

第十四章 計畫推動策略及相關配套措施

14.1 計畫預期績效指標及評估基準

公共工程建設規劃主要在於將有限的資源作最適當的分配，以獲取最大社會效益為目標，而公共工程建設尤其是捷運建設因具投資金額龐大、施工年期長、回收速度慢等特性，因而進行評估時，不僅需透過經濟效益評估評量計畫方案之效益優劣，亦須以財務觀點進行財務效益評估以考量計畫方案之財務可行性。

經濟評估是以成本效益分析評量可貨幣化之投入資源及產出效益，以提供決策者相關資訊作為決策參考，此為經濟評估之特點。但經濟評估卻無法提供計畫執行時相關資金之運用情形，以及經由計畫本身營運收入所產生之財務效益之估算。為確保公共投資計畫功效之發揮，除了經濟評估之外，財務評估亦不可偏廢，必須兼顧財務效益之評量價值，否則將因公共工程建設之各種財務風險，而失去當初規劃公共工程建設之美意。

本計畫分別進行經濟指標評估與財務指標評估，其中財務評估部份係以營運者觀點，探討資本成本與營運收支等項目，預測未來各年因系統興建投入資金、系統營運開支、系統資產的更新及系統營運各項收入的財務現金流量，以瞭解系統本身的財務自足能力與系統營運之財務績效，及未來建設財源籌措與營運資金調度規劃的基礎。而經濟評估係以整體社會的觀點，來審視因興建捷運系統及營運時所投入之資本成本、營運維修成本，所可能創造出之直接與間接的社會效益，評估捷運三鶯線對社會貢獻度與價值。

經濟與財務效益評估所涵概之成本與效益項目如表 14. 1-1 所示

表 14. 1-1 經濟與財務評估項目分析

項目		經濟效益評估	財務效益評估
成本 項目	建造成本(工程、設備與土地拆遷補償費)	✓	✓
	營運與維修成本	✓	✓
	重置與增置成本	✓	✓
效益 項目	旅行時間節省	✓	
	公車營運成本節省	✓	
	肇事減少之節省效益	✓	
	票箱收入		✓
	附屬事業收入		✓
	土地開發收入		✓

經濟與財務效益評估結果如表 14. 1-2 所示。本計畫經濟評估益本比大於 1，淨現值大於 0，內部報酬率大於折現率 4%，顯示具有經濟可行性。財務評估結果財務淨現值為負，顯示營運 30 年之收入無法回收建造與營運成本；但目標年收支比大於 1，顯示本計畫營運收入可以支應其營運成本。

表 14. 1-2 經濟與財務評估結果彙整

項目		指標評估結果
經濟 效益 評估	淨現值(民國 105 年現值)	4, 906. 44 百萬元
	益本比	1. 37
	內部報酬率(折現率 4%)	6. 93%
財務 評估	自償率	30. 07%
	計畫內部報酬率	負值
	計畫淨現值(民國 105 年現值)	-6, 190. 55 百萬元
	營運收支比(營運 30 年)	1. 12

14. 2 公共運輸系統整合初步規劃

14. 2. 1 車站轉乘規劃構想

本計畫路線行經桃園市八德區部分非都市土地及部分八德(大湳地區)都市計畫區，鶯歌端為捷運三鶯線之延伸段(鶯歌鳳鳴地區至八德大湳地區)，八德段則以 LB14 站與規劃中的桃園捷運綠線 G04 站銜接轉乘。共設置 2 座車站，周邊交通環境以公路為主，大眾運輸現況為公車系統。

三鶯線(新北市路段)及綠線通車時程預計早於三鶯線延伸桃園八德段，故未來三鶯線於八德地區之大眾運輸轉乘規劃將以公車與捷運為主，以達到無縫接軌目的，提升大眾運輸的使用率及方便性，其次為計程車、汽機車之接送轉乘，再其次則為停車轉乘。

