PLATAFORMA CIDADÃ SIM! O AEROPORTO DE BEJA É PARTE DA SOLUÇÃO

Janeiro de 2023

PLATAFORMA CIDADÃ SIM! O AEROPORTO DE BEJA É PARTE DA SOLUÇÃO

Janeiro de 2023

Sumário

- 1. Prioridade ao Investimento Ferroviário, porquê?
- 2. Que Investimento Ferroviário a Sul do Tejo se prevê até 2027 e no Horizonte 2030?
- 3. Benefícios Expectáveis
- 4. Uma Nova Articulação Funcional para um Novo Modelo Territorial no Horizonte 2030
- 5. Que papel conferir ao Aeroporto de Beja? Como chegar aos Mercados?
- 6. Ferrovia e Logística: a necessidade de redundância ao Corredor 16 "SO Peninsular"
- 7. Uma Acessibilidade Terrestre Complementar: a A26/IP8
- 8.Conclusão
- 9.Referências

1. Prioridade ao Investimento Ferroviário, porquê?

- O Reposicionamento de todo o Alentejo, Litoral, Baixo, Central e Norte como parte integrante de uma Grande Região Transfronteiriça do Sudoeste Peninsular apenas é possível com a redução da Distância-Tempo. Parafraseando Whitelegg (1993), para ganhar o Espaço, é necessário destruir oTempo.
- O Caminho de Ferro é o único Modo de Transporte Terrestre capaz de facultar Velocidades de Ponta susceptíveis de reduzir Distâncias-Tempo de forma significativa, onde os traçados permitem Velocidades de Ponta de 200 Km/h (ou mais) em Linhas Convencionais Melhoradas, ou de 300 Km/h (ou mais), em itinerários de Alta Velocidade, exclusivos a Passageiros.
- O Caminho de Ferro confere Economias de Escala à deslocação de Cargas inexistentes na Rodovias. E produz menos externalidades nocivas, tanto a nível de inexistência de Emissões, como Redução de Sinistralidade, Congestão e Desgaste da Infraestrutura Viária.

2. Que Investimento Ferroviário a Sul do Tejo se prevê até 2027 e no Horizonte 2030?

- A Reabilitação, Renovação e Eletrificação Casa Branca-Beja, na Linha do Alentejo, incluindo ligação ao Aeroporto (até 2027)
- A construção de Variantes para Retificação de Traçado entre Funcheira e Tunes, na Linha do Sul (2030)
- A Reabilitação, Renovação e Eletrificação Beja-Ourique, na Linha do Alentejo, incluindo a Eletrificação do Ramal de Acesso às Minas de Neves-Corvo (2030)
- Um novo traçado de "by-pass" entre Relvas Verdes (Sines) e Grândola-Norte (2030)
- A Construção de Segunda Via entre Poceirão e Bombel, na Linha do Alentejo (2030)

Estes Investimentos encontram-se descritos nas Fichas do PLANO NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030, e enquadram-se tanto na Reprogramação de Ações do Horizonte 2020, como no Novo Quadro de Financiamento Europeu 2030.

No troço já renovado da Linha do Alentejo, circulam diariamente serviços Inter-Cidades Lisboa-Évora, os quais percorrem o trajeto entre as estações de Vendas Novas (Km59) e Casa Branca (Km91) em apenas 15mn, com velocidade de ponta de 200 Km/h, obtendo a Média Comercial de 155 Km/h – a mais elevada de Portugal (2023).

F8 MODERNIZAÇÃO DAS LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS A BEJA E A FARO

Programa
Projeto

Motivação

Reduzir tempos de viagem na ligação Algarve - Lisboa e Beja - Lisboa e potenciar a acessibilidade respetivamente à região Algarvia e ao Baixo Alentejo, contribuindo para o desenvolvimento do turismo e da restante atividade económica

Eixos Estratégicos

Ilustração

Descrição

Este programa integra as seguintes intervenções:

- Construção de variantes ao traçado entre Torre Vã e Tunes (Linha do Sul), permitindo obter troços mais extensos de velocidade homogénea mais elevada e, por conseguinte, reduzindo os tempos de viagem;
- Modernização do troço Casa Branca-Beja da Linha do Alentejo, incluindo eletrificação e instalação de sistemas de sinalização e telecomunicações.

Inclui ainda o estudo da viabilidade e pertinência das ligações ferroviárias aos aeroportos de Faro e de Beja.

Serão criados planos diretores de exploração ferroviária para o eixo Valença-Faro e ligação à fronteira do Caia.

Interdependências:

F11 Reformulação da estação Pinhal Novo e duplicação do troço Poceirão - Bombel, estudos para nova Travessia Ferroviária do Tejo.

Principais Benefícios

- ✅ Redução dos tempos de percurso
- ✅ Redução de emissões de GEE
- ✅ Redução da sinistralidade e congestionamento
- ✅ Aumento da capacidade, aumento da fiabilidade do serviço e da segurança

Entidade Promotora

- Administração Pública (Setor Empresarial do Estado Reclassificado, por via da Infraestruturas de Portugal, SA)

Estimativa de Investimento	230 M€	Temporalidade	2021 - 2025
Modelo de Investimento	Investimento Público		

F5 PROGRAMA DE ELETRIFICAÇÃO E REFORÇO DA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

Programa

Projeto

Motivação

Reforçar a capacidade, eliminar estrangulamentos da Rede Ferroviária Nacional e promover o reforço da densidade da RFN, alargando a extensão eletrificada e dotada de sistemas de controlo, comando e sinalização interoperáveis e permitindo o cruzamento de comboios até 750 m de comprimento.

Eixos Estratégicos

Ilustração

Descrição

Este programa integra as seguintes intervenções de modernização da rede ferroviária atualmente em exploração:

- Modernização e eletrificação do troço Régua - Pocinho da linha do Douro;
- Modernização e eletrificação do troço Caldas da Rainha - Louriçal da linha do Oeste;
- Duplicação do ramal de Alfarelos e adaptação para cruzamento de comboios até 750 m;
- Eletrificação da linha do Leste, incluindo acesso ferroviário a Portalegre, e do ramal de Neves-Corvo, mediante estudo de viabilidade e pertinência.

No contexto deste programa, serão também feitos os estudos necessários à expansão e reforço da rede onde tal se revele pertinente, em particular, com:

- Reativação do troço Beja - Ourique da Linha do Alentejo e do troço Pocinho - Barca d'Alva da linha do Douro (em cooperação com Espanha);
- Construção de nova linha ferroviária no Vale do Sousa.

Principais Benefícios

- ✅ Redução de emissões de GEE
- ✅ Redução dos tempos de percurso
- ✅ Redução da sinistralidade

Entidade Promotora	• Administração Pública (Setor Empresarial do Estado Reclassificado, por via da Infraestruturas de Portugal, SA)	Estimativa de Investimento	740 M€
		Temporalidade	2021 - 2025
		Modelo de Investimento	Investimento Público

3. Benefícios Expectáveis (1): Os tempos de viagem Horizonte27

Origem	Destino	2023	2027	2023(min)	2027 (min)	Redução Tempo (%)
Lisboa (Entrecampos)	Beja	2h06	1h32	126	92	-27
Pinhal Novo	Beja	1h37	1h07	97	64	-27
Vendas Novas	Beja	1h10	0h40	70	40	-43
Évora	Beja	1h12	0h42	72	42	-42
Elvas (a)	Beja	nd	1h12	nd	nd	nd
Portalegre (a)	Beja	nd	1h55	nd	nd	nd
Badajoz (a)	Beja	nd	1h22	nd	nd	nd
Elvas (a)	Évora	nd	0h30	nd	nd	nd
Portalegre (a)	Évora	nd	1h10	nd	nd	nd
Badajoz (a)	Évora	nd	0h40	nd	nd	nd
Elvas (a)	Lisboa	4h00	2h05	240	125	-48
Portalegre (a)	Lisboa	3h20	2h55	200	175	-12,5
Badajoz (a)	Lisboa	4h10	2h15	250	135	-46

