

Anexa 7 - Grila de verificare a conformității administrative și a admisibilității P.M.U.D.

I. GRILA DE VERIFICARE A CONFORMITĂȚII ADMINISTRATIVE A PMUD				
	EXPERT OI			COMENTARII ¹
Cerința/ Criteriul	DA	NU	CLARIFICA RE	
1. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D) este depus împreună cu Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană la sediul Agenției pentru Dezvoltare Regională, într-un colet sigilat, conform cerințelor din Documentul Cadru de Implementare a Dezvoltării Urbane durabile, de către un reprezentant împuternicit al Municipiului reședință de județ eligibil în cadrul Axei Prioritare 4 a POR 2014-2020 sau al Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Pol de creștere/zonă metropolitană din care municipiul face parte?				
2. Orizontul de implementare a P.M.U.D. se întinde cel puțin până la sfârșitul anului 2023?				
3. Este anexată decizia finală emisă de autoritatea competentă privind Evaluarea Strategică de Mediu a P.M.U.D, conform H.G. nr. 1076/2004?				

¹ Se vor introduce, pe scurt, elementele care au condus la formularea concluziei pentru fiecare criteriu în parte.

4. Este anexată Hotărârea Consiliului Local a UAT municipiu reședință de județ de aprobare a P.M.U.D. și, dacă este cazul, sunt anexate Hotărârile Consiliului Local ale UAT-urilor ce fac parte din Zona Funcțională Urbană sau de Hotărârea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Pol de creștere/zonă metropolitană din care municipiul face parte, după caz? ²				
5. Este anexat Raportul de verificare preliminară a PMUD elaborat de către SSDU?				
6. PMUD în forma depusă la ADR a fost supusă procesului de consultare publică și este anexată declarația reprezentantului legal al beneficiarului în care se certifică și detaliază parcurgerea acestui proces de consultare publică?				

II. GRILA DE VERIFICARE A ADMISIBILITĂȚII P.M.U.D. CU PRIVIRE LA CONȚINUT			Expert OI				COMENTARII ³
Capitol P.M.U.D	Subcapitol P.M.U.D	Criterii/cerințe	DA	NU	NU SE APLICĂ	CLARIFICARE	

² Se pot avea în vedere prevederile art. 15 alin (7) din Normele metodologice aprobate prin Ordinul MDRAP nr. 233/2016.

³ Se vor introduce, pe scurt, elementele care au condus la formularea concluziei pentru fiecare criteriu în parte.

(1) P.M.U.D. - Componenta strategică (corespunzătoare etapei I)

1. Introducere	1.1 Scopul și rolul documentației 1.2 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială 1.3 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale 1.4 Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și 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 menționează 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 susține viziunea de dezvoltarea economică, socială și de cadru natural a UAT, detaliată și în cadrul altor documente de planificare ale UAT-urilor?					
2. Analiza situației existente	2.1 Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice:	Sunt prezentate date și statistici care descriu populația locală și contextul economic (a se vedea și art. 15, alin. 9 din Normele metodologice aprobate prin Ord. nr. 233/2016)? <i>(Aceste date și statistici se pot referi la: populația existentă, tendințele demografice, densitatea populației, structura populației pe grupe de vârstă, structura ocupațională pe sectoare de activitate/ pe categorii de vârstă, distribuția locurilor de muncă, cauzele șomajului, modelul de dezvoltare al municipiului, tendințele de dezvoltare economică etc.)⁴</i>					

⁴ Se vor vedea Notele privind verificarea admisibilității P.M.U.D. pentru elementele ajutoare aferente fiecărui sub-criteriu;

	2.2. Rețeaua stradală	<p>Sunt prezentate date, descrieri, analize sau reprezentări grafice referitoare la rețeaua stradală existentă?</p> <p>(Acestea se pot referi la informații referitoare la traseele principale, ierarhia străzilor, starea fizică a acestora, condițiile de siguranță rutieră, areale cu congestii/întârzieri semnificative/gâtuiuri în rețelele de transport, informații privind durata călătoriei, analiza locurilor de parcare existente și problemele asociate acestora etc.)</p>					
	2.3 Transport public	<p>Sunt prezentate date, descrieri, analize sau reprezentări grafice referitoare la rețeaua și serviciile de transport public existente? (Acestea se pot referi la: modurile de transport public existente în arealul P.M.U.D., localizarea acestora, frecvența în cadrul rețelei, programul de transport, aspecte privind eliberarea biletelor și tarifele practicate, caracterul adecvat al traseelor, starea fizică a infrastructurii și a vehiculelor, condițiilor de siguranță, areale unde se înregistrează congestii/întârzieri semnificative/gâtuiuri în rețelele de transport public, informații privind durata călătoriei, informații privind operatorul de transport și contractul de servicii publice etc.)</p>					

