

臺中市議會第4屆第8次定期會

臺中市人行道改善成果
與未來規劃專案報告



臺中市政府
TAICHUNG CITY GOVERNMENT

報告人

臺中市政府建設局 代理局長 陳大田

臺中市政府交通局 局長 葉昭甫

中華民國 115 年 7 月 31 日

【目錄】

壹、	引言.....	1
貳、	人本環境改善積極作為及成效.....	3
	一、108 年至 115 年上半年人行環境改善成果.....	4
	二、人本環境改善指標案例-山城、海線、屯區、都區.....	13
	三、臺中市人本建設獲獎實績.....	28
參、	臺中市人行環境未來規劃藍圖.....	29
	一、人行環境亮點潛力區.....	29
肆、	結語.....	40

壹、引言

盧市長特別重視行人安全，市府致力優化道路人本環境，持續推動市區道路及校園周邊人行道改善及建置，行人安全於市府分工中由交通局辦理路口號誌、標誌與標線改善，建設局辦理人行道改善，從以往的道路燙平，現在更著重在整體道路人行環境的整體改善，顛覆以往「以車為本」之舊思維，導入「以人為本」的新觀念並積極執行改善作為。

2025 年英國經濟學人 (The Economist) 報導引述「自然城市」期刊 (Nature Cities) 關於全球「步行友好城市」的研究，臺中市榮獲排名全球第 49 名，亞洲城市第 4 名的好成績，期刊文章內容針對全球超過 1 萬座人口達 50 萬以上的城市進行研究，研究概念以「15 分鐘城市」為目標，居民從住家出發，步行或騎自行車 15 分鐘內即可到達日常生活所需的各種場所，可以滿足食衣住行育樂等大部分日常所需的服務。臺中市工商業及各項公共建設持續發展，具有多樣的都市空間使用型態、大眾運輸系統及公共自行車也逐漸完善、也積極推動步行環境的改善，這次受到國際研究的肯定，顯示臺中市確實是一個宜居的城市，在國際的能見度已經提升。

因應內政部頒訂之「行人交通安全設施條例」及「行人交通安全設施條例施行細則」於 113 年 10 月 1 日起施行。其立法目的為建立以人為本之安全用路環境，以達道路交通事故零死亡願景。為使臺中市從「步行友好城市」進一步成為「友善行人之都」，市政府積極應對，制定相關分工執行策略，召開跨局處研商會議，確認市府各局處工作項目及分工。

依據行人交通安全設施條例第 4 條暨其施行細則第 5 條規定，針對都市計畫區域內，已開闢且全寬達 12 公尺以上道路，未設人行道之路段，應擬訂新闢人行道分年分期建設計畫，計畫期程比照內政部國土署訂定之「行人交通安全設施推動計畫」為 114 年至 115 年，並至少每 4 年檢討修正 1 次。爰建設局訂定「臺中市道路人行環

境建設整體綱要計畫」，全面性盤點臺中市山、海、屯、都共 29 個行政區 12 公尺以上都市計畫道路之人行環境資料，依據山、海、屯、都區資源特質與發展趨勢，對應人本環境發展願景及人本環境現況盤點資料，擬定臺中市人本環境建設整體發展藍圖，逐步完善本市人行道路網，致力打造友善行人之都。

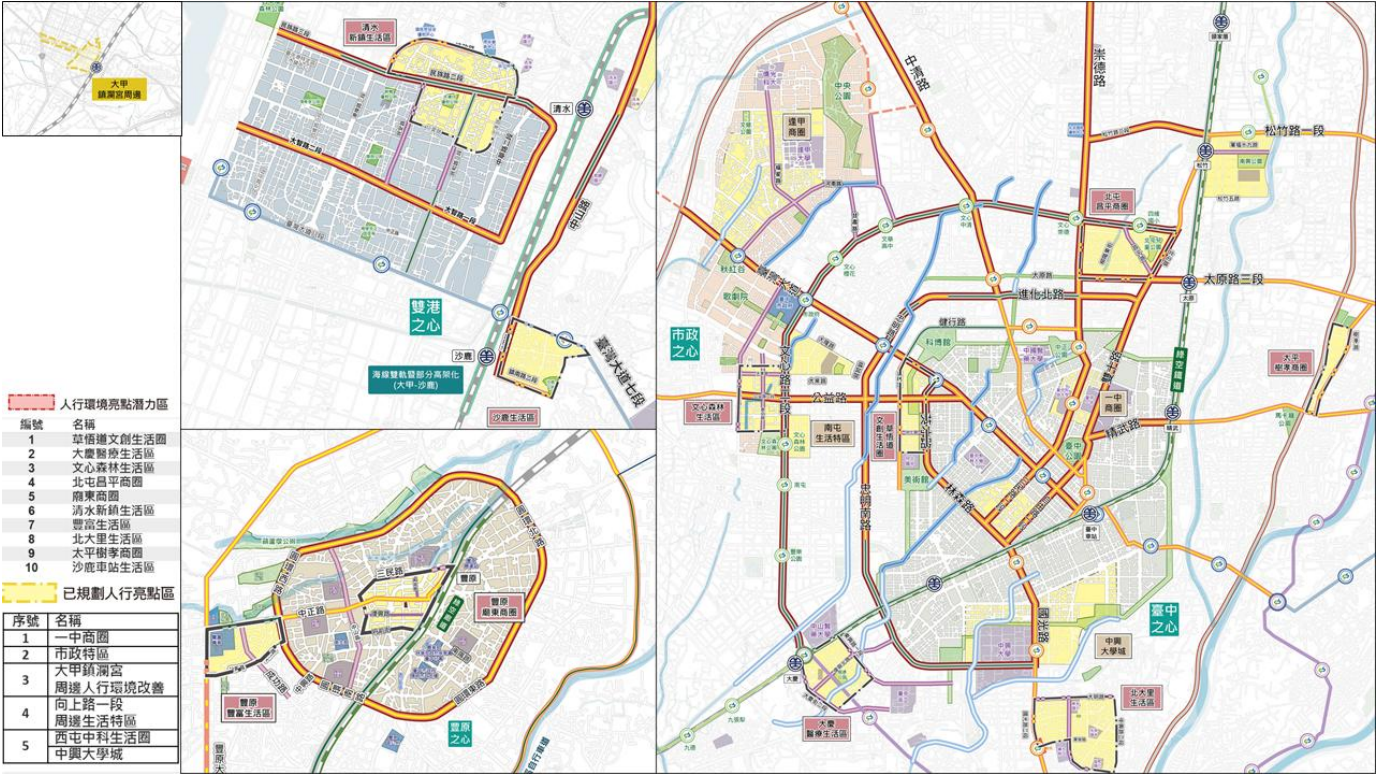


圖 1 臺中市人本環境建設整體發展藍圖

貳、 人本環境改善積極作為及成效

本州市區道路暨人行環境品質提升依據市府整體政策方向，以步行使用率高的公共設施為基礎，整合與串聯商圈、醫療院所、學校、公園、政府機關等公共通行空間，重新釐清道路與行人安全間的關係，強化行人交通機能與安全性，以友善、安全與無障礙的環境規劃，建構安全無礙的公共通行空間，藉由實質的空間規劃，落實行人交通安全推動計畫，全面性在各行政區提升臺中市步行環境友善與安全。

