



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

(TRADUÇÃO)

INTERPELAÇÃO ESCRITA

Planeamento da rede rodoviária do metro ligeiro e uniformização das formas de pagamento das tarifas do metro ligeiro e dos autocarros

Nos últimos anos, a capacidade dos serviços de autocarros de Macau tem vindo a aumentar. Antes do surto da COVID-19, a frequência diária dos autocarros ultrapassava os 10 mil, com uma capacidade diária, em média, de 645 mil passageiros, mas ainda não conseguia satisfazer as necessidades dos residentes e dos visitantes, que estavam a crescer rapidamente. Nos feriados importantes, havia sempre longas filas de espera nas paragens de autocarros e táxis; em alguns pontos de atracção turística, sobretudo no centro da cidade, havia também disputa pelas vias entre peões e veículos, e o trânsito estava quase paralisado. Contudo, com o avanço contínuo do projecto do metro ligeiro, os engarrafamentos de trânsito em Macau poderão ser gradualmente atenuados. Para atenuar, em todos os aspectos, os problemas do trânsito, é necessário melhorar ainda mais a rede do metro ligeiro, particularmente, acelerar o estudo e o planeamento do seu traçado na parte da Península de Macau.

São muitas as limitações objectivas para a construção do metro ligeiro na Península de Macau, sendo esta a principal razão pela qual o Governo ainda não conseguiu definir claramente o respectivo traçado. Durante a campanha eleitoral, o Chefe do Executivo afirmou que devia haver metro ligeiro na Península de Macau e que o segmento de Macau devia passar pelas áreas envolventes. Partindo deste ponto de vista, o traçado do segmento da parte sul do Lago Sai Van do metro ligeiro,



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

(TRADUÇÃO)

que o Governo estudou e planeou há anos, tem alguma viabilidade, pois apenas uma pequena parte do mesmo é um viaduto e, na sua maioria, é um túnel subaquático, com o objectivo de minimizar os impactos e danos nas zonas verdes, nas árvores antigas, nas instalações subterrâneas e na paisagem do património mundial ao longo do traçado. Se o metro ligeiro conseguir fazer a ligação entre a Barra e a paragem de autocarros da Praça de Ferreira do Amaral, será aproveitada a função sinérgica entre o metro ligeiro e os autocarros, e reforçada a triagem do fluxo de passageiros na zona central, e, com a linha leste do metro ligeiro que está a ser planeada, acredita-se que se pode resolver eficazmente a interferência mútua entre os residentes e turistas nas vias rodoviárias, a eficácia do metro ligeiro pode ser desenvolvida plenamente e a construção de Macau como um Centro Mundial de Turismo e Lazer pode avançar.

Assim sendo, interpelo o Governo sobre o seguinte:

Primeiro, o Governo deve considerar seriamente colocar, novamente, na sua agenda de construção, o traçado do segmento da parte sul do Lago Sai Van do Sistema de metro ligeiro, com vista a aperfeiçoar ainda mais a rede rodoviária do metro ligeiro e a desenvolver a eficácia do metro ligeiro. Vai fazê-lo?

Segundo, as tarifas dos autocarros e do metro ligeiro ainda não são uniformes, o que é inconveniente para os residentes e turistas. Em Julho do ano passado, o Secretário para os Transportes e Obras Públicas afirmou que, após a conclusão do novo contrato de autocarros, ia acompanhar a utilização dos meios de pagamento electrónicos para a correspondência entre o metro ligeiro e os autocarros, e que a conclusão desse trabalho estava prevista para aquele ano. Qual é o ponto de situação da uniformização dos métodos de pagamento das tarifas do metro Ligeiro e dos



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

(TRADUÇÃO)

autocarros? Quando é que o Governo prevê a concretização da utilização de um só cartão para o pagamento de todos os serviços de transportes públicos?

22 de Janeiro de 2021

**O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,
Lei Chan U**