

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE
BENAVENTE – PRIMEIRA REVISÃO –

ABRIL 2013

RELATÓRIO **2**

ESTUDOS SECTORIAIS DE CARACTERIZAÇÃO

PARTE **2** – CAPÍTULOS **5 A 7**

CAPÍTULO 5 – EQUIPAMENTOS DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA

CAPÍTULO 6 – REDE VIÁRIA

CAPÍTULO 7 – REDE DE TRANSPORTES



ÍNDICE CAPÍTULO 5 – EQUIPAMENTOS DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA

1.	INTRODUÇÃO	6
2.	METODOLOGIA	8
3.	TIPOLOGIAS DE EQUIPAMENTOS E UNIDADES DE PLANEAMENTO DA REDE.....	9
	(UPR) 9	
4.	DADOS DEMOGRÁFICOS.....	12
5.	REDE DE EQUIPAMENTOS EXISTENTES	13
5.1	LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DOS EQUIPAMENTOS DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA	13
5.1.1.	SISTEMATIZAÇÃO DAS CRÍTICAS/PRETENSÕES DE EQUIPAMENTOS.....	15
5.2	EQUIPAMENTOS COMERCIAIS.....	15
5.2.1	CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO	15
5.2.2.	SITUAÇÃO EXISTENTE.....	16
5.2.3.	ORIENTAÇÕES.....	16
5.3	EQUIPAMENTOS CULTURAIS.....	17
5.3.1	CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO	17
5.3.2	SITUAÇÃO EXISTENTE.....	17
5.3.3	PLANEAMENTO FUTURO	20
5.4	EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS	20
5.4.1	CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO	21
5.4.2	SITUAÇÃO EXISTENTE	22
5.4.3	PLANEAMENTO FUTURO	26
5.5	EQUIPAMENTOS DE ENSINO	27
5.5.1	CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO	27
5.5.2	SITUAÇÃO EXISTENTE.....	28
5.5.3	PLANEAMENTO FUTURO	32
5.6	EQUIPAMENTOS DE APOIO SOCIAL.....	34
5.6.1	CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO.....	34
5.6.2	SITUAÇÃO EXISTENTE.....	35
5.6.3.	PLANEAMENTO FUTURO	36
5.7	EQUIPAMENTOS DE SAÚDE.....	38
5.7.1	CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO	38
5.7.2	SITUAÇÃO EXISTENTE	38
5.7.3	PLANEAMENTO FUTURO	39
5.8	EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA PÚBLICA.....	40
5.8.1	CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO	40
5.8.2	SITUAÇÃO EXISTENTE	40
5.8.3	PLANEAMENTO FUTURO.....	41
5.9	ASSOCIAÇÕES EMPRESARIAIS, DESPORTIVAS, CULTURAIS E RECREATIVAS.....	42

6.	EQUIPAMENTOS DE USO PÚBLICO.....	43
7.	CONSIDERAÇÕES FINAIS	44
7.1	PRINCIPAIS VECTORES ESTRATÉGICOS DE LOCALIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS	44
7.2	OS ESPAÇOS POTENCIAIS / EXPECTANTES	45

ÍNDICE CAPÍTULO 6 – REDE VIÁRIA

1.	DESCRIÇÃO DA MALHA VIÁRIA.....	47
2.	PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO.....	52
3.	HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA.....	58
4.	ESTACIONAMENTO	64
5.	NOVAS DINÂMICAS	66
5.1.	INTRODUÇÃO	66
5.2.	DEFINIÇÃO DE CIDADE-AEROPORTO – UM MODELO A SEGUIR POR BENAVENTE?.....	68
5.3	CONSERVAÇÃO DA NATUREZA E BIODIVERSIDADE.....	69
5.4.	ACESSIBILIDADES E DIRECTRIZES PARA O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO	71
6.	CONCLUSÕES.....	74
7.	QUADRO SÍNTESE.....	75

ÍNDICE CAPÍTULO 7 – REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS

1.	TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS	79
2.	TRANSPORTES PÚBLICOS	81
3.	TRANSPORTES ESCOLARES	83
4.	TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS.....	84
5.	CONDIÇÕES DE SEGURANÇA	85
6.	NOVAS DINÂMICAS	87
7.	MOBILIDADE	88
8.	CONCLUSÕES.....	90
9.	QUADRO SÍNTESE.....	92

ÍNDICE FIGURAS

FIGURA 121 – ESQUEMA METODOLÓGICO	8
FIGURA 122 – TIPOLOGIAS DE EQUIPAMENTOS DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA.....	9
FIGURA 123 - UNIDADES DE PLANEAMENTO DE REDE	10
FIGURA 124 - EQUIPAMENTOS A CONSIDERAR POR UPR	11
FIGURA 125 - ESQUEMA DA LOCALIZAÇÃO DA REDE DE EQUIPAMENTOS NO CONCELHO	13
FIGURA 126 - EXTRACTO DA PLANTA DA REDE DE EQUIPAMENTOS ACTUAL	14
FIGURA 127 - CRITÉRIOS PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS COMERCIAIS.....	16
FIGURA 128 - CRITÉRIOS DE PLANEAMENTO EQUIPAMENTOS CULTURAIS	17
FIGURA 129 - REDE DE EQUIPAMENTOS CULTURAIS EXISTENTE	18
FIGURA 130 - IMAGENS DE ALGUNS EQUIPAMENTOS CULTURAIS.....	18
FIGURA 131 - EVENTOS SÓCIO-CULTURAIS CONCELHIOS (FONTE: PRÉ DIAGNÓSTICO REDE SOCIAL 2004).....	19
FIGURA 132 - EVENTOS RELIGIOSOS DO CONCELHO (FONTE: PRÉ DIAGNÓSTICO REDE SOCIAL 2004)	20
FIGURA 133 - CRITÉRIOS PARA A PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS DGOTDU	21
FIGURA 134 - EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS DAS FREGUESIAS DO CONCELHO DE BENAVENTE.....	22
FIGURA 135 - ANÁLISE DA SITUAÇÃO EM 2021	26
FIGURA 136 - SISTEMATIZAÇÃO DAS NORMAS DE PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS (GEPAT/DGOTDU).....	28
FIGURA 137 - ESTABELECIMENTOS POR TIPOLOGIA E NÍVEIS DE ENSINO NO CONCELHO 2003/2004 (FONTE: CARTA EDUCATIVA ABRIL 2005)	29
FIGURA 138 - DESCRIÇÃO DA REDE ESCOLAR (FONTE: CARTA EDUCATIVA ABRIL 2005).....	29
FIGURA 139 - EVOLUÇÃO DO N.º DE ALUNOS POR CICLO (FONTE: CARTA EDUCATIVA, DREL, ABRIL 2005).....	29
FIGURA 140 - REDE DE EQUIPAMENTOS DE ENSINO NO CONCELHO DE BENAVENTE (FONTE:CÂMARA MUNICIPAL DE BENAVENTE / ESCOLA SECUNDÁRIA DE BENAVENTE / AGRUPAMENTOS DE ESCOLAS DO CONCELHO DE BENAVENTE 2005)	31
FIGURA 141 - CARÊNCIAS PREVISTAS PARA 2025	32
FIGURA 142 - SÍNTESE DAS PROPOSTAS NO ÂMBITO DO PROGRAMA DE INTERVENÇÃO (FONTE CARTA EDUCATIVA 2005)	33
FIGURA 143 - NORMAS DE PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS (FONTE:DGOTDU).....	34
FIGURA 144 - EQUIPAMENTOS DE APOIO SOCIAL NO CONCELHO DE BENAVENTE (FONTE: REDE SOCIAL E CMB).....	35
FIGURA 145 - CAPACIDADE EXISTENTE E LISTAS DE ESPERA POR VALÊNCIA.....	36
FIGURA 146 - CARÊNCIAS PREVISTAS PARA 2025	37
FIGURA 147 - NORMAS DA DGOTDU PARA A PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE SAÚDE.....	38
FIGURA 148 - CARACTERIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE SAÚDE DO CONCELHO DE BENAVENTE (FONTE: CSBENAVENTE, PRÉ DIAGNÓSTICO REDE SOCIAL)	38
FIGURA 149 - TAXAS DE COBERTURA E UTILIZAÇÃO (FONTE: ARSLVT – SUB REGIÃO DE SAÚDE DE SANTARÉM (DIVISÃO DE APOIO TÉCNICO – ABRIL 2003)	39

FIGURA 150 - PROGRAMAÇÃO PARA 2025	39
FIGURA 151 - NORMAS DA DGOTDU PARA A PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA PÚBLICA.....	40
FIGURA 152 - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA PÚBLICA EXISTENTES.....	40
FIGURA 153 - LISTAGEM DAS ASSOCIAÇÕES EMPRESARIAIS, DESPORTIVAS, CULTURAIS E RECREATIVAS DE BENAVENTE.....	42
FIGURA 154 - ESQUEMA DOS EQUIPAMENTOS DE USO PÚBLICO.....	43
FIGURA 155 – REDE VIÁRIA ESTRUTURANTE (FONTE: VIAMICHELIN, 2005).....	47
FIGURA 156 – REDE VIÁRIA PRINCIPAL BENAVENTE	48
FIGURA 157 – HIERARQUIA VIÁRIA – FREGUESIA DE BENAVENTE	52
FIGURA 158 – HIERARQUIA VIÁRIA – FREGUESIA DE SAMORA CORREIA	53
FIGURA 159 – HIERARQUIA VIÁRIA – FREGUESIA DE SANTO ESTÊVÃO.....	54
FIGURA 160 – HIERARQUIA VIÁRIA – FREGUESIA DE BARROSA	55
FIGURA 161 – HIERARQUIA VIÁRIA – FOROS DE ALMADA E FOROS DA CHARNECA	56
FIGURA 162 – HIERARQUIA VIÁRIA – CONCELHO DE BENAVENTE.....	57
FIGURA 163 – HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA DO CONCELHO DE BENAVENTE	61
FIGURA 164 – HIERARQUIA VIÁRIA PROPOSTA PARA O CONCELHO DE BENAVENTE.....	65
FIGURA 165 – CONCELHO DE BENAVENTE - ENQUADRAMENTO.....	66
FIGURA 166 – REDE RODOVIÁRIA BENAVENTE.....	72
FIGURA 167 – MAPA DA REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS (FONTE: WWW.RIBATEJANA.PT)	79
FIGURA 168 – REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS.....	81
FIGURA 169 – FREQUÊNCIA DIÁRIA DA REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS	82
FIGURA 170 – FREQUÊNCIA DA REDE AOS SÁBADOS, DOMINGOS E FERIADOS.....	82
FIGURA 171 – ALTERNATIVAS A SUL PARA A ENTRADA EM LISBOA DO TGV	87
FIGURA 172 – NOVO AEROPORTO DE LISBOA.....	87
FIGURA 173 – ACESSIBILIDADES E ELEMENTOS SÓCIO-ECONÓMICOS	88
FIGURA 174 – TRANSPORTE COLECTIVO	88
FIGURA 175 – MOBILIDADE DOS RESIDENTES ACTIVOS.....	89
FIGURA 176 – DEBILIDADES.....	89
FIGURA 177 – ACESSIBILIDADES (ACTUAIS / FUTURAS) DO CONCELHO DE BENAVENTE.....	91

CAP 5 - EQUIPAMENTOS DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA
VER PLANTAS 24, 24-A, 24-B; 24-C – EQUIPAMENTOS DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA



1. INTRODUÇÃO

EQUIPAMENTO DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA

Edificações destinadas à prestação de serviços à colectividade (saúde, educação, assistência social, segurança, protecção civil, etc.), à prestação de serviços de carácter económico (mercados, feiras, etc.) e à prática pela colectividade, de actividades culturais, desportivas, ou de recreio e lazer.

(Projecto de Regulamentação da alínea c) do nº2 do Art. 155º do DL 380/99, de 22 de Setembro) em Vocabulário do Ordenamento do Território, DGOTDU, 2000

De acordo com o DL380/99, alterado pelo DL 310/03, com a nova redacção dada pelo DL 46/2009 de 20 de Fevereiro, “os instrumentos de gestão territorial devem explicitar, de forma racional e clara, os fundamentos das respectivas previsões, indicações e determinações, a estabelecer com base no conhecimento sistematicamente adquirido das “ (...) *das assimetrias regionais e das condições de acesso às infra-estruturas, aos equipamentos, aos serviços e às funções urbanas.*” Assim e ainda no mesmo diploma legal estabelece-se que “O plano director municipal define um modelo de organização municipal do território, nomeadamente estabelecendo: (...) *A definição e caracterização da área de intervenção, identificando as redes urbana, viária, de transportes e de equipamentos de educação, de saúde, ...*”.

A elaboração deste relatório visa identificar necessidades e carências nas várias tipologias de equipamentos de utilização colectiva, para que ao longo do processo de planeamento sejam contemplados os espaços adequados à sua supressão. Para além das carências detectadas através da análise quantitativa da situação existente, a planificação dos equipamentos a propor e a atrair para a área em estudo deverá também fundamentar-se em factores de carácter demográfico, social e económico que se manifestam ou que se prevê venham a manifestar dentro da zona considerada e no meio envolvente. Ou seja, para além de procurarem suprir as necessidades básicas das populações deve procurar-se enquadrar a avaliação numa estratégia de desenvolvimento, em duas vertentes:

- o Estruturação dos espaços urbanos: analisar a importância dos equipamentos de utilização colectiva como elementos de estruturação e qualificação urbana e social;
- o Socialização dos espaços urbanos: enquanto indicadores da qualidade de vida da população contribuindo, ou determinando, a escolha do local de residência.

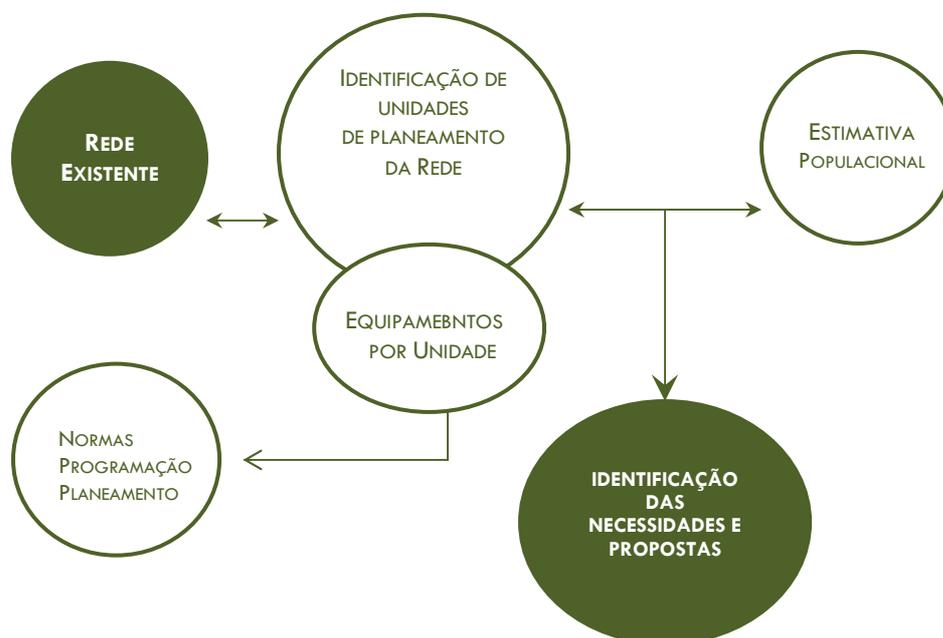
Para a realização deste capítulo, foram importantes fontes de informação os dados estatísticos do INE, a Carta Educativa do Concelho e o Plano de Desenvolvimento Social do Concelho, bem como as conversas e reuniões com os presidentes das Juntas de Freguesia e elementos do corpo político e técnico da Câmara Municipal.

Diagnosticada a situação actual de cobertura da rede de equipamentos concelhia, será elaborada a programação em função do crescimento populacional estimado para o horizonte do plano. A tarefa de programação será fundamentada nas “Normas para a programação e caracterização de equipamentos colectivos” da DGOTDU (2002).

2. METODOLOGIA

A análise e diagnóstico da rede de equipamentos são elaborados de acordo com o seguinte esquema:

FIGURA 121 – ESQUEMA METODOLÓGICO



A par da caracterização dos equipamentos existentes são identificados os territórios base para a programação – unidades de planeamento da rede (UPR). A finalidade é a estruturação das necessidades pelas UPR.

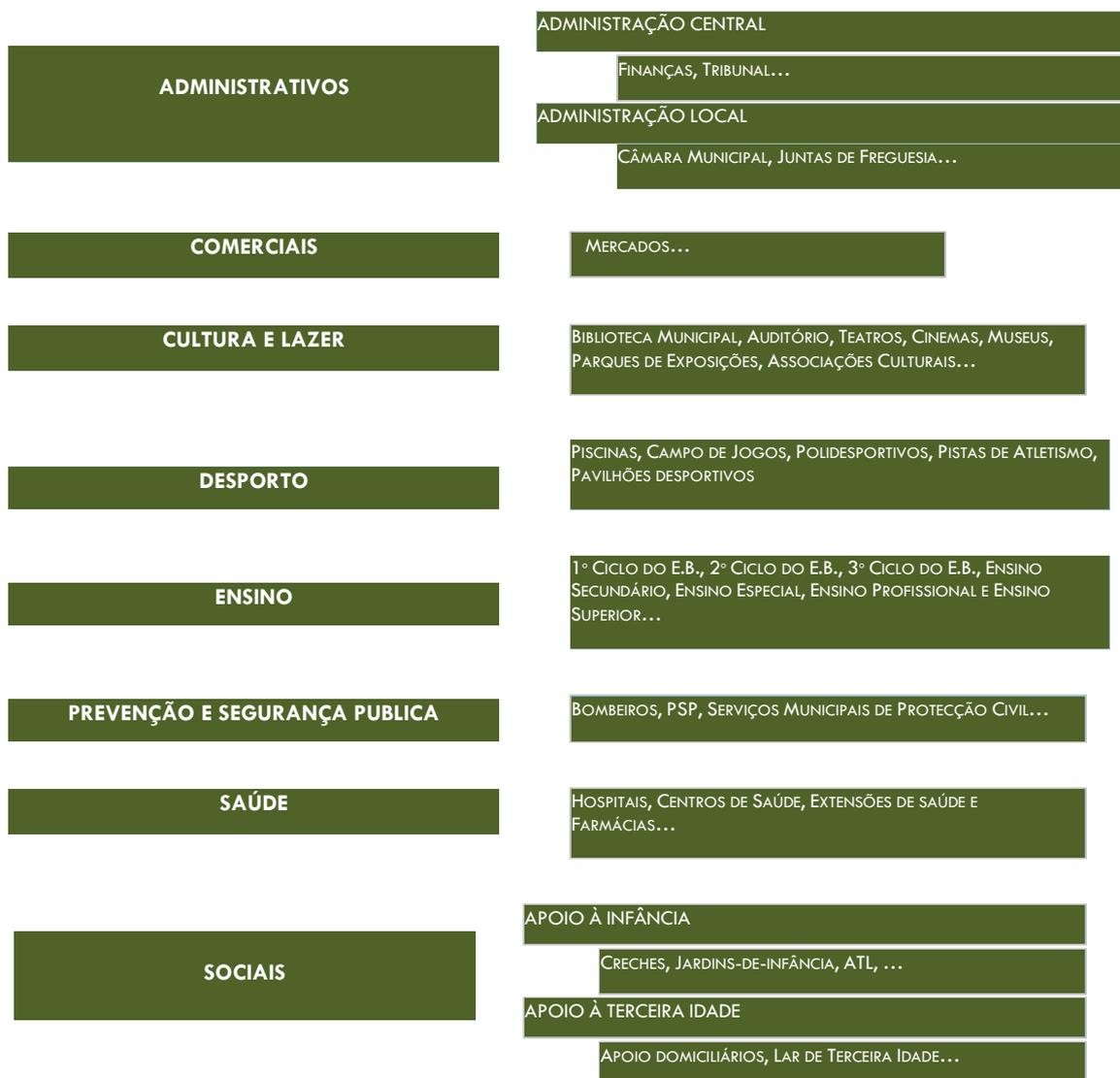
A aplicação das normas de programação e planeamento e a determinação da população estimada para o horizonte do plano determinam as necessidades a suprir.

As propostas aqui feitas poderão, ao longo da elaboração do plano, sofrer ajustamentos e adaptações decorrentes de especificações particulares das entidades da tutela ou de processos negociais para localização das unidades tipológicas em questão.

3. TIPOLOGIAS DE EQUIPAMENTOS E UNIDADES DE PLANEAMENTO DA REDE (UPR)

A análise dos equipamentos é feita sectorialmente, de acordo com as tipologias apresentadas na figura 122.

FIGURA 222 – TIPOLOGIAS DE EQUIPAMENTOS DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA



Na análise e programação da rede utilizam-se indicadores como a população base e a área de influência e irradiação que determinam uma hierarquia da rede. Para a coerência do estudo esta hierarquia da rede é moldada ao território concelhio através da identificação de Unidades de Planeamento de rede de 3 níveis, como se demonstra na figura seguinte.

FIGURA 3 - UNIDADES DE PLANEAMENTO DE REDE

UPR – nível1	UPR - nível2	UPR - nível3
ÁREA PLANO	BARROSA	ARADOS
	BENAVENTE	BARROSA
	SAMORA CORREIA	BENAVENTE
	SANTO ESTÉVÃO	COUTADA VELHA
		FOROS DE ALMADA
		FOROS DA
		PORTO ALTO
		SAMORA CORREIA
		SANTO ESTÉVÃO

Com a identificação destas unidades procura-se o reforço das centralidades territoriais e a sua qualificação integrada na hierarquia urbana concelhia.

Para a UPR nível1 pretende-se um papel abrangente, até certo ponto centralizador, reforçando pólos de prestação de serviços especializados.

Para as UPR nível 2 entende-se fundamental a qualificação e dotação de equipamentos que potenciam a identidade e a vivência de uma urbanidade polarizadora à escala micro.

Para as UPR nível 3 procura-se essencialmente a materialização de centralidades satélite, onde os serviços básicos de apoio à população sejam assegurados.

FIGURA 4 - EQUIPAMENTOS A CONSIDERAR POR UPR

	UPR – NÍVEL1	UPR – NÍVEL2	UPR – NÍVEL3
FINANÇAS	<input type="checkbox"/>		
TRIBUNAL			
REGISTOS E CONSERVATÓRIA	<input type="checkbox"/>		
CÂMARA MUNICIPAL	<input type="checkbox"/>		
JUNTA DE FREGUESIA		<input type="checkbox"/>	
MERCADO	<input type="checkbox"/>		
BIBLIOTECA	<input type="checkbox"/>		
AUDITÓRIO	<input type="checkbox"/>		
TEATRO/CINEMA	<input type="checkbox"/>		
MUSEU	<input type="checkbox"/>		
ESPAÇO DE EXPOSIÇÕES	<input type="checkbox"/>		
JARDIM-DE-INFÂNCIA			<input type="checkbox"/>
EB1			<input type="checkbox"/>
EB23	<input type="checkbox"/>		
ESCOLA SECUNDÁRIA	<input type="checkbox"/>		
ESCOLA PROFISSIONAL	<input type="checkbox"/>		
BOMBEIROS	<input type="checkbox"/>		
GNR	<input type="checkbox"/>		
CENTRO DE SAÚDE	<input type="checkbox"/>		
EXTENSÃO DE CENTRO DE		<input type="checkbox"/>	
FARMÁCIA	<input type="checkbox"/>		
PISCINA COBERTA	<input type="checkbox"/>		
PISCINA AO AR LIVRE	<input type="checkbox"/>		
PISTA DE ATLETISMO	<input type="checkbox"/>		
GRANDE CAMPO DE JOGOS		<input type="checkbox"/>	
PEQUENO CAMPO DE			<input type="checkbox"/>
PAVILHÃO/SALA DE	<input type="checkbox"/>		
CEMITÉRIO		<input type="checkbox"/>	
CENTRO DE CONVÍVIO			<input type="checkbox"/>
CENTRO DE DIA		<input type="checkbox"/>	
LAR	<input type="checkbox"/>		
CRECHE		<input type="checkbox"/>	
ATL		<input type="checkbox"/>	

A estas UPR correspondem diferentes tipologias de equipamentos, que se apresentam na figura 124.

4. DADOS DEMOGRÁFICOS

A **população** residente no Concelho de Benavente tem **vindo a aumentar e a envelhecer**, passando de 23 257 habitantes em 2001, para 29 019 em 2011. Este acréscimo traduziu-se numa variação populacional de 24,8% no período referido.

Importa referir que apenas a freguesia de Barrosa registou uma variação negativa no crescimento da população residente, sendo que as restantes apresentaram um acréscimo da população.

Atendendo ao **nível de escolarização** do Concelho, no ano de 2011, a qualificação académica é globalmente baixa, uma vez que cerca de 21% da população não tem qualquer nível de instrução e de entre a população que possui um nível de ensino, 55% detém o ensino básico. Quanto aos restantes níveis de ensino apenas 14% terminou o secundário e 9% da população concelhia possui o ensino superior.

Finalmente, em termos de **projecção matemática da população** pode-se referir que o Concelho de Benavente irá sofrer um acréscimo populacional de 10 541 habitantes nos próximos 14 anos, sendo por isso previsível que em 2025 a população residente ronde os 39 560 habitantes.

5. REDE DE EQUIPAMENTOS EXISTENTES

5.1 LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DOS EQUIPAMENTOS DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA

Quanto à **localização geográfica dos equipamentos** no concelho de Benavente, pode, em termos genéricos, referir-se:

- Concentração de equipamentos administrativos e de serviços em Benavente, sede de concelho. Os restantes equipamentos encontram-se nas sedes de freguesia, embora com maior peso em Benavente e Samora Correia, e menor em Santo Estêvão e Barrosa.
- Equipamentos dispersos e zonas de influência desarticuladas, criando algumas dificuldades ao fomento de um espírito de comunidade.

