

第四章 交通運輸現況與發展

4.1 道路交通系統

4.1.1 道路系統現況

本計畫研究範圍主要道路系統包括國道 3 號、國道 2 號、省道臺 4 線、縣道 110 線、縣道 110 乙線、縣道 114 線，以及鄉道桃 46 線、桃 53 線、桃 57 線等，道路幾何特性整理如表 4.1-1 所示，道路系統則如圖 4.1-1 所示。以下分別說明各聯外道路與地區道路現況。

一、聯外道路

三鶯地區位於臺北都會區西南側，以國道 3 號、國道 2 號為主要聯外道路，省道臺 4 線、縣道 110 線、縣道 110 乙、縣道 114 線亦為新北市三鶯地區與桃園市八德區重要聯外道路，說明如下。

(一) 國道 2 號

國道 2 號由國道 3 號鶯歌系統交流道起，往西經過鶯歌、八德、桃園、蘆竹、大園等地，至桃園國際機場止，全長約 20.7 公里，其間與國道 1 號交會，沿線設置大湳交流道、南桃園交流道、機場系統交流道、大竹交流道、大園交流道。國道 2 號機場系統交流道以西路段拓寬為 8 車道，以東路段為 6 車道，大園、南桃園、大湳及機場系統、鶯歌系統等 5 處交流道已於 101 年 5 月陸續完成改善工程，各交流道銜接連絡道之回堵延滯情況已有所改善。研究範圍之鶯歌鳳鳴地區、八德地區旅次大多利用大湳交流道。

(二) 國道 3 號

國道 3 號於研究範圍周邊區域穿越中和、板橋、土城、樹林、三峽、鶯歌等地區，往南銜接桃園、新竹，沿線設置土城交流道、三鶯交流道、鶯歌系統交流道。國道 3 號可經鶯歌系統交流道銜接國道 2 號，於土城-鶯歌系統間主線布設雙向 8 車道，為服務規劃範圍內往來臺北都會區之對外長途聯絡要道。

(三) 省道臺 4 線

省道臺 4 線為南北走向，全線皆在桃園市內，起於大園鄉，經過蘆竹、龜山及桃園市後，由八德區往南穿過國道 3 號進入大溪鎮，訖點則位於龍潭鄉石門，臺 4 線與臺 3 乙線交岔路口處。臺 4 線於八德地區路名為介壽路，現況路寬為 20 公尺，布設雙向 4 車道，於八德(大湳)都市計畫區之道路兩側住宅及商業活動密集。

(四) 縣道 110 線

縣道 110 線東起自三峽介壽路，往西經新北市三峽區、鶯歌區後，進入桃園市境內之八德區、桃園市，為聯絡三峽、鶯歌、八德、桃園市間主要道路，行經三峽大橋、三峽市區、臺北大學、三鶯大橋、三鶯交流道、鶯歌市區。縣道 110 線於鶯歌地區路名為鶯桃路，現況路寬 20 公尺，布設雙向 4 車道。

(五) 縣道 110 乙(福德一路)

縣道 110 乙(福德一路)為國道 2 號大湳交流道之聯絡道，自新北市鶯歌區鶯桃路經大湳交流道至桃園市八德區和平路(鄉道桃 57 線)為止，路線長約為 1.4 公里，道路寬 30 公尺，布設雙向 4~6 車道。

(六) 縣道 114 線

縣道 114 線位於國道 3 號北側，路線起自板橋浮洲橋，往南經新北市樹林區、鶯歌區後，進入桃園市境內之八德區，為板橋、樹林、鶯歌、八德地區間之主要聯絡道路，行經樹林市區、山佳火車站、鶯歌鎮市區。縣道 114 線於鶯歌地區路名為中正一路，八德地區路名為興豐路，道路寬 20 公尺，布設雙向 4 車道。

二、地區道路

本計畫於八德主要之地區道路包括鄉道桃 46 線、桃 53 線、桃 57 線等，其路線及幾何特性說明如下。

(一) 鄉道桃 46 線(和平路)

鄉道桃 46 線東起於福德一路(縣道 110 乙線)，往西經桃園八德(大湳)都市計畫與省道臺 4 線(介壽路)銜接，迄於桃園中壢市，為八德區與中壢區之聯絡道路，現況路寬 12~15 公尺，採標線分隔路型，布設雙向 4 車道。

(二) 鄉道桃 53 線(國際路一段、福國街)

鄉道桃 53 線北起於桃園市永安路(縣道 110 線)，往南經桃園市區西側與八德市區，迄於大溪埔頂地區之臺 3 線，為八德區與桃園區之聯絡道路。鄉道桃 53 線於八德大湳地區為國際路一段、福國街，國際路一段寬 15 公尺，採標線分隔路型，布設雙向 4 車道。

(三) 鄉道桃 57 線(和平路/長安街)

鄉道桃 57 線起於鶯桃路(縣道 110 線)，經國道 3 號大湳交流道地區與縣道 110 乙線(福德一路)銜接，往西迄於興豐路(縣道 114 線)，為八德區與桃園區之聯絡道路，現況路寬 10~12 公尺，標線分隔路型，布設雙向 2 車道。

表 4. 1-1 研究範圍主要道路系統幾何特性彙整表

| 道路等級 | 道路編號 | 道路名稱 | 路寬(m) | 雙向車道數 | | 分隔型態 |
|------|--------|---------|-------|-------|---------|------|
| | | | | 汽車道 | 混合/機慢車道 | |
| 國道 | 國道 2 號 | -- | 40 | 6、8 | -- | 中央分隔 |
| | 國道 3 號 | -- | 40 | 8 | -- | 中央分隔 |
| 省道 | 臺 4 線 | 八德介壽路 | 20 | 2 | 2 | 標線分隔 |
| 縣道 | 110 線 | 鶯歌鶯桃路 | 20 | 2 | 2 | 中央分隔 |
| | 110 乙線 | 八德福德一路 | 30 | 2、4 | 2 | 中央分隔 |
| | 114 線 | 八德興豐路 | 20 | 2 | 2 | 中央分隔 |
| 鄉道 | 桃 46 線 | 八德和平路 | 12~15 | 2 | 2 | 標線分隔 |
| | 桃 53 線 | 八德國際路一段 | 15 | 2 | 2 | 標線分隔 |
| | | 八德福國街 | 12 | -- | 2 | 標線分隔 |
| | 桃 57 線 | 八德長安街 | 10 | -- | 2 | 標線分隔 |

資料來源：本計畫整理。

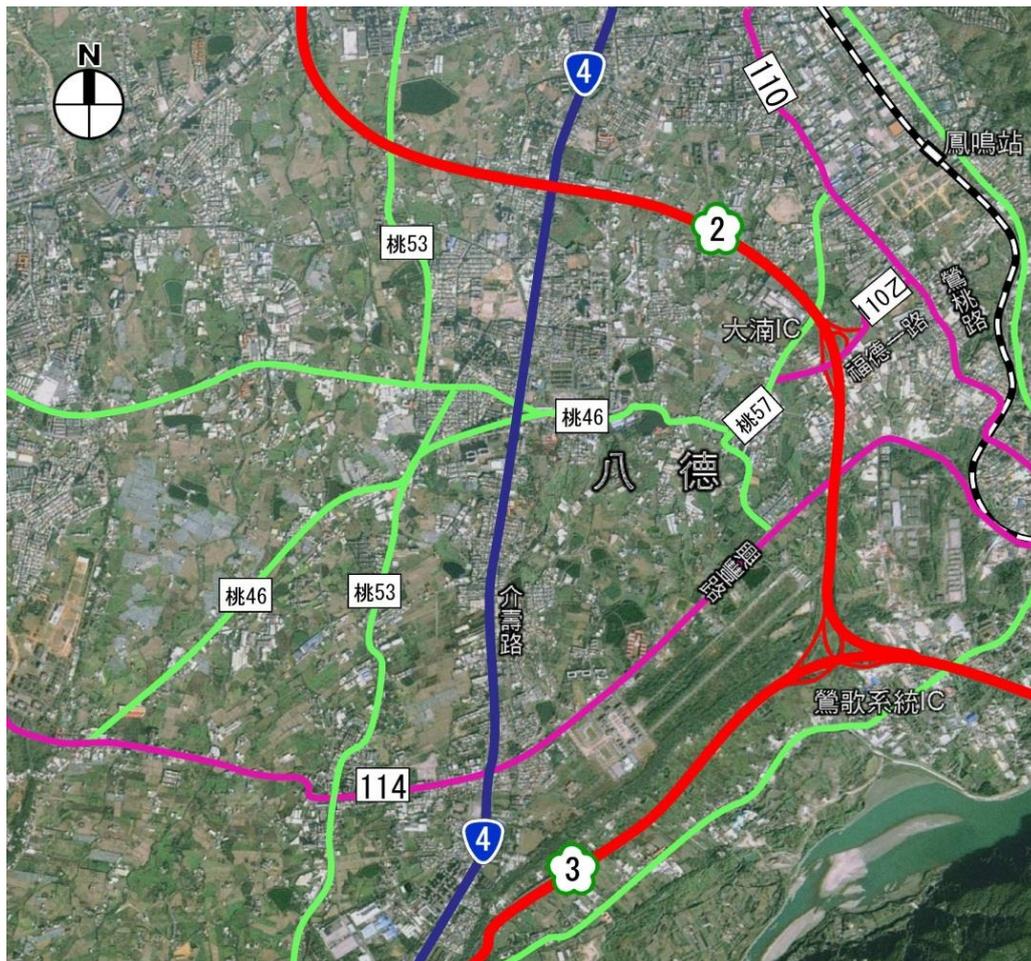


圖 4. 1-1 三鶯線延伸桃園八德段道路系統示意圖

4.1.2 道路交通特性

研究範圍主要道路交通特性係依據國道高速公路局所提供民國 99 年之 VD 資料，以及交通部公路總局辦理之民國 100 年交通量調查資料，彙整主要道路尖峰小時交通量；另參酌交通部運輸研究所「公路車輛行駛時間調查(九十九年)」(民國 100 年 12 月)之旅行速率調查，利用交通部運輸研究所「2011 年臺灣地區公路容量手冊」，進行主要道路之服務水準分析，並輔以流率與容量比來評定其服務等級分析。

道路系統服務水準之劃分標準按道路類型而有所不同，「2011 年臺灣地區公路容量手冊」將道路系統區分為高速公路、快速公路、郊區公路(市郊道路、城際公路)及市區幹道，本計畫周邊主要道路以高速公路及市區幹道類型評估，高速公路服務績效以 V/C 值、與平均速率與速限之差距兩項呈現，如表 4.1-2；市區幹道則以不同速限下的平均速率為服務水準劃分標準，如表 4.1-3。

表 4.1-2 國道高速公路服務水準等級劃分標準

| 服務水準 | V/C 值 | 服務水準 | 平均速率與速限差距(km/h) |
|------|----------------------|------|-----------------|
| A | $V \leq 0.35$ | 1 | ≤ 5 |
| B | $0.35 < V \leq 0.60$ | 2 | 6~10 |
| C | $0.60 < V \leq 0.85$ | 3 | 11~15 |
| D | $0.85 < V \leq 0.95$ | 4 | 16~25 |
| E | $0.95 < V \leq 1$ | 5 | 26~35 |
| F | $V > 1$ | 6 | > 35 |

資料來源：1. 「2011 年臺灣地區公路容量手冊」，交通部運輸研究所，民國 100 年 10 月。
2. 本計畫整理。

表 4.1-3 市區道路服務水準等級劃分標準(依旅行速率)

| 服務水準 | 平均旅行速率(km/h) | | |
|------|------------------|------------------|------------------|
| | 速限 50km/h | 速限 60km/h | 速限 70km/h |
| A | $V \geq 35$ | $V \geq 40$ | $V \geq 45$ |
| B | $30 \leq V < 35$ | $35 \leq V < 40$ | $40 \leq V < 45$ |
| C | $25 \leq V < 30$ | $30 \leq V < 35$ | $35 \leq V < 40$ |
| D | $20 \leq V < 25$ | $25 \leq V < 30$ | $30 \leq V < 35$ |
| E | $15 \leq V < 20$ | $20 \leq V < 25$ | $25 \leq V < 30$ |
| F | $V < 15$ | $V < 20$ | $V < 25$ |

