

第 7 章

民政事務總署

民政事務總署實施的小型工程

香港審計署

二零零六年十月二十三日

這項帳目審查是根據政府帳目委員會主席在一九九八年二月十一日提交臨時立法會的一套準則進行。這套準則由政府帳目委員會及審計署署長雙方議定，並已為香港特別行政區政府接納。

《審計署署長第四十七號報告書》共有 11 章，全部載於審計署網頁 (網址：<http://www.aud.gov.hk>)。

香港
灣仔
告士打道 7 號
入境事務大樓 26 樓
審計署

電話：(852) 2829 4210
傳真：(852) 2824 2087
電郵：enquiry@aud.gov.hk

民政事務總署 實施的小型工程

目 錄

	段數
第 1 部分：引言	1.1
背景	1.2 – 1.8
在區議會檢討中建議作出的轉變	1.9
有關鄉郊策略小型工程計劃的審計署署長報告書	1.10
帳目審查	1.11 – 1.13
當局的整體回應	1.14
鳴謝	1.15
第 2 部分：在坪洲修建行人徑	2.1
工程的審批	2.2 – 2.3
工程的實施	2.4 – 2.10
審計署的意見	2.11 – 2.23
審計署的建議	2.24
當局的回應	2.25
第 3 部分：改善深井碼頭	3.1
工程的審批	3.2 – 3.3
更改工程範圍	3.4 – 3.5
新碼頭位處淺水範圍	3.6 – 3.13
審計署的意見	3.14 – 3.24
審計署的建議	3.25
當局的回應	3.26 – 3.28
第 4 部分：在南丫島建造碼頭	4.1
石排灣	4.2
工程的審批	4.3 – 4.5
更改工程範圍	4.6 – 4.9
審計署的意見	4.10 – 4.18
審計署的建議	4.19 – 4.21
當局的回應	4.22 – 4.24

	段數
第 5 部分：在南丫島修建行人徑	5.1
工程的審批	5.2 – 5.3
工程的實施	5.4 – 5.5
審計署的意見	5.6 – 5.13
審計署的建議	5.14
當局的回應	5.15
	頁數
附錄	
A：深井新碼頭的水深測量結果	36

第 1 部分：引言

1.1 本部分闡述這項帳目審查的背景，並概述其目的及範圍。

背景

1.2 民政事務總署透過三項工程計劃在鄉郊地區及市區 (註 1) 進行小型工程，以改善區內的基礎設施、市容、衛生情況和居住環境。該三項工程計劃為：

- (a) 鄉郊規劃及改善策略 (鄉郊策略) 小型工程計劃；
- (b) 鄉郊小工程計劃；及
- (c) 市區小工程計劃。

鄉郊策略小型工程計劃

1.3 一九八九年，政府就新界鄉郊地區發展基礎設施及改善環境的工作推行一個為期十年的鄉郊策略計劃。一九九四年十一月，民政事務總署接替當時的拓展署，負責進行鄉郊策略小型工程計劃 (註 2)。該計劃的預算費用為 16 億元，由基本工程儲備基金項下支付。計劃包括修建及改善碼頭、行人徑、車路、橋樑、鄉村擴展區，防洪系統及排水系統等小型工程，每項工程的開支不超過 1,500 萬元。民政事務總署署長獲授權批核個別小型工程的開支，但每項工程的財政限額為 1,500 萬元。

1.4 鄉郊策略小型工程計劃預計在 1999–2000 年度完成。截至二零零零年三月，有若干工程尚在施工或規劃，須由民政事務總署跟進。截至二零零六年三月三十一日，鄉郊策略小型工程計劃的進度如下：

- (a) 已竣工的工程有 3 014 項，總開支為 17.71 億元；
- (b) 正在施工的工程有 9 項，預算開支為 9,200 萬元；及
- (c) 規劃中的工程有 21 項，預算開支為 2.12 億元。

註 1：目前，市區及鄉郊地區各有九區。市區的九區為：中西區、東區、南區、灣仔、九龍城、觀塘、深水埗、黃大仙及油尖旺。鄉郊地區的九區為：離島、葵青、北區、西貢、沙田、大埔、荃灣、屯門及元朗。

註 2：一九九四年以前，鄉郊策略另有一項計劃，名為大型工程計劃，每項工程的開支均超過 1,500 萬元。該計劃於一九九四年撥歸工務計劃項下。有關的大型工程在基本工程儲備基金項下，以一般的基本工程計劃形式進行。

鄉郊小工程計劃

1.5 由於鄉郊策略小型工程計劃預計在1999–2000年度完成，政府在一九九九年推出鄉郊小工程計劃，以繼續改善新界鄉郊地區的基礎設施及居住環境。鄉郊小工程計劃的費用每年由基本工程儲備基金整體撥款項下撥款支付(2006–07年度為1.3億元)。民政事務總署署長獲授權批核開支不高於1,000萬元的鄉郊小工程，民政事務局常任秘書長可批核開支不高於1,500萬元的鄉郊小工程。由1999–2000年度至2005–06年度，民政事務總署完成的鄉郊小工程有1 038項，總開支為7.78億元。

市區小工程計劃

1.6 二零零零年，政府推出市區小工程計劃，以便實施以地區為本的小型工程，改善市區的地區設施、環境和衛生情況。市區小工程計劃的費用每年由基本工程儲備基金整體撥款項下撥款支付(2006–07年度為3,000萬元)。民政事務總署和民政事務局批核市區小工程計劃的權力，與第1.5段所述批核鄉郊小工程計劃的權力相若。由2000–01年度至2005–06年度，民政事務總署完成了382項市區小工程，總開支為2.69億元。

小型工程的行政架構

1.7 民政事務總署就該三項工程計劃下的小型工程實施一個兩層行政架構，包括：

- (a) **地區工作小組** 現時，18區各有一個地區工作小組。自二零零三年起，各個地區工作小組均由區議會主席或區議員擔任主席，成員包括有關的政務專員、地區領袖和有關政府部門的代表。鄉郊地區的九個地區工作小組負責審議區內居民根據鄉郊小工程計劃(前為鄉郊策略小型工程計劃——註3)提出的工程建議，並訂出優先次序。此外，工程建議的撥款申請須獲地區工作小組通過。市區的九個地區工作小組在市區小工程計劃下有類似職能；及
- (b) **督導委員會** 督導委員會由民政事務總署署長擔任主席，成員包括有關地區工作小組的主席和有關政府部門的代表。鄉郊小工程督導委員會(前為鄉郊策略小型工程督導委員會——見第(a)段註3)負責批核鄉郊地區的地區工作小組每年提交的工程計劃，

註3：自二零零零年四月起，鄉郊策略小型工程計劃項下尚未竣工的工程撥歸鄉郊小工程計劃管理。

並監察計劃的實施情況。市區小工程督導委員會在市區小工程計劃下有類似職能。

1.8 為增補內部的人力資源，民政事務總署聘用顧問負責該三項工程計劃下若干工程的設計和監督工作。

在區議會檢討中建議作出的轉變

1.9 二零零六年四月，政府發出一份名為“區議會角色、職能及組成的檢討”的文件。並就透過加強區議會的工作改善地方行政的建議，徵詢公眾意見。政府的其中一項建議，是在基本工程儲備基金項下設立一項專用的整體撥款，就小型工程以及社區會堂、圖書館和泳池等地區設施的建築工程，每年提供3億元撥款。建議的工程計劃並不包括新界鄉郊地區的小型工程，後者的開支由鄉郊小工程計劃支付。根據建議：

