

討論文件

2016 年 12 月 16 日

立法會發展事務委員會
3185GK - 重置運輸署驗車中心往青衣

目的

本文件旨在尋求委員支持把工務計劃第 3185GK 號提升為甲級工程，將運輸署的九龍灣驗車中心、新九龍灣驗車中心及土瓜灣驗車中心搬遷往青衣。按付款當日價格計算，估計所需費用為 28 億 6,270 萬元。

項目範圍及性質

2. 工務計劃第 3185GK 號範圍包括：

- (a) 在青衣西草灣興建一座 4 層高的新驗車中心，重置現有三個驗車中心(即九龍灣驗車中心、新九龍灣驗車中心及土瓜灣驗車中心)；
- (b) 在西草灣路東側進行約 485 米長的道路擴闊工程；以及
- (c) 現有三個驗車中心的除污及拆卸工程。

擬議新驗車中心的工地及位置圖載於**附件 1**。

3. 新驗車中心用地位於青衣西草灣，佔地約 34,050 平方米。選址將興建一座 4 層高的建築物，用以重置現有三個驗車中心。新驗車中心將提供以下設施：

- (a) 為不同類別車輛而設的 30 條驗車線；
- (b) 為商用車輛而設的 10 部底盤功率機；
- (c) 車輛檢驗附屬設施，例如傾斜測試台、制動試驗車道及斜台、掃掠圓圈試驗區及輪軸地秤；
- (d) 車輛輪候區；以及
- (e) 辦公地方、附屬機房和泊車位等。

新驗車中心的設施及運作詳情載於**附件 2**。

4. 如獲財務委員會(財委會)批准撥款，我們計劃在 2017 年第二季展開建造工程，並於 2019 年第四季完成，而新驗車中心預計於 2020 年第二季開始運作。隨後的除污工程及拆卸現有的三個驗車中心會按計劃分別於 2020 年第四季及 2022 年第一季度完成。

理由

5. 當局在 2011-12 年《施政報告》中，首次公布「起動九龍東」計劃，旨在把九龍東(包括啟德發展區、九龍灣商貿區及觀塘商貿區)轉型為一個具吸引力的核心商業區，促進香港的持續經濟發展。政府在隨後的《施政報告》中承諾，會致力提供新商業或寫字樓用地，發揮九龍東的潛力。其中一項措施是透過搬遷或重整位於九龍東的九龍灣及觀塘行動區現有的政府設施。

6. 現有的九龍灣驗車中心及新九龍灣驗車中心均位處九龍灣行動區內，詳見**附件 3**。根據起動九龍東概念總綱計劃，當局計劃把九龍灣行動區發展成為商業/寫字樓樞紐，提供約 48 萬平方米的商業樓面面積。搬遷這兩個驗車中心可釋放發展潛力，並促進九龍灣行動區全面發展。

7. 搬遷現有土瓜灣驗車中心(附件 4)的目的，是騰出用地配合在啟德已規劃的發展，包括《啟德分區計劃大綱核准圖》編號 S/K22/4 所示的連貫海濱長廊。推展海濱長廊與「起動九龍東」的政策目標互相呼應，提供優質的公共空間讓公眾享用。

8. 青衣西草灣新驗車中心將為運輸署提供更佳設施進行車輛檢驗服務，加強驗車運作的效率及靈活性，有助為公眾提供更好的驗車服務。

對財政的影響

9. 按付款當日價格計算，我們估計這個項目所需費用為 28 億 6,270 萬元，分項數字如下：

	百萬元	
(a) 地盤發展	219.6	
(b) 屋宇建築及設備工程	1,654.2	
(c) 其他支出 ¹	433.8	
小計	2,307.6	(按 2016 年 9 月 價格計算)
(d) 價格調整準備	555.1	
總計	2,862.7	(按付款當日 價格計算)

¹ 此支出包括額外節能、綠化及循環使用裝置、傢俬及設備、顧問及駐工地人員費用、現有驗車中心的除污及拆卸工程和應急費用。

公眾諮詢

葵青區議會

10. 我們於 2015 年 4 月 16 日為擬議將運輸署現時的三個驗車中心遷往青衣的事宜諮詢葵青區議會轄下的交通及運輸委員會。委員並不反對建議，但有部分委員就新驗車中心運作後對青衣交通的影響、重置項目用地現有的臨時泊車位和對工程推展及運作期間的具體安排提出一些問題。我們已於 2015 年 5 月 20 日向交通及運輸委員會提交補充文件，並在制定交通緩解措施中適當地考慮委員的意見。其後再沒收到其他負面的意見。

11. 我們於 2016 年 4 月 1 日提交資料文件給葵青區議會轄下的交通及運輸委員會，更新此項目的最新進展，並於 2016 年 4 月 8 日與有關委員作實地視察。我們其後亦沒有收到任何負面意見。

業界

12. 我們亦於 2015 年 4 月就擬議將運輸署現時的三個驗車中心遷往青衣事宜諮詢相關業界²，其後於 2016 年 4 月再進行業界諮詢會議。業界普遍不反對這項計劃，但有個別業界會員就新驗車中心對附近道路的交通影響，及於項目工地重置現有的臨時泊車位表示關注。就他們的關注，我們已向業界會員詳述解釋擬議交通緩解措施及重置現有的臨時泊車位的安排。經了解後，業界的會員普遍不反對這項計劃。

發展事務委員會

13. 我們於 2015 年 6 月 23 日提交資料文件給立法會發展事務委員會。其後沒有收到委員任何意見。

² 相關業界包括從事拖架、貨車、非專營巴士、小巴及的士的維修業代表。

14. 我們於2016年5月24日諮詢發展事務委員會。部分委員主要就新驗車中心對青衣交通的影響表示關注，並要求提供擬議項目的交通影響評估摘要及在西草灣路擬議擴闊道路工程的補充資料。有關項目在該委員會會議上不獲支持。補充資料(載於附件5)已於2016年7月14日提交秘書處並送交委員。

對環境的影響

15. 這個項目的範圍包括(a)在青衣西草灣興建一個新的驗車中心；(b)在屬於區內道路的西草灣路東側進行道路擴闊工程；以及(c)拆卸現有三個位於九龍灣及土瓜灣的驗車中心。這項目不屬於《環境影響評估條例》(第499章)的指定工程項目。我們已於2016年3月完成初步環境審查。審查結論是這項目不會對環境造成長遠的不良影響。我們已把實施環境影響緩解措施所需費用計入項目預算費內，以控制施工和拆卸階段的短期環境影響。

16. 在策劃和設計階段，我們已考慮多項措施以盡量減少產生建築廢物(例如採用金屬地盤圍板及工程告示板，讓其可於其他項目循環使用或再造)。此外，我們會要求承建商盡可能在工地或其他適合的建築工地重用惰性建築廢物(例如把挖出的物料在工地內用作為填料)，以盡量減少於公眾填料接收設施³棄置的惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，我們會鼓勵承建商盡量利用已循環再造或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

17. 在施工和拆卸階段前，我們會要求承建商提交廢物管理計劃書，列明廢物管理措施，供當局批核。計劃書須載列適當的緩解措施，以避免和減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物重用和循環再造。我們會確保工地的日常運作與核准的廢物管理計劃相

³ 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表4訂明。任何人士均須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

符，亦會要求承建商在工地區分惰性與非惰性建築廢物，以便處置。我們會利用運載記錄制度加以監管，確保惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運往公眾填料接收設施和堆填區處置。

18. 在施工和拆卸工程時，我們會實施緩解措施，控制噪音、塵埃和工地徑流所造成的滋擾，以符合既定標準和指引。這些措施包括在進行高噪音建造工程時，使用隔音屏障、低噪音施工機器或設備、減音器、減音器或隔音板以減低噪音影響；經常清洗工地和在工地灑水；以及設置車輪清洗設施。我們亦會巡視工地，確保工地妥善遵從和實施上述建議緩解措施和良好的工地施工方法。

19. 我們估計這項目會產生合共約 91 270 公噸建築廢物，當中包括約 79 650 公噸惰性建築廢物及約 11 620 公噸非惰性建築廢物。惰性建築廢物當中，約 34 850 公噸(佔全部建築廢物 38.2%)會在工地再用，餘下的 44 800 公噸(佔全部建築廢物 49.1%)會運到公眾填料接收設施供日後再用。我們會把 11 620 公噸(佔全部建築廢物 12.7%)非惰性建築廢物棄置於堆填區。就擬議工程而言，把建築廢物運送到公眾填料接收設施和堆填區棄置的費用，估計總額為 550 萬元(根據《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(第 354N 章)計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費 71 元；而運送到堆填區棄置的物料，則每公噸收費 200 元)。