資料來源：1. 「2011 年臺灣地區公路容量手冊」，交通部運輸研究所，民國 100 年 10 月。
2. 本計畫整理。

本計畫主要聯外道路包括國道 2 號、國道 3 號、省道臺 4 線、縣道 110 線、縣道 110 乙線、縣道 114 線等，其交通量、旅行速率與服務水準請參見表 4.1-4。

一、國道

(一)國道 2 號

國道 2 號以大竹至機場系統交流道及機場系統至鶯歌系統交流道之交通量最高，東西向尖峰時段之交通流量各約 7,000~8,000pcu/h，交通負荷較大；旅行速率部分，在大竹-機場系統-鶯歌系統交流道間路段，平日往東（往鶯歌）方向速率約 42~55km/h，服務水準 C6 級，平日往西（往機場）方向速率約 54~69km/h，服務水準 D5 級、E6 級。

(二)國道 3 號

國道 3 號以土城至三鶯交流道之交通量最高，南北向尖峰時段之交通流量各約 6,500~6,600pcu/h，交通負荷較大；旅行速率部分，在南桃園至大湳交流道間路段，平日往北（往中和）方向速率略高於往南（往機場）方向，道路服務水準為 C5 級，尖峰土城交流道、三鶯交流道有車輛回堵情形產生。

二、省道

(一)省道臺 4 線

省道臺 4 線八德至大溪，南北向尖峰時段之交通流量各約 1,100~1,400pcu/h，尖峰交通狀況良好；旅行速率部分，平日往南（往大溪）方向速率略高於往北（往八德）方向，均可維持在 40 公里/小時以上，交通狀況良好，道路服務水準為 A 級。

三、縣道

(一)縣道 110 線

縣道 110 線以三峽至鶯歌之交通量較高，東西向尖峰時段之交通流量各約 2,000~2,200pcu/h，尖峰往北方向交通負荷已接近飽和；旅行速率部分，在三峽至鶯歌間路段，平日往西（往鶯歌）方向速率略高於往東（往土城）方向，但皆可維持在 30 公里/小時以上，服務水準為 A~B 級。

(二)縣道 110 乙線

縣道 110 乙線(福德一路)為大湳交流道之連絡道，東西向尖峰時段之交通流量各約 1,200~1,400pcu/h，交通服務狀況尚可；旅行速率部分，平日往東（往鶯歌）方向速率高於往西（往八德）方向，速率約為 24 公里/小時，尖峰方向服務水準為 D 級。

(三) 縣道 114 線

縣道 114 線以樹林至鶯歌之交通量較高，東西向尖峰時段之交通流量各約 1,300~1,600pcu/h，尖峰往北方向交通負荷較重；旅行速率部分，在樹林至鶯歌間路段，平日往西(往鶯歌)方向速率略高於往東(往樹林)方向，但皆可維持在 40 公里/小時以上，交通狀況良好尚可，道路服務水準為 A 級。

表 4.1-4 規劃範圍主要道路尖峰小時服務水準分析表

| 道路名稱 | 路段起訖 | 速限 (KPH) | 方向 | 道路容量 (pcu/h) | 尖峰小時交通量 (pcu/h) | 流量容量比 (V/C) | 尖峰平均行駛速率 (Kph) | 服務水準 |
|-----------|---------|----------|----|--------------|-----------------|-------------|----------------|------|
| 國道 2 號 | 大竹~機場系統 | 100 | 往東 | 8,300 | 7,020 | 0.85 | 55 | C6 |
| | | | 往西 | 8,300 | 7,138 | 0.86 | 69 | D5 |
| | 機場系統~鶯歌 | | 往東 | 6,200 | 6,338 | 1.02 | 42 | C6 |
| | | | 往西 | 6,200 | 8,001 | 1.29 | 54 | E6 |
| 國道 3 號 | 土城~鶯歌 | 110 | 往北 | 8,400 | 6,580 | 0.78 | 76.5 | C5 |
| | | | 往南 | 8,400 | 6,558 | 0.78 | 76.7 | C5 |
| | 鶯歌~大溪 | | 往北 | 8,400 | 5,395 | 0.64 | 79.3 | C5 |
| | | | 往南 | 8,400 | 6,163 | 0.73 | 77.4 | C5 |
| 省道臺 4 線 | 八德~大溪 | 50 | 往北 | 2,300 | 1,155 | 0.50 | 43.9 | A |
| | | | 往南 | 2,300 | 1,310 | 0.57 | 40.9 | A |
| 縣道 110 線 | 三峽~鶯歌 | 50 | 往東 | 2,300 | 2,102 | 0.91 | 32.7 | B |
| | | | 往西 | 2,300 | 2,047 | 0.89 | 35.9 | A |
| | 鶯歌~桃園 | 50 | 往東 | 2,300 | 1,338 | 0.58 | 50.6 | A |
| | | | 往西 | 2,300 | 1,371 | 0.60 | 50.5 | A |
| 縣道 110 乙線 | 鳳鳴~大湳 | 50 | 往東 | 2,200 | 1,377 | 0.63 | 24.4 | D |
| | | | 往西 | 2,200 | 1,239 | 0.56 | 31.3 | B |
| 縣道 114 線 | 樹林~鶯歌 | 50 | 往東 | 2,200 | 1,511 | 0.69 | 40.1 | A |
| | | | 往西 | 2,200 | 1,396 | 0.63 | 40.3 | A |
| | 鶯歌~八德 | | 往東 | 2,200 | 1,251 | 0.57 | 40.6 | A |
| | | | 往西 | 2,200 | 1,085 | 0.49 | 44.5 | A |

- 資料來源：1. 交通量，「100 年度公路平均每日交通量調查統計表」，交通部公路總局。
 2. 交通量，「臺灣桃園國際機場第三航站區交通影響評估報告書」，民國 106 年 8 月 10 日
 3. 旅行速率，「公路車輛行駛時間調查(九十九年)」，交通部運輸研究所。
 4. 容量設定，「2011 年公路容量手冊」，交通部運輸研究所。

四、重要道路交通量調查

本計畫 101 年 4 月間於土城、新店、樹林、三峽、鶯歌、八德等行政區界之重要聯外道路共 10 個地點進行平日、假日屏柵線交通量調查，調查地點如圖 4.1-2。調查結果顯示各區位穿越性交通量，平日與假日交通量調查結果整理如表 4.1-5 與表 4.1-6 所示。

平日晨峰(06:30~08:30)與昏峰(17:00~19:00)以 S4 調查站(三鶯大橋)晨峰時段穿越性車流量較大，達 C 級服務水準，另 S8 調查站(大湖路)往西方向晨峰時段車流量較高，道路服務水準下降至 D 級。其他道路服務水準為 A~B 級。

假日各路段之尖峰時段略有差異，但大致以晨峰 9:00~11:00 及昏峰 16:00~18:00 之車流量較大。假日時段各主要地區車流集中情形降低，各路段道路服務水準介於 A~B 級。

表 4.1-4 公路總局及交通部運輸研究所的調查結果主要為長路段之平均行駛速率及服務水準，除國道高速公路於尖峰時段較為壅塞，平面聯外之主要道路尖峰服務水準多在 A~B 級之間，交通狀況良好。但就地區性路段而言，則多有尖峰局部壅塞情形，主要發生在三鶯大橋、鶯桃路及福德一路，因其均扮演了地區主要道路、聯外幹道及高速公路交流道聯絡道等多功能服務，車流集中情形明顯，無其他理想之替代道路，且重車比較高(>5%)，詳表 4.1-5、表 4.1-6。



圖 4.1-2 屏柵線交通調查點位置示意圖

表 4. 1-5 平常日屏柵線交通量調查結果彙整

| 區域 | 道路名稱 | 速限 (KPH) | 方向 | 晨峰(06:30-08:30) | | | | 昏峰(17:00-19:00) | | | | 晨峰車種百分比(%) | | | 昏峰車種百分比(%) | | |
|------|----------------------|-------------|----|-----------------|-----|----------|----------|-----------------|-----|----------|----------|------------|-----|-----|------------|-----|-----|
| | | | | 流量 (PCU/HR) | V/C | 旅行 速率 | 服務 水準 | 流量 (PCU/HR) | V/C | 旅行 速率 | 服務 水準 | 大型車 | 小型車 | 機車 | 大型車 | 小型車 | 機車 |
| S1 | 省道臺 3 線 (介壽路三段) | 50 | 往東 | 1,059 | 0.4 | 38.24 | A | 1,369 | 0.5 | 34.79 | B | 2% | 25% | 72% | 3% | 49% | 48% |
| | | | 往西 | 1,139 | 0.4 | 37.34 | A | 1,149 | 0.4 | 37.23 | A | 2% | 46% | 52% | 4% | 34% | 62% |
| S2 | 縣 110 線 (安坑路-雲森橋) | 50 | 往東 | 246 | 0.2 | 42.98 | A | 314 | 0.3 | 41.03 | A | 4% | 34% | 62% | 2% | 54% | 44% |
| | | | 往西 | 337 | 0.3 | 40.37 | A | 220 | 0.2 | 43.72 | A | 5% | 43% | 51% | 1% | 42% | 57% |
| S3 | 北 85 (三樹路-南龍橋) | 50 | 往東 | 1,088 | 0.3 | 39.80 | A | 557 | 0.2 | 44.78 | A | 1% | 28% | 71% | 3% | 40% | 57% |
| | | | 往西 | 424 | 0.1 | 46.03 | A | 726 | 0.2 | 43.19 | A | 3% | 34% | 63% | 1% | 27% | 72% |
| S4 | 縣 110 線 (三鶯大橋) | 50 | 往東 | 2,023 | 0.7 | 29.34 | C | 1,839 | 0.6 | 31.57 | B | 5% | 45% | 50% | 4% | 48% | 47% |
| | | | 往西 | 1,997 | 0.7 | 29.76 | C | 1,743 | 0.6 | 32.62 | B | 4% | 40% | 56% | 3% | 47% | 50% |
| S5-1 | 北 84 線 (柑園街二段) | 50 | 往東 | 309 | 0.3 | 41.16 | A | 254 | 0.2 | 42.76 | A | 7% | 37% | 57% | 4% | 54% | 42% |
| | | | 往西 | 233 | 0.2 | 43.35 | A | 279 | 0.3 | 42.02 | A | 5% | 46% | 50% | 4% | 48% | 48% |
| S5-2 | 縣 114 線 (中正一路) | 50 | 往東 | 94 | 0.1 | 47.31 | A | 125 | 0.1 | 46.42 | A | 1% | 33% | 66% | 2% | 33% | 66% |
| | | | 往西 | 164 | 0.2 | 45.31 | A | 167 | 0.2 | 45.24 | A | 2% | 38% | 59% | 2% | 37% | 61% |
| S6-1 | 縣 110 乙線 (福德一路) | 50 | 往東 | 1,435 | 0.6 | 32.54 | B | 1,589 | 0.6 | 30.48 | B | 8% | 69% | 23% | 6% | 68% | 25% |
| | | | 往西 | 1,492 | 0.6 | 31.78 | B | 1,361 | 0.5 | 33.52 | B | 5% | 68% | 27% | 6% | 73% | 21% |
| S6-2 | 縣 114 線 (興豐路) | 50 | 往東 | 915 | 0.3 | 41.14 | A | 706 | 0.2 | 43.17 | A | 1% | 49% | 50% | 4% | 42% | 54% |
| | | | 往西 | 754 | 0.2 | 42.70 | A | 803 | 0.3 | 42.23 | A | 2% | 45% | 52% | 3% | 48% | 49% |
| S7 | 縣 110 線 (鶯桃路) | 50 | 往東 | 1,312 | 0.4 | 37.10 | A | 1,339 | 0.4 | 36.83 | A | 5% | 38% | 57% | 5% | 37% | 58% |
| | | | 往西 | 1,500 | 0.5 | 35.24 | A | 1,104 | 0.4 | 39.14 | A | 4% | 35% | 61% | 5% | 39% | 56% |
| S8 | 北 116 線 (大湖路) | 50 | 往東 | 386 | 0.4 | 38.98 | A | 545 | 0.5 | 34.38 | B | 1% | 34% | 64% | 3% | 51% | 46% |
| | | | 往西 | 968 | 0.9 | 21.56 | D | 342 | 0.3 | 40.23 | A | 1% | 36% | 62% | 3% | 45% | 52% |

