



大埔路人行道大變身！ 居民、店家、教養機構怎麼說

一、研究動機

因為根據市區道路及附屬設計工程第 16 條規定...，所以彰化市政府在 1 月 6 日起重新設置了新的人行道，但是這樣卻也會帶來一些比較不便的後果，那就是讓原本就比較窄的大埔路只剩下各向寬約 3.5 公尺機、汽機車混合車道。



一、研究動機

我們也在電視新聞上看到一大堆大埔路店家在罵政府，也看到有滿多人喜歡這項政策，所以我們為了探究「設置了新的人行道到底是好，還是壞」，因此展開了這項研究。

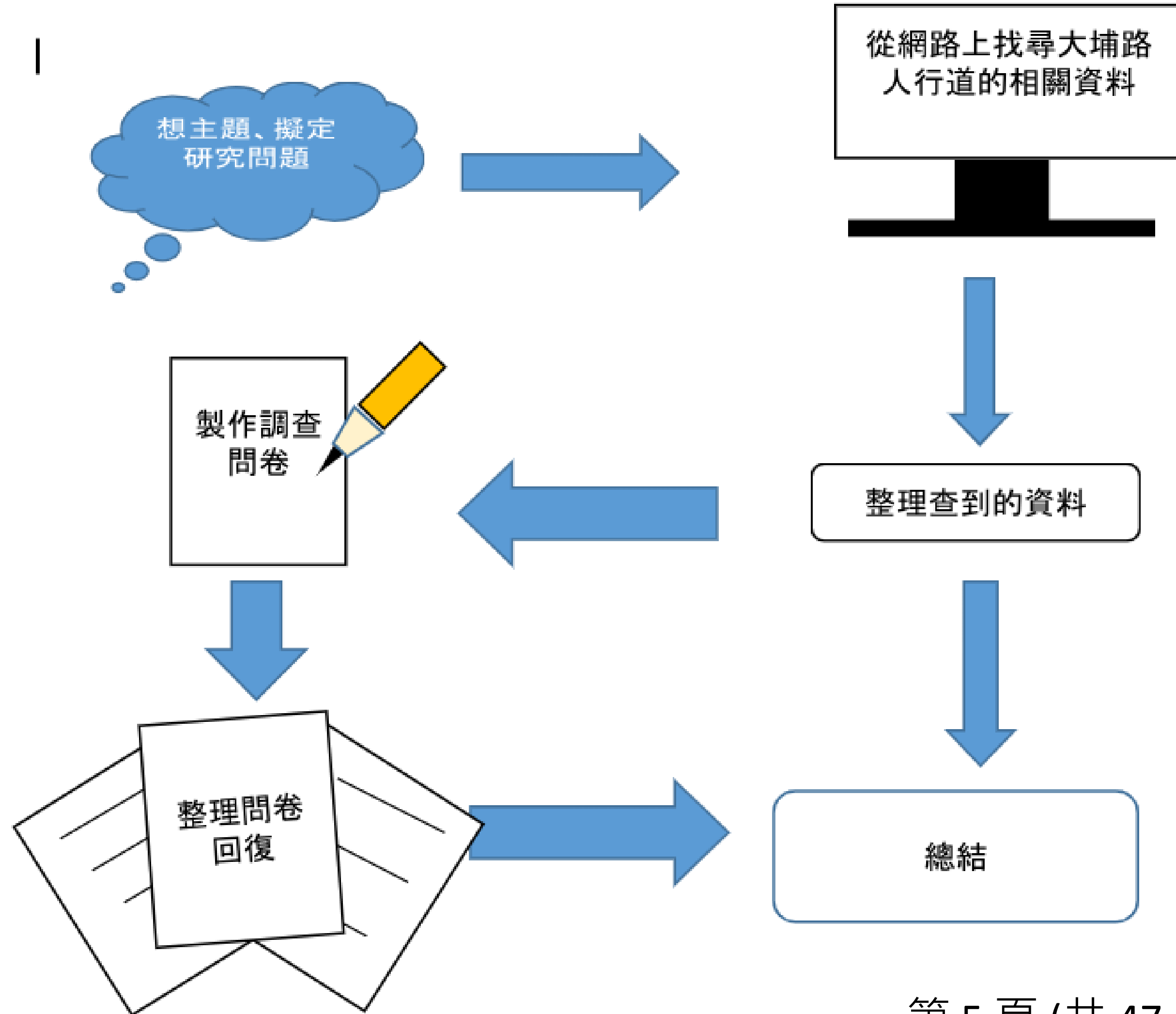


(二)研究問題

- 1.探討台灣都市人行道的相關法規
- 2.探討用路人對鋪設大埔路人行道的看法
- 3.探討增設人行道對大埔路商家的影響
- 4.探討增設人行道對大埔路教養機構的影響



擬定研究計畫



(三)工作進度表

計畫 進度/ 月份	11 月	12 月	1 月	2月	3月	4月	5月	6月	9月	10 月	11 月	12 月
擬定 研究 主題												
擬定 研究 計畫												
蒐集 相關 資訊												
撰寫 問卷												
問卷 實施												
撰寫 資料 報告												

彙整相關文獻

圖一 2024年

2024年時的人行道，只有一條線，時間到了去年一月，多了綠色的標記，還有避車彎可供臨停



圖二 2025年



圖片來源：圖一 <https://reurl.cc/GNYkGA>

圖二 <https://reurl.cc/4NMg8V>

大埔路商圈的SWOT分析

優勢(Strengths)	劣勢(Weaknesses)
1. 交通樞紐鄰近學區(南郭國小、彰興國中、建國科大)、彰化市重要大醫院(彰基、秀傳)、飲食商家多用餐方便、便利商店多生活機能完善。 2. 人行道變寬敞	1. 行車道路變狹窄，行車事故率更高、更塞車 2. 臨停車位長時間被居民占用 3. 由於2025年大埔截水溝興建，造成車流量匯集到大埔路，上下學時間容易塞車。 4. 缺乏騎樓，沒有行人行走空間。
機會(Opportunities)	威脅(Threats)
1. 照顧行人及弱勢團體，營造友善無障礙空間 2. 落實汽機車平權	1. 若有臨時災害(火災等)大型車輛進出不方便。 2. 車流量大，空氣汙染 3. 部分住戶門前畫設為停車區，部分商家門前畫設為人行道區，造成店家臨停車輛至於他戶門前之困擾。

彰化市大埔商圈的歷史演進具

有以下因素：



二戰前

1901年：彰化廳線東堡南門口區大埔莊。

1909年：改隸台中廳彰化支廳線東堡南門口區大埔莊。

1920年：台中州彰化郡南郭
莊大埔字



圖三 大埔舊墟天后宮

圖三：天后廟(2025.12.17版本) 大埔舊墟。維基百科

<https://pse.is/86dtcr>

1933年，南郭莊撤銷
合併至彰化市，改隸
台中州彰化市大埔字
。

1941年，台中州彰化
市大埔町。



圖四 九廣鐵路

圖四：九廣鐵路，維基百科(2008.12.29)