對交通的影響

20. 我們分別於 2014 年及 2015 年完成新驗車中心的交通影響評估及重置項目用地現有的臨時泊車位研究(請參閱附件 5)。鑑於部分委員於 2016 年 5 月 24 日提出的關注，並為確保評估結果能反映最新情況，我們於 2016 年 9 月至 11 月再進行了一項補充交通研究，以更新最新交通情況，已規劃的發展，及青衣臨時停車場的最新泊車使用情況。研究涵蓋青衣的所有主要迴旋處和路

口。與以往的評估結果相似，補充交通研究證實新驗車中心對鄰近道路網絡的影響將可控制，及擬議重置臨時泊車用地能滿足在現有項目用地的臨時泊車位需求。在配合下文第 21 和 22 段所述的擬議交通措施後，新驗車中心將不會對周邊地區造成任何顯著的交通影響。而各主要迴旋處及路口的運作表現亦屬滿意。補充交通研究的摘要見附件 6。

擬議的交通措施以確保不會對交通造成不良影響

21. 西草灣路（西行和東行）將有足夠的容車量應付新驗車中心所產生的額外交通量。部分車輛可能早於預約時間到達驗車中心，或在某些情況下車輛可能要排隊輪候檢驗。為應付這種情況，建議增加一條長約 485 米的新行車線前往新驗車中心，並為中心相關的交通提供一條專用右轉行車線，讓駛入中心的車輛不會阻塞其他西行的交通。此外，在新驗車中心的出入口附近將會安裝交通燈號控制系統，以理順由西草灣西端及清甜街的東行交通，並確保和離開新驗車中心的交通順暢匯合。有關擬議措施載於附件 6-4。

22. 我們建議改善兩個位於青衣路/青衣西路/西草灣路及青鴻路/青衣路的交通燈號路口。建議的改善措施包括增加燈號時間，局部擴闊道路，以及更改青衣路北行的路旁行車線轉為只許左轉入西草灣路。（見附件 6-3）

23. 我們將會在迴旋處 RA1 及 RA2（見附件 6-1）安裝方向指示標誌引導由葵青橋的車輛經青衣路前往新驗車中心，避免駛經青衣市中心地區。

擬議安排確保新驗車中心運作暢順

24. 新驗車中心預計於 2020 年第 2 季開始運作。鄰近的臨時車輛輪候區（見附件 6-6）將會提供額外的排隊空間幫助新驗車

中心能夠順利交接和運作。如有需亦會安排提早開放新驗車中心入口（即正常辦公時間前約 1 小時）予車輛在驗車中心內排隊。

25. 根據現時三個驗車中心的運作經驗，在惡劣天氣警告（如 8 號颱風訊號）除下後，有可能會出現車龍。為應付這種情況，運輸署將會實施一套系統，根據當天不同時段取消車輛預約。駕駛人士在與運輸署預約時，將會獲悉有關安排。受影響的車輛將可在五個工作天內重新獲車輛檢驗預約。

重置現有的臨時停車場

26. 目前，新驗車中心用地以短期租約作臨時停車場。於 2016 年 9 月及 10 月的日間時段(上午 10 時至下午 6 時)及夜間時段(下午 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)及青衣南面（短期租約編號: 3818KT），有約 160 個空置車位可應付泊車需求。而毗鄰該項目用地的西草灣路將以短期租約（短期租約編號: 3878KT）進行招標，並用作臨時泊車用途，將提供約 160 個泊車位。此外，我們正檢視在晚間驗車中心不運作時，使用臨時車輛輪候區作公共停車場用途（約 40 個泊車位）的可行性。

對文物的影響

27. 這個項目不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點或歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

土地徵用

28. 這個項目無須徵用土地。

節省能源、綠化設施和循環再造裝置

29. 這個項目會採用多項節能措施和可再生能源技術，特別是：

- (a) 水冷式製冷機(蒸發式冷卻水塔)；
- (b) 為製冷機設置變速驅動器；
- (c) 按需求自動調控冷凍水循環系統；
- (d) 太陽能熱水系統；以及
- (e) 太陽能光伏板系統。

30. 在綠化設施方面，我們會在行人專區和天台進行綠化，並在建築物外牆進行垂直綠化，及提供園林景觀，以收環保和美化之效。

31. 在循環再造裝置方面，我們會採用雨水集蓄系統作灌溉用途。

背景資料

32. 我們在 2014 年 9 月把工務計劃第 3185GK 號提升為乙級工程。

33. 我們分別在 2013 年年底及 2014 年年初委聘顧問就項目用地座落於油庫附近的諮詢區進行定量風險評估，以及就處理交通事宜和建議項目所需的緩解措施進行交通影響評估。總費用 68 萬元已在整體撥款分目 7100CX「為工務計劃丁級工程項目進行新市鎮及市區工程、研究及勘測工作」項目下支付。

34. 在 2014 年年底至 2016 年年初，我們委聘顧問及承造商進行地盤勘測、公共設施製圖、地質、地形和樹木調查、初步環境

評估，及氣候研究。此外，我們在 2015 年年初委聘機電工程營運基金為新驗車中心進行車輛檢驗設備和相關的電子及信息技術系統的設計。我們已在整體撥款分目 3100G X「為工務計劃丁級工程項目進行可行性研究、小規模勘測工作及支付顧問費」項目下支付 1,660 萬元。

35. 我們委聘顧問進行重置項目用地現有臨時停車場設施的研究，找出可行的重置用地。這項研究在 2015 年年底完成，費用為 17 萬元，並已在發展局整體撥款總目 159 分目 000「運作開支」項目下支付。

36. 我們委聘顧問為擬議新驗車中心進行補充交通研究，檢視最新交通情況及影響，以及重置位於青衣的臨時泊車設施。這項研究於 2016 年 11 月完成，費用為 37 萬元，並已在發展局整體撥款總目 159 分目 000「運作開支」項目下支付。

37. 擬議的新驗車中心用地基本上位於《青衣分區計劃大綱草圖》編號 S/TY/27 的「工業」地帶內。根據分區計劃大綱圖的《註釋》，「工業」地帶內經常准許作政府用途(未另有列明者)。