(a) Abertura à exploração do Troço Évora-Elvas (80 Km) do Corredor 16 em 2024

3. Benefícios Expectáveis (2): Os tempos de viagem Horizonte30

Origem	Destino	2023	2030	2023(min)	2030 (min)
Lisboa (Entrecampos)	Faro (via Pinhal Novo)	3h20	2h50	200	170
Lisboa (Entrecampos)	Tunes (via Pinhal Novo)	2h50	2h20	170	140
Lisboa (Entrecampos)	Albufeira (via Pinhal Novo)	2h56	2h26	176	146
Lisboa (Entrecampos)	Loulé (via Pinhal Novo)	3h10	2h40	190	160
Lisboa (Entrecampos)	Faro (via Casa Branca/Beja)	nd	3h07	nd	187
Lisboa (Entrecampos)	Tunes (via Casa Branca/Beja)	nd	2h37	nd	157
Lisboa (Entrecampos)	Albufeira (via Casa Branca/Beja)	nd	2h43	nd	163
Lisboa (Entrecampos)	Loulé (via Casa Branca/Beja)	nd	2h57	nd	177
Beja (via Pinhal Novo)	Faro	5h00	4h30	300	270
Beja (via Pinhal Novo)	Tunes	4h30	4h00	270	240
Beja (via Pinhal Novo)	Albufeira	4h36	4h06	276	246
Beja (via Pinhal Novo)	Loulé	4h50	4h20	290	260
Beja (via Funcheira)	Faro	nd	1h35	nd	95
Beja (via Funcheira)	Tunes	nd	1h05	nd	65
Beja (via Funcheira)	Albufeira	nd	1h10	nd	70
Beja (via Funcheira)	Loulé	nd	1h25	nd	85
Évora (via Pinhal Novo)	Faro	4h20	3h50	260	230
Évora (via Pinhal Novo)	Tunes	3h50	3h20	230	200
Évora (via Pinhal Novo)	Albufeira	3h56	3h26	236	206
Évora (via Pinhal Novo)	Loulé	4h10	3h40	250	220
Évora (via Funcheira)	Faro	nd	2h15	nd	135
Évora (via Funcheira)	Tunes	nd	1h45	nd	105
Évora (via Funcheira)	Albufeira	nd	1h51	nd	111
Évora (via Funcheira)	Loulé	nd	2h05	nd	125
Badajoz	Faro (via Casa Branca/Beja)	nd	3h00	nd	180
Madrid-Atocha	Faro (via Casa Branca/Beja)	nd	5h00	nd	300

3. Benefícios Expectáveis (3): O encurtamento da distância-tempo Alentejo-Algarve via Beja

Horizonte 2030	(min)	Dif.via Funcheira(%)
Beja-Faro (P.Novo)	270	
BEJA-FARO (FUNCHEIRA)	95	-65%
Beja-Tunes (P.Novo)	240	
BEJA-TUNES (FUNCHEIRA)	65	-73%
Beja-Albufeira (P.Novo)	246	
BEJA-ALBUFEIRA (FUNCHEIRA)	70	-72%
Beja-Loulé (P.Novo)	260	
BEJA-LOULÉ (FUNCHEIRA)	85	-67%
Évora-Faro (P.Novo)	230	
ÉVORA-FARO (FUNCHEIRA)	135	-59%
Évora-Tunes (P.Novo)	200	
ÉVORA-TUNES (FUNCHEIRA)	105	-48%
Évora-Albufeira (P.Novo)	206	
ÉVORA-ALBUFEIRA (FUNCHEIRA)	111	-50%
Évora-Loulé (P.Novo)	220	
ÉVORA-LOULÉ (FUNCHEIRA)	125	-43%

3. Benefícios Expectáveis (4): Síntese para o Horizonte 30

- Para um Valor do Tempo de 0,60€/minuto há Benefícios muito apreciáveis, tais como: a tradução das relações Beja-Algarve e Évora-Algarve em €105 e €57, respetivamente por Passageiro.
- Para uma Elasticidade Procura-Tempo comum para relações interurbanas (-1,5), a Geração de Viagem nas relações Beja-Algarve e Évora-Algarve pode atingir nas relações Beja-Algarve e Évora-Algarve +98% e +88,5%, respetivamente.

4. Uma Nova Articulação Funcional para um Novo Modelo Territorial no Horizonte 2030 (1)

- Pares de Centros Regionais, com relações Interurbanas mútuas até 60 Minutos, possuindo potencial de Migrações Pendulares:

-Beja-Évora (42 minutos)

-Beja-Vendas Novas (40 minutos)

-Évora-Elvas ou Badajoz (30 ou 40 minutos)

-Portalegre-Elvas ou Badajoz (40 ou 50 minutos)

-Estes pares de relações Interurbanas possuem potencial para associação em áreas pré-metropolitanas, com destaque para Beja-Évora, representando mais de 100.000 Residentes

4. Uma Nova Articulação Funcional, para um Novo Modelo Territorial, no Horizonte 2030 (2)

- Pares de Centros Regionais, com relações Interurbanas mútuas até 90-100 Minutos, possuindo potencial de integração de Mercados Turísticos, com ida-e-volta possível num dia:

-Beja-Faro, incluindo Albufeira e Loulé (70, 85 e 95 minutos);

-Beja-Lisboa (92 minutos);

-Beja-Pinhal Novo (s/correspondência para Setúbal) (64 minutos);

- E todos os pares de cidades na isócrona "60 minutos" mencionados no ponto anterior.

5.Que papel conferir ao Aeroporto de Beja? Como chegar aos Mercados?

5. Ferrovia: a única forma de conferir "Hinterland" Aeroportuário a Beja (1)

- Com duas pistas paralelas de cerca de 3 Km, com uma operacionalidade 24h/365 dias por ano praticamente total, o Aeroporto de Beja representa um ativo importante, em termos de Capacidade Aeroportuária do Continente.
- Carece, todavia de Acessibilidades Terrestres susceptíveis de permitir valorizar o seu potencial, dirigido À Península de Setúbal/Grande Lisboa a Norte, e ao Algarve, a Sul (2023).
- O problema afigura-se complexo a Sul, com Faro a atingir o limiar de 15 Milhões de Passageiros até 2030 numa só pista (cerca de 10 Milhões em 2022), sem outra possibilidade de expansão, que não seja a construção de um segundo Aeroporto no Algarve, ou a UTILIZAÇÃO DE BEJA COMO AEROPORTO DE APOIO AO TURISMO DO ALGARVE (E DA COSTA ALENTEJANA), sem custo para o Estado e sem custo para o Concessionário Privado. Os tempos de Viagem Ferroviária do PNI2030 permitem a solução.

5. “Hinterland” Aeroportuário de Beja, tempos de viagem potenciais (2)

- Com a Linha do Alentejo, completamente modernizada, e com múltiplos troços aptos a 220 Km/h, de Casa Branca a Ourique (Funcheira):
- - Aeroporto de Beja-Pinhal Novo: 0h55mn
- - Aeroporto de Beja-Pragal: 1h15mn
- - Aeroporto de Beja-Entrecampos: 1h32mn
- - Aeroporto de Beja-Albufeira: 1h20mn
- - Aeroporto de Beja-Évora-Badajoz: 0h40mn/1h10mn
- **SÓ COM A FERROVIA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DE BEJA-AEROGARE CHEGA À EXTREMADURA ESPANHOLA.**

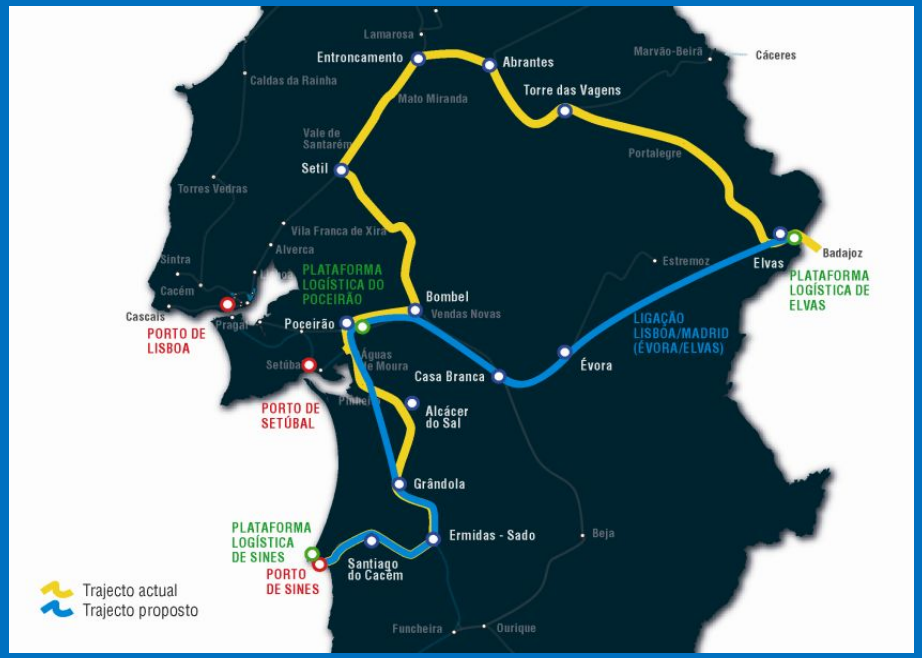
5. Como se compara Beja-Aeroporto, servida por comboio, com outros aeroportos "low-cost" (3)?

