



ZPRÁVA Z EVALUACE

PROJEKTU ZAHRANIČNÍ ROZVOJOVÉ SPOLUPRÁCE ČESKÉ REPUBLIKY S

Bosnou a Hercegovinou

Projekt „Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu“

10/2012

Evaluační tým

Hlavní evaluátorka: Mgr. Ludmila Bobysudová
Expertka na Bosnu a Hercegovinu: Ing. Nidžar Popović
Expert na dopravu: Ing. Martin Škoda

Identifikační formulář

Partnerská země (země realizace): <i>Bosna a Hercegovina (dále jen BiH)</i>	Projektové lokality: <i>Sarajevo</i>
Název projektu v českém a anglickém jazyce: <i>Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu / General overhaul and modernization of tramcars in Sarajevo</i> <i>1. etapa: Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu / General overhaul and modernization of tramcars in Sarajevo (CzDA-BA-2008-03-21030) dále jen „GO I“</i> <i>2. etapa: Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu II / General overhaul and modernization of tramcars in Sarajevo II (CZDA-BA-2008-03-21030/2) dále jen „GO II“</i>	Sektorové zaměření: <i>obchod a další služby</i>
Gestor: <i>Česká rozvojová agentura, IČ: 75123924 Praha 1, Nerudova 3</i>	Realizátor (GO I, GO II): <i>PRAGOIMEX a.s., IČ: 15888100 Praha 9, Libeň, Pod náspem 795/12</i>
Období realizace Měsíc/rok zahájení projektu: 12/2008 GO I: 1/2009 GO II: 9/2011	Měsíc/rok ukončení projektu: 12/2011 GO I: 8/2009 GO II: 12/2011 (resp. dosud)
Celkové čerpání v CZK ze ZRS ČR: GO I: 24 874 453 CZK GO II: 6 366 407 CZK CELKEM: 31 240 860 CZK	Celkové čerpání v CZK včetně spolufinancování: 31 240 860 CZK (účast příjemce nefinanční)
Další donoři podílející se na projektu: ---	
Autoři evaluační zprávy: <i>Ludmila Bobysudová, Martin Škoda, Nidžar Popović</i>	

Obsah

IDENTIFIKAČNÍ FORMULÁŘ	2
OBSAH	3
SHRNUTÍ	5
POPIS PROJEKTU A KONTEXT EVALUACE	5
SHRNUTÍ HODNOCENÍ EVALUAČNÍCH KRITÉRIÍ A HLAVNÍ ZÁVĚRY EVALUACE	6
HODNOCENÍ EVALUAČNÍCH KRITÉRIÍ OECD/DAC	6
HODNOCENÍ PRŮŘEZOVÝCH PRINCIPŮ ZRS ČR	7
HLAVNÍ ZÁVĚRY EVALUACE	8
HLAVNÍ DOPORUČENÍ	9
1 ÚVOD	10
KONTEXT EVALUACE	10
HLAVNÍ ÚČEL A CÍLE EVALUACE	10
2 INFORMACE O PROJEKTU	11
KONTEXT PROJEKTU	11
ROZVOJOVÁ SPOLUPRÁCE V BIH	11
GEOGRAFICKÝ KONTEXT A DOPRAVNÍ DOSTUPNOST	12
TRAMVAJOVÁ DOPRAVA V SARAJEVU	12
VZNIK A PRŮBĚH PROJEKTU	14
ZAMĚŘENÍ PROJEKTU A PROJEKTOVÉ TÉMA	14
ŘEŠENÍ A CÍLE PROJEKTU	15
FINANCOVÁNÍ PROJEKTU	15
VÝBĚR REALIZÁTORA	15
REALIZÁTOR PROJEKTU	16
REALIZACE PROJEKTU	17
LOGICKÁ STAVBA PROJEKTU	18
ZÁMĚR PROJEKTU	18
CÍL PROJEKTU	18
VSTUPY PROJEKTU	18
VÝSTUPY PROJEKTU	19
VÝSLEDKY PROJEKTU	19
KLÍČOVÉ PŘEDPOKLADY	19
RIZIKA	19
3 METODOLOGIE EVALUACE	21
POUŽITÉ METODY EVALUACE	21
STRUKTUROVANÝ ROZHOVOR	21
STUDIUM DOSTUPNÝCH MATERIÁLŮ	22
POZOROVÁNÍ A MÍSTNÍ ŠETŘENÍ	22
ZAZNAMENANÉ METODOLOGICKÉ PŘEKÁŽKY	23
ROZDĚLENÍ ÚKOLŮ MEZI ČLENY EVALUAČNÍHO TÝMU	23

4	<u>EVALUAČNÍ ZJIŠTĚNÍ</u>	24
	SPLNĚNÍ CÍLŮ PROJEKTU	24
	NAPLNĚNÍ ZÁMĚRU PROJEKTU	24
	DOBA REALIZACE PROJEKTU, PRŮBĚH PROJEKTU, UDRŽITELNOST A NÁVAZNOST	24
	KONTROLA DOKUMENTŮ A MÍSTNÍ ŠETŘENÍ	25
	PUBLICITA	25
	ZJIŠTĚNÍ VHODNOSTI INTERVENCE	25
5	<u>ZÁVĚRY EVALUACE</u>	27
	NAPLNĚNÍ EVALUAČNÍCH KRITÉRIÍ OECD/DAC	27
	RELEVANCE	27
	EFEKTIVNOST	27
	EFEKTIVITA	28
	UDRŽITELNOST	28
	DOPADY	28
	ZJIŠTĚNÍ Z HLEDISKA PRŮŘEZOVÝCH PRINCIPŮ ZRS ČR	29
	ROVNÉ PŘÍLEŽITOSTI	29
	ŘÁDNÁ (DEMOKRATICKÁ) SPRÁVA VĚCÍ VEŘEJNÝCH	29
	VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	29
6	<u>DOPORUČENÍ</u>	30
	DOPORUČENÍ Č. 1	30
	DOPORUČENÍ Č. 2	30
	DOPORUČENÍ Č. 3	31
	DOPORUČENÍ Č. 4	31
	TABULKA DOPORUČENÍ	32
7	<u>PŘÍLOHY ZPRÁVY</u>	34
	Příloha č. 1: Seznam zkratk	35
	Příloha č. 2: Seznam prostudovaných dokumentů	36
	Příloha č. 3: Seznam interview a skupinových diskusí	37
	Příloha č. 4: Shrnutí zprávy v anglickém jazyce	39
	THE MAIN RECOMMENDATIONS	40
	Příloha č. 5: Okruhy pokládaných otázek	41
	DOTAZOVANÉ SUBJEKTY:	41
	ZÁKLADNÍ OKRUHY OTÁZEK:	41
	Příloha č. 6: Výběr fotografií z evaluační mise	45
	Příloha č. 7: Publicita	50
	Příloha č. 8: Technická specifikace tramvají K2 a KT8D5	52
	Příloha č. 9: Zadávací podmínky	59

Shrnutí

Popis projektu a kontext evaluace

Předmětem evaluace je projekt „Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu“ (etapy I a II), složený ze dvou veřejných zakázek na dodávku náhradních dílů pro tramvaje typu K2 a KT8D5. Tento projekt byl v rámci zahraniční rozvojové spolupráce (ZRS) ČR realizován v Bosně a Hercegovině (dále jen „BiH“) v gesci České rozvojové agentury (dále jen „ČRA“). Dodavatel náhradních dílů vzešel z výběrových řízení, příjemcem pomoci byl Dopravní podnik města Sarajeva (dále jen „KJKP GRAS“).

Cílem projektu byla dodávka náhradních dílů na tramvaje české výroby K2 a KT8D5. Hodnocený projekt byl realizován od prosince 2008 do prosince 2011, a to ve dvou etapách. Dodavatelem dílů byla v případě obou etap projektu společnost PRAGOIMEX a.s. Doručené díly se pak smluvně zavázal namontovat sarajevský dopravní podnik KJKP GRAS.

Cílem vyhodnocení je získat empirickými daty podložené závěry k výsledkům projektu, jakož i doporučení pro další aktivity ZRS v BiH, která lze formulovat na základě vyhodnocení předmětného projektu.

Evaluace tohoto projektu je zaměřena na posouzení míry naplnění evaluačních kritérií mezinárodně standardizovaných v rámci Výboru pro rozvojovou pomoc OECD, tj. relevance, efektivnost, efektivita, udržitelnost a dopady. Dále je předmětem evaluace posouzení míry uplatnění průřezových principů ZRS ČR - řádné (demokratické) správy věcí veřejných, šetrnosti k životnímu prostředí a klimatu a dodržování lidských práv příjemců včetně rovnosti mužů a žen.

V rámci projektu byla provedena kompletní dodávka náhradních dílů pro rekonstrukci a modernizaci tramvají K2 a KT8D5, podle specifikace, která byla definována a dohodnuta pro první dodávku (etapa I – typ K2 – podvozky a elektro části) mezi Ministerstvem dopravy ČR, následně ČRA a KJKP GRAS Sarajevo a pro druhou dodávku (etapa II – typ KT8D5 – mechanické a elektro díly) mezi ČRA a KJKP GRAS.

Shrnutí hodnocení jednotlivých evaluačních kritérií a hlavní závěry evaluace

Hodnocení evaluačních kritérií OECD/DAC

Evaluační tým se zabýval hodnocením evaluačních kritérií OECD/DAC a průřezových principů zahraniční rozvojové spolupráce.

Naplnění kritéria **relevance** hodnotíme jako vysoké. Projekt vycházel z definovaných potřeb KJKP GRAS, sám příjemce ZRS oslovil subjekty na české straně s výzvou o dodání náhradních dílů. Ze zpětného pohledu zapojených účastníků na straně příjemce pomoci je projekt stále hodnocen velmi dobře, umožnil nasazení potřebného množství tramvají pro obsluhu obyvatel Sarajeva.