針對捷運沿線土地使用與交通環境，提出各車站轉乘規劃構想。

一、軌道運輸轉乘規劃

為提升三鶯線與桃園捷運綠線之轉乘便利性，三鶯線延伸桃園八德段 LB14 站位於桃園捷運綠線 G04 站下層，共用穿堂層及出入口，縮段轉乘旅客步行距離；往新北、臺北方向則利用 LB01 站與土城線頂埔站轉乘，可擴大服務至捷運環狀線與萬大中和樹林線，詳表 14. 2-1。

二、公車及接送轉乘規劃

三鶯線延伸桃園八德段各站之公車與接送等臨停轉乘設施建議彙整如表 14. 2-2。

未來配合捷運車站轉乘及集散功能，並考量延伸桃園八德段周邊

地區之都市規模、運輸需求與道路條件，適宜發展以捷運為主，輔以市區公車路線及捷運接駁公車的無縫大眾運輸服務。建議 LB13 站、LB14 站均設置「公車停靠空間」、「旅客候車設施」及「乘車資訊系統」，提供舒適、便捷、智慧化的整合轉乘服務。

除公車轉乘外，接送轉乘可減少停車設施空間需求，故捷運車站一般均會布設路邊臨停轉乘設施。另可再區分計程車及私人汽機車接送兩類，計程車招呼站可提供業者專用且較長時間之停靠，多設於計程車使用需求較大的市區，與臨停接送區有不同，市郊車站則採叫車或隨招隨停方式，使用臨停接送區即可。故建議 LB13 站設置接送轉乘設施，LB14 站則設置計程車招呼站及接送轉乘設施。

三、停車轉乘規劃

各捷運車站之停車轉乘設施建議彙整如表 14. 2-2。

為擴大捷運服務範圍及吸引私人運具旅次移轉使用，捷運車站周邊視用地許可狀況設置停車轉乘設施，滿足車站之轉乘停車需求，考量空間使用效率，以機車停車設施為主。另為鼓勵使用綠色運輸工具，在各捷運站都應設置自行車停車設施。上述停車設施建議可採停車轉乘捷運計次收費或免費方式，吸引自行車或機車旅客轉乘捷運。

表 14. 2-1 三鶯線與其他捷運系統轉乘規劃

捷運系統		興建型式	系統型式	轉乘車站	服務功能	備註
往 新北 臺北	土城線	全線地下	高運量系統	LB01/頂埔站	往來板橋、臺北市之旅次服務	延伸頂埔段已於 104 年 7 月通車
	環狀線第一階段	新店段地下，中和至新莊段高架	中運量系統	LB01/頂埔站—板橋站/Y15 站	串連新店、中和、板橋及新莊地區	施工中，預計 107 年完工通車
	萬大-中和-樹林線	土城至迴龍段高架，其餘地下	中運量系統	LB01/頂埔站—土城站/LG11 站	串連萬華、永和、中和、土城、樹林及新莊迴龍地區	第一期施工中 第二期規劃中
往 桃園 八德	桃園綠線	國 1 號至八德麻園地區地下，其餘高架	中運量系統	LB14/G04 站	往來桃園八德、桃園、蘆竹之旅次服務，並可串聯捷運藍線服務中壢、平鎮、大園等地區	已完成規劃及基本設計

資料來源：本計畫整理。

表 14. 2-2 三鶯線延伸桃園八德段各站轉乘設施規劃建議

站別	服務地區	臨接/聯外道路	捷運轉乘	臨停轉乘設施			停車轉乘設施		
				公車招呼站	計程車招呼站	接送轉乘設施	汽車	機車	自行車
LB13	八德非都社區	和平路、和強路至介壽路新闢道路	無	●	—	◎	—	◎	◎
				現有公車站位調整	建議不設置	增設臨停警	建議不設置	增設路外機車格	增設自行車架
LB14	八德大湳市區	介壽路	桃園捷運綠線	●	◎	◎	—	◎	◎
				現有公車站位調整	可合併設置		建議不設置	增設路外機車格	增設自行車架

