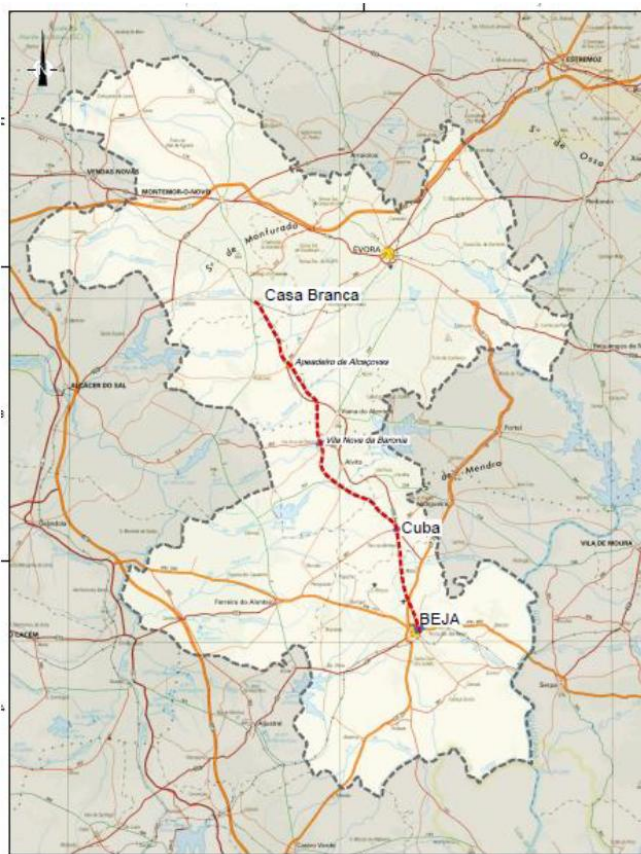


RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA



Avaliação de Impacte Ambiental n.º 3785

**Modernização Troço Casa Branca - Beja (Linha do Alentejo), Incluindo
Eletrificação e Instalação de Sistemas de Sinalização e Telecomunicações**

Julho de 2025



Título: Relatório de Consulta Pública
Modernização Troço Casa Branca - Beja (Linha do
Alentejo), Incluindo Eletrificação e Instalação de
Sistemas de Sinalização e Telecomunicações
AIA 3785

Autoria: Agência Portuguesa do Ambiente
Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental
Divisão de Cidadania Ambiental
Miguel Couchinho

Data: Julho de 2025

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	3
2. O PROJETO	3
3. LOCALIZAÇÃO	3
4. PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA	4
5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA	5
6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO	6
7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS	6
8. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS	6
ANEXO – Exposições recebidas	12

1. INTRODUÇÃO

Este procedimento de AIA encontra-se enquadrado no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação (alterações pelo diploma Simplex Ambiental – Decreto-Lei n.º 11/2023 de 10 de fevereiro); (Anexo II, 10c) Construção de vias férreas e instalações de transbordo intermodal e de terminais intermodais (não incluídos no anexo I).

Em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na sua atual redação, procedeu-se à consulta pública do estudo de impacte ambiental do projeto “Modernização Troço Casa Branca - Beja (Linha do Alentejo), Incluindo Eletrificação e Instalação de Sistemas de Sinalização e Telecomunicações – AIA 3785”.

O proponente do projeto, assim como a entidade licenciadora, ou competente para a autorização, é a Infraestruturas de Portugal, S.A., e a autoridade de avaliação de impacte ambiental é a Agência Portuguesa do Ambiente (APA).

2. O PROJETO

O projeto tem como objetivo a Modernização da Linha do Alentejo no troço entre Casa Branca e Beja, para circulação de comboios de passageiros e mercadorias, que poderão atingir velocidades até 200 km/h para comboios convencionais e 120 km/h para comboios de mercadorias.

O troço Casa Branca – Beja da Linha do Alentejo desenvolve-se entre a saída da Estação de Casa Branca e a saída da Estação de Beja e tem cerca de 63 km de extensão. O projeto prevê a substituição integral da via-férrea, mas manter-se-á uma linha em via única.

Fonte: Resumo Não Técnico do Estudo de Impacte Ambiental

3. LOCALIZAÇÃO

O Projeto localiza-se nos concelhos de:

- Montemor-o-Novo (Freguesia de Santiago do Escoural)
- Évora (União de Freguesias de N. S. de Tourega e N.S. de Guadalupe)
- Viana do Alentejo (Freguesia de Alcáçovas e Freguesia de Viana do Alentejo)
- Alvito (Freguesia de Vila Nova da Baronía e Freguesia de Alvito)

5. DOCUMENTOS PUBLICITADOS E LOCAIS DE CONSULTA

O Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico (RNT), foi disponibilizado para consulta nos seguintes portais: Agência Portuguesa do Ambiente (apambiente.pt); Participa.pt.

Foram remetidos anúncios de consulta pública para as Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia da área de implantação do projeto, nomeadamente:

Distrito de Évora
• Montemor-o-Novo • Freguesia de Santiago do Escoural • Évora • União das Freguesias de N. S. de Tourega e N.S. de Guadalupe • Viana do Alentejo • Freguesia de Alcáçovas • Freguesia de Viana do Alentejo
Distrito de Beja
• Alvito • Freguesia de Vila Nova da Baronia • Freguesia de Alvito • Cuba • Freguesia de Cuba S. Matias • Freguesia de Faro do Alentejo • Beja • União de Freguesias de Trigaches e São Brissos • União de Freguesias de Santiago Maior e São João Baptista • União de Freguesias de Salvador e Santa Maria da Feira

6. MODALIDADES DE PUBLICITAÇÃO

A publicitação do Estudo de Impacte Ambiental, incluindo o Resumo Não Técnico, foi feita por meio de:

- Afixação de Anúncios nas seguintes entidades:
 - Agência Portuguesa do Ambiente;
 - Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo;
 - Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia da área de implantação do projeto
- Envio de nota de imprensa para os órgãos de comunicação social de âmbito nacional;
- Divulgação na Internet no site da Agência Portuguesa do Ambiente e no portal PARTICIPA.PT;
- Envio de comunicação às ONGA inscritas no RNOE;

7. PROVENIÊNCIA DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

Durante o período de Consulta Pública foram recebidas **9** exposições com a seguinte proveniência:

Cidadãos:

- 7 exposições particulares

Entidades:

- Direção-Geral do Território
- IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

8. ANÁLISE DAS EXPOSIÇÕES RECEBIDAS

3 **cidadãos** manifestam a sua concordância com o projeto pelos seguintes motivos principais:

- Modernização da ferrovia, permitindo a renovação dos equipamentos trazendo grande vantagem para as populações e para a indústria.
- Torna a linha ferroviária apta à plena circulação de comboios Intercidades (IC) até Beja, permitindo viagens mais rápidas, como Évora-Beja em menos de uma hora, apesar da inversão de marcha em Casa Branca.

Apresentam, igualmente, algumas questões e sugestões:

- Clarificar a diferença entre as verbas necessárias para deixar a linha apta à circulação a 160 ou 200 km/h. O IC continuará a seguir para Évora (e, brevemente, para Elvas) e a requerer transbordo em Casa Branca para quem tem como destino Beja, onde a circulação deverá ser realizada com comboios Stadler FLIRT limitados a 160 km/h.
- O Apeadeiro de Alvito, é distante da vila, com maus acessos e a 10 km da estação de Vila Nova da Baronia, que oferece melhores condições de acolhimento ao passageiro e que se encontra equidistante entre as vilas do Torrão, Viana do Alentejo e Alvito. Eliminando o apeadeiro de Alvito, seria possível efetuar um percurso mais direto entre V. N. Baronia e Cuba, e garantir a eficiência do transporte.
- A utilização futura de parte desta linha nas ligações IC Lisboa-Beja-Faro e Elvas-Évora-Beja-Faro, tal como a AV Lisboa-Évora-Beja-Faro, a limitação a 200 km/h é adequada mediante a otimização do percurso referido acima. O troço entre Vila Nova da Baronia e Beja será, certamente, aproveitado para estes serviços e deve ser considerada a sua duplicação, mal se iniciem as obras da nova linha entre Torre Vã e Loulé.

1 **cidadão** faz uma apreciação geral sobre o projeto expondo as seguintes razões:

- A modernização da Linha do Alentejo é um projeto importante para a coesão do território, quer a nível regional quer a nível nacional.
- O fecho do troço Casa Branca-Beja terá consequências nefastas para a exploração da CP no corredor, assim como, para as populações que dependem deste serviço. Induzirá, também, uma transição modal para o transporte rodoviário, sendo ele coletivo ou privado, o que é uma agravante dum ponto de vista ambiental e vai em sentido contrário face às metas comunitárias.
- Neste projeto perde-se a oportunidade de duplicar o troço em questão, e a modernização e duplicação da linha feitas numa só empreitada, o que pouparia recursos financeiros ou temporais.
- A duplicação da linha permitiria não só aumentar o serviço de passageiros e de mercadorias neste eixo, como também, aliado com uma eventual reabertura do troço Beja-Funcheira, permitiria dar uma melhor resposta às populações e uma maior resiliência da rede por criar uma redundância à Linha do Sul.
- Apela-se à criação de uma concordância em Casa Branca de modo a permitir no futuro a criação do eixo de mercadorias Sines-Beja-Évora-Badajoz.