Naplnění kritéria **efektivnost** hodnotíme jako spíše vysoké. Většina dodaných dílů byla namontována a využita v souladu s Memorandem o porozumění, nicméně část dílů dodaných ve druhé dodávce je dosud ve skladu.

Naplnění kritéria **efektivita** hodnotíme jako spíše vysoké. Cena dodávky vzešla z výběrových řízení a projekt reagoval na poptávku příjemce ZRS. Po dodání dílů nepřetržovala jakákoli spolupráce mezi českými a bosenskými subjekty podílejícími se na projektu. Toto považujeme za nevyužitou příležitost, obzvláště kvůli dobré pověsti českých výrobců v BiH.

Naplnění kritéria **udržitelnost** hodnotíme jako spíše nízké. Projekt jednoznačně přispěl k zajištění tramvajové dopravy v Sarajevu, nicméně budoucnost tramvajové dopravy v Sarajevu je spíše v nových vozech, nikoli ve spravování vozů starých 30-40 let. Bohužel v oblasti tramvajové dopravy neprobíhá návazná obchodní spolupráce, a to z důvodu špatného finančního stavu KJKP GRAS. Dopravní podnik tak není schopen náhradní díly dále doplňovat z vlastních prostředků, ani nakupovat případné nové vozy (optimálně nízkopodlažní).

Naplnění kritéria **dopady** hodnotíme jako spíše vysoké. Projekt teoreticky umožnil opravu téměř jedné třetiny denně nasazovaného vozového parku. Bohužel, v době naší návštěvy v Sarajevu nebyly dosud zrenovovány všechny tramvaje KT8D5. Efekt dopadu byl proto snížen, neboť se jedná zrovna o velkokapacitní tramvaje.

Evaluační kritérium	Naplnění kritéria
Relevance	vysoké
Efektivnost	spíše vysoké
Efektivita	spíše vysoké
Udržitelnost	spíše nízké
Dopady	spíše vysoké

Tabulka 1 Tabulka výsledných hodnocení

Hodnocení průřezových principů ZRS ČR

Projekt měl dle hodnocení evaluátorů nízký vliv na **rovné příležitosti**.

KJKP GRAS zaměstnává pouze 8 žen řidiček a pro zajištění dopravy nejsou používány nízkopodlažní tramvaje. Cestování invalidů či žen s kočárky je tramvajovou dopravou obtížné.

Projekt neměl přímý vliv na **demokratickou správu**.

KJKP GRAS je zřízen Kantonem Sarajevo, město Sarajevo nemá na městskou hromadnou dopravu žádný vliv. Dopravní podnik je podfinancován, což je pravděpodobně zapříčiněno i vysokým počtem zaměstnanců, kteří jsou vzhledem k platné legislativě v podstatě nepropustitelní. Dlouhodobě je připravována restrukturalizace KJKP GRAS, ale vlivem častých změn ve vedení podniku i politických změn k ní dosud nedošlo.

Projekt se tematikou **životního prostředí** přímo nezabýval, nicméně měl dle našeho mínění pozitivní dopad na tento průřezový princip. Vzhledem k velkému zatížení města individuální automobilovou dopravou, je tramvajová doprava ekologickou alternativou, která nezatěžuje silnou měrou životní prostředí.

Hlavní závěry evaluace

Vysoká užitečnost projektu

Projekt pomohl zachovat v provozu 15 tramvají typu K2 a jednu tramvaj KT8D5. Vzhledem k tomu, že je denně nasazováno do provozu cca 50 tramvajových souprav, jedná se o výraznou podporu dopravní obslužnosti ve městě Sarajevu. Projekt vycházel z poptávky na straně dopravního podniku.

Efektivní koordinace projektu

Projekt byl dle našeho zjištění efektivně řízen a ze strany ČRA byla poskytnuta podpora všem zúčastněným stranám. Úspěšnou koordinaci projektu také podporoval aktivní přístup Zastupitelského úřadu ČR v Sarajevu. Vzhledem k problémům s posunem harmonogramu je potřeba ocenit pružnou reakci na nastalé změny (sepis dodatku a prodloužení lhůty pro dodání dílů v reakci na finanční problémy na straně Dopravního podniku města Sarajeva).

Otázka zvolení vhodného modelu ZRS

Projekt byl realizován formou čisté dodávky, nezahrnoval jakoukoli další přidanou hodnotu pro příjemce ZRS. KJKP Gras od počátku deklaroval zájem o dodání náhradních dílů, avšak za předpokladu, že budou namontovány vlastními pracovníky. Tento požadavek je logický, umožnil využití vlastního personálu a pozitivně se projevil na nákladech projektu. Forma čisté dodávky je však diskutabilní při zvážení dalších argumentů. Tato forma projektu nepřispívá k udržitelnosti kontaktů mezi dodavatelem a příjemcem, takže pravděpodobnost další spolupráce je v zemi, kde osobní kontakty hrají významnou roli, velmi malá. Projekt dále nemohl vůbec ovlivnit prostředí, ve kterém byl realizován, ale musel ho zcela a plně respektovat (např. problémy s financováním cla, problémy se zpožděním montáže). V tomto kontextu se tedy nejednalo o klasický rozvojový projekt, ale spíše o materiální pomoc. Ideální by se evaluačnímu týmu jevila u tohoto projektu kombinace obou přístupů – dodání potřebných dílů dostupných v ČR k zachování obslužnosti města Sarajeva, ale s doplněním přidané hodnoty (např. budování kapacit v oblasti nových trendů v tramvajové dopravě, strategického plánování veřejné dopravy, apod.). Do těchto nadstavbových aktivit by pak bylo vhodné zapojit nejen pracovníky KJKP GRAS, ale také Kantonu Sarajevo i Magistrátu. Byla by zde pak teoretická možnost nastartování dialogu stran, jejichž vztahy nejsou zcela ideální.

Nejasné vymezení povinností příjemce ZRS

V průběhu evaluace projektu jsme se setkali s několika tématy, u kterých by bylo vhodné přesnější smluvní zakotvení povinností příjemce ZRS. Jednalo se zejména o oblast publicity a využití náhradních dílů v případě druhé dodávky. Příjemce ZRS (dopravní podnik) má v Memorandu o porozumění stanovenou povinnost publicity o donaci ze strany Vlády ČR. Chybí bohužel specifikace této publicity, a to jak doby, po kterou má být publicita realizována, tak formy publicity. Při evaluaci je tak obtížné zkontrolovat plnění tohoto závazku. Obdobně nebyl příjemce zavázán k termínům, do kdy má přijatou donaci využít, v tomto případě namontovat.

Hlavní doporučení

Evaluační tým sestavil následující čtyři hlavní doporučení:

Typ/ úroveň doporučení	Doporučení	Hlavní adresát	Stupeň závažnosti
Doporučení systémového charakteru	Specifikovat povinnost publicity do smlouvy s příjemci	ČRA	2
Doporučení systémového charakteru	Zapojit do monitoringu projektu v době jeho trvání experta/y z dané oblasti (např. důlní inženýr, zemědělský inženýr)	ČRA	2
Doporučení systémového charakteru	Zakotvit do smlouvy s příjemci časovou specifikaci použití pomoci (např. do 1 roku od dodání pomoci), lze-li tak vzhledem k předmětu pomoci učinit	ČRA	1
Doporučení k hodnocenému projektu	Směřovat na JKP GRAS požadavek na dokončení 2. etapy projektu	ČRA	1

Tabulka 2 Tabulka hlavních doporučení

1 Úvod

Kontext evaluace

Předmětem evaluace je projekt „Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu“, který byl rozdělen do dvou etap „Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu“ (projekt č. CzDA-BA-2008-03-21030), dále jen „GO I“, a „Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu II“ (projekt č. CZDA-BA-2008-03-21030/2), dále jen „GO II“. Projekt byl v rámci zahraniční rozvojové spolupráce ČR (ZRS) realizován v Bosně a Hercegovině (dále jen „BiH“) v gesci České rozvojové agentury. Projektový dokument nebyl k danému projektu vytvořen – jednalo se o čistou dodávku náhradních dílů na tramvaje československé výroby K2 (GO I) a KT8D5 (GO II).

Evaluace se týká období realizace od roku 2008 do roku 2011 (s přesahem do roku 2012). Evaluace zahrnuje obě etapy projektu, tj. GO I a GO II, a to od fáze vydefinování potřeb a přípravy projektu až po jejich dokončení a následnou udržitelnost.

Zadavatelem evaluace byla Česká republika - Ministerstvo zahraničních věcí, se sídlem Loretské nám. 5, 118 00 Praha 1, zastoupená PhDr. Zuzanou Hlavičkovou, ředitelkou Odboru rozvojové spolupráce a humanitární pomoci.

Řešitelem evaluace pak byla na základě předložené nabídky v rámci výběrového řízení vybrána Organizace pro pomoc uprchlíkům, se sídlem Kovářská 4, 190 00, Praha 9, zastoupená ředitelem JUDr. Martinem Rozumkem, která sestavila tříčlenný evaluační tým. Tým je tvořen vedoucí evaluace, expertem na dopravu a expertkou na teritorium BiH.

Hlavní účel a cíle evaluace

Hlavním účelem evaluace je posoudit míru naplnění evaluačních kritérií mezinárodně standardizovaných v rámci Výboru pro rozvojovou pomoc OECD, tj. relevance, efektivnost, efektivita, udržitelnost a dopady.

Dále je předmětem evaluace posouzení míry uplatnění průřezových principů ZRS ČR - řádné (demokratické) správy věcí veřejných, šetrnosti k životnímu prostředí a dodržování lidských práv včetně rovnosti mužů a žen.

Hlavním cílem zadavatele evaluace je získat objektivně podložené informace využitelné při rozhodování MZV ve spolupráci s ČRA o budoucím zaměření ZRS ČR v BiH. Dále zadavatel očekává informace pro rozhodování o realizaci projektů podobného typu také v dalších partnerských zemích ZRS ČR.

