

關心社區

發行所 財團法人淡水文化基金會
 發行人 張子隆
 總編輯 謝德錫
 地址 台北縣淡水鎮中正路161號
 電話 (02)6221928 傳真 (02)6202355
 印刷行 廣鑫文具印刷用品行
 地址 淡水鎮清水街188之4號4樓

疼惜鄉土

淡水文化

公益刊物 歡迎索閱

變容下的傳統

江衍疇

談傳統行業再造的硬體設計

在工商社會的快速都會化演進中，傳統鄉鎮所受到的衝擊毋寧是巨大的，其中又以傳統行業的影響最深。

首先是商品流通型態徹底改變，標榜便利、快捷的現代化商店佔領舊有街道，驅散舊式行號；其次，廣告、傳媒的異化與革新也讓老字號號身首難顧，面臨營業體質和市容互不搭調的困境。

如果任聽工商發展，毫無節制，傳統行業的沒落似是指日可待。是以世界先進國家為了保護文化、珍惜歷史資產，對於值得保留的傳統行業，都訂定良好的規劃辦法；而鄉鎮民眾也都能凝聚社區共識，主動配合，再創傳統行業的生機。

以歷史聚落淡水為例，傳統行業幾番凋零，已經呈現面貌不清、零亂混雜，無法結集成市的狀態。除了街道樣式殘留舊有尺度以外，無論就市招規模、櫥窗風貌、內裝材料、傢俱設備乃至營業方式，大都難以讓人體察傳統行業的特色與韻味。

其實，透過現代傳媒及行銷通路的力量，傳統行業一樣也可以如同時髦產品運銷各地，例如食品業中的郭元益、黃日香；飲料業的天仁、黑面蔡等等，不須局限於店舖一角。但無論如何，妥善保存固有產品的優良質、強化經驗傳承以及維持本舖歷史風味，卻是萬變中不變的準則。

以日本為例，許多傳統行業產品風行全國，但仍可在原產地覓得本店，並且精心維持原貌。因為優良的業者都有體認：唯有強調歷史傳統和地域特色，才是傳統行業面對時代競爭的本錢。

假設這種體認是值得學習的法則，淡水的傳統行業似有下列幾個方向可以列入參考：

一、要讓行業、產品和地緣特色予以串連，成為來遊必訪、訪則必購的口碑土產。

二、店面的市招設計要與歷史感覺相符，舉凡字體模式、招牌材料都應考慮和行業形象相融，不可突兀。

三、盡量結連成市，發揮行業的綜合力量，形成傳統市集；可能的話，建築樣式和櫥窗設計也要能反映時代風貌，特別是臨街市容的設計，要能兼顧實用和傳統。

四、注重傳統包裝，精心設計文案圖稿，在產品行銷的同時發揚文化傳承，並且不忘記自我定位。

（作者為專業建築師兼藝術評論家）

談捷運現象與社區共識



巨輪中的覺醒

在民眾的殷殷期盼下，淡水線捷運終於通車了，這當然是淡水鎮民的喜訊，但也確實改變了淡水的居住生態。

首先，交通便捷引進了大量旅遊人潮。根據媒體的報導，通車後的短短三天之內，便有卅萬人湧入淡水；十天中旅客多逾百萬。例假日，遊客、學生穿梭如織，充分反映了捷運的高能效應。

然而，淡水鎮也在這種輸送效應中產生明顯衝擊。街道擁擠不堪、寸步難行；垃圾堆積如山，理不勝理；一幅雜亂現象。淡水鎮民也把握良機，搭棚趕集、大發利市。一時之間，中正路上攤頭雲集，遮蔽了原有的市容。

其次，房地產業也大作廣告，紛紛在淡水地區推出專案，估計舊案、新案相加，約有上萬戶居民將在兩年內遷入淡水，全鎮人口可能上揚百分之廿。可想而知，屆時無論是

從人行道看淡水街仔的過去、現在與未來（上）

孫水根

「淡水街仔」在地理上是指現今中正路線上從「華銀」(前為施合發)到郵政局這一段舊街區，在日據時代，只有這段設有行人道。行人道上鋪有水泥磚塊並有著由數片石塊砌成的下水道口，上頭覆蓋著鐵鑄的圓蓋，堅實而典雅。兒時的記憶中，那時每週都有固定的維護清潔日，由清道夫打開孔蓋勾取下水溝中的污物，家家戶戶也都於大清早動員配合清理門前的道路及集水溝口，雖然是殖民政府的規定，不過街坊居民也都能體會自己環境自己愛護的意義。所以在大雨後的下水溝內還不時有毛蟹攀爬，大的幹道溝裡甚至還可發現鱷鱉棲息，就住都局的老街拓寬計畫，卻只有車道部份而沒有人行空間的規劃。