表 4. 1-6 例假日屏柵線交通量調查結果彙整

| 區域 | 道路名稱 | 速限 (KPH) | 方向 | 晨峰(09:00-11:00) | | | | 昏峰(16:00-18:00) | | | | 晨峰車種百分比(%) | | | 昏峰車種百分比(%) | | |
|------|----------------------|-------------|----|-----------------|-----|----------|----------|-----------------|-----|----------|----------|------------|-----|-----|------------|-----|-----|
| | | | | 流量 (PCU/HR) | V/C | 旅行 速率 | 服務 水準 | 流量 (PCU/HR) | V/C | 旅行 速率 | 服務 水準 | 大型車 | 小型車 | 機車 | 大型車 | 小型車 | 機車 |
| S1 | 省道臺 3 線 (介壽路三段) | 50 | 往東 | 850 | 0.3 | 40.55 | A | 1,378 | 0.5 | 34.66 | B | 3% | 59% | 38% | 4% | 57% | 39% |
| | | | 往西 | 1,365 | 0.5 | 34.84 | B | 1,313 | 0.5 | 35.41 | A | 2% | 60% | 38% | 5% | 63% | 32% |
| S2 | 縣 110 線 (安坑路-雲森橋) | 50 | 往東 | 216 | 0.2 | 43.84 | A | 389 | 0.4 | 38.88 | A | 3% | 48% | 49% | 1% | 66% | 33% |
| | | | 往西 | 344 | 0.3 | 40.18 | A | 204 | 0.2 | 44.16 | A | 2% | 62% | 36% | 1% | 46% | 53% |
| S3 | 北 85 線 (三樹路-南龍橋) | 50 | 往東 | 421 | 0.1 | 46.05 | A | 594 | 0.2 | 44.43 | A | 1% | 44% | 56% | 1% | 49% | 50% |
| | | | 往西 | 538 | 0.2 | 44.96 | A | 430 | 0.1 | 45.97 | A | 1% | 51% | 47% | 1% | 48% | 51% |
| S4 | 縣 110 線 (三鶯大橋) | 50 | 往東 | 1,352 | 0.4 | 36.70 | A | 1,504 | 0.5 | 35.21 | A | 1% | 58% | 40% | 3% | 62% | 35% |
| | | | 往西 | 1,288 | 0.4 | 37.33 | A | 1,573 | 0.5 | 34.47 | B | 2% | 56% | 42% | 2% | 58% | 40% |
| S5-1 | 北 84 線 (柑園街二段) | 50 | 往東 | 82 | 0.1 | 47.66 | A | 173 | 0.2 | 45.06 | A | 1% | 55% | 44% | 1% | 59% | 39% |
| | | | 往西 | 154 | 0.1 | 45.61 | A | 146 | 0.1 | 45.82 | A | 3% | 57% | 40% | 2% | 55% | 43% |
| S5-2 | 縣 114 線 (中正一路) | 50 | 往東 | 103 | 0.1 | 47.06 | A | 130 | 0.1 | 46.29 | A | 1% | 43% | 56% | 1% | 53% | 45% |
| | | | 往西 | 137 | 0.1 | 46.08 | A | 238 | 0.2 | 43.21 | A | 1% | 49% | 49% | 1% | 57% | 42% |
| S6-1 | 縣 110 乙線 (福德一路) | 50 | 往東 | 1,015 | 0.4 | 37.81 | A | 1,284 | 0.5 | 34.55 | B | 11% | 70% | 19% | 5% | 77% | 17% |
| | | | 往西 | 1,130 | 0.5 | 36.44 | A | 975 | 0.4 | 38.30 | A | 8% | 78% | 14% | 5% | 73% | 22% |
| S6-2 | 縣 114 線 (興豐路) | 50 | 往東 | 473 | 0.2 | 45.42 | A | 547 | 0.2 | 44.71 | A | 9% | 50% | 41% | 2% | 52% | 46% |
| | | | 往西 | 415 | 0.1 | 45.99 | A | 539 | 0.2 | 44.78 | A | 6% | 51% | 43% | 2% | 48% | 50% |
| S7 | 縣 110 線 (鶯桃路) | 50 | 往東 | 738 | 0.2 | 42.74 | A | 810 | 0.3 | 42.04 | A | 4% | 49% | 48% | 1% | 49% | 50% |
| | | | 往西 | 689 | 0.2 | 43.22 | A | 876 | 0.3 | 41.38 | A | 2% | 50% | 48% | 2% | 47% | 51% |
| S8 | 北 116 線 (大湖路) | 50 | 往東 | 211 | 0.2 | 43.97 | A | 208 | 0.2 | 44.05 | A | 1% | 50% | 49% | 1% | 49% | 49% |
| | | | 往西 | 210 | 0.2 | 44.00 | A | 209 | 0.2 | 44.04 | A | 1% | 38% | 61% | 1% | 44% | 54% |

為瞭解桃園八德地區道路交通狀況，另蒐集桃園市政府相關計畫交通量調查資料，並於民國 101 年 6 月進行主要道路旅行速率調查(如圖 4. 1-3、圖 4. 1-4)，於 103 年 4 月辦理交通量補充調查(如表 4. 1-7)。

鶯歌鶯桃路段之旅行速率除文化路市區及福德一路附近，其餘路段可在 20 公里/小時以上，整體而言，鶯歌鶯桃路晨峰平均旅行速率於西行方向為 25.3 公里/小時，東行方向為 30.7 公里/小時，道路服務水準為 B~C 級，如圖 4. 1-3 所示。八德福德一路、和平路段於福德一路交流道匝道口至和平路、富榮街口附近受國道 2 號大湳交流道車流影響，以及和平路於東勇街至介壽路之大湳市區路段，尖峰方向車行速率較低，約在 20 公里/小時以下，道路服務水準 E 級，其餘路段多可達 25 公里/小時以上，整體而言，八德福德一路、和平路段平均旅行速率於晨峰西行方向為 24.9 公里/小時，東行方向為 28.8 公里/小時，道路服務水準為 C~D 級，如圖 4. 1-4 所示。

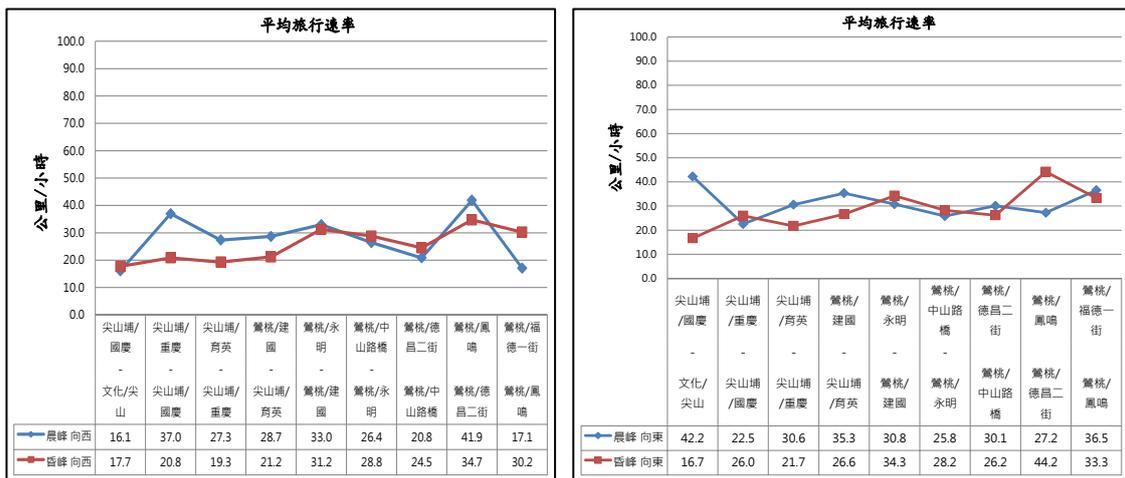


圖 4.1-3 鶯歌鶯桃路平常日平均旅行速率調查結果

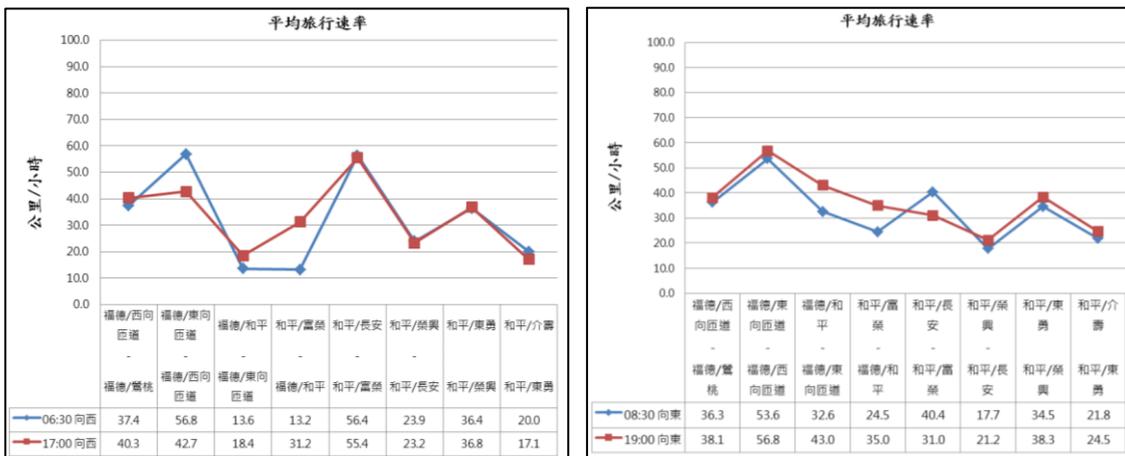


圖 4.1-4 八德和平路平常日平均旅行速率調查結果

再由表 4.1-7，顯示平日上午(06:30~08:30)鶯歌鳳鳴、八德地區道路尖峰方向交通量多在 1,100~1,900pcu/h 之間，服務水準 C~E 級，又以八德介壽路、福德一路段交通量最大，主要為臺 4 線市區幹道及晨峰往國道 2 號大湳交流道方向之通勤車流，達 1,8000pcu/h 以上。而瓶頸路段發生於和平路及介壽路段，主要原因為大草厝、大湳市區之路口號誌較密集、路口轉向車流造成延滯，以及路側停車與社經活動頻繁所致。

表 4.1-7 周邊主要道路尖峰交通量及服務水準評估

| 道路名稱 | 路段 | 方向 | 道路容量 (pcu/hr) | 尖峰流量 (pcu/hr) | V/C | 旅行速率 (km/hr) | 服務 水準 |
|------------------|----------------------------|----|------------------|------------------|------|-----------------|----------|
| 鶯桃路 ¹ | 中山高架橋- 福德一路 | 往西 | 2,700 | 1,596 | 0.59 | 22.6 | D |
| | | 往東 | 2,700 | 1,186 | 0.44 | 29.2 | C |
| 福德一路 | 鶯桃路- 大湳交流道 ¹ | 往西 | 2,900 | 1,860 | 0.64 | 22.1 | D |
| | | 往東 | 2,900 | 1,296 | 0.45 | 30.1 | B |
| | 大湳交流道- 和平路 ² | 往西 | 4,400 | 596 | 0.14 | 46.3 | A |
| | | 往東 | 4,400 | 1,868 | 0.42 | 29.6 | C |
| 西湖街 ² | 中山高架橋- 鳳鳴陸橋 | 往南 | 1,500 | 579 | 0.39 | 31.7 | B |
| | | 往北 | 1,500 | 904 | 0.60 | 24.2 | D |
| 和平路 ² | 福德一路- 榮興路 | 往西 | 2,500 | 1,654 | 0.66 | 20.6 | D |
| | | 往東 | 2,500 | 1,789 | 0.72 | 17.9 | E |
| 和強路 ² | 福德一路- 東勇街 | 往西 | 2,700 | 796 | 0.29 | 43.0 | A |
| | | 往東 | 2,700 | 1,181 | 0.44 | 32.3 | B |
| 介壽路 ³ | 義勇街- 忠孝街 | 往南 | 2,700 | 1,913 | 0.71 | 17.0 | E |
| | | 往北 | 2,700 | 1,594 | 0.59 | 22.6 | D |
| | 和平路- 介壽路 189 巷 | 往南 | 2,700 | 1,139 | 0.42 | 30.0 | C |
| | | 往北 | 2,700 | 1,557 | 0.58 | 23.1 | D |