	2.4 Transport de marfă:	<p>Sunt prezentate date, descrieri, analize sau reprezentări grafice referitoare la transportul existent de marfă, realizat prin rețeaua de transport (rețeaua de drumuri, căile ferate sau căile navigabile, după caz)?</p> <p><i>(Acestea se pot referi la: volumul/nivelul circulației 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 desfășurării transportului de marfă și localizarea acestora etc.)</i></p>					
	2.5 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă):	<p>Sunt prezentate date, descrieri, analize sau reprezentări grafice referitoare la mijloacele alternative de mobilitate existente (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă)?</p> <p><i>(Acestea se pot referi la: infrastructura existentă și calitatea acesteia pentru cicliști, pietoni și persoane cu mobilitate redusă, cota modală, probleme frecvente de siguranță și accesibilitate etc.)</i></p>					
	2.6 Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității);	<p>Sunt prezentate date, descrieri, analize referitoare la sistemul actual de management al traficului?</p> <p><i>(Acestea se pot referi la: signalistică, semaforizare, descrierea utilizării prezente a Sistemelor Inteligente de Transport, disponibilitatea în timp real a datelor, structurile instituționale/organizaționale existente, precum și responsabilitățile aferente pentru organizarea</i></p>					

		<i>traficului și 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.)</i>					
	2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/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? <i>(Pot fi cuprinse următoarele informații: caracteristicile acestor locații cu o mare concentrare a fluxurilor de transport, cuantificarea traficului/cererii de transport existente și descrierea problemelor existente de transport/mobilitate în acele locații etc.)</i>					
3. Model de transport (diferă în complexitate în funcție de rangul orașului)⁵	3.1 Prezentare generală și 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? <i>(Pentru municipiile de rang 0 și 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 și viitoare de transport.)</i>					

⁵ Verificarea criteriilor de admisibilitate aferente capitolului 3 - *Model de transport* se va realiza pe baza părților scrise și desenate ale P.M.U.D. Având în vedere caracterul complex, verificarea informațiilor din softul de transport poate fi opțională.

	3.2 Colectarea de date:	<p>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)?</p> <p><i>(Pot fi avute în vedere următoarele aspecte: locația pentru fiecare sondaj/ măsurătoare, mărimea eșantionului, perioada și intervalele de timp zilnice în care s-a efectuat colectarea datelor, metodele de colectare a datelor utilizate, tipurile de date colectate etc.)</i></p>					
	3.3 Dezvoltarea rețelei de transport:	<p>Au fost evidențiate structura rețelei rutiere, structura rețelei de transport public și intersecțiile din aria de studiu a modelului și au fost definite și modelate capacitățile aferente fiecăreia?</p> <p><i>(Se vor prezenta informații privind: categoriile de drumuri din aria modelului, cum sunt definite și modelate capacitățile pe categorii de drum/tronsoane de drum/intersecții, dacă modelul de transport integrează cererea externă din modelele naționale sau regionale de transport etc.)</i></p>					
	3.4 Cererea de transport	<p>A fost ilustrată/analizată cererea pe rețeaua de transport?</p> <p><i>(Pot fi incluse următoarele aspecte: zonele de modelare identificate, utilizarea modurilor de transport și destinația călătoriilor efectuate, modalitatea de realizare a matricelor de deplasări pentru anul de bază al modelului, inclusiv prin utilizarea unor date și informații din modelele</i></p>					

		<i>existente etc.)</i>					
3.5	Calibrarea și validarea datelor:	Se specifică faptul că au fost realizate operațiunile de calibrare și validare a modelului?					
3.6	Proгноze	<p>Au fost dezvoltate matricea cererii și rețeaua de transport corespunzătoare scenariului “a face minimum” pentru anul/anii de prognoză?</p> <p><i>(Pot fi incluse informații precum: datele și previziuni utilizate pentru dezvoltarea matricei cererii și a rețelei 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 și de mobilitate care se vor ivi pe perioada P.M.U.D. în cazul scenariului “A face minimum” etc.)</i></p>					
3.7	Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz	<p>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?</p> <p><i>(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.)</i></p>					

