

澳門陸路 整體交通運輸政策

Política Geral do Trânsito e
Transportes Terrestres de Macau
(2010-2020)



打造居民宜行、

旅客宜遊的綠色交通城市

Construir uma cidade verde onde a população e
os turistas se desloquem agradavelmente



澳門陸路 整體交通運輸政策

Política Geral do Trânsito e
Transportes Terrestres de Macau

(2010-2020)

| | |
|--|-----------|
| 前言 | 4 |
| Índice | |
| 第一章 總則 | 6 |
| Capítulo I Disposições gerais | |
| 一、政策背景 | 6 |
| I. Background da Política | |
| 二、當前挑戰 | 8 |
| II. Desafios actuais | |
| 三、交通願景 | 12 |
| III. Visão do tráfego | |
| 四、基本原則 | 12 |
| IV. Princípios fundamentais | |
| 五、政策內涵 | 14 |
| V. Conotação da Política | |
| 六、主要目標 | 14 |
| VI. Objectivos principais | |
| 第二章 優先發展公共交通 | 20 |
| Capítulo II Desenvolvimento Prioritário dos Transportes Públicos | |
| 一、構建以輕軌為主幹的公交體系 | 21 |
| I. Construir o sistema de transportes públicos constituído por metro ligeiro como “coluna vertebral” | |
| 二、無縫整合提升公交品質 | 22 |
| II. Integração sem rupturas para elevar a qualidade dos serviços dos transportes públicos | |
| 三、確保公交路權優先 | 24 |
| III. Garantia de prioridade aos transportes públicos | |
| 四、適量控制車輛增長 | 24 |
| IV. Controlo apropriado do crescimento dos veículos | |
| 五、財政資金保障 | 25 |
| V. Garantias financeiras e de capitais | |
| 第三章 完善建設 | 28 |
| Capítulo III Beneficiação das construções | |
| 一、構建道路交通主幹網絡 | 29 |
| I. Construção de uma rede rodoviária principal | |
| 二、適地適性增加車輛泊位 | 30 |
| II. Aumento do número de lugares de estacionamento em locais e situações adequadas | |
| 三、持續優化行人設施 | 30 |
| III. Prosseguir com a optimização das instalações para peões | |
| 四、塑造慢行和綠色出行空間 | 31 |
| IV. Modelar espaços para mobilidade suave e deslocações ecológicas | |
| 五、體現無障礙交通環境 | 33 |
| V. Materializar o ambiente de trânsito sem barreiras | |

| | |
|--|----|
| 第四章 提升服務 | 36 |
| Capítulo IV Valorização dos serviços | |
| 一、完善交通規劃與管理 | 37 |
| I. Beneficiação do planeamento e gestão do trânsito | |
| 二、建設與整合交通資訊平台 | 38 |
| II. Construção e integração da plataforma de informações de tráfego | |
| 三、加強電子執法 | |
| III. Reforço da fiscalização electrónica rodoviária | |
| 四、便利區域跨境交通 | 40 |
| IV. Facilitação do trânsito transfronteiriço regional | |
| 五、宣導交通安全 | 41 |
| V. Divulgação e sensibilização da segurança rodoviária | |
| 第五章 行動計劃 | 44 |
| Capítulo V Plano de Acção | |
| 一、行動1: 完善公共交通 | 45 |
| I. Acção 1: Beneficiação dos transportes públicos | |
| 二、行動2: 合理管理私人車輛 | 52 |
| II. Acção 2: Gestão razoável dos veículos particulares | |
| 三、行動3: 創造舒適慢行環境 | 59 |
| III. Acção 3: Criação de um ambiente confortável de mobilidade suave | |
| 四、行動4: 強化基礎設施建設與安全教育 | 64 |
| IV. Acção 4: Consolidação da construção de infra-estruturas e educação para a segurança rodoviária | |
| 第六章 評鑑與監察 | 76 |
| Capítulo VI Avaliação e fiscalização | |
| 一、評鑑體系 | 77 |
| I. Sistema de avaliação | |
| 二、機制安排 | 78 |
| II. Organização do mecanismo | |
| 三、公眾參與 | 80 |
| III. Participação pública | |
| 四、定期總結 | 81 |
| IV. Balanço geral periódico | |
| 五、訊息發佈 | 81 |
| V. Divulgação de informações | |



前言

《澳門陸路整體交通運輸政策(2010-2020)》的編撰工作由2009年底啟動，期間進行過多次不同形式的調研；召開過數以百計的交通專家和運輸業界工作會議；舉行了兩次全澳性的意見徵集和多次社區分享會，通過匯聚社會各方智慧和努力，今天已正式成稿。未來十年，交通事務局將根據政策的願景和目標，逐步落實行動計劃訂定的各項措施和工作。

我們深明，政策的成功因素，除了慎密的規劃和堅實的執行力之外，尤其需要不斷改進的機制，在這方面政策已作出安排，期望藉此能結合民間力量，共同推進本澳的交通發展。



Índice

A compilação do texto da “Política Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau 2010-2020” iniciou-se em finais de 2009. Após vários estudos e diferentes formas de investigação, cerca de cem reuniões de trabalho com peritos em tráfego e representantes do sector do transporte, duas recolhas de opiniões de toda a população, assim como, múltiplas sessões de partilha nos bairros comunitários, concluiu-se, hoje, o texto, resultante da sabedoria e empenho dos diferentes sectores da sociedade. Nos próximos dez anos, a Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego (DSAT) vai, conforme a visão e os objectivos definidos na Política, concretizar de forma faseada as medidas e trabalhos estipulados no plano de acção da mesma.

Compreendemos que, são factores de sucesso, um planeamento cauteloso e pormenorizado, bem como uma execução firme e um mecanismo de aperfeiçoamento contínuo. O último, sendo um factor indispensável, já está integrado na política. Esperamos, mediante este mecanismo, integrar a participação da sociedade civil e, juntos, promovermos o desenvolvimento do tráfego em Macau.



第一章 總則

Capítulo I Disposições gerais



一、政策背景

- 1.1 澳門，是一個陸地面積29.7平方公里、道路總面積4.1平方公里、道路總長度311公里的城市。擁有中國境內現存年代最遠、規模最大、保存最完整、最集中的中西建築歷史城區。
- 1.2 隨《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008 - 2020年）》的頒佈，以及《粵澳合作框架協議》的簽定，本澳未來將結合區域融合的趨勢，朝向亞太地區最具活力及國際競爭力的城市群發展，並成為「世界旅遊休閒中心」及區域性商貿服務平台。
- 1.3 「世界旅遊休閒中心」發展定

I .Background da Política

- 1.1 Macau é uma cidade com 29,7 Km² em que as rodovias ocupam uma área total de 4,1 Km² e têm um comprimento total de 311 Km. É um território que possui um conjunto de património arquitectónico de estilo chinês e ocidental antigo, de maior dimensão, melhor conservado e mais concentrado.
- 1.2 Na sequência da publicação das “Linhas Gerais do Plano da Reforma e Desenvolvimento da Região do Delta do Rio das Pérolas (2008-2020)” e da assinatura do “Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau”, Macau desenvolver-se-á, em conjugação com a tendência da integração regional, como uma das cidades da Região Ásia-Pacífico com maior vitalidade e competitividade internacional, para além de ser o “Centro Internacional de Turismo e Lazer” e a plataforma regional de serviços comerciais.
- 1.3 Com o estabelecimento do posicionamento de desenvolvimento como “Centro Internacional de Turismo e Lazer” e a concretização da estratégia do desenvolvimento concertado na área da indústria de Guangdong e Macau,

位的確立，粵澳產業協同發展策略的落實，新城填海區規劃的有序推進，將使澳門未來10年的社會、經濟、城市面積、城區佈局、人口規模產生重大變化。

1.4 因應城市的發展變化，必須從整體理念、基礎設施規劃及建設、制度創新及管理，適地適性地提出一套陸路整體交通運輸政策，以回應居民及旅客的出行需求，配合本澳經濟適度多元的發展需要。

bem como a promoção ordenada do plano dos novos aterros urbanos, Macau irá atravessar nos próximos 10 anos grandes alterações na sociedade, economia, área da cidade, disposição das zonas urbanas e dimensão demográfica.

1.4 Face às alterações decorrentes do desenvolvimento urbano, justifica-se, pois, a necessidade de apresentar um conjunto de políticas do trânsito e transportes terrestres adequadas ao local e às características, a partir de um conceito geral, plano e construção de infra-estruturas, assim como inovação e gestão do sistema, com vista a responder à procura dos cidadãos e visitantes nas deslocações, adaptando-se às necessidades inerentes ao desenvolvimento da diversificação moderada da estrutura económica de Macau.



二、當前挑戰

- 2.1 澳門機動車輛在過去10年間（2001-2010）年均增長5.7%，遠高於道路容量的增速；且推估2020年將從2009年的19萬輛增至31萬輛，增幅約63%，並將造成公交分攤率下降、出行時間增長、溫室氣體排放增加。
- 2.2 巴士整體服務品質在彎繞度、路線覆蓋、候車環境等方面仍有改進空間，而且城市軌道交通尚未建成，影響了公交優先政策的推進。此外，鼓勵的士進入交通擁塞區域、紓緩高峰時段候車時間，以滿足世界旅遊城市的品質要求，也是居民及旅客的殷切期望。

II Desafios actuais

- 2.1 A taxa média de crescimento anual do número de veículos motorizados em Macau, nos últimos dez anos, situou-se em 5,7%, muito mais elevada que a velocidade do aumento da capacidade rodoviária. Segundo os cálculos das projecções, os veículos passarão de 190 mil, em 2009, para 310 mil em 2020, um aumento de 63%. Isto causará uma descida da taxa de partilha dos transportes públicos, prolongamento do tempo gasto nas deslocações e aumento das emissões de gases com efeito de estufa.
- 2.2 O facto de existir margem para aperfeiçoar a qualidade da generalidade dos serviços dos autocarros em termos de grau de rodeios dos percursos, cobertura das carreiras e ambiente de espera, assim como não estar construído o sistema de transporte por carril, prejudicam a promoção da política da “primazia dos transportes públicos”. A par disso, incentivar os táxis a entrarem nas zonas com congestionamento de trânsito, aliviando o tempo de espera desses veículos durante as horas de ponta, no sentido de satisfazer a procura da qualidade de uma cidade turística de nível mundial, são também expectativas dos cidadãos e dos turistas.



2.3 現況居民選擇以步行為出行的比例約佔總出行量50%，顯示道路規劃須更重視步行的需要。

此外，《聯合國氣候變化框架公約》及《京 議定書》已適用於本澳，且鼓勵綠色出行、減少車輛廢氣排放及燃料消耗、引入環保交通工具等課題，也是廣大居民的共同意願，故特區政府有必要制訂相呼應的低碳減排交通運輸政策。

2.4 本澳到訪旅客量在過去10年間（2001-2010）增幅超過140%，2010年已近2,500萬人次，而旅客前往旅遊景點與口岸的道路，也是居民出行的主要道路，形成道路功能的相互干擾。隨

2.3 Actualmente, os cidadãos optam pelo modo pedonal como forma de deslocação, ocupando cerca de 50% do volume total de deslocações, o que mostra que o plano rodoviário deve atribuir maior importância às necessidades dos peões. Sendo que a Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas e o Protocolo de Quioto já são aplicáveis a Macau, e sendo também vontade comum incentivar as deslocações ecológicas, reduzir a emissão de poluentes dos veículos e o consumo de combustível e introduzir meios de transporte amigos do ambiente, é de toda a conveniência para o Governo da RAEM definir as políticas do trânsito e transportes que correspondam a baixo teor de carbono e redução das emissões.

2.4 O número de visitantes que Macau tem atendido ao longo dos últimos dez anos aumentou em 140%, situando-se em 2010 em cerca de 25 milhões. As rodovias por onde os visitantes se deslocam aos pontos de interesse turístico e postos fronteiriços são também utilizadas pelos cidadãos, o que gera, em termos da sua função, uma interferência mútua entre as rodovias. Com a futura inauguração da Mega Ponte Zhuhai-Macau-Hong Kong e a concretização de Macau como “Centro Internacional de



珠澳大橋日後啟用，以及本澳成為「世界旅遊休閒中心」的發展，預期旅客將持續增加，也必然引發新的交通需求。

2.5 歷史核心區要妥善處理保育、旅遊與居民生活便利間的平衡；舊區要保障順暢的行車速率、合理增設公共泊車位、讓行人空間更為人性化等，是當前交通規劃工作的重要考驗。雖然新區在空間資源上較為充裕，但如何加強新區與舊區介面的順暢聯繫，也是不容輕視的挑戰。此外，配合珠三角融合發展的各項跨境交通基礎設施建設，同樣刻不容緩。

Turismo e Lazer”, é de esperar que o número de visitantes aumente continuamente, o que provoca necessariamente uma nova procura pelo tráfego.