●：現有設施、◎：建議設置、○：考慮設置、—：暫不設置。

14.2.2 公共運輸系統整合構想

目前八德地區之大眾運輸主要利用公車系統，本計畫針對八德地區旅運需求與交通環境，提出公共運輸系統整合發展規劃構想，如圖 14.2-1 所示，分別說明如下。



圖 14.2-1 公共運輸系統整合發展規劃構想

一、大眾運輸路線增闢與調整

(一) 配合三鶯線服務路廊及相關建設計畫，整合地區公車路線

三鶯線延伸桃園八德段通車營運前，規劃以八德大湳市區與臺鐵鶯歌站、捷運土城線永寧站/頂埔站為端點，利用地區道路或國道系統，建置穩定、快速、直捷的捷運先導公車或捷運快捷公車，預先培養捷運三鶯線的運量。

三鶯線延伸桃園八德段完工通車後，檢視三鶯線路廊及公車營運路線，針對兩者路線重疊性高，或公車路線靠近捷運車站但未設停靠站等情形，進行公車路線之調整檢討。調整方式包括路線取消、路線延伸、路線縮短、部分路線繞駛等，提供捷運車站公車轉乘接駁服務。

(二) 社區接駁巴士行駛計畫-延伸軌道運輸系統服務範圍

1. 延伸既有公車及軌道運輸系統效能，以主要的場站為轉運節點，服務周邊社區為範圍，規劃八德地區的接駁巴士服務路線，以延展大眾運輸服務範圍。
2. 採用民營化之經營為優先考量。
3. 鼓勵及協助大型購物商場提供免費接駁服務，擴大商圈範圍。

(三) 文化公車、觀光巴士廣闢計畫

結合三峽、鶯歌文化觀光資產，於週休二日及連續假期，配合導覽活動與遊程安排，利用大眾運輸接駁規劃各類主題的文化公車、觀光巴士行駛路線，以深化三峽、鶯歌、八德生活圈的串聯，並採用招商企劃方式，吸引民間業者投資經營。

二、推廣永續發展的綠色運輸系統

(一) 推廣低污染運具

低污染運具為使用替代能源 (Alternative Energy)、可再生能源 (Renewable Energy) 或不會造成環境影響的綠色能源 (Green Energy，亦稱潔淨能源 (Clean Energy)) 之交通工具。建議於人口密集的都市發展地區，補助、獎勵公車業者引進電力、瓦斯或混合動力的公車。

(二) 塑造綠色交通舒適路廊

配合捷運線沿線場站規劃，合理調整場站及周邊土地使用內容與強度，重新塑造地區中心意象，提供綠色運具專有路權，配合休閒活動與觀光遊憩據點，廣設自行車道、人行步道。

(三) 電動機車租賃計畫

為落實綠色交通政策，達到減少空氣污染及提升節能減碳效益目的，建議可規劃電動機車租借計畫，於重要場站與轉乘停車場提供電動機車租借，讓民眾使用電動機車，降低機車持有率，電動機車租借地點建議設置於臺鐵桃園車站、雙捷運 G04/LB14 站及捷運綠線其他車站等。

三、智慧型運輸系統整合大眾運輸資訊

(一) 建置智慧型運輸系統 (ITS) 提升服務品質與到站準點率

為提高旅客使用公車轉乘捷運的意願，建議利用號誌控制及智慧型運輸系統 (ITS) 的交通管理手段，提升三鶯巡迴公車固定班次的到站準點率，同時引進低污染環保車輛，並美化、強化公車站區，改善搭車及候車環境。

(二) 大眾運輸場站資訊之蒐集、整合與發布

不同旅行階段其資訊服務內容及發布管道不同，搭乘大眾運輸之旅行過程分為五階段：

其中，第一、第五階段資訊由個人化行動設備或路側資訊設施提供；第三階段資訊由車內顯示設備提供；第二、第四階段之等車及轉乘資訊則由場站設備提供列車資訊。



四、採用跨運具公共運輸票證

(一) 推動大眾運輸系統轉乘優惠

目前捷運與公車之間轉乘享有票價優惠，而轉乘優惠亦有利於擴大電子票證市場規模，由於公路客運、國道客運經營業者眾多，協商與分帳機制較繁雜，且與臺鐵互有市場競爭性；而高鐵票價高出公車、捷運甚多，運具無縫轉乘接駁的便利性更優於轉乘優惠的吸引力。