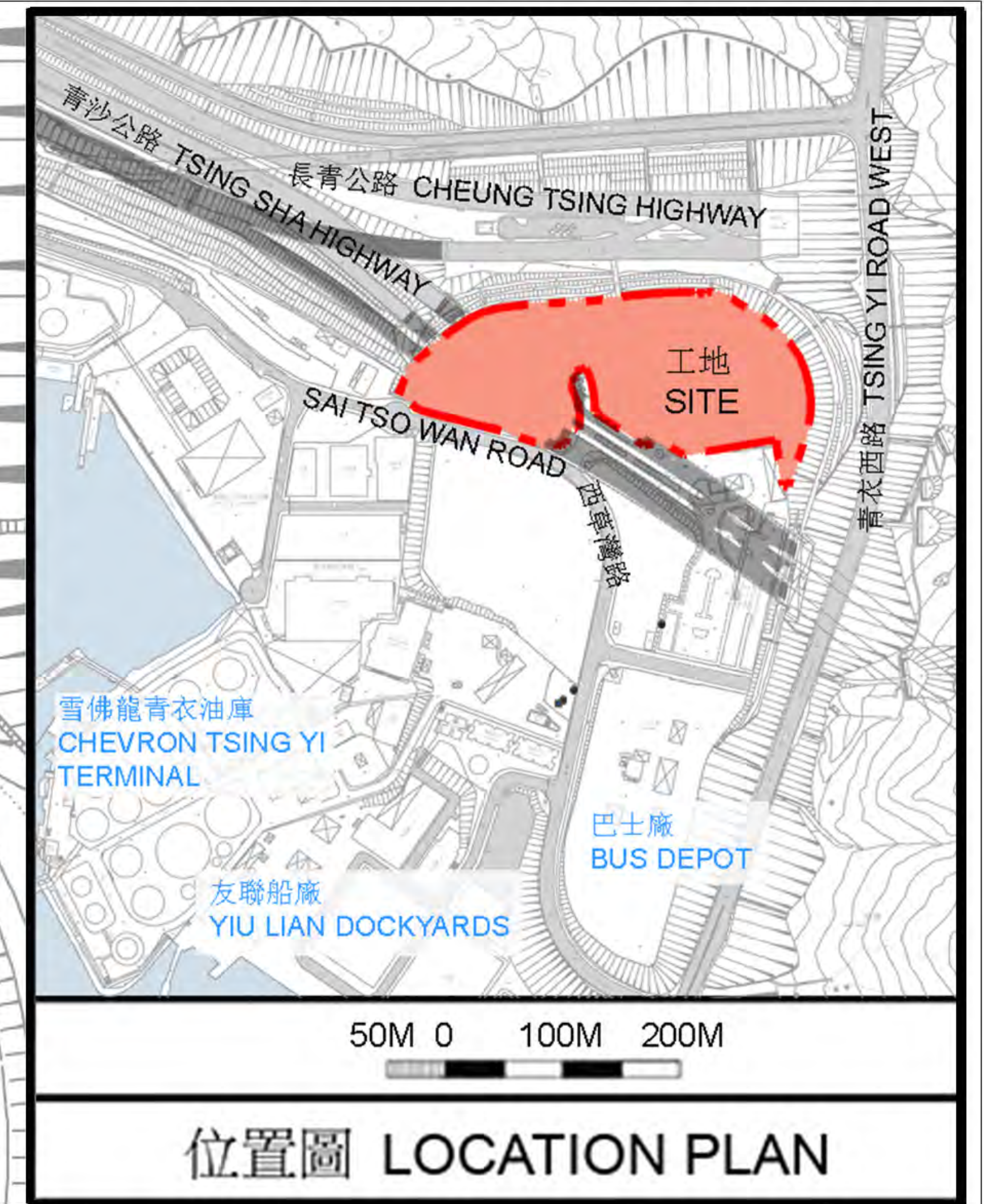
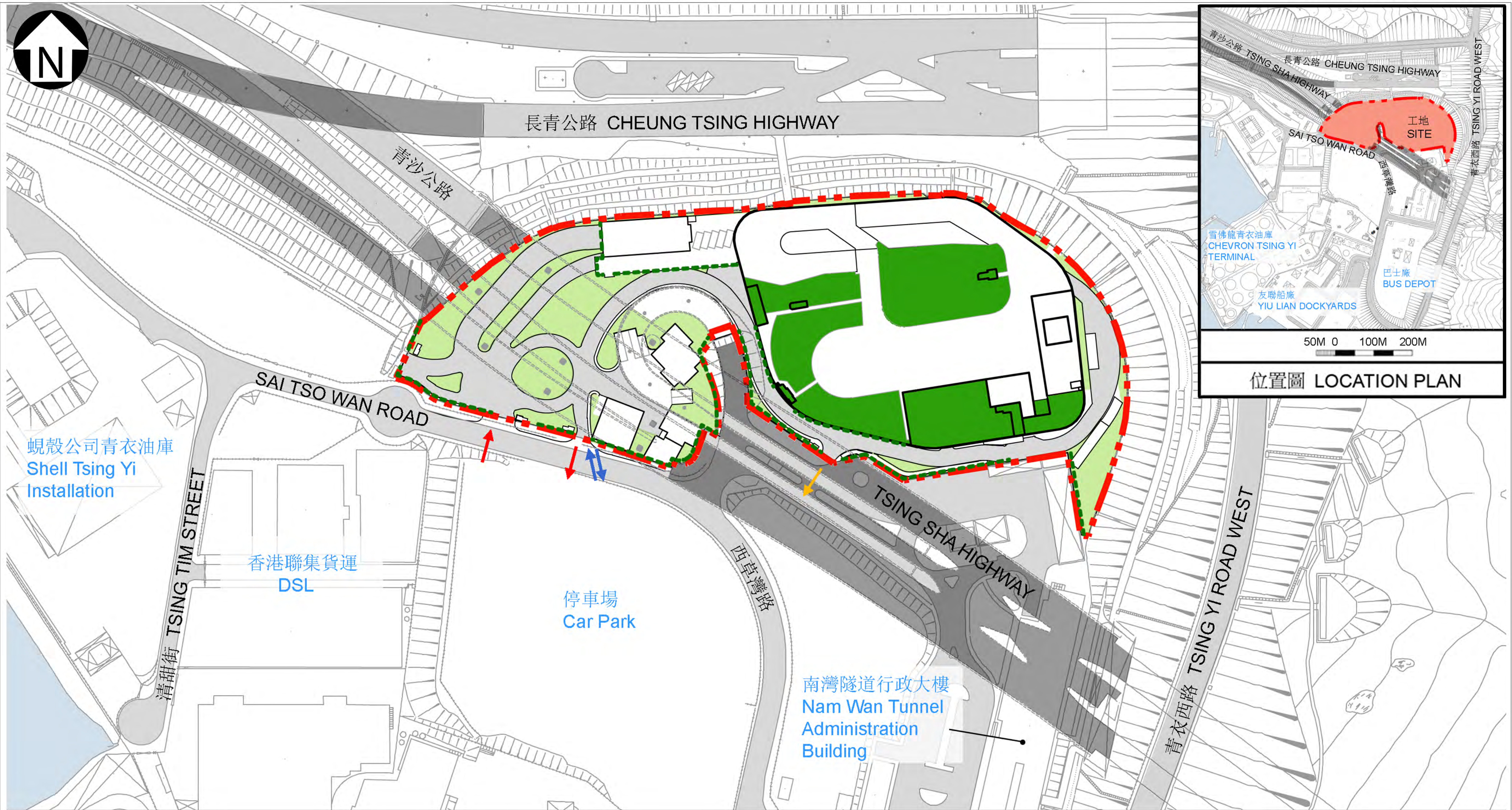
未來路向

38. 如獲委員支持，我們計劃於 2017 年第一季向工務小組委員會提請審議，並提交財務委員會核准。

發展局

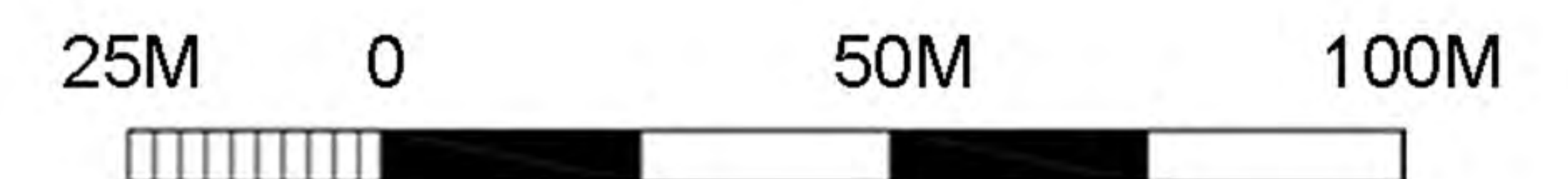
運輸署

2016 年 12 月



圖例 LEGEND

- | | | | | | | | |
|--|-----------------------------------|--|------------------------------------|--|---------------------------|--|-------------------------|
| | 車輛出入口
VEHICULAR INGRESS/EGRESS | | 緊急車輛出口
EMERGENCY VEHICULAR EXIT | | 垂直綠化
VERTICAL GREENING | | 屋頂綠化
LANDSCAPED ROOF |
| | 行人出入口
PEDESTRIAN ENTRANCE/EXIT | | 工地界線
SITE BOUNDARY | | 地面綠化
AT-GRADE GREENING | | |



參考資料 Reference

日期 Date : 8/12/2016

重置運輸署驗車中心往青衣 Reprovisioning of Transport Department's Vehicle Examination Centres at Tsing Yi

起動九龍東辦事處
Energizing Kowloon
East Office

發展局
Development Bureau

擬建青衣新驗車中心的設施及運作詳情

1. 青衣新驗車中心將會繼續提供現有三個驗車中心目前所提供的以下服務：

- i) 為商用車輛(包括的士、小型巴士、非專營巴士、貨車、拖車、特別用途車輛)進行年檢；
- ii) 為平行進口車輛及車身非原廠製造的車輛進行登記前檢驗；以及
- iii) 召喚檢驗、(新車款的)類型評定檢驗、車輛改動檢驗等其他驗車服務。

擬建新驗車中心的設施

2. 新驗車中心將有以下設施：

驗車線

- 為不同類別車輛而設的 30 條驗車線，每層設有 10 條。各類驗車線包括貨車驗車線、拖架驗車線、巴士驗車線、的士驗車線、平行進口車輛驗車線、類型評定驗車線及電單車驗車線。

車輛測試設施

- 為商用車輛進行廢氣測試的 10 部底盤功率機；
- 1 部傾斜測試台，為巴士在類型評定檢驗時進行傾斜測試；
- 為不同類別車輛而設的制動試驗車道及斜台；以及
- 其他車輛檢驗附屬設施，例如掃掠圓圈試驗區、輪軸地秤及四柱式升降台。

