**Atbildes uz jautājumiem**

Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027.gadam 2.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti pilsētās”

**2.3.1.2. pasākumam “Multimodāls sabiedriskā transporta tīkls”** (pirmā atlases kārta)

**Izmantotie saīsinājumi:**

**Atlases nolikums** – Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027.gadam 2.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti pilsētās” 2.3.1.2. pasākuma “Multimodāls sabiedriskā transporta tīkls” pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas nolikums

**CFLA** – Centrālā finanšu un līgumu aģentūra

**ERAF –** Eiropas Reģionālās attīstības fonds

[**MK noteikumi**](https://likumi.lv/ta/id/356556-eiropas-savienibas-kohezijas-politikas-programmas-2021-2027-gadam-2-3-1-specifiska-atbalsta-merka-veicinat-ilgtspejigu)– Ministru kabineta 2024. gada 19. novembra noteikumi Nr. 726 “Eiropas Savienības kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam 2.3.1. specifiskā atbalsta mērķa “Veicināt ilgtspējīgu daudzveidu mobilitāti pilsētās” 2.3.1.2. pasākuma “Multimodāls sabiedriskā transporta tīkls” īstenošanas noteikumi”

[**MK noteikumi Nr. 353**](https://likumi.lv/ta/id/291867-prasibas-zalajam-publiskajam-iepirkumam-un-to-piemerosanas-kartiba) - Ministru kabineta 2017. gada 20. jūnija noteikumi Nr.353 “Prasības zaļajam publiskajam iepirkumam un to piemērošanas kārtība” noteiktajām grupām

**Regula Nr. 651/2014** – Eiropas Komisijas 2014. gada 17. jūnija Regula (ES) 651/2014, ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu, 36.a un 48. pantu.

**Regula Nr. 2023/2831** - Eiropas Komisijas 2023. gada 13. decembra Regula (ES) 2023/2831 par Līguma par ES darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam, ievērojot 1. panta 1. punktā minētos nozaru un darbību ierobežojumus.

**Lēmums Nr. 2012/21/ES** - Eiropas Komisijas 2011. gada 20. decembra Lēmums Nr. 2012/21/ES par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi.

**VTNP -** vispārējas tautsaimniecības nozīmes pakalpojumi

**KPVIS -** Kohēzijas politikas fondu vadības informācijas sistēma jeb Projektu portāls

**HP -** horizontālais princips

**PVN** - pievienotās vērtības nodoklis

**LDz** - valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš”

**ATD** - valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību “Autotransporta direkcija”

Saturs

[1. Vispārīgi jautājumi 2](#_Toc157068015)

[2. Darbību un izmaksu attiecināmība 5](#_Toc157068016)

[3. Projekta iesnieguma aizpildīšana un pievienojamie dokumenti 7](#_Toc157068017)

[4. Īstenošanas nosacījumi 9](#_Toc157068018)