1 **cidadão** apresenta um conjunto de sugestões sobre o projeto:

- Embora a duplicação da via não seja necessária de imediato, é importante garantir que as obras permitam a futura duplicação da linha, se necessário.

- Os apeadeiros de Alcáçovas e Alvito possam receber vias de resguardo para melhorar a circulação.
- O traçado e as infraestruturas estejam preparados para uma eventual mudança de bitola (largura da via), facilitando futuras ligações a redes internacionais.
- Os pontos de passagem da fauna devem ser monitorizados com câmaras ou sensores, para garantir a preservação da biodiversidade.
- As terras escavadas poderão ser reutilizadas para criar barreiras acústicas verdes, com árvores que beneficiem a fauna local, incluindo aves e morcegos.
- A Ponte do Alvito poderá ser reaproveitada para mobilidade ativa, rodovia, ou passagem agrícola, em vez de ser demolida.
- O apeadeiro de Viana do Alentejo poderá ser reutilizado para outros fins, evitando a sua destruição.
- É essencial promover sinergias com os proprietários afetados pela obra, em particular, por expropriações, procurando harmonizar eventuais tensões.
- A instalação de painéis solares junto à linha poderá funcionar como barreira acústica ou elemento da vedação do canal ferroviário.
- O encerramento temporário da linha deve ser o mais curto possível.
- Propõe-se que o concurso público valorize propostas que reduzam o tempo de interdição total da via para menos de 21 meses, com incentivos para quem conclua as obras mais cedo.

1 **cidadão** apresenta uma reclamação sobre o projeto uma vez que o seu terreno é afetado por um restabelecimento, sensivelmente ao km 116+835, e apresenta uma alternativa de traçado em cartografia anexa.

Assim, afirma que:

- No projeto inicial sobre o seu terreno está projetada a construção de uma estrada, danificando e deixando inutilizável cerca de 1 ha de terreno, quando existe outra alternativa junto à estação de Vila Nova da Baronia, conforme demonstrado em ficheiro em anexo.

1 **cidadão** apresenta uma reclamação pelas seguintes razões principais:

- A região sul de Portugal, especialmente Beja, está em desvantagem ferroviária comparada com outras zonas já modernizadas.
- A ausência de eletrificação e sinalização eletrónica em Beja compromete a redundância da rede e o acesso ferroviário ao Algarve e ao porto de Sines.
- A proposta atual é vista como positiva, mas tardia e incompleta.

- Defende a reabertura do troço Beja–Ourique–Funcheira, encerrado desde 2012, para garantir: a redundância no acesso ferroviário ao sul; novos tráfegos de passageiros e mercadorias; e ligações diretas entre Lisboa, Beja e o Algarve.
- Sugere a criação de um bypass em Casa Branca para ligar diretamente Beja à linha de Évora, aumentando a flexibilidade operacional.
- Questiona o motivo de não se optar por uma intervenção mais simples e económica (apenas eletrificação e sinalização).
- Critica o elevado investimento em infraestrutura para uma linha com tráfego regional limitado, sem clarificação dos objetivos estratégicos.
- Sugere aproximação do traçado ferroviário ao centro de Alcáçovas.
- Questiona se estão previstas vias de escorregamento nas estações principais.
- Levanta dúvidas sobre a adequação às novas automotoras da CP, em função do comprimento das plataformas.
- Aponta falta de atenção à acessibilidade, conforto, segurança e integração com outros modos de transporte.
- Solicita a preservação de edifícios e estruturas históricas do património ferroviário.
- Questiona se a Estação de Beja está preparada para reabertura a sul e possível reativação do ramal de Moura.
- Considera o prazo de 21 meses de corte de via para obras excessivo e propõe alternativas para minimizar o impacto.
- Pede transparência e divulgação pública dos impactos ecológicos durante e após a obra, com envolvimento das comunidades locais.

Breve síntese das exposições de Entidades

A **Direção-Geral do Território** apresenta um parecer favorável condicionado, afirmando que deve ser respeitado o mencionado nos pontos seguintes:

Rede Geodésica:

- Todos os vértices geodésicos pertencentes à Rede Geodésica Nacional (RGN) e todas as marcas de nivelamento pertencentes à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP), são da responsabilidade da Direção-Geral do Território (DGT). A RGN e a RNGAP constituem os referenciais oficiais para os trabalhos de georreferenciação realizados em território nacional e encontram-se protegidas pelo Decreto-Lei nº 143/82, de 26 de abril.
- Relativamente à RGN, deverá ser respeitada a zona de proteção dos marcos, que é constituída por uma área circunjacente ao sinal, nunca inferior a 15

metros de raio e assegurado que as infraestruturas a implantar não obstruem as visibilidades das direções constantes das respetivas minutas de triangulação.

- Dentro do limite da sua área de intervenção não existem vértices geodésicos pertencentes à RGN.
- No que respeita à RNGAP, informa-se que existem 3 marcas de nivelamento na área de intervenção deste projeto, cuja integridade física deverá ser preservada.
- A informação sobre a localização dos vértices geodésicos e das marcas de nivelamento que poderão ser afetados pela execução deste projeto pode ser obtida através dos serviços WMS em: <https://www.dgterritorio.gov.pt/dados-abertos>

Cartografia:

- A cartografia topográfica, vetorial ou imagem, nas escalas entre 1:1 000 e 1:10 000, e também na escala 1:25 000, deve ser homologada ou oficial, cf. preconizado no Decreto-Lei 193/95, de 28 de julho, na sua atual redação.
- A utilização de cartografia topográfica sujeita a direitos de propriedade carece de autorização de utilização pela respetiva entidade.

Limites Administrativos:

- A representação dos limites administrativos deve ser realizada recorrendo à Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP) em vigor, disponível na página de internet da DGT.

O **IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.** refere que nada tem a opor à realização do projeto.

Acrescenta que, sendo a IP, S.A., a entidade licenciadora e entidade proponente do projeto em avaliação, a realização de qualquer obra ou atividade prevista na área de jurisdição rodoviária (bens do domínio público rodoviário do Estado, zona de servidão *non aedificandi* e zona de respeito) terá sido já tomada em consideração, uma vez que, ao abrigo do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), o seu licenciamento ou autorização compete à IP, S.A., na sua qualidade de Administração Rodoviária.

RELATÓRIO DE CONSULTA PÚBLICA

**Modernização Troço Casa Branca - Beja (Linha do Alentejo), Incluindo
Eletrificação e Instalação de Sistemas de Sinalização e Telecomunicações
AIA 3785**

Miguel Couchinho

ANEXO – Exposições recebidas



Dados da consulta

Nome resumido	Modernização Troço Casa Branca - Beja (Linha do Alentejo)
Nome completo	Modernização Troço Casa Branca-Beja (Linha Do Alentejo), incluindo Eletrificação e Instalação de Sistemas de Sinalização e Telecomunicações
Descrição	O projeto tem como objetivo a Modernização da Linha do Alentejo no troço entre Casa Branca e Beja, para circulação de comboios de passageiros e mercadorias, que poderão atingir velocidades até 200 km/h para comboios convencionais e 120 km/h para comboios de mercadorias.
Período de consulta	2025-05-28 - 2025-07-10
Data de início da avaliação	2025-07-11
Data de encerramento	
Estado	Em análise
Área Temática	Ambiente (geral)
Tipologia	Licenciamento Único de Ambiente
Sub-tipologia	
Código de processo externo	PL20241118010226
Entidade promotora do projeto	Infraestruturas de Portugal, S.A.
Entidade promotora da CP	Agência Portuguesa do Ambiente
Entidade coordenadora	Agência Portuguesa do Ambiente
Técnico	Miguel Couchinho

Eventos

Documentos da consulta

Anexo X RAN	Docum ento	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=eed870e61f920b6b18cfae73f4b239ab
Anexo XIV Exóticas	Docum ento	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=38f0d13fd32d13e98bc05e8ff8430f6d
Projeto Proteção Acústica	Docum ento	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=faaca854782886f89ef6f3ea727d66e4
Anexo II Elementos de Projeto	Docum ento	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=a411190e50e08bb092e4e4292b4b3ee8

Restabelecimentos	
Peças Desenhadas Paisagem 2/4	Documento https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=20ee39bb921afb05e6892d01fa836a47
Anexo III Alterações Climáticas	Documento https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=57a05e8f1cf23231903cf359ede35d5
Anexo XVI - SIG Geopackages	Documento https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=d4db2c232eafbdb61431227fd726ac95
Anexo XVI - SIG Geopackages	Documento https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=df7bf1a3c4171be6ce5b342abddae14a
Anexo XVI - SIG Geopackages	Documento https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=675d6c10389f79855f23a5f76d997ada
Peças Desenhadas Áreas Classificadas	Documento https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=3557c5a742087f24e04c736ae0b1b280
Anexo II Elementos de Projeto Plena Via 1/3	Documento https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=a3dc37bf17d813a28ce425e20dff8fac
Anexo II Elementos de Projeto Obras de Arte Especiais	Documento https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=39745698f4b2ed35a86ab8db504da98a
Anexo VIII Património	Documento https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=5b7185ad46a75b384c5737cb4c0aa316
Anexo XVI - SIG Geopackages	Documento https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=fb53e101323c76ce176a5f3c2253255
Peças Desenhadas Monitorização do Ruído	Documento https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=76f06a56ccea26a73f348fa0eb5886d5

