



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

INTERPELAÇÃO ESCRITA

Devido à falta de um planeamento de longo prazo e prospectivo, e de instalações de apoio ao trânsito dentro e fora de Macau, o Governo da RAEM deve alargar a sua visão sobre a definição de políticas de trânsito

A escassez de terrenos e Macau é uma terra pequena com muita gente são temas de conversa usuais. As vias públicas concebidas no passado para as diversas zonas já não conseguem satisfazer as necessidades do actual desenvolvimento. Mais, devido às deficiências da concepção urbanística, o Governo da RAEM só pode proceder à reparação ou optimização das instalações de apoio viário sob a forma de “atravessar o rio sentindo as pedras”.

De acordo com os dados estatísticos relativos ao trânsito, fornecidos pelo Corpo de Polícia de Segurança Pública, registou-se, até Setembro de 2021, um decréscimo no número de acidentes de viação que provocaram mortes, em comparação com o ano passado. No entanto, o número dos acidentes de viação que causaram ferimentos envolvendo peões subiu de 253 para 337, registando-se um aumento de 33,2 por cento; e o número de feridos em acidentes de viação também subiu de 253 para 337, registando-se um aumento de 30,39 por cento.

No dia 10 de Janeiro de 2018, ocorreu um acidente de viação fatal no cruzamento entre a Rua de Francisco Xavier Pereira e a Rua de Fernão Mendes Pinto; no dia 2 de Junho de 2021, um autocarro atropelou duas crianças do sexo masculino no



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

cruzamento entre a Rua Oito do Bairro de Iao Hon e a Rua da Serenidade, tendo ficado as duas debaixo do veículo; e, no dia 2 de Dezembro de 2021, ocorreu um acidente de viação fatal na Avenida do Ouvidor Arriaga, perto do número policial 121. Os acidentes de viação são causados por diversas razões, por exemplo, fraca consciência dos condutores sobre o trânsito; fraca capacidade de resposta a situações de risco dos condutores; irracionalidade na colocação de passadeiras; e irracionalidade e falta de clareza na concepção das instruções viárias e nas instalações de apoio ao trânsito, que podem resultar na ocorrência frequente de acidentes de viação.

As actuais instruções viárias e as instalações de apoio ao trânsito das diversas zonas de Macau não conseguem acompanhar a situação do aumento rápido da densidade populacional dos bairros comunitários e, a título de exemplo, temos a rede viária concebida para a zona da Avenida de Horta e Costa, que já não consegue satisfazer as necessidades, em termos de segurança, dos condutores e dos peões que circulam naquela zona; a rede viária da Avenida da Concórdia – ponto crítico do trânsito – que está cada vez mais complexa, devido ao terminal de autocarros do Fai Chi Kei que ali se localiza; e o planeamento de trânsito que já não consegue dar resposta ao fluxo das zonas perto do terminal de autocarros do Fai Chi Kei e da Rua do Comandante João Belo, devido à construção do complexo de habitação pública do Fai Chi Kei.

Com o rápido aumento da densidade populacional na zona do Fai Chi Kei e a substituição dos autocarros por veículos de grande porte, aumentam assim os riscos



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

e problemas de trânsito. No cruzamento entre a Rua do Conselheiro Borja e a Avenida da Concórdia, a via com prioridade para aceder à Avenida da Concórdia passou a ser a da Rua do Conselheiro Borja. No entanto, tendo em conta a complexidade das condições rodoviárias das referidas vias, a existência de muitas placas de sinalização, a reduzida visibilidade decorrente da paragem e do estacionamento de autocarros, e a falta de sinais de trânsito claros sobre a mudança de prioridade nas vias, alguns condutores continuam então a circular na Avenida da Concórdia sem saber que estão numa via sem prioridade, o que pode facilmente originar acidentes de viação.

Mais, ainda temos uma outra via principal considerada como um ponto crítico no trânsito da zona Norte – via que liga a Estrada do Arco e a Avenida do Conselheiro Borja. No passado, devido à complexidade dos cruzamentos e ao elevado número de sentidos de condução, ocorreram frequentemente acidentes de viação. Recentemente, procedeu-se ao reordenamento dos sentidos das respectivas vias. No entanto, como a sinalização não é clara, houve frequentemente situações de condução perigosa, por exemplo, a entrada directa na Avenida do Conselheiro Borja pela faixa do lado esquerdo.

Atendendo a que o novo Estudo do Planeamento Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau (2021-2030) só vai ser publicado oficialmente em 2022, segundo o actual Estudo do Planeamento Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau (2011-2020), a política de trânsito terrestre de Macau consiste em “oferecer trânsito de qualidade através do aperfeiçoamento das respectivas infra-estruturas e melhoria dos respectivos serviços”. Só que, na realidade, as actuais infra-estruturas de trânsito



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

existentes nas diversas zonas não conseguem atingir os objectivos consagrados na referida política.

Macau tem vindo nos últimos anos a resolver o problema de trânsito das suas diversas zonas. No entanto, há que acelerar ainda o planeamento relativo à articulação do trânsito com as cidades da Grande Baía Guangdong-Hong Kong-Macau, a fim de acompanhar o ritmo de desenvolvimento da Grande Baía. Neste momento, o grande centro modal de transportes da Barra de Macau não tem carácter externo, e Macau não dispõe de nenhum terminal com ligação ao exterior, tal como a Estação “West Kowloon” de Hong Kong.

Assim sendo, interpelo o Governo, solicitando, que me sejam dadas respostas de uma forma clara, precisa, coerente e completa sobre o seguinte:

1. Em relação à pressão do trânsito de Macau acima referida, actualmente ainda não existe um planeamento a longo prazo e prospectivo para o trânsito em geral. Com vista a resolver os actuais “conflitos entre peões e veículos”, o aumento do número de acidentes de viação, etc., de que medidas concretas dispõe o Governo da RAEM para fazer face ao actual problema de trânsito – frequentes acidentes de viação?

2. Em relação ao planeamento das vias nas zonas com alta densidade populacional e da instalação de sinais de trânsito relativos à alteração do sentido das vias, de que sistemas científicos dispõe o Governo da RAEM para analisar, otimizar e regulamentar as vias públicas, com vista a resolver a actual situação de falta de



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

uniformização nas respectivas instruções, que constitui um risco para os condutores que circulam nas vias cujas regras de circulação foram ajustadas?

3. Os planos do Estudo do Planeamento Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau (2011-2020) ainda não foram concretizados. Assim sendo, o Estudo do Planeamento Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau (2021-2030) vai continuar a apurar as razões da não concretização dos objectivos definidos no passado? Quanto à ligação do trânsito e ao planeamento deste, quer interno quer externo, de que planos e políticas prospectivas dispõe o Governo da RAEM para melhorar a qualidade de vida da população?

7 de Dezembro de 2021

**O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,
Che Sai Wang**