資料來源：1. 本計畫於民國 103 年 4 月調查整理。

2. 「桃園-中壢生活圈六號道路新闢工程檢討路線規劃暨初步設計作業-期末報告」，桃園市政府，民國 103 年 9 月。

3. 桃園市政府於民國 100 年 5 月調查。

4.1.3 大眾運輸現況

桃園市政府改善桃園大眾運輸環境，過去五年公共運輸預算平均支出約占總預算比例 5.92%；另依交通部統計處「民眾日常使用運具狀況調查」資料，桃園市 105 年公共運輸市占率 15%，過去五年(101~105 年)公共運輸平均使用比例 14.7% (詳表 4.1-8)，為全國第四高，僅次於臺北市、基隆市、新北市。

表 4. 1-8 桃園市近五年公共運輸市占率

| 年度 | 101年 | 102年 | 103年 | 104年 | 105年 | 平均 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 市佔率 | 13.9% | 14.2% | 15.6% | 14.7% | 15.0% | 14.7% |

資料來源：交通部統計處「民眾日常使用運具狀況調查」。

三鶯線延伸桃園八德段行經八德地區，其周邊大眾運輸系統以公路運輸為主，可區分為市區公車、地區免費公車、公路客運等三種公車服務，整理如表 4. 1-9 所示，分別說明如下：

一、市區公車

八德市區公車現況有 18 條路線，主要提供八德地區進出桃園、蘆竹、大溪、龍潭、中壢、林口長庚等地區之服務。

二、市區免費公車

現況八德區公所開闢 4 條免費公車路線，包括紅線、藍線、紫線、綠線等 4 條路線，主要為由八德區公所至大湳、特力屋之接駁路線，以及八德區公所至署立桃園醫院之接駁專線。

三、公路客運

1659「八德-土城」路線於 103 年 11 月開辦，由統聯客運經營，為八德大湳市區經和平路、國道 2 號大湳交流道、國道 3 號土城交流道至土城捷運永寧站之快捷公車路線，服務路廊大致與本計畫相同，如圖 4. 1-5。

另自 104 年 10 月起擴大服務範圍，分為 1659A(藍線)，1659B(紅線)，1659C(黃線)，尖峰班距約 20 分鐘，1659C(大湳-永寧區間車)再視現場客況機動加班發車。

八德市區公車旅運量及國道客運 1659 線旅運量統計如表 4. 1-10、表 4. 1-11。，其中國道客運 1659 線於上午尖峰往土城方向、下午尖峰往八德方向滿載。



表 4. 1-9 本計畫相關公車路線表

| 分類 | 路線 編號 | 路線起訖 | 平日班距(分) (尖峰/離峰) | 班次/日 (單向) | 備註 |
|-------------|------------|---------------|--------------------|--------------|---------|
| 市區公車 | 102 | 桃園-景雲新村 | 10-15/15-20 | 204 | 經八德 |
| | 103 | 桃園-華映公司 | 60/60 | 30 | 經八德 |
| | 109 | 桃園-新興高中 | 固定班次 | 12 | 經八德 |
| | 130 | 桃園-榮民之家 | 60/60 | 14 | 經八德 |
| | 157 | 桃園-八德-新興高中 | 固定班次 | 12 | 經八德 |
| | 201 | 八德-蘆竹 | 20/60 | 40 | 經八德 |
| | 208 | 捷運高鐵桃園站-八德 | 25/45 | 30 | 經八德 |
| | GR2 | 桃園-八德 | 15-20/30 | 80 | 經八德 |
| | 5008 | 桃園-中壢(經龍岡) | 固定班次 | 12 | 經八德 |
| | 5010 | 桃園-中壢(經仁美八德) | 固定班次 | 13 | 經八德 |
| | 5044 | 桃園-龍潭(經十一份) | 固定班次 | 10 | 經八德 |
| | 5053 | 桃園-龍潭(經九龍村) | 10-15/15-20 | 60 | 經八德 |
| | 5056 | 桃園-大坪 | 固定班次 | 2 | 經八德 |
| | 5060 | 桃園-榮民之家(經更寮腳) | 固定班次 | 7 | 經八德 |
| | 5090 | 桃園-上巴陵-林班口 | 固定班次 | 1 | 經八德 |
| | 5096 | 桃園-大溪(經更寮腳) | 10-15/15-20 | 60 | 經八德 |
| 5112 | 大溪-中壢(經八德) | 固定班次 | 2 | 經八德 | |
| 5301 | 桃園-上巴陵-林班口 | 固定班次 | 2 | 經八德 | |
| 八德區 免費公車 | 紅線 | 八德區公所-大湳市場 | 固定班次 | 6 | 假日 4 班次 |
| | 藍線 | 更寮腳-八德區公所 | 固定班次 | 5 | 假日 4 班次 |
| | 紫線 | 八德區公所-玉元宮 | 固定班次 | 5 | 假日 4 班次 |
| | 綠線 | 八德區公所-廣興國小 | 固定班次 | 7 | 假日 4 班次 |
| 公路客運 | 1659A | 八德-土城(經大湳) | 20/20-30 | -- | 至捷運永寧站 |
| | 1659B | 八德-土城(經更寮腳) | 20/30-50 | -- | 至捷運永寧站 |

資料來源：1. 桃園市政府交通局。

2. 桃園市八德區公所(<http://www.pader.gov.tw/home.php>)。

3. 統聯客運網站(<http://www.ubus.com.tw/>)。



圖 4.1-5 國道客運 1659「八德-土城」路線示意圖

表 4.1-10 市區公車旅運量統計

| 分類 | 路線編號 | 路線起訖 | 104年8月~105年7月 | | |
|------|------|------------|------------------|-----------------|-----------------|
| | | | 平均客運人數 (人次/日) | 平均載客人數 (人/車) | 平均延人公里 (人公里) |
| 市區公車 | 102 | 桃園-景雲新村 | 2,537 | 16 | 4.22 |
| | 103 | 桃園-華映公司 | 256 | 9 | 6.36 |
| | 109 | 桃園-新興高中 | 119 | 9 | 5.00 |
| | 130 | 桃園-榮民之家 | 279 | 10 | 6.00 |
| | 157 | 桃園-八德-新興高中 | 134 | 13 | 5.19 |
| | GR2 | 桃園-八德 | 1,966 | 22 | 4.58 |

資料來源：桃園市政府提供。

表 4.1-11 國道客運 1659「八德-土城」線旅運量統計

| 分類 | 路線編號 | 路線起訖 | 104年9月~105年8月 | | |
|------|------|-------|------------------|-----------------|-----------------|
| | | | 平均客運人數 (人次/日) | 尖峰載客人數 (人/車) | 離峰載客人數 (人/車) |
| 市區公車 | 1659 | 八德-土城 | 1,703 | 38 | 12 |

資料來源：桃園市政府提供。

4.2 運輸旅次分布

本計畫以臺北市政府捷運工程局之「臺北都會區整體運輸需求預測模式建立（TRTS-IV）」旅次分布資料為基礎，利用民國 100 年社經資料調整本計畫所建立之運輸需求模式，推估基年民國 100 年家工作、家就學、家其他與非家旅次起訖分布，分析研究範圍三鶯、土樹地區旅次之分布型態。所採用之旅次分布十一大分區系統，如表 4.2-1 所示。

表 4.2-1 旅次分布涵蓋範圍說明

| 分區 | 涵蓋行政區 | |
|-----|---|-----------------------------|
| 新北市 | 三峽區 | 三峽區 |
| | 鶯歌區 | 鶯歌區 |
| | 土城區 | 土城區 |
| | 樹林區 | 樹林區 |
| | 大新板都心 | 板橋區、中和區、永和區 |
| | 大新莊都心 | 新莊區、泰山區、五股區、三重區、蘆洲區 |
| | 臺北港灣都心 | 林口區、八里區、淡水區、三芝區、石門區、金山區、萬里區 |
| | 大新店地區 | 新店區、烏來區、深坑區、石碇區、汐止區、坪林區 |
| | 金九地區 | 瑞芳區、平溪區、雙溪區、貢寮區 |
| 臺北市 | 中山區、松山區、中正區、大安區、信義區、大同區、萬華區、內湖區、南港區、文山區、士林區、北投區 | |
| 桃園市 | 龜山地區 | 龜山區 |

資料來源：本計畫彙整。

4.2.1 都會區旅次分布分析

臺北都會區平常日機車、小客車及大眾運輸旅次分布型態分析結果如表 4.2-2~表 4.2-3 與圖 4.2-1~圖 4.2-3 所示，基年都會區總旅次為 1,253.8 萬人次，旅次目的地以臺北市佔 53.7% 最高，其次為大新板都心，再其次為大新莊都心。基年都會區機車、小客車、大眾運輸總旅次分別為 505.9 萬、464.6 萬、283.3 萬人次。

三鶯地區基年總旅次為 25.5 萬人次，旅次之目的地以臺北市佔 26.4% 最高，其次為大新莊都心，再其次為大新板都心。其中，三鶯地區機車旅次、小客車旅次、大眾運輸旅次之目的地均以臺北市所佔比例最高，分別為 22.1%、32.9%、23.0%。其次為大新莊都心與大新板都心，可見得三鶯地區與臺北市、新北市大新板都心、大新莊都心之旅次往來密切。

桃園地區往返臺北都會區平常日私人運具及大眾運輸旅次分布型態分析結果如表 4.2-4~表 4.2-5 所示，基年桃園地區往返都會區總旅次為 105 萬人次，旅次目的地以龜山地區佔 56.35% 最高，其次為臺北市，再其次為大新莊都心。基年都會區私人運具、大眾運輸總旅次分別為 92.8 萬、12.2 萬人次。

表 4.2-2 民國 100 年臺北都會區機車旅次 OD 表

單位：人次/日

| 起 \ 訖 | 三峽區 | 鶯歌區 | 土城區 | 樹林區 | 大新板都心 | 大新莊都心 | 臺北港灣都心 | 大新店地區 | 金九地區 | 臺北市 | 龜山地區 | 合計 |
|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|-----------|--------|-----------|
| 三峽區 | 21,224 | 1,328 | 3,011 | 1,075 | 16,377 | 10,321 | 1,001 | 2,312 | 119 | 19,619 | 720 | 77,106 |
| 鶯歌區 | 1,778 | 12,152 | 1,593 | 1,943 | 4,975 | 16,002 | 813 | 1,130 | 32 | 10,248 | 877 | 51,543 |
| 土城區 | 3,069 | 1,233 | 48,550 | 4,014 | 55,051 | 6,249 | 2,224 | 3,495 | 138 | 54,852 | 1,558 | 180,434 |
| 樹林區 | 1,394 | 1,849 | 3,891 | 44,708 | 12,187 | 25,771 | 2,005 | 1,775 | 77 | 21,603 | 2,679 | 117,937 |
| 大新板都心 | 14,050 | 3,729 | 47,528 | 10,904 | 420,492 | 27,452 | 7,100 | 16,149 | 408 | 275,804 | 4,810 | 828,427 |
| 大新莊都心 | 16,578 | 14,419 | 6,633 | 27,093 | 28,784 | 384,736 | 21,043 | 5,673 | 196 | 234,361 | 15,348 | 754,863 |
| 臺北港灣都心 | 1,191 | 690 | 2,387 | 1,948 | 10,582 | 18,549 | 50,206 | 2,845 | 1,920 | 92,975 | 2,084 | 185,376 |
| 大新店地區 | 2,034 | 739 | 2,285 | 1,439 | 14,647 | 5,091 | 2,212 | 109,479 | 5,323 | 157,223 | 1,527 | 301,998 |
| 金九地區 | 104 | 28 | 100 | 48 | 352 | 226 | 2,687 | 6,912 | 14,075 | 9,261 | 46 | 33,838 |
| 臺北市 | 18,772 | 7,599 | 37,404 | 16,280 | 216,166 | 186,465 | 90,111 | 136,532 | 7,021 | 1,716,874 | 8,827 | 2,442,052 |
| 龜山地區 | 1,213 | 821 | 1,360 | 1,909 | 7,865 | 17,488 | 2,732 | 4,237 | 70 | 16,169 | 31,949 | 85,813 |
| 合計 | 81,407 | 44,587 | 154,741 | 111,360 | 787,478 | 698,349 | 182,133 | 290,539 | 29,378 | 2,608,989 | 70,426 | 5,059,388 |

