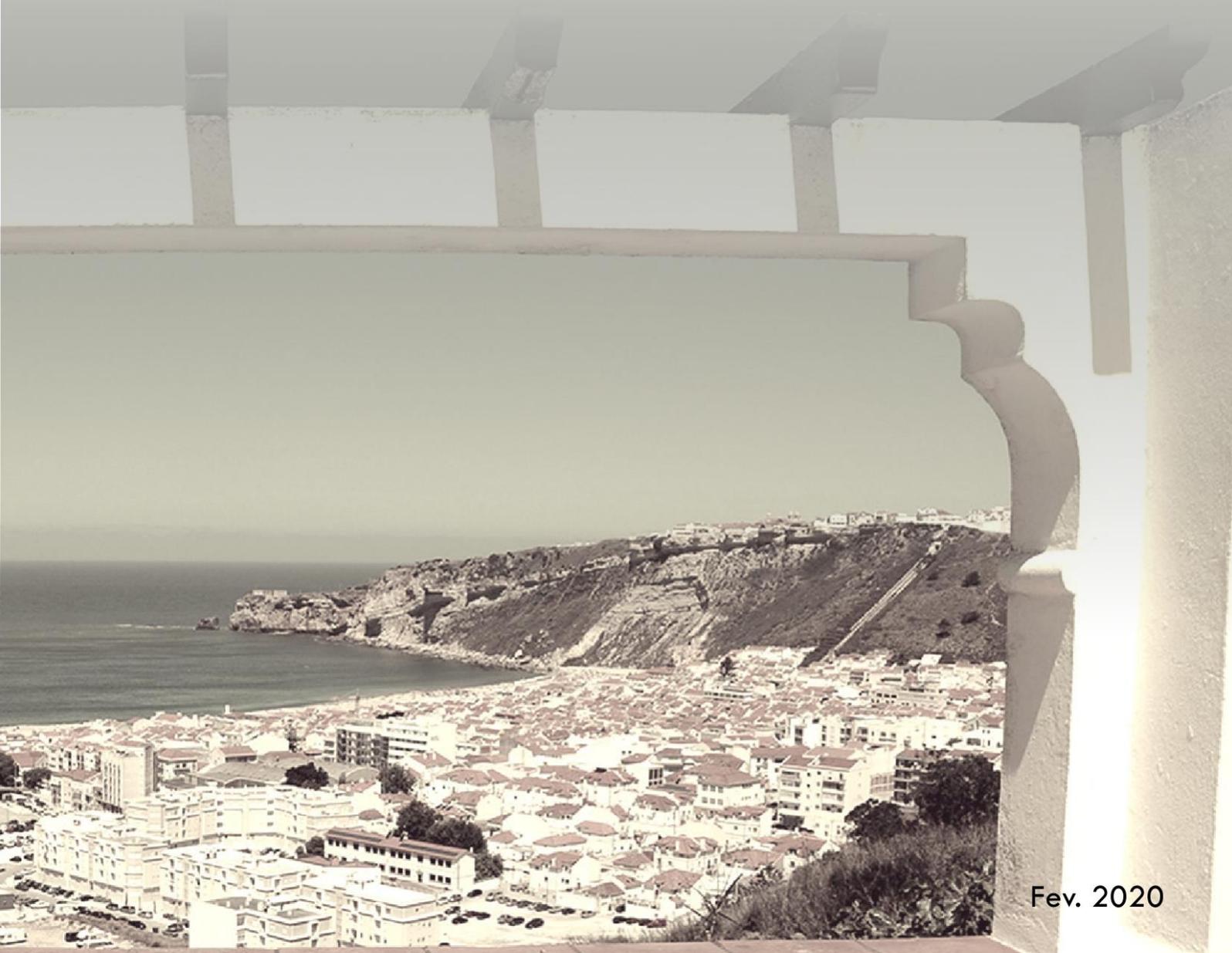


AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA
DA 3ª ALTERAÇÃO AO PLANO
DIRETOR MUNICIPAL DA
NAZARÉ

RESUMO NÃO TÉCNICO





Avaliação Ambiental Estratégica da 3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré

RELATÓRIO AMBIENTAL

Resumo Não-Técnico

Fevereiro 2020



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	5
2. METODOLOGIA	6
2.1. ABORDAGEM METODOLÓGICA.....	6
2.1. ESTRATÉGIA DE COMUNICAÇÃO E PARTICIPAÇÃO.....	8
3. OBJETO DA AVALIAÇÃO	9
4. FATORES CRÍTICOS PARA A DECISÃO.....	20
5. AVALIAÇÃO AMBIENTAL	22
5.1. ANÁLISES SWOT.....	22
5.2. AVALIAÇÃO SÍNTESE DE OPORTUNIDADES E RISCOS	24
6. DIRETRIZES DE MONITORIZAÇÃO.....	28
7. CONCLUSÕES	30



SIGLAS E ACRÓNIMOS

%	Porcentagem
AAE	Avaliação Ambiental Estratégica
ARU	Áreas de Reabilitação Urbanas
CE	Comissão Europeia
CEDRU	Centro de Estudos e Desenvolvimento Urbano, Lda
CO ₂	Dióxido de carbono
ERAE	Entidades com Responsabilidades Ambientais Específicas
FA	Fatores ambientais
FCD	Fatores Críticos para a Decisão
km ²	Quilómetro quadrado
m	Metros
m ²	Metros quadrados
MPG	Medida de Planeamento e Gestão
n.º	Número
NE15	Norma Específica 15 (POC-ACE)
NUTS	Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos
ORU	Operações de Reabilitação Urbana
PDMN	Plano Diretor Municipal da Nazaré
PEDU	Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Nazaré
PMOT	Planos Municipais de Ordenamento do Território
PMUS	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável
POC-ACE	Programa da Orla Costeira Alcobaça – Cabo Espichel
QE	Questões estratégicas
QRE	Quadro de Referência Estratégico
SWOT	Strengths (Forças), Weaknesses (Fraquezas), Opportunities (Oportunidades) e Threats (Ameaças)
ton	Toneladas

1. INTRODUÇÃO

O presente documento foi desenvolvido pelo CEDRU – Centro de Estudos e Desenvolvimento Urbano, Lda. e constitui o Resumo Não-Técnico do Relatório Ambiental da 3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré (PDMN).

A estrutura do documento e os conteúdos apresentados têm por base o Relatório de Definição de Âmbito elaborado em julho de 2019, que foi sujeito ao processo de consulta às entidades com responsabilidades ambientais específicas a que possam interessar os efeitos ambientais resultantes da aplicação da 3ª Alteração do PDMN.

O presente Relatório Ambiental apresenta os conteúdos previstos no Caderno de Encargos, procurando fornecer uma avaliação ambiental sucinta e objetiva, em estreita conformidade com os vários aspetos considerados no Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de junho (alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio), que estabelece o regime a que fica sujeita a avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente, transpondo para a legislação nacional as Diretivas 2001/42/CE e 2003/35/CE.

Neste sentido, o presente relatório encontra-se organizado de forma a apresentar os seguintes conteúdos:

- **Metodologia** – onde se apresenta a abordagem metodológica adotada para o processo de Avaliação Ambiental Estratégica que acompanha a elaboração da 3ª Alteração do PDMN;
- **Objeto da avaliação** – onde se identifica o instrumento de gestão territorial objeto da avaliação ambiental e, entre outros aspetos relevantes, se apresenta o seu histórico e os fundamentos subjacentes à decisão da sua alteração, assim como os objetivos específicos da sua promoção;
- **Fatores críticos para a decisão** – onde são identificados os fatores críticos para a decisão, que resultam da análise integrada dos elementos de base estratégica determinados pelas ligações entre as questões estratégicas do Plano, as questões ambientais e de sustentabilidade (fatores ambientais) relevantes que refletem as questões críticas associados ao Plano, e o quadro de referência estratégico, que sistematiza as macropolíticas relevantes definidas em estratégias, planos e programas aos níveis europeu, nacional, regional e local.
- **Avaliação ambiental** – onde, para cada um dos fatores críticos para a decisão identificados, são identificadas as forças, fraquezas, oportunidades e ameaças associadas a cada fator crítico e, por fim, analisadas as oportunidades e os riscos decorrentes da concretização dos objetivos estratégicos da 3ª Alteração do PDMN;
- **Diretrizes de monitorização e governança** – onde se apresentam as diretrizes para a implementação da AAE da 3ª Alteração do PDMN;
- **Conclusões** – onde se apresentam as principais conclusões da Avaliação Ambiental.

2. METODOLOGIA

2.1. Abordagem metodológica

A metodologia adotada para a presente avaliação teve como base o “Guia de Boas Práticas para Avaliação Ambiental Estratégica” e o “Guia de Melhores Práticas para a Avaliação Ambiental Estratégica”, da Agência Portuguesa do Ambiente, sendo devidamente adaptada à situação em concreto, respeitando o determinado pelo Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, com as adaptações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio, bem como pelo Novo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14/05).

Tendo como referência a legislação em vigor e as metodologias suprarreferidas, a avaliação ambiental deve ser desenvolvida em 3 fases sequenciais, que decorrem paralelamente ao processo de alteração do Plano Diretor Municipal:

- Fase 1 – Definição do Conteúdo da Avaliação Ambiental e Fatores Críticos de Decisão;
- Fase 2 – Elaboração do Relatório Ambiental e Resumo Não Técnico;
- Fase 3 – Preparação da Declaração Ambiental.

Durante a primeira fase são desenvolvidos os trabalhos conducentes à definição do âmbito da avaliação, designadamente, a proposta dos aspetos metodológicos e a estratégia de comunicação da avaliação, a descrição do objeto de avaliação (seus antecedentes, objetivos, questões e opções estratégicas) e a proposta dos fatores críticos de decisão. No final desta fase, é produzido o Relatório de Definição de Âmbito, que é submetido a consulta por parte de entidades com responsabilidades ambientais específicas.