對政府的期待似乎總是落空，淡水街的居民只有靠自己來改造自己生活的地方才是實際的。畢竟家是咱自己的！很歡喜咱淡水街的居民自發成立了「淡水老街發展協會」，為咱自己生活的所在付出一番力量。透過老街居民的共識、政府的尊重與專業界的協助，希望咱淡水街的未來是一條有魅力、有特色並充滿人情味、舒適而人性化街道。咱走在未來淡水街的人行道是充滿著快樂！快樂的街道，有希望的鎮民，就從咱開始。

應當如何如何，卻是生態異變下的居民反應。依照台灣城鄉的發展經驗印證，造成環境品質淪喪、居住條件惡化的真正原因，還在於都會化中的認知失控、協調不良；缺乏社區意識形成的惡質演化和個體擴張才是殘害城市的原凶。

捷運通車後的中正路便是一例。和其他街道比較，中正路遭受的衝擊彷彿更大，顯示出來的負面效應也最強，恰如所有台灣歷史街道的經驗一樣：愈是舊有的，面臨新文化的衝擊也愈強。

淡水鎮這幾年的質變非常明顯，雖然有許多有心人士，基於愛鄉愛土、尊重地理史源的立場多方維護，全民的社區意識卻始終沒有建立起來。中正路已經完成拓寬十二米的計畫，即將施工，近來的捷運現象卻讓我們憂心忡忡，如果缺乏認知和共識，這個計劃能施行得好嗎？

在我們真正關心的，倒不是官方的硬體建設

在這裡我們期盼淡水鎮民能夠有一套維護環境品質的軟體辦法誕生，以因應變化多重的硬體建設。特別是對惡質的商業擴張進行規範、對蜂湧而來的遊客適當導引，以及對任意篡改的市容施行約制這個方面。

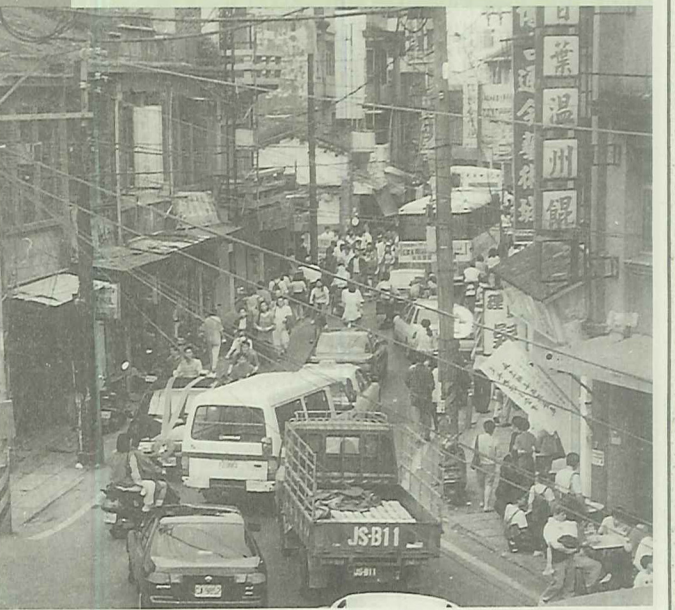
由鎮民自組的社區團體勢必在這樣的運作中擔任關鍵角色。反復和居民溝通，在行政單位的配合下制定法令或準則，公佈實行；並且確切輔導居民遵守。這樣的任務艱鉅困難，卻是保護社區品質的不二法門。

淡水捷運的通車宛如時代巨輪，是現代化必然的軌跡，也考驗舊有鄉鎮的生存智慧。做為一個百年老鎮，是否能繁榮再期，重拾尊嚴；亦或在都會化下雲銷煙滅，喪失面貌，命運的鑰匙還在居民自己手裏。

這個計劃能施行得好嗎？

邀請您 來參考 老街的 規劃!

山河工作室(王淑宜)



捷運通車的第一天，捲、酸梅湯，加上公車、整個淡水人滿為患，在人潮中，真是潮前仆後繼的過程中，所一點都沒有娛樂品質了。有淡水美景、淡水美食都此時我們不禁又要問，這變的索然無味，更不用提這些人來淡水做什麼？只因休閒娛樂與生活品質了。為捷運免費、來湊熱鬧？捷運確實為淡水帶來商機，他們心中會不會有些失望，帶來錢潮，更帶來淡水、後悔來淡水？下次會不會再來的希望，但以三月二十會再來呢？

對居民而言，淡水中九日的情形來看，我們不禁要問「捷運真的為淡水帶來希望？還是一連串的問題？」對觀光客而言，它卻是一條娛樂大街，一個好的規劃應該是能同時滿足這兩種需求，以量的控制與質的提供，來解決兩者的衝突，在福佑宮展示。來觀賞的人大部份都是進廟拜拜，或找廁所的觀光客，因為真正該介入中正路發展的居民，正在店家忙著呢！其他歇業的居民，更早早走避人潮，離開淡水，或者將自己關在門深鎖的屋內，拒絕外頭的喧鬧。對於我們的構想的豐富歷史資源永續經營，觀光客都是連連點頭稱許。是啊！立場、角度的不同，在沒有利害衝突的