2.5 O “Centro Histórico” carece de tratar apropriadamente o equilíbrio entre a conservação, turismo e a conveniência da vida dos cidadãos; os bairros antigos devem assegurar a velocidade de circulação sem problemas, criar de forma racional lugares de estacionamento público e melhor personalizar os espaços pedonais. Tudo isto constitui um teste importante para o planeamento do tráfego. Apesar das novas zonas urbanas terem recursos de espaço relativamente abundantes, a boa ligação entre os interfaces das novas zonas urbanas e os bairros antigos será também um desafio que não pode ser menosprezado. A par disso, é também inadiável a construção de infra-estruturas de transportes em articulação com o desenvolvimento da integração do Delta do Rio das Pérolas.



三、交通願景

澳門陸路整體交通運輸政策的願景是「打造居民宜行、旅客宜遊的綠色交通城市」，並且具體實現：

- 一個具備人本、高效、智能發展的「宜行」交通系統；
- 一個串連景點，讓旅客感到舒適、便捷的「宜遊」交通服務；
- 一個追求低碳減排，讓城市宜居且可持續發展的「綠色」交通環境。

四、基本原則

澳門陸路整體交通運輸政策的基本原則 括：公交優先、綠色出行、世遺保護、區域融合、城規結合；圍繞的核心理念是「以人為本」及「可持續發展」；政策基礎是讓公眾能廣泛參與，具高透明度，並可供居民選擇。

III. Visão do tráfego

A Política Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau tem como visão “criar uma cidade amiga do ambiente agradável para as deslocações dos cidadãos e para o passeio dos visitantes”, a qual é materializada por:

- Um sistema de transportes baseado na preocupação com o Homem, de alta eficiência e inteligente que seja “agradável nas deslocações”;
- Um conjunto de serviços de transporte convenientes e rápidos que liguem em série os pontos de interesse turístico e que façam os visitantes se sentirem confortáveis;
- Um ambiente de trânsito ecológico com baixas emissões de carbono, dotando a cidade de boas condições de habitabilidade e sustentabilidade.

IV. Princípios fundamentais

A Política Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau tem como princípios fundamentais: “primazia dos transportes públicos”, deslocações ecológicas, preservação do património mundial, integração regional, conjugação com o planeamento urbanístico; tem como filosofia central “servir melhor a população” e “desenvolvimento sustentável” e assenta na ampla participação social, na alta transparência e no carácter facultativo das medidas adoptadas.



五、政策內涵

政策的內涵是以「公交優先」為整體核心；從「完善建設」及「提升服務」兩方面提供優質的交通供給；在「新城、舊區、歷史核心區」三個層圈因地制宜分區實施；全面構建「一核、兩面、三圈」的陸路整體交通運輸政策體系。

六、主要目標

澳門陸路整體交通運輸政策將按近期、中期及遠期三個階段有序推進，三個階段的規劃目標年限分別為2012年、2015年及2020年。

6.1 近期目標：重整公交，集中精力保障出行。規劃年限是2012年，主要以重整公交系統及相關改善措施為優先；同時，因應各項大型工程的相繼展開，本期工作將集中於保障居民的出行需要。重點工作是通過行人步行空間的改善及其他配套措施，設法保障居

V. Conotação da Política

A política assenta na “primazia dos transportes públicos” como núcleo; proporciona oferta de transportes de qualidade através do “aperfeiçoamento das construções” e “valorização dos serviços”; e é aplicada em função das condições de cada local nas “novas zonas urbanas, bairros antigos e Centro Histórico”, com vista a estabelecer um sistema de política do trânsito e transportes terrestres de “um núcleo, duas vertentes de ofertas e três esferas”.

VI. Objectivos principais

A Política Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau será implementada, de forma programada, em três fases, ou seja, a prazos imediato, médio e longo, sendo 2012, 2015 e 2020 respectivamente os prazos anuais para estas três fases.

6.1 Objectivos a alcançar a prazo imediato: Reordenamento dos transportes públicos e concentração de esforços para assegurar as deslocações. O prazo imediato para os trabalhos será 2012. Incidem principalmente no reordenamento do sistema dos transportes públicos e nas correspondentes medidas de melhoria. Tendo em conta o início sucessivo de vários projectos de obras de grande dimensão, os trabalhos desta fase concentram também os esforços para assegurar as deslocações da população, com o apoio da melhoria dos espaços pedonais e outras medidas de melhoria complementares, sobretudo a conveniência e o conforto no “commuting” (deslocações casa-trabalho e trabalho-casa) e efectuar uma boa preparação para a execução das obras da 1.ª fase do metro ligeiro.



BUS
STOP



民通勤及出行的便利性及舒適性，並為輕軌一期工程的全面施工作好準備。

6.2 中期目標：輕軌通車，全方位落實公交優先。規劃年限是2015年，主要是配合輕軌一期完工通車，進一步整合巴士、的士及與輕軌站點周邊的步行及單車網絡，提供更優良便捷的交通環境，並適當管理車輛的增長與使用，提升道路行車速度與改善空氣品質，全方位落實公交優先政策。

6.3 遠期目標：區域對接，實現宜行宜遊綠色交通願景。規劃年限是2020年，配合新城填海區的開發，進一步完善本澳交通網絡的建設，以及與珠三角城鎮的對接，並持續落實車輛增長控制及環保車輛的汰舊換新政策，致力實現本澳宜行宜遊的綠色交通城市願景。

6.2 Objectivos a alcançar a médio prazo: Entrada em funcionamento do metro ligeiro e implementação de forma abrangente da política de primazia dos transportes públicos. O prazo para os trabalhos termina em 2015. Os trabalhos desta fase consistem principalmente na articulação com a entrada em funcionamento da 1.^a fase do metro ligeiro, integrando melhor o sistema dos transportes públicos com as redes pedonal e de ciclovias da periferia das paragens, proporcionando um ambiente de trânsito de melhor qualidade e conveniente, para além de controlar adequadamente o crescimento e a utilização dos veículos em circulação, no sentido de elevar a velocidade de circulação das rodovias e melhorando a qualidade do ar, implementando de forma abrangente a política da primazia dos transportes públicos.

6.3 Objectivos a alcançar a longo prazo: Articulação regional e materialização da visão de construir uma cidade verde onde as deslocações sejam agradáveis. O prazo para os trabalhos será 2020. Em articulação com o desenvolvimento dos novos aterros, os trabalhos desta fase consistem em aperfeiçoar a construção da rede rodoviária da RAEM e articulação com os centros urbanos do Delta do Rio das Pérolas, concretizando de forma permanente o controlo do crescimento do número dos veículos e a política de eliminação e substituição por veículos amigos do ambiente, empenhando-se em materializar a visão de construir uma cidade verde onde as deslocações sejam agradáveis.

近期(2012年)

重整公交，集中精力保障出行

A prazo imediato (2012)

Reordenamento dos transportes públicos, concentrando-se a atenção na salvaguarda das deslocações

重整公交系統，改善行人步行空間，保障居民通勤與出行的便利性

Reordenar o sistema de transportes públicos, melhorar o espaço pedonal e elevar a conveniência no “commuting” (deslocações casa-trabalho e trabalho-casa) e nas outras deslocações

中期(2015年)

輕軌通車，全方位落實公交優先

A prazo médio (2015)

Entrada em funcionamento do metro ligeiro, concretizando-se sob todas as vertentes a “primazia dos transportes públicos”

配合輕軌一期通車，整合公交系統與站點周邊的步行與單車網路

Em articulação com a entrada em funcionamento da primeira fase do metro ligeiro, integrar o sistema dos transportes públicos e as redes pedonais e de ciclovias das periferias dos terminais e paragens

遠期(2020年)

區域對接，實現宜行宜遊
綠色交通願景

A longo prazo (2020)

Articulação regional, concretizando-se a visão do trânsito que preconiza deslocações ecológicas agradáveis

配合新城填海區開發，推進交通網絡建設及珠三角區域對接，完善城市交通環境

Em articulação com o desenvolvimento dos novos aterros, promover a construção das redes de transportes e articulação da Região do Delta do Rio das Pérolas, aperfeiçoando-se o ambiente de trânsito urbano





第二章 優先發展公共交通

Capítulo II Desenvolvimento Prioritário dos Transportes Públicos



澳門陸路整體交通運輸政策是以「公交優先」為核心，一方面構建以輕軌為主幹、巴士及的士為基礎、步行系統為輔助的綠色交通系統，引進無縫整合、確保公交路權優先來提升整體公交服務品質；一方面運用經濟、技術與法制的機制及策略，適量漸進控制私人車輛的增長。

A Política Geral do Trânsito e Transportes Terrestres de Macau assente na “primazia dos transportes públicos” como núcleo. Por um lado, constrói um sistema de transporte constituído por um sistema de metro ligeiro, como “coluna vertebral” do sistema de deslocações, autocarros e táxis, como sistema de base e um sistema pedonal de apoio, e introduz a integração sem rupturas dos transportes públicos, assegurando o direito de prioridade dos transportes públicos por forma a elevar a qualidade dos serviços, por outro lado, controla de forma moderada e gradual o crescimento dos veículos particulares, mediante os mecanismos e estratégias económicas, tecnológicas e legislativas.

一、構建以輕軌為主幹的公共交通體系

- 1.1 發展以輕軌為主幹的公交路網，為居民及旅客提供便捷、環保、可靠及舒適的公交服務，以滿足本澳可持續發展需要。
- 1.2 配合輕軌一期竣工，同步整合鄰近地段的步行環境、巴士接駁系統、的士停靠空間、私人車輛轉乘設施，促成與輕軌緊密連接的多元出行方式。
- 1.3 因應本澳未來的發展規劃及與區域軌道銜接的機遇，推動輕軌二期及遠期的計劃，逐步形成本澳雙環雙軸輕軌網絡。
- 1.4 在新城填海區交通規劃中，結合未來輕軌站點與周邊土地使用，以促進公共交通導向的地區發展。

I. Construir o sistema de transportes públicos constituído por metro ligeiro como “coluna vertebral”

- 1.1 Desenvolver uma rede rodoviária de transportes públicos que assume o metro ligeiro como “coluna vertebral”, para proporcionar aos cidadãos e turistas serviços de transportes públicos convenientes, rápidos, amigos do ambiente, fiáveis e confortáveis, no sentido de satisfazer as necessidades do desenvolvimento sustentável de Macau.
- 1.2 Em conjugação com a conclusão da primeira fase do metro ligeiro, proceder simultaneamente à integração do ambiente pedonal dos terrenos vizinhos, sistema de ligação de autocarros, instalações de correspondência entre os veículos particulares e transportes públicos, contribuindo para a ligação com o metro ligeiro através dos diversos modos de deslocações, a pé, de autocarro, de táxi e veículos particulares.
- 1.3 Tendo em conta o planeamento para o futuro desenvolvimento de Macau e a oportunidade de articulação com o transporte por carril regional, promover a construção da segunda fase e as fases posteriores do metro ligeiro.
- 1.4 No planeamento do trânsito dos novos aterros urbanos, fazer a conjugação das paragens do metro ligeiro com a utilização dos terrenos da periferia, no sentido de promover o desenvolvimento regional orientado para transportes públicos (TOD).



二、無縫整合提升公交品質

- 2.1 提供「空間無縫」、「時間無縫」、「資訊無縫」及「服務無縫」的公共交通環境，擴大巴士的發車率、覆蓋率及使用率，利用政府主導巴士運的新模式，全面整合公共交通服務。
- 2.2 加強離島住宅區到主要公交站點的短線接駁安排，提高離島居民的公交使用率。
- 2.3 整合各類公共交通的電子票證與轉乘安排，提高公共交通的便利性。
- 2.4 檢討並合理增加的士數量，致力於法規與技術面改善的士服務品質，為乘客提供安全可靠的優質乘車服務。

II. Integração sem rupturas para elevar a qualidade dos serviços dos transportes públicos

- 2.1 Proporcionar um ambiente de transporte e trânsito públicos “sem rupturas” no espaço, tempo, informação e serviços, aumentando a frequência de partidas dos autocarros, a taxa de cobertura dos seus serviços e da sua taxa de utilização com o recurso ao novo modelo de exploração dos autocarros dirigido pelo Governo, no sentido de integrar de forma plena os serviços de transportes públicos.
- 2.2 Reforçar a ligação com transportes de percurso curto entre os bairros residenciais e as principais paragens dos transportes públicos das ilhas, elevando a taxa de utilização dos transportes públicos por parte dos moradores das ilhas.
- 2.3 Integrar os passes electrónicos dos transportes públicos e a correspondência entre os mesmos transportes, elevando a sua conveniência.
- 2.4 Rever e aumentar racionalmente o número dos táxis, esforçando-se por melhorar os serviços sob as vertentes legislativa e tecnológica, no sentido de proporcionar serviços seguros, fiáveis e de qualidade aos passageiros.



