

《審計署署長第四十四號報告書》— 第 5 章

重建公眾碼頭

撮要

1. 土木工程拓展署負責公眾海事設施的建造和維修保養。目前，該署負責維修 137 個碼頭（包括 62 個公眾碼頭、48 個政府碼頭和 27 個渡輪碼頭）和 166 個登岸台階。大多數碼頭屬鋼筋混凝土結構。由於濕氣和來自海鹽中的氯化物滲入，內藏在混凝土內的鋼筋易受銹蝕。

鋼筋混凝土碼頭的耐用程度

2. **鋼筋混凝土碼頭的耐用程度欠佳** 一九九五年，土木工程拓展署委聘顧問公司研究 93 個鋼筋混凝土碼頭的狀況。研究發現，由於鋼筋遭銹蝕，以致混凝土保護層破裂和剝落，大多數碼頭迅速損壞。不單是舊碼頭，很多較新的碼頭狀況也欠佳，有 86 個碼頭確定須進行結構修葺。另外，其中 16 個由於嚴重損壞，持續修葺並不划算，因此建議重建。審計署注意到，截至二零零四年十二月，在該 16 個碼頭中，有 5 個仍然使用。審計署建議土木工程拓展署署長應密切監察鋼筋混凝土碼頭的狀況，以及繼續探討如何改善這些碼頭的耐用程度。

3. **新的海事用混凝土規格** 顧問研究的結論指出，在本港的海洋環境中，當時碼頭採用的鋼筋混凝土規格不足以抵擋氯化物滲入，因此建議訂定一套新的海事用混凝土規格。一九九八年七月，土木工程拓展署在碼頭建造和維修工程採用新的規格。審計署認為這套新規格對其他工務部門也很有用。審計署建議土木工程拓展署署長應在諮詢環境運輸及工務局局長後，把顧問研究結果通知其他工務部門，並公布新的海事用混凝土規格。

重建破損碼頭的規劃工作

4. **重建碼頭的理據** 上述顧問研究完成後，土木工程拓展署在一九九六年展開重建計劃，重置破損碼頭。截至二零零四年十二月，已有 14 個碼頭（12 個公眾碼頭和 2 個政府碼頭）納入重建計劃，核准工程預算總額超逾 3.5 億元。該署採取以一換一的策略重置破損碼頭。重建碼頭的理據主要基於維修及安全考慮，而並非以使用量為根據。在工程計劃規劃階段，該署並無進行實地調查，以評估碼頭的使用量。審計署認為，土木工程拓展署須採用嚴格的準則，像興建新碼頭一樣，證明有足夠理據重建碼頭。審計署建議土木工程拓展署署長應根據碼頭的實際及預計使用量，審慎研究重建碼頭的需要。

5. **公眾碼頭沒有管理部門** 在重建兩個政府碼頭時，該兩個碼頭的管理部門（即香港警務處及懲教署）是工程計劃的委託部門，參與確立重建理據和界定重建工程範圍。與兩個政府碼頭不同，公眾碼頭並沒有指定的管理部門。因此，就納入重建計劃的 12 個公眾碼頭而言，土木工程拓展署擔任雙重角色，既是委託部門，也是工程代理。該署提出的重建碼頭理據大都基於維修和安全考慮，這可能正是原因之一。審計署認為這項安排可能會削弱工程代理和委託部門之間應有的制衡關係。審計署建議土木工程拓展署署長應考慮就公眾碼頭的管理進行檢討，以期物色管理部門。

對重建深涌公眾碼頭的關注

6. 深涌及荔枝莊是兩個人煙稀少的鄉郊社區，並無車路直達。前往馬料水的街渡服務在該兩處地方的公眾碼頭營運。土木工程拓展署檢查該兩個碼頭時，發現損壞情況嚴重，因此把碼頭納入重建計劃。二零零三年十一月及二零零四年二月，數份報章對土木工程拓展署計劃重建深涌公眾碼頭表示關注，並指稱該處只有寥寥數名居民，因此質疑重建碼頭的理據。市民也對該項工程計劃提出投訴和反對。土木工程拓展署在二零零四年一月至四月期間進行的實地調查顯示，深涌及荔枝莊公眾碼頭的使用率偏低。

7. 二零零四年六月，土木工程拓展署暫緩該兩個碼頭的重建工程，以便再作檢討。二零零四年九月，該署完成有關深涌及荔枝莊公眾碼頭設計的檢討工作，並把修訂設計提交經濟發展及勞工局考慮。土木工程拓展署在提交的文件中表示，兩個新碼頭的面積已經縮減，並且不設上蓋。修訂設計後，建築費用總額會由 5,570 萬元減至 3,270 萬元，可節省 2,300 萬元。按照提交經濟發展及勞工局的建議時間表，該署會在二零零五年十二月向立法會財務委員會申請撥款進行重建工程。審計署建議土木工程拓展署署長應：(a) 審慎評估是否有需要重建破損的公眾碼頭，並在評估時考慮碼頭的使用量和所服務的人口；及(b) 在申請撥款重建深涌及荔枝莊公眾碼頭的文件中，提出充分理據支持重建該兩個碼頭，以便財務委員會在作出決定時掌握充足資料。

