



道路设施

香港道路使用率之高，位居世界前列。在全长2 046公里的道路上——其中港岛占446公里、九龙占457公里、新界占1 143公里，有逾57万部车辆行驶；加上楼宇密集、地势不平，给予道路工程师带来持续不断的挑战。

本港目前有14条主要的行车隧道、1 233条行车天桥及桥梁、1 138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位于南面的香港仔。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年及1994年建成两条跨海桥，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年年初完成。

东区海底隧道于1989年9月建成，这条隧道连接九龙茶果岭与港岛鰂鱼涌。

港岛北岸有一条双程三线由中环至铜锣湾的道路，连接长九公里、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。而北角交汇处至西湾河段的走廊改善工程则于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慤道行车天桥，畅通无阻地通过中区。而四号干线伸延至坚尼地城的一段，亦在1997年2月竣工。

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，为改善交通流量和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，并伸展至观塘。

随着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。在七十年代初，位于九龙城毗连旧启德机场的太子道交汇处落成。公主道天桥建成后，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。该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。公主道天桥于八十年代重建，局部增加了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在九龙一段中的重要部分，这一段干线由海底隧道伸延至狮子山隧道，直达新界。

随着七十年代工业急速增长，当局在北九龙沿九龙群山麓兴建了一条新道路，以提供一条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，并在其八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。

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的红磡绕道工程，于1999年完成。

新界：在新界，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，建成一条可容纳两条车道及三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的旁边兴建第二条双线行车的隧道，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，对道路工程人员是个极大考验。

为应付屯门公路老化问题及尽量提升屯门公路至现时设计标准，荃湾与屯门三圣墟之间一段屯门公路的改善及重建工程于2008年10月展开，并预计于2014年分阶段完成。而位于市中心的一段屯门公路，亦将于2009年年底进行改善工程，并预计于2013年年底完成。

一条长七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，当局于2006年3月把元朗公路由双程双线扩阔成为双程三线行车道。

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。

把吐露港公路马料水至元洲仔段由双程三线扩阔至双程四线的工程已于2003年完成。

落马洲至皇岗新跨界桥的建造工程于2003年11月展开，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，深圳段则长两公里。这通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）已于2008年3月通车。余下的青衣至长沙湾段（包括南湾隧道及一条大跨度斜拉桥，即昂船洲大桥）预计会在2009年全面开放供车辆使用。

新机场通道：将机场迁移至赤鱗角，须要兴建新道路以连接新机场及支援的社区。一条通往新机场及东涌新市镇并由北大屿山公路、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。

新机场通道全长约34公里。车辆离开机场后便会驶上12.5公里长、沿大屿山北面海岸线大幅削坡填土兴建的北大屿山公路。这条公路在大屿山北端与五公里长的青屿干线连接。青屿干线由斜拉结构的汲水门桥及宏伟壮观、跨度为1 377米的青马大桥组成。青马大桥更是世界上最长的道路铁路两用吊桥。

青屿干线在青衣西北与长青公路连接。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均主要为高架道路，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，全长两公里。

建设未来：拟建的屯门至赤鱗角连接路及屯门西绕道是一条长约17公里连接港深西部公路及北大屿山的双程双线行车道。这公路将最直接地连接新界西北及大屿山，包括港深西部公路、屯门的道路网、拟建的港珠澳大桥香港口岸、香港国际机场及北大屿山的新发展项目。完成后这条新路线将大大地缩短新界西北至大屿山的行车时间，并可纾缓现有通往市区的道路网。工程预计于2011年展开，并于2016年建成。

拟建的港珠澳大桥是一条连接香港至珠江三角洲西岸的新跨界通道。港珠澳大桥的主桥是一条双程三线分隔车道，全长约29.6公里，采用桥隧结合方案，包括一条长约6.7公里海底隧道。大桥主桥西面从珠海及澳门口岸人工岛伸展至东端近粤港分界线的海底隧道东人工岛。大桥主桥由广东省政府、香港特别行政区政府及澳门特别行政区政府共同出资约42%兴建，余下的58%透过银行贷款融资。大桥主桥的初步设计已于2009年3月中启动，而贷款牵头银行亦已于2009年4月中甄选。预计项目在2009年年底动工，于2015年至2016年间建成。三地政府各自建造及营运其境内的口岸及连接线。香港接线长约12公里，连接大桥主桥与位于香港国际机场东北水域填海区的香港口岸。

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。工程预计于2012年展开，约于2016年完成。

路政署：路政署负责公用道路系统的规划、设计、兴建及维修保养工作。在2008至09财政年度内，路政署的开支共49亿元，其中有9亿元用于道路及公共路灯维修工程，40亿元用于各项主要道路建造工程。路政署亦负责签发挖掘准许证，及就公共道路上的挖掘工程进行审核巡查。

路政署辖下大约有449名专业人员及1 589名其他职系的人员。该署设有总办事处、两个区办事处（分别为市区及新界区）、铁路拓展处、主要工程管理处及港珠澳大桥香港工程管理处。

总办事处设有七个部及十个组，负责向部门其他办事处提供专门服务。

区办事处的工作大致分为区域行政及道路维修。香港地势崎岖，土壤情况不一，时有台风及豪雨，因此，路政

署在每个区办事处和青马管制区及青沙管制区政府监察组各设有紧急应变中心，以处理冲毁道路、树木倒塌及山泥倾泻等紧急事故。

铁路拓展处负责监督和统筹一切有关铁路发展的行政安排。

主要工程管理处负责管理、策划和实施各项最优先的重要干线工程及其他的主要道路工程计划。

港珠澳大桥香港工程管理处负责有关港珠澳大桥工程和相关道路基建计划的规划和实施，包括港珠澳大桥香港境内的香港接线和口岸，及新界西北交通及运输基建检讨所定的策略性公路基建。

路政署与香港警务处及运输署保持密切联系，亦与建筑事务监督紧密合作，处理私人发展工程涉及的道路及渠务事宜。