情形下，預見美好的未來，誰不舉雙手贊成呢？坐在福佑宮門前，望著一波波的人潮，手裡拿著鐵蛋、魚酥，一口口蝦，居民可能也認為老街早就

就不在了，但是仔細想想

為什麼有這樣的人潮扶老攜幼的來淡水，除了一般思古情懷，更希望能看到一點點老街的足跡，這時候不管是思緒上的回到從前，或者是手上的蝦捲、鐵蛋，都讓中正路有別於任何其它街道，如果加上實際景物的陪襯，那將是個圓滿的知性旅程。

在展示之前，工作室努力的想知道居民的想法，透過問卷、訪談、說明會，我們與居民共同思考老街的未來。在整個工作過程中，有多數居民熱切參與，提供意見，但還有更多的居民不習慣表達，也忽視自己的力量。福佑宮的展覽只是一個預知活動，在接下來的日子裡，我們會有陸續的說明溝通會，衷心希望更多居民來參與討論，因為只有居民自己可以決定自己的生活環境，請您千萬別忽視自己的權益，縱使是個反對的聲音，也會得到些許的回饋。

邀請您一起參考老街的規劃！

淡水景觀風貌保全當務之急

郭瓊瑩

身為關心城鄉景觀風貌保全的專業者，在此次春假期間協同系上幾位老師共同作了一趟北部地區老街之旅，包括三峡、鶯歌、北埔、八里、淡水與士林老街等處。我們除了以專業者身份外，更以外來者「或「觀光客」之角度嘗試來體驗各地老街城鄉景觀風貌之變遷；這其中淡水之變遷讓人最為震撼也最為耽憂！

捷運之通車宛如小鎮開放之洪流，不僅炒熱了水岸房地產，也炒熱了觀光客之「消費景觀」之風暴，更炒熱了原本低靡的攤販商機。喧嘩水岸步道是一條混和著刺鼻的炭燒烤魚與垃圾廢棄物之「超級西門町」，真的可以萬頭鑽動來形容這樣的環境心理衝擊。

在這一場災難式的嘉年華會後，無論是鎮民、觀光客甚或是政策決策者，似乎都應審慎省思——到底哪裡不對勁了！

幾年前因台北市實施容積率之關係，淡水鎮在建商搶建之靈敏嗅覺下，整個水岸山域的天際線早已破壞無遺，近年連八里也一樣遭殃。

如果一個城鎮的發展超越了它應有的負荷或乘載量，則它在自然生態體系面與人文歷史發展面將面臨嚴重斷傷之危機。而整體城鎮之發展應自較宏觀之地理區位與鎮民生活形態(Lifestyle)與空間結構來客觀評估其成長極限的。歐洲小鎮之發展多以其基礎，並以當地鎮民之生活形態之舒適性(amenity)為依歸。在美國近二十多年來更針對城鄉小鎮之發展特別考量了所謂鄉村設計(Rural Design)其宗旨係期望透過事先之通盤考量規劃，設定其成長承載量，殆開發時在公共設施之提供才能符合需求，也才能避免因過度開發而使原有風景品質劣化。日本近十年來亦大力推廣既有城鎮開發之新風景觀之保全，所謂「生活風景」即在城鎮之發展需求上，同時確保其自然景觀，甚至包括農田、水流、河川、老街、樹林或歷史風景、散步道、舊街道、傳統節慶行車、市街既有之活潑生活形態，建築聚落、公園綠地或有魅力的道路風景等均一一予以保存。

而淡水鎮以宏觀的歷史時空背景觀之，目前即面臨現代化公共運輸衝擊之轉換點。此刻似乎正是重新考量如何在成長之脈動衝力下，保有其一「生活風景」，而免於淪為「被消費之風景」之最佳時機了，茲以台灣的住民也以淡水的媳婦身份，研提建議如下，作為省思之參考基礎：