- (a) 市區小工程計劃將會納入建議的地區設施工程計劃；及
- (b) 鄉郊小工程計劃下的撥款安排將維持不變。

有關鄉郊策略小型工程計劃的審計署署長報告書

1.10 在二零零二年三月發表的《審計署署長第三十八號報告書》的第七章，審計署就鄉郊策略小型工程計劃的實施情況進行檢討。審計署就計劃的管理提出多項建議，包括對承建商財政能力的評估，以及判授顧問工作和工程合約。民政事務總署同意審計署的建議，並採取措施實施該等建議。

帳目審查

1.11 由於民政事務總署的小型工程計劃持續推行，審計署最近就這些計劃進行另一項審查，並挑選了31項小型工程作為審查對象，目的是審查民政事務總署在實施工程時的節省程度、效率和效益。該31項工程包括：

- (a) 鄉郊策略小型工程計劃下17項工程，預算總開支為1.22億元；
- (b) 10項鄉郊小工程，預算總開支為3,700萬元；及
- (c) 4項市區小工程，預算總開支為1,800萬元。

1.12 就該31項工程進行審查後，審計署發現下列4項工程的管理有可改善的地方：

- (a) 在坪洲修建行人徑 (見第 2 部分)；
- (b) 改善深井碼頭 (見第 3 部分)；
- (c) 在南丫島建造碼頭 (見第 4 部分)；及
- (d) 在南丫島修建行人徑 (見第 5 部分)。

1.13 上述 4 項小型工程屬鄉郊策略小型工程計劃 (共 7 組工程) 中第 3 組的 25 項小型工程的一部分。一九九六年七月，民政事務總署聘用顧問 (顧問 A) 負責工程計劃第 3 組工程的設計和監督工作。該 4 項工程在二零零零年至二零零五年間完成。

當局的整體回應

1.14 民政事務總署署長同意審計署的建議。她表示，民政事務總署已採取步驟實施建議。

鳴謝

1.15 在帳目審查期間，民政事務總署、土木工程拓展署、海事處、食物環境衛生署 (食環署) 及運輸署人員充分合作，審計署謹此致謝。

第 2 部分：在坪洲修建行人徑

2.1 本部分探討民政事務總署沿坪洲北岸修建行人徑的小型工程的實施情況。

工程的審批

2.2 一九九五年十一月，離島區工作小組通過沿坪洲北岸修建行人徑的建議。建議說明：

- (a) 修建行人徑旨在提供通路直接通往位於坪洲北岸的三個沙灘和一個碼頭；
- (b) 擬建的行人徑長 1.2 公里、闊 2 米；及
- (c) 工程的預算費用為 200 萬元。

2.3 督導委員會其後把這項小型工程納入 1998-99 年度鄉郊策略小型工程計劃下其中一組 (65 項) 工程內。一九九八年二月，立法會財務委員會通過一次過撥款 2.06 億元進行該組 (65 項) 工程。

工程的實施

2.4 一九九九年六月，民政事務總署把七項工程 (包括這項行人徑工程 (見圖一)) 的合約批給一名承建商 (承建商 A)。行人徑的合約價格為 430 萬元。行人徑的工程於一九九九年六月動工，預算完工日期為二零零零年六月。

圖一

坪洲的行人徑工程



資料來源：民政事務總署的記錄

2.5 一九九九年九月，承建商 A：

- (a) 告知顧問 A，按照合約圖則的路線修建行人徑並不切實可行；及
- (b) 要求顧問緊急檢討該路線。

行人徑偏離合約設計

2.6 一九九九年十月，民政事務總署與顧問 A 進行實地視察，發現承建商 A：

- (a) 進行的挖掘工程與合約設計不符；
- (b) 修建了長 600 米的行人徑，其中 50% 的路線偏離合約設計；及
- (c) 在修建行人徑的過程中，開拓了一些潛在不穩定的斜坡。

2.7 二零零零年一月，民政事務總署要求顧問 A 從速與承建商 A 聯絡，以期解決有關問題（見第 2.6 段）。二零零零年二月，為了善用已平整的路徑及避

免再進行挖掘工程，民政事務總署和顧問與承建商協議，當局會接受該行人徑，條件是承建商須為受影響的地方和斜坡進行糾正工程。

收回及重新批出工程合約

2.8 二零零零年四月，顧問 A 向承建商 A 發出糾正行動通知書，指出他沒有盡力進行工程及要求他改善表現。二零零一年二月，民政事務總署收回合約，並接管工地。截至該時，民政事務總署就已完成的工程向承建商支付了 102 萬元。

2.9 二零零一年十月，民政事務總署委聘另一顧問 (顧問 B) 檢討承建商 A 已平整的行人徑、重新設計行人徑，以及建議環境美化工程。二零零一年十二月，顧問 B 完成檢討，並告知民政事務總署：

- (a) 部分建成的行人徑的路線大幅偏離原來路線。由於承建商開拓了一些潛在不穩定的斜坡，因此需要進行大規模的斜坡鞏固工程；
- (b) 承建商已平整的行人徑不合標準，行人徑有很大部分必須重建 (註 4)；
- (c) 最符合經濟原則的做法，是接受承建商已平整的行人徑，並進行所需的補救工程；及
- (d) 當時山頂已有一條行人徑通往碼頭，因此無需在地面末端建最後一段 (200 米) 新行人徑。因此，新行人徑的長度會由 1.2 公里縮短至 1 公里。

顧問 B 建議根據承建商 A 已平整的行人徑路線，修訂行人徑的設計。他建議以更高質素的混凝土建行人徑。民政事務總署接納建議，因為修訂後的設計可盡量減少補救和作廢的工程。

2.10 二零零一年十二月，承建商 A 清盤。二零零二年十二月，民政事務總署：

- (a) 把一份價值 860 萬元的合約批給另一承建商 (承建商 B)，由後者按照修訂設計完成行人徑工程；及
- (b) 利用其內部資源接手監督新合約。

二零零五年三月，行人徑竣工 (見照片一)，費用總額為 1,020 萬元，其中包括支付給顧問 A 和顧問 B 的費用，以及支付給承建商 A 和承建商 B 的款項。

註 4：民政事務總署沒有就這部分的行人徑支付款項。

照片一

坪洲新行人徑的其中一段



資料來源：審計署在二零零六年五月拍攝的照片

審計署的意見

需要加強工程的監察

2.11 行人徑於二零零五年三月竣工，較原定完成日期二零零零年六月遲了四年零九個月。此外，工程費用為1,020萬元，是原來預算200萬元(見第2.2(c)段)的510%。據民政事務總署表示，竣工日期延遲及費用增加，主要因為承建商A沒有盡力進行工程，以致合約其後被收回(見第2.8段)。

2.12 一九九九年十月，即工程動工後四個月，民政事務總署進行實地視察時首次發現承建商A進行的挖掘工程與合約設計不符。雖然民政事務總署已委聘顧問A監督這項工程，但審計署認為，民政事務總署有責任確保工程依照合約設計進行、如期完成及費用不超出預算。民政事務總署本應加強其在監察工程實施方面所擔當的角色。

