

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

2016 年 5 月 24 日發展事務委員會會議的跟進事項

應發展事務委員會在 2016 年 5 月 24 日會議上的要求，提供以下補充資料：

(a) 有關擬議項目交通影響評估的摘要

2. 我們委聘了顧問為青衣西草灣新驗車中心計劃進行交通影響評估。新驗車中心是為重置現有三個位於九龍灣及土瓜灣的驗車中心，並預計在 2019 年開始運作。驗車中心將在三樓層設置共 30 條驗車線，以預約形式提供不同種類的驗車服務，每天最多驗車量為 1,000 架次。

3. 根據交通影響評估，顯示青衣早上及下午繁忙時段分別為上午 8 時 30 分至 9 時 30 分及下午 4 時至 5 時。顧問進行了路口容車量評估，並按需要建議了交通改善措施。在落實本文第 5 段所建議的交通改善措施後，將可應付由驗車中心運作所產生的交通。交通影響評估以及由運輸署進行的相關研究結果摘錄如下。

路口容車量評估

4. 顧問已就驗車中心在預期開始施工時、開始運作及運作 5 年後，即分別在 2016 年、2019 年及 2024 年，對 6 個主要路口(J1 至 J6)進行路口容車量估算，評估交通狀況。路口的位置見圖 1。2024 年的交通預測比 2016 年和 2019 年為多，該年路口運作的表現見表 1。