<https://reurl.cc/NxojGn>

二戰後

- 1945年，彰化市設為台灣省轄市，大埔隸屬彰化市彰南區。

上述(文一)資料來源：維基百科(大埔 (彰化縣))

四、資料分析

(1)台灣都市人行道的相關法規

1.人行道相關法規

我國道路及行人駕駛員相關規定如下：

(1)人行道寬度依行人交通量決定，其供人行之淨寬不得小於一點五公尺。但道路寬度十二公尺以下者，其淨寬不得小於一點二公尺，如受限於道路現況，經該管主管機關同意者，其淨寬不得小於零點九公尺。

(2)人行道之通行空間淨高，不得小於二點一公尺。

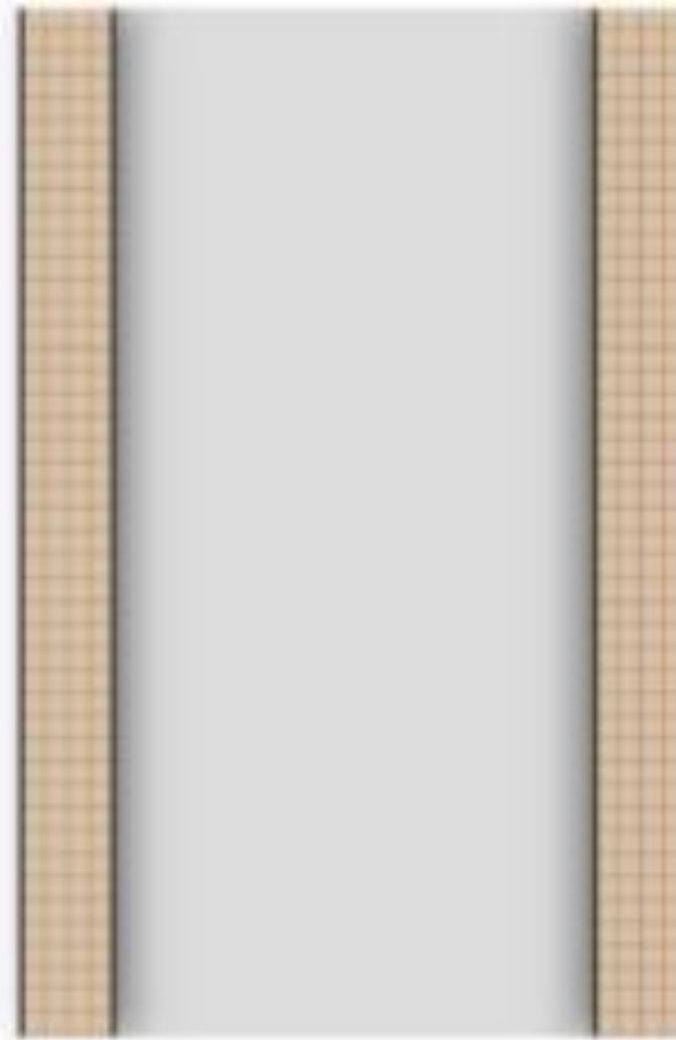
(3)人行道允許腳踏自行車通行者，其設計不得有礙行人通行。





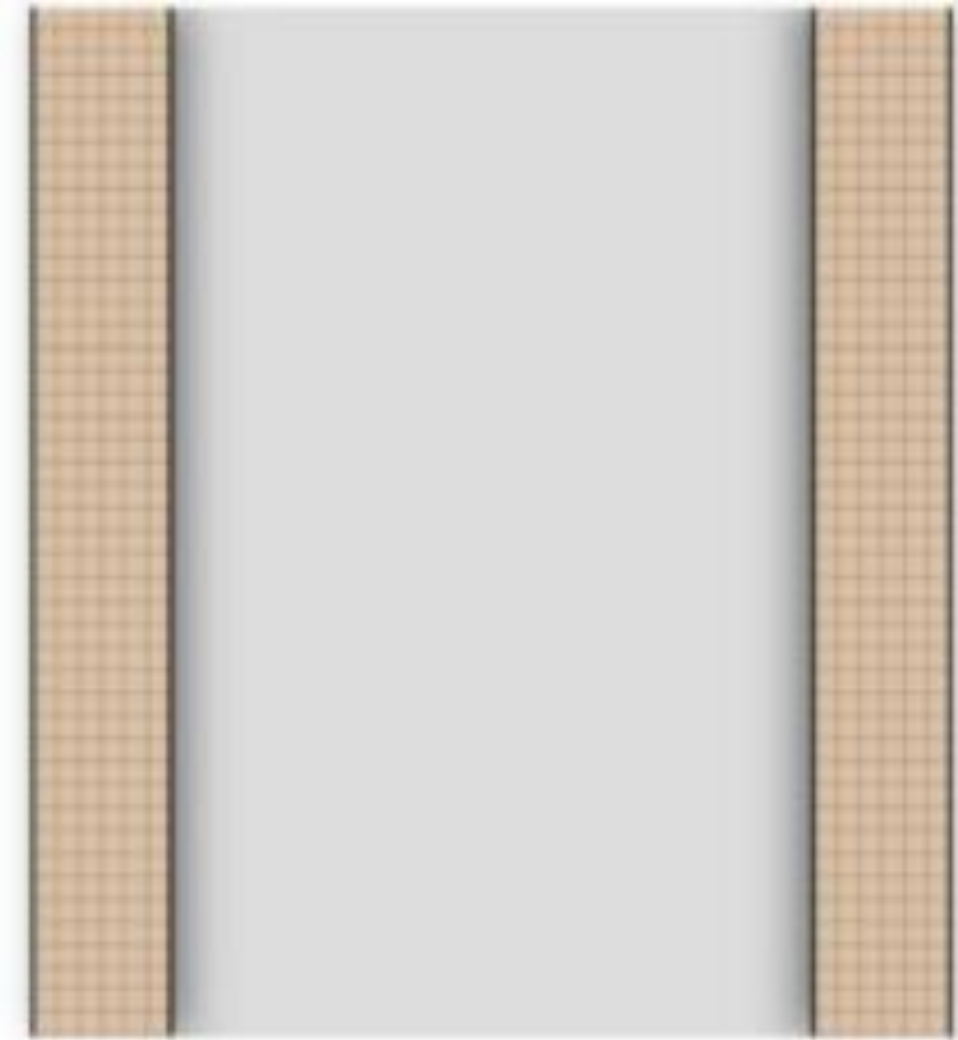
路寬<8公尺

依實際狀況劃設，至少
留設單側人行空間
(或採標線型人行道)