為積極改善行人環境，內政部頒訂之「行人交通安全設施條例」及「行人交通安全設施條例施行細則」於 113 年 10 月 1 日起施行，且已訂定各地方政府人行環境之績效指標，本市人行道改善之績效指標如下：

- (一) 增設人行道：114 年及 115 年分別為 4 公里及 6 公里，2 年共計 10 公里。
- (二) 既有人行道改善或拓寬：114 年及 115 年皆為 10 公里，2 年共計 20 公里。

本府為發揮各機關間行政效能之整合，達成人行環境改善之績效指標，業由秘書長邀集相關局處召開會議，確定本府各機關分工，由交通局本交通專業訂定「行人交通安全設施改善計畫」作為本府行人安全之上位計畫，建設局負責人行道盤點及改善，全力打造優質且連續的人行環境，具體的改善內容包含以下：

一、108 年至 115 年上半年人行環境改善成果

(一) 人行道改善

為提供平坦、舒適及連續的步行環境，建設局盤點山、海、屯、城區人行潛力熱點，持續辦理人行環境改善，108 年迄今共新增及改善人行道計 206 公里，改善路段遍布各行政區，提供全體市民優質人行空間。

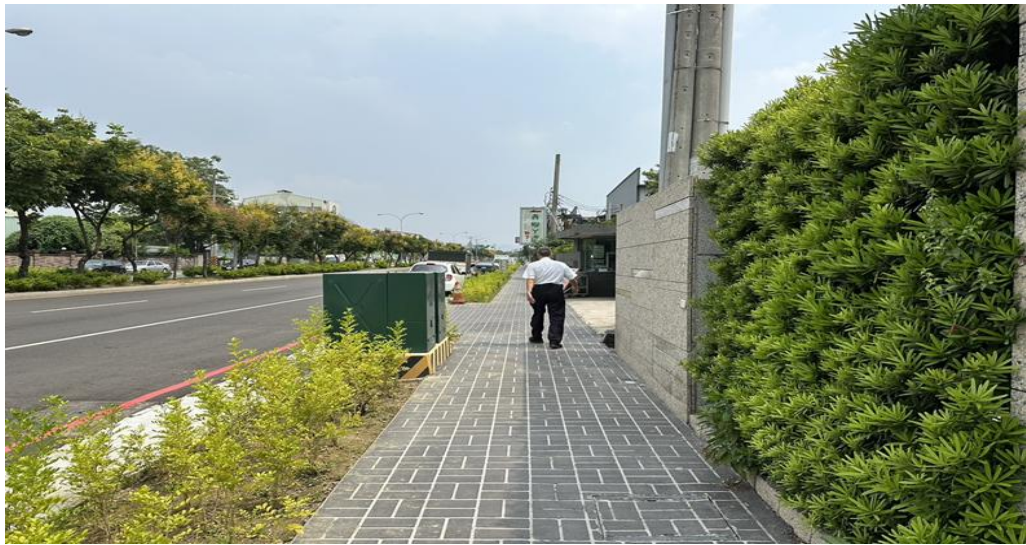


圖 2 人行環境舒適、公共設施帶整合

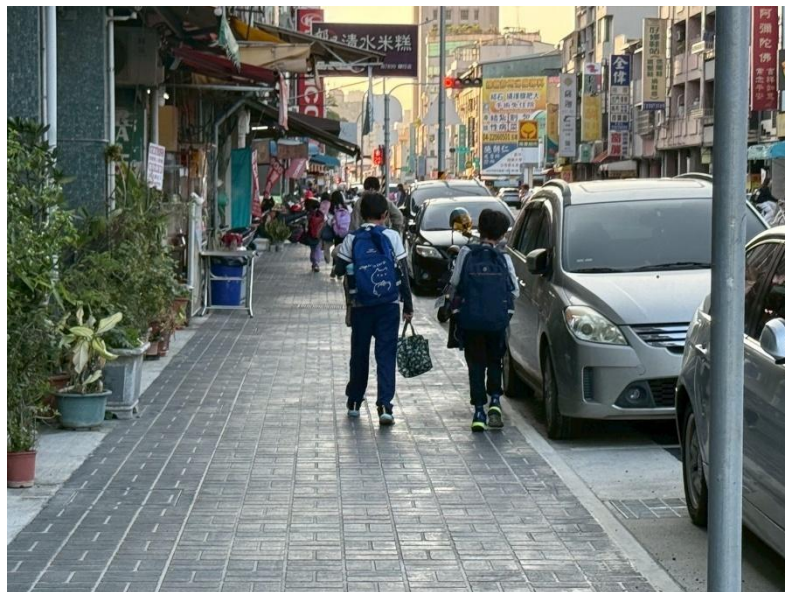


圖 3 人行道通行淨寬大於 1.5 公尺

(二) 通學步道改善

建設局與教育局合作，針對各級學校通學步道積極辦理改善，108 年迄今已完成 143 所學校通學步道，改善長度約計 43.2 公里，以學生需求為中心進行全面規劃，透過校園圍牆退縮、建置人行道、增加照明、規劃家長接送區等整合方式，守護市民及學生用路安全。



圖 4 道路新闢人行道-維護學童安全



圖 5 校園圍牆退縮人行道-維護學童安全

(三) 設置行人庇護島

於行人穿越道大於 25 公尺且車量大的路口設置行人庇護島，保護行人通過馬路的安全，108 年迄今已完成 255 處行人庇護島設置。



圖 6 行人穿越道大於 25 公尺之重要路口增設行人庇護島



圖 7 行人穿越道大於 25 公尺之重要路口增設行人庇護島

（四）路口改善

良好的道路工程能有效引導安全的用路行為，減少事故發生，本府於肇事率高的路口辦理行人停等區擴大、行穿線退縮、設置定位帶及警示帶、行人專用時相、行人燈早開等方式，提升行人安全，112 年迄今共施作改善 370 處路口。



圖 8 路口轉彎處設置行人停等空間



圖 9 路口轉彎處設置行人停等空間、增設護欄

（五）設置無障礙斜坡道

為建構友善的行人用路環境，於人行道設置無障礙斜坡道，讓輪椅族及嬰兒車能順利通行，自 111 年迄今已改善 1,290 處無障礙斜坡道。



圖 10 人行道兩側設置無障礙斜坡道



圖 11 人行道兩側設置無障礙斜坡道

（六）照明改善

針對車流量大、人潮眾多路段及重要路口，建置 117 支四臂燈桿，增加路口照明，且自 114 年起全面執行路燈換裝，將原本平均照度僅 12 至 15 Lux 的鈉光燈，全面換裝為平均照度可達 40 Lux 的高效能白光 LED 燈具，截至 115 年 7 月已完成約 20.4 萬盞白光 LED 路燈換裝，點亮行人回家的路。