Peças Desenhadas RAN	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=ee723f47f8901966c314589b22989e44
EIA - Resumo Não Técnico	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=728aca7164eefdf01f66a58362cfa426
Anexo XVI - SIG Geopackages	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=94b618ca640d7ef20cafe73ea3bec029
Anexo II Elementos de Projeto Estações e Apeadeiros	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=4af7382dd32286b51c013e8ff7ccdda6
Peças Desenhadas Índice e Esboço Corográfico	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=1e18d65b716ad8d712e270ab814dc63
Peças Desenhadas Massas de Água	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=58826ea0ca15cdb7454dedee4bd91f8f
Anexo II Elementos de Projeto Perfis transversais tipo	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=6d30ba8ad4ee0f98552fb89e48b0220c
Anexo V Qualidade do Ar	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=aa830414e25b2c990f3db5422a0f5403
Peças Desenhadas Ambiente Sonoro	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=3fad6251847bcef6d161f03828c56b60
Anexo II Elementos de Projeto Caminhos 2/2	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=5c41df287f6031276aae680864a8d0f0
Anexo XVI - SIG	Docume	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=33be512e54c6

Geopackages	nto	84581f6a3262c246014a
Peças Desenhadas Paisagem 1/4	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=13ea20e2b0def5ca72cea3a6d1560b27
Anexo II Elementos de Projeto Expropriações 2/3	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=98ff08dcee3fcb8c797c5ac6f864183
Anexo VII Paisagem	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=c7bb91ecc21c356085e7b2bfc6296a21
Anexo XVI - SIG Geopackages	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=2ee31ef06add e18cf157b20193810100
Anexo II Elementos de Projeto Obras de Arte Correntes	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=57a732228947f5cb1a9729503ceba715
Anexo XVI - SIG Geopackages	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=235a08eba2da5638397acac8edb8638d
Peças Desenhadas Uso do Solo	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=3fc862ddaf8f35babfc1853231ea834e
Anexo II Elementos de Projeto Expropriações 3/3	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=e231654ed8b89de4d2e7c841df3b903
Peças Desenhadas Património	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=589ae5202b8a7938f590ed7f47a0c58e
Anexo XVI - SIG Geopackages	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=b61220ef413cdfad50fa8fb59ef86d93
Anexo II Elementos de Projeto	Docume nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=3410d7955b211a98363df1e445a1dfe0

Faseamento	
Anexo II Elementos de Projeto PAT SST	Docume nto https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=12d19a4a900c9fef18e681201261d2cd
Anexo XVI - SIG Geopackages	Docume nto https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=6e9c2fd83ce6d3b03d75b2f34c7191dc
Peças Desenhadas Habitats	Docume nto https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=32462d0965cb3254a8e321e0b0a3be1
Anexo II Elementos de Projeto Caminhos 1/2	Docume nto https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=deb82bcc53e2f2173f790e375d954a31
Anexo XV Plano de Gestão Ambiental	Docume nto https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=f8159ed8a08372a99b077778bca69b46
Anexo VI Ecologia	Docume nto https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=d472b07e6d209a3563be43cc5521730a
Anexo II Elementos de Projeto Expropriações 1/3	Docume nto https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=a1c83edf2f66e72cb453a6310a8108df
Anexo II Elementos de Projeto Plena Via 3/3	Docume nto https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=8a936b407fd7c21b33088d25a377178c
Peças Desenhadas Ordenament o e Condicionant es	Docume nto https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=dd9a98425fbec4925b7813ddad49c6
Anexo XVI - SIG Geopackages	Docume nto https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=90e7e9ed4506aa8c0ae815cb0b859625
Peças	Docume https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=9a8872de9570

Desenhadas Paisagem 4/4	nto	47b73b02755409a66e57
Anexo XII Levantamento Arbóreo	Docum nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=5441c7d77e6f3b846bfa44ffb7cd41ee
Anexo IV Drenagem	Docum nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=9970d8648fdf2bf582fd02507219801d
Anexo IX Ambiente Sonoro	Docum nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=eac6ad5f1cc1ad5bfed17fda1ed633a
Anexo XIII Oliveiras	Docum nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=a25292c796180c566e477de556967ce5
Índice Geral do EIA	Docum nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=c604b8544463c56abf9aa527a0a8e80d
Anexo XVI - SIG Geopackages	Docum nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=40d614f92ee2242f6b9052930552cacb
Anexo XII Sobreiros e Azinheiras	Docum nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=5b5339db307bcd66656a401638cb4c11
EIA - Relatório Síntese	Docum nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=bccc913759db321e1543c38523284d37
Anexo II Elementos de Projeto Torres GSMR	Docum nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=94cdb800197dfb4be471265191e72a29
Peças Desenhadas Ortofotomaps	Docum nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=cdccb565e1f840db800e03c2e570a9dd
Anexo XVI - SIG Geopackages	Docum nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=417a86e826b4fab4aa29c2cdb865d3f0
Anexo II Elementos de Projeto Plena Via 2/3	Docum nto	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=cf39f168bb0b0f4430edec95eab50b6c

Anexo XVI - SIG Geopackages	Documen to	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=e3df636c2281582fc96b925b8b85026
EIA - Resposta aos Elementos Adicionais	Documen to	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=cea4f27beb3016bdfe1454efe629d4ad
Peças Desenhadas Condiç ões localização estaleiro	Documen to	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=b4bb88e77e31dbf73c41a147fd20e7bb
Índice de Anexos	Documen to	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=c82055d0b4108d4e19f30587683f9d2b
Anexo XI REN	Documen to	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=8c9a797dda7f3f9ee665a89071e416f9
Peças Desenhadas Paisagem 3/4	Documen to	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=af36c6fe8b7c5ce585284b72a4f502e9
Anexo IV Recursos Hídricos	Documen to	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=6fbbd20b3bd953a5151fc5e8ecb23750
Anexo I Consulta Entidades	Documen to	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=cd2a0c6dff2c539f07cb73bc6767ee0a
Anexo XVI - SIG Geopackages	Documen to	https://siliamb.apambiente.pt/consultapublica/?file=true&code=b89bdf5595a2e4d369cb9a44f0d46cfd

Nº Participações 7
Nº Seguidores 9

Estatísticas sobre a tipologia

Concordância	3
Discordância	0
Geral	1
Proposta concorrente	0
Reclamação	2
Sugestão	1

Participações

ID 86150 Filipe Lavrador em 2025-07-10

Comentário:

Exmos SenhoresAnexo a minha participação face ao projeto da linha do Alentejo.GratoFilipe Lavrador

Anexos: 86150_consulta publica filipe lavrador.pdf

Tipologia: Reclamação

ID 86022 João Teodoro Bebiano em 2025-07-10

Comentário:

Excelentíssimos senhores e senhoras.Começo esta presente exposição por congratular este projeto e de frisar que a modernização da Linha do Alentejo é um projeto importante para a coesão do território, quer ao nível regional quer ao nível nacional. Porém, dado o historial das recentes modernizações na ferrovia com emblemáticas derrapagens, fico deveras reticente perante a alegada necessidade de fechar a linha para encetar os trabalhos na via. Por todo o mundo efectuem-se modernizações como esta, com geografias semelhantes e, no entanto, não procedem ao encerramento como está previsto para o troço Casa Branca - Beja.Saliento que, ao efectuar este fecho, terá consequências nefastas para a exploração da CP no corredor assim como para as populações que dependem deste serviço. Induzirá também uma transição modal para o transporte rodoviário, sendo ele coletivo ou privado, o que é uma agravante dum ponto de vista ambiental e vai em sentido contrário às metas comunitárias.Relativamente à modernização em si, creio que se perde a oportunidade de se duplicar o troço em questão ficando a modernização e duplicação da linha feitas numa só empreitada que poupa recursos, sendo eles financeiros ou temporais. É de se frisar que a duplicação da linha permitirá não só aumentar o serviço de passageiros e de mercadorias neste eixo como também, aliado com uma eventual reabertura do troço Beja - Funcheira, permitirá dar uma melhor resposta às populações, mais pares origens-destinos efectuados em ferrovia, uma maior resiliência à rede por criar uma redundância à

Linha do Sul.Faço também o apelo para a criação de uma concordância em Casa Branca de modo a permitir no futuro a criação do eixo de mercadorias Sines - Beja - Évora - Badajoz. Com os melhores cumprimentos,João Teodoro Bebianio

Anexos: Não

Tipologia: Geral

ID 85830 Hermano Joaquim Camilo Coelho em 2025-07-07

Comentário:

Exmº Sr. Presidente do Conselho Diretivo da Agência Portuguesa do Ambiente.A minha Participação/Reclamação referente ao Projeto em análise resume-se ao fato de existirem outras alternativas e melhores ao projeto inicial.No projeto inicial sobre o meu terreno está projetado a construção de uma estrada, danificando e deixando inutilizável cerca de 1 ha de terreno, quando existe outra alternativa junto à estação de Vila nova da Baronia, conforme demonstrado em ficheiro em anexo.Dados retirados do Ficheiro: PF065-PE-03-02_2-1_ANXII_1-PlenaVia_Parte2, pag.10 e 11.Com cumprimentos.Hermano CoelhoAvenida 1 de maio, nº15Vila Nova da Baronia

Anexos: 85830_Alternativa.pdf

Tipologia: Reclamação

ID 85730 João Sabino em 2025-07-01

Comentário:

O projeto proposto coloca a linha apta à plena circulação de comboios Intercidades até Beja, permitindo, por exemplo, que a ligação entre Évora e Beja se efetue em menos de uma hora (apesar da inversão de marcha ainda existente em Casa Branca). Não é clara a vantagem de colocar a velocidade máxima em 200 km/h para as ligações a Lisboa: o IC continuará a seguir para Évora (e brevemente Elvas) e a requerer transbordo em Casa Branca para quem se destina a Beja, onde tudo indica que a circulação se realize com comboios Stadler FLIRT limitados a 160 km/h. Seria importante clarificar a diferença entre as verbas necessárias para deixar a linha apta à circulação a 160 ou 200 km/h - suspeito que seja pequena ou, caso não seja, que se deseje aproveitar esta linha para futuras ligações a Faro.Considerando a segunda hipótese como muito desejável ao futuro da ferrovia no Alentejo, questiono se fará sentido manter o apeadeiro de Alvito. É um apeadeiro distante da vila, com maus acessos e a 10 km da estação de Vila Nova da Baronia, que oferece melhores condições de acolhimento ao passageiro e se encontra equidistante entre as vilas do Torrão, Viana do Alentejo e Alvito. Eliminando o apeadeiro de Alvito, seria possível efetuar um percurso mais direto entre V. N. Baronia e Cuba e garantir a eficiência do transporte.Expandindo a questão da utilização futura de parte desta linha nas ligações IC Lisboa - Beja - Faro e Elvas - Évora - Beja - Faro, tal como a AV Lisboa - Évora - Beja - Faro, a limitação a 200 km/h é adequada mediante a otimização do percurso referida acima. O troço entre Baronia e Beja será certamente aproveitado para estes serviços e deve ser considerada a sua duplicação, mal se iniciem as obras da nova linha entre Torre Vã e Loulé.

Anexos: Não

ID 85654 David Larisch Frazer em 2025-06-27

Comentário:

I. Capacidade da linha e preparação para investimentos futuros Embora não se justifique duplicar o troço Casa Branca-Beja nos seus moldes atuais, a implementação da dupla poderá ser útil em dois cenários: A) Construção da LAV Beja-Faro como prolongamento da Linha do Alentejo: a via dupla ajudará a mitigar os efeitos da circulação de comboios com patamares de velocidade e cadências de paragem distintos na capacidade de via no troço Casa Branca-Beja. B) Migração de bitola: Caso este troço venha a ser alvo de uma intervenção que vise a adoção da bitola nominal de 1435 mm, a existência de via dupla permite fasear a interdição de vias, minimizando os constrangimentos operacionais durante o período de obra. Assim, considero que a obra deve precaver: 1. Que os restabelecimentos rodoviários salvaguardem um gabarito que permita a futura duplicação de via do canal ferroviário 2. Que o Domínio Público Ferroviário revisto compreenda uma faixa com largura suficiente para a duplicação da via 3. Que a configuração dos apeadeiros de Alcáçovas e Alvito seja compatível com a construção a médio prazo de vias de resguardo, permitindo aumentar a disponibilidade da linha sem necessidade de duplicação em toda a sua extensão. II. Gestão ambiental Os locais de travessia pela fauna terrestre poderão ter um efeito “afunilador” da mobilidade animal. Assim, constituem sítios potencialmente interessantes para a instalação de equipamentos de monitorização da vida selvagem, como por exemplo câmaras de vídeo. Quanto ao uso a dar às terras resultantes da escavação de taludes, coloco a possibilidade de as depositar em aterro paralelamente à linha, com plantação de árvores em cima, de modo a constituir barreiras acústicas do canal ferroviário, medida que poderá beneficiar a avifauna e morcegos afetados pela infraestrutura. III. Demolições Ponte do Alvito: como alternativa à demolição, pergunto se será possível aproveitá-la para outros fins: mobilidade ativa, rodovia, ou passagem agrícola, nomeadamente. Apeadeiro de Viana: pergunto se não haverá potenciais interessados em reaproveitar o imóvel para outros fins, o que poderia suprir a necessidade da sua demolição. IV. Consensualização do projeto com proprietários impactados pela obra As entidades competentes com responsabilidades no projeto de modernização da linha deverão procurar sinergias com os proprietários afetados pela obra, em particular por expropriações, como forma de mitigação das externalidades negativas do projeto. O sucesso do investimento da modernização desta linha ferroviária relaciona-se com a existência de massa crítica populacional, ao mesmo tempo que a existência de uma linha modernizada com serviço de passageiros valoriza o património imobiliário nas imediações das suas dependências. É do interesse da IP e das autarquias locais procurar harmonizar eventuais tensões com as partes afetadas pela obra, explorando como desbloquear estas sinergias, incluindo no licenciamento urbanístico. Deverão ser consideradas soluções como a instalação de painéis solares no limite do Domínio Público Ferroviário - podendo estes desempenhar a função de barreira acústica ou de elemento da vedação do canal

ferroviário.V. Período de interdição do trecho intervencionadoO tema das interdições de linhas em período de obra é sensível. Assumindo que não haja alternativa viável ao encerramento da linha em parte do período de obra, defendo que pelo menos um dos seguintes mecanismos conste do concurso:A. Atribuição de pontos adicionais a concorrentes que se comprometam com um período de interdição total inferior a 21 mesesB. Pagamento de um bônus ao adjudicatário caso este conclua as obras dependentes de interdição total da via antes do final dos 21 meses previstos nos documentos no EIA.

Anexos: Não

Tipologia: Sugestão

ID 85256 Pedro Miguel Machado Rodrigues da Costa em 2025-06-09

Comentário:

Parabéns pela iniciativa de modernização da ferrovia.

Anexos: Não

Tipologia: Concordância

ID 85223 Teresa Cristina Marques Teles Ribeiro em 2025-06-04

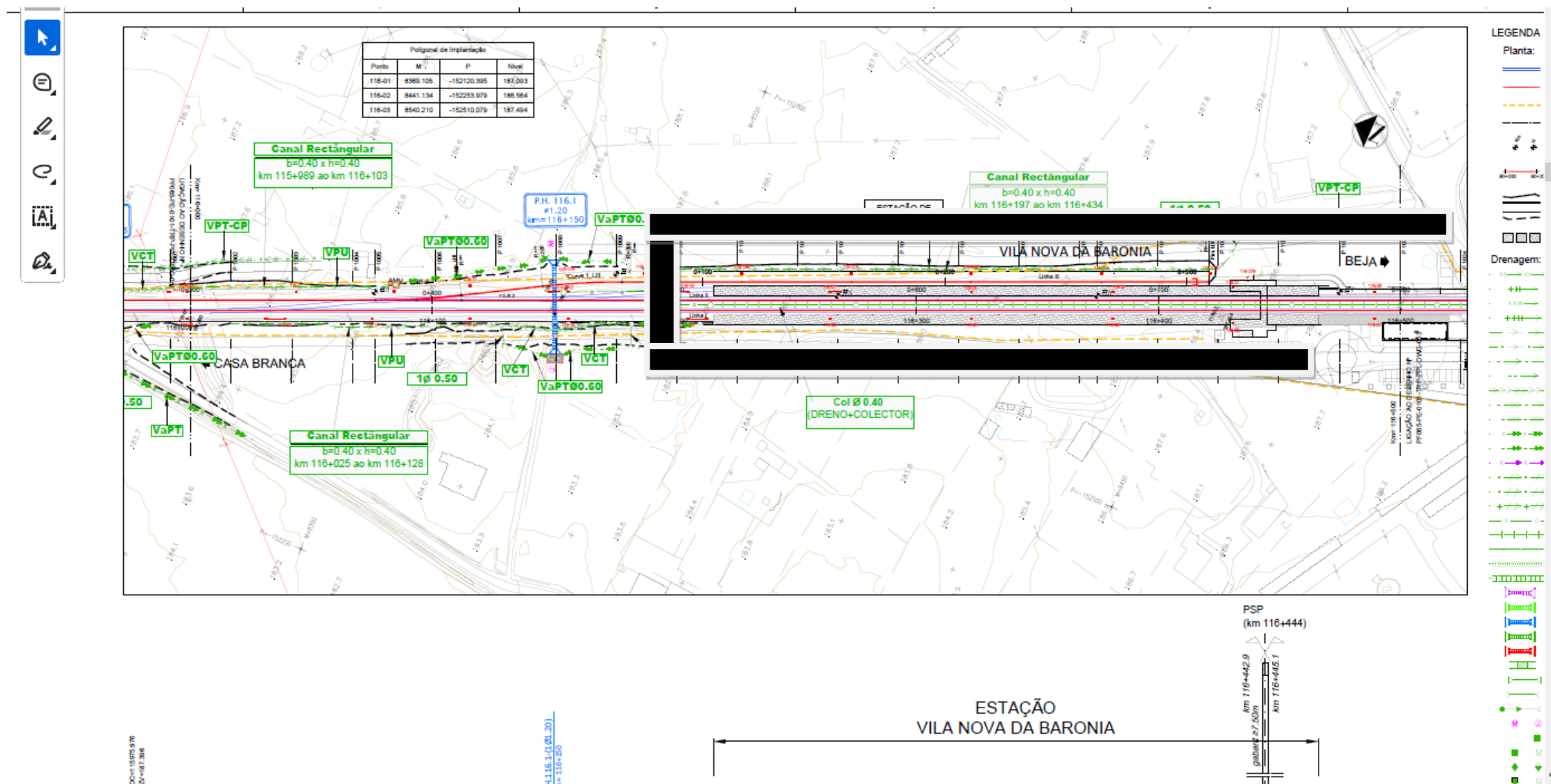
Comentário:

total concordancia. Permite a renovação dos equipamentos trazendo uma grande vantagem não só para as populações assim como para a industria