圖 1 主要路口及迴旋處的位置圖



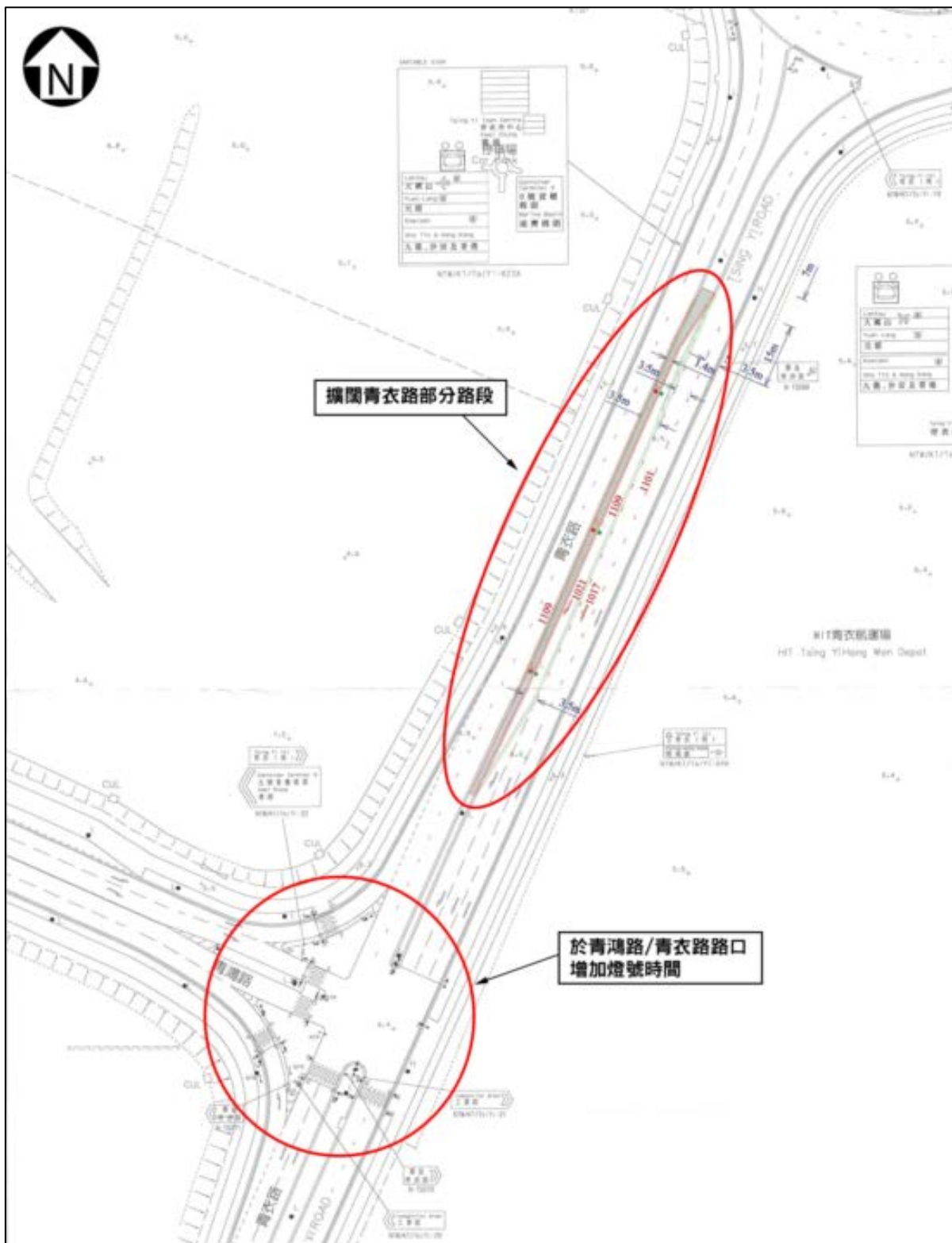
**表 1 在未有實施改善措施的路口運作表現(2024 年)**

號碼	路口名稱	分析種類	剩餘容車量(RC)或設計流量與容車量(DFC)比率	
			早上繁忙時段	下午繁忙時段
J1	長青公路/青衣路	剩餘容車量	45.5%	52.1%
J2	青鴻路/青衣路	剩餘容車量	<i>-2.3%</i>	12.0%
J3	青尚路/青衣路	設計流量與容車量比率	0.46	0.57
J4	西草灣道/青衣路/青衣西路	剩餘容車量	<i>-5.0%</i>	<i>-13.0%</i>
J5	驗車中心用地對面臨時停車場入口/西草灣道	設計流量與容車量比率	0.32	0.40
J6	清甜街/西草灣道	設計流量與容車量比率	0.31	0.23

註解: 交通燈號控制路口的表現以剩餘容車量(RC)顯示。正數剩餘容車量表示該路口仍可應付更多車輛；負數剩餘容車量則表示該路口超出負荷，以致出現車龍，令行車時間加長。設計流量與容車量(DFC)比率反映非交通燈號控制路口的表現。DFC比率低於0.85，表示路口的表現滿意。當DFC比率介乎0.85與1.00之間，表示路口的表現未如理想。當DFC超過1.00，表示已經超過路口的負荷。

5. 結果顯示 J2 和 J4 交通燈號控制路口的表現不如理想而需要改善，剩餘容車量分別為-2.3%(早上繁忙時段)及-5.0%/-13.0% (早上/下午繁忙時段)。其他 4 個主要路口(J1、J3、J5 和 J6)的表現滿意，有足夠容車量應付驗車中心所產生的額外交通。為 J2 和 J4 路口的改善措施建議包括增加燈號時間，進行局部道路擴闊工程和將青衣路路緣行車線改為只許轉左進入西草灣路。這些建議分別見圖 2 和圖 3。