其他

- 車輛輪候地方；
- 辦公地方(亦包括預約辦事處)；
- 機房、訪客泊車位等；以及
- 與驗車、保安及運作監察、車流管理等有關的電子及資訊科技系統。

擬建新驗車中心的運作

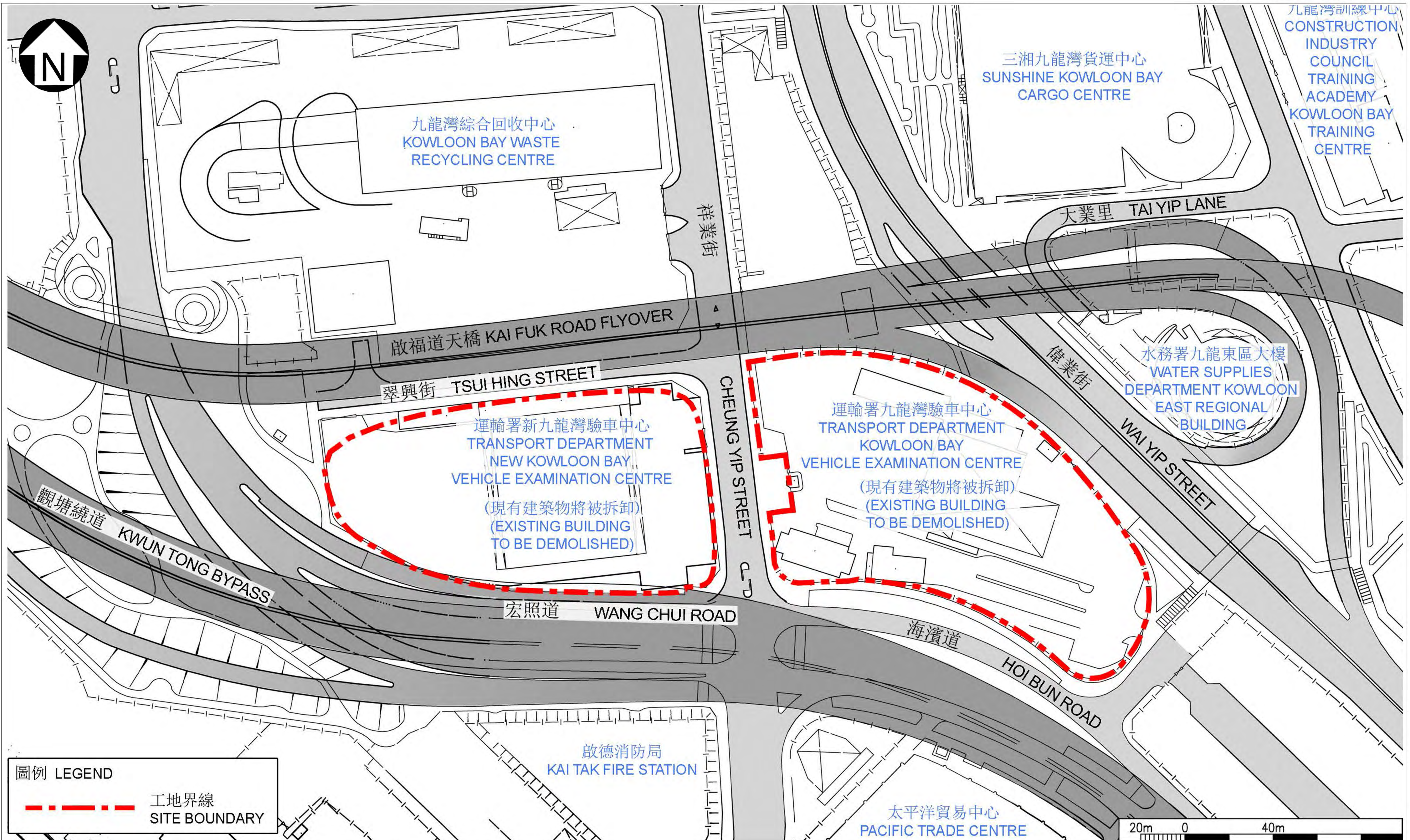
3. 青衣新驗車中心將設有 30 條驗車線，分布不同樓層，並設有其他所需的車輛測試設施(例如底盤功率機及傾斜測試台等)，可為的士、小型巴士、巴士、貨車及拖架等各類車輛提供服務。擬建新驗車中心設定每日最多可處理 1000 架車輛。

4. 車輛如須進行檢驗/檢查，必須事先預約。車主或其代理人可經互聯網預約，或親自到驗車中心的預約辦事處預約。預約後會獲安排在指定日期及時間驗車。

5. 預約驗車當日，車輛可駛進驗車中心，在輪候地方等候，然後沿驗車線進行各階段檢查，包括目視檢查、燈號測試、制動測試、廢氣測試、車底檢查及任何其他所需的檢查。部分車輛須於車輛測試設施進行若干測試。

6. 新驗車中心將有大約 200 名職員，包括外判的保安及清潔員工等。運輸署會為政府僱員往來最接近的公共交通點作出合適的安排。

7. 新驗車中心的日常辦公時間為星期一至五上午八時三十分至下午六時正，以及星期六上午八時三十分至下午一時正。新驗車中心在有需要時會提早在辦公時間前約一小時開放入口閘門，讓車輛入內輪候。



參考資料 Reference

日期 Date : 5/12/2016

重置運輸署驗車中心往青衣 Reprovisioning of Transport Department's Vehicle Examination Centres at Tsing Yi

起動九龍東辦事處
Energizing Kowloon
East Office

發展局
Development Bureau



參考資料 Reference

日期 Date : 5/12/2016

重置運輸署驗車中心往青衣 Reprovisioning of Transport Department's Vehicle Examination Centres at Tsing Yi

起動九龍東辦事處
Energizing Kowloon
East Office

發展局
Development Bureau

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



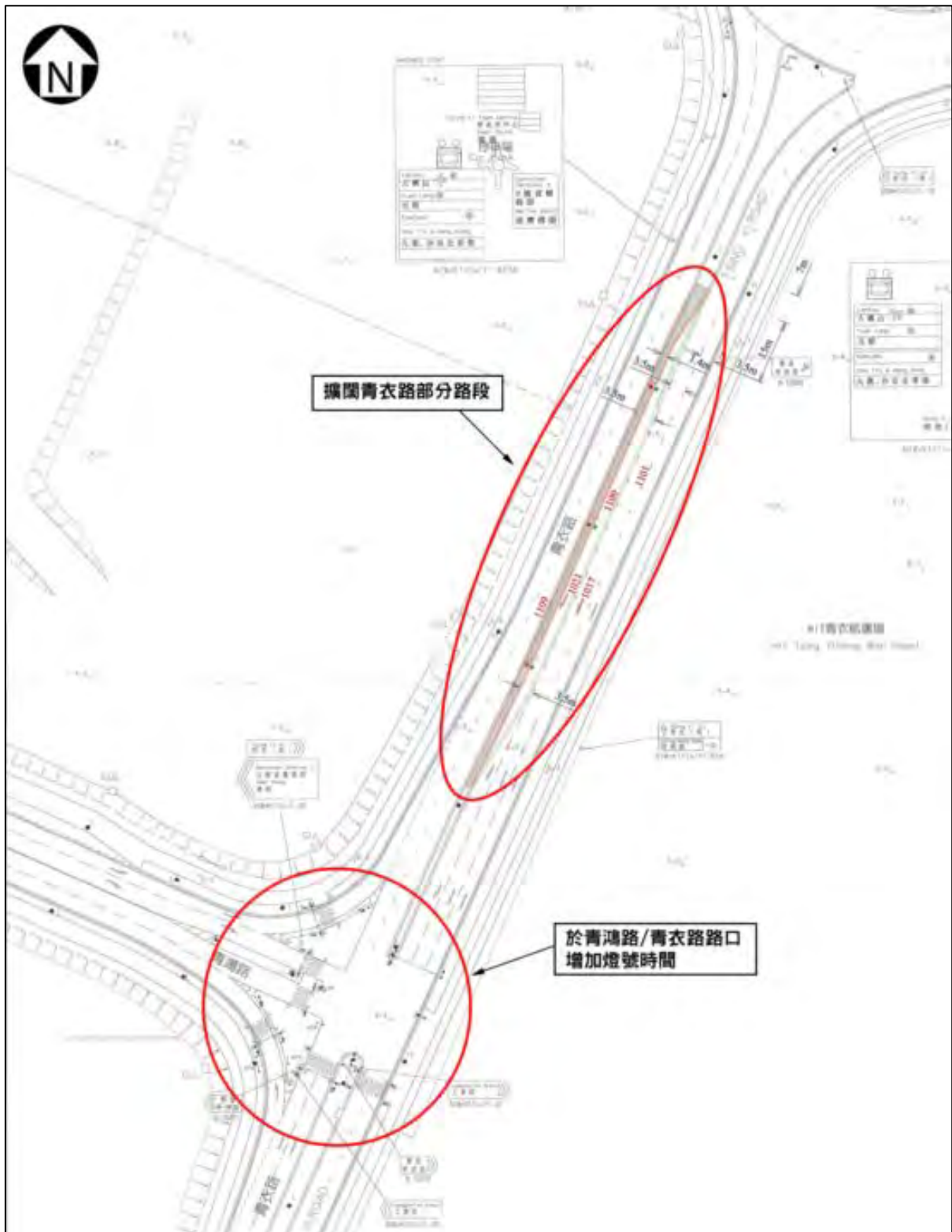
表 1 在未有實施改善措施的路口運作表現(2024 年)