2 Informace o projektu

Kontext projektu

Rozvojová spolupráce v BiH

Dle publikované zprávy „Donnor Mapping Report 2010-2011“ Ministerstva financí BiH poskytlo 20 největších donorů sdružených v Dárcovském koordinačním fóru (DCF – Donor Coordination Forum) prostředky ve výši 680,33 milionů euro v roce 2010 a 349,69 milionů euro v roce 2011. Z celkových prostředků ve výši 1,030.02 milionů euro bylo 304.93 poskytnuto ve formě grantů a 725.09 milionů ve formě půjček.

Česká republika dle výše zmíněné publikace investovala do zahraniční rozvojové spolupráce v BiH 2,49 milionů euro v roce 2010 a 2,36 milionů euro v roce 2011. Největší finanční prostředky byly vloženy do oblasti infrastruktury a dále do zemědělství a lesnictví, ochrany životního prostředí, vzdělávání, zdravotnictví, apod. Česká republika považuje BiH za prioritní zemi s programem spolupráce pro zahraniční rozvojovou spolupráci. (viz Koncepce zahraniční rozvojové spolupráce České republiky na období 2010-2017), z toho vyplývá i realizace evaluovaného projektu.

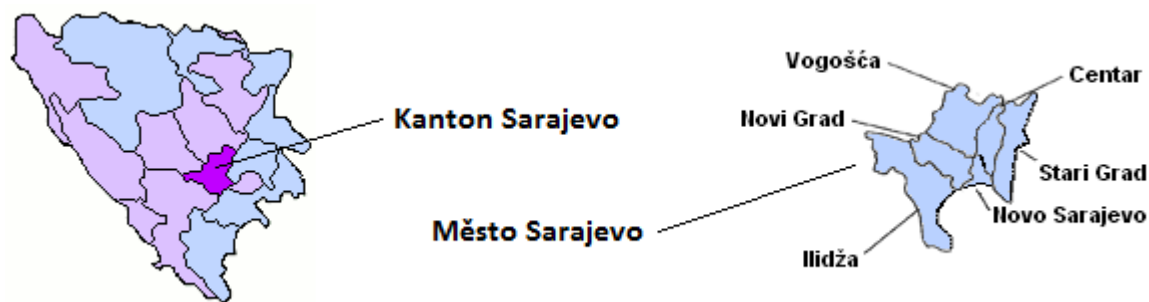
BiH byla (a je) prioritní zemí v rámci ZRS, což dokazuje i podíl finančních prostředků čerpaných BiH z celkového objemu dvoustranné oficiální rozvojové pomoci (ODA). V období realizace projektu tvořil tento podíl 3,90 %, absolutně pak byl objem vynaložených prostředků 59,12 mil. Kč, v roce 2011 pak podíl činil 4,55 %, absolutně pak 61,37 mil. Kč.

Správní a administrativní uspořádání

Nejvyšším správním orgánem země je Předsednictvo Bosny a Hercegoviny, neboli Prezídium (*Predsjedništvo*). Má tři členy (jednoho Bosňáka, jednoho Srba a jednoho Chorvata), kteří jsou do funkce voleni každé 4 roky. Na postu předsedy Předsednictva se střídají každých 8 měsíců. Jsou voleni přímo (z Federace BiH, která vybírá Bosňáka a Chorvata, a z Republiky srbské, která vybírá srbského člena).

Předsedu Rady ministrů neboli Vlády (*Vijeće ministara, Savjet ministara*), jmenuje předsednictvo, ale nominuje jej Parlament. Předseda Rady ministrů jmenuje celostátní ministry pro ministerstva působící pro celou BiH (také např. Ministerstvo zahraničních věcí - Ministerstvo vanjskih poslova a Ministerstvo financí a pokladu - Ministerstvo finansija i trezora).

Federace Bosny a Hercegoviny se skládá z 10 autonomních kantonů – sem patří také Kanton Sarajevo, který zahrnuje hlavní město Sarajevo a jeho metropolitní oblast.



Obrázek 1 Regionální členění BiH a členění města Sarajeva

Geografický kontext a dopravní dostupnost

Město Sarajevo leží v hornaté krajině a rozkládá se v údolí řeky Milijacky a Bosny. Je podlouhlého východo-západního tvaru, což v městské i meziměstské dopravě klade nároky právě na spojení mezi těmito dvěma stranami. Nachází se tu hlavní železniční nádraží i mezinárodní letiště; místním obyvatelům slouží tři druhy veřejné dopravy.

Velká část silničních dopravních tepen je tedy vedena mezi východem a západem; na západě vycházejí k Dálnici A1, vedoucí údolím řeky Bosny na sever republiky. Severo-j jižní spoje jsou také značně dopravně vytíženy. Mezi ulice s největší mírou dopravního ruchu patří Titova ulica a třída Zmaj od Bosne. Naopak nejmenší vytížení a nejhorší dopravní podmínky jsou na svazích okolo města, kde se nachází převážně vilová zástavba.

Mezi tři již uvedené druhy dopravy patří tramvaje (tramvajová síť spojuje právě staré město na východě se sídlištěm na západě města a má páteřní charakter), doplňované trolejbusy a autobusy, které obsluhují například strmé svahy údolí řeky Milajcky. Ve městě jezdí československé a české tramvaje a trolejbusy.

Tramvajová doprava vede napříč Sarajevem a umožňuje obyvatelům dostat se z východu na západ města a opačně. Všichni respondenti, kterých jsme se v Sarajevu dotazovali, se shodli, že tramvajová doprava je pro město absolutně zásadní.

Tramvajová doprava v Sarajevu

Přestože dnešní rozsah tramvajové dopravy ve městě je poměrně malý (sedm linek, které jezdí na síti o délce 22,9 km, na 11,1 km položených kolejích), má zde doprava tohoto typu dlouhou historii. V 60. letech 20. století byly zakoupeny nové české vozy typu T3 a K2, později bylo zakoupeno několik ojetých vozů KT8D5.

Počet obyvatel:	304.000
Trať v provozu od roku:	1960
Rozteč kolejí:	1435 mm
Délka kolejí:	11,1 km
Provozovatel:	KJKP GRAS d.o.o. Sarajevo

Vozidla:	cca. 88 z toho 44 ČKD K2, 5 ČKD KT8D5, 12 SATRA II, 4 SATRA III
Počet linek:	7 (1-7)

Tabulka 3 Tramvajová doprava v Sarajevu v číslech (údaje ke konci roku 2011)

Během obléhání Sarajeva (1992-1996) sloužily tramvaje jako barikády a (od roku 1994) i jako jeden z mála funkčních dopravních prostředků. Při rozvážení obyvatel Sarajeva však byly často ostřelovány.

Československé tramvaje a jejich provozuschopnost se tak během války staly pro obyvatele Sarajeva symbolem fungování města a „běžného“ života ve městě – jak uvedla pamětnice „dokud jezdily tramvaje, Sarajevo žilo“. Symbolický význam těchto tramvají ilustrují i následující fotografie, které je možné dnes najít v sarajevském muzeu.



Obrázek 2 Tramvaj typu K2 v ulicích Sarajeva při válečném konfliktu v letech 1992 - 1995

Hodnocený projekt, který byl v rámci zahraniční rozvojové spolupráce ČR (ZRS) realizován v BiH v gesci České rozvojové agentury, se sestává ze dvou etap, které mají společného jmenovatele. Tím je potřeba rekonstrukce a zprovoznění sarajevských tramvají československé výroby, které byly ve špatném stavu ať už vlivem válečného konfliktu nebo vlivem dlouhodobého nedostatku finančních prostředků na údržbu tramvají.

Provozovatelem tramvajové dopravy v Sarajevu je podnik KJKP Gradski Saobracaj Sarajevo (KJKP GRAS). KJKP GRAS je podnik vlastněný Kantonem Sarajevo, služby tramvajové dopravy poskytuje ale pouze v oblasti města Sarajeva. Radnice Města Sarajeva nemá na fungování tramvajové dopravy (potažmo veškeré veřejné dopravy) žádný vliv.

Základem sítě je v podstatě jedna dlouhá trať (s několika menšími odbočkami) vedoucí východo-západním směrem, ukončená v historickém jádru metropole velkou blokovou

smyčkou¹. V centru města jsou použity žlábkové kolejnice, na zbytku sítě, kde trať probíhá středem ulice na vlastním tělese, byly většinou použity kolejnice železničního typu.



Obrázek 3 Tramvajová trať města Sarajeva

V době naší návštěvy Sarajeva (počátek září 2012) se vozový park dle údajů dopravního podniku sestával z 82 vozů, přičemž jich je nasazováno denně kolem 50. Tramvaje jsou zejména ve špičce plné až přeplněné, přestože se jezdí víceméně na dohled a často musí tramvaj vyčkávat před zastávkou, až ji předchodzí opustí. Valnou většinu vozového parku tvoří K2.

Vznik a průběh projektu

Zaměření projektu a projektové téma

Téma dopravy i téma opravy tramvají v Sarajevu byly vybrány Ministerstvem dopravy České republiky (jakožto rezortně příslušným ministerstvem) ve spolupráci s KJKP GRAS před transformací české rozvojové spolupráce. Česká rozvojová agentura pak toto téma a záměr zdělila na základě usnesení Vlády ČR č. 1070/2007.

Původ projektového záměru pak má své počátky v žádosti dopravního podniku KJKP GRAS, který v dopise ze dne 14. listopadu 2007, adresovaným Rozvojovému středisku Ústavu mezinárodních vztahů Praha (dále jen „Ústavu“), požádal Vládu ČR o pomoc při opravě tramvají vyrobených a dodaných z Československa a o pomoc při zhotovení studie s definováním potřeb k jejich obnově. Tento dopis navázal na schůzku se zástupci Ústavu (Ing. Dana Plavcová) 24. října 2007 v Sarajevu, která se uskutečnila v rámci identifikační mise.

