

**土木工程拓展署及路政署就  
SKDC(M)文件第 98/25 號至 101/25 號的會後回覆**

跟進事項: 認為現時高 1.1 米的擋浪牆未必足以應付極端天氣(如十號風球)或全球暖化引致海平面上升等情況。

回應: 除了於 2019 年在將軍澳海濱公園完成加建約 1.1 米高的擋浪牆外，將軍澳南海濱的改善工程亦包括在較內陸位置(單車徑和花槽旁)加建約 1.3 米擋水牆，多加一層防線進一步減少海水湧入內陸。在諮詢地區持份者的意見後，改善工程已經動工，並預計在 2026 年完成。有關的改善工程是根據《海港工程設計手冊》而設計，當中已考慮了極端天氣及氣候變化等因素。

跟進事項: 有居民擔心加建 1.3 米高的擋水牆會阻擋海濱景觀，建議署方考慮其他優化景觀的措施，並研究於跨灣大橋附近加建離岸防波堤等長遠措施。

回應: 我們參考國際間的經驗和做法，在投入資源建設非常大型的防護設施前，普遍會先考慮透過適應、應變、管理的綜合策略管理有關風險，例如應用多層保護的設計配合管理措施，以緩減沿岸水浸風險和減輕水浸帶來的影響。

針對將軍澳南海濱地段，多重防護系統整合了原有斜面海堤設計能有助消耗部分波浪的能量、2019 年加建的防浪牆、海濱長廊作緩衝區及新建的擋水牆，形成多重防線，這多重防護措施可以有效地減低風暴期間越堤浪對沿岸設施的威脅及海水湧入內陸。新建擋水牆的頂部會配以透明部件，減低對景觀的影響。

跟進事項: 查詢設置可拆卸式的擋水牆，以及部分牆身使用透明物料的可行性，以減低對環境及景觀的影響。

回應: 本署正按照計劃在較內陸位置(單車徑和花槽旁)加建擋水牆，以及於連接擋水牆的主要通道位置安放可拆卸的擋水設施。新

建擋水牆的頂部會配以透明部件，減低對景觀的影響。

跟進事項: 建議日後 1.3 米高的擋水牆亦應預留向上延伸的空間，以應對將來的極端天氣。

回應: 考慮到氣候變化的不確定性和世界各國承諾採取減碳行動的效果，我們採用了循序漸進的原則，在擋水牆的地基已預留容量，讓日後在有需要時可更容易調整擋水牆的高度。

跟進事項: 查詢第 77 區水上活動中心的最新設計，會否按基準線再提升該位置的防護設施，及建議集中第 132 區多項臨海設施的選址，以避免防波堤的位置過於分散而影響成效。

回應: 現時將軍澳第 132 區新造土地的方案，已將擬議興建的多項公共設施集中在新造土地上，土地平整水平為香港主水平基準 6.75 米以上，相關填海及海堤結構的設計亦已考慮極端天氣以及氣候變化帶來的影響，因此並不需要於第 132 區興建防波堤。

跟進事項: 建議善用於海濱長廊的特定位置(如每一米的距離)放置感測器，收集海浪及風速等數據，以協助分析適合加設近岸防波石的準確位置。

回應: 我們會按需要增加監察位置，當中包括在將軍澳的適當位置加強監察沿岸不同位置的水位變化。

跟進事項: 建議將來於地契條款註明位置鄰近海岸線，供發展商及租用商戶詳細考慮。

回應: 如發展位置鄰近海岸線，在收到相關部門轉介後，我們會在規劃、設計等過程中，要求申請人評估海平面上升、風暴潮及波浪等所引致的沿岸風險，以及氣候變化及極端天氣的影響，並加入適當的措施以緩減對有關沿海設施的風險。

跟進事項: 除了加強應對極端天氣的前期保護措施，建議部門積極研究及盡快協調後續復原階段的維修保養工作，並適時檢視休憩設施(如石板、長櫈等)的配件庫存。

回應: 颱風過後，將軍澳海旁的道路、單車徑及附屬設施已大致完成

復修，除了少部份花槽頂磚。由於該石磚需要特別採購，預計相關復修工作將於 2026 年第 1 季完成。

跟進事項：建議將軍澳海濱南橋下方行人路路面將來可改用更堅固耐用的鋪裝物料。

回應：在樺加沙襲港期間，將軍澳海濱行人路的損毀主要是由風暴潮下猛烈的海浪造成的衝擊力所致。路政署會因應實際情況及效益考慮在日後維修有關路面時採用更堅固物料。

土木工程拓展署  
路政署  
2025 年 12 月