- 一、八里淡水三芝生命共同體城鄉交通之改善應同時考量與八里之互動，跨海隧道之建設應優先考量，以疏解整個大台北地區北部外環之交通瓶頸，捷運線之延長有助於串連淡海新市鎮之發展可免於因交通之衝擊而影響三芝之無限原風景之緩衝保全。
- 二、成長管理
淡水因山水風光明媚房地產商機具吸引力，應由地方與開發建設單位及第三團體成立「淡水發展成長管理小組」，共同參與建立共識，以突破法令之不足以及共謀環境品質與商機之平衡點，並應優先建立城鄉都市設計之準則與制度。
- 三、藍帶建設
建立全省最有魅力的水岸大型散步道(Promenade)並與車站串連到出海口。對於臨河快速道路之興建應再考量生態與人文景觀衝擊較小之替選路線。加寬散步道之寬度，提供賞景、休憩、騎自行車之設施，並再恢復舊港之歷史意象，成立水岸商店街發展協會，共同造街共同維護潔淨之環境品質。
- 四、公共參與
老街新生已有基礎，建議沿街之「公共建設」或公家事業單位(如郵局/電信局/市場/港務局/軍方單位)帶頭參與造街建設(包括經費之補助)俾落實老街景觀風貌之改造。
- 五、綠道建設
加速淡水線捷運自行車綠道網之建設，讓外來觀光客有選擇交通工具或休憩模式，提供沿淡水河畔線形公園綠帶之環境教育機會，並可以捷運線為主軸，拓展到山邊、海邊之遊憩網，提供另類觀光知性之旅。
- 六、水上走廊
恢復淡江渡輪之水上運輸走廊功能，同時串連與三重、板橋、
- 七、綠色交通軸
加速台二線之綠化，考量綠化技術之可行性，在有限路肩建立綠廊，進入淡水老街之南北門戶節點應優先從事景觀空間意象改造。
- 八、遊客教育
城鄉景觀風貌之改造除住民之共識凝聚外，對於原生活風景品質之確保，更有賴於外來者之教育宣導。一窩蜂式之旅遊型態帶來快速消費經濟成長，並加速帶來生活與環境素質之「被消費」與劣化。淡水捷運站應設立遊客中心，作為對整體淡水自然風景、人文歷史等之解說門戶，兼負起公共建設實質回饋鄉土之積極角色。吾人以為小鎮之生命所以能永續發展，是一種數字成長以外之住民榮耀與尊嚴之紮根。淡水有其傳統風格與民風，但更期盼任何以淡水為居住、經商或從事休閒遊憩活動者亦應有「淡水居民」之認同感，如此以「共生」之觀念來經營才不致於讓這一個歷史小鎮之生命源泉枯竭。

約稿
歡迎賜稿，來稿請附上真實姓名、詳細戶籍地址、連絡電話及職業，
寄：淡水中正路一六一號
或傳真：六二〇二三五五

(本文作者為中國文化大學環境設計學院景觀學系主任)

淡水捷運通車的衝擊與未來

范俊海（淡江大學交通管理學系副教授）

一、前言
淡水捷運線終於在三
月二十八日正式通車了，
連續兩週免費試乘期，湧

入幾十萬人旅次，造成一條龍的龍頭，往台灣海峽伸出，而捷運就如龍骨般地撐住此條氣脈。由於捷運連接了幾個重要的城鎮，交通變得比較便利，因此，連結的旅次（*catchment*）需求將成為可能的安排，譬如我們可能在淡水海邊戲水、接著到天母逛百貨公司，然後去士林夜市吃宵夜。這種環環相扣的帶狀效應，將成為淡水鎮發展最大潛在衝擊，或許我們應該思考一下，在帶狀效應下所引伸出來的後續影響，如：

（一）把淡水鎮當成居住的選擇，因為交通便利，克服城鎮功能的不足，並且享有較多的綠意以及較大的生活空間（住宅的單價較低）。
（二）把淡水鎮當成觀光遊憩的一個景點，連接淡水捷運線的沿路風光，淡水半日遊或一日遊的旅遊導覽將成為熱門行業。

（三）把淡水鎮當成公司行號設立的考慮地區，由於台北的租金昂貴，停車不方便，把總公司遷至淡水鎮的想法，可能會成為可行的最佳方案。
三、淡水鎮交通系統的衝擊
居住的選擇會帶動房價的上升，人口的增加帶來交通額外的需求，因此會加重原來台北到淡水的動脈路線，擁擠將更加嚴重。過去，依賴客運業上下班或上下學的民眾，在時間成本的壓迫下，會在高票價與時間成本間做一個選擇，我們寧可相信，唯一的通台北路線，現況低，同樣地，台北想來淡水遊憩者，也是採取相同的思考模式。

當捷運線再度連接這條黃金線時，淡水就如同因此，淡水捷運線在末學的預測中，將成為高乘載率的工具。
由於帶狀效應的衝擊，淡水鎮的角色已經不是骨節地撐住此條氣脈。由於淡水鎮居民能夠單獨決定於捷運連接了幾個重要的城鎮，交通變得比較便利，因此，連結的旅次（*catchment*）需求將成為可能的安排，譬如我們可能在淡水海邊戲水、接著到天母逛百貨公司，然後去士林夜市吃宵夜。這種環環相扣的帶狀效應，將成為淡水鎮發展最大潛在衝擊，或許我們應該思考一下，在帶狀效應下所引伸出來的後續影響，如：

（一）把淡水鎮當成居住的選擇，因為交通便利，克服城鎮功能的不足，並且享有較多的綠意以及較大的生活空間（住宅的單價較低）。
（二）把淡水鎮當成觀光遊憩的一個景點，連接淡水捷運線的沿路風光，淡水半日遊或一日遊的旅遊導覽將成為熱門行業。
（三）把淡水鎮當成公司行號設立的考慮地區，由於台北的租金昂貴，停車不方便，把總公司遷至淡水鎮的想法，可能會成為可行的最佳方案。
四、規劃原則與建議
為了兼顧淡水鎮特色的保留，且要提昇淡水都市的層級，下面我提出幾點未來淡水鎮全盤規劃的原則建議，以做為當局的考慮。

