



INTERPELAÇÃO ESCRITA

Optimização das instalações complementares de trânsito e construção de instalações comunitárias na Zona A dos Novos Aterros Urbanos

A Zona A dos Novos Aterros Urbanos é uma nova zona habitacional de Macau e, quando os complexos de habitação pública daquela zona começaram a ser recentemente ocupados, tornaram-se mais notórios os problemas quer do trânsito que liga esta zona ao exterior, quer da desactualização das suas instalações públicas e comunitárias. Esta zona está ligada à península de Macau apenas por uma via dupla, e o grande fluxo de veículos nas horas de ponta causa grandes engarrafamentos, pelo que a circulação no troço de ligação ao posto fronteiriço da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau está quase paralisada nos feriados, devido a problemas de concepção e de definição dos percursos. As instalações complementares de transportes públicos são insuficientes, a dificuldade em entrar nos autocarros é um problema comum, as deslocações dos idosos não são convenientes e os trabalhadores das obras são obrigados a andar a pé devido à falta de ligação, o que constitui um risco para a sua segurança. Ao mesmo tempo, depois da conclusão das obras do edifício de instalações públicas no lote B6, as mesmas ainda não foram abertas ao público, a entrada em funcionamento das instalações comerciais está atrasada e os residentes têm de fazer compras noutras zonas, o que agrava ainda mais a pressão do trânsito. Apesar de o Governo ter implementado medidas de optimização, como a criação de mais paragens temporárias, estas são provisórias e não conseguem dar resposta



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

(TRADUÇÃO)

às necessidades decorrentes do crescimento demográfico, por isso, é necessário proceder-se a um planeamento prospectivo e sistemático para resolver radicalmente o problema.

O Governo da RAEM anunciou, no início do ano, a criação de mais paragens provisórias e o prolongamento do percurso de algumas carreiras, medidas que entraram em vigor em Fevereiro e têm carácter provisório. Tendo em conta que a população da Zona A vai continuar a aumentar, e que ainda estão em construção o traçado leste do Metro Ligeiro, as principais vias públicas e as vias viárias que ligam a outras zonas, verifica-se, portanto, que as actuais medidas provisórias apenas conseguem resolver os sintomas, sem atacar as causas profundas dos problemas. Assim sendo, as autoridades competentes devem dispor de um plano mais prospectivo e sistemático, com vista a resolver de forma radical os problemas de mobilidade na zona e a aperfeiçoar integralmente as infra-estruturas essenciais para a vida quotidiana.

A construção de instalações complementares de trânsito na Zona A dos Novos Aterros pode tomar como referência as experiências de sucesso das regiões vizinhas. Quanto aos transportes de ligação para fora desta zona, pode-se considerar a experiência do “modelo de viaduto” de Kai Tak em Hong Kong, para que, além do traçado leste do Metro Ligeiro, seja construído também um sistema inteligente com um traçado em forma de viaduto na linha circular central da zona dos novos aterros, estabelecendo uma ligação directa com o Metro Ligeiro. Essa medida permitirá a separação completa com o trânsito rodoviário terrestre ao nível do solo, estando a concepção das vias de acessos à referida zona baseada em faixas de circulação viária com funções diferenciadas, de modo a evitar a



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

(TRADUÇÃO)

concentração dos veículos numa única via principal.

Quanto ao sistema de mobilidade lenta, pode-se tomar como referência o sistema de “corredor pedonal sem veículos motorizados” na aldeia de Liantan, no distrito de Huangpu, em Guangzhou, bem como a triagem de peões e veículos em Kai Tak. Assim, nas habitações públicas de grande dimensão, torna-se obrigatória a construção de corredores pedonais aéreos a dois pisos de altura para a conexão entre os espaços residencial e comercial, deixando o pavimento para a circulação de veículos automóveis, e o corredor no segundo piso exclusivamente para peões. As vantagens da orla costeira podem também ser aproveitadas com este modelo de circulação se for construído um eixo viário para a mobilidade lenta, a fim de resolver o problema de deslocação no “último quilómetro” e evitar o ressurgimento daquela “sensação de ilha isolada” como a verificada em Seac Pai Van, devido à imperfeição do sistema pedonal.

