

## 第十六章 結論與建議

### 16.1 運輸需求模式檢討與臺鐵競合分析結果

#### 一、運輸需求模式檢討

捷運三鶯線(含延伸桃園八德段)跨新北市土城、三峽、鶯歌等區及桃園市八德區，運輸需求預測作業涉及臺北都會區運量模式(TRTS)及桃園都會區運輸需求模式(TYDM)。本計畫係將八德區界外分區納入臺北都會區運量模式界內分區，分別將八德與臺北都會區之旅次產生吸引納入臺北模式，八德與桃園都會區之旅次產生吸引則保留在桃園模式，再進行八德與臺北都會區之旅次產生吸引的校估作業

校估作業主要參考臺北都會區與桃園都會區相關建設計畫之人口預測，以鶯歌-八德間屏柵線交通量調查(民國 101 年 4 月)進行旅次分布之檢核校估，再進行運具分配及大眾運輸指派，校估流程詳如圖 6. 1-2。模式校估結果如表 6. 1-3，比對運輸模式預測 101 年旅次分布，多數誤差落於正負 5% 以內，少數落於正負 5~15% 以內；其中鶯歌與八德主要連絡之福德一路、興豐路的校核誤差皆落於正負 7% 以內，多數誤差落於正負 3% 以內，顯示模式校核及應用結果良好。

另考慮本計畫銜接桃園捷運綠線，且八德區與桃園區關係較為密切，旅次分布預測納入無有三鶯線延伸桃園八德段時，八德區與桃園及臺北都會區的旅次 OD 分布情形(詳表 6. 2-6 至表 6. 2-17)。

#### 二、臺鐵競合分析結果

臺北-桃園都會區間臺鐵系統與三鶯線(含延伸桃園八德段)相距約 3.5 公里，分據大漢溪兩岸，服務範圍不重疊。臺鐵功能定位為中長程區域鐵路，服務都會核心地區；三鶯線定位為三鶯八德走廊銜接北桃都會捷運路網之，以及銜接臺鐵鶯歌車站於三鶯八德地區之軌道接駁支線。服務功能除串連三峽、鶯歌、八德，亦提供聯外大眾運輸需求，可形成完整軌道路網，與臺鐵服務定位有所區別，並吻合新北、桃園將三峽、鶯歌、八德生活圈做為都會核心外圍之居住生活發展定位的上位規劃。

以臺北、新北多核心發展型態，「三鶯線+板南線」並非與「桃園綠線+臺鐵」競爭「桃園車站-板橋車站」、「桃園車站-臺北車站」旅客，而是服務臺鐵未設站地區之旅運需求。透過三鶯線串連臺北、桃園捷運路網，以及三鶯線 LB08 站與臺鐵鶯歌站轉乘，擴大軌道服務範圍，包括八德往三鶯線沿線及往新北、臺北各走廊的旅次需求均增加。

依旅次分布預測結果(詳表 6. 2-4 至表 6. 2-15)，顯示三鶯線延伸桃園八德段可提升大眾運輸旅次量及使用率，預估三峽鶯歌走廊於 130 年有三

鶯線(新北市段)時，大眾運輸比例可由零方案 30.64%提升至 37.78%，有延伸桃園八德段時，可再提升至 38.84%(詳表 6.3-3)。再觀察表 6.3-4，經運具分配及交通量指派，有三鶯線延伸段後，臺北都會區整體大眾運具旅次量增加，其中臺北捷運系統及臺鐵之旅次量仍有微幅成長，公車旅次則略有下滑。顯示三鶯線主要轉移私人運具旅次(如表 6.3-3 晨峰有延伸段後小客車及機車減少 2,830 人次)及公車旅次，與臺鐵非競爭關係。

故依 9.5 節三鶯線延伸段與臺鐵競合分析，在北桃捷運與臺鐵路網成形下，整體大眾運具使用有所提升，有助於臺鐵、捷運綠線、捷運三鶯線等三鐵運量增加。預估三鶯線通車後，130 年臺鐵(臺北站-桃園站)每日進出站人數增加 1,884 人次；三鶯線延伸桃園八德段通車後，臺鐵(臺北站-桃園站)每日進出站人數再增加 433 人次(詳表 9.5-3)。

