

立法會發展事務委員會

工務計劃項目第 3185GK 號-重置運輸署驗車中心往青衣

因應 2016 年 12 月 16 日會議席上所作討論 而須採取的跟進行動

發展事務委員會在 2016 年 12 月 16 日要求提供的補充資料載列如下：

- (a) 鑒於青荃橋將會是前往／離開青衣擬議新驗車中心的車輛所使用的其中一條主要路線，而該等車輛由青荃橋抵達擔杆山交匯處時將須轉入專用左轉行車線前往青衣西路，新驗車中心啟用後會否引致上述專用左轉行車線的交通擠塞；若會，當局有何措施解決此問題；若不會，原因為何；
2. 我們在 2016 年 9 月至 11 月期間進行的補充交通研究，涵蓋青衣的所有主要迴旋處和路口，亦考慮了駛入和離開的交通流量。評估結果顯示新驗車中心將不會對道路網絡造成任何顯著的交通影響。至於担桿山交匯處，預期在評估設計年繁忙時間交通容量可應付有餘並且運作良好。就駛入的交通，預期車輛進入交匯處前並不會出現輪候情況，因專用左轉行車線可讓駛入的車輛繞過交匯處而不引起任何交通阻塞。經交匯處離開的交通評估亦顯示交匯處的交通情況是可以接受。此交匯處(RA5)的詳細評估數字載於附錄一。
- (b) 關於當局會沿西草灣路東側進行道路擴闊工程，讓前往新驗車中心的車輛使用兩條行車線，而離開該驗車中心的車輛則使用一條行車線，以作為容納新驗車中心所產生額外交流量的一項交通緩解措施，(i) 進行上述道路擴闊工程後，有關道路可否應付離開該驗車中心的車輛交通；及(ii)當局有否就擬議交通緩解措施諮詢西草灣路的主要使用者，即在附近工作的人士(例如船場的工人)；
3. 本項目包括在西草灣路東側進行約 485 米長的道路擴闊工程，提供兩條行車線前往新驗車中心及一條行車線供離開的車輛使用。由於部分車輛有可能早於預約時間前往驗車中心及偶然於中心外排隊輪候檢驗。前往驗車中心的額外行車線將提供一條專用右轉行車線，讓車輛進入中心而不會阻塞其他西行交通。

4. 就離開驗車中心的車輛，由於車輛檢驗是沿驗車線按步就班進行的過程運作，車輛離開也將會是有序和均勻分佈的。我們將會在西草灣路驗車中心出入口附近增設一個交通燈號控制系統，並加闊驗車中心出口，以調節東行交通，確保車輛能順利地離開驗車中心，而不會被從西草灣路西端及清甜街駛至的車輛所阻塞。在建議措施實施後，預計西草灣路將可應付有餘並運作良好。詳細評估數字載於下表。

經改善的西草灣路運作表現

道路		方向	評估年度	道路等級	行車線 數目	行車量／容車量比率	
						上午高峰	下午高峰
L1	西草灣路	西行 - 直行	2019	區內道路	1	0.53	0.43
		西行 - 右轉			1	0.20	0.20
		東行			1	0.63	0.65
		西行 - 直行	2024		1	0.54	0.44
		西行 - 右轉			1	0.20	0.20
		東行			1	0.63	0.66

註解: 行車量/容車量(V/C)比率顯示道路的表演。當行車量/容車量比率相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量及產生的交通將順暢流動；當比率介乎 1.0 與 1.2 之間，表示交通開始擠塞；而高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重。

5. 我們將會密切監察西草灣路的交通狀況，確保在新驗車中心開展運作後交通暢通無阻。運輸署亦會緊密與包括業界與商會的相關持份者聯絡，檢討任何在運作上有需要的改善措施。我們亦已諮詢在西草灣附近的友聯船塢有限公司及香港聯合船塢有限公司，沒有收到負面意見。