8公尺 $\leq$ 路寬<15公尺

道路單側或雙側人行
空間至少為路權寬度
的20%為宜



路寬 $\geq$ 15公尺

道路兩側宜留設的人行道
寬度為路權寬度的25%以上

圖片來源:[HTTPS://WWW.KAOHAN.COM.TW/?P=2951](https://www.kaohan.com.tw/?P=2951)

2.行人相關法規

(1)車輛行經行人穿越道或轉彎時，未暫停禮讓行人優先通行，將由現行小型車處罰新臺幣2,000元、大型車處罰新臺幣2,800元，一律提高罰鍰為新臺幣3,600元。

(2)車輛在「未劃設人行道」的道路上，應禮讓行人優先通行；若行人正在通過「斑馬線」，車輛須暫停讓行人先行，違者最高可罰新台幣6,000元。

(3)行人應優先使用天橋、地下道、斑馬線等設施；若100公尺內有這些設施，不可直接穿越馬路。

(4)行人需依「行人專用號誌」（小綠人）指示通行，紅燈時禁止穿越若行人闖紅燈或未依規定穿越道路，可處新台幣500元罰鍰。



2.行人相關法規

(5)有行人穿越時，不暫停讓行人先行通過者，處新臺幣1200元以上6000元以下罰鍰因而肇事致人受傷或死亡者，處新臺幣7200元以上36000元以下罰鍰。致人受傷者，吊扣駕駛執照一年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照。



3.駕駛人相關法規

(1)車輛行經行人穿越道或轉彎時，若未暫停禮讓行人，最高可罰6,000元，若因不禮讓行人導致事故，可能涉及刑事責任（如過失傷害）。

(2)車輛不可停放或佔用行人穿越道、人行道，違者最高罰1,200元。

(3)駕駛人有下列情形之一者，處新臺幣600以上1800元以下罰鍰：

1.鐵路平交道，不將時速減至十五公里以下。

2.行近未設行車管制號誌之行人穿越道，不減速慢行

3.行經設有彎道、坡路、狹路、狹橋或隧道標誌之路段或道路施工路段，不減速慢行。

4.行經設有學校、醫院標誌之路段，不減速慢行。

5.未依標誌、標線、號誌指示減速慢行。

6.行經泥濘或積水道路，不減速慢行，致污濕他人身體、衣物。

因雨、霧視線不清或道路上臨時發生障礙，不減速慢行。



	台灣	日本	英國	荷蘭
無障礙法規\設施	《身心障礙者權益保障法》規範不足，斜坡、導盲磚常不符合標準，也常有商家占用拿來擺攤甚至是佔用導盲磚，常走一走就斷了，缺乏系統性。	依《無障礙交通法》強制人行道寬度2.5公尺以上，導盲磚全國皆統一規格。	設有無障礙停車證: 該證件的保障範圍將擴展至隱性障礙者，旨在提高身心障礙者外出意願。	重視連續、平整且防滑的步行道和自行車道。公共空間的無障礙性是城市設計的重點，旨在為殘障人士提供便利。

	台灣	日本	英國	荷蘭
行人優先權	法規明定車輛須禮讓行人，但執法寬鬆，駕駛習慣尚未普及。檢舉難度高。但部分駕駛人還是會禮讓行人。	車輛未禮讓行人最高罰9萬日圓（約台幣2萬元），執法嚴格。	責任階層(Hierarchy of Risk):駕駛者有義務減少對其他用路人（尤其是行人）的風險，因此在潛在危險衝突中，應由駕駛者承擔較多責任。	1995年起廢除限制行人穿越道路的法規，並在交通規劃中以行人為優先考量，允許行人自由穿越道路，即便在人行穿越道外。

	台灣	日本	英國	荷蘭
行人行為	習慣「人車共存」 部分行人會在沒有號誌或斑馬線的路口，自行穿越車道。	學童可獨立上學由此可見十分安全。	行人過馬路時通常能得到車輛的讓行，這並非偶然，而是基於明確的交通法規和對行人安全保護的重視。	行人普遍不依賴號誌， 駕駛員默認禮讓 互動默契佳,行人與駕駛常以「點頭」或「手勢」示意，維持交通流暢。 第 20 頁 (共 47 頁)

用路人對鋪設大埔路人行道的看法

關於用路人對鋪設大埔路人行道的看法，本組設計「用路行為及大埔路增設人行道之研究獨立研究問卷」之google表單問卷，調查彰化市鄰近居民的看法。其問卷分為三項主要部分，分別有「基本資料」、「增設人行道好感度調查」、「用路習慣調查」。問卷設計期望可以透過問卷量化了解住在大埔路周遭的用路人對於增設人行道對大埔路的行人跟居民到底有什麼看法?對新增設了大埔路人行道以後生活上有甚麼變化?還有一些關於用路公民素養問題。