FIGURA 5 - ESQUEMA DA LOCALIZAÇÃO DA REDE DE EQUIPAMENTOS NO CONCELHO

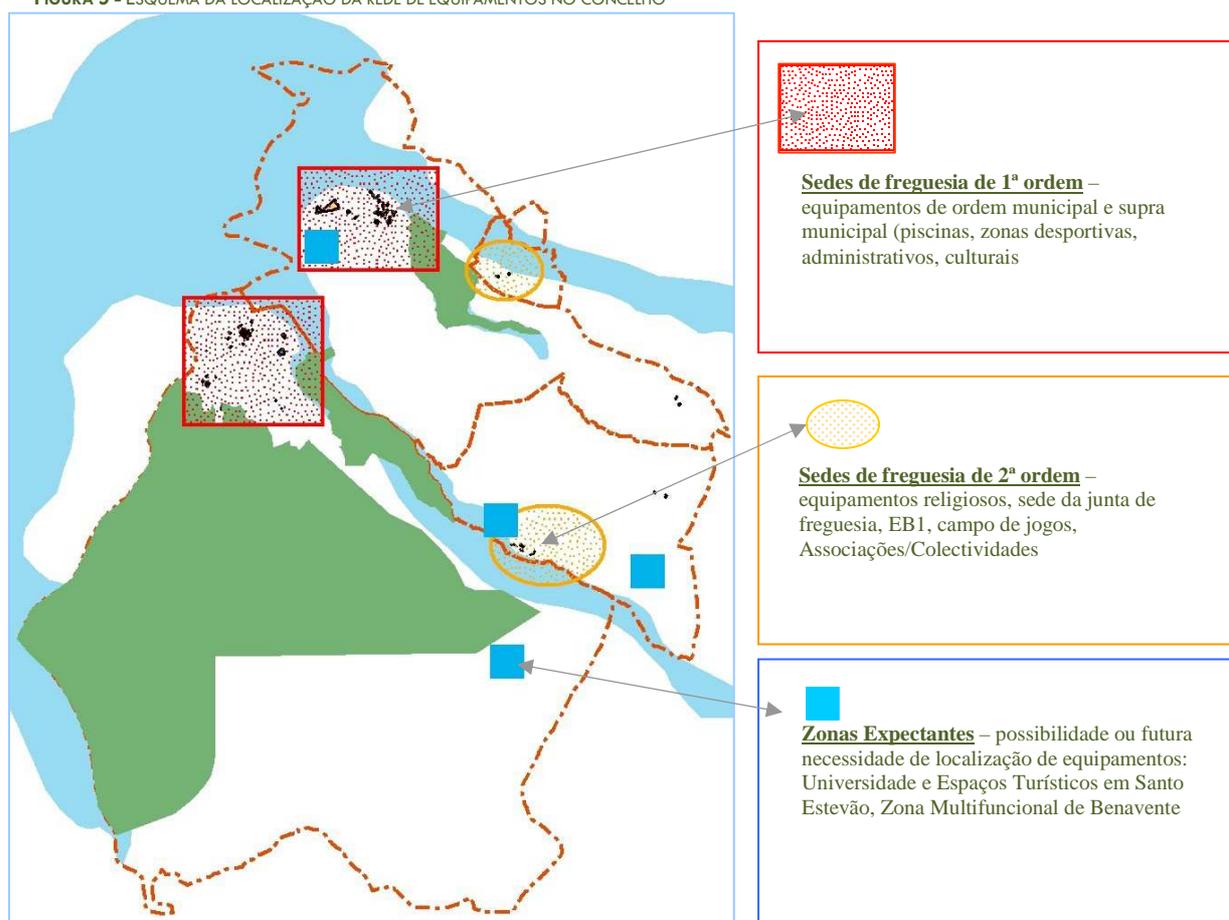
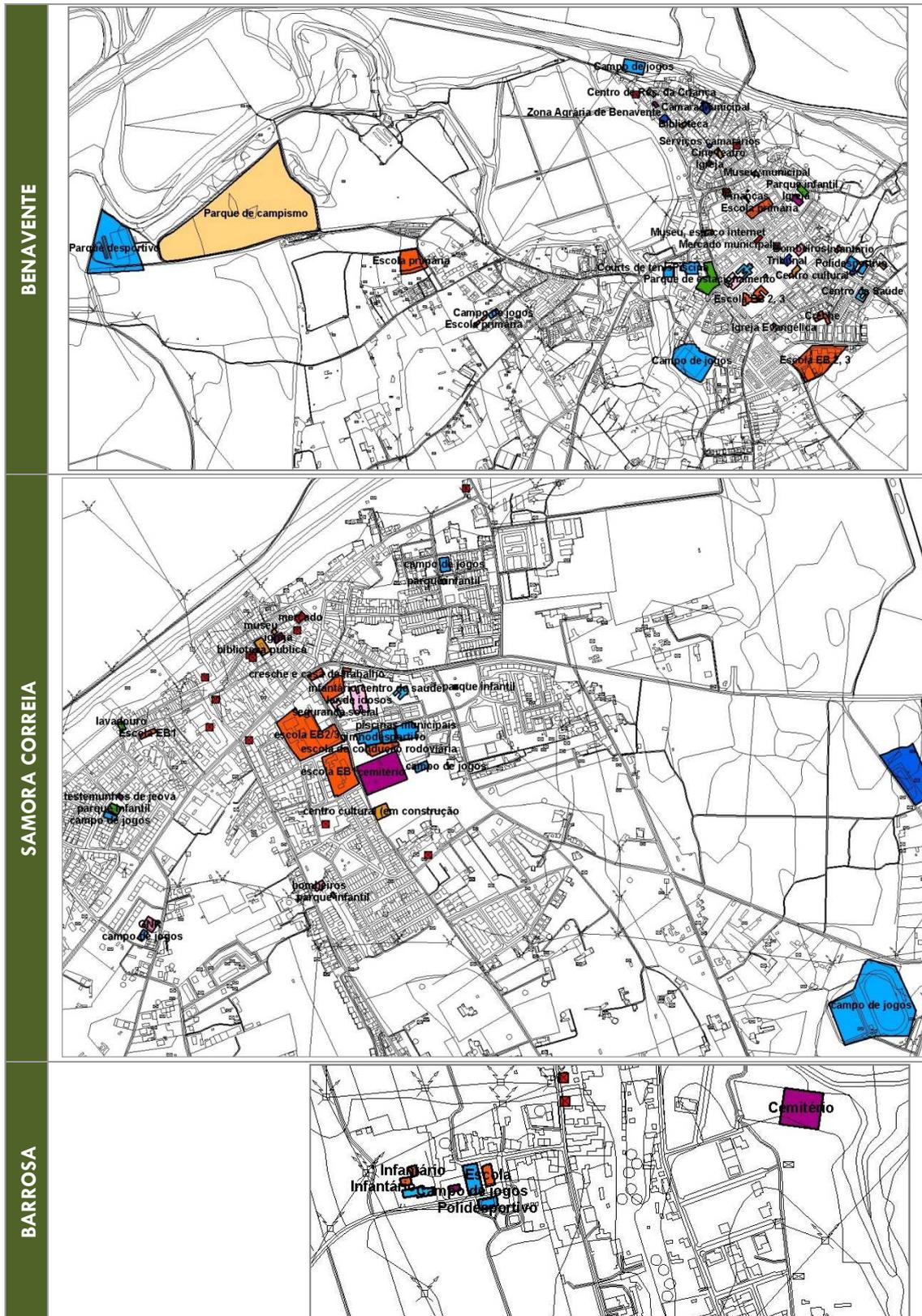
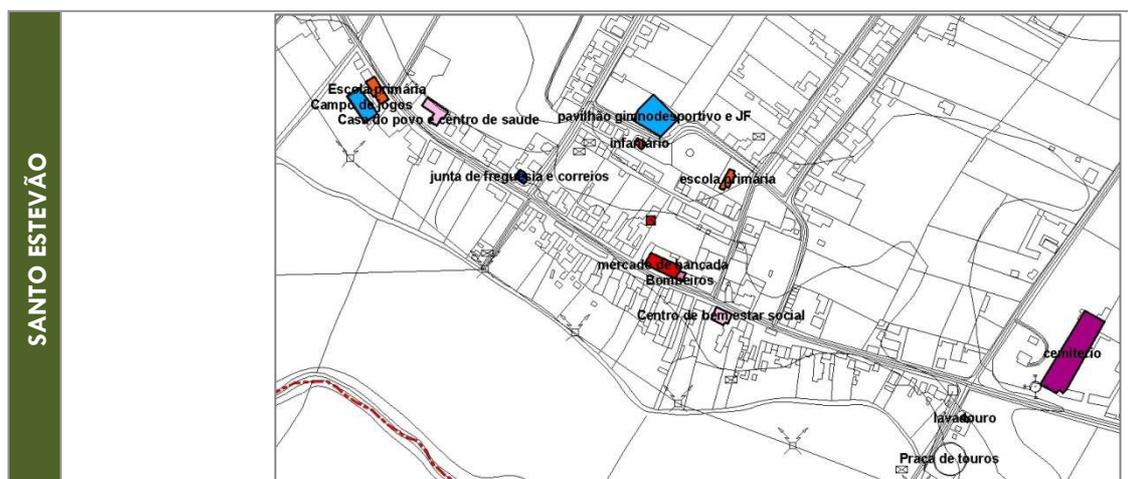


FIGURA 6 - EXTRACTO DA PLANTA DA REDE DE EQUIPAMENTOS ACTUAL





Quanto à **rede de equipamentos supra municipal** que serve o concelho de Benavente, dá-se desde já destaque à Escola Profissional de Salvaterra de Magos, ao estádio e ao centro de estágios em Alcochete.

5.1.1. SISTEMATIZAÇÃO DAS CRÍTICAS/PRETENSÕES DE EQUIPAMENTOS

DESPORTO	BOA COBERTURA DA REDE DE EQUIPAMENTOS, ESPECIALMENTE NA MODALIDADE DO FUTEBOL
EDUCAÇÃO	NECESSIDADE DE INTERVIR A MÉDIO PRAZO, OU SEJA, ENCONTRAR ALTERNATIVAS PORQUE EXISTEM ESCOLAS QUE PODERÃO VIR A FICAR ESGOTADAS FACE À EVOLUÇÃO POPULACIONAL QUE SE ESPERA POSITIVA. IMPORTÂNCIA DA LOCALIZAÇÃO DE UMA ESCOLA PROFISSIONAL (OS JOVENS DA FREGUESIA FREQUENTAM A ESCOLA PROFISSIONAL DE SALVATERRA DE MAGOS).
DE APOIO SOCIAL	EVENTUAL NECESSIDADE DE AUMENTO DO N.º DE EQUIPAMENTOS DE APOIO À INFÂNCIA, FACE À DINÂMICA DE ATRAÇÃO POPULACIONAL NESTE CONCELHO, BEM COMO LARES E CENTROS DE DIA.
SAÚDE	ALGUMA INSUFICIÊNCIA EM TERMOS DE CENTROS DE SAÚDE;
CARÊNCIA DE ALGUNS EQUIPAMENTOS NOS AGLOMERADOS MAIS PEQUENOS.	
EM ALGUNS CASOS LOCALIZAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS SEM ACAUTELAR A EXISTÊNCIA DE TERRENOS CIRCUNDANTES QUE PERMITAM A SUA EXPANSÃO	
REIVINDICAÇÃO DA DESLOCALIZAÇÃO DE SERVIÇOS PARA SAMORA CORREIA.	

5.2 EQUIPAMENTOS COMERCIAIS

5.2.1 CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO

Sendo inquestionável o predomínio do sector privado na actividade comercial, julga-se importante a existência de locais públicos onde a actividade comercial, quase exclusivamente ligada a produtos alimentares produzidos localmente, continue a existir. De acordo com as

normas para a programação de equipamentos do GEPAT¹ os mercados retalhistas deveriam cumprir os critérios da seguinte figura.

FIGURA 7 - CRITÉRIOS PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS COMERCIAIS

IRRADIAÇÃO		CORRESPONDE A UM PERÍMETRO DE ATRACÇÃO COMERCIAL, OU SEJA, À CAPACIDADE DE FAZER PARTE DO ITINERÁRIO USO/FREQUÊNCIA/ABASTECIMENTO/COMPRA DE UMA POPULAÇÃO	
POP. BASE	5000 HABITANTES		
CRITÉRIO DE PROGRAMAÇÃO			
CRITÉRIOS DE DIMENSIONAMENTO	VOL.II		
	UNIDADES PARA UMA POPULAÇÃO SERVIDA ATÉ 20000 HABITANTES	1 M ² POR CADA 4 OU 5 HABITANTES	
	DIMENSÃO MÉDIA DAS LOJAS	36 M ²	
	DIMENSÃO MÉDIA DOS LUGARES DE TERRADO	4 M ² POR BANCA	
	ÁREA DE ESTACIONAMENTO	DEVE SER IGUAL À ÁREA DE CONSTRUÇÃO	
	ÁREAS DE CIRCULAÇÃO	2.5 M DE LARGURA	
LOCALIZAÇÃO	<ul style="list-style-type: none"> • CRITÉRIO DE LOCALIZAÇÃO – DEVE CRIAR OU LOCALIZAR-SE NUM ESPAÇO URBANO IDENTIFICÁVEL COM BOA ARTICULAÇÃO COM O EQUIPAMENTO SOCIAL DO AGLOMERADO • DEVEM SER CONSIDERADOS OS ACESSOS, OS TRANSPORTES, A REDE COMERCIAL EXISTENTE NA ENVOLVENTE URBANA, ETC 		

5.2.2. SITUAÇÃO EXISTENTE



Existem três mercados no concelho: Benavente, Samora Correia e Santo Estêvão.

5.2.3. ORIENTAÇÕES

Nesta tipologia de equipamentos nada existe a propor em termos de aumento ou diminuição do quantitativo existente. Todas as freguesias se encontram servidas, inclusive Santo Estêvão, cuja população de 1400 habitantes se encontra muito distante da população base prevista para a existência de um mercado.

A existência de superfícies comerciais privadas – hipermercados vem alterar as necessidades ao nível de equipamentos comerciais públicos, pelo que, se considera ideal a situação presente no concelho.

¹ As Normas para a programação e caracterização de equipamentos colectivos da DGOTDU de Maio de 2002 não contemplam esta tipologia

5.3 EQUIPAMENTOS CULTURAIS

5.3.1 CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO

De acordo com as UPR estabelecidas, os equipamentos culturais identificados deverão existir nas de nível 1. As respostas sócio-recreativas e culturais estabelecidas para as UPR de nível 3 são os centros de convívio que, segundo as Normas da DGOTDU de 2002, são considerados na tipologia Social. No entanto, e uma vez que a sua valência cultural e recreativa é inquestionável optou-se pela inclusão dos centros sociais neste ponto.

Assim sendo para os aglomerados de Benavente e Samora Correia deverão existir os equipamentos que constam da figura 128.

FIGURA 8 - CRITÉRIOS DE PLANEAMENTO EQUIPAMENTOS CULTURAIS

	UPR – NÍVEL 1	UPR – NÍVEL 3	CRITÉRIOS
BIBLIOTECA	•		TIPOLOGIA BM1 PARA POPULAÇÃO INFERIOR A 20000HABITANTES ÁREA ÚTIL – 580M2
AUDITÓRIO	•		
TEATRO/CINEMA	•		
MUSEU	•		
ESPAÇO DE EXPOSIÇÕES	•		
CENTRO DE CONVÍVIO/CENTRO SOCIAL		•	ÁREA DE INFLUÊNCIA – FREGUESIA UNIDADE PARA 40/50 PESSOAS ÁREA MÉDIA DAS INSTALAÇÕES: 3M2/PESSOA ÁREA ÚTIL 4M2/PESSOA ÁREA DE CONSTRUÇÃO

5.3.2 SITUAÇÃO EXISTENTE

As freguesias que compõem o concelho de Benavente estão todas equipadas com infra-estruturas apropriadas, do ponto de vista funcional, para a realização de eventos culturais, desportivos e recreativos (Pré diagnóstico da Rede Social de Benavente, 2004).

FIGURA 9 - REDE DE EQUIPAMENTOS CULTURAIS EXISTENTE

Sub-TIPOLOGIA	BENAVENTE	SAMORA CORREIA
UNIDADES DE PLANEAMENTO DE REDE DE NÍVEL 1		
BIBLIOTECA	<u>BIBLIOTECA</u> APOIADA PELA FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN POSSUI CERCA DE 57955 DOCUMENTOS PARA CONSULTA	<u>PALÁCIO DO INFANTADO</u>
AUDITÓRIO	<u>CENTRO CULTURAL DE BENAVENTE</u> : ACTIVIDADES LÚDICAS E CULTURAIS (SALA POLIVALENTE PREPARADA PARA 350 ESPECTADORES); FUNCIONAM TAMBÉM OS SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS DA DIVISÃO MUNICIPAL DE DESPORTO, ACÇÃO SOCIAL E JUVENTUDE E A COMISSÃO DE PROTECÇÃO DE CRIANÇAS E JOVENS DE BENAVENTE, E O CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES DE BENAVENTE – <i>EDUCATIS</i> ; AUDITÓRIO DA UNIÃO DAS COMISSÕES DE FESTAS EM HONRA DA NOSSA SENHORA DA PAZ	<u>PALÁCIO DO INFANTADO</u> <u>NOVO CENTRO CULTURAL</u>
TEATRO/CINEMA	<u>CINE TEATRO</u> : PROGRAMA CULTURAL DIVERSA;	
MUSEU	<u>MUSEU MUNICIPAL</u> : REALIZAM-SE EXPOSIÇÕES DE CARÁCTER PERIÓDICO E ENCONTRA-SE O ESPÓLIO DO CONCELHO;	<u>CASA MUSEU JUSTINO JOÃO</u> : ESPAÇO CULTURAL;
	<u>NÚCLEO MUSEOLÓGICO AGRÍCOLA</u> (MATADOURO MUNICIPAL): EXPOSIÇÃO PERMANENTE “CALENDÁRIO AGRÍCOLA” E O ESPAÇO INTERNET;	<u>PALÁCIO DO INFANTADO</u>
ESPAÇO DE EXPOSIÇÕES	EM QUALQUER UM DOS EQUIPAMENTOS ACIMA IDENTIFICADOS	<u>PALÁCIO DO INFANTADO</u> <u>NOVO CENTRO CULTURAL</u>

UNIDADES DE PLANEAMENTO DE REDE DE NÍVEL 3

	ARADOS	BARROSA	BENAVENTE	COUTADA VELHA	FOROS DA CHARNECA	FOROS DE ALMADA	PORTO ALTO	SAMORA CORREIA	SANTO ESTÉVÃO
CENTRO DE CONVÍVIO		CENTRO SOCIAL			CENTRO SOCIAL	CENTRO SOCIAL	CENTRO SOCIAL		CENTRO SOCIAL

FIGURA 10 - IMAGENS DE ALGUNS EQUIPAMENTOS CULTURAIS



CINE TEATRO DE BENAVENTE



PALÁCIO DO INFANTADO _ SAMORA CORREIA



NOVO CENTRO CULTURAL DE SAMORA CORREIA

A elevada dotação desta tipologia de equipamentos no concelho é um sinal positivo do dinamismo concelhio. Os equipamentos culturais têm um papel chave na qualificação de espaços de encontro e de socialização, e no reforço da coesão social.

O índice global apurado no “Estudo de Avaliação das Redes de Equipamentos Colectivos no Oeste e Vale do Tejo – Relatório de Caracterização e Diagnóstico”, de Outubro de 2002, aponta para os 2,40 - bibliotecas/10.000 habitantes, o que é considerado muito satisfatório.

Indique-se ainda, enquanto manifestações culturais importantes no Concelho, em termos de animação sócio cultural, a listagem abaixo apresentada.

FIGURA 11 - EVENTOS SÓCIO-CULTURAIS CONCELHIOS (FONTE: PRÉ DIAGNÓSTICO REDE SOCIAL 2004)

EVENTO	LOCAL	CALENDARIZAÇÃO
TEMPORADA DA MÚSICA, DO TEATRO E OUTRAS ARTES	BENAVENTE	OUTUBRO A DEZEMBRO
SARDINHA ASSADA – FESTA DA AMIZADE		JUNHO
MÊS DA JUVENTUDE		MARÇO
FEIRA DAS TASQUINHAS FEIRA ANUAL		SETEMBRO
CARNAVAL	SAMORA CORREIA	FEVEREIRO
FESTIVAL DA GASTRONOMIA DA LEZÍRIA RIBATEJANA		JULHO
FEIRA DE MAIO		MAIO
SARDINHA ASSADA	BARROSA	JULHO
SARDINHA ASSADA	PORTO ALTO	JUNHO
SARDINHA ASSADA	SANTO ESTEVÃO	JULHO

Os eventos religiosos têm uma forte tradição no concelho de Benavente, pelo que durante os meses de Verão se pode assistir a inúmeros arraiais e cerimónias religiosas, que envolvem toda a comunidade (figura 1132).

FIGURA 12 - EVENTOS RELIGIOSOS DO CONCELHO (FONTE: PRÉ DIAGNÓSTICO REDE SOCIAL 2004)

EVENTO	LOCAL	MÊS
FESTA EM HONRA DE N. SR.º DA PAZ (FESTA PEQUENA)	BENAVENTE	JANEIRO
FESTA EM HONRA DE SÃO BRÁS – ASCENSÃO	SÃO BRÁS	MAIO
FESTA DA COUTADA – S. JOÃO	COUTADA VELHA	JUNHO
FESTA EM HONRA N. SR.º DE FÁTIMA	BARROSA	JULHO
FESTA EM HONRA DE SANTO ESTÊVÃO – NOSSA SENHORA DA	SANTO ESTÊVÃO	AGOSTO
FESTA EM HONRA DE N. SR.º PAZ	BENAVENTE	AGOSTO
FESTA EM HONRA DE N. SR.º CONCEIÇÃO E GUADALUPE	SAMORA CORREIA	AGOSTO
FESTA EM HONRA DE N. SR.º DO CARMO	FOROS DA CHARNECA	AGOSTO
FESTA DOS SANTOS POPULARES	PORTO ALTO	JUNHO
FESTA DOS FOROS DE ALMADA – N. SR.º DA CONCEIÇÃO	FOROS DE ALMADA	JULHO

5.3.3 PLANEAMENTO FUTURO

Actualmente não existem carências nesta tipologia de equipamentos. Este cenário não irá mudar nos dez anos de vigência do novo plano, uma vez que, para a população estimada, mantém-se a proporcionalidade dos equipamentos existentes.

5.4 EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS

Os equipamentos desportivos são fundamentais para a manutenção da qualidade de vida das populações residentes. Podem ser equipamentos de base recreativa, “vocacionados para actividades não codificadas de jogo e recreio na linha do desporto para todos e ocupação de tempos livres, por todos os escalões da população”. Ou podem ser equipamentos de base formativa, “servindo para actividades organizadas por grupos enquadrados, quer em treino, quer em competição de nível local.”²

² Em Normas para a programação de equipamentos, DGOTDU2002

5.4.1 CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO

FIGURA 13 - CRITÉRIOS PARA A PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS DGOTDU

	UNIDADES DE PLANEAMENTO DE REDE			CRITÉRIOS DE PLANEAMENTO			
	UPR NÍVEL1	UPR NÍVEL2	UPR NÍVEL3	ÁREA INFLUÊNCIA	CRITÉRIO DE PROGRAMAÇÃO	POPULAÇÃO BASE	CRITÉRIO DIMENSIONAMENTO
PISCINA COBERTA	•			2 a 4km a pé 15/30 min transporte	0.24m2/hab.	Mínimo 5000hab	Dimensão útil reduzida 150m2 Dimensão útil standard (Sd)400m2 Área de reserva urbanística =4*2*Sd
PISCINA AO AR LIVRE	•			2 a 4km a pé 15/20 min transporte	0.25m2/hab.	Mínimo 7500 hab	Dimensão útil reduzida 150m2 Dimensão útil standard (Sd)500m2 Área de reserva urbanística =5*2.5*Sd
PISTA DE ATLETISMO	•			2 a 4km a pé 15/20 min transporte	1.20m2/hab.	Mínimo 7500hab	Dimensão útil reduzida 8000m2 Dimensão útil standard (Sd)14000m2 Área de reserva urbanística =1.5*Sd
GRANDE CAMPO DE JOGOS		•		2 a 3km a pé 15/20 min transporte	3 m2/hab	Mínimo 2500hab	Dimensão útil reduzida 5000m2 Dimensão útil standard (Sd)8000m2 Área de reserva urbanística =1.5*Sd
PEQUENO CAMPO DE JOGOS			•	0.5 a 1km a pé 5 min em transporte	1.40m2/hab.	Mínimo 800hab	Dimensão útil reduzida 800m2 Dimensão útil standard (Sd)1500m2 Área de reserva urbanística =1.4*Sd
PAVILHÃO/SALA DE DESPORTO	•			2 a 4km a pé 15/30 min transporte	0.48m2/hab.	Mínimo 3000 hab	Dimensão útil reduzida 450m2 Dimensão útil standard (Sd)1350m2 Área de reserva urbanística =1.6*2*Sd

5.4.2 SITUAÇÃO EXISTENTE

O Concelho de Benavente é dotado de aproximadamente 27 espaços para a prática desportiva, sendo que alguns são propriedade da Câmara Municipal de Benavente e outros se encontram apenas sob gestão e administração da mesma. No quadro seguinte apresentam-se os equipamentos existentes por freguesia.

