

尊貴的立法會議員：

為了加快舊區重建改善舊區環境，成立市區重建局(下稱市建局)來代替土地發展公司(下稱土發公司)，本是好事，但對於賠償問題政府出手太低，十分不合理。試用土發公司和市建局相比，條件差了很多：

第一市建局有「尚方寶劍」的土地收回條例，在憲報公佈 90 天後自動收回土地，相比土發公司要收地九成才可引用土地收回條例快了很多，時間就是金錢，市建局亦節省了不少利息成本。市建局既有土地收回條例的撐腰，舊區居民沒有信心市建局會出較理想的價錢，收購舊區物業，居民議價的權利及機會已被剝奪。

第二市建局徵收土地後不用補地價。

第三擴大地積比率，社區設施用地可以扣除。

第四機場搬遷後建樓宇的高度限制放寬，以前土發只可建十多層，現在可建四十層以上。

土發公司條件這樣差，在樓價的高峰期，都可用 5 年樓作賠償，現在市建局的自置居所津貼只可用七年樓作賠償，如是出租或空置的物業只能取得 50% 自置居所津貼，這對於負資產的業主，結果，只有白白被搶去了居所！

我們業主只要能原區安居，能分享一點重建的成果就很滿足了。所要求的賠償本來是「新樓」，但現在已經減為五年，可是這個合理的要求也被拒絕，試問原區那有這麼多的七年樓供選擇？以深水埗為例，超過七成樓宇樓齡超過 32 年，少過一成樓宇在 10 年樓齡以下。(附件一)拿了這筆補償只能買較七年更舊的樓，或要搬到偏遠的地區居住，居民怎可以改善環境呢？

至於租客，如要入住公屋，又要經過資格審查，很多居住在舊區

新移民都是不符合資格，如他們不能上樓，試問是不是要他們露宿街頭？房委會進一步減低輪侯入住公屋的入限額，不合資格的人增多，房委會及房協每年總共提供 400 個單位給市建局彈性處理足夠嗎？

政府從前成立土發公司進行市區重建，九七/九八年間宣佈將重建二十五個計劃(其中七個在深水埗)，其後又不清楚交待有關進展，受影響居民因即將重建而放棄各項維修計劃，導致樓宇質素進一步下降。政府宣佈成立市區重建局，企圖籍此逃避過往責任，並以「拖延」、「拉倒」、「一拍兩散」威脅水深火熱的舊區居民，政府一意孤行，為了少賺二十四億(五年樓齡作補償基準，政府仍可賺二十九億)拖慢市區重建，將令整個社會日後也要為市區老化付出更沉重代價。

此外，我們不明白規劃地政局如何計算二十年市區重建計劃的總發展計劃值二千五百四十億元，我們要求政府向立法會公佈有關之財政安排。

各位體察民情的議員們，大家應該發揮立法會的作用，監察政府政策，糾正政府的錯誤，各黨各派，團結一致，同心同德，不要通過政府不合理的法例！我們堅決反對七年的補償方案，堅決要求自置居所津貼要用五年樓價作補償，出租和空置單位業主的自住居所津貼要百分之八十，租客要免審查和原區安置！希望議員們好好向政府反映我們的意念，支持我們這一群弱勢的社群！

深水埗舊區重建居民關注組

聯絡人：黃迪塵

聯絡電話：2386 5810

**Physical Fabric****Building Age**

附件&lt;→

立法會 CB(1)692/00-01(08)號文件(附件)LC Paper No. CB(1) 692/00-01(08)(Annex)

As shown by Figure 5, nearly 70% of the existing building stock is at least 30 years old and consequently pre-dates the advent of modern building regulations. As a result, they lack many of the modern domestic amenities and have suffered greatly due to a lack of adequate management and maintenance. Buildings in this age group are prevalent throughout the study area rather than being concentrated in any particular location.

By contrast, there are *relatively* few post-1968 buildings. Those that do exist are the result of sporadic redevelopment which displays no clearly discernible pattern.

**Building Height**

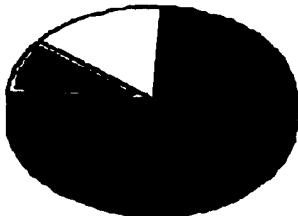
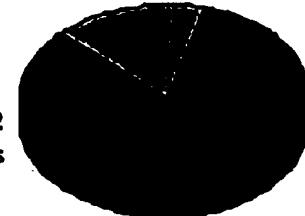
Not surprisingly there is a strong correlation between the incidence of 6-storey and below buildings which dominate the district and those constructed prior to 1968 (see Figure 6). However, the pattern has been somewhat distorted by the fact that the Airport Height Restrictions have resulted in limiting the height of buildings constructed more recently, except in regard to those located in the area north of Cheung Sha Wan Road.

In summary, unlike many other parts of the Urban Area, there is no easily discernible pattern of building heights in the Sham Shui Po DURS district.

Sham Shui Po**Degree of Degradation**

Source: District Urban Renewal Strategies,  
Land Development Corporation, April, 1997.

1973 to

1978  
9%1968 to  
1972  
6%1979 to  
present  
15%CIP/  
Vacant/  
Tempor-  
ary use  
3%Pre- 1968  
66%13  
storeys  
and  
above  
14%CIP/  
Vacant/  
Tempor-  
ary use  
3%6 storeys  
and less  
48%**Building Age Distribution****Building Height Distribution**