## 16.2 捷運三鶯線延伸桃園八德段之推動必要性

三鶯線延伸桃園八德段之推動必要性整理如下：

### 一、新北市「三環六線」捷運路網之外環最後一哩，可串連臺北與桃園大眾捷運路網，引領北北桃都會區核心→都會外圍→衛星市鎮發展進程

在新北市「三環六線」捷運路網政策(詳圖 16.2-1)，捷運三鶯線為其中的第三環(結合板南線、桃園機場捷運線、桃園捷運綠線)，可往兩側完整串連臺北、板橋、桃園等北桃都會核心地區，更可透過完善的臺鐵、捷運軌道路網，提升與土城、雙和、新莊、八德等都會次核心地區的便利性，未來捷運間路線的轉換不需再進入臺北市中心，節省大量的通勤時間，紓解目前轉乘車站人潮；同時結合北桃都會區多核心發展的地域特性，更符合中央推動捷運建設以「TOD」帶動地區發展、紓解市中心區交通及居住壓力的長期政策目標。

新北市「三環六線」外環線中，板南線、機場捷運線已通車營運；桃園捷運綠線於 105 年 4 月奉行政院核定，現已進入設計施工階段，預計 113 年通車；三鶯線於 104 年 6 月奉行政院核定，目前為設計施工階段，預計 112 年底完工通車。本計畫為三鶯線的第二期路線，是連結北桃都會區捷運路網的最後一哩，三鶯線延伸桃園八德段有其推動必要性。

### 二、桃園市「三心六線」捷運路網政策，串連桃園-八德都會核心與周邊三鶯地區共同生活圈

桃園市「三心六線」大眾捷運路網(詳圖 16.2-2)包括都會三核心軌道骨幹及周邊生活圈延伸線。配合都會三核心發展型態(桃園、中壢、桃園航空城)建構之第一階段軌道骨幹已成型，包括：桃園機場捷運線已通車營運(延伸中壢車站段施工中)、捷運綠線進入設計施工階段、臺鐵桃園段地下化尚在綜合規劃階段；再依都會周邊共同生活圈(桃園-八德-龜山-三鶯、中壢-平鎮-楊梅-八德)建構第二階段之路網延伸線，包括：捷運棕線(可行

性研究獲行政院核定，進入綜合規劃階段)、三鶯線延伸桃園八德段(可行性研究階段)、綠線延伸中壢車站(可行性研究階段)。

三鶯線結合桃園捷運綠線、臺鐵，串接桃園、八德及鶯歌、三峽，形成居住、生活、工作、就學、購物、遊憩之共同生活圈。本計畫三鶯線延伸桃園八德段為此生活圈大眾捷運系統之最後一段，有其推動必要性。