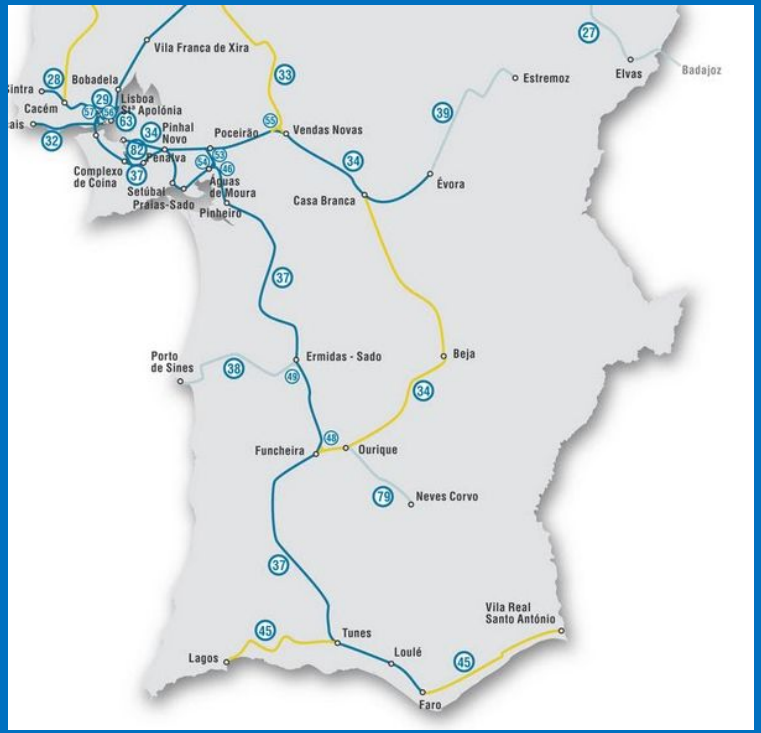
AEROPORTO LOW-COST	ACESSO	TEMPO DE VIAGEM	TARIFA
LONDON-STANSTEAD	Ferroviário, a London-Liv.Street	0h47	£ 22,50 (€ 26,50)
LONDON-LUTON	Bus+Ferrovia, a London-St.Pancras	0h49	£ 10,40 (€ 12,60)
LONDON-GATWICK	Ferroviário, a London-Victoria	0h36	£ 13,20 (€ 15,50)
MILANO-BERGAMO	Bus, a Milano-Centrale	1h00mn	€ 10,00
PARIS-BEAUVAIS-TILLÉ	Bus, a Paris Porte Maillot	1h15mn	€ 15,00
BARCELONA-GIRONA	Bus, a Barcelona Estació del Nord	1h15mn	€ 12,00
FRANKFURT-HAHN/KAISERSLAUTERN	Bus, ao centro de Frankfurt-am-Main (Hbf-Platz)	2h15mn	€15,00
SHANNON AIRPORT LIMERICK/ENNIS	Bus, ao centro de Dublin	6h19mn	€34,70
BEJA (a)	Ferroviário, a Lisboa-Entrecampos	1h25mn	€ 14,20 (actual)
BEJA (b)	Ferroviário, a Pragal-Almada	1h15mn	€ 14,20 (actual)
BEJA (c)	Ferroviário, a Albufeira (2030)	1h20mn	nd

6. Ferrovia e Logística: a necessidade de redundância ao Corredor 16 "SO Peninsular" (1)

- Com a entrada em exploração a partir de 2024 dos 80 Km entre Évora e Elvas, estabelece-se a totalidade do Corredor Transeuropeu 16.
- A amarração do Corredor 16 na Rede Ferroviária Nacional terá lugar em Elvas e Casa Branca.
- De Casa Branca ao Porto de Sines, dois itinerários existem, via Península de Setúbal (Poceirão-Grândola) e via Beja-Ourique (sem serviço presentemente).
- O encaminhamento exclusivo através da Península de Setúbal enferma de constrangimentos estruturais em capacidade.

4708

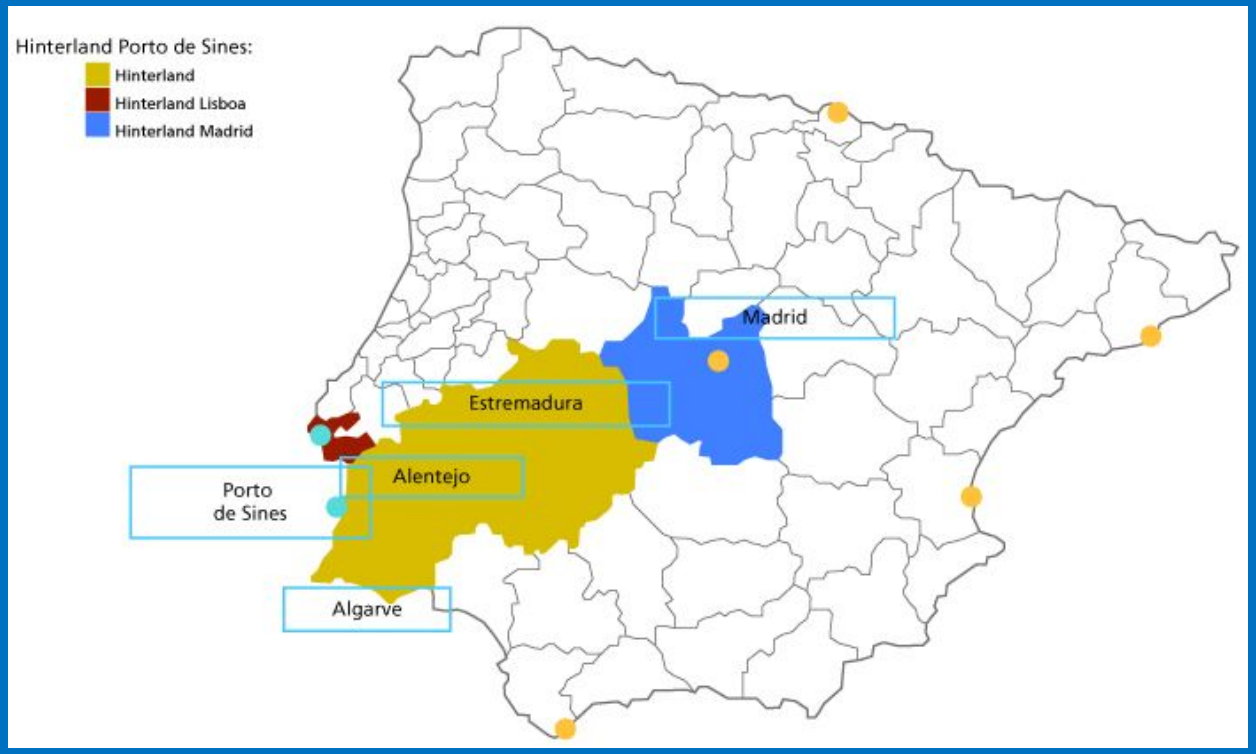

Lamarosa
Entroncamento
Abrantes
Marvão-Beirã
Cáceres
Caldas da Rainha
Mato Miranda
Torre das Vagens
Vale de Santarém
Portalegre
Setil
Torres Vedras
Vila Franca de Xira
Alverca
Sintra
Cacém
Cascais
PORTO DE LISBOA
PLATAFORMA LOGÍSTICA DO POCEIRÃO
Poceirão
Bombel
Vendas Novas
Estremoz
Elvas
Badajoz
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ELVAS
LIGAÇÃO LISBOA/MADRID (ÉVORA/ELVAS)
Évora
Casa Branca
Setúbal
PORTO DE SETÚBAL
Alcácer do Sal
Grândola
Ermidas - Sado
Beja
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SINES
PORTO DE SINES
Santiago do Cacém
Trajecto actual
Trajecto proposto
Funcheira
Ourique


Vila Franca de Xira
Bobadela
Cacém
Lisboa
Stª Apolónia
Pinhal Novo
Poceirão
Vendas Novas
Estremoz
Elvas
Badajoz
Complexo de Coina
Setúbal
Praias-Sado
Águas de Moura
Pinheiro
Casa Branca
Évora
Porto de Sines
Ermidas - Sado
Beja
Funcheira
Ourique
Neves Corvo
Vila Real Santo António
Tunes
Loulé
Lagos
Faro

6. Ferrovia e Logística: a necessidade de redundância ao Corredor 16 "SO Peninsular" (2)

- O Corredor 16 atenderá, primordialmente, ao Transporte Expresso de Contentores (TECo) Transfronteiriço entre o Porto de Sines e o "Hinterland" Ibérico.
- O Tráfego Anual potencial estimado pela APS-Sines era de 800.000 TEU´s, apenas para o "Hinterland" de Madrid (Plano Neptuno, 2012).
- Distribuído por composições unitárias de 40 vagões-plataforma com 1 Contentor de 40ft, o tráfego expectável é de, pelo menos, 36 movimentos diários.