[5. Vērtēšana un lēmumu pieņemšana 9](#_Toc157068019)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Nr.p.k.** | **Jautājumi** | **Atbildes** |
| Vispārīgi jautājumi | | |
| 1.1. | Vai 2.3.1.2. pasākums paredz investīcijas, kas saistītas ar ūdeņraža uzpildīšanas infrastruktūru?  *(e-pasts)* | Pasākuma ietvaros sabiedriskā transporta savienojumu punktos plānots izveidot parastās jaudas uzlādes punktus privātajam elektrotransportam. Noteikumu projekta ietvaros atbalsts netiek sniegts ūdeņraža uzpildes infrastruktūrai, kā arī ar ūdeņraža piegādi saistītai infrastruktūrai. |
| 1.2. | Vai saprotam pareizi, ka ir iespējams par vienu un to pašu mobilitātes punktu iesniegt vairākus projekta pieteikumus?  Mūsu gadījumā plānojam mobilitātes punktā īstenot vairākas aktivitātes un dažas pieņemam nebūs īstenot līdz 2026. gada 30. jūnijam, tomēr līdztekus ir aktivitātes, kuras iespējams pabeigt norādītajā termiņā.  *(e-pasts)* | MK noteikumos nav noteikts ierobežojums, ka viena pašvaldība var iesniegt tikai vienu projekta iesniegumu, līdz ar to pašvaldība var iesniegt projekta iesniegumus gan pirmās atlases kārtas ietvaros, gan nākamajās kārtās, vienlaikus nodrošinot dubultfinansējuma riska neiestāšanos. Ņemot vērā to, ka pirmās atlases kārtas ietvaros jānodrošina darbību pabeigšana līdz 2026. gada 30. jūnijam, projekta iesniegumā jāparedz tikai tās darbības, kuras iespējams pabeigt līdz noteiktajam termiņam, vienlaikus nodrošinot pasākuma un projekta mērķa sasniegšanu – veicināt multimodāla sabiedriskā transporta tīkla attīstību ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu, izveidojot sabiedriskā transporta savienojuma punktu un vienlaikus veicinot mikromobilitāti, veicot infrastruktūras izbūvi, pārbūvi un atjaunošanu.  Tādējādi, ja viena projekta ietvaros tiks sasniegts noteiktais mērķis, nepieciešams izvērtēt kā tiks pamatotas papildus aktivitātes tajā pašā sabiedriskā transporta savienojuma punktā. Līdz ar to lūgums apsvērt iespēju par vienu sabiedriskā transporta savienojuma punktu iesniegt vienu projekta iesniegumu, un ja ir aktivitātes, kuras nav iespējams pabeigt līdz 2026.gada 30.jūnijam, tad iesniegt projektu pasākuma atlases 2.kārtas ietvaros.  Papildus vēršam uzmanību, ka projekta iesnieguma minimālais kopējo attiecināmo izmaksu apmērs nedrīkst būt mazāks par 200 000 *euro* (ieskaitot). |
| 1.3. | Liels lūgums sniegt viedokli par iespēju SAM 2.3.1.2. “Multimodāls sabiedriskā transporta tīkls” ietvaros paredzēt finansējumu gājēju-velosipēdistu dzelzceļa šķērsojuma gaisa pārvada izbūvei dzelzceļa stacijā.  Šķērsojums nepieciešams, lai nodrošinātu drošus dzelzceļa sliežu šķērsošanas apstākļus gājējiem un velosipēdistiem, kas strādā otrpus sliedēm un ierodas ar dzelzceļa transportu Pilsētā, īpaši ņemot vērā industriālo teritoriju attīstību.  *(e-pasts)* | Minēta šķērsojuma izbūve ir atbalstāma. |
| 1.4. | Vai pastāv iespēja, lai paātrinātu projekta īstenošanu, plānot projektē/būvē iepirkumu, jo tādā gadījumā tiks noslēgts līgums, kura ietvaros paredzēta arī būvniecība.  *(e-pasts)* | Līgums var būt apvienots, t.i., var tikt noslēgts līgums projektēšanai un būvniecībai. Ja projektā nav plānotas darbības, kas paredz komercdarbības atbalstu, tad nevajadzētu rasties riskiem.  Komercdarbības atbalsta gadījumā būvniecības līgumu var noslēgt pēc projekta iesnieguma iesniegšanas CFLA vai līgumā iekļaut atliekošo nosacījumu, ka būvniecības līgums stāsies spēkā pēc projekta iesnieguma iesniegšanas CFLA. Projektam ir jāatbilst MK noteikumu Nr.726 18.punkta prasībām, t.i., ir noslēgusies būvdarbu iepirkumu procedūra un ir pieņemts iepirkumu komisijas lēmums par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu. Papildus CFLA jāgūst pārliecība, ka būvdarbu veicējs nodrošinās projektā paredzēto darbu realizēšanu līdz 2026. gada 30. jūnijam. |
| 1.5. | 1. Atbilstoši MK noteikumu 18.punktam 1. atlases kārtas ietvaros tiek vērtēti tikai augstas gatavības projekti. Vienlaikus metodikas vienotā kritērija Nr.1.7 aprakstā ir norādīts, ka par darbībām, kuras nav kvalificējamas kā komercdarbības atbalsts, uz projekta iesniegšanas brīdi ir noslēgts būvniecības līgums, kurā ir noteikts, ka būvdarbi jāpabeidz līdz 2026.gada 30.jūnijam. 2. Savukārt, gadījumā, ja projektā ir paredzētas darbības, kas kvalificējamas kā komercdarbības atbalsts, tad atbilstoši Metodikai ir noslēgusies būvdarbu iepirkuma procedūra, ir publicēts paziņojums par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu, bet nedrīkst būt noslēgts būvdarbu līgums.   Lūdzam precizēt, kas tiek domāts ar terminu “paziņojums par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu”? Jo atbilstoši MK noteikumu Nr. 107 “Iepirkuma procedūru un metu konkursu norises kārtība” 25.punktam pasūtītājs “paziņojumu par līguma tiesību piešķiršanu” publicē IUB pēc tam, kad noslēgts iepirkuma līgums vai vispārīgā vienošanās. Šeit veidojas pretruna starp prasībām. Vai ar to jāsaprot, ka ir pieņemts iepirkumu komisijas lēmums par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu, kuru publicē EIS? Lūdzam precizēt.   1. Pašvaldības ieskatā kritērijs, kas uzliek pienākumu noslēgt būvdarbu līgumu, ir nesamērīgs un neatbilst publisko tiesību principiem, jo pašvaldība kā publiska persona nav tiesīga noslēgt līgumu jeb uzņemties finansiālas saistības, ja tai vēl nav pieejami finanšu līdzekļi uzņemto saistību izpildei. Savukārt, ņemot vērā, ka finansējums SAM 2.3.1.2 ietvaros tiek organizēts atklātas atlases veidā, pastāv iespēja, ka pašvaldība plānoto finansējumu var arī neiegūt.   *(e-pasts)* | 1. Ņemot vērā, ka Pasākumu īsteno atklātas projektu iesniegumu atlases veidā, lai nodrošinātu, ka atbilstoši MK noteikumu Nr.726 18.punktam tiek vērtēti augstas gatavības projekti, vienlaikus neattiecinot uz 1.atlases kārtu kvalitātes kritēriju Nr.4.1. “Projekta gatavības kritērijs”, ir atbilstoši papildināts metodikas vienotais kritērijs Nr.1.7. Lai gūtu pārliecību, ka projekts tika pabeigts līdz 2026.gada 30.jūnijam, un vienlaikus novērstu riskus, ka ir veikts iepirkums, bet būvniecības līgums tomēr netiek noslēgts (dažādu iemeslu dēļ), tādējādi jārīko jauns iepirkums un nebūs iespējams pabeigt projektu līdz 2026.gada 30.jūnijam, ir izvirzīta obligāta prasība, ka pasākuma 1.kārtas ievaros ir jābūt noslēgtam līgumam par būvdarbiem, lai varētu pārliecināties, ka plānotie darbi tiks pabeigti noteiktajā termiņā. 2. No projekta vērtēšanas viedokļa, CFLA ir būtiski gūt pārliecību par iepirkumu procedūras rezultātā izvēlēto konkursa uzvarētāju, kā arī vienlaikus pārliecināties par to, ka būvdarbu līguma izpildītājs uzņemas līguma realizāciju, t.i., būvdarbu pabeigšanu līdz 2026. gada 30. jūnijam, tai skaitā izbūvētā vai pārbūvētā infrastruktūra ir nodota ekspluatācijā, ko apliecina pieņemšanas-nodošanas akts. Ja projektā ir paredzētas darbības, kas saistītas ar komercdarbības atbalstu, tad, lai netiktu pārkāpti stimulējošās ietekmes nosacījumi, uz projekta iesniegšanas dienu nedrīkst būt noslēgts jau līgums par būvdarbiem, tāpēc šādos gadījumos ir jābūt pabeigtai iepirkuma procedūrai un zināmam būvdarbu veicējam, EIS ir jābūt nopublicētam iepirkumu komisijas lēmumam par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu, kā arī vajadzētu būt pagājušam apstrīdējumu termiņam, lai gūtu pārliecību, ka nepastāv risks, ka līgums par būvdarbiem netiks noslēgts. 3. Atlases pirmajā kārtā tiek sagaidīti augstas gatavības projekti, kuri jārealizē līdz 2026. gada 30. jūnijam, bet Jums ir iespējams sagatavot projekta ieceri un piedalīties ar projekta iesniegumu nākošajā Pasākuma kārtā, kur gatavības prasības nav izvirzītas tik augstas un projektus var īstenot ilgākā termiņā. |
| 1.6. | Vai saprotam pareizi, ka velosipēdu noliktava jebkurā gadījumā jāceļ no jauna un nav atbalstāma nevienas – ne Ldz, ne pašvaldībai piederošas ēkas pārbūve velosipēdu noliktavas vajadzībām. To jautājam tāpēc, ka šobrīd apkārt dzelzceļa stacijai atrodas vairākas samērā labā kvalitātē esošas neizmantotas ēkas, kuras būtu iespējams ar nelieliem ieguldījumiem pārbūvēt publiskas lietošanas vajadzībām.  *(e-pasts)* | Pasākuma ietvaros ir atbalstāma velosipēdu novietnes nevis noliktavas izveide, līdz ar to esošas ēkas pārbūve par noliktavu nav atbalstāma.  Vēršam uzmanību, ka Velosipēdu statīvs ir labiekārtojuma elements. Visas darbības, kas saistītas ar labiekārtojuma elementu (velosipēdu statīvs) izbūvi vai rekonstrukciju, nepieciešams saskaņot būvvaldē. Projekta dokumentācijas apjoms būs atkarīgs no konkrētās situācijas (vietas) un labiekārtojuma ieceres.  Papildus, protams, Velosipēdu ilglaicīgākai glabāšanai noderīga būtu daudzvietīga slēgta tipa velo nojume, tajā iespējams uzglabāt lielu skaitu velosipēdu, un nojumē tie ir pasargāti no nelabvēlīgiem laika apstākļiem.  Nojume ir pārsegta, daļēji slēgta vai atklāta ēkas vai telpu grupas neapkurināta ārtelpa, kas piebūvēta pie ēkas, vai ir brīvstāvoša.  Ārtelpas – konstruktīvi ar sienām un pārsegumu vai jumtu no visām pusēm nenorobežotas un ar iekštelpu neapvienotas ēkas telpas, kurās nav iebūvētas vienmērīgu klimatu uzturošas iekārtas (apkures, ventilācijas, saldēšanas un tamlīdzīgas iekārtas un aprīkojums) un kurās brīvi cirkulē āra gaiss (piemēram, balkoni, lodžijas, terases, nojumes, apjumtas pergolas, rampas).  Ar vadlīnijām “Vadlīnijas velo novietņu izvietošanai” var iepazīties [ŠEIT](https://eur04.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.veloriga.lv%2Fbox%2Ffiles%2Fpie_tekstiem%2F91347573vadlnijasvelosipdunovietuizveidoanai.pdf&data=05%7C02%7CKristine.Smite%40cfla.gov.lv%7Cbb9d37a4b9464bd8edc608dd314603ef%7Cc2d02fb61e644741866ff8f5689ca39a%7C0%7C0%7C638720899437336276%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJFbXB0eU1hcGkiOnRydWUsIlYiOiIwLjAuMDAwMCIsIlAiOiJXaW4zMiIsIkFOIjoiTWFpbCIsIldUIjoyfQ%3D%3D%7C0%7C%7C%7C&sdata=gUursXaFRQqmiJviWfMQxcAiu7lQZY5aA1%2Bpm1KGviA%3D&reserved=0). |
| 1.7. | Vai ir zināmi plānotie pieteikumu izsludināšanas termiņi 2.atlases kārtai?  *(vebinārs 23.01.2025.)* | Pasākuma 2.kārtas atlasi plānots izsludināt pēc pirmās atlases kārtas projektu iesniegumu izvērtēšanas/līgumu noslēgšanas, provizoriski – 2025. gada jūlijs, t.i. 2025. gada vasara. |
| 1.8. | Vai būs nepieciešams izstrādāts būvprojekts 2. kārtā?  *(vebinārs 23.01.2025.)* | 2.atlases kārtā nav obligāti jābūt izstrādātam būvprojektam, bet par projekta gatavību būs iegūstami papildus punkti atbilstoši kvalitātes kritērijam Nr. 4.1. |
| 1.9. | Kā var pieteikties konsultācijai?  *(vebinārs 23.01.2025.)* | Atklātu konkursu ietvaros individuālas konsultācijas nesniedzam. Niansētus jautājumus varat uzdot rakstiski, sniegtās atbildes tiks apkopotas un publicētas mūsu mājaslapā nodrošinot uzdevēja anonimitāti. |
| 1.10. | Kādas būs paredzētās sankcijas, ja projekta 1. kārtas ietvaros nepaveic darbus līdz 2026. gada 30. jūnijam.  *(vebinārs 23.01.2025.)* | Varam atprasīt finansējumu, jo projekts netiek realizēts atbilstoši MK noteikumiem. |
| 1.11. | 1. atlases kārtas objektiem ir jābūt realizētiem līdz 2026. gada 30. jūnijam un objektam ir jābūt nodotam ekspluatācijā. Ja mums būvdarbu termiņi ir paredzēti ilgāk, tas nozīmē, ka mums ir iespēja piedalīties 1.atlases kārtā, bet mēs saņemsim mazāku vērtēšanas kritēriju punktu skaitu?  *(vebinārs 23.01.2025.)* | MK noteikumu Nr.726 18. punktā ir noteikts, ka 1.kārtas projekti ir obligāti jāpabeidz līdz 2026.gada 30. jūnijam. Tur nav atkāpes un kvalitātes kritērijs 4.1. uz 1.atlases kārtu neattiecas, līdz ar to punkti netiek piešķirti.  Varat izvērtēt iespēju projektu dalīt kārtas un pieteikties uz 1.atlases kārtu tikai par darbiem, ko iespējams pabeigt noteiktajā termiņā, vienlaikus nodrošinot plānoto darbu augstu gatavību atbilstoši MK noteikumu 18.punktam. Ja tomēr saprotat, ka nevarēsiet pabeigt būvdarbus, aicinām pieteikties 2.kārtā, kur projektu īstenošanas termiņš būs 2029.gada beigas. |