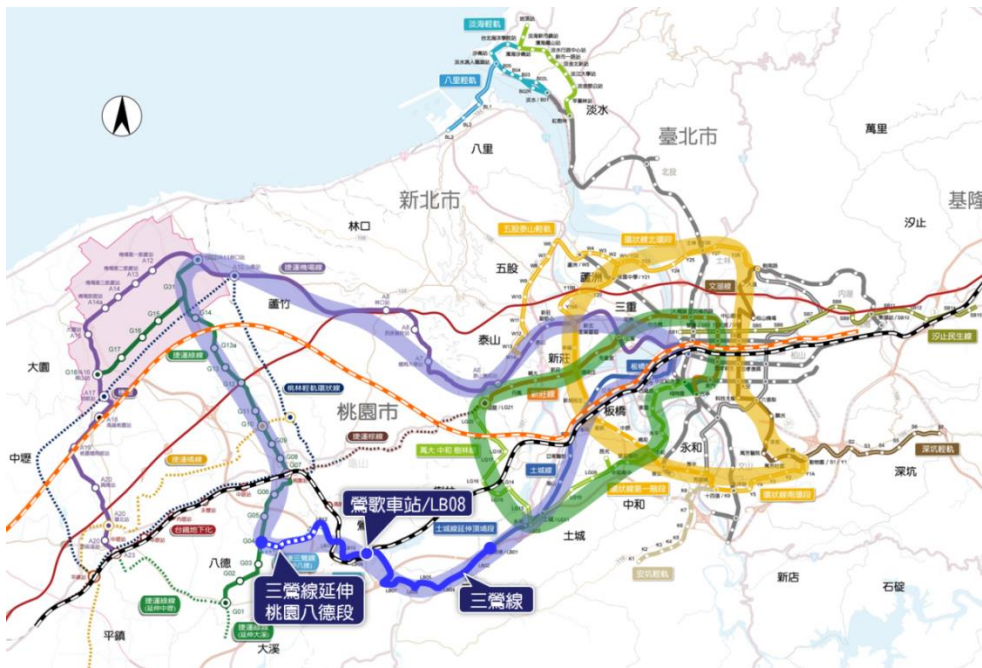


圖 16.2-1 三鶯線與臺北都會區大眾捷運三環三線路網

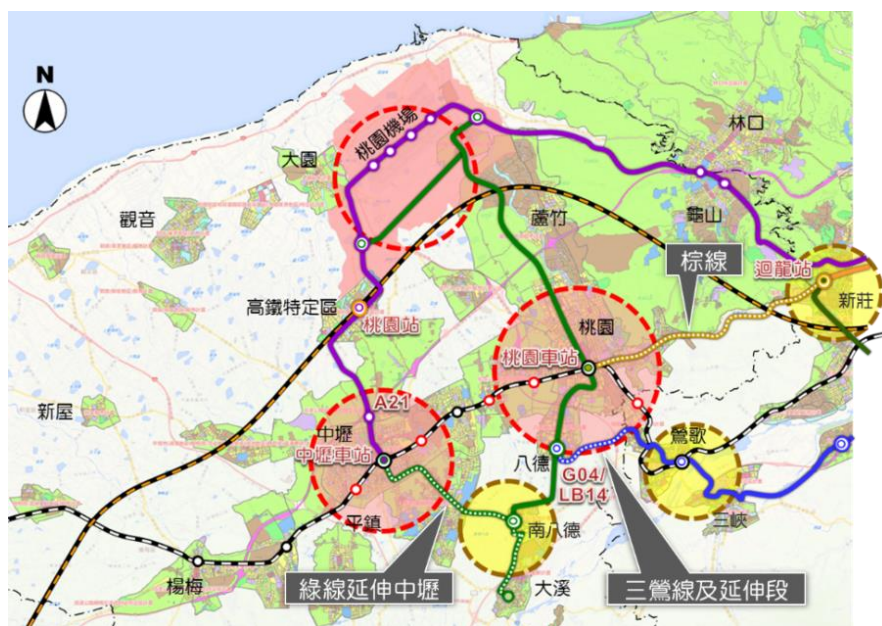


圖 16.2-2 三鶯線與桃園都會區大眾捷運三心六線路網

### 三、符合新北、桃園都市發展上位政策，創造三峽、鶯歌、八德優質生活廊帶，舒緩都會核心居住壓力，並支援中央政府社會住宅政策

北北桃都會區人口達 900 萬人，市中心區購房負擔較大。依據內政部房價負擔能力指標(詳表 16.2-1)，以臺北市、新北市房價所得比最高，桃園市則低於全國平均，106 年排名全國第 8 位，六都中排名第 5 位。

捷運三鶯線行經之三峽、鶯歌、八德位於新北、桃園外圍，地理區位適宜做為市中心生活減壓的移居地區。依都市發展上位指導政策，新北市將三峽、鶯歌定位為「水岸文化雙城」，沿大漢溪呈鏡向對稱發展，具備優美地景及獨特傳統文化，近年陸續有新興開發及更新計畫，為新北市移居熱區及國外旅客來訪熱點。桃園市則將八德列入北桃園政經科教都心(詳圖 16.2-3)，「八德核」定位為「優質文教住宅發展的移居新都」，以及桃園區向外延伸的發展腹地，並以當地埤塘景觀，整合三峽、鶯歌資源，建構大漢溪另一新興之優質生活與觀光遊憩廊帶(詳圖 16.2-4)。