對象	12歲以下	12-25歲	25-40歲	共計
有效問卷份數	2份	58份	57份	117份
統計時間	2025.10.11截止			

用路行為及大埔路增設人行道之研究獨立研究問卷



用路行為及大埔路增設人行道之研究獨立研究問卷

第一部分：↓

基本資料

第二部分：↓

增設人行道好

感度調查

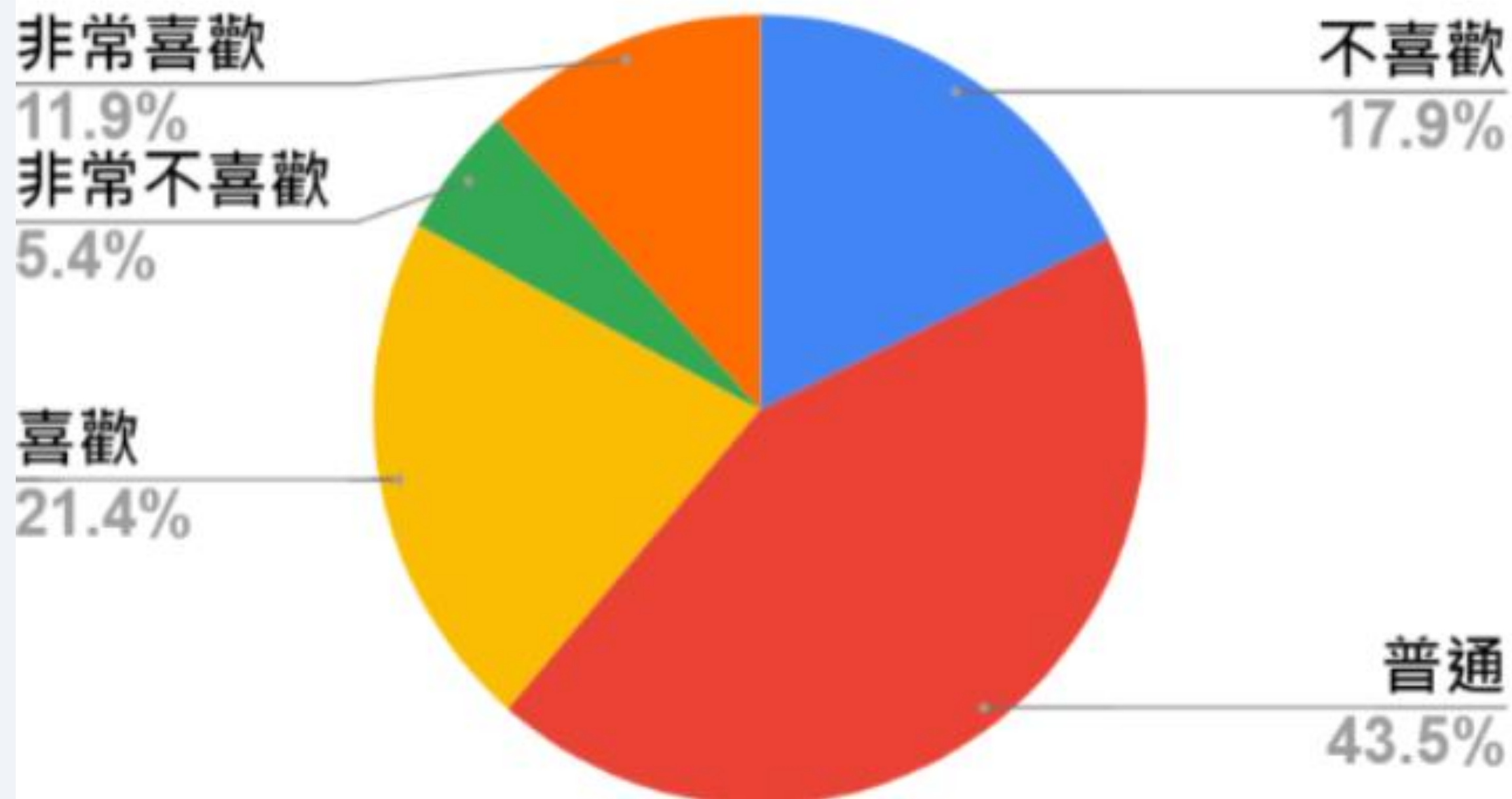
第三部分：↓

用路↓

習慣調查

以下是本組問卷分析的部分統計結果：

6.我對大埔路畫設新的人行道的好感度

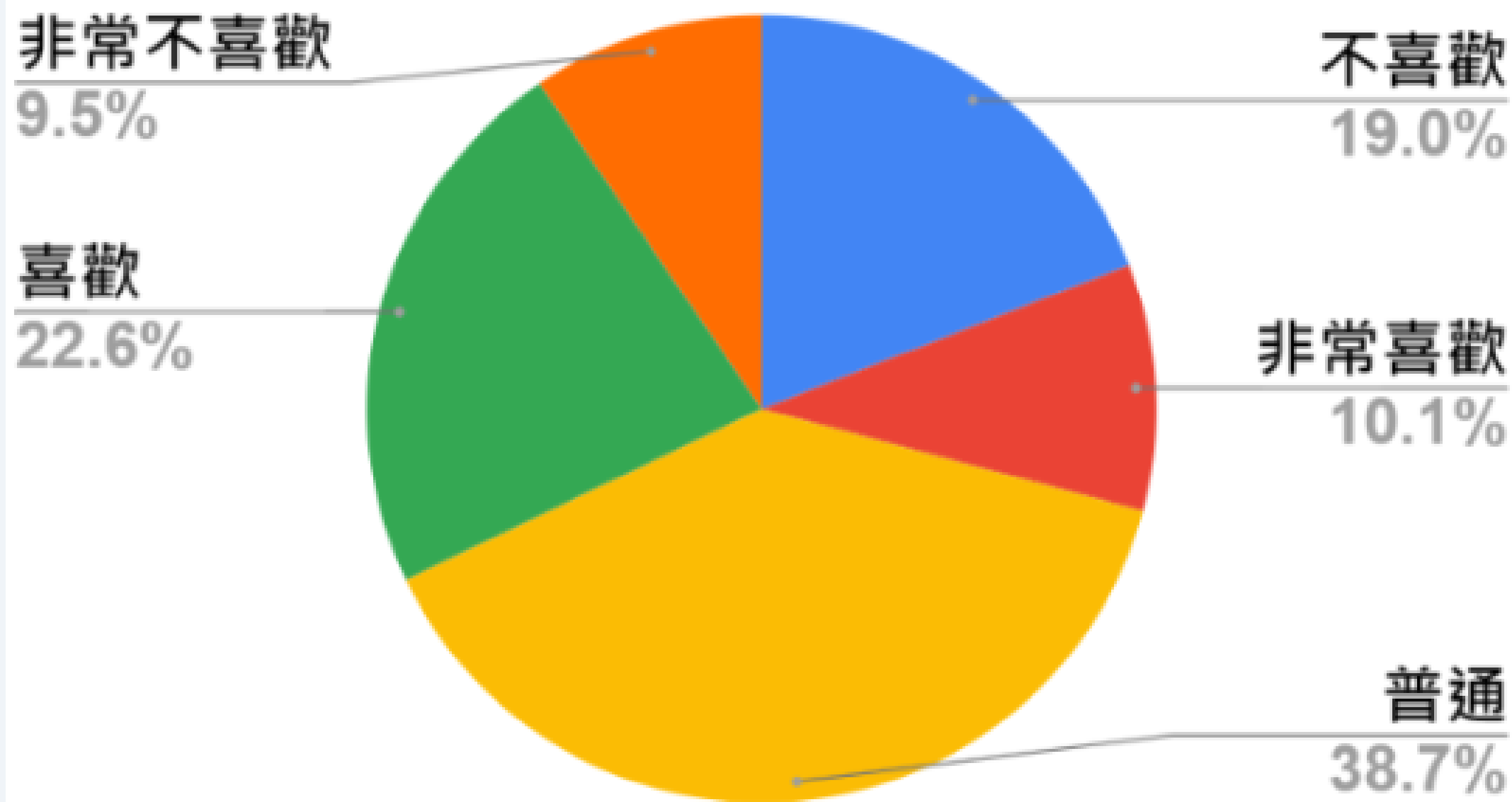