需要加強工程的財務監察

2.13 督導委員會負責批核每年的工程計劃及監察工程的進度。一九九五年十一月，離島區工作小組通過行人徑的工程建議，工程的預算費用為200萬元。在一九九九年六月至二零零五年三月進行工程期間，民政事務總署向離島區工作小組及督導委員會分別提交進度報告(前者是季度報告，後者則為半年報告)，讓它們知悉工程的進度。審計署的審查發現，進度報告：

- (a) 只載列最新的工程預算，而沒有說明原先的預算費用為200萬元；及
- (b) 沒有說明行人徑工程費用大幅增加的原因。

2.14 二零零六年八／九月，民政事務總署告知審計署：

- (a) 預算費用 200 萬元只是初期的粗略估計，並未顧及工地的實際情況；
- (b) 一九九八年六月，在工程設計完成後，工程費用修訂為850萬元。考慮到工地的實際情況、設計及監督工程的顧問費用，有需要作出上述修訂；及
- (c) 費用由 850 萬元增至 1,020 萬元，因為需要委聘顧問 B，並需進行額外的土力工程及採取環保措施。

2.15 工程的最終費用是原先估計的510%。為加強監察工程的進度，審計署認為民政事務總署本應告知地區工作小組及督導委員會有關工程費用大幅增加的事宜。

需要在工程建議提供重要及相關資料

2.16 如工程建議所述，修建行人徑旨在提供通路通往三個沙灘和一個碼頭(見第 2.2(a) 段)。審計署在二零零六年五月進行實地視察時有以下的發現：

- (a) **沙灘的狀況** 三個沙灘沒有泳客，而且佈滿碎石(見第2.10段的照片一)；
- (b) **碼頭的狀況** 該碼頭已破爛(見照片二)；及
- (c) **另有通路** 該處山頂已有一條行人徑通往該碼頭(見第 2.4 段的圖一)及三個沙灘的其中兩個。

照片二

已破爛的碼頭



資料來源：審計署在二零零六年五月拍攝的照片

2.17 審計署注意到，一個環保團體(環保團體A)在二零零一年二月和三月提出投訴，質疑修建新行人徑的理據，因為山頂已有一條行人徑，路線與新行人徑並行(見第2.4段的圖一)。民政事務總署在回覆時表示：

- (a) 北岸沿岸沒有正式通路，沿岸步行十分危險；
- (b) 除提供通路通往該碼頭外，新行人徑可讓行人飽覽全海景，以及通往數個沙灘和地標；
- (c) 原有的行人徑是通往山頂的村落及該處的墳場，用途與新行人徑不同；及
- (d) 當時的離島區議會議員支持行人徑工程，因為新行人徑可提供更完善的通路，以及促進坪洲的旅遊業。

2.18 二零零六年八月，民政事務總署告知審計署，坪洲鄉事委員會已在二零零一年獲告知第2.17段所述的資料。

2.19 審計署認為，第2.16及2.17段所述資料屬相關及重要資料，應包括在工程建議之內，供地區工作小組及督導委員會考慮。

需要令工程符合環保原則

2.20 二零零一年三月，另一環保團體(環保團體B)表示關注民政事務總署根據鄉郊策略所建的行人徑。該環保團體認為：

- (a) 民政事務總署修建的行人徑不符合環保原則。行人徑的設計有太多混凝土和欄杆，嚴重破壞四周的景觀；及
- (b) 坪洲行人徑工程尤其破壞自然景觀。

2.21 對於環保團體B的關注，民政事務局表示：

- (a) 民政事務總署在進行工程時，應適當顧及保存郊野的天然美景；及
- (b) 鄉郊策略小型工程應符合環保原則，在這方面有很大的改善空間。

2.22 民政事務總署在二零零六年八月告知審計署，在與坪洲鄉事委員會及環保團體B商討後，民政事務總署已就這項工程採取下述措施：

- (a) 以更自然的淺棕色混凝土取代純灰色混凝土；
- (b) 在行人徑兩旁種植樹木和灌木；及
- (c) 採用符合環保原則的新物料建造若干斜坡。

2.23 審計署認為，民政事務總署在進行小型工程時，應顧及對環境的影響。

審計署的建議

2.24 審計署建議民政事務總署署長應：

- (a) 採取措施加強民政事務總署對小型工程的監察，以確保工程如期完成及費用不超出預算(見第2.12段)；
- (b) 加強措施監察顧問的工作，以確保：
 - (i) 妥善監督承建商，使他們按照核准設計進行工程；及
 - (ii) 早日採取行動糾正欠妥的工程(如有的話)(見第2.12段)；
- (c) 把任何有關工程費用大幅增加的情況告知地區工作小組及督導委員會，並說明原因(見第2.15段)；

- (d) 在提交工程建議給地區工作小組及督導委員會考慮時，提供全面、相關及重要資料，例如：
 - (i) 根據工程計劃興建的設施的預計使用情況；
 - (ii) 附近地方有否類似設施(見第2.19段)；及
- (e) 在進行小型工程時顧及對環境的影響，以確保工程符合環保原則(見第2.23段)。

當局的回應

2.25 民政事務總署署長同意第2.24段所載審計署的建議。她表示：

- (a) 民政事務總署深明有需要盡力密切監察小型工程的實施情況。就民政事務總署員工監督的工程而言，承建商的表現受到密切監察。如發現承建商表現欠佳，民政事務總署會考慮把他們降級，或甚至把他們從該署的認可承建商名冊上除名。自二零零四年起，民政事務總署已進一步加強監察，每月與負責各項工程的員工舉行會議，以監察有關規劃、工程進度及開支，確保情況符合規定。如有需要，將會更頻密舉行會議；
- (b) 至於由顧問監督進行的工程，民政事務總署已實施審計署在二零零二年三月《審計署署長第三十八號報告書》提出的建議，避免同時把大量工程批給同一顧問(就這個案而言，顧問A獲批25項工程——見第1.13段)。審計署這項建議可確保顧問能有效地監督承建商施工。民政事務總署亦已遵照環境運輸及工務局發出的管理顧問指引。民政事務總署會繼續按照政府的慣常做法，密切監察顧問的表現；
- (c) 民政事務總署就個別工程的進展、工程預算和預計竣工日期，定期向地區工作小組及督導委員會提交進度報告，供委員參考。為改善這機制，民政事務總署會考慮修訂進度報告的形式，以便列明工程原先及修訂的預算費用，以及在工程費用大幅增加時告知委員並說明原因。至於行人徑、通路及碼頭等工程，民政事務總署亦會考慮提供有關設施的預計使用情況及附近有否類似設施的資料，供委員參考；及
- (d) 民政事務總署已向其工程人員發出指引，提醒他們盡量以更符合環保原則的方式進行工程及令工程與四周環境保持和諧協調。民政事務總署會繼續提醒其工程人員遵行這些指引。

第 3 部分：改善深井碼頭

3.1 本部分探討民政事務總署為改善深井釣魚灣泳灘一個碼頭而進行的小型工程的實施情況。

工程的審批

3.2 一九九五年十一月，荃灣區工作小組通過建議，為釣魚灣泳灘的深井碼頭(下稱舊碼頭)進行改善工程。建議說明：

- (a) 對該碼頭的海上交通服務需求日增，有關服務包括：
 - (i) 來往深井與馬灣之間的持牌街渡服務(使用小型船隻的渡輪服務)；及
 - (ii) 接載工人往赤鱗角和北大嶼山；
- (b) 碼頭不足以容納早上及傍晚繁忙時間在碼頭碇泊的船隻；
- (c) 必須進行改善工程，在碼頭主部末端加設平台(14米乘8米)，令碼頭有更多地方供船隻碇泊；及
- (d) 工程的預算費用為50萬元。