此外，目前新北、桃園均在推動社會住宅政策，如桃園市已於桃園中路、八德、中壢、蘆竹等 10 處基地規劃約 4,000 戶社會住宅。交通便利性為社會住宅成功的重要因素，亦可引入居住人口，活絡地方經濟。

三鶯線(含延伸桃園八德段)行經三峽、鶯歌、八德市中心區，將可大幅提升交通可及性與生活機能，朝向兼具文教住宅與休閒遊憩之優質新市鎮發展定位。三峽與八德地區近年居住人口持續增加，產業結構逐漸轉為二、三級產業，顯示仍具成長潛力，捷運三鶯線可帶動周邊土地開發，透過土地使用分區變更、都市更新、區段徵收等手段，於車站周邊規劃社會住宅，支援國家政策，促成中央和地方的通力合作。

表 16.2-1 臺灣地區房價負擔能力指標

104 年第 4 季			105 年第 4 季			106 年第 4 季		
排名	縣市	房價所得比(倍)	排名	縣市	房價所得比(倍)	排名	縣市	房價所得比(倍)
--	全國	8.51	--	全國	9.32	--	全國	9.16
1	臺北市	15.75	1	臺北市	15.18	1	臺北市	14.99
2	新北市	12.66	2	新北市	12.61	2	新北市	12.71
3	臺中市	8.90	3	臺中市	9.75	3	臺中市	9.61
4	新竹縣	8.04	4	彰化縣	9.11	4	彰化縣	8.79
5	高雄市	7.87	5	宜蘭縣	8.85	5	新竹縣	8.62
6	澎湖縣	7.75	6	桃園市	8.58	6	高雄市	8.22
7	新竹市	7.69	7	新竹縣	8.57	7	新竹市	8.18
8	彰化縣	7.68	8	高雄市	8.44	8	桃園市	8.14
9	桃園市	7.50	9	新竹市	8.30	9	宜蘭縣	8.02
13	臺南市	6.74	14	臺南市	7.42	13	臺南市	7.57
20	基隆市	5.29	20	基隆市	5.62	19	基隆市	5.68