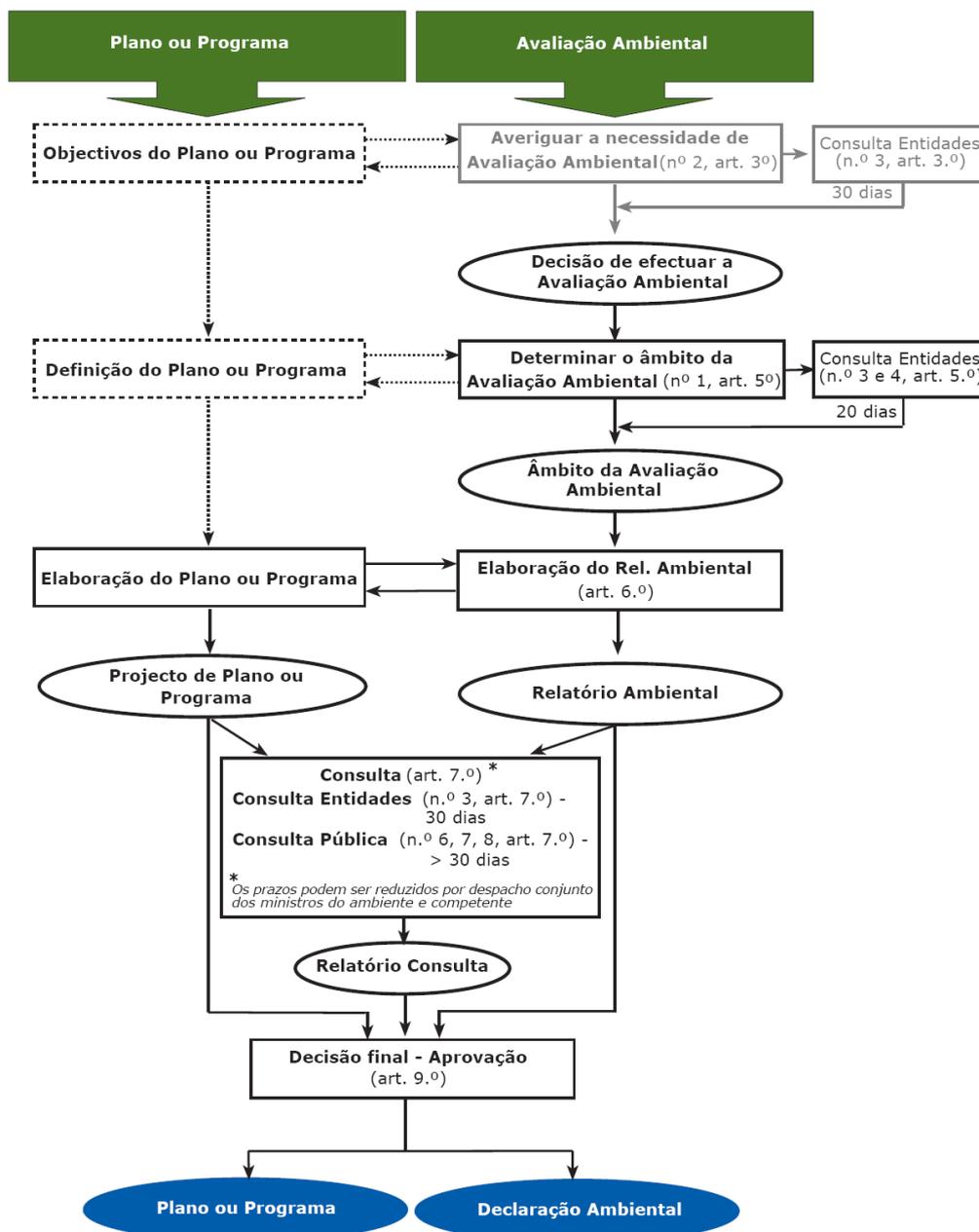
Na segunda fase o objetivo principal é a realização dos estudos técnicos necessários, respeitando os Fatores Críticos de Decisão e o nível de pormenor estabelecidos anteriormente. Estes permitem fazer a análise das tendências mediante a escolha de vários cenários, com ou sem a implementação do Plano e a avaliação das oportunidades e riscos associados. As principais tarefas a desenvolver são a avaliação, por fator crítico para a decisão, das tendências de evolução e dos riscos e oportunidades associados às opções estratégicas, assim como a elaboração de análises de síntese e recomendações no quadro da monitorização. No final desta fase são produzidos o Relatório Ambiental Preliminar e o respetivo Resumo Não-Técnico, os quais são submetidos ao segundo processo de consulta pública.

A terceira e última fase tem início com a aprovação do Relatório Ambiental. Nesta fase é preparada uma Declaração Ambiental na qual consta a forma como as considerações ambientais apresentadas no Relatório Ambiental foram integradas no PDM, os resultados da ponderação das observações apresentadas durante a consulta realizada, assim como as medidas de controlo previstas. Após o período de consulta pública ao Relatório Ambiental, conforme determina o artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, é preparada uma Declaração Ambiental onde se justifica a forma como as considerações ambientais e os resultados da consulta pública foram integrados e considerados no Plano, bem como as medidas de controlo previstas.

Mediante o artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, posteriormente à Declaração Ambiental deverá ser feita uma avaliação e controlo dos efeitos significativos

no ambiente decorrente da respetiva aplicação e execução do Plano. Ao mesmo tempo será verificada a adoção das medidas previstas na Declaração Ambiental, remetendo-se os resultados da avaliação e controlo à Agência Portuguesa do Ambiente.

Figura 1. Procedimento de avaliação ambiental definido pelo Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho



Fonte: PARTIDÁRIO, M. (2007)



2.1. Estratégia de comunicação e participação

A comunicação e a participação pública configuram mecanismos fundamentais na escalabilidade do potencial da avaliação ambiental estratégica, para que a alteração de um instrumento de planeamento municipal como o PDM contemple a necessária e adequada consensualidade em matéria de desenvolvimento sustentável do território. Com efeito, devem ser criadas as condições necessárias para garantir que o processo de comunicação da Avaliação Ambiental Estratégica seja disseminado e participado, assegurando-se a máxima transparência.

De acordo com as disposições estabelecidas na legislação referente à Avaliação Ambiental Estratégica (Decreto-lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio), em articulação com o Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio), a participação institucional e do público em geral no processo de Avaliação Ambiental Estratégica da 3ª Alteração do PDMN é assegurada, respetivamente, através da:

- Consulta às entidades às quais em virtude das suas responsabilidades ambientais específicas, possam interessar os efeitos resultantes da aplicação do plano ou programa (ERAE - Entidades com Responsabilidades Ambientais Específicas);
- Consulta pública da 3ª Alteração do PDMN, que incluirá o respetivo Relatório Ambiental, aberta à participação do público em geral.

As entidades com responsabilidades ambientais específicas consultadas foram as seguintes:

- Agência Portuguesa do Ambiente;
- Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil;
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo;
- Direção-Geral do Território;
- Infraestruturas de Portugal;
- Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas;
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes;
- Laboratório Nacional de Energia e Geologia;
- Turismo de Portugal.

No decorrer do período de consulta pública e antes da aprovação do plano, todas as ERAE e o público em geral têm acesso ao Relatório Ambiental, podendo dar contributos e sugestões no sentido da melhoria da qualidade deste instrumento e da salvaguarda de eventuais interesses cujo potencial afetação tenha sido descurado ou subavaliado.

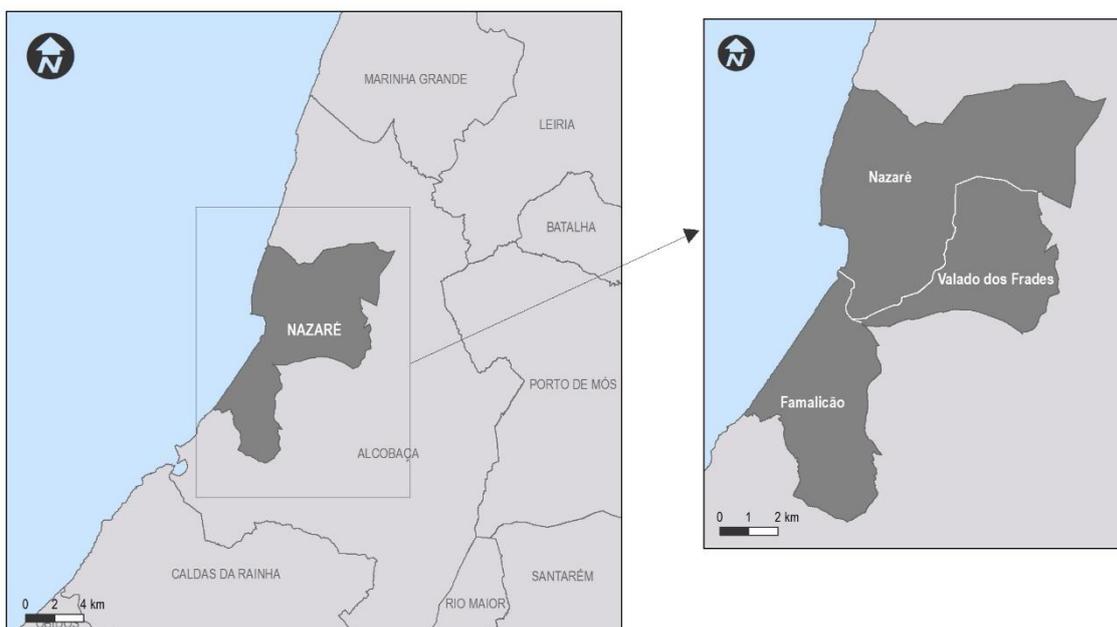
A consulta pública é anunciada com uma antecedência mínima de 5 dias e tem a duração mínima de 30 dias. Durante este período, todos os elementos para consulta são disponibilizados através do sítio na Internet da Câmara Municipal da Nazaré.

3. OBJETO DA AVALIAÇÃO

O objeto da presente Avaliação Ambiental Estratégica é a 3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré.