由圖表可知非常不喜歡佔5.4%，不喜歡佔17.9%，普通佔43.5%，喜歡佔21.4%，非常喜歡佔11.9%。

大約有一半的受試者還是覺得普通，再來是喜歡。

增設了人行道的確也讓一些人感到更方便，但是大部分的人還是覺得沒甚麼差。

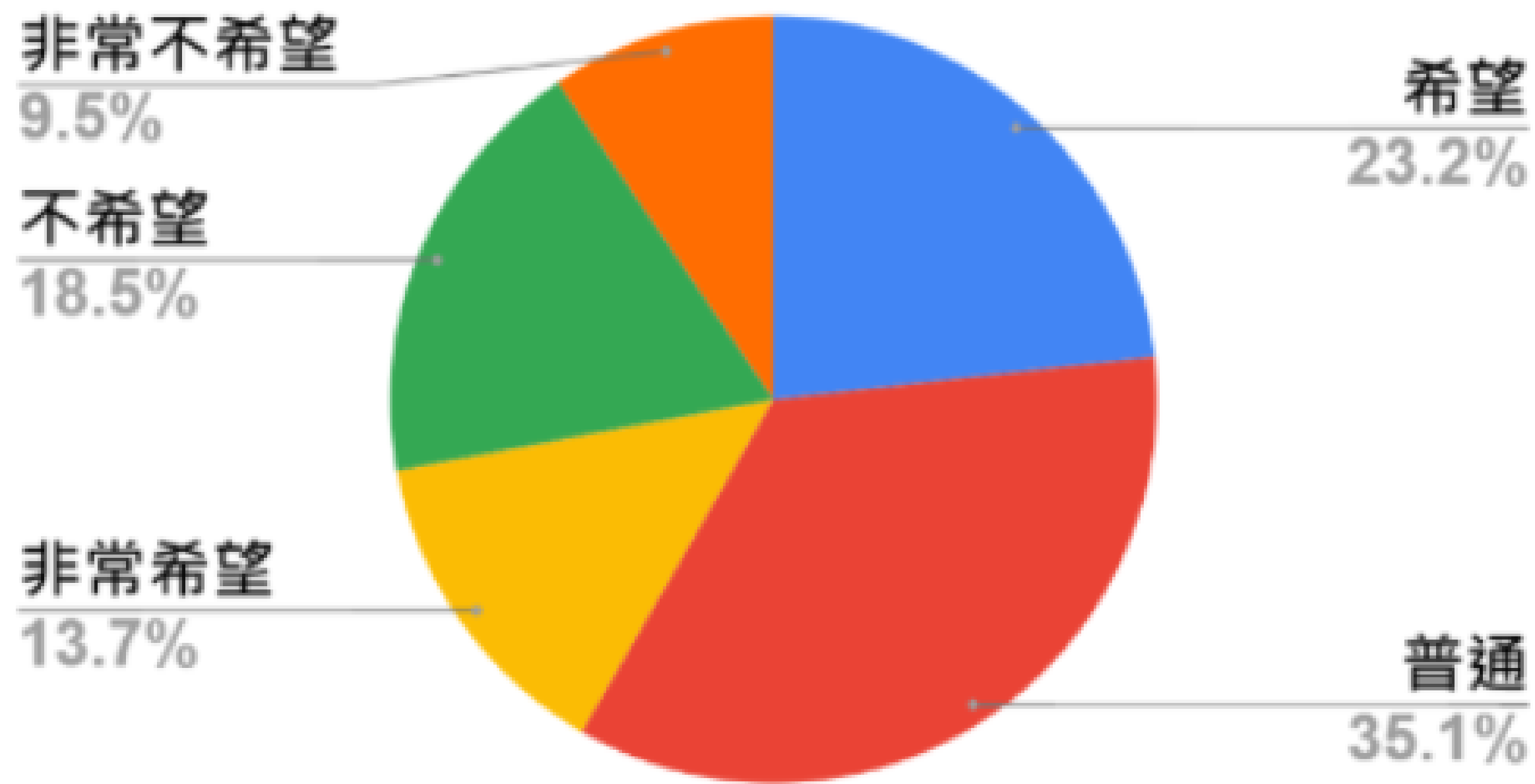
7.我對大埔路畫設新的機車停車位的好感度



由圖表可知非常不喜歡佔9.5%，不喜歡佔19.09%，普通佔38.7%，喜歡佔22.6%，非常喜歡佔10.1%，可見**大部分受訪者還是覺得普通，沒**

什麼實質性的改變，而且我們走訪大埔路時發現就算是機車停車位可以停，還是有機車停在人行道。讓我們覺得**駕駛人是否知道機車停車位真正的用意**。

8.我會希望換回原先的道路



