

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS - PNI 2030



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 Ilvo 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

PROGRAMA NACIONAL DE INVESTIMENTOS - PNI 2030

CONSTRUÇÃO DE VARIANTES AO TRAÇADO ENTRE TORRE VÃ E TUNES (LINHA DO SUL):

- ✓ Permite obter troços mais extensos de velocidade homogénea mais elevada
- ✓ Redução dos tempos de percurso em até cerca de **30 min – dependente do aprofundamento dos estudos**
- ✓ Redução de emissões de Gases Efeito Estufa (GEE)
- ✓ Redução da sinistralidade e congestionamento
- ✓ Aumento da capacidade, aumento da fiabilidade do serviço e da segurança

PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL - PFN

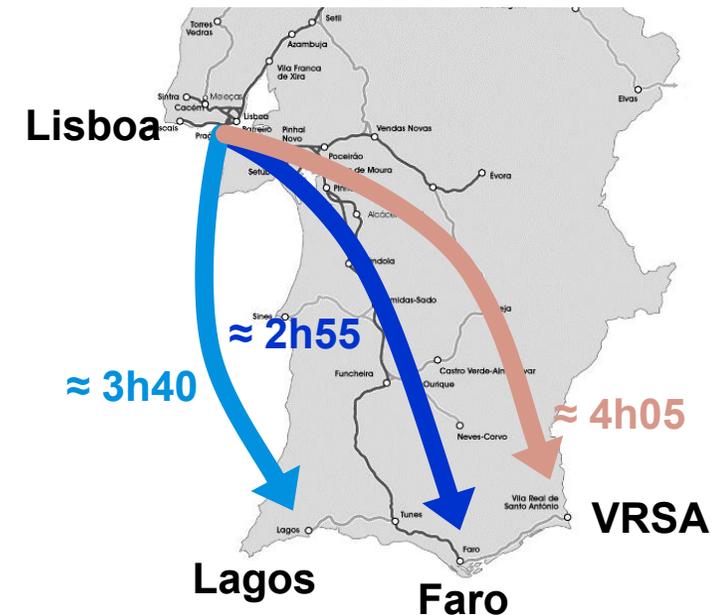
DEFINIÇÃO DO GRANDE OBJETIVO DO TEMPO DE VIAGEM NO EIXO LISBOA-ALGARVE

✓ Tempo de viagem **atual** (AP e AP/R):

- Lisboa Entrecampos - Faro: **2h52**
- Faro - Lisboa Entrecampos: **2h56**

- Lisboa Entrecampos - Lagos: **3h37**
- Lagos - Lisboa Entrecampos: **3h42**

- Lisboa Entrecampos - VRSA: **4h04**
- VRSA - Lisboa Entrecampos: **4h08**



✓ Que tempo de viagem se pretende na ligação Lisboa-Algarve (Faro)?

✓ Quais as soluções possíveis e que permitem atingir este objetivo?

PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL - PFN

QUESTÕES PRÉVIAS À ANÁLISE DE CENÁRIOS:

- ✓ Quais os limites até onde podemos ir com a infraestrutura atual?
- ✓ Que vantagens apresenta uma ligação AV entre Lisboa e Faro?
- ✓ A diferença é significativa face a uma solução que privilegie o canal atual?
- ✓ Os ganhos de tempo justificam a opção pela AV?
- ✓ Que opções existem que permitam fasear o investimento?

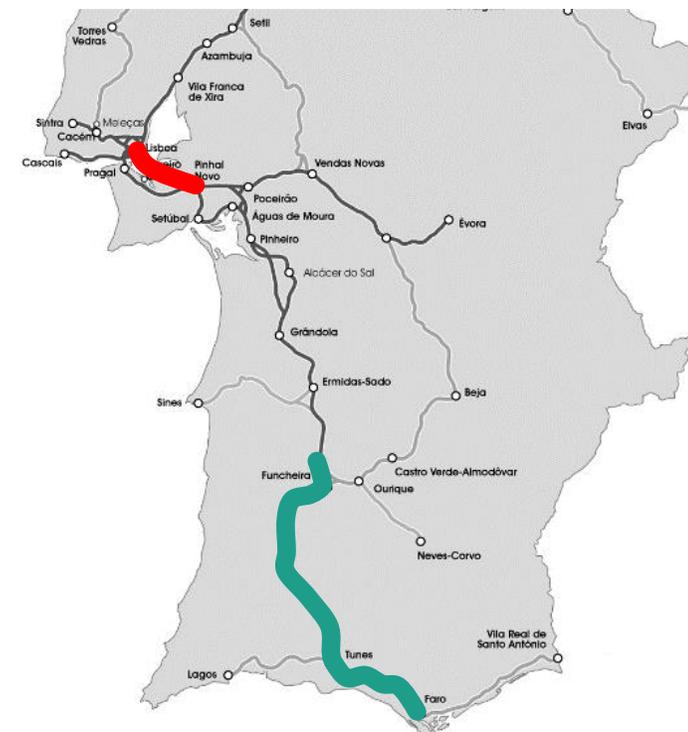
PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL - PFN