圖 12 重要路口換裝 LED 燈具，提升夜間照明



圖 13 重要路口導入智能路燈，提升夜間照明

(七) 電箱阻礙通行改善

針對阻礙人行道之管線單位箱體（如台電變電箱、電信交換箱、監視器控制箱及交通號誌控制箱等），於辦理人行道改善時一併要求管線單位調整箱體位置，迄今改善 450 處。



圖 14 電箱遷移後人行道通行淨寬大於 1.5 公尺



圖 15 電箱遷移後人行道通行淨寬大於 1.5 公尺

（八）劃設標線型人行道

標線型人行道係於現有道路路面上劃設標線，藉以提供行人通行空間之交通設施。其優點在於成本效益高、設置快速且富空間彈性，主要適用於兩種情境：其一，作為實體人行道建置前的過渡性替代方案；其二，應用在道路寬度有限且行車速度較慢之巷道，以有效保障行人權益。為提升行人通行安全，104 年迄今已累計設置 280 處、總長約 29.1 公里之標線型人行道。

本府在推動標線型人行道時，均會進行現場勘查，並綜合考量該地點之交通流量、人行空間需求、路側土地使用現況及地方民意等因素，審慎評估合適的設置方式與可行性。惟對行人而言，特別是高齡者與孩童，緊鄰車道的標線仍缺乏足夠的物理安全感；因此在車流量較大或違規停車情形較為嚴重之路段，為確保行人通行之順暢與安全，本府會進一步評估增設實體阻隔設施。



圖 16 繪設標線型人行道-實體人行道建置前之過渡性方案



圖 17 學區設置標線型人行道



圖 18 生活巷道繪設標線型人行道

二、人本環境改善指標案例-山城、海線、屯區、都區

一、山城：臺中市潭子區及大雅區雅潭路二、三段(昌平路四段~崇德路五段)路平及人行道改善工程

(一) 改善範圍：雅潭路二、三段(昌平路四段~崇德路五段)



圖 19 雅潭路二、三段人本改善工程範圍圖

(二) 工程效益及成果：

1. 道路優化：路面燙平共 2,140 公尺、局部加深共 6,778 平方公尺、路基改良共 385 平方公尺
2. 人行環境改善：人行道拓寬兩側約 917 公尺、建置行人庇護島 10 座、路口改善 10 處、號誌共桿 4 座
3. 環境綠化：喬木新植 44 株、灌木新植 562 平方公尺
4. 纜線下地：台電纜線配合下地共 6,300 公尺、路口號誌纜線下地共 450 公尺、建置寬頻共同管道共 1,019 公尺
5. 循環經濟：使用再生瀝青混凝土共 2,879 立方公尺、使用冷拌瀝青混凝土共 116 立方公尺、使用含再生粒料 CLSM 共 127 立方公尺



圖 20 雅潭路二、三段人本改善工程改善前



圖 21 雅潭路二、三段人本改善工程改善後



圖 22 雅潭路二、三段人本改善工程改善前-私人物品佔用、無通行空間



圖 23 雅潭路三段人本改善工程改善後-設置人行道、公共設施整合

二、海線：臺中市清水區清水國中校園周邊人行環境品質提升改善工程

(一)改善範圍：鎮政路(民族路二段~鰲峰路 380 巷)

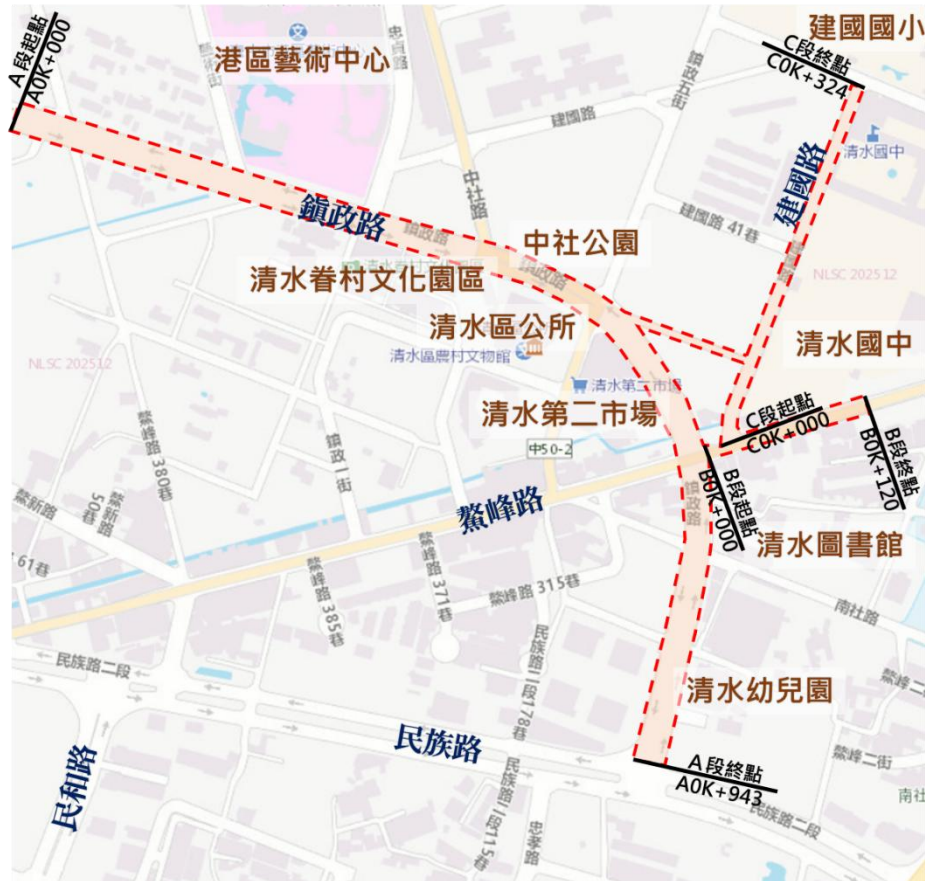


圖 24 清水區鎮政路人本改善工程範圍圖

(二) 工程效益及成果：拓寬人行空間 1,063 公尺、新設人行道 324 公尺、設置行人優先道 110 公尺、全區整合公共設施淨空人行道、校園圍牆退縮 366 公尺、五叉路口改為四叉路口 1 處、斜交路口改為正交路口 1 處、巷口人行道延伸 2 處、無號誌路口劃設「停」字 5 處、台電纜線下地 649 公尺、縮減車道及路肩 1,267 公尺、道路燙平 1.39 公里、設置公車島 7 處；沿線汰換 LED 路燈、路口建置庇護島、設置左彎車道、無障礙斜坡、欄杆、行人號誌，路口增加行人停等空間、行穿線退縮等。