從上圖表可知，非常同意(35.1%)和同意(30.4%)占多數，可見受訪者大部分對新畫設的道路成正面看法，但還是有一些受訪者覺得原先的人行道較好。

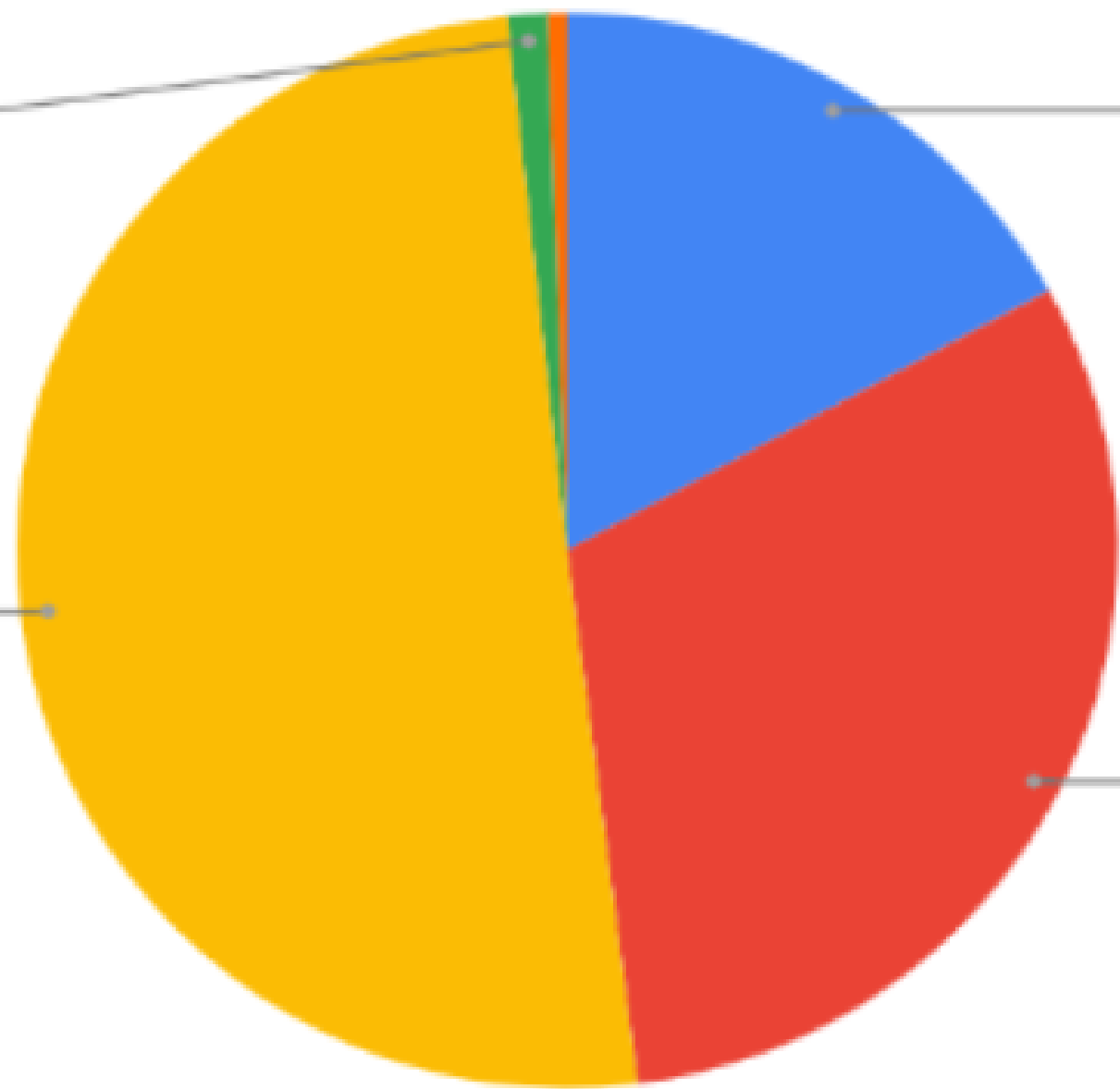
15.我曾對人行道上的障礙物(例：機車臨停、花盆、三角錐等)感到困擾

非常不同意
1.2%

非常同意
50.3%

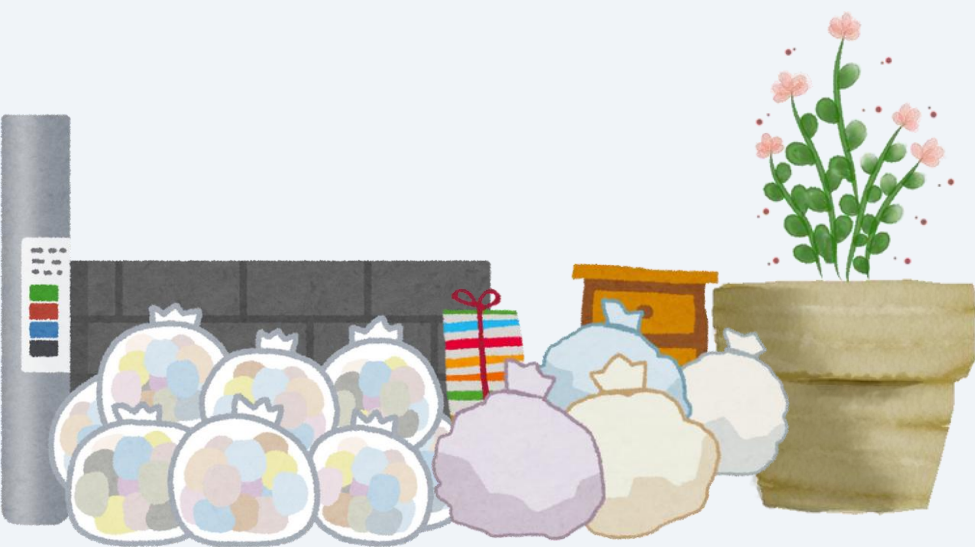
普通
17.0%

同意
31.0%



由圖可知，**很大部分受訪者(約80%)**都曾經對人行道上的雜物感到困擾，可見大埔路的人行道跟居民都未達成一個「良好」的共識

(造成雙方的困擾)