O concelho da Nazaré, em termos de divisão administrativa, é composto por 3 freguesias, designadamente, Famalicão, Nazaré e Valado dos Frades.

Figura 2. Enquadramento administrativo do concelho da Nazaré



Com uma área total de 82,43 km² e uma população de 15.158 habitantes em 2011, o concelho ocupa uma posição intermédia em termos populacionais na Região Oeste, configurando o sexto concelho com menos habitantes, correspondentes a 4% dos residentes na NUTS III. No último período intercensitário o concelho acompanhou a dinâmica populacional positiva verificada nesta região, embora com uma expressão muito inferior: entre 2001 e 2011, a população residente no concelho da Nazaré teve um acréscimo de 0,7%, enquanto na Região Oeste esse acréscimo foi de 7%.

A variação populacional intraconcelhia apresentou discrepâncias consideráveis, com as freguesias da Nazaré e, sobretudo, de Famalicão, a registarem crescimentos consideráveis (2,3% e 4,1% respetivamente), compensando assim a perda significativa de habitantes observada na freguesia menos populosa de Valado dos Frades (-6%).

Com uma densidade populacional de 172,0 habitantes/km² em 2018, o concelho superava a média da Região Oeste, que se situava nos 160,7 habitantes/km².



Quadro 1. Evolução da população residente no concelho da Nazaré, 2001-2011

	2001 (n.º)	2011 (n.º)	2001/2011 (%)
Concelho da Nazaré	15.060	15.158	0,7
Famalicão	1672	1740	4,1
Nazaré	10.080	10.309	2,3
Valado dos Frades	3.308	3109	-6,0
Oeste	338.711	362.540	7,0

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, Censos 2001 e 2011

Ao nível económico, a localização neste concelho costeiro de um dos principais portos de pesca de Portugal Continental concorre para a especial importância da atividade piscatória, à qual se juntam as atividades relacionadas com o turismo, com grande desenvolvimento nos anos mais recentes, expresso no aumento dos estabelecimentos de alojamento turístico e impulsionado pela crescente valorização e diversificação dos produtos turísticos associados aos recursos “sol, praia e mar” e ao turismo de natureza.

Este crescimento estreitamente associado ao mar e concentrado na faixa litoral, a par da coexistência de um sistema urbano policêntrico a diferentes cotas, cria importantes dificuldades no funcionamento interno à cidade, nomeadamente em termos de mobilidade interna sustentável, fomentando uma forte dependência do automóvel, opção que acarreta emissões muito elevadas de carbono, o que se traduz em elevados impactos ambientais, de circulação e de estacionamento, agudizados durante os meses de verão.

O aglomerado urbano da Nazaré é física e funcionalmente definido pelo triângulo Pederneira/Sítio/Praia, existindo uma forte articulação funcional e complementaridade entre estes espaços. Embora o povoado original se tenha localizado na Pederneira, a conjugação de fatores vários (nomeadamente, o progressivo assoreamento da Lagoa da Pederneira, o progressivo recuo do mar e o desenvolvimento das atividades ligadas portuárias, piscatórias e balneares) fomentaram a consolidação do povoamento na área adjacente à Praia a partir de finais do século XVI, levando à realocação dos Paços do Concelho neste local, em 1912 – não anulando, no entanto, a relevância económica, populacional e funcional das zonas situadas em cotas mais elevadas.

Estas dinâmicas funcionais internas da vila colocam sérios desafios em termos de um adequado ordenamento, planeamento e gestão do solo urbano, que acompanhe as mais recentes tendências de desenvolvimento sustentável. Neste contexto, a estratégia preconizada no Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Nazaré (PEDU) focou-se na vila da Nazaré e assumiu uma visão holística de desenvolvimento dos três núcleos que historicamente estruturam este território, delimitando-se recentemente três Áreas de Reabilitação Urbanas (ARU), ao mesmo tempo que foram definidos objetivos estratégicos e operacionais dirigidos à mobilidade urbana sustentável.

Complementarmente, em 2018 o município desenvolveu e aprovou o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) para a Vila da Nazaré, no qual se diagnosticou a necessidade de reforçar a articulação urbana e funcional existente entre a cota baixa da vila da Nazaré e a Pederneira, e de superar as dificuldades de mobilidade de um segmento significativo de população idosa (21% da população na Pederneira tinha mais de 65 anos de idade em 2011) com maiores dificuldades de mobilidade. Condicionada pela existência de declives

da Avenida do Município, sendo expectável que com a conjugação das várias intervenções previstas, esta se constitua como uma área de reforçada dimensão urbana no contexto local.

Figura 4. Localização do projeto do Funicular da Pederneira na matriz síntese de intervenções do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Vila da Nazaré



Fonte: Município da Nazaré, Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Vila da Nazaré, 2018

Figura 5. Área de implantação do Funicular da Pederneira



Fontes: Município da Nazaré; Google Earth

O futuro funicular da Pederneira pretende emular o bom exemplo do Ascensor da Nazaré, que tem vindo a assistir a um crescimento progressivo da procura, constituindo-se, entre os seus pares, como o que mais pessoas transporta no país. Desde 2014 este equipamento registou uma variação no número de passageiros transportados na ordem dos 50%, passando dos cerca de 650.000 para 1.000.000 de indivíduos em 2018. O



Ascensor da Nazaré tem evitado anualmente a emissão de gases poluentes na Vila, estimando-se que em 2018 esse valor tenha ascendido às 1.050 ton/CO₂, facto que se pretende replicar, em certa medida, com este novo meio mecânico de deslocação.

Pretende-se, pois, que o Funicular da Pederneira, com uma extensão aproximada de 250 metros, constitua uma efetiva alternativa ao transporte individual automóvel, devendo funcionar como um complemento às viagens em modos suaves e transporte coletivo rodoviário, e como tal, ser um elemento potenciador da inter e multimodalidade. Deste modo, este equipamento deverá promover a democratização e a equidade da mobilidade dos residentes, independentemente da estrutura etária e condição social, reduzindo distâncias, aumentando os ganhos de tempo nas deslocações e reduzindo as emissões de carbono.

Dada a preponderância que o sector do turismo assume na Nazaré, o Funicular da Pederneira poderá constituir também uma mais-valia para os visitantes, na medida em que permitirá uma mais eficiente conexão entre a cota baixa da Nazaré e a Pederneira, núcleo génese da vila da Nazaré, no qual se encontram alguns dos equipamentos culturais, estabelecimentos hoteleiros e locais de restauração mais relevantes a nível municipal.

Contudo, a implementação desta infraestrutura de transporte apresenta constrangimentos normativos no âmbito do PDMN, abrangendo um espaço inserido em “Zonas Verdes de Proteção Integral” (artigo 46.º do regulamento), razão que motiva a necessidade da alteração do PDMN.

Efetivamente, de acordo com o artigo 46.º do regulamento do PDMN, *“Nestas áreas destinadas a zona verde de proteção integral, sem prejuízo da eventual continuidade da exploração agrícola, enquanto não se verificar a transferência de posse e propriedade dos terrenos que as integram para a administração local, tendo como objetivo o uso público, ficam especialmente proibidos:*

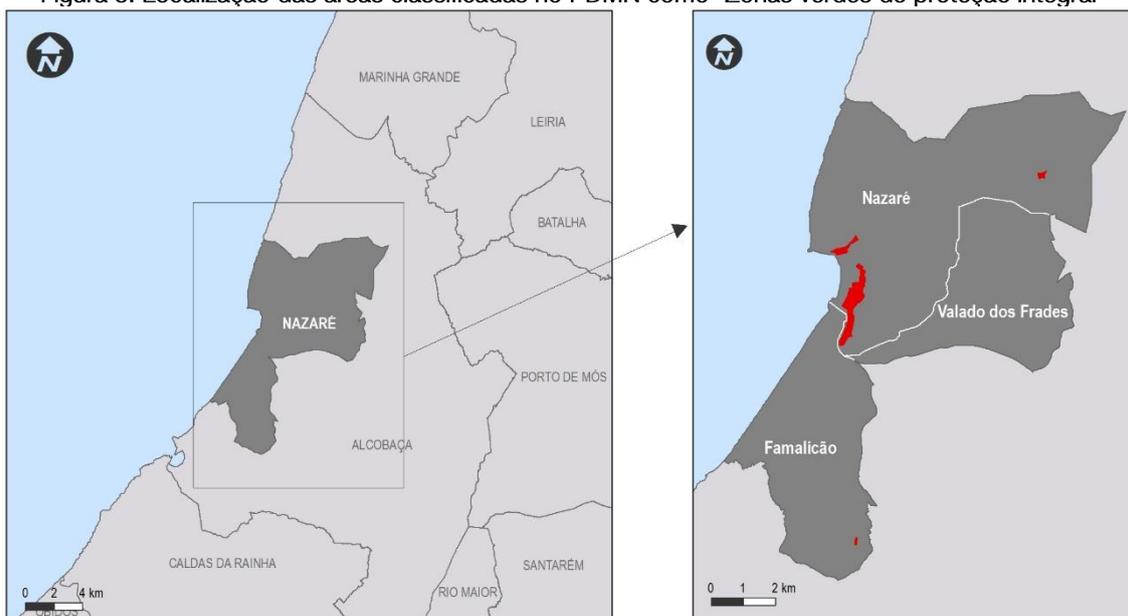
- a) *O loteamento urbano;*
- b) *A execução de quaisquer construções, exceto as que se destinem ao apoio da sua conservação e manutenção;*
- c) *A destruição do solo vivo e do coberto vegetal;*
- d) *A alteração da topografia do solo;*
- e) *O derrube de quaisquer árvores;*
- f) *A descarga de entulhe de qualquer tipo e o depósito de quaisquer materiais”.*

De acordo com a planta de ordenamento do PDMN, existem quatro áreas no concelho abrangidas por esta classificação, nomeadamente as seguintes:

- **Encosta poente da Pederneira**, localizada no perímetro urbano da vila da Nazaré, Freguesia da Nazaré, com a extensão de aproximadamente 638.987 m² – área declivosa compreendida entre a Praia da Nazaré e a Pederneira, na qual se insere a área de implantação do projeto do Funicular da Pederneira;
- **Encosta sul do Sítio**, localizada no perímetro urbano da vila da Nazaré, Freguesia da Nazaré, com a extensão de aproximadamente 100.633 m² – área declivosa localizada entre a Praia da Nazaré e o Sítio, que abrange a área onde está implantado o centenário Ascensor da Nazaré;

- **Área de cumieira em Raposos**, localizada no perímetro urbano de Raposo, Freguesia de Famalicão, com a extensão de aproximadamente 11.011 m²;
- **Área envolvente ao Ribeiro de Fanhais**, localizada no perímetro urbano de Fanhais, Freguesia da Nazaré, com a extensão de aproximadamente 29.482 m² – área localizada no centro do aglomerado de Fanhais, com a configuração de uma pequena bacia atravessada pelo Ribeiro de Fanhais.