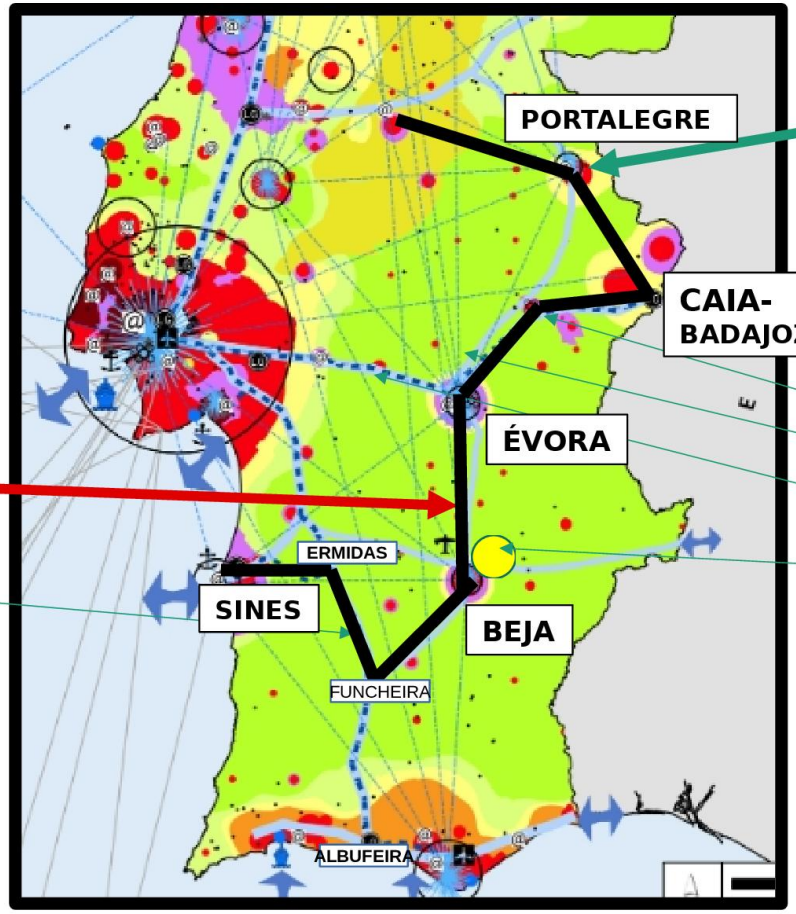
- O "Hinterland Portuário" Sines-Comunidad Autonoma de Madrid aponta para 800.000 TEU´s anuais (APS). Traduzindo-se em pelo menos 36 movimentos diários, sobrepostos a outros já existentes, quer gerados pela Península de Setúbal, quer pela distribuição da Procura Interna dos Terminais do Porto de Sines.



6. Ferrovia e Logística: a necessidade de redundância ao Corredor 16 "SO Peninsular" (3)

- A conclusão da requalificação da totalidade da Linha do Alentejo, com a intervenção na secção Beja-Ourique (Funcheira), contemplada no Plano Nacional de Infraestruturas 2030, soluciona o constrangimento de capacidade imposto por um encaminhamento único, através da Península de Setúbal, tendo em consideração ainda o muito provável aparecimento de MAIS OPERADORES LOGÍSTICOS FERROVIÁRIOS EM CONCORRÊNCIA, para além da Medway, Captrain e Continental Rail (2023).
- A Linha do Alentejo, completamente requalificada (2030) e articulada com o Corredor16 e as Linhas do Leste e Beira Baixa (via Elvas e Abrantes) permite igualmente acesso ferroviário do Alentejo e Algarve ao Centro de Portugal e fronteira de Vilar Formoso, sem passagem pela AML ou utilização da congestionada Linha do Norte, ou chegar à fronteira Pirenaica de Irún-Hendaye, sem passagem por Madrid. A Linha do Alentejo é parte integrante de um itinerário concêntrico-radial que regula a capacidade operacional da rede ferroviária, em termos logísticos.

SOLUÇÃO FERROVIÁRIA



Ligação Ferroviária ABRANTES – PORTALEGRE - CAIA (Articulação com a Linha de Leste)

Terminais Ferroviários
Estremoz
Évora
Vendas Novas
Beja

Ligação Ferroviária SINES –CAIA por BEJA (Sines – Ermidas – Funcheira – Beja - Casa Branca – Évora – Caia)
Articulação com a Linha do Algarve

7. Uma Acessibilidade Terrestre Complementar: a A26/IP8 (1)

- A Auto-Estrada A26 encontra-se em exploração em dois troços separados e desprovidos de ligação física entre si: a) Sines-Relvas Verdes (8,6 Km) e b) Nó de Grândola-Sul (A2)-Malhada Velha (13 Km).
- No resto do seu percurso total de 91,5 Km, encontra-se um traçado inacabado, de obras interrompidas, onde se incluem os lanços Relvas Verdes-Roncão (14,6 Km), Roncão-Grândola Sul (A2) (22,4 Km), Malhada Velha-São Brissos (32,8 Km) e São Brissos-Beja (4,3 Km).

Grândola
A2
E01
IP8
Santa Margarida
da Serra
A26
IP8
Vila Nova de
Santo André
IP8
A2
IC1
Santiago
do Cacém
N121
A26-1
IP8
Ermidas-Sado
N121
N2
N387
Ferreira do
Alentejo
IP8
Cuba
Mapa
Michelin
Beja
R2
N261
E802

7. Uma Acessibilidade Terrestre Complementar: a A26/IP8 (2)

- O estado de adiantamento das obras ao longo do trajeto da A26 recomenda a sua conclusão, que é projetada para o Horizonte 2030, no Plano Nacional de Infraestruturas.
- Os Benefícios da Auto-Estrada A26 não têm a mesma amplitude dos oferecidos pela Ferrovia, em virtude das velocidades de exploração (120 Km/h versus 220 Km/h) produzirem reduções de tempo menos expressivas.
- Podem todavia contar-se como Benefícios importantes, a Redução da Sinistralidade do Transporte Rodoviário, e ainda uma projeção da Oferta Turística de proximidade, da Costa Alentejana para os Mercados Globais, sobretudo em boa articulação com o Aeroporto de Beja.