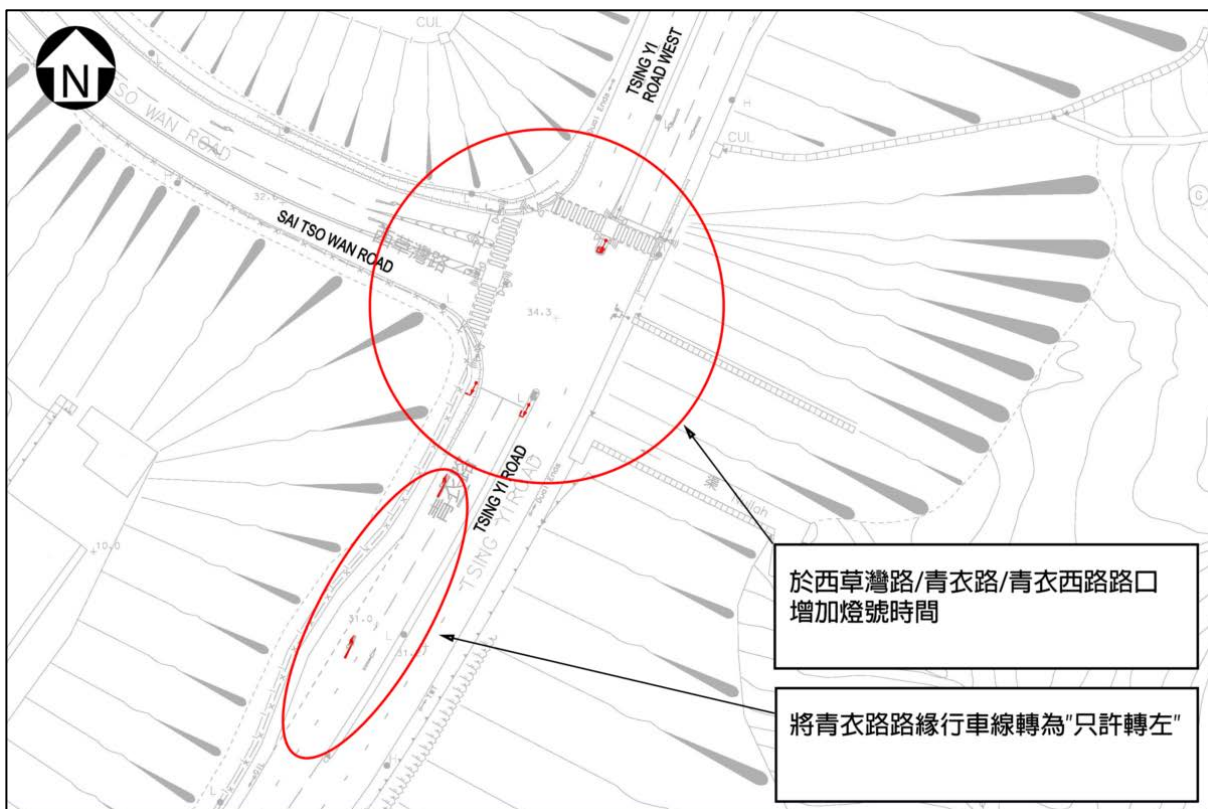
圖 2 J2 路口的建議改善措施



青鴻路/青衣路(J2)交通燈號控制路口的建議改善措施包括:

- 將燈號時間由 100 秒增加至 120 秒; 及
- 擴闊青衣路約 125 米長的部分路段。

圖 3 J4 路口的建議改善措施



西草灣路/青衣路/青衣西路(J4)交通燈號控制路口的建議改善措施包括:

- 將燈號時間由 100 秒增加至 120 秒; 及
- 將青衣路轉入西草灣路的路緣行車線由現時的"向前駛或左轉"改為"只許轉左"。

6. 待實施上述交通改善措施後， J2 和 J4 路口的交通運作表現為滿意，見表 2。

表 2 在實施改善措施後的路口運作表現(2024 年)

號碼	路口名稱	剩餘容車量(RC)	
		早上繁忙時段	下午繁忙時段
J2	青鴻路/青衣路	6.0%	15.2%
J4	西草灣路/青衣路/青衣西路	4.0%	5.0%

### 驗車中心相關的交通

7. 為更了解驗車中心相關的交通，我們在2015年於現有三個驗車中心進行實地調查。調查目的是了解前往新驗車中心的車輛從何處而來，從而估計車輛前往新驗車中心的格局。調查結果見圖4。

圖 4 新驗車中心的交通評估



#### 經汀九橋

8. 顧問的交通調查顯示每小時有百分之四十的車輛(約 50 架)將會使用汀九橋往來驗車中心。經汀九橋的車輛只需右轉入青衣西路往驗車中心及在離開驗車中心時左轉入青衣西路往汀九橋。因此，它們將不會途經青衣市中心道路。由於車量不多，預期對交通影響輕微。