4. Evaluarea impactului actual al mobilității:	4.1 Eficiență economică	<p>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?</p> <p><i>(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 selectați pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al acestui criteriu etc.)</i></p>					
	4.2 Impactul asupra mediului	<p>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?</p> <p><i>(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</i></p>					

		<i>agregate de GES, separarea comunităților locale de către coridoarele de transport, indicatorii relevanți selectați pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al acestui criteriu etc.)</i>					
4.3 Accesibilitatea		<p>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?</p> <p><i>(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 selectați pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al acestui criteriu etc.)</i></p>					
4.4 Siguranța		<p>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?</p> <p><i>(Se pot evidenția zonele cu frecvență mare a accidentelor, zonele cu accidente grave/fatale multiple, tipurile de accidente individuale care se</i></p>					

		<i>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 selectați pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al acestui criteriu etc.)</i>					
	4.5 Calitatea vieții	<p>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?</p> <p><i>(Se pot include informații privind: detalierea impactului transportului asupra calității vieții, luând în considerare problema parcarilor, zgomotul, necesitatea asigurării unor spații publice de calitate, degradarea zonelor istorice, indicatorii relevanți selectați pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al acestui criteriu etc.)</i></p>					
5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane	5.1 Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale	<p>A fost prezentată viziunea pentru mobilitatea urbană cel puțin pentru nivelul municipiului?</p> <p>Opțional, aceasta poate fi structurată la scară periurbană/metropolitană și la scară detaliată (la nivel de cartier/intersecție/zonă cu nivel ridicat de complexitate).</p> <p><i>(Viziunea poate fi formulată pe termen scurt, mediu și lung.)</i></p>					

	5.2 Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor	<p>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?</p> <p><i>(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.)</i></p>					
6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane	6.1 Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport	<p>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? În acele P.M.U.D unde au fost dezvoltate mai multe scenarii alternative “A face ceva”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)?</p>					

⁶ Pentru municipiile de rang 2 nu este obligatorie dezvoltarea mai multor scenarii “A face ceva”

	6.2 Direcții de acțiune și proiecte operaționale:	Au fost prezentate proiectele/măsurile operaționale, ce au fost selectate pentru a fi incluse în P.M.U.D.?					
	6.3 Direcții de acțiune și proiecte organizaționale	Au fost prezentate proiectele/măsurile organizaționale, ce au fost selectate pentru a fi incluse în P.M.U.D.?					
	6.4 Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale: 6.4.1. La scară periurbană/metropolitană; 6.4.2. La scara localităților de referință; 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 mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale	7.1.Eficiență economică 7.2.Impactul asupra mediului 7.3.Accesibilitate 7.4.Siguranță 7.5. Calitatea vieții:	A fost cuantificat impactul scenariilor (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor (aferente subcapitolelor 6.1-6.4) asupra fiecăruia din aceste 5 obiective strategice, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunile 4.1-4.5? Opțional, 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 operațional (corespunzătoare etapei II)							

1. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung:	1.1 Cadrul de prioritizare	<p>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 și a fost prezentat modul de selectare al scenariului preferat?</p> <p>Au fost prioritizate proiectele pe termen scurt, mediu și lung din scenariul selectat?</p> <p><i>(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.)</i></p>					
	1.2 Prioritățile stabilite	<p>Au fost reiterate prioritățile principale propuse a fi implementate pe termen scurt și relația acestora cu măsurile/proiectele prioritizate?</p> <p><i>(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.)</i></p> <p>Din P.M.U.D. rezultă faptul că prioritățile acestuia vizează inclusiv creșterea utilizării transportului public de călători și/sau a modurilor nemotorizate, precum și îmbunătățirea siguranței tuturor participanților la trafic?</p>					
2. Planul de acțiune	2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale 2.2. Transport public	În cadrul planului de acțiune, au fost prezentate măsurile și proiectele prioritizate pentru fiecare					

	<p>2.3. Transport de marfă</p> <p>2.4. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)</p> <p>2.5. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră)</p> <p>2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.)</p> <p>2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare</p> <p>2.8. Aspecte instituționale</p>	din categoriile de intervenții 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	<p>A fost prezentă strategia de monitorizare și evaluare a P.M.U.D.?</p> <p><i>(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.)</i></p>						
2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea	<p>Au fost prezentați actorii responsabili cu monitorizarea și evaluarea P.M.U.D, precum și responsabilitățile și atribuțiile fiecăruia în parte?</p>						