| 1.12. | *(papildināts uz 14.02.2025.)*  MK noteikumu 27.2.apakšpunkts – sabiedriskā transporta savienojumu punktu publiskās lietošanas un sabiedriskā transporta infrastruktūras (tai skaitā ar dzelzceļa platformām integrēto vai atsevišķi stāvošo autobusu platformu) izbūves, pārbūves un atjaunošanas izmaksas, tostarp ar to funkcionalitātes nodrošināšanu saistītās mikromobilitātes infrastruktūras, bezemisiju transportlīdzekļu koplietošanas vietu izbūves, pārbūves un atjaunošanas izmaksas (ja attiecināms), kā arī ar to piekļūstamību un savienojamību saistītās infrastruktūras (tai skaitā stāvparku un ar to saistītās infrastruktūras, kā arī gājēju celiņu un veloceliņu) izbūves, pārbūves un atjaunošanas izmaksas.  Jautājums – Šis punkts neparedz ierobežojumus stāvparka attālumam no sabiedriskā transporta savienojuma punkta. Saprotam, ka stāvparku nedrīkst būvēt otrā pilsētas pusē, tomēr būtu labi saprast- kā noteikt- vai stāvparku neparedzam pārāk tālu. No kura punkta būtu jāsāk mērīt, ja tiešām pastāv ierobežojumi? | Projekta īstenošanas teritorija (Sabiedriskā transporta savienojuma punkts) – projekta iesniedzēja noteikta publiski lietojama teritorija, kurā “satiekas” dažādi transporta veidi (reģionālās un pilsētas nozīmes sabiedriskais transports, privātās automašīnas, t. sk. elektroauto, kā arī mikromobilitātes rīki (skrejriteņi, velosipēdi u. c.)) un tajā ietilpst šādi elementi:   1. Dzelzceļa stacija/pietura; 2. Autobusus pietura/platforma – integrēta ar dz/c vai atsevišķi stāvoša/-s autobusu platforma/-s; 3. Bezemisiju transportlīdzekļu koplietošanas vietas; 4. Velo novietnes, t.sk. segtas 5. Kiss&Ride (Iekāpšana un izkāpšanas zona taksometriem un privātajam transportam), stāvlaukumi (Park&Ride), parastās jaudas uzlādes punkti; 6. Tieši saistītā mikromobilitātes infrastruktūra (gājēju un veloceliņi).   Stāvlaukuma izmaksas atbilst MK noteikumu 27.2.apakšpunktam un tam ir jābūt pie dzelzceļa stacijas (sabiedriskā transporta savienojuma punktā).  Vienlaikus MK noteikumos nav noteikts attālums starp sabiedriskā transporta savienojuma punktā esošajiem elementiem, t.i., starp dzelzceļa staciju, stāvparku, sabiedriskā transporta pieturu u.c. Visiem plānotajiem elementiem ir jāveido vienots sabiedriskā transporta savienojuma punkts.  Mobilitātes punkti ir dažādu līmeņu transporta mezgli ar pamatuzdevumu ikvienam to lietotājam nodrošināt ērtus dažādu transporta veida savienojumus vienkopus, piedāvājot alternatīvus pārvietošanās veidus (t.sk. koplietošanas transportlīdzekļus) un mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu. Ja projekta īstenošanas vietā nav iespējams izveidot stāvlaukumu pie dzelzceļa vai MK noteikumu 27.8. apakšpunktā noteikto ierobežojumu ietvaros, projekta ietvaros stāvlaukuma izbūves vietai jābūt īpaši pamatotai, sniedzot detalizētu situācijas izvērtējumu un sniedzot argumentētu pamatojumu stāvlaukuma izbūves vietas izvēlei.  Papildus MK noteikumu 27.8. apakšpunkts paredz attiecināt Funkcionālā savienojuma izmaksas.  Funkcionālais savienojums ir ielas vai ceļa posms, kas nav garāks par 400 metriem, izņemot gadījumu, ja funkcionālais savienojums ir vienīgā alternatīva nokļūšanai no projekta iesniedzēja noteiktās projekta īstenošanas teritorijas (t.i. sabiedriskā transporta savienojuma punkta) līdz publisko ceļu tīklam vai funkcionālais savienojums ir turpinājums tās pašas ielas vai tā paša ceļa posmam, kas nav garāks par 500 metriem nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros (pilsētās) un 1500 metriem novadu teritorijā ārpus nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centriem.  Lūgums iepazīties arī ar atsevišķi izstrādāto informatīvo materiālu par projekta īstenošanas teritoriju un funkcionālo savienojumu, kas publicēts CFLA mājas lapā. |
| 1.13. | *(papildināts uz 14.02.2025.)*  Kas tiek saprasts ar “sabiedriskā transporta savienojumu punktu publiskās lietošanas... infrastruktūras... būves, pārbūves un atjaunošanas izmaksas”.  Kas ir tā publiskā infrastruktūra ko drīkst, ko nedrīkst izbūvēt/pārbūvēt? Varētu palūgt piemērus un vai pastāv kādi ierobežojumi.  Par veloceliņiem un gājēju celiņiem. Arī šajā punktā MK noteikumi neparedz ierobežojums. Vai pareizi saprotam? | Publiskās lietošanas infrastruktūra nozīmē, ka infrastruktūra ir publiski pieejama ikvienam iedzīvotājam vai tūristam bez ierobežojuma un ietilpst Sabiedriskā transporta savienojuma punkta teritorijā (piemēram, velonovietne, stāvvietas, sabiedriskā transporta pieturvietas/platformas u.c.). Ņemot vērā MK noteikumu mērķi un MK noteikumu 26. un 27. punktu, atbalsts tiek piešķirts ar sabiedriskā transporta savienojuma punktu attīstību un to savienojamību saistītajām darbībām.  Skaidrojam, ka MK noteikumu 27.8. apakšpunktā ir noteikts savienojošās infrastruktūras ierobežojums. Savienojošā infrastruktūra ir tāda, kas savieno projekta īstenošanas teritoriju ar citu pilsētas publisko transporta un mobilitātes infrastruktūru. Velosipēdu un gājēju celiņu gadījumā atbalsts tiek piešķirts tādiem velosipēdu un gājēju celiņiem **projekta īstenošanas teritorijas ietvaros**, kuriem tai skaitā tiek nodrošināta MK noteikumu 27.8. apakšpunkta nosacījumu ievērošana un savienojamība ar pārējo pilsētas infrastruktūru (velosipēdu un gājēju ceļi nevar beigties, ne ar ko nesavienojoties). |
