

德輔道中「拒步」 邵逸夫姪孫促回歸行人



位於核心商業區的中環德輔道中，是本城車流最多、空氣污染最嚴重的街道之一，步行環境極不友善。我是邵在德 (Markus Shaw)，英國出生，在港成長；很多人會用「邵逸夫姪孫」稱呼我，可是今天想以非牟利組織「行德」董事會主席身份，談談自己另一個家：香港。近年先進國家及地區紛紛打破以汽車為主導的固有城市規劃方向，提出行人優先；「行德」目標正是要將德輔道中回歸行人，長遠令本港環境變得更美好。

採訪、撰文：許鎮邦 攝影：黃勁璋、黃俊耀



■邵在德希望以德輔道中作起點，改善日漸失色的中環商業區，創造更宜居香港。(黃俊耀攝)

邵在德 (Markus Shaw) 小檔案 信報

職銜	「行德」董事會主席
年齡	58歲
家庭狀況	已婚，育有3名子女
簡介	早年在英國劍橋大學讀歷史，其後進修法律並執業，九十年代初回港加入家族企業，擔任投資經理，同時致力改善香港環境工作，2000年成為世界自然基金會香港分會主席，一做8年；近年與朋友成立非牟利組織「行德」（前稱「德輔道中聯盟」），研究如何構建世界級公共空間



■參加「行德」工作坊的小朋友分享自己的看法與想像。(行德fb圖片)

有人問我對德輔道中有什麼深刻回憶，實不相瞞，我是一名「九龍仔」，過往甚少去中環，然而畢竟在港成長，對這城市充滿感情，所以之前曾從事多年保育工作，近期則專注城市規劃，皆因覺得香港在這方面實在太受忽視，只着眼於商業及交通需要。可以說，已經差到一個程度，嚴重影響市民生活質素。

部分路段一棵樹都無

這小島雖是個大都會，這些年的城規和生活質素跟世界水平的距離卻愈來愈大，尤其核心商業區 (Central Business District, 簡稱 CBD) 環境更慘不忍睹；現時中環行車平均時速僅10公里，約等一般成人跑步速度，且人車爭路屢見不鮮，部分德輔道中路段甚至連一棵樹、一張凳都沒有。一個城市如果連 CBD 都無法為市民提供理想生活及工作環境，憑什麼自誇國際金融中心？

我夠膽說，根本無人想去德輔道



■「行德」義工透過「遊電車河」助小朋友認識德輔道中。(行德fb圖片)

中，置身那空間只因你公私上有需要而已，真的很荒謬！早前我到新加坡出席家族長輩壽宴，堂兄弟 Mark Shaw 是烏節路 (星洲著名購物區及商業大街 Orchard Road) 商會副主席，他們目前最大項目是將路面「行人化」。想不到兄弟倆在不同城市，巧合地在做同一樣事情。我們當然有交流經驗，他說最大難題是：「大家都希望它 (行人化) 發生，除了運輸部門。」

香港情況一樣，「行德」接觸過發展商、業主、上班族、公眾，以至公共交通工具公司，大家都反應正面。早於2000年，建築規劃界及關注團體已構思提升德輔道中的「可步行性」，並進行大量研究，環保署及規劃署等政府部門也開綠燈，以為萬事俱備，臨門一腳卻遭運輸署阻止，理由是「不可行」。

萬事俱備欠臨門一腳

去年9月，我們成功爭取在某個周日，嘗試把部分德輔道中改成行人及

電車專用區，那次活動效果相當理想，美中不足是警方在道路設太多障礙，限制行人隨意走；我明白可能是出於安全考慮，但其實事前我們與電車公司已溝通，負責營運的法國公司更拍胸口說：「沒問題，在法國也是如此。」承諾活動期間把車速減至每小時5公里，慢如常人步速，真不明警方為何這麼緊張，我們打趣地說或者擔心馬路再被佔領吧！

參考巴黎、倫敦、紐約等國際大都會經驗，「行人化」要成功，市長支持至關重要，所以 at the end of the day，到頭來得看特首取態，林鄭月娥曾強調要與年輕人 reconnect，九十後想要什麼呢？改善生活質素肯定是其一。我並非想談政治，不妨試想想，如果行人享用部分公共空間，學生可以落街做功課及溫習、打工仔能夠在該處用餐，比重並非一味交通、交通、交通，社區氣氛至少比現在和諧。

可步行城市有助經濟發展，建立共融社會，我希望以德輔道中作起點，改善日漸失色的中環商業區，創造更宜居香港。如果他朝我百年歸老，墓碑上的功績刻上「有份推動將德輔道中行人化」，我已可以含笑離開。

申列慈善團體 目標籌250萬

「行德」早前公布德輔道中的規劃藍圖，長遠希望把其中一段長約1.4千米的馬路，變成專供行人及電車使用的公共空間，透過綠化及改善交通，提升空氣質素；邵在德解釋，德輔道中一帶有不少特色建築物，如西港城、中區警署建築群及 PMQ 元創方等，均是獨立發展，冀以行人優先理念把景點連接起來。

不過，有關規劃難以「一步登天」，故再向政府提交中期建議，先將禧利街至摩利臣街一段約200米的德輔道中列為試點，在特定周末或公眾假期，劃為電車及行人專區，並提供必要數據及可行方案；邵在德又透露，「行德」正申請成為慈善團體，有望今年底前成事，屆時將展開籌款，目標250萬元。

出口商停收廢紙七日 遭質疑趁機壓價