三、確保公交路權優先

- 3.1 在合適道路逐步創設專屬路權、優先通行燈號與相關措施，將道路使用權優先分配予公共交通。
- 3.2 城區主要道路適地適性推行泊車路外化措施，確保公共交通的通行性。

四、適量控制車輛增長

- 4.1 以法制手段優先推動縮短驗車年期。完善車輛檢驗制度及車輛淘汰標準的規定，並針對實施進口車輛配額制度啟動相關研究。
- 4.2 以經濟手段抑制車輛擁有與使用增長。優先針對不同區分及時段的泊車供需狀況與收費標準啟動研究；循序漸進方式調整泊車費率，優先於商業辦公區推動；檢討各項車輛的稅費，以公平合理反映使用私人車輛所產生的社會成本。

III. Garantia de prioridade aos transportes públicos

- 3.1 Criar gradualmente, em rodovias adequadas, o direito de uso exclusivo e sinais luminosos de prioridade assim como outras medidas correspondentes, atribuindo prioritariamente o uso aos veículos de transportes públicos
- 3.2 Implementar medidas de estacionamento fora das vias principais das zonas urbanas, em locais e situações adequadas, assegurando a circulação dos transportes públicos.

IV. Controlo apropriado do crescimento dos veículos

- 4.1 Recorrer aos meios legisladores para promover prioritariamente o encurtamento do prazo a partir do qual se torna obrigatória a inspecção. Aperfeiçoar o regime de inspecção dos veículos e as regras sobre os critérios para o seu abate, para além de iniciar o estudo da aplicação do regime de quota de importação.
- 4.2 Inibir, com meios económicos, o crescimento da posse e utilização dos veículos particulares. Iniciar o estudo prioritário da procura e oferta de estacionamento bem como dos tarifários, tendo em conta as diferentes zonas e períodos horários; actualizar gradualmente o tarifário de estacionamento, promovendo-o prioritariamente nas zonas de escritórios; rever os impostos relativos aos veículos com vista a reflectir, de forma justa e racional, os custos sociais resultantes da sua utilização.

4.3 以技術手段鼓勵使用環保車輛。
訂定車輛排放標準；加快引入環保車輛的各項配套建設及安排；研擬轉用環保車輛的優惠補助辦法，鼓勵節能減排。

4.3 Incentivar com meios tecnológicos a utilização de veículos amigos do ambiente. Determinar os padrões de emissões de gases; acelerar a introdução de construções complementares e medidas para os veículos amigos do ambiente; estudar as soluções de incentivo e subsídios para substituição por veículos amigos do ambiente, estimulando a poupança de energia e redução das emissões de gases.

五、財政資金保障

5.1 貫徹「公交優先」政策，用於陸路交通運輸的財政資源將優先投放於公共交通建設與服務。

V. Garantias financeiras e de capitais

5.1 Os recursos financeiros que, para a concretização da política da “primazia dos transportes públicos”, se destinam ao trânsito e transportes terrestres serão aplicados preferencialmente nas construções e serviços dos transportes públicos.

5.2 確立公共交通的社會公益性定位，通過鼓勵及補貼措施，強化公交的競爭力及吸引力，尤其在票價訂定及換乘優惠方面。

5.2 Assentar o posicionamento da utilidade pública social dos transportes públicos, consolidando a competitividade e atracção, através das medidas de incentivo e de subsídios, nomeadamente no que respeita à fixação dos tarifários e incentivo de correspondência entre os transportes.

5.3 通過車輛管理措施所增加的財務收益，將優先投放在公交節能減排，以實現交通系統與生態環境的和諧發展。

5.3 O aumento de rendimentos devido às medidas de gestão dos veículos, serão utilizados prioritariamente na economia de energia e redução de emissões, tendo em vista o desenvolvimento harmonioso do sistema do trânsito e do ambiente ecológico.







第三章 完善建設

Capítulo III Beneficiação das construções



「完善建設」的政策脈絡是通過構建雙環雙軸的道路交通主幹，將現時城區的穿越性車流導引至外圍道路，並改善瓶頸地點、降低交通擁塞。同時，採用因地制宜的策略，在步行設施、慢行空間及公共停車場的建設上作持續優化，並以照顧老弱、體現人文關懷的無障礙交通建設作優先考慮。

A política de “beneficiação das construções” consiste em escoar o fluxo de tráfego transversal das zonas urbanas para as rodovias exteriores, através da criação de uma rede rodoviária principal caracterizada por uma estrutura de duplo ciclo e duplo eixo, assim como melhorar os locais onde geralmente se registam engarrafamentos, reduzindo o congestionamento do trânsito. Em paralelo, adoptar a estratégia de tomar medidas em função das condições locais, prosseguindo com a optimização permanente das instalações para deslocação pedonal, espaço para mobilidade suave e parques de estacionamento público, de preferência, a construção de instalações de trânsito sem barreiras destinadas aos idosos e deficientes.

一、構建道路交通主幹網絡

- 1.1 建設雙環雙軸的道路交通主幹，開展交通樞紐工程、路網擴容工程、新城填海區交通規劃及建設工程、澳 第四跨海通道工程等四大工程，形成澳門半島外環、仔與路 城外環的城市雙環路網，以及西灣大橋、澳 第四跨海通道的雙軸通道。
- 1.2 配合城市規劃與重整，建設大型新興社區內部及聯外路網，同時按行人、綠色出行、公共交通、私人車輛等的出行需求進行規劃。
- 1.3 緊密配合國家「十二五規劃」，落實《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要(2008-2020年)》，加快推進基礎設施建設一體化，逐步改善口岸聯外交通與珠三角

I. Construção de uma rede rodoviária principal

- 1.1 Para a construção de uma rede rodoviária principal de “duplo círculo e duplo eixo”, serão realizados quatro projectos de obras, i.e., centros modais de transportes, aumento de capacidade da rede rodoviária, planeamento do trânsito e obras de construção dos novos aterros urbanos assim como a quarta passagem entre a Macau e a ilha da Taipa, formando, daí, uma rede rodoviária urbana de “duplo círculo” que rodeia a Península de Macau, Taipa e COTAI, bem como uma passagem de “duplo eixo” com a Ponte de Sai Van e a quarta passagem entre a Macau e a ilha da Taipa.
- 1.2 Em articulação com o planeamento e reordenamento urbano, construir uma rede rodoviária nas novas zonas urbanas que liguem ao interior e exterior, e, ao mesmo tempo, proceder-se ao planeamento conforme as necessidades das deslocações a pé, de forma ecológica, de transportes públicos e dos veículos particulares.
- 1.3 Em estreito acompanhamento do 12.º Programa Quinquenal da China e para concretizar as Linhas Gerais do Planeamento para a Reforma e Desenvolvimento da Região do Delta do Rio das Pérolas (2008-2020), acelerar-se a promoção da integração das construções de infraestruturas, melhorando gradualmente a articulação dos transportes que ligam com o exterior dos portos e com a



地區的道路交通銜接，建立口岸快速通道，實現大珠三角1小時交通圈。

二、適地適性增加車輛泊位

- 2.1 以居民生活區為建設重點，尤其在青洲、筷子基等人口密集區，持續增建公共停車場，適度紓緩泊車需求。
- 2.2 在口岸、主要旅遊景點等地區配置收費的旅遊巴士停車場。
- 2.3 興建重型車輛停車場，配合業界泊車需求。

三、持續優化行人設施

- 3.1 檢討城區行人道的寬度及連續性，並按城區特性對行人道空間進行擴闊或改善。

rede de transportes e trânsito da Região do Grande Delta do Rio das Pérolas, com vista a criar vias rápidas entre os portos dos centros urbanos, concretizando a “esfera de vida à distância temporal de uma hora”.

II. Aumento do número de lugares de estacionamento em locais e situações adequadas

- 2.1 Prosseguir com o aumento do número de parques de estacionamento, com ênfase nos bairros urbanos, sobretudo os bairros com maior densidade populacional, tais como o Fai Chi Kei e a Ilha Verde, aliviando apropriadamente a procura de estacionamento.
- 2.2 Prover parques de estacionamento tarifados para autocarros de turismo nos postos fronteiriços e nos principais pontos de interesse turístico.
- 2.3 Construir parques de estacionamento para veículos pesados, tendo em vista a adaptação à procura de estacionamento do respectivo sector.

III. Prosseguir com a optimização das instalações para peões

- 3.1 Rever a largura e a continuidade dos passeios nas zonas urbanas bem como alargar ou melhorar os espaços dos passeios, consoante as características das zonas urbanas.



3.2 配合街道美化工作，改建行人道設施與強化無障礙環境。

3.3 以媽閣、議事亭前地及仔官也街行人專區為推動點，通過步行系統建設，構建全面的人文慢行旅遊網絡。

3.2 Em articulação com a valorização ambiental, remodelar as instalações dos passeios e consolidar o ambiente sem barreiras.

3.3 Criar uma rede de turismo cultural de trânsito lento, através da construção do sistema pedonal, a partir das zonas pedonais da Barra, do Largo do Senado e da Rua do Cunha na Taipa, como ponto impulsor.

四 塑造慢行和綠色出行空間

4.1 歷史核心區以「步行優先」為政策重點，在綠色出行、「公交優先」原則下，以行人與公交為主軸，並整合應用車輛管理、環保特色運具與智能交通，推動歷史核心區為綠色出行區。

4.2 檢討道路交通法規，研訂單車道的規劃設計規範，開展單車路網及服務設施的整體規劃，並優先在離島推行。

IV. Modelar espaços para mobilidade suave e deslocações ecológicas

4.1 A política relativa ao Centro Histórico assenta na “primazia da deslocação pedonal”, tomando como eixos principais os peões e os transportes públicos, sob princípios de deslocações ecológicas e “primazia dos transportes públicos”, e promove a transformação do Centro Histórico como zona de deslocações ecológicas mediante a integração da aplicação da gestão dos veículos, meios de transporte amigos do ambiente e sistema de trânsito inteligente.

4.2 Proceder à revisão da legislação do trânsito rodoviário, estudar a definição de normas do planeamento e concepção de ciclovias, desenvolvendo o planeamento geral da rede de ciclovias e instalações dos serviços, e promover prioritariamente a sua implantação nas ilhas.





- 4.3 推動公共單車租賃，並根據需求逐步擴大實施。
- 4.4 配合新城填海區規劃，構建綠色海濱休閒長廊，並引入單車道元素，以融入珠三角綠道網的總體規劃建設。

五、體現無障礙交通環境

- 5.1 檢討並改善交通場站內外的無障礙設施，完善公交對年長 候車、乘車的無縫服務。
- 5.2 改善公交車輛與車上設備，以符合年長 及行動不便 的使用需要。
- 5.3 全面檢視行人系統的無障礙設計，加強其功能性，以利年長及行動不便 使用。

- 4.3 Promover o aluguer de bicicletas públicas e alargar gradualmente a sua implementação consoante a procura.
- 4.4 Em articulação com o planeamentos dos novos aterros urbanos, construir um corredor verde costeiro de lazer, e introduzir os elementos de ciclovia no mesmo, com vista a integrar o plano geral da construção da rede de vias verdes do Delta do Rio das Pérolas.

V. Materializar o ambiente de trânsito sem barreiras

- 5.1 Rever e melhorar as instalações sem barreiras dentro e fora dos terminais e paragens dos transportes, beneficiando os serviços de transportes públicos sem ruptura proporcionados aos idosos no que respeita à espera e à utilização desses meios de transporte.
- 5.2 Aperfeiçoar os veículos de transportes públicos e os equipamentos neles instalados, com vista a satisfazer as necessidades dos idosos e as pessoas que têm dificuldades de movimento.
- 5.3 Examinar, de forma geral, o design sem barreiras arquitectónicas do sistema pedonal, reforçando a sua funcionalidade, em benefício dos idosos e das pessoas que têm dificuldades de movimento.







第四章 提升服務

Capítulo IV Valorização dos serviços



「提升服務」政策的主要面向是完善交通體系的規劃管理、引進先進科技的智能服務、提供迅捷的跨境交通、加強電子執法的應用、優化交通安全的宣導，以提供居民省時、便捷、安全的出行服務。

A política de “valorização dos serviços” visa principalmente beneficiar o planeamento e a gestão do sistema de transportes, introduzir serviços inteligentes com tecnologia avançada, proporcionar transportes transfronteiriços rápidos, intensificar a aplicação da fiscalização electrónica rodoviária e otimizar a sensibilização de segurança pública, com vista a proporcionar aos cidadãos serviços de transporte que poupem tempo, sejam convenientes, rápidos e seguros.