9. 此外，我們估計每小時有百分之五十五的中/重型車輛(約 14 架)將會使用汀九橋往來驗車中心。

#### 經昂船洲大橋

10. 顧問的交通調查顯示每小時有百分之十五的車輛(約 19 架)將會使用昂船洲大橋往來驗車中心。由於車量不多，預期交通影響輕微。

#### 經青衣大橋

11. 顧問的交通調查顯示每小時有百分之二十的車輛(約 25 架)將會使用青衣大橋往來驗車中心。由於車量不多，預期交通影響亦同樣輕微。

### 經青荃橋

12. 顧問的交通調查顯示每小時有百分之二十五的車輛(約 31 架) 將會使用青荃橋經担杆山交匯處入青衣西路往來驗車中心。相關車輛只會與早上繁忙時段車流呈反方向前往驗車中心。此外，車輛於青荃橋經擔杆山交匯處有專用左轉行車線前往青衣西路。預期由驗車中心所引致的交通對此交匯處影響輕微。

13. 車輛駛離担杆山交匯處後，車輛將駛經其後的 5 個路口，即青衣西路/楓樹窩路、青衣西路/寮肚路、青衣西路/青康路、青衣西路/青芊街和青衣西路/長青公路路口。由於車量不多，預期交通影響亦同樣輕微。

### 迴旋處容車量分析

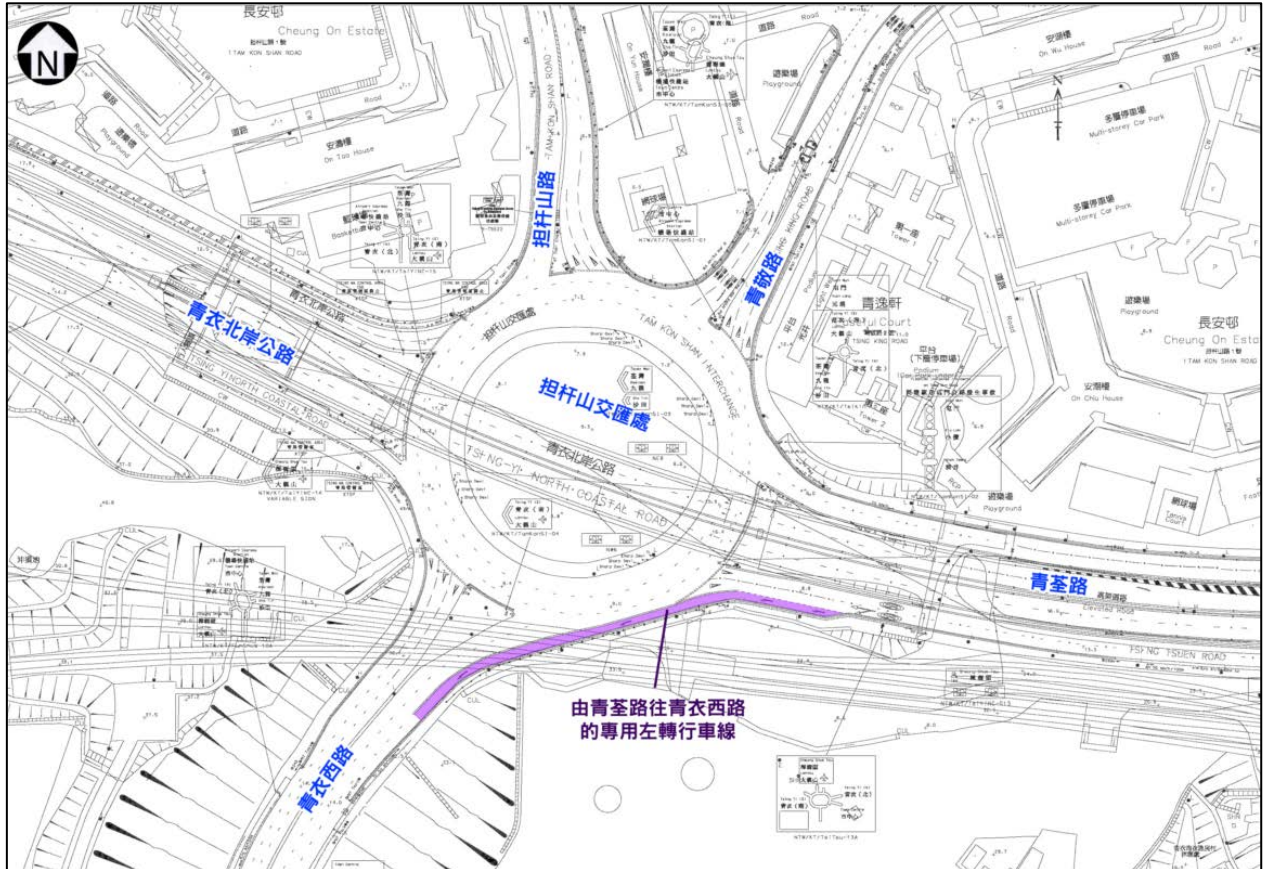
14. 除了就驗車中心項目進行的交通影響評估，我們亦另外參考了運輸署對青衣迴旋處的交通影響評估，並在其 2026 年的交通預測上，加入驗車中心相關的交通。迴旋處(RA1 至 RA6)的位置見圖 1。