重建烏溪沙、坪洲及嘉道理公眾碼頭

8. **烏溪沙公眾碼頭** 該碼頭位於馬鞍山新市鎮，八十年代前，並無陸路連接。該碼頭的街渡服務在一九八三年停辦。二零零一年二月，土木工程拓展署在重建工程的設計階段發現碼頭使用量偏低，而且陸路交通已發展完備，當地村民不會再使用該碼頭。該署遂徵求兩個使用該碼頭的政府部門的意見，請他們協助提供重建碼頭的理據，但該兩個部門都認為該碼頭對其服務並非必要。然而，土木工程拓展署在申請撥款的文件中沒有提到該碼頭的使用量偏低。重建工程在二零零二年十一月展開，預期在二零零五年年初完成，預算費用為 1,500 萬元。審計署建議土木工程拓展署署長應審慎評估重建破損碼頭的需要，評估時應考慮碼頭的使用量及是否有陸路交通可供使用。

9. **坪洲公眾碼頭** 坪洲是一個小島，設有三個碼頭和九個登岸台階。來往中環的渡輪服務（航線 A）在渡輪碼頭營運；來往喜靈洲的渡輪服務（航線 B）在渡輪碼頭側的登岸台階營運；來往愉景灣的街渡服務（航線 C）在公眾碼頭營運。坪洲公眾碼頭重建工程在二零零四年一月完成，費用為 2,200 萬元。維修考慮和需要容納渡輪服務，是重建公眾碼頭的主要理據。土木工程拓展署申請撥款時一時疏忽，指航線 B 和航線 C 的渡輪服務都在公眾碼頭營運。審計署注意到，在公眾碼頭重建期間，航線 C 的渡輪服務改用鄰近的登岸台階。審計署認為坪洲的九個登岸台

階應可提供足夠的登岸設施，因此對於是否有需要重建坪洲公眾碼頭，有所保留。審計署建議土木工程拓展署署長應審慎評估重建破損碼頭的需要，評估時應考慮區內是否有其他登岸設施可供使用。

10. **嘉道理公眾碼頭** 嘉道理公眾碼頭位於屯門青山灣，主要用來提供前往東涌馬灣涌的街渡服務。自從一九九七年北大嶼山有陸路交通可供使用後，街渡服務的需求大減。鑑於該碼頭的損壞情況嚴重，土木工程拓展署在一九九九年十月建議重建該碼頭。重建工程在二零零二年十二月完成，費用為 750 萬元。二零零四年十一月，審計署瀏覽營辦商的網站時注意到，上述街渡服務已改為在屯門另一個地點停靠，而不再以嘉道理公眾碼頭為停靠點。審計署也注意到，嘉道理公眾碼頭附近有兩個登岸台階，可供街渡服務使用，因此對於是否有需要重建該碼頭，有所保留。審計署建議土木工程拓展署署長應審慎評估重建破損碼頭的需要，評估時應考慮使用碼頭的渡輪或街渡服務的營運狀況和乘客量，以及附近可供使用的其他登岸設施。

新碼頭的設計

11. **新碼頭經改善的地方** 近年，土木工程拓展署設計碼頭時，開始重視碼頭設計的美感和配套設施。12 項工程計劃中，新碼頭的面積都較舊碼頭大，其中六個更增加了泊位數目。此外，新碼頭一般都加建附設照明設施的上蓋。雖然碼頭的使用量是設計新碼頭的主要指標，但是土木工程拓展署在設計新碼頭時，沒有進行任何實地調查，評估碼頭的實際使用量。新碼頭的設計有節省費用的空間。審計署建議土木工程拓展署署長應在設計新碼頭時，因應碼頭的使用量，得出最合適的設計。

12. **碼頭的結構形態** 大多數碼頭採用透空式結構，以鋼筋混凝土建成。內藏在混凝土內的鋼筋易受銹蝕。此外，碼頭也可採用實心結構，以預製混凝土方塊建成（不含鋼筋）。實心碼頭沒有銹蝕問題，而且建築及維修費用較鋼筋混凝土碼頭低。在土木工程拓展署進行的碼頭重建工程計劃中，只有一個新碼頭採用實心碼頭設計。審計署建議土木工程拓展署署長應考慮在日後的碼頭重建工程計劃中，更廣泛採用實心結構。

當局的回應

13. 當局接納審計署的建議。

二零零五年四月