一、完善交通規劃與管理

- 1.1 完善基礎資料的蒐集，以科學化、系統化、制度化的方式，更廣泛地運用自動化交通設備進行數據蒐集，提供路網規劃與研擬交通管理措施所需資料。
- 1.2 因地制宜進行交通規劃，並與城規結合，兼容新城、舊區、歷史核心區的層圈特性，落實「以人為本」及「可持續發展」的理念。
- 1.3 擴充交通控制中心的職能與軟硬件建設，引進智能交通，蒐集實時資訊，並進行管理。
- 1.4 建立巴士管理系統，加強行車稽核、監控、準點性及報站信息發佈。

I. Beneficiação do planeamento e gestão do trânsito

- 1.1 Beneficiar a recolha dos dados básicos, procedendo à recolha de informação mediante a ampla utilização de equipamentos automatizados de trânsito, de forma científica, sistemática e institucionalizada, no intuito de proporcionar informações necessárias ao planeamento da rede rodoviária e ao estudo de medidas de gestão de tráfego.
- 1.2 Planear o tráfego, em função das condições locais, e em conjugação com o planeamento urbanístico, compatibilizar-se com as características das categorias dos novos aterros urbanos, bairros antigos e “Centro Histórico de Macau”, concretizando o conceito de “servir melhor a população” e do “desenvolvimento sustentável”.
- 1.3 Alargar o leque de atribuições e competências do Centro de Controlo de Tráfego e dotá-lo de software e hardware, introduzir o sistema inteligente de trânsito para recolher e efectuar a gestão das informações em tempo real.
- 1.4 Criar um sistema de gestão de autocarros, reforçando a fiscalização e monitorização da circulação dos veículos, sua pontualidade e divulgação da informação sobre a sua localização.



1.5 檢討、落實酒店及娛樂場客運專車等商用車輛的安全性及法制化管理工作，合理訂定商用車輛的管理制度。

二、建設與整合交通資訊平台

2.1 整合實時道路交通、公共交通、停車場、觀光旅遊等資訊至單一的交通資訊平台，並提供多元的查詢管道，便利使用 隨時隨地獲得資訊。

2.2 強化重要道路的交通監控，掌握道路資訊，縮短事故處理與通報的時間。

三、加強電子執法

3.1 通過電子執法系統，檢控交通違規行為，強化執法的客觀性與全面性。

3.2 加強違規泊車即時監控，減少對交通運行或行車安全產生影 的違規行為。

1.5 Rever e concretizar a gestão de segurança e legislação dos veículos especiais de passageiros dos hotéis e dos casinos, determinando de forma racional o regime de gestão desses veículos de uso comercial.

II. Construção e integração da plataforma de informações de tráfego

2.1 Integrar as informações em tempo real do trânsito rodoviário, dos transportes públicos, dos auto-silos e de turismo numa só plataforma de informações de tráfego e proporcionar diversos canais para consulta de informações aos quais os utentes possam ter acesso em qualquer sítio e a qualquer momento.

2.2 Consolidar o controlo de tráfego das artérias principais, para estar a par das informações rodoviárias, encurtando o tempo para tratamento e comunicação de acidentes.

III. Reforço da fiscalização electrónica rodoviária

3.1 Autuar as infracções rodoviárias através do sistema de fiscalização electrónica, reforçando a objectividade e globalidade da fiscalização.

3.2 Reforçar a vigilância em tempo real do estacionamento ilegal de veículos, reduzindo as infracções que comprometam o trânsito rodoviário ou a segurança de condução.



違泊偵測

DETECÇÃO DE
ESTACIONAMENTO ILEGAL



四、便利區域跨境交通

- 4.1 在《粵澳合作框架協議》的合作機制下，開展公交系統進出澳門與橫琴的可行性研究，並以此為切入點，推動澳門與珠海的公交體系直通直達。
- 4.2 在「粵澳兩地輕型汽車駕駛證互認」及「澳門車輛進入橫琴島」等項目上，就法制、保險、駕駛員管理及車輛管理等方面制定具體管理辦法。
- 4.3 配合廣珠城際軌道交通系統、珠江三角洲西岸幹道、珠澳大橋等大規模交通建設的運，逐步改善本澳口岸交通的服務，以利實現大珠三角1小時交通圈。

IV. Facilitação do trânsito transfronteiriço regional

- 4.1 No âmbito do mecanismo de cooperação previsto no Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau, iniciar o estudo de viabilidade da circulação dos transportes públicos entre Macau e Hengqin, promovendo, a partir daí, a acessibilidade directa e comunicação dos transportes públicos de Macau e Zhuhai.
- 4.2 Em relação aos projectos de “reconhecimento recíproco de cartas de condução de automóveis ligeiros entre Guangdong e Macau” e de “entrada na ilha de Hengqin dos veículos de Macau”, definir a metodologia de gestão sobre a legislação, seguros, assim como gestão de condutores e de veículos.
- 4.3 Para acompanhar a exploração dos grandes empreendimentos de trânsito, nomeadamente o sistema de transporte por carril inter-urbanos de Guangzhou e Zhuhai, a artéria principal da margem Oeste do Delta do Rio das Pérolas e a Mega Ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau, aperfeiçoar gradualmente os serviços de transportes dos postos fronteiriços da RAEM, em benefício da concretização do círculo de trânsito a uma hora do Grande Delta do Rio das Pérolas.

五、宣導交通安全

- 5.1 加強交通安全教育，擴大「交通安全資訊中心」的職能，把宣傳及教育的工作逐步深入社區及校園，務求把交通安全守法的觀念在社區及校園紮根。
- 5.2 運用多媒體與互聯網，整合交通安全資訊，加強宣導交通安全，廣泛吸引居民注意及重視。
- 5.3 強化與交通安全相關的資訊發佈，針對交通事故的周期性及特殊性，進行主題性宣傳，藉以警惕居民、減少事故。

V. Divulgação e sensibilização da segurança rodoviária

- 5.1 Reforçar a educação para a segurança rodoviária, alargando o leque de atribuições do Centro da Informação de Segurança Rodoviária por forma a penetrar gradualmente a divulgação e educação na comunidade e nas escolas, com vista a fazer enraizar nos bairros comunitários e nas escolas o conceito de segurança rodoviária e do respeito pela legislação.
- 5.2 Integrar as informações da segurança rodoviária, com a utilização dos meios multimédia e internet, reforçando a divulgação da segurança rodoviária, com vista a despertar uma maior atenção dos cidadãos.
- 5.3 Consolidar a publicação de informações relativas à segurança rodoviária, efectuando a divulgação temática com incidência na periodicidade e especificidade dos acidentes de viação, no sentido de alertar os cidadãos e diminuir a ocorrência de acidentes.







第五章 行動計劃

Capítulo V Plano de Acção



為配合本政策的實施，經諮詢公眾及各相關政府部門的意見，結合「新城、舊區、歷史核心區」三個層圈的城市空間特性，編制相應的行動計劃，並以行動計劃為立足點，朝向「打造居民宜行、旅客宜遊的綠色交通城市」的願景有序推進。

Para acompanhar a implementação da política que ora se apresenta, depois de auscultar o público e os serviços competentes e tendo em consideração as características dos espaços urbanos dos novos aterros urbanos, bairros antigos e “Centro Histórico”, foi elaborado o correspondente plano de acção e promovido os trabalhos a partir dos quais se ruma à visão de “construir uma cidade verde onde a população e os turistas se desloquem agradavelmente”.

一、行動1：完善公共交通

1.1 重點要求

- (1) 2012年，巴士路網全面覆蓋澳門半島居民生活區、90%覆蓋離島居民生活區；巴士路線的彎繞以不超過1.6彎繞度為原則；市區巴士站點間距以250至350公尺為原則進行調整。
- (2) 2012年，主要行走於市區內的巴士路線，高峰時段的平均等候時間以不超過10分鐘為原則；其他路線以不超過15分鐘為原則。
- (3) 2012年，改善舊區的士派車不均現象，縮短乘客候車時間。
- (4) 2015年，在主要巴士站點提供實時交通資訊。
- (5) 2015年，實現澳門一卡通的便利服務，使交通智能卡通用於巴士與輕軌之間。

I. Acção 1: Beneficiação dos transportes públicos

1.1 Requisitos principais

- (1) Em 2012, a rede de carreiras de autocarros cobrirá completamente as zonas de circulação dos cidadãos da Península de Macau e 90% das zonas de circulação das ilhas; o grau de tortuosidade das carreiras de autocarros deve ser inferior a 1,6; a distância entre as paragens de autocarros das zonas urbanas deve ser ajustada de tal forma que seja entre 250 e 350 metros.
- (2) Em 2012, o tempo médio de espera durante as horas de ponta pelas carreiras de autocarros que circulam principalmente dentro das zonas urbanas será, em princípio, inferior a 10 minutos e pelas outras carreiras inferior a 15 minutos.
- (3) Em 2012, será objecto de melhoria o desequilíbrio da oferta dos serviços de táxis nos bairros antigos, encurtando o tempo de espera dos passageiros.
- (4) Em 2014, será proporcionada informação do trânsito em tempo real nas principais paragens de autocarros.
- (5) Em 2015, concretizar-se-á o serviço conveniente de passe electrónico integrado de Macau, que permita a utilização comum do passe inteligente de transportes tanto nos autocarros como no metro ligeiro.



1.2 行動措施

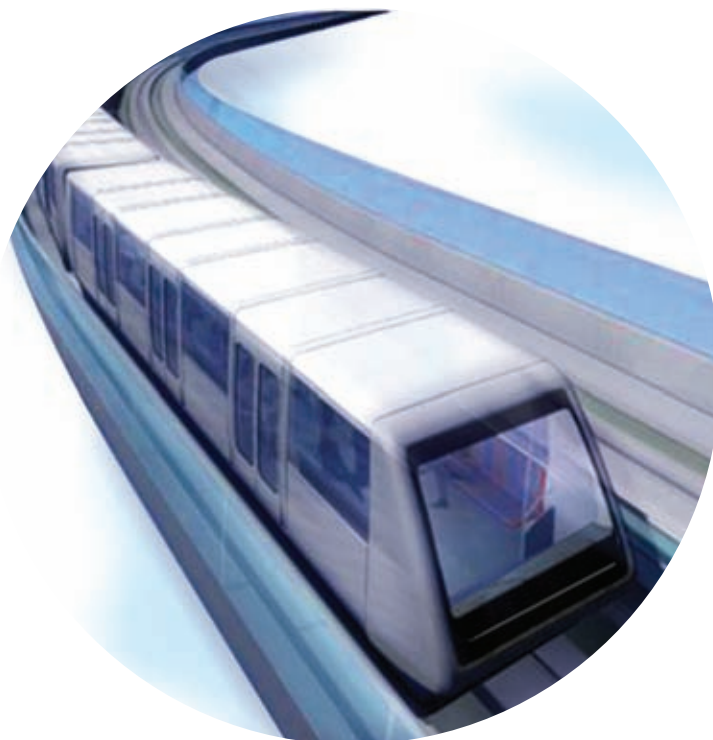
(1) 建設以輕軌為主幹的綜合公共交通網絡

- 加快啟動並完成輕軌一期工程。2011年，啟動輕軌一期土木工程，逐步開展 仔、路 城及澳門分段的土木工程，並爭取於2015年竣工。
- 落實輕軌施工期間交通安排。2011年，研擬並實施輕軌一期施工期間交通維持計劃，透過道路工程協調小組進行協調，強化訊息發佈工作，減輕輕軌施工期間的交通衝擊。
- 建設交通樞紐。配合輕軌工程及新城填海區的發展，2011年，

1.2 Medidas de acção

(1) Criar uma rede de transportes públicos com o metro ligeiro como “coluna vertebral”

- Acelerar o início e a conclusão da 1.ª fase das obras do metro ligeiro. Com o início em 2011 das obras de construção da 1.ª fase das obras do metro ligeiro, as obras de construção na Taipa, no COTAI e em Macau serão desenvolvidas faseadamente, indo ser feitos todos os esforços para que estejam concluídas em 2014.
- Concretizar a organização do trânsito durante a execução das obras do metro ligeiro. Em 2011, estudar e elaborar o plano de manutenção do trânsito durante a execução da 1.ª fase das obras do metro ligeiro e reforçar a divulgação de informações mediante a coordenação do grupo de coordenação das obras viárias, aliviando o impacto causado durante a execução das obras do metro ligeiro.
- Construir centros modais de transportes. Para acompanhar as obras do metro ligeiro e o desenvolvimento dos novos aterros urbanos, planear e construir centros modais de transportes de grande dimensão nas Portas do Cerco, Barra, Estrada Governador Albano de Oliveira,



規劃及建設關閘、媽閣、仔柯維納馬路、蓮花口岸、北安及新城填海區等大型交通樞紐，提供多元的交通服務，並藉由交通樞紐的綜合換乘功能，提供居民更安全便捷的交通環境。

- 完善車站轉乘設施。2015年，依據車站特性，提供符合居民需求的轉乘設施，全面構建以輕軌為主幹的綜合公共交通網絡。
- 加快落實輕軌二期與遠期的選線方案。配合內 重整規劃，確定輕軌二期的更新方案，以及相關的道路系統工作，並考量新城填海區佈局、 珠澳大橋建設，以及廣珠城際軌道銜接，發展輕軌遠期路線。

Taipa, Posto Fronteiriço de Flor de Lótus, Zona de Pac On e novos aterros urbanos, proporcionando serviços de transportes diversificados e criar para os cidadãos um ambiente do trânsito mais seguro e conveniente, através da função de correspondência dos centros modais de transportes.

