

Atenção à segurança do trânsito não motorizado na Vila da Taipa

Choi Seng Hon

3/5/2022

Segundo relatos dos residentes, existem riscos de segurança em várias instalações de passagem para peões e cruzamentos para inversão da marcha de veículos:

1. Na passagem para peões na Avenida Olímpica, no sentido do Edifício Jardim de Wa Bao para o Jardim da Cidade das Flores, os condutores demoram muito tempo a notar a presença de peões, quando estes atravessam a rua à noite, devido ao ambiente circundante, à iluminação e à direcção do tráfego, entre outros factores;

2. Em relação ao cruzamento para inversão de marcha na Estrada Governador Albano de Oliveira, mesmo que existam duas passagens para peões na Estrada Governador Albano de Oliveira em frente ao Jockey Clube, muitos residentes vindos do Edifício Nam San para a paragem de autocarros T327, Jockey Clube, ainda atravessam a estrada neste cruzamento. Desse modo, quando os veículos saem para fazer inversão de marcha, a visão dos condutores fica bloqueada pelas instalações nas proximidades e pelos pilares do metro ligeiro.

Constituindo uma parte importante do trânsito não motorizado, o deslocamento a pé pode ser considerado como a última peça do puzzle da política de transportes terrestres. Na realidade, as autoridades competentes já construíram muitos sistemas pedonais na Taipa, mas a segurança e a conveniência também são pontos-chave para os residentes, no que diz respeito ao sucesso dos sistemas. Por isso, é importante criar um design voltado para as pessoas e que seja adequado ao ambiente particular do local, através de métodos científicos e de big data. Posto isso, sugiro:

1. Continuar a melhorar as infra-estruturas: acrescentar mais instalações de passagem para peões e sinais de travessia, bem como instalar espelhos convexos de grande ângulo perto dos cruzamentos para inversão, de modo a garantir a segurança dos peões e dos condutores.

2. Construir o trânsito não motorizado de forma científica: na consulta



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
社區服務諮詢委員會
Conselho Consultivo de Serviços Comunitários

pública posterior sobre a “Política de Trânsito e Transportes Terrestres”, convém recolher opiniões sobre o sistema de trânsito não motorizado em cada zona e realizar o planeamento do trânsito não motorizado, composto de sistemas pedonais, passagens superiores, passagens inferiores e elevadores para peões, no sentido de criar 1) áreas de trânsito não motorizado com espaço seguro para a caminhada, 2) núcleos de trânsito não motorizado (bairros comunitários, escolas, estabelecimentos comerciais, paisagens e correspondência de meios de transporte), e 3) corredores de trânsito não motorizado a ligar os núcleos referidos em cada zona, construindo assim um sistema de trânsito não motorizado seguro e conveniente.