資料來源：本計畫整理。

表 4.2-3 民國 100 年臺北都會區小汽車旅次 OD 表

單位：人次/日

| 起 \ 訖 | 三峽區 | 鶯歌區 | 土城區 | 樹林區 | 大新板都心 | 大新莊都心 | 臺北港灣都心 | 大新店地區 | 金九地區 | 臺北市 | 龜山地區 | 合計 |
|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|-----------|---------|-----------|
| 三峽區 | 13,958 | 421 | 7,108 | 2,046 | 11,780 | 1,555 | 358 | 3,508 | 32 | 15,424 | 1,106 | 57,295 |
| 鶯歌區 | 402 | 3,618 | 690 | 1,167 | 3,493 | 11,908 | 800 | 1,792 | 90 | 18,136 | 2,437 | 44,532 |
| 土城區 | 6,217 | 607 | 20,382 | 8,636 | 23,231 | 6,597 | 5,141 | 3,829 | 47 | 34,679 | 24,579 | 133,945 |
| 樹林區 | 1,997 | 2,092 | 3,634 | 14,999 | 17,042 | 16,603 | 726 | 5,669 | 40 | 30,498 | 2,241 | 95,541 |
| 大新板都心 | 9,928 | 3,979 | 12,306 | 32,042 | 244,726 | 17,581 | 5,336 | 35,542 | 201 | 310,500 | 17,587 | 689,729 |
| 大新莊都心 | 1,937 | 11,496 | 4,368 | 11,185 | 16,516 | 218,533 | 30,129 | 10,246 | 155 | 269,476 | 21,948 | 595,988 |
| 臺北港灣都心 | 266 | 908 | 5,273 | 765 | 13,087 | 51,754 | 56,184 | 3,551 | 3,720 | 83,980 | 4,589 | 224,076 |
| 大新店地區 | 4,057 | 1,589 | 3,247 | 9,911 | 20,680 | 7,447 | 1,539 | 103,922 | 2,230 | 174,996 | 1,873 | 331,492 |
| 金九地區 | 42 | 303 | 62 | 80 | 268 | 354 | 3,581 | 4,563 | 14,317 | 8,888 | 109 | 32,569 |
| 臺北市 | 10,315 | 22,517 | 19,346 | 22,523 | 166,726 | 186,396 | 59,432 | 100,302 | 4,723 | 1,710,333 | 17,956 | 2,320,570 |
| 龜山地區 | 493 | 3,115 | 8,614 | 1,841 | 13,506 | 19,149 | 4,412 | 4,498 | 32 | 15,349 | 49,233 | 120,243 |
| 合計 | 49,613 | 50,644 | 85,029 | 105,194 | 531,055 | 537,878 | 167,639 | 277,422 | 25,587 | 2,672,259 | 143,659 | 4,645,980 |

資料來源：本計畫整理。

表 4.2-4 民國 100 年臺北都會區大眾運輸旅次 OD 表

單位：人次/日

| 起 \ 迄 | 三峽區 | 鶯歌區 | 土城區 | 樹林區 | 大新板都心 | 大新莊都心 | 臺北港灣都心 | 大新店地區 | 金九地區 | 臺北市 | 龜山地區 | 合計 |
|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|---------|-------|-----------|--------|-----------|
| 三峽區 | 2,763 | 100 | 2,347 | 423 | 1,938 | 1,214 | 294 | 1,175 | 99 | 3,855 | 419 | 14,627 |
| 鶯歌區 | 115 | 1,276 | 259 | 449 | 1,793 | 3,441 | 158 | 607 | 4 | 2,408 | 558 | 11,067 |
| 土城區 | 2,978 | 246 | 9,455 | 2,440 | 9,517 | 3,866 | 721 | 3,642 | 840 | 29,032 | 284 | 63,020 |
| 樹林區 | 403 | 525 | 932 | 4,216 | 5,184 | 9,762 | 783 | 1,186 | 1 | 7,343 | 1,527 | 31,863 |
| 大新板都心 | 2,164 | 1,799 | 8,239 | 5,464 | 121,314 | 19,043 | 5,823 | 17,270 | 83 | 171,261 | 5,442 | 357,902 |
| 大新莊都心 | 1,183 | 4,001 | 4,071 | 10,613 | 21,060 | 186,044 | 10,091 | 9,565 | 67 | 102,552 | 13,762 | 363,009 |
| 臺北港灣都心 | 174 | 235 | 723 | 523 | 4,154 | 8,086 | 22,716 | 2,149 | 102 | 45,536 | 1,104 | 85,503 |
| 大新店地區 | 1,336 | 1,273 | 3,225 | 2,298 | 17,959 | 10,180 | 2,446 | 45,249 | 433 | 110,729 | 676 | 195,803 |
| 金九地區 | 18 | 22 | 69 | 10 | 89 | 99 | 54 | 459 | 592 | 1,031 | 9 | 2,453 |
| 臺北市 | 3,272 | 2,604 | 28,120 | 6,815 | 146,119 | 87,318 | 41,609 | 95,427 | 1,432 | 1,252,538 | 9,288 | 1,674,543 |
| 龜山地區 | 190 | 462 | 272 | 1,153 | 2,261 | 9,766 | 1,451 | 710 | 16 | 9,569 | 6,637 | 32,488 |
| 合計 | 14,595 | 12,544 | 57,712 | 34,405 | 331,388 | 338,819 | 86,145 | 177,441 | 3,669 | 1,735,856 | 39,706 | 2,832,278 |