| 1.14. | *(papildināts uz 14.02.2025.)*  MK noteikumu 27.8.apakšpunktā norādīts “projekta iesniedzēja noteikto projekta īstenošanas teritoriju”. Pēc kādiem kritērijiem būtu jāvadās, lai noteiktu šo teritoriju? Šis jēdziens šai MK noteikumu punktā minēts 2 reizes un tam ir būtiska nozīme punkta viennozīmīgā izpratnē. | Lūgums iepazīties ar atsevišķi izstrādāto un CFLA mājaslapā publicēto informatīvo materiālu par projekta īstenošanas teritoriju, kurā ir detalizēti norādīts, kas ir projekta īstenošanas teritorija un kādi elementi tajā ietilps. |
| 1.15. | *(papildināts uz 14.02.2025.)*  Vai viena pašvaldība drīkst iesniegt divus projekta iesniegumus par diviem atsevišķiem mobilitātes punktiem? Plānojam, ka varētu izbūvēt 2 mobilitātes punktus – XXX stacijas teritorijā un MMM stacijas teritorijā? | MK noteikumos nav noteikts ierobežojums, ka viena pašvaldība var iesniegt tikai vienu projekta iesniegumu, līdz ar to pašvaldība var iesniegt vairākus projekta iesniegumus gan pirmās atlases kārtas ietvaros, gan nākamajās kārtās, vienlaikus nodrošinot dubultfinansējuma riska neiestāšanos.  Vienlaikus vēršam uzmanību, ka pirmās atlases kārtas ietvaros jānodrošina darbību pabeigšana līdz 2026. gada 30. jūnijam, projekta iesniegumā jāparedz tikai tās darbības, kuras iespējams pabeigt līdz noteiktajam termiņam, vienlaikus nodrošinot pasākuma un projekta mērķa sasniegšanu – veicināt multimodāla sabiedriskā transporta tīkla attīstību ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta sistēmas mugurkaulu, izveidojot sabiedriskā transporta savienojuma punktu un vienlaikus veicinot mikromobilitāti, veicot infrastruktūras izbūvi, pārbūvi un atjaunošanu.  Papildus vēršam uzmanību, ka projekta iesnieguma minimālais kopējo attiecināmo izmaksu apmērs nedrīkst būt mazāks par 200 000 *euro* (ieskaitot). |
|  |  |  |
| Darbību un izmaksu attiecināmība | | |
| 2.1. | Vai atbilstoši MK noteikumu 27.2.apakšpunktamm atbalstāmas sekojošas aktivitātes:   1. Publiskās tualetes izbūve esošajā stacijas ēkā? 2. Mikromobilitātes infrastruktūras – velosipēdu novietņu izveide, veicot pie dzelzceļa stacijas esošu ēku pārbūvi.   *(e-pasts)* | 1. Projekta iesniedzējam, kā izņēmums, ir tiesības veikt ieguldījumus sadarbības partnera valdījumā vai īpašumā esošajā nekustamajā īpašumā (t.sk. noslēgts patapinājuma līgums, kur tieši atrunātas šādas darbības, kā arī citi ar to saistīti jautājumi (piem., apsaimniekošana, pieļaujamais darbību apjoms u.c.)), ja nekustamais īpašums ir nepieciešams projekta mērķu sasniegšanai, un, ja ar sadarbības partneri ir noslēgts sadarbības līgums atbilstoši normatīvajiem aktiem, tikai parastu labierīcību izbūvē/iekārtošanā ēkā vai laukumā, kur paredzēti ieguldījumi labierīcību telpas remontam un ūdens un kanalizācijas ierīkošanai. Šādas aktivitātes netiek klasificētas kā komercdarbības atbalsts (MK noteikumu 37.punkts). Ja ir plānoti plašāki darbi, piem. jāizbūvē kādi ūdensvadi u.tml. atbilstoši MK noteikumu Nr.726 27.15.apakšpunktam, tad tie klasificētos kā vispārējas tautsaimniecības nozīmes pakalpojuma jeb VTNP atbalsts, ievērojot atbilstoši MK noteikumu 23.punkta prasības. Ņemot vērā to, ka Pilsētā dzelzceļa stacijas ēka ir LDz īpašumā, noslēdzot sadarbības vai cita veida līgumu starp pašvaldību un LDz, tajā jābūt skaidri atrunātām plānotajās darbībām LDz īpašumā, kā arī to apsaimniekošanas nosacījumu u.tml. 2. Ēkas konstruktīvās izmaiņas – pārbūve nav atbalstāma. Par velosipēdu novietnes ierīkošanu ēkā un ēkas pārbūve nav atbalstāma. |
| 2.2. | Ja SAM ietvaros pašvaldība plāno:   1. izbūvēt publisku stāvlaukumu pie dzelzceļa stacijas, lai iedzīvotājiem nodrošinātu iespēju atstāt privātās automašīnas un izmantot vilcienu nokļūšanai galapunktā: 2. vai pastāv iespēja projektā veikt tikai stāvlaukuma izbūvi, neparedzot ielas pārbūvi (MK not. 27.8.1. p.)? 3. plānotais stāvlaukums atrastos nepilnu 400 m attālumā no dzelzceļa stacijas, vai tas atbilstu SAM nosacījumiem? 4. Izbūvēt elektrouzlādes staciju/-as publiskai lietošanai mobilitātes punktā. Vai pareizi saprotam, ka šajā gadījumā projekts uzskatāms par projektu ar komercdarbības atbalstu?   *(e-pasts)* | 1):   * 1. JĀ, ja ielas un ceļu infrastruktūra ir atbilstošā stāvoklī, projektā var paredzēt tikai stāvlaukuma izbūvi;   2. Diemžēl neatbilst. Stāvlaukuma izmaksas atbilst MK noteikumu 27.2.apakšpunktam un tam ir jābūt pie dzelzceļa stacijas (sabiedriskā transporta savienojuma punktā). MK noteikumos nav noteikts attālums starp sabiedriskā transporta savienojuma punktā esošajiem elementiem, t.i., starp dzelzceļa staciju, stāvparku, sabiedriskā transporta pieturu u.c. Visiem plānotajiem elementiem ir jāveido vienots sabiedriskā transporta savienojuma punkts. Papildus MK noteikumu 27.8. apakšpunkts paredz attiecināt Funkcionālā savienojuma izmaksas. Funkcionālais savienojums ir ielas vai ceļa posms, kas nav garāks par 400 metriem, izņemot gadījumu, ja funkcionālais savienojums ir vienīgā alternatīva nokļūšanai no projekta iesniedzēja noteiktās projekta īstenošanas teritorijas (t.i. sabiedriskā transporta savienojuma punkta) līdz publisko ceļu tīklam vai funkcionālais savienojums ir turpinājums tās pašas ielas vai tā paša ceļa posmam, kas nav garāks par 500 metriem nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centros (pilsētās) un 1500 metriem novadu teritorijā ārpus nacionālas un reģionālas nozīmes attīstības centriem.   Mobilitātes punkti ir dažādu līmeņu transporta mezgli ar pamatuzdevumu ikvienam to lietotājam nodrošināt ērtus dažādu transporta veida savienojumus vienkopus, piedāvājot alternatīvus pārvietošanās veidus (t.sk. koplietošanas transportlīdzekļus) un mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu.  2) JĀ, šajā gadījumā projekts ir ar komercdarbības atbalstu. MK noteikumu 27.13.punktā un tā apakšpunktos ir norādītas izmaksas, kādas būs attiecināmas, ja projektā tiks plānota parastās jaudas uzlādes punktu izbūves, uzstādīšanas, modernizēšanas vai paplašināšanas izmaksas mobilitātes punktos (atbalsts atbilstoši Regulas Nr.651/2014 36.a pantā minētajam).  Projekts ir saistīts ar komercdarbības atbalstu arī tad, ja tiek plānotas izmaksas atbilstoši MK noteikumu 27.9.punktā minētajam, t.i., tiek plānotas elektroapgādes sistēmu – kabeļu trašu un apakšstaciju – izbūves, pārbūves un atjaunošanas izmaksas, tostarp jaudas palielināšana, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta savienojumu punktu elektroapgādes sistēmu darbību atbilstoši regulas Nr. 651/2014 48. panta nosacījumiem |