- Beneficiar as instalações para correspondência das paragens. Em 2015, criar instalações para correspondência que satisfaçam a procura dos cidadãos, com base nas características das paragens, construindo a rede de transportes públicos constituída por metro ligeiro como “coluna vertebral”.
- Acelerar a implementação dos planos de selecção das linhas da 2.ª fase e das fases posteriores. Para se adaptar ao plano de reordenamento do Porto Interior, serão definidos o plano de actualização da 2.ª fase bem como os respectivos do sistema rodoviário, para além de desenvolver as linhas das fases posteriores do metro ligeiro, tendo em conta a disposição dos novos aterros urbanos, a construção da mega ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau e a articulação com o sistema de transporte inter-urbano por carril de Guangzhou-Zhuhai.



(2) 構建無縫整合的巴士服務

- 優化巴士路線。2011年，擴大巴士路線轉乘優惠的範圍及持續優化巴士路線；2015年，配合輕軌一期通車，對巴士路線進行相應調整；未來配合發展需求，逐步為新開發地區增闢巴士路線，提高巴士路網的覆蓋率，達成空間無縫。
- 優化 運班表。2011年，逐步增加巴士車輛數量及 運班次，縮短候車時間，落實行車稽核與監控、提升準點性，達成時間無縫。
- 構建巴士動態資訊系統。2011年，開展系統建設，爭取於2015年在主要站點設置完成巴士報站系統，使乘客可透過網路、電話、智能站牌查詢巴士實時訊

(2) Estabelecer serviços integrados dos autocarros sem ruptura

- Optimizar os percursos dos autocarros. Em 2011, alargar o âmbito que os benefícios de correspondência entre carreiras de autocarros e prosseguir com a optimização dos percursos dos autocarros; em 2014, em adaptação para a entrada em funcionamento da 1.ª fase do metro ligeiro, será efectuada a correspondente actualização das carreiras de autocarros; no futuro, para acompanhar a procura resultante do desenvolvimento, serão criadas gradualmente carreiras de autocarros para as zonas novas, aumentando a taxa de cobertura da rede de carreiras de autocarros, para que não haja “ruptura” nos espaços.
- Optimizar os horários de operação das carreiras de autocarros. Em 2011, aumentar gradualmente o número de autocarros e a frequência de partida dos mesmos, encurtando o tempo de espera, assim como concretizar a fiscalização e controlo de circulação, elevando a pontualidade para que não haja “ruptura” temporal.
- Construir um sistema de informação dinâmica. Em 2011, iniciar a construção do sistema, esforçando-se por concluir em 2014 a instalação do sistema de informação da localização dos autocarros nas principais paragens, permitindo aos passageiros, através da internet, telefone



息，達成資訊無縫。

- 改善車內環境與候車設施。2011年，優先更換離島舊式候車亭，改善現有的路邊候車空間，特別照顧年長及行動不便步行到站、候車與乘車需求，並逐步以低地台、低排放巴士進行老舊車輛的汰舊換新，達成服務無縫。
- 設置公交快速通道。2011年，深入研究沿線泊車、上落客貨與執法需求，配合2015年輕軌一期通車，整合輕軌與巴士服務，設置一條貫通媽閣至關蘭的公交快速通道，以最大程度擴大公交服務覆蓋面。

(3) 提供安全可靠的士服務

- 檢討的士合理數量。2011年，開展的士數量調整原則的研究

和 painéis inteligentes das paragens, consultar as informações dos autocarros em tempo real, para que não haja “ruptura” nas informações.

- Melhorar o ambiente dos habitáculos e instalações para espera de autocarros. Em 2011, substituir preferencialmente os abrigos de modelo antigo para espera de autocarros das ilhas e aperfeiçoar os existentes espaços de espera junto das bermas, tendo em conta sobretudo os idosos e pessoas com dificuldades de movimento que se deslocam a pé até às paragens para esperar e tomar autocarros, para além de substituir os veículos velhos por autocarros de piso rebaixado e de baixas emissões poluentes, para que não haja “ruptura” nos serviços.
- Criar vias rápidas para transportes públicos. Em 2011, aprofundar o estudo das necessidades do estacionamento ao longo da via, carga e descarga de mercadorias e embarque e desembarque de passageiros assim como cumprimento da Lei. Em articulação com a entrada em funcionamento da 1.ª fase do metro ligeiro em 2014, integrar os serviços do metro ligeiro e dos autocarros e criar uma via rápida para transportes públicos que se estenda desde a Barra até as Portas do Cerco, alargando, no máximo, o âmbito de cobertura dos serviços dos transportes públicos.



工作，從人口增長比例、入境澳門旅客增長比例、空駛率等檢討的士數量，逐步解決搭車難的問題。

- 提升的士 運服務品質。2011年，研擬的士 運管理相關規範，協助業 引入智能管理系統，應用科學化的派遣與管理技術，優先改善地區派車不均的情況，並落實的士服務品質的監管。

(4) 重整公交系統配套措施

- 擴大公交轉乘優惠。配合政府主導巴士 運的新模式啟動，加大巴士間轉乘票價優惠的範圍及力度；2015年，配合輕軌一期的 運，再推動輕軌與巴士間的轉乘票價優惠。
- 完善委託經 與監管制度。2012年，研擬並實施駕駛員培訓制

(3) Prestar serviços de táxi seguros e fiáveis

- Rever o número de táxis. Em 2011, iniciar o estudo dos princípios de actualização do número dos táxis, revendo o seu número, do ponto de vista das percentagens do crescimento demográfico e do crescimento dos turistas que visitam Macau e da taxa de circulação sem passageiros, resolvendo gradualmente o problema da dificuldade em apanhar táxis.
- Elevar a qualidade dos serviços dos táxis. Em 2011, estudar e elaborar as respectivas normas de gestão da exploração dos táxis, dar apoio aos agentes do sector na introdução do sistema inteligente de gestão e aplicar a tecnologia científica de destacamento e gestão, melhorando o desequilíbrio da presença dos táxis nas diversas zonas, para além de concretizar o controlo de qualidade dos serviços.

(4) Medidas complementares do reordenamento do sistema de transportes públicos

- Aumentar os benefícios de correspondência dos transportes públicos. Em articulação com a entrada em funcionamento do novo modelo de serviços dos autocarros dirigido pelo Governo, aumentar o âmbito e a aposta dos benefícios de tarifas para a correspondência entre autocarros; em 2015, para acompanhar o funcionamento da 1.ª fase do metro ligeiro, promover também os benefícios



度；2015年，進行巴士委託經營成效檢討，健全巴士監管制度，以提升公共交通品質。

- 推動智能卡票證整合。2015年，配合輕軌一期的營運，推動智能卡在巴士、輕軌間的共用，逐步實現澳門公交一卡通，並配合區域融合發展，推動公交電子票證在區域間的整合使用。
- 擴大夜間公交服務。因應口岸通關時間的延長，根據需求增闢夜間公交服務、延長服務時間。

(5) 財政支援推動措施

- 投入公交改善資金。2011年 7年內投入約20億澳門元改善本澳的巴士服務，包括大幅增加巴士發車率及直接訂定具吸引力的票價。

de tarifas para correspondência entre o metro ligeiro e autocarros.

- Beneficiar o regime de adjudicação da exploração e de controlo. Em 2012, estudar e elaborar bem como executar o regime de formação dos condutores; em 2015, proceder à revisão do resultado da adjudicação da exploração dos autocarros, beneficiando o regime de controlo dos autocarros, com vista a elevar a qualidade do funcionamento dos transportes públicos.
- Promover a integração dos passes inteligentes. Em 2015, para acompanhar o funcionamento da 1.ª fase do metro ligeiro, promover a utilização comum dos passes inteligentes nos autocarros e metro ligeiro, concretizando gradualmente um passe integrado para os transportes públicos da RAEM e, em articulação com o desenvolvimento regional integrado, promover a utilização integrada regional dos passes electrónicos dos transportes públicos.
- Alargar os serviços nocturnos de transportes públicos. Tendo em conta o prolongamento do horário de funcionamento dos postos fronteiriços, serão criados serviços nocturnos de transportes públicos, prolongando o horário de serviços.



- 定期檢討投放效益。透過評價與監察機制，檢討資源投放的效益，以及後續年度的財政資金準備。

二、行動2:合理管理私人車輛

2.1 重點要求

- (1) 2010-2012年，在人口密集的城市區，爭取新增2,500個輕型汽車及電單車公共泊車位，並在2012年的基礎上，尋求條件再增設2,500個泊車位。
- (2) 2012年，確定不同區域、時段的車輛泊車費率方案。
- (3) 2020年，車輛年增長率控制在4%以下。

(5) Medidas de promoção do apoio financeiro

- Investir capitais para melhoria dos transportes públicos. A partir de 2011, serão investidos durante sete anos cerca de 2 mil milhões de patacas para melhorar os serviços de autocarros da RAEM, incluindo o aumento considerável da taxa de frequência de partida dos autocarros e fixar directamente um tarifário atraente.
- Rever regularmente a eficiência do investimento. Proceder-se-á à revisão da eficiência do investimento aplicado e da reserva financeira para os anos subsequentes, através do mecanismo de avaliação e fiscalização.

II. Acção 2: Gestão razoável dos veículos particulares

2.1 Requisitos principais

- (1) Durante 2010-2012, criar mais 2,500 lugares de estacionamento para automóveis ligeiros e motociclos e, a partir da base do resultado obtido em 2012, procurar condições para criar mais 2,500 lugares de estacionamento.
- (2) Em 2012, será determinado o plano tarifário de estacionamento das diferentes zonas e períodos horários.
- (3) Em 2020, a taxa de crescimento dos veículos deverá manter-se inferior a 4%



2.2 行動措施

(1) 適地適性增加泊車供給

- 開展泊車整體規劃。2011年，進行全面性的泊車供需調查與檢討分析，開展泊車位整體規劃研究。
- 適度增加泊車空間。2012年前，優先在青洲及筷子基等人口密度較高的區分增加泊車空間，並逐步落實泊車路外化。
- 設置泊車訊息系統。2015年，完成公共停車場泊車訊息系統及大型停車場內泊車誘導系統的設置，並將泊車訊息整合至交通資訊平台以供居民查詢，鼓勵使用室內停車場。

2.2 Medidas de acção

- (1) Aumentar atempadamente a oferta dos lugares de estacionamento em zonas adequadas
 - Iniciar o plano geral do estacionamento. Em 2011, proceder-se-á, de forma abrangente, ao levantamento, revisão e análise da oferta e procura dos lugares de estacionamento, iniciando-se o estudo do plano geral dos lugares de estacionamento.
 - Aumentar moderadamente espaços de estacionamento. Até 2012, serão criados preferencialmente espaços de estacionamento nas zonas com grande densidade populacional, principalmente na Ilha Verde e Fai Chi Kei, para além de se concretizar gradualmente o estacionamento fora das vias.
 - Instalar sistema de informação de estacionamento. Em 2015, será concluída a instalação do sistema de informação do estacionamento dos parques públicos e sistema inteligente de orientação de estacionamento dos grandes parques de estacionamento, para além de integrar as informações sobre o estacionamento na plataforma de informação do trânsito para consulta dos cidadãos, incentivando a utilização dos parques de estacionamento com pisos desnivelados.