因此，優先推動者可考量採行「公車＋臺鐵」、「公車＋捷運」、「捷運＋臺鐵」的雙向轉乘優惠組合，後續則可擴大至大眾運輸系統與計程車及汽機車、自行車租賃的雙向轉乘優惠。

(二) 擴大電子票證之交通服務範圍

在「多卡通」政策實施下，電子票證的整合與使用量的成長是可預見的趨勢。現況中長程交通運輸系統包括公路客運、國道客運、臺鐵、高鐵等均已陸續建置電子票證，亦多可跨運具使用同一電子票證，後續應逐步擴大電子票證使用範圍。

三鶯線銜接臺北捷運及桃園捷運系統，其他如桃園機場捷運線亦跨越臺北、新北、桃園地區，故北桃都會區捷運票證系統「多卡通」整合應為未來趨勢。此外，建議可發行多樣化跨運具公共運輸票證，降低乘客使用成本與業者營運成本，逐步實現一卡在手，可於公車、捷運、臺鐵、高鐵乃至於計程車通行無阻的願景。

五、改善弱勢族群運輸服務

老年人口及身心障礙者等弱勢族群的運輸需求為不可忽視的重要議題。現況桃園市提供之復康巴士呈現供不應求情形。建議可引進撥召公車，行駛於偏遠地區、運輸需求較低以致大眾運輸無法提供服務或不具經濟效益之地點，其服務範圍以民眾撥召地點接送至鄰近之鐵路車站與捷運車站為主。

六、改善計程車服務品質

計程車為都會區公共運輸系統重要一環，相較一般大眾運輸系統，計程車可提供私人運具之迅速、方便、及戶等優點，其運輸特性介乎私人與大眾運輸工具之間，可輔助大眾運輸路網不足問題。

本計畫建議八德地區未來除配合桃園捷運綠線及三鶯線延伸桃園八德段設置之計程車招呼站外，亦可推動上、下午尖峰時段之短程計程車共乘，以捷運站為端點，服務往來周邊地區主要據點。

14.2.3 大眾運輸運量培養策略

三鶯線延伸桃園八德段全路段均在桃園市境，桃園市政府對於大眾運輸運量的培養不侷限於捷運路廊，現已推動多項公共運輸政策以提升整體使用人口。另於本計畫辦理期間，亦由新北市及桃園市合作，評估針對三鶯線路廊推出先導公車、快捷公車等捷運運量培養政策。

一、桃園市公共運輸政策

(一)路綫整併規劃

1. 桃園市公車路綫計 252 條(市區公車 164 條、免費公車 88 條)，8 家客運業營運。為增加客運業營運效率，提升公車服務品質，調整採「快速公車、幹線公車、支線公車及微循環公車」4 種服務層級，深入主、次幹線及各地方社區接駁，擴大公車路網及服務涵蓋率。
2. 整併現行免費公車，檢討績效不佳之路綫及班次，另調整路綫編號，提高路綫辨識性，提升免費公車營運效率。
3. 自 106 年 4 月份起實施免費公車上下車刷卡措施，以取得旅次起迄點資料，做為未來免費公車各路綫調整參考之依據。
4. 配合機場捷運線通車，規劃 69 線機場捷運接駁公車，包括新闢 2 條、延駛 16 條、繞駛 15 條、增設站位 10 條路綫。培養民眾採多元大眾運具搭乘、轉乘習慣。

(二)改善乘車環境

1. 配合桃園市公車動態資訊系統，逐年更新設置公車候車亭及智慧型站牌，提供民眾即時公車動態資訊與安全舒適的候車空間。
2. 協調客運業者將車輛汰舊換新，並引進 88 輛低地板公車，提供更舒適乘車環境。
3. 規劃建置五大轉運站(經國轉運站、A8 轉運站、A21 轉運站、八德轉運站及大溪轉運站)，提供民眾「空間」、「時間」、「資訊」及「服務」的無縫轉乘環境。
4. 完成多語系公車動態資訊網站及 APP 建置，包括泰文、菲律賓文、越南文及印尼文，便利新住民或外籍人士使用公車動態資訊。

