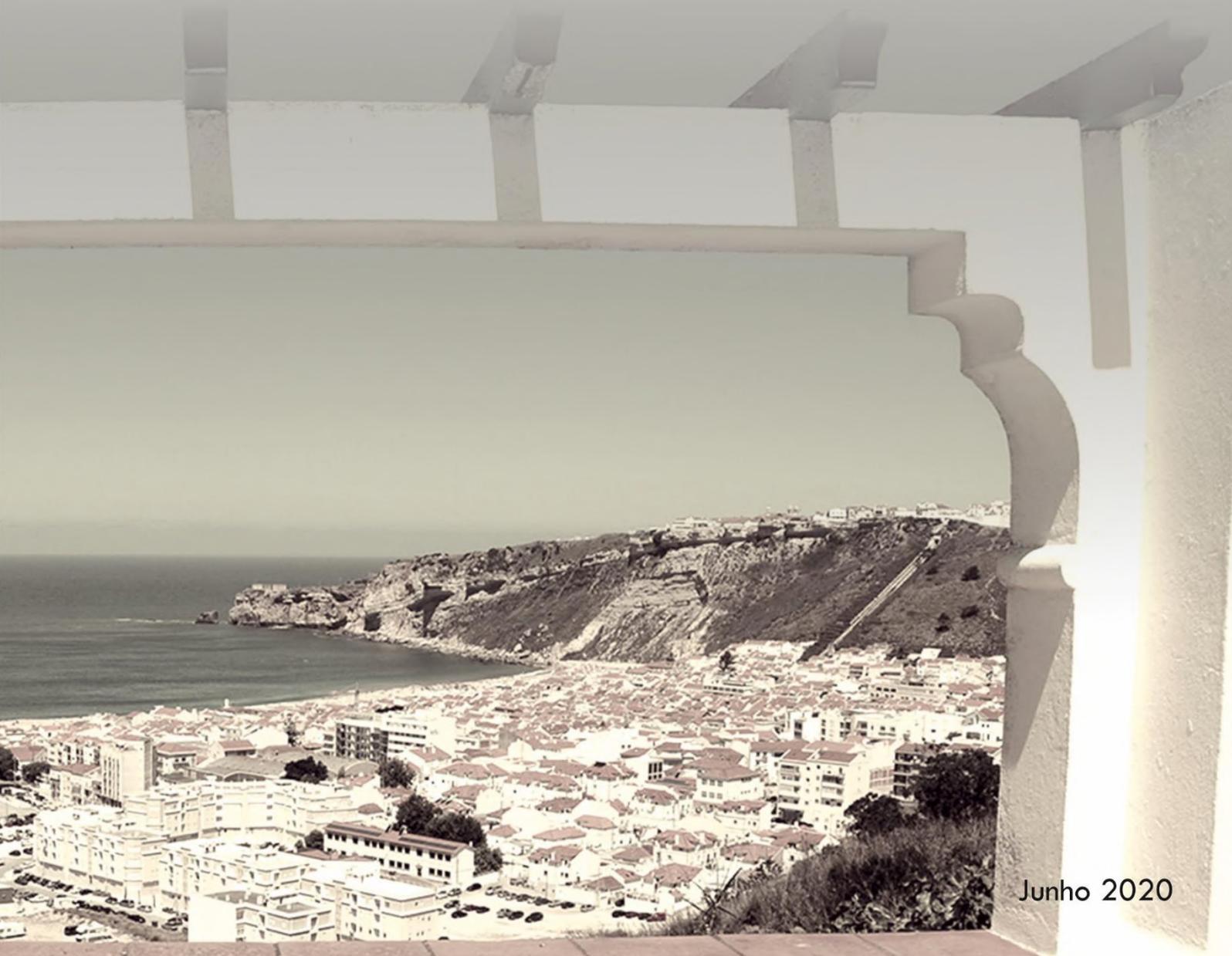


AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA
DA 3ª ALTERAÇÃO AO PLANO
DIRETOR MUNICIPAL DA
NAZARÉ

RELATÓRIO AMBIENTAL



Junho 2020



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

RELATÓRIO AMBIENTAL

Junho 2020

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	5
2. ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO	8
2.1. O PROCESSO DE ALTERAÇÃO DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DA NAZARÉ.....	8
2.2. O PROCESSO DE AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA DE PLANOS DIRETORES MUNICIPAIS.....	10
2.3. ESTRATÉGIA DE COMUNICAÇÃO E PARTICIPAÇÃO.....	15
3. OBJETO DA AVALIAÇÃO	21
4. FATORES CRÍTICOS PARA A DECISÃO.....	32
4.1. QUESTÕES ESTRATÉGICAS.....	32
4.2. FATORES AMBIENTAIS	33
4.3. QUADRO DE REFERÊNCIA ESTRATÉGICO	34
4.4. IDENTIFICAÇÃO DOS FATORES CRÍTICOS PARA A DECISÃO	34
5. AVALIAÇÃO AMBIENTAL	42
5.1. MOBILIDADE SUSTENTÁVEL.....	42
5.1.1. Elementos de base estratégica e critérios de avaliação.....	42
5.1.2. Análise tendencial.....	42
5.1.3. Análise SWOT.....	50
5.2. DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO	51
5.2.1. Elementos de base estratégica e critérios de avaliação.....	51
5.2.2. Análise tendencial.....	52
5.2.3. Análise SWOT.....	57
5.3. DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÓMICO.....	57
5.3.1. Elementos de base estratégica e critérios de avaliação.....	57
5.3.2. Análise tendencial.....	58
5.3.3. Análise SWOT.....	64
5.4. QUALIDADE AMBIENTAL E PAISAGÍSTICA.....	65
5.4.1. Elementos de base estratégica e critérios de avaliação.....	65
5.4.2. Análise tendencial.....	66
5.4.3. Análise SWOT.....	70
5.5. SEGURANÇA DE PESSOAS E BENS	71
5.5.1. Elementos de base estratégica e critérios de avaliação.....	71
5.5.2. Análise tendencial.....	71
5.5.3. Análise SWOT.....	78

5.6. ANÁLISE SÍNTESE DE OPORTUNIDADES E RISCOS	79
6. DIRETRIZES DE MONITORIZAÇÃO E GOVERNANÇA.....	82
6.1. DIRETRIZES DE MONITORIZAÇÃO	82
6.1.1. Medidas de planeamento e gestão.....	82
6.1.2. Medidas de controlo	83
6.2. QUADRO DE GOVERNANÇA	86
7. CONCLUSÕES	88
ANEXOS.....	90

1. INTRODUÇÃO

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

De acordo com o estipulado nos artigos 3º e 5º do 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, é competência da entidade responsável pela elaboração do plano averiguar se o mesmo se encontra sujeito a avaliação ambiental, assim como determinar o âmbito da avaliação ambiental a realizar, bem como determinar o alcance e nível de pormenorização da informação que esta deve incluir.

A 3ª Alteração ao PDMN, promovida pela Câmara Municipal da Nazaré, é suscitada pela necessidade de compatibilizar, no quadro deste instrumento de gestão territorial, um projeto estratégico para a concretização dos objetivos inerentes ao Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) da Vila da Nazaré – o Funicular da Pederneira – potencialmente elegível para financiamento, a curto prazo, no quadro dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento.

A vila da Nazaré, território estruturado em três lugares principais - a Praia na cota baixa, a Pederneira e o Sítio, ambos na cota alta - apresenta uma topografia que coloca especificidades que condicionam a mobilidade pedonal e ciclável. Com efeito, a presença de declives superiores a 5% é limitadora as deslocações efetuadas nestes modos de transporte, mesmo para utilizadores sem qualquer restrição de mobilidade e, por conseguinte, em eixos declivosos, o modo pedonal, e em certa medida o ciclável, não se configuram como uma solução atrativa para as deslocações.

Desta forma, urge implementar soluções de deslocação que mitiguem estas condições adversas e que sejam capazes de potenciar as relações funcionais existentes entre a cota baixa da vila da Nazaré e a Pederneira, com recurso a práticas sustentáveis de mobilidade, em detrimento da utilização do transporte individual motorizado.

De facto, importa contrariar o atual panorama de mobilidade, que se rege pela primazia do transporte individual automóvel, cujos impactos, apesar de bem documentados, continuam a manifestar-se na degradação da qualidade do ambiente urbano e do espaço público, muito por culpa das emissões de carbono e da ocupação abusiva e indevida do território urbano.

Neste particular, o PMUS da Vila da Nazaré identificou a premência da ligação, através de meio mecânico, entre estes dois lugares desconectados da estrutura urbana da Vila, possibilitando colmatar esta lacuna que acarreta, mais do que um problema de conexão, um problema de exclusão social: o da universalidade do acesso aos serviços de saúde, ao comércio, aos equipamentos e demais estrutura viva e ativa que se localiza, na sua generalidade, na Praia da Nazaré.

De acordo com as especificidades elencadas, defende o PMUS que a implementação de uma solução mecânica de deslocação, mais especificamente de um funicular, entre a Praia e a Pederneira, constitui-se como a solução ideal e que terá o privilégio, não só de alterar o panorama de mobilidade instalado, como de potenciar a vivência urbana destes espaços que, devido às condições orográficas do território, se encontram dissociados.

Esta temática assume particular relevância em territórios de população envelhecida, cuja incidência de indivíduos com mobilidade condicionada é superior. A Pederneira apresenta

uma elevada proporção de população idosa: em 2011, cerca de 21% dos residentes tinha uma idade igual ou superior a 65 anos, proporção que se tende a agravar.

Todavia, a implantação desta infraestrutura de transporte na encosta entre as duas zonas da vila é, presentemente, conflituante com o Regulamento do PDMN, porquanto abrange um espaço inserido em “Zonas Verdes de Proteção Integral”, razão que motiva a necessidade da alteração do PDMN.

Neste quadro, entendeu a Câmara Municipal da Nazaré que o processo da 3ª Alteração do PDMN, que tem como objetivo superar este conflito, deverá ser objeto de um processo de avaliação ambiental, atendendo a que:

- Nos termos da alínea a) do Número 1 do Artigo 3.º do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de junho, estão sujeitos a avaliação ambiental os planos de ordenamento urbano e rural ou utilização dos solos que constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos mencionados nos Anexos I e II do Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de outubro, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 152-B/2017, de 11 de dezembro (Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental);
- Na alínea h) do Anexo II do supra citado Regime Jurídico da Avaliação de Impacte Ambiental se incluem linhas de elétrico, linhas de metropolitano aéreas e subterrâneas, linhas suspensas ou análogas de tipo específico, utilizadas exclusiva ou principalmente para transporte de passageiros;
- Nos termos da alínea c) do Número 1 do Artigo 3.º do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de junho, estão sujeitos a avaliação ambiental os planos que, não sendo abrangidos pelas alíneas anteriores, constituam enquadramento para a futura aprovação de projetos e sejam qualificados como suscetíveis de ter efeitos significativos no ambiente;
- Entre os critérios de qualificação de um plano como suscetível de ter efeitos significativos no ambiente definidos no Anexo II do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de junho, se incluem:
 - Em termos das características dos planos:
 - O grau em que o plano ou programa estabelece um quadro para os projetos e outras atividades no que respeita à localização, natureza, dimensão e condições de funcionamento ou pela afetação de recursos;
 - A pertinência do plano ou programa para a integração de considerações ambientais, em especial com vista a promover o desenvolvimento sustentável;
 - Os problemas ambientais pertinentes para o plano ou programa;
 - Em termos das características dos impactes e da área suscetível de ser afetada:
 - A probabilidade, a duração, a frequência e a reversibilidade dos efeitos;
 - A natureza cumulativa dos efeitos;
 - A dimensão e extensão espacial dos efeitos, em termos de área geográfica e dimensão da população suscetível de ser afetada;
 - O valor e a vulnerabilidade da área suscetível de ser afetada, devido a características naturais específicas ou património cultural.

A estrutura do documento e os conteúdos apresentados têm por base o Relatório de Definição de Âmbito elaborado em julho de 2019 e a versão preliminar do Relatório Ambiental elaborado em fevereiro de 2020, sujeitos aos processos de consulta pública e das 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:

- **Enquadramento metodológico** – 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 apresentados os elementos de base estratégica subjacentes à avaliação ambiental, se procede à análise das tendências recentes de evolução dos critérios ambientais de avaliação, sendo 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, divididas em duas componentes distintas: i) Medidas de planeamento e gestão, que correspondem a um conjunto de medidas destinadas a prevenir, reduzir e eliminar os efeitos adversos no ambiente e; ii) Medidas de controlo, que consubstanciam os indicadores do sistema de monitorização da AAE, focados nos resultados e tendo em conta as questões críticas antes identificadas;
- **Conclusões** – onde se apresentam as principais conclusões da Avaliação Ambiental.

Por fim, em anexo ao relatório, apresentam-se ainda as matrizes de avaliação do quadro de referência estratégico da Avaliação Ambiental.

2. ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO

2.1. O processo de Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré

O atual quadro de planeamento e gestão do território fundamenta-se em dois diplomas, a Lei de Bases da Política Pública de Solos, de Ordenamento do Território e de Urbanismo (Lei n.º 31/2014, de 30 de maio) e o Novo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (NRJIGT, Decreto-Lei n.º 80/2015, de 14 de maio), tendo como legislação complementar: o Decreto Regulamentar n.º 15/2015, de 19/08 sobre classificação e qualificação do solo, a Portaria n.º 277/2015, de 10 de setembro, sobre Comissão Consultiva e Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial, o Decreto Regulamentar n.º 9/2009, de 29 de maio sobre conceitos técnicos e o Decreto-Lei n.º 141/2014, de 19 de setembro sobre cartografia a utilizar em planos territoriais, complementado com o Regulamento n.º 142/2016, de 9 de fevereiro, sobre Normas e Especificações Técnicas a observar na elaboração das plantas dos planos territoriais.

A Lei de Bases agrega num único diploma a Lei dos Solos e do Ordenamento do Território e do Urbanismo e pretende: (i) recentrar a importância da eficácia do planeamento de âmbito municipal no sistema de gestão territorial, nomeadamente o carácter estratégico do PDM e de estruturação e desenho urbano dos PU e PP; (ii) disciplinar as operações de transformação e reclassificação do solo suportados na programação e contratualização entre agentes públicos e privados (iii) assumir a regulação económica do solo por parte do Estado, contrariando a especulação imobiliária; (iv) reiterar o papel da avaliação e monitorização, suportadas em métricas e indicadores, como fundamento da decisão de revisão de planos.

O NRJIGT desenvolve as bases da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo, definindo o regime de coordenação dos âmbitos nacional, regional, intermunicipal e municipal do sistema de gestão territorial, o regime geral do uso do solo e o regime de elaboração, aprovação, execução e avaliação dos instrumentos de gestão territorial.

No quadro do sistema nacional de gestão territorial, o PDM é um instrumento fundamental para o adequado planeamento e gestão do território municipal, sendo determinante para a estruturação da política de ordenamento do território municipal. Como todos os programas e planos territoriais, o PDM pode ser objeto de alteração, de correção material, de revisão, de suspensão e de revogação. Os planos municipais são alterados em função da evolução das condições ambientais, económicas, sociais e culturais que lhes estão subjacentes ou sempre que essa alteração seja necessária, em resultado da entrada em vigor de novas leis ou regulamentos.

O PDMN em vigor apresenta já uma longa vigência, constituindo os seguintes, os seus principais marcos evolutivos:

- Foi ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros, RCM n.º 7/97, de 16 de janeiro;
- A 1ª alteração (regime simplificado) foi publicada em Diário da República a 1 de junho de 2002;
- O processo de revisão foi iniciado a 25 de outubro de 2004;
- A 2ª alteração (regime simplificado) foi publicada em Diário da República a 9 de novembro de 2007;
- A suspensão parcial foi publicada em Diário da República a 9 de abril de 2010;

- De forma a relançar os trabalhos de conclusão e aprovação da revisão do PDMN, a Câmara Municipal da Nazaré deliberou, em 18 de janeiro de 2016, a revogação do contrato de prestação de serviços com a empresa que os assegurava à data;
- Em 18 de setembro de 2019 foi publicado em Diário da República o Aviso n.º 14513/2019, que aprovou a Alteração por Adaptação do PDMN, para compatibilização das suas normas com o Programa da Orla Costeira Alcobaça - Cabo Espichel.

A estratégia de desenvolvimento territorial inerente ao PDMN assenta em sete objetivos, nomeadamente os seguintes:

1. Apoiar uma política de desenvolvimento que permita a utilização dos recursos naturais e humanos, sem que tal coloque em causa o seu equilíbrio ambiental e social;
2. Definir e estabelecer os princípios e regras para a ocupação, uso e transformação do solo, de modo a promover a sua adequação às potencialidades de cada local;
3. Estabelecer a disciplina da edificabilidade que permita preservar os valores naturais urbanísticos, paisagísticos e patrimoniais;
4. Determinar as carências habitacionais, enquadrando as orientações e soluções adequadas no âmbito da política de habitação;
5. Compatibilizar as diversas intervenções setoriais;
6. Fornecer indicadores para o planeamento, designadamente, para a elaboração de outros planos municipais de nível inferior ou de planos de carácter sub-regional, regional ou nacional;
7. Servir de enquadramento à elaboração de planos de atividades do município.

Para além das mudanças na moldura legal em matéria de ordenamento do território, verificou-se nas últimas duas décadas uma significativa evolução em termos de instrumentos de planeamento e de ordenamento do território de âmbito nacional e regional, com implicações no ordenamento do território municipal, de entre os quais se destacam

- A elaboração e revisão do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), aprovado pela Assembleia da República, através da Lei n.º 58/2007, de 4 de setembro, retificada pelas Declarações de Retificação n.º 80-A/2007, de 7 de Setembro, e n.º 103-A/2007, de 23 de Novembro, com proposta de alteração final aprovada no Conselho de Ministros Extraordinário de 14 de julho de 2018, tendo sido aprovada, em 14 de junho de 2019, a sua primeira revisão;
- A elaboração do Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo (PROT OVT) aprovado pela RCM n.º 64-A/ 2009, de 6 de agosto, sujeita à Declaração de Retificação n.º 71-A/2009, de 2 de outubro, tendo entrado em vigor no dia 1 de novembro de 2009;
- A elaboração do Programa da Orla Costeira Alcobaça – Cabo Espichel (POC-ACE), determinada pelo Despacho n.º 9166/2011, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 138, de 20 de julho, corresponde à revisão e fusão num único programa especial dos três Planos de Ordenamento da Orla Costeira (POOC) em vigor no setor litoral da região hidrográfica do Tejo e Oeste (POOC Alcobaça-Mafra; POOC Cidadela-Forte de São Julião da Barra e POOC Sintra-Sado), tendo sido aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 66/2019, de 11 de abril.

Por outro lado, neste período, sucederam-se profundas transformações na dinâmica económica e demográfica da Nazaré, bem como na ocupação do solo, na evolução da oferta e da procura turística associada ao produto sol/praias, na mobilidade e acessibilidade, num contexto profundamente marcado pela crescente valorização dos modos suaves de transporte e de baixo impacto ambiental.

Neste quadro, a Câmara Municipal promoveu e aprovou, em 2018, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para a Vila da Nazaré, no qual foi identificada a necessidade urgente de assegurar a ligação, através de meio mecânico, entre a zona da Praia, na cota baixa, e a zona da Pederneira, numa cota mais elevada, que potencialmente contribuirá para resolver uma forte desconexão na estrutura urbana da vila.

A 3ª Alteração do PDMN deverá, em harmonia com o cumprimento dos objetivos de desenvolvimento sustentável do território preconizados no PDMN em vigor, acautelar a implementação desta infraestrutura de transporte, que possibilitará superar um conjunto de dificuldades motivadas pelas condições orográficas do território, desfavoráveis às demais práticas sustentáveis de mobilidade (como sendo as pedonais ou as cicláveis) entre a cota baixa da vila da Nazaré e a Pederneira.

É neste domínio que a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) assume relevante importância, já que incorpora valores ambientais e de sustentabilidade que vão ao encontro de soluções sustentáveis e que permitem reduzir os efeitos negativos sobre o ambiente que decorrem da execução do Plano. Além disso, a integração da dimensão ambiental e da sustentabilidade enquanto matéria relevante para o planeamento e a decisão estratégica contribui para o aumento da eficácia dos processos estratégicos e, conseqüentemente, dos seus resultados.

2.2. O processo de Avaliação Ambiental Estratégica de Planos Diretores Municipais

De acordo com a diretiva comunitária 2001/42/CE sobre Avaliação Ambiental Estratégica, os Estados Membros devem avaliar os efeitos no ambiente de determinados planos e programas, mais concretamente de todos os tipos de programas nos domínios da agricultura, floresta, pescas, energia, indústria, transportes, gestão de resíduos, gestão de recursos hídricos, telecomunicações, turismo, planeamento regional e urbano ou ordenamento do território, e que devem enquadrar a aprovação de projetos listados nos anexos I e II da diretiva 2011/92/EU15.

Com a transposição da diretiva comunitária 2001/42/CE para a legislação portuguesa, através do Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de junho, ficaram sujeitos a avaliação ambiental, entre outros, todos os planos de ordenamento urbano e rural, incluindo-se entre estes os Planos Municipais de Ordenamento do Território (art.3º, número 1, alínea a).

Por sua vez, de acordo com os números 1 e 2 do Artigo 120.º do NRJIGT, as pequenas alterações aos programas e aos planos territoriais só são objeto de avaliação ambiental no caso de se determinar que são suscetíveis de ter efeitos significativos no ambiente. A qualificação das alterações para efeitos do número anterior compete à entidade responsável pela elaboração do plano ou do programa, de acordo com os critérios estabelecidos no anexo ao Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio, podendo ser precedida de consulta às entidades às quais, em virtude das suas responsabilidades ambientais específicas, possam interessar os efeitos ambientais resultantes da aplicação do plano.

A AAE, ao ser um instrumento de avaliação de impactos de natureza estratégica, tem como objetivo geral auxiliar a integração ambiental e a avaliação de oportunidades e riscos de

estratégias de ação no quadro de um desenvolvimento sustentável. Permite assim, avaliar e comparar opções alternativas de desenvolvimento enquanto estas ainda se encontram em fase de estudo.

Mais concretamente a AAE permite:

- Apoiar o desenvolvimento das opções do Plano, integrando as componentes ambiental, social e económica, através de uma visão mais integrada e abrangente;
- Detetar problemas e oportunidades estratégicas nas opções em análise;
- Constituir um instrumento fundamental para adoção e promoção de princípios e práticas sustentáveis, permitindo melhorar a qualidade das decisões atuais e futuras.

Conforme refere Partidário M. (2012), através destes objetivos a AAE pode contribuir para:

- Assegurar uma perspetiva estratégica, sistémica e alargada em relação às questões ambientais, dentro de um quadro de sustentabilidade;
- Contribuir para a identificação, seleção e discussão de opções de desenvolvimento para decisões mais sustentáveis (interrelacionando sempre as questões biofísicas, sociais, institucionais e económicas);
- Detetar oportunidades e riscos estratégicos nas opções em análise e facilitar a consideração de processos cumulativos;
- Sugerir programas de seguimento, através de gestão estratégica e monitorização;
- Assegurar processos transparentes e participativos que envolvem todos os agentes relevantes através de diálogos, e promover decisões mais integradas relativamente ao conjunto de pontos de vista mais relevantes.

A presente metodologia de AAE tem 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 nº 232/2007, de 15 de junho, com as adaptações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 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).

Neste sentido, tendo como referência os diagramas de procedimentos decorrentes da legislação em vigor e as metodologias suprarreferidas, a AAE 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** – O seu desenvolvimento culmina com a entrega de um Relatório de Definição de Âmbito e dos Fatores Críticos de Decisão, o qual é submetido a consulta por parte das entidades com responsabilidades ambientais específicas, às quais possam interessar os efeitos resultantes da aplicação do Plano;
- **Fase 2 – Elaboração do Relatório Ambiental e Resumo Não Técnico** – A segunda fase culmina com a entrega do Relatório Ambiental e o Resumo Não Técnico. Antes da sua aprovação, o Relatório Ambiental deverá novamente ser remetido às entidades anteriormente consultadas para emissão de parecer. O Relatório Ambiental estará ainda sujeito a consulta pública durante um período mínimo de 30 dias;

- **Fase 3 – Preparação da Declaração Ambiental** – Na última etapa da AAE é preparada e entregue a respetiva Declaração Ambiental.

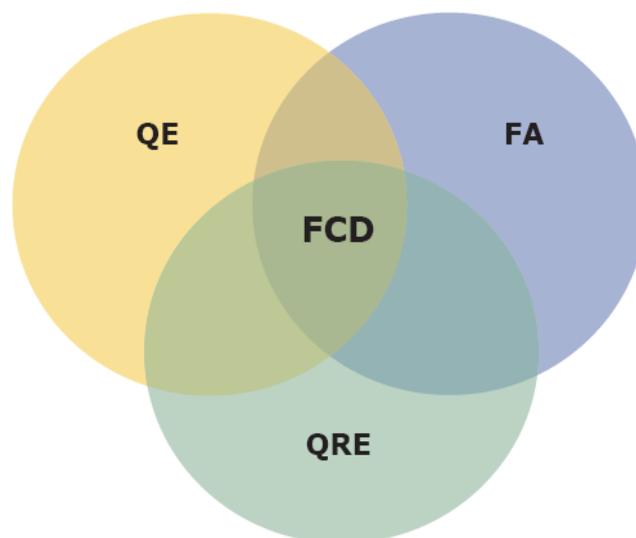
A definição do conteúdo da avaliação ambiental dá cumprimento ao artigo 5º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho servindo para estabelecer e validar o contexto em que a AAE se realiza, identificando a estratégia subjacente ao Plano e os respetivos problemas que visa suprimir. Ao mesmo tempo são analisadas as inter-relações positivas e negativas com o ambiente e observam-se potenciais conflitos e oportunidades intersectoriais que o Plano venha a estabelecer com outros planos e programas.

Perante este diagnóstico preliminar e breve da situação, são selecionados os critérios e a sua escala de análise que estruturam e orientam a análise estratégica – denominados Fatores Críticos de Decisão (FCD) – bem como os métodos e técnicas para a sua análise e avaliação, incluindo uma proposta de indicadores de monitorização. Segundo Partidário M. (2007), os FCD *constituem os temas fundamentais para a decisão sobre os quais a AAE 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 AAE (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:

Figura 1. Fatores Críticos de Decisão como elemento integrador e estruturante em AAE



Fonte: PARTIDÁRIO, M. (2007)

Nesta fase, é ainda apresentado um quadro de atores a envolver no desenvolvimento da AAE do Plano, bem como uma estratégia de comunicação com estes.

Conforme prevê o artigo 6º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, na segunda fase (Elaboração do Relatório Ambiental) 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 a si associados em termos ambientais e de sustentabilidade.

Mediante esta cenarização são criadas diferentes diretrizes destinadas a prevenir, evitar, ou reduzir os efeitos adversos, as quais são posteriormente avaliadas e comparadas tendo em comum o mesmo objetivo final. Destas várias diretrizes resultam conclusões para a decisão relativamente às opções estratégicas do Plano que melhor integram as questões ambientais e de sustentabilidade, bem como as orientações a seguir e as medidas de gestão e monitorização a serem aplicadas em fase de seguimento.

No Relatório Ambiental são apresentados os resultados da avaliação ambiental através da identificação, descrição e avaliação dos eventuais efeitos significativos criados no ambiente, resultantes da implementação do Plano, assim como de alternativas razoáveis, tendo sempre em conta os objetivos do Plano.

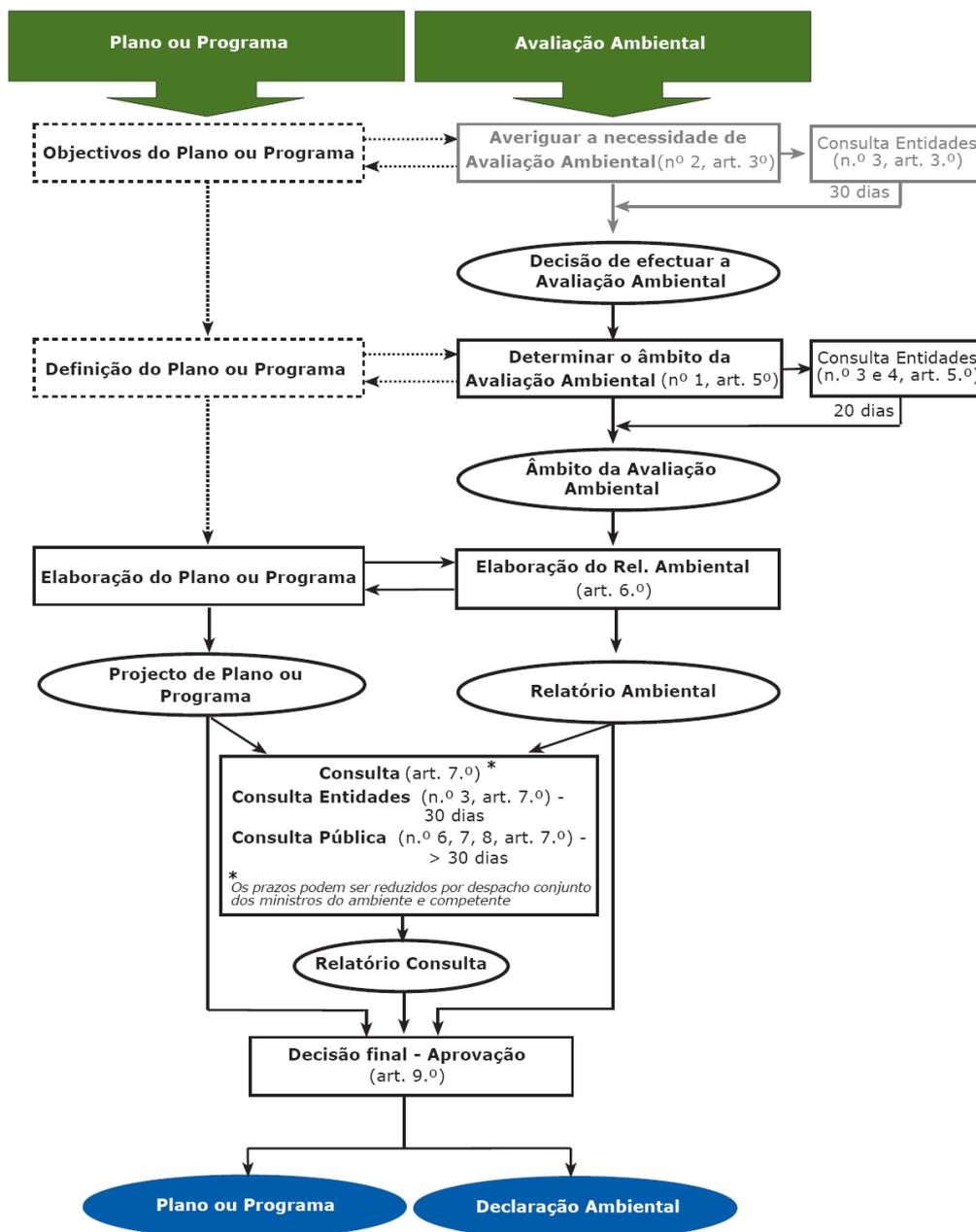
Com este intuito, o Relatório Ambiental deverá ser constituído pelos seguintes elementos:

- a) Descrição geral dos objetivos do Plano e das suas relações com outros planos e programas de alguma forma a si associados;
- b) Caracterização ambiental das zonas passíveis de serem significativamente afetadas mediante a implementação, ou não, do Plano;
- c) Listagem dos problemas ambientais pertinentes para o Plano;
- d) Exposição dos objetivos de proteção ambiental estabelecidos a nível internacional, comunitário ou nacional, que de alguma forma condicionem as opções do Plano, além da forma como estes objetivos foram tidos em consideração durante a sua elaboração;
- e) Análise dos impactes significativos no ambiente, decorrentes da aplicação do Plano;
- f) Identificação de alternativas razoáveis e proposta de medidas destinadas a mitigar, compensar, ou mesmo eliminar, quaisquer efeitos adversos resultantes da aplicação do Plano;
- g) Resumo com as razões que justificam as alternativas escolhidas e com uma descrição do modo como se procedeu à sua avaliação;
- h) Proposta de medidas de controlo, acompanhamento e avaliação a implementar após a entrada em vigor do Plano;
- i) Resumo não técnico.