3.3 督導委員會其後把這項小型工程納入1996-97年度鄉郊策略小型工程計劃下其中一組(38項)工程內。一九九六年三月，立法會財務委員會通過一次過撥款2.3億元進行該組(38項)工程。

更改工程範圍

3.4 一九九六年九月，海事處告知民政事務總署，為進行建議的改善工程，須關閉碼頭，為期大約一年。在諮詢期間，使用碼頭的街渡營辦商及馬灣鄉事委員會建議應在碼頭關閉期間關設臨時碼頭。一九九七年二月，荃灣區工作小組通過建議，把工程範圍由改善舊碼頭改為建造一個新碼頭，工程的預算費用為400萬元。

3.5 在設計新碼頭期間，民政事務總署在一九九八年四月把工程預算費用修訂為920萬元。在一九九九年六月再修訂為1,230萬元。期間，民政事務總署把設計文件送交海事處及土木工程拓展署，徵詢他們的意見。工程在二零零零年七月動工。二零零二年三月，工程竣工，費用為1,100萬元。新碼頭命名為“釣魚灣碼頭”(下稱新碼頭)，建有長60米的步橋及面積325平方米，設有三個泊位的碼頭主部。新碼頭位於舊碼頭以東約100米(見照片三)。

照片三

深井釣魚灣泳灘的兩個碼頭



資料來源：審計署在二零零六年四月拍攝的照片

新碼頭位處淺水範圍

3.6 二零零二年五月，新碼頭建成後不久，提供持牌街渡服務來往馬灣與深井之間的街渡營辦商拒絕使用新碼頭。營辦商繼續使用舊碼頭提供街渡服務，聲稱新碼頭位處淺水範圍，不適合碇泊街渡。二零零二年六月，根據工程承建商(承建商 C)進行的水深測量(註 5)的結果，民政事務總署注意到：

- (a) 新碼頭周圍的最低水深只有 1.35 米(註 6)較設計的最低水深 2.09 米為淺；及
- (b) 該處屬淺水範圍，大型街渡不能安全航行及碇泊。

3.7 二零零二年七月，民政事務總署指示承建商 C 在碼頭主部周圍進行挖泥。挖泥工程完成後，街渡營辦商仍拒絕使用新碼頭，聲稱水深仍不足夠。營辦商繼續使用舊碼頭碇泊街渡，直至二零零五年五月停止服務為止。

註 5：水深測量是利用回聲測深技術測量水深。

註 6：最低水深指最低退潮水平位與海床之間的距離。(以技術用語來說，最低水深指海圖深度基準面(即根據香港海港最低退潮水平位決定的參考標準)以下若干米。舉例說，最低水深 1.35 米是指海圖深度基準面以下 1.35 米。)

3.8 二零零二年九月，經進一步研究後，民政事務總署認為在新碼頭周圍的一幅大面積海床亦應進行挖泥工程，使街渡可以碇泊。二零零二年九月，民政事務總署要求土木工程拓展署進行勘測及所需的挖泥工程。

3.9 二零零三年三月，在進行水深測量及研究附近範圍的地理特點後，土木工程拓展署告知民政事務總署：

- (a) 預料碼頭附近淤積情況嚴重。新碼頭及其入口範圍的海床很易因淤泥堆積而上升；及
- (b) 必須定期挖泥，令水深保持於可接受水平。由於預計淤泥會堆積，因此挖泥後的水深必須超過設計的2.09米最低水深的要求。

3.10 二零零三年四月，土木工程拓展署建議：

- (a) 挖泥後的水深應訂於3.0米；及
- (b) 不會在碼頭主部周圍12米範圍內進行挖泥，以免碼頭的地基因挖泥工程而受破壞。

二零零三年五月，民政事務總署接受土木工程拓展署的建議。二零零四年二月，挖泥工程完成，費用為40萬元。二零零四年三月，新碼頭在建成後兩年開放給公眾使用。

3.11 二零零四年三月，為確保海上交通安全，民政事務總署要求海事處每隔六個月在新碼頭周圍進行水深測量。截至二零零六年六月，海事處共進行了四次水深測量。在二零零四年八月及二零零五年二月進行首兩次水深測量時，海事處並無發現淤積跡象。在二零零五年八月進行第三次水深測量時，海事處：

- (a) 發現碼頭西面有淤積跡象；
- (b) 把測量結果告知民政事務總署；及
- (c) 要求民政事務總署告知是否有任何計劃或行動。

3.12 二零零六年四月，海事處進行第四次水深測量。審計署從海事處的測量結果(見附錄A)發現：

- (a) 碼頭主部周圍有相當大部分的地方的最低水深少於3.0米，顯示在二零零四年二月進行挖泥工程後出現淤積情況(見第3.10段)；及
- (b) 在碼頭主部周圍，若干地方的最低水深少於2.0米，令人關注船隻在碼頭航行及碇泊是否安全(見第3.6(b)段)。

3.13 二零零六年七月，審計署把第 3.12 段所載的審計署意見，告知民政事務總署，土木工程拓展署及海事處。

審計署的意見

需要確保船隻在新碼頭航行及碇泊時安全

3.14 鑑於海事處在二零零六年四月的測量結果，審計署認為，民政事務總署須在徵詢土木工程拓展署及海事處的意見後，採取補救措施，確保船隻在新碼頭航行及碇泊時安全。

需要注意新碼頭工程的水深

3.15 在二零零二年五月知悉新碼頭位處淺水範圍後，民政事務總署就問題的成因諮詢土木工程拓展署及海事處。民政事務總署進行檢討時發現原有的設計有以下缺點：

- (a) **地點不適合建造碼頭** 民政事務總署認為有關地點不適合建造碼頭，原因如下：
 - (i) 碼頭所在地點周圍的最低水深原本只有 1.05 米，較設計的 2.09 米最低水深低 1 米；及
 - (ii) 雖然挖泥工程可把海床降低以達至設計水深，但經過一段時間海床會再次堆積淤泥；及
- (b) **在規劃時未有發現淤積情況嚴重** 二零零三年三月，土木工程拓展署告知民政事務總署：
 - (i) 由於有土地凸入海中（註7）及附近有一條溝渠，預料新碼頭附近的淤積率會很高；
 - (ii) 從該溝渠流出的沉澱物大部分可能會在新碼頭附近的海床沉積；
 - (iii) 由於新碼頭很易淤積，因此必須定期挖泥，令水深保持於可接受水平；及
 - (iv) 如在該地點建造碼頭，必須把碼頭主部從海岸線進一步延伸約 20 至 30 米，直至較深水處。此舉有助減少淤積造成的影響。