十一、實地訪談與回答

慈愛教養院



住戶



店家們



住戶訪談問題：

1.人行道增設後，生活便利性是否有所提升？

住戶：有人行道較安全，而且機車比較好停。

2.行人道施工即完成後，

對您居住環境(噪音、乾淨度、交通流量)造成甚麼影響？

住戶：交通順暢了一點點，但還是很塞。

3.人行道設置後，社區的交通安全感是否有變化？

住戶：行人安全提升，但駕駛人只能用更窄的路。

4.您認為人行道改善是否符合住戶需求？有哪些部分仍可改善？

住戶：人行道的改善的確符合我們的需求，
但是汽機車亂停放的問題還是有待改善。



商家(店家)訪談問題與回答：

店家1：佬台南古早味鍋燒意麵-大埔店

營業時間:10：30~19：30

店家2：顧肉羹米糕麵線

營業時間:7:30~12:30

1.人行道增設後，是否觀察到來客量或來客組合有任何變化？

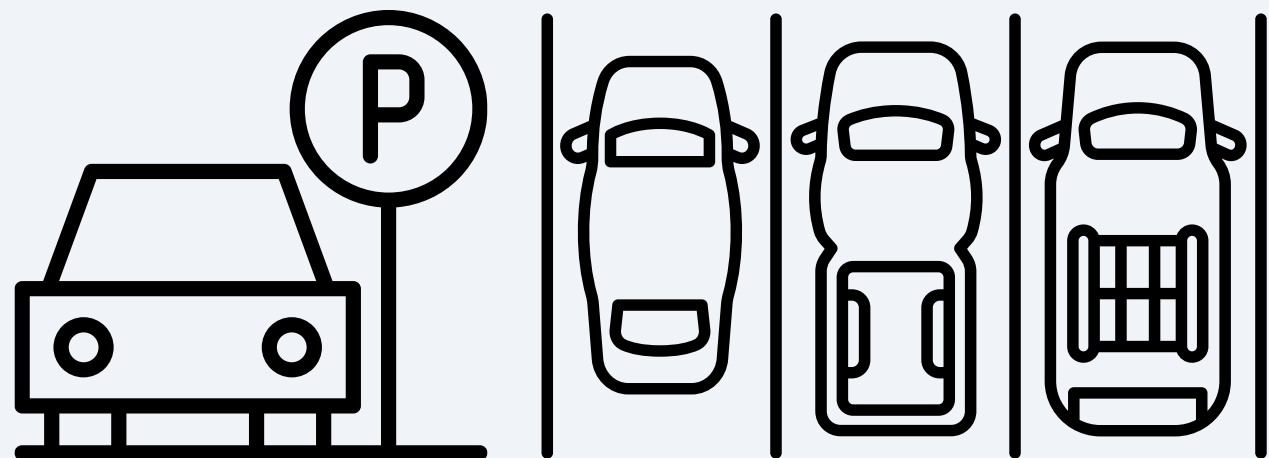
店家1：騎車的人變多,開車的人變少。

店家2：有的客人不敢停,不敢停就不敢買,不敢買的情況下客流量就會減少。

2. 行人動線改變是否對您的店面可見度、出入口便利性造成任何影響？

店家1：不會。

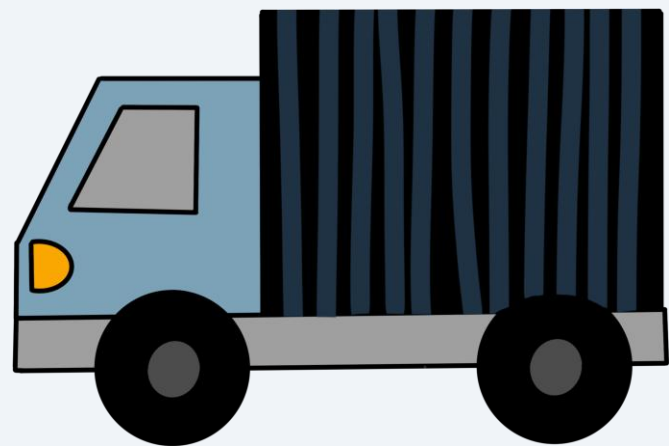
店家2：對我們店家比較沒差,我們自己的車有停車場可以使用,但問題是客人的話就一定有差,**門口是畫人行道，就不敢停在門口或買東西或是停一下。**



3.工程施工時與完工後的交通變化，是否影響您的營運 (如裝卸貨、停車、顧客進出等)?

店家1：不會。

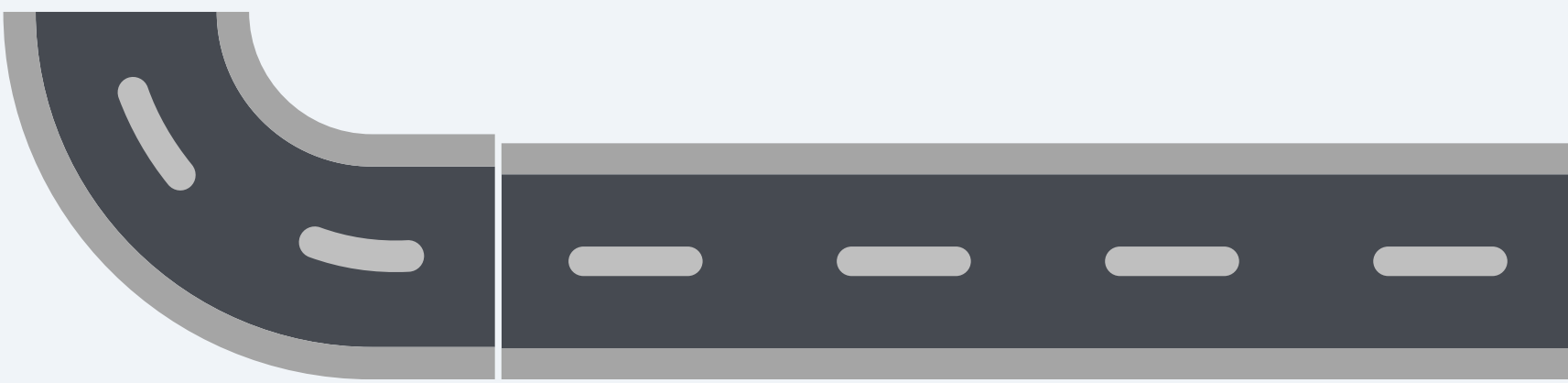
店家2：因為不能停,所以我們的營運也是有影響,很多客人買停一下就被趕,被警察取締就不敢來,顧客進出有的有差,有的可能覺得停一下買了就走沒關係,有的就不會在意是否停在人行道,有的在意就不敢停,**想要停車就比較麻煩一點，要繞比較遠。**



4.您認為行人道的改善是否提升街區整體商業環境?有什麼建議跟期望?

店家1：有,行人變多,客人會比較容易來買東西,對行人說走路也比較安全,但是塞車會越來越嚴重。

店家2：對行人是有幫助,但人行道不用畫那麼寬,因為行人也不敢走那麼出去,因為已經畫太外面了,
像我們是商家連我們的門口都畫人行道,對我們客戶停車也是有影響,對我們也是有影響。



三 慈愛教養院(機構)訪談問題

1.行人道增設後，對院生外出活動、輪椅推行或接送是否更安全或便利？

院長：現在大埔路畫上標誌型人行道,對我們的院生出去很方便,以前如果我們要帶他們出去買個東西必須跟車爭道其實是很危險的,現在這樣子雖然沒有很寬(人行道)但至它比較安全,自己可以走的院生可以自己走在人行標線上的確是蠻安全的。

院內老師：有些路段的人行道還是太窄，再加上摩托車停太靠內，所以有時要讓輪椅從車道繞過去，很危險。



2.工程期間與完工後，對機構的日常運作 (如交通接駁、家長探視、物資運輸等)產生哪些影響？

院長：**施工期間沒有太大影響,施工完其實對我們都還蠻便利的。**

院內老師：沒什麼影響。



3.新行人動線是否改善或阻礙院生與教職員的進出動線？

院長：更方便,那包括我們員工和我們的院生(身障者)出去大埔路買東西或者像我們下班自己要去買個晚餐都很方便,它還有臨時可以停機車的地方(避車彎)可以稍微臨停一下買個東西,**人行道、暫停區、車道三個是分開的我們在使用上安全很多。**

院內老師：變得比較方便，但有些情況還是很危險。



4.您認為人行道設置是否有助於提升機構周邊的無障礙環境?未來還希望有那些改善?

