

香港道路使用率之高，位居世界前列。在全長 2 101 公里的道路上 — 其中港島佔 442 公里、九龍佔 466 公里、新界佔 1 193 公里，有逾 73.2 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 15 條主要的行車隧道、1 340 條行車天橋及橋樑、1 222 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，這條隧道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，連接長九公里、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。而北角交匯處至西灣河段的走廊改善工程則於 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。而四號幹線伸延至堅尼地城的一段，亦在 1997 年 2 月竣工。

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，為改善交通流量和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，並伸展至觀塘。

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。在上世紀七十年代初，位於九龍城毗連舊啟德機場的太子道交匯處落成。公主道天橋建成後，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。該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，以提供一條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，並在其八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 年建成的啟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在九龍一段中的重要部分，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的紅磡繞道工程，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 3 線雙程快速公路，連接沙田、西九龍以及青衣，以舒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：在新界，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，建成一條可容納兩條行車道及三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的旁邊興建第二條雙線行車的隧道，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

工程人員是個極大考驗。為應付屯門公路老化問題及盡量提升屯門公路至現時的設計標準，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。而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至雙程四線分隔車道。馬料水至元洲仔段的工程已於 2003 年完成，至於元洲仔至泰亨段，擴闊工程已於 2014 年 3 月完成。

落馬洲至皇崗新跨界橋的建造工程於 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。

新機場通道：將機場遷移至赤鱸角，需要興建新道路以連接新機場及支援的社區。一條通往新機場及東涌新市鎮並由北大嶼山公路、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。

新機場通道全長約 34 公里。車輛離開機場後便會駛上 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。青嶼幹線由斜拉結構的汲水門橋、馬灣高架道以及宏偉壯觀、主跨度為 1 377 米的青馬大橋組成。青馬大橋更是世界上最長的道路鐵路兩用吊橋。

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均主要為高架道路，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。

建設未來：為應付交通增長，從泰亨至和合石交匯處的一段粉嶺公路，現正由雙程三線分隔車道擴闊為雙程四線連標準路局的分隔車道。工程於 2013 年 7 月展開。

中環灣仔繞道和東區走廊連接路（簡稱主幹道）已於 2009 年年底動工。主幹道位於港島北岸，是一條長約 4.5 公里的雙程三線分隔車道，將為中環至北角提供一條東西行快速通道，以紓緩現時干諾道中、夏慤道及告士打道沿路的交通擠塞和應付未來的交通增長。當主幹道通車後，從中環駕車往來北角東區走廊只需約 5 分鐘。港島東往來西面各區的交通，將變得更为暢順，大大縮短交通時間。

擬建的港珠澳大橋位於珠江口伶仃洋海域，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 42 公里長跨海通道。與港珠澳大橋相關的香港工程項目包括香港接線，香港口岸及屯門至赤鱸角連接路。大橋及其相關的香港工程項目將可構建成一個連接香港、澳門及珠海的策略性交通網絡。

位於內地水域的港珠澳大橋主橋，是一條雙程三線分隔車道，全長約 30 公里，採用橋隧結合方案，包括一條長約 7 公里海底隧道。大橋主橋從珠海及澳門口岸人工島伸展至東面人工島上，以連接近粵港分界線西面的海底隧道。在工程財務方面，大橋主橋由廣東省政府、香港特別行政區政府及澳門特別行政區政府共同出資興建，而三地境內的口岸及連接線則由三地政府各自出資興建。因主橋興建費用龐大，部分興建費用需透過銀行貸款融資。大橋主橋及香港相關工程項目已相繼於 2009 年年底及 2011 年年底動工。

連接大橋主橋及香港口岸的香港接線，是一條雙程三線分隔車道，長約 12 公里，包括海上橋樑、穿山隧道和沿機場島東岸的地面道路。香港接線的香港特別行政區邊界至觀景山段及觀景山至香港口岸段的工程分別由兩份「設計及建造」的合約推展，有關合約已於 2012 年 5 月底展開。

香港口岸將坐落於香港國際機場東北水域一個面積約 150 公頃的人工島上（約 130 公頃為香港口岸及約 20 公頃為屯門至赤鱸角連接路南面出入口填海地）。它經香港接線及港珠澳大橋主橋連接珠海及澳門，及經屯門至赤鱸角連接路連接新

界西北及北大嶼山。加上毗鄰香港國際機場，以及鐵路和渡輪服務，香港口岸在落成後將成為重要的交通樞紐。在香港口岸人工島上，將會建造約 20 幢建築物，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。而相關的人工島填海工程已於 2011 年年底展開。連接香港國際機場及香港口岸的基建工程已委託給香港接線的香港口岸至觀景山段工程合約，並已於 2012 年 5 月展開。而香港口岸在人工島上的上蓋設施工程已於 2014 年展開。

擬建的屯門至赤鱸角連接路是一條長約 9 公里的雙程雙線行車道，連接香港口岸、新界西北及北大嶼山。在相關工程項目完成後，這條新幹線將大幅縮短新界西北至大嶼山的行車時間，並可紓緩現有道路網，包括屯門公路、汀九橋和青馬大橋在內的交通量。此新幹線亦將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。屯門至赤鱸角連接路的前期工程已於 2011 年年底展開。屯門至赤鱸角連接路的建造工程亦於 2013 年 6 月展開。

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。中九龍幹線的詳細設計正在積極進行中。

路政署：路政署負責公用道路系統的規劃、設計、興建及維修保養工作，以及規劃及實施鐵路系統。在 2015 至 16 財政年度內，路政署的開支共 454 億元，其中有 9 億元用於道路及公共路燈維修工程，202 億元用於各項主要道路建造工程以及 243 億元用於鐵路工程。路政署亦負責簽發挖掘准許證，及就公共道路上的挖掘工程進行審核巡查。

路政署轄下大約有 500 名專業人員及 1 600 名其他職系的人員。該署設有總辦事處、兩個區辦事處（分別為市區及新界區）、鐵路拓展處、主要工程管理處及港珠澳大橋香港工程管理處。

總辦事處設有 7 個部及 10 個組，負責向部門其他辦事處提供專門服務。

區辦事處的工作大致分為區域行政及道路維修。香港地勢崎嶇，時有颱風及豪雨，因此，路政署在區辦事處和青馬及青沙管制區設有緊急應變中心，以處理沖毀道路、樹木倒塌及山泥傾瀉等緊急事故。

鐵路拓展處負責監督和統籌一切有關鐵路發展的行政安排。

主要工程管理處負責管理、策劃和實施各項最優先的重要幹線工程及其他的主要道路工程計劃。

港珠澳大橋香港工程管理處負責有關港珠澳大橋工程和相關道路基建計劃的規劃和實施，包括港珠澳大橋香港境內的香港接線和口岸，及新界西北交通及運輸基建檢討所定的策略性公路基建。

路政署與香港警務處及運輸署保持密切聯繫，亦與建築事務監督緊密合作，處理私人發展工程涉及的道路及渠務事宜。