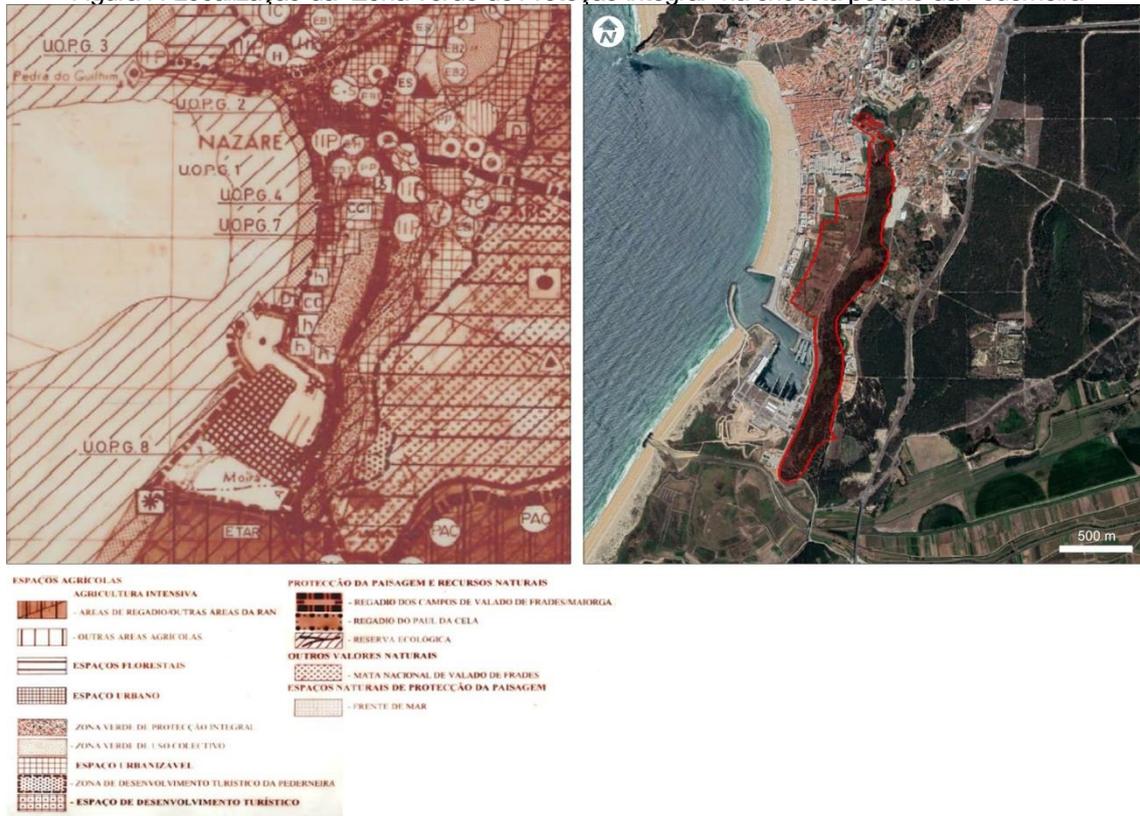
Figura 6. Localização das áreas classificadas no PDMN como “Zonas verdes de proteção integral”



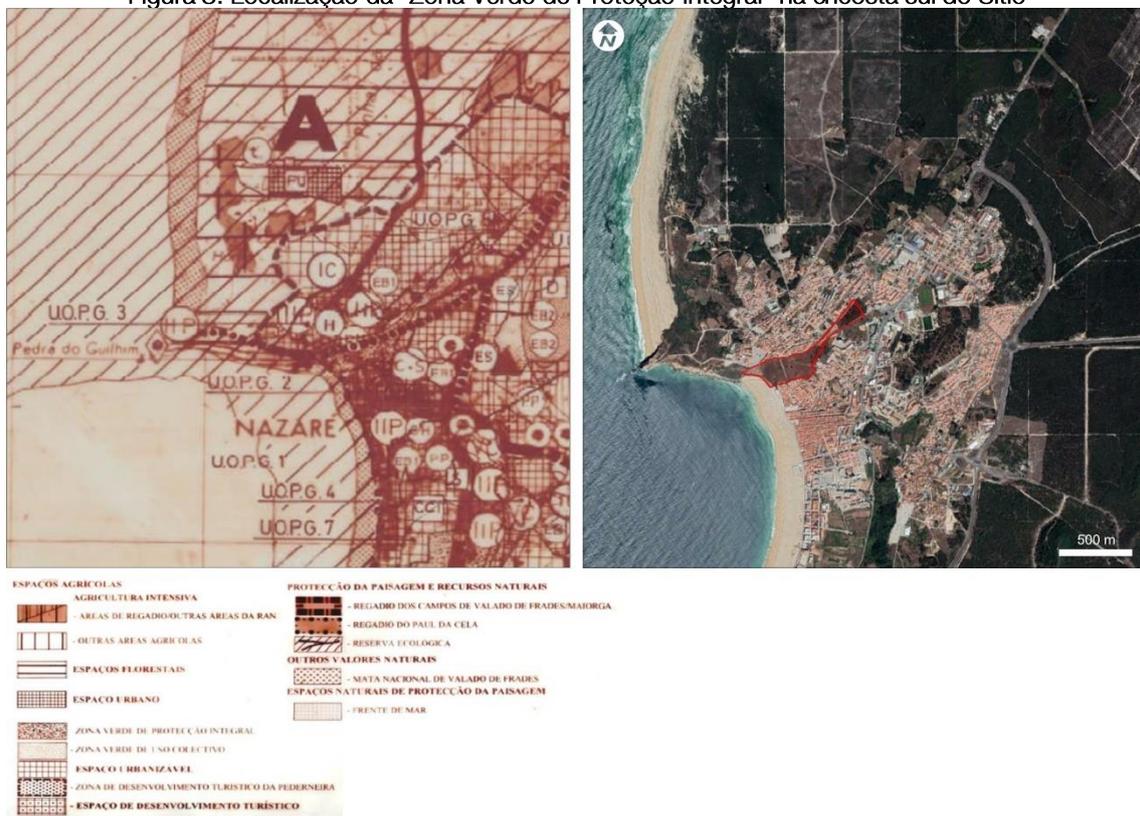
Fontes: Município da Nazaré, Plano Diretor Municipal da Nazaré

Nas figuras seguintes apresenta-se o enquadramento de cada uma destas áreas na planta de ordenamento do PDMN, assim como a sua inserção territorial.

Figura 7. Localização da “Zona Verde de Proteção Integral” na encosta poente da Pederneira



Fontes: Município da Nazaré, Plano Diretor Municipal da Nazaré; Google Earth
 Figura 8. Localização da “Zona Verde de Proteção Integral” na encosta sul do Sítio



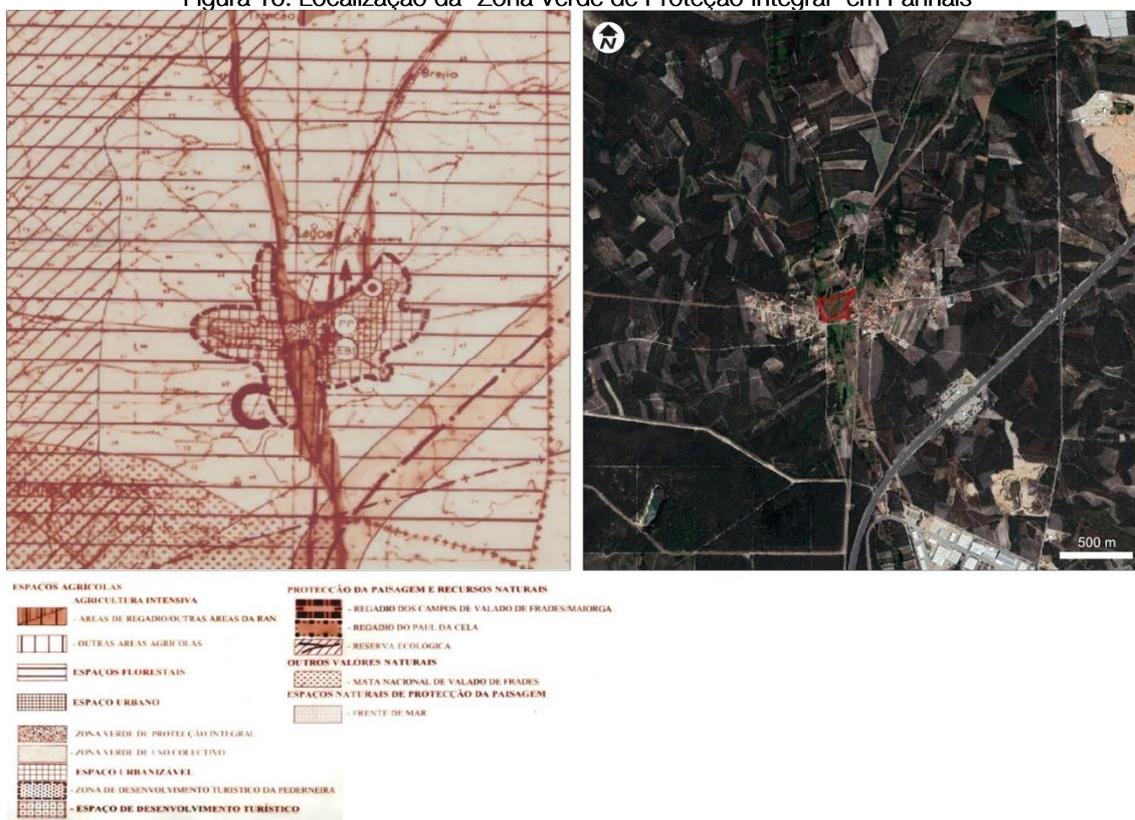
Fontes: Município da Nazaré, Plano Diretor Municipal da Nazaré; Google Earth