8. Conclusão: Atuar Rápido, enquanto é possível

- **O Horizonte 2030 e os Fundos Europeus para a próxima década são imprescindíveis num tempo em que o Alentejo se apresenta ainda Território de Convergência, elegível para Fundos de "Objetivo I". Urge a sua aplicação na alteração estrutural do seu modelo territorial, conferindo-lhe escala e profundidade, na construção de uma Grande Região do Sudoeste Peninsular.**

European Union

European Regional Development Fund

9. Referências

- PNI 2030, Plano Nacional de Infraestruturas 2030, disponível em: Programa Nacional de Investimentos 2030 - XXII Governo - República Portuguesa (portugal.gov.pt)
- Linha do Alentejo, Troço Casa Branca-Funcheira. Circulação de Comboios de 750m. Análise de Intervenções na Infraestrutura Ferroviária. REFER, Maio de 2015.
- Opções Estratégicas para o Porto de Sines. APS. Administração dos Portos de Sines de do Algarve, S.A. 30 de Setembro de 2020, disponível em Apresentação do PowerPoint (apsinesalgarve.pt)

Sumário

- 1. Prioridade ao Investimento Ferroviário, porquê?
- 2. Que Investimento Ferroviário a Sul do Tejo se prevê até 2027 e no Horizonte 2030?
- 3. Benefícios Expectáveis
- 4. Uma Nova Articulação Funcional para um Novo Modelo Territorial no Horizonte 2030
- 5. Que papel conferir ao Aeroporto de Beja? Como chegar aos Mercados?
- 6. Ferrovia e Logística: a necessidade de redundância ao Corredor 16 "SO Peninsular"
- 7. Uma Acessibilidade Terrestre Complementar: a A26/IP8
- 8.Conclusão
- 9.Referências

1. Prioridade ao Investimento Ferroviário, porquê?

- O Reposicionamento de todo o Alentejo, Litoral, Baixo, Central e Norte como parte integrante de uma Grande Região Transfronteiriça do Sudoeste Peninsular apenas é possível com a redução da Distância-Tempo. Parafraseando Whitelegg (1993), para ganhar o Espaço, é necessário destruir oTempo.
- O Caminho de Ferro é o único Modo de Transporte Terrestre capaz de facultar Velocidades de Ponta susceptíveis de reduzir Distâncias-Tempo de forma significativa, onde os traçados permitem Velocidades de Ponta de 200 Km/h (ou mais) em Linhas Convencionais Melhoradas, ou de 300 Km/h (ou mais), em itinerários de Alta Velocidade, exclusivos a Passageiros.
- O Caminho de Ferro confere Economias de Escala à deslocação de Cargas inexistentes na Rodovias. E produz menos externalidades nocivas, tanto a nível de inexistência de Emissões, como Redução de Sinistralidade, Congestão e Desgaste da Infraestrutura Viária.

2. Que Investimento Ferroviário a Sul do Tejo se prevê até 2027 e no Horizonte 2030?

- A Reabilitação, Renovação e Eletrificação Casa Branca-Beja, na Linha do Alentejo, incluindo ligação ao Aeroporto (até 2027)
- A construção de Variantes para Retificação de Traçado entre Funcheira e Tunes, na Linha do Sul (2030)
- A Reabilitação, Renovação e Eletrificação Beja-Ourique, na Linha do Alentejo, incluindo a Eletrificação do Ramal de Acesso às Minas de Neves-Corvo (2030)
- Um novo traçado de "by-pass" entre Relvas Verdes (Sines) e Grândola-Norte (2030)
- A Construção de Segunda Via entre Poceirão e Bombel, na Linha do Alentejo (2030)

Estes Investimentos encontram-se descritos nas Fichas do PLANO NACIONAL DE INVESTIMENTOS 2030, e enquadram-se tanto na Reprogramação de Ações do Horizonte 2020, como no Novo Quadro de Financiamento Europeu 2030.

No troço já renovado da Linha do Alentejo, circulam diariamente serviços Inter-Cidades Lisboa-Évora, os quais percorrem o trajeto entre as estações de Vendas Novas (Km59) e Casa Branca (Km91) em apenas 15mn, com velocidade de ponta de 200 Km/h, obtendo a Média Comercial de 155 Km/h – a mais elevada de Portugal (2023).

F8 MODERNIZAÇÃO DAS LIGAÇÕES FERROVIÁRIAS A BEJA E A FARO

Programa
Projeto

Motivação

Reduzir tempos de viagem na ligação Algarve - Lisboa e Beja - Lisboa e potenciar a acessibilidade respetivamente à região Algarvia e ao Baixo Alentejo, contribuindo para o desenvolvimento do turismo e da restante atividade económica

Eixos Estratégicos

Ilustração

Descrição

Este programa integra as seguintes intervenções:

- Construção de variantes ao traçado entre Torre Vã e Tunes (Linha do Sul), permitindo obter troços mais extensos de velocidade homogénea mais elevada e, por conseguinte, reduzindo os tempos de viagem;
- Modernização do troço Casa Branca-Beja da Linha do Alentejo, incluindo eletrificação e instalação de sistemas de sinalização e telecomunicações.

Inclui ainda o estudo da viabilidade e pertinência das ligações ferroviárias aos aeroportos de Faro e de Beja.

Serão criados planos diretores de exploração ferroviária para o eixo Valença-Faro e ligação à fronteira do Caia.

Interdependências:

F11 Reformulação da estação Pinhal Novo e duplicação do troço Poceirão - Bombel, estudos para nova Travessia Ferroviária do Tejo.

Principais Benefícios

- ✅ Redução dos tempos de percurso
- ✅ Redução de emissões de GEE
- ✅ Redução da sinistralidade e congestionamento
- ✅ Aumento da capacidade, aumento da fiabilidade do serviço e da segurança

Entidade Promotora

- Administração Pública (Setor Empresarial do Estado Reclassificado, por via da Infraestruturas de Portugal, SA)

Estimativa de Investimento	230 M€	Temporalidade	2021 - 2025
Modelo de Investimento	Investimento Público		

F5 PROGRAMA DE ELETRIFICAÇÃO E REFORÇO DA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

Programa

Projeto

Motivação

Reforçar a capacidade, eliminar estrangulamentos da Rede Ferroviária Nacional e promover o reforço da densidade da RFN, alargando a extensão eletrificada e dotada de sistemas de controlo, comando e sinalização interoperáveis e permitindo o cruzamento de comboios até 750 m de comprimento.

Eixos Estratégicos

Ilustração

Descrição

Este programa integra as seguintes intervenções de modernização da rede ferroviária atualmente em exploração:

- Modernização e eletrificação do troço Régua - Pocinho da linha do Douro;
- Modernização e eletrificação do troço Caldas da Rainha - Louriçal da linha do Oeste;
- Duplicação do ramal de Alfarelos e adaptação para cruzamento de comboios até 750 m;
- Eletrificação da linha do Leste, incluindo acesso ferroviário a Portalegre, e do ramal de Neves-Corvo, mediante estudo de viabilidade e pertinência.

No contexto deste programa, serão também feitos os estudos necessários à expansão e reforço da rede onde tal se revele pertinente, em particular, com:

- Reativação do troço Beja - Ourique da Linha do Alentejo e do troço Pocinho - Barca d'Alva da linha do Douro (em cooperação com Espanha);
- Construção de nova linha ferroviária no Vale do Sousa.

Principais Benefícios

- ✅ Redução de emissões de GEE
- ✅ Redução dos tempos de percurso
- ✅ Redução da sinistralidade

Entidade Promotora	• Administração Pública (Setor Empresarial do Estado Reclassificado, por via da Infraestruturas de Portugal, SA)	Estimativa de Investimento	740 M€
		Temporalidade	2021 - 2025
		Modelo de Investimento	Investimento Público

3. Benefícios Expectáveis (1): Os tempos de viagem Horizonte27

Origem	Destino	2023	2027	2023(min)	2027 (min)	Redução Tempo (%)
Lisboa (Entrecampos)	Beja	2h06	1h32	126	92	-27
Pinhal Novo	Beja	1h37	1h07	97	64	-27
Vendas Novas	Beja	1h10	0h40	70	40	-43
Évora	Beja	1h12	0h42	72	42	-42
Elvas (a)	Beja	nd	1h12	nd	nd	nd
Portalegre (a)	Beja	nd	1h55	nd	nd	nd
Badajoz (a)	Beja	nd	1h22	nd	nd	nd
Elvas (a)	Évora	nd	0h30	nd	nd	nd
Portalegre (a)	Évora	nd	1h10	nd	nd	nd
Badajoz (a)	Évora	nd	0h40	nd	nd	nd
Elvas (a)	Lisboa	4h00	2h05	240	125	-48
Portalegre (a)	Lisboa	3h20	2h55	200	175	-12,5
Badajoz (a)	Lisboa	4h10	2h15	250	135	-46