- 整合泊車與公交電子票證。擴大電子票證於泊車的應用，並落實泊車換乘公交系統的鼓勵措施。

(2) 有序管理商用車輛

- 優化商用車輛停泊空間。2012年，按不同商用車輛的特性，持續評估不同地點、時段的上落客貨需求，並優先考慮貨車及旅遊巴，適時調整上落客貨空間的位置及大小，規劃建設重型車輛停車場。
- 有效管理酒店及娛樂場客運專車。2015年，配合輕軌一期通車，調整酒店及娛樂場客運專車於口岸的停泊空間與行駛路線，以優化口岸空間資源；檢討並修訂管理制度，落實酒店及娛樂場

- Integrar o cartão electrónico do estacionamento com o passe electrónico do transporte público. Tornar extensiva a aplicação do passe electrónico do transporte público no estacionamento e concretizar as medidas de incentivo que permitam estacionar o carro e andar de transportes públicos.

(2) Gestão ordenada dos veículos de uso comercial

- Optimizar os espaços de estacionamento para veículos de uso comercial. Em 2012, prosseguir-se-á com a avaliação da procura de locais de carga e descarga de mercadorias e embarque e desembarque de passageiros em diferentes locais e períodos horários, consoante as características dos diferentes veículos de uso comercial, e será tomada em consideração, preferencialmente, os veículos de mercadorias e autocarros de turismo, actualizando atempadamente a localização e a dimensão dos espaços para carga e descarga de mercadorias e embarque e desembarque de passageiros, para além de planear a construção de parques de estacionamento para veículos pesados.
- Gerir eficazmente os veículos especiais de passageiros dos hotéis e casinos. Em 2015, para se adaptar à entrada em funcionamento da 1.ª fase do metro ligeiro, serão



客運專車的管理措施。

- 推廣商用車輛停車收費。優先在口岸、主要旅遊景點等地區配置收費的旅遊巴士停車場。

(3) 推廣環保車輛與環保措施

- 制訂合理驗車標準及檢驗制度。2011年，研究合理的驗車標準與檢驗制度，縮短車輛檢驗年限，並加強檢控不符合標準的機動車輛。
- 開展環保車輛的選擇與配套研究。2011年，啟動有關環保車種選擇、環保車輛稅務優惠及相關配套的研究。
- 推廣柴油車加裝尾氣過濾裝置。2011年，按序開展推廣及試行柴油車加裝尾氣過濾裝置計劃。

actualizados os espaços de estacionamento e itinerários de circulação dos veículos especiais de passageiros dos hotéis e casinos, com vista a otimizar os recursos de espaço dos postos fronteiriços; rever e alterar o regime de gestão, concretizando as medidas de gestão dos referidos veículos.

- Promover o estacionamento tarifado dos veículos de uso comercial. Serão dotados parques de estacionamento tarifado para autocarros de turismo nos postos fronteiriços e nos principais pontos de interesse turístico.
- (3) Promoção do uso de veículos amigos do ambiente e medidas de protecção ambiental
- Elaborar os critérios razoáveis de inspecção dos veículos e regime de inspecção. Em 2011, será efectuado o estudo dos critérios razoáveis de inspecção dos veículos e regime de inspecção, encurtamento do prazo a partir do qual se torna obrigatória a inspecção e reforço da autuação dos veículos motorizados que não satisfaçam aos critérios.
 - Iniciar o estudo da escolha e medidas complementares relativos aos veículos amigos do ambiente. Em 2011, dar-se-á início ao estudo da escolha da tipologia dos veículos amigos do ambiente, dos incentivos fiscais e respectivas medidas complementares.





- 淘汰高污染車輛並推廣環保車輛。2012年，加快淘汰高污染車輛，同步推廣環保車輛，括環保電單車、輕型汽車、巴士等，並由政府部門優先推動汰換。

(4) 合理控制車輛增長與使用

- 合理控制車輛數量增長。2011年，啟動抑制車輛數量增長的調研工作，優先研究進口車輛配額制度、車輛購買及使用稅費提高的可行性，並科學化訂定適當的控制方式，以逐步達成降低車輛增長率的目標。
- 研訂不同區分及時段的車輛泊車費率。2011年，開展相關研究，研訂不同區分、時段車輛泊車費率，並於2012年確定方案。

- Promover a utilização do filtro de fumos de escape nos veículos a gasóleo. Em 2011, será desenvolvida a promoção e a utilização experimental, de forma programada, do plano de instalação de filtro dos fumos de escape nos veículos a gasóleo.
- Eliminar os veículos altamente poluentes e promover a utilização de veículos amigos do ambiente. A partir de 2012, acelerar-se-á a eliminação dos veículos altamente poluentes e promover-se-á a utilização dos veículos amigos do ambiente, incluindo motociclos, automóveis ligeiros e autocarros. Irá caber aos serviços da Administração Pública promover a sua eliminação e substituição.

(4) Controlo razoável do crescimento e da utilização dos veículos

- Controlar razoavelmente o crescimento do número dos veículos. Em 2011, iniciar o estudo e pesquisa sobre a inibição do crescimento do número dos veículos, estudando preferencialmente a viabilidade do regime de importação de veículos por quota e aumento dos impostos de compra e utilização de veículos, e determinar, de forma científica, a forma de controlo adequada, para atingir gradualmente o objectivo de reduzir a taxa de crescimento.
- Estudar a determinação do tarifário de estacionamento das diferentes zonas e períodos horários. Em 2011, iniciar o



- 推動電單車泊車收費。優先在商業辦公區實施電單車泊車收費，再逐步按區分及時段特性，循序漸進擴大推動。
- 擴大彈性上下班計劃。2011年，優先在政府部門擴大推動彈性上下班安排，以降低高峰時段出行需求。

三、行動3：創造舒適慢行環境

3.1 重點要求

- (1) 2012年，啟動在口岸、公共運輸場站、學校、醫院及主要公園周邊300公尺範圍內的行人空間全面優化。
- (2) 2012年，落實 仔單車道示範計劃；2015年，依據整體規劃分期逐步擴大建設單車路網。

respectivo estudo, no sentido de determinar o tarifário de estacionamento das diferentes zonas e períodos horários para se ter o plano definitivo em 2012.

- Promover o estacionamento tarifado dos ciclomotores e motociclos. Aplicar prioritariamente o estacionamento tarifado nas zonas de escritórios e aumentar gradualmente a promoção, conforme as características das zonas e dos períodos horários.
- Alargar o programa do horário desfasado. Em 2011, tornar extensiva prioritariamente a promoção do horário desfasado nos serviços públicos, com vista a diminuir a procura de deslocações durante as horas de ponta.

III. Acção 3: Criação de um ambiente confortável de mobilidade suave

3.1 Requisitos principais

- (1) Em 2012, dar-se-á início à optimização abrangente dos espaços pedonais num perímetro de 300 metros dos postos fronteiriços, terminais dos transportes públicos, escolas, hospitais e dos principais parques e jardins.
- (2) Em 2012, concretizar-se-á o plano piloto de ciclovias na Taipa; em 2015, pretende-se alargar a construção da rede de ciclovias de forma faseada e gradual, conforme o plano geral.



(3) 2015年，結合居民出行與旅客需求，於歷史核心區及舊區引入環保接駁運具。

(3) Em 2015, em conjugação com a procura nas deslocações dos cidadãos e visitantes, serão introduzidos meios de transporte amigos do ambiente para ligação no “Centro Histórico de Macau” e nos bairros antigos.

3.2 行動措施

(1) 創造人性化悠閒的步行環境

- 持續推廣行人專區。2011年，以媽閣、議事亭前地及仔官也街行人專區為推動點，擴大推動行人專區的設置，並建立行人專區規劃設計的規範，通過步行系統建設，構建全面的人文慢行旅遊網絡。
- 提供舒適步行環境。2012年，優先在行人量較高的重要場站、學校、醫院及主要公園周邊，拓寬行人道空間、改建行人道設施與強化無障礙設施。
- 提升弱勢用路人士出行安全。於

3.2 Medidas de acção

(1) Criação de um ambiente pedonal de lazer

- Prosseguir com a promoção da zona pedonal. A partir de 2011, tomar a Barra, o Largo do Senado e a Rua do Cunha na Taipa, como ponto impulsor para aumentar a instalação das zonas pedonais e criar normas para o plano e desenho das zonas pedonais, estabelecendo de forma abrangente uma rede de turismo cultural de mobilidade suave, através da construção do sistema pedonal.
- Proporcionar um ambiente pedonal confortável. A partir de 2012, serão alargados os espaços dos passeios, remodelar-se-á as instalações dos passeios e consolidar-se-á as instalações sem barreiras arquitectónicas da periferia das paragens mais importantes e com maior afluência de peões, escolas, hospitais e principais parques e jardins.
- Aumentar a segurança nas deslocações das pessoas com dificuldade de utilizar as vias. Colocar instalações sem barreiras arquitectónicas nas passagens superiores para peões, túneis, passeios, arcadas e embocadura das ruas, assim como instalar de forma razoável sistemas sonoros



行人天橋、隧道、行人道、騎樓及路口等設置無障礙設施，並合理佈設行人橫道發聲系統、行人道導盲設施。

- 打造歷史核心區為「步行優先」環境。透過改善行人路面，提供環保接駁運具，引入交通管制等措施，並通過電子導覽系統、清晰的指標系統、休憩節點及行人專區等配套，塑造多元的參訪路徑。
- 優化舊區人本交通環境。2015年，逐步減少舊城區內的穿越性交通，優化步行環境，並建立舊城區與濱海地區的步行連繫。
- 構建新區完善的步行系統。結合城市規劃，導入人本及可持續發展理念，打造新興地區及新城填海區完善的步行系統，並建設綠色海濱休閒長廊，以構建綠色低碳交通體系。

nas passagens para peões e instalações de guia para orientação de deficientes invisuais.

- Dotar o “Centro Histórico de Macau” de um ambiente caracterizada pela “primazia da deslocação pedonal”. Criar percursos diversificados de visita através do aperfeiçoamento do pavimento do passeio, da prestação dos meios de transporte amigos do ambiente para ligação, da introdução das medidas de regulação do trânsito e mediante o sistema de guia turístico electrónico, sistema de sinalização indicativa nítida, pontos nodais de lazer e zona pedonal.
- Optimizar o ambiente de trânsito do “*human-oriented*” dos bairros antigos. A partir de 2015, diminuir gradualmente o tráfego de passagem dentro dos bairros antigos, otimizando o ambiente pedonal, e estabelecer a ligação pedonal entre os bairros antigos e as zonas costeiras.
- Construir um sistema de deslocação pedonal bem aparelhado nas novas zonas. Em conjugação com o planeamento urbanístico, introduzir conceito de “*human-oriented*” e “desenvolvimento sustentável” para construir o sistema de deslocação pedonal das novas zonas e novos aterros urbanos, para além de construir o corredor de lazer costeiro, com vista a criar um sistema de trânsito verde e baixo teor de carbono.
- Avaliar a criação da zona livre de ruído de trânsito. Proceder ao estudo das normas para a criação da zona livre



- 評估設置交通寧靜區。開展設置交通寧靜區的規範研究，並評估篩選新城、舊區或歷史核心區適合的地點設置交通寧靜區，示範運用車輛減速與泊車管理等措施，以降低車行噪聲、提升交通安全。

(2) 改善單車軟硬體環境

- 訂定單車系統發展策略。2011年，檢討《道路交通法》及《道路交通規章》等相關規定，重點考慮單車行車安全與泊車需求，研訂單車道的規劃設計規範，並開展單車路網及服務設施的整體規劃，明確釐清單車定位、路權、設施及車道型式。
- 建設符合需求的單車路網。2012年，優先在 仔推動單車道示範計劃，建立休閒型單車行車道路

de ruído de trânsito assim como avaliar e seleccionar os locais adequados dos novos aterros urbanos, bairros antigos ou “Centro Histórico de Macau” para criar zonas piloto livres de ruído de trânsito, reduzindo o ruído de circulação dos veículos e aumentando a segurança rodoviária através da aplicação de medidas de redução da velocidade e gestão do estacionamento

(2) Melhoria do ambiente físico e normas regulamentares para bicicletas

- Definir a estratégia de desenvolvimento do sistema cicloviário. Em 2011, proceder à revisão da Lei do Trânsito Rodoviário e do Regulamento do Trânsito Rodoviário, com ênfase na consideração da segurança de circulação de bicicletas e da procura de estacionamento das mesmas; estudar a definição das normas para planeamento e desenho de ciclovias; e iniciar o planeamento geral da rede cicloviária e instalações de serviços, determinando claramente o posicionamento, direito de uso da rodovia, instalações e forma de ciclovia.
- Construir uma rede cicloviária que corresponda à procura. Em 2012, implementar prioritariamente o plano piloto de ciclovia na Taipa, construindo percursos para circulação de lazer de bicicletas; em 2015, alargar de forma faseada a rede cicloviária, de acordo com o planeamento geral e instalações de serviços.