Česká rozvojová agentura a KJKP GRAS Sarajevo pak nadále pokračovali v přípravě a realizaci projektu v souladu s Programem rozvojové spolupráce mezi Českou republikou a Bosnou a Hercegovinou schváleným vládou České republiky v usnesení vlády České republiky ze dne 1. června 2005 č. 664 a v souladu s usnesením vlády České republiky ze dne 25. července 2007 č. 847 k zahraniční rozvojové spolupráci na rok 2008 a střednědobému výhledu jejího financování do roku 2010.

¹ **Bloková smyčka** je způsob obracení (otáčení) tramvají či trolejbusů (popř. jiných drážních vozidel), které není realizováno jako klasická točna (správněji smyčka), ale formou zpravidla jednosměrné části trati objíždějící blok domů nebo staveb.

Řešení a cíle projektu

Ve smyslu výše uvedených dokumentů bylo v roce 2008 podepsáno Memorandum o porozumění mezi KJKP GRAS Sarajevo a ČRA, ve kterém bylo specifikováno řešení projektu:

ČRA se zavázala zajistit prostřednictvím výběrového řízení dodavatele náhradních dílů, které byly nezbytné k realizaci projektu, dále měla zajistit dopravu náhradních dílů podle technické specifikace dodané KJKP GRAS (a schválené z ČRA) z ČR do celního skladu v Sarajevu.

KJKP GRAS se pak zavázal zajistit práce nezbytné pro rekonstrukci tramvají s využitím dodaných náhradních dílů, financovat cla a další poplatky spojené s dodávkami zboží na bosenské straně, zajistit dostatečné zviditelnění účasti vlády České republiky na financování projektu rekonstrukce tramvají a průběžně potvrzovat převzetí jednotlivých dodávek náhradních dílů a stvrdit úspěšné ukončení projektu vyhotovením Protokolu o převzetí.

Cílem projektu pak bylo provést:

- 1) rekonstrukci 15 tramvají typu K2 – podvozky a elektrická zařízení
- 2) rekonstrukci 5 tramvají typu KT8D5 – mechanické a elektrické díly

Financování projektu

Vláda ČR schválila dne 25. července 2007 svým usnesením č. 847 objem finančních prostředků na nová témata v roce 2008 v Sektoru dopravy II - v gesci MZV ve výši 16 300 tis. Kč. Dne 9. června 2008 pak Vláda ČR svým usnesením č. 690 ze dne 9. června 2008 rozhodla o realizaci projektu „Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu“ v letech 2008-2011 s rozpočtovanými prostředky 9.000 tis Kč (v roce 2009), 6.600 tis. Kč (v roce 2010) a 6.600 tis. Kč (v roce 2011).

Usnesením Vlády ČR č. 1134 ze dne 31. srpna 2009 byla stanovena témata/projekty rozvojové spolupráce v roce 2010 a výhled jejich financování v letech 2011 a 2012, kde bylo potvrzeno financování tohoto projektu ve výši 6.600 tis. Kč (v roce 2010) a 6.600 tis. Kč (v roce 2011).

Usnesením vlády č. 440 ze dne 7. června 2010 k zahraniční rozvojové spolupráci v roce 2011 a střednědobému výhledu jejího financování do roku 2013 bylo na tuto dodávku pro rok 2011 alokováno 7.000 tis. Kč.

Celkem tedy bylo v plánech rozvojové spolupráce počítáno s financováním ve výši 22.600 tis. Kč, celkové náklady projektu činily 31 240 860 Kč.

Výběr realizátora

Výběr realizátora v rámci první etapy projektu, tj. „Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu“, byl uskutečněn jako veřejná zakázka v režimu otevřeného výběrového řízení. Předmětem byla dodávka náhradních dílů dle technických specifikací v zadávací dokumentaci pro rekonstrukci tramvají typu K-2 (podvozky a elektrická zařízení) v Sarajevu, včetně

dopravy zařízení a příslušenství do místa plnění a jejich pojištění do doby jeho předání a převzetí partnerskou organizací (KJKP GRAS).

Veřejná zakázka byla vyhlášena zadavatelem ČRA dne 26. 9. 2008 s předpokládanou hodnotou 20.400.000,- Kč bez DPH a s předpokládanou realizací od 1. 1. 2009 do 30. 12. 2009 s těmito hodnotícími kritérii: nabídková cena bez DPH (váha 70 %), doba plnění v kalendářních dnech (váha 15 %), záruční doba (váha 15 %).

Do výběrového řízení se přihlášily společnosti PRAGOIMEX a.s. (IČ: 15888100), Wikov MGI a.s. (IČ: 26491826) a INEKON POWER, a.s. (IČ: 25671944).

Nejvhodnější nabídku předložil uchazeč PRAGOIMEX a.s. (IČ: 15888100) s nabídkovou cenou 24.874.453,- Kč bez DPH, dobou plnění 189 dní a záruční dobou 24 měsíců.

Výběr realizátora v rámci druhé etapy projektu tj. „Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu II“ byl realizován jako veřejná zakázka v režimu otevřeného výběrového řízení, jejímž předmětem byla dodávka nových elektrických a mechanických součástek pro tramvaje typu KT8D5, včetně dopravy zařízení a příslušenství do místa plnění a jejich pojištění do doby jeho předání a převzetí partnerskou organizací (KJKP GRAS) v Sarajevu.

Veřejná zakázka byla vyhlášena zadavatelem ČRA dne 12. 7. 2011 s předpokládanou hodnotou 9.500.000,- Kč vč. DPH a s předpokládanou realizací od září 2011 do 1. 12. 2011 s těmito hodnotícími kritérii: nabídková cena včetně DPH (váha 80 %), záruční doba (váha 20 %).

Do výběrového řízení se přihlášily společnosti PRAGOIMEX a.s. (IČ: 15888100) a SKD TRADE, a.s. (IČ: 26491826).

Nejvhodnější nabídku předložil uchazeč PRAGOIMEX a.s. (IČ: 15888100) s nabídkovou cenou 6.366.407,- Kč vč. DPH a záruční dobou 48 měsíců.

Realizátor projektu

Pro každou z obou etap projektu byl ve veřejné soutěži vybrán realizátor, což byla v případě obou zakázek společnost PRAGOIMEX a.s., IČ: 15888100, se sídlem: Praha 9, Libeň, Pod náspem 795/12.

Společnost vznikla v roce 1991 a je obchodně – inženýrským subjektem, který působí v rámci Aliance TW Team. Spolu se smluvními partnery Krnovskými opravami a strojírnami s.r.o. a VKV Praha s.r.o. dodává nové tramvaje pro městskou hromadnou dopravu, opravuje, rekonstruuje a modernizuje tramvaje, dodává náhradní díly a trakční motory pro kolejová vozidla a trolejbusy, zajišťuje komplexní servis tramvají a projektové práce pro dopravní techniku.

Mezi hlavní produkty společnosti patří:

- Tramvaje - Nízkopodlažní tramvajová vozidla řady VarioLF plus, tramvaje Vario
- Trakční motory

- Komponent a náhradní díly – tvoří 5 – 10 % objemu obrátu firmy

Společnost provádí a dodává díly pro modernizaci tramvají, která je založená především na zvýšení kultury a komfortu cestování, výměně elektrické výzbroje za úspornější, zajištění podílu nízkopodlažnosti vozidel a bezbariérového nástupu a výstupu cestujících, zlepšení jízdních vlastností vozidel a zvýšení bezpečnosti provozu, zlepšení pracovních podmínek obsluhujícího personálu, podstatném snížení provozních nákladů a prodlužování životnosti vozidel při efektivním vynaložení nákladů.

Mezi hlavní reference realizátora patří v rámci ČR: Dopravní podniky města Liberce, a.s., Dopravní podnik hl. města Prahy, a.s., Dopravní podnik Ostrava a.s., Dopravní podnik města Olomouce, a.s., Dopravní podnik města Brna, a.s., Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., v zahraničí pak Dopravní podnik města Košice, a.s., Dopravní podnik Bratislava, a.s., GRADSKI PRIJEVOZ PUTNIKA d.o.o. Osijek (Chorvatsko), KJKP GRAS Sarajevo (BiH), MUP „METROELEKTROTRANS“ Volgograd (RF), Dopravní podnik Moskva, Heidelberg (SRN), Asociace Toshshakhartranskhizmat Taškent.

Realizace projektu

Projekt byl realizován společností PRAGOIMEX a.s., jako dodávka náhradních dílů s povinností dopravit díly do místa určení, bez dalších požadavků, např. na montáž dílů.

První etapa projektu byla realizována na základě Kupní smlouvy ze dne 23. 1. 2009, uzavřené mezi PRAGOIMEX a.s. a Česká republika – Česká rozvojová agentura, kdy PRAGOIMEX a.s. dodal dopravnímu podniku KJKP GRAS náhradní díly podle specifikace uvedené v příloze této Kupní smlouvy v hodnotě 24.874.455.54 Kč, a to v období od 27. 3. 2009 do 17. 8. 2009. Dodávka proběhla v 7 tranších: 27. 3. 2009, 12. 6. 2009, 18. 6. 2009, 30.7.2009, 31.7.2009, 3.8.2009 a 12.8.2009.

Po tranších 27. 3. 2009, 12. 6. 2009, 18. 6. 2009 KJKP GRAS dne 9. července 2009 požádal e-mailem ČRA a PRAGOIMEX a.s. o prodloužení termínu dodání další tranše (plánována už na 13. července 2009) o 2 až 3 měsíce, protože z důvodu změn ve vedení KJKP GRAS a špatné finanční situace KJKP GRAS nebyl schopen uhradit clo a další poplatky za předchozí tranše. Dne 29. 7. 2009 tak došlo k podpisu dodatku kupní smlouvy mezi ČRA a PRAGOIMEX a.s., který upravil dobu doručení dodávky z původních 189 na 210 dní.