Figura 9. Localização da “Zona Verde de Proteção Integral” em Raposos



Fontes: Município da Nazaré, Plano Diretor Municipal da Nazaré; Google Earth

Figura 10. Localização da “Zona Verde de Proteção Integral” em Fanhais



Fontes: Município da Nazaré, Plano Diretor Municipal da Nazaré; Google Earth

De modo a superar os constrangimentos resultantes do atual enquadramento do projeto do Funicular da Pederneira na planta de ordenamento e no regulamento do PDMN, a proposta da 3ª Alteração do PDMN propõe que, das proibições atualmente inscritas no artigo 46º, sejam excetuadas todas as ações que envolvam a implementação de meios mecânicos de mobilidade (elevador, funicular), desde que devidamente enquadrados em instrumentos de planeamento da mobilidade urbana, e que a área abrangida por essas ações seja cingida à estritamente necessária durante as fases de construção, operação e desativação destas infraestruturas. Mais concretamente, é proposta a seguinte redação:

«SECÇÃO III

Áreas verdes

Artigo 46.º

Zona verde de proteção integral

1 – Nestas áreas, destinadas a zona verde de proteção integral, sem prejuízo da eventual continuidade da exploração agrícola, enquanto não se verificar a transferência de posse e propriedade dos terrenos que as integram para a administração local, tendo como objetivo o uso público, ficam especialmente proibidos:

- a) O loteamento urbano;
- b) A execução de quaisquer construções, exceto as que se destinem ao apoio da sua conservação e manutenção;
- c) A destruição do solo vivo e do coberto vegetal;
- d) A alteração da topografia do solo;
- e) O derrube de quaisquer árvores;
- f) A descarga de entulhos de qualquer tipo e o depósito de quaisquer materiais.

2 – Excetuam-se do estabelecido no n.º 1 as ações que envolvam a implementação de meio mecânico de mobilidade, equipado a transporte público, desde que:

- a) O meio mecânico esteja devidamente enquadrado em instrumentos de planeamento da mobilidade urbana;
- b) Seja assegurada a elaboração de estudo geológico-geotécnico e geomorfológico abrangendo o setor da vertente onde se prevê a instalação da infraestrutura e os restantes setores da vertente que possam ser afetados/influenciados pela intervenção;
- c) Em função daquela caracterização, sejam avaliadas mais do que uma solução construtiva (incluindo o elevador), considerando os seguintes interesses:
 - c.1) Minimização da afetação da estabilidade geológica-geotécnica e geomorfológica da encosta da Pederneira;
 - c.2) Estabilidade da infraestrutura e segurança dos utilizadores;



- c.3) Estabilidade das edificações localizadas no topo da encosta da Pederneira;
- c.4) Minimização da afetação dos recursos hídricos subterrâneos e superficiais, nomeadamente no que respeita à erosão hídrica do solo;
- d) Para cada solução construtiva sejam avaliados:
 - d.1) o enquadramento paisagístico;
 - d.2) os custos de manutenção;
 - d.3) a longevidade.
- e) Seja adotada a solução construtiva que se revele mais adequada, em resultado de uma avaliação comparativa das soluções estudadas, através de metodologia que privilegie os interesses identificados na alínea c);
- f) A área abrangida pela intervenção seja cingida à estritamente necessária durante as fases de construção, operação e desativação da infraestrutura.
- g) Seja assegurada a reabilitação da área confinante afetada pelos trabalhos de construção da infraestrutura, garantindo o enquadramento paisagístico e a estabilidade das áreas intervencionadas.»

Dadas as características das 4 áreas classificadas como “Zonas Verdes de Proteção Integral”, a 3ª Alteração do PDMN deverá ter efeitos exclusivamente sobre a encosta poente da Pederneira, atendendo a que:

- Nas duas áreas localizadas em Raposos e Fanhais, por serem relativamente planas e localizadas em áreas rurais de baixa densidade populacional, não se justifica, nem atualmente, nem no futuro, a implementação de meios mecânicos de mobilidade como elevadores ou funiculares;
- Na área mais declivosa localizada na encosta sul do Sítio já se encontra instalado um meio mecânico de mobilidade (o Ascensor da Nazaré), não se prevendo a necessidade da instalação de outra infraestrutura deste tipo nesta área, nomeadamente no quadro do instrumento de planeamento da mobilidade urbana (PMUS da Vila da Nazaré).

A localização exata do Funicular da Pederneira foi pré-determinada no âmbito do PMUS, e compreende a ligação entre o Miradouro da Pederneira (estação superior) e a Rua Rancho Tá-Mar e a Avenida do Município (estação inferior). Segundo o Estudo Conceptual do Funicular da Pederneira (Município da Nazaré, 2019), as características desta infraestrutura linear de mobilidade implicam a afetação de uma área de implantação total na ordem dos 6.000 m² – incluindo as estações superior e inferior, que ficarão implantadas fora da área classificada como “Zona Verde de Proteção Integral”. Mais concretamente, a área a afetar pela implementação do funicular e classificada como “Zona Verde de Proteção Integral” tem cerca de 3.800 m², correspondendo a um espaço corredor com aproximadamente 175 m de extensão por 20 m de largura, compreendido entre as estações inferior e superior.

Importa ainda ter presente que, com a transposição para o PDMN do regime de proteção e salvaguarda da orla costeira consagrado no POC-ACE, a área de implantação do futuro



Funicular da Pederneira foi parcialmente incluída na “Faixa de Proteção Complementar”, sujeita a um regime de proteção que interdita a construção e ampliação, com exceção de algumas situações, de acordo com as diretivas do Programa Especial (NE15).

Uma vez que toda a área de implantação do Funicular da Pederneira se encontra integralmente localizada dentro do perímetro urbano da vila da Nazaré, aplica-se neste caso a exceção consagrada na alínea q) da NE15 do POC-ACE relativa à “Faixa de Proteção Complementar”, que excetua da interdição de operações de loteamento, obras de urbanização, construção e ampliação, as *“áreas contidas em perímetro urbano ou em aglomerado rural consagrado em PMOT à data da entrada em vigor do POC-ACE, ou que resultem da revisão ou alteração do PDM”*.

Face ao exposto, considera-se que o território potencialmente exposto de forma direta aos efeitos resultantes da implementação da 3ª Alteração do PDMN – nomeadamente, em termos de ocupação do solo, de afetação de recursos naturais e de exposição a riscos naturais – corresponde, numa escala micro, à área de aproximadamente 3.800 m² resultante da interceção do corredor de implantação do Funicular com a “Zona Verde de Proteção integral” na encosta poente da Pederneira.

Por sua vez, a uma escala meso, entende-se também que a implementação da 3ª Alteração do PDMN poderá ter efeitos indiretos num território mais amplo – em termos de impactes sociais, económicos, urbanísticos, ambientais e paisagísticos -, estendendo-se a todo o perímetro urbano da vila da Nazaré, cujos padrões de mobilidade e dinâmicas internas de desenvolvimento urbano, competitividade e coesão territorial serão afetados pela introdução da nova infraestrutura de transporte.

Por último, a uma escala macro, afigura-se provável que os impactes socioeconómicos e ambientais do novo funicular na vila poderão ter efeitos mais indiretos também no desenvolvimento da freguesia e de todo o concelho da Nazaré.

Neste sentido, a avaliação ambiental da 3ª Alteração do PDMN é focada sobre os efeitos significativos no ambiente deste território, potencialmente afetado de forma direta e indireta pela construção, funcionamento e eventual desativação do Funicular da Pederneira.

4. FATORES CRÍTICOS PARA A DECISÃO

Nos termos da legislação aplicável à avaliação ambiental de planos e programas, o Relatório Ambiental deve identificar, descrever e avaliar “os eventuais efeitos significativos no ambiente, resultantes da aplicação do programa e suas alternativas razoáveis que tenham em conta os objetivos e o âmbito da aplicação territorial respetivos”.

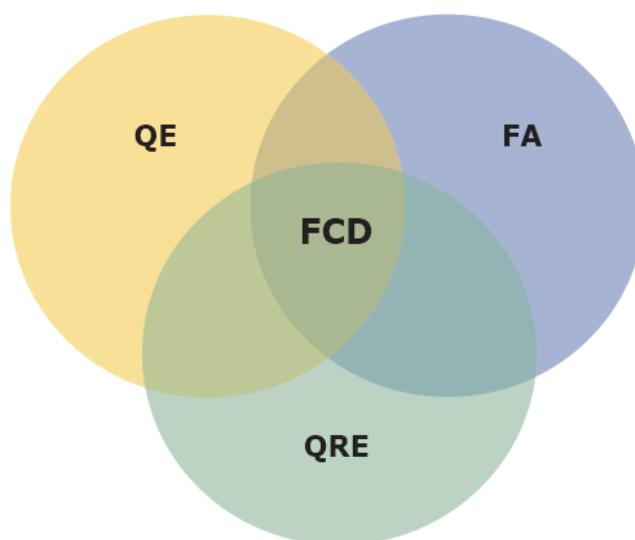
A sua identificação resultou da análise integrada dos elementos de base estratégica, ou seja, foram determinados pelas ligações entre as questões estratégicas para 3ª Alteração do PDMN, as questões ambientais e de sustentabilidade relevantes que refletem as questões críticas para o território e o quadro de referência estratégico, que sistematiza as macropolíticas relevantes definidas em estratégias, planos e programas aos níveis internacional, nacional, regional e local.