註 7：指新碼頭附近一幅填海土地。

3.16 鑑於第3.15段所述的事宜，審計署認為，日後在設計新碼頭時，民政事務總署應確保選定的地點適合建造碼頭以作預定的用途。

需要考慮碼頭的預計使用情況

3.17 在一九九五年為這項工程進行規劃時，民政事務總署表示：

- (a) 許多工人需要從舊碼頭前往大嶼山的建築地盤；及
- (b) 舊碼頭不足以應付渡輪及街渡服務的高需求(見第3.2(a)段)。

3.18 審計署注意到，在二零零二年三月碼頭落成時，深井的渡輪及街渡服務需求已大幅下降，原因如下：

- (a) 大嶼山的大型基建工程已經完成，前往該處的建築地盤的工人減少；及
- (b) 青嶼幹線在一九九七年五月啟用，市民可經由陸路來往大嶼山與市區。

此外，私人發展商自二零零二年十二月起在馬灣(註8)提供巴士服務(由馬灣至青衣及葵芳)及渡輪服務(由馬灣至中環及荃灣)，這些服務進一步減少使用來往深井與馬灣街渡的乘客量。二零零五年五月，來往深井與馬灣之間的街渡服務停辦。自此，釣魚灣泳灘的兩個碼頭再沒有持牌渡輪或街渡服務。

3.19 審計署認為，民政事務總署在建議進行新碼頭工程時，本應考慮第3.18段所述因素。

需要檢討日後的維修

3.20 舊碼頭於一九六二年建造。二零零一年六月，土木工程拓展署(負責維修公眾碼頭的部門)告知民政事務總署：

- (a) 舊碼頭已十分殘舊，其預計使用期即將屆滿，及
- (b) 修葺舊碼頭並不划算，如繼續維修，須有充分理據。

3.21 二零零一年七月，民政事務總署回覆土木工程拓展署時表示：

- (a) 要確定新碼頭可否取代舊碼頭，必須評估區內對碇泊服務的需求；及

註8：根據一九九七年六月就發展馬灣與政府達成的協議，發展商須提供該等交通服務。

- (b) 根據建造新碼頭的工程範圍：
 - (i) 並無計劃拆卸舊碼頭；及
 - (ii) 沒有就拆卸工程作出撥款安排。

3.22 二零零三年十月，民政事務總署要求土木工程拓展署繼續維修舊碼頭，為期兩年，直至新碼頭能妥善發揮其功能，才採取行動拆卸舊碼頭。二零零四年年初，土木工程拓展署告知民政事務總署：

- (a) 舊碼頭的使用期已超逾 40 年，進行修葺並不划算；
- (b) 作為一項臨時維修措施，已用鋼架支撐碼頭，以保持其結構穩定；
- (c) 繼續使用舊碼頭會對安全構成危險；
- (d) 繼續維修會非常昂貴；及
- (e) 應在新碼頭能發揮其功能時拆卸舊碼頭。

3.23 審計署注意到，在 2001-02 年度至 2004-05 年度的四年間，土木工程拓展署用了 32 萬元維修舊碼頭。二零零五年六月，土木工程拓展署估計，如繼續使用舊碼頭，將需耗費 36 萬元進行修葺，以確保舊碼頭安全及結構穩定。審計署認為，民政事務總署應在諮詢有關部門後，仔細檢討是否需要在釣魚灣泳灘保留兩個碼頭。

需要加強工程的財務監察

3.24 碼頭工程的費用由一九九五年十一月的 50 萬元增加至二零零二年三月工程完成時的 1,100 萬元。審計署注意到，民政事務總署向地區工作小組及督導委員會提交的進度報告沒有交代費用增加的原因，情況與第 2.13 段及第 2.15 段所述審計署的意見相若。審計署認為，民政事務總署應實施審計署在第 2.24(c) 段提出的建議，以就這方面作出改善。

審計署的建議

3.25 審計署建議民政事務總署署長應：

- (a) 為確保船隻在釣魚灣泳灘的新碼頭航行及碇泊時安全，在徵詢土木工程拓展署署長及海事處處長的意見後：
 - (i) 採取補救措施，例如研究是否需要定期進行挖泥工程，以確保碼頭周圍的最低水深達到所需深度；及

- (ii) 擬定保持碼頭周圍的最低水深的長遠計劃 (見第 3.14 段)；
- (b) 在設計碼頭時：
 - (i) 評估擬建碼頭周圍的水深及淤積情況 (見第 3.16 段)；及
 - (ii) 採取適當行動，例如徵求海事處及土木工程拓展署的專業意見，確保選址適當 (見第 3.16 段)；
- (c) 徵詢運輸署署長的意見，在考慮以下因素後，仔細評估建造新碼頭的理據：
 - (i) 預計日後使用碼頭的交通需要；及
 - (ii) 區內已規劃的其他交通服務 (見第 3.19 段)；及
- (d) 在徵詢土木工程拓展署署長及運輸署署長的意見後，檢討是否需要在釣魚灣泳灘保留兩個碼頭 (見第 3.23 段)。

當局的回應

3.26 民政事務總署署長同意第 3.25 段所載審計署的建議。她表示：

- (a) 民政事務總署、土木工程拓展署及海事處曾仔細檢討這個案，並於二零零六年八月三十一日舉行會議。使用舊碼頭的街渡服務已於二零零五年停辦。自此，再無持牌渡輪使用該項設施。因此，海事處及土木工程拓展署認為，現時的海床深度可以應付目前舢舨類船隻的交通需要，在現階段無需採取補救措施。儘管如此，民政事務總署會與有關方面聯絡，繼續監察情況。海事處會繼續監察該處的水深。如有需要 (根據海事處進行測量的結果)，土木工程拓展署會進行挖泥工程以保持水深，確保船隻在新碼頭航行及碇泊時安全；及
- (b) 民政事務總署會一如以往，在建議碼頭工程的規劃及設計階段徵詢土木工程拓展署及海事處的專業意見。民政事務總署會在進行這類工程前，確保選定的地點適合建造碼頭，以及水深和淤積問題獲得適當解決。民政事務總署在評估建造新碼頭的理據時，亦會諮詢有關部門，以及考慮日後區內對渡輪和街渡服務的需求及其他已規劃的交通服務。

3.27 土木工程拓展署署長表示，關於檢討是否需要在釣魚灣泳灘保留兩個碼頭，土木工程拓展署會提供所需資料給民政事務總署及運輸署考慮。

3.28 運輸署署長同意第 3.25(c) 及 (d) 段所載審計署的建議。他表示：

- (a) 民政事務總署日後規劃新公眾碼頭時，應徵詢及考慮其他有關部門，例如土木工程拓展署及海事處的意見；及
- (b) 民政事務總署檢討是否需要在釣魚灣泳灘保留兩個碼頭時，特別是考慮是否拆卸舊碼頭時，應考慮海事處和荃灣民政事務處的意見。

第 4 部分：在南丫島建造碼頭

4.1 本部分探討民政事務總署在南丫島石排灣建造碼頭的小型工程的實施情況。

石排灣

4.2 石排灣是位於南丫島東南部的海灣，該處有一沙灘（見照片四），並有郊遊徑和行人徑分別通往索罟灣和模達灣。索罟灣提供兩條航線的特牌渡輪服務，分別來往索罟灣與中環，以及經由模達灣來往索罟灣與香港仔。石排灣有東澳和榕樹下兩條鄉村。