Após o período de consulta pública ao Relatório Ambiental, conforme determina o artigo 10º 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 11º 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 2. Procedimento de avaliação ambiental definido pelo Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho



Fonte: PARTIDÁRIO, M. (2007)

2.3. 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), as quais dispõem de 20 dias (no caso do Relatório de Definição de Âmbito), e de 30 dias (no caso do Relatório Ambiental), para se pronunciarem e apresentarem as suas observações (n.º 3 do artigo 3.º, e n.os 1, 2, 3, 4, 5 e 6 do artigo 7.º, do Decreto-lei n.º 232/2007, de 15 de junho, alterado pelo Decreto-lei n.º 58/2011, de 4 de maio);
- Consulta pública da 3ª Alteração do PDMN, que incluirá o respetivo Relatório Ambiental, aberta à participação do público em geral, nos termos do disposto n.os 6 a 9 do artigo 7.º do Decreto-lei n.º 232/2007, de 15 de junho, articulado com os n.os 3 a 8 do artigo 74.º do Decreto-lei n.º 316/2007, de 19 de setembro.

Atendendo ao âmbito da alteração ao Plano e de modo, também, a conferir coerência aos processos de consulta a desenvolver neste âmbito, considerou-se que deveriam ser envolvidas no acompanhamento deste processo, enquanto entidades com responsabilidades ambientais específicas, 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 Mobilidade e dos Transportes;
- Laboratório Nacional de Energia e Geologia;
- Turismo de Portugal.

Assim, os Relatórios (de Definição de Âmbito e o Relatório Ambiental) foram enviados via correio eletrónico, em formato .pdf (*Portable Document Format*), para cada uma das ERAE anteriormente indicadas, solicitando-se o envio do seu parecer escrito. Os documentos foram também partilhados com as ERAE através da Plataforma Colaborativa de Gestão Territorial.

O primeiro momento de consulta às entidades com responsabilidades ambientais específicas incidiu sobre o Relatório de Definição de Âmbito. Decorrido o prazo para as ERAE se pronunciarem, foram recebidos pareceres que mereceram a seguinte ponderação:

Quadro 1. Síntese dos Pareceres das Entidades Consultadas, no Relatório de Definição de Âmbito

ENTIDADE	COMENTÁRIOS DOS PARECERES	PONDERAÇÃO
Agência Portuguesa do Ambiente	Recomendação da atualização de algumas referências ao enquadramento legal e do quadro de referência estratégico	Comentário acolhido favoravelmente No Relatório Ambiental foram atualizadas todas as referências ao enquadramento legal e aos documentos analisados no quadro de referência estratégico.
Agência Portuguesa do Ambiente	Sugestão de que fosse indicada a Equipa Técnica responsável pelo Plano.	Comentário acolhido favoravelmente No Relatório Ambiental foi incluída uma ficha com a identificação da Equipa Técnica
Agência Portuguesa do Ambiente	Sugestão de que fossem tidos em consideração no quadro de referência estratégico outros instrumentos de âmbito internacional e nacional.	Comentário acolhido favoravelmente No Relatório Ambiental foram incluídos e analisados no Quadro de Referência Estratégico: <ul style="list-style-type: none"> • Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável • Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RCN2050), Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho; • PNEC 2030 - Plano Nacional Energia Clima 2030 (PNEC2030);
Agência Portuguesa do Ambiente	A APA assume que a área de intervenção do projeto se encontra parcialmente abrangida pela Faixa de Proteção Complementar determinada pelo POC-ACE e pelo respetivo normativo transposto para o PDMN, na sua última alteração por adaptação, aplicando-se interdições à construção e ampliação. Como tal, a APA entende que a apreciação do Relatório de Definição de Âmbito carece de oportunidade, alegando que a alteração do IGT proposta não poderá cumprir o fim que justifica o procedimento.	Comentário não acolhido Esta posição não pode ser acolhida, uma vez que a norma invocada (NE15 do POC-ACE) não se aplica nas áreas contidas em perímetro urbano ou em aglomerado rural consagrado em PMOT à data da entrada em vigor do POC-ACE, como é o caso em apreço, em que se aplica a alínea q) da NE15 do POC-ACE.
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo	Identificação de algumas retificações necessárias em termos de atualização do enquadramento legislativo.	Comentário acolhido favoravelmente No Relatório Ambiental foram atualizadas todas as referências ao enquadramento legal.

ENTIDADE	COMENTÁRIOS DOS PARECERES	PONDERAÇÃO
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo	Deve ser também considerado na avaliação o fator ambiental "solo".	Comentário acolhido favoravelmente No Relatório Ambiental foi considerado o Fator Ambiental "Solo".
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo	Devem ser incluídos no quadro de referência estratégico outros instrumentos municipais que são referidos no relatório, assim como o próprio PDMN.	Comentário acolhido favoravelmente No Relatório Ambiental foram incluídos e analisados no Quadro de Referência Estratégico: <ul style="list-style-type: none"> • Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano; • Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para a Vila da Nazaré; • Plano Diretor Municipal da Nazaré.
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo	Não tem objeções aos fatores críticos para a decisão identificados, mas sugere a inclusão de valores de referência/data, metas/prazo, assim como a inclusão de novos indicadores (redução da deslocação em transporte individual, variação do número de utentes e serviços sociais, indicadores sobre a paisagem).	Comentário acolhido favoravelmente No Relatório Ambiental, para cada indicador associado às medidas de controlo, foram incluídos valores de referência, tendo sido também considerados os seguintes indicadores: <ul style="list-style-type: none"> • Deslocações realizadas em transporte individual (%); • Utentes de equipamentos sociais (n.º); • Características da paisagem afetada (n.º de vistas afetadas).
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo	Foi sugerida a implementação de outras metodologias de participação pública, para além no mínimo legalmente exigível, e que é cumprido pela presente Avaliação Ambiental	Comentário não acolhido O processo de participação pública desenvolvido cumpre integralmente o mínimo legalmente exigível.
Infraestruturas de Portugal, S.A.	Considerou não haver nada a obstar, salvaguardando, contudo, a eventual necessidade de elaboração de um estudo de tráfego que avalie o impacto das novas acessibilidades urbanas municipais na rede rodoviária da jurisdição das Infraestruturas de Portugal.	Comentário acolhido favoravelmente No Relatório Ambiental propõe-se a seguinte medida de planeamento e controlo: <ul style="list-style-type: none"> • Avaliar o impacto das novas acessibilidades urbanas municipais no tráfego rodoviário e no estacionamento.
Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.	Nada tem a opor ao Relatório de Definição de Âmbito.	-
Turismo de Portugal, I.P.	Propõe a retificação do indicador utilizado para avaliar a oferta de alojamento.	Comentário acolhido favoravelmente No Relatório Ambiental, nas medidas de controlo, foi incluído o seguinte indicador:

ENTIDADE	COMENTÁRIOS DOS PARECERES	PONDERAÇÃO
		<ul style="list-style-type: none"> • Capacidade de alojamento a turistas, por tipologia (n.º)
Turismo de Portugal, I.P.	Propõe a introdução de um indicador que permita analisar a procura de alojamento turístico no concelho.	<p>Comentário acolhido favoravelmente</p> <p>No Relatório Ambiental, nas medidas de controlo, foi incluído o seguinte indicador:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dormidas nos estabelecimentos de alojamento turístico

Excetuando as situações assinaladas supra, os conteúdos dos pareceres recebidos foram acolhidos positivamente e conduziram a alterações vertidas no presente Relatório Ambiental, que se entende darem resposta cabal às questões suscitadas pelas ERAE que se pronunciaram na consulta pública inicial.

O segundo momento de consulta institucional foi relativo ao Relatório Ambiental. Desta consulta resultou a emissão de pareceres de todas as ERAE. No quadro seguinte apresentam-se os comentários constantes dos pareceres das várias entidades e a forma como foram ponderados pela equipa técnica.

Quadro 2. Síntese dos Pareceres das Entidades Consultadas, no Relatório Ambiental

ENTIDADE	COMENTÁRIOS DOS PARECERES	PONDERAÇÃO
Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo	O Relatório Ambiental não merece objeções.	-
Infraestruturas de Portugal, S.A.	Nada tem a obstar ao Relatório Ambiental.	-
Agência Portuguesa do Ambiente	Nada tem a obstar ao Relatório Ambiental.	-
Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil	<p>Apresentou sugestões relativas ao Relatório de Definição de Âmbito, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deve ser também considerado na avaliação o fator ambiental “solo”. • Devem ser incluídos indicadores de avaliação de situações hidrológicas extremas com impactes significativos; • O quadro de referência estratégica deve incluir outros documentos de âmbito municipal. 	<p>Comentários acolhidos favoravelmente</p> <p>No Relatório Ambiental foi considerado o Fator Ambiental “Solo”.</p> <p>Nas medidas de controlo, foi incluído o seguinte indicador:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nível de suscetibilidade atual e futura ao risco de instabilidade de vertentes <p>A Avaliação Ambiental do Fator Crítico ‘Segurança de Pessoas e Bens’ teve em consideração as avaliações de riscos disponíveis no Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil (PMEPC), no Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios e (PMDFCI) e no Plano Intermunicipal de Adaptação às Alterações Climáticas do Oeste (OestePIAAC).</p>
Direção-Geral do Território	Não se pronunciou sobre o Relatório Ambiental	-
Infraestruturas de Portugal	Não se pronunciou sobre o Relatório Ambiental	-
Instituto da Mobilidade e dos Transportes	Não se pronunciou sobre o Relatório Ambiental	-
Laboratório Nacional de Energia e Geologia	Não se pronunciou sobre o Relatório Ambiental	-
Turismo de Portugal	Não se pronunciou sobre o Relatório Ambiental	-

A 30 de março foi publicado no Diário da República, 2.ª série, N.º 63, o Aviso n.º 5357/2020, que dava conta da abertura do período de discussão pública da 3ª Alteração do PDMN, bem como a submissão à consulta pública do respetivo Relatório Ambiental da

AAE, por um período de 30 (trinta) dias úteis, contados a partir dos cinco (5) dias úteis subsequentes à publicação do aviso. A consulta pública decorreu até ao dia 20 de maio, período durante o qual, as entidades interessadas e o público em geral tiveram acesso aos diversos documentos elaborados no âmbito da 3ª Alteração do PDMN, onde se incluía o Relatório Ambiental.

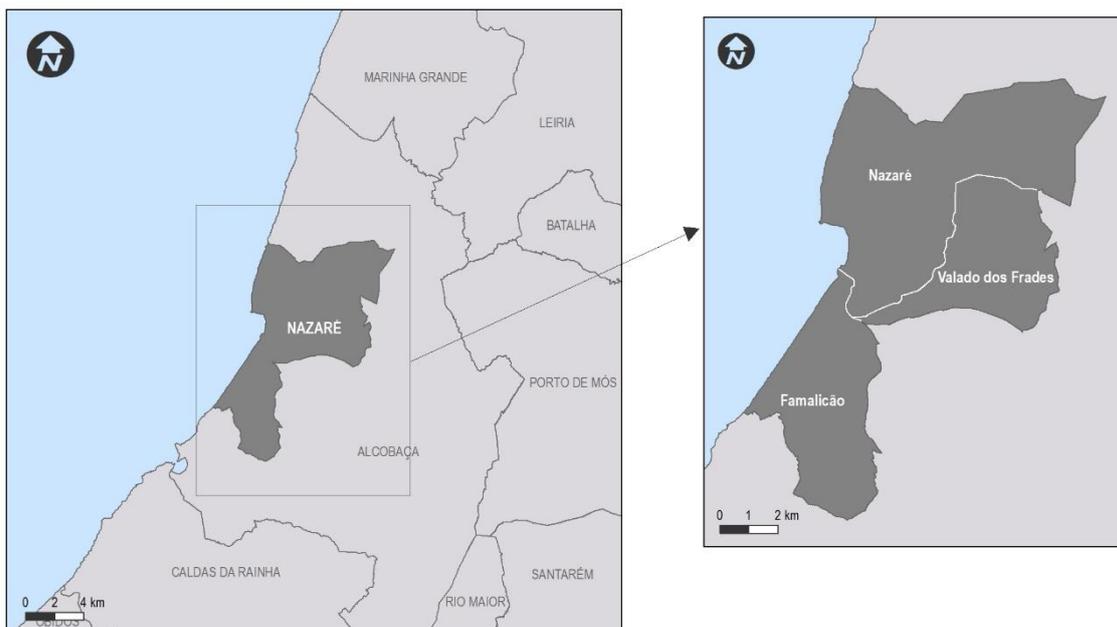
Deste processo resultaram quatro participações de munícipes, nas quais os participantes expuseram pretensões de reclassificação do uso do solo, ou de alteração dos índices de construção. Todas as participações são relativas a situações localizadas claramente fora do âmbito territorial da 3ª Alteração do PDMN, não tendo sido aduzida qualquer relação com o projeto do Funicular da Pederneira. Como tal, da consulta pública não resultou mais qualquer contributo ou sugestão para o Relatório Ambiental.

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 3. 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.

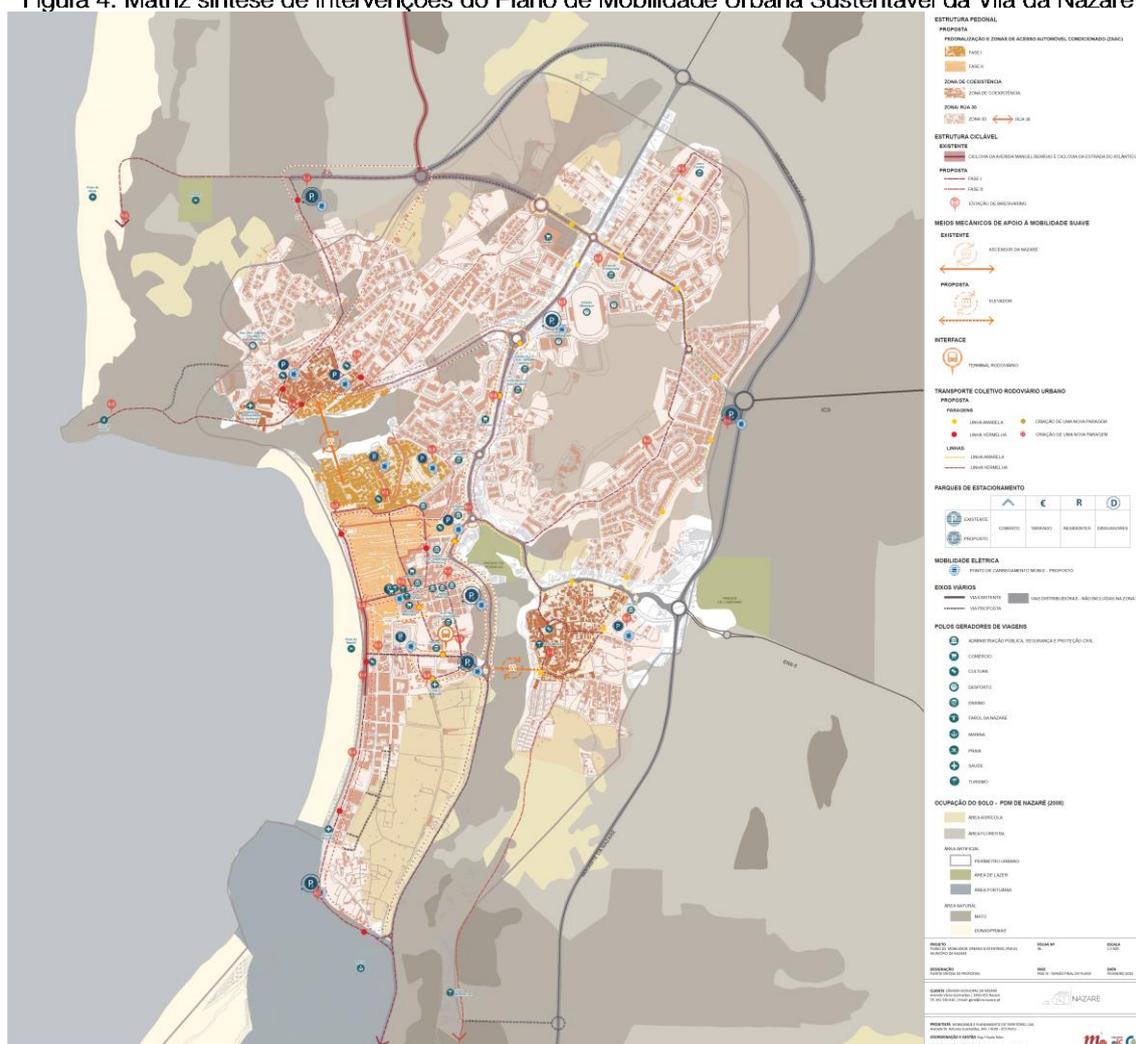
Estas dinâmicas funcionais internas da vila colocam sérios desafios em termos de um adequado ordenamento, planeamento e gestão do solo urbano, que acompanhe as mais recentes tendências de desenvolvimento sustentável. Neste contexto, a estratégia preconizada no Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano 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 superiores a 5%, bloqueadores das mais comuns formas de mobilidade sustentável, o

PMUS advoga a ampla e premente necessidade de ligação entre estas duas zonas da vila por modo mecânico.

É neste contexto que emerge a necessidade do futuro Funicular da Pederneira, com uma extensão aproximada de 250 metros, que deve funcionar numa lógica de interoperabilidade com o transporte coletivo rodoviário e os outros modos suaves de deslocação.

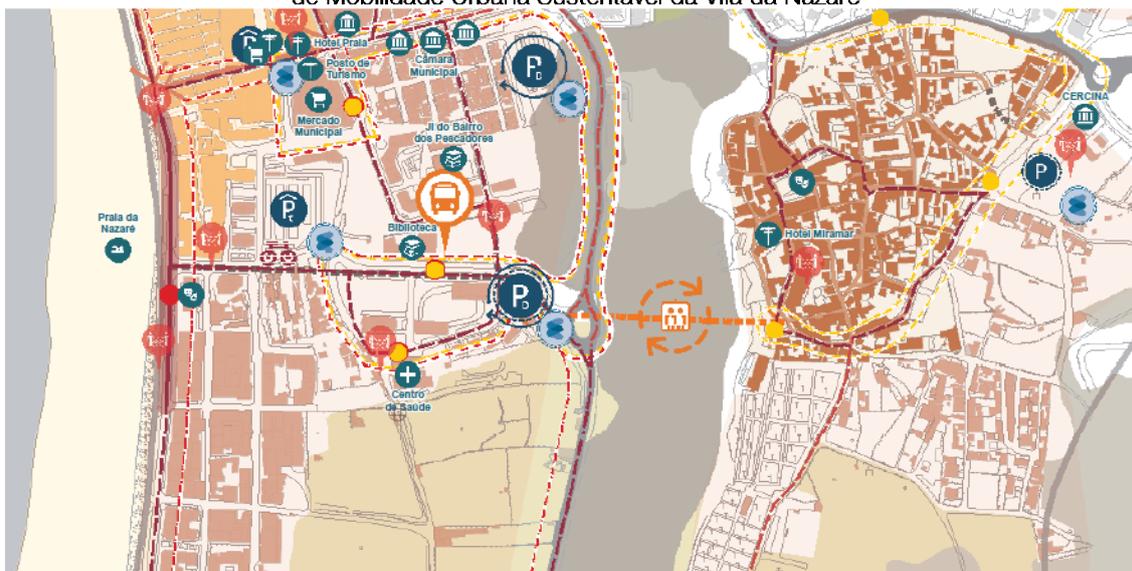
Figura 4. Matriz síntese de intervenções do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Vila da Nazaré



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

A implementação desta infraestrutura permitirá aproximar a Pederneira e os seus residentes de uma área na qual se concentra um elevado número de equipamentos e serviços transversais a várias funções urbanas, com uma grande capacidade de atração e geração de viagens. Destacam-se, na envolvente imediata do futuro funicular, a nova interface de transportes, o centro de saúde, a biblioteca e vários polos comerciais e de serviços. O ponto de ancoragem do futuro funicular estará, aliás, inserido numa área na qual se encontra prevista uma forte requalificação urbana, encabeçada pela requalificação 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 5. 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 6. 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.

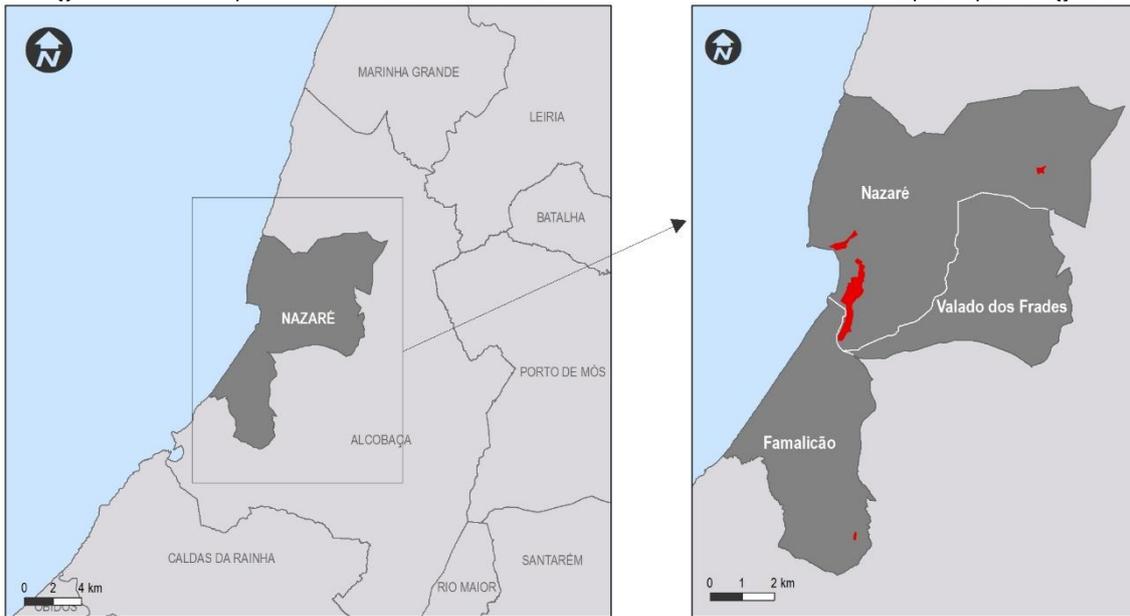
Efetivamente, de acordo com o artigo 46.º do regulamento do PDMN, *“Nestas áreas destinadas a zona verde de proteção integral, sem prejuízo da eventual continuidade da exploração agrícola, enquanto não se verificar a transferência de posse e propriedade dos terrenos que as integram para a administração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

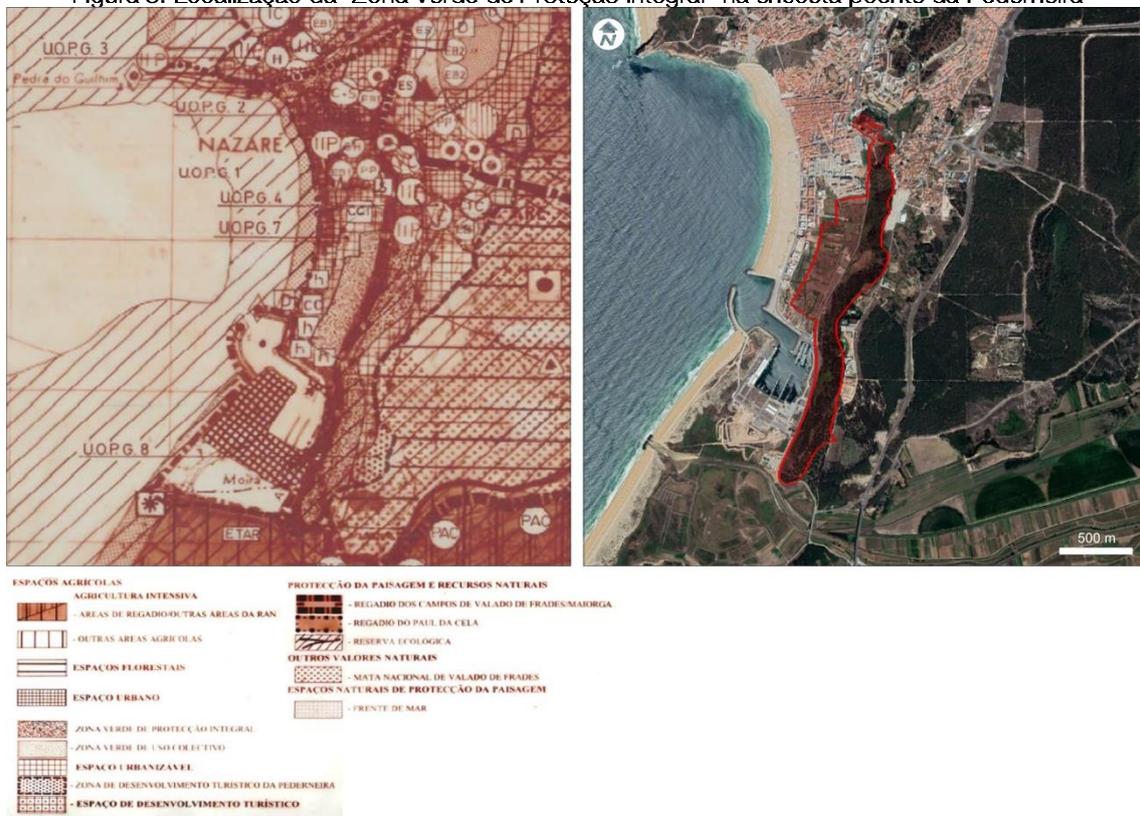
Figura 7. Localização das áreas classificadas no PDMN como “Zonas verdes de proteção integral”



Fontes: Município da Nazaré, Plano Diretor Municipal da Nazaré

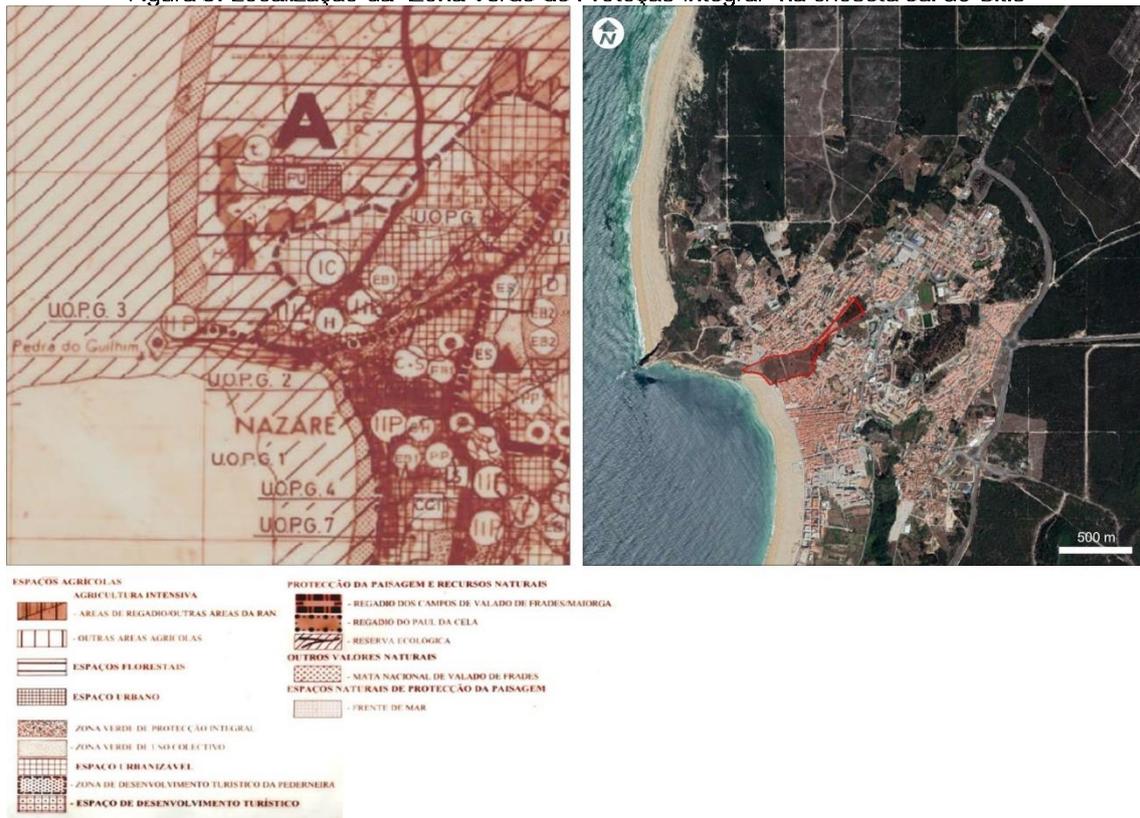
Nas figuras seguintes apresenta-se o enquadramento de cada uma destas áreas na planta de ordenamento do PDMN, assim como a sua inserção territorial.

