香港便覽

道路設施

香港道路使用率之高，位居世界前列。在全長 2,266 公里的道路上 — 其中港島佔 450 公里、九龍佔 485 公里、新界佔 1,331 公里，有逾 81.8 萬部車輛行駛；加上樓宇密集、地勢不平，為道路工程師帶來持續不斷的挑戰。

本港目前有 24 條主要的行車隧道、1,550 條行車天橋及橋樑、1,735 條行人天橋及行人隧道，以保持客貨流通。

港島：港島最早期的一條道路，是由中區繞過港島西端通往香港仔。其後，續有兩條道路建成，其一越過港島中部，另一則繞過其東端。於 1972 年 8 月啟用的海底隧道，將九龍半島與港島連接起來。

為配合港島的迅速發展，沿薄扶林道西行的路線，已分期擴建成為四線行車道。由於鴨脷洲南部不斷發展，當局分別於 1980 年 3 月及 1994 年 7 月建成兩條跨海橋，提供前往鴨脷洲的直接通道。

一號幹線由南至北貫通港島中部，並連接香港仔、跑馬地及海底隧道。一號幹線包括香港仔隧道及其兩端出口處的分層道路系統，工程在 1982 年 3 月完成。

東區海底隧道於 1989 年 9 月建成，連接九龍茶果嶺與港島鰂魚涌。

港島北岸有一條雙程三線由中環至銅鑼灣的道路，連接長 9 公里、雙程三線並向東伸延至柴灣的東區走廊。東區走廊於 1981 年年初動工興建，在 1989 年 10 月完成。走廊主要是以天橋形式沿海岸興建，或以地面道路的形式建於填海區上。北角交匯處至西灣河段的走廊改善工程於 2003 年完成。

1990 年 1 月，位於港島北岸的一段四號幹線建成通車，使干諾道的東西行交通，可以經林士街行車天橋、畢打街行車隧道及夏慤道行車天橋，暢通無阻地通過中區。四號幹線伸延至堅尼地城一段亦在 1997 年 2 月竣工。中環及灣仔繞道和東區走廊連接路於 2019 年 2 月全面通車，繞道是一條長 4.5 公里的雙程三線行車主幹道，當中包括 3.7 公里長的隧道，該繞道接駁中環至北角，成為四號幹線一部分。

連接中環商業區與半山住宅區的自動扶梯系統於 1994 年 1 月落成啟用。該自動扶梯系統設有上蓋，由多條自動扶梯及自動行人道組成，為行人提供一條直接通道，以減少使用私家車和公共交通工具。

此外，為改善交通流量，並配合因西區海底隧道通車而增加的交通量，當局於 1998 年 1 月完成興建一條雙程連 接路，連接士美菲路及薄扶林道。

九龍：九龍區最初興建的主要道路以尖沙咀為中心，向荔枝角、九龍塘、啟德擴展，並延展至觀塘。

隨着上世紀六十年代初航空及製造業急速發展，介乎觀塘與旺角之間的運輸走廊獲得改善。上世紀七十年代初，位於九龍城毗連舊啟德機場的太子道交匯處落成，而公主道天橋隨後亦建成，這條走廊的交通進一步得到改善。公主道天橋是全港首條以預製預應力混凝土建造的天橋，增加了亞皆老街與公主道交匯處的容車量，令通往當時發展中的九龍塘住宅區更為方便。

加上上世紀七十年代工業急速增長，當局在北九龍沿九龍群山山麓興建了一條新道路，以提供較直接的連接路通往西九龍發展中的葵涌貨櫃碼頭。這條道路稱為龍翔道及呈祥道，是現今七號幹線的一部分。七號幹線將位於新界東南部的將軍澳連接至葵涌。這條道路已擴建了兩次，由原本的雙線道路擴闊至現時的雙程三線分隔道路，並在其 8 個交匯處各自設有分層通道。