Quanto à microcirculação a nível comunitário, devem retirar-se as lições da situação de “atraso da resposta às necessidades do trânsito viário em relação a instalações complementares” que se verifica em Seac Pai Van. Assim, a rede de carreiras circulares deve estar aberta antes da ocupação das habitações públicas, para garantir que os serviços de transportes públicos não sejam inferiores aos das outras zonas. Pode-se ainda tomar como referência o “parque inteligente de estacionamento”, situado no Vale do Rio Wanjiang, em Dongguan, com a construção de um parque de estacionamento inteligente de gestão centralizada, bem como de pontos intermodais para a mobilidade partilhada, com vista a incentivar os residentes a reduzir o uso dos veículos particulares.



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

(TRADUÇÃO)

Em relação às instalações para o quotidiano dos residentes, pode-se considerar como referência o “Parque de Bolso” do bairro comunitário Mingzhu da cidade de Guangzhou, e o projecto do “Bairro Dinâmico” no Vale do Rio Wanjiang, em Dongguan. Assim, pode-se aproveitar os espaços desaproveitados nas imediações das estações do metro ligeiro e dos centros modais de transportes públicos para a construção de “Parques de Bolso”, em articulação com os espaços comerciais nas áreas residenciais e com os percursos pedonais. Mais, junto dos acessos ao circuito pedonal e das paragens de transporte público, pode-se criar um espaço comercial contíguo à via pública, com vista a aumentar a atracção para a mobilidade pedonal.

Assim sendo, interpelo o Governo, solicitando, que me sejam dadas respostas, de uma forma CLARA, PRECISA, COERENTE, COMPLETA e em tempo útil, sobre o seguinte:

1 - A passagem pela Zona A dos Novos Aterros é indispensável para o acesso ao posto fronteiriço da Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau e, durante um longo período, tem-se verificado o problema de planeamento insuficiente e capacidade limitada da rede rodoviária nessa zona. Nas horas de ponta e nos feriados, um elevado número de veículos estão aglomerados numa mesma via de acesso, originando grandes engarrafamentos e enchentes de trânsito nas redes viárias adjacentes. Além das medidas existentes para atenuar a pressão do trânsito na Zona A dos novos aterros, de que planos dispõe o Governo no curto prazo para otimizar quer a triagem de diversos tipos de veículos, quer a concepção das intersecções das vias públicas daquela zona?



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

(TRADUÇÃO)

2 - Segundo o Governo, as obras de trânsito na Zona A iam ser concluídas em articulação com a ocupação das habitações públicas, porém, neste momento, estando os residentes já a ocupar as suas habitações, verifica-se, obviamente, que as obras principais e as instalações complementares estão atrasadas, e que o planeamento do trânsito inteligente não está a ser acompanhado atempadamente. O Governo deve reforçar o planeamento atempado, definir o calendário concreto da conclusão das obras e das instalações complementares, assim como os sujeitos responsáveis pelo seu cumprimento, e criar um mecanismo de monitorização da situação do trânsito na Zona A e de *feedback* das opiniões da população, com vista a responder atempadamente às solicitações dos residentes e dos trabalhadores, e garantir que as diversas medidas surtam os devidos efeitos. Como é que o Governo vai fazer isso?

3 - Nas cidades de Guangzhou, Hong Kong e Dongguan, através da construção de corredores de mobilidade lenta, da optimização das linhas de transportes públicos, da construção de um sistema inteligente de transportes colectivos, da remodelação de parques comunitários e de instalações complementares de estacionamento, tem-se concretizado a experiência bem-sucedida de “primazia dos transportes, sincronização das instalações complementares e gestão inteligente”. Como é que o Governo pode aprender com as experiências das regiões acima referidas, a fim de definir um projecto aplicável à Zona A, para a optimização dos equipamentos de trânsito, das instalações para o quotidiano dos residentes e da gestão inteligente? Quando é que vai ser divulgada a calendarização para a implementação desses trabalhos, e quais as medidas concretas que vão ser adoptadas para que, na Zona A, não volte a



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

(TRADUÇÃO)

acontecer a situação, de “deixar primeiro que as fracções sejam ocupadas, e depois procurar resolver essa falha”?

15 de Abril de 2026

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,

Che Sai Wang