(a) Abertura à exploração do Troço Évora-Elvas (80 Km) do Corredor 16 em 2024

3. Benefícios Expectáveis (2): Os tempos de viagem Horizonte30

Origem	Destino	2023	2030	2023(min)	2030 (min)
Lisboa (Entrecampos)	Faro (via Pinhal Novo)	3h20	2h50	200	170
Lisboa (Entrecampos)	Tunes (via Pinhal Novo)	2h50	2h20	170	140
Lisboa (Entrecampos)	Albufeira (via Pinhal Novo)	2h56	2h26	176	146
Lisboa (Entrecampos)	Loulé (via Pinhal Novo)	3h10	2h40	190	160
Lisboa (Entrecampos)	Faro (via Casa Branca/Beja)	nd	3h07	nd	187
Lisboa (Entrecampos)	Tunes (via Casa Branca/Beja)	nd	2h37	nd	157
Lisboa (Entrecampos)	Albufeira (via Casa Branca/Beja)	nd	2h43	nd	163
Lisboa (Entrecampos)	Loulé (via Casa Branca/Beja)	nd	2h57	nd	177
Beja (via Pinhal Novo)	Faro	5h00	4h30	300	270
Beja (via Pinhal Novo)	Tunes	4h30	4h00	270	240
Beja (via Pinhal Novo)	Albufeira	4h36	4h06	276	246
Beja (via Pinhal Novo)	Loulé	4h50	4h20	290	260
Beja (via Funcheira)	Faro	nd	1h35	nd	95
Beja (via Funcheira)	Tunes	nd	1h05	nd	65
Beja (via Funcheira)	Albufeira	nd	1h10	nd	70
Beja (via Funcheira)	Loulé	nd	1h25	nd	85
Évora (via Pinhal Novo)	Faro	4h20	3h50	260	230
Évora (via Pinhal Novo)	Tunes	3h50	3h20	230	200
Évora (via Pinhal Novo)	Albufeira	3h56	3h26	236	206
Évora (via Pinhal Novo)	Loulé	4h10	3h40	250	220
Évora (via Funcheira)	Faro	nd	2h15	nd	135
Évora (via Funcheira)	Tunes	nd	1h45	nd	105
Évora (via Funcheira)	Albufeira	nd	1h51	nd	111
Évora (via Funcheira)	Loulé	nd	2h05	nd	125
Badajoz	Faro (via Casa Branca/Beja)	nd	3h00	nd	180
Madrid-Atocha	Faro (via Casa Branca/Beja)	nd	5h00	nd	300

3. Benefícios Expectáveis (3): O encurtamento da distância-tempo Alentejo-Algarve via Beja

Horizonte 2030	(min)	Dif.via Funcheira(%)
Beja-Faro (P.Novo)	270	
BEJA-FARO (FUNCHEIRA)	95	-65%
Beja-Tunes (P.Novo)	240	
BEJA-TUNES (FUNCHEIRA)	65	-73%
Beja-Albufeira (P.Novo)	246	
BEJA-ALBUFEIRA (FUNCHEIRA)	70	-72%
Beja-Loulé (P.Novo)	260	
BEJA-LOULÉ (FUNCHEIRA)	85	-67%
Évora-Faro (P.Novo)	230	
ÉVORA-FARO (FUNCHEIRA)	135	-59%
Évora-Tunes (P.Novo)	200	
ÉVORA-TUNES (FUNCHEIRA)	105	-48%
Évora-Albufeira (P.Novo)	206	
ÉVORA-ALBUFEIRA (FUNCHEIRA)	111	-50%
Évora-Loulé (P.Novo)	220	
ÉVORA-LOULÉ (FUNCHEIRA)	125	-43%

3. Benefícios Expectáveis (4): Síntese para o Horizonte 30

- Para um Valor do Tempo de 0,60€/minuto há Benefícios muito apreciáveis, tais como: a tradução das relações Beja-Algarve e Évora-Algarve em €105 e €57, respetivamente por Passageiro.
- Para uma Elasticidade Procura-Tempo comum para relações interurbanas (-1,5), a Geração de Viagem nas relações Beja-Algarve e Évora-Algarve pode atingir nas relações Beja-Algarve e Évora-Algarve +98% e +88,5%, respetivamente.

4. Uma Nova Articulação Funcional para um Novo Modelo Territorial no Horizonte 2030 (1)

- Pares de Centros Regionais, com relações Interurbanas mútuas até 60 Minutos, possuindo potencial de Migrações Pendulares:

-Beja-Évora (42 minutos)

-Beja-Vendas Novas (40 minutos)

-Évora-Elvas ou Badajoz (30 ou 40 minutos)

-Portalegre-Elvas ou Badajoz (40 ou 50 minutos)

-Estes pares de relações Interurbanas possuem potencial para associação em áreas pré-metropolitanas, com destaque para Beja-Évora, representando mais de 100.000 Residentes

4. Uma Nova Articulação Funcional, para um Novo Modelo Territorial, no Horizonte 2030 (2)

- Pares de Centros Regionais, com relações Interurbanas mútuas até 90-100 Minutos, possuindo potencial de integração de Mercados Turísticos, com ida-e-volta possível num dia:

-Beja-Faro, incluindo Albufeira e Loulé (70, 85 e 95 minutos);

-Beja-Lisboa (92 minutos);

-Beja-Pinhal Novo (s/correspondência para Setúbal) (64 minutos);

- E todos os pares de cidades na isócrona "60 minutos" mencionados no ponto anterior.

5.Que papel conferir ao Aeroporto de Beja? Como chegar aos Mercados?

5. Ferrovia: a única forma de conferir "Hinterland" Aeroportuário a Beja (1)

- Com duas pistas paralelas de cerca de 3 Km, com uma operacionalidade 24h/365 dias por ano praticamente total, o Aeroporto de Beja representa um ativo importante, em termos de Capacidade Aeroportuária do Continente.
- Carece, todavia de Acessibilidades Terrestres susceptíveis de permitir valorizar o seu potencial, dirigido À Península de Setúbal/Grande Lisboa a Norte, e ao Algarve, a Sul (2023).
- O problema afigura-se complexo a Sul, com Faro a atingir o limiar de 15 Milhões de Passageiros até 2030 numa só pista (cerca de 10 Milhões em 2022), sem outra possibilidade de expansão, que não seja a construção de um segundo Aeroporto no Algarve, ou a UTILIZAÇÃO DE BEJA COMO AEROPORTO DE APOIO AO TURISMO DO ALGARVE (E DA COSTA ALENTEJANA), sem custo para o Estado e sem custo para o Concessionário Privado. Os tempos de Viagem Ferroviária do PNI2030 permitem a solução.

5. “Hinterland” Aeroportuário de Beja, tempos de viagem potenciais (2)

- Com a Linha do Alentejo, completamente modernizada, e com múltiplos troços aptos a 220 Km/h, de Casa Branca a Ourique (Funcheira):
- - Aeroporto de Beja-Pinhal Novo: 0h55mn
- - Aeroporto de Beja-Pragal: 1h15mn
- - Aeroporto de Beja-Entrecampos: 1h32mn
- - Aeroporto de Beja-Albufeira: 1h20mn
- - Aeroporto de Beja-Évora-Badajoz: 0h40mn/1h10mn
- **SÓ COM A FERROVIA A ÁREA DE INFLUÊNCIA DE BEJA-AEROGARE CHEGA À EXTREMADURA ESPANHOLA.**

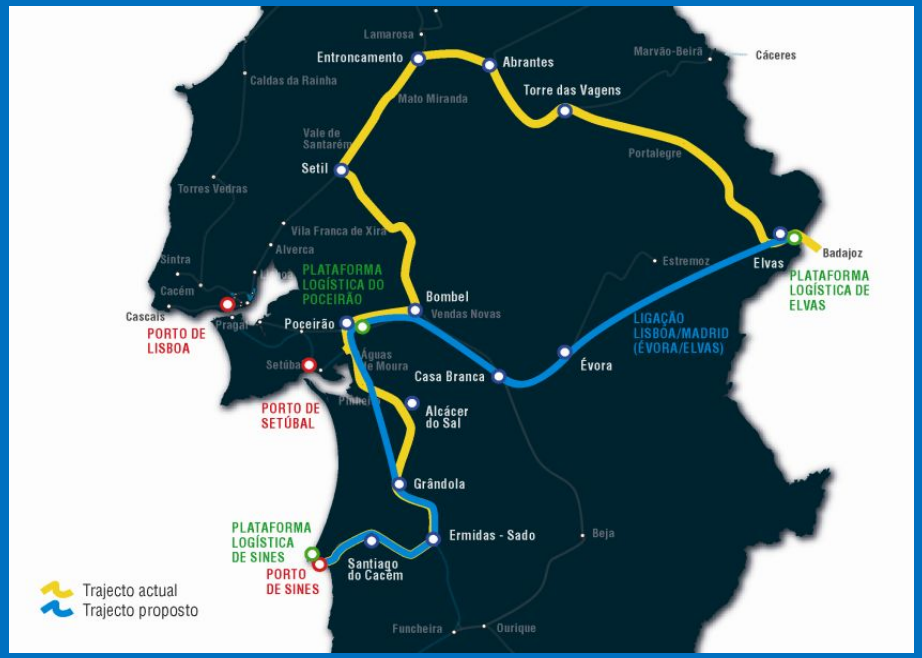
5. Como se compara Beja-Aeroporto, servida por comboio, com outros aeroportos "low-cost" (3)?