Figura 8. Localização da “Zona Verde de Proteção Integral” na encosta poente da Pederneira



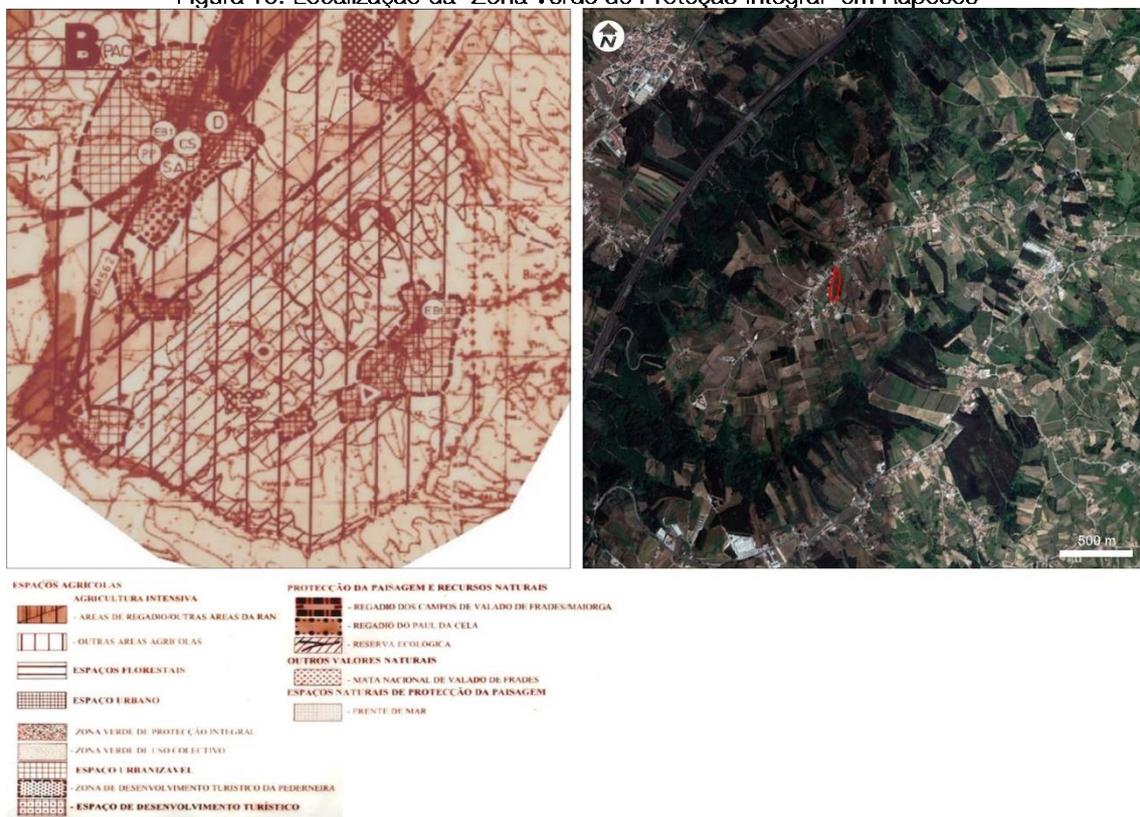
Fontes: Município da Nazaré, Plano Diretor Municipal da Nazaré; Google Earth

Figura 9. Localização da “Zona Verde de Proteção Integral” na encosta sul do Sítio



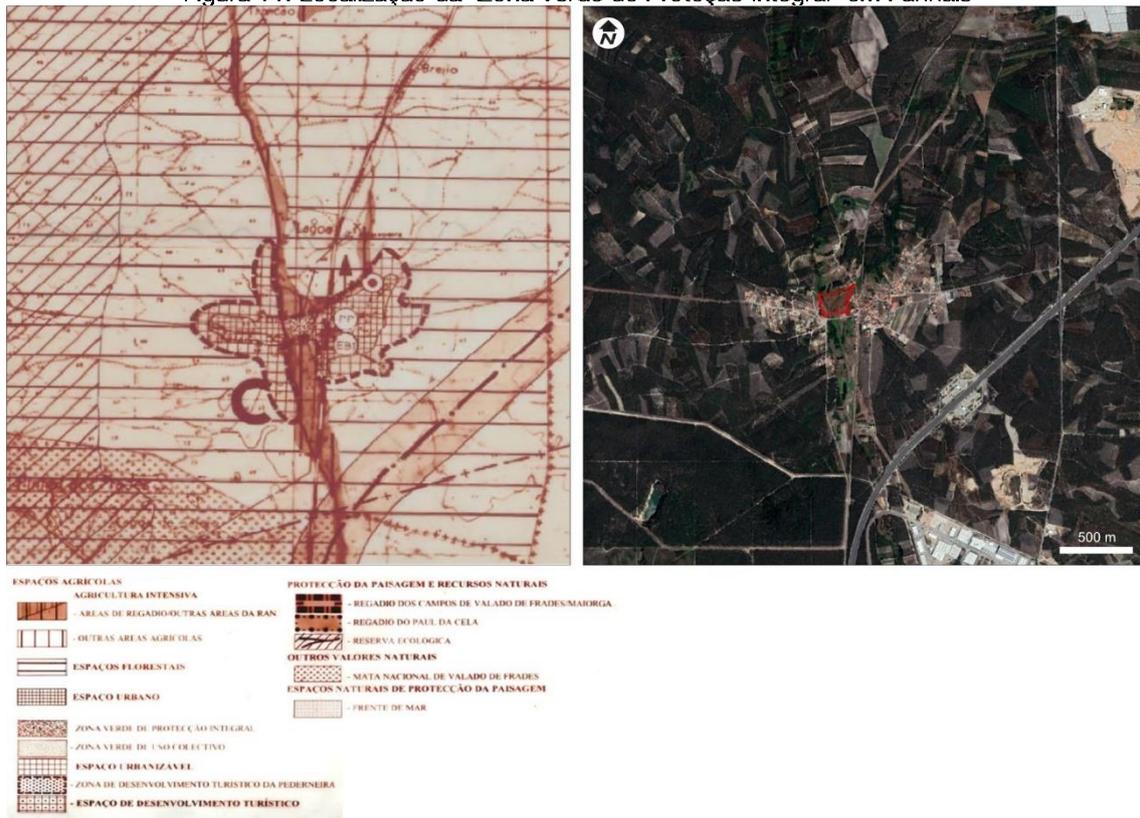
Fontes: Município da Nazaré, Plano Diretor Municipal da Nazaré; Google Earth

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



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

Figura 11. 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 Pedemeira 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 – Excetua-se do estabelecido no n.º 1 as ações que envolvam a implementação de meio mecânico de mobilidade, equiparado 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

4.1. Questões estratégicas

A 3ª Alteração do PDM da Nazaré é suscitada pela necessidade de ultrapassar constrangimentos normativos no âmbito deste instrumento de gestão territorial que, condicionam a concretização de um projeto estratégico para a mobilidade da vila, o Funicular da Pederneira, previsto no Plano de Mobilidade Urbano Sustentável da Nazaré (PMUS) publicado em 2018.

O PMUS foi iniciado na Nazaré por força das definições da Comissão Europeia relativamente ao acesso a fundos comunitários, no âmbito do Portugal 2020, sendo a sua implementação necessária no âmbito dos investimentos a decorrer e previstos no Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Nazaré (PEDU), contratualizado entre a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do e o Município da Nazaré, com um valor de comparticipação de fundos comunitários (FEDER) de 3.708.750 euros.

O PMUS apresenta um conjunto de medidas de natureza técnica, dirigidas às infraestruturas, e medidas não vinculativas, destinadas a melhorar o desempenho e a relação custo-benefício no que respeita ao objetivo geral declarado e aos objetivos específicos.

Contempla os transportes públicos, transportes não motorizados, a intermodalidade, a segurança rodoviária urbana, o transporte rodoviário (em movimento e estacionado), logística urbana, gestão da mobilidade, sistemas de transporte inteligentes

Como benefícios da implementação deste plano são apontados a melhoria da qualidade do ambiente urbano, melhoria da qualidade de vida e saúde; redistribuição do espaço público; melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos; redução do tempo consumido em deslocações; maior eficiência energética; melhoria da segurança rodoviária; melhoria de transportes públicos e integração entre o planeamento das acessibilidades e o planeamento urbano.

Os Planos de Mobilidade Urbana Sustentável estabelecem a estratégia local ou municipal de intervenção em matéria de organização das acessibilidades e gestão da mobilidade e constituem estudos integradores capazes de absorver de forma sustentável as janelas de investimento do Portugal 2020. São indutores de uma maior coesão social, compatíveis com o desenvolvimento económico e orientados para a proteção do ambiente e eficiência energética. Estes instrumentos de planeamento constituem uma necessidade para a resolução dos problemas atuais, podendo inclusive ser encarados como um colete salvavidas para os territórios urbanos de várias escalas, portugueses e europeus.

Ao abrigo dos PMUS, que materializam um documento estratégico de apoio à tomada de decisão política, é definido um conjunto de propostas que visam a implementação e promoção de um modelo de mobilidade sustentável, e que, no âmbito da presente avaliação ambiental estratégica, se considera que sintetizam as questões estratégicas subjacentes ao projeto do Funicular da Pederneira e, como tal, à 3ª Alteração do PDMN:

- Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos;
- Redução dos tempos despendidos em deslocações;
- Melhoria do serviço de transportes públicos;
- Melhoria da qualidade do ambiente urbano;
- Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público;
- Aumento da eficiência energética;

- Melhoria da segurança rodoviária;
- Melhoria da imagem, atratividade e competitividade dos territórios.

4.2. Fatores ambientais

De modo a avaliar os eventuais efeitos significativos no ambiente decorrentes da aplicação da 3ª Alteração do PDMN, mais concretamente, como determina o enquadramento legal da avaliação ambiental estratégica, os seus “efeitos secundários, cumulativos, sinérgicos, de curto, médio e longo prazos, permanentes e temporários, positivos e negativos”, importa também identificar os fatores ambientais suscetíveis de serem afetados pela implementação das alterações a este instrumento de gestão territorial.

O conjunto de fatores ambientais previstos no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, são os seguintes:

- Água;
- Atmosfera;
- Bens Materiais;
- Biodiversidade;
- Fatores Climáticos;
- Fauna;
- Flora;
- Paisagem;
- Património Cultural (incluindo o património arquitetónico e arqueológico);
- População;
- Saúde Humana;
- Solo.

Tendo em consideração o âmbito muito restrito das alterações ao PDMN decorrentes do atual processo, relacionadas com a implementação de uma infraestrutura de mobilidade implantada numa estreita faixa com aproximadamente 250 metros de extensão, localizada em espaço classificado no PDMN como “Zona Verde de Proteção Integral”, entende-se que os fatores ambientais suscetíveis de serem afetados pela implementação das alterações são os seguintes:

- Bens Materiais;
- Biodiversidade;
- Fatores Climáticos;
- Fauna;
- Flora;
- Paisagem;
- Património Cultural (incluindo o património arquitetónico e arqueológico);
- População;

- Saúde Humana;
- Solo.

4.3. Quadro de referência estratégico

Com o objetivo de estabelecer o referencial estratégico para a avaliação ambiental, procedeu-se a uma análise das relações que o PDMN, estabelece com os macro objetivos de política ambiental e de sustentabilidade determinados ao nível internacional/europeu e nacional (regional e local) e que sejam relevantes para a avaliação. A metodologia adotada consistiu na prossecução de um conjunto de etapas sequenciais, designadamente:

- Analisar e identificar os instrumentos que integram o quadro de referência estratégico com os quais a 3ª Alteração do PDMN estabelece relações;
- Analisar os instrumentos selecionados e os estudos técnicos e demais documentos que compõem atualmente o PDMN;
- Construir uma matriz de coerência entre os objetivos de desenvolvimento subjacentes à 3ª Alteração do PDMN e os objetivos/linhas de orientação estratégica de cada um dos documentos de referência.

Tendo em consideração a natureza, o âmbito e os objetivos da 3ª Alteração do PDMN, foram selecionados os seguintes documentos para integrem o quadro de instrumentos de referência estratégica:

- De âmbito internacional
 - Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável
- De âmbito europeu
 - Estratégia Europeia de Adaptação às Alterações Climáticas;
 - Estratégia Europeia de Desenvolvimento Sustentável (EDS);
 - Europa 2020;
 - Livro Verde para a Coesão Territorial Europeia;
- De âmbito nacional
 - Compromisso para o Crescimento Verde (2015);
 - Estratégia “Cidades Sustentáveis 2020”;
 - Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas;
 - Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável - ENDS 2015;
 - Estratégia Nacional para a Energia 2020 - ENE 2020;
 - Estratégia Turismo 2027;
 - Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas - PETI 2014-2020;
 - Portugal 2020 – Acordo de Parceria;

- Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT);
- Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020/2030 (PNAC 2020/2030);
- Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RCN2050), Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho;
- PNEC 2030 - Plano Nacional Energia Clima 2030 (PNEC2030);

➤ De âmbito regional

- Plano de Gestão da Região Hidrográfica RH5A Tejo e Ribeiras do Oeste 2016-2021;
- Plano Regional do Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo PROT-2009);
- Programa Operacional da Região Centro 2014-2020;
- Programa da Orla Costeira Alcobaça – Cabo Espichel;

➤ De âmbito local

- Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano;
- Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para a Vila da Nazaré;
- Plano Diretor Municipal da Nazaré.

Tendo-se procedido a uma análise detalhada da coerência entre os objetivos/linhas de orientação estratégica de cada um dos documentos de referência e os objetivos de desenvolvimento subjacentes à 3ª Alteração do PDMN (ver tabelas em anexo), foi possível elaborar uma matriz final que sintetiza a coerência entre o PDMN, em processo de alteração, e os vários instrumentos considerados no quadro de referência estratégico.

Quadro 2. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração da Alteração do PDM da Nazaré com o seu Quadro de Referência Estratégico

Documentos Estratégicos de Referência	Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Âmbito Internacional								
Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável	◆◆◆	◆	◆◆	◆◆	◆	◆◆◆	○	◆
Âmbito Europeu								
Estratégia Europeia de Adaptação às Alterações Climáticas	◆	○	◆	◆	○	◆	◆	◆
Estratégia Europeia de Desenvolvimento Sustentável	◆	◆	◆	◆◆	◆	◆◆	○	◆◆
Europa 2020	◆	○	◆	◆	○	◆◆	○	◆
Livro Verde para a Coesão Territorial Europeia	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆	◆	◆◆
Âmbito Nacional								
Compromisso para o Crescimento Verde (2015)	◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆◆	◆	◆◆
Estratégia “Cidades Sustentáveis 2020”	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆	◆◆	○	◆◆
Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas	◆	○	◆	◆◆	○	◆◆	◆	◆
Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável - ENDS 2015	◆	◆	◆	◆◆	◆◆	◆◆	○	◆◆◆
Estratégia Nacional para a Energia 2020 - ENE 2020	○	○	◆	◆	○	◆◆◆	○	◆◆
Estratégia Turismo 2027	◆	◆	◆	◆	○	○	○	◆◆◆
Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas - PETI 2014-2020	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆	◆	◆	◆◆
Portugal 2020 – Acordo de Parceria	◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆	◆◆	◆	◆◆◆
Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆	◆◆	◆	◆◆◆
Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020	◆	◆	◆◆	◆◆	○	◆◆◆	○	◆◆
Roteiro para a neutralidade carbónica 2050	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆◆	◆	◆◆
PNEC 2030 - Plano Nacional Integrado Energia-Clima	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆	◆◆◆	○	◆
Âmbito Regional								

Documentos Estratégicos de Referência	Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Plano de Gestão da Região Hidrográfica RH5A Tejo e Ribeiras do Oeste 2016-2021	◆	○	○	◆	○	○	◆	◆
Plano Regional do Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo PROT – 2009	◆	○	◆	◆◆	◆	◆	○	◆◆◆
Programa Operacional da Região Centro 2014-2020	◆	◆	◆	◆◆◆	◆	◆◆	○	◆◆◆
Programa da Orla Costeira Alcobaca – Cabo Espichel	◆	○	○	◆	◆	◆	○	◆◆
Âmbito Local								
Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆	◆	◆◆◆
Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para a Vila da Nazaré	◆◆	◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆	◆◆
Plano Diretor Municipal da Nazaré (1997)	◆◆	◆	◆	◆	◆◆	◆	◆	◆◆

LEGENDA: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; ○ - Coerência Nula

A análise desenvolvida revela uma coerência significativa entre os objetivos estratégicos subjacentes à 3ª Alteração do PDMN e os instrumentos de ordenamento/planeamento setoriais com incidência na melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios, no aumento da eficiência energética e na melhoria da qualidade do ambiente urbano, que integram o seu quadro de referência estratégico.

Naturalmente, é ao nível dos instrumentos de planeamento de nível municipal que se observa um maior alinhamento com os objetivos subjacentes à 3ª Alteração do PDMN, mais especificamente com o PEDU e com o PMUS da Vila da Nazaré, quer por se tratarem de documentos norteadores do projeto que justifica a necessidade de alteração do PDMN, quer pela necessidade fundamental em termos de planeamento urbano de promover estratégias concertadas, fator estritamente condicionante do sucesso e eficácia das mesmas. Refira-se também que os objetivos subjacentes a esta alteração são coerentes com os objetivos do PDMN em vigor.

As três questões estratégicas referidas anteriormente (melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios, aumento da eficiência energética e melhoria da qualidade do ambiente urbano), bem como outras duas (melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos e melhoria do serviço de transportes públicos) estabelecem relações de coerência forte com os documentos estratégicos de referência de âmbito nacional.

Destacam-se as coerências mais fortes estabelecidas com os objetivos e as orientações estratégicas do PNPT, do Acordo de Parceria Portugal 2020, do PETI 2014-2020, do Compromisso para o Crescimento Verde (2015), da ENAAC 2020 e da ENDS 2015, identificando-se várias relações de coerência forte entre as questões estratégicas subjacentes à 3ª Alteração do PDMN e estes documentos, o que decorre da própria natureza da alteração em causa.

Verifica-se também que as questões estratégicas relativas à 3ª Alteração do PDMN se encontram alinhadas com as orientações estratégicas definidas nas estratégias de âmbito europeu, refletindo a integração das preocupações que marcam a agenda europeia nas políticas e intervenções urbanas à escala municipal, em termos de adaptação às alterações climáticas, de desenvolvimento sustentável e de coesão territorial.

Relativamente às orientações de âmbito internacional, a Alteração do PDM da Nazaré em análise tem uma relação de coerência mais forte com as questões relacionadas com o combate às alterações climáticas (através da melhoria do serviço de transportes públicos e do aumento da eficiência energética), bem como com a redução de desigualdades entre cidadãos (por via da melhoria das condições de acessibilidade para todos e da melhoria da qualidade do ambiente urbano), contribuindo assim para o desígnio da construção de comunidades mais inclusivas, resilientes e sustentáveis.

4.4. Identificação dos fatores críticos para a decisão

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 impacto 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.

No Quadro 3 evidencia-se a relação entre os cinco fatores críticos para a decisão, os fatores ambientais e as questões estratégicas relevantes para a avaliação ambiental.

Por sua vez, no Quadro 4 apresenta-se um conjunto de critérios e indicadores que estabelecem, por cada fator crítico para a decisão, o âmbito da avaliação, o alcance do Relatório Ambiental e o nível de pormenor da informação a considerar na AAE.

Os indicadores analisados no Relatório Ambiental têm por base fontes estatísticas oficiais e estudos desenvolvidos no âmbito de instrumentos de planeamento como o PMUS da Vila da Nazaré, a 1ª Revisão do PDMN, o Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios, o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano da Vila da Nazaré, e o Plano Intermunicipal de Adaptação às Alterações Climáticas do Oeste.

Importa sublinhar que os indicadores analisados sofreram algum ajustamento relativamente aos identificados do Relatório de Definição de Âmbito, em função do aprofundamento da caracterização da situação atual em cada um dos fatores críticos e da avaliação das respetivas tendências de evolução.

Quadro 3. Relação entre fatores críticos para a decisão, fatores ambientais e questões estratégicas relevantes para a avaliação ambiental da 3ª Alteração do PDM da Nazaré

Fatores Críticos para a Decisão	Fatores Ambientais	Questões Estratégicas
Mobilidade sustentável	<ul style="list-style-type: none"> • Bens materiais • População • Saúde Humana • Solo 	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos • Redução dos tempos despendidos em deslocações • Melhoria do serviço de transportes públicos; • Melhoria da qualidade do ambiente urbano • Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público • Aumento da eficiência energética • Melhoria da segurança rodoviária • Melhoria da imagem, atratividade e competitividade dos territórios
Desenvolvimento urbanístico	<ul style="list-style-type: none"> • Bens materiais • Paisagem • Património Cultural • População • Solo 	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos • Redução dos tempos despendidos em deslocações • Melhoria do serviço de transportes públicos; • Melhoria da qualidade do ambiente urbano • Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público • Melhoria da imagem, atratividade e competitividade dos territórios
Desenvolvimento socioeconómico	<ul style="list-style-type: none"> • Bens materiais • Paisagem • Património Cultural • População • Saúde Humana • Solo 	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos • Redução dos tempos despendidos em deslocações • Melhoria do serviço de transportes públicos; • Melhoria da qualidade do ambiente urbano • Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público • Aumento da eficiência energética • Melhoria da segurança rodoviária • Melhoria da imagem, atratividade e competitividade dos territórios
Qualidade ambiental e paisagística	<ul style="list-style-type: none"> • Biodiversidade • Fauna • Flora • Paisagem • Património Cultural • Solo 	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria do serviço de transportes públicos; • Melhoria da qualidade do ambiente urbano • Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público • Aumento da eficiência energética • Melhoria da imagem, atratividade e competitividade dos territórios
Segurança de pessoas e bens	<ul style="list-style-type: none"> • Bens materiais • Fatores Climáticos • Saúde Humana • Solo 	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos • Melhoria do serviço de transportes públicos; • Melhoria da qualidade do ambiente urbano • Aumento da eficiência energética • Melhoria da segurança rodoviária

Quadro 4. Critérios e indicadores para a avaliação ambiental da 3ª Alteração do PDM da Nazaré

Fatores Críticos para a Decisão	Critérios	Indicadores
Mobilidade sustentável	<ul style="list-style-type: none"> • Eficácia da mobilidade urbana: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN pode contribuir para diminuir os tempos de deslocação entre as zonas da cidade servidas pelo novo funicular. • Transição modal e energética: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN promoverá a utilização de modos de transporte mais sustentáveis. 	<ul style="list-style-type: none"> • Distâncias/tempo, a pé, a partir do Terminal Rodoviário da Nazaré (min) – CMN • Deslocações realizadas a pé (%) – INE, CMN • Deslocações realizadas em bicicleta (%) – INE, CMN • Áreas predominantemente pedonais (m²) – CMN • Emissões de CO₂ (t/km²) – APA
Desenvolvimento urbanístico	<ul style="list-style-type: none"> • Dinâmicas urbanísticas: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN influenciará as dinâmicas de desenvolvimento urbanístico e de reabilitação do edificado na vila da Nazaré. 	<ul style="list-style-type: none"> • Edifícios com necessidade de grandes reparações ou muito degradados (%) – INE • Número de alojamentos vagos (n.º) – INE • Número de alvarás concedidos para novas construções para fim residencial (n.º) – CMN • Número de operações de reabilitação de edifícios degradados (n.º) – CMN
Desenvolvimento socioeconómico	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento económico: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN contribui para o desenvolvimento económico da Nazaré. • Coesão social: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN melhorará as condições de acesso da população aos equipamentos e serviços sociais 	<ul style="list-style-type: none"> • Número de estabelecimentos por atividade económica (n.º) – INE • Capacidade de alojamento a turistas, por tipologia (n.º) – Turismo de Portugal I.P. • Poder de compra per capita – INE • Índice de dependência de idosos – INE • Oferta de equipamentos sociais (n.º) – INE
Qualidade ambiental e paisagística	<ul style="list-style-type: none"> • Qualidade ambiental e paisagística: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN poderá afetar a proteção dos valores naturais na área abrangida. 	<ul style="list-style-type: none"> • Valores e recursos naturais afetados – CMN • Características da paisagem afetada – CMN
Segurança de pessoas e bens	<ul style="list-style-type: none"> • Riscos naturais: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN poderá agravar ou reduzir os riscos naturais a que a área abrangida se encontra exposta, na atualidade e no futuro (considerando os efeitos das alterações climáticas). 	<ul style="list-style-type: none"> • Nível de suscetibilidade atual e futura ao risco de incêndios florestais – CMN, OesteCIM • Nível de suscetibilidade atual e futura ao risco de instabilidade de vertentes (n.º) – CMN, OesteCIM

5. AVALIAÇÃO AMBIENTAL

5.1. Mobilidade sustentável

5.1.1. ELEMENTOS DE BASE ESTRATÉGICA E CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO

A análise deste FCD tem como objetivo avaliar de que forma a 3ª Alteração do PDMN incorpora opções que afetem a eficácia da mobilidade urbana na vila da Nazaré e influenciem o seu processo de transição modal e energética, nomeadamente a progressiva utilização de modos de transporte mais sustentáveis.

Neste sentido, são apresentados no quadro seguinte os elementos de base estratégica e os critérios de avaliação que foram considerados nesta análise.

Quadro 5. Elementos de base estratégica e critérios de avaliação para o FCD “Mobilidade sustentável”

Correspondência com os FA	Correspondência com o QRE	Correspondência com as QE	Crítérios de Avaliação	Indicadores
<ul style="list-style-type: none"> • Bens materiais • População • Saúde Humana • Solo 	<ul style="list-style-type: none"> • Estratégia Europeia de Adaptação às Alterações Climáticas • Estratégia Europeia de Desenvolvimento Sustentável • Europa 2020 • Livro Verde para a Coesão Territorial Europeia • Estratégia “Cidades Sustentáveis 2020” • ENAAC 2020 • ENDS 2015 • ENE 2020 • PETI 2014-2020 • Portugal 2020 • PNPT • PNAC 2020 • PROT-OVT • Centro 2020 • PEDU • PMUS Vila da Nazaré. 	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos • Redução dos tempos despendidos em deslocações • Melhoria do serviço de transportes públicos; • Melhoria da qualidade do ambiente urbano • Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público • Aumento da eficiência energética • Melhoria da segurança rodoviária • Melhoria da imagem, atratividade e competitividade dos territórios 	<ul style="list-style-type: none"> • Eficácia da mobilidade urbana: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN pode contribuir para diminuir os tempos de deslocação entre as zonas da cidade servidas pelo novo funicular. • Transição modal e energética: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN promoverá a utilização de modos de transporte mais sustentáveis. 	<ul style="list-style-type: none"> • Distâncias/tempo, a pé, a partir do Terminal Rodoviário da Nazaré (min) • Deslocações realizadas a pé (%) – INE, CMN • Deslocações realizadas em bicicleta (%) – INE, CMN • Áreas predominantemente pedonais (m²) - CMN • Redução de CO₂ (Toneladas/ano) - CMN

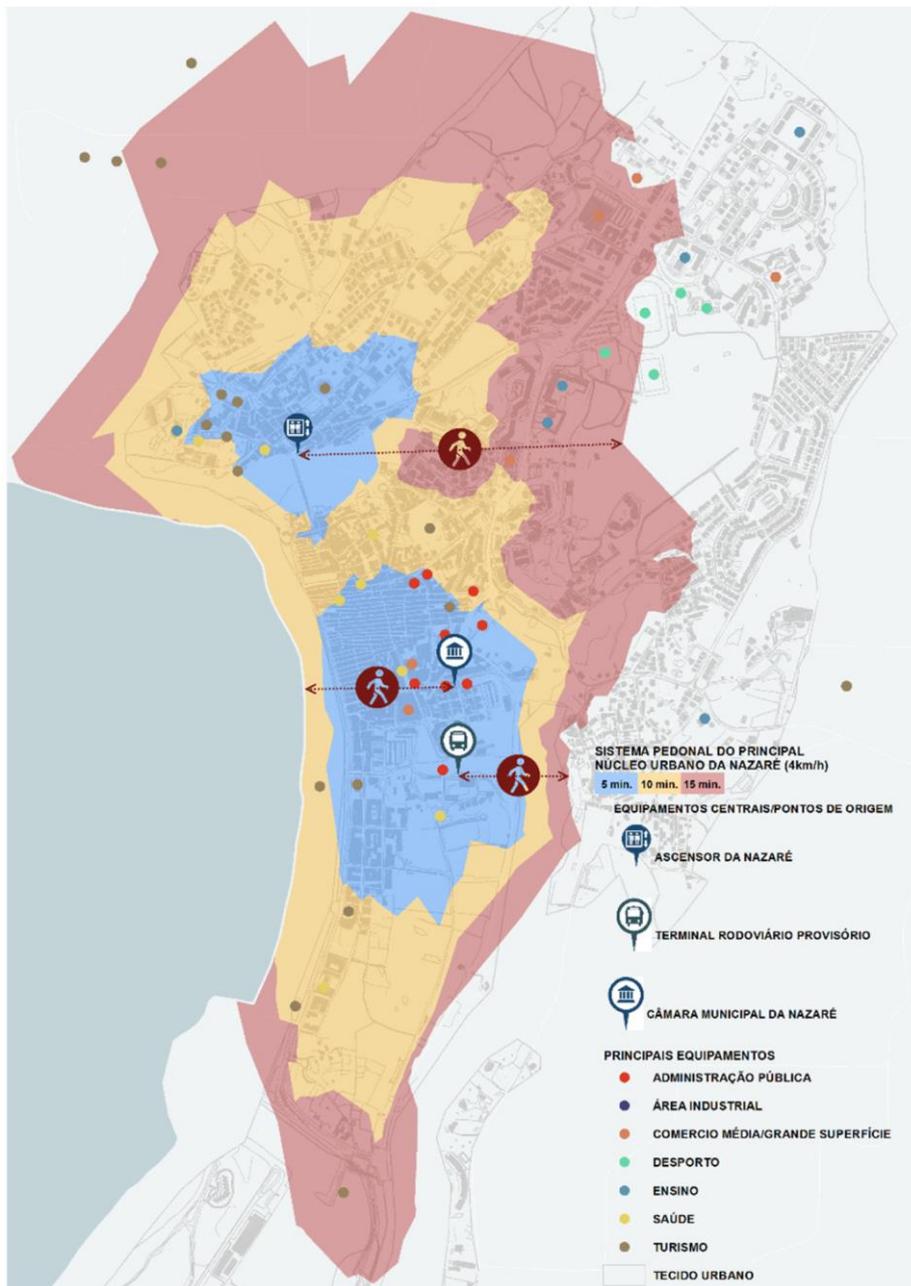
5.1.2. ANÁLISE TENDENCIAL

Eficácia da mobilidade urbana

De modo a avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN pode contribuir para diminuir os tempos de deslocação entre as zonas da cidade servidas pelo novo funicular, foram analisados como fonte prioritária os estudos desenvolvidos no âmbito do PMUS da Vila da Nazaré que, para além do diagnóstico mais amplo das condicionantes e das potencialidades associadas à mobilidade na vila, apresenta também análises e modelações focadas especificamente no projeto do funicular da Pederneira e nos seus efeitos.

Como referenciado no PMUS, a topografia da vila da Nazaré apresenta especificidades que condicionam a mobilidade pedonal, afetando o conforto e segurança das deslocações. Foi realizada uma análise do sistema pedonal da vila, assumindo três equipamentos centrais definidos como pontos de origem, designadamente a Câmara Municipal da Nazaré, o Terminal Rodoviário provisório e o Ascensor do Sítio, a partir dos quais se calcularam distâncias/tempo. Para o cálculo das distâncias tempo considerou-se que a velocidade média de circulação dos peões é de 4km/h, e que o peão está disposto a deslocar-se até 15 minutos a pé.