海底隧道及康莊道交匯處於 1972 年通車後，由於隧道使用率不斷增加，有需要改善各連接至隧道的道路。1981 年建成的東九龍高架公路及 1982 年建成的啓德隧道提供更便捷的道路往觀塘。而在 1987 年至 1996 年年底分階段完成的西九龍走廊，也縮短了油麻地與荔枝角之間的行車時間。公主道天橋於上世紀八十年代重建，局部增加了亞皆老街與公主道交匯處南北行方向的容車量，以應付因發展新界區而大幅增加的交通量。這條天橋是一號幹線九龍一段的重要部分，這一段幹線由海底隧道伸延至獅子山隧道，直達新界。

觀塘繞道在 1991 年落成，將大老山隧道與將軍澳隧道，以及在 1989 年啟用位於茶果嶺的東區海底隧道連接起來。連接尖沙咀東部的梳士巴利道與紅磡的紅磡道紅磡繞道工程於 1999 年完成。

連接彌敦道尖沙咀站與梳士巴利道尖沙咀東站的行人隧道系統，設有多條自動行人道，於 2004 年 10 月落成啟用。這個行人隧道系統亦延伸到附近的酒店和商業樓宇，為行人提供直接通道，以盡量減少他們在地面橫過繁忙道路的需要。

青沙公路是一條長 13 公里的三線雙程快速公路，連接沙田、西九龍以及青衣，以紓緩獅子山隧道和大老山隧道的交通壓力。有關位於九龍的一段青沙公路，荔枝角高架道（即八號幹線長沙灣至沙田段的部分路段）於 2008 年 3 月啟用，而昂船洲高架道（即八號幹線長沙灣至青衣段的部分路段）亦於 2009 年 12 月通車。

新界：新界早期建設新道路的步伐緩慢，只有荃灣的道路建設工程例外。直至七十年代初，當局決定在新界發展新市鎮，情況才有所改變。

1967 年，當局為興建隧道以容納食水輸送管而須鑿通分隔九龍與新界的山脈，並因利成便，建成一條可容納 2 條行車道及 3 條大水管的獅子山隧道，將沙田與九龍連接起來。當局後來又在該隧道旁邊興建第二條雙線行車隧道，這條隧道於 1978 年通車。

於 1974 年落成的青衣橋，連接青衣島與葵涌及荃灣。第二條青衣橋於 1987 年年底落成啟用，而第三條青衣橋則於 1997 年年底落成及開放通車。

屯門公路是一條連接荃灣及屯門的主幹道路，在 1978 年 5 月部分完成並開放通車。全部工程在 1983 年 5 月完成。這條道路依山而建，沿線須興建多條橋樑及暗渠，對道路工程人員來說是個極大考驗。為應付屯門公路老化問題，並盡量提升屯門公路達至現行設計標準，荃灣與屯門三聖墟之間一段屯門公路於 2008 年展開改善及重建工程。

工程於 2014 年年底完成。位於市中心的一段屯門公路亦於 2009 年年底開始進行改善工程，並已於 2014 年 2 月完成。

一條長 7 公里經城門隧道連接沙田與荃灣的雙程雙線行車道，為九號幹線的組成部分。這段幹線於 1990 年落成啟用。

為應付大埔、粉嶺及元朗等新市鎮的發展，以及深港過境交通日趨繁忙所帶來的交通需求，當局在 1980 年動工興建一條連接這些新市鎮的高容車量主要幹路—新界環迴公路。全條公路於 1993 年 1 月建成。

元朗公路於 1993 年 7 月建成，成為九號幹線屯門至元朗段的伸延部分。為應付不斷增加的交通流量，當局把元朗公路由雙程雙線擴闊成為雙程三線行車道。十八鄉交匯處至丹桂村段及丹桂村至藍地段的工程已分別於 2006 年 3 月及 2007 年 7 月完成。

三號幹線的大欖隧道及連接路於 1995 年動工，在 1998 年 5 月完成，藉以改善過境交通及紓緩通往新界西北部通路的交通。

汀九橋是大欖隧道與三號幹線青衣段之間的重要連接通道，經由屯門公路將新界西部與青嶼幹線連接起來。這條大橋及其高架引道於 1998 年 5 月通車。

為應付不斷增加的交通，在 2000 年 12 月，當局把介乎小欖與掃管笏之間的一段青山公路擴闊為雙程雙線分隔行車道。小欖至荃灣之間的青山公路擴闊工程亦已於 2007 年 6 月完成。

