|  |
| --- |
| Programul Regional Sud-Est 2021-2027 |
| Ghidul Solicitantului – Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte PRSE/3.1/1.1/1/ITI/2025, PRSE/3.1/1.2/1/ITI/2025 | |

**Anexa 18 - Grila de verificare a conformităţii administrative şi a admisibilităţii P.M.U.D**

**Program: PROGRAMUL REGIONAL SUD EST 2021-2027**

**Prioritate: 3 - O regiune cu emisii de carbon reduse**

**Obiectiv specific: 2.8 - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon**

**Apel de proiecte: PRSE/3.1/1.1/1/ITI/2025, PRSE/3.1/1.2/1/ITI/2025**

**Cod SMIS:** **<cod SMIS>**

| **I. GRILA DE VERIFICARE A CONFORMITĂŢII ADMINISTRATIVE A P.M.U. D.** | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **EXPERT** | | | **COMENTARlI**[[1]](#footnote-1) |
| **Cerinţa/ Criteriul** | **DA** | **NU** | **CLARIFICARE** |
| 1. Orizontul de implementare a P.M.U.D. se întinde cel puţin până la 31.12.2027? |  |  |  |  |
| 2. Este anexată dovada depunerii documentației în vederea primirii deciziei finale/ decizia finală emisă de autoritatea competentă privind Evaluarea Strategică de Mediu a P.M.U.D, conform H.G. nr. 1076/2004? |  |  |  |  |
| 3. Este anexată Hotărârea Consiliului Local a UAT de aprobare a P.M.U.D. şi, dacă este cazul, sunt anexate Hotărârile Consiliului Local ale UAT-urilor ce fac parte din Zona Urbană Funcţională de aprobare a P.M. U. D. sau este anexată Hotărârea structurii asociative constituite la nivelul acestor UAT, de aprobare a P.M.U.D. dacă are stabilită această competenţă în statut, după caz?[[2]](#footnote-2) |  |  |  |  |
| 4. PMUD a fost supus procesului de consultare publică şi sunt anexate dovezi în acest sens? |  |  |  |  |