(三)票價調整優惠

1. 於 106 年 2 月起，舉辦「持市民卡乘車 享買一送一優惠」活動，即第一趟按規定票價付費，第二趟由桃園市政府補助基本票價 18 元(半票補助 9 元)；另外設定票價上限 60 元，以照顧偏鄉及長途旅客。第一階段先於台 1 線 26 條公車路綫推動，第二階段預計自 106 年 4 月擴大至其他 164 條市區公車路綫。
2. 交通部公路總局自 105 年 12 月 1 日起移撥 98 條公路客運路綫為桃

園市政府管理。為統一公路客運與市區公車票收機制，基於搭多少付多少之公平性，桃園市政府交通局已協調公車業者採取里程收費。經試算，多數民眾可享降價優惠，解決原雙軌票制的困擾。

3. 爭取以空污基金補助捷運轉乘公車，目前以機場捷運線為主，已於 105 年 12 月由桃園市交通局向環保署爭取，比照台北捷運及高雄捷運，以空污費補助搭乘捷運-公車雙向轉乘，已獲初步共識。
4. 桃園市政府實施公車票價里程收費、持市民卡乘車享買一送一及票價上限 60 元優惠後，可節省公車族荷包，培養長期搭乘公車人口，減少私人運具使用。另公車-捷運轉乘優惠更為鼓勵民眾搭乘公共運具之重要誘因，對於改善空氣污染、交通壅塞亦有很大效益。

二、捷運先導公車(八德大湳-鶯歌鳳鳴-鶯歌車站-捷運頂埔站)

桃園市政府配合桃園捷運建設，已於 101 年 10 月及 102 年 10 月先後闢駛捷運棕線先導公車 601「內壢-捷運迴龍站」、棕線「桃園-捷運迴龍站」，以及捷運綠線先導公車「桃園後站-捷運坑口站」，採無障礙低底盤公車，尖峰班距約 10~20 分鐘。以鼓勵民眾搭乘大眾運具，減少使用私人運具，提升大眾運輸使用率，以利捷運建設之推動。

捷運先導公車的路線、站位及班次、班距應儘量接近捷運系統規劃，讓民眾逐漸習慣大眾運輸，以利於培養潛在基本運量。針對本計畫路線，初步規劃先導公車路線，說明如下：

(一)現行三鶯線先導公車(鶯歌車站-捷運永寧站)

新北市政府於 100 年 12 月 2 日開辦三峽、鶯歌地區之三鶯線先導公車，以培養捷運使用人口，同時考量市區旅運需求，整合了先導公車與地區公車功能。由臺北客運經營，採用低地板、油電混合公車。路線由鶯歌火車站經北大社區、三峽市區往返捷運土城線永寧站，共 47 個站點，以行經新北市轄土城線及三鶯線 8 處車站或鄰近區域為主，單程長約 16 公里。如圖 14.2-2 所示。

(二)三鶯線先導公車延伸線規劃(配合三鶯線延伸桃園八德段，八德大湳-鶯歌-鶯歌車站-三峽-捷運頂埔站)

八德大湳與鶯歌、三峽地區缺乏公車系統往來，後續可以臺鐵鶯歌車站為轉乘點，搭配現行三鶯線先導公車，往鶯歌鳳鳴及八德大湳地區延伸，路線為：臺鐵鶯歌站→建國路→國華路→中山高架橋→鶯桃路→永和街→鳳鳴街→鶯桃路→福德一路→和平路→八德大湳市區→原路折返，全長約 8.2 公里。沿線服務：鶯歌市區(南鶯里、同慶里)、鶯歌國小、建國國小、鶯歌國中、鳳鳴地區(永吉里、鳳鳴里、鳳祥里)、百吉新村、永吉國小、鳳鳴國中、八德大草厝地區、八德大湳市區等，提供八德往來鶯歌地區之服務。