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。

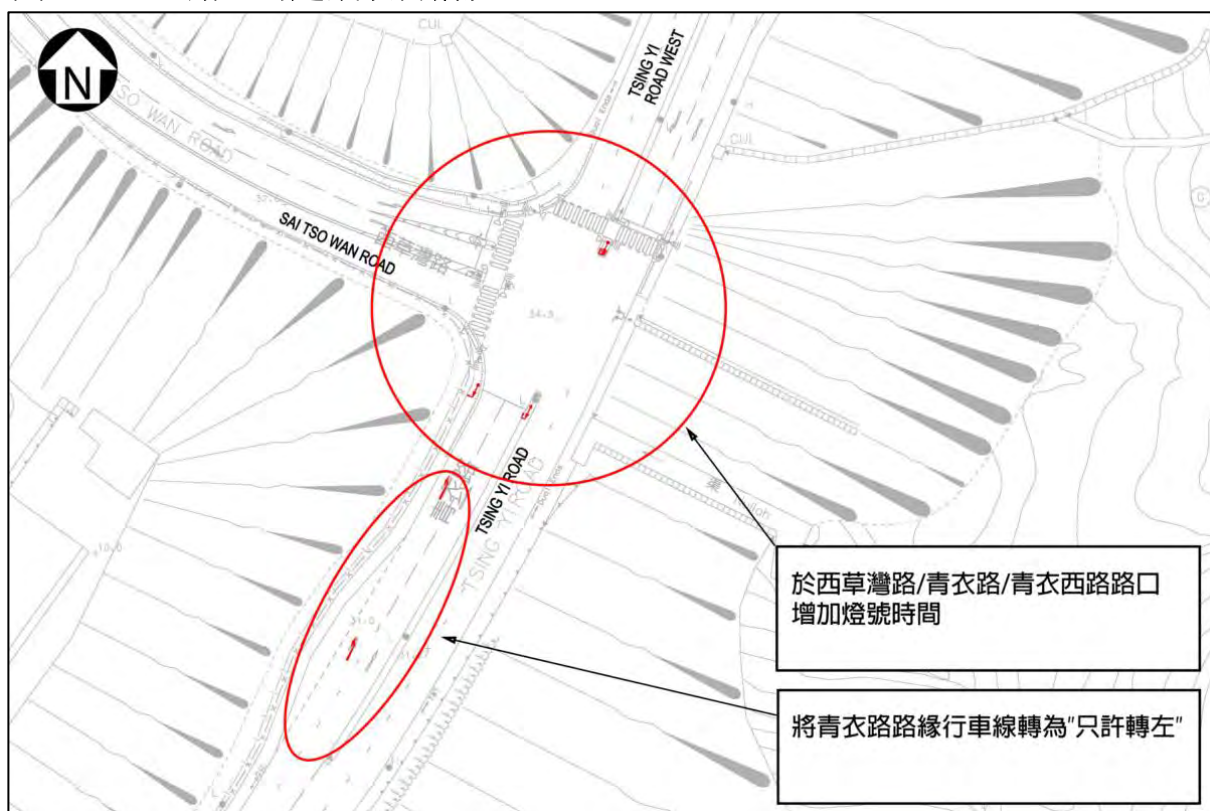
圖 2 J2 路口的建議改善措施



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

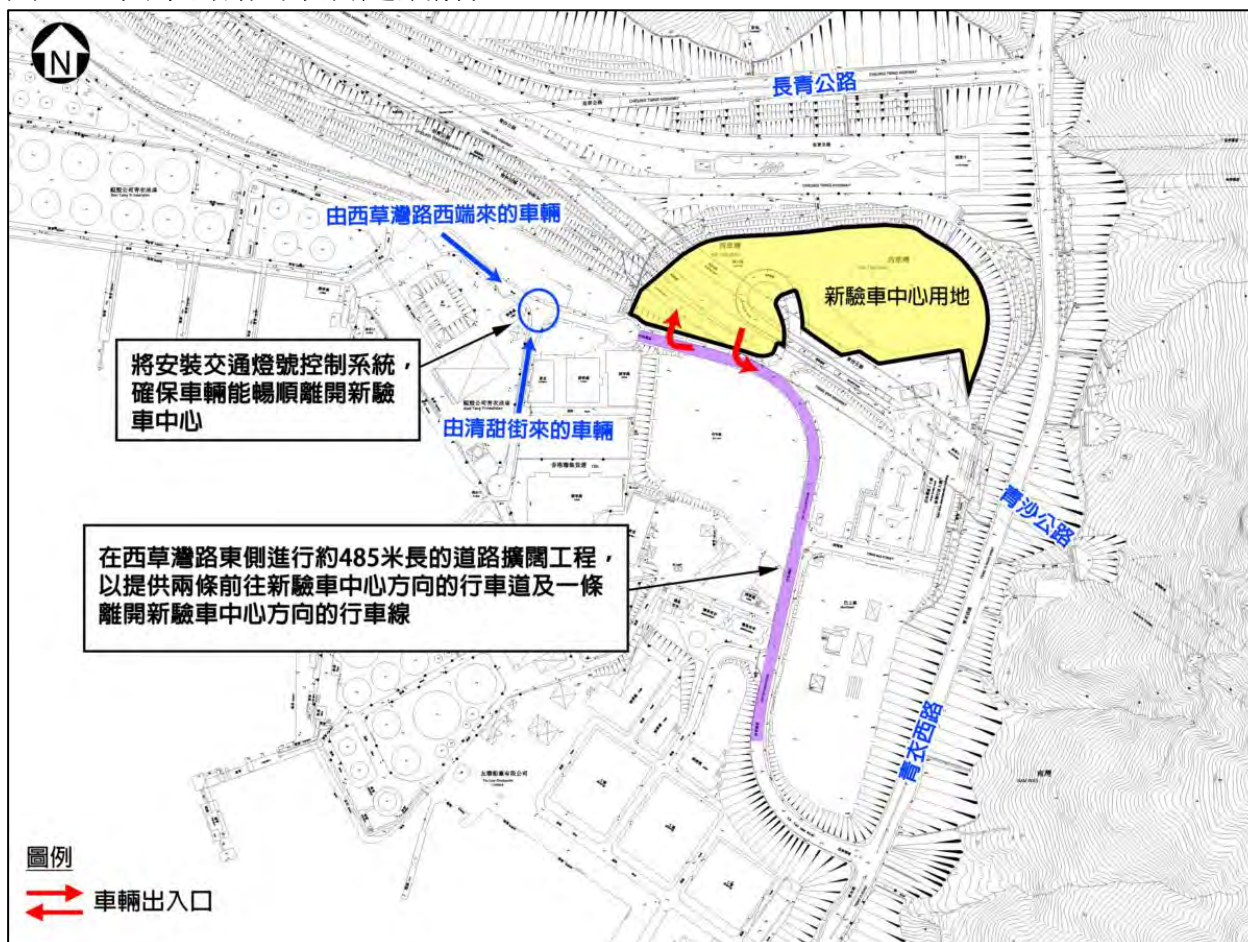
註解：行車量/容車量(V/C)比率顯示道路的表現。當行車量/容車量比率相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量及產生的交通將順暢流動；當比率介乎 1.0 與 1.2 之間，表示交通開始擠塞；而高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重。

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

補充交通研究摘要

1.1 背景

- 1.1.1 我們建議在青衣西草灣興建一個新驗車中心，以便搬遷現有三個分別位於九龍灣和土瓜灣的驗車中心。擬議新驗車中心在不同樓層，設置約 30 條驗車線，排隊及輪候區，以及提供可用於檢查所有車輛（例如的士，小型巴士，巴士，貨車，拖車等）的相關設備。新驗車中心可處理的車量為每天 1,000 輛。
- 1.1.2 鑑於立法會發展事務委員會於 2016 年 5 月的諮詢過程中就驗車中心項目的交通問題提出意見，我們進行了一項補充交通研究，檢討受擬議新驗車中心影響的現有臨時車輛泊車設施的重置安排，以及更新青衣多個主要路口及迴旋處最新的交通影響評估。