Anexos: Não

Tipologia: Concordância

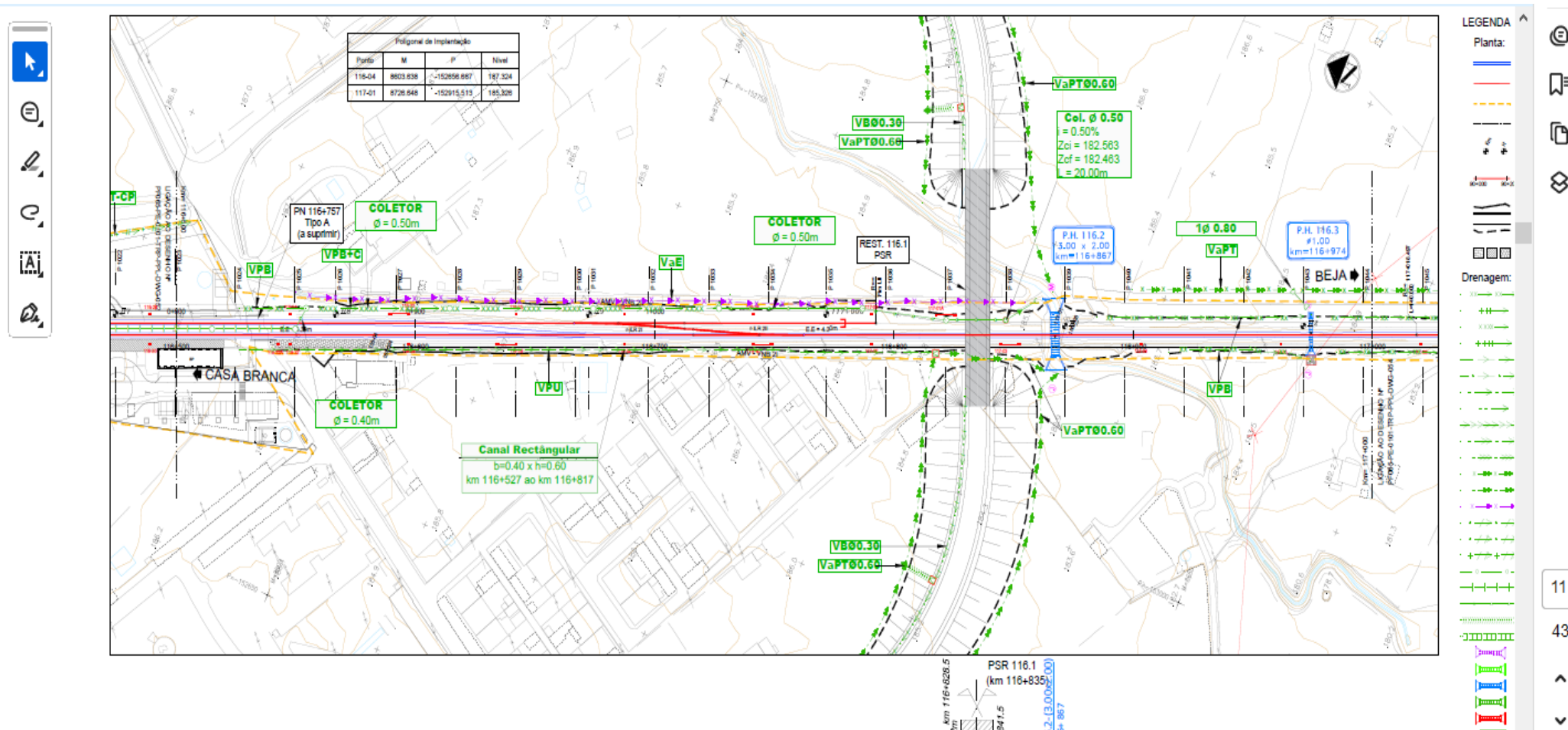
Alternativa





Os terrenos abrangidos são na maioria, camarários e da CP.

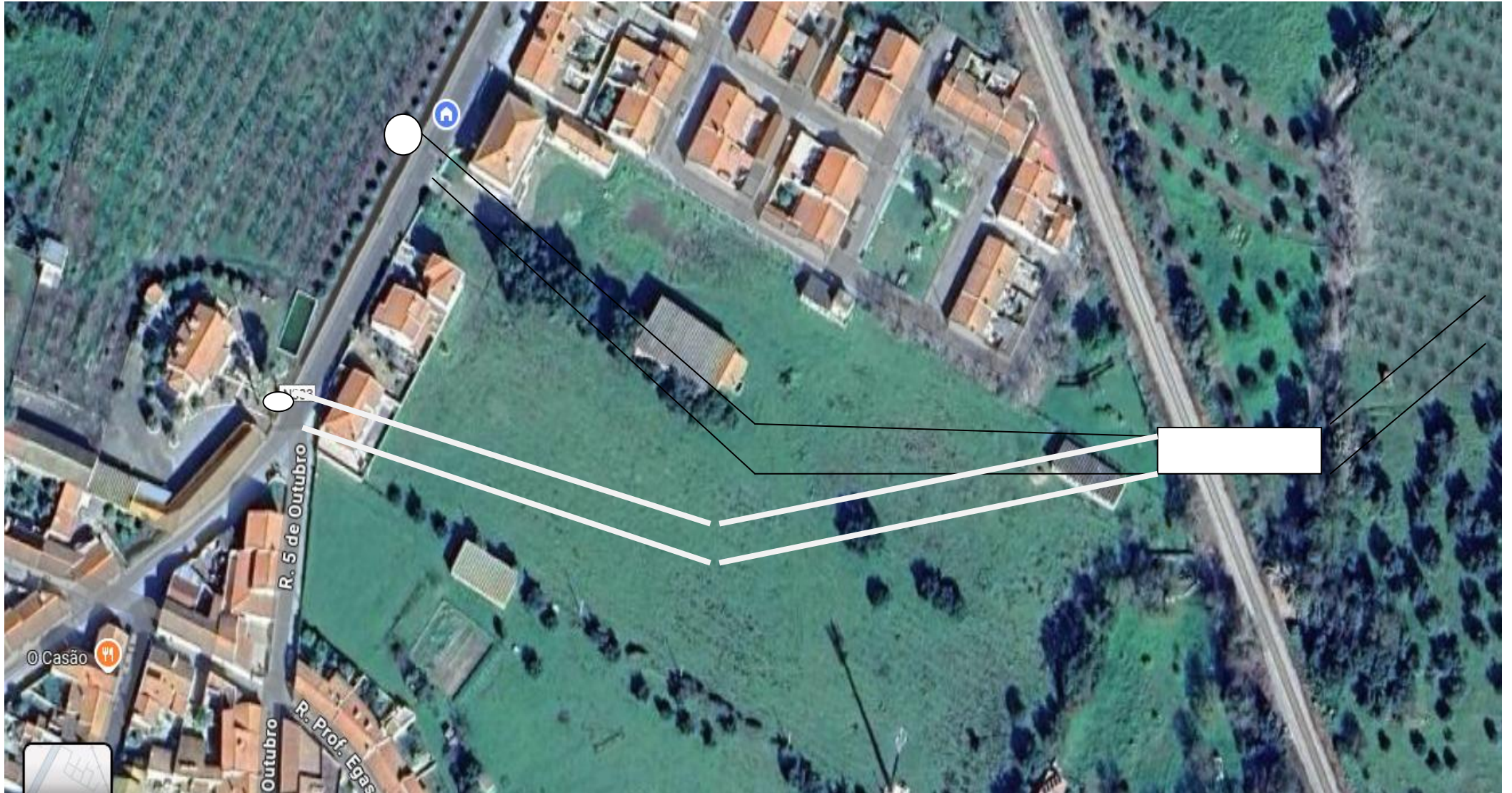
Atual Projeção



- Local projetado para a colocação da nova ponte sobre a linha férrea.