Segundo Partidário M. (2007), os Fatores Críticos para a Decisão (FCD) constituem os temas fundamentais para a decisão sobre os quais a Avaliação Ambiental Estratégica se deve debruçar, uma vez que identificam os aspetos que devem ser considerados pela decisão na conceção da sua estratégia e das ações que a implementam, para melhor satisfazer objetivos ambientais e um futuro mais sustentável. Dão resposta ao alcance da avaliação ambiental (exigência legal) e resultam de uma análise integrada dos seguintes elementos:

- Quadro de Referência Estratégico (QRE);
- Questões estratégicas (QE) (objetivos estratégicos e linhas de força) do objeto de avaliação;
- Fatores ambientais (FA).

O esquema seguinte, da autoria da mesma autora, sintetiza precisamente esta metodologia, que foi também a adotada para a identificação dos Fatores Críticos para a Decisão na 3ª Alteração do PDMN:

Figura 11. Fatores Críticos de Decisão como elemento integrador e estruturante em AAE



Fonte: PARTIDÁRIO, M. (2007)



Com base na análise das inter-relações entre as questões estratégicas para o plano, os fatores ambientais relevantes e o respetivo quadro de referência estratégico, foram definidos os seguintes cinco fatores críticos para a decisão no âmbito do processo de avaliação ambiental estratégica da 3ª Alteração do PDMN:

- **Mobilidade sustentável** – Através deste fator pretende-se avaliar em que medida a 3ª Alteração do PDMN poderá contribuir para a melhoria da mobilidade no espaço urbano, suportada na diminuição dos tempos de deslocação entre principais origens e destinos intraurbanos, na promoção da utilização de modos de transporte sustentáveis e da descarbonização do setor (e, conseqüentemente, da mitigação das alterações climáticas), assim como num processo de transição modal favorecedor de transportes públicos mais eficientes e ecológicos.
- **Desenvolvimento urbanístico** – A introdução de uma nova infraestrutura de mobilidade pode implicar alterações nas dinâmicas de desenvolvimento urbanístico e de reabilitação do edificado, suscitado por ganhos de acessibilidade e mudanças nas relações funcionais entre diferentes áreas do aglomerado. Com este fator crítico pretende-se assim avaliar de que forma a 3ª Alteração do PDMN poderá introduzir alterações nas tendências de desenvolvimento urbanístico da vila.
- **Desenvolvimento socioeconómico** – Através deste fator pretende-se avaliar de que forma a 3ª Alteração do PDMN poderá ter impactes no desenvolvimento de atividades económicas (em particular nos setores do comércio e serviços associados ao turismo) e na coesão social, melhorando as condições de acesso da população (em particular da população mais envelhecida e mais desfavorecida) aos equipamentos e serviços sociais.
- **Qualidade ambiental e paisagística** – Com este fator crítico procurar-se-á avaliar o impacte potencial direto da 3ª Alteração do PDMN num espaço classificado como “Zona Verde de Proteção Integral” e, sob uma perspetiva mais abrangente, os seus efeitos potenciais diretos e indiretos na paisagem da vila.
- **Segurança de pessoas e bens** – Estando a área abrangida pela 3ª Alteração do PDMN exposta a diversos tipos de riscos naturais, identificados em diversos instrumentos de gestão territorial (PDMN, Programa de Orla Costeira Alcobaca – Cabo Espichel) e de planeamento municipal (Plano Municipal de Defesa da Floresta contra Incêndios, Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil) e intermunicipal (Plano Intermunicipal de Adaptação às Alterações Climáticas do Oeste), pretende-se no âmbito deste fator crítico avaliar de que forma esta alteração poderá influenciar os níveis de risco atuais e futuros, considerando os efeitos das alterações climáticas projetados para este território específico.

5. AVALIAÇÃO AMBIENTAL

5.1. Análises SWOT

Efetuada a avaliação com base no conjunto de indicadores temáticos associados aos critérios de avaliação dos FCD apresenta-se, nos quadros seguintes, a respetiva análise SWOT.

Quadro 2. Análise SWOT para o FCD “Mobilidade sustentável”

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> • Facilidade, no contexto da Vila, em aceder aos principais equipamentos das diferentes categorias (administração pública, comércio, saúde e turismo). • Quota relativamente elevada de utilização de modos suaves nas viagens internas, nomeadamente as deslocações a pé, que constituem a segunda forma de transporte mais utilizada a seguir ao transporte individual; • Condições favoráveis para as deslocações a pé na vila da Nazaré, nomeadamente distâncias curtas no interior dos núcleos urbanos, assim como características de clima e orografia favoráveis. • Existência de um ascensor centenário, que faz a ligação entre a Praia e o Sítio, e transporta cerca de 900.000 passageiros por ano. 	<ul style="list-style-type: none"> • Elevada distância/tempo a que se encontram os bairros da Pederneira do Rio Novo, relativamente aos equipamentos centrais e maior parte dos equipamentos administrativos, de saúde e de turismo, que estão concentrados na zona da Praia e do Sítio. • Preferência dos residentes da Nazaré pelo transporte individual; • Deslocações a pé na vila da Nazaré dificultadas pelos inúmeros pontos de conflito automóvel/peão existentes e pelo estacionamento desregrado e abusivo, sobretudo na Praia da Nazaré, com a sistemática obstrução dos passeios e dos principais arruamentos. • Utilização da bicicleta enquanto modo de transporte em viagens utilitárias praticamente inexistente; • Desordenamento e congestionamento do trânsito e do estacionamento, provocando elevados consumos de combustíveis e elevadas emissões de CO₂, cuja perceção é atenuada pelo favorável clima marítimo; • Posição intermédia do concelho à escala da NUTS III Oeste em termos de emissões de CO₂, suscitada sobretudo pelo peso das emissões do transporte rodoviários e da indústria.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> • Reduzida dimensão dos núcleos urbanos propicia as deslocações pedonais se forem atenuados os conflitos automóvel-peão e os arruamentos e praças forem dotados com as adequadas condições de pedonalização; • Redução significativa em relação à situação atual dos tempos de deslocação a pé a partir do Terminal Rodoviário até às áreas envolventes, com a concretização do elevador proposto para a Pederneira observada, sobretudo, relativamente às ruas da Pederneira, que passarão a estar praticamente na totalidade a uma distância pedonal de até 10 minutos do Terminal Rodoviário da Nazaré, mas também no bairro do Rio Novo, que em grande parte ficará a uma distância inferior a 15 minutos a pé do Terminal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tendência de aumento das emissões de CO₂ com origem no sector dos transportes rodoviários.

Quadro 3. Análise SWOT para o FCD “Desenvolvimento urbanístico”

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> • Identidade e história ligadas ao mar têm impulsionado recentemente novas dinâmicas (como o surf) projetando a Nazaré como destino de referência nacional e internacional, com impactes diretos na revitalização urbana; • Longa tradição no turismo balnear representa fator de atracção e valorização em termos de reabilitação urbana; • Operações de Reabilitação Urbana (ORU) da Pederneira e da Praia da Nazaré, com amplo enfoque na qualificação das infraestruturas equipamento e espaço público e à reabilitação do património histórico e residencial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Génese histórica, processos económicos e sociais conduziram ao envelhecimento e obsolescência do património edificado e a uma significativa desqualificação do espaço urbano; • Tendência de aumento de edifícios muito degradados ou com elevadas necessidades de reparação; • Aumento da proporção de alojamentos familiares clássicos vagos; • Decréscimo de alvarás de obras emitidos na área de intervenção, revelador de um abrandamento das dinâmicas de construção e reabilitação do edificado.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> • Interesse crescente pela economia do mar à escala nacional e internacional; • Crescente procura e valorização do turismo à escala internacional; • Crescente valorização da requalificação urbana; • Ciclos de programação de fundos comunitários recentes e em vigor com oportunidades de financiamento da reabilitação urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> • Efeito da crescente projeção turística e consequente pressão do elevado número de visitantes sobre a funcionalidade de um espaço urbana com fortes debilidades estruturais, com consequências para a qualidade de vida dos residentes; • Agravamento da tendência de despovoamento da Pederneira, enquanto núcleo com o parque edificado mais antigo e com menor acessibilidade ao centro funcional da vila.

Quadro 4. Análise SWOT para o FCD “Desenvolvimento socioeconómico”

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> • Capacidade assinalável de resiliência da economia local durante a crise económica do princípio da década; • Vitalidade das atividades do setor terciário, com destaque para as atividades associadas ao turismo, como sejam o comércio, o alojamento e a restauração; • Evolução positiva registada pela oferta hoteleira, designadamente, no reforço da capacidade de alojamento a turistas; • Melhoria do poder de compra <i>per capita</i> na Nazaré, entre 2000 e 2015, com um dinamismo que acompanha a tendência da sub-região Oeste, mas supera a de alguns concelhos vizinhos; • Oferta de equipamentos de saúde, educativos, culturais e desportivos, concentrados sobretudo na Praia da Nazaré. 	<ul style="list-style-type: none"> • Decréscimo dos estabelecimentos de atividade económica no concelho da Nazaré; • Perda de importância do setor primário e secundário em termos de número estabelecimentos; • Aumento significativo do índice de dependência de idosos; • Oferta limitada de equipamentos, respostas e serviços sociais na área de intervenção.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> • Operações de Reabilitação Urbana da Pederneira e da Praia da Nazaré com acentuada valorização da importância da promoção de uma rede de equipamentos coletivos adequada às necessidades da população residente; • Crescente valorização nacional e europeia da adequada dotação dos equipamentos coletivos na promoção da coesão social; • Regeneração demográfica associada ao desenvolvimento das atividades ligadas ao turismo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Envelhecimento da população residente nos bairros mais periféricos da vila, com menor acessibilidade a serviços e equipamentos sociais, contribuindo para agravar situações de carência socioeconómica e isolamento.