營運模式上可採獨立路線往來鶯歌車站，或銜接現行三鶯線先導

公車路線往來捷運土城線頂埔站。

三鶯線捷運先導公車可延伸捷運土城線之服務範圍，串接土城線頂埔站，以培養三鶯線之潛在運量。待捷運三鶯線建設完成後，先導公車路線可作路線調整，成為捷運系統接駁公車。

(三) 三鶯線先導公車配合措施

為提高三鶯八德走廊大眾運輸使用率，三鶯線先導公車辦理期間可實施之配合措施如下：

1. 設置公車動態資訊系統

捷運先導公車無專有路權，行經市區時易受道路交通影響延滯，使等待時間延長或增加不確定性，降低搭乘意願。目前新北市及桃園市轄市區公車皆已陸續設置公車動態資訊系統，捷運先導公車應比照設置，便於旅客利用手機上網或智慧型站牌查詢公車資訊，減少候車時間，提高旅客搭乘意願。

2. 整合公共運輸接駁轉乘

包括空間整合及票證整合。三鶯線於土城端銜接捷運板南線，鶯歌地區轉乘臺鐵鶯歌車站，八德端銜接桃園綠線，三鶯線先導公車站點應儘量鄰近三處複合大眾運輸場站，提升候車環境舒適性，減少旅客步行轉乘距離及時間。

另臺北市、新北市及桃園市捷運系統、公車系統及公共自行車租賃系統(YouBike)均適用悠遊卡、一卡通電子票證，故已有票證整合服務。配合三鶯線先導公車推動，於路線沿線市區、學校、景點、大眾運輸場站等主要站點設置 YouBike 租賃站，鼓勵「YouBike+先導公車+臺鐵或捷運」，並提供轉乘優惠等配套措施，吸引民眾使用以培養運量。

3. 配合桃園捷運綠線及周邊社區開發，整合串連地區接駁公車

八德大湳地區捷運綠線預計民國 114 年通車，目前於 G04 站周邊亦有許多大型社區及建案，建議配合捷運綠線及地方社區規劃之接駁公車或社區免費公車服務，與捷運先導公車整合轉乘，以養成民眾搭乘大眾運輸之習慣，培養運量，促進大眾運輸發展。

4. 加強大眾運輸與活動結合

三峽、鶯歌地區有多處知名景點，可配合特定地點或特定時間(週末、重要假期)與大型活動辦理期間，策畫以大眾運輸為主之疏運計畫，例如大眾運輸優先通行、調整公車路線、活動優惠套票、私人運具停車管制或提高停車費率等。

三、快捷公車(八德大湳-國 2 大湳交流道-國 3 鶯歌系統交流道-國 3 土城交流道-捷運永寧站)

捷運先導公車與快捷公車之訴求不同，前者以培養大眾運輸運量為目的，路線與捷運路廊相同，並維持一定之可及性；後者係針對主要旅次產生吸引點設站，路線較為直捷，平均站距較長，可及性相對較低，強調快速準點，對使用者而言，其捷運替代性較高，亦具有捷運通車前培養大眾運量的功能。

1659「八德-土城」國道客運於大湳地區之路線與三鶯線延伸桃園八德段相近，LB13 站接近公車大安國小站、惠爾得公司站，LB14 站接近大湳站；此外，1659B 與桃園捷運綠線轉乘三鶯線之路線相近，顯示目前營運中的 1659「八德-土城」國道客運具有捷運三鶯線延伸桃園八德段之運量培養功能。

捷運先導公車行駛平面道路，服務範圍與捷運三鶯線重疊，同時具備臺鐵、捷運土城線接駁及地區公車服務功能，可培養八德往來鶯歌、三峽地區搭乘大眾運具習慣，惟其路徑較為彎繞，且受市區路口號誌、車流、路側活動的干擾較大，難以達到捷運「準點」特性。

因此，另規劃三鶯線八德地區快捷公車做為替代計畫，其路線規劃自八德大湳市中心區經和平路、國道 2 號大湳交流道、國 3 鶯歌系統交流道至捷運土城線永寧站，如圖 14.2-3 所示。其規劃如下：

1. 以國道 2 號、國道 3 號為主要行駛路徑，以大湳交流道、鶯歌系統交流道、土城交流道進出八德大湳市區及土城線永寧站，以達「快速」、「準點」之服務目標。
2. 功能定位為捷運土城線之快速接駁系統，服務八德與土城、新北、臺北之間旅次，培養往來北桃都會區之捷運運量。
3. 做為桃園捷運綠線施工期間，因介壽路容量及服務水準下降，紓解原本八德-臺鐵桃園車站-新北、臺北通勤通學旅次之替代路線。
4. 快捷公車路線整合地區公車系統，構成八德地區的公車接駁路網。