資料來源：本計畫整理。

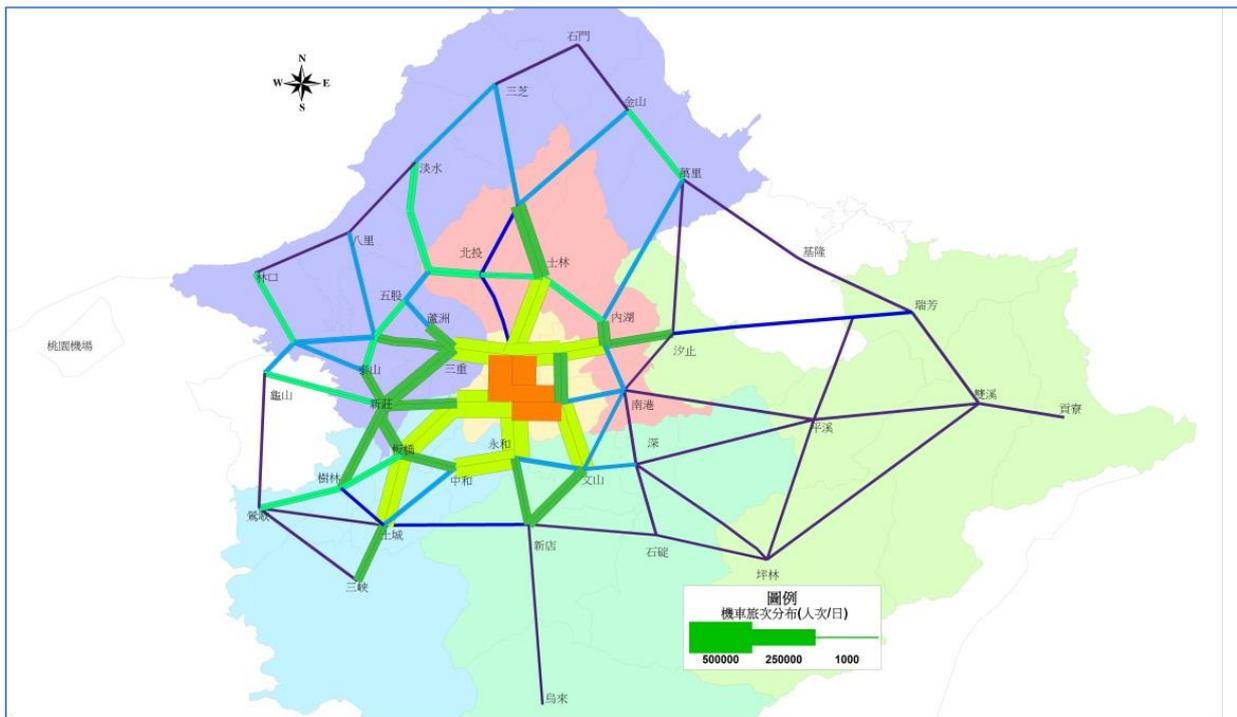


圖 4.2-1 機車旅次分布圖

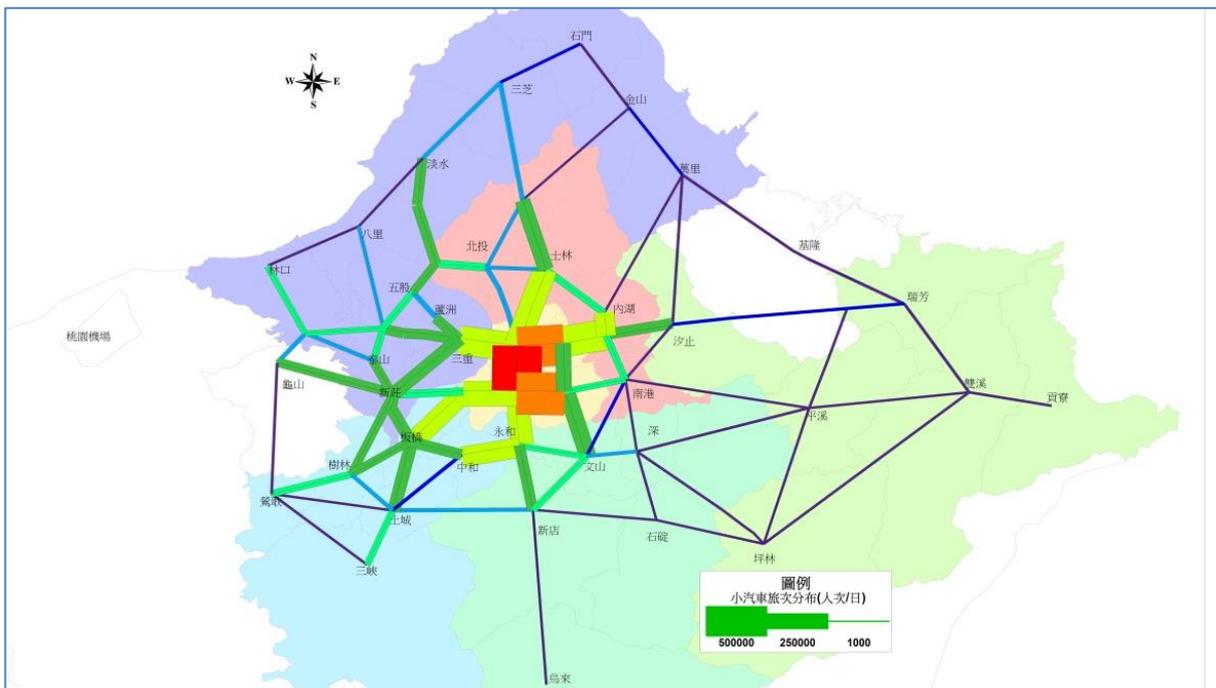


圖 4.2-2 小汽車旅次分布圖

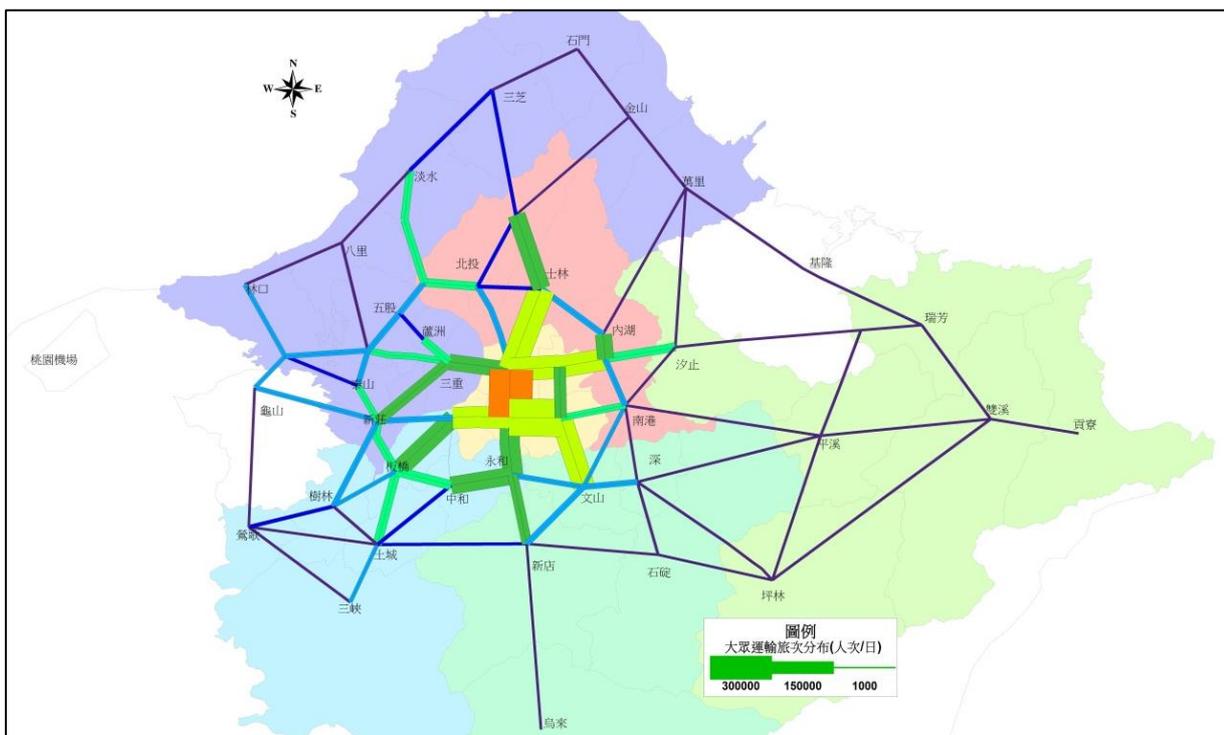


圖 4.2-3 大眾運輸旅次分布圖

表 4.2-5 民國 100 年桃園地區往返臺北都會區私人運具旅次 OD 表

單位：人次/日

| 起 \ 訖 | 三峽區 | 鶯歌區 | 土城區 | 樹林區 | 大新板 都心 | 大新莊 都心 | 臺北港灣 都心 | 大新店 地區 | 金九 地區 | 臺北市 | 龜山 地區 | 合計 |
|---------|--------|--------|--------|-------|-----------|-----------|------------|-----------|----------|--------|----------|---------|
| 八德區(往) | 2,584 | 8,242 | 1,955 | 3,007 | 4,348 | 5,684 | 1,521 | 1,120 | 12 | 6,750 | 7,951 | 43,174 |
| 八德區(返) | 2,584 | 8,242 | 1,955 | 3,007 | 4,348 | 5,684 | 1,521 | 1,120 | 12 | 6,750 | 7,951 | 43,174 |
| 桃園區(往) | 5,120 | 10,925 | 5,528 | 3,082 | 1,893 | 4,234 | 1,123 | 1,633 | 75 | 5,948 | 76,247 | 115,808 |
| 桃園區(返) | 5,120 | 10,925 | 5,528 | 3,082 | 1,893 | 4,234 | 1,123 | 1,633 | 75 | 5,948 | 76,247 | 115,808 |
| 蘆竹區(往) | 2,156 | 4,600 | 2,328 | 1,298 | 1,443 | 941 | 1,027 | 779 | 25 | 3,065 | 31,098 | 48,760 |
| 蘆竹區(返) | 2,156 | 4,600 | 2,328 | 1,298 | 1,443 | 941 | 1,027 | 779 | 25 | 3,065 | 31,098 | 48,760 |
| 大園區(往) | 580 | 299 | 930 | 1,878 | 3,965 | 4,600 | 2,086 | 2,270 | 54 | 7,499 | 17,672 | 41,833 |
| 大園區(返) | 580 | 299 | 930 | 1,878 | 3,965 | 4,600 | 2,086 | 2,270 | 54 | 7,499 | 17,672 | 41,833 |
| 桃園其他(往) | 1,678 | 733 | 2,725 | 733 | 7,086 | 17,413 | 4,661 | 5,422 | 250 | 23,845 | 149,836 | 214,382 |
| 桃園其他(返) | 1,678 | 733 | 2,725 | 733 | 7,086 | 17,413 | 4,661 | 5,422 | 250 | 23,845 | 149,836 | 214,382 |
| 桃園合計(往) | 12,118 | 24,799 | 13,466 | 9,998 | 18,735 | 32,872 | 10,418 | 11,224 | 416 | 47,107 | 282,804 | 463,957 |
| 桃園合計(返) | 12,118 | 24,799 | 13,466 | 9,998 | 18,735 | 32,872 | 10,418 | 11,224 | 416 | 47,107 | 282,804 | 463,957 |

表 4.2-6 民國 100 年桃園地區往返臺北都會區大眾運具旅次 OD 表

單位：人次/日

| 起 \ 訖 | 三峽區 | 鶯歌區 | 土城區 | 樹林區 | 大新板 都心 | 大新莊 都心 | 臺北港灣 都心 | 大新店 地區 | 金九 地區 | 臺北市 | 龜山 地區 | 合計 |
|---------|-----|-------|-----|-------|-----------|-----------|------------|-----------|----------|--------|----------|--------|
| 八德區(往) | 477 | 652 | 318 | 349 | 825 | 980 | 192 | 207 | 2 | 1,287 | 839 | 6,128 |
| 八德區(返) | 477 | 652 | 318 | 349 | 825 | 980 | 192 | 207 | 2 | 1,287 | 839 | 6,128 |
| 桃園區(往) | 103 | 268 | 152 | 460 | 1,023 | 320 | 316 | 346 | 5 | 4,015 | 5,304 | 12,312 |
| 桃園區(返) | 103 | 268 | 152 | 460 | 1,023 | 320 | 316 | 346 | 5 | 4,015 | 5,304 | 12,312 |
| 蘆竹區(往) | 25 | 65 | 37 | 111 | 381 | 486 | 89 | 41 | 4 | 915 | 831 | 2,985 |
| 蘆竹區(返) | 25 | 65 | 37 | 111 | 381 | 486 | 89 | 41 | 4 | 915 | 831 | 2,985 |
| 大園區(往) | 42 | 109 | 62 | 188 | 986 | 268 | 178 | 169 | 4 | 2,645 | 379 | 5,030 |
| 大園區(返) | 42 | 109 | 62 | 188 | 986 | 268 | 178 | 169 | 4 | 2,645 | 379 | 5,030 |
| 桃園其他(往) | 43 | 255 | 196 | 1,539 | 8,464 | 2,283 | 1,622 | 2,219 | 16 | 12,245 | 5,615 | 34,497 |
| 桃園其他(返) | 43 | 255 | 196 | 1,539 | 8,464 | 2,283 | 1,622 | 2,219 | 16 | 12,245 | 5,615 | 34,497 |
| 桃園合計(往) | 690 | 1,349 | 765 | 2,647 | 11,679 | 4,337 | 2,397 | 2,982 | 31 | 21,107 | 12,968 | 60,952 |
| 桃園合計(返) | 690 | 1,349 | 765 | 2,647 | 11,679 | 4,337 | 2,397 | 2,982 | 31 | 21,107 | 12,968 | 60,952 |

4.2.2 都會區運具使用分析

臺北都會區平常日機車、小客車及大眾運輸運具分配組成如表 4.2-7～表 4.2-9 所示。臺北都會區機車使用比率為 40.35%，小客車為 37.06%，大眾運輸為 22.59%，其中新北市大眾運輸使用比率為 19.61%，相較於都會區大眾運輸平均使用比率 22.59%，及與臺北市之大眾運輸使用比率 25.35% 比較仍顯偏低，亟需加強大眾運輸之規劃。

以本計畫研究範圍三鶯地區、土城區、樹林區之運具使用比率來看，三鶯地區機車使用比率為 49.97%，小客車使用比率為 39.66%，大眾運輸使用比率為 10.37%；土城地區機車使用比率為 49.66%，小客車使用比率為 32.45%，大眾運輸使用比率為 17.89%；樹林地區機車使用比率為 46.20%，小客車使用比率為 40.45%，大眾運輸使用比率為 13.35%，無論是三鶯地區、土城區或樹林區之大眾運輸使用比率，相較於都會區大眾運輸平均使用比率 22.59%，及與新北市之大眾運輸使用比率 19.61% 比較仍顯偏低，顯示三鶯地區、土城區、樹林區大眾運輸提供服務不足，而以三鶯地區之大眾運輸使用比率最低，應加強其大眾運輸之服務品質。

桃園地區往返臺北都會區平常日私人運具及大眾運輸運具分配組成如表 4.2-10～表 4.2-11 所示。桃園地區往返臺北都會區私人運具使用比率為 88.39%，大眾運輸為 11.61%，其中往返臺北市大眾運輸使用比率為 30.94%，往返新北市大眾運輸使用比率為 16.70%。

表 4.2-7 民國 100 年臺北都會區機車運具比率

單位：%

| 起 | 三峽區 | 鶯歌區 | 土城區 | 樹林區 | 大新板都心 | 大新莊都心 | 臺北港灣都心 | 大新店地區 | 金九地區 | 臺北市 | 龜山地區 | 合計 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 三峽區 | 55.93 | 71.83 | 24.15 | 30.34 | 54.42 | 78.85 | 60.54 | 33.05 | 47.44 | 50.44 | 32.07 | 51.74 |
| 鶯歌區 | 77.46 | 71.29 | 62.66 | 54.60 | 48.49 | 51.04 | 45.91 | 32.02 | 25.38 | 33.28 | 22.65 | 48.11 |
| 土城區 | 25.03 | 59.12 | 61.94 | 26.60 | 62.70 | 37.39 | 27.50 | 31.87 | 13.47 | 46.26 | 5.90 | 47.81 |
| 樹林區 | 36.74 | 41.40 | 46.01 | 69.94 | 35.41 | 49.43 | 57.06 | 20.57 | 65.06 | 36.34 | 41.55 | 48.07 |
| 大新板都心 | 53.75 | 39.23 | 69.82 | 22.52 | 53.46 | 42.84 | 38.88 | 23.42 | 58.96 | 36.41 | 17.28 | 44.16 |
| 大新莊都心 | 84.16 | 48.20 | 44.01 | 55.42 | 43.38 | 48.74 | 34.35 | 22.26 | 46.88 | 38.65 | 30.06 | 44.04 |
| 臺北港灣都心 | 73.02 | 37.64 | 28.47 | 60.19 | 38.03 | 23.66 | 38.89 | 33.29 | 33.44 | 41.79 | 26.79 | 37.45 |
| 大新店地區 | 27.38 | 20.52 | 26.09 | 10.54 | 27.49 | 22.41 | 35.70 | 42.33 | 66.65 | 35.49 | 37.47 | 36.42 |
| 金九地區 | 63.03 | 7.94 | 43.24 | 34.71 | 49.63 | 33.23 | 42.50 | 57.92 | 48.56 | 48.28 | 28.16 | 49.14 |
| 臺北市 | 58.01 | 23.22 | 44.07 | 35.69 | 40.86 | 40.52 | 47.14 | 41.09 | 53.29 | 36.69 | 24.47 | 37.94 |
| 龜山地區 | 63.98 | 18.67 | 13.27 | 38.93 | 33.28 | 37.69 | 31.78 | 44.86 | 58.97 | 39.35 | 36.38 | 35.97 |
| 合計 | 55.91 | 41.37 | 52.02 | 44.37 | 47.73 | 44.34 | 41.78 | 38.98 | 50.10 | 37.18 | 27.75 | 40.35 |

