道路设施

香港道路使用率之高，位居世界前列。在全长 2,241 公里的道路上 — 其中港岛占 450 公里、九龙占 482 公里、新界占 1,309 公里，有逾 80.8 万部车辆行驶；加上楼宇密集、地势不平，为道路工程师带来持续不断的挑战。

本港目前有 21 条主要的行车隧道、1,478 条行车天桥及桥梁、1,626 条行人天桥及行人隧道，以保持客货流通。

港岛：港岛最早期的一条道路，是由中区绕过港岛西端通往香港仔。其后，续有两条道路建成，其一越过港岛中部，另一则绕过其东端。于 1972 年 8 月启用的海底隧道，将九龙半岛与港岛连接起来。

为配合港岛的迅速发展，沿薄扶林道西行的路线，已分期扩建成为四线行车道。由于鸭脷洲南部不断发展，当局分别于 1980 年 3 月及 1994 年 7 月建成两条跨海桥，提供前往鸭脷洲的直接通道。

一号干线由南至北贯通港岛中部，并连接香港仔、跑马地及海底隧道。一号干线包括香港仔隧道及其两端出口处的分层道路系统，工程在 1982 年 3 月完成。

东区海底隧道于 1989 年 9 月建成，连接九龙茶果岭与港岛鲗鱼涌。

港岛北岸有一条双程三线由中环至铜锣湾的道路，连接长 9 公里、双程三线并向东伸延至柴湾的东区走廊。东区走廊于 1981 年年初动工兴建，在 1989 年 10 月完成。走廊主要是以天桥形式沿海岸兴建，或以地面道路的形式建于填海区上。北角交汇处至西湾河段的走廊改善工程于 2003 年完成。

1990 年 1 月，位于港岛北岸的一段四号干线建成通车，使干诺道的东西行交通，可以经林士街行车天桥、毕打街行车隧道及夏悫道行车天桥，畅通无阻地通过中区。四号干线伸延至坚尼地城一段亦在 1997 年 2 月竣工。中环及湾仔绕道和东区走廊连接路于 2019 年 2 月全面通车，绕道是一条长 4.5 公里的双程三线行车主干道，当中包括 3.7 公里长的隧道，该绕道接驳中环至北角，成为四号干线一部分。

连接中环商业区与半山住宅区的自动扶梯系统于 1994 年 1 月落成启用。该自动扶梯系统设有上盖，由多条自动扶梯及自动行人道组成，为行人提供一条直接通道，以减少使用私家车和公共交通工具。

此外，为改善交通流量，并配合因西区海底隧道通车而增加的交通量，当局于 1998 年 1 月完成兴建一条双程连 接路，连接士美菲路及薄扶林道。

九龙：九龙区最初兴建的主要道路以尖沙咀为中心，向荔枝角、九龙塘、启德扩展，并延展至观塘。

随着上世纪六十年代初航空及制造业急速发展，介乎观塘与旺角之间的运输走廊获得改善。上世纪七十年代初，位于九龙城毗连旧启德机场的太子道交汇处落成，而公主道天桥随后亦建成，这条走廊的交通进一步得到改善。公主道天桥是全港首条以预制预应力混凝土建造的天桥，增加了亚皆老街与公主道交汇处的容车量，令通往当时发展中的九龙塘住宅区更为方便。

加上上世纪七十年代工业急速增长，当局在北九龙沿九龙群山山麓兴建了一条新道路，以提供较直接的连接路通往西九龙发展中的葵涌货柜码头。这条道路称为龙翔道及呈祥道，是现今七号干线的一部分。七号干线将位于新界东南部的将军澳连接至葵涌。这条道路已扩建了两次，由原本的双线道路扩阔至现时的双程三线分隔道路，并在其 8 个交汇处各自设有分层通道。