- Retirado do site participa, Modernização Troço Casa Branca-Beja (Linha Do Alentejo), incluindo Eletrificação e Instalação de Sistemas de Sinalização e Telecomunicações, Ficheiro:PF065-PE-03-02_2-1_ANXII_1-PlenaVia_Parte2, pag.11

Alternativa



-Projeto: linha preta.

- Alternativa: linha branca.

- A alternativa implica menos danos na propriedade e melhor acessibilidade.



- Projetado: linha preta.
- Alternativa: linha branca.
- A alternativa implica menos danos na propriedade e melhor acessibilidade.

I. INTRODUÇÃO

Da evolução da rede ferroviária nos distritos de Évora, Beja, Faro e Setúbal dos últimos 35 anos, o que restou encontra-se eletrificado na quase totalidade, com sinalização eletrónica e apto a grandes cargas. Ficava a faltar Beja - até porque o corredor litoral algarvio está já com as obras em curso - que incompreensivelmente a estes dias se encontra num beco sem saída e numa linha sem sinalização eletrónica e não eletrificada. Desse facto decorre que o acesso ferroviário ao porto de Sines está unicamente dependente do acesso via Poceirão, sem alternativa redundante, e em igual circunstância se encontra o acesso ao Algarve, que depende unicamente da linha via Ermidas-Sado e, igualmente, sem alternativa redundante.

Portanto, face ao exposto, saliento a oportunidade da presente empreitada que visa intervir neste troço de 63 km da rede ferroviária nacional, o último que faltava para uniformizar a infraestrutura do sul do país, dotando-o de dois elementos que o presente século demonstrou serem cruciais para um bom desempenho da rede ferroviária portuguesa: sinalização eletrónica com CTC e eletrificação a 25kV.

Lamento, desde já, que o investimento agora proposto não tenha sido feito na mesma ocasião que fora efetuado igual intervenção entre Bombel e Casa Branca, na mesma linha do Alentejo, possibilitando desde logo o estabelecimento de um serviço de qualidade Intercidades entre Beja e Lisboa como aquele que existiu até 2010. Com a intervenção efetuada naquele troço, a solução que se encontrou para o serviço de passageiros foi a introdução de automotoras Diesel a fazer o serviço de ligação - desde Beja - até aos Intercidades Évora-Lisboa, eliminando as ligações diretas entre Beja a Lisboa e Barreiro que existiram desde 1864, facto que penalizou a qualidade do serviço Intercidades não só pela introdução do transbordo descrito, mas também pela afetação de material circulante de menores prestações e amenidades para a ligação a Beja: inexistência de informação a bordo, inexistência de cafetaria, assentos de pior conforto e sem recosto para a cabeça e braços, falta de segregação entre o vestíbulo e o salão de passageiros o que afeta o conforto térmico e sonoro.

Retirando este lapso histórico que entreterá as futuras gerações ao julgar a discriminação feita para com Alvito, Cuba e Beja nas respetivas ligações diretas para com a península de Setúbal e Lisboa, este projeto que nos traz à presente discussão é uma mais-valia para a transferência modal a favor da ferrovia e consequente redução da sinistralidade rodoviária, para a redução das assimetrias pela possibilidade de incrementar a acessibilidade por transporte coletivo, assim se materialize o aumento do número de circulações e a competitividade por via da redução do tempo de viagem, não só pela eliminação do transbordo mas também pelo aumento da velocidade média dado o aumento da velocidade máxima para 160 e 200 km/h.

Já era francamente hora. Mas, passado tanto tempo, sabe a pouco.

II. 1º OBJETIVO: FORTALECER A PRESENÇA FERROVIÁRIA NA REGIÃO E A REDUNDÂNCIA DO SISTEMA FERROVIÁRIO DO SUL



Figura 1 - Diagrama esquemático da rede nos distritos de Setúbal, Évora, Beja e Faro.

Estando a linha do Alentejo incompreensivelmente cortada em Beja, confesso que um ato íntegro de reparação a esta comarca do Baixo Alentejo e suas populações, fosse incluir, na presente empreitada, a reabertura do troço de Beja a Ourique e Funcheira.

Desde logo, uma linha do Alentejo totalmente em funcionamento, nos 218 km do Barreiro à Funcheira, eletrificada e com sinalização eletrónica e com CTC, permite a redundância. E, como se fora pouco, abre caminho ao estabelecimento de novos tráfegos que tiram partido dos recentes investimentos nas **concordâncias de Ermidas e da Funcheira**, os quais permitem que um comboio saia de Sines para Beja - via Funcheira - sem necessidade de inversão. E, por corolário, os comboios de mercadorias que saem de Sines tanto alcançariam a fronteira de Elvas/Badajoz pelo Poceirão ou por Beja, recorrendo a uma das vias de acordo com as necessidades de gestão e operação da rede. Recordo que o **troço Funcheira-Ourique** foi totalmente modernizado, eletrificado e dotado de sinalização eletrónica, pelo que os investimentos para a reabertura se centram no troço de Beja a Ourique, sem serviço desde 2012, necessitando de reabilitação da via com reconstrução da superestrutura, eletrificação e sinalização eletrónica em aproximadamente 50 km.

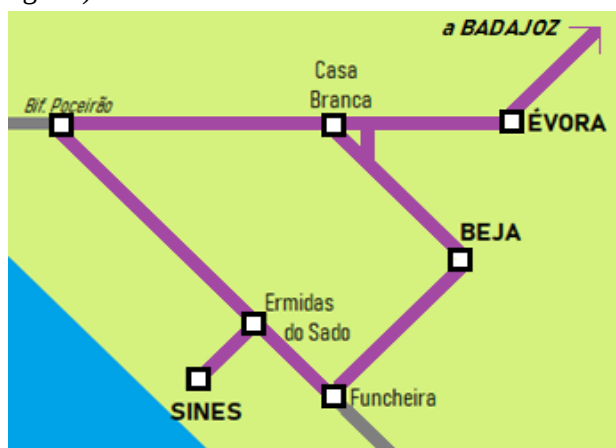
Para **passageiros**, a reabertura deste troço (Beja-Ourique-Funcheira) permite a reposição de um serviço com qualidade, rápido e competitivo, nas ligações entre Beja e o Algarve. Tal poderá ser feito, aproveitando os efeitos de escala que se geram pelo aproveitamento da rede, entre o tráfego Lisboa-Beja e o tráfego Beja-Algarve, oferecendo um serviço de passageiros Lisboa-Beja-Algarve, complementar ao atual via Ermidas do Sado. Com uma operação assim concebida, além de responder ao tráfego Lisboa-Beja e Beja-Algarve, a CP conseguiria responder ao tráfego Lisboa-Algarve com um comboio ligeiramente mais demorado, mas com suficiente reserva de capacidade para acolher os passageiros sem lugar nos comboios diretos. Além disso, seria uma oferta independente de incidentes possíveis de ocorrer na linha via Ermidas do Sado, ou seja, continuaria a oferecer um serviço entre Lisboa e o Algarve em caso de interrupção da linha principal, sem ser necessário recorrer à ativação de um protocolo que

sempre implica algum tempo para que se estabeleça no terreno e garanta alternativa aos passageiros afetados.

Chegados aqui, um ponto de ordem. A rede do Sul e Sueste que hoje nos chega, desarticulada, é um resquício de uma rede que se articulava em três eixos (Beja, Évora e Sado-Algarve), porque estes possuíam até há umas décadas uma dimensão crítica de cargas e de passageiros que permitisse a sua sustentabilidade enquanto eixos autónomos. Por via da motorização e de novas perspetivas de mobilidade que as rodovias permitiram, a rede ferroviária foi perdendo tráfegos. Aos dias de hoje, perante o quadro em que a região Sul se encontra, é difícil oferecer um conjunto de comboios frequentes e cadenciados para conectar os vários pontos porque ao Sul, a rede representa-se por vários becos.

Como o relatório do presente projeto apresenta, o eixo Lisboa-Badajoz é uma peça da rede que se articula com esta de Casa Branca a Beja e que convoca a necessidade de materializar essa articulação com algumas novas infraestruturas. Uma delas é a **Concordância/variante a Casa Branca** que vem permitir uma redundância ferroviária plena no acesso ao porto de Sines, é conseguida com a construção de uma ligação direta desde as imediações de Viana do Alentejo até às imediações da atual estação de Monte das Flores (linha de Évora PK 111+139). A construção deste *bypass* apresenta como vantagem imediata a duplicação do corredor Sines-Évora – entre as estações de Casa Branca e Ermidas do Sado - podendo os comboios circular indistintamente por qualquer uma delas sem necessitar de manobras (

Figura):



Via Poceirão:

*Sines – Ermidas – Poceirão - Casa
Branca - Évora*

Via Funcheira:

Sines – Ermidas – Funcheira – Beja – Évora (via bypass de Casa Branca).

Figura 2 - Diagrama esquemático da redundância operacionalizada com os investimentos de Ourique-Beja e *bypass* de Casa Branca

A nova ligação a Évora, além de permitir a vantagem atrás elencada, assegura igualmente a oportunidade de colocar no mesmo eixo Algarve, Beja, Évora e Elvas, abrindo a possibilidade de se estabelecerem viagens de passageiros rápidas e diretas entre estes pontos, num território carente de respostas de transportes coletivos de qualidade que permitam a transição de um sistema centrado no automóvel para uma mobilidade que privilegie o transporte coletivo. Das devidas intervenções na via e do devido material circulante resultará o tempo de viagem considerado competitivo para a oferta de circulações Badajoz-Faro, por exemplo, ou Badajoz-Lagos, que também conectem o Algarve à linha de alta velocidade Lisboa-Extremadura-Madrid.