FIGURA 14 - EQUIPAMENTOS DESPORTIVOS DAS FREGUESIAS DO CONCELHO DE BENAVENTE

NOME	IMAGEM	DIMENSÕES E CARACTERÍSTICAS	UTILIZAÇÃO
FREGUESIA - BENAVENTE			
CAMPO DE FUTEBOL - ZONA DESPORTIVA DOS CAMARINHAI		DIMENSÃO REGULAR DO EQUIPAMENTO	ESPAÇO DE PREPARAÇÃO DESPORTIVA
PAVILHÃO DA ESCOLA SECUNDÁRIA DE BENAVENTE (COM GINÁSIO)	 CAMPO OFICIAL DE ANDEBOL	AULAS DE EDUCAÇÃO FÍSICA E TREINOS DE ANDEBOL	
PAVILHÃO DA CASA DO POVO DE BENAVENTE (COM GINÁSIO)		NÃO TEM AS DIMENSÕES OFICIAIS PARA CAMPEONATOS DE ANDEBOL	ALUNOS DA DUARTE LOPES E ATLETAS DE VÁRIAS MODALIDADES
PISCINAS MUNICIPAIS – 2 (COM GINÁSIO)	 1 - 25M*12,5; 2 - 12,5*8	PREPARAÇÃO DESPORTIVA E PEDAGÓGICA	
CAMPOS DE TÊNIS - 2		DIMENSÕES REGULARES DO EQUIPAMENTO	PREPARAÇÃO DESPORTIVA E PEDAGÓGICA
CAMPO PORTAS DO SOL	 400 m2 - DE RELVA NATURAL E COM BANCADAS	PREPARAÇÃO E REALIZAÇÃO DESPORTIVA - PRÁTICA DE FUTEBOL	
POLIDESPORTIVO DAS AREIAS		760 m2	ESPAÇO DE RECREAÇÃO DESPORTIVA

POLIDESPORTIVO DA CASA DO POVO		800 m ² - COM COMPLEXO DE ATLETISMO (PISTA E ZONA DE LANÇAMENTOS) EM SEU REDOR	ESPAÇO DE RECREAÇÃO DESPORTIVA
POLIDESPORTIVO COUTADA VELHA	 576 m ²	ESPAÇO DE RECREAÇÃO DESPORTIVA	
POLIDESPORTIVO FOROS DA CHARNECA		648 m ²	ESPAÇO PEDAGÓGICO E DE RECREAÇÃO DESPORTIVA
ZONA RIBEIRINHA DE LAZER DO CALVÁRIO (LARGO DA PICARIA)		BALIZAS DE FUTEBOL E CAIS PARA BARCOS OU CANOAS	LAZER E RECREAÇÃO DESPORTIVA
PARQUE DA VALA NOVA		ESPAÇO DE PESCA DESPORTIVA	RECREIO E LAZER
TERRENO JUNTO ÀS PISCINAS		ESPAÇO DE EVASÃO PARA PRÁTICA DE VÁRIAS ACTIVIDADES	RECREIO E LAZER
FREGUESIA – SAMORA CORREIA			
PAVILHÃO GIMNODESPORTIVO DE SAMORA CORREIA (COM GINÁSIO)	 REGULAR DO EQUIPAMENTO	ESPAÇO PEDAGÓGICO E DE RECREAÇÃO DESPORTIVA	
PISCINAS MUNICIPAIS DE SAMORA CORREIA		2 PISCINAS - 1: 12,5m*8m; 2: 25m*12,5	ESPAÇO PEDAGÓGICO E DE RECREAÇÃO DESPORTIVA
CAMPOS DE TÊNIS		2 CAMPOS	ESPAÇO PEDAGÓGICO E DE RECREAÇÃO DESPORTIVA
CAMPO DE FUTEBOL DE PORTO ALTO		2 CAMPOS DE FUTEBOL: 1 COM DIMENSÕES OFICIAIS E RELVA SINTÉTICA; 1 PARA TREINOS (PELADO)	ESPAÇO DE REALIZAÇÃO E PREPARAÇÃO DESPORTIVA

CAMPO DE FUTEBOL DA MURTEIRA	 2 CAMPOS DE FUTEBOL DE DIMENSÕES OFICIAIS: 1 RELVADO E 1 PELADO	ESPAÇO DE REALIZAÇÃO E PREPARAÇÃO DESPORTIVA	
POLIDESPORTIVO DA ESTEVEIRA		800 m2	ESPAÇO DE RECREAÇÃO DESPORTIVA
POLIDESPORTIVO (PERTO DA GNR)		684 m2	ESPAÇO DE RECREAÇÃO DESPORTIVA
POLIDESPORTIVO DO BAIRRO N. S.º OLIVEIRA	 684 m2	ESPAÇO DE RECREAÇÃO DESPORTIVA	
POLIDESPORTIVO DOS ARADOS		684 m2	ESPAÇO DE RECREAÇÃO DESPORTIVA
POLIDESPORTIVO DO PORTO ALTO		595 m2	ESPAÇO PEDAGÓGICO DE RECREAÇÃO DESPORTIVA
ZONA RIBEIRINHA DE SAMORA CORREIA	 CONDIÇÕES PARA CIRCUITOS DE MANUTENÇÃO E VÁRIOS PEQUENOS CAIS PARA BARCOS DE RECREIO	ESPAÇO RECREATIVO PARA ACTIVIDADES VÁRIAS	
FREGUESIA – BARROSA			
CAMPO DE FUTEBOL DA BARROSA		CAMPO PELADO	ESPAÇO DESTINADO A JOGOS OFICIAIS DE FUTEBOL / ESPAÇO DE REALIZAÇÃO E PREPARAÇÃO DESPORTIVA
POLIDESPORTIVO DA BARROSA		684 m2	ESPAÇO PEDAGÓGICO DE RECREAÇÃO DESPORTIVA
PARQUE DE LAZER DO VALE DA ACEISSEIRA		EQUIPADO COM MESAS E BANCOS, BALNEÁRIOS, TORNEIRAS DE ÁGUA E FOGAREIROS	ESPAÇO DE RECREIO E LAZER

FREGUESIA – SANTO ESTEVÃO			
PAVILHÃO GIMNODESPORTIVO	 924 M2	ESPAÇO PEDAGÓGICO DE REALIZAÇÃO E PREPARAÇÃO DESPORTIVA	
CAMPO DE FUTEBOL		ESPAÇO QUE ACTUALMENTE NÃO ESTÁ A SER UTILIZADO, MAS NO PASSADO FUNCIONOU COMO RECINTO DE PREPARAÇÃO DESPORTIVA	
POLIDESPORTIVO DE SANTO ESTEVÃO	 DIMENSÃO REGULAR DO EQUIPAMENTO	ESPAÇO DE RECREAÇÃO DESPORTIVA	
POLIDESPORTIVO DOS FOROS DE ALMADA		684 M2	ESPAÇO DE RECREAÇÃO DESPORTIVA

FONTE: ESTUDO DE CARACTERIZAÇÃO DOS ESPAÇOS DESPORTIVOS NO CONCELHO DE BENAVENTE, CÂMARA MUNICIPAL DE BENAVENTE, 2004.

Conforme se regista na figura 134, todas as freguesias têm equipamentos desportivos, sendo o polidesportivo e o campo de jogos as tipologias mais frequentes.

Refira-se ainda os valores apresentados no estudo desenvolvido pela Comissão de Coordenação da Região de Lisboa e Vale do Tejo, intitulado “Estudo de Avaliação das Redes de Equipamentos Colectivos no Oeste e Vale do Tejo – Relatório de Caracterização e Diagnóstico”, de Outubro de 2002. Em matéria de equipamentos desportivos refira-se o seguinte:

- Considerando os grandes campos de jogos, o rácio de superfície útil desportiva/habitante é de 2.2 valores, o que corresponde a uma dotação global superior à dotação óptima, dispondo de dois campos relvados, tendo um clube a participar nas competições nacionais e outro nas competições distritais.
- Relativamente aos pavilhões de desporto, o rácio de Superfície Desportiva Útil/habitante é da ordem dos 0.25 valores, sendo considerado pela CCDR-LVT como dotação superior à recomendada, muito embora seja referido no estudo que apenas 2 dos pavilhões existentes permitem a prática de todas as modalidades consideradas.

- Finalmente, considerando as piscinas municipais existentes, é de referir que os valores registados são de 0.67 unidades/7.000 habitantes e 0.03 m²/habitantes, sendo a dotação global óptima, uma vez que se encontra na 3ª posição na hierarquia dos concelhos da Lezíria, muito embora a piscina existente não seja de competição.

5.4.3 PLANEAMENTO FUTURO

Actualmente não existem carências detectadas no concelho, no entanto, tendo em vista a estimativa populacional elaborada – 39.560 habitantes no ano de 2025, pode chegar-se a um cenário diferente, que determina novas preocupações de planeamento da rede.

FIGURA 15 - ANÁLISE DA SITUAÇÃO EM 2021

EQUIPAMENTO	ÁREAS MÍNIMAS RECOMENDADAS	Nº	M ²	ÁREA / POPULAÇÃO 2001	ÍNDICE GEPAT	ÁREA / POPULAÇÃO 2025
GRANDE CAMPO DE JOGOS	8000	5	40000	1,7	2 m ² / HAB	1,0
PEQUENO CAMPO DE JOGOS	1500	15	22500	1	0,65m ² /HAB	0,6
PISTA DE ATLETISMO	14000	1	14000	0,6	1,2m ² /HAB	0,4
PAVILHÃO E SALA DE DESPORTO	1350	4	5400	0,2	0,09m ² / HAB	0,14
PISCINA AO AR LIVRE	500	0	0	0	0,02m ² /HAB	0
PISCINA COBERTA	400	2	800	0,03	0,03m ² /HAB	0,02

Face aos valores apresentados na figura 135, considera-se que os equipamentos desportivos são insuficientes, tendo como irradiação a população concelhia para 2025, quando se comparam os índices existentes com os índices de referência propostos pela DGOTDU.

Deste modo, existem carências a suprir:

- Uma piscina ao ar livre, com as dimensões previstas para a prática de competição;
- Pista de atletismo, a localizar-se eventualmente em Samora Correia, uma vez que a existente se encontra na zona desportiva em Benavente;
- Os grandes campos de jogos, considerando também a necessidade de qualificação dos grandes campos de jogos existentes;
- Os pequenos campos de jogos que tendo em consideração a existência destes equipamentos nas UPR3 das freguesias menos populosas, tenderiam a localizar-se nos bairros das freguesias mais urbanas, em articulação com as zonas residenciais e zonas de equipamento escolar;
- No que se refere aos pavilhões / salas de desporto e à piscina coberta, não existem carências a suprir no horizonte do plano.

5.5 EQUIPAMENTOS DE ENSINO

De seguida é desenvolvida a análise de caracterização actual dos equipamentos de ensino do concelho de Benavente, abrangendo os equipamentos do pré-escolar – Jardins-de-infância, o 1º, 2º e 3º ciclo do ensino básico e o ensino secundário.

5.5.1 CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO

A DGOTDU define como conceitos e critérios de planeamento da rede escolar os seguintes:

Irradiação – distância medida aos longo das vias de comunicação transitáveis e faixas de 500 metros para cada lado

População base e população a escolarizar – n.º de habitantes na área de drenagem de uma escola, que serve de suporte à intervenção na mesma e o n.º de indivíduos no grupo etário correspondente ao nível de ensino

Crítérios de programação - regime de funcionamento, alunos/turma, capacidade e lotação máxima

Crítérios de dimensionamento – áreas dos terrenos e das construções de acordo com os alunos

Crítérios de localização – Inserção da escola no tecido urbano e complementaridade com outros equipamentos, requisitos de segurança e qualidade ambiental, etc.

De acordo com estes conceitos estabelece-se o disposto no quadro seguinte:

FIGURA 16 - SISTEMATIZAÇÃO DAS NORMAS DE PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS (GEPAT / DGOTDU)

TIPO DE EQUIPAMENTO	FAIXA ETÁRIA	IRRADIAÇÃO	POPULAÇÃO BASE POPULAÇÃO A ESCOLARIZAR	PROGRAMAÇÃO	DIMENSIONAMENTO
JARDIM INFANTIL	3 - 5 ANOS	15 MIN. A PÉ MAX. 20 MIN. EM TRANSPORTE PÚBLICO	MÍNIMO 900HAB 20CRIANÇAS MÁXIMO 3600HAB 150 CRIANÇAS	20 A 25 CRIANÇAS/EDUCADOR 1 SALA/EDUCADOR	A.B.CONSTRUÇÃO: 6 M2/CRANÇA ÁREA TERRENO 16M2/CRANÇA
ENSINO BÁSICO DO 1º CICLO	6 – 9 ANOS	1KM OU 15 MIN. A PÉ 40 MIN EM TRANSPORTE	MÍNIMO 2000HAB 80CRIANÇAS MÁXIMO 4500HAB 300 CRIANÇAS	TURNO ÚNICO 20 A 25 ALUNOS/SALA 1 SALA/TURMA ENTRE 4 E 12 TURMAS	A.B.CONSTRUÇÃO: 6,2 M2/CRANÇA ÁREA TERRENO 18M2/CRANÇA
ENSINO BÁSICO DO 2º E 3º CICLO	10 – 14 ANOS	1.5 KM 30 MIN. A PÉ, 60 MIN EM TRANS. PUBLICO	MÍNIMO 3800HAB 240 ALUNOS MÁXIMO 7900HAB 750 ALUNOS MÁXIMO RECOMENDADO 6300 HAB 600 ALUNOS	TURNO ÚNICO 24 A 30 ALUNOS/TURMA 1 SALA/TURMA	A.B.CONSTRUÇÃO: 8,2 M2/CRANÇA ÁREA TERRENO 26M2/CRANÇA
ESCOLA SECUNDÁRIA	15 – 17 ANOS	2 KM 30 MIN. A PÉ, 60 MIN EM TRANS. PUBLICO	MÍNIMO 13300 A 12500HAB 390 ALUNOS MÁXIMO 25600 A 24000 HAB 1170 ALUNOS	TURNO ÚNICO 30 ALUNOS/TURMA OFERTA DOS QUATRO CURSOS DE CARÁCTER GERAL E UM CURSO TECNOLÓGICO	A.B.CONSTRUÇÃO: 8,5 M2/CRANÇA ÁREA TERRENO 24M2/CRANÇA A OFERTA DE CURSOS DE MECÂNICA E CONSTRUÇÃO CIVIL IMPLICA UMA AUMENTO NA ABCONSTRUÇÃO DE 450 M2 E 700M2 RESPECTIVAMENTE (SE EM CONJUNTO DEVEM SER AINDA ACRESCIDOS MAIS 500M2)

5.5.2 SITUAÇÃO EXISTENTE

No concelho de Benavente existem quatro agrupamentos escolares que gerem os estabelecimentos de ensino público concelhios, que totalizam cerca de nove estabelecimentos do Pré-escolar, dez do 1º ciclo do Ensino Básico, três do 2º ciclo do Ensino Básico, três do 3º ciclo do Ensino Básico e um do Ensino Secundário, existindo no total cerca de 2006 alunos. O concelho é também servido por uma Escola de Ensino Especial. Refira-se a inexistência de Escolas de Ensino Profissional e Superior no concelho.

FIGURA 17 - ESTABELECIMENTOS POR TIPOLOGIA E NÍVEIS DE ENSINO NO CONCELHO 2003/2004 (FONTE: CARTA EDUCATIVA ABRIL 2005)

FREGUESIA	J1	1º CICLO EB	2º CICLO EB	3º CICLO EB	ENSINO SECUNDÁRIO	ENSINO ESPECIAL
BENAVENTE	3+1*	3	1	1	1	1
BARROSA	1	1	-	-	-	-
S. CORREIA	2+1*	4	2	2	-	-
S. ESTÊVÃO	1	2	-	-	-	-
TOTAL	7+2*	10	3	3	1	1

No relatório final preliminar da carta educativa de Benavente é feita a descrição da situação do parque escolar, que a seguir se sintetiza.

FIGURA 18 - DESCRIÇÃO DA REDE ESCOLAR (FONTE: CARTA EDUCATIVA ABRIL 2005)

PRÉ-ESCOLAR	9 ESTABELECIMENTOS, DOIS DOS QUAIS SÃO INSTITUIÇÕES PARTICULARES DE SOLIDARIEDADE SOCIAL EM BENAVENTE (TRÊS SALAS) E SAMORA CORREIA (4 SALAS); OS ESTABELECIMENTOS PÚBLICOS DISPONIBILIZAM NA SUA TOTALIDADE 18 SALAS. OS ESTABELECIMENTOS DAS LOCALIDADES DE MENOR DIMENSÃO SÃO OS MAIS PEQUENOS, DISPONIBILIZANDO APENAS UMA SALA. EM SANTO ESTÊVÃO ENCONTRA-SE EM CONCLUSÃO MAIS UMA SALA.
1º CICLO DO ENSINO BÁSICO	É LECCIONADO EM 10 ESTABELECIMENTOS, TODOS PERTENCENTES À REDE PÚBLICA. NENHUMA DAS ESCOLAS DISPONIBILIZA ACTIVIDADES DE TEMPOS LIVRES (ATL). AS EB1 N.º 1 DE BENAVENTE E EB1 N.º 1 E 2 DE SAMORA CORREIA FUNCIONAM COM DESDOBRAMENTOS DE HORÁRIO E OS RESTANTES ESTABELECIMENTOS EM HORÁRIO NORMAL. É DE REFERIR QUE A EB1 DE BENAVENTE SE ENCONTRA EM MAU ESTADO DE CONSERVAÇÃO, EMBORA ESTEJA PREVISTA A REALIZAÇÃO DE OBRAS. EXISTE NA TOTALIDADE DO CONCELHO 42 SALAS PARA LECCIONAR O PRIMEIRO CICLO. EXISTE AINDA UMA IPSS DIRIGIDA A CRIANÇAS E JOVENS COM NECESSIDADES EDUCATIVAS ESPECIAIS E COM IDADE SUPERIOR A 6 ANOS.
ENSINO BÁSICO DO 2º E 3º CICLOS	ENCONTRA-SE PRESENTE NOS CENTROS URBANOS DE BENAVENTE, SAMORA CORREIA E PORTO ALTO, NOMEADAMENTE AS ESCOLAS EB2,3 DE DUARTE LOPES EM BENAVENTE E EB2,3 DE PROF. JOÃO FERNANDES PRATAS, EM SAMORA CORREIA, DE 1989, E A EB2,3 DE PORTO ALTO, DE 1998.
ENSINO SECUNDÁRIO	O ENSINO SECUNDÁRIO É MINISTRADO NA ESCOLA SECUNDÁRIA DE BENAVENTE, DE 1958, QUE NECESSITA DE OBRAS DE CONSERVAÇÃO. NESTE NÍVEL DE ENSINO SÃO MINISTRADOS CURSOS PREDOMINANTEMENTE ORIENTADOS PARA O PROSSEGUIMENTO DE ESTUDOS, NOS AGRUPAMENTOS 1, 3 E 4 E AINDA OS CURSOS PREDOMINANTEMENTE ORIENTADOS PARA A VIDA ACTIVA (TECNOLÓGICOS) DE INFORMÁTICA, ADMINISTRAÇÃO E COMUNICAÇÃO E DIFUSÃO.

Ainda do mesmo estudo retira-se a informação a seguir apresentada.

FIGURA 19 - EVOLUÇÃO DO N.º DE ALUNOS POR CICLO (FONTE: CARTA EDUCATIVA, DREL, ABRIL 2005)

CICLOS DE ENSINO	1998/1999	1999/2000	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004	VARIAÇÃO (%) 1998-1999/2003-2004
PRÉ-ESCOLAR PÚBLICO	293	301	312	326	430	431	47,1
1º CICLO	1.062	1.104	1.155	1.130	1.212	1.232	16,0
2º CICLO	623	639	639	636	654	661	6,1
3º CICLO	712	724	743	777	772	791	11,1
SUB-TOTAL DO ENSINO BÁSICO	2.397	2.467	2.537	2.543	2.638	2.684	12,0
SECUNDÁRIO	410	506	428	461	407	490	19,5
TOTAL	3.100	3.274	3.277	3.330	3.475	3.605	16,3

Conforme se verifica no quadro da figura 139, regista-se um acréscimo considerável nos alunos a frequentar os diferentes níveis de ensino presentes no concelho. Destaca-se o aumento dos

alunos do o pré-escolar, que de acordo com os estudos da carta educativa, teve maior expressão nas freguesias de Samora Correia e Benavente.

A título complementar desta análise de caracterização dos equipamentos de ensino do concelho de Benavente, refira-se que são apresentados em anexo (anexos 2, 3 e 4) dados relativos à rede escolar concelhia, provenientes do Relatório Final Preliminar da Carta Educativa de Benavente, de Abril de 2005.

FIGURA 20 - REDE DE EQUIPAMENTOS DE ENSINO NO CONCELHO DE BENAVENTE (FONTE: CÂMARA MUNICIPAL DE BENAVENTE / ESCOLA SECUNDÁRIA DE BENAVENTE / AGRUPAMENTOS DE ESCOLAS DO CONCELHO DE BENAVENTE 2005)

UPR	TIPOLOGIA	ANO CONSTRUÇÃO	ÁREA	SITUAÇÃO EXISTENTE		SALAS	SALAS OCUPADAS	CAPACIDADE		TX OCUPAÇÃO
				ALUNOS	TURMAS			ALUNOS	TURMAS	
BARROSA	JARDIM-DE-INFÂNCIA DA BARROSA	1988		23		1	1	25		92%
BENAVENTE	JARDIM-DE-INFÂNCIA DE BENAVENTE	1984		100		4	4	100		100%
BENAVENTE	JARDIM-DE-INFÂNCIA N.º 2 DE BENAVENTE	2001		50		2	2	50		100%
FOROS DA CHARNECA	JARDIM-DE-INFÂNCIA DE FOROS DA CHARNECA	Ed. ANOS 60		25		1	1	25		100%
PORTO ALTO	JARDIM-DE-INFÂNCIA DE PORTO ALTO	1985		70		3	3	75		93%
SAMORA CORREIA	JARDIM-DE-INFÂNCIA DE SAMORA CORREIA	1984		138		6	6	150		92%
SANTO ESTÊVÃO	JARDIM-DE-INFÂNCIA DE SANTO ESTÊVÃO	1985		25		1	1	25		100%
TOTAL	JARDINS DE INFÂNCIA			431		18		450		96%
BARROSA	ESCOLA BÁSICA DO 1º CICLO DA BARROSA	CENTENÁRIOS ANOS 50		30		2	2	50		60%
BENAVENTE	ESCOLA BÁSICA DO 1º CICLO DE BENAVENTE	CENTENÁRIOS ANOS 60		363		10	8	250		145%
BENAVENTE	ESCOLA BÁSICA DO 1º CICLO N.º 2 DE BENAVENTE	ANOS 80		70		2	2	50		140%
FOROS DE ALMADA	ESCOLA BÁSICA DO 1º CICLO DE VALE DE CARRIL, FOROS DE ALMADA	CENTENÁRIOS ANOS 60		23		2	2	50		46%
FOROS DA CHARNECA	ESCOLA BÁSICA DO 1º CICLO DE FOROS DA CHARNECA	CENTENÁRIOS		15		2	1	50		30%
ARADOS	ESCOLA BÁSICA DO 1º CICLO DOS ARADOS	CENTENÁRIOS 1960		14		1	1	25		56%
PORTO ALTO	ESCOLA BÁSICA DO 1º CICLO DE PORTO ALTO	CENTENÁRIOS 1956+1983		167		7	7	175		95%
SAMORA CORREIA	ESCOLA BÁSICA DO 1º CICLO N.º 1 DE SAMORA CORREIA	CENTENÁRIOS		190		6	6	150		127%
SAMORA CORREIA	ESCOLA BÁSICA DO 1º CICLO N.º 2 DE SAMORA CORREIA	1980		312		8	8	200		156%
SANTO ESTÊVÃO	ESCOLA BÁSICA DO 1º CICLO DE SANTO ESTÊVÃO	ANOS 80		44		3	3	75		59%
TOTAL	EB1			1228		43		1075		114%
BENAVENTE	ESCOLA BÁSICA DOS 2º E 3º CICLOS DE DUARTE LOPES (T24)	1989		623	26	24		600	24	104%
PORTO ALTO	ESCOLA BÁSICA DOS 2º E 3º CICLOS DE PORTO ALTO (T18)	1998		227	12	15		450	18	50%
SAMORA CORREIA	ESCOLA BÁSICA DOS 2º E 3º CICLOS DE PROF. JOÃO FERNANDES PRATAS (T24)	1989		602	25	27		600	24	100%
TOTAL	EB23			1452	63	66		1650	66	88%
BENAVENTE	ESCOLA SECUNDÁRIA DE BENAVENTE	DÉCADA 50		490	21	23		500	20	98%
TOTAL	ES			490	21	23		500	20	98%

Os dados apresentados nos quadros anteriores são referentes ao ano lectivo 2003/2004.

No ensino pré-escolar estão inscritos 431 crianças, para um total de 450 vagas distribuídas por 18 salas. Verifica-se que este nível de ensino se encontra no limiar de resposta às necessidades concelhias.

No 1º ciclo do ensino básico surge a situação mais problemática, com uma sobre-ocupação dos equipamentos de ensino das duas freguesias da coroa urbana. Nas 25 salas existentes com uma capacidade máxima de 1075 alunos, estão inscritos 1228 crianças. Os casos mais urgentes registam-se nas quatro EB1 de Benavente e Samora Correia. Em termos gerais a capacidade máxima é ultrapassada em 14%.

Nos 2º e 3º ciclo do ensino básico o panorama, sendo menos preocupante do que no 1º ciclo demonstra estar no limiar de serviço. As escolas de Benavente e Samora Correia têm a sua capacidade esgotada, estando a escola de Benavente com uma população escolar superior à sua capacidade. No Porto Alto a EB2/3 funciona ainda em subocupação, com apenas 50% da sua capacidade a ser utilizada.

A escola secundária, apenas existente na sede de concelho está dimensionada para 500 alunos, sendo a população escolar do ano 2003/04 de 490. Esta realidade indica uma possível ruptura a curto prazo.

5.5.3 PLANEAMENTO FUTURO

FIGURA 21 - CARÊNCIAS PREVISTAS PARA 2025

	POP 2025	ALUNOS/SALA	SALAS NECESSÁRIAS	SALAS EXISTENTES	SALAS A CRIAR	Nº MAX SALAS/ESTABELECIMENTO
Jl	898	25	36	18	18	6
EB 1	1630	25	65	43	22	12
EB23	1128	25	45	66	0	25
ES	1316	25	53	23	30	

De acordo com a aplicação dos critérios da DGOTDU, para uma cobertura de 100% da população escolar, é necessário prever a criação de:

- 18 salas para o ensino pré-escolar, o que, tendo em consideração o máximo de 6 salas por estabelecimento, corresponde no mínimo, à criação de 3 novos Jardins-de-Infância;
- 22 salas para o 1º ciclo do ensino básico, o que pode acontecer pela construção de apenas mais um estabelecimento de ensino
- A maior carência ocorre no ensino secundário com uma carência a suprir de 30 salas de aula.

A localização destes novos equipamentos deverá ter em consideração os territórios em que, já actualmente, se registam espaços sobrelotados.

Não obstante os valores apresentados neste relatório, é fundamental ter em consideração as propostas da carta educativa do concelho de Benavente (2011), apresentadas em pormenor, por agrupamentos no anexo 5 e sintetizadas no quadro seguinte.

FIGURA 22 - SÍNTESE DAS PROPOSTAS NO ÂMBITO DO PROGRAMA DE INTERVENÇÃO (FONTE CARTA EDUCATIVA 2005)

TIPOLOGIA	ACÇÃO/PROJECTO	CUSTO (X1.000€)	CRONOGRAMA DAS INTERVENÇÕES						
			2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
PROJECTOS ESTRUTURANTES	AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DA ESCOLA SECUNDÁRIA DE BENAVENTE	3.500							
	AMPLIAÇÃO DA ESCOLA EB2,3 DE PROF. JOÃO FERNANDES PRATAS PARA ESCOLA EB2,3+S	1.250							
	CENTRO ESCOLAR DE BENAVENTE	1.300							
	CENTRO ESCOLAR DE SAMORA CORREIA	1.450							
	NÚCLEO ESCOLAR DE FOROS DA CHARNECA	360							
	AMPLIAÇÃO DO JARDIM DE INFÂNCIA DA BARROSA	150							
	AMPLIAÇÃO DO JI DE PORTO ALTO	220							
	AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DA EB N.º 1 DE BENAVENTE	400							
	AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DA EB N.º 1 DE SAMORA CORREIA	300							
	AMPLIAÇÃO E REQUALIFICAÇÃO DA EB N.º 1 DE PORTO ALTO	230							
	SUB-TOTAL: PROJECTOS ESTRUTURANTES	9.160							
PROJECTOS COMPLEMENTARES	REQUALIFICAÇÃO DO PARQUE ESCOLAR	750							
	CLIMATIZAÇÃO DO PARQUE ESCOLAR	495							
	APETRECHAMENTO DOS ESTABELECIMENTOS	290							
	SUB-TOTAL: PROJECTOS COMPLEMENTARES	1.535							

5.6 EQUIPAMENTOS DE APOIO SOCIAL

“O desenvolvimento dos serviços e equipamentos sociais perspectiva-se no sentido de concorrer para a cobertura equitativa do país, eliminando lacunas e assimetrias, prevenindo as sobreposições de apoios e ainda no sentido de promover uma maior harmonização das respostas sociais e valorizar as parcerias, constituídas por entidades publicas e particulares, para uma acção integrada junto dos indivíduos e das famílias.” (DGOTDU, 2002)

5.6.1 CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO

Os critérios a utilizar no planeamento da rede de equipamentos sociais são as que se apresenta na figura 143.