海底隧道及康庄道交汇处于 1972 年通车后，由于隧道使用率不断增加，有需要改善各连接至隧道的道路。1981 年建成的东九龙高架公路及 1982 年建成的启德隧道提供更便捷的道路往观塘。而在 1987 年至 1996 年年底分阶段完成的西九龙走廊，也缩短了油麻地与荔枝角之间的行车时间。公主道天桥于上世纪八十年代重建，局部增加了亚皆老街与公主道交汇处南北行方向的容车量，以应付因发展新界区而大幅增加的交通量。这条天桥是一号干线九龙一段的重要部分，这一段干线由海底隧道伸延至塞拉利昂隧道，直达新界。

观塘绕道在 1991 年落成，将大老山隧道与将军澳隧道，以及在 1989 年启用位于茶果岭的东区海底隧道连接起来。连接尖沙咀东部的梳士巴利道与红磡的红磡道红磡绕道工程于 1999 年完成。

連接弥敦道尖沙咀站与梳士巴利道尖沙咀东站的行人隧道系统，设有多条自动行人道，于 2004 年 10 月落成启用。这个行人隧道系统亦延伸到附近的酒店和商业楼宇，为行人提供直接通道，以尽量减少他们在地面横过繁忙道路的需要。

青沙公路是一条长 13 公里的三线双程快速公路，连接沙田、西九龙以及青衣，以纾缓塞拉利昂隧道和大老山隧道的交通压力。有关位于九龙的一段青沙公路，荔枝角高架道（即八号干线长沙湾至沙田段的部分路段）于 2008 年 3 月启用，而昂船洲高架道（即八号干线长沙湾至青衣段的部分路段）亦于 2009 年 12 月通车。

新界：新界早期建设新道路的步伐缓慢，只有荃湾的道路建设工程例外。直至七十年代初，当局决定在新界发展新市镇，情况才有所改变。

1967 年，当局为兴建隧道以容纳食水输送管而须凿通分隔九龙与新界的山脉，并因利成便，建成一条可容纳 2 条行车道及 3 条大水管的狮子山隧道，将沙田与九龙连接起来。当局后来又在该隧道旁边兴建第二条双线行车隧道，这条隧道于 1978 年通车。

于 1974 年落成的青衣桥，连接青衣岛与葵涌及荃湾。第二条青衣桥于 1987 年年底落成启用，而第三条青衣桥则于 1997 年年底落成及开放通车。

屯门公路是一条连接荃湾及屯门的主干道路，在 1978 年 5 月部分完成并开放通车。全部工程在 1983 年 5 月完成。这条道路依山而建，沿线须兴建多条桥梁及暗渠，对道路工程人员来说是个极大考验。为应付屯门公路老化问题，并尽量提升屯门公路达至现行设计标准，荃湾与屯门三圣墟之间一段屯门公路于 2008 年展开改善及重建工程。

工程于 2014 年年底完成。位于市中心的一段屯门公路亦于 2009 年年底开始进行改善工程，并已于 2014 年 2 月完成。

一条长 7 公里经城门隧道连接沙田与荃湾的双程双线行车道，为九号干线的组成部分。这段干线于 1990 年落成启用。

为应付大埔、粉岭及元朗等新市镇的发展，以及深港过境交通日趋繁忙所带来的交通需求，当局在 1980 年动工兴建一条连接这些新市镇的高容车量主要干路—新界环回公路。全条公路于 1993 年 1 月建成。

元朗公路于 1993 年 7 月建成，成为九号干线屯门至元朗段的伸延部分。为应付不断增加的交通流量，当局把元朗公路由双程双线扩阔成为双程三线行车道。十八乡交汇处至丹桂村段及丹桂村至蓝地段的工程已分别于 2006 年 3 月及 2007 年 7 月完成。

三号干线的大榄隧道及连接路于 1995 年动工，在 1998 年 5 月完成，藉以改善过境交通及纾缓通往新界西北部通路的交通。

汀九桥是大榄隧道与三号干线青衣段之间的重要连接通道，经由屯门公路将新界西部与青屿干线连接起来。这条大桥及其高架引道于 1998 年 5 月通车。

为应付不断增加的交通，在 2000 年 12 月，当局把介乎小榄与扫管笏之间的一段青山公路扩阔为双程双线分隔行车道。小榄至荃湾之间的青山公路扩阔工程亦已于 2007 年 6 月完成。