Figura 12. Sistema pedonal da vila da Nazaré



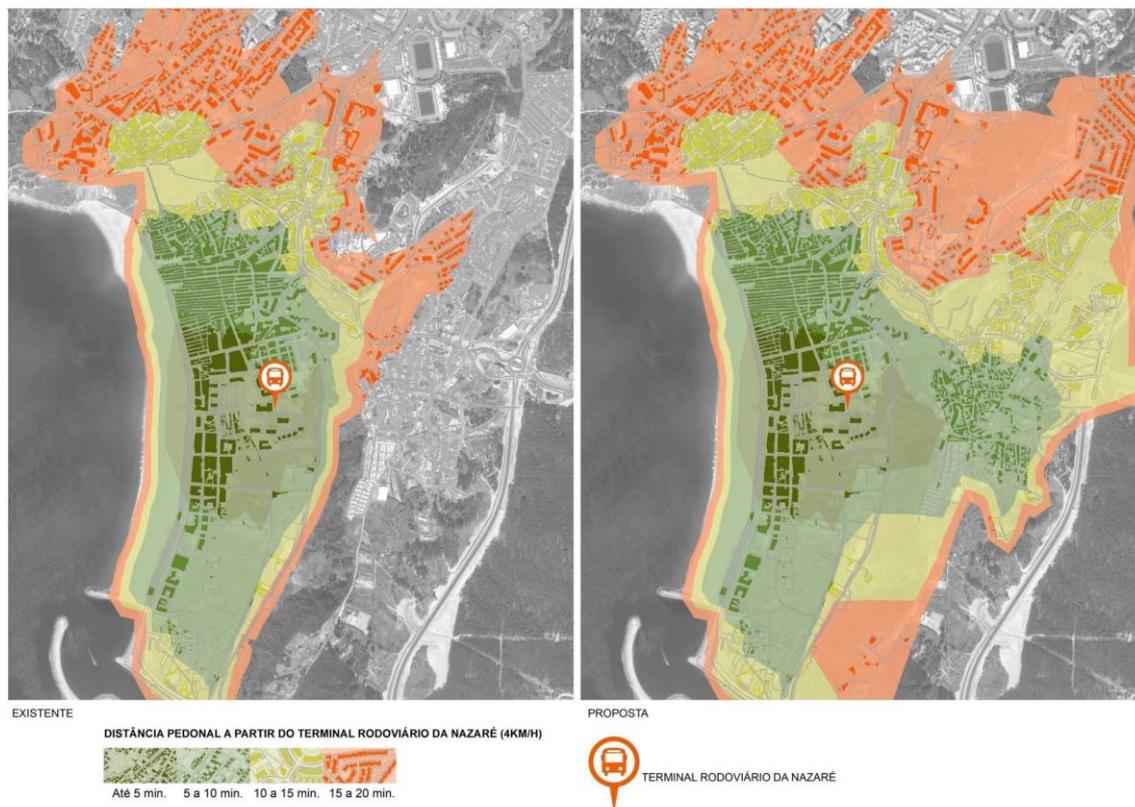
Fonte: Município da Nazaré (2018) – Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Vila da Nazaré

Como resultado da análise realizada no PMUS, concluiu-se que a vila da Nazaré apresenta um conjunto de equipamentos e infraestruturas que, na sua grande maioria, ficam localizados entre os 5 e os 10 minutos a pé dos equipamentos centrais. Nestas circunstâncias identificaram-se equipamentos comerciais, administrativos, de saúde e de turismo, entre os quais se destacam o Centro Hospitalar da Nossa Senhora da Nazaré, a Unidade de Saúde Familiar Nazareth, a Segurança Social, o Tribunal, as Finanças, a PSP, a Conservatória do Registo Civil, o Mercado Municipal, o Minipreço e o Serviço de Finanças, o Tribunal, a Praia da Nazaré, a Praça de Touros, o Teatro e o Santuário da Nossa Senhora da Nazaré, pelo facto de distarem a menos de 5 minutos a pé, tanto da Câmara Municipal, como do terminal rodoviário e/ou do Ascensor da Nazaré.

A exceção é constituída pelos equipamentos escolares, desportivos e pelas áreas industriais, por se localizarem a mais de 10 minutos a pé dos equipamentos centrais. Não obstante, o PMUS conclui que no contexto urbano da Nazaré existe facilidade em aceder aos principais equipamentos das diferentes categorias (administração pública, comércio, saúde e turismo).

Por outra perspetiva, dos mesmos dados é também possível concluir que os residentes na Pederneira e noutros bairros mais periféricos localizados no setor nordeste da vila, como o bairro do Rio Novo, se encontram a mais de 15 minutos a pé dos equipamentos centrais e da maior parte dos equipamentos administrativos, de saúde e de turismo, que estão concentrados na zona da Praia e do Sítio.

Figura 13. Distância pedonal a partir do Terminal Rodoviário da Nazaré (com e sem o Funicular da Pederneira)



Fonte: Município da Nazaré (2018) – Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da Vila da Nazaré

O PMUS apresenta também uma modelação dos tempos de deslocação a pé a partir do Terminal Rodoviário até às áreas envolventes, com a situação existente e com a concretização do elevador proposto para a Pederneira, concluindo-se, da sua análise, que estes serão significativamente reduzidos em relação à situação existente.

A projeção realizada pelo PMUS estima que esta redução das distâncias pedonais será 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.

Transição modal e energética

De acordo com o PMUS, a vila da Nazaré possui boas condições para as deslocações a pé, nomeadamente, distâncias curtas no interior dos núcleos urbanos, assim como características de clima e orografia favoráveis. Contudo, as deslocações a pé na vila são dificultadas pelos inúmeros pontos 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, fatores que concorrem para a desqualificação do espaço e ambiente urbano.

Apesar de algumas vias terem um desnível relativamente acentuado, existem patamares topográficos bem definidos, dentro dos quais os declives são compatíveis com o modo pedonal e, em geral 32% da Vila de Nazaré tem declives inferiores a 2%. Também segundo o PMUS, as áreas predominantemente pedonais existentes na vila abrangem cerca de 3.385 m², sendo que, neste plano, o Município assumiu como meta a ampliação considerável destas áreas, para 60.000 m² até 2027.

Para além disto, ao nível municipal verifica-se uma proporção consideravelmente elevada de viagens realizadas dentro do concelho (72%) e da freguesia de origem (60%), que é ainda mais elevada no caso da Freguesia da Nazaré, em que 90% dos movimentos internos ao concelho são também internos à própria freguesia.

Segundo dados dos Censos, no concelho da Nazaré o modo pedonal representava 32% dos movimentos pendulares internos ao concelho realizados por trabalhadores e estudantes em 2011, proporção significativamente maior que a média nacional (16,4%). Refira-se também que, em termos proporcionais, o número de deslocações a pé no concelho da Nazaré equivale a mais do dobro que as registadas no contexto da Região Oeste. No entanto, este valor traduz também uma tendência de redução da importância relativa do modo pedonal no último período intercensitário, sendo que, em 2001, este modo de deslocação representava quase metade (46%) dos movimentos pendulares internos.

Pelo contrário, nesse período registou-se um aumento considerável da proporção de movimentos pendulares internos em transporte individual, de 36% em 2001, para 45% em 2011. As deslocações internas em transporte coletivo rodoviário mantiveram-se com um peso reduzido (11% em 2001 e 10% em 2011), enquanto as deslocações noutros modos de transporte (bicicleta, transporte coletivo ferroviário, outros) têm um peso residual.

No caso da bicicleta, as deslocações realizadas por este modo representam apenas cerca de 1% do total. Contudo, existe um elevado potencial para o uso da bicicleta na vila da Nazaré, conforme evidenciado no PMUS, que sublinha como fatores positivos o caráter compacto do aglomerado (que implica distâncias e tempos de deslocação relativamente reduzidos), o clima, a topografia favorável (existência de um número significativo de vias

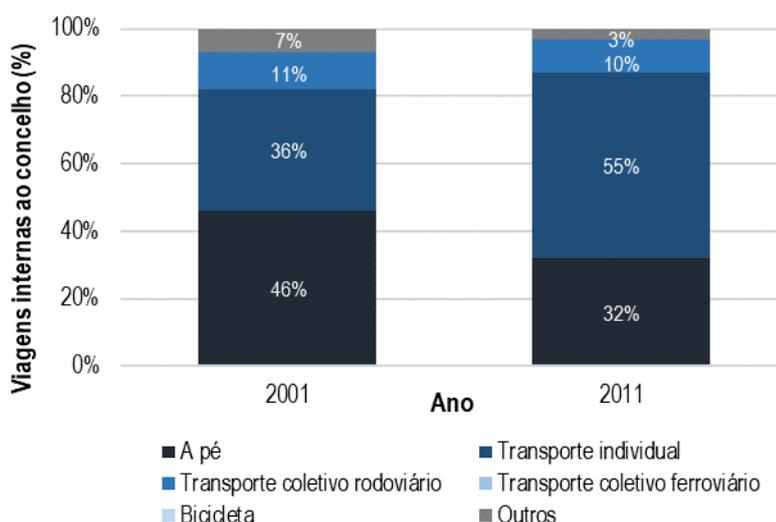
com uma orografia compatível com o uso da bicicleta) e a percentagem relativamente elevada de viagens pendulares realizadas dentro do concelho e freguesia de origem.

Não obstante, a infraestrutura viária encontra-se ainda pouco adequada a este modo de transporte, situação agravada pela ausência quase total de vias segregadas, assim como pela consequente convivência obrigatória com o intenso trânsito automóvel e o problemático estacionamento na via pública, fatores adversos que influenciam negativamente o padrão de mobilidade atual na vila da Nazaré.

Atualmente existe um único percurso ciclável (partilhado com uso pedonal) no concelho, um troço com 3.9 km integrado na Estrada do Atlântico, infraestrutura com 74 km de extensão total, entre os concelhos de Pombal e Caldas da Rainha, atravessando 6 concelhos do litoral oeste. Segundo a avaliação realizada pelo PMUS, este troço possui um caráter essencialmente lúdico/recreativo e não oferece permeabilidade para as diferentes zonas da vila (o que se reflete numa percentagem residual de deslocações realizadas em bicicleta na divisão modal do município). A rede existente não permite estabelecer ligações com a grande maioria dos polos geradores de tráfego da vila, afigurando-se essencial oferecer uma estrutura ciclável segura, contínua e que atenda as necessidades da população em termos de itinerários, nomeadamente nos movimentos pendulares. Neste sentido, o Município da Nazaré assumiu também no âmbito do PMUS o desígnio de aumentar a rede ciclável para 14 km até 2023, e 23 km até 2027.

Importa ainda referir que, com o PMUS, o Município assumiu como metas para 2027 o aumento da percentagem de deslocações realizadas a pé dentro do concelho de 32% para 40% (aproximando-se do peso proporcional já registado em 2001), assim como o aumento da percentagem de deslocações realizadas em bicicleta dos atuais 1% para 10%.

Figura 14. Principal modo de transporte utilizado nas viagens internas do concelho da Nazaré



Fonte: INE, Censos 2001 e 2011

De acordo com a submissão do Inventário Nacional de Emissões de 2019 (período 1990-2017), realizada em maio de 2019 pela Agência Portuguesa do Ambiente, as emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE), sem contabilização das emissões do setor LULUCF (*Land Use, Land Use Change and Forests*), são estimadas em cerca de 70,7 Mt CO₂eq.

para 2017, representando um aumento de 19,5% face a 1990 e um crescimento de 7,0% relativamente a 2016.

Considerando o setor LULUCF, o total de emissões em 2017 é estimado em 78,0 Mt CO₂eq., correspondendo a um aumento de 29,2% em relação a 1990 e um incremento de 28,5% face a 2016. Este crescimento acentuado está relacionado com os incêndios florestais ocorridos no trágico ano de 2017, situação associada a um ano particularmente seco, às altas temperaturas verificadas que ocorreram fora do período normal de verão (os maiores incêndios florestais ocorreram em junho e outubro), e a ventos invulgarmente fortes, como o furacão Ofélia que varreu a costa da Península Ibérica em outubro de 2017.

As emissões registadas em 2017 confirmam uma trajetória de cumprimento das metas nacionais e europeias de redução de emissões para 2020 e 2030. As emissões totais, representando uma redução de cerca de 18% face aos níveis de 2005, situam-se no intervalo da meta PNAC de 2020.

O dióxido de carbono (CO₂) é considerado um dos principais GEE e as suas emissões estão deste a assinatura do Protocolo de Quioto sujeitas a vigilância constante. Os principais setores que emitem estes gases são variados, mas estão contemplados os transportes rodo e ferroviários, a produção de energia elétrica e a combustão industrial. Também pequenas fontes de combustão associadas a atividades residenciais, comércio e serviços são emissoras deste gás assim como as centrais termoelétricas situadas em território nacional.

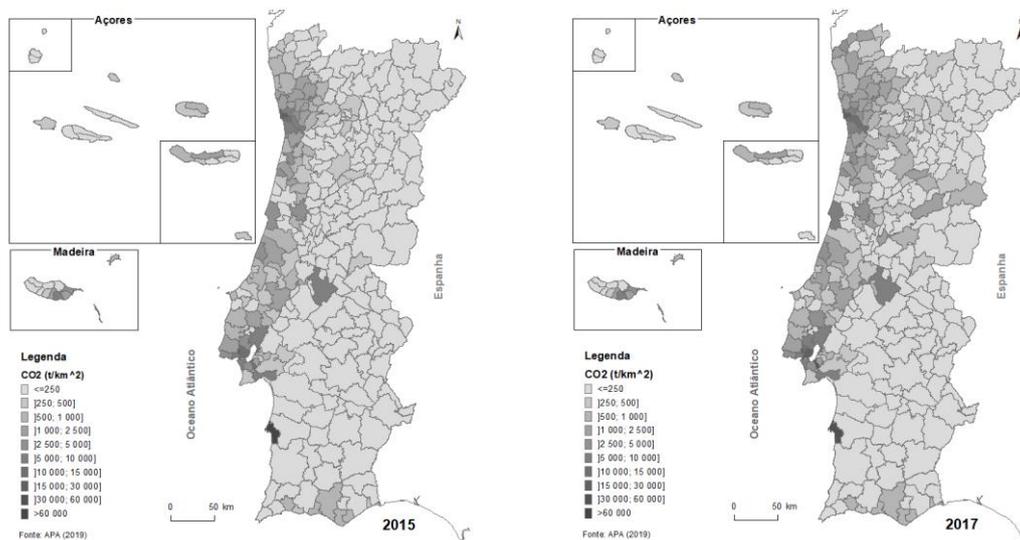
Segundo a ficha temática “Emissões de Gases com Efeito de Estufa” do Relatório do Estado do Ambiente 2019 (Agência Portuguesa do Ambiente, 2019), o sector da energia, incluindo transportes, apresenta-se em toda a série temporal, como o principal responsável pelas emissões de gases com efeito de estufa, representando 72,6% das emissões nacionais em 2017, e apresentando um crescimento de 8,7% face a 2016. Neste sector, a produção de energia e os transportes são as fontes mais importantes representando respetivamente cerca de 29,5% e 24,3% do total das emissões nacionais. O sector dos transportes, em grande parte dominado pelo tráfego rodoviário, apresenta o maior crescimento de emissões no período 1990-2017: 68%. Após o crescimento constante até ao início dos anos 2000, ao qual se seguiu um período de estabilização, registou-se após 2005 um decréscimo das emissões deste sector. Nos anos mais recentes regista-se, contudo, uma inversão desta tendência, com o aumento de 8,4% das emissões dos transportes entre 2013 e 2017.

A análise da evolução das emissões de CO₂ no concelho da Nazaré tem por base os dados provisórios relativos aos anos 2015 e 2017 do inventário nacional submetido no âmbito dos compromissos comunitários e internacionais assumidos por Portugal, e publicados pela Agência Portuguesa do Ambiente em 2019. Atendendo que a metodologia utilizada de desagregação espacial das emissões se baseia sobretudo numa abordagem *top-down*, com recurso a variáveis *proxy* e tendo por base pressupostos, a interpretação dos resultados e a análise da variabilidade inter-anual das emissões a um nível desagregado merece algumas reservas. Por outro lado, embora estes dados permitam uma avaliação da tendência mais recente de evolução deste indicador, não podem ser comparados com exercícios anteriores (mais próximos da data de publicação do PDMN) uma vez que as metodologias de cálculo de emissões, as fontes de dados e os fatores de emissão têm sido alterados ao longo do tempo.

Segundo estes dados, em 2017, as emissões totais de CO₂ no concelho da Nazaré foram na ordem das 41,1 kt, o que corresponde a um rácio de 498,1 t/km². Estes valores colocam o concelho numa posição intermédia à escala da NUTS III Oeste, onde as totais emissões em 2017 foram de, aproximadamente, 2.154 kt, correspondendo a 970,2 t/Km², sendo Alenquer (com 3593,4 t/Km²) e Alcobaça (com 1101,6 t/Km²) os concelhos com mais

emissões, e Cadaval (145,0 t/Km²) e Arruda dos Vinhos (235,6 t/Km²) os concelhos com menos emissões.

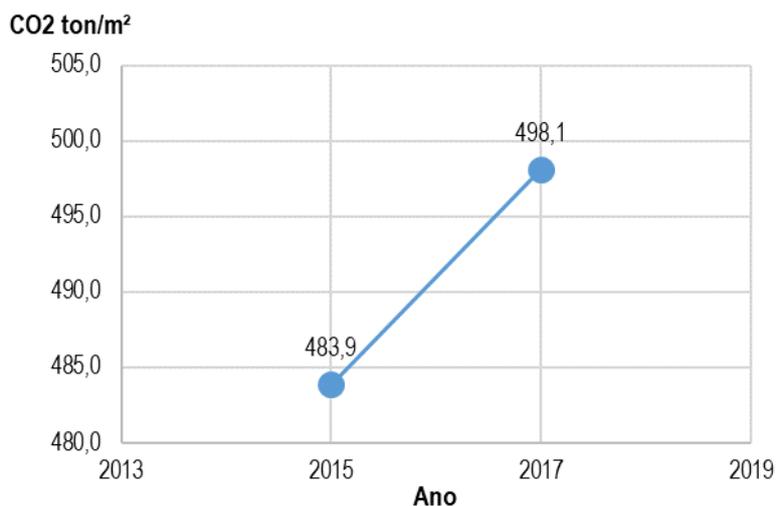
Figura 15. Emissões de CO₂ por concelho, em 2015 e 2017



Fonte: Agência Portuguesa do Ambiente (2019) – Emissões de Poluentes Atmosféricos por Concelho 2015 e 2017

Em termos tendenciais, a comparação dos dados mais recentes de evolução deste indicador evidencia uma tendência de aumento das emissões de CO₂ no concelho da Nazaré, passando de 483,87 t/km² em 2015, para 498,10 t/km² em 2017.

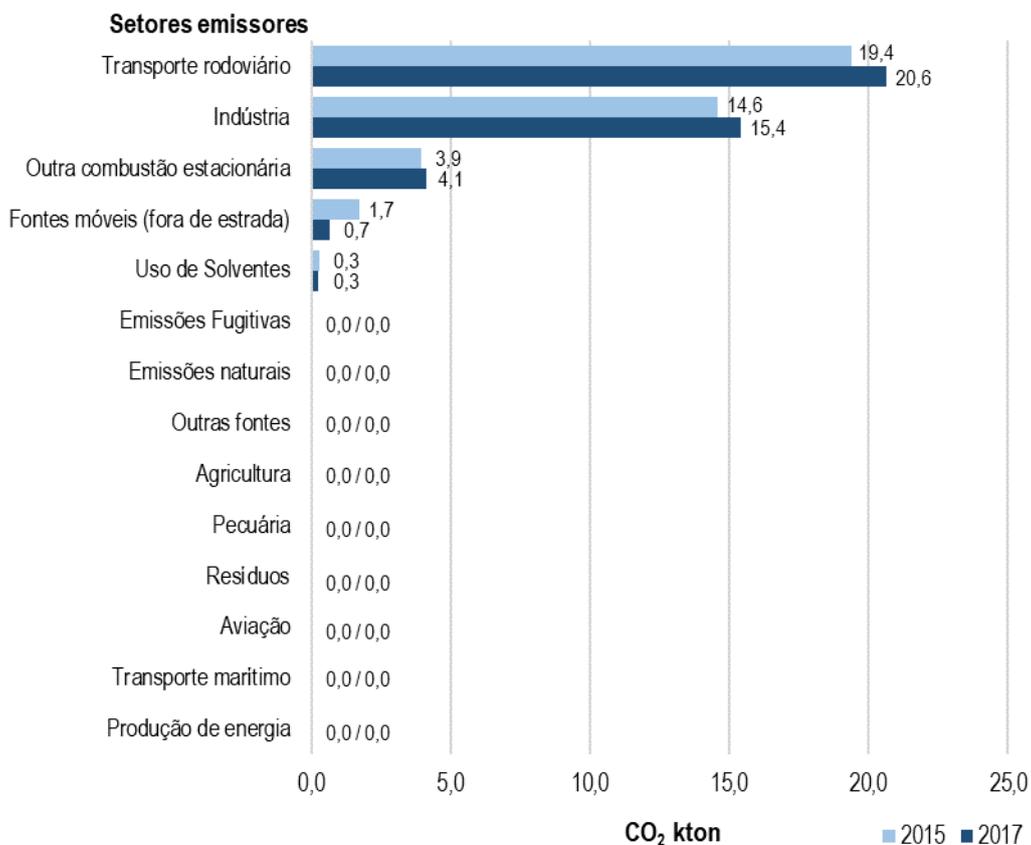
Figura 16. Emissões de CO₂ no concelho da Nazaré, em 2015 e 2017



Fonte: Agência Portuguesa do Ambiente (2019) – Emissões de Poluentes Atmosféricos por Concelho 2015 e 2017

Analisando a evolução das emissões neste período por grandes setores emissores (categorias NFR – Nomenclatura para reporte), constata-se que, apesar de se ter observado uma redução significativa das emissões das fontes móveis de emissões fora da estrada (transporte ferroviário, combustão da agricultura e pescas, outras fontes móveis), esta não permitiu compensar o aumento registado no sector industrial e, sobretudo, no sector dos transportes rodoviários. Constata-se assim que as emissões do sector dos transportes rodoviários – aquele com maiores responsabilidades pelas emissões de CO₂ – mantém no concelho da Nazaré uma tendência de crescimento do volume das emissões (6,5%), em linha com a tendência observada a nível nacional.

Figura 17. Emissões de CO₂ no concelho da Nazaré, por sectores emissores, em 2015 e 2017



Fonte: Agência Portuguesa do Ambiente (2019) – Emissões de Poluentes Atmosféricos por Concelho 2015 e 2017

Não podendo ser traçada uma relação direta com estes dados, importa ainda assim ter em consideração que o PMUS da Vila da Nazaré identifica o desordenamento e o congestionamento do trânsito e do estacionamento na sede de concelho como fatores responsáveis por elevados consumos de combustíveis e elevadas emissões de CO₂ – embora os seus efeitos na qualidade do ar e sua perceção pela população sejam atenuados pelo clima marítimo favorável.

Por fim, não pode deixar de ser salientada a relevância do Ascensor da Nazaré para a promoção das deslocações a pé na vila e, conseqüentemente, para a redução das deslocações em transporte individual e das emissões de CO₂ que estão associadas aos

transportes rodoviários. Construído em 1889, tem uma extensão de aproximadamente 318 metros (50 metros em túnel) e uma inclinação de 42%. O ascensor mecânico funciona a cabo descoberto sobre roldanas, possibilitando a subida/descida da população e visitantes da zona baixa à zona alta em três minutos de deslocação.

Embora, devido à sua atratividade e à pressão turística sobre a Vila, o período estival seja aquele que concentra maior procura por este meio de transporte (registando-se 288.674 passageiros transportados em agosto de 2016, por exemplo), constata-se que a procura é significativa durante todo o ano, sendo transportados, no mínimo, cerca de 8.000 passageiros por mês (8.159 utilizadores em fevereiro de 2014).

Segundo os dados analisados no PMUS da Vila da Nazaré, foram registados 657.564 passageiros transportados pelo ascensor em 2014, 845.581 em 2015, e 897.428 em 2016, que representam um crescimento de 36% face a 2014 e de 6% face a 2015, números que indiciam um crescente interesse no ascensor enquanto meio de transporte, sendo previsível que, a curto prazo, o número de utilizadores atinja um milhão.

5.1.3. ANÁLISE SWOT

Efetuada a avaliação com base no conjunto de indicadores temáticos associados aos critérios de avaliação do FCD "Mobilidade sustentável" apresenta-se, no quadro seguinte, a respetiva análise SWOT.

Quadro 6. 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 dos transportes 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; 	<ul style="list-style-type: none"> Tendência de aumento das emissões de CO₂ com origem no sector dos transportes rodoviários.

<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	
--	--

5.2. Desenvolvimento urbanístico

5.2.1. ELEMENTOS DE BASE ESTRATÉGICA E CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO

Pretende-se, com este FCD, avaliar de que forma a 3ª Alteração do PDMN incorpora medidas e/ou soluções que contribuam para o desenvolvimento urbanístico da vila da Nazaré. No quadro seguinte, são apresentados os elementos de base estratégica e os critérios de avaliação considerados.

Quadro 7. Elementos de base estratégica e critérios de avaliação para o FCD “Desenvolvimento urbanístico”

Correspondência com os FA	Correspondência com o QRE	Correspondência com as QE	Critérios de Avaliação	Indicadores
<ul style="list-style-type: none"> • Bens materiais • Paisagem • Património Cultural • População • Solo 	<ul style="list-style-type: none"> • Estratégia Europeia de Adaptação às Alterações Climáticas • Estratégia Europeia de Desenvolvimento Sustentável • Europa 2020 • Livro Verde para a Coesão Territorial Europeia • Compromisso para o Crescimento Verde • Estratégia “Cidades Sustentáveis 2020” • ENAAC 2020 • ENE 2020 • Estratégia Turismo 2027 • PETI 2014-2020 • Portugal 2020 • PNPT • PNAC 2020 • PROT-OVT • Centro 2020 • POC Alcobaga – Cabo Espichel • PEDU • PMUS Vila da Nazaré. 	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos • Redução dos tempos despendidos em deslocações • Melhoria do serviço de transportes públicos; • Melhoria da qualidade do ambiente urbano • Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público • Melhoria da imagem, atratividade e competitividade dos territórios 	<ul style="list-style-type: none"> • Dinâmicas urbanísticas: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN influenciará as dinâmicas de desenvolvimento urbanístico e de reabilitação do edificado na vila da Nazaré. 	<ul style="list-style-type: none"> • Edifícios com necessidade de grandes reparações ou muito degradados (%) – INE • Número de alojamentos vagos (n.º) INE • Número de alvarás concedidos para novas construções para fim residencial (n.º) - CMN • Número de operações de reabilitação de edifícios degradados (n.º) – CMN

5.2.2. ANÁLISE TENDENCIAL

Dinâmicas urbanísticas

A génese e o desenvolvimento da vila da Nazaré ao longo da sua História estão intimamente ligados à pesca e às funções portuárias que desempenha até hoje. Contudo os dois lugares abrangidos pelo perímetro urbano da vila que serão ligados pelo futuro funicular – a Pederneira e a Praia da Nazaré – tiveram origens distintas em termos temporais e funcionais.

Efetivamente, a Pederneira foi o povoado inicial da Nazaré. Terra de pescadores, desde o século XII que era denominada por *Seno Petronero*, que significa Golfo da Pederneira. Situava-se, nessa época, mais para o interior e era a pesca na lagoa a fonte de riqueza da vila. Desenvolvida, no final do século XVI, com a chegada dos pescadores da assoreada e despovoada vila de Paredes, foi um dos mais importantes portos de mar dos Coutos do Mosteiro de Alcobaça. Sede de concelho, a Pederneira era, a seguir a Alcobaça, a vila mais populosa e produtiva dos domínios de Cister. O Rei D. Manuel I concedeu-lhe Foral em 1514. Na época áurea dos Descobrimientos Portugueses – séculos XV e XVI – foi um dos mais ativos estaleiros navais do reino, de onde saíram muitas naus e caravelas. Pelo porto da Pederneira eram escoadas mercadorias e as madeiras do Pinhal do Rei, para a capital e além-mar. O desenvolvimento do Sítio e o progressivo afastamento do mar, devido ao assoreamento da Lagoa e ao aparecimento da nova praia, levaram à decadência da Pederneira, em finais de setecentos, que não foi compensada pela vinda dos Ílhavos e de outros pescadores e marítimos da zona da Ria de Aveiro. Lentamente, os seus habitantes vieram fixar-se na recente enseada. Após um longo período de algum abandono, progressivamente a Pederneira recobrou alguma vitalidade ao longo do século XX.

Por sua vez, a Praia da Nazaré é de ocupação humana relativamente recente. As primeiras referências sobre a pesca na Nazaré datam de 1643, mas, no entanto, só no início de oitocentos a população se começou a fixar no areal. A zona atualmente ocupada pelo casario era, à época, ocupada por dunas litorais que seriam recortadas, a montante, pela foz do rio Alcoa, que ia desaguar muito a norte da atual (a sul do Porto de Pesca), tendo as várias alterações do leito do rio contribuído para a diversificação da geologia local. Os pescadores locais habitavam, sobretudo, nas partes altas – Sítio e Pederneira – dado que os constantes ataques dos piratas argelinos e holandeses tornavam o areal pouco seguro. Só no século XIX, posteriormente às invasões francesas, é que se reuniram condições de segurança necessárias à fixação dos pescadores junto à praia. A Nazaré começou a ser conhecida e procurada como praia de banhos, em meados do século XIX, com os visitantes a serem atraídos pela sua beleza natural e tipicismo. A pesca, a transformação do pescado e a sua venda foram, ao longo de quase todo o século XX, as principais atividades da população. Contudo, a dureza e perigosidade da vida do mar levaram muitos pescadores a procurarem uma vida melhor noutras paragens.

Na década de 1960, a Nazaré começou a ser conhecida internacionalmente como destino turístico. A construção do Porto de Pesca e Recreio, no início da década de oitenta, veio alterar e melhorar a vida dos pescadores, iniciando uma nova fase no quotidiano da vila. Visitada anualmente por milhares de turistas nacionais e estrangeiros, na última década aumentou a sua notoriedade internacional como um dos principais destinos ao nível mundial para a prática de surf de ondas grandes, possibilitado pelas características de ondulação únicas associadas ao relevo subaquático do Canhão da Nazaré.

Decorrente de um percurso histórico e de fenómenos de ocupação distintos, o conjunto urbano que hoje é a vila da Nazaré continua a não possuir um centro claro e uno. Apesar da zona da Praia concentrar, atualmente, as principais funções administrativas, observa-se a ausência de um centro simbólico nesta área, em grande parte devido ao seu recente

protagonismo. O facto do desenvolvimento da vila ter ocorrido no inverso do que acontece habitualmente – a vila desenvolveu-se de cima para baixo, tendo começado por ocupar as áreas marginais (Pederneira e Sítio, que constituem os núcleos urbanos primitivos) e só depois o “miolo” (a Praia) – fez com que o ponto central atual do aglomerado, a Praia, possua características associadas aos espaços periféricos, sendo que é na Pederneira e no Sítio que se encontram os núcleos históricos mais característicos, com elementos patrimoniais de maior valor.