Quadro 5. Análise SWOT para o FCD “Qualidade ambiental e paisagística”

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> • Singularidade geográfica e paisagística da vila da Nazaré, que concorre para a sua atratividade populacional e turística; • Posição relativamente discreta da área de implantação do funicular, pouco perceptível a partir dos principais pontos observação de vistas panorâmicas da vila. • Área de implantação preservada da pressão urbanística pelas suas reduzidas condições de edificabilidade. 	<ul style="list-style-type: none"> • Inexistência de valores naturais relevantes que justifiquem a sua conservação, sendo a ocupação atual caracterizada fundamentalmente pela presença de matos e, muito esporadicamente, de pinheiros bravos.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> • Valorização das condições para observação da vista panorâmica sobre a vila e a praia da Nazaré a partir da nova estação superior do Funicular da Pederneira. • Diminuição da circulação automóvel e do estacionamento na zona baixa da vila, com vantagens para o ambiente e para a paisagem urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contínua degradação do ambiente e da paisagem urbana resultante da intensa pressão do tráfego e do estacionamento automóvel na vila.

Quadro 6. Análise SWOT para o FCD “Segurança de pessoas e bens”

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> • Escassez de elementos expostos a riscos naturais • Baixo valor dos elementos naturais em risco (matos, povoamentos esparsos de pinheiro e eucalipto) 	<ul style="list-style-type: none"> • Suscetibilidade alta e muito alta de incêndios florestais; • Suscetibilidade moderada e elevada de movimentos de massa em vertentes.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> • Redução do risco de movimentos de massa em vertentes com intervenções de estabilização associadas à implantação do funicular • Diminuição do risco de incêndio florestal na área de implantação da infraestrutura com a retirada do material lenhoso • Diminuição do risco de incêndio florestal nas áreas envolventes da infraestrutura, com a compartimentação da área de risco e a necessária criação de faixas de gestão de combustível na sua envolvente 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento da vulnerabilidade a incêndios florestais e a movimentos de massa em vertentes, com a introdução de novos elementos expostos (nova infraestrutura em área de risco)

5.2. Avaliação síntese de oportunidades e riscos

No quadro seguinte, sintetiza-se, para cada um dos critérios de avaliação considerados nos FCD, a avaliação dos riscos e das oportunidades resultantes da implementação da opção estratégica subjacente à 3ª Alteração do PDMN.

Quadro 7. Síntese das oportunidades e riscos associados aos FCD

Fatores Críticos para a Decisão	Critérios	Alteração do Artigo 46º do PDMN, permitindo a implementação de meios mecânicos de mobilidade em zonas verdes de proteção integral
Mobilidade sustentável	Eficácia da mobilidade urbana	↘ ↗
	Transição modal e energética	↗
Desenvolvimento urbanístico	Dinâmicas urbanísticas	↗
Desenvolvimento socioeconómico	Desenvolvimento económico	↗
	Coesão social	↗
Qualidade ambiental e paisagística	Qualidade ambiental e paisagística	0
Segurança de pessoas e bens	Riscos naturais	↘ ↗

Legenda:

- ↗ A opção estratégica constitui uma oportunidade para o critério em avaliação
- ↘ A opção estratégica constitui um risco para o critério em avaliação
- 0 A opção estratégica não constitui uma oportunidade nem um risco para o critério em avaliação

Relativamente ao critério “**Eficácia da mobilidade urbana**”, associado ao FCD “Mobilidade sustentável”, considera-se que a alteração do artigo 46º do PDMN constitui essencialmente uma oportunidade de melhorar as condições de mobilidade na vila da Nazaré. Efetivamente, ao permitir a implementação do novo Funicular da Pederneira, a 3ª Alteração do PDMN contribuirá para uma redução significativa das distâncias/tempo nas deslocações pedonais entre a Praia da Nazaré – onde estão localizados os principais equipamentos da administração pública, saúde, turismo e estabelecimentos de comércio e serviços da vila – e os núcleos da Pederneira e do Bairro do Rio Novo, cujos residentes poderão assim aceder aos equipamentos centrais da Nazaré em menos de 15 minutos a pé.

Não obstante, importa ter em consideração que a introdução desta nova infraestrutura de transporte e o aumento da sua acessibilidade à Praia da Nazaré acarreta também riscos para o sistema de mobilidade da vila e que devem ser acautelados, nomeadamente associados ao aumento da procura de estacionamento automóvel na zona da Pederneira, sobretudo por parte de visitantes e durante os meses de Verão.

Quanto ao critério “**Transição modal e energética**”, a alteração do artigo 46º do PDMN representa também uma oportunidade, no sentido em que, através da possibilidade de implementação do Funicular da Pederneira, contribuirá para o aumento do potencial para as deslocações em modos suaves na vila da Nazaré (sobretudo das deslocações a pé, mas também em bicicleta), decorrente da transposição facilitada do declive que obstaculiza a relação entre a Praia e a Pederneira. Consequentemente, é também previsível que a transição modal suscitada pelo aumento da proporção das deslocações internas em



modos suaves se traduza numa redução das emissões de CO₂ associadas aos transportes rodoviários.

Relativamente ao critério “**Dinâmicas urbanísticas**”, da análise realizada considera-se que a opção estratégica consubstanciada na 3ª Alteração do PDMN representa uma oportunidade inequívoca no quadro do FCD “Desenvolvimento urbanístico”. Entende-se que a implementação de um meio mecânico de mobilidade entre a Praia da Nazaré e a Pederneira contribuirá para contrariar alguns dos fenómenos críticos aí observados (sobretudo neste último), como a perda e o envelhecimento populacional, a degradação e o abandono do edificado.

Pelo contrário, perspetiva-se que a melhoria da acessibilidade e o conseqüente reforço da articulação funcional entre os dois núcleos urbanos contribua para reforçar a sua atratividade e impulsionar movimentos de regeneração urbana fundamentais para a prossecução da estratégia de reabilitação consubstanciada no PEDU da Nazaré e nas ORU da Praia da Nazaré e da Pederneira. Os impactes globais desta opção estratégica apresentam-se, por isso, de elevado alcance em termos de efeitos positivos nas dinâmicas urbanísticas da área de intervenção.

Quanto ao critério “**Desenvolvimento económico**” considera-se que a 3ª Alteração do PDMN representa uma importante oportunidade, ao criar melhores condições de mobilidade para aqueles que residem e visitam a Nazaré, contribuindo para a sustentabilidade dos estabelecimentos económicos existentes e para o surgimento de novas atividades, particularmente na Pederneira, cuja competitividade será particularmente reforçada.

Também no que respeita ao critério “**Coesão social**”, entende-se que a 3ª Alteração do PDMN representa essencialmente uma grande oportunidade, contribuindo para uma maior equidade entre os residentes dos vários núcleos que constituem a vila da Nazaré, e em particular para a população mais idosa e carenciada residente na Pederneira. A melhoria das condições de mobilidade urbana deverá concorrer também para uma melhor acessibilidade e gestão da rede de equipamentos sociais existentes na vila.

Face ao exposto os impactes globais desta opção estratégica apresentam-se, por isso, de elevado alcance em termos de efeitos positivos quer no desenvolvimento socioeconómico como para a promoção da coesão social.

No que se refere ao critério “**Qualidade ambiental e paisagística**”, foram ponderados os efeitos potenciais da implantação do Funicular da Pederneira sobre os recursos naturais afetados na sua área implantação e sobre a paisagem da vila. Da avaliação realizada conclui-se que a alteração do artigo 46º do PDMN não acarretará oportunidades nem riscos significativos.

Efetivamente, considerando as características da área analisada, não foram identificados quaisquer valores naturais relevantes que possam ser afetados pela implantação do funicular. Em termos de riscos de degradação da paisagem, concluiu-se que a infraestrutura só terá uma maior visibilidade a partir do ponto de vista do miradouro panorâmico do Sítio da Nazaré, mas também que a própria distância a que se localiza, assim como a configuração do projeto das estações, deverá atenuar significativamente o seu impacte na paisagem da vila. Pelo contrário, poderá ainda contribuir de forma indireta



para a melhoria e valorização da paisagem urbana, com a ambicionada redução do número de veículos estacionados e em circulação, e com a qualificação do miradouro da Pederneira em conjunto com a estação superior do funicular.

Por fim, quanto ao critério “**Riscos naturais**”, associado ao FCD “Segurança de pessoas e bens”, entende-se que a alteração do artigo 46º do PDMN acarretará riscos, mas também oportunidades, que importa serem equacionadas. Considera-se, contudo, que os riscos identificados são efetivamente passíveis de mitigação, pelo que as oportunidades poderão ser preponderantes no âmbito deste critério.

Com efeito, a implementação de uma infraestrutura de transporte numa área com suscetibilidade alta e muito alta de incêndio florestal e suscetibilidade moderada e elevada de movimentos de massa em vertentes, acarretará necessariamente um aumento da vulnerabilidade, porquanto pressupõe a introdução de um novo elemento exposto (a nova infraestrutura de transporte) num espaço onde, atualmente, não existem pessoas, edifícios, infraestruturas ou valores naturais ou patrimoniais expostos a este risco.

Contudo, a construção desta infraestrutura poderá também contribuir (se acompanhada da implementação de medidas de planeamento e gestão adequadas nas fases de construção, operação e desativação) para a diminuição destes riscos. Por um lado, este efeito positivo poderá verificar-se diretamente na área de implantação do funicular, com intervenções de estabilização da vertente que reduzam o risco de movimentos de massa. Por outro lado, poderá ser observada uma diminuição efetiva do risco de incêndio florestal na área de implantação da infraestrutura (com a retirada do material lenhoso) e nas áreas envolventes na encosta onde esta se localizará (com a compartimentação da área de risco e a necessária criação de faixas de gestão de combustível na sua envolvente).