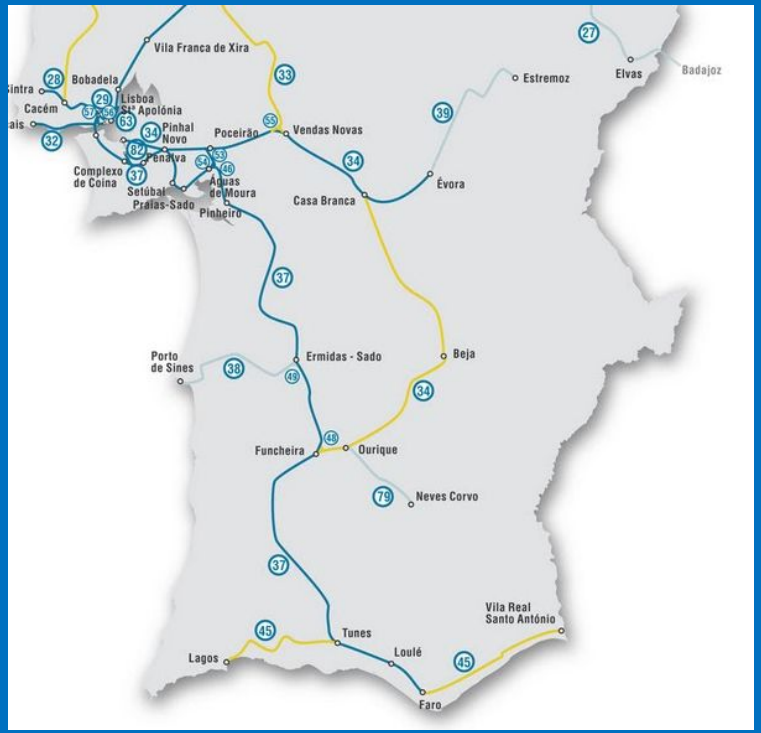
AEROPORTO LOW-COST	ACESSO	TEMPO DE VIAGEM	TARIFA
LONDON-STANSTEAD	Ferroviário, a London-Liv.Street	0h47	£ 22,50 (€ 26,50)
LONDON-LUTON	Bus+Ferrovia, a London-St.Pancras	0h49	£ 10,40 (€ 12,60)
LONDON-GATWICK	Ferroviário, a London-Victoria	0h36	£ 13,20 (€ 15,50)
MILANO-BERGAMO	Bus, a Milano-Centrale	1h00mn	€ 10,00
PARIS-BEAUVAIS-TILLÉ	Bus, a Paris Porte Maillot	1h15mn	€ 15,00
BARCELONA-GIRONA	Bus, a Barcelona Estació del Nord	1h15mn	€ 12,00
FRANKFURT-HAHN/KAISERSLAUTERN	Bus, ao centro de Frankfurt-am-Main (Hbf-Platz)	2h15mn	€15,00
SHANNON AIRPORT LIMERICK/ENNIS	Bus, ao centro de Dublin	6h19mn	€34,70
BEJA (a)	Ferroviário, a Lisboa-Entrecampos	1h25mn	€ 14,20 (actual)
BEJA (b)	Ferroviário, a Pragal-Almada	1h15mn	€ 14,20 (actual)
BEJA (c)	Ferroviário, a Albufeira (2030)	1h20mn	nd

6. Ferrovia e Logística: a necessidade de redundância ao Corredor 16 "SO Peninsular" (1)

- Com a entrada em exploração a partir de 2024 dos 80 Km entre Évora e Elvas, estabelece-se a totalidade do Corredor Transeuropeu 16.
- A amarração do Corredor 16 na Rede Ferroviária Nacional terá lugar em Elvas e Casa Branca.
- De Casa Branca ao Porto de Sines, dois itinerários existem, via Península de Setúbal (Poceirão-Grândola) e via Beja-Ourique (sem serviço presentemente).
- O encaminhamento exclusivo através da Península de Setúbal enferma de constrangimentos estruturais em capacidade.

4708

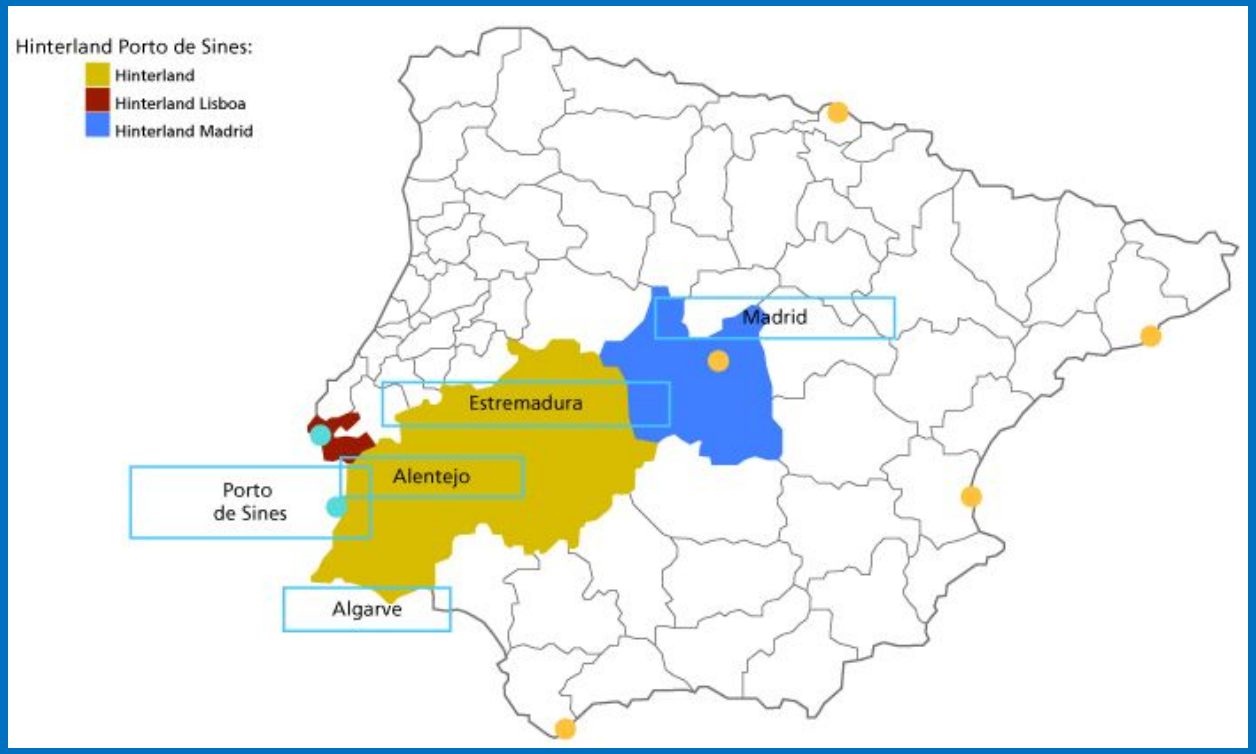

Lamarosa
Entroncamento
Abrantes
Marvão-Beirã
Cáceres
Caldas da Rainha
Mato Miranda
Torre das Vagens
Vale de Santarém
Portalegre
Setil
Torres Vedras
Vila Franca de Xira
Alverca
Sintra
Cacém
Cascais
PORTO DE LISBOA
PLATAFORMA LOGÍSTICA DO POCEIRÃO
Bombel
Vendas Novas
Poceirão
Estremoz
Elvas
Badajoz
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ELVAS
LIGAÇÃO LISBOA/MADRID (ÉVORA/ELVAS)
Setúbal
Águas de Moura
Casa Branca
Évora
PORTO DE SETÚBAL
Alcácer do Sal
Grândola
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE SINES
PORTO DE SINES
Santiago do Cacém
Ermidas - Sado
Beja
Funcheira
Ourique
Trajecto actual
Trajecto proposto


Vila Franca de Xira
Bobadela
Sintra
Cacém
Lisboa
Stª Apolónia
Pinhal Novo
Poceirão
Vendas Novas
Estremoz
Elvas
Badajoz
Complexo de Coina
Setúbal
Praias-Sado
Águas de Moura
Pinheiro
Casa Branca
Évora
Porto de Sines
Ermidas - Sado
Beja
Funcheira
Ourique
Neves Corvo
Vila Real Santo António
Tunes
Loulé
Lagos
Faro

6. Ferrovia e Logística: a necessidade de redundância ao Corredor 16 "SO Peninsular" (2)

- O Corredor 16 atenderá, primordialmente, ao Transporte Expresso de Contentores (TECo) Transfronteiriço entre o Porto de Sines e o "Hinterland" Ibérico.
- O Tráfego Anual potencial estimado pela APS-Sines era de 800.000 TEU´s, apenas para o "Hinterland" de Madrid (Plano Neptuno, 2012).
- Distribuído por composições unitárias de 40 vagões-plataforma com 1 Contentor de 40ft, o tráfego expectável é de, pelo menos, 36 movimentos diários.

