**Anexa 3.2.2.a - Grila de verificare a conformităţii administrative și a admisibilităţii P.M.U.D.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **I. GRILA DE VERIFICARE A CONFORMITĂȚII ADMINISTRATIVE A PMUD** | | | | | |
|  | **EXPERT OI** | | | | **COMENTARII**[[1]](#footnote-1) |
| **Cerinţa/ Criteriul** | **DA** | **NU** | **NU SE APLICĂ** | **CLARIFICARE** |  |
| 1. Este anexată decizia finală emisă de autoritatea competentă privind Evaluarea Strategică de Mediu a P.M.U.D, conform legislaţiei naţionale în vigoare? |  |  |  |  |  |
| 1. Este anexată Hotărârea/Hotărârile Consiliului Local al UAT oraș/municipiu de aprobare a P.M.U.D.?   După caz, sunt anexate inclusiv următoarele hotărâri de aprobare a P.M.U.D:  -Hotărârea Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară Pol de creştere/zonă metropolitană din care orașul/ municipiul face parte? [[2]](#footnote-2) |  |  |  |  |  |
| 1. PMUD în forma depusă la ADR a fost supusă procesului de consultare publică şi este anexată declarația reprezentantului legal al beneficiarului în care se certifică şi detaliază parcurgerea acestui proces de consultare publică? |  |  |  | |  |
| 1. Orizontul de implementare a P.M.U.D. se întinde cel puţin până la sfârşitul anului 2023? |  |  |  | |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **II. GRILA DE VERIFICARE A ADMISIBILITĂŢII P.M.U.D. CU PRIVIRE LA CONŢINUT** | | | **Expert OI** | | | | | | | | | **COMENTARII[[3]](#footnote-3)** |
| **Capitol P.M.U.D** | **Subcapitol P.M.U.D** | **Criterii/cerințe** |
| **DA** | **NU** | **NU SE APLICĂ** | | | | | | **CLARIFICARE** |
| ***(1) P.M.U.D. – Componenta strategică (corespunzătoare etapei I)*** | | | | | | | | | | | | |
| **1. Introducere** | 1.1 Scopul şi rolul documentaţiei 1.2 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spaţială 1.3 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale 1.4 Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială şi de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor | Sunt evidențiate **aria de studiu, rolul și scopul P.M.U.D**.? În cadrul P.M.U.D. se menţionează că au fost preluate prevederi **din documentațiile de amenajare a teritoriului și de urbanism**, precum și din **documentele strategice sectoriale** de la nivel local, regional sau național, după caz? Este evidențiat modul în care P.M.U.D. va susţine **viziunea de dezvoltarea economică, socială şi de cadru natural a UAT,** detaliată şi în cadrul altor documente de planificare ale UAT-urilor? |  |  |  | | | | | |  |  |
| **2. Analiza situaţiei existente** | 2.1 Contextul socio-economic cu identificarea densităţilor de populaţie şi a activităţilor economice: | **Sunt prezentate date și statistici care descriu populația locală și contextul economic (a se vedea şi art. 15, alin. 9 din Normele metodologice aprobate prin Ord. nr. 233/2016**)?  *(Aceste date și statistici se pot referi la: populaţia existentă, tendinţele demografice, densitatea populaţiei, structura populaţiei pe grupe de vârstă, structura ocupaţională pe sectoare de activitate/ pe categorii de vârstă, distribuţia locurilor de muncă, cauzele şomajului, modelul de dezvoltare al orașului/municipiului, tendințele de dezvoltare economică etc.)[[4]](#footnote-4)* |  |  |  | | | | | |  |  |
| 2.2. Reţeaua stradală | **Sunt prezentate date, descrieri, analize sau reprezentări grafice referitoare la reţeaua stradală existentă?**  (*Acestea se pot referi la informaţii referitoare la traseele principale, ierarhia străzilor, starea fizică a acestora, condiţiile de siguranţă rutieră, areale cu congestii/întârzieri semnificative/gâtuiri în reţelele de transport, informaţii privind durata călătoriei, analiza locurilor de parcare existente și problemele asociate acestora etc.)* |  |  | | | |  | | |  |  |