圖 25 鎮政路人本改善工程改善前-五叉路口車輛交織、車道過寬



圖 26 鎮政路人本改善工程改善後-調整為四叉路口、人行道拓寬



圖 27 鎮政路人本改善工程改善前-學生上下學人流多、車流缺乏管理



圖 28 鎮政路人本改善工程改善後-校園退縮圍牆建立停等空間、車流及
人流動線明確劃分管理

三、 屯區：臺中市大里區中興大學附屬高級中學校園周邊人行環境品質提升改善工程

(一)改善範圍：東榮路（永興路至益民路二段）



圖 29 大里區東榮路人本改善工程範圍圖

(二) 工程預期效益及成果：擴大路口轉角、加大行人停等空間、建置導盲設施、調整管線箱體至公共設施帶，並與喬木整併為連續綠帶、校門口延伸人行道串聯兩側人行空間、建置無障礙斜坡道、設置街道傢俱、設立人行道禁止臨時停車牌面及行人優先標誌、人行道鋪面整體重新鋪設、既有道路養護整建。



圖 30 東榮路人本改善工程改善前-樹木浮根、公共設施帶未整合



圖 31 東榮路人本改善工程改善後-鋪面重新鋪設、整合公共設施帶



圖 32 東榮路人本改善工程改善前-花台過大影響人行空間



圖 33 東榮路人本改善工程改善後-拆除花台、增設街道家具

四、都區－忠明南路及進化北路：

(一) 臺中市南區忠明南路(南屯路一段至國光路)道路改善工程

1. 改善範圍：南屯路一段至國光路，改善全長達 3.43 公里，鄰近 6 所學校，改善超過 20,000 名學生通行安全。

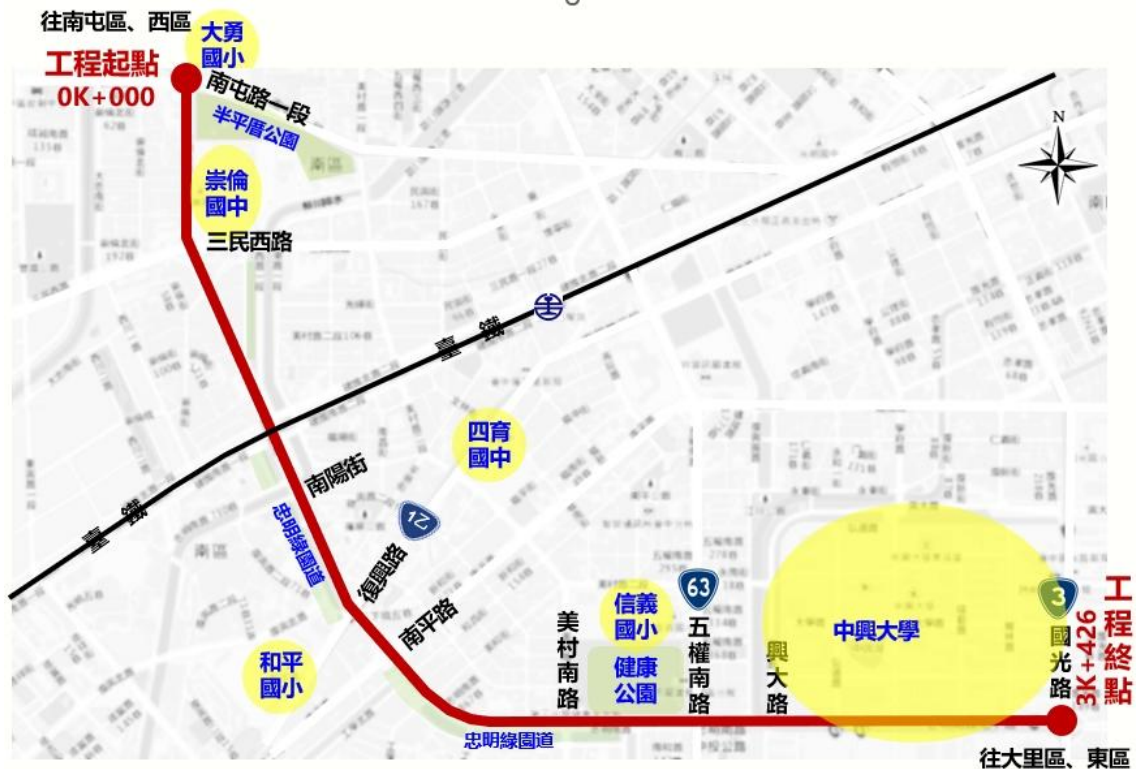


圖 34 忠明南路人本改善工程範圍圖

2. 工程效益及成果：道路燙平 3.43 公里、人行道改善 3,066 公尺、改善 15 處路口行人安全、含大型路口改善行人安全、含天橋路口串聯無障礙動線、改善偏心左轉車道 17 處、增設庇護島頭 42 處、改善無障礙坡道 89 處、照明號誌共桿 32 支、纜線下地 1,963 公尺、綠化植草 2,700 平方公尺