1.2 青衣的現有交通情況

- 1.2.1 交通調查於兩個正常工作日（2016 年 9 月 12 日及 15 日）的上午 07：30 至 09：30 及下午 16：00 至 18：00 進行。所調查的主要路口/迴旋處的位置載於附件 6-1。
- 1.2.2 上午和下午的交通流量高峰期被確定為上午 08：30 至 09：30 及下午 16：00 至 17：00。發現所有被評估的路口和迴旋處在現有年度均在容車量之內，如表 1 所示。

表 1 現有年度路口和迴旋處的表現

索引	路口	種類	剩餘容車量或設計流量／容車量比率（#）	
			上午	下午
J1	長青公路 / 青衣西路	燈號控制路口	>50%	>50%
J2	青鴻路 / 青衣路	燈號控制路口	25%	27%
J3	青尚路 / 青衣路	優先通行路口	0.73	0.67
J4	西草灣路 / 青衣路 / 青衣西路	燈號控制路口	29%	28%
J5	停車場出入口 / 西草灣路	優先通行路口	0.11	0.12
J6	清甜街 / 西草灣路	優先通行路口	0.24	0.13
J7	青衣西路 / 青芊街 (*)	優先通行路口	N/A	N/A
J8	青衣西路 / 青康路	燈號控制路口	44%	>50%
J9	青衣西路 / 寮肚路	燈號控制路口	>50%	50%
J10	青衣西路 / 楓樹窩路	燈號控制路口	>50%	>50%
RA1	青衣交匯處	迴旋處	0.62	0.70
RA2	青衣路 / 青衣航運路 / 青沙公路	迴旋處	0.61	0.48
RA3	青衣航運路	迴旋處	0.41	0.33

索引	路口	種類	剩餘容量或設計流量／容量比率 (#)	
			上午	下午
RA4	青衣航運路 / 青高路	迴旋處	0.23	0.19
RA5	担桿山交匯處	迴旋處	0.66	0.63
RA6	青衣鄉事會路 / 楓樹窩路 / 青敬路	迴旋處	0.50	0.46
RA7	青尚路 / 青衣航運路	迴旋處	0.06	0.07
RA8	青康路 / 青衣路	迴旋處	0.37	0.31
RA9	担桿山路 / 青衣北岸公路	迴旋處	0.11	0.12
RA10	青高路 / 青尚路	迴旋處	0.13	0.08

(#) 所示數值表示為燈號控制路口的“剩餘容量”(RC)和優先通行路口和迴旋處的“設計流量容量比率”(DFC)。具有剩餘容量(RC) > 15%的現有信號控制結表示其運行令人滿意，而負RC%表示其超負荷。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。

(*) 青荳街只准許車輛駛入。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。

1.3 擬議新驗車中心的交通狀況

1.3.1 根據於九龍灣及土瓜灣三個現有驗車中心進行的問卷調查，前往新驗車中心車輛的預計路線見以下部份及附件 6-2。

- 約 40%的車輛經汀九橋;
- 約 25%的車輛經青荳大橋;
- 約 20%的車輛經青葵公路; 和
- 約 15%的車輛經昂船洲大橋。

道路網絡的交通評估和擬議改善方案是基於新驗車中心每天 7.5 工作小時產生的交通流量。評估結果顯示交通狀況與較早前進行的交通評估結果相近。

交通措施

1.3.2 我們就設計年度 2019 和 2024 的路口、迴旋處和道路進行了評估。除了 J2 路口和 J4 路口之外，所有經評估的青衣路口、迴旋處和道路都預計運作良好，如下表 2 所示。

表 2 設計年度 2019 及 2024 的路口和迴旋處運作表現

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	8%	12%	0%	11%
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	-3%	-5%	-5%	-7%
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

1.3.3 J2 和 J4 的改善方案載於附件 6-3。經改善後，兩個路口的運作將會良好，結果見表 3。

表 3 經改善的路口運作表現

索引	路口	種類	評估年度	剩餘容車量	
				上午	下午
J2	青鴻路 / 青衣路	燈號控制路口	2019	31%	33%
			2024	21%	32%
J4	西草灣路 / 青衣路 / 青衣西路(*)	燈號控制路口	2019	19%	28%
			2024	16%	24%

(*) 根據於 J4 路口進行的人流調查，發現於高峰小時 (i.e. 08:30-09:30) 行人燈號沒有被觸發。作為一個保守情況，估算 20% 的時間會觸發行人燈號。

1.3.4 為方便車輛進出新驗車中心，位於西草灣路約 485 米長的道路 (L1) 將擴闊為三線行車道，其中兩條行車線供西行方向的交通，餘下的行車線則供東行方向

的交通（見附件 6-4）。道路評估顯示西草灣路交通運作將會在其容車量範圍內，見表 4。

表 4 經改善的 L1 道路運作表現

道路		方向	評估年度	道路等級	行車線數目	行車量／容車量比例	
						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

- 1.3.5 我們進一步建議在新驗車中心的出入口附近安裝一個交通燈號控制系統，以理順由西草灣路西端及清甜街來的東行交通，並確保和離開新驗車中心的交通順暢地匯合。我們建議設置燈號控制系統於項目用地出入口及西草灣路（J5）交界，如附件 6-4 所示，燈號控制系統將會以需求主導原則運作。如表 5 所示，評估顯示該路口運作表現理想。

表 5 擬議的燈號控制路口 J5

索引	路口	評估年度	剩餘容車量	
			上午	下午
J5	驗車中心出入口 / 西草灣路	2019 年 包括新驗車中心的車流	>50%	>50%
		2024 年 包括新驗車中心的車流	>50%	>50%

1.4 車輛泊車使用率及重置

1.4.1 我們在 2016 年 9 月及 10 月份調查了日間和午夜時段的車輛泊位使用率。調查包括項目用地的使用情況，以及青衣 11 個遠離住宅區的臨時停車場的使用情況。調查結果顯示，當中 5 個不適合貨車停泊或只供私人使用。**附件 6-5** 顯示其餘 6 個臨時停車場的位置。

1.4.2 臨時停車場最高使用率發生在週末午夜，調查結果顯示在表 6。

表 6 現有臨時公眾車輛泊車位的使用情況

短期租約 編號 ¹	位置	泊車位使用數目			使用率 %	剩餘泊 車位
		平日午夜	平日日間	週末午夜		
項目用地 (STT 3741)	西草灣路, 青衣	223	205	248	74%	N.A.
STT 3753	青衣路, 青衣	17	19	22	85%	4
STT 3775	担桿山路第9區, 青衣	10	12	12	92%	1
STT 3715	担桿山路 / 青衣北岸公, 青衣	15	16	15	75%	5
STT 3778KT	青衣路第16區, 青衣	123	115	123	78%	70
STT 3818KT	青衣航運路, 青衣	116	116	128	59%	90
STT 3796	担桿山路, 青衣	20	15	16	73%	7

1.4.3 在項目用地上的臨時泊車位將會根據使用率和用地承載能力去作出重置。評估結果顯示，兩個現有短期租約編號分別為STT3818KT及STT3778KT的臨時泊車用地，連同即將進行招標的編號為STT3878KT¹臨時泊車用地，將會有足夠容量重置項目用地的現有車輛泊位。**附件 6-6** 顯示該三個用地的位置。

