

Interpelação Escrita

Deputado José Maria Pereira Coutinho

“Ponte Macau: Análise dos Baixos Níveis de Utilização”

No dia 1 de Outubro de 2024, foi inaugurada com grande pompa a nova ponte “Macau”, que se estende por cerca de três quilómetros e dispõe de oito faixas de rodagem em ambos os sentidos. Destas, duas são exclusivas para motociclos e a construção da ponte teve um custo aproximado de 5,2 mil milhões de patacas. De acordo com fontes oficiais, esta quarta ponte é considerada mais segura para a circulação, uma vez que, mesmo em condições de ventos fortes, as barreiras foram projectadas para reduzir a velocidade nos tabuleiros, cumprindo assim os requisitos técnicos necessários.

A construção da nova ponte teve como principal intuito beneficiar o sector da logística e descongestionar o tráfego entre as ilhas de Coloane, da Taipa e a península de Macau. Espera-se que esta infraestrutura facilite a movimentação de cerca de cem mil pessoas, aliviando assim a pressão sobre o tráfego rodoviário na zona do Aterro A. Outro dos objetivos fundamentais da nova ponte é reduzir o número de mortalidades e acidentes fatais que ocorrem anualmente nas pontes de Amizade e Sai Van, as quais não foram projectadas para suportar a circulação de motociclos.

Desde a abertura da ponte “Macau”, esta tem sido pouco utilizada pelos condutores, uma vez que as deslocações para o trabalho e para as escolas se tornam mais demoradas. As inconveniências associadas à localização da nova ponte e ao limite de velocidade controlada de 60 km/h têm levado muitos motociclistas a optar por circular nas pontes de Amizade e Sai Van, que permitem uma velocidade de 80 km/h.

Desde 2015, o nosso Gabinete de Atendimento aos Cidadãos tem recebido numerosas queixas de ciclistas, que aumentaram recentemente, a expressar o seu descontentamento pela nova estrutura (ponte Macau) não ter sido planeada para incluir pistas específicas para ciclistas, destinada aos cicloturistas e amantes do ciclismo. Além disso, não foram previstos corredores para peões, como os que existem em muitas pontes do interior do continente, que ficam assim sem uma alternativa à utilização da antiga Ponte Nobre de Carvalho.

As pontes, para além de deverem ser seguras, duráveis, elegantes e esteticamente agradáveis, devem ser, acima de tudo, funcionais. Isto significa que devem ser desenhadas, projectadas, concebidas e construídas com o propósito de estabelecer uma ligação eficaz entre dois extremos importantes. A funcionalidade é essencial, pois é através dela que se garante a fluidez do tráfego e o cumprimento das necessidades de mobilidade da população. Assim, uma ponte deve ser mais do que uma estrutura; deve ser uma solução que integre segurança, durabilidade e beleza, ao mesmo tempo que serve o seu propósito fundamental de conexão.

Embora a Ponte Macau tenha sido concebida para facilitar a mobilidade entre diferentes áreas, a falta de uma coordenação eficaz com os demais sistemas de transporte, como autocarros, táxis e o sistema de transporte público, poderá levar a situações em que o fluxo de tráfego será comprometido. Esta questão destaca a necessidade de que o planeamento tivesse sido mais abrangente, com soluções que melhorassem a ligação entre a ponte e as várias opções de transporte disponíveis, a fim de minimizar os engarrafamentos e promover uma circulação mais fluida. Neste contexto, a integração da Ponte de Macau com a rede de infraestruturas de transporte existente na região não foi completamente otimizada, o que poderá resultar em potenciais congestionamentos, pelo que venho **solicitar os seguintes esclarecimentos, de uma forma CLARA, PRECISA, COERENTE, COMPLETA, e em tempo útil, às seguintes questões:**

1. Que medidas específicas estão a ser consideradas para otimizar a logística na nova ponte, de forma a garantir um tráfego mais eficiente de mercadorias entre as diferentes regiões? Que estratégias de apoio à descarbonização dos veículos de transporte estão a ser planeadas para serem integradas na operação da ponte, assegurando assim uma redução significativa da pegada de carbono associada ao transporte de mercadorias? Como é que as autoridades competentes pretendem monitorizar e avaliar a eficácia das medidas logísticas implementadas na ponte, especialmente no que toca à melhoria do fluxo de tráfego de mercadorias? Estão planeadas parcerias com empresas ou organizações especializadas para a implementação de soluções inovadoras na logística e na descarbonização dos transportes em conexão com a nova ponte?

2. Quais foram as principais razões que levaram à decisão de não incluir a passagem do Metro Ligeiro na concepção da nova ponte "Macau", que foi construída

de raiz? Quais os factores que influenciaram esta decisão, porquanto esta inclusão permitiria uma interligação importante entre as ilhas de Coloane, Taipa e a península de Macau, assim como no acesso à Grande Baía? Quais foram as principais razões que levaram à decisão de não incluir ciclovias na construção da ponte “Macau”, considerando a crescente procura por meios de transporte sustentáveis e a importância da promoção da mobilidade saudável entre a população, como defendido por diversas associações de ciclistas? De que forma o Governo de Macau está a avaliar a possibilidade de integrar ciclovias na ponte “Macau” em futuras intervenções, e que consultas estão a ser realizadas com as associações representativas do ciclismo para garantir que as suas aspirações sejam ouvidas e consideradas? Existe um plano estratégico por parte do Governo de Macau para reforçar e alargar a ponte de modo a viabilizar a implementação de ciclovias, e quais são os critérios que serão utilizados para determinar a viabilidade técnica e financeira dessa expansão e como vão promover a segurança e a acessibilidade dos ciclistas na ponte, caso venham a ser implementadas ciclovias, e como é que essas medidas se alinham com as melhores práticas internacionais em infraestrutura ciclável?

3. Que medidas concretas e eficazes estão a ser planeadas para incentivar a utilização da ponte “Macau”, de modo a desviar uma parte significativa do tráfego rodoviário das outras pontes e garantir uma utilização mais eficiente desta infraestrutura? De que forma o Governo de Macau está a considerar a implementação de estratégias que promovam o desvio gradual dos motociclistas para a ponte “Macau”, tendo em vista a redução dos riscos de acidentes fatais e graves, frequentemente associados à utilização das pontes de Amizade e Sai Van? Existe um plano específico no qual o Governo de Macau se compromete a analisar e, eventualmente, proceder à abertura permanente do tabuleiro inferior da Ponte Sai Van, para facilitar a passagem segura dos motociclistas e, assim, contribuir para a diminuição dos acidentes? Que tipo de campanhas de sensibilização estão a ser programadas para informar os motociclistas sobre os benefícios e a segurança da utilização da ponte “Macau”, e como será garantida a sua eficácia na alteração dos comportamentos de tráfego?