| 2.3 Transport public | **Sunt prezentate date, descrieri, analize sau reprezentări grafice referitoare la reţeaua şi serviciile de transport public existente?** (*Acestea se pot referi la: modurile de transport public existente în arealul P.M.U.D., localizarea acestora, frecvenţa în cadrul reţelei, programul de transport, aspecte privind eliberarea biletelor și tarifele practicate, caracterul adecvat al traseelor, starea fizică a infrastructurii şi a vehiculelor, condiţiilor de siguranţă, areale unde se înregistrează congestii/întârzieri semnificative/gâtuiri în reţelele de transport public, informaţii privind durata călătoriei, informații privind operatorul de transport și contractul de servicii publice etc.)* |  |  | | | |  | | |  |  |
| 2.4 Transport de marfă: | **Sunt prezentate date, descrieri, analize sau reprezentări grafice referitoare la transportul existent de marfă, realizat prin reţeaua de transport (reţeaua de drumuri, căile ferate sau căile navigabile, după caz)?**  (*Acestea se pot referi la: volumul/nivelul circulaţiei transportului de marfă, volumul transferului intermodal, localizarea fluxurilor importante de transport de marfă, arealele principale care atrag/generează transport de marfă, problemele principale care apar ca urmare a desfăşurării transportului de marfă și localizarea acestora etc.)* |  |  | | | |  | | |  |  |
| 2.5 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos şi deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă): | **Sunt prezentate date, descrieri, analize sau reprezentări grafice referitoare la mijloacele alternative de mobilitate existente (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos şi deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă)?**  (*Acestea se pot referi la: infrastructura existentă și calitatea acesteia pentru ciclişti, pietoni şi persoane cu mobilitate redusă, cota modală, probleme frecvente de siguranţă şi accesibilitate etc.)* |  |  | | | |  | | |  |  |
| 2.6 Managementul traficului (staţionarea, siguranţa în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorităţii); | **Sunt prezentate date, descrieri, analize referitoare la sistemul actual de management al traficului?**  (*Acestea se pot referi la: signalistică, semaforizare, descrierea utilizării prezente a Sistemelor Inteligente de Transport, disponibilitatea în timp real a datelor, structurile instituţionale/organizaţionale existente, precum şi responsabilităţile aferente pentru organizarea traficului şi a transportului în aria P.M.U.D. etc. De asemenea, pot fi menționate eventualele decalaje în responsabilități, care reduc siguranța, eficiența și eficacitatea rețelei de transport etc.)* |  |  | | | |  | | |  |  |
| 2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracţie/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.); | **Au fost identificate și analizate zonele existente cu un nivel ridicat de complexitate din punct de vedere al transportului multi/intermodal?**  *(Pot fi cuprinse următoarele informații: caracteristicile acestor locaţii cu o mare concentrare a fluxurilor de transport, cuantificarea traficului/cererii de transport existente şi descrierea problemelor existente de transport/mobilitate în acele locaţii etc.)* |  |  | | | |  | | |  |  |
| **3. Model de transport (diferă în complexitate în funcție de rangul orașului)[[5]](#footnote-5)** | 3.1 Prezentare generală şi definirea domeniului | **Sunt prezentate informații cu privire la tipul modelului ce va fi dezvoltat, acoperirea spațială a acestuia, anul de bază și anii de prognoză ai modelului, ieșirile de date furnizate de model, iar pentru municipiile de rang 0 și I, tipul softului specializat utilizat?** (*Pentru municipiile de rang 0 și I, se pot utiliza următoarele softuri: CUBE, VISUM, TRANSCAD, EXCEL, VISSIM, PARAMICS, SATURN, EMME etc. Pentru orașele/municipiile de rang II și III, modelul de transport poate fi prezentat sub forma unei foi de calcul, în care să se reprezinte fluxurile existente şi viitoare de transport.)* |  |  | | | |  | | |  |  |