照片四

南丫島石排灣



資料來源：審計署在二零零六年六月拍攝的照片

工程的審批

4.3 一九九五年三月，離島地區工作小組通過在石排灣建造公眾碼頭的建議。建議說明：

- (a) 石排灣沒有公眾碼頭；
- (b) 當地村民要求建造公眾碼頭以供街渡碇泊；及

(c) 擬建碼頭的預算費用為 800 萬元。

4.4 督導委員會其後把這項小型工程納入1997-98年度鄉郊策略小型工程計劃下其中一組 (56項) 工程。一九九七年三月，立法會財務委員會通過一次過撥款 1.207 億元進行該組 (56 項) 工程。

4.5 根據民政事務總署在一九九六年十二月就該項工程擬備的文件：

- (a) 石排灣擬建碼頭一帶為沙底海床，且有很多大石；
- (b) 該處有大片礁石層，擬建碼頭附近大部分海床位處淺水範圍；及
- (c) 該建議提出在海灣中心橫跨大石建造一個長150米的碼頭，以便船隻進出(見圖二)。

圖二

石排灣的碼頭及行人徑工程



資料來源：民政事務總署的記錄

更改工程範圍

4.6 一九九七年二月，民政事務總署就在石排灣的海床進行實地勘測一事，徵求海事處的同意。海事處表示同意，並告知民政事務總署：

- (a) 擬建碼頭的地點水淺並滿佈礁石；及
- (b) 從航行安全角度而言，在石排灣水域駛往擬建碼頭會有危險。

4.7 鑑於海事處的意見，民政事務總署曾考慮其他興建碼頭的地點，其後在一九九七年十月民政事務總署：

- (a) 決定更改工程範圍，由建造碼頭改為建造裝卸台以便收集垃圾；及
- (b) 認為擬建的裝卸台有助當時的區域市政總署(註9)收集垃圾，因為區域市政總署人員利用小型機動舢舨在海灘登岸收集石排灣的垃圾。

4.8 根據工程的修訂設計，裝卸台包括一個30平方米的平台和一條長30米的步橋。一九九九年二月，海事處告知民政事務總署：

- (a) 公眾船隻在裝卸台繫泊或碇泊，並不安全；
- (b) 裝卸台應只供指定的垃圾收集船使用；及
- (c) 應在裝卸台豎立警告牌。

4.9 裝卸台的建造工程在二零零零年七月動工，工程在二零零二年一月完成，耗資460萬元(見照片五)。裝卸台上豎立了警告牌(見照片六)。

註9：二零零零年一月一日，當時的區域市政總署和市政總署改組為食環署和康樂及文化事務署。食環署接手負責區域市政總署的垃圾收集工作。

照片五

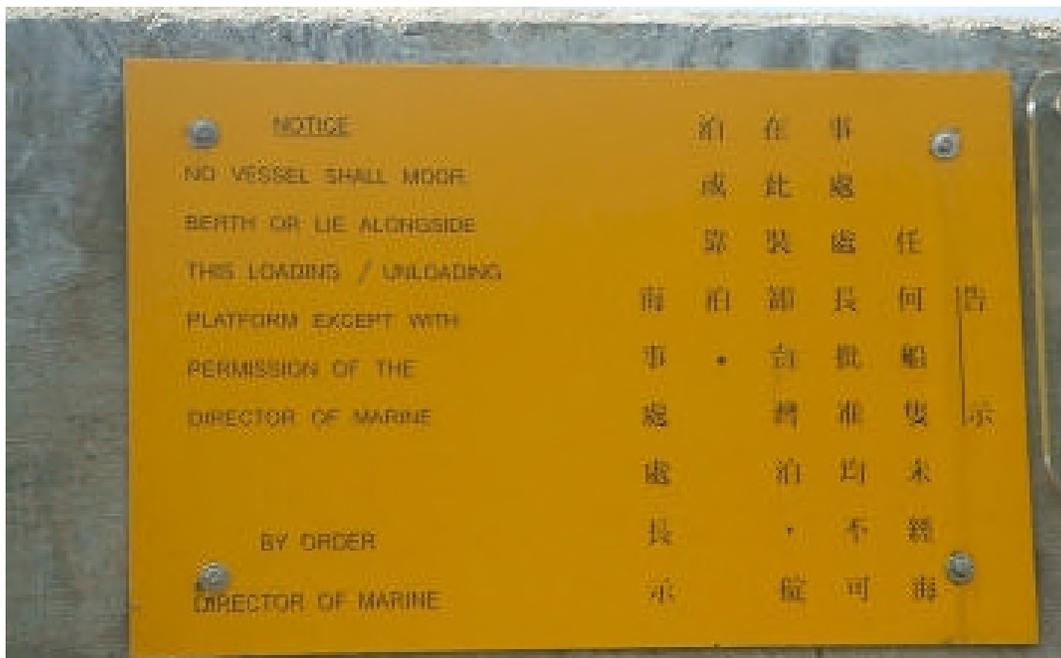
石排灣的裝卸台



資料來源：審計署在二零零六年六月拍攝的照片

照片六

裝卸台上豎立的警告牌



資料來源：審計署在二零零六年六月拍攝的照片

審計署的意見

需要仔細評估實地環境限制

4.10 如一九九六年十二月就該項工程擬備的文件所述，石排灣是淺水海灣，有沙底海床、很多大石和大片礁石層。有關部門在一九九五至一九九六年建議在該處建造公眾碼頭時，本應知悉這些實地環境限制（見第 4.5 段）。在一九九七年二月獲海事處告知船隻在石排灣航行會有危險後，民政事務總署仍然決定取消公眾碼頭工程，改為建造裝卸台。審計署認為這方面有可改善的地方。

需要在工程建議提供充分理據

4.11 一九九五年三月的工程建議指出，石排灣沒有公眾碼頭及當地村民要求建造公眾碼頭供街渡碇泊。不過，審計署注意到，民政事務總署並沒有在工程建議內提供下述資料，供地區工作小組和督導委員會考慮：

- (a) 擬建碼頭的預計使用人數；及
- (b) 會否有街渡使用擬建碼頭。

4.12 審計署發現，根據政府統計處(統計處)資料：

- (a) 按一九九一年人口普查，位於石排灣的兩條鄉村，即東澳及榕樹下，只有8人居住；
- (b) 按一九九六年中期人口統計，該兩條鄉村只有14人居住；及
- (c) 按二零零一年人口普查，該兩條鄉村只有11人居住。

由於石排灣人口稀少，審計署認為即使建有碼頭，是否有營辦商提供街渡服務，實屬疑問。

需要求使用部門確認有需要進行工程

4.13 在建造裝卸台之前，區域市政總署人員利用小型機動舢舨在海灘登岸收集石排灣的垃圾。一九九七年十二月，民政事務總署告知區域市政總署，裝卸台將方便垃圾收集工作，區域市政總署人員無需利用舢舨在海灘登岸。根據審計署所得資料，區域市政總署沒有回覆民政事務總署。

4.14 審計署的實地視察 目前，食環署負責收集垃圾(見第4.7(b)段註9)，該署人員每星期都到石排灣收集垃圾。二零零六年六月二十日，審計署在食環署人員協助下進行實地視察，觀察在石排灣收集垃圾的情況。審計署發現：

- (a) 有關工作由一艘垃圾收集船負責；
- (b) 由於近海灘處水淺，有關人員從垃圾收集船派遣一艘小型機動舢舨到海灘；
- (c) 該舢舨在海灘若干位置登岸收集已用袋子裝好的垃圾(見照片七)；及
- (d) 食環署人員沒有利用裝卸台收集垃圾。