Evaluační tým porovnal křížově dokumentaci k dodávce (specifikace zakázky pro výběrové řízení, smlouva, dodací listy, faktury, skladová evidence), které si vyžádal od ČRA, realizátora (PRAGOIMEX a.s.) a příjemce KJKP GRAS. Veškeré položky porovnané ve výše uvedených dokumentech vzájemně odpovídaly, všechny dodací listy byly podepsány dodavatelem i příjemcem. Po uskladnění náhradních dílů v KJKP GRAS začalo Oddělení údržby tramvají KJKP GRAS s postupnou rekonstrukcí tramvají K2. Do 18. 10. 2010 pak bylo spotřebováno 90% dodaných dílů (podle dokumentu z 18. 10. 2010 podepsaného ředitelem pro techniku a údržbu Ing. Safetem Bradarcem). Ze zápisu, který byl předložen evaluačnímu týmu dne 3. 9. 2012, bylo zjištěno, že zbylých 10% dílů bylo namontováno během první poloviny roku 2011. Namontování všech náhradních dílů první zakázky byla podmínkou pro začátek realizace druhé zakázky.

Druhá etapa projektu byla realizována společností PRAGOIMEX a.s., na základě na základě Kupní smlouvy ze dne 15. 9. 2011, uzavřené mezi PRAGOIMEX a.s. a Česká republika – Česká rozvojová agentura, kdy PRAGOIMEX a.s. dodal partnerské organizaci kupujícího – dopravnímu podniku KJKP GRAS – náhradní díly pro rekonstrukci a modernizaci tramvaji KT8D5 podle specifikace uvedené v příloze této Kupní smlouvy v hodnotě 6.366.407 Kč (cena bez DPH, české DPH bylo 0 Kč, DPH v zemi příjemce mělo být hrazeno partnerskou organizací, tj. KJKP GRAS).

Evaluační tým porovnal křížově dokumentaci k dodávce (specifikace zakázky pro výběrové řízení, smlouva, dodací listy, faktury, skladová evidence), které si vyžádal od ČRA, realizátora (PRAGOIMEX a.s.) a příjemce KJKP GRAS. Veškeré položky porovnané ve výše uvedených dokumentech vzájemně odpovídaly, všechny dodací listy byly podepsané dodavatelem i příjemcem, na dodacích listech chybělo datum dodání. Evaluační tým na místě zjistil ze skladové evidence společnosti KJKP GRAS, že díly byly přijaty do skladu dne 18. 12. 2011.

Logická stavba projektu

Záměr projektu

Projekt vyšel z poptávky KJKP GRAS, který identifikoval potřebu renovace tramvají za účelem prodloužení jejich životnosti. Tato poptávka se setkala s příznivým faktem zařazení oblasti dopravy do priorit zahraniční rozvojové spolupráce. KJKP GRAS se obracel na Českou republiku, neboť velká část tramvají v jejich majetku pochází z výroby ČKD. Záměrem projektu tedy bylo zachovat kapacitu městské tramvajové dopravy prodloužením životnosti stávajícího vozového parku.

Cíl projektu

Základním cílem projektu bylo dodání náhradních dílů na tramvaje dvou typů české výroby a jejich montáž. Dlouhodobějším cílem bylo používání tramvají v provozu.

Vstupy projektu

Projekt byl realizován formou čisté dodávky, bez další přidané hodnoty. Dodavatelem náhradních dílů se stala na základě výběrových řízení firma PRAGOIMEX a.s.. Původním gestorem projektu bylo Ministerstvo dopravy ČR, ale kvůli převodu kompetencí jím nakonec plně byla Česká rozvojová agentura. PRAGOIMEX a.s. dodal náhradní díly České rozvojové agentuře, která v projektu figurovala jako odběratel. Tramvajové díly následně darovala KJKP GRAS. Kontrola projektu probíhala ze strany ZÚ ČR v Sarajevu a ČRA.

Montáž dílů byla plně ponechána v gesci KJKP GRAS.

Výstupy projektu

Viditelným výstupem projektu je renovace 15 tramvaji K2 a dodání dílů pro rekonstrukci 5 tramvají KT8D5. Z této dodávky byla v době naší návštěvy zrenovována jedna tramvaj, ostatní díly byly řádně uskladněny.

Výsledky projektu

Výsledkem projektu je udržení kapacity tramvajové dopravy ve městě Sarajevu prostřednictvím rozvojové spolupráce. Dopravní podnik by bez této podpory nebyl schopen zajistit náhradní díly komerčním způsobem a došlo by pravděpodobně ke snížení kapacity tramvajové dopravy.

Klíčové předpoklady

Prvním klíčovým předpokladem realizace projektu byl zájem KJKP GRAS na realizaci projektu. Tento předpoklad se naplnil, KJKP GRAS byl po celou dobu projektu motivován a vzniklé problémy se podařilo vyřešit.

Druhým klíčovým předpokladem projektu byla schopnost zainteresovaných subjektů splnit smluvní závazky.

Třetím klíčovým předpokladem bylo využití dodaných dílů a jejich instalace ze strany KJKP GRAS.

Rizika

Prvním rizikem byla projektu je dle našeho pohledu **špatná ekonomická situace KJKP GRAS**. Tento fakt ovlivnil průběh dodávky. V dokumentu Memorandum o porozumění mezi ČRA a KJKP GRAS, podle článku II, bod 2, KJKP GRAS d.o.o. Sarajevo se zavazuje financovat cla a další poplatky spojené s dodávkami zboží na bosenské straně. Jelikož GRAS nebyl schopen zaplatit cla a poplatky spojené s dodávkou zboží v termínu první zakázky, požádal o prodloužení termínu dodání o 21 dní. Tato finanční nouze KJKP GRAS byla pochopena ze strany PRAGOIMEX a.s. i ČRA, kteří následně podepsali dodatek ke smlouvě a prodloužili termín dodání ze 189 na 210 dnů (viz. dále).

Druhým rizikem projektu shledáváme **ponechání montáže dílů plně v kompetenci KJKP GRAS**, bez dostatečné kontroly. KJKP GRAS byl smluvně zavázán zajistit práce nezbytné pro rekonstrukci tramvají s využitím dodaných náhradních dílů. Mezi ČRA a KJKP GRAS pak byla domluveno, že realizace dodávky 2. etapy nemůže začít, dokud nebudou namontovány všechny díly první etapy. Do konce září 2010 KJKP GRAS nebyl schopen splnit tuto podmínku, a proto nemohla být realizována 2. etapa do konce roku 2010, jak bylo naplánováno. ČRA akceptovala důvody KJKP GRAS pro prodloužení termínu montáže náhradních dílů a po splnění montáže všech dílů byl dne 9. 6. 2011 podepsán dodatek k Memorandu o porozumění, kterým se strany dohodly pokračovat ve spolupráci i v roce 2011. Druhá dodávka však již neobsahovala časovou specifikaci, do kdy musí být díly

namontovány. V době naší evaluační mise v KJKP GRAS tak z druhé dodávky byla opravena pouze jedna tramvaj.

Dalším rizikem je **nízká konkretizace smluvních povinností příjemce pomoci**. Konkrétně se jedná o slabou definici doby a způsobu publicity donace. Identifikovali jsme tedy riziko, že veřejnost nebude dostatečně informována o donaci ze strany Vlády ČR.

3 Metodologie evaluace

Použité metody evaluace

Evaluaci obou etap projektu jsme prováděli formou studia dostupných materiálů a vedením osobních a skupinových rozhovorů s účastníky přímo i nepřímo zainteresovanými na projektu, během kterých jsme se zaměřili na veškerá evaluační a hodnotící kritéria.

Použitá metodologie má následující nástroje:

- **Studium dostupných materiálů:** projektová dokumentace, monitorovací zprávy, finanční údaje a zprávy, dodací listy, strategie, koncepce, doplňkové programy a další relevantní dokumenty týkající se rozvojové spolupráce a konkrétní koncepce rozvoje dopravy hlavního města BiH Sarajeva.
- **Osobní rozhovory:** zaměřeny na zjištění údajů a informací metodou strukturovaných otázek s hlavními zúčastněnými stranami. Během osobních rozhovorů bylo cílem dozvědět se důvody a motivaci donora a příjemce podílet se na projektu, průběh realizace projektu, konkrétní výstupy projektu a provést analýzu klíčových předpokladů a rizik pro dosažení cílů.
- **Skupinový rozhovor:** proběhl během schůzky Referenční skupiny s cílem upřesnit očekávání skupiny ve vztahu k tomuto evaluačním zadání.
- **Pozorování a místní šetření:** v Sarajevu jsme navštívili i dílny a sklady KJKP GRAS a fyzicky tak ověřili výsledky realizace projektu. Evaluační tým také podnikl několik cest tramvaji české výroby v Sarajevu.

Evaluace probíhala jak v prostředí České republiky, tak i v místě realizace projektu, tj. v Sarajevu.

Strukturovaný rozhovor

Hlavní použitou metodou evaluace byl **strukturovaný rozhovor** se zástupci jednotlivých aktérů projektu.

Respondenty evaluace byli odborníci z následujících institucí a organizací:

- Česká rozvojová agentura (kupující náhradních dílů)
- Pragoimex a.s. (dodavatel náhradních dílů)
- Zastupitelský úřad ČR v Sarajevu (mmj. monitorující subjekt)
- KJKP GRAS (příjemce náhradních dílů)
- Kantonální Ministerstvo dopravy
- Městský úřad Sarajevo
- Ministerstvo financí BiH (má v gesci rozvojovou spolupráci)

Konkrétní respondenti jsou uvedeni v příloze.