Apesar destes núcleos ainda manterem uma identidade muito própria, a expansão urbana da sede de concelho e a recente ocupação dos espaços intersticiais entre elas (urbanizações do Rio Novo, Calhau, Nova Nazaré, etc.) acabaram por lhes conceder continuidade territorial. Desde que começou a ser frequentada como local de veraneio, a vila da Nazaré nunca mais se dissociou da atividade turística, verificando-se nas décadas mais recentes um incremento da procura como local de segunda residência.

O elevado promontório do Sítio e a falésia da Pederneira constituem fortes barreiras às ligações urbanas entre os 3 núcleos históricos, constrangimentos reforçados pela acentuada pendente do assentamento urbano da Praia da Nazaré. As malhas urbanas do Sítio e da Pederneira, de formação espontânea ao longo dos séculos, são muito irregulares, enquanto que a malha urbana da Praia da Nazaré apresenta, fundamentalmente, 3 padrões distintos:

- Núcleo original, junto à base do promontório, com malha acentuadamente espontânea e irregular;
- Núcleo central, de estrutura ortogonal imperfeita e com arruamentos muito estreitos, sendo os arruamentos longitudinais muito íngremes;
- Núcleo sul, de formação mais recente, com uma estrutura fragmentada por sucessiva adição caótica de loteamentos.

Na orla marítima, estes 3 núcleos são ligados pela Avenida Marginal (Avenida da República) que em conjunto com a Avenida Vieira Guimarães, a Avenida do Município e a EN 242 constituem os canais estruturantes da circulação viária do aglomerado da Praia da Nazaré. A reduzida largura da generalidade dos arruamentos e a topografia adversa estão na origem de dois dos principais problemas de funcionalidade e qualificação urbanas da Nazaré: trânsito e estacionamento.

Os arruamentos são estreitos e as praças são escassas e pequenas, limitando-se à Praça Manuel Arriaga e Sousa Oliveira na Praia, ao Largo de Nossa Senhora da Nazaré no Sítio e ao Largo Bastião Fernandes na Pederneira.

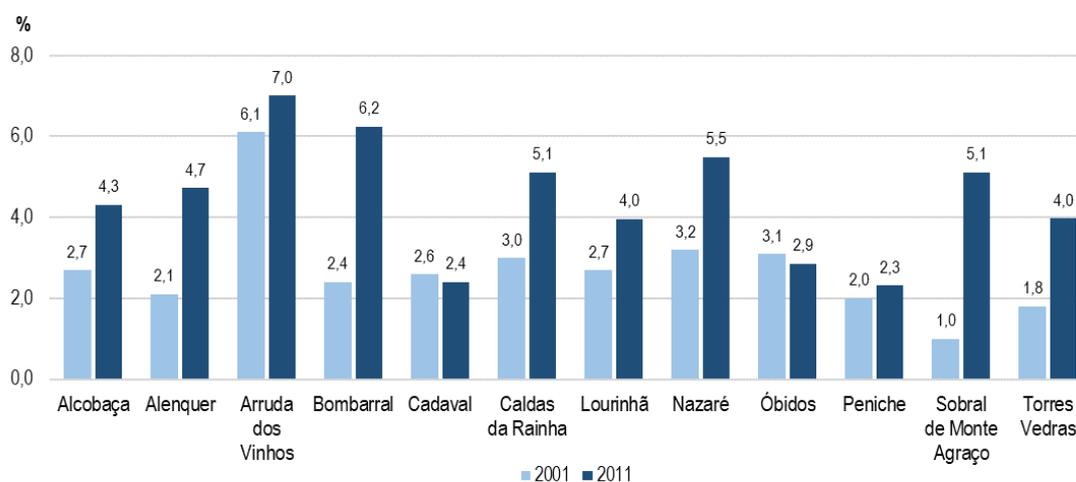
Não existe um espaço público amplo e marcante na Praia, nem existem espaços verdes no interior dos núcleos urbanos da Vila da Nazaré. O único espaço verde é o Parque da Pedralva, situado entre a Praia e a Pederneira, com fortes limitações de uso dada a reduzida dimensão e a difícil acessibilidade.

Os equipamentos sociais de uso quotidiano – Centro de Saúde, Mercado, Biblioteca, Centro de Transportes - estão instalados no Núcleo Sul do aglomerado da Praia e o Agrupamento de Escolas Secundárias localiza-se na Nova Nazaré. No aglomerado da Praia, para além dos Paços do Concelho e de serviços municipais existe um Cineteatro. No Sítio destacam-se diversos equipamentos religiosos, uma unidade de saúde, o museu Joaquim Manso, o Teatro Chaby Pinheiro, a Praça de Touros e o Centro de Alto Rendimento do Surf.

Não obstante a acentuada redução da população ativa ligada à pesca nas últimas décadas (passando de 54%, em 1960, para 9%, em 2001), as atividades piscatórias e ligadas ao mar continuam a preservar uma forte marca na identidade deste território e das suas gentes. Contudo, os processos económicos e sociais aí verificados contribuíram para o progressivo envelhecimento e obsolescência do património edificado e uma significativa desqualificação do espaço urbano – tendências que, mais recentemente, têm vindo a ser colmatadas e revertidas devido ao impulso da atividade turística.

O parque edificado na Nazaré registou uma dinâmica urbanística pouco favorável em alguns aspetos nos anos mais recentes, sobretudo, considerando o período que intermediou o Recenseamento Geral da População mais próximo da entrada em vigor do atual PDM (Censos 2001) e o último Censo realizado no país (2011). A proporção de edifícios muito degradados ou com necessidades de grandes reparações praticamente duplicou neste período, passando de 2,3%, em 2001, para 4,56%, em 2011. Desta forma, a Nazaré acompanhou a tendência do País, da Região Centro e da NUTS III Oeste, embora a um ritmo mais expressivo. Dos doze concelhos que constituem a NUTS III Oeste, apenas em três concelhos se registou um crescimento maior da proporção de edifícios muito degradados ou com necessidades de grandes reparações (Bombarral, Alenquer e Sobral de Monte Agraço).

Figura 8. Proporção de edifícios muito degradados ou com necessidades de grandes reparações, nos concelhos da NUTS III Oeste, em 2001 e 2011 (%)



Fonte: Recenseamento Geral da População e da Habitação 2001 e 2011, INE

Ao nível do concelho verificou-se um considerável contraste entre as freguesias em termos da degradação do edificado. Com efeito, na freguesia de Valado dos Frades, a proporção de edifícios muito degradados ou a necessitar de grandes reparações aumentou de forma residual neste período (de 4,2% em 2001 para 4,5% em 2011), enquanto nas restantes freguesias esse acréscimo foi mais significativo: na Nazaré, de 2,3% para 4,6%, e em Famalicão, de 5,8% para 10,9%.

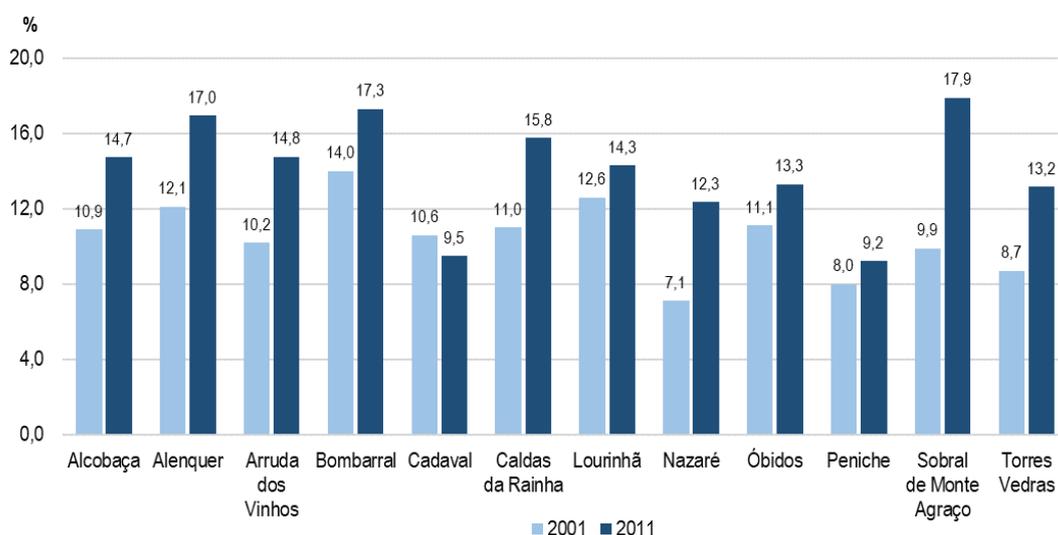
Quando se analisa a dinâmica evolutiva da proporção de alojamentos familiares clássicos vagos nos municípios do Oeste, o concelho da Nazaré apresenta a segunda tendência mais negativa na NUTS III, passando de uma proporção de 7,1%, em 2001, para 12,3%,

em 2011. Somente no concelho de Sobral de Monte Agraço se registou um acréscimo superior (de 9,9%, em 2001, para 17,9%, em 2011).

Não obstante a tendência verificada no período em análise, o concelho da Nazaré encontra-se numa posição intermédia no contexto do Oeste, sendo o quinto concelho com menor proporção de alojamentos familiares clássicos vagos (12,34%, em 2011), sintomático do peso mais acentuado que os alojamentos de residência habitual assumem.

Numa análise interna ao concelho, apenas se registou uma diminuição do peso dos alojamentos vagos no último período intercensitário na freguesia de Valado dos Frades (de 10,7% para 9,1%), enquanto as restantes acompanharam a dinâmica de aumento verificado na NUTS III Oeste, com a freguesia da Nazaré a ter um aumento de 6,4% para 12,2%, superado ainda na freguesia de Famalicão, que passou de 7,4%, em 2001, para 17,8%, em 2011.

Figura 5. Proporção de alojamentos familiares clássicos vagos, nos concelhos da NUTS III Oeste, em 2001 e 2011 (%)



Fonte: Recenseamento Geral da População e da Habitação 2001 e 2011, INE

Uma análise diacrónica ao quantitativo de alvarás de obras de construções novas e reabilitação concedidos pelo Município na área de intervenção (Praia da Nazaré e Pederneira), evidencia um decréscimo gradual, ao longo dos últimos anos, revelador de uma tendência de abrandamento das dinâmicas urbanísticas na vila da Nazaré.

Efetivamente o número de alvarás de obras concedidos na área de intervenção decresceu de um valor máximo de 45, em 2005, para 17, em 2019¹. Embora se tenham registado diversas oscilações no volume de alvarás emitidos ao longo deste período, 2005 representou efetivamente o ano com maior número de emissões de alvarás, não se tendo voltado a atingir um número tão elevado de emissões até ao ano corrente.

Nos anos que sucederam a crise económica e financeira em Portugal assinalou-se uma quebra continuada do número de alvarás emitidos, indicativo dos efeitos da mesma no

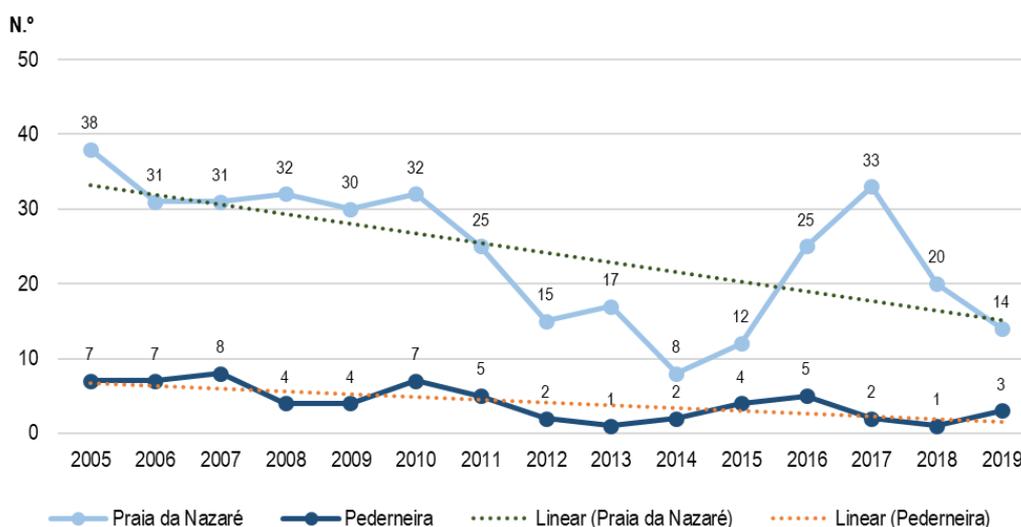
¹ O volume de alvarás emitido para o ano de 2019 não respeita à totalidade do ano, uma vez que os dados constam de setembro de 2019.

abrandamento da dinâmica de construção imobiliária e de reabilitação do edificado na vila da Nazaré, à semelhança do verificado no País, como resultado do clima de maior instabilidade social, económica e financeira então vivido. Assim, face aos 30 alvarás emitidos em 2011, registou-se uma quebra para quase metade das emissões no ano seguinte (17 alvarás, em 2012), praticamente estabilizada no ano posterior (18 alvarás, em 2013), para se acentuar no ano seguinte (10 alvarás, em 2014), a que seguiu um ligeiro acréscimo em 2015 (16 alvarás). Apenas a partir de 2016 se observou efetivamente um maior dinamismo (30 alvarás), como resultado, possivelmente, da melhoria de vários indicadores do clima económico nacional.

Uma leitura desagregada da totalidade dos alvarás emitidos neste período pelos dois núcleos que compõem a área de intervenção – a Praia da Nazaré e a Pederneira – demonstram que a maioria dos alvarás se concentrou na zona baixa da vila (85%, correspondente a 363 alvarás) em detrimento da Pederneira (62 alvarás, representado 15% do total).

Embora a evolução das emissões anuais de alvarás de obras seja distinta entre as duas áreas, têm em comum o facto de em ambas se ter verificado uma regressão de mais de metade entre 2005 e 2019, como se pode verificar pela linha de tendência de cada unidade territorial. Com efeito, na Praia da Nazaré de 38 alvarás, em 2005, passou-se para 14, em 2019, e na Pederneira de 7 para 3 alvarás, em igual período. Deve-se notar que no período de quinze anos considerados não voltou a ser emitido um número de alvarás superior ao de 2005 na Praia da Nazaré (38 alvarás), nem ao de 2007 na Pederneira (8 alvarás).

Figura 5. Alvarás de obras emitidos para os núcleos da Praia da Nazaré e Pederneira, por ano, entre 2005 e 2019 (N.º)



Fonte: Câmara Municipal da Nazaré, 2005 a 2019

Nos últimos anos o Município tem apostado em resolver estes problemas com a concretização do PMUS da Vila da Nazaré, do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU) e das conseqüentes Operações Reabilitação Urbanas (ORU) da Praia da Nazaré, da Pederneira e do Sítio, de modo a propiciar o processo de regeneração e reabilitação urbanas.

Neste quadro, as propostas de Operação de Reabilitação Urbana (ORU) da Pederneira e da Praia da Nazaré, que datam de junho de 2017, apresentam entre si fortes semelhanças nos seus programas estratégicos de reabilitação urbana, os quais se encontram norteados por objetivos, eixos e ações que conduzam, entre outros desígnios, à qualificação das infraestruturas, equipamentos e espaço público, e à reabilitação do património histórico e residencial.

5.2.3. ANÁLISE SWOT

Efetuada a avaliação com base no conjunto de indicadores temáticos associados aos critérios de avaliação do FCD "Desenvolvimento urbanístico" apresenta-se, no quadro seguinte, a respetiva análise SWOT.

Quadro 9. 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.

5.3. Desenvolvimento socioeconómico

5.3.1. ELEMENTOS DE BASE ESTRATÉGICA E CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO

No âmbito do presente FCD, pretende-se avaliar de que forma a 3ª Alteração do PDMN poderá acarretar riscos ou concretizar oportunidade relativamente ao desenvolvimento económico e à coesão social da vila da Nazaré. Neste sentido, os elementos de base estratégica e os critérios de avaliação considerados neste FCD são apresentados no quadro seguinte.

Quadro 10. Elementos de base estratégica e critérios de avaliação para o FCD "Desenvolvimento socioeconómico"

Correspondência com os FA	Correspondência com o QRE	Correspondência com as QE	Critérios de Avaliação	Indicadores
<ul style="list-style-type: none"> • Bens materiais • Paisagem • Património Cultural • População • Saúde Humana • Solo 	<ul style="list-style-type: none"> • Estratégia Europeia de Adaptação às Alterações Climáticas • Estratégia Europeia de Desenvolvimento Sustentável • Europa 2020 • Livro Verde para a Coesão Territorial Europeia • Compromisso para o Crescimento Verde • Estratégia “Cidades Sustentáveis 2020” • ENAAC 2020 • ENDS 2015 • ENE 2020 • Estratégia Turismo 2027 • PETI 2014-2020 • Portugal 2020 • PNPOT • PNAC 2020 • PROT-OVT • Centro 2020 • PEDU • PMUS Vila da Nazaré. 	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos • Redução dos tempos despendidos em deslocações • Melhoria do serviço de transportes públicos; • Melhoria da qualidade do ambiente urbano • Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público • Aumento da eficiência energética • Melhoria da segurança rodoviária • Melhoria da imagem, atratividade e competitividade dos territórios 	<ul style="list-style-type: none"> • Desenvolvimento económico: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN contribui para o desenvolvimento económico da Nazaré. • Coesão social: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN melhorará as condições de acesso da população aos equipamentos e serviços sociais 	<ul style="list-style-type: none"> • Número de estabelecimentos por atividade económica (n.º) – INE • Capacidade de alojamento a turistas, por tipologia (n.º) – Turismo de Portugal, I.P. • Poder de compra per capita – INE • Índice de dependência de idosos – INE • Oferta de equipamentos sociais (n.º) – INE

5.3.2. ANÁLISE TENDENCIAL

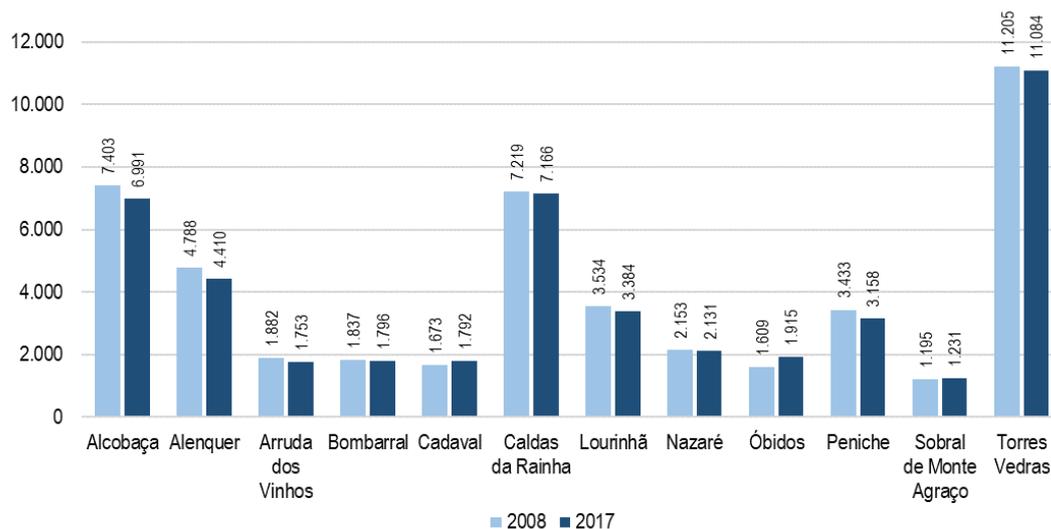
Desenvolvimento económico

Ao longo da última década, mais precisamente, entre 2008 e 2017, o número de estabelecimentos de atividade económica diminuiu ligeiramente no concelho da Nazaré (decréscimo de 22 estabelecimentos), tendo passado de 2.153 para 2.131 estabelecimentos.

Numa região onde coexistiram dinâmicas muito distintas em termos de natalidade e de mortalidade dos estabelecimentos económicos, verificou-se que na maioria dos concelhos da NUTS III Oeste prevaleceu uma perda de vitalidade associada à crise económica e financeira que marcou este período ao nível nacional, com 9 concelhos a registarem um decréscimo do número de estabelecimentos.

Embora o concelho da Nazaré se tenha inserido neste conjunto, foi, todavia, onde a mortalidade de estabelecimentos de atividade económica se fez sentir com menor intensidade. Em sentido oposto, apenas 3 concelhos se diferenciaram positivamente pelo acréscimo de estabelecimentos de atividade económica registados: Sobral de Monte Agraço (36 estabelecimentos), Cadaval (119 estabelecimentos) e Óbidos (306 estabelecimentos).

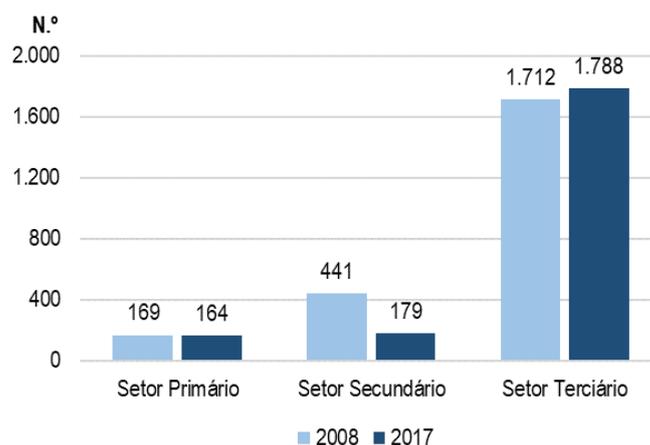
Figura 5. Estabelecimentos de Atividade Económica, por concelho da NUTS III Oeste, em 2008 e 2017 (N.º)



Fonte: INE, 2008 e 2017

Segundo dados anuais do INE, do Sistema de Contas Integradas das Empresas, neste período apenas o setor terciário reforçou o seu peso no concelho, com o acréscimo de 76 estabelecimentos, passando de 1.712 para 1.788 estabelecimentos de atividade económica. Os restantes setores apresentaram perdas, ainda que com intensidades diferenciadas, ténues no setor primário (menos 5 estabelecimentos) mas bastante expressivas no sector secundário (menos 262 estabelecimentos, equivalentes a 59% dos estabelecimentos do sector no concelho).

Figura 5. Estabelecimentos de atividade económica, por setor de atividade económica, no concelho da Nazaré, em 2008 e 2017 (N.º)



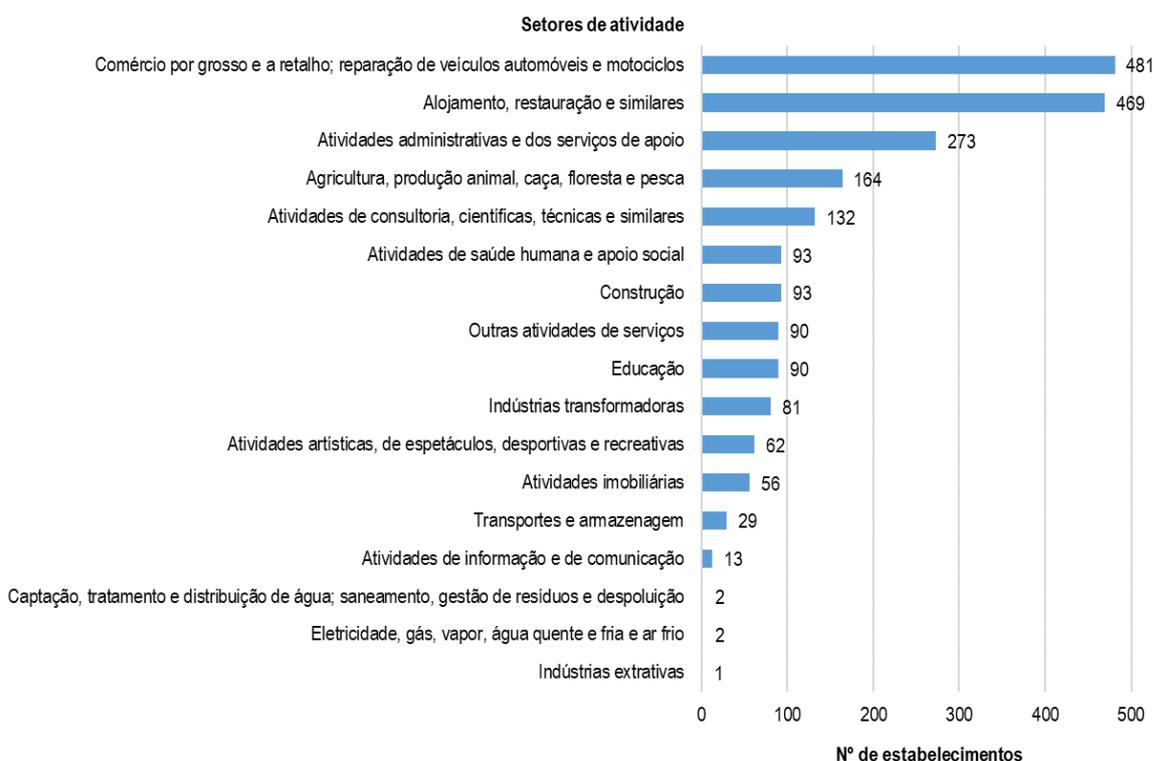
Fonte: INE, 2008 e 2017

Uma desagregação por tipologias de atividade económica revela que, das cinco mais significativas, quatro delas integram o setor terciário, mais especificamente: o comércio por grosso e a retalho, reparação de veículos automóveis e motociclos (22,6%); o alojamento, restauração e similares (22%), evidenciando a acentuada importância que o turismo tem

no concelho; as atividades administrativas e dos serviços de apoio (12,8%), e; as atividades de consultoria, científicas, técnicas e similares (6,2%). As atividades no âmbito da agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca representam a quarta tipologia de atividades mais significativa em termos de quantidade de estabelecimentos (7,7%).

Relativamente ao setor secundário, destaca-se a construção (4,4% dos estabelecimentos) e as indústrias transformadoras (3,8%), tendo as restantes uma menor expressão.

Figura 5. Estabelecimentos de atividade económica, por tipologia, concelho da Nazaré, em 2017 (N.º)

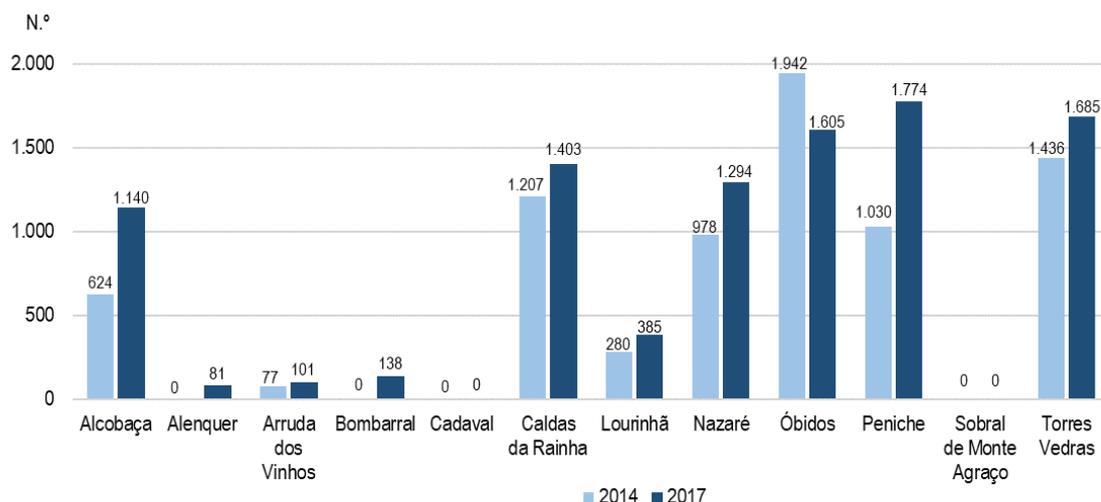


Fonte: INE, 2017

O crescimento da procura turística pelo concelho da Nazaré nos últimos anos refletiu-se na evolução positiva registada pela oferta hoteleira, designadamente no reforço da capacidade instalada de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros, que cresceu 32% nos anos mais recentes (entre 2014 e 2017), tendo passado de 978 para 1.294 lugares. Tratou-se de um crescimento continuado, com um aumento da oferta hotéis de diferentes tipologias e de pensões, embora tenha sido nos anos mais recentes que se verificou o maior incremento (acréscimo de 244 lugares entre 2016 e 2017).

A tendência de crescimento foi verificada na generalidade da NUTS III Oeste, que registou um acréscimo da capacidade instalada de 27%, entre 2014 e 2017. Neste contexto territorial, apenas os concelhos de Alcobaça, de Peniche e da Lourinhã revelaram dinâmicas de crescimento superiores às verificadas no concelho da Nazaré (83%, 72%, 38% e 32% respetivamente). O crescimento da capacidade instalada de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros na Região foi motivado por fatores bastante heterogéneos, ainda que nos concelhos da Nazaré e de Peniche se encontre em grande medida associada à valorização turística do surf.

Figura 5. Capacidade de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros, por concelho da NUTS III Oeste, em 2014 e 2017 (N.º)



Fonte: INE, 2014 e 2017

A situação atual da capacidade de alojamento a turistas é melhor caracterizada pela análise dos dados do Turismo de Portugal I.P., disponíveis através do Sistema de Informação Geográfica do Turismo (SIGTUR), que ilustram também a importância e a representatividade territorial de outras tipologias de alojamento, nomeadamente dos estabelecimentos de alojamento local e dos parques de campismo.

Quadro 11. Alojamentos hoteleiros no concelho da Nazaré, por freguesias e grandes tipologias

Freguesias	Empreendimentos turísticos	Parques de campismo/ caravanismo	Alojamento local	Total
Famalicão	-	-	66	66
Nazaré	15	2	845	862
Valado dos Frades	2	-	71	73
Concelho	17	-	982	999

Fonte: Turismo de Portugal, I.P. Sistema de Informação Geográfica do Turismo (<https://sigtur.turismodeportugal.pt>) – dados obtidos a 4 de outubro de 2019

Quadro 12. Capacidade de alojamento a turistas no concelho da Nazaré, por freguesias e grandes tipologias

Freguesias	Camas fixas/utentes em empreendimentos turísticos	Nº de campistas e/ou caravanistas (utentes)	Nº de utentes de alojamento local	Total
Famalicão	0	-	401	401
Nazaré	973	2.300	4.526	7.799
Valado dos Frades	84	-	446	530
Concelho	1.057	-	5.373	6.430

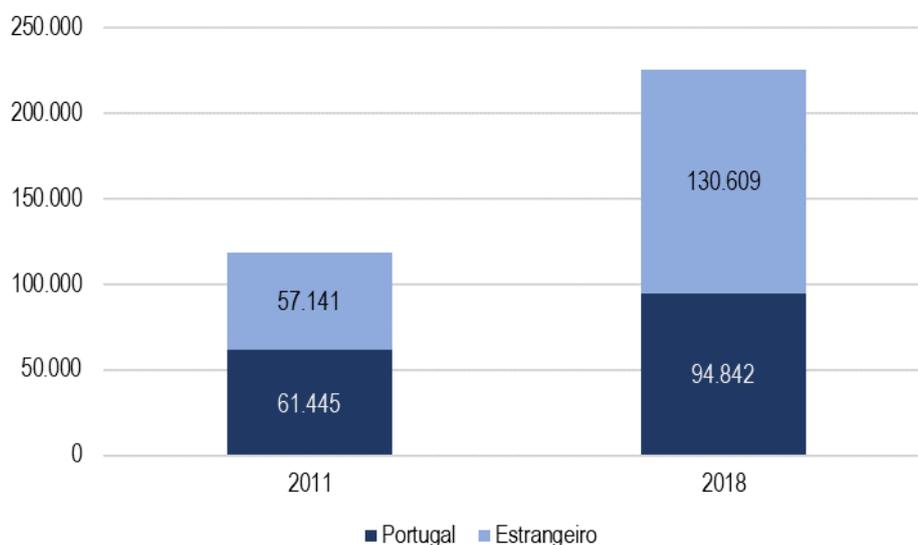
Fonte: Turismo de Portugal, I.P. Sistema de Informação Geográfica do Turismo (<https://sigtur.turismodeportugal.pt>) – dados obtidos a 4 de outubro de 2019

Atualmente, a capacidade de alojamento a turistas na freguesia da Nazaré é de 7.799 utentes, da qual apenas 12% (973) corresponde a camas fixas distribuídas por 15

empreendimentos turísticos. Com efeito, mais de metade (58%) é assegurada pelos 845 estabelecimentos de alojamento local aqui existentes, e quase um terço (29%) por dois parques de campismo.

