

IAOD do Deputado Chan Lai Kei em 28.04.2026

Sugestões sobre a optimização das faixas de rodagem no centro modal de transportes do Posto Fronteiriço de Hengqin

A plataforma do centro modal de transportes, no 2.º andar do Posto Fronteiriço de Hengqin, aberta em Novembro de 2024, tem zonas de tomada e largada destinadas a diferentes tipos de veículos. Com o aprofundamento da integração Macau-Hengqin, a passagem fronteiriça já é rotina de muitos residentes. Segundo a Estação Geral de Inspeção Fronteiriça de Zhuhai, no primeiro trimestre deste ano, o número de passageiros e veículos no referido posto atingiu novo recorde: 2,33 milhões de residentes de Macau, um aumento de 43 % em relação ao período homólogo, e o número de automóveis com matrícula de Macau representou 66 % dos veículos que atravessaram a fronteira.

Estes números revelam um aumento acentuado na “procura rígida” de lugares de tomada e largada de passageiros, aliás a PSP tem chamado a atenção dos condutores para usarem faixas específicas. Face ao aumento contínuo do trânsito, a configuração inicial das faixas na referida plataforma já não corresponde às necessidades actuais. Assim, apresento as seguintes sugestões:

1. Ajustar as faixas da zona de largada de passageiros, reforçando o desvio dos veículos.

Actualmente, existe uma distribuição desequilibrada das rotinas de largada de passageiros de veículos ligeiros. A maioria dos condutores tende a usar as vagas de largada junto à área de estacionamento dos veículos do Governo, o que causa grande pressão nesse local. Por outro lado, embora a zona de largada da zona G da referida plataforma tenha espaço disponível, a necessidade de contornar toda a plataforma para sair — ou seja, um percurso de retorno excessivamente longo — reduz a vontade dos condutores de a utilizar. Considerando que, na Zona H, destinada à largada de passageiros de autocarros transfronteiriços e locais, a frequência de utilização das faixas de rodagem é relativamente baixa, propõe-se estudar a possibilidade de ajustar os lugares de paragem da Zona H do lado contíguo à Zona G, permitindo que veículos ligeiros os utilizem para largada de passageiros. Dessa forma, os condutores poderão seguir o fluxo original da Zona H e aceder directamente à faixa de saída, sem necessidade de dar uma "grande volta" no centro modal. Através deste ajuste subtil na disposição espacial, encurta-se o percurso de circunavegação, atraindo assim os condutores a fazerem uma divisão voluntária do fluxo de veículos.

2. Introduzir o mecanismo flexível de “partilha nas horas de ponta” para resolver o congestionamento regional

Nos feriados e nas horas de ponta, o trânsito na zona de tomada e largada de passageiros da Zona A está sempre paralisado, chegando mesmo a causar congestionamentos que se estendem às vias principais, o que constitui um risco para a segurança. A par disso, o fluxo de veículos na zona de tomada e largada de passageiros dos autocarros transfronteiriços da Zona B é comparativamente mais reduzido e não há bancos para os passageiros esperarem. Sugere-se que se estude a introdução de um mecanismo flexível de “partilha nas horas de

ponta” das faixas de rodagem daquela zona. Em determinadas horas de ponta, através painéis electrónicos informativos, o espaço da Zona B deverá ser aberto, de forma dinâmica, para a tomada de passageiros dos automóveis ligeiros. Através de uma mobilização flexível, será possível aumentar a taxa de utilização global das faixas de rodagem da referida plataforma, eliminando eficazmente os riscos de segurança causados pelo congestionamento parcial, devendo ainda ser instalados bancos nas zonas de espera para os cidadãos com necessidades.

3. Criar um mecanismo permanente para a gestão de megadados, com vista a uma gestão científica e “dinâmica”

Face ao aumento contínuo do fluxo de veículos transfronteiriços, as inspecções com base na experiência ou nas práticas tradicionais já não são suficientes para dar resposta a situações complexas e dinâmicas do trânsito. A gestão do tráfego nos postos fronteiriços deve passar de um planeamento “estático” para uma “gestão inteligente”. Sugere-se ao Governo que crie um mecanismo permanente de avaliação dos transportes, baseado em megadados, para monitorizar e analisar, com precisão, a “saturação” em tempo real dos corredores de circulação de todo o centro modal de transportes. Os resultados da análise dos dados podem servir de fundamento para o ajustamento ligeiro mas “dinâmico” em função do fluxo de passageiros em diferentes períodos e feriados, no sentido de assegurar que a plataforma do centro modal de transportes corresponde ao ritmo do desenvolvimento da integração profunda entre Macau e Hengqin.