於 2002 年完成的青衣北岸公路，提供一條經青荃路連接青衣西北交匯處與葵涌的直接通道。

為應付交通增長，吐露港公路已分階段擴闊成為雙程四線分隔車道。馬料水至元洲仔段和元州仔至泰亨段的工程已分別於 2003 年和 2014 年完成。至於泰亨至和合石交匯處的一段粉嶺公路，擴闊工程已於 2019 年 8 月完成。

落馬洲至皇崗新跨界橋建造工程於 2003 年 11 月展開，並在 2004 年 12 月完成。這項工程計劃為現時的跨界通道提供額外的雙程雙線分隔行車道，以應付交通增長。

改善後的東涌道已於 2009 年 2 月開放予公眾使用。原來的單線行車道已改善為雙線不分隔道路，以應付交通需求和加強交通安全。

港深西部公路為雙程三線分隔車道，全長約 5.4 公里， 由北面近海岸線的鰲磡石伸延至南面的藍地。港深西部公路大部分路段均為高架道路，幹線道路於 2007 年 7 月開放予公眾使用。

深圳灣公路大橋是連接深圳與香港港深西部公路的一條新跨界通道。這條雙程三線分隔車道全長 5.5 公里，其中香港段長 3.5 公里，深圳段則長 2 公里。這條通道可紓緩現有跨境通道所面對的壓力，同時也進一步加強香港與華南地區的貿易，促進經濟發展 — 特別是金融、物流和旅遊的發展。深圳灣公路大橋已於 2007 年 7 月正式啟用。

八號幹線是連接大嶼山與沙田的主幹道路。於 1997 年建成的北大嶼山公路及青嶼幹線是八號幹線的一部分。長沙灣至沙田段（包括尖山隧道及沙田嶺隧道）於 2008 年 3 月通車。餘下的青衣至長沙灣段（包括南灣隧道及昂船洲大橋，該大橋為世界最長跨度的斜拉橋之一）亦已在 2009 年全面開放供車輛使用。

港珠澳大橋位於珠江口伶仃洋海域，全長 42 公里，是連接香港特別行政區、廣東省珠海市和澳門特別行政區的跨海通道，於 2018 年 10 月 24 日正式啟用。港珠澳大橋與香港連接路、香港口岸及屯門至赤鱲角連接路構建成一個連接香港、澳門及珠海的策略性交通網絡。

香港連接路連接大橋主橋及香港口岸，是一條雙程三線分隔車道，長約 12 公里，由海上橋樑、穿山隧道和沿機場島東岸的地面道路組成。

香港口岸坐落香港國際機場東北水域一個面積約 150 公頃的人工島(香港口岸約佔 130 公頃，屯門至赤鱲角連接路南面出入口填海地約佔 20 公頃)，經香港連接路及港珠澳大橋主橋與珠海及澳門連接，並經屯門至赤鱲角連接路南接線與北大嶼山連接。加上毗鄰香港國際機場及鐵路和渡輪服務，香港口岸將成為重要的交通樞紐。香港口岸人工島上約有 20 幢主要建築物，包括旅檢大樓、貨車清關檢查設施等，為旅客和貨物提供出入境服務。

香園圍公路於 2019 年 5 月啟用，是一條全長約 11 公里雙程雙線分隔的道路，連接粉嶺公路及香園圍邊境管制站。香園圍公路包括約 4.8 公里長的龍山隧道、約 0.7 公里長的長山隧道，以及約 4.5 公里長的高架天橋和約 1 公里長的地面道路。公路共有 4 個交匯處，方便沙頭角、打鼓嶺及坪輋一帶的居民經香園圍公路，來往粉嶺、上水、大埔及九龍，並於香園圍邊境管制站啟用後，分流使用文錦渡及沙頭角邊境管制站的跨境車輛。

屯門至赤鱲角連接路於 2020 年全面啟用，是一條長約 9 公里的雙程雙線行車道，連接香港口岸、北大嶼山及新界西北。這條幹路大幅縮短新界西北至大嶼山的行車時間，並可紓減其他道路網 (包括屯門公路、汀九橋和青馬大橋)的交通量。連接路亦成為北大嶼山公路以外，通往香港國際機場的替代及緊急通道。