資料來源：內政部不動產資訊平台。

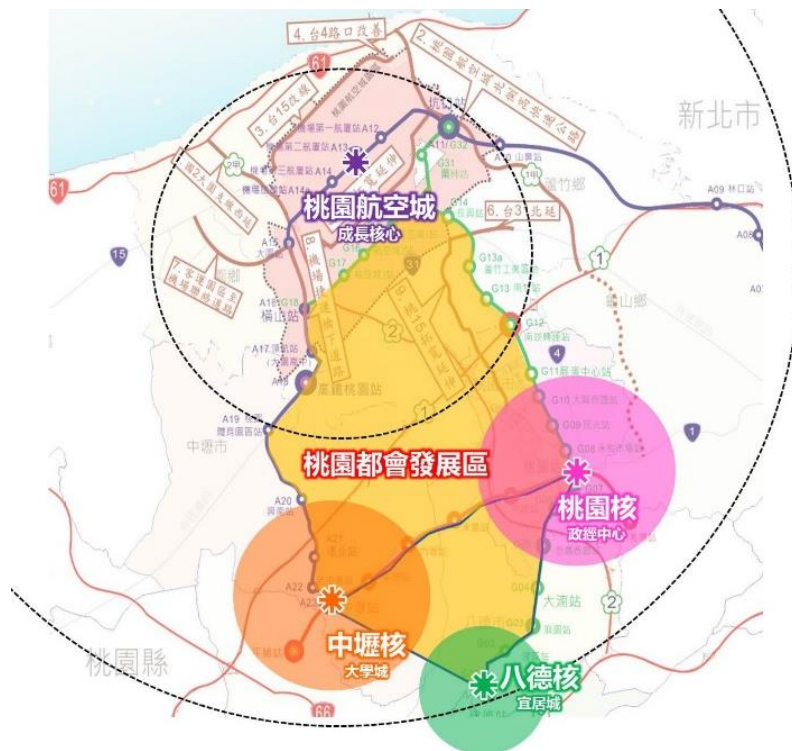


圖 16.2-3 桃園市都市發展格局示意圖



資料來源：「2030 未來城市－新北市城鄉發展綱要計畫」。

圖 16.2-4 三峽、鶯歌、八德生活圈發展關係

#### 四、提升計畫沿線走廊及臺北都會區大眾運輸使用率，節省整體路網旅行時間，運輸效益顯著，具有經濟可行性

##### (一) 提升大眾運輸使用，轉移私人運具

三鶯線延伸桃園八德段預估目標年(民國 130 年)全日進站旅運量為 28,321 人次/日，全線旅運量則可由延伸前之三鶯線(新北市段)118,301 人次/日，提升至三鶯線(含延伸桃園八德段)158,366 人次/日，增量達 40,065 人次/日；最大站間運量由延伸前之三鶯線(新北市段)8,816 人次/小時/單向提升至三鶯線(含延伸桃園八德段)9,893 人次/小時/單向，增量達 1,077 人次/小時/單向。

三鶯線延伸桃園八德段對於提升大眾運輸使用，轉移私人旅次具正面效益。依表 6.3-3，目標年(民國 130 年)三峽鶯歌走廊全日總旅次 1,316,120 人次/日，全日大眾運輸旅次量由「有三鶯線」497,230 人次/日增至「有三鶯線延伸桃園八德段」511,181 人次/日，增量 13,951 人次/日，成長增幅 2.8%，大眾運輸旅次占總旅次比例則由 37.78%成長至 38.84%；全日私人運具(小客車及機車)旅次量由「有三鶯線」818,890 人次/日減至「有三鶯線延伸桃園八德段」804,939 人次/日，減量 13,951 人次/日，轉移降幅約 1.7%，私人運具旅次占總旅次比例則由 62.22%下降至 61.16%。

另依表 6.3-4，無、有三鶯線延伸桃園八德段之臺北都會區全日大眾運輸旅次可由 559.30 萬人次/日成長至 560.95 萬人次/日，其中捷運系統占比由 58.10%增加至 58.24%。

以上顯示，三鶯線延伸桃園八德段可提升三鶯線運量、票收及大眾運輸使用，亦可轉移私人運具，符合鼓勵大眾運輸之政策方向。

##### (二) 路網旅行時間節省

包括大眾運輸旅次旅行時間與私人運具旅行時間。三鶯線(新北市段)於大眾運輸路網旅行時間可節省 260.54 萬分鐘/日，於私人運具旅行時間之小客車可節省 116.81 萬分鐘/日，機車可節省 235.49 萬分鐘/日，合計節省 612.84 萬分鐘/日；三鶯線(含延伸桃園八德段)於大眾運輸路網旅行時間可節省 283.66 萬分鐘/日，於私人運具旅行時間之小客車可節省 128.97 萬分鐘/日，機車可節省 259.66 萬分鐘/日，合計節省 672.29 萬分鐘/日(詳表 6.3-2)。

因此，興建三鶯線延伸桃園八德段後，預估目標年(民國 130 年)整體路網可再節省之總旅行時間達 59.45 萬分鐘/日。

##### (三) 路網運輸效益

運輸效益包括旅行時間節省、公車營運成本節省、肇事成本節省、空污噪音改善效益等，本計畫三鶯線延伸桃園八德段營運 30 年預估運輸效益合計達 52,918.38 百萬元，益本比 1.37 > 1(詳表 12.2-10)，具經濟可行性。

## 五、本計畫財務自償率符合交通部審議及中央補助門檻，各類效益指標均顯示可達永續營運，並具興建、推動價值。

本計畫三鶯線延伸桃園八德段之財務自償率 30.07% (詳表 12.3-1)，大於「各級政府自償率與非自償經費中央補助比例表」所設定，中央政府補助政府財力級次第二級(桃園市政府)之捷運計畫非自償性經費的最低門檻 25%。