（一）淡水鎮無法避免成為旅遊休閒的好去處，因此，淡水舊街的原始特色應該努力將以保留。然而我們為了去除負面的影響，譬如垃圾污染、人車混雜等等，末學認為可以採取日本東京市假日策施以解決舊街之交通問題。日本東京在假日封鎖幾條鬧區道路，改成生活道路徒步區，商家配合提供桌椅、遮陽避雨的洋傘，以為遊客休息的場所。
（二）淡水車站前由於行人遊客眾多，最好的規劃方式乃是人車系統分離，讓人有尊嚴地行走在

（三）淡水車站必須考慮捷運系統使用的方便性，為吸引淡水周圍居民使用捷運系統，應該廣設機車停車場，這不但解決淡水車站旁最重要的規劃重點。
末學有幸在八十年對淡水鎮進行一項交通改善計畫，深深地了解淡水鎮居民與生活型態是有異於台北市，尤其是守法的觀念較為欠缺，因此我們常可以看到淡水車站前的行人，任意穿越馬路，車輛任意停放在路邊，以及夾雜著客運車的上下客，淡水車站前可說是一「愈治愈亂」的情形。
（四）改善淡水堤防步道，規劃沿路環境，讓人有一覽江河之情的感慨。不像現在只是要去吃個淡水特色而已。配合步道功能，重新整治河道旁之垃圾並且對船運觀光設施加以興建，鼓勵商家投資渡船觀光事業，做為另一項潛在觀光功能的開發。

五、結語
如果八里與淡水鎮跨海大橋能夠興建完成，淡水鎮商港能夠如期開工，西濱公路快速路將南部及中部旅客吸引至北海岸。淡水鎮可能成為進入台北都會區的門戶。也有可能取代台北都會區部份功能成為工商南下的要道，因此淡水鎮將成為進可攻、退可守的副都心。為了保留淡水古蹟的價值，也為了提昇淡水居民的生活品質，全面性的考慮，體諒性的策略可說是我對於淡水鎮居民及當局者誠摯地建議。

由於帶狀效應的衝擊，淡水鎮的角色已經不是骨節地撐住此條氣脈。由於淡水鎮居民能夠單獨決定於捷運連接了幾個重要的城鎮，交通變得比較便利，因此，連結的旅次（*catchment*）需求將成為可能的安排，譬如我們可能在淡水海邊戲水、接著到天母逛百貨公司，然後去士林夜市吃宵夜。這種環環相扣的帶狀效應，將成為淡水鎮發展最大潛在衝擊，或許我們應該思考一下，在帶狀效應下所引伸出來的後續影響，如：

（一）把淡水鎮當成居住的選擇，因為交通便利，克服城鎮功能的不足，並且享有較多的綠意以及較大的生活空間（住宅的單價較低）。
（二）把淡水鎮當成觀光遊憩的一個景點，連接淡水捷運線的沿路風光，淡水半日遊或一日遊的旅遊導覽將成為熱門行業。
（三）把淡水鎮當成公司行號設立的考慮地區，由於台北的租金昂貴，停車不方便，把總公司遷至淡水鎮的想法，可能會成為可行的最佳方案。
四、規劃原則與建議
為了兼顧淡水鎮特色的保留，且要提昇淡水都市的層級，下面我提出幾點未來淡水鎮全盤規劃的原則建議，以做為當局的考慮。

（一）淡水鎮無法避免成為旅遊休閒的好去處，因此，淡水舊街的原始特色應該努力將以保留。然而我們為了去除負面的影響，譬如垃圾污染、人車混雜等等，末學認為可以採取日本東京市假日策施以解決舊街之交通問題。日本東京在假日封鎖幾條鬧區道路，改成生活道路徒步區，商家配合提供桌椅、遮陽避雨的洋傘，以為遊客休息的場所。
（二）淡水車站前由於行人遊客眾多，最好的規劃方式乃是人車系統分離，讓人有尊嚴地行走在

（三）淡水車站必須考慮捷運系統使用的方便性，為吸引淡水周圍居民使用捷運系統，應該廣設機車停車場，這不但解決淡水車站旁最重要的規劃重點。
末學有幸在八十年對淡水鎮進行一項交通改善計畫，深深地了解淡水鎮居民與生活型態是有異於台北市，尤其是守法的觀念較為欠缺，因此我們常可以看到淡水車站前的行人，任意穿越馬路，車輛任意停放在路邊，以及夾雜著客運車的上下客，淡水車站前可說是一「愈治愈亂」的情形。
（四）改善淡水堤防步道，規劃沿路環境，讓人有一覽江河之情的感慨。不像現在只是要去吃個淡水特色而已。配合步道功能，重新整治河道旁之垃圾並且對船運觀光設施加以興建，鼓勵商家投資渡船觀光事業，做為另一項潛在觀光功能的開發。

五、結語
如果八里與淡水鎮跨海大橋能夠興建完成，淡水鎮商港能夠如期開工，西濱公路快速路將南部及中部旅客吸引至北海岸。淡水鎮可能成為進入台北都會區的門戶。也有可能取代台北都會區部份功能成為工商南下的要道，因此淡水鎮將成為進可攻、退可守的副都心。為了保留淡水古蹟的價值，也為了提昇淡水居民的生活品質，全面性的考慮，體諒性的策略可說是我對於淡水鎮居民及當局者誠摯地建議。