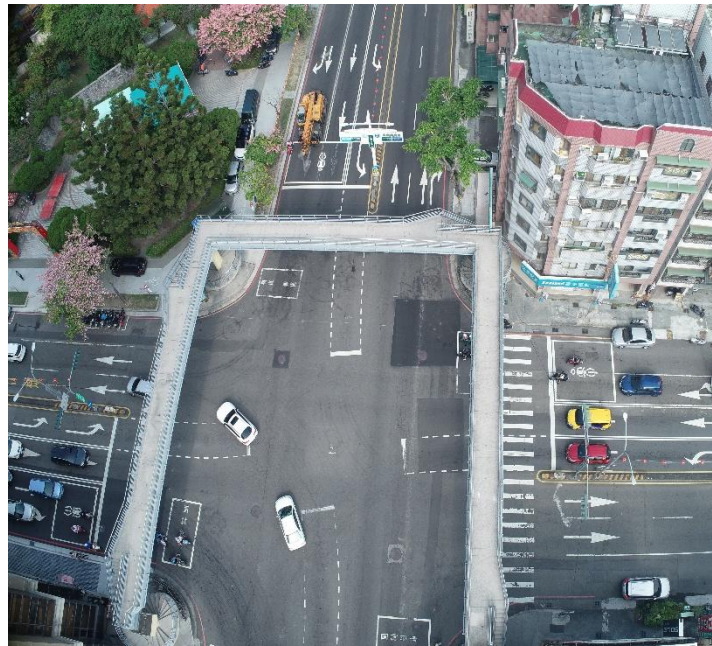


圖 35 忠明南路人本改善工程改善前

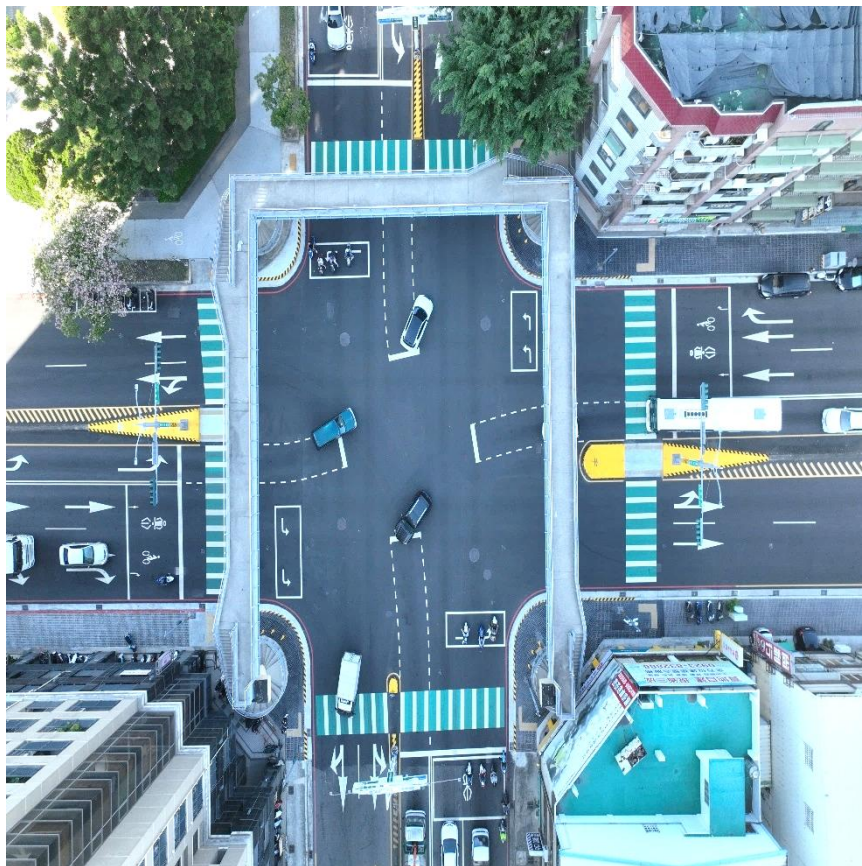


圖 36 忠明南路人本改善工程改善後



圖 37 忠明南路人本改善工程改善前



圖 38 忠明南路人本改善工程改善後

(二) 臺中市北區進化北路道路、共桿建置及人行道改善工程

1. 改善範圍：進化北路（中清路至崇德路）



圖 39 進化北路人本改善工程範圍圖

2. 工程效益及成果：道路燙平長度 1.075km、人行道拓寬至 3m 約 6,212 公尺、增設庇護島頭 10 處、改善路口安全 18 處、共桿號誌 10 座、增設偏心左轉車道 8 處、空中纜線下地 583m、種植小花紫薇 63 株-綠化面積 827m²、路口右轉引道縮窄約 60%、路口槽化島擴大 4 處