照片七

在石排灣收集垃圾的情況



資料來源：審計署在二零零六年六月拍攝的照片

4.15 食環署負責收集垃圾的人員向審計署表示：

- (a) 他們覺得利用石排灣的裝卸台收集垃圾並不方便，所以沒有使用該裝卸台；
- (b) 他們寧可使用舢舨在海灘登岸而不會利用裝卸台收集垃圾；及
- (c) 在南丫島其他海灣(例如模達灣)，即使設有碼頭，他們也是採取這種做法。

4.16 根據第4.13至4.15段的審計結果，審計署對是否有需要在石排灣建造裝卸台以收集垃圾存疑。審計署認為，民政事務總署需就此事進行檢討。

需要把裝卸台重新分類

4.17 據海事處表示，裝卸台基於安全理由不宜供公眾使用，應只用作收集垃圾。裝卸台上豎立了告示牌(見第4.9段照片六)，載有如下的警告：

“任何船隻未經海事處處長批准均不可在此裝卸台灣泊，碇泊或靠泊。”

截至二零零六年七月，海事處並未接獲任何在裝卸台碇泊的申請。

4.18 不過，土木工程拓展署的碼頭資料目錄(註10)把裝卸台列為公眾碼頭。審計署認為不應把裝卸台列為公眾碼頭。

審計署的建議

4.19 審計署建議民政事務總署署長應：

- (a) 在提交小型工程計劃供審批時，仔細評估影響計劃可行性的實地環境限制(見第4.10段)；
- (b) 在工程建議提供充分理據，說明：
 - (i) 擬建設施(例如碼頭——見第4.11(a)段)的預計使用人數；及
 - (ii) 就碼頭建造工程而言，會否有街渡或渡輪使用該碼頭(見第4.11(b)段)；及
- (c) 如擬建的設施只供某一部門使用，要求使用部門確認在運作上需要使用該設施(見第4.13段)。

4.20 審計署亦建議食物環境衛生署署長在諮詢民政事務總署署長後，應檢討食環署是否需要使用該裝卸台收集垃圾(見第4.16段)。

4.21 審計署亦建議土木工程拓展署署長應從該署的公眾碼頭資料目錄中刪除石排灣的裝卸台(見第4.18段)。

當局的回應

4.22 民政事務總署署長同意第4.19段所載審計署的建議。她表示：

- (a) 目前，民政事務總署設有機制規定就建議的工程申請撥款前，必須進行工程可行性研究(包括研究實地環境限制)；
- (b) 民政事務總署會在日後的工程建議加入擬建設施附近的預計人口資料。如屬碼頭工程，民政事務總署會諮詢運輸署會否有街渡或渡輪使用有關碼頭；
- (c) 除了這個別事件之外，民政事務總署並無建造其他只供某一政府部門使用的登岸設施。除非理據充分，否則民政事務總署日後不擬在鄉郊小工程計劃下建造只供某一政府部門使用的設施；及

註10：土木工程拓展署的碼頭資料目錄分為三個類別，即政府碼頭、公眾碼頭和渡輪碼頭。

- (d) 民政事務總署會聯同有關方面檢討日後石排灣裝卸台的用途及管理。

4.23 對於審計署在第 4.20 段提出的建議，食物環境衛生署署長表示：

- (a) 現時食環署的潔淨服務承辦商每星期清潔石排灣的海灘及其鄰近地方，以及收集垃圾；
- (b) 從運作角度而言，由於石排灣水淺及其潮汐情況，過往多年的經驗證明，駕駛小艇在海灘登岸收集用袋子裝好的垃圾，非常方便；及
- (c) 因此，無需利用裝卸台收集垃圾。

4.24 土木工程拓展署署長同意第 4.21 段所載審計署的建議。他表示：

- (a) 土木工程拓展署已就此事徵詢運輸署的意見，後者負責管理公眾碼頭；及
- (b) 基於該裝卸台並非供公眾使用，土木工程拓展署已把它從公眾碼頭資料目錄中刪除。

第 5 部分：在南丫島修建行人徑

5.1 本部分探討民政事務總署在南丫島石排灣修建高架行人徑的小型工程的實施情況。

工程的審批

5.2 一九九五年十一月，離島地區工作小組通過在南丫島石排灣的東澳和榕樹下之間修建一條高架行人徑的建議。建議說明：

- (a) 修建行人徑旨在提供通路往返東澳和榕樹下。在沒有行人徑的情況下，村民須經由海灘來往兩條鄉村，在潮漲時尤其不便和危險；
- (b) 行人徑將連接石排灣用作碇泊街渡的擬建碼頭（見第 4.3 段）；
- (c) 擬建行人徑長 450 米，闊 1.8 米；及
- (d) 行人徑的預算費用為 450 萬元。

5.3 督導委員會其後把這項小型工程納入 1997-98 年度鄉郊策略小型工程計劃下其中一組（56 項）工程（見第 4.4 段）。

工程的實施

5.4 一九九九年三月，承建商（承建商 D）展開建築工程。在一九九九年十月颱風吹襲期間，行人徑的地基受巨浪嚴重損毀。民政事務總署就損毀情況進行檢討後，發現：

- (a) 行人徑的設計沒有顧及海浪對行人徑地基的影響；及
- (b) 由於行人徑毗鄰海灘，距離海面不遠，地基在設計上不足以抵禦颱風或潮漲時的海浪。

基於檢討結果，民政事務總署採取措施加固行人徑的地基和裝設保護結構。

更改行人徑路線

5.5 一九九九年十一月，承建商 D 發現行人徑沿線鋪有地下電纜和水管。民政事務總署檢討有關情況後，修改行人徑的路線，使之避開地下電纜和水管。行人徑工程在二零零零年九月完成，耗資 710 萬元（見照片八）。

照片八

石排灣的行人徑



資料來源：審計署在二零零六年六月拍攝的照片

審計署的意見

需要在行人徑工程提供充分理據

5.6 工程建議說明，修建行人徑旨在提供通路往返東澳和榕樹下。審計署注意到民政事務總署沒有在工程建議說明可能使用擬建行人徑的人數，情況與第4.11段所述的碼頭工程相似。統計處備有該兩條鄉村人口稀少的資料（見第4.12段）。審計署認為可實施第4.19(b)段的建議，就這方面作出改善。

需要在工程建議提供重要及相關資料

5.7 如第4.5段圖二所示，山邊另有一條行人徑連接該兩條鄉村。審計署認為這是一項重要及相關資料，應納入工程建議供地區工作小組及督導委員會考慮。審計署認為可實施第2.24(d)(ii)段的建議，就這方面作出改善。

需要在重要理據不再成立時檢討工程

5.8 根據工程建議，修建行人徑的其中一項理據是提供通路往石排灣用作碇泊街渡的擬建碼頭(見第5.2(b)段)。不過，在一九九七年十月，民政事務總署決定建造裝卸台而非公眾碼頭(見第4.7段)。由於碼頭工程的範圍有重大改變，因此為街渡乘客提供通路的需要不再存在。當時，行人徑工程正在設計階段(工程在一九九九年三月才動工)。審計署認為，民政事務總署在重要理據不再成立時，本應檢討是否需要進行行人徑工程。