（三）淡水車站必須考慮捷運系統使用的方便性，為吸引淡水周圍居民使用捷運系統，應該廣設機車停車場，這不但解決淡水車站旁最重要的規劃重點。
末學有幸在八十年對淡水鎮進行一項交通改善計畫，深深地了解淡水鎮居民與生活型態是有異於台北市，尤其是守法的觀念較為欠缺，因此我們常可以看到淡水車站前的行人，任意穿越馬路，車輛任意停放在路邊，以及夾雜著客運車的上下客，淡水車站前可說是一「愈治愈亂」的情形。
（四）改善淡水堤防步道，規劃沿路環境，讓人有一覽江河之情的感慨。不像現在只是要去吃個淡水特色而已。配合步道功能，重新整治河道旁之垃圾並且對船運觀光設施加以興建，鼓勵商家投資渡船觀光事業，做為另一項潛在觀光功能的開發。

五、結語
如果八里與淡水鎮跨海大橋能夠興建完成，淡水鎮商港能夠如期開工，西濱公路快速路將南部及中部旅客吸引至北海岸。淡水鎮可能成為進入台北都會區的門戶。也有可能取代台北都會區部份功能成為工商南下的要道，因此淡水鎮將成為進可攻、退可守的副都心。為了保留淡水古蹟的價值，也為了提昇淡水居民的生活品質，全面性的考慮，體諒性的策略可說是我對於淡水鎮居民及當局者誠摯地建議。

（三）淡水車站必須考慮捷運系統使用的方便性，為吸引淡水周圍居民使用捷運系統，應該廣設機車停車場，這不但解決淡水車站旁最重要的規劃重點。
末學有幸在八十年對淡水鎮進行一項交通改善計畫，深深地了解淡水鎮居民與生活型態是有異於台北市，尤其是守法的觀念較為欠缺，因此我們常可以看到淡水車站前的行人，任意穿越馬路，車輛任意停放在路邊，以及夾雜著客運車的上下客，淡水車站前可說是一「愈治愈亂」的情形。
（四）改善淡水堤防步道，規劃沿路環境，讓人有一覽江河之情的感慨。不像現在只是要去吃個淡水特色而已。配合步道功能，重新整治河道旁之垃圾並且對船運觀光設施加以興建，鼓勵商家投資渡船觀光事業，做為另一項潛在觀光功能的開發。

捷運票價不貴，搭愈多賺愈多

淡水捷運系統通車在即，由於淡水居民認為台北市所訂定八十元票價（指淡水到台北車站）太貴，而擬以拒搭表示抗議，使得捷運票價合理性頓時成為眾所矚目的焦點。本人認為此時淡水居民應冷靜思考，客觀地瞭解在著八十塊票價背後所反映的價值及代表的意義。首先，台北市都會區大眾捷運系統是在中央與地方（包括台北市與省縣）政府平均公攤建造經費下所完成的公共設施，而這些經費事實上是由全體納稅人所平均承擔的。本來台北市交通局曾提出淡水線全線票價二百二十元的票價方案，即是在需充份反映興建成本的前提下所精算的票價水準。惟顧及一般民眾的「搭乘意願」與「負擔能力」最後只得採取僅反映捷運「營運與維修成本」（而未計入「興建成本」）的最低票價方案（即八十元）。因此，若從成本為基礎的票價訂定原則來看，搭一次淡水捷運系統即至少賺一百四十元，因為這一百四十元正是由政府補貼給搭乘捷運民眾的建造成本。

另一方面，民眾抱怨捷運票價與現在淡水至台北公車票價（四十八元）比較，顯然貴太多了！這樣純論票價的比較方式，恐怕失之於主觀且有欠公允。因為這兩種交通工具的服務品質並不盡相同。我們都知道捷運系統相對於公車基本上是一種比較快速、比較舒適的運具；也就是說捷運系統有較好的服務品質及水準，而利用高品質的服務，使用者就應相對付出較多的代價或費用。幸且不論捷運的

舒適品質，單考慮其節省時間為通勤民眾所帶來的實質效益，就會使我們心甘情願地支付八十元的票價。舉例來說，在尖峰時段由淡水至台北市區搭捷運以現行交通狀況，大致可節省三十分鐘時間，而這些時間對一位月薪僅二萬元的民眾（每位工作八小時而言，他每分鐘的時間價值大約是二元，換句話說，他在上下班時搭一次捷運就可避免六十元（三十分鐘×二元）時間成本的浪費。這樣的經濟利益正是淡水民眾在抗議捷運票價太貴之同時，不應忽略估計的實際好處。因此，加上前面政府補貼的成本，淡水民眾搭一次捷運雖付出八十元，但卻可獲得高達二百元的經濟利益。如此盤算，不正是搭愈多就賺愈多，捷運票價何貴之有！拒搭捷運又何智之有！