Evaluační tým vypracoval baterii otázek, které jednotlivým respondentům pokládal. (viz. příloha)

Studium dostupných materiálů

Vedle strukturovaných rozhovorů evaluační tým **kontroloval existující dokumentaci** (např. smlouvy, dodací listy, faktury, apod.), které průkazně dokládají realizaci projektu. Dále evaluační tým **prostudoval koncepční materiály** (např. Koncepti zahraniční rozvojové spolupráce, Program rozvojové spolupráce s BiH, apod.).

Evaluační tým **prověřil křížově dokumenty** předložené všemi zúčastněnými stranami, tj. Českou rozvojovou agenturou - kupující náhradních dílů, Pragoimex a.s. - dodavatel náhradních dílů a KJKP GRAS - příjemce náhradních dílů. Porovnány byly seznamy dílů v rámci specifikace dodávky při výběrovém řízení se specifikací dle kupní smlouvy, dále pak s dodacími listy a fakturami dodavatele a se skladovou evidencí příjemce.

Pozorování a místní šetření

V Sarajevu jsme navštívili i dílny a sklady KJKP GRAS a fyzicky tak ověřili výsledky realizace projektu.

Evaluační tým také podnikl několik cest tramvajemi české výroby v Sarajevu s cílem ověřit a porovnat prezentované údaje se skutečností (např. oblast publicity).

Při evaluaci jsme uplatňovali **OECD/DAC evaluační kritéria**, kterými hodnotíme:

- **Relevance:** posuzovali jsme, do jaké míry cíle projektu řešily socio-ekonomické problémy. Do jaké míry oblast hromadné dopravy ovlivňuje dlouhodobý sociálně ekonomický rozvoj hlavního města BiH Sarajeva. Byl projekt v souladu s národními strategiemi BiH, doporučeními EU a komplementární s aktivitami ostatních donorů. Je rozvojový projekt stále relevantní vzhledem k problému, který měl řešit.
- **Efektivita (hospodárnost):** posuzovali jsme, jak nákladově efektivní byla realizace, včetně volby alternativních přístupů.
- **Efektivnost (účelnost):** posuzovali jsme, jestli projekt skutečně dosáhl své plánované cíle a zda byl realizován v souladu s projektovou dokumentací uspokojivým způsobem.
- **Dopad:** posuzovali jsme, do jaké míry přispěl projekt k rozvoji kapacit městské dopravy. Do jaké míry usnadnil údržbu vozidel /tramvají příjemce. Jakou změnu přinesl obyvatelům Sarajeva.
- **Udržitelnost:** posuzovali jsme pravděpodobnost, že výsledky projektu budou udržitelné po jeho ukončení.
- **Další využitelnost:** posuzovali jsme, do jaké míry mohou být přístupy, metody nebo obsah projektu využitelné pro jiné rozvojové aktivity.

Kromě evaluačních kritérií OECD/DAC posoudil evaluační tým hodnocený projekt **z hlediska průřezových principů ZRS ČR**, kterými jsou:

- **Šetrnost k životnímu prostředí a klimatu:** posuzovali jsme, jaký dopad měl projekt na životní prostředí
- **Rovné příležitosti:** posuzovali jsme, jestli projekt ovlivnil zaměstnanost žen, nebo pracovní příležitosti ve srovnání ženy – muži.
- **Řádná (demokratická) správa věcí veřejných:** posuzovali jsme projekt a jeho transparentní realizaci v místě dodání dílů a také jsme se věnovali možnosti zneužití dodaných dílů k jiným účelům

Zaznamenané metodologické překážky

Jisté omezení evaluace formou **strukturovaného rozhovoru** představovala pochopitelná snaha respondentů o představení projektu a vlastní činnosti v co nejlepším světle. Tomuto možnému zkreslení informací jsme se snažili předejít výběrem širokého okruhu respondentů, z různých institucí a organizací.

Určitým problémem pro evaluátory byl nedostatek podkladů k vzniku tohoto projektu. Jelikož se v době mezi vznikem projektu a jeho začátkem změnila odpovědná instituce z Ministerstva dopravy ČR na Českou rozvojovou agenturu, nezískali jsme mnoho podkladů např. k identifikaci potřebnosti projektu. V této oblasti jsme pak byli plně odkázáni na informace od osob, které si vznik projektu pamatovaly.

Rozdělení úkolů mezi členy evaluačního týmu

V rámci evaluačního týmu byly kompetence rozděleny následovně:

- **Vedoucí evaluačního týmu:** koordinuje práci evaluačního týmu, nastavuje termíny a specifikuje zadání, podílí se na tvorbě evaluačních otázek, představuje práci evaluačního týmu u respondentů, pokládá respondentům otázky, komunikuje se zadavatelem evaluace a se zapojenými českými subjekty, podílí se na tvorbě průběžné a závěrečné zprávy
- **Expert na BiH a projektové řízení:** podílí se na vypracovávání evaluačních otázek, mapuje situaci v BiH (primárně v oblasti hromadné dopravy a rozvojové spolupráce), komunikuje se subjekty na straně BiH, pokládá evaluační otázky, tlumočí při misi do BiH, podílí se na tvorbě průběžné a závěrečné zprávy
- **Expert na dopravu:** podílí se na vypracování evaluačních otázek, mapuje situaci v oblasti tramvajové dopravy v ČR a v BiH, je obeznámen s technickými parametry renovovaných tramvají, pokládá evaluační otázky, podílí se na vypracování průběžné a závěrečné zprávy

4 Evaluační zjištění

V rámci rozvojového projektu „Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu“, který probíhal v letech 2009 – 2011 v Sarajevu (BiH), byla Českou republikou poskytnuta částka 31.240.860 Kč.

Splnění cílů projektu

Vzhledem k absenci projektového záměru k danému projektu je možné hodnotit pouze cíle stanovené v dokumentu „MEMORANDUM O POROZUMĚNÍ MEZI ČESKOU REPUBLIKOU – ČESKOU ROZVOJOVOU AGENTUROU A DOPRAVNÍM PODNIKEM SARAJEVO“, tj. rekonstrukce podvozků 15 tramvají typu K2 a rekonstrukce 5 tramvají typu KT8D5. Z pohledu splnění cílů stanovených v rámci tohoto dokumentu lze projekt hodnotit jako spíše úspěšný.

Naplnění záměru projektu

Evaluační skupina zjistila, že u první části projektu došlo k úplnému naplnění záměru, tj. rekonstruovat a uvést do provozu 15 tramvají typu K2. Tato etapa projektu byla zcela realizována jak ze strany donora (ČR – ČRA), tak ze strany obdarovaného (KJKP GRAS).

U druhé části projektu, tj. rekonstrukce 5 tramvají typu KT8D5, došlo k realizaci projektu pouze na straně donora, který dodal požadované náhradní díly v požadovaném množství. Ze strany KJKP GRAS pak dosud nedošlo k dokončení druhé části projektu – v době návštěvy (4. a 6. září 2012) evaluačního týmu v KJKP GRAS byla realizována rekonstrukce teprve první z pěti tramvají.

Můžeme tedy konstatovat, že projekt byl ze strany donora realizován v plném rozsahu, zatímco na straně příjemce pouze z 75%.

Doba realizace projektu, průběh projektu, udržitelnost a návaznost

Po porovnání skutečné doby realizace projektu (2009 – dosud) s plánovanou dobou realizace (2008 – 2010) je pak nutné hodnotit dodržení časového harmonogramu jako neuspokojivé. Zpoždění bylo způsobeno na straně příjemce pomoci a neexistují bohužel smluvní ani faktické prostředky jak tomuto zpoždění zabránit.

K problémům v průběhu projektu (zejména jeho finální fáze) také přispěla komplikovaná a nepřehledná situace v daňové oblasti. Realizaci projektu také ovlivnila extrémně složitá státní správa a samospráva, jejíž kompetence v jednotlivých úrovních jsou nejednoznačné a jsou závislé na aktuální politické situaci, která se velmi často se mění – s tím také souvisí měnící se priority v oblasti tramvajové dopravy a obtížná udržitelnost projektu.

V průběhu realizace projektu došlo k několika výměnám jak na vedoucích pozicích v KJKP GRAS, tak v rámci centrálních orgánů, kantonu i municipality. Proto i úvodní silná motivace a angažovanost příjemce pomoci KJKP GRAS v průběhu projektu slábla. Motivace k dokončení projektu v současné době víceméně chybí, a to i s ohledem na nejistý osud KJKP GRAS po plánované reorganizaci.

Oceňujeme rychlost realizace a flexibilitu při změnách v průběhu projektu (např. harmonogram dodávky), jak ze strany dodavatele náhradních dílů, což byla v obou etapách projektu společnost PRAGOIMEX a.s., tak ze strany ČRA a ZÚ ČR v Sarajevu.

Bohužel tento potenciál získaný realizací zakázky nebyl dále využit v komerční návaznosti projektu, a to ať už možnou realizací komerční dodávky náhradních dílů, nebo účastí českých firem na projektu nových sarajevských tramvají připravovaném Ministerstvem dopravy Kantonu Sarajevo. Domníváme se, že by prospělo větší zapojení realizátora projektu PRAGOIMEX a.s. přímo na místě formou konzultací, technického dozoru, případně jinou formou, kterou by bylo dosaženo rozvinutí osobních vztahů mezi realizátorem a příjemcem, které jsou s ohledem na kulturní a socio-ekonomické podmínky klíčové.

Kontrola dokumentů a místní šetření

Křížovou kontrolou dokumentů a místním šetřením provedeným evaluačním týmem bylo zjištěno, že dodávky dílů byly realizovány v souladu s požadavky KJKP GRAS i požadavky definovanými v rámci výběrového řízení. Dosud nenamontované díly v rámci druhé etapy projektu jsou uskladněny ve skladech KJKP GRAS. Dodávku dílů v rámci první etapy bylo možné ověřit pouze na základě dostupné dokumentace a výběrovou kontrolou vozů, a to jen u některých dílů. Namontované díly jsou často pro kontrolu nedostupné a nebylo možné jejich přítomnost ověřit bez jejich případné demontáže či obdobných výrazných zásahů.