| 2.3. | Vai vecās tualetes nojaukšana būtu atbalstāma darbība?  *(e-pasts)* | Ēkas nojaukšana ir atbalstāma, ja teritoriju degradējošā ēka (vecā tualete) atrodas projekta īstenošanas teritorijā, attiecīgās izmaksas ir iekļautas būvprojektā un šādas darbības ir tieši nepieciešamas projekta mērķa sasniegšanai par ko sniegts pamatojums projekta iesniegumā. |
| 2.4. | Vai elektrības kabeļa izbūve būs attiecināmās izmaksas, ja pēc projekta pabeigšanas plānota nomas tiesību izsole elektrouzlādes punkta uzstādīšanai un nodrošināšanai īstenotā projekta teritorijā?  *(vebinārs 23.01.2025.)* | Šīs izmaksas būs attiecināmas atbilstoši MK noteikumu 27.13.apakškuntam un darbība būs saistīta ar komercdarbības atbalstu atbilstoši Regulas Nr.651/2014 36.a pantam. |
| 2.5. | Plānoto darbību detalizēts apraksts brīvā formā, ko īsti iekļaut?  *(vebinārs 23.01.2025.)* | Atbilstoši MK noteikumu 18.punktam, lai būtu iespējams pārliecināties, ka 1.kārtas ietvaros projektu ir iespējams pabeigt līdz 2026.gada 30.jūnijam, nepieciešams iesniegt detalizētu plānoto darbību aprakstu, to uzraudzības apraksts, risku un to preventīvo pasākumu aprakstu, kas dotu pārliecību par plānoto darbību pabeigšanu noteiktajā termiņā.  Līdz ar to detalizētajā darbību aprakstā iekļauj informāciju par:   1. Plānotajiem būvniecības darbiem atbilstoši būvniecības dokumentācijai, papildus detalizēti aprakstot esošo projekta īstenošanas stadiju; 2. Darbību realizācijas uzraudzības aprakstu projekta īstenošanas laikā; 3. Projekta īstenošanas risku aprakstu, kā arī pasākumiem to novēršanai; 4. vai veicot būvdarbu iepirkumu tika ievērotas obligātās vai papildu prasības atbilstoši MK noteikumos Nr.353 noteiktajām grupām; 5. aktivitātēm, kas nodrošina klimata pārmaiņu mazināšanu, t.i., siltumnīcefekta gāzu (turpmāk – SEG) emisiju un gaisa piesārņojuma samazināšanu; 6. vai ir ņemti vērā ar klimata pārmaiņām saistītie riski un vai tiks noteikti ar šīs infrastruktūras uzturēšanu un ekspluatāciju saistītie riski,   kā arī jebkādu papildus informāciju, kas būtu noderīga vērtēšanas procesam. |
| 2.6. | *(papildināts uz 14.02.2025.)*  Attiecībā uz sabiedriskām tualetēm – kāda veida ieguldījumi ir attiecināmi? | Lūgums skatīt atsevišķi izstrādāto informatīvo materiālu, kas publicēts CFLA mājas lapā. |
| 2.7. | *(papildināts uz 14.02.2025.)*  Par projekta budžeta pozīcijām saistībā ar satiksmes organizācijas tehniskajiem līdzekļiem  Saskaņā ar pasākuma pirmās projektu iesniegumu atlases kārtas projekta iesnieguma aizpildīšanas metodikas 3. pielikuma “Projekta budžeta kopsavilkuma pielikums” 7.4.2. apakšpunktu, nepieciešams izdalīt publiskās infrastruktūras satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu un informatīvās infrastruktūras izveides un uzstādīšanas izmaksas, kā to nosaka MK noteikumu 27.12. apakšpunkts.  Lūdzam precizēt, vai gājēju plūsmas organizēšanai paredzētās norādes, piemēram:  • zīme ar stacijas nosaukumu un vilciena ikonu,  • zīme ar sabiedriskā transporta norādi un attiecīgo ikonu,  jāiekļauj 7.4.2. apakšpunktā, vai arī tās jāiekļauj 7.4.1. apakšpunktā, ņemot vērā, ka tās nav tieši saistītas ar satiksmes organizāciju, bet attiecas uz pasažieru informēšanu? | Zīme ar stacijas nosaukumu un vilciena ikonu un zīme ar sabiedriskā transporta norādi un attiecīgo ikonu būtu attiecināma zem MK noteikumu 27.3.apakšpunktā noteiktajām labiekārtojuma elementu izmaksām un iekļaujamas izmaksu pozīcijā Nr.7.4.1. Zem MK noteikumu 27.12.apakšpunkta izmaksām būtu attiecināmas:   1. Satiksmes organizācijas tehnisko līdzekļu izveide un uzstādīšana - Ceļa norobežojošie stabiņi un signālstabiņi, saliekamie ātrumvaļņi, mākslīgās saliņas un brauktuves joslu atdalītāji, transportlīdzekļu atdures barjeras, sfēriskie spoguļi u.c. līdzekļi (piemēram, transportlīdzekļu augstuma ierobežotāji, autobusu pieturu paviljoni, autostāvvietu transportlīdzekļu aizsargi (pret auto bojājumiem), metāla stūru aizsargbarjeras (aizsargi ēku autostāvvietu sienas stūriem) utt.). 2. Satiksmes informatīvās infrastruktūras izveide un uzstādīšana – tablo ar reāllaika autobusu pienākšanas un atiešanas laikiem. |
|  |  |  |
| Projekta iesnieguma aizpildīšana un pievienojamie dokumenti | | |
| 3.1. | Saskaņā ar Metodikas 4.4 kritēriju pie projekta ir jāpievieno SIA “Autotransporta direkcija” izziņa par ar dzelzceļu pārvadāto pasažieru skaitu (apgrozījumu, t.i. iekāpuši un izkāpuši) 2023. gadā plānotajā projekta īstenošanas vietā.  Vai pašvaldība drīkst pievienot izziņu par 2024.gadu (kas ir jaunāki un faktiskai situācijai atbilstošāki dati), ņemot vērā, ka no 01.07.2023. maršrutā Rīga-Liepāja-Rīga tika pievienoti papildu reisi, līdz ar to 2024.gada dati būtu precīzāki un atspoguļotu faktisko situāciju, kas būtu labvēlīgāka pasažieru skaita ziņā nekā apgrozījums par 2023. gadu, kad reisu skaits pirmajā pusgadā maršrutā bija mazāks?  *(e-pasts)* | Atbilstoši MK noteikumu 24.7.apakšpunktam, metodikas kvalitātes kritērijam Nr.4.4. piemērošanas skaidrojumam, lai nodrošinātu vienotu pieeju - projekta iesniegumam ir jāpievieno valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību ”Autotransporta direkcija” izziņa, kurā norādīts ar dzelzceļu pārvadāto pasažieru skaits (apgrozījums) 2023.gadā plānotajā projekta īstenošanas vietā. Informatīvos nolūkos un pozitīvas statistikas pamatojumam, projekta iesniegumam (KPVIS jeb Projektu portālā) ir iespējams pievienot sadaļā “Dokumenti” datus arī par 2024.gadu. |