| 3.2 Colectarea de date: | **Este prezentat procesul de colectare al datelor și sunt prezentate tipurile datelor colectate, având în vedere inclusiv prevederile relevante din art. 15, alin. 9 din Normele metodologice (Ord. nr. 233/2016)?**  (*Pot fi avute în vedere următoarele aspecte: locaţia pentru fiecare sondaj/ măsurătoare, mărimea eşantionului, perioada și intervalele de timp zilnice în care s-a efectuat colectarea datelor, metodele de colectare a datelor utilizate, tipurile de date colectate etc.)* |  |  | | | |  | | |  |  |
| 3.3 Dezvoltarea reţelei de transport: | **Au fost evidențiate structura reţelei rutiere, structura reţelei de transport public şi intersecţiile din aria de studiu a modelului și au fost definite şi modelate capacităţile aferente fiecăreia?**  (*Se vor prezenta informații privind: categoriile de drumuri din aria modelului, cum sunt definite şi modelate capacităţile pe categorii de drum/tronsoane de drum/intersecții, dacă modelul de transport integrează cererea externă din modelele naţionale sau regionale de transport etc.)* |  |  | | | | |  | |  |  |
| 3.4 Cererea de transport | **A fost ilustrată/analizată cererea pe rețeaua de transport?**  (*Pot fi incluse următoarele aspecte: zonele de modelare identificate, utilizarea modurilor de transport şi destinaţia călătoriilor efectuate, modalitatea de realizare a matricelor de deplasări pentru anul de bază al modelului, inclusiv prin utilizarea unor date şi informaţii din modelele existente etc.)* |  |  | | | | |  | |  |  |
| 3.5 Calibrarea şi validarea datelor: | **Se specifică faptul că au fost realizate operațiunile de calibrare şi validare a modelului?** |  |  | | | | |  | |  |  |
| 3.6 Prognoze | **Au fost dezvoltate matricea cererii şi reţeaua de transport corespunzătoare scenariului “a face minimum” pentru anul/anii de prognoză?**  (*Pot fi incluse informații precum: datele şi previziuni utilizate pentru dezvoltarea matricei cererii şi a reţelei de transport pentru anul de prognoză, rezultatele aferente rulării modelului pentru anul de prognoză - schimbările care vor apărea în rețeaua de transport, precum și problemele suplimentare de transport şi de mobilitate care se vor ivi pe periada P.M.U.D. în cazul scenariului “A face minimum” etc.)* |  |  | | | | |  | |  |  |
| 3.7 Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz | **Au fost prezentate rezultatele modelului de transport pentru scenariul “A nu face nimic” sau pentru un alt scenariu aferent anului/anilor de prognoză în cadrul unui studiu de caz?**  (*Pot fi avute în vedere următoarele aspecte: argumentarea schimbărilor în activitatea de transport în absența unor acțiuni specifice, ținând seama de ieșirile cantitative relevante furnizate de modelul de transport etc.)* |  |  | | | | |  | |  |  |
| **4. Evaluarea impactului actual al mobilităţii:** | 4.1 Eficienţă economică | **Au fost analizate atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și a fost prezentată analiza problemelor care constrâng eficiența economică a sistemului de transport?** **Există un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate?**  (*Pot fi*  *avute în vedere aspecte precum:**analiza congestiei, a întârzierilor și a factorilor care cresc costurile construirii și operării sistemelor de transport, performanța/ eficiența infrastructurii, organizarea transportului și aspectele operaționale ale sistemului de transport, analiză financiară a operării serviciilor de transport public, indicatori relevanți selectaţi pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al acestui criteriu etc.)* |  |  |  | | | | | |  |  |
| 4.2 Impactul asupra mediului | **Au fost analizate atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și a fost prezentată analiza problemelor care determină creșterea impactului activității de transport asupra mediului**? **Există un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate?**  (*Pot fi examinate aspecte precum: congestiile/întârzierile din trafic, flota de vehicule (transportul public și privat de călători, precum și cel de marfă), impactul transportului asupra zonelor sensibile din punct de vedere ecologic, zgomotul, efectele poluării în anumite zone cheie, emisiile agregate de GES, separarea comunităților locale de către coridoarele de transport,* *indicatorii relevanți selectaţi pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al acestui criteriu etc. )* |  |  |  | | | | | |  |  |