Quanto à procura turística, na última década praticamente duplicou o número de dormidas no concelho (variação de 90,1%), passando de 118.586, em 2011, para 225.451 em 2018. Neste período registou-se um crescimento assinalável de dormidas de turistas nacionais (variação positiva de 54,4%), mas também um crescimento ainda mais expressivo das dormidas de turistas estrangeiros (128,6%). Refira-se também que, por outra perspetiva, a proporção das dormidas dos turistas estrangeiros passou de 48% para 58% em igual período.

Figura 5. Dormidas (N.º) nos estabelecimentos de alojamento turístico no concelho da Nazaré, por país de residência dos turistas, em 2011 e 2018



Fonte: INE, 2011 e 2018

Ao longo do período de vigência do atual PDMN outra das principais alterações do desenvolvimento socioeconómico do concelho consistiu no aumento do índice de poder de compra em cerca de 22,62, passando de 63,11, em 2000, para 85,73, em 2015.

A melhoria do poder de compra está em linha com a tendência generalizada no contexto territorial da NUTS III Oeste (acréscimo de 11,95), verificada em todos os concelhos. Não obstante, o desempenho da Nazaré situou-se acima da média da região, tendo este crescimento sido superior apenas em três outros concelhos (28,01 Óbidos, 25,85 Arruda dos Vinhos e 25,62 em Sobral de Monte Agraço).

A Nazaré ocupa a sétima posição em termos de poder de compra mais elevado no contexto dos concelhos do Oeste, sendo inferior ao dos concelhos de Sobral de Monte Agraço (103,09), Caldas da Rainha (98,25), Torres Vedras (93,21), Arruda dos Vinhos (90,41), Alenquer (89,69) e Alcobaça (86,28). Note-se que, face ao ano 2000, o concelho da Nazaré registou uma subida de posição, uma vez que se encontrava em décimo lugar, com apenas os concelhos do Cadaval e de Óbidos a deterem níveis de poder de compra inferiores (60,46 e 49,70 respetivamente).

O poder de compra *per capita* na Nazaré embora ligeiramente inferior à média da NUTS II Centro (85,73 face a 88,75 respetivamente) teve um crescimento muito superior no período

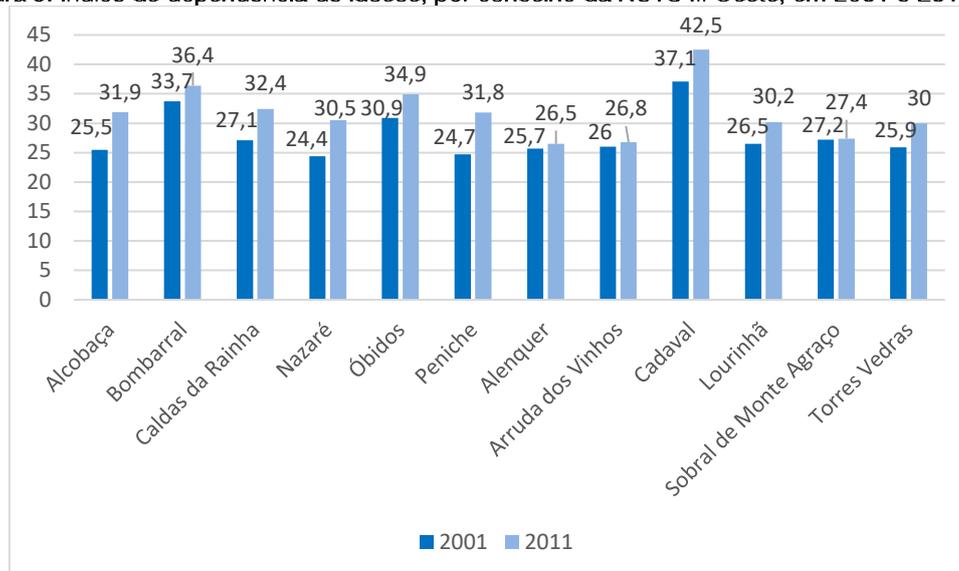
de 2000 a 2015 (22,62 face a 11,59 respetivamente) o que evidencia a intensificação do desenvolvimento económico na Nazaré, nos últimos anos, enquanto a Região Centro denota uma certa dualidade no desenvolvimento económico com as NUTS III do interior a apresentarem uma menor intensidade nesta dimensão do que as do litoral.

Coesão Social

A intensidade das dinâmicas de envelhecimento populacional, os aspetos que envolve, assim como os novos desafios com que se depara uma sociedade onde os idosos têm um peso cada vez mais significativo, é um dos fenómenos que atualmente acarreta maior complexidade à promoção da coesão social.

O envelhecimento da população do concelho encontra-se bem retratado pelo índice de dependência de idosos que aumentou acentuadamente no decurso da última década. Entre 2001 e 2011, este passou de 24,4 para 30,5, o que representou um aumento relativamente superior ao registado na sub-região Oeste (4,3), contexto em que a Nazaré configurou o segundo maior aumento verificado, apenas superado pelo registado no concelho de Peniche (7,1).

Figura 5. Índice de dependência de idosos, por concelho da NUTS III Oeste, em 2001 e 2011 (N.º)



Fonte: INE, 2001 a 2011

Este crescimento levou assim a que a Nazaré transitasse da situação de concelho da NUTS III Oeste com menor índice de dependência de idosos em 2001 (24,4), para a de concelho com o oitavo valor mais elevado, ficando os concelhos de Torres Vedras, de Sobral de Monte Agraço, de Arruda dos Vinhos e de Alenquer melhor posicionados, dados os seus índice de dependência de idosos mais baixos (30, 27,4, 26,8 e 26,5 respetivamente).

Face ao exposto, entende-se que o contexto do dinamismo demográfico da população residente em muito se alterou ao longo do período de vigência do atual PDM da Nazaré. Por conseguinte, importa criar novas respostas no território e na sociedade que acompanhem esta mudança de necessidades e que possibilitem uma efetiva integração do envelhecimento, o que passa entre múltiplos outros aspetos por potenciar uma prevenção ativa em matéria de saúde e uma adaptação da cidade às pessoas idosas.

Na adequação das cidades às necessidades dos idosos, para além das intervenções no edificado e no espaço público, na promoção de modos de transporte que permitam superar o aumento das dificuldades de mobilidade ligadas à deterioração da condição física e à crescente perda de autonomia, assumem elevado protagonismo também os equipamentos coletivos, respostas e serviços sociais aí existentes que permitem contrariar o crescente isolamento social que tende a afetar estas populações, mas também assegurar respostas adequadas em termos sociais e de saúde, inserido em lógicas de envelhecimento ativo e saudável.

Concomitantemente, importa assegurar uma dotação da rede de equipamentos coletivos, sejam de saúde, desportivos, culturais, educacionais ou sociais adequados aos mais diversos segmentos da população que reside num território, de forma a assegurar uma adequação da oferta à procura que compõe as necessidades do quotidiano.

O concelho da Nazaré dispõe de uma rede de equipamentos coletivos que cobre a generalidade do concelho, e a sua valorização rede está prevista nos instrumentos de planeamento e ordenamento territorial. Com efeito, no âmbito do PEDU encontram-se entre as apostas estratégicas a prosseguir, a reabilitação de edifícios desocupados e a sua reutilização para atividades económicas, habitação e equipamentos e a qualificação da rede de equipamentos e serviços essenciais à qualidade de vida das populações, assim como a criação de novos equipamentos urbanos, de cultura, memória, desporto, recreio e lazer.

No âmbito das Operações de Reabilitação Urbana (ORU) da Pederneira e da Praia da Nazaré é referida a existência de equipamentos de saúde, como o centro de saúde e uma unidade de saúde, de equipamentos culturais como a Biblioteca, o Cineteatro, o Teatro Chaby Pinheiro e a Praça de Touros, a existência de equipamentos educativos, como sendo o Agrupamento de Escolas Secundárias, bem como equipamentos desportivos, entre os quais se destaca o Centro de Alto Rendimento do Surf, para além de outros equipamentos relevantes no quotidiano dos residentes, ainda que sem alusão a equipamentos sociais.

Os equipamentos sociais orientados para os mais diversificados segmentos da população (crianças e jovens, pessoas idosas, pessoas portadoras de deficiência, pessoas imigrantes, entre outras), ainda que de incidência espacial diferenciada, constituem respostas cruciais na promoção do envelhecimento ativo e saudável, bem como no desenvolvimento e promoção da coesão social, pelo que importa avaliar a relevância da sua implementação.

5.3.3. ANÁLISE SWOT

Efetuada a avaliação com base no conjunto de indicadores temáticos associados aos critérios de avaliação do FCD "Desenvolvimento socioeconómico" apresenta-se, no quadro seguinte, a respetiva análise SWOT.

Quadro 13. 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.

5.4. Qualidade ambiental e paisagística

5.4.1. ELEMENTOS DE BASE ESTRATÉGICA E CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO

A avaliação do presente FCD tem como objetivo avaliar de que forma a 3ª Alteração do PDMN incorre em riscos ou oportunidades para a qualidade ambiental e paisagística da vila da Nazaré. No quadro seguinte, são apresentados os elementos de base estratégica e os critérios de avaliação considerados.

Quadro 14. Elementos de base estratégica e critérios de avaliação para o FCD “Qualidade ambiental e paisagística”

Correspondência com os FA	Correspondência com o QRE	Correspondência com as QE	Crítérios de Avaliação	Indicadores
<ul style="list-style-type: none"> Biodiversidade Fauna Flora Paisagem Património Cultural Solo 	<ul style="list-style-type: none"> Estratégia Europeia de Adaptação às Alterações Climáticas Estratégia Europeia de Desenvolvimento Sustentável Europa 2020 Livro Verde para a Coesão Territorial Europeia Compromisso para o Crescimento Verde Estratégia “Cidades Sustentáveis 2020” ENAC 2020 ENDS 2015 Estratégia Turismo 2027 Portugal 2020 PNPOT PNAC 2020 PGRH RH5A PROT-OVT Centro 2020 POC Alcobça – Cabo Espichel PEDU PMUS Vila da Nazaré. 	<ul style="list-style-type: none"> Melhoria do serviço de transportes públicos; Melhoria da qualidade do ambiente urbano Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público Aumento da eficiência energética Melhoria da imagem, atratividade e competitividade dos territórios 	<ul style="list-style-type: none"> Qualidade ambiental e paisagística: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN poderá afetar a proteção dos valores naturais na área abrangida. 	<ul style="list-style-type: none"> Valores e recursos naturais afetados – CMN Características da paisagem afetada – CMN

5.4.2. ANÁLISE TENDENCIAL

Qualidade ambiental e paisagística

Tendo em consideração que, em termos de ocupação do solo e de afetação de recursos naturais, o território potencialmente exposto de forma direta aos efeitos resultantes da implementação da 3ª Alteração do PDMN corresponde a uma 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, foram analisados os valores e recursos naturais aí presentes e que poderão ser afetados por esta infraestrutura. Esta análise foi baseada, fundamentalmente, no Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios da Nazaré 2016-2020 (PMDFCI), no Plano Diretor Municipal da Nazaré (PDMN) e nos Estudos de Caracterização e Diagnóstico recentemente elaborados (abril de 2018) no âmbito da 1ª Revisão do PDMN.

Como nota prévia indicativa do valor ambiental desta área, importa referir que, em termos de condicionantes para o ordenamento do território, a área de implantação do projeto do Funicular da Pederneira enquadra-se no perímetro urbano da vila da Nazaré e não se encontra abrangida no PDMN pela Reserva Ecológica Nacional, nem pela Reserva Agrícola Nacional. Quanto a regimes de proteção, esta área também não é abrangida por qualquer área protegida, pela Rede Natura 2000 ou por regime florestal.

Em termos de povoamentos florestais, segundo o PMDFCI, tanto o Pinheiro Bravo como o Eucalipto assumem acentuada expressão e representam a forma dominante de uso do

solo no concelho. Estas duas espécies constituem povoamentos mistos ou puros, sendo que a floresta de pinhal é constituída essencialmente por povoamentos puros, configurando uma mancha contínua que se estende por quase toda a região.

Quanto ao sub-bosque do eucaliptal é ralo e rasteiro, nele se encontrando a *Lavandula luisieri*, a Roselha, o Alcar, a Erva-das-sete-sangrias, a Queiró, a Torga, a Carvalhiça, silvas e tojos (*Ulex/Genista*). É possível observar povoamentos abandonados, até à altura de cortar, desenvolvendo-se um sub-coberto denso, à base de tojo (*Ulex sp.*), urze (*Erica sp.*), medronheiro (*Arbutus unedo*), pilriteiro e silvas (*Rubus ulmifolius*).

Um dos aspetos mais marcantes da paisagem do concelho é a extensa área ocupada por comunidades subarbustivas e arbustivas, vulgarmente designadas por matos. O estrato arbustivo é dominado por feto ordinário (*Períodioaquilinum*), aroeira (*Pistacialentiscus*), silvas (*Rubusulmifolius*), gilbardeira (*Ruscusaculeatus*), madressilva (*Lonicerasp.*) e algumas espécies de *Ulex*. Este tipo de mato aparece associado a povoamentos de pinhal e eucaliptal. No pinhal também se desenvolve um sub-bosque bastante adulterado, onde pode já surgir o Sobreiro, o Murtinho, o Medronheiro e as silvas.

Neste contexto, o povoamento florestal na área de implantação do projeto do Funicular da Pederneira tem uma importância que pode ser classificada como relativamente reduzida, sendo que a ocupação atual é caracterizada fundamentalmente pela presença de matos e, muito esporadicamente, de pinheiros bravos.

Relativamente à paisagem, no âmbito dos Estudos de Caracterização e Diagnóstico elaborados para a 1ª Revisão do PDMN, foram caracterizadas as unidades de paisagem em que o concelho se insere, de acordo com a tipologia apresentada no estudo realizado pela Universidade de Évora “*Contributos para a identificação e caracterização da Paisagem em Portugal Continental*”, promovido pela DGOTDU, em 2004. Segundo estes estudos, o concelho insere-se nas seguintes unidades de paisagem:

- **UP 57 – Pinhal Litoral Aveiro-Nazaré** – Esta unidade de paisagem abrange praticamente toda a zona norte do concelho da Nazaré e engloba uma enorme mancha de pinheiro bravo sobre dunas e terrenos arenosos da faixa litoral.
- **UP 71 – Oeste** - Unidade de paisagem onde se insere a parte sul do concelho sensivelmente a partir da vila da Nazaré, associada a uma diversidade policultural onde domina a pequena propriedade e o povoamento disperso.

Dentro destas unidades, distinguem-se quatro subunidades, melhor adequadas à realidade e à escala do território, sendo que a vila da Nazaré se enquadra maioritariamente na “U3 - Mosaico Urbano-agrícola”. Esta unidade estende-se pela zona central e sul do concelho e uma mancha a nordeste do concelho, no interior do pinhal, e abrange também, na totalidade, a encosta poente da Pederneira. Trata-se de povoamento pouco consolidado, com parcelas agrícolas essencialmente de reduzida dimensão, onde se cultivam hortícolas e pomares. Na zona urbana destaca-se os centros populacionais da Nazaré, Valado dos Frades, Famalicão e Fanhais. Por sua vez, a “U1 - Faixa Litoral” abrange os areais das praias e as areias de dunas não consolidadas.

Localizada numa área coberta pelo mar até ao século XVIII, a atual zona da Praia da Nazaré foi ocupada com o assoreamento dos terrenos, ganhando o aglomerado progressivamente uma notoriedade muito forte ao nível nacional, em grande medida devido às suas particularidades geográficas, paisagísticas e urbanísticas: encravada entre o promontório do Sítio e a elevação (festo) da Pederneira, com uma extensa praia que se prolonga para sul até à praia do Salgado, sempre ladeada por relevos interiores com certa expressão, como sejam a elevação da Pederneira e, mais a sul, a serra da Pescaria.

No concelho da Nazaré são escassos os pontos de vista dominantes para a paisagem envolvente, sendo o relevo predominantemente plano e homogéneo. No entanto, é possível distinguir locais que proporcionam “vistas panorâmicas”, das quais se destacam os seguintes no perímetro urbano da vila, potencialmente afetados pela implementação do novo funicular:

- **Promontório do Sítio da Nazaré** – A partir do promontório, e devido à sua localização saliente em relação à restante linha de costa, é possível obter vistas sobre parte das praias do concelho, bem como sobre as edificações da Praia da Nazaré e da Pederneira.
- **Miradouro da Pederneira** – Localizado no lugar da Pederneira, possibilita a visualização sob a vila da Nazaré, alargando-se as vistas até ao promontório do Sítio da Nazaré, resultado do grande desnível que existe entre a Pederneira e a Nazaré.

Figura 18. Vista panorâmica da Praia da Nazaré e Pederneira, a partir do miradouro do Sítio



A posição alcantilada do miradouro da Pederneira sobre a encosta onde se localizará o funicular, a par da configuração da estação superior (a ser implantada, segundo o estudo conceptual, a uma cota inferior à do miradouro), contribuirão para que a nova infraestrutura seja praticamente impercetível a partir deste ponto de vista. Refira-se também que a configuração com uma ampla fachada envidraçada da estação superior prevista no estudo conceptual para o Funicular da Pederneira, deverá valorizar este ponto privilegiado de vista panorâmica sobre a vila e a praia.

Quanto à vista panorâmica do miradouro do Sítio, a partir deste ponto será visível o novo funicular, assim como as estações superior e inferior, embora se localizem a uma distância considerável (cerca de 1,3 km).

Apesar de a encosta poente da Pederneira se elevar sobre a Praia da Nazaré, da zona baixa da vila são poucos os pontos de vista a partir dos quais a área de implantação do Funicular da Pederneira é visível, sendo geralmente a sua visibilidade inviabilizada pela volumetria e pelo alinhamento do edificado, pela arborização urbana, assim como pela arborização das áreas adjacentes na encosta.

Figura 19. Vista da área de implantação do Funicular da Pederneira, a partir da marginal da Praia da Nazaré (entroncamento da Avenida do Município com a Avenida Manuel Remígio)



Por outra perspetiva, é também importante realçar o grande impacte negativo no ambiente e na paisagem urbana da vila que tem o intenso tráfego automóvel e, sobretudo, o estacionamento desregrado, frequentemente consolidado em grandes bolsas informais que se estruturaram em terrenos baldios localizados, maioritariamente, a tardoz da Praia da Nazaré, no sopé da encosta poente da Pederneira.

Figura 20. Vista da área de implantação do Funicular da Pederneira, a partir da Avenida Vieira Guimarães



5.4.3. ANÁLISE SWOT

Efetuada a avaliação com base no conjunto de indicadores temáticos associados aos critérios de avaliação do FCD “Qualidade ambiental e paisagística” apresenta-se, no quadro seguinte, a respetiva análise SWOT.

Quadro 15. 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 de 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"> • Continua degradação do ambiente e da paisagem urbana resultante da intensa pressão do tráfego e do estacionamento automóvel na vila.

5.5. Segurança de pessoas e bens

5.5.1. ELEMENTOS DE BASE ESTRATÉGICA E CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO

Pretende-se, com este FCD, avaliar de que forma a 3ª Alteração do PDMN incorpora medidas e/ou soluções que contribuam para agravar ou reduzir os riscos naturais a que a área abrangida se encontra exposta, na atualidade e no futuro

No quadro seguinte, são apresentados os elementos de base estratégica e os critérios de avaliação considerados.

Quadro 16. Elementos de base estratégica e critérios de avaliação para o FCD “Segurança de pessoas e bens”

Correspondência com os FA	Correspondência com o QRE	Correspondência com as QE	CrITÉRIOS de Avaliação	Indicadores
<ul style="list-style-type: none"> • Bens materiais • Fatores Climáticos • Saúde Humana • Solo 	<ul style="list-style-type: none"> • Estratégia Europeia de Adaptação às Alterações Climáticas • Estratégia Europeia de Desenvolvimento Sustentável • Europa 2020 • Livro Verde para a Coesão Territorial Europeia • Compromisso para o Crescimento Verde • Estratégia “Cidades Sustentáveis 2020” • ENAAC 2020 • ENDS 2015 • Portugal 2020 • PNPT • PNAC 2020 • PGRH RH5A • PROT-OVT • Centro 2020 • POC Alcobaca – Cabo Espichel. 	<ul style="list-style-type: none"> • Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos • Melhoria do serviço de transportes públicos; • Melhoria da qualidade do ambiente urbano • Aumento da eficiência energética • Melhoria da segurança rodoviária 	<ul style="list-style-type: none"> • Riscos naturais: avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN poderá agravar ou reduzir os riscos naturais a que a área abrangida se encontra exposta, na atualidade e no futuro (considerando os efeitos das alterações climáticas). 	<ul style="list-style-type: none"> • Nível de suscetibilidade atual e futura ao risco de incêndios florestais – CMN, OesteCIM • Nível de suscetibilidade atual e futura ao risco de instabilidade de vertentes (n.º) – CMN, OesteCIM

5.5.2. ANÁLISE TENDENCIAL

Riscos naturais

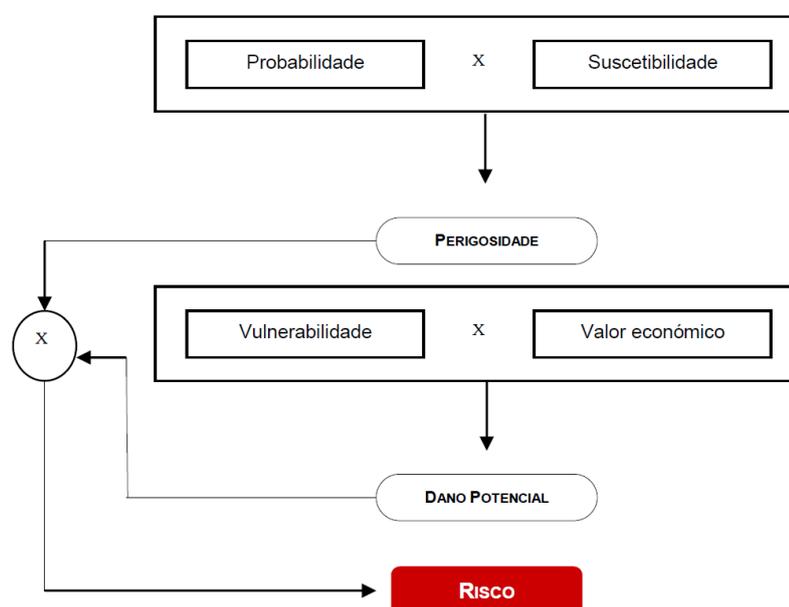
De modo a avaliar em que medida a 3ª Alteração ao PDMN poderá agravar ou reduzir os riscos naturais a que a área abrangida se encontra exposta, na atualidade e no futuro (considerando os efeitos das alterações climáticas), foi analisada a melhor informação disponível sobre os principais riscos naturais atuais e futuros com incidência na área abrangida pela alteração e destinada à implementação do Funicular da Pederneira.

A partir de uma análise preliminar dos tipos de riscos naturais relevantes para esta área e tendo em consideração as avaliações de riscos disponíveis no Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil (PMEPC), no Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios e (PMDFCI) e no Plano Intermunicipal de Adaptação às Alterações Climáticas do Oeste (OestePIAAC), foram analisados os níveis atuais e as tendências de evolução relacionados com os seguintes riscos:

- Incêndios florestais;
- Movimentos de massa em vertentes.

Quanto ao risco de incêndios florestais, foi analisada em primeiro lugar a cartografia de risco de incêndio florestal apresentada no PMDFCI, elaborada segundo a metodologia do ICNF, que consta no guia técnico do PMDFCI de abril de 2012, apêndice 4. Segundo o modelo adotado nesta metodologia, o conceito de risco pode definir-se como a probabilidade de uma perda e depende de quatro fatores: Probabilidade, Suscetibilidade, Vulnerabilidade e Valor económico. Tendo isto em consideração, a avaliação realizada no PMDFCI traduziu-se na cartografia da perigosidade e do risco de incêndio florestal.

Figura 21. Componentes do modelo de risco considerado no PMDFCI

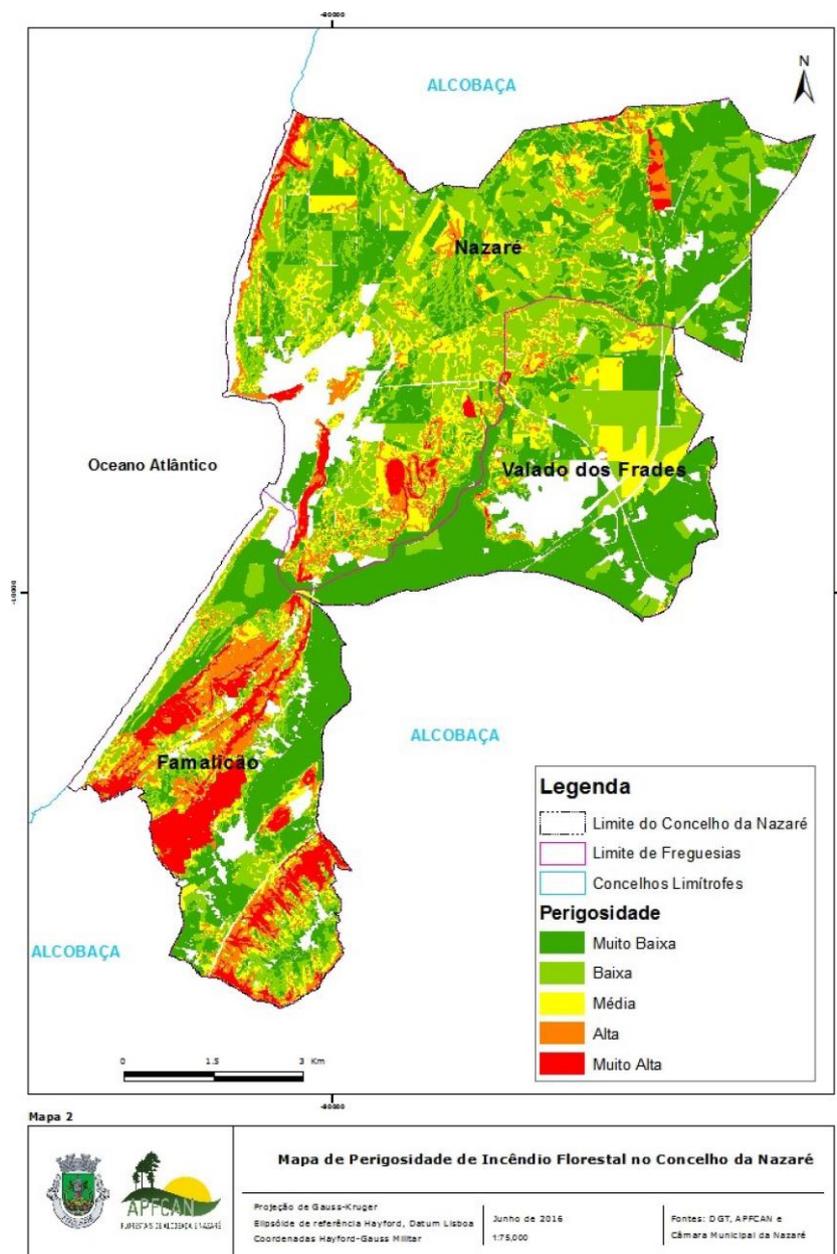


Fonte: Município da Nazaré (2015) – Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios 2016-2020

Como explicitado no PNMDFCI, o mapa de perigosidade de incêndio no concelho resulta da probabilidade de ocorrência de um fenómeno, num determinado local e em determinadas condições, e da suscetibilidade desse local para a ocorrência de um fenómeno danoso. A suscetibilidade depende da topografia, da ocupação do solo, entre outras variáveis. O fator número de ocorrências, introduzido pelo mapa de probabilidade, em determinada área do concelho, é o mais relevante, contribuindo para aumentar ou diminuir o valor da perigosidade.

O método utilizado para a elaboração desta carta foi o método proposto pelo guia técnico para elaboração dos PMDFCI do ICNF, adaptado ao uso do solo e modelos de combustível de um levantamento que foi feito em dezembro de 2013, assumindo-se os usos do solo e respetivos modelos às classes de suscetibilidades propostas para a classificação da Carta Corine Land Cover.

Figura 22. Perigosidade de incêndio florestal no concelho da Nazaré



Fonte: Município da Nazaré (2015) – Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios 2016-2020

A análise global realizada no PMDFCI conclui que cerca de 84% do território enquadra-se nas classes de perigosidade Muito Baixa, Baixa e Média, e cerca de 15% em classes de perigosidade Alta e Muito Alta – sendo estas últimas exponenciadas devido aos desníveis e também à presença de modelos de combustível mais perigoso.

Considerando a área de implantação do Funicular da Pederneira em particular, esta encontra-se classificada no mapa de perigosidade nas classes Alta e Muito Alta, o que será determinado de forma mais preponderante pelo declive muito acentuado da encosta onde se localiza.