FIGURA 23 - NORMAS DE PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS (FONTE:DGOTDU)

TIPO DE EQUIPAMENTO	FAIXA ETÁRIA	ÁREA DE INFLUÊNCIA	POPULAÇÃO BASE	CRITÉRIOS DE DIMENSIONAMENTO
CRECHE	0 - 3 ANOS	FREGUESIA	5000 HABITANTES	MÍNIMO 5 CRIANÇAS MÁXIMO 35 CRIANÇAS ÁREA ÚTIL 8 m2 / CRIANÇA ESPAÇO EXTERIOR 10m2/CRIANÇA
CRCHE E JARDIM DE INFÂNCIA	0-6 ANOS	FREGUESIA	200 CRIANÇAS	MÍNIMO – 5 CRECHE E 50JI MÁXIMO – 35 CRECHE E 75 JI ÁREA ÚTIL 6 m2 / CRIANÇA ESPAÇO EXTERIOR 11m2/CRIANÇA
CENTRO DE CONVIVO	MAIS DE 65 ANOS	FREGUESIA	VARIÁVEL, CONSOANTE O N.º DE IDOSOS	40 A 50 PESSOAS ÁREA ÚTIL 3 m2 / CRIANÇA ESPAÇO EXTERIOR VARIÁVEL
CENTRO DE DIA	MAIS DE 65 ANOS	FREGUESIA	VARIÁVEL, CONSOANTE O N.º DE IDOSOS	40 A 50 PESSOAS ÁREA ÚTIL 5.5 m2 / CRIANÇA ESPAÇO EXTERIOR VARIÁVEL
LAR DE IDOSOS	MAIS DE 65 ANOS	CONCELHO	VARIÁVEL, CONSOANTE O N.º DE IDOSOS	30 A 40 PESSOAS ÁREA ÚTIL 24 m2 / CRIANÇA ESPAÇO EXTERIOR VARIÁVEL
LAR E CENTRO DE DIA	MAIS DE 65 ANOS	CONCELHO	VARIÁVEL, CONSOANTE O N.º DE IDOSOS	30 LAR 40 CENTRO DE DIA ÁREA ÚTIL 27 m2 / CRIANÇA ESPAÇO EXTERIOR VARIÁVEL

Considerando que os Jardins de infância foram incluídos na programação de equipamentos escolares, por se considerar fundamental o seu dimensionamento na rede pública face à importância que desempenham ao nível das vilas/freguesias e da sua sustentabilidade, serão apenas comentados os valores relativos aos restantes equipamentos apresentados no quadro em cima.

5.6.2 SITUAÇÃO EXISTENTE

Existem no concelho várias instituições de solidariedade social que prestam apoio à infância, à terceira idade, à população com deficiência e à população toxicodependente.

FIGURA 24 - EQUIPAMENTOS DE APOIO SOCIAL NO CONCELHO DE BENAVENTE (FONTE: REDE SOCIAL E CMB)

INSTITUIÇÃO	VALÊNCIA	CAPACIDADE	UTENTES	SALAS	LISTA DE ESPERA
APOIO À INFÂNCIA					
CENTRO DE BEM ESTAR SOCIAL PADRE TOBIAS	CRECHE	90	93	IND.	128
	JARDIM-DE-INFÂNCIA	100	100	IND.	67
CRECHE E JARDIM-DE-INFÂNCIA DE BENAVENTE	CRECHE	35	35	IND.	110
	JARDIM-DE-INFÂNCIA	75	75	IND.	113
	ATL	60	60	IND.	26
AEA – ASSOCIAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DA CRIANÇA	ATL SEM ALMOÇO	80	80	IND.	0
APOIO À TERCEIRA IDADE					
SANTA CASA DA MISERICÓRDIA DE BENAVENTE	APOIO DOMICILIÁRIO	50	50	IND.	2
	CENTRO DE DIA	30	20	IND.	3
	CATEI	15	15	IND.	0
	LAR	48	48	IND.	105
CENTRO DE BEM ESTAR SOCIAL PADRE TOBIAS	APOIO DOMICILIÁRIO	60	60	IND.	0
	CENTRO DE DIA	60	60	IND.	0
	LAR	60	60	IND.	90
	PILAR	15	15	IND.	0
CENTRO DE BEM ESTAR SOCIAL DE SANTO ESTÉVÃO	APOIO DOMICILIÁRIO	45	45	IND.	0
	CENTRO DE DIA	20	10	IND.	0
APOIO A TOXICODEPENDENTES					
ASSOCIAÇÃO SERVIR – ASSOCIAÇÃO DE APOIO À TOXICODEPENDÊNCIA		25	18		5
APOIO A PORTADORES DE DEFICIÊNCIA					
CRIB – CENTRO DE RECUPERAÇÃO INFANTIL DE BENAVENTE		55	18		55

No concelho de Benavente existem três instituições com a valência de creche que asseguram 125 lugares. Esta capacidade não dá resposta à procura havendo por isso uma lista de espera de 238 crianças.

Na valência de Jardim-de-infância, complementando a oferta existente na rede pública, as mesmas instituições sociais garantem 175 lugares. No entanto também aqui existe uma lista de espera considerável de 180 crianças. É importante salientar que os Jardins-de-infância das

IPSS e instituições privadas têm um horário diferente dos da rede pública, sendo por isso a primeira escolha das famílias que necessitam desta valência.

Os serviços de apoio à terceira idade são garantidos pela Santa Casa da Misericórdia, pelo Centro Social Padre Tobias e pelo Centro Social de Santo Estêvão. Estas três instituições garantem o apoio domiciliário a 155 idosos, o acolhimento em centro de dia a 110 e o acolhimento em Lar a 108. A valência de lar é a que se encontra em maior défice, havendo uma lista de espera de quase duzentas pessoas.

FIGURA 25 - CAPACIDADE EXISTENTE E LISTAS DE ESPERA POR VALÊNCIA

	CAPACIDADE EXISTENTE	LISTA DE ESPERA
CRECHE	125	238
JI	175	180
ATL	140	26
APOIO DOMICILIÁRIO	155	2
CENTRO DE DIA	110	3
LAR	108	195

Em síntese, é na valência de creche que as carências são mais dramáticas, seguidas pelas carências nos lares. Este é um panorama generalizado a nível nacional, sendo prioridade da administração central a criação de 45 mil vagas em lares e creches.

5.6.3. PLANEAMENTO FUTURO

As taxas de cobertura a dar resposta foram calculadas, de acordo com as tendências existentes e, no caso da Terceira idade, de acordo com objectivos de integração e preservação do equilíbrio social da população em causa. Ou seja:

Creche – O padrão actual calculado pela relação do somatório da procura (soma das vagas ocupadas com as listas de espera) com a população da faixa etária correspondente. Ao valor percentual obtido acrescentam-se 5% derivados de uma transformação social que se prevê que ocorra, o aumento das famílias residentes não autóctones que não tendo pais/avós perto têm obrigatoriamente de recorrer a este serviços.

Jardim-de-infância – Também calculado pela relação do somatório da procura com a população da faixa etária correspondente. Sendo distribuída a procura pelo sector público e privado conforme se regista actualmente, com o acréscimo descrito para a valência de creche;

ATL – _proporcional à procura do Jardim-de-infância da rede social

Apoio à Terceira Idade – Actualmente o somatório da população servida e da população que procura estas valências corresponde a aproximadamente 30% da população total com mais de 70 anos. Esta procura distribui-se da seguinte forma – 7% no apoio domiciliário, 5% em centros de dia e 15% em lares.

Admitindo que até 2025 exista um aumento da procura correspondente a 50% da população idosa e, delineando uma política de preservação da integridade social do idoso contribuindo para a sua manutenção no seu meio sócio-familiar, propondo-se que a distribuição desta percentagem seja equitativa entre as três valências existentes, isto é, que estes 50% correspondam a uma procura de 17% para o lar, 17% para o centro de dia e 16% para o apoio domiciliário.

FIGURA 26 - CARÊNCIAS PREVISTAS PARA 2025

	POP 2025 (A)	TAXA DE COBERTURA (B)	POPULAÇÃO A SERVIR (C)=(A)*(B)	CAPACIDADE EXISTENTE (D)	CARÊNCIAS (E)=(C)-(D)	MÁX.UTENTES/ UNIDADE (F)	EQUIPAMENTOS NECESSÁRIOS (G)=(E)/(F)
CRECHE E JI	2712	50%	1356	300	1056	110	10
ATL	1630	50%	815	140	675	60	11
APOIO DOMICILIÁRIO	5099	16%	816	155	661		
CENTRO DE DIA	5099	17%	867	110	757	50	15
LAR	5099	17%	867	108	759	40	19

As carências são evidentes em todas as valências, sendo os equipamentos de apoio à terceira idade os que necessitam de investimentos mais avultados, para dar resposta à população alvo. Cumprindo-se os aumentos populacionais estimados serão necessários:

- No geral 10: Creches com capacidade para 35 crianças cada / Jardins-de-infância com capacidade para 75 crianças
- 11 Centros de actividades de Tempos livres (ATL) com capacidade para 60 alunos
- 15 Centros de dia com capacidade para 50 utentes
- 19 Unidades de Lar com capacidade para 40 utentes

Todas estas valências deverão estar distribuídas pelas diversas UPR, articuladas com zonas residenciais existentes ou a criar.

5.7 EQUIPAMENTOS DE SAÚDE

“A rede de cuidados primários é constituída por centros de Saúde (CS), unidades que prestam cuidados de prevenção primária (promoção e educação para a saúde), secundária (diagnóstico, tratamento e referência para os cuidados terciários) e terciária (reabilitação). Com o objectivo de melhorar a acessibilidade aos cuidados de saúde, os centros de saúde dispõem de unidades mais pequenas, designadas por extensões e que geralmente correspondem à área geográfica da freguesia.” (Normas para a programação de equipamentos da DGOTDU, 2001)

5.7.1 CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO

FIGURA 27 - NORMAS DA DGOTDU PARA A PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE SAÚDE

	POPULAÇÃO BASE	ÁREA DE INFLUÊNCIA	CRITÉRIOS PROGRAMAÇÃO	CRITÉRIOS DE DIMENSIONAMENTO
CENTRO DE SAÚDE	75000 A 150000 HABITANTES	CONCELHO	DISPOR DE 4A10 UNIDADES DE SAÚDE FAMILIAR 1 UNIDADE OPERATIVA DE SAÚDE PUBLICA	6000 HABITANTES – 1100M ² 12000 HABITANTES – 1300M ² 18000 HABITANTES – 1600M ² 24000 HABITANTES – 1900M ² 30000 HABITANTES – 2100M ²
EXTENSÃO	4000 HABITANTES	FREGUESIA	MÍNIMO IGUAL A 1 UNIDADE DE SAÚDE FAMILIAR	SALA DE ESPERA 24M ² SALA DE CONSULTAS 12 A 14M ² INSTALAÇÕES SANITÁRIAS 6M ²

5.7.2 SITUAÇÃO EXISTENTE

A população do concelho tem ao seu dispor um Centro de Saúde em Benavente, a desenvolver diversos programas de saúde, e cinco Extensões de Saúde em cada freguesia, e nos lugares mais populosos de Foros de Almada e Porto Alto.

FIGURA 28 - CARACTERIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE SAÚDE DO CONCELHO DE BENAVENTE (FONTE: CSBENAVENTE, PRÉ DIAGNÓSTICO REDE SOCIAL)

EQUIPAMENTO	N.º	N.º UTENTES	N.º MÉDICOS
CENTRO DE SAÚDE DE BENAVENTE	1	8675	4
EXTENSÃO DE FOROS DE ALMADA	1	392	1
EXTENSÃO DE BARROSA	1	659	1
EXTENSÃO DE SANTO ESTEVÃO	1	1072	
EXTENSÃO DE PORTO ALTO	1	3611	2
EXTENSÃO DE SAMORA CORREIA	1	11058	6
TOTAL	6	25476	14

Os cuidados de saúde são assegurados 24 horas por dia no Serviço de Atendimento Permanente.

FIGURA 29 - TAXAS DE COBERTURA E UTILIZAÇÃO (FONTE: ARSLVT – SUB REGIÃO DE SAÚDE DE SANTARÉM (DIVISÃO DE APOIO TÉCNICO – ABRIL 2003)

		2003	2004
TAXA COBERTURA	INSCRITOS	23880	25052
	RESIDENTES	23130	23256
	% TOTAL	103,24	107,72
TAXA UTILIZAÇÃO	INSCRITOS	23880	25052
	1ºS AMB.	13418	13802
	% TOTAL	56,19	55,09

5.7.3 PLANEAMENTO FUTURO

No que se refere ao Centro de Saúde, a existência de uma unidade por concelho é suficiente. Partindo da população estimada para 2025 de 39.560 habitantes e do critério de uma extensão por cada 6000 habitantes obtém-se o número de extensões necessárias para assegurar uma taxa de cobertura de 100%.

FIGURA 30 - PROGRAMAÇÃO PARA 2025

POPULAÇÃO (A)	POPULAÇÃO BASE (B)	EQUIPAMENTOS NECESSÁRIO (C)= (A)/(B)	EQUIPAMENTOS EXISTENTES (D)	CARÊNCIA (E)=(C)-(D)
39.560	6000	7	6	1

De acordo com as normas da DGOTDU, para a população estimada para 2025 prevê-se a necessidade de criar um equipamentos de saúde.

5.8 EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA PÚBLICA

5.8.1 CRITÉRIOS DE PROGRAMAÇÃO E DIMENSIONAMENTO

FIGURA 31 - NORMAS DA DGOTDU PARA A PROGRAMAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA PÚBLICA

	ÁREA DE INFLUÊNCIA	POPULAÇÃO BASE	CRITÉRIO DE PROGRAMAÇÃO	CRITÉRIO DE DIMENSIONAMENTO
GNR – DESTACAMENTO	SUPRA LOCAL OU LOCAL	CONCELHO	DEPENDE DO Nº DE POSTOS	ÁREA CONSTRUÇÃO 1200M ² ÁREA TERRENO 2000 A 2500 M ²
GNR - POSTO	SUB LOCAL	FREGUESIA OU CONJUNTO DE FREGUESIAS	15 A 50 EFECTIVOS	ÁREA CONSTRUÇÃO 700 A 1200M ² ÁREA TERRENO 1200 A 2000 M ²
BOMBEIROS	VARIÁVEL	VARIÁVEL	TIPO A ATÉ 20000 HAB TIPO B DE 20000 A 40000 HAB TIPO C 40000 A 80000 HAB TIPO D SUPERIOR A 80000 HAB	TIPO A ÁREA CONSTRUÇÃO 1328M ² ÁREA TERRENO 2500 M ² TIPO B ÁREA CONSTRUÇÃO 1551M ² ÁREA TERRENO 3000 M ² TIPO C ÁREA CONSTRUÇÃO 1825M ² ÁREA TERRENO 3500 M ² TIPO D ÁREA CONSTRUÇÃO 2065M ² ÁREA TERRENO 4000 M ²

5.8.2 SITUAÇÃO EXISTENTE

Considerando o corpo de intervenção da Guarda Nacional Republicana no concelho de Benavente, importa referir que existem dois postos de GNR: em Benavente e em Samora Correia.

FIGURA 32 - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA PÚBLICA EXISTENTES

TIPO	N.º	LOCALIZAÇÃO	N.º DE EFECTIVOS (2003)
BOMBEIROS VOLUNTÁRIOS	1	BENAVENTE	
BOMBEIROS VOLUNTÁRIOS	1	SANTO ESTEVÃO	
BOMBEIROS VOLUNTÁRIOS	1	SAMORA CORREIA	
GNR	1	SAMORA CORREIA	17
GNR	1	BENAVENTE	15

O Município de Benavente, especialmente em virtude da sua ligação histórica aos efeitos catastróficos do sismo de 23 de Abril de 1909, às cheias periódicas de Inverno e aos fogos florestais, bem como à sensibilidade que esses acontecimentos têm despertado ao longo dos anos nas populações, possui um historial no domínio da Protecção Civil, enquanto sistema organizado, que remonta ao ano de 1985. Com efeito, data de 7 de Novembro desse ano a criação e composição da Comissão Municipal de Protecção Civil (CMPC).

“O Plano Municipal de Emergência para o concelho de Benavente, é um instrumento que os Serviços Municipais de Protecção Civil passam a dispor para o desencadeamento das operações de protecção civil, com vista a possibilitar uma unidade de direcção e controlo, para a coordenação das acções a desenvolver e gestão de meios e recursos mobilizáveis, face a um acidente grave, catástrofe ou calamidade, tendo em vista minimizar os prejuízos e perdas de vida e o restabelecimento da normalidade.”³

5.8.3 PLANEAMENTO FUTURO

De acordo com os valores apresentados no ponto 5.8.1. constata-se que não existirão necessidades a suprir em 2025 com a população estimada de 39.560 habitantes, uma vez que existem três quartéis de bombeiros tipo A e dois postos de GNR.

³ Em *Plano Municipal de Emergência do Serviço Municipal de Protecção Civil, Câmara Municipal de Benavente*

5.9 ASSOCIAÇÕES EMPRESARIAIS, DESPORTIVAS, CULTURAIS E RECREATIVAS

Sinais de dinâmica social, são listadas as associações existentes a nível concelhio e que trabalham quotidianamente ao nível empresarial, desportivo e cultural/recreativo.

FIGURA 33 - LISTAGEM DAS ASSOCIAÇÕES EMPRESARIAIS, DESPORTIVAS, CULTURAIS E RECREATIVAS DE BENAVENTE

FREGUESIA / LOCALIDADE	ASSOCIAÇÕES
BENAVENTE	<ul style="list-style-type: none"> - ADCB – ASSOCIAÇÃO DESPORTIVA E CULTURAL DE BENAVENTE - ASSOCIAÇÃO DE SOCORROS MÚTUOS DE BENAVENTE - ASSOCIAÇÃO DE JOVENS DE BENAVENTE - ASSOCIAÇÃO DOS BOMBEIROS VOLUNTÁRIOS DE BENAVENTE - CLUBE DE PESCA VILA DAS AREIAS - CLUBE UNIÃO ARTÍSTICA BENAVENTENSE - COMISSÃO DA SARDINHA ASSADA – FESTA DA AMIZADE - GRUPO COLUMBÓFILO DE BENAVENTE - GRUPO DESPORTIVO DE BENAVENTE - SOCIEDADE FILARMÓNICA BENAVENTENSE - ASSOCIAÇÃO DE ESCOTEIROS DE BENAVENTE - UNIÃO COMISSÃO DE FESTAS EM HONRA N.º SRº DA PAZ - GRUPO DE TEATRO “SOBRE TÁBUAS” - RANCHO FOLCLÓRICO SAIA RODADA DE BENAVENTE
SAMORA CORREIA	<ul style="list-style-type: none"> - ASSOCIAÇÃO RECREATIVA E CULTURAL AMIGOS DE SAMORA – ARCAS - CENTRO COLUMBÓFILO SAMORENSE - GRUPO DESPORTIVO DE SAMORA CORREIA - GRUPO ETNOGRÁFICO SAMORA E O PASSADO - REVISTEIROS - SOCIEDADE FILARMÓNICA UNIÃO SAMORENSE - ACADEMIA GIMNODESPORTIVA DE SAMORA CORREIA - ASSOCIAÇÃO HUMANITÁRIA BOMBEIROS VOLUNTÁRIOS DE SAMORA CORREIA - GRUPO ESCUTEIROS DE SAMORA CORREIA
PORTO ALTO	<ul style="list-style-type: none"> - COMISSÃO DE FESTAS DO PORTO ALTO - AREPA; ASSOCIAÇÃO RECREATIVA DO PORTO ALTO
SANTO ESTEVÃO	<ul style="list-style-type: none"> - COMISSÃO DE FESTAS DE SANTO ESTEVÃO - SOCIEDADE FILARMÓNICA DE SANTO ESTEVÃO - CLUBE DE FUTEBOL ESTEVENSE
BARROSA	<ul style="list-style-type: none"> - COMISSÃO DE FESTAS DA BARROSA - SPORT CLUB BARROSENSE - ASSOCIAÇÃO LIVRE DOS TRABALHADORES DA BARROSA
FOROS DE ALMADA	<ul style="list-style-type: none"> - COMISSÃO DE FESTAS DOS FOROS DE ALMADA
FOROS DA CHARNECA	<ul style="list-style-type: none"> - LIGA MELHORAMENTOS DOS FOROS DA CHARNECA - RANCHO FOLCLÓRICO DOS FOROS DA CHARNECA - COMISSÃO DE FESTAS DOS FOROS DA CHARNECA
SÃO BRÁS	<ul style="list-style-type: none"> - COMISSÃO DE FESTAS DE SÃO BRÁS
COUTADA VELHA	<ul style="list-style-type: none"> - COMISSÃO DE MELHORAMENTOS COUTADA VELHA
ARADOS	<ul style="list-style-type: none"> - ASSOCIAÇÃO DESENVOLVIMENTO DA CULTURA E RECREIO DOS ARADOS

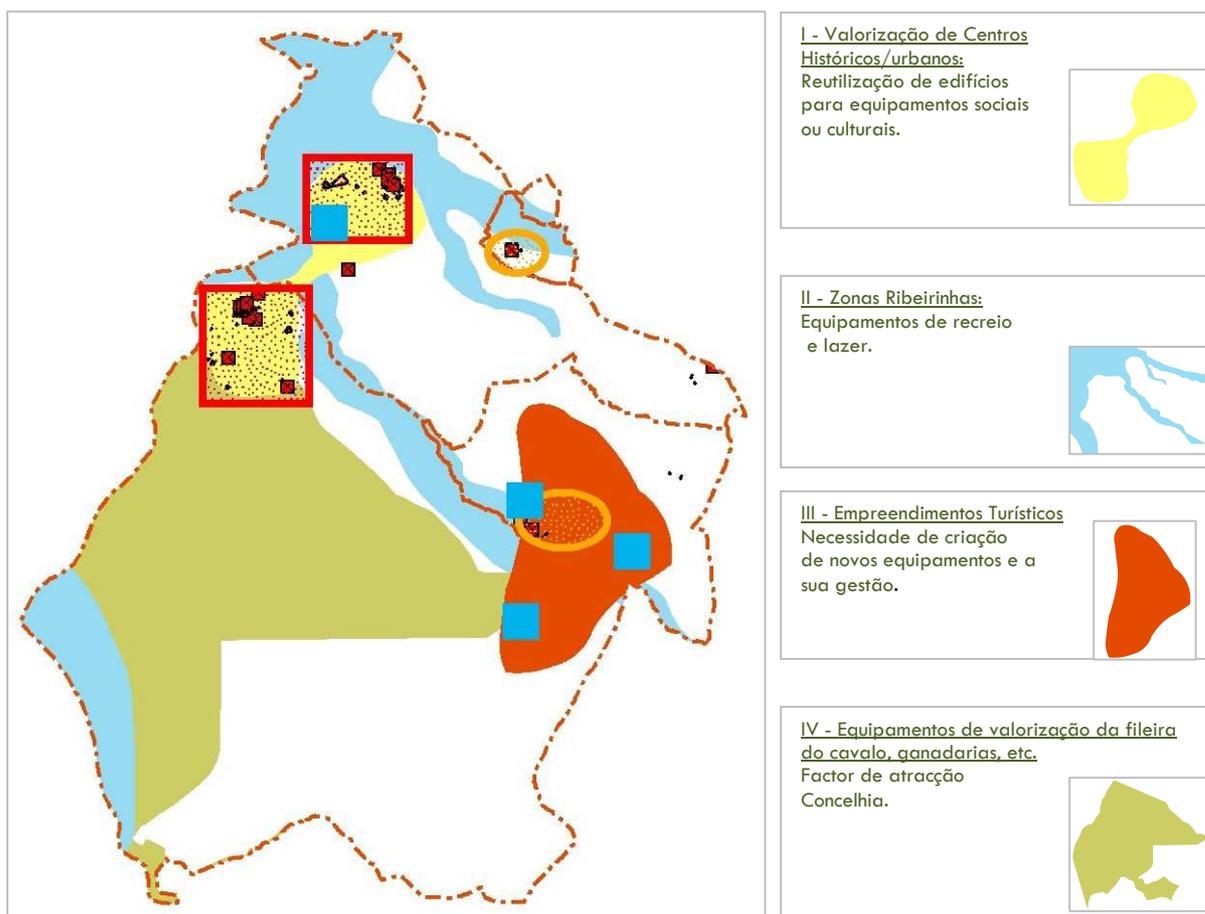
As associações que têm um maior número de associados são as desportivas como é o caso do CUAB (Clube União Artístico Benaventense) com 525 associados e a AGISC (Academia Gimnodesportiva de Samora Correia) que tem 320 associados.

6. EQUIPAMENTOS DE USO PÚBLICO

O Esquema dos Equipamentos, cujo esboço se apresenta, tem como informação fundamental: os equipamentos existentes por tipologia e a caracterização dos espaços onde estes se localizam, bem como a identificação do equipamentos necessários e a sua localização preferencial, para dar cumprimento aos vectores estratégicos anteriormente apresentados.

Assim, apresentados os equipamentos existentes e as carências para o horizonte do PDM, são delineados os espaços potenciais/preferenciais para a localização de futuros equipamentos segundo a sua tipologia.

FIGURA 34 - ESQUEMA DOS EQUIPAMENTOS DE USO PÚBLICO



7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pretendeu-se apresentar um **Estudo Sectorial dos Equipamentos de Utilização Colectiva** que dê coerência às localizações de equipamentos, nomeadamente na definição de novas/velhas “centralidades” no aglomerado em causa e no conjunto dos vários aglomerados concelhios, de modo a prever uma rede de equipamentos coerente e adequada ao modelo de desenvolvimento que se pretende para o concelho, com base na avaliação das carências em equipamentos públicos de utilização colectiva perspectivadas segundo a projecção demográfica para 2021.

7.1 PRINCIPAIS VECTORES ESTRATÉGICOS DE LOCALIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

O mote, relativamente à política a fomentar de localização de equipamentos, poderá ser a de garantir qualidade de vida a quem reside no concelho, constituindo uma alternativa superior de qualidade em relação à área metropolitana circundante, e contribuindo assim para a fixação e eventual atracção de população residente.

Para tal, enunciam-se alguns **vectores estratégicos**, tais como:

I - Valorização dos centros históricos/urbanos, passando pela recuperação dos edifícios com outros usos possíveis (equipamentos de apoio social e culturais);

II – Aproveitamento das Zonas Ribeirinhas, com o fomento de espaços verdes, de lazer e recreio, desportos radicais e de aventura;

III – Avaliação do impacto dos empreendimentos turísticos (“quintinhas” / mercado imobiliário de segunda habitação de qualidade) quanto à necessidade de criação de novos equipamentos e à capacidade financeira da autarquia para a sua gestão;

IV - Reserva de espaços para equipamentos que potenciem as ganadarias, a fileira do cavalo, enguias, etc., enquanto factor de atracção concelhia.

7.2 Os Espaços Potenciais / Expectantes

- Terrenos da Santa Misericórdia (R.A.R.E.T.): que uso? Algum equipamento com escala metropolitana?
- Zona Multifuncional de Benavente – que necessidade ou pertinência de implantação de equipamentos que suportem o programa funcional que se considere importante do ponto de vista estratégico implementar?
- Zona Desportiva e de Lazer (parque de campismo) dos Camarinhais, em Benavente, como espaço potencial preferencial para instalação de equipamentos, nomeadamente de apoio social, que possam integrar uma “Estrutura Verde”, com possibilidade de ser equipada.
- A necessidade de criar alguma nova centralidade em Foros de Almada, na freguesia de Santo Estêvão, que constitua um prolongamento para norte da zona de equipamentos já existente, em direcção à albufeira;
- O terreno da posse da Companhia das Lezírias, próximo do aglomerado urbano, em Samora Correia, que poderia, face ao seu valor potencial, integrar um espaço com um programa específico relacionado com o Agro-turismo ou a fileira do cavalo.