| 3.2. | Atbilstoši projekta iesnieguma aizpildīšanas metodikai projekta iesniegumam paredzēts pievienot vairākus obligātos pielikumus. Lūdzam sniegt informāciju, vai projekta budžeta kopsavilkuma pielikums, t.s. iesnieguma 3.pielikums, ir jāaizpilda un jāpievieno arī gadījumā, ja projekta darbības nav kvalificējamas kā komercdarbības atbalsts un projektam netiek izstrādāta izmaksu un ieguvumu analīze (ņemot vērā, ka plānotās projekta izmaksas nesasniedz 1 000 000 EUR)?  *(e-pasts)* | Projekta iesniegumam 3.pielikumu pievieno tikai, ja projektā tiek plānotas darbības, kas saistītas ar komercdarbības atbalstu. Vēršam uzmanību, ja projektā paredzētas izmaksas atbilstoši MK noteikumu 27.9, 27.13. un 27.15.apakšpunktam, projekta budžeta kopsavilkuma pielikums ir jāpievieno, kā arī ir jāveic izmaksu un ieguvumu analīze. |
| 3.3. | Vai, gadījumā, kad projekta iesniedzējam jau ir noslēgts līgums par projektā noteiktiem ieguldījumiem dzelzceļa stacijas/pieturas punkta zemes īpašumā (t.i. zemes gabala īpašuma tiesības jau ir nodotas - patapinājuma, apbūves tiesību, u.c. līguma formātā), ir nepieciešams projekta pieteikumā aizpildīt sadaļu “Sadarbības partneri” un slēgt atsevišķu sadarbības līgumu?  *(vebinārs 23.01.2025.)* | Ja ir noslēgts jau patapinājuma vai apbūves tiesību līgums tas nav tas pats, kas sadarbības līgums. Ir nepieciešams arī slēgt sadarbības līgumu. |
|  | Kas jāietver, kādi nosacījumi jāatrunā sadarbības līgumā ar LDz? (patapinājuma līgums jau noslēgts, darbību īstenošanā LDz nepiedalās).  *(vebinārs 23.01.2025.)* | Patapinājuma līguma nosacījumi jānodublē sadarbības līgumā, tikai īsāk. Ir jāslēdz gan patapinājuma, gan sadarbības līgums.  Sadarbības līgumā iekļauj nosacījumus atbilstoši [Ministru kabineta 13.07.2023. noteikumu Nr.408](https://likumi.lv/ta/id/343827-kartiba-kada-eiropas-savienibas-fondu-vadiba-iesaistitas-institucijas-nodrosina-so-fondu-ieviesanu-2021-2027-gada) “Kārtība, kādā Eiropas Savienības fondu vadībā iesaistītās institūcijas nodrošina šo fondu ieviešanu 2021.–2027. gada plānošanas periodā” 6.punktam, kā arī sadarbības partnera infrastruktūras pēcuzraudzības un uzturēšanas nosacījumus. |
| 3.4. | Jautājums par ATD izziņu, pasažieru skaitu. Vai dati par pasažieru skaitu ir pieejami publiski, vai tie ir jāpieprasa ATD?  *(vebinārs 23.01.2025.)* | Dati nav publiski pieejami, jāpieprasa no ATD izziņa par 2023. gadā ar dzelzceļu pārvadāto pasažieru skaits, kas attiecas uz projekta īstenošanas vietu. ATD ir informēta un zinās kādu izziņu Jums izsniegt. |
| 3.5. | *(papildināts uz 14.02.2025.)*  Gatavoju IIA aprēķinu priekš projekta, multimodālā sabiedriskā transporta tīkla attīstībai ar dzelzceļu.  Šobrīd saliekot soc.ekonomiskos ieguvumus man nesanāk pozitīva "aprēķinātā projekta ekonomiskā neto pašreizējā vērtība". Saliku ceļu ieguvumus (T/L ekspluatācijas izmaksu ietaupījumus, ieguvumus no CSNg skaita samazināšanas), bet nav ideju, ko vēl varētu iekļaut ieguvumos.  Varbūt Jums ir kādi ieteikumi, vismaz kādā virzienā domāt? | Vēl kā ieguvumi no projekta realizācijas varētu būt satiksmes dalībnieku patērētā laika ieguvumi, kā arī CO2 samazinājums. |
| 3.6. | *(papildināts uz 14.02.2025.)*  Par attiecināmo izmaksu apmēra aprēķinu  Saskaņā ar MK noteikumu 27.1. apakšpunktu, projekta iesniegumu pamatojošās dokumentācijas sagatavošanas izmaksas (izņemot projekta iesnieguma veidlapas aizpildīšanas izmaksas) un uzraudzības izmaksas kopā nedrīkst pārsniegt 10% no projekta kopējām attiecināmajām izmaksām.  Lūdzam precizēt, kā pareizi aprēķināt šo proporciju, ja, piemēram, projekta kopējās faktiskās izmaksas (darbībām, kurām nepiemēro komercdarbības atbalstu) ir šādas:  • Projektēšanas izmaksas – 62 915 EUR  • Būvuzraudzības izmaksas – 17 061 EUR  • Autoruzraudzības izmaksas – 8 470 EUR  • Būvdarbu izmaksas – 180 690 EUR  Vai, ņemot vērā MK noteikumu 27.1. apakšpunktā noteikto, attiecināmās izmaksas būvprojekta izstrādei, būvuzraudzībai un autoruzraudzībai nedrīkst pārsniegt 20 076,67 EUR, attiecīgi kopējās attiecināmās izmaksas šajā piemērā veidotu 200 766,67 EUR? | Visas iepriekš norādītās izmaksas nevariet iekļaut projektā, jo no sniegtās informācijas projektēšanas, autoruzraudzības un būvuzraudzības izmaksu kopsumma sastāda 32,86%, kas neatbilst MK noteikumu 27.1.apakšpunktā noteiktajam. Ja plānotās kopējās attiecināmās projekta izmaksas ir 200 766,67 *euro*, tad projektēšanas, autoruzraudzības un būvuzraudzību izmaksu, kas iekļautas projekta iesniegumā, kopsumma nedrīkst pārsniegt 20 076,67 *euro*. |