| 4.3 Accesibilitatea | **Au fost analizate atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “** **A face minimum” (scenariul de referință) și a fost prezentată analiza problemelor care limitează accesibilitatea sistemului de transport? Există un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate?**  (*Această analiză ar putea să acopere: accesibilitatea rețelei de transport, precum și accesibilitatea locală, cu indicarea punctelor-cheie sau a celor cu accesibilitate redusă, indicatorii relevanți selectaţi pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al acestui criteriu etc. )* |  |  |  | | | | | |  |  |
| 4.4 Siguranța | **Au fost analizate atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “** **A face minimum” (scenariul de referință) și a fost prezentată analiza problemelor legate de siguranță? Există un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate?**  (*Se pot evidenția zonele cu frecvență mare a accidentelor, zonele cu accidente grave/fatale multiple, tipurile de accidente individuale care se produc în aria de studiu, zonele în care se produc accidente frecvente ce implică vehicule de marfă sau accidente legate de transportul public, indicatorii relevanți selectaţi pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al acestui criteriu etc. )* |  |  | |  | | | | |  |  |
| 4.5 Calitatea vieţii | **Au fost analizate atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și a fost prezentată analiza problemelor care limitează calitatea vieții în aria studiată?** **Există un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate?**  (*Se pot include informații privind: detalierea impactului transportului asupra calității vieții, luând în considerare problema parcărilor, zgomotul, necesitatea asigurării unor spații publice de calitate, degradarea zonelor istorice, indicatorii relevanți selectaţi pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al acestui criteriu etc.* ) |  |  | |  | | | | |  |  |
| **5. Viziunea de dezvoltare a mobilităţii urbane** | 5.1 Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale | **A fost prezentată viziunea pentru mobilitatea urbană cel puţin pentru nivelul orașului/municipiului?**  Opţional, aceasta poate fi structurată la scară periurbană/metropolitană și la scară detaliată (la nivel de cartier/intersecție/zonă cu nivel ridicat de complexitate).  (*Viziunea* ***poate*** *fi formulată pe termen scurt, mediu și lung*.) |  |  | |  | | | | |  |  |
| 5.2 Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor | **Au fost prezentate cadrul și metodologia de selectare a proiectelor, pe baza criteriilor prezentate în subcapitolele 4.1-4.5 și a indicatorilor selectați pentru fiecare din aceste criterii?**  (*Cadrul/metodologia ar trebui să detalieze cum vor fi combinați indicatorii aferenți celor 5 criterii, astfel încât să se stabilească un scor final sau un “nivel de prioritate” pentru proiectele analizate, analiza putând fi realizată pe proiecte individuale, pe subseturi de proiecte sau la nivelul scenariilor alternative. De asemenea, se pot lua în calcul posibilele riscuri identificate și aspectele legate de încadrarea proiectelor în anvelopa bugetară a orașului etc.)* |  |  | |  | | | | |  |  |
| **6. Direcţii de acţiune şi proiecte de dezvoltare a mobilităţii urbane** | 6.1 Direcţii de acţiune şi proiecte pentru infrastructura de transport | **Au fost prezentate proiectele ce vizează investiții privind infrastructura de transport, ce au fost selectate pentru a fi incluse în P.M.U.D. pe baza metodologiei de la sub-capitolul 5.2? Ȋn acele P.M.U.D unde au fost dezvoltate mai multe scenarii alternative “A face ceva“[[6]](#footnote-6) (de exemplu, pentru municipiile de rang 1), toate acele scenarii au fost prezentate împreună** **cu motivul și raționamentul dezvoltării fiecăruia și au fost testate (a fost stabilit impactul)?** |  |  | | |  | | | |  |  |