圖 40 進化北路人本改善工程改善前

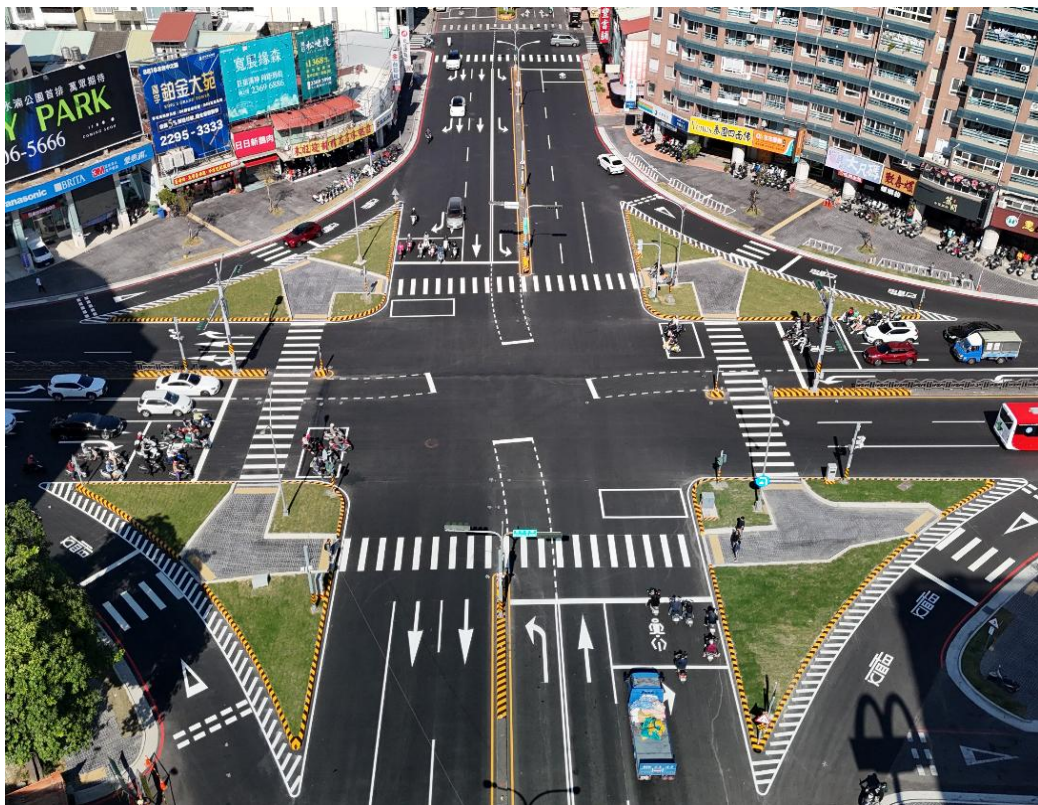


圖 41 進化北路人本改善工程改善後



圖 42 進化北路人本改善工程改善前

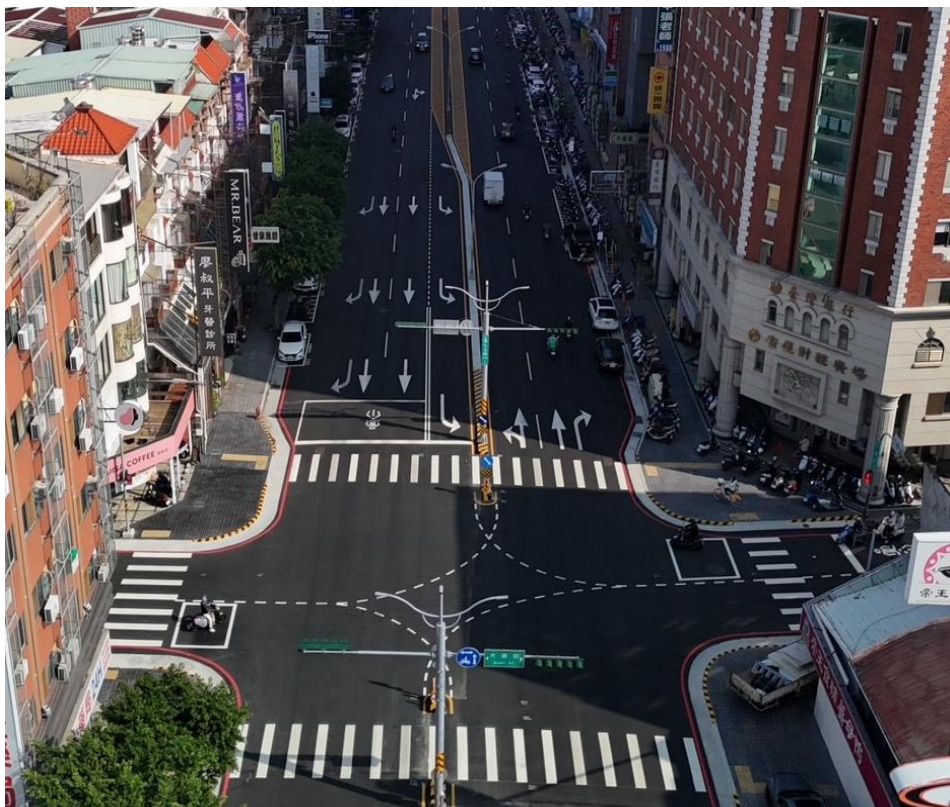


圖 43 進化北路人本改善工程改善後

三、臺中市人本建設獲獎實績

臺中市政府近年積極推動以人為本的友善步行環境，歷年於中央評鑑中屢創佳績，這不僅是對建設團隊長期默默耕耘與專業堅持的高度肯定，更是臺中躍升全齡宜居城市的重要里程碑，以下臚列 113 年至 115 年之豐碩獲獎實績：

- (一) 交通部辦理 113 年度「各直轄市、縣政府轄管公路養護考核」：臺中市榮獲「公路路況維護」及「行人空間維護」2 項「績優」，創連續 2 年獲「金路獎」肯定。
- (二) 內政部國土管理署辦理 113 年度「道路養護管理暨人行環境無障礙考評」：臺中市榮獲總成績「優等」，並勇奪「人行環境考評第一名」、「政策作為考評第二名」，更獲頒「進步獎」，另提報 3 位對於人本環境貢獻卓越之里長亦全數榮獲「地方人士貢獻獎」，共計囊括 7 座大獎。
- (三) 內政部國土管理署辦理 114 年度「市區道路養護管理暨人行環境無障礙考評計畫」、113 年及 114 年「都市公園綠地無障礙環境督導計畫」：臺中市榮獲道路人本建設總成績「優等」、都市公園綠地無障礙環境督導計畫「優等」、「人行環境考評第二名」、「政策作為考評第二名」、「學區考評直轄市第二名（臺中市軍功國小）」，並提報 2 位對於人本環境貢獻卓越之里長亦全數榮獲「地方人士貢獻獎」；此外，北屯區中清路二段更獲選為「民眾票選路段」，在改善幅度最具挑戰性項目中，整體完成度表現獲得最高評價，本次共計獲得 8 座獎項。
- (四) 內政部國土管理署辦理「2026 馬路好行評選」：臺中市積極建置人本環境與優化道路建設，獲得中央高度認同，一舉斬獲 10 項大獎的輝煌亮眼成績；此次獲獎機關-建設局 5 項、交通局 1 項、清水區公所 1 項及個人獎獲得 3 項。其中，由清水區公所執行的「臺中市清水區清水國中校園周邊人行環境品質提升改善工程」，更是從全國眾多提案中脫穎而出，勇奪最高榮譽「特優」獎！

參、臺中市人行環境未來規劃藍圖

一、人行環境亮點潛力區

臺中市人本環境的建構與串連，以「安全、舒適、無障礙」為核心價值，透過人行環境斷點縫合與道路空間重分配，讓人行道不僅達到最低標準的「能走」，更是讓市民有感「好走」的友善行人生活廊道；第一階段盤點特色人本區域及優先改善路段，目前進行「一中商圈」、「市政特區」、「大甲鎮瀾宮周邊人行環境改善」、「向上路一段周邊生活特區」、「西屯中科生活圈」及「中興大學城」六大人行環境整體規劃案。

為建構本市完整之人行環境發展藍圖，持續推進「臺中市道路人行環境建設整體綱要計畫」，並規劃下一階段人本環境之發展願景。本綱要計畫係依據全臺中市 12 公尺以上都市計畫道路步行環境之盤點成果，整合既有已改善與規劃中之案件，特邀集都市計畫、交通系統、人本建設、無障礙環境及景觀規劃等領域共 12 位專家學者依據「人流密集度及人口密度」、「大眾運輸發展及人行節點軸線」及「地方協作意願與方案執行效益」三大面向綜合評估，嚴選「山海屯都」共 10 處人行環境亮點潛力規劃範圍，包含：山區的「廟東商圈」與「豐富生活區」、海區的「沙鹿車站生活區」與「清水新鎮生活區」、屯區的「太平樹孝商圈」與「北大里生活區」以及都區的「文心森林生活區」、「大慶生活區」、「草悟道公益商圈」、「北屯昌平商圈」共 10 處人行環境亮點潛力區，為確認各潛力區之在地需求與推動可行性，並建立地方共識，已完成 10 場地方說明會，初步蒐集地方意見領袖及參與民眾之意見，期可建立政策共識、瞭解人行環境改善可行性並釐清改善優先順序，依序說明如下：

(一)文心森林生活區：

1. 規劃範圍：北-市政路、南-向上路二段、東-文心路一段、西-惠中路二段。
2. 初步評析成果：可作為臺中市宜居永續生活示範街區，該示範區鄰接捷運線、文心森林公園及公益路，具備綠色基盤、大眾運輸及重要人行軸線之整合條件；惠文路、文心一路、大業路等生活動線仍有人行道淨寬不足或未完整設置情形，改善需求明確。地方說明會亦反映人行道占用、鋪面、路樹及設施配置等議題，且部分路段店家較少、推動阻力相對低，並可結合文心森林公園「美樂地」理念，規劃周邊道路人行道植栽綠化，作為「宜居永續生活示範街區」。
3. 擬定改善計畫：