É necessária uma redundância, para que estes eixos estratégicos para o país possam ter uma alternativa. A alternativa mais realista e económica, que pode desde já ser feita e com amplos benefícios regionais é a reabertura da linha do Alentejo entre Beja e Ourique-Funcheira, incluindo a atualização tecnológica do troço Casa Branca-Ourique tal como se encontra a larga maioria dos troços desta rede a sul do Tejo (

Figura): sinalização eletrónica, ConVel e eletrificação a 25 kV 50 Hz. Permitirá a oferta de um serviço paralelo entre Lisboa e Faro, passando por Beja, ao qual se adicionam alguns outros de interesse regional e transfronteiriço, como a ligação de Badajoz até ao Algarve.

III. A EMPREITADA: QUESTÕES SOBRE O DIMENSIONAMENTO

Tendo em conta o acima apresentado, que é o que pessoalmente defendo, noto que os documentos da consulta pública são algo omissos face à escolha do projeto apresentado, com aquelas dimensões, com aquelas características. Isto porque, com aquele traçado, podemos simplesmente fazer a empreitada da sinalização e da eletrificação, mas deixando o resto da via, superestrutura e obras de arte, com a velocidade de traçado de 140 km/h.

Ora, porque não foi apenas equacionada essa opção? E, por conseguinte, obter poupanças como por exemplo não haver necessidade de substituir os tabuleiros metálicos?

Dito isto, observam-se elevados parâmetros de qualidade a introduzir na infraestrutura para aumentar a TVM – Tabela de Velocidades Máximas, suprimir todas a PN – Passagens de Nível, entre outras intervenções, pese o seu âmbito ficar restrito a uma utilização de âmbito regional bastante reduzida, dada as características industriais e populacionais que os documentos nos informam.

É preciso pois, clarificar com urgência o que se pretende fazer a esta peça da rede ferroviária com o dimensionamento apresentado no projeto, especificamente a ligação a Sul mediante a reabertura do troço de Beja a Ourique. Algo que é, reitero, essencial para a região e para o país. Mas, assim sendo, tendo sido feito um projeto robusto, qual a razão pela qual não se incluir, já, a reabertura de Beja a Ourique e promover o fecho da malha? A questão fica no ar por diversas vezes nas peças escritas disponibilizadas. A solução é evidente: reabrir o acesso a Sul! Tendo em conta o já exposto, gostaria de destacar o impacto cumulativo como a criação de tráfegos Badajoz-Algarve, atualmente inexistentes do ponto de vista ferroviário e rodoviário de passageiros. Esta oferta, a todos os modos uma novidade, permite a passagem pela cidade de Beja de um eixo que conecta uma cidade de quase 200 mil habitantes com a região do Algarve e

que atrairá a atenção dos habitantes da província de Badajoz, sobretudo cidades de Badajoz, Montijo e Mérida que terão um acesso facilitado à região Sul de Portugal.

IV. A EMPREITADA: ASPETOS A SALIENTAR E QUESTÕES A ESCLARECER

Feita a introdução e a ressalva relativa à lacuna que este projeto carrega de não considerar a ligação a Ourique para fechar a malha ferroviária do sul e permitir um grande e versátil leque para o estabelecimento de tráfegos que se complementam e permitem que a circulação continue sendo processada mesmo em caso de disrupção, deixo à vossa consideração as seguintes observações que considero oportunas realçar para vossa futura apreciação e resposta:

1) Traçado alternativo em Alcáçovas.

Foi feito estudo para a aproximação do traçado ferroviário ao centro de Alcáçovas, permitindo um acesso mais seguro e confortável daquela população ao caminho de ferro?

2) Vias de escorregamento.

Geralmente as estações possuem vias de escorregamento à saída dos resguardos ou linhas secundárias para a linha geral. Tal *layout* permite que um comboio resguardado só tenha itinerário feito quando todas as condições estiverem reunidas e, portanto, o sinal abra. Caso contrário, de sinal fechado, o itinerário estará feito para essa via de escorregamento que coincide com uma via de topo.

O presente projeto dispõe dessas vias para as saídas das vias secundárias das estações de Casa Branca, Vila Nova da Baronia, Cuba e Beja?

3) Dimensionamento das plataformas.

Falamos de 100 metros de plataformas nos apeadeiros de Alcáçovas e Alvito, ou seja, equivalente a uma UTE 2240 ou a um comboio de locomotiva (LE5600) com três carruagens. Fica a dúvida se este comprimento conseguirá comportar a paragem de uma múltipla das novas automotoras compradas pela CP à Stadler, cuja construção decorre nas instalações da empresa, perto de Valência, Espanha. Ora, perante o facto, seria interessante:

- a. Conhecer pela qual se dimensionam estas gares de forma tão justa e que poderá ser curta num futuro.
- b. Saber se os operadores terão acesso facilitado à informação que comboios com mais de 3 ou 4 carruagens não poderão fazer paragem nessas dependências.

E, portanto, peço esclarecimentos face a a) e a b).

4) Infraestrutura para serviços. E infraestrutura para pessoas.

A empreitada de que é alvo esta consulta pública é relativa à infraestrutura. No entanto, a infraestrutura constrói-se pensando numa determinada demanda e para responder às necessidades da região e do país.

De década para década tem-se notado evoluções na forma como se encara a utilização do transporte coletivo. A segurança e o conforto devem ser características intrínsecas à utilização dos respetivos modos e noto algumas lacunas neste documento do projeto, referentes à utilização das infraestruturas.

Com bastante ênfase na obra civil, é rara a referência às características de segurança que as dependências ferroviárias deverão ter como, por exemplo, salas de espera vigiadas e abertas, lavabos disponíveis, equipamento de primeiros socorros, desfibrilhador, além do dimensionamento das gares para permitir acessos em cadeiras de rodas, sinalética adaptada a pessoas de baixa visão, pavimentos táteis, eliminação de barreiras arquitetónicas, no acesso às instalações e dentro destas e de quaisquer outros fatores que degradem a segurança na dependência ferroviária.

Face a estes, deixo os seguintes reparos para que se tenham em boa nota na futura resposta:

- a. Falta de exercícios de coordenação entre os parâmetros da obra face aos níveis de serviço que são necessários para a região. Ou seja: para quê, para quem, com que meios, com que trajetos e com que horários se vai utilizar a linha ferroviária. A empreitada foi dimensionada para que cenários e qual a razão pela qual se optou pelo cenário descrito na consulta?
- b. Simulação de horários para toda a franja de serviços prevista. E comparando essas simulações com as atuais para aferir de benefícios socio-económicos. Outrossim, observa-se esse exercício para o perfil de velocidades, dito também como TVM – Tabela de Velocidades Máximas, mas que não permite inferir sobre como a região e o país passam a tirar partido desta obra;
- c. Exteriores das estações/apadeiros devem ter o necessário condicionamento ambiental. Neste ponto, sublinho a eleição de árvores adaptadas as condições edafoclimáticas e, portanto, tolerantes ao stress hídrico mas sobretudo cuja seleção permita dotar os espaços das devidas condições de ensombramento e consequente redução da temperatura, evitando elevados consumos dos aparelhos ativos de climatização e garantido o conforto e a segurança dos utilizadores das gares ferroviárias.
- d. Nas dependências ferroviárias, vulgo estações e apeadeiros, que instalações estão previstas para os trabalhadores ferroviários no âmbito das suas várias funções e, de entre estas, com ênfase no apoio aos passageiros.
- e. Relativo ao anterior, no que depende do gestor da obra, como é que ainda vamos a tempo de promover sessões participativas entre passageiros, trabalhadores e utentes destes espaços para melhorar estas condições de estadia e permanência nas estações e nos apeadeiros e nos espaços exclusivamente de uso pelos ferroviários.
- f. Qual(ais) o(s) nível(is) de serviços de rebatimento necessários, por transporte coletivo rodoviários, para fazer chegar as vantagens do caminho-de-ferro a territórios como Vidigueira, Viana do Alentejo, Portel ou Ferreira do Alentejo?
- g. Relativo ao anterior, os espaços exteriores das estações e apeadeiros comportam o estacionamento, o embarque e o desembarque de passageiros em condições de segurança e conforto durante o transbordo do modo rodoviário para o modo ferroviário?

5) Património.

- a. Solicito que, na estação de Vila Nova de Baronia, seja garantida a conservação de: edifício de passageiros, do poço e da habitação contígua, do depósito de água e a que a cobertura metálica do EP seja integrada na remodelação de todo o espaço, de forma semelhante ao que foi feito, por colocar um exemplo, na estação de Abrantes com a eletrificação desta.
- b. Solicito a manutenção de alguma das antigas casas de guardas de passagem de nível, para futura referência a gerações futuras do importante papel destes agentes ferroviários que se dispersaram pelo território e prestaram o seu serviço fora das estações, cais ou armazéns, em localizações remotas e com uma vida precária.