| **II. GRILA DE VERIFICARE A ADMINISBILITĂȚII P.M.U. D. CU PRIVIRE LA CONȚINUT** | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Capitol P.M.U.D.** | **Subcapitol P.M.U.D** | **Criterii/cerințe** | **EXPERT** | | | | **COMENTARlI**[[3]](#footnote-3) |
| **DA** | **NU** | **NU SE APLICĂ** | **CLARIFICARE** |
| **(1) P.M.U.D. – Componenta strategică (corespunzătoare etapei I)** | | | | | | | |
| **1. Introducere** | * 1. Scopul şi rolul documentaţiei   2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială   3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale   4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de mediu din documentele de planificare ale UAT-urilor | **Sunt evidenţiate aria de studiu, rolul şi scopul**  **P.M.U.D.?**  În cadrul PMUD se mneționează că au fost preluate prevederi din documentațiile de amenajarea a teritoriului și de urbanism, precum și din documentele strategice sectoriale de la nivel local, regional sau național, după caz? Este evidenţiat modul în care P.M.U.D. va susţine viziunea de dezvoltarea economică, socială şi mediu a UAT, detaliată şi în cadrul altor documente de planificare ale UAT -urilor? |  |  |  |  |  |
| **2. Analiza situaţiei existente** | 2.1 Contextul socio-economic | **Sunt prezentate date şi statistici care descriu populaţia locală şi contextul economic (a se vedea şi art. 15, alin. 9 din Normele metodologice aprobate prin Ordinul nr. 233/2016)?**  (Aceste date şi statistici se pot referi la: populaţia existentă, tendinţele demografice, densitatea populaţiei, structura populaţiei pe grupe de vârstă, structura ocupaţională pe sectoare de activitate/categorii de vârstă, distribuţia locurilor de muncă, cauzele şomajului, modelul de dezvoltare al spaţiului urban, tendinţele 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 şi 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 şi 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, informaţii privind operatorul de transport şi 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 şi 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 şi  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 menţionate eventualele decalaje în responsabilităţi, care reduc siguranţa, eficienţa şi eficacitatea reţelei 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 şi analizate zonele existente cu un nivel ridicat de complexitate din punct de vedere al transportului multi/intermodal?**  (Pot fi cuprinse următoarele informaţii: 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** **funcţie de rangul oraşului)**[[5]](#footnote-5) | 3.1 Prezentare generală definirea domeniului | **Sunt prezentate informaţii cu privire la tipul modelului ce va fi dezvoltat, acoperirea spaţială a acestuia, anul de bază şi anii de prognoză ai modelului, ieşirile de date furnizate de model, iar pentru municipiile de rang 0 şi I, tipul softului specializat utilizat?**  (Pentru municipiile de rang 0 şi I se pot utiliza următoarele softuri : CUBE, VISUM, TRANSCAD, EXCEL, VISSIM, PARAMICS, SATURN, EMME etc. Pentru municipiile de rang II, 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 şi 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 şi intervalele de timp zilnice în care s-a efectuat colectarea datelor, metodele de colectare a datelor util izate, tipurile de date colectate etc.) |  |  |  |  |  |
| 3.3 Dezvoltarea reţelei de transport | **Au fost evidenţiate structura reţelei rutiere, structura reţelei de transport public şi intersecţiile din aria de studiu a modelului şi au fost definite şi modelate capacităţile aferente fiecăreia?**  (Se vor prezenta informaţii privind: categoriile de drumuri din aria modelului, cum sunt definite şi modelate capacităţile pe categorii de drum/tronsoane de drum/intersecţii, 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 reţeaua 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 operaţiunile 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 informaţii 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 reţeaua de transport, precum şi problemele suplimentare de transport şi de mobilitate care se vor ivi pe perioada implementării 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 absenţa unor acţiuni specifice, ţinând seama de ieşirile cantitative relevante furnizate de modelul de transport etc.) |  |  |  |  |  |
| **4. Evaluarea**  **impactului**  **actual al**  **mobilităţii** | 4.1 Eficienţă economică | **Au fost analizate atât condiţiile existente, cât şi condiţiile aferente scenariului "A face minimum" (scenariul de referinţă) şi a fost prezentată analiza problemelor care constrâng eficienţa 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 şi a factorilor care cresc costurile construirii şi operării sistemelor de transport, performanţa/eficienţa infrastructurii, organizarea transportului şi aspectele operaţionale ale sistemului de transport, analiza financiară a operării serviciilor de transport public, indicatori relevanţi selectaţi pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al acestui criteriu etc.) |  |  |  |  |  |
| 4.2 Impactul asupra mediului | **Au fost analizate atât condiţiile existente, cât şi condiţiile aferente scenariului "A face minimum" (scenariul de referinţă) şi a fost prezentată analiza problemelor care determină creşterea impactului activităţii 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 şi privat de călători, precum şi 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 comunităţilor locale de către coridoarele de transport, indicatorii relevanţi selectaţi pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al acestui criteriu etc.) |  |  |  |  |  |
| 4.3 Accesibilitatea | **Au fost analizate atât condiţiile existente, cât şi condiţiile aferente scenariului "A face minimum" (scenariul de referinţă) şi 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 reţelei de transport, precum şi accesibilitatea locală, cu indicarea punctelor-cheie sau a celor cu accesibilitate redusă, indicatorii relevanţi selectaţi pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al acestui criteriu etc. ) |  |  |  |  |  |