15. 就青衣交匯處(RA1)，與背景交通每小時約 1,600 架車輛由青衣大橋進入交匯處相比，驗車中心相關的交通(每小時約 25 架車輛)相對為少。就青衣路/青衣航運路迴旋處(RA2)，運輸署已有計劃於 2020 年改善該迴旋處。預計驗車中心相關的交通(每小時約額外 19 架車輛)與現時每小時約 600 架車輛從昂船洲大橋進入迴旋處相比亦為少。兩個交匯處 RA1 和 RA2 有足夠容車量應付因驗車中心所產生的額外交通。

16. 就青衣航運路迴旋處(RA3)、青衣航運路/青高路迴旋處(RA4)及青衣鄉事會路/楓樹窩路/青敬路迴旋處(RA6)，驗車中心相關的交通將不會使用這三個迴旋處，因此將不會造成任何影響。

17. 就担杆山交匯處(RA5)，如上文 12 段所述，前往驗車中心的車輛會與早上繁忙時段車流呈反方向，而且經青荃橋抵達擔杆山交匯處後，有專用左轉行車線前往青衣西路(見圖 5)，所以驗車中心對此交匯處所引致的交通影響輕微。

圖5 担杆山交匯處(RA5)





(b) 建議西草灣路擴闊工程

18. 我們亦為西草灣路進行了於2024年的行車量/容車量比率評估，結果見表3。

表 3 西草灣路行車量/容車量比率評估結果(2024 年)

