機場擴建「天際走廊」A380都過到

機管局：70億成本不轉嫁旅客 料2020年底完工

香港文匯報訊（記者 馮健文）機場三跑道系統於2024年才啟用，但為滿足持續上升的旅客量，香港機場管理局將投放70億元，擴建現有一號客運大樓及四號停車場，並增設一條可讓現時最大型客機從其下經過的「天際走廊」，連接大樓及北衛星客運廊，並提升機場多項設施，預計全部工程於2020年底前完成。機管局強調，工程將動用內部資源進行，成本不會轉嫁旅客。

機管局行政總裁林天福昨日在記者會指出，去年使用機場的旅客量多達7,000萬人次，預計升勢將持續，直至三跑於2024年落成前，機場客運量每年將達8,500萬人次至9,000萬人次，因此有需要擴建現有設施，以應付旅客增長。

他表示，機管局計劃進行擴建及優化工程，包括興建一號客運大樓附屬大樓及擴建東大堂、擴建四號停車場及增加員工設施、建設一條名為「天際走廊（Sky Bridge）」行人天橋等，總面積將增加9萬平方米，並會在一號客運大樓進行一連串優化工程。

林天福：建附屬樓擴禁區

林天福續指，現時一號客運大樓將向北擴建，興建附屬客運大樓，以及擴建大樓禁區內最多旅客逗留的東大堂。附屬大樓離港層將增加一條旅客登記行段，提供額外40個登記櫃枱，並會設自助行李託運櫃枱；抵港層則增加兩條行李認領轉盤至14條。

東大堂北面將設天台花園、露天食肆，南面則增設兩層高兒童遊樂區及向旅客提供配備創新科技設施的休憩娛樂區等。東大堂美食廣場亦會翻新，座位由900個增至1,200個，提供更多美食選擇。

研登機閘口設不同主題

機管局將研究在登機閘口設不同主題，如香港特色、智能科技等，翻新洗手間、把大樓灰色地毯換成藍色地毯等。他坦言，需待東大堂擴建完成，二號客運大樓才會拆卸，以補未來服務不足。

林天福指，將擴建四號停車場並興建一幢12層高大樓，提供約1,400個停車位。新大樓包括香港國際航空學院永久校址及機場幼兒園校舍，又設員工餐廳、健身室等，供所有機場同業使用。

為加強機場營運效率，林天福表示，會在一號客運大樓與北衛星客運廊之間，興建一條全長200米、高28米，可讓現時最大型客機A380在橋下經過的「天際走廊」，天橋兩端塔樓會設觀景台及餐飲店舖，預計工程於今年第三季招標，2020年落成。

他解釋，現時北衛星客運廊每天有110班航班，1.45萬名旅客使用，共乘搭400班接駁巴士來往客運大樓及客運廊，如停機坪飛機使用繁忙，旅客或需等候達30分鐘，情況愈來愈不理想，「將來旅客用配備自動人行道的天橋，10分鐘即可抵達。」

林天福表示，所有項目將於未來幾年分階段完成，預計2020年底前全部竣工。部分工程會在深宵進行，以免影響旅客及機場運作，惟此舉令工程成本上升。

他透露，工程耗資約70億元，將動用機管局內部資源，成本不會轉嫁旅客。由於項目屬機場設施，故無須向政府補地價。

■機管局計劃興建一條長200米的「天際走廊」。

機場擴建及優化部分項目

興建一號客運大樓附屬大樓，擴建東大堂

- ■離港層提供額外40個旅客登記櫃枱
- ■抵港層增加兩條行李認領轉盤
- ■東大堂北面增設天台花園、露天食肆等
- ■東大堂南面增設兒童遊樂區、旅客休憩娛樂區等
- ■翻新東大堂美食廣場
- ■登機閘口設不同主題
- ■翻新洗手間及換地毯