(c) 如新驗車中心附近的交通嚴重擠塞，政府當局會採取甚麼措施；

6. 運輸署現時已設有 24 小時運作的緊急事故交通協調中心，負責監測交通和公共運輸情況。若新驗車中心附近的交通嚴重擠塞，緊急事故交通協調中心將向公眾廣播相關交通和公共運輸消息，並與公共運輸和隧道運營商，警方和其他相關政府部門協調，以減輕對交通和公共運輸服務的影響。此外，若西草灣路發生嚴重交通意外導致前往新驗車中心的道路封閉，運輸署將會安排受影響車輛排期在五個工作天內進行檢驗。

(d) 如新驗車中心的最高處理量(即每天 1000 架車輛)不能應付市民對驗車服務的需求，政府當局會採取甚麼行動應付增加的需求；

7. 現時三個驗車中心每天處理約 800 宗車輛檢驗。根據過去十年的記錄，現有三個驗車中心就所有類型車輛檢驗的總數及各類型車輛的分佈都一直保持平穩，預約時間亦維持在十個工作天之內。估計未來十數年的驗車需求亦不會有太大變化。新驗車中心的每日處理能力可增加至 1000 宗車輛檢驗，即處理能力可增加 25%，以應付將來的需求。若在長遠有需要時，運輸署會考慮進一步增加車輛檢驗宗數超越 1000 宗的可行性。

(e) 在項目用地提供的臨時泊車位將受搬遷建議影響，當局會否為目前使用該等泊車位的車輛另行提供足夠的泊車位；及

8. 目前，新驗車中心用地以短期租約用作臨時停車場。於 2016 年 9 月及 10 月的日間(上午 10 時至下午 6 時)及夜間(晚上 10 時至零晨 2 時)進行了青衣停車場使用情況調查。一般來說，週末夜間被確定為繁忙時段，約有 250 輛車停泊在項目用地。兩個現有的短期租約用地，分別位於新驗車中心用地對面(短期租約編號: 3778KT)及青衣南部(短期租約編號: 3818KT)，約有 160 個空置車位可助應付泊車需求。而毗鄰項目用地於西草灣路的一幅擬議短期租約用地(短期租約編號: 3878KT)，即將進行招標，並用作臨時泊車用途，可另提供約 160 個泊車位。故此，預計將來位於區內的臨時停車場足以應付泊車需求。此外，我們正檢視在晚間當新驗車中心不運作時，使用臨時車輛輪候區作公共停車場用途的可行性，可額外再提供約 40 個泊車位。以上用地的位置如下圖所示。



重置泊車位的臨時停車場位置圖

- (f) 政府當局有否就有關在項目用地提供泊車位的建議進行可行性研究 (例如把驗車服務及泊車位同設於多層大廈內，以及為停車場使用者提供獨立的車輛出入口)；若有，相關的詳情為何；若否，為何當局未有/不會進行有關研究。
9. 我們已研究於項目用地範圍內增設公眾停車位的可行性。由於設計及運作上的限制，我們認為將驗車中心和公眾停車場同時置於一座多層大樓在技術上並不可行，闡釋如下。
10. 新驗車中心計劃在設計上有多項現場限制，包括不規則的項目用地形狀、青沙公路下的有限高度及其結構周邊所需的 2 米預留空間、以及地底下各類公共服務的預留範圍等。項目用地可發展的部分已幾乎被驗車中心大樓完全佔用，加上需要滿足綠化面積的要求，剩餘可使用的空間僅足夠設置等候車道及出入行車線和各項驗車設備。
11. 為了管控多層驗車中心內的車流，車輛必須在通過入口後，根據其分配的檢驗樓層在指定的等候車道排隊，然後被安排分批前往其檢驗樓層。 假若這些驗車中心的指定行車道與公共停車場車輛共用，將會