院長：其實只是一個簡單的標線型人行道,它的路不夠平，有時候到店家前面還是沒有那麼順,另一個就是很多民眾還沒習慣走人行道,很多民眾還是習慣走在車道上,車道變小還是走在車道上,我們在縣府有反應過，請警察不是只是開罰而是請警察常常出現勸導,宣導一下,人行道是留給行人走的,機車不要停在人行道上,目前還是會遇到機車擋在人行道上,還有路平的部分需要未來政府有能力能再整平一點會更好。

院內老師：很多機車都停太靠人行道，
希望警察能多來巡視幾趟。



十一、評鑑與檢討

1. 探討文獻資料：

在做此驗究以前，我對大埔路的認知就是美食街和人行道問題很多的一條街，但在彙整相關文獻時，我才認識到大埔路的歷史發展、發展的相關因素和商圈的發展史，也讓我更加會從網路上查到有用的資料。



2.實地訪談：

在那時訪談的時候，因為人多所以不敢主動去問店家，還好老闆們都很熱心，都很積極回答我們的問題，也讓我們順利收集到很多寶貴的資訊。在實地訪談以前，我甚至對慈愛教養院這個地方一無所知，但因為這次的實地訪談，讓我獲益良多，不只是訪談技巧，更讓我對這個地方有了全新的認識和更深的連結。

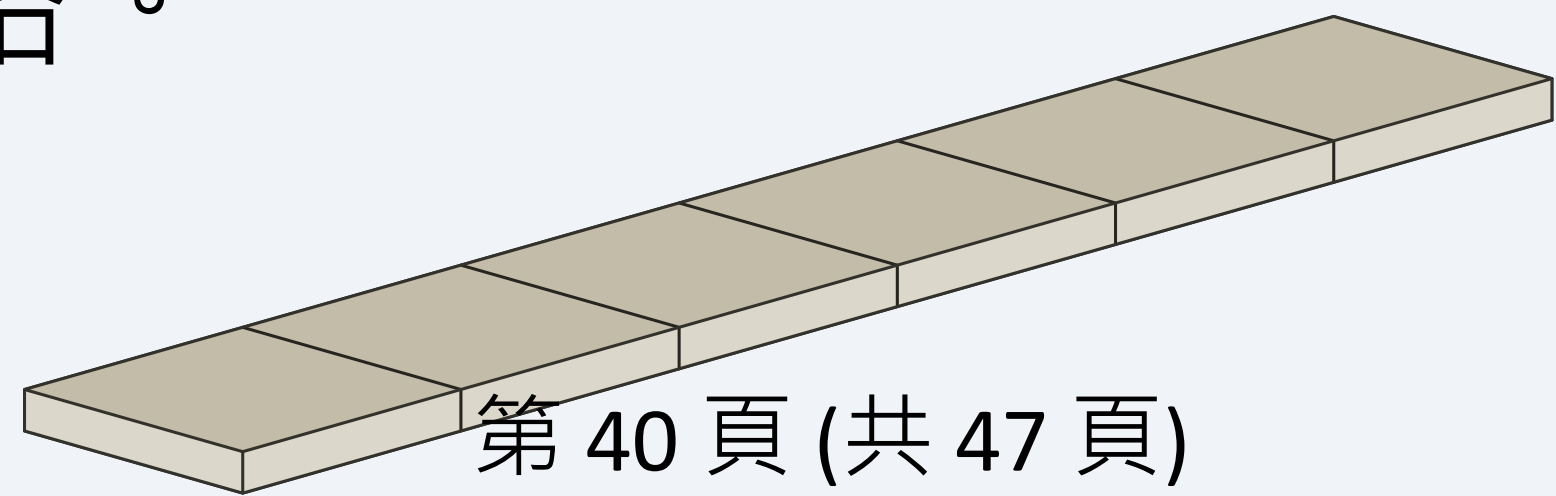
2.實地訪談：

做此訪談前，我比較不善於跟不熟的人說話，更別說是訪問問題了，後來也壓抑住心中的緊張感，並學習到訪問他人時的禮儀，也對這條街的認識更深更廣。



十二、總結：

從問卷分析的結果來看，大部分的受訪者還是覺得新增設的人行道有變得比較方便一點，而人行道堆放雜物還有汽機車亂停的問題還是有待改善，多數民眾對新畫設的人行道還是抱持著正面看法，認為的確有變的方便，但另一個問題就是因為增設了人行道導致了道路變得壅擠，大部分居民還是更傾向於能夠換回原來的道路。



有些店家的門前因為沒有事先申請停車位，客人來的話就沒辦法停，停在人行道上又會被警察取締，導致客人不敢買也不敢停。部分店家覺得根本沒必要畫這麼寬，雖然行人的確走起來舒服很多，但是造成車道的擁擠，甚至有些摩托車會直接騎到人行道上。

以慈愛教養院的院長和老師來看，大埔路劃設新的人行道，對他們的院生方便了很多，以前出去買東西時都要人車爭道，相當危險，現在他們的學生可以走在標誌上變得安全了很多。像是他們的教職員還有學生如果要出去買東西都變得很方便，但還是不夠順，像是會遇到機車佔在人行道，還有雜物堆棄在人行道上的部分或是人行道的寬度也不平均，窄的地方太窄、太寬的地方太寬，如果政府有能力還是希望能改善。



以大埔路的住戶來看，的確變得安全，而且機車好停很多，人行道確實符合他們的需求，但汽機車亂停的部分的確有待改善。

政府增設人行道的出發點是為了讓行人能夠走得更方便，但因為沒有做好宣導或是沒有完善的規劃，造成本來車流量就夠多大埔路變得更加擁擠，民眾也不知該如何使用，大埔路住戶也會因為方便，所以長期停在大埔路停車格，造成要來買東西的顧客跟本沒機會停。但是比起之前確實有改善行人的處境，不用人車爭道了，走起真的來順利了很多。

十三、參考資料

酷編輯中豪(2025.01.10)彰化大埔路新增人行道遭當地居民反對！台灣交通改變的縮影

<https://reurl.cc/GNYkGA>

圖二：記者 / 陳雅芳(2025.03.03)彰化大埔路人行道改設後交通困擾增生 民眾與商家各

有心聲<https://reurl.cc/4NMg8V>

圖三：天后廟(2025.12.17版本) 大埔舊墟。維基百科<https://pse.is/86dtcr>

圖四：九廣鐵路，維基百科(2008.12.29) <https://reurl.cc/NxojGn>

圖五:高漢文教(2023.04.07)<https://www.kaohan.com.tw/?p=2951>

表一 原文網址: 導盲磚常被占用又斷線 引路不成反添危險房網

News <https://reurl.cc/3bba3R> <https://reurl.cc/9bbr4X>

文一 資料來源：維基百科(大埔 (彰化縣)) 2025.7.18. (星期五)
13:24<https://reurl.cc/W8bdYx>

<https://crossing.cw.com.tw/article/17776>

從「行人地獄」來到「步行城市」，我看見這些現實：一個臺灣學子的倫敦觀察

<https://www.facebook.com/FutureCity.CWGroup/posts/>

扭轉汽車道路霸權行人可自由穿越道路北歐國家反而創行人零死亡紀錄

<https://www.commonhealth.com.tw/article/85557>

只想好好吃飯，為什麼這麼難？ 盤點台灣無障礙環境4大危機

<https://apac-aia.org/ea/>

歐洲無障礙法案 (EAA) 全攻略：產品合規指南，輕鬆進軍歐盟市場！

謝謝大家