四、三鶯線走廊私人運具管制措施

針對三鶯線行經路廊之私人運具，建議管理或管制策略如下，後續交通管理單位可視地區環境及道路條件實施。

- 沿線道路全面實施路邊停車收費。
- 車站周邊路段提高尖峰時段停車費率。



- 車站周邊路段實施停車累進費率。
- 車站周邊路段管制尖峰時段禁止路邊停車。
- 車站周邊路段減少汽機車停車格。
- 假日提高三峽、鶯歌觀光遊憩點之交通管制強度與停車費率。
- 兩端主要大眾運輸場站周邊設置適當停車場，鼓勵旅客於外圍停車後轉乘。
- 加強沿線道路交通違規執法。



圖 14.2-2 三鶯線先導公車及延伸線行駛路線示意圖

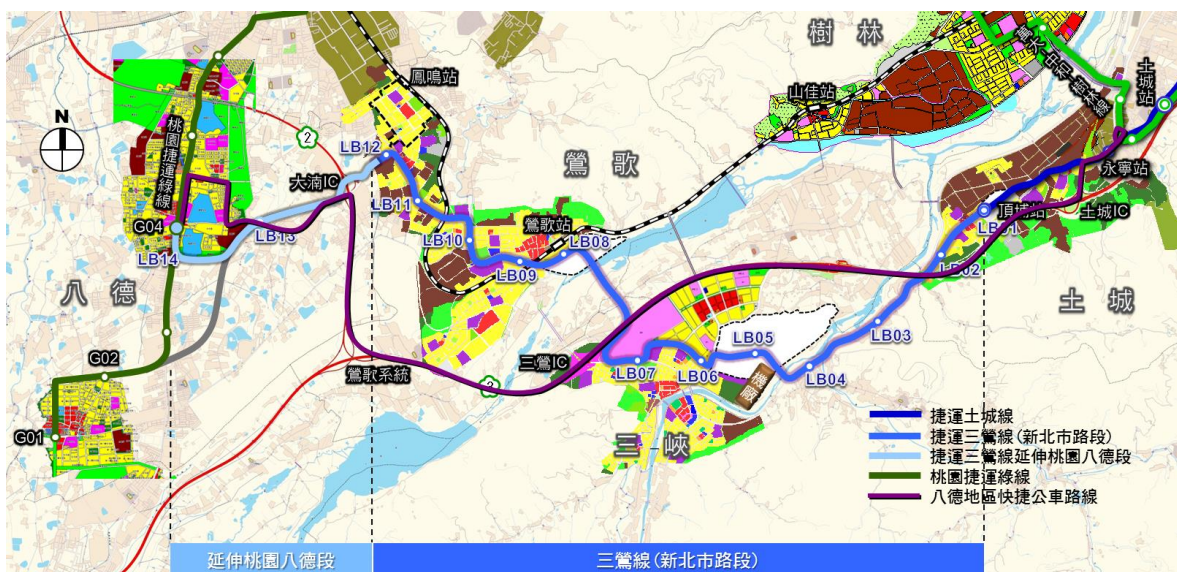


圖 14.2-3 八德地區國道快捷公車路線示意圖

14.3 地方政府承諾事項

本計畫依據交通部「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第五條第七項之規定，地方主管機關辦理可行性研究，於地方政府承諾相關事項包括：「地方政府承諾事項，包含建議營運機構經營型態、成立營運基金或專戶、自負盈虧、優惠措施，地方政府負擔之經費額度，及地方議會出具同意本計畫之相關文件等。」

一、營運機構經營型態

本計畫適用「大眾捷運法」，對於主管機關、建設執行機關及營運機構之設立方式、型態與捷運監理制度皆有明文規定。三鶯線全線(含延伸桃園八德段)跨新北市與桃園市境，依新北市、桃園市兩地方政府協商結果，三鶯線延伸桃園八德段由新北市政府擔任行政主管機關及營運主管機關，工程建設由新北市政府捷運工程局辦理。

