覺上的變化。在永續都市與反成長思潮的推動下，人們對於無限制的建造結構物等於進步的迷思產生了疑惑，取而代之的是精簡主義和與自然融合的理念逐漸抬頭。由前面的案例可以發現；居民贊成高架道路的拆除而不選擇便利的交通，大多數的理由是

2.環境污染的減少

建國高架道路每日通勤人數高達十萬輛，將這麼龐大數量的私人載具地下化後，將可以有效的減少原本在路面通勤所造成的環境汙染，同時也因車速的提高，減少了通勤所花費的時間。減少了居民於市區內所花費的交通運輸成本。由前面的文獻可以得知，車輛主要的外部成本主要包括空氣汙染、噪音汙染、肇事、擁擠四項成本，其中，又以擁擠成本的比例最重，約占總合的 89%，而噪音與空氣約占總比例的 4%。隧道本身便具有阻隔噪音的功能，加上通風設施做好過濾的效果，便可以省下這 4% 的外部成本。以建國高架道路主要行駛的載具小客車來計算，則每公里每輛車便可省下 1.09 台幣的外部成本，如果地下化可以進一步的減少旅次的外部成本。

3.都市綠帶的串連

從最初日據時代的「台北市區計畫」中，日本殖民政府，便想將建國南北路建構為寬達 70 公尺的「公園道」，為初期綠化網絡的其中之一。預計此公園道兼顧交通、都市景觀及防災避難等功能，也反應出日本當時防範炸彈空投的意圖。至 1977 年政府決議

要興建高架道路，公園道的構想便完全消聲匿跡。

近期的台北市都市計劃當中，許多關於台北綠化與生態都市的實行計畫中，都不乏將建國南北路納入計畫範圍。如「綠之網－建國南北路綠軸實質空間規畫設計案」、「台北市生態城市發展願景計畫」等，都將建國南北路規劃成重要的綠網絡之一。建國南北路是地處台北市中心的南北向幹道，同時道路的南北端也接續了基隆河與淡水河。不論在地理位置上或是路面寬度上，都有著其他南北向道路無可取代的重要性。

有鑑於上述各點，本計畫也將在滿足行人需求的前提下，建構建國南北路的綠化廊道，但與現有的仁愛路、敦化南北路等綠廊道不同的是，本計畫的綠廊並不設置於車道之間，而是緊臨著人行道，著重於行人的使用與接觸上，另一方面也可以做為阻隔道路污染的緩衝區較為理想。

4.地區間的發展均衡

高架道路所造成土地使用的切割現象，在台北市並不明顯，與案例當中的韓國首爾較為類似。在案例中雖然首爾與舊金山、西雅圖不同，沒有強調高架道路兩旁的土地使用，因阻隔而造成兩邊發展不均衡，但仍強調因高架道路的拆除重新統整土地資源，進行土地使用更新與土地間均衡發展的課題。在西雅圖的案例當中，也可以發現西雅圖並沒有在高架道路平面化後，就結束該計畫，而是進一步的以環境的永續性、大眾運輸的配套措施、地區的自明性、環境的整合、環境的多樣性與靈活性、經濟發展、動線的串連等七個方向進行整體規劃，以貫徹西雅圖永續發展的決心。

有鑑於此，建國高架道路的地下化，不只是恢復天際線，將載具污染移至地下。因地下釋放出的大量空間，更可做進一步的規劃與轉化；如前段所說的綠廊道的建構、自行車道的鋪設、BRT 相關設施的架設等。另外也可以針對各區域的特色進行規劃，提升該地區的自明性。這些規劃方式，在前章高架道路存在時的改善計畫中也有提及。自明性的提升與 BRT 的設置等方案，在維持高架道路改善方案時便可初步探討其可行性與架設地點的評估，其效益便可延續至地下化後的土地使用規劃。

承接前章的分析，本計畫擬以重點的區域設置 BRT 與自行車租借服務的據點，包括人口密度最高的大安住宅區、中山區的金融中心－民權東路至南京東路一帶、大眾運輸服務密度最低的民族東路至民權東路一帶等。

5.都市策略思維的轉化

由永續發展與生態都市等都市發展的學說，進一步的衍伸出緊密都市、TOD、反成長思潮等發展模式，可以發現在高消費、高發展、高耗能的時代裡，人們察覺這樣的發展趨勢會造成溫室效應、熱島效應等高代價的後果。去高架化、多機能與共構的建築等細部的規劃設計在近年有越來越多的趨勢。

在訪談中可以發現，現階段的台北都會區內，居民們對於看不到的景觀願景，支持度遠比增加交通便利度的高架道路或停車場等設施來的低。另一方面，對於台北市政府都市發展局的訪談中，則可以發現如果在交通允許的情況下，政府也相當支持提高都市自明性和景觀美化之規劃方案。目前的捷運信義線，便規劃因大眾運輸系統服務的提

升，而減少道路面積，以提升周邊綠化。

在訪談中發現，雖然高架道路造成了不良景觀、私人載具的汙染等問題，但如果要拆除高架道路而無法替代原本的交通運輸功能，勢必會面臨交通上的嚴重課題。於是本研究在評估之後，便仿效波士頓快速道路的方案，選擇了地下化的方案。除了地下化的可行性外，更進一步的規劃後續整體使用方案，企圖研擬出在新的都市發展思潮下，台北市可以做如何的轉換，又可以藉由此計畫，進一步的讓居民了解都市空間的可能性。

第五節、小結

由於永續涵蓋的範圍相當廣，又可因不同的地域性做不同的詮釋，所以目前世界思潮當中，幾乎脫離不了「永續」此一概念。由永續概念所衍生的永續都市理念，進一步的細化至永續運輸、以大眾運輸為主的發展模式等，都以間接或直接的方式影響目前世界對於高架道路拆除的思維。

本研究透過文獻回顧、案例分析、深度訪談三個主要的方向進行課題的研擬與改善策略的發想後，發現地下化是較能全面的解決高架道路存在所產生的課題。近期台北市不段的擴增大眾運輸系統的服務路線與品質，目的便是減少私人載具的成長，以減少通勤所成的汙染與社會成本。同時，捷運地下的工程漸進成熟，也提供了本研究建國快速道路地下化的可行性評估，以了解到台灣本身是具備仿效國外案例進行地下化之技術。

地下化不單只是將快速道路移至看不到的地方，更重要的是在釋出原本架設高架道路的空間後，不只是交通型態的轉型，更可以進一步的放大到整個台北都會區的轉化，成為台北都會區實踐永續交通、綠之網架構等買向永續發展的目標邁進的重要環節。