將軍澳-藍田隧道於 2022 年通車，是一條長約 3.8 公里連接將軍澳和市區的新主幹道路，其中約 2.2 公里為隧道。將軍澳-藍田隧道為現有的將軍澳隧道提供替代路線，可分流往來將軍澳的交通，有助應付該區持續發展帶來的交通需求。

新機場通道：將機場遷移至赤鱲角，需要興建新道路，以連接新機場及支援的社區。一條由北大嶼山公路、青嶼幹線、長青公路、長青隧道、青葵公路、西九龍公路及西區海底隧道組成的快速公路已於 1997 年落成通車，通往新機場及東涌新市鎮。

新機場通道全長約 34 公里。車輛駛離機場後，便會駛上 12.5 公里長、沿大嶼山北面海岸線興建的北大嶼山公路。這條公路在大嶼山北端與 4.2 公里長的青嶼幹線連接。青嶼幹線由斜拉橋結構的汲水門橋、馬灣高架道及青馬大橋組成。青馬大橋宏偉壯觀、主跨度為 1,377 米，更曾經是世界上最長的道路鐵路兩用懸索橋。

青嶼幹線在青衣西北連接長青公路，繼而連接青葵公路。新機場通道伸延至荔枝角後，繼續沿 4.2 公里長、沿九龍半島西面海岸線興建的西九龍公路而行。青葵公路和西九龍公路主要為高架道路，直至進入本港首條雙程三線沉管隧道 — 西區海底隧道。這條過海隧道由位於西九龍填海區近油麻地的入口至設於港島西營盤新機場通道終點的出口計，全長 2 公里。屯門至赤鱲角連接路於 2020 年全面啟用，連接香港口岸、北大嶼山及新界西北。這亦成為北大嶼山公路以外，通往香港國際機場的替代及緊急通道。

建設未來：

擬建的中九龍幹線為長約 4.7 公里的幹道，雙程三線行車，連接西九龍與擬建的啓德發展區，並會接通九龍灣一帶的道路網，成為貫通中九龍的新建主要連接道路，有助紓緩現有東西連接道路在繁忙時間交通擠塞的情況。預計在中九龍幹線通車後，使用中九龍幹線來往西九龍與九龍灣只需約 5 分鐘。中九龍幹線建造工程已於 2017 年 12 月展開。

路政署：路政署負責有關公用道路系統的規劃、設計、興建及維修工作。該署也負責規劃及協助鐵路網的實施。在 2023 至 24 財政年度內，路政署共動用 119.4 億元公共開支，其中有 16.8 億元是用於道路及路燈維修工程，102.6 億元用於各項主要道路興建工程。而 2024 至 25 財政年度的預算為 101.3 億元。

路政署約有 700 名專業人員及 1,800 名其他職系的人員。該署設有總辦事處、市區及新界兩個路政區、主要工程管理處、鐵路拓展處及北部都會區鐵路辦事處。

總辦事處設有 8 個分部及 11 個分組，負責向部門其他辦事處提供專門服務。

兩個區辦事處的工作大致分為區域行政及道路維修。其他主要工作範圍包括協調及管制公用道路的挖掘工程、處理緊急事故（例如颱風、暴雨、山泥傾瀉及路陷）、進行小規模公用道路改善及美化工程。

主要工程管理處負責管理多項主要道路工程計劃，並以內部資源或聘請顧問公司實施這些道路工程計劃。正在/即將開始施工的工程包括青山公路青山灣段擴闊工程、寶琳北路和寶寧路加建隔音屏障工程、荃青交匯處改善工程等。

鐵路拓展處負責規劃香港未來的鐵路發展，以配合人口增長及經濟發展，並協調及監督建造中的鐵路項目。鐵路拓展處亦正積極推展東九龍智慧綠色集體運輸系統。

北部都會區鐵路辦事處負責協調和推動與北部都會區相關的鐵路項目，以支持北部都會區發展和與粵港澳大灣區的互聯互通，及滿足香港未來發展的運輸需求。