另依其他評估指標，顯示三鶯線延伸桃園八德段均具興建價值，說明如下：

- (一) 營運永續指標：三鶯線延伸桃園八德段營運收支比  $1.12 > 1$  (詳表 12.3-1)，顯示營運期間之本業收入可負擔營運維護及重增置等支出成本，可達營運永續目標。
- (二) 邊際效益指標：目標年 130 年三鶯線延伸桃園八德段對於三鶯線之邊際收入 25.60 元/人次  $>$  邊際成本 23.31 元/人次 (詳表 12.6-8)，顯示在都市軌道隨著路線向外圍延伸可能造成邊際效益遞減下，三鶯線延伸桃園八德段仍具興建效益。
- (三) 運量密度指標：三鶯線延伸桃園八德段本身的運量密度為 7,297 人次/日-公里  $>$  中運量捷運營運收支平衡之 6,000 人次/日-公里 (詳 6.2 節)。另評估目標年 130 年有無本計畫延伸段情境下，三鶯線(新北市段)運量密度 7,712 人次/日-公里，三鶯線(含延伸桃園八德段)之運量密度 8,123 人次/日-公里 (詳表 12.6-5)，顯示有延伸段後，三鶯線每公里之服務旅運量有所成長，三鶯線延伸桃園八德段具交通運輸效益。

## 16.3 結論

經蒐集整理計畫範圍都市發展、交通運輸等現況，以及相關上位計畫及建設開發計畫，本計畫(延伸桃園八德段)之社經發展預測、路線方案研擬及運輸需求分析預測已有初步成果，分別彙整說明如后。

### 一、社經發展預測

本計畫(延伸桃園八德段)社經預測以「三鶯線綜合規劃」成果為基礎，並更新至行政院國家發展委員會所做之民國 105 年至 150 年人口推計，及業人口則引用民國 100 年工商普查資料。再利用臺北都會區運量模式(TRTS)，增列八德及轉乘桃園捷運綠線延伸服務之桃園、蘆竹、大園社經資料預測，亦考量相關計畫後檢討推估結果並修正預測，茲整理如下：

#### (一) 臺灣人口總量預測

以國發會之中推估預測，於民國 113 年時將達零成長，總人口為 2,374 萬人，至民國 140 年時，總人口則將減至 2,058 萬人。

#### (二) 臺北及桃園都會區人口總量預測

臺北都會區依據臺灣人口總量預測，並考量近年臺北市、新北市人口成長趨勢，以及房價、捷運通車等因素。本計畫預測民國 130 年臺北市人口約 266.7 萬人，新北市約 403.8 萬人，桃園市約 252.2 萬人。

#### (三) 研究範圍人口預測

預測民國 130 年新北市土城、樹林(北大特定區)、三峽、鶯歌及桃園市八德等各區人口合計為 718,539 人。

#### (四) 及業人口預測

預測民國 130 年新北市土城、樹林(北大特定區)、三峽、鶯歌及桃園市八德等各區一、二級產業人口合計為 108,237 人，三級產業人口合計為 111,547 人。

### 二、路線方案規劃

三鶯線延伸桃園八德段連接桃園捷運綠線(桃園航空城捷運線)，並服務八德市區人口。經評估三個路廊方案，其運量差異不大，以路線最直捷、工程經費最低、運輸效益最佳之路廊方案 Dx 為建議路廊，並與三鶯線共用三峽機廠，採局部地下方式銜接桃園捷運綠線 G04 站，其轉乘便利性最佳、工程可行性及用地取得可行性較高，為本計畫建議之後續規劃方案。

建議路線方案始自三鶯線(新北市段)終點里程 14+278，沿福德一路往西行，並自國道 2 號大湳交流道北側跨越國道 2 號後，利用「和強路至介壽路新闢道路」(原桃園生活圈六號道路)往西南連結八德(大湳地區)都市計畫，路線於和平路西側設置 LB13 站後往西跨越豎腳埤，至八德(大湳地區)都市計畫區南緣岔出「和強路至介壽路新闢道路」，並由高架逐漸下降



至地下，續沿都市計畫南緣農業區、機關用地(保一總隊)進入介壽路二段，再向北於桃園捷運綠線中央避車線上層空間設置端點站(LB14 站)與桃園捷運綠線 G04 站銜接轉乘，路線全長約 3.881 公里。