<p>Sunt prezentate idei de proiecte cu măsuri/activități individuale sau cu măsuri/activități integrate, provenite din planul de acțiune al P.M.U.D. (scenariul optim selectat), propuse a fi depuse la finanțare prin Prioritatea de Investiții 4e („mobilitate urbană durabilă”) a POR 2014-2020 și este descris impactul estimat al acestora din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții⁷?</p> <p>Experții vor verifica existența unor argumentări/justificări succinte (DA/NU) cu privire la posibile idei de proiecte propuse a fi depuse spre selectare și finanțare în cadrul O.S. 4.1. Aceste argumentări/justificări vor fi depuse odată cu P.M.U.D., fie ca document distinct pe același suport electronic - CD/DVD, fie ca justificări în cadrul P.M.U.D.</p> <p>[Fiind doar o etapă premergătoare pregătirii propriu-zise a fișelor de proiecte, nu este o condiție eliminatorie ca ideile de proiecte identificate și argumentate la aceasta etapă să coincidă cu cele din etapa de depunere a fișelor de proiecte. De asemenea, aceasta cerință este corelată cu necesitatea de a pregăti un extras din portofoliul PMUD odată cu depunerea fișelor.]</p> <p><i>(Mai întâi se vor identifica posibilele idei de proiecte, ce pot fi alcătuite din mai multe măsuri/activități integrate, inclusiv operaționale/organizaționale, prevăzute în P.M.U.D., recomandabil, având în vedere alocarea financiară a O.S. 4.1 și regulile aferente.</i></p> <p><i>Se realizează corelarea măsurilor/activităților prevăzute în aceste idei de proiecte cu măsurile/activitățile din scenariul selectat din P.M.U.D.</i></p> <p><i>Se menționează prioritatea din PMUD căreia îi corespunde ideea de proiect identificată.</i></p> <p><i>Se va prezenta pe scurt, sub forma unor descrieri succinte, încadrarea măsurilor/activităților din ideile de proiecte în Obiectivul specific 4.1 al POR și se va justifica integrarea acestor activități/ măsuri (inclusiv măsurile operaționale și organizaționale) în cadrul ideii de proiect/proiecte complementare, din punct de vedere al impactului estimat asupra mobilității și al contribuției la îndeplinirea Obiectivului specific).</i></p>					
---	--	--	--	--	--

⁷ Această argumentare/justificare se va realiza în scopul stabilirii ideilor de proiecte/fișelor de proiect ce vor fi depuse la Autoritatea Urbană în vederea selectării.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este conform și admisibil, pe baza Grilei de verificare a conformității administrative a PMUD și pe baza criteriilor din Grila de verificare a admisibilității P.M.U.D. cu privire la conținut (corespunzătoare etapelor I, II și III din P.M.U.D.):

DA ☐

NU ☐

Solicitantul a prezentat idei de proiecte cu măsuri/activități provenite din planul de acțiune al P.M.U.D. posibil a fi depuse la finanțate prin O.S. 4.1 al POR 2014-2020:

DA ☐

NU ☐

Șef departament:

Nume, prenume:

Data:

Semnătura:

Evaluator 1,2:

Nume, prenume:

Data început verificare:

Data sfârșit verificare:

Semnătura:

Dacă este cazul, în termen de 30 de zile calendaristice, se vor transmite: Hotărârile de aprobare a PMUD, conform criteriului 4 din Grila de verificare a conformității administrative a PMUD;

Notă: Se va anexa opinia expertului independent specialist în domeniul transportului, după caz.

Note privind verificarea admisibilității P.M.U.D.:

1. Paragrafele marcate cu fontul *italic* reprezintă elemente orientative/ajutătoare de interpretare a criteriilor de admisibilitate ale P.M.U.D. și nu reprezintă sub-criterii obligatorii.
2. Nu este obligatoriu ca informațiile solicitate printr-un criteriu/cerință să se regăsească în capitolul/subcapitolul din P.M.U.D. cu care acesta este asociat în cadrul grilei de verificare a admisibilității P.M.U.D.
3. Verificarea criteriilor de admisibilitate aferente capitolului 3 - *Model de transport* se va realiza pe baza părților scrise și desenate ale P.M.U.D. Verificarea criteriilor pe baza softului de transport nu este obligatorie.