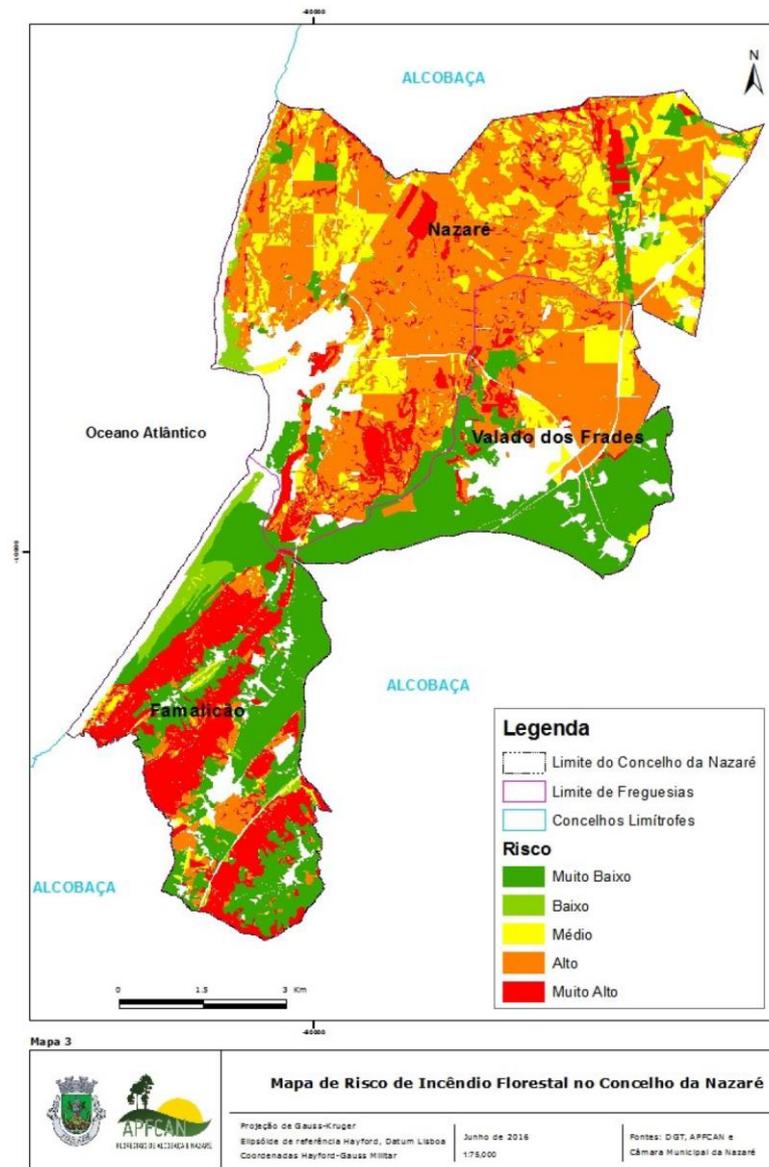
Quanto ao mapa de risco de incêndio florestal, também segundo o PMDFCI, este resulta da combinação das componentes do mapa de perigosidade com as componentes do

dano potencial (vulnerabilidade e valor) para indicar qual o potencial de perda em face do fenómeno, respondendo à questão “onde tenho condições para perder mais?”. Assim, o risco será o produto da probabilidade x suscetibilidade x vulnerabilidade x valor.

À escala do concelho, o PMDFCI conclui que cerca de 26% da sua área apresenta um risco Alto e Muito Alto, correspondendo essencialmente a zonas de declives acentuados e áreas cuja probabilidade de ocorrer um incêndio florestal é bastante elevada.

À escala da área de implantação do Funicular da Pederneira, esta encontra-se igualmente classificada como de risco Alto e Muito Alto. Não obstante, atendendo ao baixo valor dos elementos em risco nesta área (essencialmente matos e povoamentos esparsos de eucalipto e pinheiro-bravo), o nível de risco atribuído a esta área será determinado essencialmente pelos fatores já considerados na avaliação da perigosidade, particularmente pelo declive.

Figura 23. Risco de incêndio florestal no concelho da Nazaré

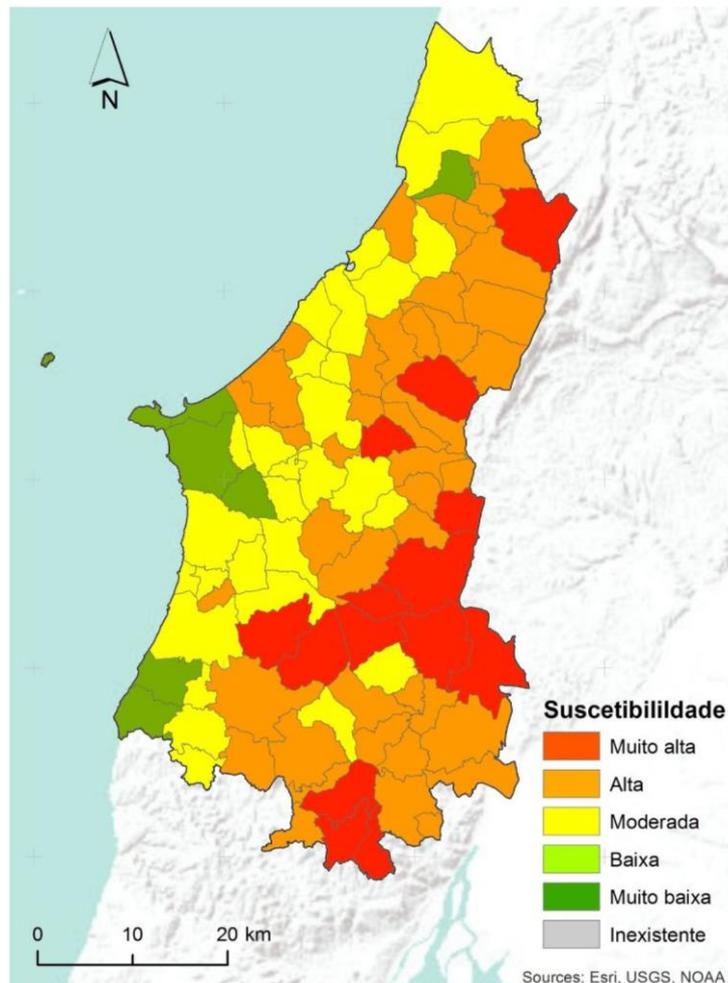


Fonte: Município da Nazaré (2015) – Plano Municipal de Defesa da Floresta Contra Incêndios 2016-2020

Segundo o Oeste PIAAC – Plano Intermunicipal de Adaptação às Alterações Climáticas da Região Oeste, tendo em consideração o cenário mais extremos de concentração de partículas na atmosfera produzidos pelo Painel intergovernamental das nações unidas para as Alterações Climáticas (RCP8.5), o risco de incêndio rural/florestal vai acentuar-se substancialmente na região em contexto de alteração climática até 2100, em resultado da subida generalizada da temperatura do ar, podendo vir a abranger uma superfície estimada em mais de 70 mil ha, que correspondem a cerca de 33% da área total do Oeste.

Contudo, em termos relativos o incremento do risco de incêndio será particularmente notório na região mais interior do território, onde se projeta um aumento mais significativo das temperaturas médias e máximas e uma diminuição mais acentuada da precipitação média anual. Na freguesia da Nazaré, onde se localiza a área de implantação do Funicular da Pederneira, o nível de suscetibilidade projetado (considerando também a metodologia definida pelo guia para a elaboração de PMDFCI) será globalmente moderado.

Figura 24. Perigo futuro de incêndio rural/florestal nas freguesias da Região Oeste, em 2100 (cenário RCP 8.5)



Fonte: OesteCIM (2019) – OestePIAAC – Plano Intermunicipal de Adaptação às Alterações Climáticas do Oeste

No que respeita aos movimentos de massa em vertentes e segundo o PMEPC, no concelho da Nazaré a grande maioria destas ocorrências (com exceção dos desabamentos, observados unicamente nas arribas do litoral) corresponde a deslizamentos do tipo rotacional, embora se observem também movimentos da categoria translacional. No total, foram identificados e inventariados no âmbito do PMEPC 29 deslizamentos no território do município da Nazaré, não contabilizando as instabilidades presentes nas arribas do litoral, e que correspondem a uma área total instabilizada de 736.813 m². A densidade de movimentos é de 0,35 ocorrências/km² e a área instabilizada representa 0,89% da área total do concelho.

O PMEPC refere também um registo na base de dados DISASTER (<http://riskam.ul.pt/disaster/>) de uma ocorrência de movimento de massa em vertentes na vila da Nazaré, em 1954, que foi responsável por 1 morto, assim como de 3 casos de deslizamentos de terras verificados no concelho da Nazaré registados na base de dados da ANPC que regista ocorrências verificadas após 2005 (dois na freguesia da Nazaré, em 2006 e 2012, e um na freguesia de Valado dos Frades, em 2010).

A avaliação da suscetibilidade à ocorrência de movimentos de massa em vertentes realizada no âmbito do PMEPC foi efetuada através de uma metodologia indireta de base estatística, que se sustenta no pressuposto de que os futuros movimentos de vertente vão ocorrer sob condições geológicas e geomorfológicas similares às que determinaram a instabilidade passada e presente.

Segundo uma leitura realizada no PMEPC da capacidade preditiva das classes de suscetibilidade aos movimentos de massa em vertentes no concelho, conclui-se que, num horizonte temporal sem limites definidos, cerca de 90% dos futuros movimentos de massa que vão ocorrer no território da Nazaré deverão concentrar-se na área geográfica correspondente à classe de suscetibilidade elevada (que ocupa apenas 8% da área total do município). No mesmo sentido, cerca de 4,2% dos futuros movimentos deverão registar-se na classe de suscetibilidade moderada (que ocupa 1,5% do território concelhio). Nas freguesias de Valado dos Frades e Nazaré o problema da instabilidade das vertentes tem uma expressão muito reduzida e pontual, como o atesta a elevada percentagem de território incluída na classe de suscetibilidade muito baixa (97,4% e 96,9%, respetivamente).

Os movimentos de massa em vertentes têm uma probabilidade de ocorrência média-alta. A gravidade associada é reduzida para a população e para o ambiente, sendo moderada para a socioeconomia. No total, o risco é considerado moderado.

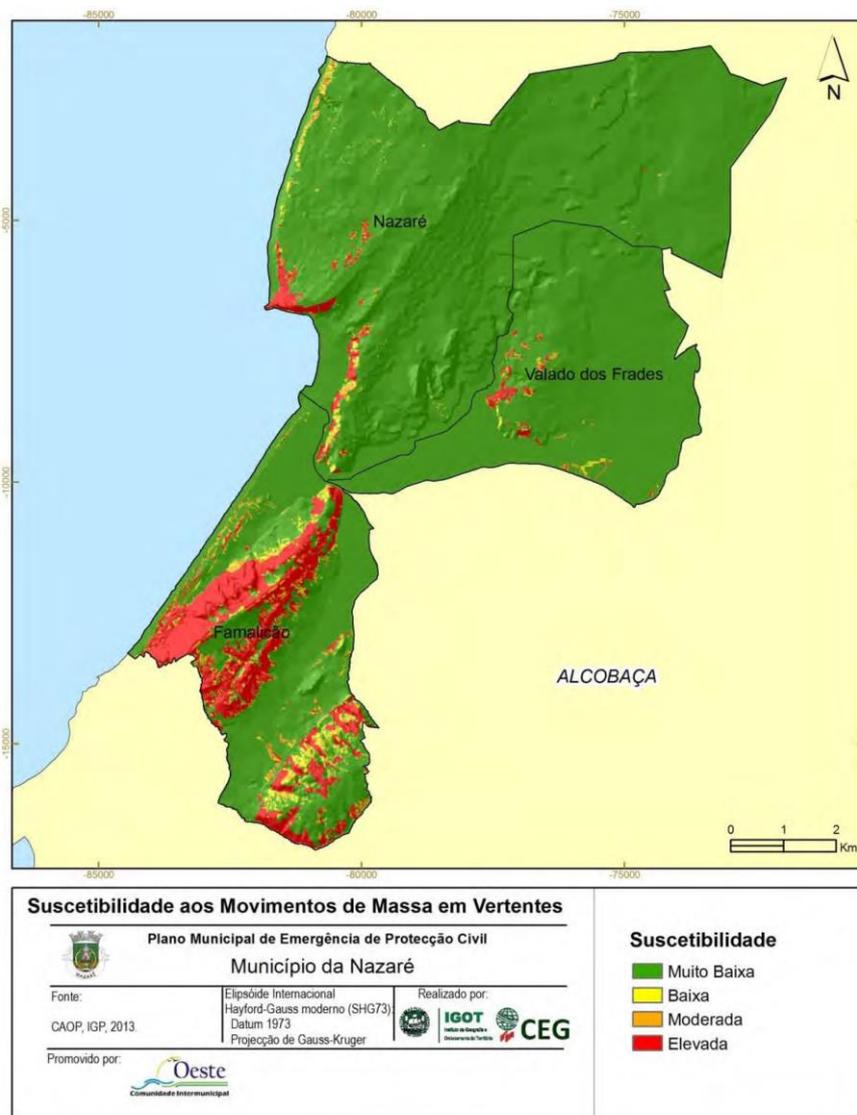
Da análise de vulnerabilidade aos movimentos de massa em vertentes realizada no PMEPC, através do cruzamento das áreas edificadas e da rede viária com o mapa de suscetibilidade, verifica-se que os elementos expostos localizam-se, predominantemente, em terrenos estáveis: 96,5% do edificado e 87,4% da rede viária ocorrem na classe de suscetibilidade muito baixa. No entanto, nas classes de suscetibilidade elevada e moderada observam-se 2,9% dos edifícios e 10,4% da rede viária total.

Na freguesia da Nazaré não foram identificados edifícios estratégicos e sensíveis expostos a este tipo de risco, embora cerca de 1,5% do edificado (137) edifícios estejam localizados em vertentes com suscetibilidade elevada ou moderada. Encontram-se também nesta freguesia 1,5km de vias rodoviárias instaladas em vertentes com suscetibilidade elevada ou moderada.

A área de implantação do Funicular da Pederneira abrange áreas classificadas no PMEPC como de suscetibilidade moderada e elevada. Contudo, pode-se considerar que a vulnerabilidade atual é muito reduzida, uma vez que se trata de uma área onde não se encontram implantados quaisquer edifícios ou infraestruturas na zona declivosa. Contudo,

importa referir que o sopé desta área é atravessado pela Estrada Nacional EN242, via que poderá ser afetada por uma ocorrência deste tipo.

Figura 25. Suscetibilidade aos movimentos de massa em vertentes no concelho da Nazaré



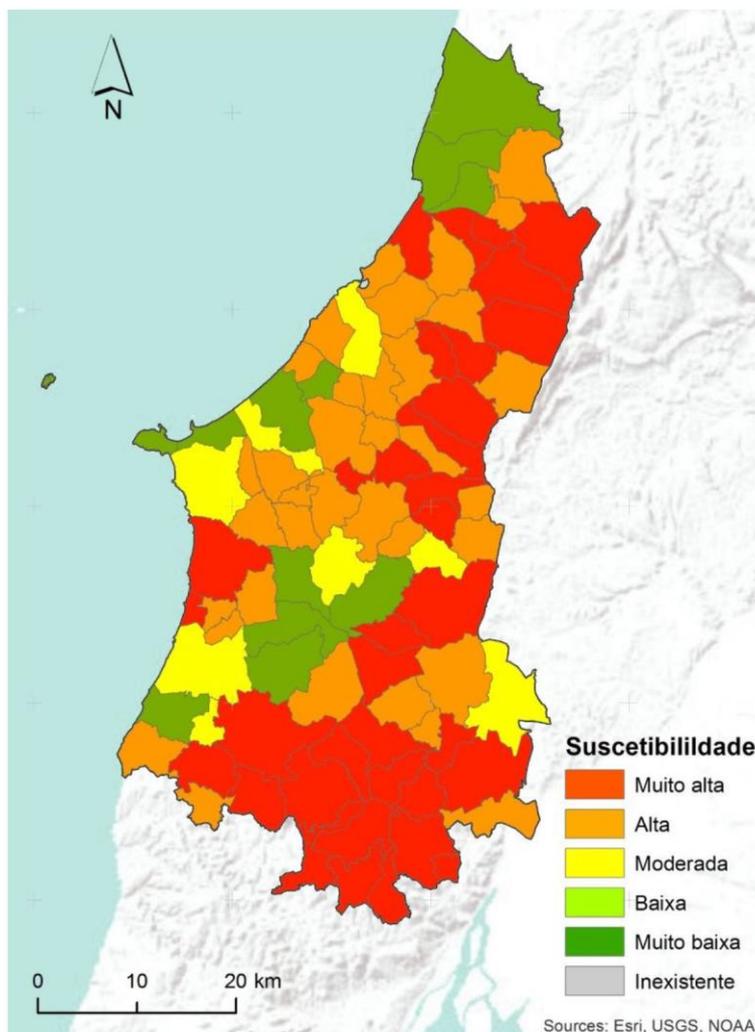
Fonte: Município da Nazaré (2014) – Plano Municipal de Emergência de Proteção Civil

Segundo o OestePIAAC, em contexto de alteração climática, o aumento do número de dias com precipitação intensa no futuro deverá traduzir-se num aumento do perigo de instabilidade de vertentes, principalmente no que respeita aos movimentos de massa em vertentes superficiais. Admite-se que o perigo de instabilidade de vertentes poderá quase duplicar, face à situação atual, para uma expressão territorial próxima dos 50 mil ha, correspondentes a cerca de 22% da área total do Oeste.

O agravamento da situação deverá ser generalizado em todo o território regional e Peniche passará a ser o único município com menos de 10% de território suscetível. Arruda dos Vinhos e Sobral de Monte Agraço continuarão a destacar-se, com mais de metade dos respetivos territórios com risco futuro de instabilidade de vertentes. No futuro, passam a contabilizar-se 14 freguesias com mais de 25% do seu território suscetível à ocorrência de movimentos de massa em vertentes.

Não obstante, o OestePIAAC considera que a suscetibilidade global de ocorrência de movimentos de vertentes na freguesia da Nazaré (onde se pretende implantar o Funicular da Pederneira) deverá ser muito baixa até 2100.

Figura 26. Perigo futuro de instabilidade de vertentes nas freguesias da Região Oeste, em 2100 (cenário RCP8.5)



Fonte: OesteCIM (2019) – OestePIAAC – Plano Intermunicipal de Adaptação às Alterações Climáticas do Oeste

5.5.3. ANÁLISE SWOT

Efetuada a avaliação com base no conjunto de indicadores temáticos associados aos critérios de avaliação do FCD “Segurança de pessoas e bens” apresenta-se, no quadro seguinte, a respetiva análise SWOT.

Quadro 17. 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)

5.6. Análise 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 18. 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 impacto 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 E GOVERNANÇA

6.1. 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. A Câmara Municipal da Nazaré, enquanto entidade responsável pela elaboração e gestão do PDM (e, por conseguinte, pela sua avaliação e monitorização), deve assumir um papel ativo e participativo no desenvolvimento das fases do processo que se seguem, designadamente na sua operacionalização e gestão.

Considerando a avaliação efetuada, apresentam-se, neste subcapítulo, as diretrizes para a implementação da AAE da 3ª Alteração do PDMN. As referidas diretrizes encontram-se divididas em duas componentes distintas:

- Medidas de planeamento e gestão, que correspondem a um conjunto de medidas destinadas a prevenir, reduzir e eliminar os efeitos adversos no ambiente, na aceção da alínea f) do n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho. Estas correspondem à integração de um conjunto de sugestões para a concretização da 3ª Alteração do PDMN, num quadro de maior sustentabilidade, em articulação com as orientações decorrentes da AAE;
- Medidas de controlo, que consubstanciam os indicadores do sistema de monitorização da AAE, focados nos resultados e tendo em conta as questões críticas antes identificadas.

6.1.1. MEDIDAS DE PLANEAMENTO E GESTÃO

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 desmatagem 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.

6.1.2. MEDIDAS DE CONTROLO

O acompanhamento ao longo da implementação do PDM é essencial, uma vez que permite controlar e avaliar a sua execução e os seus efeitos ao nível da sustentabilidade ambiental, como também avaliar atempadamente as consequências decorrentes de alterações na conjuntura global.

O processo de monitorização ambiental e territorial deve: i. acompanhar a evolução da execução do PDM; ii. permitir a avaliação do grau de eficiência e eficácia das orientações definidas no âmbito da AAE, para um processo de decisão ambientalmente sustentável; iii. permitir a identificação de efeitos e riscos imprevistos, que eventualmente surjam no

decorrer de mudanças circunstanciais e que impliquem a alteração de algumas considerações elaboradas em sede da AAE.

Deste modo, as medidas de controlo previstas consubstanciam o programa de monitorização associado à fase de seguimento da AAE (quadro seguinte). Estas medidas correspondem, sobretudo, a indicadores de avaliação específicos, de realização e de resultado, associados aos FCD identificados no âmbito da AAE.

A periodicidade de acompanhamento dos indicadores deverá ser anual. Estes dados, cuja recolha é da responsabilidade do Município da Nazaré, deverão ser divulgados por meios eletrónicos, designadamente na página de internet do Município.

Quadro 19. Indicadores selecionados para o controlo da AAE

Indicador	Unidade	Valor/ano base	Tipo de indicador	Fonte
FCD Mobilidade sustentável				
Passageiros transportados por meios mecânicos de mobilidade (ascensor, funicular)	N.º	897.428 (2016)	Realização	Município da Nazaré
Distâncias/tempo, a pé, a partir do Terminal Rodoviário da Nazaré	min	>15min (até à Pederneira) (2019)	Realização	Município da Nazaré
Deslocações realizadas a pé	%	32% (2011)	Resultado	Instituto Nacional de Estatística Município da Nazaré
Deslocações realizadas em bicicleta	%	1% (2011)	Resultado	Instituto Nacional de Estatística Município da Nazaré
Deslocações realizadas em transporte individual	%	45% (2011)	Resultado	Instituto Nacional de Estatística Município da Nazaré
Áreas predominantemente pedonais	m²	3.385m² (2015)	Resultado	Município da Nazaré
Emissões de CO ₂	t/km²	498,10 t/km² (2017)	Resultado	Agência Portuguesa do Ambiente
FCD Desenvolvimento urbanístico				
Edifícios com necessidade de grandes reparações ou muito degradados	%	4,6% (2011)	Resultado	Instituto Nacional de Estatística
Número de alojamentos vagos	n.º	12,2% (2011)	Resultado	Instituto Nacional de Estatística
Número de alvarás concedidos para novas construções para fim residencial	n.º	21 (2018) (o valor de referência está agregado)	Resultado	Município da Nazaré
Número de operações de reabilitação de edifícios degradados	n.º		Resultado	Município da Nazaré
FCD Desenvolvimento socioeconómico				
Número de estabelecimentos por atividade económica	n.º	2.131 (2017)	Resultado	Instituto Nacional de Estatística
Capacidade de alojamento a turistas, por tipologia (n.º)	n.º	7.799 (2019)	Resultado	Turismo de Portugal

Indicador	Unidade	Valor/ano base	Tipo de indicador	Fonte
Dormidas nos estabelecimentos de alojamento turístico	n.º	225.451 (2018)	Resultado	Instituto Nacional de Estatística
Poder de compra per capita	Índice	85,73 (2015)	Resultado	Instituto Nacional de Estatística
Índice de dependência de idosos	Índice	30,5 (2011)	Resultado	Instituto Nacional de Estatística
Oferta de equipamentos sociais	n.º	-	Resultado	Município da Nazaré
Número de utentes de equipamentos sociais	n.º	-	Resultado	Município da Nazaré
FCD Qualidade ambiental e paisagística				
Valores e recursos naturais afetados	n.º	0	Resultado	Município da Nazaré
Características da paisagem afetada	n.º (vistas afetadas)	0	Resultado	Município da Nazaré
FCD Segurança de pessoas e bens				
Nível de suscetibilidade atual e futura ao risco de incêndios florestais	Nível de risco	Alta e Muito Alta	Resultado	Município da Nazaré OesteCIM
Nível de suscetibilidade atual e futura ao risco de instabilidade de vertentes	Nível de risco	Moderada e elevada	Resultado	Município da Nazaré OesteCIM

6.2. Quadro de governança

O modelo de governação deve permitir a concretização de uma eficaz e coerente gestão integrada do território sobre o qual incide a 3ª Alteração do PDMN, pelo que o quadro de governança para a ação assume uma especial importância para a sua implementação.

Com efeito, o sucesso da implementação de um Plano desta natureza não depende apenas da entidade responsável pela sua elaboração e gestão – no caso, o Município da Nazaré – mas também da cooperação entre várias entidades e da eficácia dos diálogos institucionais estabelecidos.

No quadro seguinte identificam-se as entidades que, face às suas responsabilidades no âmbito da gestão deste território em concreto, se considera poderem contribuir de forma positiva para a implementação da 3ª Alteração do PDMN.

Quadro 20. Quadro de governança para a implementação da 3ª Alteração do PDMN

Entidades	Diretrizes de ação
Câmara Municipal da Nazaré	<ul style="list-style-type: none"> • Promover a elaboração e implementação da 3ª Alteração do PDMN; • Identificar e mobilizar fontes de financiamento para a operacionalização de programas e projetos que operacionalizem a política municipal de ordenamento do território; • Transpor para os planos municipais de ordenamento do território e instrumentos estratégicos municipais as orientações estabelecidas nos instrumentos de gestão territorial de âmbito nacional e regional; • Assumir e introduzir o princípio de precaução nas diversas ações e planos que é sua competência desenvolver; • Fomentar a cooperação intermunicipal em torno das questões relacionadas com o ordenamento e gestão do território; • Proceder à recolha e análise da informação de base, à construção de indicadores, e posterior tratamento para a apresentação de resultados dos exercícios de controlo e monitorização; • Manter atualizada a informação necessária para a elaboração dos exercícios de monitorização; • Disponibilizar informação de base em vários domínios, em diversos suportes, aos vários atores relevantes; • Incentivar a adoção de comportamentos que contribuam para a utilização sustentável dos recursos, para a proteção e salvaguarda dos sistemas biofísicos e para a minimização da vulnerabilidade face aos riscos; • Informar atempadamente a população, e demais atores relevantes, das situações de risco e vulnerabilidades identificadas (no âmbito da ação da Proteção Civil, dependente dos sistemas de alerta nacionais e regionais); • Promover e apoiar o processo de participação pública.
Comissão e Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo	<ul style="list-style-type: none"> • Acompanhar a elaboração e implementação do Plano. • Monitorizar e avaliar as alterações no território em articulação com os demais atores • Promover e apoiar o processo de participação pública.
Agência Portuguesa do Ambiente	<ul style="list-style-type: none"> • Manter atualizados os referenciais estratégicos ambientais de nível nacional, nos seus diversos domínios de intervenção; • Assegurar a realização de campanhas de informação e sensibilização para as questões específicas relacionadas com o ambiente; • Desenvolver e manter atualizadas as estimativas de emissão de gases de efeito de estufa e da qualidade do ar.
Instituições de ensino e centros de investigação	<ul style="list-style-type: none"> • Investigar e aprofundar conhecimentos sobre as dinâmicas territoriais; • Disponibilizar e partilhar informação obtida no âmbito de vários estudos e projetos de investigação.

Entidades	Diretrizes de ação
População em geral	<ul style="list-style-type: none"> • Participar nos processos de consulta pública no decorrer dos processos de planeamento; • Participar nas várias campanhas de informação e sensibilização para as especificidades do território • Adotar práticas de utilização e fruição do território que promovam a sua proteção e salvaguarda • Adotar comportamentos preventivos e sustentáveis compatíveis com a preservação e valorização dos recursos, não desconsiderando a sua vulnerabilidade; • Adotar comportamentos de prevenção dos riscos naturais e tecnológicos.

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. Salienta-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 Pedemeira, 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.