最後必須補充說明，若欲發揮捷運系統的建設效益，就必須能使現有道路系統的使用者大量轉移至捷運系統，如此民眾個人與社會全體方能均沾其利。因此，屆時淡水捷運售票通車後，若八十元票價仍無法吸引足夠的客源，此時如何刺激捷運潛在需求，必然成為捷運公司所須面臨與立即解決的現實課題。而當各項接駁設施與運具（包括公車）均已充份配合時，針對實際需求彈性，重新調整捷運票價（即降價）或優待搭乘接駁公車，以增加捷運乘載率，平衡營運收支，避免虧損，將會是捷運公司最後不得不為的選擇。

（本文作者為淡江大學交通管理學系專任副教授兼系主任）

陳敦基
舒適品質，單考慮其節省時間為通勤民眾所帶來的實質效益，就會使我們心甘情願地支付八十元的票價。舉例來說，在尖峰時段由淡水至台北市區搭捷運以現行交通狀況，大致可節省三十分鐘時間，而這些時間對一位月薪僅二萬元的民眾（每位工作八小時而言，他每分鐘的時間價值大約是二元，換句話說，他在上下班時搭一次捷運就可避免六十元（三十分鐘×二元）時間成本的浪費。這樣的經濟利益正是淡水民眾在抗議捷運票價太貴之同時，不應忽略估計的實際好處。因此，加上前面政府補貼的成本，淡水民眾搭一次捷運雖付出八十元，但卻可獲得高達二百元的經濟利益。如此盤算，不正是搭愈多就賺愈多，捷運票價何貴之有！拒搭捷運又何智之有！

童話 捷運

捷運在淡水

文化國小六仁 陳靜潔

三月二十八日這一天，是令人興奮的一天，大家所期待已久的捷運淡水線終於排除萬難通車了。

為了要讓大家試乘捷運，淡水扁市長特別大發慈悲，二個禮拜坐捷運免費，一聽到「免錢」人潮如大浪般湧進淡水，很多人都想：「免錢，賺到了啦！聽說淡水風景美，就坐捷運去看看吧！」這下可好了，人潮全部都擠進了淡水。

一到捷運車站，你立刻會被眼前的景象嚇得目瞪口呆，只見要坐捷運的人就像一條長龍，從車站內排到車站外，別說要坐捷運，就連捷運車站都擠不進去，每班捷運沒有一班有空位，班班客滿，只見車內人群黑鴉鴉的一片，什麼也看不到，公車也是擠得要命，只要一到淡水捷運車站這一站，就會有一大票人擠上車，都快擠成了沙丁魚了，公車上根本找不到一點空位，都快喘不過氣來了呢！

路邊的小販和賣特產的店實在是大賺，隨便一個賣冰的小販都能大撈一筆，賣雞蛋、賣魚丸的店鋪，生意是特別的好，源源不絕的客人不停的來光顧，店裡的老闆看得是笑得合不攏嘴。

人潮是越來越多，馬路上也是大塞車，汽車駕駛人是叫苦連天，公車司機

機則是氣急敗壞，拼命按喇叭，恨不得能裝個翅膀飛過去，一段路走一步停三步，害得我每次補習都遲到，平常只要十分鐘就能走完的路程，竟然現在花四十五分鐘才能走出去，每條馬路都是一塞、塞、塞！交通是一片混亂。

到淡水就要去淡水河，淡水河就成了人潮洶湧的地帶，但是，人們在自過了淡水河畔的美麗夕陽後，又坐了渡船後，所遺留下來的不是淡水河昔日的風貌，而是，滿地的垃圾，淡水面所漂流的也是垃圾，看到這個景象，不禁讓淡水人格外的痛心，為什麼這些觀光客這麼沒有公德心呢？再看看淡水的街道，只見到處都是觀光客來淡水所隨意丟棄的垃圾，望著堆積如山的垃圾，清潔隊員也只能莫可奈何的清掃著，如今的淡水已是滿目瘡痍，淡水河成了垃圾河，淡水老街成了垃圾街，一切都為垃圾所遮蓋。

淡水捷運的開通，固然是件好事，因為捷運帶來了淡水交通的便利，帶進了淡水的繁榮與富庶，也為淡水人帶進了財富，但是，我們也失落了很多，淡水因捷運的開通，交通混亂，垃圾滿街，我們期盼，在捷運開始正式通車後，能讓我們真正得到福利，然後，能恢復往日的淡水。

文化國小六忠 王捷民

淡水到臺北的捷運線歷經八年艱辛路，多少風風雨雨，都結束了，因為今年的三月二十八日，淡水捷運，通車了。

淡水是有許多名勝及名產地方，且淡水是捷運淡水線的總站，這幾天來，湧入數百萬人群，但也帶來環境污染的問題，人多的地方就有垃圾，民眾缺乏環保的觀念，所以捷運站應多設垃圾筒，還有捷運廁所太少，應在站外設廁所讓人使用。捷運免費試乘期引來很多遊客，讓本來就很熱鬧的淡水，更添了一份生氣。