| 6.2 Direcţii de acţiune şi proiecte operaţionale: | **Au fost prezentate proiectele/măsurile operaţionale, ce au fost selectate pentru a fi incluse în P.M.U.D.?** |  |  | | |  | | | |  |  |
| 6.3 Direcţii de acţiune şi proiecte organizaţionale | **Au fost prezentate proiectele/măsurile organizaționale, ce au fost selectate pentru a fi incluse în P.M.U.D.?** |  |  | | |  | | | |  |  |
| 6.4 Direcţii de acţiune şi proiecte partajate pe nivele teritoriale: 6.4.1. La scară periurbană/metropolitană; 6.4.2. La scara localităţilor de referinţă; 6.4.3. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate | **Au fost regrupate listele de măsuri și proiecte de mai sus (subcapitolele 6.1, 6.2 și 6.3) pe cele trei nivele teritoriale (secțiunile 6.4.1, 6.4.2 și 6.4.3)?** |  |  | | |  | | | |  |  |
| **7. Evaluarea impactului mobilităţii pentru cele 3 nivele teritoriale** | 7.1.Eficienţă economică 7.2.Impactul asupra mediului 7.3.Accesibilitate 7.4.Siguranţă  7.5. Calitatea vieţii: | **A fost cuantificat impactul scenariilor (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor (aferente sub-capitolelor 6.1-6.4) asupra fiecăruia din aceste 5 obiective strategice, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunile 4.1-4.5?** Opţional, aceasta poate fi structurată la scară periurbană/metropolitană și la scară detaliată (la nivel de cartier/intersecție/zonă cu nivel ridicat de complexitate). |  |  | | |  | | | |  |  |
| ***(2) P.M.U.D. - componenta de nivel operaţional (corespunzătoare etapei II)*** | | |  |  | | |  | | | |  |  |
| **1. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu şi lung:** | 1.1 Cadrul de prioritizare | **În cazul P.M.U.D în care sunt dezvoltate mai multe scenarii “A face ceva”, au fost comparate aceste scenarii, pe baza criteriilor de evaluare şi a fost prezentat modul de selectare al scenariul preferat?**  **Au fost prioritizate proiectele pe termen scurt, mediu și lung din scenariul selectat?**  (*Se pot include aspecte precum: definirea perioadelor relevante pentru termenul scurt, mediu și lung (în ani), justificarea modului de selectare a proiectele și a măsurilor pentru fiecare perioadă, precum și explicarea motivului pentru care prioritizarea aleasă este cea mai potrivită etc.)* |  |  | | |  | | | |  |  |
| 1.2 Priorităţile stabilite | **Au fost reiterate prioritățile principale propuse a fi implementate pe termen scurt și relația acestora cu măsurile/proiectele prioritizate?**  (*Se poate include o verificare a impactului întregului plan, în cazul în care nu se implementează fiecare proiect/măsură (ce au fost prioritizate) și un plan de rezervă, dacă este necesar etc.)*  **Din P.M.U.D. rezultă faptul că priorităţile acestuia vizează inclusiv creşterea utilizării transportului public de călători şi/sau a modurilor nemotorizate, precum şi îmbunătăţirea siguranţei tuturor participanţilor la trafic?** |  |  | | |  | | | |  |  |
| **2. Planul de acţiune** | 2.1. Intervenţii majore asupra reţelei stradale 2.2. Transport public 2.3. Transport de marfă 2.4. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos şi persoane cu mobilitate redusă) 2.5. Managementul traficului (staţionarea, siguranţa în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecţia împotriva zgomotului/sonoră) 2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracţie/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.) 2.7. Structura intermodală şi operaţiuni urbanistice necesare 2.8. Aspecte instituţionale | **În cadrul planului de acţiune, au fost prezentate măsurile și proiectele prioritizate pentru fiecare din categoriile de intervenţii 2.1-2.8?** |  |  | | | | | |  |  |  |