需要顧及海浪對行人徑的影響及地下公用設施

5.9 在一九九九年十月行人徑施工期間，民政事務總署發現行人徑的設計沒有顧及海浪對行人徑的地基的影響(見第5.4段)。一九九九年十一月，承建商在行人徑沿線發現地下電纜和水管，以致需要修改行人徑的路線(見第5.5段)。該項工程耗資710萬元，費用是原來預算450萬元的158%。審計署認為這方面有可改善的地方。

需要保持行人徑的狀況

5.10 該條行人徑是供行人及緊急車輛使用(見第5.12(c)段)。不過，審計署在二零零六年六月二十日進行實地視察時，發現行人徑部分路段積聚厚沙泥。這些沙泥遮蓋排水渠及導致行人徑闊度大幅減少(見照片九)。

照片九

行人徑部分路段鋪滿沙泥



資料來源：審計署在二零零六年六月拍攝的照片

5.11 行人徑積聚沙泥是強風或海浪所引致。由於把行人徑的路線改為靠近海灘 (以免地下電纜及水管受到損毀——見第 5.5 段)，致使沙泥容易把行人徑遮蓋。為了確保行人和緊急車輛能安全及方便地使用該行人徑，審計署認為，民政事務總署需採取補救措施。

需要提供可靠的人口資料

5.12 在一九九九年十月行人徑施工期間，民政事務總署就一名市民來信投訴行人徑影響景觀及生態作回應時表示：

- (a) 行人徑不但供東澳及榕樹下的村民使用，亦用作連接擬在石排灣建造的裝卸台；
- (b) 已有的行人徑建於滿佈岩石的山頂，對使用者來說，擬建的行人徑較為完善。新行人徑普遍受到區內居民歡迎；
- (c) 行人徑闊 1.8 米，可讓闊 1.4 米的小型滅火車及救護車用作緊急車輛通道；及

- (d) 根據村代表提供的資料，東澳有 200 名村民，榕樹下有 300 名村民。

5.13 如第 4.12 段所示，根據統計處的人口資料，在一九九一至二零零一年間，該兩條鄉村合共只有 8 至 14 名居民。審計署認為這方面有可改善的地方。

審計署的建議

5.14 審計署建議民政事務總署署長應：

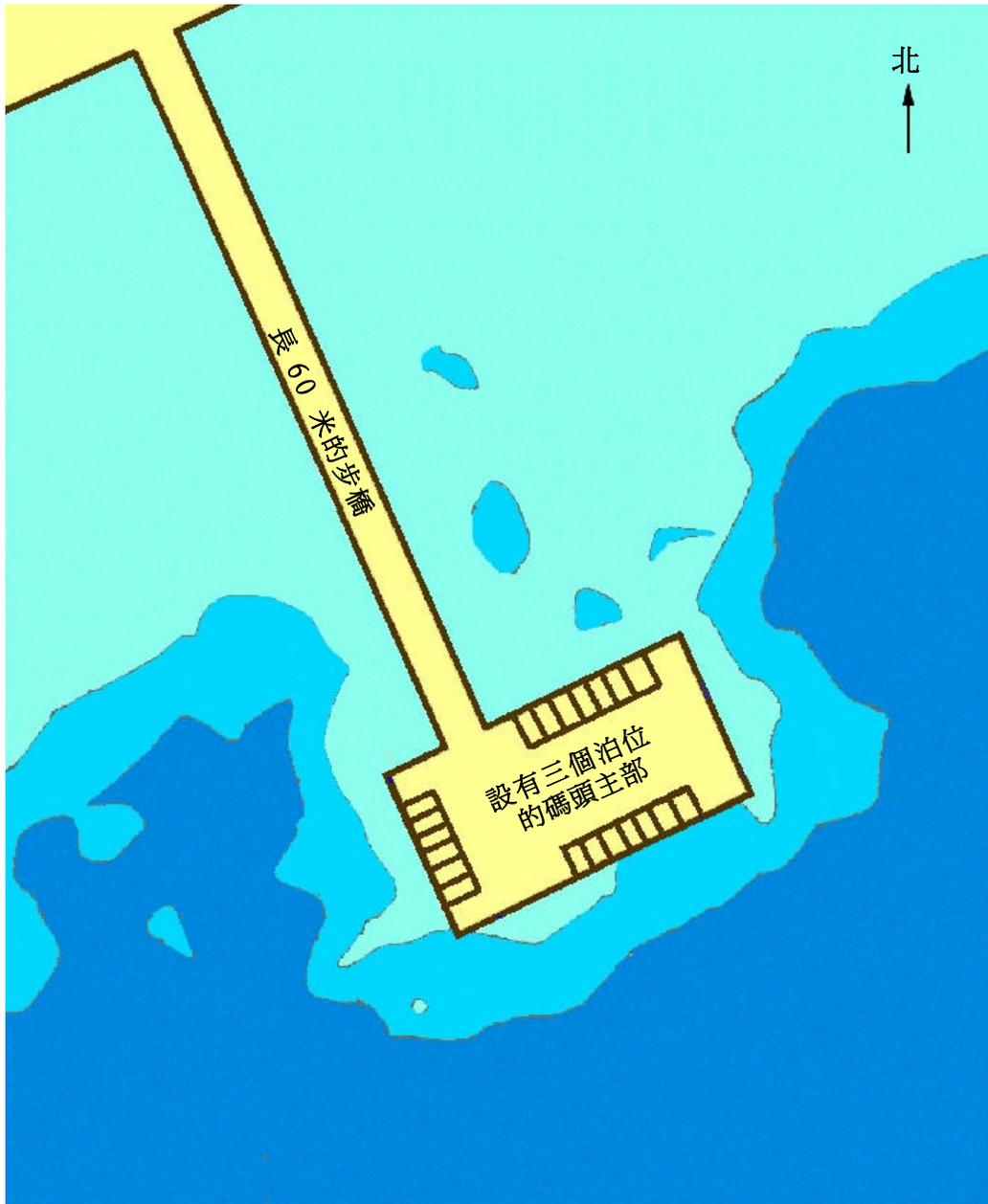
- (a) 在一項小型工程的重要理據不再成立時，檢討是否需要進行此工程 (見第 5.8 段)；
- (b) 在行人徑工程進行設計時，應顧及地下公用設施及海浪對行人徑的影響，特別是當行人徑是建於近海的地方 (見第 5.9 段)；
- (c) 採取措施確保石排灣的行人徑不會積聚沙泥，使行人及緊急車輛可以安全和方便地使用 (見第 5.11 段)；及
- (d) 徵詢統計處的意見，就公眾的查詢提供可靠的人口資料 (見第 5.13 段)。

當局的回應

5.15 民政事務總署署長同意第 5.14 段所載審計署的建議。她表示：

- (a) 按照現行做法，民政事務總署在批准撥款進行工程之前，會重新審核有關工程的理據；
- (b) 民政事務總署訂有程序，在工程的規劃、設計及施工期間，確定工程地點是否有地下公用設施及該等設施的路線。民政事務總署會密切監察由顧問所負責的工程，如工程地點在海灘附近或沿線有地下公用設施，在進行設計時會確保顧及海浪的影響及地下公用設施；及
- (c) 離島民政事務處會立即採取行動清理行人徑上的沙泥，確保公眾安全。

深井新碼頭的水深測量結果



- 說明：
- 最低水深在 2 米以下的範圍
 - 最低水深介乎 2 米與 3 米之間的範圍
 - 最低水深超過 3 米的範圍

資料來源：海事處的記錄