新北市政府於民國 107 年 3 月依照「大眾捷運法」成立新北大眾捷運公司，負責營運已核定並興建中之三鶯線、淡海輕軌、安坑輕軌等捷運路線，三鶯線延伸桃園八德段亦納入三鶯線由新北大眾捷運公司營運管理。

二、成立營運基金或專戶

桃園市政府於民國 101 年成立「桃園縣軌道建設發展基金」，同年 10 月 24 日發布「桃園縣軌道建設發展基金收支保管及運用辦法」，配合升格改制直轄市，再於 105 年 7 月 4 日訂定「桃園市軌道建設發展基金收支保管及運用辦法」(主要條文詳表 14.3-1)。其基金來源包括預算編列、營運收入、土地開發收入等，用以推展桃園市軌道建設系統發展、營運管理及土地開發等相關事宜，可用以支應三鶯線延伸桃園八德段之建設經費。新北市政府亦已於民國 100 年成立「新北市軌道建設發展基金」，同年 10 月 26 日發布「新北市軌道建設發展基金收支保管及運用辦法」。

三鶯線延伸桃園八德段之營運費用、重增置費用由桃園市政府負擔，並自負盈虧，相關細節於後續由新北市政府及桃園市政府再行協商研議。

三、運量培養績效指標

配合 14.2 節公共運輸發展策略及大眾運輸運量培養策略，預期達成之短期績效指標及長期績效指標為：

- 短期績效指標(一)：108 年完成 U-bike 站建置 320 站以上。
- 短期績效指標(二)：109 年完成三鶯線先導公車延伸八德。
- 長期績效指標：125 年完成公車運量提升 36%(以 107 年為基準，每年成長 2%)。

四、其他

其他地方政府承諾事項中，應負擔之經費額度詳如 12.5.2 節，桃園市議會同意函詳如附錄八。

另「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」要求地方主管機關推動個案計畫可行性研究時，應配合成立推動小組，整合有關地方政府跨局處（含交通、都計、財政、工務）等業務，並由地方主管機關副首長以上層級擔任召集人，其所完成之可行性研究報告書應經推動小組審核同意後，始得陳報交通部核轉行政院核定。

三鶯線延伸桃園八德段位於桃園市境，地方負擔經費由桃園市政府籌措，桃園市政府並允諾於相對應預算年度籌編相對比例之配合款，如中央年度預算編列不足，同意先行墊付配合款。

三鶯線已由新北市政府及桃園市政府成立推動小組，並由兩府副市長擔任召集人。

表 14.3-1 「桃園市軌道建設發展基金收支保管及運用辦法」主要條文

條號	條文內容
第 1 條	桃園市政府（以下簡稱本府）為有效推展本市行政區域內與本府主管之軌道系統（以下簡稱本市軌道系統）規劃、建設、營運、維護管理及辦理其土地開發等事宜，特設置桃園市軌道建設發展基金（以下簡稱本基金），並依預算法第九十六條第二項準用第二十一條規定，訂定本辦法。
第 3 條	本基金為預算法第四條第一項第二款第四目所定之作業基金，以本府捷運工程處為管理機關。 本府設本基金管理會，審議及監督本基金之收支、保管及運用；其設置要點由本府定之。
第 4 條	本基金之來源如下： 一、本市軌道系統及其相關設施之租金、回饋金、權利金及其他營運收入。 二、本市軌道系統辦理土地開發之相關收入。 三、對外舉借之款項。 四、捐贈收入。 五、本府其他基金撥入款。 六、參與相關軌道事業之投資收益。 七、依預算程序撥充之款項。 八、孳息。 九、其他收入。 前項第七款包括中央政府補助及其他機關分攤款。
第 5 條	本基金之用途如下： 一、本市軌道系統及其相關設施之規劃、建設、營運、維護及管理支出。 二、本市軌道系統辦理土地開發之相關支出。 三、參與相關軌道事業之投資。 四、償還借款之本息。 五、管理本基金所需費用。 六、其他與本基金業務有關支出。