



(Tradução)

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

Interpeleção Oral

Devido ao constante desenvolvimento urbanístico, o Governo tem manifestado ao longo dos anos o desejo de promover o aperfeiçoamento do sistema de transportes públicos, bem como a introdução de um sistema de transporte eficiente.

Em 2002, o Governo da RAEM contratou uma consultadoria para realizar um estudo preliminar sobre a viabilidade de introdução do metro ligeiro. Em Abril de 2003 foi divulgado o relatório daquele estudo, no qual foi proposta a adopção do sistema de metro ligeiro elevado em rodado de borracha¹. Com vista à articulação do posicionamento de Macau, enquanto cidade turística, o referido sistema de metro destina-se principalmente aos turistas, sendo constituído por um traçado circular à cidade. Estima-se que 85% dos passageiros serão turistas e que o número de utilização diário rondará os 43.000 mil passageiros, isto na fase inicial de funcionamento do referido metro².

Constata-se, depois da divulgação do relatório, que existem várias opiniões, da sociedade, que referem que o referido sistema não cuidou das necessidades de transporte dos residentes de Macau³. Face às opiniões, o

¹ Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes, <http://www.git.gov.mo/tc/project.asp>.

² Artigo publicado no Jornal de Ou Mun em 20 de Fevereiro de 2003, sob o título “Ligação dos postos fronteiriços aos pontos turísticos de modo a facilitar a deslocação dos turistas”.

³ Artigo publicado no Jornal de Ou Mun em 21 de Fevereiro de 2003, sob o título “Cidadão desperta atenção sobre o metro ligeiro, esperando um relatório mais detalhado”



(Tradução)

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

Governo manifestou a sua vontade de proceder à alteração do plano e ao mesmo tempo vai realizar um estudo sobre a viabilidade de introduzir no traçado uma rota que passe pela zona interior da cidade.

Interpelação Oral

Só em Fevereiro de 2005 se deu o reinício da construção do referido Sistema, quando a empresa de consultadoria concluiu o segundo relatório do “Estudo de Viabilidade do Sistema do Metro Ligeiro de Macau”⁴.

Depois disto, o Governo da RAEM desenvolveu uma série de trabalhos, incluindo a apresentação e realização de consultas públicas sobre o projecto, bem como a abertura de concursos públicos. Por exemplo, foram efectuadas as auscultações públicas em Fevereiro de 2005, Outubro de 2006, Julho de 2007 e Maio de 2009 respectivamente, acerca do relatório de estudo, plano de percurso, plano de aperfeiçoamento para a 1ª fase e plano para a 2ª fase. Em 17 de Outubro de 2009, o Governo divulgou o plano de construção da 1ª fase do Sistema do Metro Ligeiro, definindo o plano final de percurso⁵, que deixou de percorrer apenas a periferia de Macau e passou a incluir paragens no interior da cidade.

Este traçado foi fixado depois de terem sido auscultadas as opiniões dos residentes. Porém, recentemente, alguns residentes objectaram o facto

⁴ Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes da RAEM, <http://www.git.gov.mo/tc/projecto.asp>.

⁵ No artigo divulgado no Jornal “Macau Daily News”, de 18 de Outubro de 2009, sob o título de “O custo da construção do Sistema do Metro Ligeiro atingirá os 7.500 milhões de patacas”.

IO-2010-07-23-Tsui Wai Kwan e Chui Sai Peng (p)



(Tradução)

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

do novo traçado atravessar zonas residenciais, exigindo que se deve seguir a opinião inicial, apresentada pelos peritos que apresentavam um traçado circular à cidade. Por exemplo, os moradores da Rua de Londres e da Rua Cidade do Porto exigem que se transfira o traçado para a Avenida Dr. Sun Yat-Sen, seguindo a opinião inicial. Será que isto é restituir a proposta, que custou muito de rever, para a proposta inicial? Um acto destes faz com que muita gente duvide que a opinião obtida logo em 2003, ou seja, aquela que foi fixada pelos peritos especializados, seja mais compreensiva por ter uma consideração objectiva e também subjectiva?

Pelo exposto, interpelamos o Governo sobre o seguinte:

1. Uma vez que se propõe que o itinerário do metro ligeiro circule pela zona B, vai o Governo ponderar proceder a um estudo científico sobre a sua viabilidade?
2. Já que as opiniões do público se inclinam pela proposta inicial do itinerário circundante do metro ligeiro, vai o Governo ponderar adoptá-la e, depois de proceder a algumas alterações necessárias nela, iniciar em primeiro as obras deste itinerário?

23 de Julho de 2010

Os Deputados à Assembleia Legislativa da Região Administrativa Especial de Macau: Tsui Wai Kwan e Chui Sai Peng José

Localização da Zona B

A zona B referida na primeira pergunta da interpelação integra-se nos aterros das novas zonas urbanas, conforme assinala o mapa seguinte:

【Aterros das Novas zonas urbanas – Zona B】

A Zona B situa-se a sul da Península de Macau, com uma área aproximada de 47 hectares, e dividida em duas partes – leste e oeste – pela Ponte Governador Nobre de Carvalho.