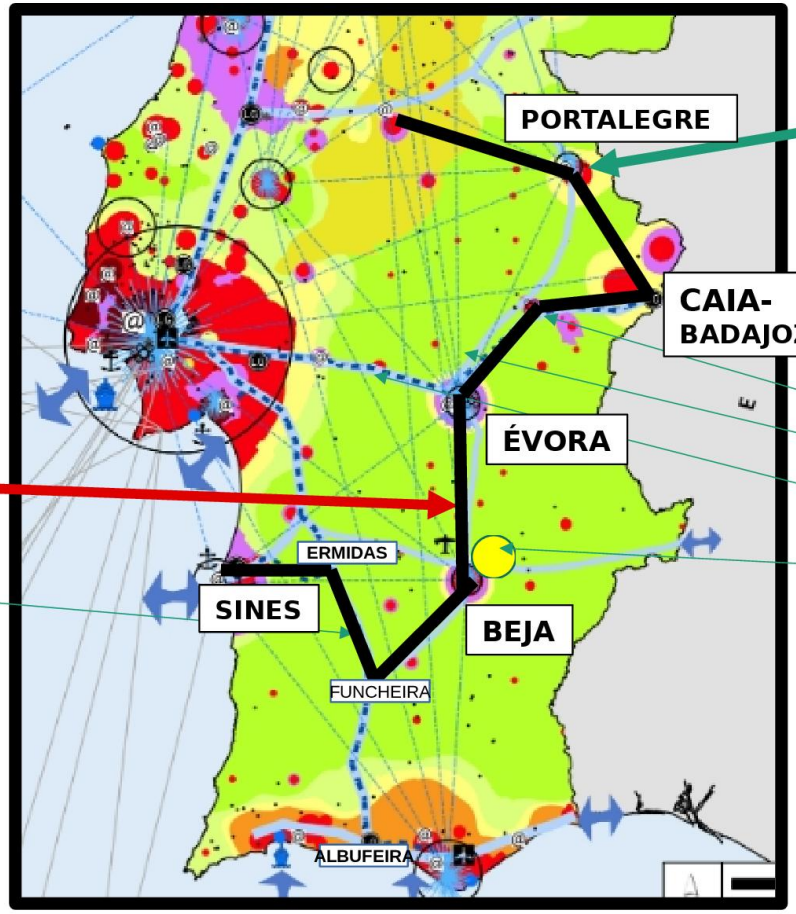
- O "Hinterland Portuário" Sines-Comunidad Autonoma de Madrid aponta para 800.000 TEU´s anuais (APS). Traduzindo-se em pelo menos 36 movimentos diários, sobrepostos a outros já existentes, quer gerados pela Península de Setúbal, quer pela distribuição da Procura Interna dos Terminais do Porto de Sines.



6. Ferrovia e Logística: a necessidade de redundância ao Corredor 16 "SO Peninsular" (3)

- A conclusão da requalificação da totalidade da Linha do Alentejo, com a intervenção na secção Beja-Ourique (Funcheira), contemplada no Plano Nacional de Infraestruturas 2030, soluciona o constrangimento de capacidade imposto por um encaminhamento único, através da Península de Setúbal, tendo em consideração ainda o muito provável aparecimento de MAIS OPERADORES LOGÍSTICOS FERROVIÁRIOS EM CONCORRÊNCIA, para além da Medway, Captrain e Continental Rail (2023).
- A Linha do Alentejo, completamente requalificada (2030) e articulada com o Corredor16 e as Linhas do Leste e Beira Baixa (via Elvas e Abrantes) permite igualmente acesso ferroviário do Alentejo e Algarve ao Centro de Portugal e fronteira de Vilar Formoso, sem passagem pela AML ou utilização da congestionada Linha do Norte, ou chegar à fronteira Pirenaica de Irún-Hendaye, sem passagem por Madrid. A Linha do Alentejo é parte integrante de um itinerário concêntrico-radial que regula a capacidade operacional da rede ferroviária, em termos logísticos.

SOLUÇÃO FERROVIÁRIA



Ligação Ferroviária ABRANTES – PORTALEGRE - CAIA (Articulação com a Linha de Leste)

Terminais Ferroviários
Estremoz
Évora
Vendas Novas
Beja

Ligação Ferroviária SINES –CAIA por BEJA (Sines – Ermidas – Funcheira – Beja - Casa Branca – Évora – Caia)
Articulação com a Linha do Algarve

7. Uma Acessibilidade Terrestre Complementar: a A26/IP8 (1)

- A Auto-Estrada A26 encontra-se em exploração em dois troços separados e desprovidos de ligação física entre si: a) Sines-Relvas Verdes (8,6 Km) e b) Nó de Grândola-Sul (A2)-Malhada Velha (13 Km).
- No resto do seu percurso total de 91,5 Km, encontra-se um traçado inacabado, de obras interrompidas, onde se incluem os lanços Relvas Verdes-Roncão (14,6 Km), Roncão-Grândola Sul (A2) (22,4 Km), Malhada Velha-São Brissos (32,8 Km) e São Brissos-Beja (4,3 Km).

Grândola
A2
E01
IP8
Santa Margarida
da Serra
A26
IP8
Vila Nova de
Santo André
IP8
A2
IC1
Santiago
do Cacém
N121
A26-1
IP8
Ermidas-Sado
N121
N2
N387
Ferreira do
Alentejo
IP8
Cuba
Mapa
Michelin
Beja
R2
N261
E802

7. Uma Acessibilidade Terrestre Complementar: a A26/IP8 (2)

- O estado de adiantamento das obras ao longo do trajeto da A26 recomenda a sua conclusão, que é projetada para o Horizonte 2030, no Plano Nacional de Infraestruturas.
- Os Benefícios da Auto-Estrada A26 não têm a mesma amplitude dos oferecidos pela Ferrovia, em virtude das velocidades de exploração (120 Km/h versus 220 Km/h) produzirem reduções de tempo menos expressivas.
- Podem todavia contar-se como Benefícios importantes, a Redução da Sinistralidade do Transporte Rodoviário, e ainda uma projeção da Oferta Turística de proximidade, da Costa Alentejana para os Mercados Globais, sobretudo em boa articulação com o Aeroporto de Beja.

8. Conclusão: Atuar Rápido, enquanto é possível

- **O Horizonte 2030 e os Fundos Europeus para a próxima década são imprescindíveis num tempo em que o Alentejo se apresenta ainda Território de Convergência, elegível para Fundos de "Objetivo I". Urge a sua aplicação na alteração estrutural do seu modelo territorial, conferindo-lhe escala e profundidade, na construção de uma Grande Região do Sudoeste Peninsular.**

European Union

European Regional Development Fund

9. Referências

- PNI 2030, Plano Nacional de Infraestruturas 2030, disponível em: Programa Nacional de Investimentos 2030 - XXII Governo - República Portuguesa (portugal.gov.pt)
- Linha do Alentejo, Troço Casa Branca-Funcheira. Circulação de Comboios de 750m. Análise de Intervenções na Infraestrutura Ferroviária. REFER, Maio de 2015.
- Opções Estratégicas para o Porto de Sines. APS. Administração dos Portos de Sines de do Algarve, S.A. 30 de Setembro de 2020, disponível em Apresentação do PowerPoint (apsinesalgarve.pt)