CAP. 6 - REDE VIÁRIA
VER PLANTA 27 – MALHA VIÁRIA E TRANSPORTES



1. DESCRIÇÃO DA MALHA VIÁRIA

O Concelho de Benavente actualmente é atravessado no sentido longitudinal pela EN 118 e no sentido transversal pela EN 10, que lhe permite o acesso à Ponte sobre o Tejo em Vila Franca de Xira e ao Alentejo e Sul do País. Com a concretização dos itinerários previstos no Plano Rodoviário Nacional, o concelho de Benavente melhorou substancialmente as suas acessibilidades, pois é agora atravessado no sentido Norte/Sul pela A13 (IC3), que o liga ao pólo urbano de Santarém (Ligação A1), e que o ligará ao pólo urbano Sul do Montijo inserido no acesso à futura nova ponte sobre o Tejo (ligação A2). Também a A10 (IC11) atravessa o concelho no sentido E/W, permitindo uma melhor fluidez do volumoso tráfego que presentemente, satura a EN 10, uma vez que constitui uma ligação desde o Nó do Carregado (ligação A1), ao nó com a A13, Pegões, Marateca.

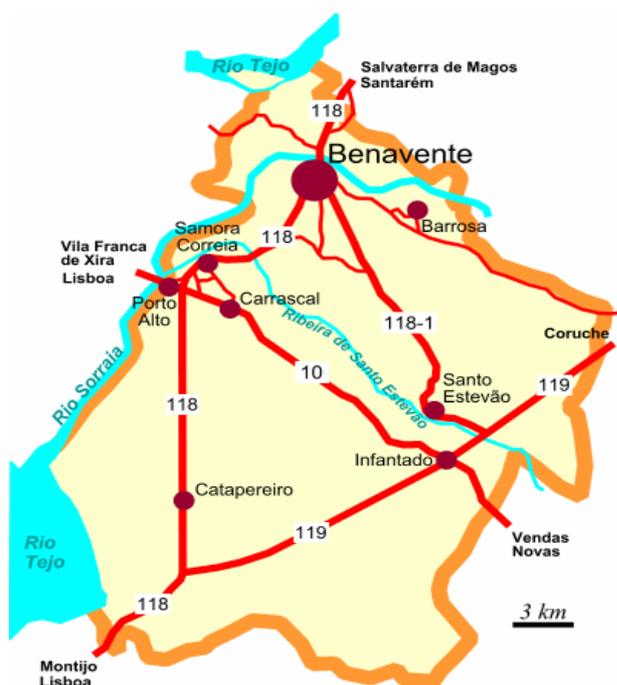
FIGURA 3555 – REDE VIÁRIA ESTRUTURANTE (FONTE: VIAMICHELIN, 2005)



Apesar do concelho ser atravessado por importantes vias de carácter regional (A10 e A13), poder-se-á dizer que, em termos de rede intermunicipal (EN e EM), o Concelho de Benavente não se encontra bem servido de vias de comunicação, acrescido do facto de as principais vias distribuidoras existentes, nomeadamente a E.N. 10 e a E.N. 118 se encontrarem saturadas em termos de volume de tráfego. No que diz respeito às condições de acessibilidade no âmbito da rede viária secundária e local, estas apresentam-se sem legibilidade e com alguma fragilidade ao nível do seu perfil e do seu estado de conservação, nomeadamente nas ligações entre aglomerados e freguesias mais isoladas. Contudo a situação não se apresenta problemática, pois por um lado dado a pouca expressão ao nível da implantação de aglomerados e actividades é geradora de um reduzido volume de tráfego, como é disso exemplo o caso de Barrosa e Santo Estevão; por outro lado, esta rede (que corresponde na hierarquia viária proposta a seguir apresentada, às Vias Distribuidoras Secundárias) tem vindo recentemente a sofrer beneficiações, particularmente ao nível das pavimentações, encontrando-se actualmente, quer ao nível da sua extensão e cobertura, quer ao nível do seu estado de conservação, em condições aceitáveis face às solicitações de tráfego a que é sujeita.

Como aspectos fundamentais caracterizadores da rede viária, importa realçar a grande dependência funcional do concelho e em especial dos dois grandes aglomerados populacionais (Benavente e Samora Correia/Porto Alto) face à EN 118 e à E.N. 10, onde se concentram os principais constrangimentos e pontos de conflito da rede viária concelhia.

FIGURA 3656 – REDE VIÁRIA PRINCIPAL BENAVENTE



Neste âmbito a rede viária do concelho permite identificar como principais eixos viários os assinalados na figura 156.

Como comunicações rodoviárias de maior importância no concelho, salientam-se os troços de rede das – EN 10, EN 10-5, EN 118, EM 118-1, EM 119 e EM 515 e os caminhos municipais – Montalvo, Monte da Saúde, Azinhaga do Contador, Murteira, Estrada dos Alemães – num total de mais de 100 Km de extensão, sendo Samora Correia a freguesia com a mais densa rede viária (P.E.M. 2003).

- ≥ EN 118 – estabelece a ligação Salvaterra de Magos/ Santarém a Alcochete/ Montijo/ Ponte Vasco da Gama, atravessando Benavente, Samora Correia e Porto Alto. Em Benavente tem ligação com a EM 118-1, servindo a freguesia de Santo Estêvão e a qual faz ligação à EM 119. A EN 118, no Porto Alto, tem um nó de ligação à EN 10 e a sul do concelho, no sentido NE/SW, encontra-se com a EM 119.
- ≥ EN 10 – estabelece a ligação Pegões/ Algarve/ Espanha a Vila Franca de Xira/ Lisboa - A1, passando pelos nós de ligação à EM 119 (Infantado) e à EN 118 (Porto Alto), no sentido SE/NW.
- ≥ EM 119 – efectua a ligação Coruche/ Évora/ Portalegre/ Espanha a Alcochete/ Montijo/ Ponte Vasco da Gama, encontrando-se, ao longo do seu percurso, com a EM 118-1, EN 10 e EN 118.

São portanto as principais vias de entrada/ saída do concelho, existindo entre elas estradas municipais que desempenham a função de itinerários alternativos (P.D.M. de Benavente, 1995).

Relativamente à rede viária entre freguesias, assumem particular importância as EN 118, EN 118-1 e EM 515. A EN 118 faz a ligação entre as freguesias de Benavente e Samora Correia, a EN 118-1 de Benavente e Santo Estêvão e a EM 515 de Benavente e Barrosa. No entanto, Samora Correia tem também acesso a Santo Estêvão pela EN 10 e EN 119.

Na malha viária existente podemos encontrar um leque muito variado de perfis viários:

- ≥ 7,0 m faixa de rodagem (E.N. 118 e E.N. 10)
- ≥ 6,0 m - 6,5 m faixa de rodagem (E.M. 118-1 e E.M. 119)
- ≥ 5,0 m - 5,5 m faixa de rodagem (estrada da Barrosa)
- ≥ 8,0 m faixa rodagem (arruamento urbanos mais recentes)
- ≥ 3,0 ou 4,0 m (arruamentos dos aglomerados em núcleo antigo)

Relativamente à dimensão dos passeios, estes restringem-se aos dois aglomerados urbanos de maior dimensão e variam consideravelmente consoante o tipo de vias e as zonas urbanas:

- ≥ Nas principais estradas nacionais e municipais, não existe a introdução de qualquer passeio, excepção feita aos troços que atravessam Benavente e Samora Correia / Porto Alto, nestes casos apresentam-se com uma largura que varia entre 1,0 metro e 1,5 metros.
- ≥ Nas avenidas novas, nomeadamente no núcleo urbano de Benavente e Samora Correia, onde existe comércio e serviços apresentam uma largura que varia entre os 2,0 metros e os 3,0 metros.
- ≥ Outros arruamentos urbanos, também no núcleo urbano de Benavente e Samora Correia apresentam uma largura que variam entre o 1,0 metro e 1,5 metros.
- ≥ Nas áreas de zonas antigas, nomeadamente Benavente e Samora Correia, os passeios são visíveis e constituem uma peça essencial de algumas importantes intervenções ao nível do espaço público, nos outros aglomerados urbanos do concelho Barrosa e Santo Estêvão, a existência de passeios coincide com o núcleo central e com algumas intervenções mais recentes, enquanto os restantes arruamentos na generalidade não apresentam passeios, salvo alguns casos onde se identificam pequenas intervenções ao nível do espaço público e se introduzem pequenos passeios.
- ≥ O estacionamento constitui um dos problemas dos aglomerados do concelho e em especial dos núcleos urbanos de Benavente e Samora Correia, essencialmente nos seus núcleos mais antigos.

Os investimentos de conservação dos pavimentos têm determinado que as vias do concelho se encontrem num estado razoável de conservação. Contudo existem algumas vias que, pelas ligações que constituem actualmente, apresentam características em termos de perfil e estado de conservação deficientes, nomeadamente a E.M. 118-1.

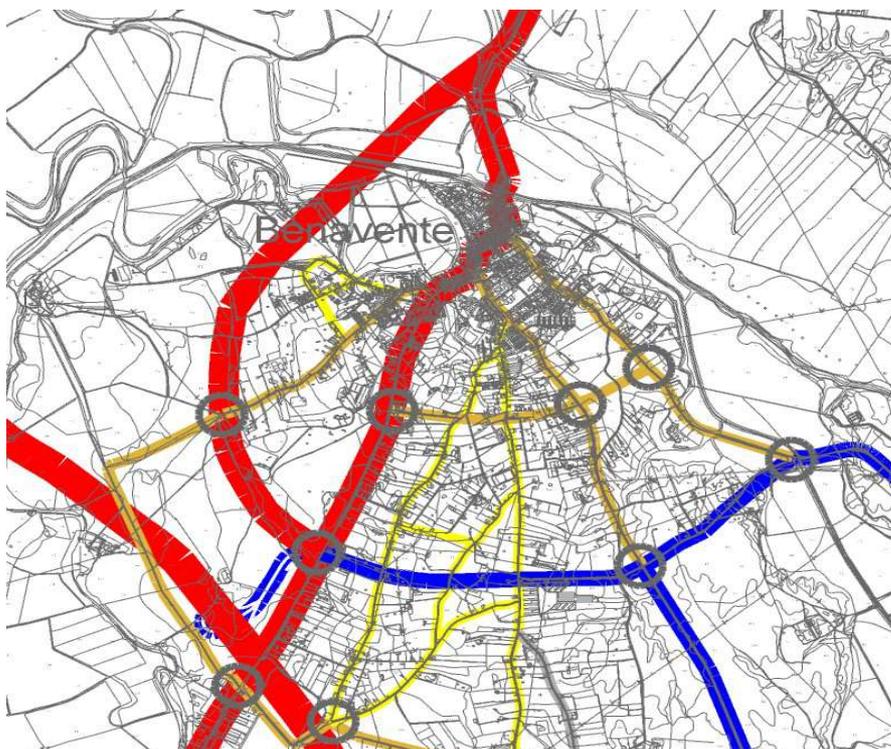
Neste contexto, entende-se que a intervenção no território impõe ao Plano Director Municipal a necessidade de equacionar alguns aspectos do modelo viário, nomeadamente equacionando um conjunto de novos eixos viários que completem ou reformulem a malha já existente, criando assim alternativas que ofereçam boas condições de circulação e escoamento de tráfego, nomeadamente nas relações entre aglomerados vizinhos, actualmente muito dependentes da rede principal, bem como na articulação com a rede viária de carácter regional.

2. PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

Procurando dar resposta ao conjunto de problemas anteriormente identificados, aponta-se a necessidade de prever um conjunto de novas vias estruturantes, reforçando as ligações entre as diferentes partes do concelho, propondo-se a sua continuidade e alteração para perfis adequados à circulação.

No capítulo das ligações viárias na freguesia de **Benavente**, destacam-se as que se visualizam na figura seguinte.

FIGURA 3757 – HIERARQUIA VIÁRIA – FREGUESIA DE BENAVENTE



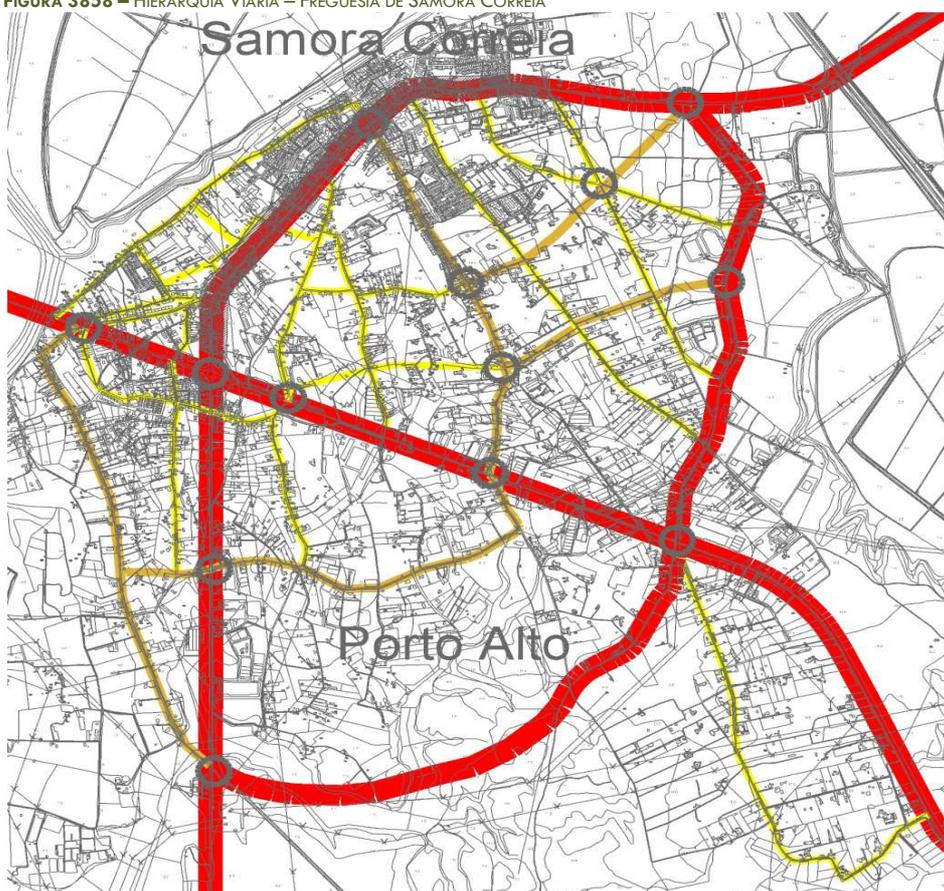
Para além da indispensável ligação ao nó da A10 (IC11) / A13 (IC3), torna-se essencial a criação de uma circular Nascente, que constitui uma ligação entre a E.N. 118 a norte de Benavente, cruzando a EM 515 e a EM 118-1 e terminando novamente na E.N. 118, agora a Sul de Benavente. Esta via apresenta-se como uma excelente alternativa à E.N.118, nas ligações Norte/Sul, libertando, dos movimentos de atravessamento, o centro urbano de

Benavente, essencialmente no já muito saturado troço da E.N. 118, e facilitando a intervenção nos espaços públicos com vista a uma maior qualidade urbana das formas de ocupação.

Além disso, será necessário a criação de outras vias urbanas, que ajudem a estruturar todo o espaço urbano de Benavente, articulando o centro urbano, o espaço multifuncional, o nó da A10 / A13, e amarrando toda a malha radial de acesso a Benavente, constituída pelas nacionais (EN118, EM118-1 e EM 515).

No capítulo das ligações viárias na freguesia de **Samora Correia**, destacam-se:

FIGURA 3858 – HIERARQUIA VIÁRIA – FREGUESIA DE SAMORA CORREIA



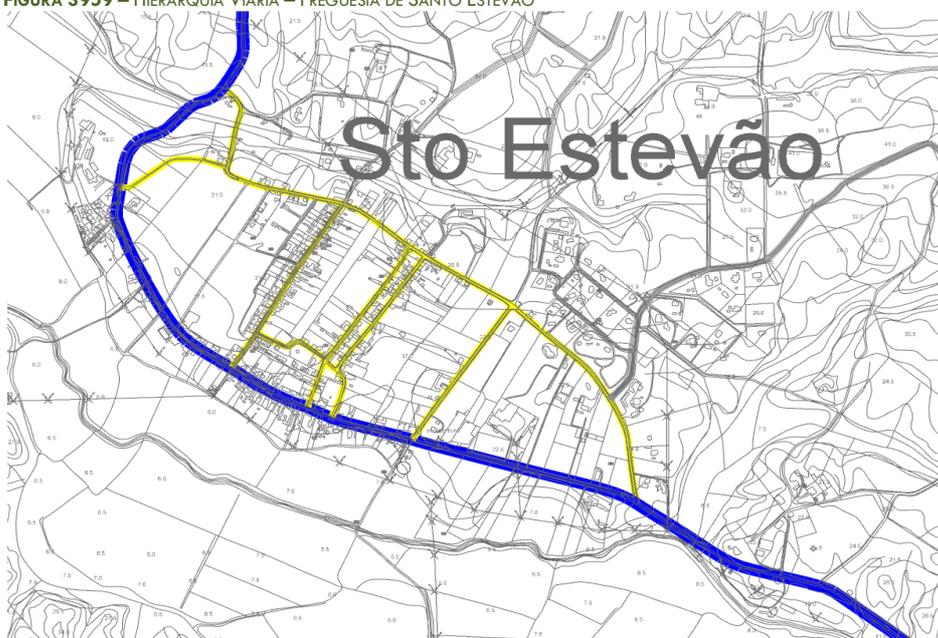
A necessidade de criar uma circular Nascente, que constitui uma ligação entre a E.N.118 a Norte de Samora Correia e a E.N.10 a Nascente de Porto Alto. Esta via oferece uma excelente alternativa à E.N.118 e E.N.10, nas ligações Norte/Sul, libertando dos movimentos de atravessamento os centros urbanos de Samora Correia e Porto Alto, facilitando igualmente a

intervenção nos espaços públicos, essencialmente no já saturado troço da EN 118, com vista a uma maior qualidade urbana das formas de ocupação.

Para além da criação de outras vias urbanas que ajudem a estruturar os aglomerados urbanos de Samora Correia e Porto Alto, através da modernização e reestruturação da rede viária local, muito associada à definição de novos perfis viários, importa salientar a criação de uma avenida urbana que articule a malha radial existente e ao mesmo tempo ajude a promover a identidade de um espaço de maior centralidade na malha urbana de Samora Correia.

No capítulo das ligações viárias na freguesia de **Santo Estevão**, destacam-se:

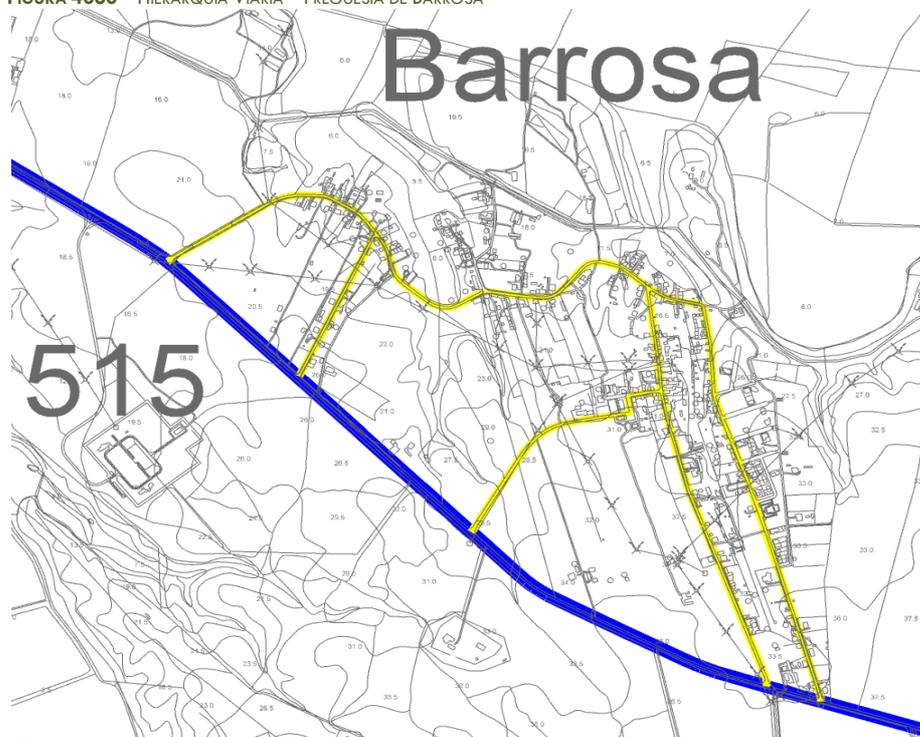
FIGURA 3959 – HIERARQUIA VIÁRIA – FREGUESIA DE SANTO ESTEVÃO



No que respeita ao aglomerado de Santo Estevão, em termos viários, apresenta uma total dependência da E.M.118-1, que induz uma aposta essencialmente da melhoria dos arruamentos existentes, promovendo a transformação de estradas em ruas, de cruzamentos viários em largos ou pequenas praças, operação que irá confirmar a importância que esses pontos já apresentam na situação actual. Neste âmbito, paralelamente ao reforço do carácter do povoamento, será conveniente a recuperação e actuação, das formas de nucleação existentes, que podem potenciar uma imagem mais urbana e consolidada do povoamento linear.

No capítulo das ligações viárias na freguesia da Barrosa, destacam-se:

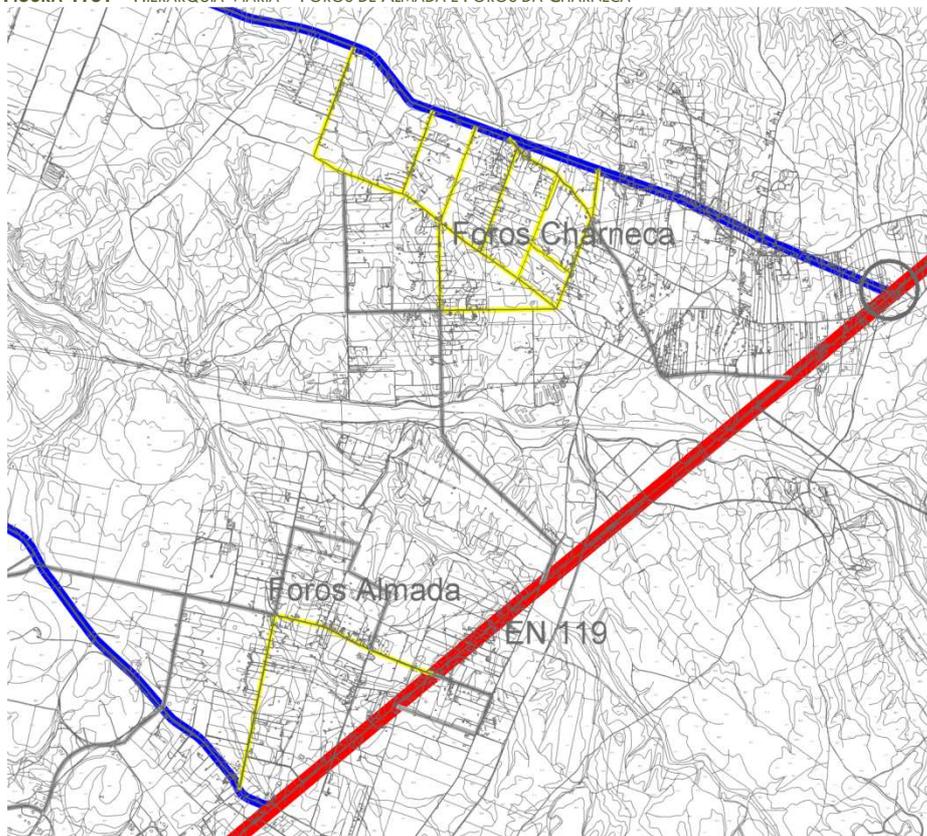
FIGURA 4060 – HIERARQUIA VIÁRIA – FREGUESIA DE BARROSA



No que respeita ao aglomerado da Barrosa, em termos viários, apresenta uma total dependência da E.M.515 que, associada à sua reduzida dimensão, induz uma aposta essencialmente da melhoria dos arruamentos existentes, promovendo a transformação de estradas em ruas, de cruzamentos viários em largos ou pequenas praças, operação que irá confirmar a importância que esses pontos já apresentam na situação actual. Neste âmbito, paralelamente ao reforço do carácter do povoamento, será conveniente a recuperação e actuação, das formas de nucleação existentes, que podem potenciar uma imagem mais urbana e consolidada do povoamento linear.

No capítulo das ligações viárias nos Foros de Almada e Foros da Charneca, destacam-se:

FIGURA 4161 – HIERARQUIA VIÁRIA – FOROS DE ALMADA E FOROS DA CHARNECA

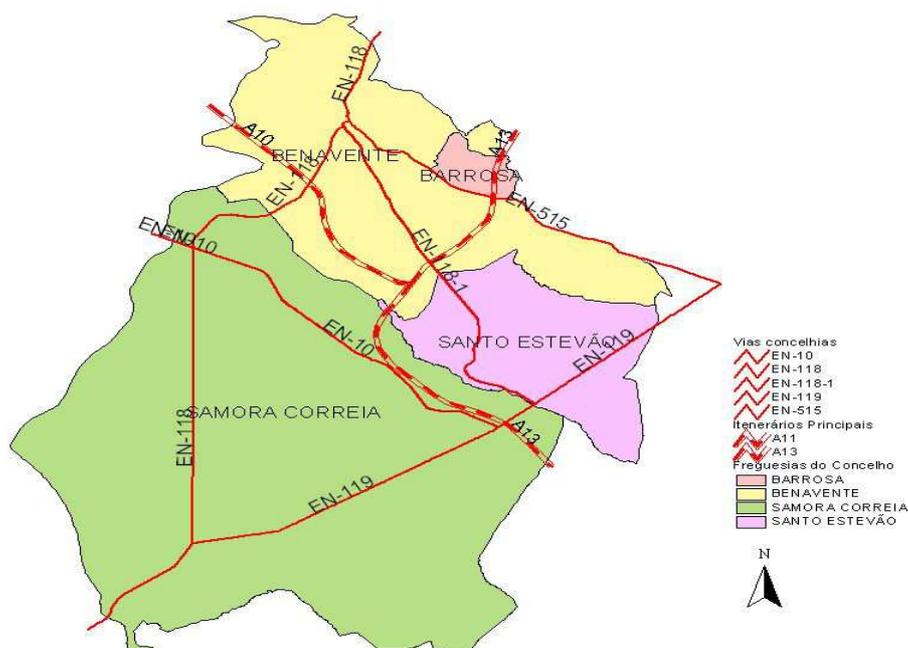


No que respeita aos aglomerados dos Foros de Almada e Foros da Charneca, em termos viários, as intervenções resumem-se essencialmente à melhoria dos arruamentos existentes, promovendo a transformação de estradas em ruas, de cruzamentos viários em largos ou pequenas praças, operação que irá confirmar a importância que esses pontos já apresentam na situação actual. Neste âmbito paralelamente ao reforço do carácter do povoamento, será conveniente a recuperação e actuação, das formas de nucleação existentes, que podem potenciar uma imagem mais urbana e consolidada do povoamento linear.

Em termos de estrutura viária, o território do concelho de Benavente encontra-se estruturado fundamentalmente por importantes eixos viários de carácter regional e supra municipal: os Itinerários Complementares n.º 11 (A10) e n.º 3 (A13), que no seu conjunto constituem uma importante estrutura viária de ligação entre a A1-IP1 ligação Lisboa/Porto e a A2/A6, este último

com ligação ao Algarve e a Madrid. Estes eixos irão assim assumir um papel estruturante à escala do concelho, aumentando consideravelmente o nível de acessibilidade, conferindo-lhe vantagens e potencialidades no quadro regional e supra nacional, reduzindo substancialmente a distância aos principais centros urbanos.