圖 44 文心森林生活區人行環境改善構想圖

(二)大慶醫療生活區：

1. 規劃範圍：北-建國北路一段、南-復興路一段、東-東興路一段、西-大慶街二段。
2. 初步評析成果：可作為臺中市高齡友善與醫療型人行環境改善的操作示範區，該示範區醫療、通學及大眾運輸條件明確。區內以中山醫學大學附設醫院為核心，結合學校、住宅社區及大慶車站、捷運綠線大慶站，具備高齡者、病患、陪同家屬、醫護人員與學生等高頻率人行需求。復興北路、東興路一段及大慶街二段等路段仍有人行道淨寬不足、鋪面老舊或未設置人行道情形，與醫療生活區所需之安全、連續及無障礙通行環境仍有落差。另地方意見聚焦交通安全、施工品質、排水高程與停車管理，改善方向明確，爰適合作為「高齡友善與醫療型人行環境示範區」。
3. 擬定改善計畫：



圖 45 大慶醫療生活區人行環境改善構想圖

(三)北屯昌平商圈：

1. 規劃範圍：北-文心路四段、南-崇德路一段、東-太原路三段、西-北屯路。
2. 初步評析成果：具備住宅人口、商圈活動、太原綠園道、北屯兒童公園及捷運綠線周邊發展條件，系統串聯潛力高；地方對商圈與交通系統整合具改善期待，惟昌平路一段多未設置連續人行道，崇德路、北屯路亦有淨寬不足及設施干擾問題，後續尚須處理車流、停車及管線整合等問題。
3. 擬定改善計畫：



圖 46 北屯昌平商圈人行環境改善構想圖

(四)草悟道文創生活圈：

1. 規劃範圍：北-臺灣大道二段、南-民生路、東-英才路、西-美村路一段。
2. 初步評析成果：人行活動密集度及改善需求面向表現突出，草悟道、勤美、公益路、英才路及林森路周邊具有高度文化、商業與休憩活動，人行使用強度高，且部分次要道路及生活巷道有人行道淨寬不足或未設人行道、停車、及設施占用問題。惟本區停車需求、商業活動及地方意見較為複雜，工程配套與地方協作需較長時間溝通。
3. 擬定改善計畫：



圖 47 草悟道文創生活圈人行環境改善構想圖

(五)豐富生活區：

1. 規劃範圍：北-中正路、南-社興路及安和路、東-圓環南路、西-豐原大道。
2. 初步評析成果：位於豐原新興住宅與「亞洲大學豐富健康產業園區」，具備山線地區新興生活區之發展潛力。道路條件較單純，成功路、社興路、安和路及社皮公園周邊具補強或新設人行空間之條件；後續宜以成功路、社興路及安和路等生活動線為優先改善路段，透過串聯亞洲大學周邊生活區、亞洲大學附設豐原醫院及新興住宅街廓，作為「山線新興人行環境示範區」。
3. 擬定改善計畫：



圖 48 豐富生活區人行環境改善構想圖

(六)豐原廟東商圈：

1. 規劃範圍：北-三民路、南-南陽路、東-綠空鐵道、西-中山路。
2. 初步評析成果：本區具豐原車站、中正路、圓環系統、綠空廊道及葫蘆墩圳水岸串聯潛力，商業與觀光人流明確；惟核心區道路寬度較小，內部街廓以早期開發型態為主，如：和平街、復興路、三民路等路段缺乏完整人行道，且停車、裝卸、攤商與觀光人流交疊，工程及地方協調難度較高，建議優先進行地方溝通事宜，再行規劃人行環境改善方案。
3. 擬定改善計畫：

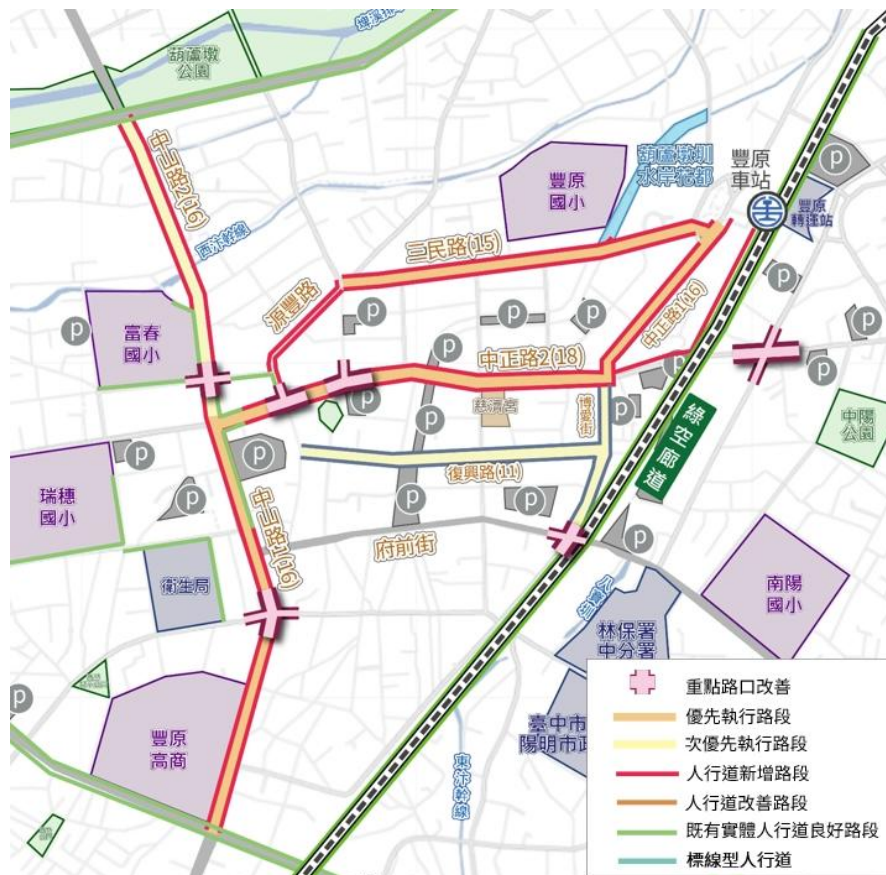


圖 49 豐原廟東商圈人行環境改善構想圖

(七)清水新鎮生活區：

1. 規劃範圍：北-鎮政路、南-仁愛路、東-忠孝路、西-民安路。
2. 初步評析成果：為臺中市海線新興的生活區，具備行政服務、藝文設施、公園綠地、運動休閒、醫療照護及新興住宅等公共設施與生活機能，且具備人行環境建設執行經驗。當地里長、民意代表皆表達對於人行環境建設的高度支持。惟各路段人行環境改善計畫未能持續獲得補助執行，導致各路段方案執行內容未能有效串聯，如：鰲峰路、民安路、民和路，建議可進行人行環境整體規劃提案，作為「海線新興人行環境示範區」。
3. 擬定改善計畫：