捷運列車坐起來很平穩，也很快速，給淡水人帶來了方便，車上的冷氣也挺舒適的，不過票價好像太貴了，是不是免費搭乘期間過後就無人要坐了？安全也是要重視的，大家也不希望捷運發生事件，在預定通車日前履勘小組發現全有十九項缺失，淡水設施不比木柵好，

不要在安全上也讓大家害怕。

我認為捷運站日台離列車間隙太大，容易發生危險，還有捷運座位太少，只有少數人坐著，其它都必須站著。如果捷運一有缺點就可馬上改正，做到品質良好、安全好，讓大家都安心、放心。如果大家愛護捷運，不做違法、危險的事，那麼，捷運設在淡水，那就是淡水人的福氣啦！

不管捷運前景變成如何，只要勇敢面對，不要頻頻責罵，不論捷運建在淡水是好是壞，相信政府建設。捷運應該是提昇生活品質的一種方式。

社團活動

「滬尾社攝影學會」

五月份活動通知（八十六年第二次）活動主題：動物自然生態，時間：五月十八日（星期日）上午九時集合，地點：木柵動物園大門口。附記：自行前往！

淡水人文饗宴

《本刊訊》捷運淡水線在各界的引頸期盼下，三月二十八日終於正式通車。為響應台北市政府於沿線各站所舉行之一系列慶祝活動，在三月二十九日、三十日兩天，財團法人淡水文化基金會與滬尾文史工作室共同配合策劃並推出四項豐富且充滿人文氣息、充滿了兩

位小鎮老醫師——蔡坤煌和張鑽傳先生攝影展、淡水區兒童寫生作品展、紅樹林生態攝影展，及國立藝術學院音樂系的鋼鼓演奏。

透過蔡坤煌與張鑽傳兩位小鎮老醫師的鏡頭，四、五十年前淡水風華萬千的景緻一一呈現，讓後代子孫得以了解先民們當時的生活狀況，物換星移的淡水古今對比。為促進淡水地區兒童美術教育發展及喚起民眾對藝文活動的重視，淡水

區兒童寫生書法比賽至今已陸續舉辦了四屆，除將學生得獎作品於「淡水藝文中心」展出外，更遠赴日本進行「中日青少年文化交流」，達到敦睦親善的意義。

淡水區擁有全臺灣面積最大的紅樹林沼澤濕地。這片土地孕育出各式各樣、活潑生動的生態面貌。藉著這項展覽，使民眾對紅樹林這片土地，能有更多的認識與關懷。

「鋼鼓」是一種由汽油桶製成、具有音樂功能的樂器，為千里達、拖貝哥共和國在一九四〇年初期所發明。「鋼鼓」是節奏樂隊裡的基石，不論獨奏或與其他樂器一起，已進展到可表現任何音樂影響的程度。此次由國立藝術學院音樂系師生共同擔綱的精彩演出，除將難得一見的樂器介紹給大家之外，更為熱鬧的通車活動帶來節慶般的歡樂景象。

人物特寫

堅持信念四十年如一日的老師傅

黃再興



目前淡水地區唯一從事貢劑與香料；且純手工製作，以糖、花生糖製作的只有黃再興。保留花生自然原味為第一。獨他「貢糖的」。黃再興先生娶妻張玉彩女士，因其妻室家族，為做花生糖世家，於是黃先生傳承丈人的技藝，二十幾歲開始學習製作花生糖與貢糖。投注四十幾年的光陰而無怨無悔，黃先生現六十九歲，為第三代傳人，目前由長子承襲衣鉢。

秉持謹慎的製作過程，稱得上是菲律賓的始祖。黃先生以不同的糖質製出多種的花生糖類。貢糖則以蔥頭爆香再加工上海苔，素食者不可食用，黃先生的貢糖因配料不同，故與金門貢糖風味迥異。這些產品沒有廣告、店面，大家「甲好門相報」，客戶以淡水地區為主，為淡水的名產之一。

乘著三代祖傳、尊古法製的獨門手藝，製作方法與眾不同，所製作的花生糖及貢糖入口即化、齒頰留香。為維持傳統理念和顧及品質，黃先生的貢糖、花生糖，絕不添加防腐劑。黃先生四十幾歲時受聘至菲律賓馬尼拉教授花生糖、貢糖的技藝。在菲國期間，一貫堅持信念的師傅也已不復多見。像黃先生如此堅持信念的師傅更是鳳毛麟角。見到黃先生夫婦倆夫唱婦隨、默契十足，為自己的產品努力辛勤的工作，那專注的神情令人感動。

財團法人淡水文化基金會捐款人名冊

0252	孫水根	2,000	0256	無名氏	6,600
0253	劉長忠	1,000	0257	張明揚	100,000
0254	淡水扶輪社	50,000	0258	蔡葉偉	100,000
0255	鍾其鳳	200	0259	古漢卿	200

本表登記至86年4月10日截止

劃撥帳號
18594062