ANEXOS

DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS DE ÂMBITO INTERNACIONAL

Quadro 3. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável

Documento Estratégico de Referência Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Objetivo 1. ERRADICAR A POBREZA - Erradicar a pobreza em todas as suas formas, em todos os lugares	O	O	O	O	O	O	O	O
Objetivo 2. ERRADICAR A FOME - Erradicar a fome, alcançar a segurança alimentar, melhorar a nutrição e promover a agricultura sustentável	O	O	O	O	O	O	O	O
Objetivo 3. SAÚDE DE QUALIDADE - Garantir o acesso à saúde de qualidade e promover o bem-estar para todos, em todas as idades	O	O	O	O	O	O	O	O
Objetivo 4. EDUCAÇÃO DE QUALIDADE - Garantir o acesso à educação inclusiva, de qualidade e equitativa, e promover oportunidades de aprendizagem ao longo da vida para todos	O	O	O	O	O	O	O	O
Objetivo 5. IGUALDADE DE GÉNERO – Alcançar a igualdade de género e empoderar todas as mulheres e raparigas	O	O	O	O	O	O	O	O
Objetivo 6. ÁGUA POTÁVEL E SANEAMENTO – Garantir a disponibilidade e a gestão sustentável da água potável e do saneamento básico para todos	O	O	O	O	O	O	O	O
Objetivo 7. ENERGIAS RENOVÁVEIS E ACESSÍVEIS – garantir o acesso a fontes de energia fiáveis, sustentáveis e modernas para todos	O	O	O	O	O	O	O	O
Objetivo 8. TRABALHO DIGNO E CRESCIMENTO ECONÓMICO - Promover o crescimento económico inclusivo e sustentável, o emprego pleno e produtivo e o trabalho digno para todos	O	O	O	O	O	O	O	O
Objetivo 9. INDÚSTRIA, INOVAÇÃO E INFRAESTRUTURAS – Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação	O	◆	◆◆	O	O	◆	O	O
Objetivo 10. REDUZIR AS DESIGUALDADES – Reduzir as desigualdades no interior dos países e entre países	◆◆◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆	◆	O	◆◆
Objetivo 11. CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS – Tornar as cidades e a comunidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis	◆◆◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆◆	◆	◆◆
Objetivo 12. PRODUÇÃO E CONSUMO SUSTENTÁVEIS – Garantir padrões de consumo e de produção sustentáveis	◆◆	O	◆◆	◆	O	◆◆	O	O
Objetivo 13. AÇÃO CLIMÁTICA – Adotar medidas urgentes para combater as alterações climáticas e os seu impactos	◆	O	◆◆	◆◆	O	◆◆◆	O	O

Documento Estratégico de Referência Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Objetivo 14. PROTEGER A VIDA MARINHA – Conservar e usar de forma sustentável os oceanos, mares e os recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável	O	O	O	O	O	O	O	O
Objetivo 15. PROTEGER A VIDA TERRESTRE – Proteger, restaurar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerir de forma sustentável as florestas, combater a desertificação, travar e reverter a degradação dos solos e travar a perda de biodiversidade	O	O	O	◆	O	O	O	O
Objetivo 16. PAZ, JUSTIÇA E INSTITUIÇÕES EFICAZES – Promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionar o acesso à justiça para todos e construir instituições eficazes, responsáveis e inclusivas a todos os níveis	◆	O	O	O	O	O	O	O
Objetivo 17. PARCERIAS PARA A IMPLEMENTAÇÃO DE OBJETIVOS – Reforçar os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável	◆	O	◆	◆◆	O	◆◆	O	◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS DE ÂMBITO EUROPEU

Quadro 4. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com a Estratégia Europeia de Adaptação às Alterações Climáticas

Documento Estratégico de Referência Estratégia Europeia de Adaptação às Alterações Climáticas (COM (2013) 216)	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Promover a ação dos Estados Membros: a. Estimular os Estados-Membros a adotarem Estratégias de Adaptação abrangentes; b. Disponibilizar fundos do LIFE em apoio à criação de capacidades e intensificar as medidas de adaptação na Europa (2013-2020); c. Introduzir a adaptação no âmbito do Pacto de Autarcas (2013/2014);	O	O	O	◆	O	◆	O	◆
Tomada de decisões mais informada: d. Colmatar as lacunas de conhecimento; e. Aprofundar a Climate - ADAPT como «balcão único» de informações sobre a adaptação na Europa;	O	O	O	O	O	O	O	O
Ação da UE destinada a preservar contra as alterações climáticas: promover a adaptação em setores vulneráveis fundamentais: f. Viabilizar a preservação da política agrícola comum (PAC), da política de coesão e da política comum das pescas (PCP) contra as alterações climáticas; g. Assegurar infraestruturas mais resilientes; h. Promover regimes de seguros e outros produtos financeiros para decisões de investimento e empreendimento resilientes.	◆	O	◆	O	O	O	◆	O

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 5. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com a Estratégia da UE para o Desenvolvimento Sustentável (EDS) (2006)

Documento Estratégico de Referência Estratégia da UE para o Desenvolvimento Sustentável (EDS) (Conselho da EU 10117/06)	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Proteção ambiental - Salvaguardar a capacidade da Terra de sustentar a vida em toda a sua diversidade, respeitar os limites dos recursos naturais do planeta e garantir um elevado nível de proteção e melhoria da qualidade do ambiente. Prevenir e reduzir a poluição ambiental e promover o consumo e a produção sustentáveis para quebrar a relação entre o crescimento económico e a degradação do ambiente.	O	O	◆	◆◆◆	O	◆◆◆	O	◆◆
Justiça e coesão social - Promover uma sociedade democrática, de inclusão e coesão social, saudável, segura e justa que respeite os direitos fundamentais e a diversidade cultural que crie a igualdade de oportunidades e combata todas as formas de discriminação	◆◆	O	O	O	◆	O	O	O
Prosperidade Económica - Promover uma economia próspera, inovadora, rica de conhecimentos, competitiva e eco eficiente que proporcione elevados níveis de vida e pleno emprego de qualidade em toda a União Europeia.	O	◆	O	◆	O	◆◆	O	◆◆
Assumir As Nossas Responsabilidades Internacionais - Encorajar o estabelecimento e defender a estabilidade das instituições democráticas no mundo, com base na paz, na segurança e na liberdade. Promover ativamente o desenvolvimento sustentável em todo o mundo e garantir que as políticas internas e externas da União Europeia sejam coerentes com o desenvolvimento sustentável global e com os seus compromissos internacionais.	O	O	O	O	O	O	O	O

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 6. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com a Estratégia Europa 2020

Documento Estratégico de Referência Estratégia Europa 2020	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Emprego: aumentar para 75% a taxa de emprego na faixa etária dos 20-64 anos	◆	○	◆	○	○	○	○	◆◆
I&D: aumentar para 3% do PIB o investimento da UE na I&D	○	○	○	○	○	○	○	○
Alterações climáticas e sustentabilidade energética: reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em 20% (ou em 30%, se forem reunidas as condições necessárias) relativamente aos níveis registados em 1990; obter 20% da energia a partir de fontes renováveis, aumentar em 20% a eficiência energética	○	○	○	◆◆	○	◆◆◆	○	◆
Educação: Reduzir a taxa do abandono escolar precoce para menos de 10%; aumentar para, pelo menos, 40% a percentagem da população na faixa etária dos 30-34 anos que possui um diploma do ensino superior	○	○	○	○	○	○	○	○
Luta contra a pobreza e a exclusão social: reduzir, pelo menos, em 20 milhões o número de pessoas em risco ou em situação de pobreza ou de exclusão social	◆	○	◆	○	○	○	○	○

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; ○ - Coerência Nula

Quadro 7. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o Livro Verde para a Coesão Territorial Europeia

Documento Estratégico de Referência	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré							
	Questões Estratégicas							
Livro Verde para a Coesão Territorial Europeia	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Ultrapassar as diferenças de densidade - sugere que a chave se encontra numa melhor coordenação entre cidades e regiões limítrofes, que complemente os respetivos esforços, garantindo que cada território possa maximizar o contributo dado para a prosperidade da União, no seu todo. Ou, por outras palavras, garantir que a Europa seja maior do que a soma das suas partes	◆	◆	◆	◆◆	◆◆	O	O	◆◆
Eliminar distâncias - na União, o acesso a serviços públicos, meios de transporte eficazes, redes energéticas fiáveis e Internet de banda larga continua a ser distribuído de modo desigual. Nas áreas rurais remotas, uma média de 40% das pessoas vivem a mais de 30 minutos de carro do hospital mais próximo e 43% a mais de uma hora de uma universidade. Em 2007, nos lares rurais, o acesso à Internet de banda larga era 15 pontos percentuais inferiores ao das zonas urbanas.	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆	◆	◆◆◆
Eliminar as fronteiras administrativas - os problemas ambientais, associados a mudanças climáticas, inundações, declínio da biodiversidade e deslocações diárias, não respeitam qualquer tipo de fronteira, pelo que uma melhor cooperação é necessária para solucionar estes problemas. A política de coesão promove a cooperação por intermédio dos programas INTERREG, mas o Livro Verde sublinha que ainda há muito por fazer. A UE intensifica a sua ação na região do mar Báltico e na bacia do rio Danúbio, por exemplo, onde o reforço da cooperação é considerado como um fator crucial para abordar os problemas ambientais e incrementar a competitividade.	◆◆	◆◆	◆	◆	O	◆	O	◆◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS DE ÂMBITO NACIONAL

Quadro 8. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o “Compromisso para o Crescimento Verde”

Documento Estratégico de Referência	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré							
	Questões Estratégicas							
Compromisso para o Crescimento Verde (RCM n.º 28/2015, de 30 de abril)	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Crescimento: Aposta em atividades económicas com forte cariz verde, que contribuam para o aumento do PIB e para a criação de emprego, uma lógica de criação de valor assente no binómio economia-ambiente.	◆	◆◆	◆	◆◆	O	◆◆	O	◆◆◆
Eficiência: Gestão otimizada de recursos com objetivo de aumentar a produtividade e maximizar a respetiva utilização (p. ex., eficiência material, eficiência energética, eficiência hídrica, <i>ecodesign</i> , reabilitação urbana).	◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆◆	◆	◆◆
Sustentabilidade: Foco na dinamização de atividades que permitam a proteção do ambiente, nomeadamente através da redução das emissões de CO ₂ , do aumento da produção de energia renovável, da melhoria da qualidade do ar e da água, e da valorização da biodiversidade e dos serviços dos ecossistemas.	◆	◆	◆◆	◆◆◆	◆	◆◆◆	O	◆◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 9. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com a Estratégia “Cidades Sustentáveis 2020”

Documento Estratégico de Referência Cidades Sustentáveis 2020	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Eixo 1 - Inteligência e competitividade (conectividade e internacionalização, emprego e valorização empresarial e institucional, inovação urbana, identidade e atratividade, TIC)	O	◆◆	◆◆	◆◆	O	◆	O	◆◆◆
Eixo 2 - Sustentabilidade e eficiência (Regeneração e reabilitação urbana, Habitação, Ambiente urbano, Baixo carbono)	◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆	◆◆◆	O	◆◆
Eixo 3 - Inclusão e capital social (Inclusão social, Capacitação e iniciativa, Cultura, cidadania e responsabilidade, Comunidades urbanas)	◆◆◆	◆	◆◆	◆	◆◆	O	O	O
Eixo 4 - Territorialização e governança (informação e conhecimento; <i>networking</i> e capacitação institucional)	O	O	O	O	O	O	O	◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 10. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com a Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas 2020 (ENAAC2020)

Documento Estratégico de Referência Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas 2020 (ENAAC2020)	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Melhoria do nível de conhecimento sobre as alterações climáticas	O	O	O	O	O	O	O	O
Implementação de medidas de adaptação	◆	O	◆	◆◆	O	◆◆	◆	◆
Integração da adaptação nas políticas setoriais	◆	O	◆	◆◆	O	◆◆	◆	◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 11. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com a Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS)

Documento Estratégico de Referência	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
ENDS 2015								
Preparar Portugal para a “Sociedade do Conhecimento”	O	O	O	O	O	O	O	O
Crescimento sustentado, competitividade à escala global e eficiência energética	◆	◆	◆	◆	◆	◆◆◆	O	◆◆◆
Melhor ambiente e valorização do património	O	O	◆	◆◆◆	◆◆	◆◆	O	◆◆◆
Melhor conectividade internacional do país e valorização equilibrada do território	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆	O	O	◆◆◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 12. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com a Estratégia Nacional para a Energia 2020 (ENE 2020)

Documento Estratégico De Referência ENE 2020	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Eixo 1 — A ENE 2020 é uma agenda para a competitividade, o crescimento e a independência energética e financeira que dinamiza os diferentes sectores da economia criando valor e emprego através da aposta em projetos inovadores nas áreas da eficiência energética, das energias renováveis, incluindo a produção descentralizada e da mobilidade elétrica, num quadro de equilíbrio territorial; promovendo a concorrência nos mercados através da consolidação do mercado ibérico de eletricidade (MIBEL), da criação do mercado ibérico do gás natural (MIBGAS) e da regulamentação do sistema petrolífero nacional e contribuindo para a maior independência energética e financeira do nosso país face a choques energéticos externos.	O	O	◆	O	O	◆◆◆	O	◆◆◆
Eixo 2 — A ENE 2020 aposta nas energias renováveis promovendo o desenvolvimento de uma fileira industrial indutora do crescimento económico e do emprego, que permita atingir as metas nacionais de produção de energia renovável, intensificando a diversificação das energias renováveis no conjunto das fontes de energias que abastecem o País (mix energético). Desta forma, é possível reduzir a nossa dependência externa e aumentando a segurança de abastecimento.	O	O	O	O	O	O	O	O
Eixo 3 — A ENE 2020 promove a eficiência energética consolidando o objetivo de redução de 20 % do consumo de energia final em 2020, através da aposta em medidas comportamentais e fiscais, assim como em projetos inovadores, designadamente os veículos elétricos e as redes inteligentes, a produção descentralizada de base renovável e a otimização dos modelos de iluminação pública e de gestão energética dos edifícios públicos, residenciais e de serviços.	O	O	◆	◆	O	◆◆◆	O	◆◆
Eixo 4 — A ENE 2020 tem por objetivo garantir a segurança de abastecimento através da manutenção da política de diversificação do mix energético, do ponto de vista das fontes e das origens do abastecimento, e do reforço das infra - estruturas de transporte e de armazenamento que permitam a consolidação do mercado ibérico em consonância com as orientações da política energética europeia.	O	O	O	O	O	O	O	O
Eixo 5 — A ENE 2020 promove a sustentabilidade económica e ambiental como condição fundamental para o sucesso da política energética, recorrendo a instrumentos da política fiscal, parte das verbas geradas no sector da energia pelo	O	O	O	O	O	O	O	O

Documento Estratégico De Referência ENE 2020	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
comércio de licenças de emissão de CO ₂ e a outras receitas geradas pelo sector das renováveis, para a criação de um fundo de equilíbrio tarifário que permita continuar o processo de crescimento das energias renováveis.								

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; ○ - Coerência Nula

Quadro 13. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com a Estratégia Turismo 2027 (ET 2027)

Documento Estratégico de Referência ET 2027	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Valorizar o território e as comunidades: <ul style="list-style-type: none"> • Conservar, valorizar e usufruir o património histórico-cultural e identitário • Valorizar e preservar a autenticidade do País e a vivência das comunidades locais • Afirmar o turismo na economia do mar • Potenciar economicamente o património natural e rural e assegurar a sua conservação • Promover a regeneração urbana das cidades, regiões e o desenvolvimento turístico sustentável dos territórios/destinos • Estruturar e promover ofertas que respondam à procura turística 	◆	○	○	◆◆	○	○	○	◆◆◆
Impulsionar a economia	○	○	○	○	○	○	○	◆◆
Potenciar o conhecimento	○	○	○	○	○	○	○	
Gerar redes e conectividade	◆◆	◆	◆	◆	○	○	○	◆
Projetar Portugal	○	○	○	○	○	○	○	◆◆◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; ○ - Coerência Nula

Quadro 14. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI 2014-2020)

Documento Estratégico de Referência PETI 2014-2020	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Contribuir para o crescimento económico, apoiando as empresas Portuguesas e a criação de emprego	O	O	O	O	O	O	O	◆◆
Assegurar a competitividade do sector dos transportes e a sua sustentabilidade financeira para os contribuintes portugueses	◆◆	◆◆	◆◆	O	O	◆	◆	◆◆
Promover a coesão social e territorial, assegurando a mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, em todo o país	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆	◆	◆◆	◆◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 15. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o Acordo de Parceria Portugal 2020

Documento Estratégico de Referência Acordo de Parceria Portugal 2020	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Aumentar a intensidade de tecnologia e conhecimento dos vários sectores e do conjunto da economia	O	O	O	O	O	O	O	◆
Aumentar o peso das atividades produtoras de bens e serviços transacionáveis e internacionalizáveis e a orientação exportadora das empresas portuguesas;	O	O	O	O	O	O	O	◆
Capacitar as PME para o prosseguimento de estratégias de negócio mais avançadas	O	O	O	O	O	O	O	◆
Melhorar as condições de transporte de mercadorias entre Portugal e o exterior, com repercussões na redução dos custos e tempos de operação para as empresas	◆	◆◆◆	O	O	O	O	◆	◆◆
Melhorar a capacitação, a eficiência e a integração dos serviços públicos, reduzindo custos de contexto	◆	◆	◆◆◆	O	O	◆◆	O	◆
Aumentar as condições de empregabilidade dos desempregados e reforçar a criação de emprego para grupos vulneráveis	◆	O	◆	O	O	O	O	O
Reforçar os mecanismos de ajustamento entre a oferta e a procura de emprego, e ajustar as políticas ativas de emprego às necessidades diferenciadas dos territórios e dos diferentes grupos alvo	O	O	O	O	O	O	O	O
Estimular a criação líquida de empregos sustentáveis/ duradouros e dinamizar o emprego a tempo parcial	O	O	O	O	O	O	O	O
Reforçar o combate às discriminações, incluindo as salariais, com base no sexo, orientação sexual, origem étnica ou racial, religião ou crença, deficiência ou idade, e promover a conciliação da vida profissional e privada	◆	◆◆	◆◆	O	O	O	O	O
Aumentar o acesso à formação dos empregados menos qualificados e, em especial, dos que se encontram em micro e pequenas empresas	O	O	O	O	O	O	O	O
Melhorar a capacidade de resposta do serviço público de emprego e das suas estruturas de suporte	O	O	O	O	O	O	O	O
Combater a exclusão e pobreza infantil e dos idosos, nomeadamente através do acesso a serviços de qualidade dirigidos às crianças e aos idosos	◆◆	◆	◆◆	◆	O	O	O	O
Reforçar a cobertura e a qualidade dos serviços de apoio no domínio da inclusão social, garantindo o acompanhamento adequado e direto às respostas existentes e a capacidade para fazer face ao surgimento de novas necessidades	O	O	O	O	O	O	O	O

Documento Estratégico de Referência Acordo de Parceria Portugal 2020	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Aumentar as respostas de parcerias locais e as abordagens integradas de desenvolvimento social	O	O	O	O	O	O	O	O
Reduzir o abandono escolar precoce	O	O	O	O	O	O	O	O
Reforçar o sucesso escolar, reduzindo os níveis de insucesso escolar no básico e secundário	O	O	O	O	O	O	O	O
Aumentar a certificação de competências e reforçar a população com ensino superior	O	O	O	O	O	O	O	O
Aumentar a participação dos adultos em atividades de educação e formação;	O	O	O	O	O	O	O	O
Aumentar a qualidade e eficiência do sistema de educação/ formação nas suas diferentes componentes e níveis de ensino	O	O	O	O	O	O	O	O
Melhorar o ajustamento entre a formação/ educação lecionada e a procura de qualificações pelo mercado de trabalho	O	O	O	O	O	O	O	O
Reforçar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono	◆	O	◆◆	◆◆	O	◆◆◆	O	◆◆
Promover a adaptação às alterações climáticas e a gestão e prevenção de riscos	O	O	O	◆	O	O	◆	◆
Proteger o ambiente (resíduos, água, biodiversidade, passivos ambientais, ambiente urbano)	O	O	◆	◆◆◆	◆	◆	O	◆◆
Maximizar as potencialidades endógenas do território	O	O	O	◆◆	O	O	O	◆◆◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 16. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)

Documento Estratégico De Referência PNPOT	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Gerir os recursos naturais de forma sustentável - Valorizar o capital natural; Promover a eficiência do metabolismo regional e urbano; Aumentar a resiliência socioecológica	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆	◆◆◆	◆	◆◆
Promover um sistema urbano policêntrico - Afirmar as metrópoles e as principais cidades como motores de internacionalização e competitividade externa; Reforçar a cooperação interurbana e rural-urbana como fator de coesão interna; Promover a qualidade urbana	◆	◆	◆	◆◆◆	◆◆	○	○	◆◆◆
Promover a inclusão e valorizar a diversidade territorial - Aumentar a atratividade populacional, a inclusão social, e reforçar o acesso aos serviços de interesse geral; Dinamizar os potenciais locais e regionais e o desenvolvimento rural face à dinâmica de globalização; Promover o desenvolvimento transfronteiriço	◆◆	◆	◆	○	○	○	○	◆◆◆
Reforçar a conectividade interna e externa - Otimizar as infraestruturas ambientais e a conectividade ecológica; Reforçar e integrar redes de acessibilidades e de mobilidade; Dinamizar as redes digitais	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆	○	◆	◆	◆
Promover a governança territorial - Reforçar a descentralização de competências e a cooperação intersectorial e multinível; Promover redes colaborativas de base territorial; Aumentar a Cultura Territorial	○	○	○	○	○	○	○	◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; ○ - Coerência Nula

Quadro 17. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050

Documento Estratégico de Referência Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020/2030	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Promover a transição para uma economia competitiva, circular, resiliente e neutra em carbono, gerando mais riqueza, emprego e bem-estar	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆◆	◆◆	◆
Identificar vetores de descarbonização e linhas de atuação subjacentes a trajetórias para a neutralidade carbónica em 2050	O	O	◆	◆	O	◆	O	O
Contribuir para a resiliência e para a capacidade nacional de adaptação às vulnerabilidades e impactes das alterações climáticas	O	O	◆◆	◆◆	O	◆◆	O	O
Estimular a investigação, a inovação e a produção de conhecimento em áreas-chave para a concretização do objetivo da neutralidade carbónica	O	O	O	O	O	◆	O	O
Garantir condições de financiamento e aumentar os níveis de investimento;	O	O	O	O	O	O	O	O
Assegurar uma transição justa e coesa que contribua para a valorização do território	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆	◆◆◆
Garantir condições eficazes de acompanhamento do progresso alcançado rumo ao objetivo da neutralidade carbónica (governança) e assegurar a integração dos objetivos de neutralidade carbónica nos domínios setoriais	O	O	O	◆	O	◆	O	O
Envolver a sociedade nos desafios das alterações climáticas, apostando na educação, informação e sensibilização, contribuindo para aumentar a ação individual e coletiva	◆◆	O	◆◆	◆◆	◆	◆◆	O	◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 18. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o PNEC 2030 - Plano Nacional Integrado Energia-Clima

Documento Estratégico de Referência Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020/2030	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
1. DESCARBONIZAR A ECONOMIA NACIONAL - Assegurar uma trajetória de redução de emissões nacionais de gases com efeito de estufa (GEE) em todos os setores de atividade, designadamente energia e indústria, mobilidade e transportes, agricultura e florestas e resíduos e águas residuais, e promover a integração dos objetivos de mitigação nas políticas sectoriais (<i>mainstreaming</i>)	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆◆	◆	◆
2. DAR PRIORIDADE À EFICIÊNCIA ENERGÉTICA Reduzir o consumo de energia primária nos vários setores num contexto de sustentabilidade e custo eficaz, apostar na eficiência energética e no uso eficiente de recursos, privilegiar a reabilitação e a renovação do edificado, e promover edifícios de emissões zero	◆	◆	◆◆	◆◆	○	◆◆◆	○	◆◆
3. REFORÇAR A APOSTA NAS ENERGIAS RENOVÁVEIS E REDUZIR A DEPENDÊNCIA ENERGÉTICA DO PAÍS Reforçar a diversificação de fontes de energia através de uma utilização crescente e sustentável de recursos endógenos, promover o aumento da eletrificação da economia e incentivar I&D&I em tecnologias limpas	◆	◆	◆	◆◆	○	◆◆◆	○	◆
4. GARANTIR A SEGURANÇA DE ABASTECIMENTO Assegurar a manutenção de um sistema resiliente e flexível, com diversificação das fontes e origens de energia, reforçando, modernizando e otimizando as infraestruturas energéticas, desenvolvendo as interligações e promovendo a integração, a reconfiguração e a digitalização do mercado da energia, maximizando a sua flexibilidade	○	○	○	◆	○	◆	○	○
5. PROMOVER A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL Descarbonizar o setor dos transportes, fomentando a transferência modal e um melhor funcionamento das redes de transporte coletivo, promovendo a mobilidade elétrica e ativa e o uso de combustíveis alternativos limpos	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆	◆◆◆	◆	◆
6. PROMOVER UMA AGRICULTURA SUSTENTÁVEL E POTENCIAR O SEQUESTRO DE CARBONO Reduzir a intensidade carbónica das práticas agrícolas e promover uma gestão agroflorestal eficaz contribuindo para aumentar a capacidade de sumidouro natural.	○	○	○	○	○	○	○	○
7. DESENVOLVER UMA INDÚSTRIA INOVADORA E COMPETITIVA Promover a modernização industrial apostando na inovação, na descarbonização, digitalização (indústria 4.0) e na circularidade, contribuindo para o aumento da competitividade da economia	○	○	○	○	○	○	○	○

Documento Estratégico de Referência Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020/2030	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
8. GARANTIR UMA TRANSIÇÃO JUSTA, DEMOCRÁTICA E COESA Reforçar o papel do cidadão como agente ativo na descarbonização e na transição energética, criar condições equitativas para todos, combater a pobreza energética, criar instrumentos para a proteção dos cidadãos vulneráveis e promover o envolvimento ativo dos cidadãos e a valorização territorial	◆◆◆	◆	◆◆◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	O	◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

DOCUMENTOS ESTRATÉGICOS DE ÂMBITO REGIONAL

Quadro 19. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020/2030

Documento Estratégico de Referência Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020/2030	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Promover a transição para uma economia de baixo carbono, gerando mais riqueza e emprego, contribuindo para o crescimento verde;	◆	O	◆◆	◆◆	O	◆◆◆	O	◆◆◆
Assegurar uma trajetória sustentável de redução das emissões nacionais de GEE de forma a alcançar uma meta de -18 % a -23 % em 2020 e de -30 % a -40 % em 2030 em relação a 2005, garantindo o cumprimento dos compromissos nacionais de mitigação e colocando Portugal em linha com os objetivos europeus;	◆	◆	◆◆◆	◆◆	O	◆◆◆	O	◆◆
Promover a integração dos objetivos de mitigação nas políticas setoriais (<i>mainstreaming</i>).	◆	O	◆	◆	O	◆◆	O	◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 20. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o Plano de Gestão da Região Hidrográfica RH5A Tejo e Ribeiras do Oeste 2016-2021

Documento Estratégico de Referência Plano de Gestão das Bacias Hidrográficas das Ribeiras do Oeste (Objetivos Estratégicos)	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Adequar a Administração Pública na gestão da água	O	O	O	O	O	O	O	O
Atingir e manter o Bom Estado/Potencial das massas de água	O	O	O	O	O	O	O	O
Assegurar as disponibilidades de água para as utilizações atuais e futuras	O	O	O	O	O	O	O	O
Assegurar o conhecimento atualizado dos recursos hídricos	O	O	O	O	O	O	O	O
Promover uma gestão eficaz e eficiente dos riscos associados à água	O	O	O	◆◆	O	O	◆	O
Promover a sustentabilidade económica da gestão da água	O	O	O	O	O	O	O	◆
Sensibilizar a sociedade portuguesa para uma participação ativa na política da água	O	O	O	O	O	O	O	O
Assegurar a compatibilização da política da água com as políticas setoriais	◆	O	O	◆	O	O	◆	◆
Posicionar Portugal no contexto luso-espanhol	O	O	O	O	O	O	O	O

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 21. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo

Documento Estratégico de Referência Plano Regional de Ordenamento do Território do Oeste e Vale do Tejo	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Ganhar a aposta da inovação, competitividade e internacionalização	O	O	O	O	O	O	O	◆◆◆
Potenciar as vocações territoriais num quadro de sustentabilidade ambiental	O	O	◆	O	O	◆	O	◆◆◆
Concretizar a visão policêntrica e valorizar a qualidade de vida urbana	◆	O	O	◆◆◆	◆	O	O	◆
Descobrir as novas ruralidades	◆	O	O	O	O	O	O	◆◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 22. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o Programa Operacional da Região Centro 2014-2020

Documento Estratégico de Referência Programa Operacional da Região Centro 2014-2020 (eixos Prioritários)	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Investigação, desenvolvimento e inovação	O	O	O	O	O	◆	O	O
Competitividade e internacionalização da economia regional	O	◆	O	O	O	◆	O	◆◆◆
Desenvolver o potencial humano	O	O	O	O	O	O	O	O
Promover e dinamizar a empregabilidade	◆	O	O	O	O	O	O	◆
Fortalecer a coesão social e territorial	◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	O	O	O	◆◆
Afirmar a sustentabilidade dos recursos	O	O	O	◆	O	◆◆◆	O	◆
Afirmar a sustentabilidade dos territórios	O	O	◆	◆◆◆	◆	O	O	◆◆◆
Reforçar a capacitação institucional das entidades regionais	O	O	O	O	O	O	O	O
Reforçar a rede urbana	◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆	O	O	◆◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 23. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o Programa da Orla Costeira Alcobaça – Cabo Espichel

Documento Estratégico de Referência Programa da Orla Costeira Alcobaça – Cabo Espichel (Objetivos Estratégicos Setoriais)	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Prevenir e reduzir os riscos costeiros e a vulnerabilidade às alterações climáticas	O	O	O	O	O	O	O	◆
Assegurar a proteção e a conservação do património natural e paisagístico	O	O	O	◆◆	O	O	O	◆◆
Promover a proteção dos recursos hídricos e assegurar os objetivos da qualidade da água	O	O	O	◆	O	O	O	◆
Promover a competitividade económica da orla costeira suportada na utilização sustentável dos recursos territoriais específicos	◆	O	O	◆	◆	◆	O	◆◆◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 24. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano

Documento Estratégico de Referência Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (Apostas Estratégicas)	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Articulação e potenciação do “Triângulo Virtuoso”: Nazaré/Sítio/Pederneira	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆	◆	◆◆◆
Dinamizar e valorizar a cadeia de valor do turismo	◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆	O	O	◆◆◆
Revitalizar e qualificar os patrimónios da Nazaré	O	O	O	◆◆	◆	O	O	◆◆◆
Melhorar a sustentabilidade ambiental/paisagística e promover a eco-eficiência	◆	◆◆	◆	◆◆◆	◆◆	◆◆◆	◆	◆◆
Diversificação da base económica concelhia	O	O	O	O	O	O	O	◆◆◆
Melhoria da qualidade de vida	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆◆	◆◆	◆	◆◆	◆◆◆
Promoção da integração territorial	◆◆	◆◆	◆	◆◆	◆	O	O	◆◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; O - Coerência Nula

Quadro 25. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para o Município da Nazaré

Documento Estratégico de Referência Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para o Município da Nazaré	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Promover o modo pedonal como principal vetor das políticas de mobilidade urbana	◆◆	◆◆	◆	◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆	◆◆
Potenciar as condições para o uso da bicicleta nas deslocações pendulares, minimizando os efeitos da utilização do transporte individual	◆◆	◆◆	◆	◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆	◆◆
Promover o uso do transporte público ecológico, com o intuito de reduzir as emissões de GEE	◆◆	◆	◆◆◆	◆◆	◆	◆◆◆	◆	◆◆
Promover a intermodalidade numa visão de conjunto e de integração entre todos os modos como forma de se maximizar o uso dos modos sustentáveis de transporte	◆◆◆	◆	◆◆	◆◆	◆	◆	◆	◆◆
Diminuir as vantagens do uso do automóvel e racionalizar o seu uso, reduzindo os constrangimentos de tráfego e melhorando a qualidade do ambiente urbano	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆◆	◆◆	◆◆	◆◆
Promover um sistema de estacionamento que contribua para a inversão da atual tendência de repartição modal	◆◆	◆	◆	◆◆	◆◆	◆	◆	◆◆
Fomentar a mudança de comportamentos e incentivar o uso dos modos sustentáveis nas empresas e nos munícipes através da informação, comunicação e educação	◆◆	◆	◆◆	◆	◆	◆	◆	◆◆
Promover a integração entre mobilidade e uso do solo	◆	◆	◆◆	◆◆	◆◆◆	◆	◆	◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; ○ - Coerência Nula

Quadro 26. Análise Global da Coerência das Questões Estratégicas inerentes à 3ª Alteração do PDM da Nazaré com o Plano Diretor Municipal da Nazaré (em vigor)

Documento Estratégico de Referência Plano Diretor Municipal da Nazaré (Resolução do Conselho de Ministros n.º 7/97, de 16 de janeiro)	3ª Alteração do Plano Diretor Municipal da Nazaré Questões Estratégicas							
	Melhoria das condições de acessibilidade para todos os cidadãos	Redução dos tempos despendidos em deslocações	Melhoria do serviço de transportes públicos	Melhoria da qualidade do ambiente urbano	Redistribuição do espaço público – direito equitativo ao espaço público	Aumento da eficiência energética	Melhoria da segurança rodoviária	Melhoria da imagem, da atratividade e competitividade dos territórios
Apoiar uma política de desenvolvimento que permita a utilização dos recursos naturais e humanos, sem que tal coloque em causa o seu equilíbrio ambiental e social	◆◆	◆◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆◆
Definir e estabelecer os princípios e regras para a ocupação, uso e transformação do solo, de modo a promover a sua adequação às potencialidades de cada local	◆	○	○	◆	◆◆	○	○	◆
Estabelecer a disciplina da edificabilidade que permita preservar os valores naturais urbanísticos, paisagísticos e patrimoniais	○	○	○	○	◆	○	○	◆
Determinar as carências habitacionais, enquadrando as orientações e soluções adequadas no âmbito da política de habitação	○	○	○	○	○	○	○	○
Compatibilizar as diversas intervenções sectoriais	◆◆	◆	○	◆	◆	○	◆	◆
Fornecer indicadores para o planeamento, designadamente para a elaboração de outros planos municipais de nível inferior ou de planos de carácter sub-regional, regional ou nacional	○	○	○	○	○	○	○	○
Servir de enquadramento à elaboração de planos de atividades do município	◆	◆	◆	◆	○	○	◆	◆◆

Legenda: ◆◆◆ - Coerência Forte; ◆◆ - Coerência Intermédia; ◆ - Coerência Fraca; ○ - Coerência Nula

Relatório produzido por:



Coordenação

João Telha

Equipa Técnica

Sónia Vieira

Inês Andrade

Carla Figueiredo