| ***(3) Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III)*** | | |  |  | | | | | |  |  |  |
| 1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D | | **A fost prezentă strategia de monitorizare și evaluare a P.M.U.D.?**  (*Pentru monitorizare, se vor selecta și include indicatori de performanță/ criterii de evaluare a schimbărilor care se vor produce în diferitele moduri de transport, prin implementarea Planului.)* |  |  | | | | | |  |  |  |
| 2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea | | **Au fost prezentați actorii responsabili cu monitorizarea și evaluarea P.M.U.D, precum şi responsabilitățile și atribuțiile fiecăruia în parte?** |  |  | | | | | |  |  |  |
| Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este conform şi admisibil *(toate criteriile din grilă sunt marcate cu DA sau Nu se aplică, unde este cazul)*:  **DA**  **🞎**  **NU 🞎**  Ṣef departament:  Nume, prenume:  Data:  Semnătura:  Evaluator 1,2:  Nume, prenume:  Data început verificare:  Data sfârşit verificare:  Semnătura:  Dacă este cazul, în termen de maximum 60 de zile calendaristice se va transmite Hotărârea actualizată de aprobare a PMUD.  *Se va menționa data începerii etapei,*  *Se vor menționa solicitările de clarificări și răspunsurile la acestea, inclusiv cu termenele la care solicitările de clarificări au fost trimise și, respectiv, răspunsurile au fost primite de către OI,*  *Se vor menţiona aspectele pentru care a fost solicitată opinia expertului independent din domeniul transportului*  *Se va justifica neîndeplinirea anumitor criterii, dacă este cazul*  *Se vor menționa problemele identificate și observațiile celor 2 experți,*  *Se va anexa opinia expertului independent specialist în domeniul transportului, după caz.*  *Ȋn situația în care Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este întocmit* ***pentru o arie de studiu mai extinsă*** *decât a unui oraș/municipiu, se va menţiona din perspectiva căror solicitanţi eligibili prin O.S. 3.2 au fost aplicate criteriile din grila de conformitate administrativă și admisibilitate a P.M.U.D.* | | | | | | | | | | | | |

**Note privind verificarea admisibilităţii P.M.U.D.:**

1. **Unde se justifică, sub-criteriul poate fi încheiat cu „Nu se aplică”.**
2. **Paragrafele marcate cu fontul *italic* reprezintă elemente orientative/ajutătoare de interpretare a criteriilor de admisibilitate ale P.M.U.D. şi nu reprezintă sub-criterii obligatorii.**
3. **Nu este obligatoriu ca informațiile solicitate printr-un criteriu/cerinţă să se regăsească în capitolul/subcapitolul din P.M.U.D. cu care acesta este asociat în cadrul grilei de verificare a admisibilităţii P.M.U.D.**
4. **Verificarea criteriilor de admisibilitate aferente capitolului 3 - *Model de transport* se va realiza pe baza părţilor scrise şi desenate ale P.M.U.D.**
5. **Pentru oraşele/municipiile de rang 2 şi 3 nu este obligatorie dezvoltarea mai multor scenarii “A face ceva“.**

1. Se vor introduce, pe scurt, elementele care au condus la formularea concluziei pentru fiecare criteriu în parte. [↑](#footnote-ref-1)
2. Se pot avea în vedere prevederile art. 15 alin (7) din Normele metodologice aprobate prin Ordinul MDRAP nr. 233/2016. [↑](#footnote-ref-2)
3. Se vor introduce, pe scurt, elementele care au condus la formularea concluziei pentru fiecare criteriu în parte. [↑](#footnote-ref-3)
4. Se vor vedea Notele privind verificarea admisibilităţii P.M.U.D. pentru elementele ajutătoare aferente fiecărui sub-criteriu de la finalul grilei; [↑](#footnote-ref-4)
5. Verificarea criteriilor de admisibilitate aferente capitolului 3 *- Model de transport* se va realiza pe baza părţilor scrise şi desenate ale P.M.U.D. Având în vedere caracterul complex, verificarea informaţiilor din softul de transport este opţională. [↑](#footnote-ref-5)
6. Pentru orașele/municipiile de rang 2 și 3 nu este obligatorie dezvoltarea mai multor scenarii “A face ceva“ [↑](#footnote-ref-6)