線；2015年，依據單車路網及服務設施的整體規劃，再分期逐步擴大建設單車路網。

- 推動公共單車租賃計劃。2015年，配合單車路網及各項服務設施的完善，逐步推動公共單車租賃計劃、設置公共單車租借站。
- 融入珠三角綠道網規劃建設。配合《環珠江口宜居灣區建設重點行動計劃》及新城填海區規劃，構建綠色海濱休閒長廊，並引入單車道元素，與珠三角綠道網實現對接。

四、行動4：強化基礎設施建設與安全教育

4.1 重點要求

- (1) 全面配合並執行在《粵澳合作框架協議》機制下與陸路交通相關的年度重點工作安排。

- Promover o plano de aluguer de bicicletas públicas. Em 2015, em conjugação com o aperfeiçoamento da rede cicloviária e das instalações de serviços, promover gradualmente o plano de aluguer de bicicletas públicas, estabelecendo postos de aluguer.
- Integrar o planeamento de construção da rede de vias verdes do Delta do Rio das Pérolas. Em conjugação com o Plano de Acção para a Zona da Baía do Estuário do Rio das Pérolas e o plano dos novos aterros urbanos, construir o corredor verde de lazer ao longo da costa e introduzir o elemento da ciclovia por forma a concretizar a articulação com a rede viária verde do Delta do Rio das Pérolas.

IV Acção 4: Consolidação da construção de infra-estruturas e educação para a segurança rodoviária

4.1 Requisitos principais

- (1) Executar com plena colaboração o plano anual dos trabalhos prioritários que se relacionam com o transporte terrestre dentro do mecanismo do Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau.
- (2) Estabelecer em 2012 critérios de posicionamento das funções e de planeamento e concepção das rodovias, para além de iniciar gradualmente as construções para aumentar a capacidade da rede rodoviária bem como o



(2) 2012年，建立道路功能定位及規劃設計準則，並配合雙環雙軸的道路交通主幹建設要求，逐步開展路網擴容建設及新城填海區交通規劃及建設工程。

(3) 2012年，在全澳小學建立定期的交通安全公民教育活動，隨後按年擴展至不同的社團或社區中心。

4.2 行動措施

(1) 完善道路路網規劃

- 強化基礎資料蒐集機制。配合政府現有統計調查，制度化進行出行特性及道路交通調查，定期更新交通基礎資料；利用道路監視器及偵測器，建立動態交通資料庫，作為完善道路路網規劃的參考依據。

planeamento e as obras de construção do sistema de trânsito dos novos aterros urbanos, em adaptação às exigências impostas pela construção das artérias principais rodoviárias de “duplo círculo e duplo eixo”.

(3) Estabelecer em 2012 a regularidade de realizar actividades de formação cívica respeitante à segurança rodoviária junto das escolas primárias de toda a RAEM e, depois, tornar as mesmas actividades, anualmente, extensivas até às diferentes associações ou centros comunitários.

4.2 Medidas de acção

(1) Aperfeiçoamento do planeamento da rede rodoviária

- Consolidar o mecanismo de recolha de dados básicos. Em articulação com o levantamento estatístico que o Governo ora realiza, sistematizar o levantamento das características das deslocações e do trânsito rodoviário, actualizando regularmente os dados básicos do trânsito; aproveitar os sistemas de vigilância e de detecção rodoviária para criar uma base de dados dinâmica do trânsito, servindo a mesma como fundamentos de referência para aperfeiçoamento do planeamento da rede rodoviária.



- 明確規範道路層級。2012年，建立澳門道路層級規範與道路規劃設計準則，確立道路功能定位。
 - 健全新開發地區路網。配合城市規劃，2012年，落實 仔TN27地段、路環石排灣等新興社區路網的建設規劃。
 - 因地制宜進行交通規劃研究。歷史核心區以落實「步行優先」為規劃重點；舊區以「通」和「達」為交通規劃的首要準則；新城以建設現代化綠色交通體系為規劃基礎。
- (2) 建設道路交通主幹網絡
- 開展路網擴容建設。配合路 城區、橫琴校區與新城填海區的開發建設，2011年，逐步展開
 - Normalizar a hierarquia das rodovias. Criar em 2012 normas que regulem a hierarquia das rodovias e critérios de planeamento e concepção rodoviários de Macau, estabelecendo o posicionamento das funções das rodovias.
 - Aperfeiçoar a rede rodoviária das novas zonas urbanas. Em articulação com o planeamento urbano, concretizar em 2012 o plano de construção da rede rodoviária do lote TN27 da Taipa e do bairro comunitário do Seac Pai Van em Coloane.
 - Proceder ao estudo do planeamento de tráfego consoante as condições locais. Para o Centro Histórico, a política dá primazia ao modo pedonal; o planeamento de trânsito dos bairros antigos toma a “acessibilidade” como critério primordial; para os novos aterros urbanos, o planeamento baseia-se na construção de um sistema de transporte público ecológico moderno.
- (2) Construção da rede de artérias rodoviárias principais
- Iniciar as construções para ampliação da capacidade da rede rodoviária. Em articulação com o desenvolvimento do COTAI, do *campus* da Universidade de Macau em Hengqin e dos novos aterros urbanos, iniciar gradualmente, a partir de 2011, as obras de transformação da Rotunda do Istmo Taipa-Coloane como rotunda desnive-



路 連貫公路圓形地改造及下沉式道路、奧林匹克游泳館圓形地道路重整、孫逸仙大馬路改造計劃、九澳隧道、大潭山隧道等一系列的路網擴容建設，並結合綠化改善行車環境。

- 開展新城填海區交通規劃及建設工程。配合新城填海區的空間規劃佈局，開展 A 區南北向快速路及 C、D、E 區 仔北分配車道規劃研究，並隨著規劃的落實，開展相關工程。
- 開展澳 第四跨海通道工程。配合新城填海區 A 區及 E 區的城市規劃工作，開展澳 第四跨海通道的規劃研究及工程。

(3) 實現迅速便捷的跨境交通

- 完善口岸公交轉乘環境。2015

lada, reordenamento da Rotunda da Piscina Olímpica e remodelação da Avenida Dr. Sun Yat Sen na Taipa, bem como o alargamento da capacidade da rede rodoviária, através da construção dos túneis dos morros de Ká-Hó e da Taipa Grande, para além de aperfeiçoar o ambiente de circulação de veículos em conjugação com os espaços verdes.

- Iniciar o planeamento do trânsito e as obras de construção dos novos aterros urbanos. Em articulação com o planeamento e disposição dos espaços dos novos aterros urbanos, iniciar o planeamento e estudo da via rápida do sentido Norte-Sul da Zona A e das vias distribuidoras das Zonas C, D e E (Norte da Taipa), bem como o início das respectivas obras com a concretização do planeamento.
 - Início das obras da quarta passagem sub-fluvial Macau-Taipa. Para acompanhar o planeamento urbanístico das zonas A e E dos novos aterros urbanos, iniciar o estudo do planeamento e obras da quarta passagem para ligar Macau e a Taipa.
- (3) Concretização do trânsito transfronteiriço rápido e conveniente
- Aperfeiçoamento do ambiente de correspondência dos transportes públicos nos postos fronteiriços. Em 2014,



年，配合輕軌一期通車，改善口岸的公交轉乘環境，提高居民及旅客使用公交往來口岸的意願；在《粵澳合作框架協議》下，加強珠海與澳門城市公共交通規劃銜接，探索推動公交體系直通直達。

- 推動軌道交通網接軌。在《粵澳合作框架協議》下，推進澳門輕軌在橫琴與廣珠城際軌道對接。
- 落實跨界基建相應交通安排。配合跨界高速公路及配套工程的規劃建設，完善本澳內部道路網及落實 珠澳大橋的車輛過境安排。
- 推動灣仔與媽閣河底行人隧道建設。在《粵澳合作框架協議》下，

aperfeiçoar o ambiente de correspondência dos transportes públicos, aumentando a apetência dos cidadãos e dos turistas para a utilização dos transportes públicos para viajar entre os postos fronteiriços, em articulação com a entrada em funcionamento da primeira fase do metro ligeiro. No âmbito do “Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau”, reforçar a articulação entre Zhuhai e Macau em termos do planeamento do transporte público urbano, sondando a viabilidade de promoção da acessibilidade do sistema dos transportes públicos.

- Promoção da articulação entre redes de transporte por carril. No âmbito do “Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau”, levar por diante a articulação, em Hengqin, do metro ligeiro com o sistema de transporte por carril inter-urbano Guangzhou-Zhuhai.
- Concretização das medidas de controlo do tráfego correspondentes de infra-estruturas de transportes transfronteiriças. Em articulação com o planeamento e construção da auto-estrada transfronteiriça e seus projectos complementares, aperfeiçoar a rede rodoviária interna da RAEM e concretizar as medidas de controlo de veículos em trânsito que circulam na mega ponte Hong Kong-Zhuhai-Macau.

推動開展連接珠海灣仔與澳門媽閣軌道站河底行人隧道的可行性研究，以紓緩拱北口岸的通關壓力，並促進珠海灣仔及澳門內區域的共同繁榮。

(4) 建設先進的交通管理系統

- 擴大電子科技在執法上的應用。2011年，設置違泊偵測系統，並持續擴大交通違規偵測系統在本澳的使用。
- 建立整合性交通資訊平台。2015年，整合實時道路交通、公共交通、停車場等資訊至單一交通資訊平台，並提供電話及互聯網的查詢管道，便利使用 隨時隨地進行資訊的查詢。2020年，結合

- Promoção da construção do túnel sub-fluvial ligando Van Chai e a Barra. No âmbito do “Acordo-Quadro de Cooperação Guangdong-Macau”, promover o estudo de viabilidade da construção do túnel sub-fluvial para peões para ligar Van Chai e a paragem do metro ligeiro na Barra, por forma a aliviar a pressão que o posto fronteiriço de Gongbei sofre e promover a prosperidade comum de Van Chai de Zhuhai e a zona do Porto Interior de Macau.

(4) Construção de um sistema avançado de controlo de tráfego

- Alargamento da aplicação da tecnologia electrónica na fiscalização rodoviária. Instalar em 2011 o sistema de detecção de estacionamento ilegal e prosseguir com o alargamento da utilização na RAEM do sistema de detecção de infrações rodoviárias.
- Criação de uma plataforma integrada de informação de tráfego. Em 2015, fazer integrar as informações da situação rodoviária em tempo real, dos transportes públicos e dos parques de estacionamento numa única plataforma de informação do tráfego e proporcionar canais para pedido de informações através do telefone e da internet,





觀光、旅遊、購物等交通資訊，擴大資訊平台功能。

- 擴大交通控制中心功能。進行交通控制中心相關軟硬件的規劃及建設，整合交通燈控制、交通資訊與視頻系統，強化重要道路的交通監控，以發揮交通管理與協調的效用，並縮短事故處理與通報時間。

(5) 深化宣導交通安全教育

- 強化交通安全宣導。擴大「交通安全資訊中心」的職能，深化交通教學的內涵及活動元素，提升其吸引力，以更好發揮其效果；另一方面，更多深入社區，走訪不同的地點、團體，舉辦定期宣傳推廣活動，普及宣導交通守法

facilitando aos utentes a consulta a qualquer momento e em qualquer sítio. Em 2020, em conjugação com as informações sobre a visita dos pontos de interesse, turismo e compras, alargando a funcionalidade da plataforma de informação.

- Alargamento das funcionalidades do Centro de Controlo de Tráfego. Levar a efeito o planeamento e construção das estruturas físicas e logísticas do Centro de Controlo de Tráfego, integrar o controlo de semáforos, informação do tráfego e sistema de vídeo, reforçar o controlo de tráfego das artérias principais para rentabilizar a eficácia do controlo e coordenação do trânsito assim como encurtar o tempo demorado no tratamento e comunicação de acidentes.