INTERVENÇÃO NO CANAL ATUAL (Torre Vã-Faro) E TTT:

- ✓ Corredor atual com **PNI 2030** (≈ - 30 min):
 - Lisboa Entrecampos-Faro ≈ 2h30
 - Lisboa Entrecampos-Lagos ≈ 3h10 (c/ transbordo em Tunes)
- ✓ Corredor atual com **PNI 2030** e **TTT** (≈ - 1 h):
 - Lisboa Oriente-Faro ≈ 2h00
 - Lisboa Oriente-Lagos ≈ 2h40 (c/ transbordo em Tunes)

VANTAGENS:

- Investimento **faseado**
- **Otimização** da infraestrutura existente



PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL - PFN

AV LISBOA-FARO

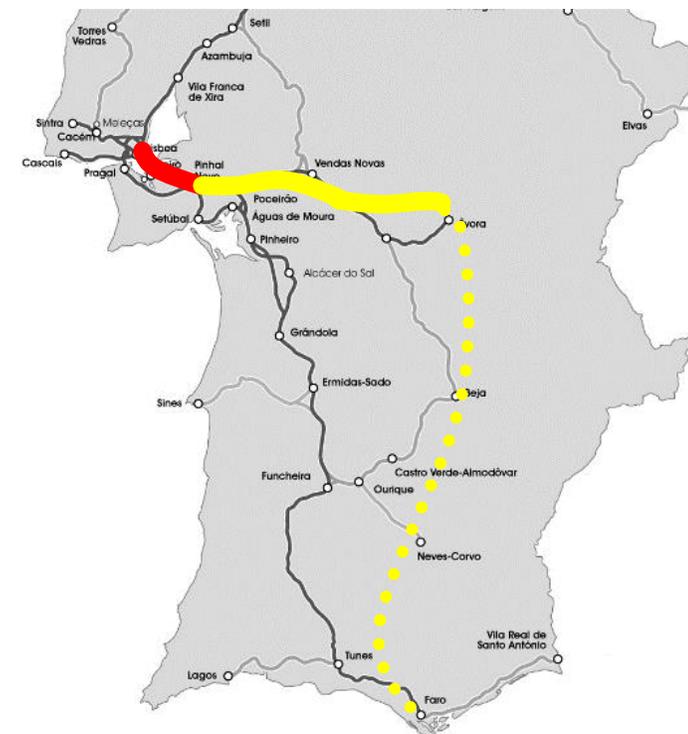
- ✓ Redução do tempo de viagem:(\approx - 1h20):
 - Lisboa Oriente-Faro \approx 1h40
 - Lisboa Oriente-Lagos \approx 3h05 (c/ transbordo em Faro)

VANTAGENS:

- Inclusão de **Évora** e **Beja** no acesso ao Algarve

DESVANTAGENS:

- Impossibilidade de fasear o investimento



Com AV retira-se 20 min relativamente ao aproveitamento do canal atual, redução de 1h20 vs 1h

PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL - PFN

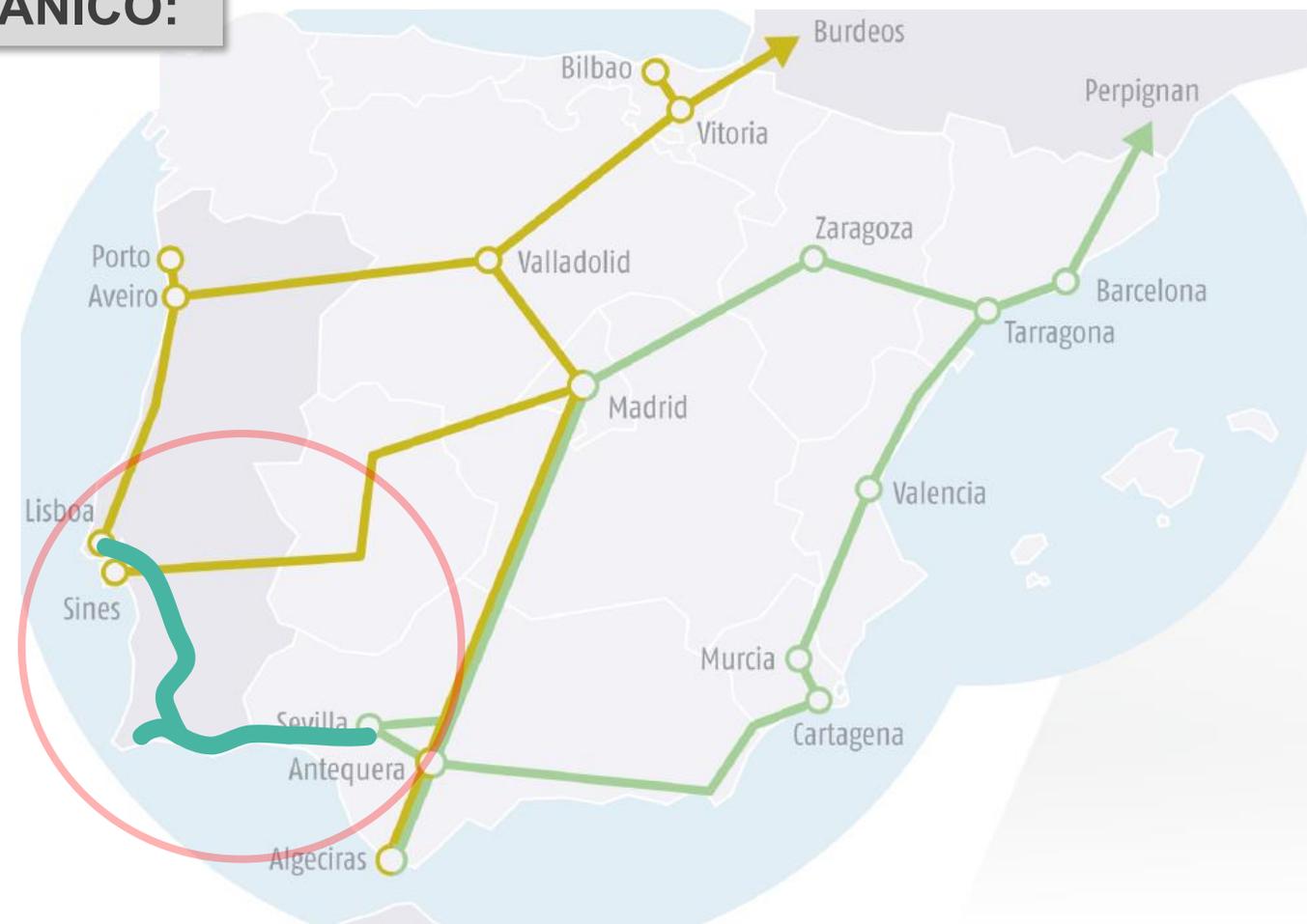
OUTRAS AMBIÇÕES DO ALGARVE RELATIVAMENTE AO PFN:

- ✓ Que mobilidade se pretende para a região do Algarve?
- ✓ A linha do Algarve poderá ser a espinha dorsal de todo o sistema de transportes públicos de Barlavento a Sotavento?
- ✓ Que importância poderá ter a inclusão do aeroporto de Faro no sistema ferroviário?
- ✓ Que enquadramento se deve ambicionar no âmbito ibérico?
- ✓ Será a linha do Algarve o prolongamento natural do Corredor Mediterrânico?

PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL - PFN

LIGAÇÃO AO CORREDOR MEDITERRÂNICICO:

- ✓ A ligação a Huelva e Sevilha abre horizontes de mobilidade entre o Algarve e a Andaluzia
- ✓ Potencia o eixo Lisboa-Faro-Sevilha
- ✓ Permite inserir o Algarve num dos principais corredores ferroviários europeus
- ✓ Potencia o transporte de mercadorias entre Sines e a Andaluzia, incluindo *transshipment* com Huelva e Algeciras



PLANO FERROVIÁRIO NACIONAL - PFN

OUTRAS QUESTÕES SUSCITADAS NO ÂMBITO DA RECOLHA DE CONTRIBUTOS:

✓ Ligação ferroviária ao aeroporto de Faro:

- Mudança do comportamento e do tipo de passageiros (*charters* → *low cost*)
- Novas necessidades de mobilidade ao longo da costa algarvia

✓ Corredor Portimão-Albufeira-Loulé-Faro-Olhão:

- Densidade e distribuição populacional cria necessidades específicas de mobilidade
- A ferrovia convencional poderá não oferecer a proximidade necessária
- A opção por soluções de transporte ligeiras, interligadas com a linha do Algarve, poderá ser uma solução que conduza, a melhores padrões de mobilidade