擴建四號停車場及興建一幢大樓

- ■地下至8樓提供額外1,400個車位
- ■9樓為香港國際航空學院永久校址
- ■其他樓層設機場幼兒園、員工餐廳等

興建連接一號客運大樓及北衛星客運廊的「天際走廊」

- ■離地28米，可容A380飛機經過
- ■設置觀景台及餐飲店舖

資料來源：機管局

製表：香港文匯報記者 馮健文

■林天福表示，將擴充一號客運大樓、興建「天際走廊」等。　香港文匯報記者莫雪芝 攝

■一號客運大樓附屬大樓及四號停車場擴建。

■一號客運大樓附屬大樓新增行李認領轉盤。

■翻新東大堂美食廣場。

■一號客運大樓附屬大樓接機大堂。

消費及旅遊行業失業率微跌

香港文匯報訊（記者 文森）政府統計處昨日公佈最新數據顯示，今年3月至5月經季節性調整失業率為3.2%，與2月至4月數字相同；同期就業不足率維持1.2%不變水平。勞工及福利局局長蕭偉強表示，近期宏觀經濟情況大致良好，主要經濟行業失業率與上一個期間比較僅見輕微變動，多個行業失業率普遍低於一年前水平，當中與消費及旅遊相關行業的失業率為4.8%，較一年前同期跌0.5個百分點。

統計處指出，3月至5月總就業人數約381.7萬，2月至4月增加約1,200人，同期總勞動人口394.4萬人，與2月至4月相若。失業人數則由2月至4月12.72萬人下跌至12.63萬人，減少約900人，同期就業不足人數由48,800人下跌至47,600人，減少約1,200人。

蕭偉強指出，整體勞工市場狀況今年3月至5月維持良好，經季節性調整失業率及就業不足維持低水平，反映全民就業，就業人數增長於期內稍為加快。

他預期勞工市場短期內應維持偏緊，但本年餘下時間就業前景，仍要取決於外圍環境各項不明朗因素發展。

民記蒐逾千簽名 促留電車路段

■民建聯與中西區居民收集簽名，發起「一人一信」行動，要求保留電車路段。　香港文匯報記者文森 攝

香港文匯報訊（記者 文森）城規會接獲取消一段由租庇利街至軍器廠街電車路段的申請，將於8月開會討論。民建聯與中西區居民發起「一人一信」反對取消路段，截至日前已在區內收集逾千人簽名，支持保留該電車路段。有中西區居民認為，取消該段電車路令電車網絡猶如「斷截禾蟲」，不利居民日常生活。

約10名民建聯成員及中西區居民，昨日到中環街市擺放街站收集市民簽名，表達反對取消電車路段的訴求，並拉起「捍衛電車•反對刪除租庇利街至軍器廠街一段電車路」橫額。

民建聯指出，由上星期一發起簽名活動至今，已獲逾千名居民支持，目標是收集1,500個簽名提交城規會。他們稍後會乘坐不同交通工具來往中環至金鐘，以比較其價格、班次頻密及便利程度。

中西區居民憂淪「斷截禾蟲」

於中環石板街經營排檔的中西區居民黃太表示，電車收費較巴士及港鐵低廉，減輕區內基層長者負擔，加上電車班次頻繁，便利居民出入，「由中環到上環電車一程只收2.3元；巴士則收3.4至5.7元不等。」

她讚揚電車網絡覆蓋範圍廣，途經不少地方，若取消一段電車路，會變成「斷截禾蟲」。

張國鈞批損電車服務完整性

民建聯立法會議員、中西區區議員張國鈞認為，企圖中斷電車路段申請罔顧市民需要，因現時電車平均每天接載乘客量近20萬人次，是橫跨港島北岸主要交通工具，且價格低廉及環保。

他續說，中區交通擠塞問題並非單單由電車佔用路面所致，主因是道路兩旁不時有車輛上落及停泊，如以為刪除德輔道中及金鐘道電車路便能解決中區交通問題，令人難以信服，更會破壞電車服務完整性。

有顧問公司去年向城規會申請取消由租庇利街至軍器廠街的一段電車路，指其功能已被港鐵取代，終被城規會否決申請，但上月底城規會再次接獲申請，下月將討論申請。