6. DIRETRIZES DE MONITORIZAÇÃO

De acordo com o artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, “as entidades responsáveis pela elaboração dos planos e programas avaliam e controlam os efeitos significativos no ambiente decorrentes da respetiva aplicação e execução, verificando a adoção das medidas previstas na declaração ambiental, a fim de identificar atempadamente e corrigir os efeitos negativos previstos”, sendo ainda responsáveis pela divulgação dos resultados deste processo de controlo.

A AAE baseia-se assim no princípio da precaução, tendo como objetivo final evitar e/ou minimizar os efeitos negativos e/ou potenciar os efeitos positivos dos planos ou programas no ambiente.

Com base nas análises anteriores (sobretudo em função da avaliação de oportunidades e riscos das opções estratégicas), são apresentadas em seguida 20 propostas de medidas, orientações de boas práticas, regras para ação conjunta e condições para aumentar sinergias e evitar conflitos:

- MPG1 – Monitorizar a evolução das dinâmicas territoriais e de ocupação e uso do solo;
- MPG2 – Assegurar a preservação e conservação dos valores naturais e paisagísticos;
- MPG3 – Avaliar periodicamente a capacidade de carga e a aptidão territorial, nas suas componentes ambiental, social e económica;
- MPG4 – Assegurar a implementação da Estrutura Ecológica Municipal e da sua eficácia na salvaguarda e valorização dos recursos naturais e paisagísticos;
- MPG5 – Adequar a oferta de estacionamento público às alterações no padrão de mobilidade urbana;
- MPG6 – Assegurar o controlo de fontes poluidoras;
- MPG7 – Dinamizar programas de educação e sensibilização para a mobilidade sustentável;
- MPG8 – Assegurar a implementação adequada das infraestruturas de saneamento, bem como a sua requalificação e reforço;
- MPG9 – Assegurar que não ocorrem situações de sobrecarga da capacidade de utilização de espaços protegidos, como resultado da pressão das atividades turísticas;
- MPG10 – Promover a recuperação e qualificação do parque habitacional privado do concelho, em especial nos aglomerados onde a proporção de edifícios com grandes necessidades de reparação é maior;
- MPG11 – Qualificar e revitalizar os espaços públicos de proximidade, criando melhores condições para a sua fruição pelas comunidades locais enquanto espaços de lazer e convívio intergeracional;
- MPG12 – Desenvolver e promover rotas turísticas e programas de animação que reforcem a atratividade e notoriedade externa do concelho, de modo a dinamizar um modelo de turismo sustentável, suportado numa estratégia promocional dos ativos turísticos locais que contribua para a valorização e coesão territorial,



nomeadamente dos seus recursos naturais, paisagísticos e culturais, assim como das atividades económicas e dos produtos tradicionais do concelho;

- MPG13 – Assegurar a realização de intervenções de estabilização de vertentes;
- MPG14 – Implementar um sistema de alerta prévio contra os movimentos de massa em vertentes, nas zonas de elevada vulnerabilidade a este risco;
- MPG15 – Assegurar a contenção da edificação dispersa, sobretudo em áreas de risco elevado;
- MPG16 – Assegurar a estabilização do tecido urbano em áreas críticas;
- MPG17 – Assegurar a limpeza das áreas florestais e naturais, sob responsabilidade do município;
- MPG18 – Promover campanhas de sensibilização junto dos proprietários agrícolas e florestais, relativamente à limpeza e desmatação das suas propriedades;
- MPG19 – Promover o uso do transporte público e o reforço das redes e da oferta;
- MPG20 – Avaliar o impacto das novas acessibilidades urbanas municipais no tráfego rodoviário e no estacionamento.

7. CONCLUSÕES

O processo da 3ª Alteração do PDMN tem subjacente a estratégia preconizada no Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano para a Vila da Nazaré, que assumiu uma visão holística de desenvolvimento dos três núcleos que historicamente estruturam este território, para os quais foram delimitadas três Áreas de Reabilitação Urbanas, ao mesmo tempo que foram definidos objetivos estratégicos e operacionais dirigidos à mobilidade urbana sustentável.

Por outro lado, ao despoletar este processo, o Município da Nazaré assume também o desígnio de dar cumprimento aos objetivos e às metas a que se propôs no quadro do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para a Vila da Nazaré, no qual se diagnosticou a necessidade de reforçar a articulação urbana e funcional existente entre a cota baixa da vila da Nazaré e a Pederneira, e onde foi definido como projeto estratégico a criação do Funicular da Pederneira. Neste quadro, a Avaliação Ambiental Estratégica, após a definição de âmbito realizada na primeira fase do processo, analisou a proposta da 3ª Alteração do PDMN, nomeadamente do artigo 46º do Regulamento do PDMN.

De modo a superar os constrangimentos resultantes do atual enquadramento do projeto na planta de ordenamento e no regulamento do PDMN, a proposta da 3ª Alteração do PDMN propõe que, das proibições atualmente inscritas no artigo 46º, sejam excetuadas todas as ações que envolvam a implementação de meios mecânicos de mobilidade (elevador, funicular), desde que devidamente enquadrados em instrumentos de planeamento da mobilidade urbana, e que a área abrangida por essas ações seja cingida à estritamente necessária durante as fases de construção, operação e desativação destas infraestruturas.

Dadas as características das 4 áreas classificadas como “Zonas Verdes de Proteção Integral”, a 3ª Alteração do PDMN deverá ter efeitos exclusivamente sobre a encosta poente da Pederneira e, como tal, a Avaliação Ambiental focou-se sobre os eventuais efeitos significativos no ambiente decorrentes da implantação do funicular nesta área da vila da Nazaré.

A Avaliação Ambiental foi desenvolvida a partir do prisma dos 5 Fatores Críticos para a Decisão, estabelecidos no Relatório de Definição de Âmbito. Foi realizada uma análise das oportunidades e riscos associados a cada um destes fatores, tendo em atenção a situação existente e as tendências recentes e ponderados os riscos potenciais com as opções estratégicas e as medidas propostas. Salieta-se, como primeira conclusão, o facto de as oportunidades decorrentes da 3ª Alteração do PDMN serem em maior número e mais significativas do que os riscos identificados, que poderão ser mitigados com a adequada implementação das medidas de planeamento e gestão propostas pela Avaliação Ambiental.

Efetivamente, foram identificados diferentes aspetos em que a implementação da 3ª Alteração do PDMN poderá contribuir de forma substancial para a concretização dos diversos critérios de sustentabilidade associados aos Fatores Críticos para a Decisão:

- Relativamente ao fator “**Mobilidade sustentável**, a alteração do artigo 46º do PDMN constitui uma oportunidade de melhorar as condições de mobilidade na vila da Nazaré, contribuindo para uma redução significativa das distâncias/tempo nas deslocações pedonais entre a Praia da Nazaré e os núcleos da Pederneira e Rio

Novo, cujos residentes poderão assim aceder aos equipamentos centrais da Nazaré em menos de 15 minutos a pé. Deverá também contribuir para o aumento da proporção das deslocações internas em modos suaves, refletindo-se numa redução das emissões de CO₂ associadas aos transportes rodoviários;

- Quanto ao fator “**Desenvolvimento urbanístico**”, a implementação do funicular contribuirá para reforçar a articulação funcional entre os dois núcleos urbanos e para aumentar a sua atratividade, impulsionando movimentos de regeneração urbana fundamentais para a prossecução da estratégia municipal de reabilitação urbana;
- No respeitante ao fator “**Desenvolvimento socioeconómico**”, a melhoria das condições de mobilidade deverá contribuir para a melhoria da sustentabilidade e competitividade da economia local, particularmente na Pederneira. Deverá também contribuir para uma maior equidade entre os residentes dos vários núcleos que constituem a vila da Nazaré, assim como para melhorar a acessibilidade à rede de equipamentos sociais existentes na vila;
- Relativamente ao fator “**Segurança de pessoas e bens**”, a construção desta infraestrutura poderá contribuir para a diminuição dos riscos naturais a que a área de implantação do funicular está exposta, através de intervenções de estabilização da vertente que reduzam o risco de movimentos de massa, a retirada do material lenhoso e a gestão de combustível nas áreas envolventes.

Ainda que os riscos identificados sejam pouco significativos, e não se afigurem como fatores impeditivos da alteração do PDMN e da consequente viabilização do Funicular da Pederneira, não podem efetivamente deixar de ser tidos em consideração, devendo ser devidamente enfrentados com respostas adequadas por parte do Município, nomeadamente através da implementação das diretrizes de monitorização propostas.

Neste sentido, importa acautelar, por um lado, os riscos para o sistema de mobilidade da vila associados ao aumento da procura de estacionamento automóvel na zona da Pederneira, sobretudo por parte de visitantes e durante os meses de Verão, sendo essencial o cumprimento, entre outras, da medida “MPG5 - Adequar a oferta de estacionamento público às alterações no padrão de mobilidade urbana”.

Por outro lado, deverá também ser acautelado o aumento da vulnerabilidade aos riscos naturais, decorrentes da introdução de novos elementos expostos em áreas de risco, nomeadamente de movimento em massa de vertentes e de incêndio florestal, afigurando-se também fundamental o cumprimento das medidas “MPG13 – Assegurar a realização de intervenções de estabilização de vertentes”, “MPG14 – Implementar um sistema de alerta prévio contra os movimentos de massa em vertentes, nas zonas de elevada vulnerabilidade a este risco”, “MPG17 – Assegurar a limpeza das áreas florestais e naturais, sob responsabilidade do município” e “MPG18 – Promover campanhas de sensibilização junto dos proprietários agrícolas e florestais, relativamente à limpeza e desmatação das suas propriedades”.

A implementação das propostas de medidas de planeamento e gestão e das medidas de controlo/monitorização apresentadas, deverá contribuir para prevenir, reduzir e eliminar os eventuais efeitos adversos no ambiente da 3ª Alteração do PDMN, para monitorizar a evolução das tendências ambientais deste território e, sobretudo, para a potenciação das oportunidades identificadas para o desenvolvimento sustentável da vila da Nazaré.

Relatório produzido por:



Coordenação

João Telha

Equipa Técnica

Sónia Vieira

Inês Andrade

Carla Figueiredo