于 2002 年完成的青衣北岸公路，提供一条经青荃路连接青衣西北交汇处与葵涌的直接通道。

为应付交通增长，吐露港公路已分阶段扩阔成为双程四线分隔车道。马料水至元洲仔段和元州仔至泰亨段的工程已分别于 2003 年和 2014 年完成。至于泰亨至和合石交汇处的一段粉岭公路，扩阔工程已于 2019 年 8 月完成。

落马洲至皇岗新跨界桥建造工程于 2003 年 11 月展开，并在 2004 年 12 月完成。这项工程计划为现时的跨界通道提供额外的双程双线分隔行车道，以应付交通增长。

改善后的东涌道已于 2009 年 2 月开放予公众使用。原来的单线行车道已改善为双线不分隔道路，以应付交通需求和加强交通安全。

港深西部公路为双程三线分隔车道，全长约 5.4 公里，由北面近海岸线的鳌磡石伸延至南面的蓝地。港深西部公路大部分路段均为高架道路，干线道路于 2007 年 7 月开放予公众使用。

深圳湾公路大桥是连接深圳与香港港深西部公路的一条新跨界通道。这条双程三线分隔车道全长 5.5 公里，其中香港段长 3.5 公里，深圳段则长 2 公里。这条信道可纾缓现有跨境通道所面对的压力，同时也进一步加强香港与华南地区的贸易，促进经济发展 — 特别是金融、物流和旅游的发展。深圳湾公路大桥已于 2007 年 7 月正式启用。

八号干线是连接大屿山与沙田的主干道路。于 1997 年建成的北大屿山公路及青屿干线是八号干线的一部分。长沙湾至沙田段（包括尖山隧道及沙田岭隧道）于 2008 年 3 月通车。余下的青衣至长沙湾段（包括南湾隧道及昂船洲大桥，该大桥为世界最长跨度的斜拉桥之一）亦已在 2009 年全面开放供车辆使用。

港珠澳大桥位于珠江口伶仃洋海域，全长 42 公里，是连接香港特别行政区、广东省珠海市和澳门特别行政区的跨海通道，于 2018 年 10 月 24 日正式启用。港珠澳大桥与香港连接路、香港口岸及屯门至赤鱲角连接路构建成一个连接香港、澳门及珠海的策略性交通网络。

香港连接路连接大桥主桥及香港口岸，是一条双程三线分隔车道，长约 12 公里，由海上桥梁、穿山隧道和沿机场岛东岸的地面道路组成。

香港口岸坐落香港国际机场东北水域一个面积约 150 公顷的人工岛(香港口岸约占 130 公顷，屯门至赤鱲角连接路南面出入口填海地约占 20 公顷)，经香港连接路及港珠澳大桥主桥与珠海及澳门连接，并经屯门至赤鱲角连接路南接线与北大屿山连接。加上毗邻香港国际机场及铁路和渡轮服务，香港口岸将成为重要的交通枢纽。香港口岸人工岛上约有 20 幢主要建筑物，包括旅检大楼、货车清关检查设施等，为旅客和货物提供出入境服务。

香园围公路于 2019 年 5 月启用，是一条全长约 11 公里双程双线分隔的道路，连接粉岭公路及香园围边境管制站。香园围公路包括约 4.8 公里长的龙山隧道、约 0.7 公里长的长山隧道，以及约 4.5 公里长的高架天桥和约 1 公里长的地面道路。公路共有 4 个交汇处，方便沙头角、打鼓岭及坪輋一带的居民经香园围公路，来往粉岭、上水、大埔及九龙，并于香园围边境管制站启用后，分流使用文锦渡及沙头角边境管制站的跨境车辆。

屯门至赤鱲角连接路于 2020 年全面启用，是一条长约 9 公里的双程双线行车道，连接香港口岸、北大屿山及新界西北。这条干路大幅缩短新界西北至大屿山的行车时间，并可纾减其他道路网（包括屯门公路、汀九桥和青马大桥)的交通量。连接路亦成为北大屿山公路以外，通往香港国际机场的替代及紧急通道。