建議路線方案共設置 2 站：

1. LB13 站：設於八德非都市土地、「和強路至介壽路新闢道路」上近和平路口，鄰近大湳及大草厝地區，為高架側式月台車站，里程 16K+350。兩側出入口規劃使用新闢道路路權範圍人行道、綠帶及設施帶空間。
2. LB14 站：設於於八德(大湳地區)都市計畫介壽路二段、近金和路口，為地下島式月台車站，里程 18K+095。車站站體位於桃園捷運綠線 G04 站下層 B3 層，穿堂層與 3 處出入口與桃園捷運綠線 G04 站共用。

在線形規劃上，延伸桃園八德段最大坡度發生於高架段以 4.67% 坡度下降至地下段，最小轉彎半徑為 60 公尺。

### 三、運輸需求分析預測

依運輸需求預測結果，三鶯線延伸桃園八德段對三鶯線運量將產生正面之增加效果，預估目標年(民國 130 年)全日服務旅次量可由三鶯線延伸前之 118,301 人次/日提升至延伸後之 158,366 人次/日，最大站間運量由延伸前 8,816 人次/小時/單向提升至延伸後 9,893 人次/小時/單向。

### 四、系統型式評選

本計畫(延伸桃園八德段)系統型式基於運量預測結果、營運可行性、運輸效益及捷運系統上之一致性，延續「三鶯線綜合規劃」之建議，採「中運量捷運系統」進行延伸，車輛規格主要參數規劃如表 7.1-3。

### 五、工程技術可行性

主要特殊工程點發生於跨國道 2 號大湳交流道之線形規劃，考量用地取得、建物拆遷、工程經費及平縱面線形，建議以行經國道 2 號大湳交流道北緣作為跨越國道建議方案，其橋梁高度適中，線形平順，且多行經高速公路用地(公有地)，推動可行性較高。

此外，配合本計畫介壽路段路線行經桃園捷運綠線下層，三鶯線地下結構物由桃園捷運綠線先行設計施工預留，並於綠線與三鶯線工程介面處設置可拆除式連續壁，以利後續施工銜接。

### 六、營運可行性

本計畫(延伸桃園八德段)之營運可行性評估採區間營運模式，以 LB08 站為區間端點；列車規格比照「三鶯線綜合規劃」研究成果，列車容量 330 人/列，LB01~LB08 站尖峰班距 2 分鐘，LB08~LB14 站尖峰班距 4 分鐘。延伸後之列車需求 36 列，較「三鶯線綜合規劃」案(列車需求 29 列)須再增加 7 組列車數，分別儲放於三峽機廠及 LB01、LB14 端點站之月台或尾軌。

## 七、用地取得、工程經費及建設期程規劃

用地取得區分車站及路線段。LB13 站體及出入口設於桃園市政府辦理「和強路至介壽路新闢道路」路權內；LB14 站體與桃園捷運綠線 G04 站共構，出入口與桃園捷運綠線 G04 站共用，故無須另行取得用地及辦理都市計畫變更。

路線段主要利用桃園市政府辦理「和強路至介壽路新闢道路」與既有道路福德一路、介壽路，部分路段利用國道 2 號大湳交流道高速公路用地(公有地)及都市計畫農業區(私有地)、機關用地(公有地)。行經高速公路用地、農業區及機關用地將依據「桃園市大眾捷運系統工程穿越土地上空或地下處理要點」、「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」、「國有不動產撥用要點」等相關規定辦理一般徵收、徵收地上權、撥用、持分撥用或註記等。

建議路線方案預估工程經費為 11,641.48 百萬元(當年幣值)。初步研擬建設時程進度，「可行性研究」啟動後，續辦理「綜合規劃」、「環境影響評估」作業及相關審查，並於「綜合規劃」中央審議期間同步進行都市計畫變更，預計 Y 年(預計為民國 110 年中)獲行政院核定，續於 Y 年、(Y+1)年展開土地取得、土建統包設計施工及機電系統設計，(Y+2)年進行機電系統製造、安裝與穩定性測試，(Y+6)年中完成土建工程，(Y+6)年底完成機電系統測試後，進行模擬演練與初、履勘，預計(Y+7)年中通車營運。預定建設進度詳如表 12.1-1。