| 3.7. | *(papildināts uz 14.02.2025.)*  Vebināra laikā tika sniegta informācija, ka pie **vispārīgajām HP darbībām jāaptver katra no jomām**, t.sk. arī publiskie iepirkumi. Izvērtējot Labklājības ministrijas 2022. gadā apstiprinātās “Horizontālais princips “Vienlīdzība, iekļaušana, nediskriminācija un pamattiesību ievērošana” vadlīnijas īstenošanai un uzraudzībai (2021-2027)” vadlīnijas, secināms, ka publisko iepirkumu jomā ir tikai viena iespējamā vispārīgā darbība: projektā īstenots sociāli atbildīgs iepirkums. Vienlaikus MK noteikumu 45. punkts nosaka, ka pasākuma īstenošanā atbalstāma vides prasību integrācija preču, pakalpojumu un būvdarbu iepirkumos (zaļais publiskais iepirkums) un sociāli atbildīgs iepirkums. Lai precizētu nosacījumus pirms atlases izsludināšanas, Satiksmes ministrijai tika lūgts viedoklis, vai sociāli atbildīgs iepirkums ir obligāta prasība, uz ko saņēmām skaidrojumu, ka atbilstoši MK noteikumiem sociāli atbildīgs iepirkums ir atbalstāms, bet nav obligāts.  Ņemot vērā iepriekš minēto, lūgums skaidrot kā izpildīt minēto prasību - projekta iesniegumā ietvert vienu vispārīgo HP darbību publisko iepirkumu jomā. | Kritēriju piemērošanas metodikas 3.3.kritērija skaidrojumā norādīts, ka plānotajām vispārīgajām HP VINPI darbībām **jāaptver visas vispārīgo darbību jomas** – informāciju un publicitāti, projekta vadību un īstenošanu, publiskos iepirkumus. Vienlaikus norādām, ja kādu no jomām nav iespējams aptvert/iekļaut, tad pie projekta jāpievieno (piemēram, sadaļā “Dokumenti”) izvērsts pamatojums par sociāli atbildīga iepirkuma nepiemērošanu, kā arī jānodrošina, ka projektā tik un tā ir **vismaz 3 vispārīgās HP darbības.** |
| 3.8. | Vebināra laikā tika sniegta informācija, ka nepieciešams izveidot darbību “1. Sabiedriskā transporta savienojuma punkta izveide” un apakšdarbību “1.1. Sabiedriskā transporta savienojuma punkta izveide (aktivitātes, kas nav saistītas ar komercdarbības atbalstu)”, ja nav citas ar komercdarbību atbalstu saistītas aktivitātes. Lūdzam sniegt skaidrojumu par darbību plānošanu gadījumā, ja projekta ietvaros kā attiecināmās izmaksas plānots iekļaut autoruzraudzības un būvuzraudzības izmaksas. Vai šīs izmaksas sadaļā “Darbības” jāiekļauj kā atsevišķas darbības vai apakšdarbības (vai minētā informācija norādāma detalizētā plānoto darbību aprakstā)? | Ja projekta ietvaros plānots attiecināt arī autoruzraudzības un būvuzraudzības izmaksas, tad Jums ir 2 varianti:   1. zems 1.darbības “Sabiedriskā transporta savienojuma punkta izveide” pievienot jaunas apakšdarbības – “Autoruzraudzība” un “Būvuzraudzība”     vai   1. 1.1.apakšdarbības “Sabiedriskā transporta savienojuma punkta izveide (aktivitātes, kas nav saistītas ar komercdarbības atbalstu).” aprakstā norādīt, ka šīs apakšdarbības ietvaros papildus būvdarbiem plānots nodrošināt un no projekta līdzekļiem arī finansēt autoruzraudzību un būvuzraudzību, vienlaikus nodrošinot sasaisti ar attiecīgajām budžeta pozīcijām. |
|  |  |  |
| Īstenošanas nosacījumi | | |
| 4.1. | Vai stimulējošā ietekme attiecas tikai uz regulas 651/2014 prasībām? attiecīgi neattiecas uz *de minimis* un VTNP?  *(vebinārs 23.01.2025.)* | Stimulējošā ietekme neattiecas uz *de minimis* un VTNP. |
|  |  |  |
| Vērtēšana un lēmumu pieņemšana | | |
| 5.1. | Par projektā plānotajām darbībām, kuras **nav kvalificējamas kā komercdarbības atbalsts**, ir **noslēgts būvniecības līgums**, kurā ir noteikts, ka būvdarbi jāpabeidz līdz 2026.gada 30.jūnijam, t.sk. izbūvētā/pārbūvētā infrastruktūra tiks nodota ekspluatācijā, ko apliecinās pieņemšanas-nodošanas akts.  Tā kā šis ir precizējams kritērijs – lūgums norādīt – kad ir tas brīdis, kad būvniecības līgums ir jānoslēdz?  Pēc iesniegšanas vērtēšanas procesa laikā, vai saņemot norādījumus par veicamajiem precizējumiem vai pirms vienošanās par projekta īstenošanas noslēgšanas vai arī ir vēl cits variants?  *(e-pasts)* | Ja projektā ir tikai tādas darbības, kuras nav kvalificējamas kā komercdarbības atbalsts, tad līgumam par būvdarbiem ir jābūt jau noslēgtam līdz projekta iesnieguma iesniegšanai, bet, ja projektā ir plānotas darbības, kuras ir kvalificējams kā komercdarbības atbalsts, un plānotas izmaksas atbilstoši MK noteikumu 27.9., 27.13. un 27.15.apakšpunktam, tad līgums par būvdarbiem nedrīkst būt noslēgts uz projekta iesnieguma iesniegšanas dienu (MK noteikumu 31.punkts), bet iepirkuma procedūrai par būvdarbiem ir jābūt pabeigtai, jābūt pagājušam apstrīdēšanas periodam un EIS jābūt publicētai informācijai par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu. |
| 5.2. | Ja pašvaldība līdz 1.kārtas atlases projekta iesniegšanas termiņa beigām būs veikusi apvienoto projektēšanas un būvdarbu iepirkumu un pieņēmusi lēmumu par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu (ar atrunu, ka līgums tiks noslēgts projekta apstiprināšanas gadījumā), vai šādā veidā tiks izpildītas vērtēšanas kritēriju un to piemērošanas metodikas (turpmāk – Metodika) 1.7. punktā noteiktās prasības par pašvaldības kapacitāti īstenot projektu (ievērojot nosacījumu par projekta pabeigšanu līdz 30.06.2026.)?  *(e-pasts)* | Ja projektā ir paredzētas tikai darbības, kas nav saistītas ar komercdarbības atbalstu, tad ir jābūt noslēgtam līgumam, bet gadījumā, ja paredzētas arī darbības, kas saistītas ar komercdarbības atbalstu, tad, ja pašvaldība līdz projekta iesniegšanas termiņa beigām būs veikusi apvienoto projektēšanas un būvdarbu iepirkumu un pieņēmusi lēmumu par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu (ar atrunu, ka līgums tiks noslēgts projekta apstiprināšanas gadījumā), tiks izpildītas prasības. |
| 5.3. | Vai ir plānotas izmaiņas arī vērtēšanas kritērijos uz 2. kārtu?  *(vebinārs 23.01.2025.)* | Nē, netiek plānotas kritēriju izmaiņas, jo tā ir atsevišķa procedūra, ko var nepagūt realizēt līdz 2. kārtas izsludināšanai. |
| 5.4. | Jautājums par dzelzceļa pieturas punktiem, ja pasažieru skaits/apgrozījums ir 100 000/gadā un vairāk. Vai par šo nāk papildus punkti, t.i. ir kādas priekšrocības? Cik punkti tiek piešķirti?  *(vebinārs 23.01.2025.)* | Ja pēc MK noteikumu Nr. 726 anotācijā definētajiem simetrijas mezgliem un pārsēšanās punktiem Jūs sevi neatrodat sarakstā, tad klasificējaties pēdējā iedalījumā – “pārējām stacijām, pieturas punktiem vai autoostām – 5 punkti”. Jebkurā gadījumā, par pieturas punktu iespējams saņemt tikai 5 punktus, neskatoties uz pasažieru apgrozījumu. |
|  |  |  |