将军澳-蓝田隧道于 2022 年通车，是一条长约 3.8 公里连接将军澳和市区的新主干道路，其中约 2.2 公里为隧道。将军澳-蓝田隧道为现有的将军澳隧道提供替代路线，可分流往来将军澳的交通，有助应付该区持续发展带来的交通需求。

新机场通道：将机场迁移至赤鱲角，需要兴建新道路，以连接新机场及支持的小区。一条由北大屿山公路、青屿干线、长青公路、长青隧道、青葵公路、西九龙公路及西区海底隧道组成的快速公路已于 1997 年落成通车，通往新机场及东涌新市镇。

新机场通道全长约 34 公里。车辆驶离机场后，便会驶上 12.5 公里长、沿大屿山北面海岸线兴建的北大屿山公路。这条公路在大屿山北端与 4.2 公里长的青屿干线连接。青屿干线由斜拉桥结构的汲水门桥、马湾高架道及青马大桥组成。青马大桥宏伟壮观、主跨度为 1,377 米，更曾经是世界上最长的道路铁路两用悬索桥。

青屿干线在青衣西北连接长青公路，继而连接青葵公路。新机场通道伸延至荔枝角后，继续沿 4.2 公里长、沿九龙半岛西面海岸线兴建的西九龙公路而行。青葵公路和西九龙公路主要为高架道路，直至进入本港首条双程三线沉管隧道 — 西区海底隧道。这条过海隧道由位于西九龙填海区近油麻地的入口至设于港岛西营盘新机场通道终点的出口计，全长 2 公里。屯门至赤鱲角连接路于 2020 年全面启用，连接香港口岸、北大屿山及新界西北。这亦成为北大屿山公路以外，通往香港国际机场的替代及紧急通道。

建设未来：

拟建的中九龙干线为长约 4.7 公里的干道，双程三线行车，连接西九龙与拟建的启德发展区，并会接通九龙湾一带的道路网，成为贯通中九龙的新建主要连接道路，有助纾缓现有东西连接道路在繁忙时间交通挤塞的情况。预计在中九龙干线通车后，使用中九龙干线来往西九龙与九龙湾只需约 5 分钟。中九龙干线建造工程已于 2017 年 12 月展开。

路政署：路政署负责有关公用道路系统的规划、设计、兴建及维修工作。该署也负责规划及协助铁路网的实施。在 2023 至 24 财政年度内，路政署共动用 119.4 亿元公共开支，其中有 16.8 亿元是用于道路及路灯维修工程，102.6 亿元用于各项主要道路兴建工程。而 2024 至 25 财政年度的预算为 101.3 亿元。

路政署约有 700 名专业人员及 1,800 名其他职系的人员。该署设有总办事处、市区及新界两个路政区、主要工程管理处、铁路拓展处及北部都会区铁路办事处。

总办事处设有 8 个分部及 11 个分组，负责向部门其他办事处提供专门服务。

两个区办事处的工作大致分为区域行政及道路维修。其他主要工作范围包括协调及管制公用道路的挖掘工程、处理紧急事故（例如台风、暴雨、山泥倾泻及路陷）、进行小规模公用道路改善及美化工程。

主要工程管理处负责管理多项主要道路工程计划，并以内部资源或聘请顾问公司实施这些道路工程计划。正在/即将开始施工的工程包括青山公路青山湾段扩阔工程、宝琳北路和宝宁路加建隔音屏障工程、荃青交汇处改善工程等。

铁路拓展处负责规划香港未来的铁路发展，以配合人口增长及经济发展，并协调及监督建造中的铁路项目。铁路拓展处亦正积极推展东九龙智慧绿色集体运输系统。

北部都会区铁路办事处负责协调和推动与北部都会区相关的铁路项目，以支持北部都会区发展和与粤港澳大湾区的互联互通，及满足香港未来发展的运输需求。