FIGURA 4262 – HIERARQUIA VIÁRIA – CONCELHO DE BENAVENTE



Através do IC3 (A13), ficam assim garantidas as ligações à A1-IP1, A2 e A6, funcionando assim como importante alternativa à Ponte Vasco da Gama, nas ligações Norte-Sul e especificamente no que diz respeito ao concelho de Benavente, como alternativa à saturada E.N. 10, diminuindo consideravelmente o número de circulações em termos de tráfego de atravessamento. Aquando da concretização do IC11 (A10), ficaram garantidas boas acessibilidades entre Torres Vedras (IC1-A8), o nó do Carregado (IP1-A1), e o IC3, nó de Pegões e nó da Marateca. Com a construção do IC3 e do IC 11, fica completa uma malha viária que oferece uma relação preferencial entre vários eixos de importância regional, nomeadamente entre o IP6 e consequentemente o IC2, O IP1-A1 e o IP7-A2-A6, garantindo ligações preferenciais ao Norte do País, bem como ao Alto Alentejo e à vizinha Espanha.

3. HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

As vias têm como objectivo ligar entre si as peças do território, adquirindo vários significados e funções de acordo com as suas características geométricas, actividade marginal e movimento de pessoas, tornando-se particularmente importantes as ruas, largos e praças, como locais de comunicação e de comércio e como palco de acontecimentos sociais, culturais e políticos.

A existência de um modelo de circulação legível e hierarquizado contribui para:

- ≥ A identificação e clareza de trajectos e percursos;
- ≥ Potenciar uma maior fluidez de tráfego;
- ≥ Descongestionar as áreas urbanas principais;
- ≥ Melhorar a qualidade ambiental dos diversos espaços urbanos;

assumindo um papel crucial na definição de uma política de transportes e gestão de tráfego.

Pretende-se, deste modo, que a legibilidade e estruturação da malha viária assegure um acréscimo na mobilidade, na qualificação dos espaços urbanos, fomentando a diversidade das vivências espaciais. Desta forma, é fundamental a definição de uma hierarquização, ainda que polivalente e flexível, que permita a identificação de trajectos e percursos.

As vias terão, portanto, de ser função das propostas urbanísticas complementando-as e fornecendo um dos elementos de ligação entre os vários sectores urbanos, não sendo, no entanto, elas a determinar esse desenvolvimento. Assim, as intenções da hierarquização viária proposta apoiam-se fundamentalmente nos seguintes factores: malha existente e necessidade da sua continuidade e necessidade de novas vias. Em termos ideais assume-se que uma rede viária devia conter apenas dois tipos de vias:

- ≥ Vias estruturantes que garantem as ligações entre os diferentes aglomerados urbanos, estando vocacionadas apenas para os grandes trajectos, pretendendo obter os máximos níveis de capacidade com níveis adequados de segurança;
- ≥ Vias locais, que garantem o acesso aos espaços urbanos onde se localizam todas as actividades, pretendendo garantir não só a acessibilidade às propriedades, mas também a existência de uma qualidade ambiental e de vida elevados.

Na prática existe uma gradação nas características das vias existentes, que vão desde as puramente estruturantes até às locais, passando por outras que servem, em diferentes graus, ambas as missões.

De acordo com o anteriormente referido, o modelo de hierarquização da malha viária proposta, assentou fundamentalmente na classificação por níveis, consoante a sua importância, enquanto elemento estruturante do sistema viário, ou do sistema de transporte público, ou ainda, das funções urbanas que as suas áreas marginais possam vir a desempenhar, definindo para esse efeito os perfis transversais aconselháveis, não só do ponto de vista funcional, mas também paisagístico, independentemente das suas características actuais, mas tendo em atenção a sua classificação em termos de PRN 2000.

Neste âmbito, para o concelho de Benavente, podemos definir e caracterizar a seguinte classificação:

- ≥ Rede Viária Nacional / Regional;
- ≥ Rede Viária de Distribuição;
- ≥ Rede Viária Urbana Estruturante;
- ≥ Rede Viária Urbana;
- ≥ Rede Viária Rural.
- ≥ Rede Viária Local e/ou de Acesso

De notar que, embora estejam implícitas nesta classificação características de ordem geométrica, tal não implica a obrigatoriedade de uma rigidez completa a esse nível.

REDE VIÁRIA NACIONAL / REGIONAL – De acordo com o PRN 2000, e especificamente no concelho de Benavente, integra a rede nacional complementar, formada pelos Itinerários Complementares (IC 11 e IC 3), pelas estradas nacionais (E.N. 10 , E.N. 118 e E.N. 119) e ainda pela duas variantes propostas aos aglomerados de Benavente e Samora Correia. Esta rede assegura a ligação entre a rede nacional fundamental e os centros urbanos de influência concelhia ou supra concelhia, mas intradistrital.

Os Itinerários Complementares são as vias que, no contexto do plano rodoviário nacional, estabelecem as ligações de maior interesse regional, bem como as principais vias envolventes e de acesso nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. São portanto, vias rápidas de

carácter regional de perfil adequado à fluidez do tráfego e que constituem as ligações por excelência entre os pólos urbanos de grande importância a nível nacional.

As Estradas Nacionais, por sua vez, procuram assegurar níveis significativos de fluidez e capacidade de tráfego, sendo no entanto necessário atender às necessidades dos desenvolvimentos urbanísticos que bordejam a via. Constituem as principais entradas e saídas dos aglomerados urbanos na sua ligação com os aglomerados envolventes, assumindo um papel estruturante à escala do concelho. Tratam-se portanto de vias com troços de carácter claramente urbano, que estabelecem as ligações principais entre os itinerários complementares e a malha urbana dos aglomerados: o estacionamento pode acontecer, mas apenas em zonas não críticas para a fluidez de tráfego; conflito veículo/peão resolvidos caso a caso, eventualmente em favor do peão, mas tendencialmente limitado a um número limitado de locais.

REDE VIÁRIA DE DISTRIBUIÇÃO – A rede viária de distribuição complementa a malha anterior, uma vez que se encontram articuladas com a rede de estradas nacionais, desempenhando um importante papel de distribuição, nas ligações desta rede de estradas nacionais com a malha urbana de alguns aglomerados que a marginam, assumindo-se como as principais entradas e saídas desses aglomerados urbanos, nas suas ligações com os aglomerados envolventes. Procuram garantir igualmente níveis significativos de fluidez e capacidade de tráfego, sendo no entanto necessário atender às necessidades dos desenvolvimentos urbanísticos que bordejam a via. Tratam-se portanto de vias com troços de carácter claramente urbanos: estacionamento deve acontecer sempre que possível em zonas não críticas para a fluidez de tráfego; conflito veículo/peão resolvidos caso a caso, eventualmente em favor do peão, mas tendencialmente limitado a um número limitado de locais.

REDE VIÁRIA URBANA ESTRUTURANTE - correspondem ao nível hierárquico mais elevado das vias urbanas. São vias com perfil generoso, consequência da elevada densidade de ocupação, e da elevada concentração de serviços, comércio e equipamentos, bem como de espaço verdes públicos. Estas vias e/ou Alamedas Urbanas, garantem por um lado a ligação entre a estrutura viária distribuidora e as vias urbanas locais e tem por si só uma componente significativa nas ligações entre as diferentes centralidades do mesmo aglomerado. O estacionamento é indispensável; deve ser dada prioridade ao peão; velocidades de circulação reduzidas, nomeadamente por restrições associadas a medidas de acalmia de tráfego.

REDE VIÁRIA URBANA – Só devem comportar tráfego local e pedonal: o peão é rei; o estacionamento é indispensável evitando, no entanto, pontos de conflito que induzam congestionamentos de tráfego; velocidades de circulação muito reduzidas, nomeadamente por restrições associadas a medidas de acalmia de tráfego e/ou geométricas; deverá ser possível compatibilizar a sua utilização com actividades de ordem social e de lazer no mesmo espaço.

REDE VIÁRIA RURAL – Vias inseridas em Espaço Rural, que só devem comportar tráfego local e pedonal (acesso às propriedades): na sua maior parte em terra batida, admitindo velocidades de circulação muito reduzidas, nomeadamente por restrições geométricas.

REDE VIÁRIA LOCAL E/OU DE ACESSO – consideram-se todas as restantes vias que servem de base ao acentamento urbano e/ou de acesso que servem o concelho e que surgem a partir das vias dos níveis hierárquicos superiores. Integram nesta classificação as ruas de carácter estritamente local, vias urbanas, de acesso às actividades e habitações.

FIGURA 4363 – HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA DO CONCELHO DE BENAVENTE

VIAS NACIONAIS / REGIONAIS	IC 11 - PRN 2000 REDE COMPLEMENTAR IC 3 - PRN 2000 REDE COMPLEMENTAR E.N. 10 - PRN 2000 REDE COMPLEMENTAR – ESTRADA NACIONAL 10 E.N. 118 - PRN 2000 REDE COMPLEMENTAR – ESTRADA NACIONAL 118 E.N. 119 VARIANTE A BENAVENTE VARIANTE A SAMORA CORREIA PORTO ALTO
VIAS DE DISTRIBUIÇÃO	E.M. 118-1 E.M. 515
VIAS URBANAS ESTRUTURANTES	VIA DE ESTRUTURA URBANA – CIRCULAR URBANA DE BENAVENTE VIA DE ESTRUTURA URBANA – LIGAÇÃO EN 118 / EN 10 EM SAMORA CORREIA VIA DE ESTRUTURA URBANA – CIRCULAR URBANA DE SAMORA CORREIA / PORTO ALTO (1º ANEL) VIA DE ESTRUTURA URBANA – CIRCULAR URBANA DE SAMORA CORREIA / PORTO ALTO (2º ANEL)
VIAS URBANAS	RESTANTES VIAS / ARRUAMENTOS IDENTIFICADOS OU NÃO NA PLANTA DE ORDENAMENTO E PLANTA DA REDE VIÁRIA, E INSERIDAS EM ESPAÇO URBANO
VIAS RURAIS	RESTANTES VIAS / ARRUAMENTOS IDENTIFICADOS OU NÃO NA PLANTA DE ORDENAMENTO E PLANTA DA REDE VIÁRIA, E INSERIDAS EM ESPAÇO RURAL
VIAS LOCAIS E/OU DE ACESSO	TODAS AS RESTANTES VIAS URBANAS OU DE LIGAÇÃO ENTRE AS VIAS REFERIDAS NOS TRÊS NÍVEIS ANTERIORES E QUE CONSTITUEM A BASE DE TODO O DESENVOLVIMENTO URBANO DO CONCELHO.

A **REDE DE VIAS NACIONAIS / REGIONAIS** com influência directa no concelho de Benavente, é constituída pelos novos eixos do IC11, e do IC3, pelas actuais E.N. 10, E.N. 118, E.N. 119, bem como pelas variantes propostas aos aglomerados de Benavente e de Samora Correia.

A rede de Estradas Nacionais existentes no território são, de facto, as principais geradoras de tráfego, articulando as várias malhas existentes no território, uma vez que atravessam os aglomerados urbanos mais importantes, amarrando as vias de carácter mais urbano, permitindo desta forma uma melhoria considerável na mobilidade, evitando o tráfego de atravessamento no interior dos núcleos urbanos, nomeadamente através de variantes aos centros urbanos. É esta classe viária que, articulando as várias malhas existentes na sua envolvente, estabelece a ligação destas com a malha viária estruturante.

A **REDE DE VIAS DISTRIBUIDORAS** (vias Inter-Municipais) são as que estabelecem a ligação entre a malha urbana e a rede de estradas nacionais, assumidas como importantes geradoras de tráfego articulando as várias malhas existentes no território, que de alguma forma atravessam alguns aglomerados urbanos, amarrando as vias de carácter mais urbano,

Como vias distribuidoras classificam-se a EM 118-1 e a EM 515, que apesar de se apresentarem como vias municipais, em termos de classificação de acordo com o PRN (já foram desclassificadas), desempenham função idêntica na malha viária, motivo pelo qual integram a rede de vias distribuidoras que abrange o concelho de Benavente.

A **REDE VIÁRIA URBANA ESTRUTURANTE**, corresponde ao nível hierárquico mais elevado das vias urbanas. Identificam-se aquelas que se assumem como principais vias e/ou alamedas receptoras do tráfego local gerado pela malha urbana, escoando depois na rede de vias distribuidoras. Identificam-se com estas funções na malha viária dos principais aglomerados do concelho de Benavente, a via de Estrutura Urbana – Circular Urbana de Benavente, a Via de Estrutura Urbana – Ligação EN 118 / EN 10 em Samora Correia, a via de Estrutura Urbana – Circular Urbana de Samora Correia / Porto Alto (1º Anel) e (2º Anel), o troço urbano da EN 118 – Benavente e ainda o troço urbano da EN 118 – Samora Correia / Porto Alto.

Na **REDE VIÁRIA URBANA**, consideram-se todas as restantes vias e/ou arruamentos de serviço e acesso que servem o espaço urbano do concelho e que surgem a partir das vias dos níveis hierárquicos superiores. Integram nesta classificação as ruas de carácter estritamente local em espaço urbano de acesso às principais actividades e habitações. Encontram-se identificadas em planta aquelas que do ponto de vista da estruturação urbanística, são indispensáveis à continuidade do tecido urbano existente.

Na **REDE VIÁRIA RURAL**, consideram-se as vias e/ou caminhos de serviço e acesso, não coincidentes com as anteriores e inseridas em espaço rural na estrutura de ordenamento. Integram esta classificação as estradas e/ou caminhos de carácter estritamente local e de acesso às principais actividades e propriedades em espaço rural. Encontram-se identificadas em planta aquelas que, por razões de proximidade ao espaço urbano, se assumem como as que, mediante determinados parâmetros e se inseridas em Unidade Urbana Homogénea, poderão admitir alguma edificação.

REDE VIÁRIA LOCAL E/OU DE ACESSO – consideram-se todas as restantes vias que servem de base ao acentamento urbano e/ou de acesso que servem o concelho e que surgem a partir das vias dos níveis hierárquicos superiores. Integram nesta classificação as ruas de carácter estritamente local, vias urbanas, de acesso às actividades e habitações.

4. ESTACIONAMENTO

O estacionamento constitui um dos problemas dos aglomerados mais importantes do concelho, nomeadamente Benavente e Samora Correia. O território não se encontra organizado e dimensionado, a nível de espaços para estacionamento nos locais onde existe maior concentração urbana, serviços, e comércio.

Trata-se, portanto, de um aspecto importante na qualificação das malhas urbanas dos aglomerados, a boa localização e identificação dos parques de estacionamento, onde todos os visitantes deverão estacionar, a boa gestão destes aspectos mostra a qualidade do local, tornam-no atraente para quem o visita e dá um sentido de organização.

Nas zonas de núcleos antigos este problema é mais evidente, havendo necessidade de encontrar alternativas, nomeadamente a criação de espaços na proximidade destes núcleos que possa minimizar o problema.

De acordo com o levantamento efectuado, podemos retirar algumas considerações que nos ajudam a identificar e a clarificar os problemas existentes, ou seja, os núcleos antigos são, sem dúvida, as zonas onde existe um elevado défice de oferta de estacionamento.

Por outro lado, verifica-se que as condições de operacionalidade do estacionamento nos núcleos urbanos, em especial nas zonas onde existe uma maior concentração de actividades ligadas ao comércio e serviços, revelam a existência de situações de inadequação da oferta à procura. Verifica-se que a habitação joga um papel decisivo nos motivos associados à procura de estacionamento, uma vez que as carências, para a grande maioria das zonas são sentidas durante a noite (sendo certo que a procura nocturna de estacionamento está sempre associada à residência).

Tendo em conta o défice de estacionamento, para além da necessidade premente de criação de alguns parques de estacionamento, importa rapidamente avaliar o nível de comprometimento da sua localização e impor a definição de regras para o dimensionamento da oferta de estacionamento em novos loteamentos e construções, que poderão ir para além do imposto na legislação aplicável.

FIGURA 4464 – HIERARQUIA VIÁRIA PROPOSTA PARA O CONCELHO DE BENAVENTE



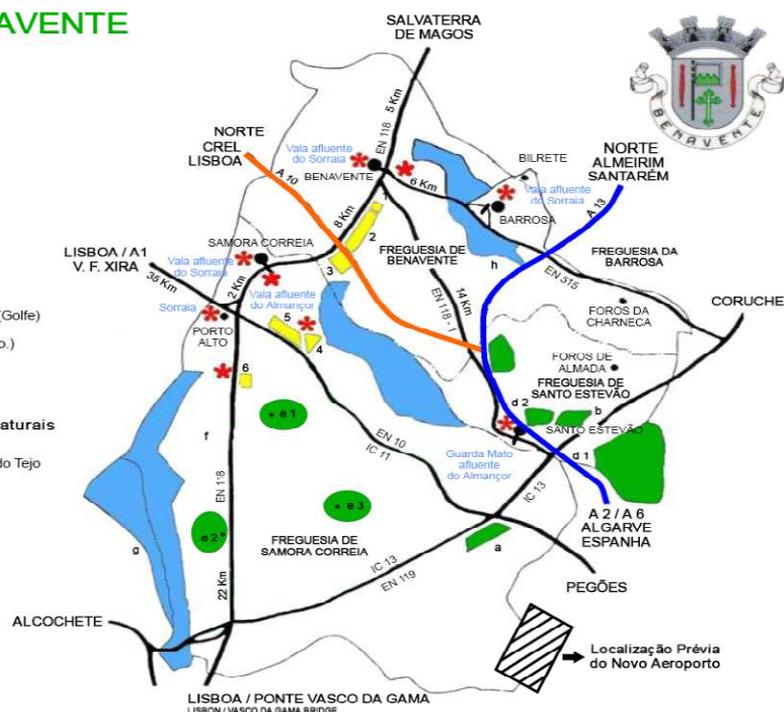
5. NOVAS DINÂMICAS

5.1. INTRODUÇÃO

Em 2005, o Governo português decide avançar para a construção de um novo aeroporto em Portugal, mais propriamente na região de Lisboa, isto por se considerar que o aeroporto da Portela, confinado nos perímetros urbanos da cidade de Lisboa apresenta “limitações face às previsões de aumento do tráfego aéreo”. O objectivo deste novo aeroporto é o “dotar o País de uma infra-estrutura aeroportuária com características modernas, com grande capacidade e qualidade de resposta, no âmbito de uma estratégia nacional para o sector dos transportes, e do transporte aéreo em particular.”⁴

FIGURA 4565 – CONCELHO DE BENAVENTE - ENQUADRAMENTO

MUNICÍPIO DE BENAVENTE LEGENDA / LEGEND



⁴ Avaliação Ambiental Estratégica do Estudo para a Análise Técnica Comparada das alternativas de localização do Novo Aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete – Relatório Ambiental – Versão Final

Depois de vários estudos comparativos, o Novo Aeroporto de Lisboa foi escolhido para ser construído nos terrenos correspondentes ao Campo de Tiro de Alcochete, sendo 80% deste pertencente ao concelho de Benavente.

No Plano Director do Novo Aeroporto de Lisboa vem referido que o Campo de Tiro de Alcochete “possui vantagens significativas em termos de disponibilidade de terreno utilizável e de flexibilidade operacional e comercial a longo prazo”. O novo Aeroporto de Lisboa (NAL), vai trazer seguramente forte impacto no concelho de Benavente, nomeadamente ao nível do planeamento urbano e das mobilidades, da economia local, da demografia e do ambiente.

O Campo de Tiro de Alcochete (CTA) está localizado a cerca de 40 km a Leste da cidade de Lisboa. O CTA é um espaço de cerca de 7450ha que pertence na sua maioria ao concelho de Benavente – freguesia de Samora Correia, e ao concelho do Montijo – freguesia de Canha.

Esta área contém actualmente as instalações das Forças Armadas que servem de apoio à carreira de tiro e a outras funções militares, assim como uma pista de aviação de utilização ocasional e uma imensa área rural de eucaliptal, mas também destinada ao montado e ao regadio.

O CTA localiza-se na margem esquerda do rio Tejo e é limitada a Poente pelo pela EN 118 e aproxima-se a Nascente da EN10 e da A13. Dos 7450 ha do CTA, o NAL corresponderá a 1800 ha (25% da área total). Sendo necessário aumentar o número de pistas ou incorporar uma cidade aeroportuária, é possível integrar estes nos 7450 ha do CTA, mesmo incluindo uma zona tampão e de preservação ambiental. Em recurso poderão ainda ser utilizadas áreas contíguas ao CTA.

Definem-se como objectivos Estratégicos da NAL e da futura cidade aeroportuária compatíveis com os propósitos de desenvolvimento socio-económico do município de Benavente:

- “Constituir uma alavanca relevante das actividades empresariais e do desenvolvimento económico à escala local, regional, nacional e internacional, tornando-se factor decisivo internacionalização e competitividade da economia portuguesa.

- Dispor de um sistema de transportes eficiente, tecnicamente viável e centrado na articulação modal, fazendo parte integrante da modernização das acessibilidades na Região.”
- A progressiva incorporação da função de infra-estrutura aeroportuária, desenvolvida numa lógica de eficiência operacional, em plataformas e nós integrados em redes internacionais e dotados de formas de intermodalidade alargada, desenvolvidas numa lógica de eficácia competitiva.
- A progressiva afirmação dos aeroportos como espaços de aglomeração de actividades e serviços onde os elementos de mobilidade e conectividade global ou internacional surgem como novos factores competitivos potenciadores de oportunidades para o transporte aéreo, para as empresas utilizadoras e para os territórios da respectiva área de influência.
- A progressiva necessidade de estreitamento das formas de cooperação nomeadamente entre os operadores de aeroportos, as companhias de aviação e os restantes operadores e prestadores de serviços directamente associados ao “sector” do transporte aéreo, como elemento indispensável de sustentabilidade.
- O progressivo alargamento do âmbito das actividades associáveis à exploração de um aeroporto, seja pela pressão de obtenção de receitas, seja pela possibilidade de captação de sinergias associadas às “economias de aglomeração”.⁵

5.2. DEFINIÇÃO DE CIDADE-AEROPORTO – UM MODELO A SEGUIR POR BENAVENTE?

aerotropolis *A city in which the layout, infrastructure, and economy are centered around a major airport.*⁶

*A population and business center formed around an airport in the way that cities once formed around ports or crossroads.*⁷

⁵ Avaliação Ambiental Estratégica do Estudo para a Análise Técnica Comparada das alternativas de localização do Novo Aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete – Relatório Ambiental – Versão Final

Michael Brink, “Officials Are Trying to Raise a City in the Shadow of Detroit’s Airport”⁶

⁷ John Kasarda, idem

Nos dias de hoje, planear a instalação de um aeroporto não implica apenas a construção da infra-estrutura por si só; passa também por criar um espaço envolvente que potencie o desenvolvimento regional através da fixação de actividades económicas e que estimule a geração de riqueza e promova o emprego.

As cidades-aeroporto ou *aerotropolis* concentram actividades urbanas que podem ou não estar relacionadas com a actividade aeroportuária, sendo elas menos relacionadas com o uso residencial e mais com o da concentração de serviços e das tecnologias da informação e comunicação.

Estas cidades agregam as seguintes categorias:

- ≥ Fornecimento de infra-estruturas
- ≥ Fornecimento de serviços às empresas (“B2B”)
- ≥ Fornecimento de serviços aos consumidores (“B2C”), numa dinâmica em que a “aviação” e “não-aviação”, se articulam.

As cidades-aeroporto normalmente atraem actividades relacionadas com a indústria informática, as telecomunicações, a logística, a hotelaria, os centros comerciais, complexos culturais e desportivos, parques de negócios, escritórios para pessoas que viajam regularmente. No mundo existem vários exemplos deste tipo de cidades: Amesterdão, Washington, Seoul, Banguercoque, Dubai, etc...

5.3 CONSERVAÇÃO DA NATUREZA E BIODIVERSIDADE

A Biodiversidade local, associada sobretudo ao Estuário do Tejo, irá sofrer impactos nocivos inevitáveis e incontornáveis com a construção da NAL. Estes impactos negativos são considerados de grau médio – impactos potencialmente muito negativos - pois existe uma elevada incerteza relativamente aos procedimentos recorrentes do projecto e nas implicações a ter na transformação do uso do solo sobretudo no que se refere às áreas Classificadas do Estuário do Tejo e áreas de montado e também relativamente à migração das aves do Estuário.

Para os danos na biodiversidade local foram definidas as seguintes orientações ⁸:

“i) Alargamento da Reserva Natural do Estuário do Tejo, de forma a fazê-la coincidir com os limites das correspondentes Zona de Protecção Especial de Aves (ZPE) e Sítios de Importância Comunitária (SIC);

ii) Constituição de uma zona tampão em volta da ZPE/SIC do Estuário do Tejo, incluindo as zonas de maior valor ecológico da sua envolvente;

iii) Protecção da área do CTA não afectada pela implantação do NAL, englobando-a na SIC do Estuário do Tejo.

iv) Reorganização da Estrutura Ecológica Regional da AML e melhoria da sua articulação com a do Alentejo, de forma a fazer face ao previsível aumento da pressão sobre as áreas estruturantes e vitais, bem como ao estrangulamento de corredores ecológicos.

v) Promoção de medidas de compensação funcionais, tendo em vista a recuperação ou melhoria da qualidade ambiental de núcleos chave de vegetação espontânea, em particular zonas húmidas ou com lagoas temporárias, da zona tampão e da rede de corredores e áreas nucleares na margem sul da AML.

vi) Constituição de uma rede de corredores ecológicos que minimize o efeito de isolamento da ZPE/SIC do Tejo, permitindo ligações ao Estuário do Sado, montados de Coruche, etc, onde seja fortemente condicionada a artificialização do território.

vii) Selecção de uma orientação das pistas que minimize as interferências com os movimentos de aves, que não comprometa a operacionalidade do aeroporto mas reduza os riscos de colisão e os impactes negativos sobre espécies de conservação prioritária.

viii) Criação de áreas alternativas de alimentação de aves aquáticas, nomeadamente do maçarico-de-bico-direito, caso seja necessário limitar a sua utilização de áreas incompatíveis com a segurança aeronáutica.”

⁸ Avaliação Ambiental Estratégica do Estudo para a Análise Técnica Comparada das alternativas de localização do Novo Aeroporto de Lisboa na zona da Ota e na zona do Campo de Tiro de Alcochete – Relatório Ambiental – Versão Final

ix) Gestão avifaunística dos açudes de Vale Migalhas, Prudência Norte, Prudência Sul, Carro Quebrado, Aranha, Rola e Pulgas e do arrozal da Mata do Duque, onde o elevado número de aves aquáticas actualmente existente poderá resultar em risco acrescido de colisão com aeronaves.

x) Compensação da perda do Açude do Areeiro, através da criação de uma zona húmida favorável para aves aquáticas, num local onde não haja risco de colisão das aeronaves com aves.”

