



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
建設發展辦公室
Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas

Tradução

**Resposta à interpelação escrita apresentada pelo Sr. Deputado à
Assembleia Legislativa, Au Kam San**

Em cumprimento das instruções do Chefe do Executivo, e tendo em consideração o parecer da Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego, apresento a seguinte resposta à interpelação escrita do Sr. Deputado Au Kam San, de 22 de Janeiro de 2016, enviada a coberto do ofício da Assembleia Legislativa n.º 72/E61/V/GPAL/2016, de 26 de Janeiro de 2016, e recebida pelo Gabinete do Chefe do Executivo em 27 de Janeiro de 2016.

1. O estudo da Quarta Ponte Macau-Taipa tem sido assumido pelas entidades de planeamento. Indica-se de acordo com os resultados do estudo concluído em Outubro de 2015 por uma entidade incumbida por este Gabinete, se o quarto acesso adoptar a modalidade de construção em túnel, embora o interior do túnel não fique sujeito aos impactos climáticos nos dias de tufão, todas as viaturas em circulação pelo túnel sujeitar-se-ão ainda aos impactos de vento forte à entrada ou saída do túnel. Também, se for prevista a instalação de uma via exclusiva reservada para motociclos, o volume estrutural e o diâmetro tubular do túnel serão os maiores, até agora sem precedentes. Pelo exposto, considera-se difícil a instalação de via exclusiva para motociclos no interior do túnel. Em caso de se adoptar a modalidade de ponte, poder-se-á então dispor de condições para instalação da referida via exclusiva. Esta respectiva proposta mereceu a apreciação por unanimidade da D.S.S.O.P.T., A.A.C., D.S.A.T., D.S.A.M.A., G.I.T. e G.D.I.. Além disso, em termos de apreciação e comparação

1/3



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
建設發展辦公室
Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas

dos programas de construção entre ponte e túnel, o programa de ponte é sempre melhor e mais vantajoso que o de túnel, independentemente de preço, prazo, assim como a sua exploração e gestão no futuro. Os elementos de apreciação e comparação entre ponte e túnel encontram-se já inscritos na página electrónica deste Gabinete.

2. Na construção do tabuleiro inferior da Ponte de Sai Van foi prevista a circulação ferroviária de metro ligeiro e o uso de vias rodoviárias nos dois lados laterais em caso de emergência, ao invés da circulação de motociclos. A quarta ligação rodoviária adopta modalidade de ponte para que o objectivo essencial de controlo de segurança e risco de circulação de forma integrada nos dias de vento forte, quer terrestres quer marítimos, pode ser concretizado através de instalação de quebra-ventos no tabuleiro, sendo que a área com quebra-ventos pode permitir a circulação de viaturas motorizadas durante o período de tufão.
3. Sem dúvida, no caso da construção da quarta ligação rodoviária em modalidade de túnel, existem dificuldades e riscos em termos de tecnologia de obra, exploração e manutenção, sendo também impossível satisfazer o objecto de permitir a circulação de todas as viaturas, assim nada aliviando a pressão de trânsito das actuais pontes de ligação marítima. Pelo contrário, as necessidades de circulação de ambos automóveis e motociclos encontram-se já consideradas na modalidade de ponte, para além de se tratar de rodovia com 8 faixas de rodagem em dois sentidos e via exclusiva para motociclos, podendo satisfazer adequadamente as necessidades de desenvolvimento social no futuro, como também aliviar a pressão de

2/3



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
建設發展辦公室
Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas

trânsito das actuais pontes de ligação marítima. Além disso, a quarta ligação rodoviária é satisfatória em termos de condições técnicas, necessidades de desenvolvimento no futuro, assim como em situações reais de circulação rodoviária em dias de tufão, etc., através de instalação de dispositivos, como, por exemplo, quebra-ventos. Pelo exposto, a adopção da modalidade de ponte foi assim decidida.

Aos 17 de 3 de 2016.

O Coordenador do Gabinete para o
Desenvolvimento de Infra-estruturas,

Chau Vai Man