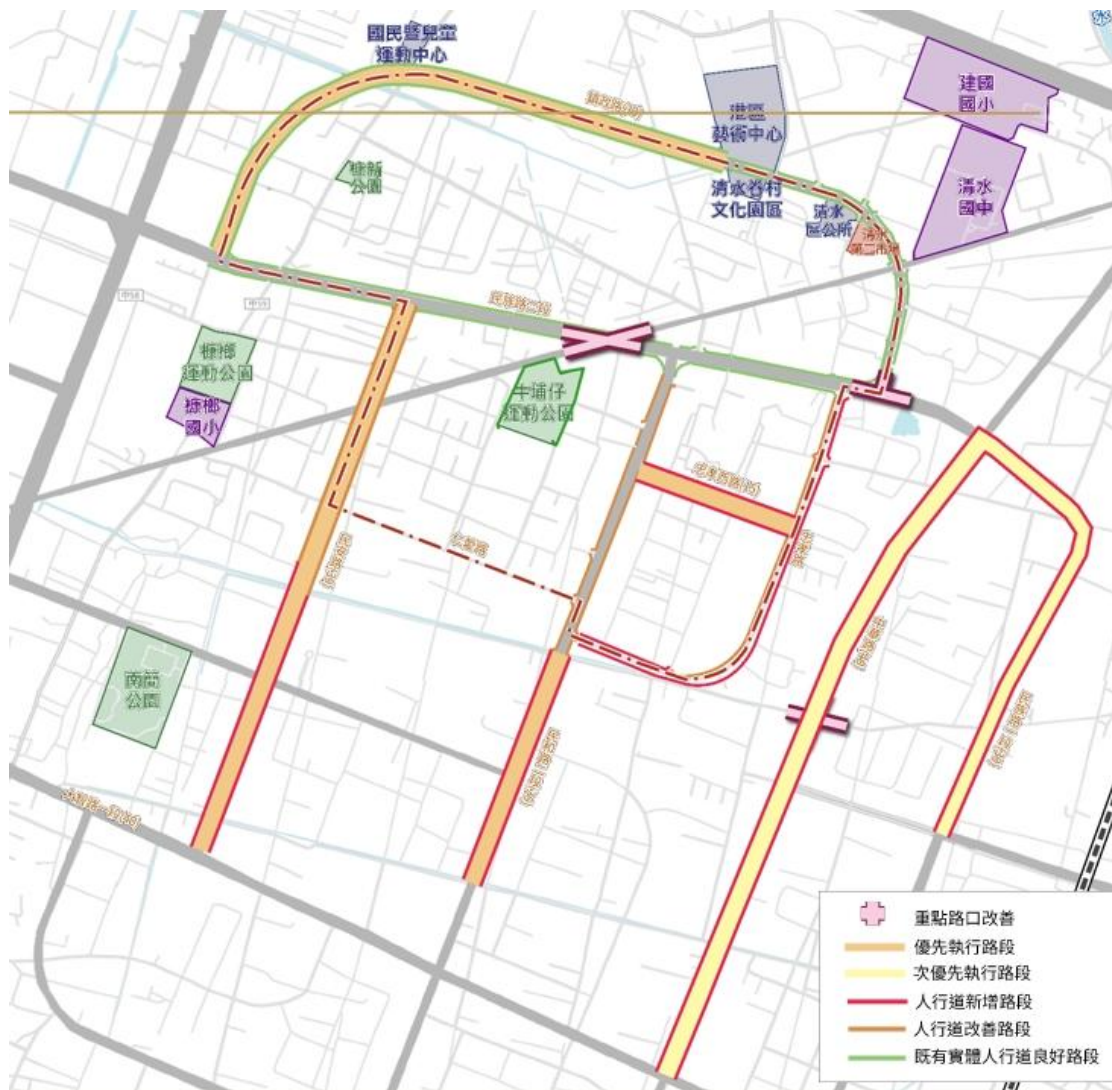


圖 50 清水新鎮生活區人行環境改善構想圖

(八)太平樹孝商圈：

1. 規劃範圍：北-太順路、南-中山路三段、東-樹孝路、西-環中路三段。
2. 初步評析成果：以高齡友善的醫療商圈為發展重點，樹孝路人行環境改善已獲得當地里長、商圈主要幹部以及民意代表的支持，建議可優先執行樹孝路人行環境，並連接至北屯區老人復健綜合醫院、賢德醫院、「馬卡龍公園」以及「市民大道」，作為太平區人行環境串聯新契機。
3. 擬定改善計畫：



圖 51 太平樹孝商圈人行環境改善構想圖

(九)沙鹿車站生活區：

1. 規劃範圍：北-臺灣大道七段、南-鎮南路二段、東-鎮政街、西-沙田路。
2. 初步評析成果：本區以沙鹿火車站為核心，具通勤、通學及商業人潮，台灣大道與光華路人行條件相對較佳，但沙田路、鎮南路及多數生活道路仍有人行道不連續或淨寬不足情形。地方雖認同改善方向，惟對於停車、施工、排水及沙田路道路使用現況仍需完整的規劃與溝通，如沙鹿鎮南路（鎮政路口至沙田路口）。
3. 擬定改善計畫：



圖 52 沙鹿車站生活區人行環境改善構想圖

(十)北大里生活區：

1. 規劃範圍：北-大明路、南-東榮路及益民路、東-中興路二段、西-國光路二段。
2. 初步評析成果：本區具仁愛醫院、多所學校及高密度住宅，改善需求明確，益民路、大明路及中興路二段等路段可回應就醫、通學及生活通行需求；惟本區綠色基盤、大眾運輸及人行軸線連結相對較弱，且大明路停車、植栽、分段施工與既有設施整合仍需協調，建議優先執行地方具有共識之路段，如益民路（大明路口到中興路口縫補部分人行道未改善路段）；另德芳南路為商店密集區，建議一併納入改善。
3. 擬定改善計畫：



圖 53 北大里生活區人行環境改善構想圖

肆、 結語

隨著人口高齡化及人本環境日益受到重視，以往「以車為本」的道路建設，將翻轉成「以人為本」的道路人行空間。為積極打造良好的人行空間，本府全盤考量及盤點山、海、屯、城區校園、商圈及交通軸線等步行人口需求處所周邊道路，規劃人本動線串聯，從點(校園、商圈)至線(捷運、鐵路)推動到面(區域)，透過爭取中央補助辦理道路人本環境改善，優化路口安全性，推動人行道安心路網，系統性建立臺中人本友善環境。

本府將持續透過工程設施優化、改善路燈照明及無障礙設施等，提升人行環境品質，解決人行空間不足問題，且於施工過程積極與民眾溝通，落實交通維持，降低施工對民眾生活之影響。未來，本府將持續推動實體人行道、標線型人行道及路口改善等方式，串聯學校、醫院等重要節點周邊人行空間，推動通用設計，確保各類使用者，包括老年人、孩童及身心障礙者，皆能享有安全、便捷的行人環境，致力於打造「有愛無礙」的友善行人之都，讓臺中成為保障行人安全的城市典範，形塑本市為人本、宜居之友善城市。