5.4. ACESSIBILIDADES E DIRECTRIZES PARA O ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

Para aceder à NAL pretende-se a construção de uma nova auto-estrada entre nós da A12 - A13 e a construção de outros novos acessos de ligação IC3-IC13 (previsto no relatório Avaliação Ambiental Estratégica do Estudo para a Análise Técnica Comparada das alternativas de localização do NAL na zona da Ota e na zona do CTA) e IC13-A33, assim como o futuro IC11 de ligação A8 – A10 (ambos previstos no Plano Rodoviário Nacional). Este último poderá permitir um acesso de qualidade à A8, A1, A2 e A6.

O traçado previsto de alta velocidade está programado para passar a Sul do CTA, podendo ter várias ligações possíveis à bitola europeia: Porto – Aveiro – Coimbra – Leiria – G.Oriente – NAL (CTA); Porto – G. Oriente – NAL (CTA); *Shuttle* ferroviário G. Oriente – NAL (CTA). Pretende-se a construção duma linha de comboio semi-expresso de ligação da NAL à rede de metro da cidade de Lisboa.

No que se refere às ligações ferroviárias convencionais estão previstos ramais de ligação do NAL até à Linha de Cintura de Lisboa: Sete Rios – Entrecampos – Roma/Areeiro – Pinhal Novo – NAL num percurso que demorará cerca de 33 minutos.

A construção do NAL no CTA implica mudanças profundas na transformação e uso do solo dos municípios afectos, nomeadamente Benavente, e neste âmbito importa:

- ≥ Estabelecer as medidas jurídico-administrativas e de gestão do território relativas ao controlo do uso do solo no território de incidência do NAL;

- ≥ Rever/concluir os instrumentos de gestão territorial como sejam o PROT Oeste e Vale do Tejo e dos PDM do concelho de Benavente e municípios contíguos.
- ≥ Preservar o potencial agrícola, contendo a edificabilidade nas áreas agrícolas, ressalvando apenas a construção de instalações de apoio à actividade agrária, na zona adjacente ao NAL num raio de 20-25 km.

No que diz respeito à rede rodoviária, o concelho de Benavente, encontra-se actualmente numa situação privilegiada, uma vez que se encontra actualmente servido pelo nó de Benavente (A10-IC13 / A13-IC3), a que acresce ainda a recente conclusão da A10, que efectua a ligação entre a CREL e a A13 (entre ambas as margens do Tejo com a conclusão da Ponte do Carregado), que será a principal via de ligação a Lisboa a partir do NAL e ainda com a conclusão do IC3 que irá fechar a malha a Sul do Tejo, ligando o nó de Santarém ao do Montijo.

FIGURA 4666 – REDE RODOVIÁRIA BENAVENTE



FONTE: ESTUDO DE ORDENAMENTO DE ACTIVIDADES NA ENVOLVENTE DO NOVO AEROPORTO DE LISBOA

Este cenário em termos de rede viária e respectivos nós de acesso (nó de Benavente), coloca o concelho de Benavente numa localização estratégica onde se proporciona e potencia a localização de actividades logísticas, industriais e de serviços relacionadas com o NAL.

O concelho de Benavente será o principal visado, em termos de área de influência concelhia do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL). É um concelho que regista elevados ritmos de crescimento da população, comparativamente com os concelhos da grande região de Lisboa, apresentando uma taxa de crescimento populacional (2001/2005) de 13,9%. Benavente destaca-se dos demais concelhos, no que concerne à taxa de atracção de população, em 2001, indiciando a respectiva ligação com uma das zonas mais dinâmicas na respectiva expansão metropolitana.

É importante salientar que as características da rede viária actual, comparativamente com o passado recente, registam uma evolução muito significativa.

Na última década, e sobretudo a partir de 1998, deram-se importantes alterações nas condições de acessibilidade na região resultantes do alargamento da rede de Auto-estradas, IP e IC e da construção da Ponte Vasco da Gama e nova ponte de Santarém.

Até 2017, ano de referência para a entrada em funcionamento do NAL, deverá estar concluída a malha rodoviária fundamental da Região a qual constitui uma 'nova matriz' para o ordenamento do território.

A nova rede rodoviária reforça os eixos radiais a partir de Lisboa, mas cria ligações transversais que rompem a barreira orográfica estabelecendo relações directas (+/- 30 minutos) entre os eixos da A8 (Oeste) e A1 e IC3 (Vale do Tejo).

O IC11, ligação entre o nó do Carregado na A1 e a A8 servirá directamente o NAL, estabelecendo a sua ligação mais directa à região do Oeste.

Para o concelho de Benavente destaca-se primordialmente a forte dinâmica de crescimento dos empreendimentos turísticos, como é o caso do Infantado (Vargem Frsca), Vila Nova Sto Estevão, Sesmarias do Pau Queimado, Mata do Duque e Zambujeiro.

A localização na CTA do NAL, tenderá a reforçar as dinâmicas e tendências com especial relevo para a logística, reforçando o eixo logístico da A1, prolongando-o para Sul, bem como o corredor Carregado – Poceirão – Marateca com uma posição destacada para a zona de Benavente.

Benavente é ainda destacado como área potencial para localização de actividades económicas, uma vez que se localiza na área de forte influência directa do NAL, que é configurada e apoiada pela rede viária fundamental (A1, A8, A11, IC13, CREL) e pelos nós que se encontram localizados no concelho, que proporcionam condições de acessibilidade que potenciam a localização de actividades logísticas, industriais e de serviços relacionadas com a NAL e que o colocam a cerca de 30 minutos de Lisboa.

6. CONCLUSÕES

O concelho apresenta uma rede viária com uma densidade assinalável, embora nem sempre racionalmente distribuída, necessitando contudo de beneficiações ao nível do traçado, e essencialmente do pavimento e da sinalização.

As necessidades que se fazem sentir ao nível da rede viária concelhia, de acordo com o que foi possível detectar são, para além da beneficiação e correcção de algumas ligações, essencialmente ao nível da rede de distribuição e da rede urbana local, a criação de novas ligações que visem, essencialmente, resolver um problema detectado e salientado pelos presidentes das várias Juntas de Freguesia e que se prende com a grande dependência da rede principal (distribuidoras) nas ligações viárias inter-municipais, que é sem duvida a grande deficiência em termos de malha viária concelhia. No âmbito do anteriormente referido, salienta-se a necessidade da criação de uma malha viária estruturada e devidamente hierarquizada, onde se inclui a criação de variantes, nomeadamente a Benavente e Samora Correia/Porto Alto, em alternativa às saturadas E.N. 10 e E.N. 118.

Assim, de modo a que a legibilidade e estruturação da malha viária assegure um acréscimo na mobilidade e na qualificação dos espaços urbanos, fomentando a diversidade das vivências espaciais, é fundamental a definição de uma hierarquização, ainda que polivalente e flexível, que permita a identificação de trajectos e percursos, fundamentada na necessidade da continuidade da malha existente e na necessidade de novas vias, através da implementação de um perfil tipo, a indicar posteriormente e que identifique o nível hierárquico pretendido, de acordo com a Planta da Malha Viária e Transportes “Planta n.º 33”.

Ao nível da rede viária entendem-se como medidas essenciais:

- ≥ O reforçar das mobilidades internas e externas – a mobilidade como sustentáculo da posição metropolitana;
- ≥ Assegurar canais de mobilidade de distribuição entre sedes de freguesia e com o exterior;
- ≥ Intervir nos espaços de ligação da rede local à rede supra local – definir novos perfis viários.

7. QUADRO SÍNTESE

CARACTERÍSTICAS	POPULAÇÃO	FAMÍLIAS	ALOJAMENTOS	EDIFÍCIOS
BENAVENTE	8311	3054	4120	2745

ASPECTOS POSITIVOS (POTENCIALIDADES/OPORTUNIDADES)

- POTENCIAR AS ACESSIBILIDADES DE CARÁCTER REGIONAL, NOMEADAMENTE A A10 E A13;
- PROXIMIDADE DO NÓ DA A10/A13, COMO INCREMENTO NA MELHORIA DA REDE VIÁRIA MUNICIPAL
- VIA DE ESTRUTURA URBANA DO AGLOMERADO, PROMOVEDO A ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO;
- VARIANTE NASCENTE (LIGAÇÃO EN118 / EM 118-1), COMO ALTERNATIVA AO TRÁFEGO DE PASSAGEM NA JÁ SATURADA E.N. 118;
- ESPAÇO MULTIFUNCIONAL, ASSOCIADO AO NÓ DA A10/A13;
- FRENTE RIBEIRINHA, PROMOVEDO A QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.

ASPECTOS NEGATIVOS (PROBLEMAS/RISCOS)

- FRAGILIDADE DA REDE VIÁRIA EXISTENTE, COM AUSÊNCIA DE LIGAÇÕES VIÁRIAS DENTRO DOS AGLOMERADOS URBANOS, QUE GARANTAM CONTINUIDADE E ARTICULAÇÃO ENTRE DIFERENTES MALHAS DA REDE VIÁRIA EXISTENTE;
- CONGESTIONAMENTO E SATURAÇÃO DA EN 118;
- ELEVADO NÚMERO DE PONTOS DE CONFLITO DE TRÁFEGO NA EN 118.

ACÇÕES A DESENVOLVER:

- CONCRETIZAÇÃO DA VARIANTE NASCENTE COMO ALTERNATIVA AO TRÁFEGO DE ATRAVESAMENTO DA EN 118;
- DEFINIÇÃO DE NOVOS PERFIS VIÁRIOS, COM INTRODUÇÃO DE PASSEIOS E DE ARBORIZAÇÃO;
- CONSTRUÇÃO DE NOVAS AVENIDAS/ALAMEDAS URBANAS, QUE PROMOVAM O APARECIMENTO DE CONTÍNUOS VERDES, IMPORTANTES PARA O EQUILÍBRIO DOS ESPAÇOS URBANOS;
- INTRODUÇÃO DE MEDIDAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO – PAVIMENTO DIFERENCIADO, SINALÉTICA, ETC.
- IMPLEMENTAÇÃO DE NOVAS VIAS URBANAS, QUE PROMOVAM A LIGAÇÃO E ARTICULAÇÃO ENTRE AS DIFERENTES MALHAS DO ESPAÇO URBANO;
- IMPLEMENTAÇÃO DE UMA REDE DE PARQUES DE ESTACIONAMENTO, NA PROXIMIDADE DAS ÁREAS URBANAS DE MAIOR CONCENTRAÇÃO URBANA;
- MODERNIZAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DA REDE VIÁRIA LOCAL;
- CRIAÇÃO DE UMA MALHA URBANA COERENTE DE ESTRUTURAÇÃO DO AGLOMERADO.

CARACTERÍSTICAS	POPULAÇÃO	FAMÍLIAS	ALOJAMENTOS	EDIFÍCIOS
SAMORA CORREIA	12826	4620	6203	3859

ASPECTOS POSITIVOS (POTENCIALIDADES/OPORTUNIDADES)

- POTENCIAR AS ACESSIBILIDADES DE CARÁCTER REGIONAL, NOMEADAMENTE A A10 E A13;
- VARIANTE NASCENTE (LIGAÇÃO EN10 / EN 118), COMO ALTERNATIVA AO TRÁFEGO DE PASSAGEM NA JÁ SATURADAS E.N. 118 E EN 10;
- CRIAÇÃO DE UMA VIA DE ESTRUTURA URBANA SAMORA CORREIA PORTO ALTO, PROMOVENDO A LIGAÇÃO E ARTICULAÇÃO ENTRE AS DIFERENTES MALHAS DO ESPAÇO URBANO;
- FRENTE RIBEIRINHA E O NÚCLEO ANTIGO, PROMOVENDO A QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO URBANO.

ASPECTOS NEGATIVOS (PROBLEMAS/RISCOS)

- FALTA DE LIGAÇÕES VIÁRIAS DENTRO DO AGLOMERADO URBANO DE SAMORA CORREIA E PORTO ALTO;
- FRAGILIDADE DA REDE VIÁRIA EXISTENTE;
- SATURAÇÃO DA REDE PRINCIPAL E PONTOS DE CONFLITO DE TRÁFEGO – EN 118, EN10 E CRUZAMENTO DE PORTO ALTO.

ACÇÕES A DESENVOLVER:

- CONCRETIZAÇÃO DA VARIANTE NASCENTE COMO ALTERNATIVA AO TRÁFEGO DE ATRAVESSAMENTO NA EN118 E EN10;
- DEFINIÇÃO DE NOVOS PERFIS VIÁRIOS, COM INTRODUÇÃO DE PASSEIOS E DE ARBORIZAÇÃO;
- CONSTRUÇÃO DE NOVAS AVENIDAS/ALAMEDAS URBANAS
- MEDIDAS DE ACALMIA DE TRÁFEGO – PAVIMENTO DIFERENCIADO, SINALÉTICA
- IMPLEMENTAÇÃO DE NOVAS VIAS URBANAS, QUE PROMOVAM O APARECIMENTO DE CONTÍNUOS VERDES, IMPORTANTES PARA O EQUILÍBRIO DOS ESPAÇOS URBANOS;
- IMPLEMENTAÇÃO DE UMA REDE DE PARQUES DE ESTACIONAMENTO, NA PROXIMIDADE DAS ÁREAS URBANAS DE MAIOR CONCENTRAÇÃO URBANA;
- MODERNIZAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DA REDE VIÁRIA LOCAL;
- CRIAÇÃO DE UMA MALHA URBANA COERENTE DE ESTRUTURAÇÃO DO AGLOMERADO.

CARACTERÍSTICAS	POPULAÇÃO	FAMÍLIAS	ALOJAMENTOS	EDIFÍCIOS
STO ESTEVÃO	1381	526	805	752

ASPECTOS POSITIVOS (POTENCIALIDADES/OPORTUNIDADES)

- POTENCIAR AS ACESSIBILIDADES DE CARACTER REGIONAL, NOMEADAMENTE AO NÓ DA A13
- ARTICULAÇÃO COM A EM 118-1.

ASPECTOS NEGATIVOS (PROBLEMAS/RISCOS)

- AUSÊNCIA DE NOVAS LIGAÇÕES VIÁRIAS DENTRO DO AGLOMERADO URBANO, QUE PROMOVAM A ARTICULAÇÃO ENTRE AS DIFERENTES MALHAS DO ESPAÇO URBANO;
- FRAGILIDADE DA REDE VIÁRIA EXISTENTE, NOMEADAMENTE AO NÍVEL DO SEU PERFIL TRANSVERSAL.

ACÇÕES A DESENVOLVER:

- CRIAÇÃO DE UMA MALHA URBANA COERENTE DE ESTRUTURAÇÃO DO AGLOMERADO;
- IMPLEMENTAÇÃO DE NOVAS VIAS URBANAS, QUE PROMOVAM O APARECIMENTO DE CONTÍNUOS VERDES, IMPORTANTES PARA O EQUILÍBRIO DOS ESPAÇOS URBANOS;
- MODERNIZAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DA REDE VIÁRIA LOCAL
- DEFINIÇÃO DE NOVOS PERFIS VIÁRIOS;
- IMPLEMENTAÇÃO DO PROJECTO PÓLO UNIVERSITÁRIO.

CARACTERÍSTICAS	POPULAÇÃO	FAMÍLIAS	ALOJAMENTOS	EDIFÍCIOS
BARROSA	739	283	367	357

ASPECTOS POSITIVOS (POTENCIALIDADES/OPORTUNIDADES)

- POTENCIAR AS NOVAS ACESSIBILIDADES, NOMEADAMENTE À VARIANTE A BENAVENTE E NÓ DA A10/A13;
- PROXIMIDADE DA SEDE DE CONCELHO;
- ARTICULAÇÃO COM A EM 515.

ASPECTOS NEGATIVOS (PROBLEMAS/RISCOS)

- CRIAÇÃO DE NOVAS LIGAÇÕES VIÁRIAS DENTRO DO AGLOMERADO URBANO, QUE PROMOVAM O APARECIMENTO DE CONTÍNUOS VERDES, IMPORTANTES PARA O EQUILÍBRIO DOS ESPAÇOS URBANOS;
- FRAGILIDADE DA REDE VIÁRIA EXISTENTE, NOMEADAMENTE AO NÍVEL DO SEU PERFIL TRANSVERSAL.

ACÇÕES A DESENVOLVER:

- CRIAÇÃO DE UMA MALHA URBANA COERENTE DE ESTRUTURAÇÃO DO AGLOMERADO;
- IMPLEMENTAÇÃO DE NOVAS VIAS URBANAS, QUE PROMOVAM O APARECIMENTO DE CONTÍNUOS VERDES, IMPORTANTES PARA O EQUILÍBRIO DOS ESPAÇOS URBANOS;
- MODERNIZAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DA REDE VIÁRIA LOCAL;
- DEFINIÇÃO DE NOVOS PERFIS VIÁRIOS.

CAP. 7 - REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS
VER PLANTA 27 – MALHA VIÁRIA E TRANSPORTES



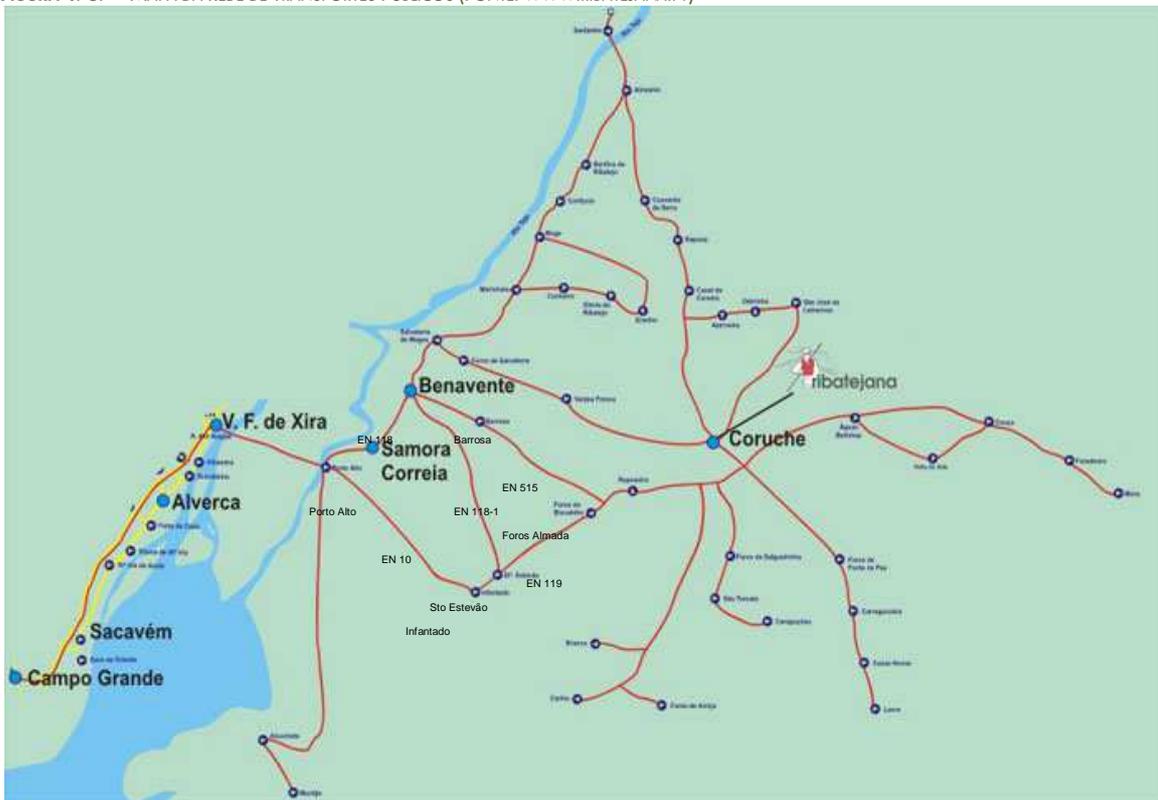
1. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

A Ribatejana é responsável pela prestação de serviços de transporte público de passageiros na vasta zona do Ribatejo, que compreende uma área de cerca de 3.000 Km², englobando 33 freguesias e com uma população residente de cerca de 200.000 habitantes.

De entre as localidades servidas destacam-se **Benavente**, Coruche, Lisboa, Mora, Salvaterra de Magos, **Samora Correia**, Santarém e Vila Franca de Xira ficando a Ribatejana delimitada a norte pela cidade de Santarém e a sul Canha, Lavre e Mora, entrando na Área Metropolitana de Lisboa pelo corredor Vila Franca de Xira Lisboa (via A1).

Os percursos de transportes públicos, cujo traçado atravessa o concelho de Benavente são os seguintes:

FIGURA 4767 – MAPA DA REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS (FONTE: WWW.RIBATEJANA.PT)



A Ribatejana efectua serviços de natureza interurbana, estabelecendo ligações pendulares através de carreiras rápidas de rebatimento a Lisboa, motivadas pela necessidade de deslocações Casa - Emprego, Casa - Escola, Casa - Serviços e nas suas viagens de lazer.

Existe um programa de transportes escolares implementado pelo município, direccionado exclusivamente às necessidades escolares, quer em termos de percursos, quer de frequência e horários, não servindo portanto a população em geral.

Poderemos, portanto, verificar que o concelho de Benavente, apresenta um razoável nível de cobertura da rede de transportes públicos, nas ligações interurbanas. No entanto estes percursos efectuados não respondem às necessidades da população nas suas deslocações mais urbanas, ligações entre freguesia, e mais concretamente nas deslocações à sede de concelho, uma vez que os percursos existentes não atravessam os centros urbanos dos aglomerados, restringindo-se apenas a traçados coincidentes com a rede viária principal (EN 118, EN 10, EM 118-1, EM 119 e EM 515).

Estamos, portanto, perante um concelho que em termos genéricos, apresenta insuficiências ao nível de cobertura da rede de transportes públicos urbanos, ou seja, o uso deste tipo de transporte nas deslocações no interior do concelho não é atractivo, induzindo ao uso obrigatório do transporte privado (automóvel).

Importa salientar a existência de uma rede de transportes públicos, com horários dirigidos unicamente à população estudantil e que poderia justificar muitos dos trajectos efectuados no interior do concelho.

2. TRANSPORTES PÚBLICOS

O concelho de Benavente é servido de transportes colectivos rodoviários pela empresa Ribatejana, que assegura as ligações a todas as freguesias, aos concelhos envolventes e, ainda, à capital do país e à capital de distrito (Santarém), existindo ligações directas a estas duas cidades. Esta rede de transportes apresenta seis percursos diferentes e várias ligações diárias intra-concelhias e com os concelhos envolventes. De assinalar que a ligação da freguesia de Samora Correia à Barrosa e a de Santo Estêvão terá sempre que ser efectuada pela sede de concelho.

FIGURA 4868 – REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS

N.º DE CONCESSÃO	DESIGNAÇÃO	PERCURSO
901/921	CORUCHE – LISBOA	CORUCHE/SALVATERRA/BENAVENTE/S. CORREIA/PORTO ALTO/V.F.XIRA/ LISBOA
902	SANTARÉM - SETÚBAL	SANTARÉM/SALVATERRA/BENAVENTE/ S. CORREIA/ALCOCHETE/SETÚBAL
903	GLÓRIA – V.F.XIRA - LISBOA	GLÓRIA/SALVATERRA/BENAVENTE/S. CORREIA/ P. ALTO/V.F.XIRA/LISBOA
909	BENAVENTE – CORUCHE	BENAVENTE/M.GATO/BARROSA/M.BORRALHO/ C. ALMADA/F.CHARNECA/BISCAÍNH/OCORUCHE
912	BENAVENTE - BISCAÍNH/O	BENAVENTE/C.VELHA(CRUZ)/C.VELHA/V.ASSEICEIRA/ ST.ESTEVÃO/ST.ESTEVÃO(CRUZ)/F.ALMADA/F.ALMADA (CRUZ)/ BISCAÍNH/O
919/922	SAMORA – V.F.XIRA	SAMORA(BREJO)/SAMORA(CENTRO)/MURTEIRA/ARADOS/ P.ALTO/V.F.XIRA

FONTE: RIBATEJANA, 2003

Recentemente, a Empresa Ribatejana colocou ao serviço da freguesia de Benavente uma carreira interurbana que faz a ligação entre os bairros mais distantes da freguesia aos principais pontos de necessidade, nomeadamente ao centro de saúde, autarquia e escolas. Constata-se que em termos de oferta de transportes públicos, existe uma clara concentração na parte Oeste do concelho, nomeadamente: Salvaterra de Magos / Benavente / Samora Correia / Porto Alto / Vila Franca de Xira.

Verifica-se que a sede de concelho tem ligação a todas as localidades do concelho que estão contempladas na rede de transportes colectivos da Ribatejana, enquanto as freguesias de St. Estevão e Barrosa estão bastante limitadas, quer em frequência, quer em horários. São assim evidentes algumas lacunas na rede de transportes colectivos, nomeadamente nas ligações às pequenas localidades do concelho, que se acentuam aos fins-de-semana. O problema agrava-se ainda mais se tivermos em conta que estas ligações só se efectuam em período escolar, ou seja, durante o período de férias escolares o número de carreiras reduz significativamente.

FIGURA 4969 – FREQUÊNCIA DIÁRIA DA REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS

Quadro 12.2. Frequência Diária - de 2ª a 6ª feira - Fonte: Ribatejana, 2003

Destino	Barrosa	Benavente	Coruche	C. Velha	F. Almada	F. Charneca	Lisboa	P. Alto	P. Alto - T. Arados	S. Correia centro	S. Correia Brejo	S. Correia Murteira	St. Estêvão	S. Magos	Santarém	Setúbal	V.F. Xira
Barrosa		6	3	--	--	5	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Benavente	6		15	5	3	5	17	30	--	36	--	--	4	38	7	1	22
Coruche	2	17		--	--	2	11	13	--	13	--	--	--	12	--	--	2
C. Velha	--	3	--		3	--	--	--	--	--	--	--	4	--	--	--	--
F. Almada	--	2	--	2		--	--	--	--	--	--	--	2	--	--	--	--
F. Charneca	6	6	3	--	--		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Lisboa	--	19	11	--	--	--		20	--	20	--	--	--	19	--	--	1
P. Alto	--	35	11	--	--	--	18		4	46	10	4	--	28	--	--	21
P. Alto - T. Arados	--	--	--	--	--	--	--	3		--	--	4	--	--	--	--	3
S. Correia centro	--	43	12	--	--	--	18	41	--		11	--	--	38	7	2	19
S. Correia Brejo	--	--	--	--	--	--	--	11	--	11		--	--	--	--	--	11
S. Correia Murteira	--	--	--	--	--	--	--	3	3	--	--		--	--	--	--	3
St. Estêvão	--	2	--	2	3	--	--	--	--	--	--	--		--	--	--	--
S. Magos	--	37	10	--	--	--	14	27	--	33	--	--	--		7	1	16
Santarém	--	6	--	--	--	--	--	--	--	5	--	--	--	7		1	--
Setúbal	--	1	--	--	--	--	--	--	--	2	--	--	--	1	1		--
V.F. Xira	--	20	1	--	--	--	3	23	4	29	10	4	--	14	--	173	

FONTE: RIBATEJANA, 2003

FIGURA 5070 – FREQUÊNCIA DA REDE AOS SÁBADOS, DOMINGOS E FERIADOS

Quadro 12.3. Frequência Diária de Sábados, Domingos e feriados - Fonte: Ribatejana, 2003

Destino	Barrosa	Benavente	Coruche	C. Velha	F. Almada	F. Charneca	Lisboa	P. Alto	P. Alto - T. Arados	S. Correia centro	S. Correia Brejo	S. Correia Murteira	St. Estêvão	S. Magos	Santarém	Setúbal	V.F. Xira
Barrosa		1	0	--	--	0	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Benavente	1		6	0	0	0	10	14	--	17	--	--	0	15	3	0	12
Coruche	0	6		--	--	0	6	6	--	6	--	--	--	6	--	--	6
C. Velha	--	0	--		0	--	--	--	--	--	--	--	0	--	--	--	--
F. Almada	--	0	--	0		--	--	--	--	--	--	--	0	--	--	--	--
F. Charneca	0	0	0	--	--		--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Lisboa	--	8	6	--	--	--		9	--	9	--	--	--	7	--	--	9
P. Alto	--	14	6	--	--	--	9		0	15	0	0	--	13	--	--	15
P. Alto - T. Arados	--	--	--	--	--	--	--	0		--	--	0	--	--	--	--	0
S. Correia centro	--	17	6	--	--	--	9	16	--		0	--	--	16	3	0	11
S. Correia Brejo	--	--	--	--	--	--	--	0	--	0		--	--	--	--	--	0
S. Correia Murteira	--	--	--	--	--	--	--	0	0	--	--		--	--	--	--	0
St. Estêvão	--	0	--	0	0	--	--	--	--	--	--	--		--	--	--	--
S. Magos	--	16	6	--	--	--	10	12	--	12	--	--	--		3	0	8
Santarém	--	3	--	--	--	--	--	--	--	3	--	--	--	3		0	--
Setúbal	--	0	--	--	--	--	--	--	--	0	--	--	--	0	0		--
V.F. Xira	--	14	6	--	--	--	8	15	0	15	0	0	--	8	--	--	

FONTE: RIBATEJANA, 2003

3. TRANSPORTES ESCOLARES

O plano de transportes escolares é elaborado de acordo com o preceituado no Decreto Lei N.º 299/84 de 5 de Outubro, com as alterações previstas no Decreto Lei N.º 7/2003 de 15 de Janeiro, e tem como objectivo definir e planificar os transportes a utilizar pelos alunos, de acordo com o local onde residem e as escolas que irão frequentar. Este é feito com base na informação facultada pelos Agrupamentos de Escolas do concelho e Escola Secundária, aos serviços da Câmara Municipal.