令驗車中心車輛的輪候變得混亂，影響驗車中心車輛到達驗車線的時間，因而減低每日驗車量及影響驗車中心的運作。

12. 此外，如在驗車中心大樓設置公眾停車場，在不影響驗車中心運作的前提下，停車場和驗車中心必須有各自的出入口、行車道(包括上落樓層斜道)及行人通道等。在檢視設計方案後，我們認為項目用地地面已沒有多餘空間提供上述專用通道要求予公眾停車場使用。於南面跟項目用地連接的青沙管制區亦限制了於該部分界線位置增設額外車輛出入口的可行性。而最大限制是接近項目用地中間被各條必要的行車線所佔據的樽頸位置。
13. 基於地面空間不足，我們亦考慮了將停車場興建於地下層的可行性。惟由於有大量渠務預留範圍貫穿項目用地，在地下層提供一個合理規模的停車場極困難。進行大量石層挖掘亦會令工程費用大增及需更長工期完成。此外，深度挖掘工程更有機會影響項目用地北面斜坡的穩定性。各項現場限制見**附錄二**的圖。

發展局

2017年1月

經改善的路口和迴旋處在設計年 2019 及 2024 的運作表現

索引	路口	種類	2019 年剩餘容車量或設計流量 / 容車量比率		2024 年剩餘容車量或設計流量 / 容車量比率	
			上午	下午	上午	下午
J1	長青公路 / 青衣西路	燈號控制路口	20%	37%	15%	32%
J2	青鴻路 / 青衣路	燈號控制路口	31%	33%	21%	32%
J3	青尚路 / 青衣路	優先通行路口	0.76	0.71	0.79	0.72
J4	西草灣路 / 青衣路 / 青衣西路	燈號控制路口	19%	28%	16%	24%
J5	停車場出入口 / 西草灣路	燈號控制路口	>50%	>50%	>50%	>50%
J6	清甜街 / 西草灣路	優先通行路口	0.24	0.13	0.24	0.13
J7	青衣西路 / 青芊街*	優先通行路口	N/A	N/A	N/A	N/A
J8	青衣西路 / 青康路	燈號控制路口	35%	>50%	25%	>50%
J9	青衣西路 / 寮肚路	燈號控制路口	>50%	42%	>50%	39%
J10	青衣西路 / 楓樹窩路	燈號控制路口	>50%	>50%	>50%	>50%
RA1	青衣交匯處	迴旋處	0.66	0.74	0.74	0.82
RA2	青衣西路/青衣航運路 / 青沙公路	迴旋處	0.82	0.66	0.84	0.68
RA3	青衣航運路	迴旋處	0.54	0.43	0.55	0.44
RA4	青衣航運路 / 青高路	迴旋處	0.33	0.26	0.34	0.27
RA5	担桿山交匯處	迴旋處	0.69	0.68	0.84	0.81
RA6	青敬路/楓樹窩路 / 青敬路	迴旋處	0.52	0.48	0.53	0.49
RA7	青尚路 / 青衣航運路	迴旋處	0.07	0.07	0.07	0.07
RA8	青康路 / 青衣路	迴旋處	0.42	0.36	0.48	0.40
RA9	担桿山路 / 青衣北岸公路	迴旋處	0.12	0.12	0.12	0.12
RA10	青高路 / 青尚路	迴旋處	0.13	0.08	0.13	0.08

註解: 所示數值表示為燈號控制路口的“剩餘容車量”(RC)和優先通行路口和迴旋處的“設計流量容車量比率”(DFC)。具有剩餘容車量(RC) > 15%的現有信號控制表示其運行令人滿意,而負RC%表示超負荷。對於優先通行路口和迴旋處,性能指標是DFC(設計流量容車量比率)。對於現有的路口,DFC < 0.85 是接受標準;DFC 超過 1.00 表示超負荷情況。

* 青芊街只准許車輛駛入。在此位置不會有車輛衝突或延遲。因此,該路口沒有需要進行評估。