資料來源：本計畫整理。

表 4.2-8 民國 100 年臺北都會區小客車運具比率

單位：%

| 起 \ 迄 | 三峽區 | 鶯歌區 | 土城區 | 樹林區 | 大新板都心 | 大新莊都心 | 臺北港灣都心 | 大新店地區 | 金九地區 | 臺北市 | 龜山地區 | 合計 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 三峽區 | 36.78 | 22.75 | 57.02 | 57.72 | 39.14 | 11.88 | 21.67 | 50.14 | 12.83 | 39.65 | 49.26 | 38.45 |
| 鶯歌區 | 17.53 | 21.22 | 27.14 | 32.79 | 34.04 | 37.98 | 45.18 | 50.77 | 71.67 | 58.90 | 62.94 | 41.56 |
| 土城區 | 50.69 | 29.10 | 26.00 | 57.23 | 26.46 | 39.48 | 63.58 | 34.91 | 4.58 | 29.25 | 93.03 | 35.49 |
| 樹林區 | 52.64 | 46.84 | 42.97 | 23.46 | 49.52 | 31.85 | 20.66 | 65.69 | 33.92 | 51.31 | 34.76 | 38.94 |
| 大新板都心 | 37.98 | 41.85 | 18.08 | 66.19 | 31.11 | 27.44 | 29.23 | 51.54 | 29.03 | 40.99 | 63.17 | 36.76 |
| 大新莊都心 | 9.83 | 38.43 | 28.98 | 22.88 | 24.89 | 27.69 | 49.18 | 40.21 | 37.19 | 44.44 | 42.99 | 34.77 |
| 臺北港灣都心 | 16.30 | 49.53 | 62.90 | 23.64 | 47.04 | 66.02 | 43.52 | 41.55 | 64.78 | 37.75 | 59.02 | 45.27 |
| 大新店地區 | 54.63 | 44.14 | 37.08 | 72.62 | 38.81 | 32.78 | 24.83 | 40.18 | 27.92 | 39.51 | 45.96 | 39.97 |
| 金九地區 | 25.76 | 85.82 | 26.78 | 58.21 | 37.84 | 52.19 | 56.65 | 38.24 | 49.40 | 46.34 | 66.42 | 47.30 |
| 臺北市 | 31.88 | 68.82 | 22.80 | 49.37 | 31.52 | 40.51 | 31.09 | 30.19 | 35.84 | 36.55 | 49.78 | 36.05 |
| 龜山地區 | 26.01 | 70.82 | 84.07 | 37.54 | 57.15 | 41.27 | 51.33 | 47.62 | 27.16 | 37.36 | 56.06 | 50.41 |
| 合計 | 34.07 | 46.99 | 28.58 | 41.92 | 32.19 | 34.15 | 38.46 | 37.22 | 43.64 | 38.08 | 56.61 | 37.06 |

資料來源：本計畫整理。

表 4.2-9 民國 100 年臺北都會區大眾運輸運具比率

單位：%

| 起 \ 迄 | 三峽區 | 鶯歌區 | 土城區 | 樹林區 | 大新板都心 | 大新莊都心 | 臺北港灣都心 | 大新店地區 | 金九地區 | 臺北市 | 龜山地區 | 合計 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 三峽區 | 7.28 | 5.42 | 18.83 | 11.93 | 6.44 | 9.27 | 17.78 | 16.80 | 39.73 | 9.91 | 18.67 | 9.82 |
| 鶯歌區 | 5.01 | 7.49 | 10.20 | 12.61 | 17.47 | 10.98 | 8.91 | 17.21 | 2.95 | 7.82 | 14.41 | 10.33 |
| 土城區 | 24.28 | 11.78 | 12.06 | 16.17 | 10.84 | 23.13 | 8.92 | 33.21 | 81.96 | 24.49 | 1.07 | 16.70 |
| 樹林區 | 10.62 | 11.76 | 11.02 | 6.60 | 15.06 | 18.72 | 22.28 | 13.75 | 1.01 | 12.35 | 23.68 | 12.99 |
| 大新板都心 | 8.28 | 18.93 | 12.10 | 11.29 | 15.42 | 29.72 | 31.89 | 25.04 | 12.01 | 22.61 | 19.55 | 19.08 |
| 大新莊都心 | 6.00 | 13.37 | 27.01 | 21.71 | 31.74 | 23.57 | 16.47 | 37.53 | 15.93 | 16.91 | 26.95 | 21.18 |
| 臺北港灣都心 | 10.68 | 12.83 | 8.63 | 16.17 | 14.93 | 10.32 | 17.59 | 25.15 | 1.78 | 20.47 | 14.19 | 17.27 |
| 大新店地區 | 17.99 | 35.35 | 36.83 | 16.84 | 33.70 | 44.81 | 39.47 | 17.49 | 5.42 | 25.00 | 16.57 | 23.61 |
| 金九地區 | 11.21 | 6.24 | 29.98 | 7.09 | 12.53 | 14.59 | 0.85 | 3.85 | 2.04 | 5.38 | 5.41 | 3.56 |
| 臺北市 | 10.11 | 7.96 | 33.13 | 14.94 | 27.62 | 18.97 | 21.77 | 28.72 | 10.87 | 26.77 | 25.75 | 26.01 |
| 龜山地區 | 10.01 | 10.51 | 2.66 | 23.52 | 9.57 | 21.05 | 16.89 | 7.52 | 13.87 | 23.29 | 7.56 | 13.62 |
| 合計 | 10.02 | 11.64 | 19.40 | 13.71 | 20.09 | 21.51 | 19.76 | 23.80 | 6.26 | 24.74 | 15.64 | 22.59 |

資料來源：本計畫整理。

表 4.2-10 民國 100 年桃園地區往返臺北都會區私人運具比率

單位：%

| 起 \ 迄 | 三峽區 | 鶯歌區 | 土城區 | 樹林區 | 大新板 都心 | 大新莊 都心 | 臺北港 灣都心 | 大新店 地區 | 金九 地區 | 臺北市 | 龜山 地區 | 合計 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-----------|-----------|------------|-----------|----------|-------|----------|-------|
| 八德區(往) | 84.42 | 92.67 | 86.01 | 89.60 | 84.05 | 85.29 | 88.79 | 84.40 | 85.71 | 83.99 | 90.46 | 87.57 |
| 八德區(返) | 84.42 | 92.67 | 86.01 | 89.60 | 84.05 | 85.29 | 88.79 | 84.40 | 85.71 | 83.99 | 90.46 | 87.57 |
| 桃園區(往) | 98.03 | 97.61 | 97.32 | 87.01 | 64.92 | 92.97 | 78.04 | 82.52 | 93.75 | 59.70 | 93.50 | 90.39 |
| 桃園區(返) | 98.03 | 97.61 | 97.32 | 87.01 | 64.92 | 92.97 | 78.04 | 82.52 | 93.75 | 59.70 | 93.50 | 90.39 |
| 蘆竹區(往) | 98.85 | 98.61 | 98.44 | 92.12 | 79.11 | 65.94 | 92.03 | 95.00 | 86.21 | 77.01 | 97.40 | 94.23 |
| 蘆竹區(返) | 98.85 | 98.61 | 98.44 | 92.12 | 79.11 | 65.94 | 92.03 | 95.00 | 86.21 | 77.01 | 97.40 | 94.23 |
| 大園區(往) | 93.25 | 73.28 | 93.75 | 90.90 | 80.08 | 94.49 | 92.14 | 93.07 | 93.10 | 73.93 | 97.90 | 89.27 |
| 大園區(返) | 93.25 | 73.28 | 93.75 | 90.90 | 80.08 | 94.49 | 92.14 | 93.07 | 93.10 | 73.93 | 97.90 | 89.27 |
| 桃園其他(往) | 97.50 | 74.19 | 93.29 | 32.26 | 45.57 | 88.41 | 74.18 | 70.96 | 93.98 | 66.07 | 96.39 | 86.14 |
| 桃園其他(返) | 97.50 | 74.19 | 93.29 | 32.26 | 45.57 | 88.41 | 74.18 | 70.96 | 93.98 | 66.07 | 96.39 | 86.14 |
| 桃園合計(往) | 94.61 | 94.84 | 94.62 | 79.07 | 61.60 | 88.34 | 81.30 | 79.01 | 93.06 | 69.06 | 95.62 | 88.39 |
| 桃園合計(返) | 94.61 | 94.84 | 94.62 | 79.07 | 61.60 | 88.34 | 81.30 | 79.01 | 93.06 | 69.06 | 95.62 | 88.39 |

表 4.2-11 民國 100 年桃園地區往返臺北都會區大眾運具比率

單位：%

| 起 \ 迄 | 三峽區 | 鶯歌區 | 土城區 | 樹林區 | 大新板 都心 | 大新莊 都心 | 臺北港 灣都心 | 大新店 地區 | 金九 地區 | 臺北市 | 龜山 地區 | 合計 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-----------|-----------|------------|-----------|----------|-------|----------|-------|
| 八德區(往) | 15.58 | 7.33 | 13.99 | 10.40 | 15.95 | 14.71 | 11.21 | 15.60 | 14.29 | 16.01 | 9.54 | 12.43 |
| 八德區(返) | 15.58 | 7.33 | 13.99 | 10.40 | 15.95 | 14.71 | 11.21 | 15.60 | 14.29 | 16.01 | 9.54 | 12.43 |
| 桃園區(往) | 1.97 | 2.39 | 2.68 | 12.99 | 35.08 | 7.03 | 21.96 | 17.48 | 6.25 | 40.30 | 6.50 | 9.61 |
| 桃園區(返) | 1.97 | 2.39 | 2.68 | 12.99 | 35.08 | 7.03 | 21.96 | 17.48 | 6.25 | 40.30 | 6.50 | 9.61 |
| 蘆竹區(往) | 1.15 | 1.39 | 1.56 | 7.88 | 20.89 | 34.06 | 7.97 | 5.00 | 13.79 | 22.99 | 2.60 | 5.77 |
| 蘆竹區(返) | 1.15 | 1.39 | 1.56 | 7.88 | 20.89 | 34.06 | 7.97 | 5.00 | 13.79 | 22.99 | 2.60 | 5.77 |
| 大園區(往) | 6.75 | 26.72 | 6.25 | 9.10 | 19.92 | 5.51 | 7.86 | 6.93 | 6.90 | 26.07 | 2.10 | 10.73 |
| 大園區(返) | 6.75 | 26.72 | 6.25 | 9.10 | 19.92 | 5.51 | 7.86 | 6.93 | 6.90 | 26.07 | 2.10 | 10.73 |
| 桃園其他(往) | 2.50 | 25.81 | 6.71 | 67.74 | 54.43 | 11.59 | 25.82 | 29.04 | 6.02 | 33.93 | 3.61 | 13.86 |
| 桃園其他(返) | 2.50 | 25.81 | 6.71 | 67.74 | 54.43 | 11.59 | 25.82 | 29.04 | 6.02 | 33.93 | 3.61 | 13.86 |
| 桃園合計(往) | 5.39 | 5.16 | 5.38 | 20.93 | 38.40 | 11.66 | 18.70 | 20.99 | 6.94 | 30.94 | 4.38 | 11.61 |
| 桃園合計(返) | 5.39 | 5.16 | 5.38 | 20.93 | 38.40 | 11.66 | 18.70 | 20.99 | 6.94 | 30.94 | 4.38 | 11.61 |