Publicita

Široký potenciál publicity byl využit jen v omezené míře, což bylo způsobeno zejména nedostatečnou specifikací pravidel publicity ve smluvních dokumentech. V průběhu českého předsednictví EU bylo několik tramvají provedeno v českých barvách, mediální publicita byla vykonávána po dobu trvání projektu, bohužel po ukončení projektu (resp. 2. etapa dosud ani dokončena nebyla) je následná publicita výrazně nižší a je málo viditelná.

Zjištění vhodnosti intervence

Je nutné zdůraznit zejména fakt, že projekt vhodně reagoval na potřeby BiH. a zejména jeho politického a administrativního centra – města Sarajeva. Vzhledem k obtížné situaci v oblasti hromadné dopravy obyvatelstva přispěl projekt k udržení tramvajové dopravy v Sarajevu v rozsahu nezbytném pro fungování města. Z tohoto pohledu je intervence vnímána jako

výhradně pozitivní, a to nejen evaluačním týmem, ale také občany Sarajeva, vedením KJKP GRAS i politickou reprezentací na všech úrovních.

5 Závěry evaluace

Na základě výše popsaných zjištění jsme zhodnotili naplnění jednotlivých evaluačních kritérií OECD/DAC (relevance, efektivnost, efektivita, udržitelnost, dopady) a dále naplňování průřezových principů zahraniční rozvojové spolupráce (rovné příležitosti, řádná/demokratická správa věcí veřejných, vliv na životní prostředí). **Naplnění kritérií jsme pak hodnotili na škále vysoké - spíše vysoké - spíše nízké - nízké. Pokud jsme přistoupili ke snížení hodnocení, je vysvětlena argumentace, jaké důvody nás k tomuto vedly.**

Naplnění evaluačních kritérií OECD/DAC

Relevance

Naplnění tohoto kritéria hodnotíme jako **vysoké**.

Projekt vycházel z definovaných potřeb KJKP GRAS, který reagoval na to, že v roce 2007 byla doprava v prioritách zahraniční rozvojové spolupráce. Vzhledem k tomu, že dopravní podnik KJKP GRAS drží několik desítek tramvají české výroby, vznikl u nich nápad dodat z ČR náhradní díly, které si KJKP GRAS sám namontuje. V tomto projektu se tedy sešla identifikace potřeb v oblasti dopravy ze strany českého Ministerstva dopravy a aktivní poptávka KJKP GRAS. Projekt na rozvojovou spolupráci netypicky nezahrnoval žádnou další přidanou hodnotu, jednalo se pouze o dodávku náhradních dílů, bez jakýchkoli dalších rozvojových aktivit. Ze zpětného pohledu zapojených účastníků na straně příjemce pomoci je však projekt stále hodnocen velmi dobře, umožnil nasazení potřebného množství tramvají pro obsluhu obyvatel Sarajeva. Dodávkou dílů však tato spolupráce skončila, zatím se nepodařilo navázat např. komerční spoluprací ani nebyl ze strany KJKP GRAS zájem např. o školení personálu v oblasti montáže, apod. Nicméně dle tvrzení ministra dopravy Kantonu Sarajevo Harise Luliće by Kanton měl v brzké době vypsát tendr na nákup tramvají na leasing. Zároveň by Ministerstvo chtělo zafinancovat výrobu prototypu trolejbusu. U obou těchto zakázek je deklarován zájem o účast českých výrobců v tendrech.

Efektivnost

Naplnění tohoto kritéria hodnotíme jako **spíše vysoké**.

KJKP GRAS vznesl požadavky na konkrétní náhradní díly, které potřebuje dodat. Obsah dodávky byl tedy jasně definován příjemcem, což jednoznačně přispělo k účelnosti a efektivitě dodávky. Dle kontroly dokumentace bylo dodáno vše, co bylo vyfakturováno a byla naplněna i specifikace dle výběrového řízení. Všechny díly první dodávky (renovace K2) byly namontovány, což byla podmínka dodání náhradních dílů na KT8. KJKP GRAS byl do převzetí dodávky a spolupráce s ČRA zapojen i tím, že hradil u první dodávky DPH.

Ke snížení hodnocení nás vede zejména to, že většina dílů druhé dodávky (tramvaje KT8D5) není namontována a dosud je ve skladu. Ve smlouvě ke druhé dodávce není KJKP GRAS zavázán k žádné lhůtě, do kdy má díly namontovat a tramvaje zrenovovat. Rovněž zde musíme zohlednit i to, že KJKP GRAS není smluvně vázán k povinnosti zajistit publicitu donace z ČR po konkrétní dobu, např. 1 rok. V neposlední řadě jsme snížili kritérium kvůli tomu, jelikož nedošlo smluvně k specifikaci dokumentace, kterou musí KJKP GRAS vést jako podklady k montáži. Při evaluační misi v Sarajevu se ukázalo velmi obtížné zhodnotit namontování dílů, neboť namontované díly jsou často pro kontrolu nedostupné a nebylo možné jejich přítomnost ověřit bez jejich případné demontáže či obdobných výrazných zásahů.

Efektivita

Naplnění tohoto kritéria hodnotíme jako **spíše vysoké**.

Cena dodávky vzešla z výběrových řízení, do kterých se přihlásilo více uchazečů. Projekt reagoval na poptávku z KJKP GRAS a nedošlo proto k dodání např. dílů, které by nedošly užitku. Projekt byl založen na čisté dodávce, po firmě Pragoimex ani po KJKP Gras se nevyžadovala jakákoli další nadstavbová činnost. Tato skutečnost měla pravděpodobně pozitivní vliv na cenu projektu, ale po dodání dílů nepřetržovala jakákoli spolupráce mezi českými a bosenskými subjekty podílejícími se na projektu, což hodnotíme jako nevyužitou příležitost, obzvláště kvůli dobré pověsti českých výrobců v BiH.

Udržitelnost

Naplnění tohoto kritéria hodnotíme jako **spíše nízké**.

KJKP GRAS je v současné době v nepříznivé ekonomické situaci, nemůže si dovolit nákup nových tramvají, a proto bude zrenovované tramvaje v plné míře užívat. KJKP GRAS by měl zájem pokračovat v tomto typu spolupráce a chtěl by opravit i zbylé tramvaje české výroby. Pokračování však není možné z prostředků ZRS, ale pouze na komerční bázi. Hodnocení kritéria jsme snížili především proto, že se všichni respondenti shodli, že budoucnost tramvajové dopravy v Sarajevu je spíše v nových vozech, nikoli ve spravování vozů starých 30-40 let. Ke snížení kritéria nás vedlo také to, že v současné době neprobíhá žádná návazná obchodní spolupráce a také to, že tematika dopravy byla vyřazena z priorit ZRS v BiH.

Dopady

Naplnění tohoto kritéria hodnotíme jako **spíše vysoké**.

Dodávky v součtu umožnily rekonstrukci 15ti tramvají typu K2 (z celkového počtu 35 v aktivním užívání KJKP GRAS) a potenciálně 5 KT8D5. V ranní a odpolední špičce je nasazováno cca 50 tramvají, jedná se tedy o významné zlepšení stavu vozového parku. Naplnění evaluačního kritéria jsme snížili kvůli tomu, že 4 tramvaje typu KT8D5 nebyly dosud vůbec zrenovovány. Dle tvrzení KJKP GRAS je zpoždění způsobeno vytížeností

tramvají, které se jako velkokapacitní obtížně vyřazují z provozu. Dopravní podnik GRAS také nemá průzkumy, které by monitorovaly vzestup/pokles uživatelů městské hromadné dopravy, např. meziročně. Dle odhadů KJKP GRAS užívá tramvajovou dopravu cca 60% všech uživatelů MHD.

Zjištění z hlediska průřezových principů ZRS ČR

Rovné příležitosti mužů a žen

Projekt měl dle hodnocení evaluátorů **nízký vliv na rovné příležitosti**.

KJKP GRAS zaměstnává ženy-řidičky, kterých se modernizace tramvají konkrétně dotkla zlepšením technického stavu řízených vozidel. Nicméně počet žen-řidiček tramvají je velmi nízký (v době návštěvy 8).

V městě Sarajevu nejedí nízkopodlažní tramvaje, takže např. cestování žen s kočárky či invalidů je tramvajovou dopravou obtížné. KJKP GRAS si je tohoto deficitu vědom a rád by do tramvají typu K2 vložil nízkopodlažní spojovací kloub, který by umožnil cestování méně mobilním občanům města Sarajeva.

Řádná (demokratická) správa věcí veřejných

Projekt **neměl přímý vliv** na demokratickou správu.

KJKP GRAS je zřízen Kantonem Sarajevo, město Sarajevo nemá na městskou hromadnou dopravu žádný vliv. Dopravní podnik je podfinancován, což je pravděpodobně zapříčiněno i vysokým počtem zaměstnanců, kteří jsou vzhledem k platné legislativě v podstatě nepropustitelní. Dlouhodobě je připravována restrukturalizace KJKP GRAS, ale vlivem častých změn ve vedení podniku i politických změn k ní dosud nedošlo.

Vliv na životní prostředí

Projekt se tematikou životního prostředí přímo nezabýval, nicméně měl dle našeho mínění **pozitivní dopad** na tento průřezový princip. Vzhledem k velkému zatížení města individuální automobilovou dopravou, je tramvajová doprava ekologickou alternativou, která nezatěžuje silnou měrou životní prostředí.

6 Doporučení

Evaluační tým identifikoval čtyři základní doporučení, tři doporučení jsou spíše systémového charakteru, jedno doporučení je adresováno k situaci v regionu. Vzhledem k tomu, že tematika dopravy byla vyřazena z pokračování ZRS v BiH, nezaměřovali jsme doporučení na tento sektor.