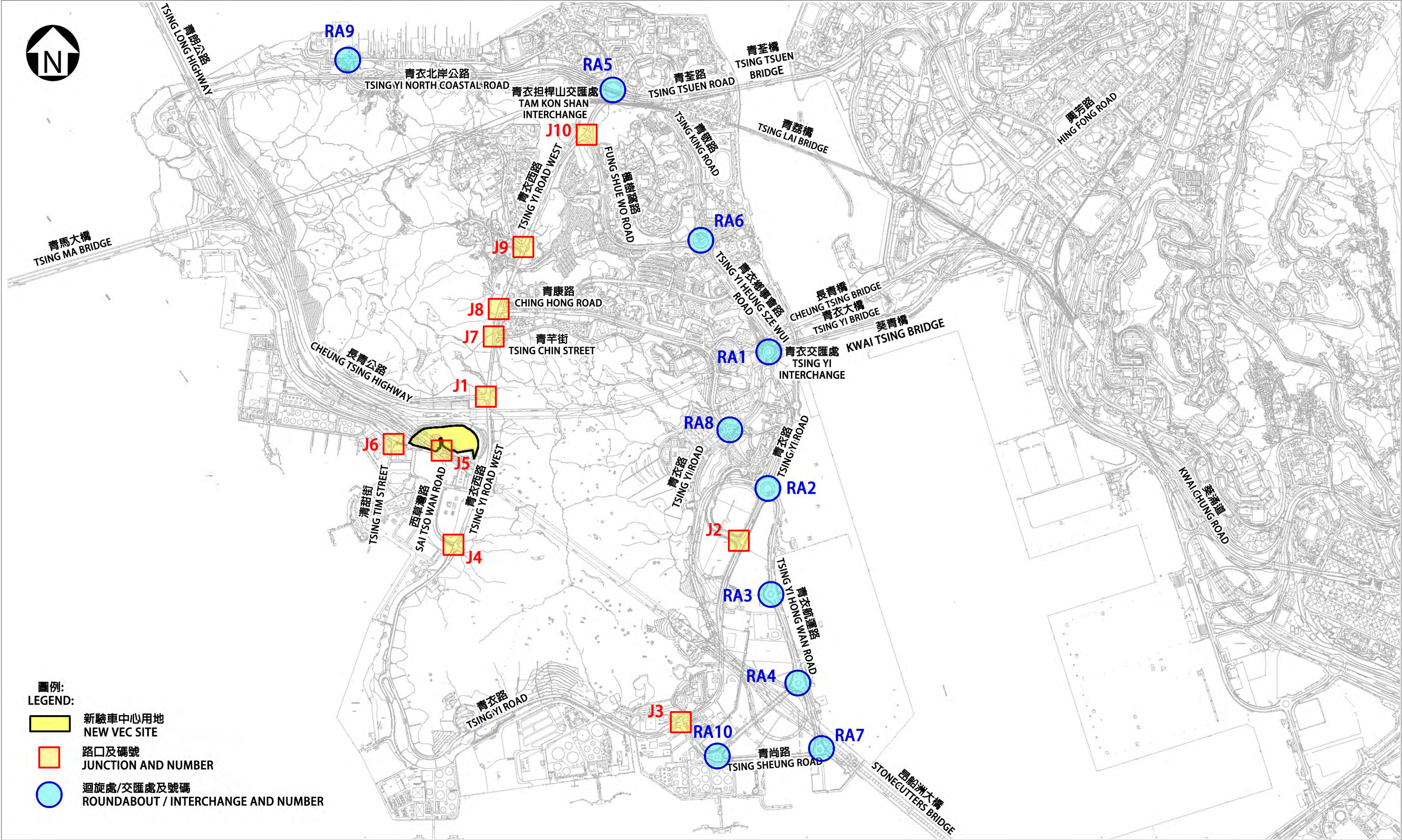
1.5 結論

1.5.1 補充交通研究的結果，與之前進行的交通影響評估及泊車位調查結果相似，並確認了只要實施擬議的交通改善措施，項目對青衣的道路網絡的影響將是可控的。

1.5.2 擬議驗車中心用地相鄰的短期租約泊車用地，連同另外兩個現有的臨時泊車用地，將會提供足夠容量重置項目用地的現有車輛。

1.5.3 結論是，本項目從交通的角度來看是可接受的。

¹為了增加擬議 STT3878KT 的泊車位數量，我們評估了臨時車輛輪候區的用地需求。車輛輪候情況是以惡劣天氣後〔如 8 號颱風訊號〕的最差情況作評估。透過實施一套系統於當日根據不同時段取消車輛預約，可減少臨時車輛輪候區的用地需求。因此，STT3878KT 的泊位數量，總數可以由 110 個增至 164 個。