Assim foi estabelecido a utilização de três tipos de transporte distintos:

- ≥ **VEÍCULOS CAMARÁRIOS:** asseguram a deslocação de alunos residentes que não são servidos pelos transportes públicos, bem como de alunos portadores de deficiência que os impossibilita de utilizar transportes colectivos.
- ≥ **VEÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO:** asseguram o transporte de todos os alunos residentes em locais abrangidos pelos circuitos de transportes públicos Ribatejana.
- ≥ **VEÍCULOS DE ALUGUER:** são exclusivamente destinados ao transporte de alunos residentes em locais isolados, que não são servidos pelas carreiras públicas e cujos os horários não se enquadram em nenhum dos circuitos efectuados pelos veículos camarários.

4. TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

A área territorial afectada ao concelho de Benavente, não é atravessada por qualquer linha de caminho de ferro, no entanto os concelhos vizinhos de Coruche e Cartaxo são servidos pela linha de Setil a Vendas Novas. Actualmente a estação de Coruche é servida por apenas duas circulações diárias, asseguradas por uma velha automotora a diesel. A CP já anunciou que iria suspender este serviço e substituí-lo por autocarros, tendo lançado um concurso público para o concessionar a uma empresa rodoviária.

Existe no entanto, a perspectiva de negociação entre a Câmara Municipal de Coruche e a CP relativamente à criação de um serviço ferroviário regular entre aquela vila e Lisboa, através da modernização da Linha de Setil a Vendas Novas (viagem de comboio entre Coruche e a estação do Oriente pode ser feita em apenas uma hora), podendo oferecer uma eventual alternativa nas ligações à Área Metropolitana de Lisboa, através de uma correcta articulação com os restantes meios de transporte.

5. CONDIÇÕES DE SEGURANÇA

Constitui grande preocupação da Comunidade Urbana da Lezíria do Tejo, a melhoria das condições de segurança nos serviços e nas infra-estruturas de transportes, designadamente no que se refere aos transportes públicos.

Neste sentido, a **CIMLT Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo**, que assume plenamente a posição da antiga CULT em todas as áreas de actuação desde 14 de Novembro de 2008, está a levar a cabo o "Estudo Integrado da Mobilidade e Sistema de Transportes nos Concelhos da Comunidade Urbana da Lezíria do Tejo", que irá permitir conhecer com maior rigor a realidade da sub-região da Lezíria no que respeita à mobilidade e acessibilidades rodoviárias, estudo este que tem como objectivo analisar o sistema de transportes colectivos existentes e definir uma rede básica que melhor satisfaça as necessidades actuais e potenciais da população envolvida e efectuar acertos específicos das redes para cada concelho, de forma a diminuir assimetrias regionais e de equidade de serviços.

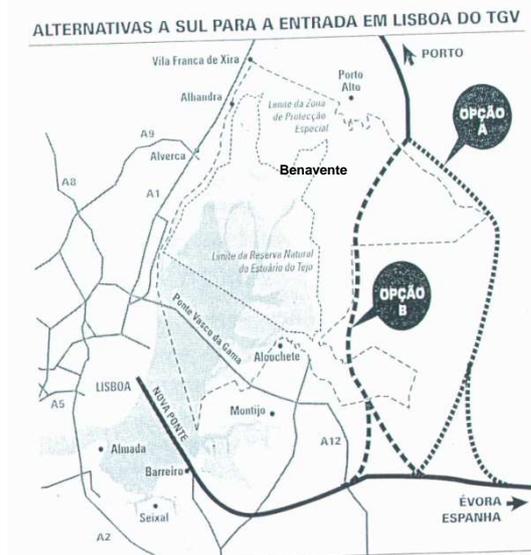
Actualmente a rede de transporte público que serve os concelhos da Lezíria do Tejo é essencialmente apoiada na rodovia. A rede de operadores foi sendo constituída ao longo do tempo, essencialmente em função dos movimentos pendulares da região, com poucas ligações entre e com outros pólos, registando graves lacunas na articulação física (interfaces), e de exploração (horários). Esta rede de transportes públicos, da qual o concelho de Benavente é um exemplo, raramente se adaptou à expansão urbana dos seus aglomerados. Neste contexto, a evolução crescente da taxa de motorização da população tem resultado num aumento da utilização do automóvel e numa redução da utilização do transporte público.

Neste âmbito, o referido estudo propõe como metas a atingir:

- ≥ Intensificar a articulação entre os diferentes modos de transportes públicos (ferroviário / rodoviário);
- ≥ Concretizar o Plano Rodoviário Nacional, com a conclusão dos Itinerários Complementares em projecto como sejam o IC3, o IC10 e o IC13 para que no futuro estes itinerários possam constituir a rede estrutural do sistema rodoviário da CULT;
- ≥ Intensificar as ligações em transporte colectivo entre as sedes de Concelho, com especial incidência entre os concelhos de Almeirim, Alpiarça, Cartaxo e Santarém, onde as relações funcionais são mais intensas;
- ≥ Melhorar a acessibilidade de cada concelho aos hospitais de Santarém e Vila Franca de Xira, uma vez que em função das valências hospitalares, a população tem necessidade de recorrer a cada um dos hospitais indicados;
- ≥ Aprofundar alguns serviços (por exemplo, escolar e fins de semana) e promover determinadas componentes (optimização de percursos, carreiras, frequências, horários, opções e articulação tarifária, informação ao público, qualidade dos veículos, etc.);
- ≥ Equacionar o desenvolvimento do transporte urbano/local, tendo em vista a melhoria do serviço público e da saúde económica das empresas transportadoras.

6. NOVAS DINÂMICAS

FIGURA 5171 – ALTERNATIVAS A SUL PARA A ENTRADA EM LISBOA DO TGV

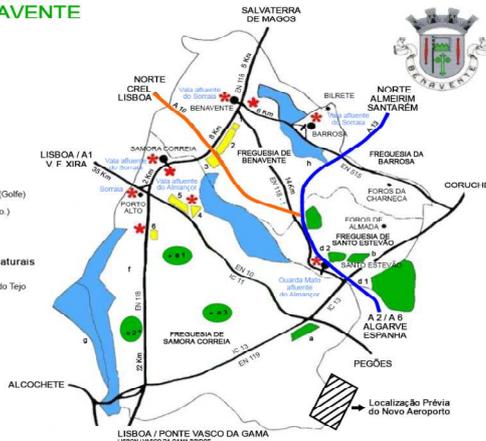


Os traçados em estudo para o comboio de alta velocidade (TGV), poderão inverter completamente o cenário actual no concelho de Benavente, no que diz respeito ao nível de serviço e à cobertura da rede de transportes públicos de passageiros, qualquer que seja a alternativa que venha a ser implementada, uma vez que qualquer das soluções em estudo terá sempre forte influência sobre o concelho e impõem a necessidade de encontrar / estudar soluções em termos de alternativas de transporte, que permitam uma forte articulação com este meio de transporte.

FIGURA 5272 – NOVO AEROPORTO DE LISBOA

MUNICÍPIO DE BENAVENTE LEGENDA / LEGEND

- ★ C.T.A.R. / R.wts
- Lozamentos Industriais**
Industrial Areas
 - 1 Sovem
 - 2 Fazendas Novas
 - 3 Vale Tronco
 - 4 Murteira
 - 5 E. N. 10
 - 6 Construtora Abrigo
- Áreas Turísticas**
Touristic Areas
 - a Portucal / Gole
 - b Zeriñeiro (Desp. Equestre / Polo)
 - c OIRA - ARQUEIA / Vila Santo Estevão (Golf)
 - d1 Mata do Duque (Desp. Equestre)
 - d2 Mata do Duque (Semearias e Habitação)
 - e Companhia das Lezírias
 - e1 Oudiziana - Centro Desp. Equestre
 - e2 Evolutismo
 - e3 Agroturismo
- Áreas Protetidas / Reservas Naturais**
Protected Areas / Natural Reserves
 - f RNET - Reserva Nacional do Estuário do Tejo
 - g RIP - Reserva Integrada de Franças
 - h Paul de Tropeço (Serras)
- Rede Viária / Roads**
Existente / Existing
A10 / A13
- Distâncias**
Benavente
 - Barroca - 8 Km
 - Salvaterra de Magos - 5 Km
 - Santa Cordeira - 9 Km
 - Porto Alto - 10 Km
 - Santa Estevão - 14 Km
 - Vila Franca de Xira - 20 Km
 - Alcochete - 32 Km
 - Coruche - 35 Km
 - Santarém - 40 Km
 - Lisboa - 45 Km
 - Algarve - 225 Km
 - Évora - 205 Km



Se a isto associarmos a localização do novo aeroporto de Lisboa no Campo de Tiro de Lisboa, tal como o previsto, sendo que esta infra-estrutura é indissociável do futuro traçado do TGV, então aí o concelho de Benavente poderá acrescentar à sua excelente posição em termos

de acessibilidades rodoviárias, uma não menos importante localização estratégica em termos de rede de transportes públicos de passageiros, quer ferroviários, quer aéreos, devendo para isso e concretizados que sejam estas infra-estruturas, implementar de uma forma articulada as redes de transporte público locais necessárias, para que, o concelho possa usufruir destes dois projectos estruturantes para o país, e garantir uma rede de transportes públicos de passageiros que ofereça um nível de serviço mais eficaz e adequado às necessidades da sua população.

7. MOBILIDADE

Recorrendo ao “Estudo Integrado da Mobilidade e Sistemas de Transporte, nos concelhos da Lezíria do Tejo, Tranes 2005”, podemos verificar que o concelho de Benavente foi um dos concelhos que nas últimas décadas, apresentou um acréscimo populacional.

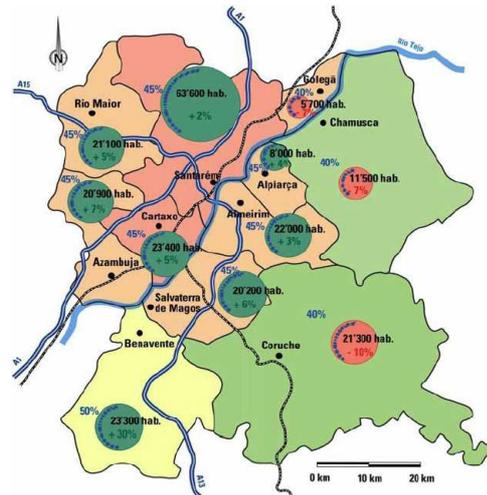
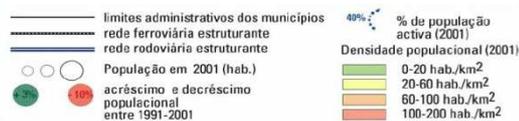


FIGURA 5373 – ACESSIBILIDADES E ELEMENTOS SÓCIO-ECONÓMICOS

FONTE: ESTUDO INTEGRADO DA MOBILIDADE E SISTEMA DO TRANSPORTES NOS CONCELHOS DA LEZÍRIA DO TEJO, TRANSES, 2005

O mesmo estudo revela que em termos de transporte colectivo rodoviário, o concelho apresenta uma elevada percentagem de habitantes servidos por este tipo de transporte, assegurado pela operadora “Ribatejana”, apesar de denotar uma elevada dependência da rede viária estruturante.

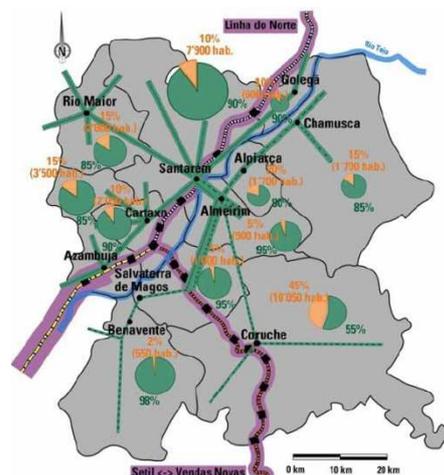
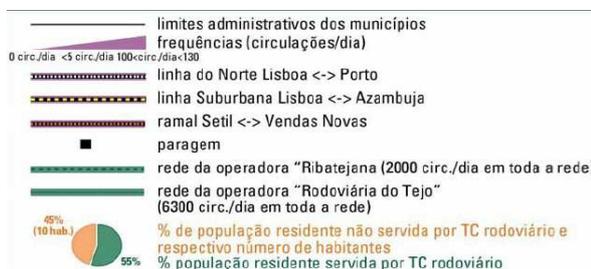


FIGURA 5474 – TRANSPORTE COLECTIVO

FONTE: ESTUDO INTEGRADO DA MOBILIDADE E SISTEMA DO TRANSPORTES NOS CONCELHOS DA LEZÍRIA DO TEJO, TRANSES, 2005

FIGURA 5575 – MOBILIDADE DOS RESIDENTES ACTIVOS

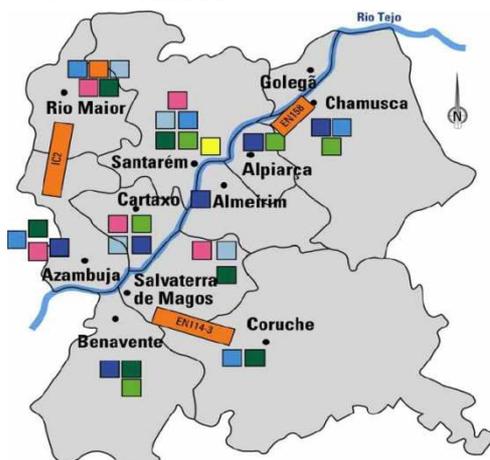


Este estudo revela também que no concelho de Benavente, cerca de 75% das deslocações da população activa, tem origem e destino no município.

75%  % de deslocações com origem e destino no município

FONTE: ESTUDO INTEGRADO DA MOBILIDADE E SISTEMA DO TRANSPORTES NOS CONCELHOS DA LEZÍRIA DO TEJO, TRANSES, 2005

FIGURA 5676 – DEBILIDADES



O referido estudo apresenta como principais debilidades em termos da rede viária, problemas relacionados com o atravessamento dos núcleos urbanos, problemas de exploração dos cruzamentos e ainda problemas relacionados com o espaço público.

 Atravessamento de núcleos urbanos
 Problemas de exploração dos cruzamentos
 Problemas relacionados com o espaço público

FONTE: ESTUDO INTEGRADO DA MOBILIDADE E SISTEMA DE TRANSPORTES NOS CONCELHOS DA LEZÍRIA DO TEJO, TRANSES, 2005

8. CONCLUSÕES

O concelho de Benavente, apresenta uma rede de transportes públicos de passageiros intra-concelhia pouco adequada às necessidades da população, nomeadamente nas deslocações entre freguesias e aglomerados urbanos do concelho.

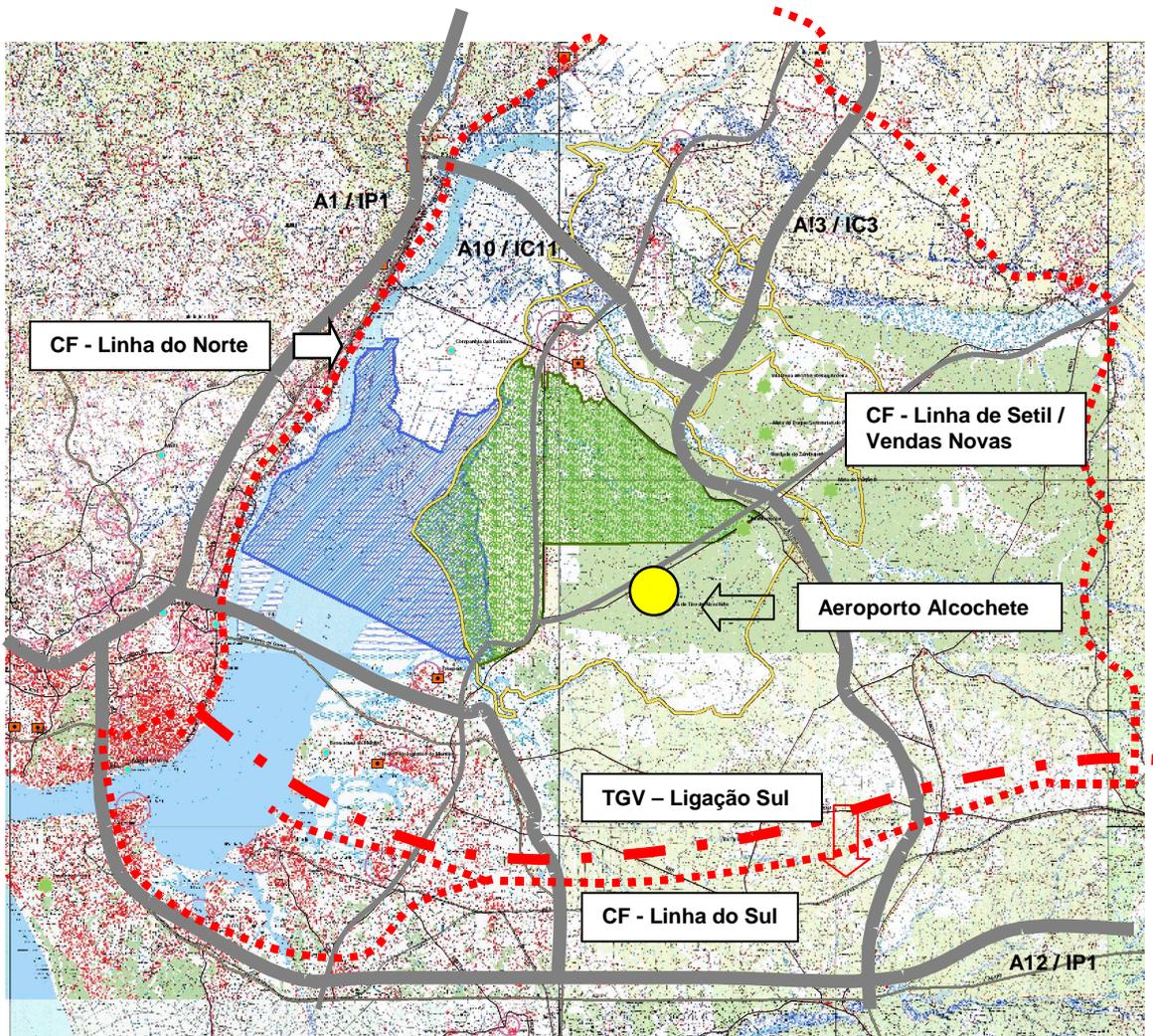
A melhoria das vias, e a dependência do transporte público da rede viária principal, e a existência de uma rede um transporte escolar, devem determinar o reforço do serviço da rede de transportes públicos de passageiros, perspectivando uma rede de transportes públicos mais flexível, permitindo a inserção profissional e mobilidade dos habitantes das freguesias rurais do concelho, nomeadamente Barrosa e Santo Estêvão, bem como as localidades de Foros de Almada e Foros da Charneca.

A actual rede dos transportes públicos que serve os concelhos da Lezíria do Tejo é essencialmente apoiada na rodovia, com uma rede de operadores, que foi sendo construída ao longo do tempo, essencialmente em função dos movimentos pendulares da Região, com poucas ligações entre e com outros pólos, apresentando portanto uma fraca articulação física (interfaces) e de exploração (horários).

A rede de transportes públicos raramente se adaptou à expansão urbana das sedes de concelho e de outros aglomerados de menor dimensão. A evolução crescente da taxa de motorização da população tem resultado num aumento da utilização do automóvel e numa redução da utilização do transporte público, pelo que dentro do cenário previsto, torna-se essencial apostar no transporte intermunicipal e urbano, devidamente articulado com as redes de transporte público em perspectiva.

Tendo em conta as recentes e futuras intervenções em termos de novas redes de acessibilidades, o concelho de Benavente, deverá assumir de futuro uma posição de grande relevo no agrupamento da Sub-região da Lezíria do Tejo, uma vez que actualmente se encontra servida pelo entroncamento de dois importantes Itinerários Complementares, a A10 (IC11) e a A13 (IC3), e se perspectiva poder vir a servir de base à futura localização do Aeroporto, caso a opção seja Alcochete, ou na proximidade, caso a opção seja a OTA, e ainda dentro do raio de influência do traçado do Comboio de Alta Velocidade.

FIGURA 5777 – ACESSIBILIDADES (ACTUAIS / FUTURAS) DO CONCELHO DE BENAVENTE



Esta situação confere-lhe uma excelente posição no domínio dos transportes públicos de longo curso, ligação aos principais centros de decisão (Lisboa), à região fronteiriça (Madrid) e no relacionamento com os concelhos circundantes.

9. QUADRO SÍNTESE

CARACTERÍSTICAS	POPULAÇÃO	FAMÍLIAS	ALOJAMENTOS	EDIFÍCIOS
BENAVENTE	8311	3054	4120	2745

ASPECTOS POSITIVOS (POTENCIALIDADES/OPORTUNIDADES)

- AS NOVAS ACESSIBILIDADES - A10 E A13
- ARTICULAÇÃO COM A REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS METROPOLITANOS
- REDE DE TRANSPORTES ESCOLARES (REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS)
- PROXIMIDADE DA REDE FERROVIÁRIA DE SETIL / VENDAS NOVAS

ASPECTOS NEGATIVOS (PROBLEMAS/RISCOS)

- NÍVEL DE COBERTURA E DE SERVIÇO DA REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS
- DEFINIÇÃO DE NOVOS PERCURSOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS
- FALTA DE ARTICULAÇÃO COM O TRANSPORTE DA REDE ESCOLAR
- REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS MUITO DEPENDENTE DA REDE VIÁRIA PRINCIPAL.

ACÇÕES A DESENVOLVER:

- ARTICULAÇÃO COM A PERSPECTIVA DO FUTURO TRAÇADO DO TGV
- IMPLEMENTAÇÃO DE TRAÇADOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE PÚBLICO
- MODERNIZAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DA REDE TRANSPORTES PÚBLICOS DE PASSAGEIROS
- ARTICULAÇÃO COM A PERSPECTIVA DE REMODELAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA DE SETIL / VENDAS NOVAS

CARACTERÍSTICAS	POPULAÇÃO	FAMÍLIAS	ALOJAMENTOS	EDIFÍCIOS
STO ESTEVÃO	1381	526	805	752

ASPECTOS POSITIVOS (POTENCIALIDADES/OPORTUNIDADES)

- AS NOVAS ACESSIBILIDADES - A10 E A13
- REDE DE TRANSPORTES ESCOLARES (REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS)

ASPECTOS NEGATIVOS (PROBLEMAS/RISCOS)

- FALTA DE UMA REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS DE PASSAGEIROS
- ARTICULAÇÃO COM O TRANSPORTE DA REDE ESCOLAR

ACÇÕES A DESENVOLVER:

- ARTICULAÇÃO COM A PERSPECTIVA DO FUTURO TRAÇADO DO TGV
- CRIAÇÃO DE UMA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS
- FALTA DE ARTICULAÇÃO COM A REDE DE TRANSPORTE ESCOLAR
- REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS MUITO DEPENDENTE DA REDE VIÁRIA PRINCIPAL.

CARACTERÍSTICAS	POPULAÇÃO	FAMÍLIAS	ALOJAMENTOS	EDIFÍCIOS
BARROSA	739	283	367	357

ASPECTOS POSITIVOS (POTENCIALIDADES/OPORTUNIDADES)

- AS NOVAS ACESSIBILIDADES – VARIANTE A BENAVENTE E NÓ DA A10/A13
- PROXIMIDADE DA REDE FERROVIÁRIA DE SETIL / VENDAS NOVAS
- REDE DE TRANSPORTES ESCOLARES (REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS)

ASPECTOS NEGATIVOS (PROBLEMAS/RISCOS)

- FALTA DE UMA REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS DE PASSAGEIROS
- ARTICULAÇÃO COM O TRANSPORTE DA REDE ESCOLAR
- REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS MUITO DEPENDENTE DA REDE VIÁRIA PRINCIPAL.

ACÇÕES A DESENVOLVER:

- CRIAÇÃO DE UMA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS
- ARTICULAÇÃO COM A REDE DE TRANSPORTE ESCOLAR

CARACTERÍSTICAS	POPULAÇÃO	FAMÍLIAS	ALOJAMENTOS	EDIFÍCIOS
SAMORA CORREIA	12826	4620	6203	3859

ASPECTOS POSITIVOS (POTENCIALIDADES/OPORTUNIDADES)

- AS NOVAS ACESSIBILIDADES - A10 E A13
- ARTICULAÇÃO COM A REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS METROPOLITANOS
- REDE DE TRANSPORTES ESCOLARES (REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS URBANOS)

ASPECTOS NEGATIVOS (PROBLEMAS/RISCOS)

- NÍVEL DE COBERTURA E DE SERVIÇO DA REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS
- DEFINIÇÃO DE NOVOS PERCURSOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS
- FALTA DE ARTICULAÇÃO COM O TRANSPORTE DA REDE ESCOLAR
- REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS MUITO DEPENDENTE DA REDE VIÁRIA PRINCIPAL.

ACÇÕES A DESENVOLVER:

- ARTICULAÇÃO COM A PERSPECTIVA DO FUTURO TRAÇADO DO TGV IMPLEMENTAÇÃO DOS TRAÇADOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE
- MODERNIZAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DA REDE TRANSPORTES PÚBLICOS