| 4.4 Siguranţa | **Au fost analizate atât condiţiile existente , cât şi condiţiile aferente scenariului "A face minimum" (scenariul de referinţă) şi a fost prezentată analiza problemelor legate de siguranţă? Există un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate?**  (Se pot evidenţia zonele cu frecvenţă 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 relevanţi selectaţi pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al acestui criteriu etc. ) |  |  |  |  |  |
| 4.5 Calitatea vieţii | **Au fost analizate atât condiţiile existente, cât şi condiţiile aferente scenariului "A face minimum" (scenariul de referinţă) şi a fost prezentată analiza problemelor care limitează calitatea vieţii în aria studiată? Există un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate?**  (Se pot include informaţii privind: detalierea impactului transportului asupra calităţii vieţii, luând în considerare problema parcărilor, zgomotul, necesitatea asigurării unor spaţii publice de calitate, degradarea zonelor istorice, indicatorii relevanţi 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 municipiului?**  **Opţional, aceasta poate fi structurată la scară periurbană/metropolitană şi la scară detaliată (la nivel de cartier/intersecţie/zonă cu nivel ridicat de complexitate).**  (Viziunea poate fi formulată pe termen scurt, mediu şi lung.) |  |  |  |  |  |
| 5.2 Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor | **Au fost prezentate cadrul şi metodologia de selectare a proiectelor, pe baza criteriilor** **prezentate în subcapitolele 4.1-4.5 şi a indicatorilor selectaţi pentru fiecare din aceste criterii?**  (Cadrul/metodologia ar trebui să detalieze cum vor fi combinaţi indicatorii aferenţi 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 şi aspectele legate de încadrarea proiectelor în anvelopa bugetară a oraşului 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 investiţii 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?**  În acele P.M.U.D unde au fost dezvoltate mai multe scenarii alternative "A face ceva" (de exemplu, pentru municipiile de rang 1[[6]](#footnote-6)), toate acele scenarii au fost prezentate împreună cu motivul şi raţionamentul dezvoltării fiecăruia şi 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 Direcții de acţiune şi proiecte organizaţionale | **Au fost prezentate proiectele/măsurile organizaţionale, 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 şi proiecte de mai** **sus (subcapitolele 6.1, 6.2 şi 6.3) pe cele trei nivele** **teritoriale (secţiunile 6.4.1, 6.4.2 şi 6.4.3)?** |  |  |  |  |  |
| **7. Evaluarea**  **impactului mobilităţii pentru cele 3 nivele teritoriale** | 7.1.Eficienţă economică  7.2. lmpactul 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 stabiliţi în** **secţiunile 4.1-4. 5? Opţional, aceasta poate fi** **structurată la scară periurbană/metropolitană şi la** **scară detaliată (la nivel de cartier/intersecţie/zonă cu** **nivel ridicat de complexitate).** |  |  |  |  |  |
| **(2) P.M.U.D. - componenta de nivel operaţional (corespunzătoare etapei lI)** | | | | | | | |
| **1. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu şi lung** | 1.1 Cadrul de prioritizare | **ln 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 şi lung din scenariul selectat?**  (Se pot include aspecte precum: definirea perioadelor relevante pentru termenul scurt, mediu şi lung (în ani), justificarea modului de selectare a proiectele şi a măsurilor pentru fiecare perioadă, precum şi explicarea motivului pentru care prioritizarea aleasă este cea mai potrivită etc.) |  |  |  |  |  |
| 1.2 Priorităţile stabilite | **Au fost reiterate priorităţile principale propuse a fi implementate pe termen scurt şi relaţia 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) şi 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 cumobilitate 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 şi proiectele prioritizate pentru fiecare din**  **categoriile de intervenţii 2.1 - 2.8?** |  |  |  |  |  |
| **(3) Monit orizarea 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 şi evaluare**  **a P.M.U.D.?**  (Pentru monitorizare, se vor selecta şi include indicatori de performanţă/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 prezentaţi actorii responsabili cu monitorizarea şi evaluarea P.M.U.D, precum şi responsabilităţile şi atribuţiile fiecăruia în parte?**  PMUD include o listă a operaţiunilor care urmează să fie sprijinite, inclusiv în perioada de programare 2021-2027? |  |  |  |  |  |
| Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este conform şi admisibil (toate criteriile din grile sunt marcate cu DA sau NU SE APLICĂ, unde este cazul ):  **DA** □  **NU** □  Evaluator:  Nume , prenume:  Data început verificare:  Data sfârşit verificare:  Semnătura:  Dacă este cazul, în termen de maximum 60 de zile calendaristice, se poate transmite Hotărârea/Hotărârile actualizată(e) de aprobare a PMUD.  Se poate anexa o opinie a expertului independent specialist în domeniul transportului, după caz.  Se va menţiona data începerii etapei,  Se vor menţiona solicitările de clarificări şi răspunsurile la acestea, inclusiv cu termenele la care solicitările de clarificări au fost trimise şi, respectiv, răspunsurile au fost primite,  Se vor menţiona aspectele pentru care a fost solicitată opinia expertului independent din domeniul transportului, dacă este cazul  Se va anexa opinia expertului independent specialist în domeniul transportului, după caz.  Se va justifica neîndeplinirea anumitor criterii, dacă este cazul  Se vor menţiona problemele identificate şi observaţiile experţilor, | | | | | | | |

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 [↑](#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 poate fi opţională. [↑](#footnote-ref-5)
6. Pentru municipiile de rang 2 nu este obligatorie dezvoltarea mai multor scenarii "A face ceva" [↑](#footnote-ref-6)