參考資料 Reference

日期 Date : 6/12/2016

路口與迴旋處/交匯處的位置
Location of Junctions and
Roundabouts / Interchanges

起動九龍東辦事處
Energizing Kowloon
East Office
發展局
Development Bureau

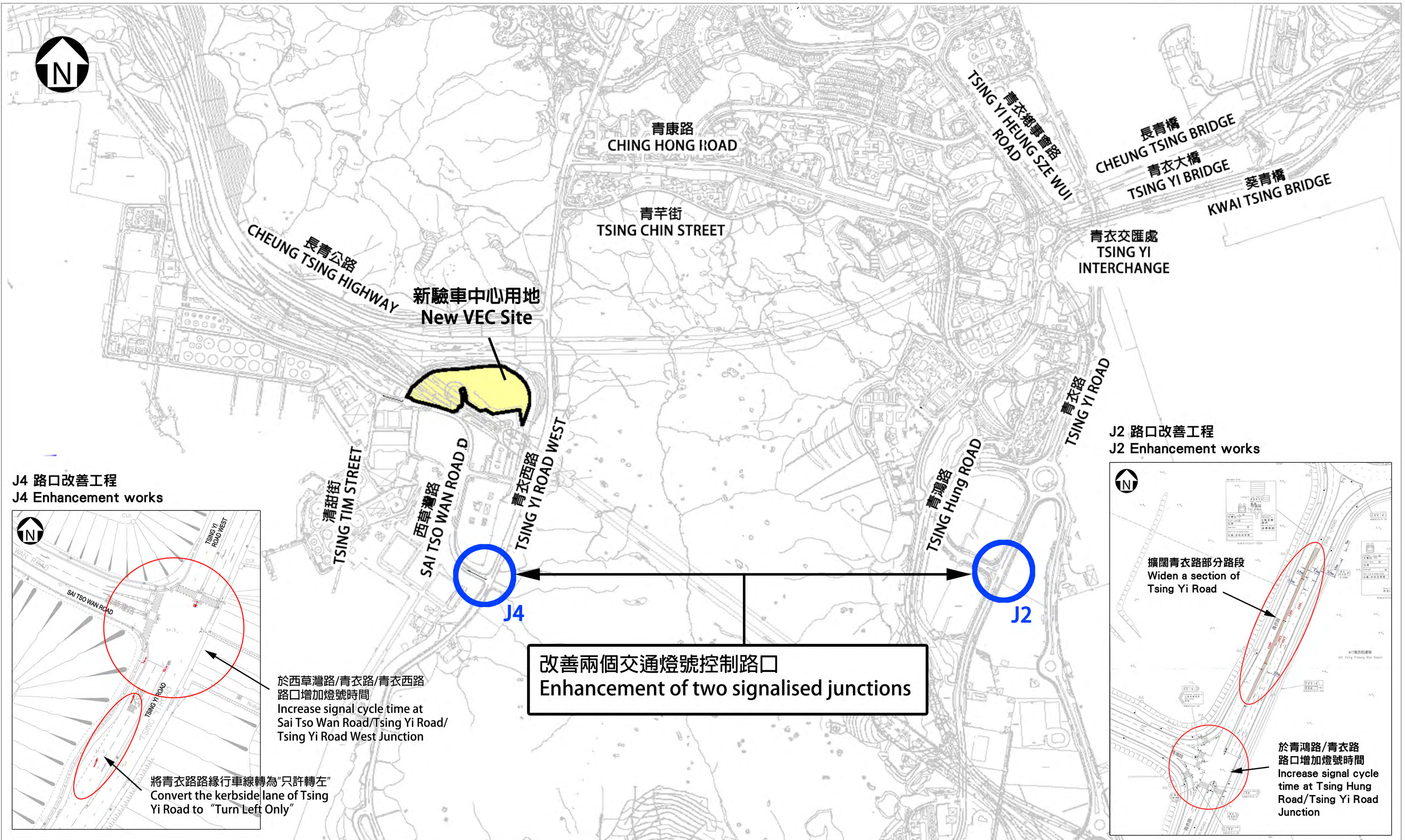


參考資料 Reference

日期 Date : 6/12/2016

驗車中心車輛路線圖
Traffic Routing of VEC Vehicles

起動九龍東辦事處
Energizing Kowloon
East Office
發展局
Development Bureau



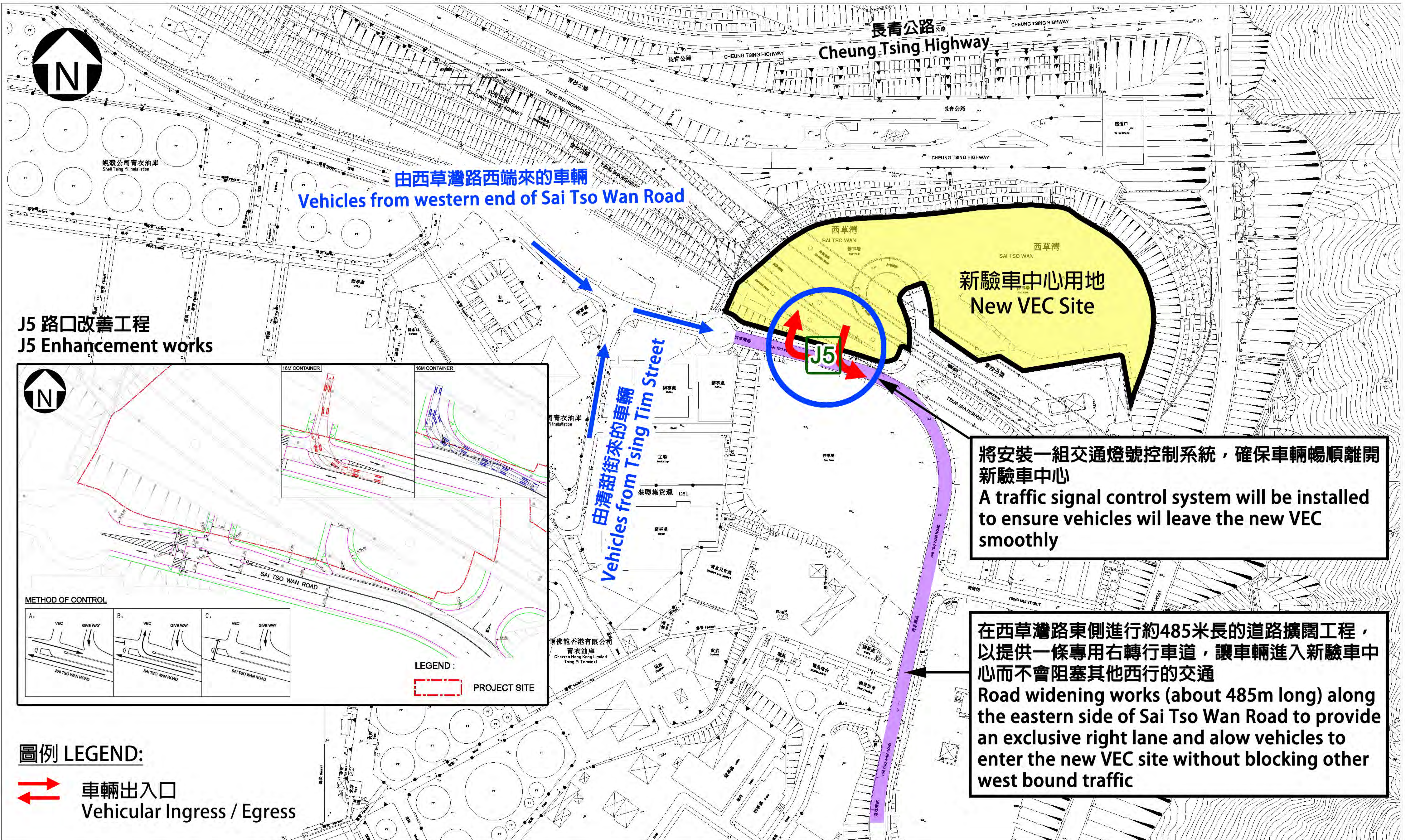
參考資料 Reference

日期 Date : 7/12/2016

新驗車中心的擬議改善工程 Proposed Enhancement Works for the New Vehicle Examination Centre

起動九龍東辦事處
Energizing Kowloon
East Office

發展局
Development Bureau



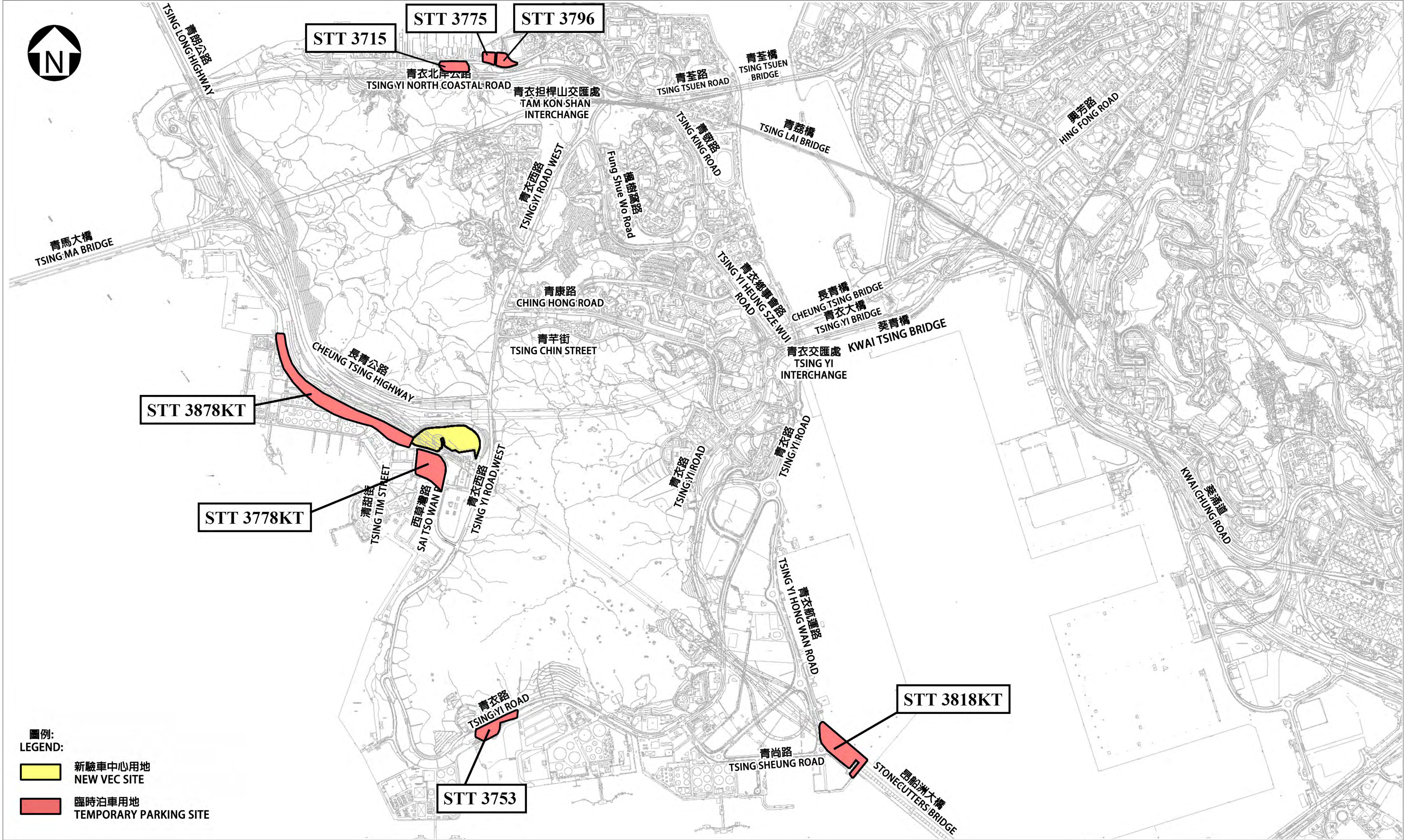
參考資料 Reference

日期 Date : 6/12/2016

新驗車中心的擬議交通改善工程 Proposed Traffic Improvement Works for the New Vehicle Examination Centre

起動九龍東辦事處
Energizing Kowloon
East Office

發展局
Development Bureau



圖例:
LEGEND:
NEW VEC SITE
TEMPORARY PARKING SITE

參考資料 Reference

日期 Date : 7/12/2016

評估的短期租約用地及公共停車場位置
Location of Assessed STT Sites and Public Car Parks

起動九龍東辦事處
Energizing Kowloon
East Office
發展局
Development Bureau



青馬大橋
TSING MA BRIDGE

約250輛車停泊在新驗車中心用地
About 250 car parking on the new VEC Site

建議的 Proposed STT 3878KT
將提供約160個泊車位
Will provide about 160 parking spaces

將研究在晚間提供約40個泊車位
Will study to provide about 40 parking spaces at night-time

STT 3778KT
提供約70個剩餘泊車位
Provide about 70 surplus parking spaces

STT 3818KT
提供約90個剩餘泊車位
Provide about 90 surplus parking spaces

- 圖例:
LEGEND:
- 新驗車中心用地
NEW VEC SITE
 - 擬議重置臨時泊車用地
PROPOSED REPROVISIONING OF TEMPORARY PARKING SITE
 - 擬議臨時車輛輪候區
PROPOSED TEMPORARY VEHICLE QUEUING AREA
 - 有剩餘泊車位的臨時泊車用地
TEMPORARY PARKING SITE WITH SPARE PARKING SPACE

參考資料 Reference

日期 Date : 7/12/2016

重置臨時泊車用地的安排 Arrangement for the Reprovisioning of Temporary Vehicle Parking Spaces

起動九龍東辦事處
Energizing Kowloon
East Office

發展局
Development Bureau