	行車量/容車量(V/C)比率	
	早上繁忙時段	下午繁忙時段
西草灣路(西行)	0.75	0.81
西草灣路(東行)	0.69	0.70

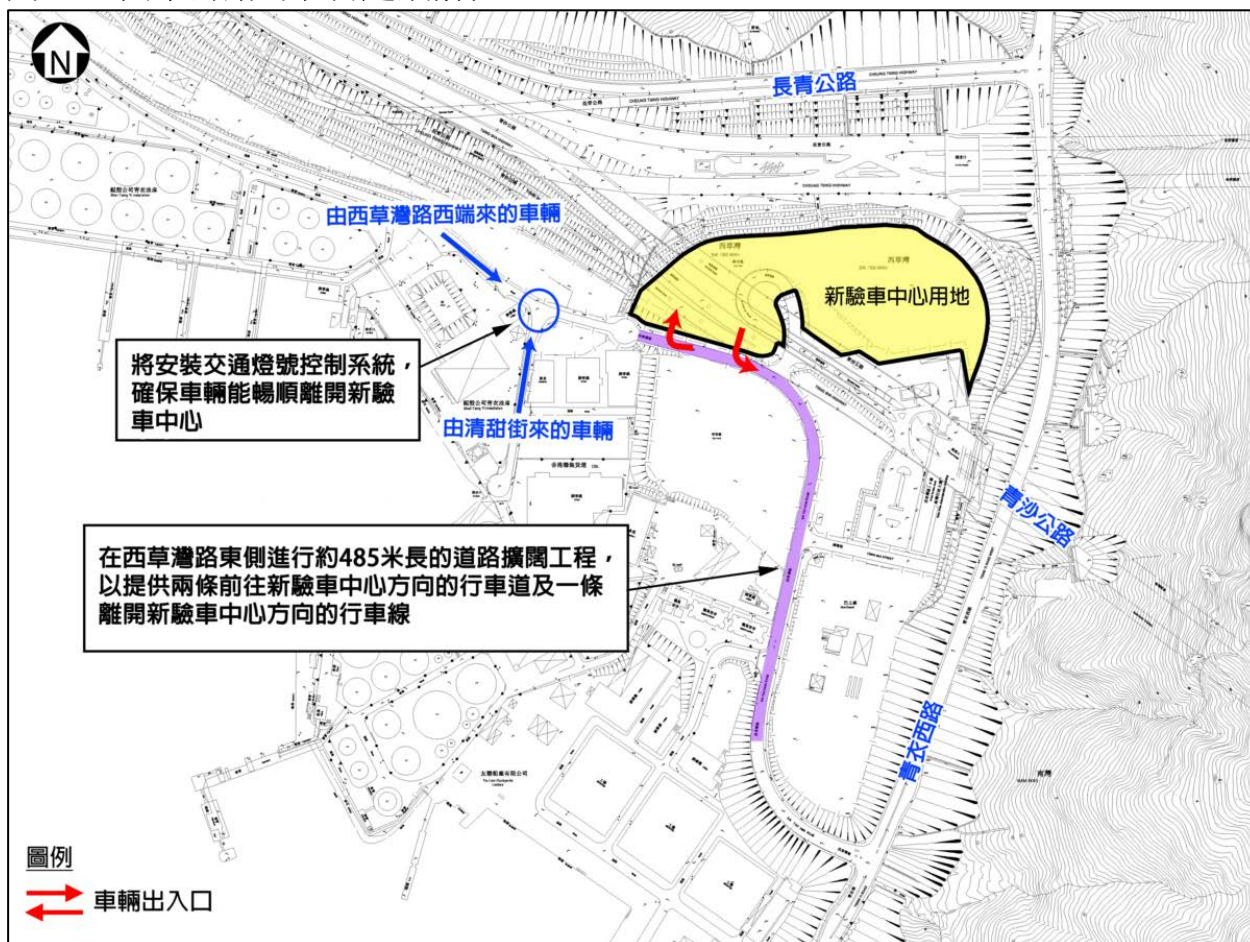
註解：行車量/容車量(V/C)比率顯示道路的表現。當行車量/容車量比率相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量及產生的交通將順暢流動；當比率介乎 1.0 與 1.2 之間，表示交通開始擠塞；而高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重。

19. 結果顯示西草灣路東行及西行運作表現良好，有足夠容車量應付在 2024 年因驗車中心所產生的額外交通。

20. 儘管如此，有些車輛有可能早於預約時間到驗車中心及偶然在中心外輪候檢驗。為解決這種情況，建議增加一條長約 485 米的新行車線往驗車中心，為中心相關的交通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的交通。此外，交通影響評估建議驗車中心提早一小時，即在早上 7:30 及下午 12:45 開放入口予上午和下午預約的車輛預先進入中心輪候區，以減少對西草灣路的交通影響。在落實上述交通改善措施後，西草灣路的表現將可進一步改善。

21. 就離開驗車中心的車輛，由於車輛檢驗是一個沿驗車線按步進行的過程，車輛離開也將會是有序和均勻分佈。我們將會在西草灣路增設一個交通燈號控制系統調節東行交通 (圖 6)，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到的車輛所阻塞。考慮到離開驗車中心均勻分佈的車流和交通燈號控制系統的設立，額外增加一條東行行車線於西草灣路是沒有需要的。

圖6 西草灣路的改善建議措施



22. 我們將會密切監察在驗車中心於 2019 年運作後西草灣路的交通狀況，確保交通暢通無阻。運輸署亦會緊密與包括業界與商會的相關持份者聯絡，從運作上檢討任何有需要的改善措施。

發展局  
運輸署  
2016 年 7 月