

INTERPELAÇÃO ESCRITA

Optimização das instalações de travessia pedonal e dos equipamentos complementares das vias

O Governo da RAEM tem vindo a otimizar continuamente as instalações complementares do trânsito rodoviário de Macau nos últimos anos, incluindo a introdução de “instalações de travessia pedonal omnidireccional” e a actualização de cerca de 80 por cento das sinalizações luminosas de Macau para sinalizações luminosas com controlo adaptativo do tempo (“Adaptive Signal Control”) ou com controlo do tempo com base em dados em nuvem (“Cloud-based Traffic Signal Timing”), esforçando-se por equilibrar os direitos e os interesses de circulação entre peões e veículos, o que merece o nosso reconhecimento. No entanto, com o aumento acelerado da densidade populacional e do envelhecimento da sociedade em Macau, e ainda com o crescimento contínuo do número de visitantes, as actuais instalações de travessia pedonal e a configuração dos sinais semafóricos em algumas intersecções movimentadas já não respondem plenamente ao elevado fluxo de peões e às complexas alterações do fluxo de veículos, levando a sociedade a exigir um maior grau de aperfeiçoamento nas instalações complementares das vias públicas.

Em Macau, o espaço viário é estreito e são muitos os peões e veículos. Actualmente, existe ainda uma discrepância entre o “design” de algumas instalações de travessia pedonal e as necessidades reais, o que gera diversos riscos de segurança. Em algumas intersecções movimentadas, com o objectivo de resolver as complexas “mudanças de direcção” dos veículos, foi implementado o “atravessamento em dois segmentos consecutivos” e foram construídos “refúgios centrais” em passadeiras. No entanto, a dimensão de alguns refúgios de passadeiras é demasiado estreita; por vezes, devido à falta de articulação na mudança dos sinais luminosos, nas horas de ponta, os peões são obrigados a

esperar, por longos períodos de tempo, pela segunda mudança de sinalização, nos refúgios centrais estreitos, chegando até mesmo a ser forçados a permanecer na berma das faixas de rodagem, o que constitui um perigo.

Por outro lado, segundo alguns cidadãos, em algumas vias existem lugares de estacionamento legais, mas faltam instalações de travessia nas imediações, o que faz com que os condutores, após estacionarem os seus veículos, sejam frequentemente obrigados a deslocar-se ao longo da faixa de rodagem até à instalação de travessia pedonal mais próxima, ou mesmo a atravessar a via desrespeitando as regras de trânsito, situações que não só podem criar perigos, como também facilmente conduzem a autuações por infracção.

Quanto aos sinais semaforicos, as autoridades afirmaram anteriormente que, por se ter verificado em algumas zonas que os contadores decrescentes poderiam induzir os condutores a acelerar para passar o sinal vermelho, não tencionam alargar respectiva funcionalidade; no entanto, na realidade os condutores frequentemente falham na avaliação do tempo por falta de contagem decrescente, fazendo travagens ou paragens bruscas nas intersecções; da mesma forma, os peões, por não conseguirem prever o tempo que resta para atravessar a passeadeira, acabam por correr apressadamente. Na ausência de indicações claras, torna-se efectivamente difícil para os cidadãos, especialmente grupos vulneráveis como idosos, crianças em idade escolar, pessoas com deficiência, etc. atravessarem a rua com tranquilidade e segurança. Com o objectivo de reforçar ainda mais a segurança dos utilizadores das vias públicas, interpelo sobre o seguinte:

1. Quanto à dimensão reduzida dos refúgios de passeadeiras nas intersecções mais movimentadas de Macau onde se adopta o “atravessamento em dois segmentos consecutivos”, as autoridades vão efectuar uma análise específica e uma inspecção integral dos referidos refúgios com falta de espaço e com alta concentração de peões? Vão, ainda, estudar medidas ou planear, quanto antes, as obras de ampliação, com vista a garantir que os peões tenham espaço suficiente e seguro de espera?

2. Com vista a aperfeiçoar os avisos de trânsito para condutores e peões, as autoridades vão estudar a possibilidade de, através do sistema actual de controlo do tempo com base em dados em nuvem, cuja cobertura já atinge 80 por cento, alargar a implementação experimental do sistema de contagem decrescente nos sinais luminosos e dispositivos de contagem adaptativo do tempo para travessias pedonais, em zonas antigas e novas de Macau ou em zonas com elevado fluxo de veículos e peões? Para além disso, vão ajustar com precisão o tempo das mudanças de sinais luminosos nas instalações de travessia pedonal em dois segmentos consecutivos, de modo a melhorar a expectativa psicológica de condutores e peões e materializar efectivamente a função de alerta de segurança?

3. Actualmente, em algumas vias existem lugares de estacionamento legais, mas faltam instalações de travessia nas imediações. Por exemplo, na zona de estacionamento junto à rampa do Circuito da Guia e na área de estacionamento para ciclomotores e motociclos junto ao Mercado Vermelho, não existem instalações de travessia nas imediações, assim, após estacionarem os seus veículos, os condutores são obrigados frequentemente a atravessar a via desrespeitando as regras de trânsito, causando riscos de segurança. Tendo em conta estes “pontos cegos” nas vias onde “existem lugares de estacionamento, mas não há travessias pedonais”, vão as autoridades proceder a uma reavaliação específica, prevendo de forma razoável, consoante as características locais, passeios e a instalação de zebras ou outras instalações de travessia, de modo a melhorar pela raiz as “rotas pedonais” e eliminar os riscos de segurança?

6 de Setembro de 2026

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,

Chan Lai Kei