## 八、周邊土地開發初步評估分析

車站周邊地區土地開發之影響範圍以各捷運車站半徑 500 公尺為基準，選取涉及之課稅地區為租稅增額財源(TIF)實施地區。

LB13 站周邊部分為非都市土地，部分為八德(大湳地區)都市計畫，TOD 土地開發以不擴張蔓延為原則，發展上以新興住宅鄰里為定位，以有限度開發方式，讓車站周邊得以在合理利用土地的同時，保有生態環境品質。

LB14 站位於桃園捷運綠線 G04 站下層，兩站 TIF 實施範圍重疊，為避免效益重覆計算，該效益納入本計畫 LB14 站計算「雙捷運」建設下之不動產增值效益。發展上以地區消費節點為定位，善用雙捷運優勢，促進周邊都市開發，強化主要街道之生活商業服務機能，發展成為地區消費節點

在土地開發之財務效益挹注上，經初步分析整體開發效益，計畫核定後 30 年之周邊土地開發 TOD 挹注金額約為 10.95 億元(當年幣值)，TIF 稅收挹注金額約為 21.62 億元(當年幣值)。

## 九、財務計畫及經費分攤

三鶯線延伸桃園八德段之財務效益如表 12.3-1。在僅計入本業收益時，自償率為 10.91%，計畫淨現值為-7,886.34 百萬元，營運收支比為 1.12 > 1，可達營運永續；如納入捷運車站周邊土地開發效益(TOD)及租稅增額

財源(TIF)後，自償率可提升為 30.07%，達中央政府補助第二級財力地方政府之門檻 25%，計畫淨現值為-6,190.55 百萬元。

經計算，自償率 30.07%時，中央補助比例為 64.20%、工程費自償比 30.67%。則計畫總經費 11,641.48 百萬元中，中央政府補助非自償性工程經費 5,084.72 百萬元，桃園市政府負擔 6,556.76 百萬元。

## 16.4 建議

- 一、捷運三鶯線延伸桃園八德段串連臺北捷運系統與桃園捷運系統，經沿線路線規劃及周邊土地開發之檢視，建議採與三鶯線(新北市段)相同之中運量捷運系統。土地開發上則由相關上位計畫與在地產業發展擬訂相關開發構想。
- 二、鑑於過去捷運建設之經驗，往往因用地取得困難造成進度延誤，故以較周延的方式辦理土地取得，避免沿線民意之抗爭，以降低計畫財務及期程風險，實為捷運推動之重要課題。目前「可行性研究」階段已與桃園市政府相關單位進行溝通協調，路線方案用地範圍主要利用桃園市政府辦理「和強路至介壽路新闢道路」與既有道路福德一路、介壽路，部分路段利用國道 2 號大湳交流道(公有地)及都市計畫農業區(私有地)、機關用地(公有地)，且共用三鶯線三峽機廠，無須另取得機廠用地，故已將私有地徵收最小化。後續「綜合規劃」、「都市計畫變更」及「土地取得」階段應持續溝通協調，並於「綜合規劃」階段先行召開公有地取得協商會議，邀集各公有土地權管機關確認後續辦理事宜；私有土地取得則依相關法規程序辦理，以利計畫之執行。
- 三、本計畫延伸桃園八德段經相關分組會議及工作小組會議討論，建議不設置次機廠儲車，改採用線上儲車方式，並考量用地取得可行性，於 LB14 站採地下車站配置，建議由桃園捷運綠線預留介壽路二段三鶯線地下結構物空間。因涉及三鶯線營運計畫及捷運綠線工程設計，將由三鶯線主管機關新北市政府及桃園捷運綠線主管機關桃園市政府研議確認。
- 四、目前新北市政府已推動三鶯線先導公車培養捷運運量，建議就三鶯線延伸桃園八德段路廊，研擬捷運先導公車路線，並與三峽、鶯歌地區之公車、鐵路系統串連，以建構三鶯-八德地區整體性大眾運輸路網，培養捷運旅客量。