

O traçado do Metro Ligeiro foi estudado e considerado plenamente

No processo de construção do Metro Ligeiro de Macau, o Governo tem estado muito atento e respeito às opiniões e sugestões dos cidadãos relativamente à construção do Metro Ligeiro de Macau, sendo que o traçado do Metro Ligeiro da ZAPE, que a Administração efectuou diversos planos para estudar e analisar, incluindo a transferência do traçado para a periferia e para a subterrâneo, porém, neste caso surge o problema não só de limitação multi-técnica como também de redução significativa da cobertura.

Não consegue cobrir a zona comercial da Praia Grande e a zona central e norte da ZAPE caso o traçado do Metro Ligeiro se mude para a zona B dos novos aterros

Relativamente à mudança do traçado do Metro Ligeiro para a zona B dos novos aterros, no projecto de construção actual, já estão cobertas uma certa esfera da zona B dos novos aterros a estação do Parque Dr. Carlos d'Assumpção e estação do Lago Sai Van; no caso de se transferir para a zona B dos novos aterros, a estação do Jardim das Artes e a estação do Lago Nam Van planeadas existentemente vai ser extintas, o que vai agravar o congestionamento de transportes no centro da cidade, pelo facto que a zona central e norte da ZAPE até Nam Van e Largo do Senado vão ser excluídos do âmbito da cobertura de Metro Ligeiro; segundo a análise sobre o fluxo populacional, os passageiros no período inicial vão diminuir acentuadamente 80% em comparação com o projecto actual, representa uma redução de 50% no que respeita ao fluxo das pessoas a longo prazo desde que o traçado se passe para a zona B dos novos aterros, o que demonstra uma minimização significativa da rentabilidade do sistema de Metro Ligeiro.

Por outro lado, o traçado do Metro Ligeiro muda-se para o traçado exterior da zona B dos novos aterros, existem, assim, dificuldades na área da tecnologia. Seja a construção subterrânea, seja a aplicação do viaduto, o Metro Ligeiro e o túnel do traçado exterior são difíceis integrar-se; é impossível que o Metro Ligeiro ultrapasse para a Ponte Governador Nobre de Carvalho, uma vez que encontra-se a complicação na tecnologia, bem como impede as vistas cénicas da beira-mar e da Estátua da Deusa, entre outros pontos turísticos.

Vão ser afectadas as instalações subterrâneas da zona se o traçado do segmento da ZAPE ser subterrâneo

Caso o traçado inicial do segmento da ZAPE, que inclui a Avenida Dr. Sun Yat-Sen, a Alameda Dr. Carlos d'Assumpção, a Avenida 24 de Junho, o Jardim das Artes e a Rotunda de Ferreira do Amaral, transfira-se para o subterrâneo, é complicado na tecnologia, pelo motivo que dispõe das várias instalações subterrâneas com fundações, nomeadamente, fundações das pontes, três grandes parques de estacionamento e instalações de drenagem, por conseguinte, as instalações da zona são difíceis de coordenar com a ferrovia do Metro Ligeiro a transformar em subterrâneo ou mudar para a Avenida Dr. Sun Yat-Sen.

Para além disso, o segmento da ZAPE do sistema de Metro Ligeiro adoptado a construção subterrânea obriga-se à demolição de grande envergadura e à alteração das instalações de drenagem, dos parques de estacionamento e das passagens inferiores; sendo influenciados os 1,320 lugares de estacionamento de automóveis ligeiros e 446 de motociclos situados na Alameda Dr. Carlos d'Assumpção, bem como os parques de estacionamento do Jardim das Artes e da Praça de Ferreira do Amaral. Durante a execução da obra, os traçados das zonas já referidos constituem as artérias principais para o trânsito da Península de Macau, pelo que caso se desenvolva as obras subterrâneas, a maioria das ruas vai ser bloqueada com longo tempo, isto vai dar uma enorme pressão à cidade de Macau, especialmente quando se fechar a Avenida da Amizade durante o período do Grande Prémio, o tráfego da NAPE da Península de Macau em direcção ao leste e oeste parece ser paralisado.

A demora da construção do Metro Ligeiro permite a agravação do trânsito

Tendo em conta que caso a construção do Metro Ligeiro necessite da articulação com a calendarização da construção do túnel do traçado externo da zona B dos novos aterros ou o traçado da ZAPE transfira-se para o subterrâneo, as obras executadas são complicadas face ao exposto, uma vez que o tempo de construção da obra do Metro Ligeiro vai ser demorado gravemente. O que suscita as questões contratuais e causa a elevação dos preços significativa; ademais, a sociedade implica custos excessivos que envolvem a agravação contínua do problema de transportes e a zona marginalizada devido à incapacidade de adequação ao seu desenvolvimento. Sendo assim, a Administração compreende o que estão a preocupar os cidadãos, pelo que a mesma

não só vai efectuar o aperfeiçoamento do projecto da construção, como também proceder ao sucessivo diálogo racional com os cidadãos, no sentido de conseguir o equilíbrio entre o desenvolvimento global da cidade e a necessidade da população.