- c. Questiono qual o tratamento a dar aos escombros resultantes da demolição do EP de Viana do Alentejo e quais os elementos patrimoniais a salvar? A freguesia ou o município do território deste equipamento foram contactados para custodiar esses elementos?

6) Estação de Beja face à reabertura para Sul e Sueste

O dimensionamento da estação de Beja permite a reabertura imediata, no mais curto espaço de tempo possível, da ligação para Sul, isto é, até Ourique onde reconecta com o restante troço da linha do Alentejo até à Funcheira e respetiva concordância?

Permite, igualmente, uma possível reabertura do ramal de Moura?

7) Corte de via para obras: quão necessário?

Para a obra será necessário efetuar um corte de circulação para que os trabalhos se desenvolvam dado que eles ocorrem maioritariamente em cima da atual superestrutura. Porém, o prazo apresentado para este corte parece manifestamente exagerado – 21 meses - e faz temer que as obras se arrastem indefinidamente como ocorre nas linhas da Beira Alta e do Oeste.

De que forma se chegou a esse prazo de 21 meses?

Que garantias serão dadas ao operador, aos municípios e aos munícipes se esse prazo se alargar? Foi equacionada a realização das obras por troços? Por exemplo, entre Casa Branca e Vila Nova da Baronia numa primeira fase e entre Vila Nova da Baronia e Beja, numa segunda fase? Por exemplo, a anterior intervenção entre Bombel e Casa Branca (cerca de 40 km) teve a duração de um ano e as obras aparentemente não foram distintas: substituição da plataforma de via, eletrificação, estabelecimento de passagens superiores e inferiores e duas novas gares de passageiros. Por que é que neste caso, vai demorar tanto tempo?

Ou, de forma alternativa, começando com a construção das passagens superiores mais os aterros, plataforma de via e via propriamente dita dos novos troços da linha – as quatro variantes mencionadas? Isto, para logo após avançar no levantamento da atual linha e reconstrução da plataforma de via, reduzindo o tempo necessário de corte de via e consequente ausência do transporte ferroviário.

8) MONITORIZAÇÃO DOS SISTEMAS ECOLÓGICOS

Refere o documento que “a monitorização dos sistemas ecológicos deverá desenvolver-se nos períodos de construção e exploração e incidir sobre os seguintes aspetos: efeito de barreira resultante da presença da linha e da catenária; efeito de exclusão sobre o lek da abetarda e na colónia de francelho; mortalidade por colisão com a catenária e eletrocussão.

Por esta via, peço que se articule com as Comunidades Intermunicipais a apresentação destes resultados em sessões abertas e transmitidas online, que se os disponibilize nas Juntas de Freguesia e que também sejam difundidos em veículos de informação locais de grande tiragem. Cidadãos bem informados e bem esclarecidos são os soldados da democracia e da paz.

Exmo. Senhor
Presidente do Conselho Diretivo da
APA
Rua da Murgeira, 9/9A - Zambujal
Ap. 7585
2610-124 Amadora

Nossa ref^a/Our ref.:
DSGCIG-DGeod

Of. N^o:
S-DGT/2025/2903
23-06-2025

Sua ref^a/Your ref.:
E-mail de 16/06/2025
Ofício Circular S030996-202505-DCOM.DCA de 26/05/2025

Assunto: AIA3785 - Modernização Troço Casa Branca-Beja (Linha do Alentejo), incluindo Eletrificação e Instalação de Sistemas de Sinalização e Telecomunicações.

Relativamente ao assunto em epígrafe, e após apreciação efetuada sobre documentação disponibilizada no Portal Participa, temos a informar o seguinte:

1 - Rede Geodésica

1.1 - Informa-se que todos os vértices geodésicos pertencentes à Rede Geodésica Nacional (RGN) e todas as marcas de nivelamento pertencentes à Rede de Nivelamento Geométrico de Alta Precisão (RNGAP), são da responsabilidade da Direção-Geral do Território (DGT). A RGN e a RNGAP constituem os referenciais oficiais para os trabalhos de georreferenciação realizados em território nacional e encontram-se protegidas pelo Decreto-Lei nº 143/82, de 26 de abril.

1.2 - Relativamente à RGN, deverá ser respeitada a zona de proteção dos marcos, que é constituída por uma área circunjacente ao sinal, nunca inferior a 15 metros de raio e assegurado que as infraestruturas a implantar não obstruem as visibilidades das direções constantes das respetivas minutas de triangulação.

Após análise da informação relativa à localização deste projeto, verificou-se que, dentro do limite da sua área de intervenção não existem vértices geodésicos pertencentes à RGN.

1.3 - No que respeita à RNGAP, informa-se que existem 3 marcas de nivelamento na área de intervenção deste projeto, cuja integridade física deverá ser preservada.

1.4 - A informação sobre a localização dos vértices geodésicos e das marcas de nivelamento que poderão ser afetados pela execução deste projeto pode ser obtida através dos serviços WMS em:

<https://www.dgterritorio.gov.pt/dados-abertos>

2 - Cartografia

A cartografia topográfica, vetorial ou imagem, nas escalas entre 1:1 000 e 1:10 000, e também na escala 1:25 000, deve ser homologada ou oficial, cf. preconizado no Decreto-Lei 193/95, de 28 de julho, na sua atual redação.

A utilização de cartografia topográfica sujeita a direitos de propriedade carece de autorização de utilização pela respetiva entidade.

3 - Limites Administrativos

A representação dos limites administrativos deve ser realizada recorrendo à Carta Administrativa Oficial de Portugal (CAOP) em vigor, disponível na página de internet da DGT.

4 - Conclusão

O parecer da DGT é favorável condicionado, devendo ser respeitado o mencionado em 1. Rede Geodésica e no pressuposto do cumprimento do referido em 2. Cartografia e 3. Limites Administrativos.

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor de Serviços de Geodesia, Cartografia e Informação Geográfica

Exmo. Senhor
Eng. José Pimenta Machado
Presidente do Conselho Diretivo
Agência Portuguesa do Ambiente
Rua da Murgueira, n.º 9/9A
Zambujal – Alfragide
2610-124 Amadora

Enviado exclusivamente em
formato eletrónico para:
geral@apambiente.pt

S/referência	S/comunicação	Antecedente	N/referência	Data
S030996- 202505- DCOM.DCA			S/25/56273 Proc. 300.20.001_PPPR/2025/39	a da assinatura digital

**Assunto: AIA3785 - Modernização Troço Casa Branca-Beja (Linha do Alentejo), incluindo Eletrificação e Instalação de Sistemas de Sinalização e Telecomunicações
Consulta Pública**

Reportamo-nos ao Vosso ofício acima referenciado, remetido por *email* de 2025-06-16, registado neste Instituto com a ref.^a E/25/115122, de 2025-06-16, através do qual informam estar a decorrer a Consulta Pública referente ao Processo de Avaliação de Impacte Ambiental do projeto "*Modernização Troço Casa Branca-Beja (Linha do Alentejo), incluindo Eletrificação e Instalação de Sistemas de Sinalização e Telecomunicações*", que mereceu a nossa melhor atenção.

Tendo em consideração que o IMT, I.P., não é uma Entidade com Responsabilidades Ambientais Específicas (ERAE), o contributo deste Instituto, no âmbito deste procedimento, decorre das suas competências específicas no sector rododotroviário.

Da análise efetuada à documentação que se encontra disponível para consulta no Portal Participa, constata-se estar prevista a supressão de todas as Passagens de Nível existentes neste troço da Linha do Alentejo, as quais constituem pontos de conflito e de risco significativo, através da construção de desnivelamentos, melhorando as condições de segurança.

No respeitante à existência de infraestruturas rodoviárias sob jurisdição da Infraestruturas de Portugal, S.A.:

- As zonas de servidão *non aedificandi* aplicáveis são as estabelecidas no artigo 32º do Estatuto das Estradas da Rede Rodoviária Nacional (EERRN), aprovado pela Lei nº 34/2015, de 27 de abril;
- Nos termos do artigo 42.º do EERRN, a realização de obras ou atividades na área abrangida pelos bens do domínio público rodoviário do Estado, que interfiram com o solo, subsolo ou espaço aéreo da zona da estrada fica sujeita a licenciamento pela administração rodoviária, sem prejuízo dos direitos e obrigações resultantes dos contratos em vigor.

Assim, sendo a IP, S.A., a entidade licenciadora e entidade proponente do projeto em avaliação, a realização de qualquer obra ou atividade prevista na área de jurisdição rodoviária (bens do domínio público rodoviário do Estado, zona de servidão *non aedificandi* e zona de respeito) terá sido já tomada em consideração, uma vez que, ao abrigo do EERRN, o seu licenciamento ou autorização compete à IP, S.A., na sua qualidade de Administração Rodoviária.

Face ao exposto, o IMT, I.P., nada tem a opor à realização do projeto de Modernização do Troço Casa Branca-Beja (Linha do Alentejo), incluindo Eletrificação e Instalação de Sistemas de Sinalização e Telecomunicações

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho Diretivo

João Jesus Caetano

DSGCC/PPP