4.3 重大交通建設計畫

本計畫及其周邊地區相關交通建設主要有捷運、臺鐵等軌道建設計畫及高快速公路、一般公路橋梁等公路建設計畫。

各項建設計畫之位置標示如圖 4.3-1 所示，與捷運三鶯線主要相關計畫包括：「捷運土城線延伸頂埔段工程」、「桃園都會區大眾捷運系統綠線(航空城捷運線)」、「國道 2 號拓寬工程」、「臺北大學特定區聯外道路計畫」、「國道 3 號增設樹林交流道」、「和強路至介壽路新闢道路」(原桃園生活圈六號道路)及「大漢溪環河快速道路計畫」，分別詳述於以下各節，並摘要說明整理如表 4.3-1。

其他相關交通建設計畫包括：「臺北捷運萬大-中和-樹林線」、「臺鐵都會區捷運化-桃園段高架化建設計畫」、「樹林山佳間鐵路高架化及鶯歌桃園間三軌案」，以及「特二號快速道路」、「國道 3 號三鶯交流道增設北上出口匝道」、「三鶯二橋新建工程」等公路建設計畫，推動情形整理如表 4.3-2 所示。



圖 4.3-1 本計畫相關重大交通建設計畫位置示意圖

表 4.3-1 主要相關交通建設計畫

| 計畫名稱 | | 說明 | 對本計畫影響 | 進度 |
|------|--------------------------|---|---|---|
| 軌道建設 | 1. 臺北捷運土城線延伸頂埔段工程 | 採高運量系統由捷運土城線永寧站後端接續延伸。沿中央路三、四段道路下方布設，至頂埔科技園區用地前止，路線長度約 2 公里。 | 三鶯線土城端點站與頂埔站開發大樓共構，開發大樓已預留三鶯線端點站空間。 | 已於 104 年 7 月 5 日通車。 |
| | 2. 桃園捷運綠線(桃園航空城捷運線) | 北起大園捷運藍線 A15 站，跨國 2 沿航空城航空產業園區新闢道路，轉臺 4 線高架跨越高速鐵路經蘆興街接中正北路，於國 1 北側由高架轉入地下，穿越國 1，沿中正路於大興西路與規劃中之橋線交會，續沿中正路南行與臺鐵桃園站交會，於延平路轉建國路，再沿介壽路直行地下穿越國 2，經大湳進入八德地區銜接桃園生活圈六號線，由地下出土轉為高架型式續沿八德擴大都市計畫北側及南北向之 50 公尺計畫道路與規劃中之捷運藍線端點站交會銜接。 全線約 27 公里，共設 18 個車站，其中地下段約 12.3 公里、設 10 座地下車站，G04~G32 為優先推動路段。 | 三鶯線延伸桃園八德段需考量與桃園捷運綠線銜接。 | 已於民國 105 年 3 月獲國發會審查通綜合規劃。 |
| 公路建設 | 3. 國道 2 號拓寬工程 | 計畫全線 20.4 公里，包括： (1)國道 2 號機場系統交流道以西路段拓寬為 8 車道，以東路段拓寬為 6 車道。 (2)大園、南桃園、大湳及機場系統、鶯歌系統等 5 處交流道改善。 (3)橋梁耐震補強工作。 (4)增設大園支線，銜接臺 15 線，紓解由大園交流道至大園工業區旅次。 | 三鶯線延伸桃園八德段行經國 2 大湳交流道時，需考量國道拓寬後之平縱面線形與橋梁結構處理。 | 計畫期程自民國 92 年 1 月至 101 年 5 月，目前已完工。 |
| | 4. 臺北大學特定區聯外道路計畫 | 於臺北大學特定區三樹路、大學路口向東南新闢道路銜接至介壽路二段止，長 1,140 公尺，寬 30 公尺。分擔三峽往返板橋土城等地區部分車流，紓解臺 3 線交通負荷，改善臺北大學特定區聯外交通。 | 為三鶯線三峽段行經路線，將納入整體評估。 | 已於 104 年 12 月完工通車。 |
| | 5. 國道 3 號增設樹林交流道 | 配合高速公路全面實施電子收費，利用現有國 3 樹林收費站改建為樹林交流道，可提供柑園地區與臺北大學社區特定區民眾進出，紓解土城與三鶯交流道主線與聯絡道路的交通負荷。 | 紓解國 3 三鶯交流道及三峽復興路之交通壅塞情形，可減輕三鶯線施工及營運期間交通衝擊。 | 已於 106 年 1 月完工通車。 |
| | 6. 和強路至介壽路新闢道路(原生活圈六號道路) | 起於國道 2 號大湳交流道連絡道與和平路、和強路口，利用八德都市計畫道路向西南而行。以外環方式繞經大湳市區後銜接介壽路。 | 三鶯線延伸桃園八德段預計將行經本道路。 | 已於 104 年完成規劃與初步設計。 |
| | 7. 大漢溪環河快速道路計畫 | 已併入「國道 3 號土城至龍潭替代快速公路計畫」，接連桃園市界「北桃快速道路」，以三鶯大橋為起點，沿大漢溪右岸興建，經柑園二橋跨越至大漢溪左岸，續沿大漢溪左岸興建，可銜接城林橋通往特二號道路(通往國道 3 號土城交流道)，及繼續沿大漢溪左岸往浮洲橋方向興建，可銜接特二號中和支線及臺 3 線。全長約為 12.35 公里，並於土城臺 3 線、土城城林橋、樹林環河路、樹林鄉道北 85 線(佳園路)及三鶯二橋(連結北大特定區大義路)設置匝道。 本工程可紓解地方交通壅塞情形，服務大漢溪沿岸三峽、鶯歌地區及臺北大學社區特定區，並提升整體路網功能，加速地方繁榮與發展。 | 北桃區域第三條高快速路廊，並為三鶯地區重要聯外動線，紓解臺 3 線及縣道 114 線交通負荷。 | 規劃中。公路總局於民 100 年完成可行性研究，後續視國 3 里程收費、三鶯交流道改善、增設樹林交流道、臺鐵捷運化、捷運三鶯線等相關建設計畫推動情形，再行辦理綜合規劃與環評。 |

資料來源：本計畫整理。

表 4.3-2 其他相關交通建設計畫

| 計畫名稱 | | 說明 | 對本計畫影響 | 進度 |
|------|-----------------------------|---|---|---|
| 軌道建設 | 8. 臺北捷運萬大-中和-樹林線 | 捷運萬大線由捷運中正紀念堂站起，向西沿南海路下方過和平西路後接西藏路轉萬大路、經富民街後，地下穿越新店溪，至保生路轉中山路、連城路至金城路，並於金城路北側農業區設置機廠，續沿金城路並跨越城林橋至樹林中華路、八德街、大安路轉中正路直行與捷運新莊線迴龍站相接。長度約 22.1 公里，共設 22 座車站(10 座地下、12 座高架)及 1 座機廠。系統型式建議採獨立路權之中運量捷運系統。 | 計畫路線可經由捷運板南線、萬大線，轉乘萬華、永和、中和、土城、樹林及新莊迴龍地區。 | 預定民國 107 年 12 月完成中正紀念堂-中和機廠段。 |
| | 9. 臺鐵都會區捷運化-桃園段高架化建設計畫 | 亦稱桃園捷運紅線，自鶯歌鳳鳴至桃園平鎮地區，全長約 17.15 公里。既有桃園站、內壢站及中壢站改建為高架車站，並增設鳳鳴、國際路、永豐路、中原大學等 4 座通勤站。可消除沿線 17 處平交道、5 處陸橋及 4 處地下道，可提升沿線土地使用價值及大眾運輸服務品質。 | 計畫路線於鶯歌市區內與臺鐵路線平行，未來可規劃與臺鐵鶯歌站、鳳鳴站轉乘。 | 施工中。 |
| | 10. 樹林山佳間鐵路高架化及鶯歌桃園間三軌案 | 配合臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續建設計畫，沿臺鐵之路權範圍，將沿線原來二軌之鐵道，變更為三軌，並進行三軌鋪軌工程施工，預期可改善臺鐵瓶頸路段，提升臺鐵營運效率改善工程。 | 計畫路線與臺鐵路線平行，未來可規劃與臺鐵鶯歌站、鳳鳴站轉乘。 | 規劃中。 |
| 公路建設 | 11. 特二號快速道路 | 新北市特二號道路為連結國道 1 號、國道 3 號及八里新店線(臺 64 線)之快速道路，起於五股鄉成泰路及洲后路路口，行經新五路(縣道 107 甲)，跨越五股中山路、新莊中正路及大漢溪，經板橋大觀路後，沿土城環河道路南行，終迄國道 3 號土城交流道連絡道與省道臺 3 線交接路口處，長度約 16.82 公里。本路線從縣道 103 線(接臺 64 線)至五股交流道為平面道路設計，尚未核定施工；五股交流道至土城交流道為高架設計，採雙向 4~6 車道快速公路標準新建，並設置 10 處上下匝道。 | 特二號道路對土城、三鶯地區對外交通之改善有直接幫助，可與本計畫路線相輔相成。 | 第一階段五股交流道至新莊中正路段，已於 99 年 12 月通車。 第二階段板橋縣民大道至土城交流道段，已於 100 年 10 日通車。 第三階段新莊中正路至板橋縣民大道，已於 102 年 1 月 31 日通車。 |
| | 12. 國道 3 號三鶯交流道增設北上出口第 2 匝道 | 利用現有中山路 107 巷之線型與地形優勢，增設三鶯交流道北上出口匝道直接銜接文化路，服務三峽老街，以有效分散三鶯交流道進出交通量，降低復興路交通負荷，減少旅運時間增加經濟效益。 | 計畫路線行經三鶯交流道需考量與其銜接。 | 民國 103 年 3 月動工，104 年 4 月 2 日完工。 |
| | 13. 三鶯二橋新建工程 | 由臺北大學特定區(大義路~名府路口)起，穿越高速公路後跨大漢溪及縱貫鐵路銜接縣道 114 線，全長 1,440 公尺，寬 23~40 公尺，雙向 4~6 車道配置。 | 計畫路線行經該路段需考量與其銜接。 | 民國 102 年 12 月動工，預計 106 年 10 月完工。 |

資料來源：本計畫整理。

4.3.2 八德區和強路至介壽路新闢道路(原桃園生活圈六號道路計畫)

一、內容說明

桃園市政府於民國 92 年完成「桃園中壢生活圈一、六號線路線工程規劃」，並於民國 102 年辦理「桃園-中壢生活圈六號道路新闢工程檢討路線規劃暨初步設計作業」。八德區和強路至介壽路新闢道路(原桃園生活圈六號道路計畫)路線長度約 3.5 公里，其與三鶯線延伸八德段共線段(和強路至八德大湳都市計畫區東南緣)長度約 1.6 公里，寬度 40 公尺，預估總經費 10.8 億元(含用地費 7 億元)，詳圖 4.3-3。

二、與本計畫相關性

本計畫延伸桃園八德段將銜接桃園捷運綠線，八德區和強路至介壽路新闢道路(原桃園生活圈六號道路)之路線及路寬適於建設捷運，將納為三鶯線延伸桃園八德段之路廊選擇範圍，而與本計畫相關之道路路權範圍預計 108 年底完成用地取得。



資料來源：「桃園-中壢生活圈六號道路新闢工程檢討路線規劃暨初步設計作業」，桃園市政府交通局，民國 104 年 8 月。

圖 4.3-3 八德區和強路至介壽路新闢道路示意圖