(5) Aprofundamento da divulgação e sensibilização da segurança rodoviária

- Reforço da divulgação e sensibilização da segurança rodoviária. Para este efeito, iremos aumentar a função do Centro de Informação da Segurança Rodoviária, enriquecendo o programa da formação sobre o trânsito e os elementos de actividades, para elevar a sua atracção, com vista a obter melhores resultados. Por outro lado, aumentar os contactos com os bairros comunitários, passar por diferentes locais e associações, assim como organi-



及尊重他人權益，將交通安全的觀念在社區傳播。

- 加強學校交通教育。安排交通安全或綠色出行的專家或宣傳大使走進校園舉辦專題講座、展覽、工作坊等，透過輕鬆互動手法，向學生灌輸正確的交通安全知識；逐步構建「交通安全資訊中心」網站，利用生動、有趣的多媒體平台，為學生提供正確的安全出行知識。
- 運用多元交通安全宣導工具。製作交通安全標語、張貼海報、播放短片，並更多運用報章雜誌、電視電台廣播、互聯網等方式，有計劃及持續性地針對當前特定的主題廣泛宣傳交通安全或交通事務的訊息。

zar regularmente actividades de divulgação e promoção, generalizando a sensibilização da observância da legislação do trânsito rodoviário e respeito pelos direitos dos outros, promovendo o conceito de segurança rodoviária nos bairros comunitários.

- Reforço das instruções de trânsito nas escolas. Organizar junto das escolas palestras temáticas com especialistas ou “embaixador promocional” da área da segurança rodoviária ou das deslocações ecológicas, exposições e *workshops*, inculcando nos estudantes informações correctas de segurança rodoviária através de formas animadas e interactivas; construir gradualmente o sítio do Centro de Informação da Segurança Rodoviária, proporcionando informações correctas sobre as deslocações com segurança aos estudantes, através de uma plataforma multi-média viva e animada.
- Utilização de instrumentos diversificados para divulgação e sensibilização da segurança rodoviária. Divulgar amplamente as informações da segurança rodoviária e os assuntos do tráfego, de forma programada e contínua, tendo em conta determinados temas, mediante elaboração de *slogans*, afixação de cartazes, passagem de vídeo *clips*, para além do recurso às revistas e jornais assim como televisão, rádio e *internet*.







第六章 評鑑與監察

Capítulo VI Avaliação e fiscalização



評鑑與監察機制的安排，旨在確保政策執行的效果及品質。通過能與國際接軌的整體指標，以至檢核措施成效的評鑑指標，將有助政府及居民從更客觀的角度分享觀點、檢核政策。同時，廣泛的公眾參與、制度化的監察安排及高透明度的訊息發放機制，也將有助政策的不斷完善，為達致宜行宜遊的綠色交通城市的政策願景，提供堅實的制度保證。

O mecanismo de avaliação e fiscalização que se estabelece visa assegurar o resultado e a qualidade da execução da política. Um conjunto de indicadores que se articulam com o padrão internacional e de indicadores avaliadores do resultado das medidas dará ajuda ao Governo e à população para partilhar os seus pontos de vista e verificar a política de uma forma mais objectiva. Entretanto, a existência de uma ampla participação do público, de fiscalização sistematizada e de mecanismo de divulgação de informações com alta transparência permite também o aperfeiçoamento contínuo da política, proporcionando uma garantia sólida com vista a concretizar a visão da política de construir uma cidade verde onde a população e os turistas se desloquem agradavelmente.

一、評鑑體系

1.1 整體評鑑指標。採用國際通用評比標準檢核願景達成度，包括：

- (1) 公交分攤率。至2020年達到50%，具體包括：檢核居民及旅客利用輕軌、巴士、的士出行佔機動出行總量的比例。
- (2) 整體交通滿意度。在2015年前建立居民及旅客對公共交通的滿意度標準，並在2020年前逐步建立整體交通滿意度標準，具體包括：公共交通建設與服務、主要道路行車速度、慢行系統與無障礙環境、旅遊景點交通信息、整體交通與便利的滿意程度。
- (3) 交通污染改善度。在2015年前針對車輛排放，建立污染改善指

I. Sistema de avaliação

1.1 Indicador para avaliação da globalidade. O grau de implementação da visão será verificado por meio dos padrões de avaliação adoptados internacionalmente que compreendem:

- (1) Taxa de partilha dos transportes públicos. Até 2020 atingirá os 50%. Esta taxa consiste em verificar a percentagem da utilização do metro ligeiro, autocarros e táxi por parte dos cidadãos e turistas e o seu peso no volume global dos modos de deslocação motorizada.
- (2) Grau de satisfação relativamente ao trânsito. Será criado até 2015, o padrão para medir o grau de satisfação dos cidadãos e turistas relativamente ao transporte público e será estabelecido gradualmente, até 2020, o padrão para medir o grau de satisfação da globalidade dos transportes que abrangem a construção e serviços dos transportes públicos, velocidade de circulação das artérias principais, sistema de mobilidade suave e ambiente sem barreiras, informação do trânsito dos pontos de interesse turístico assim como a globalidade e conveniência dos transportes.
- (3) Grau de melhoria da poluição causada pelo trânsito. Será criado o indicador de melhoria da poluição até 2015, tendo em conta as emissões dos veículos e, até 2020, será feita



標，並在2020年前具體檢核各項措施實施後的交通污染改善程度。

- 1.2 措施評鑑指標。依據行動計劃的重點要求檢核推動成效。

二、機制安排

- 2.1 建立跨部門會議制度。定期召開跨部門會議，通報各項評鑑指標的達標程度、行動計劃的推動進度及成效，協調解決工作配合上出現的各種狀況及問題。
- 2.2 行動計劃執行機制。設立或調整現有的相關機制，使之配合各項行動計劃的執行與落實。

a avaliação do grau de melhoria da poluição causada pelo trânsito depois da implementação das diversas medidas.

- 1.2 Indicador para avaliação das medidas. Avaliar o resultado da promoção com base nos requisitos principais do plano de acção.

II. Organização do mecanismo

- 2.1 Criação do regime de reuniões inter-serviços. Realizar-se-ão de forma regular reuniões inter-serviços, tendo em vista a informação do grau de execução dos diversos indicadores, progresso e resultado da promoção do plano de acção assim como resolução concertada das situações e problemas surgidos na coordenação dos trabalhos.
- 2.2 Mecanismo de execução do plano de acção. Criar o respectivo mecanismo ou adaptar o existente, para que o mesmo se articule com a execução e implementação dos planos de acção.





打造優質步行
服務宜適的綠色交通城市
Creating a quality walking and cycling environment
and a suitable and sustainable green transportation system

澳門陸路整體交通運輸政策 2010-2020

POLÍTICA GERAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES TERRESTRES DE MACAU

介紹會
Sessão de Apresentação



三、公眾參與

- 3.1 強化政策諮詢工作。強化交通諮詢委員會的政策諮詢作用，進一步汲納業界代表及專家學 參 與，形成政府、業界及專家學的互動機制，為各項措施的優化工作提供建言。
- 3.2 鼓勵居民參與評鑑。透過不同形式鼓勵及組織本澳居民，以公交使用 的第一身經驗，直接參與 公交服務的評鑑工作。
- 3.3 建立政策說明及分享機制。對於 影 較廣及社會較為關注的政策 措施，逐步建立深入社區、面向 公眾的政策說明及分享機制，通 過類似政策說明會及分享會等形 式，為公眾評鑑政策成效提供客 觀條件。

III. Participação pública

- 3.1 Consolidação da auscultação da política. Consolidar-se-á o papel consultivo da política do Conselho Consultivo do Trânsito, fazendo integrar mais representantes do sector, especialistas e académicos, para formar um mecanismo de interacção entre o Governo, o sector e os especialistas e académicos, com vista a dar os seus contributos para a optimização dos trabalhos.
- 3.2 Incentivar a participação dos cidadãos na avaliação. Incentivar e promover, através de diferentes formas, a participação directa da população da RAEM com a sua experiência como utente dos transportes públicos na avaliação dos serviços.
- 3.3 Criação do mecanismo de esclarecimento e partilha da política. No que respeita às políticas e medidas que influem e preocupam a sociedade, será criado gradualmente um mecanismo de esclarecimento e partilha da política que penetre nos bairros comunitários e virado para o público. Serão proporcionadas condições objectivas para a avaliação do resultado da política por parte do público mediante sessões de esclarecimento e de partilha da política.



四、定期總結

- 4.1 每年一次成效觀察。每年針對整體評鑑指標及措施評鑑指標進行觀察，監察各項行動計劃的推動狀況，並提交年度總結報告。
- 4.2 五年一次總體檢討。在年度總結的基礎上，於2015年及2020年就各項行動計劃的執行效益進行檢討，並因應當期施政需要進行調整修正。

五、訊息發佈

- 5.1 定期公佈與各項行動計劃相關的訊息與數據。
- 5.2 定期公佈年度總結報告。

IV. Balanço geral periódico

- 4.1 Observação anual do resultado. Será efectuada anualmente a observação do indicador para avaliação da globalidade e indicador para avaliação de medidas, e fiscalizado o ponto de situação da promoção dos planos de acção e apresentação do relatório do balanço geral anual.
- 4.2 Revisão geral quinquenal. Tendo em conta a base do balanço geral anual, será feita a revisão sobre o resultado da execução dos planos de acção em 2015 e 2020 e bem assim a actualização e rectificação das futuras medidas governativas.

V. Divulgação de informações

- 5.1 Serão divulgados regularmente as informações e dados relacionados com os planos de acção.
- 5.2 Será publicado regularmente o relatório do balanço geral anual.



澳門整體交通運輸政策研究

跨部門跟進小組

交通事務局

土地工務運輸局

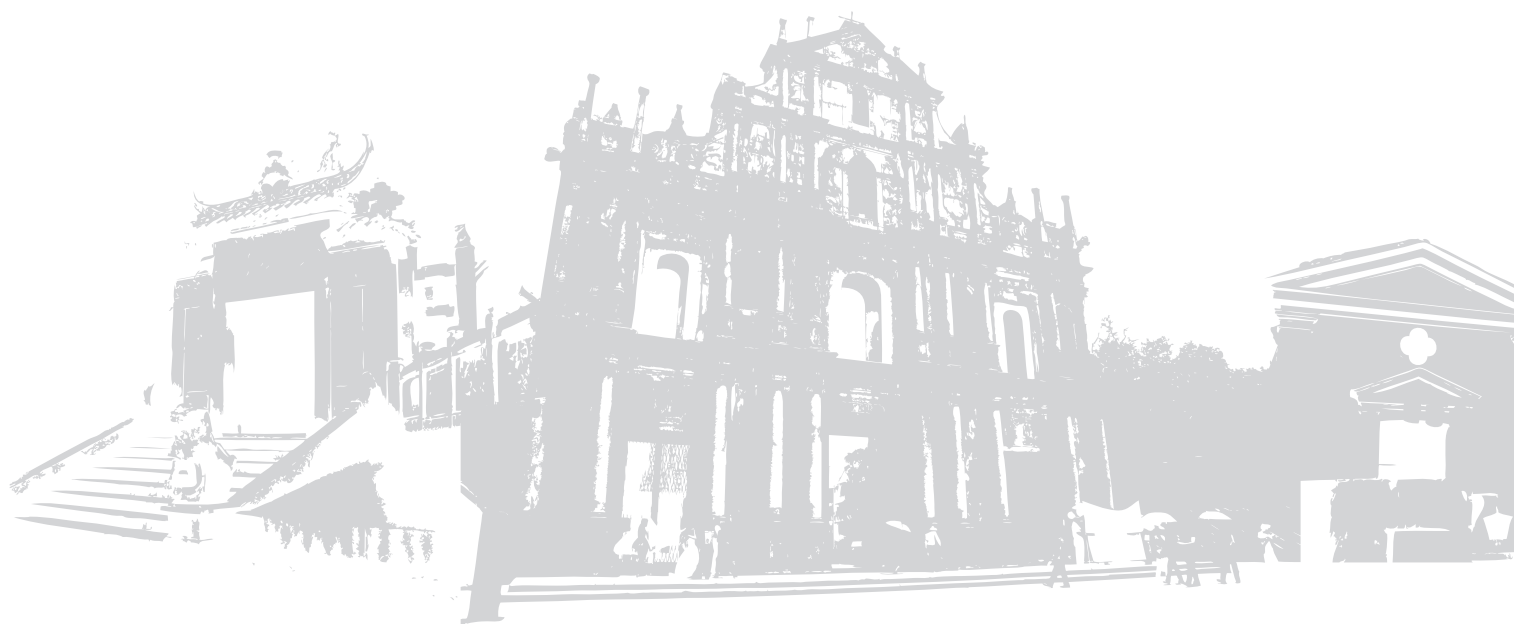
環境保護局

運輸基建辦公室

建設發展辦公室

務局

民航局



Grupo de Trabalho para o Estudo de Trânsito e Transportes de Macau

Direcção dos Serviços para os Assuntos de Tráfego

Direcção dos Serviços de Solos, Obras Públicas e Transportes

Direcção dos Serviços da Protecção Ambiental

Gabinete para as Infra-estruturas de Transportes

Gabinete para o Desenvolvimento de Infra-estruturas

Capitania dos Portos

Autoridade de Aviação Civil