Doporučení č. 1

Specifikovat smluvně délku a formu povinné publicity do smlouvy s příjemci.

Adresát doporučení: ČRA

Stupeň závažnosti: 2

Odůvodnění: V evaluovaném projektu nebylo smluvně specifikováno, jak dlouho má příjemce ZRS povinnost zajistit zviditelnění účasti vlády ČR na financování projektu a není ani stanovena podoba publicity. Při evaluaci v Sarajevu jsme při cestách tramvajemi neznamenalí žádnou publicitu rozvojové spolupráce ČR. Nicméně v depu byly odstaveny dvě tramvaje, které měly z vnější strany nalepeny informaci o podpoře ČR.

Domníváme se, že s ohledem na typ projektu a výši podpory by měla být smluvně upravena forma publicity a doba, po kterou je subjekt povinen informovat o podpoře vlády ČR. V daném konkrétním projektu by se nám jevílo jako vhodné např. umístění nálepek dovnitř tramvají, obdobně jako svoje donátorské aktivity propaguje vláda USA.

Doporučení č. 2

Zapojit do monitoringu projektu v době jeho trvání experta/y z dané oblasti (např. důlní inženýr, zemědělský inženýr)

Adresát doporučení: ČRA

Stupeň závažnosti: 2

Odůvodnění: Projekty ZRS jsou pravidelně monitorovány pracovníky ZÚ ČR a ČRA. Vzhledem k tomu, že zahraniční rozvojová pomoc je směřována do mnoha různých oblastí, není dle našeho zjištění možné, aby pracovníci těchto institucí prováděli detailní monitoring s postihnutím odborných specifik. Toto doporučení se týká zejména projektů technického zaměření. Dle názoru evaluátorů by měl být do monitoringu projektů zapojen vždy externí odborník na danou oblast, který má kompetence k zhodnocení odborné stránky projektu (např. konstrukce, montáž, apod.). Tento odborník by zároveň byl schopen posoudit, zda není např. plýtváno veřejnými prostředky nebo zda dochází k používání dodaných zařízení, apod.

Doporučení č. 3

Zakotvit do smlouvy s příjemci časovou specifikaci použití pomoci (např. do 1 roku od dodání pomoci), lze-li tak vzhledem k předmětu spolupráce učinit

Adresát doporučení: ČRA

Stupeň závažnosti: 1

Odůvodnění: V smlouvě s GRAS není specifikace, do kdy musí proběhnout montáž druhé dodávky náhradních dílů. V době naší evaluační cesty do Sarajeva nebyla namontována většina dílů do tramvají typu KT8D5, a to s odůvodněním, že jsou využívány v provozu a díky jejich velké kapacitě se obtížně stahují z provozu. Toto tvrzení ale mírně zpochybňuje potřebu dílů. Navrhujeme proto, aby bylo v případech, kdy je to možné, časově ohraničeno použití/využití rozvojové pomoci.

Doporučení č. 4

Směřovat na KJKP GRAS požadavek na dokončení 2. etapy projektu

Adresát doporučení: ČRA

Stupeň závažnosti: 1

Odůvodnění: Vzhledem k tomu, že do současné doby nebyl ze strany KJKP GRAS naplněn závazek namontování dodaných dílů do 5 tramvají typů KT8D5 a s ohledem na stav realizace po 10 měsících od dodání dílů je na místě obávat se, že projekt nebude dokončen včas a s požadovaným efektem.

Tabulka doporučení

Typ/ úroveň doporučení	Doporučení	Hlavní adresát	Stupeň závažnosti
Doporučení systémového charakteru	Specifikovat povinnost publicity do smlouvy s příjemci	ČRA	2
Doporučení systémového charakteru	Zapojit do monitoringu projektu v době jeho trvání experta/y z dané oblasti (např. důlní inženýr, zemědělský inženýr)	ČRA	2
Doporučení systémového charakteru	Zakotvit do smlouvy s příjemci časovou specifikaci použití pomoci (např. do 1 roku od dodání pomoci), lze-li tak vzhledem k předmětu pomoci učinit	ČRA	1
Doporučení k hodnocením u projektu	Směřovat na KJKP GRAS požadavek na dokončení 2. etapy projektu	ČRA	1

Seznam obrázků

OBRÁZEK 1 REGIONÁLNÍ ČLENĚNÍ BIH A ČLENĚNÍ MĚSTA SARAJEVA.....	12
OBRÁZEK 3 TRAMVAJ TYPU K2 V ULICÍCH SARAJEVA PŘI VÁLEČNÉM KONFLIKTU V LETECH 1992 - 1995	13
OBRÁZEK 4 TRAMVAJOVÁ TRATĚ MĚSTA SARAJEVA	14
OBRÁZEK 5 TRAMVAJOVÉ DEPO KJKP GRAS	45
OBRÁZEK 6 PODVOZKY DODANÉ V RÁMCI 1. ETAPY PROJEKTU - ÚPRAVĚ KOL	45
OBRÁZEK 7 HALA ÚDRŽBY TRAMVAJOVÝCH VOZŮ - KJKP GRAS	45
OBRÁZEK 8 VŮZ PROCHÁZÍ KOMPLETNÍ RENOVAČÍ	46
OBRÁZEK 9 PODVOZEK DODANÝ V RÁMCI 1. ETAPY PROJEKTU	46
OBRÁZEK 10 VŮZ KT8D5 PROCHÁZÍ RENOVAČÍ	46
OBRÁZEK 11 VŮZ KT8D5 PROCHÁZÍ RENOVAČÍ - INTERIÉR	47
OBRÁZEK 12 VŮZ KT8D5 PROCHÁZÍ RENOVAČÍ – ČÁST ELEKTRO	47
OBRÁZEK 13 VŮZ KT8D5 PROCHÁZÍ RENOVAČÍ – ČÁST ELEKTRO	47
OBRÁZEK 14 VŮZ KT8D5 PROCHÁZÍ RENOVAČÍ – PODVOZEK	48
OBRÁZEK 15 SKLAD NÁHRADNÍCH DÍLŮ – DÍLY PRO TRAMVAJE KT8D5	48
OBRÁZEK 16 SKLAD NÁHRADNÍCH DÍLŮ – DÍLY PRO TRAMVAJE KT8D5	48
OBRÁZEK 17 SKLAD NÁHRADNÍCH DÍLŮ – DÍLY PRO TRAMVAJE KT8D5	49
OBRÁZEK 18 SKLAD NÁHRADNÍCH DÍLŮ – DÍLY PRO TRAMVAJE KT8D5	49
OBRÁZEK 19 OZNAČENÍ TRAMVAJE NÁLEPKOU.....	50
OBRÁZEK 20 INFORMAČNÍ LETÁK UVNITŘ TRAMVAJE – OBVYKLE VE VOZECH DLOUHO NEVYDRŽÍ.....	50
OBRÁZEK 21 TRAMVAJ K2 VYVEDENÁ V BARVÁCH USA A HISTORICKÁ WASHINGTONSKÁ TRAMVAJ (V POZADÍ) VĚNOVANÁ V ROCE 1960 SARAJEVU - OBĚ TRAMVAJE BYLY POUŽITY NA PROPAGACI USA V SARAJEVU	51
OBRÁZEK 22 PLAKÁTY U.S. EMBASSY SARAJEVO V SARAJEVSKÝCH TRAMVAJÍCH	51
OBRÁZEK 23 TRAMVAJ TATRA K2	52
OBRÁZEK 24 TRAMVAJ KT8D5	56
OBRÁZEK 25 SCHEMATICKÉ POROVNÁNÍ JAKOBŠOVA PODVOZKU (VLEVO) S KONVENČNÍM USPOŘÁDÁNÍM PODVOZKŮ (VPRÁVO)	57

7 Přílohy zprávy

PŘÍLOHA Č. 1: SEZNAM ZKRATEK	35
PŘÍLOHA Č. 2: SEZNAM PROSTUDOVANÝCH DOKUMENTŮ	36
PŘÍLOHA Č. 3: SEZNAM INTERVIEW A SKUPINOVÝCH DISKUSÍ	37
PŘÍLOHA Č. 4: SHRUTÍ ZPRÁVY V ANGLICKÉM JAZYCE	39
PŘÍLOHA Č. 5: OKRUHY POKLÁDANÝCH OTÁZEK	41
PŘÍLOHA Č. 6: VÝBĚR FOTOGRAFIÍ Z EVALUAČNÍ MISE	45
PŘÍLOHA Č. 7: PUBLICITA	50
PŘÍLOHA Č. 8: TECHNICKÁ SPECIFIKACE TRAMVAJÍ K2 A KT8D5	52
PŘÍLOHA Č. 9: ZADÁVACÍ PODMÍNKY	59

Příloha č. 1: Seznam zkratek

BiH	Bosna a Hercegovina
ČRA / CZDA	Česká rozvojová agentura / Czech development agency
CDC	Czech Development Cooperation
KJKP GRAS	Dopravní podnik města Sarajeva
ZRS	Zahraniční rozvojová spolupráce
MZV	Ministerstvo zahraničních věcí ČR
ZÚ	Zastupitelský úřad

Příloha č. 2: Seznam prostudovaných dokumentů

Koncepce zahraniční rozvojové spolupráce České republiky na období 2010-2017

Program rozvojové spolupráce Bosna a Hercegovina 2011-2017

Donnor Mapping Report 2010-2011, publikováno Ministerstvem financí BiH

Zákon o zahraniční rozvojové spolupráci a humanitární pomoci poskytované do zahraničí

Malý atlas městské dopravy, ČERNÝ, Martin, a kol., Praha : Gradis Bohemia, 2002

100 let elektrické pouliční dráhy v Brně 1900–2000. BUTSCHEK, Alan, a kol., Ústí nad Labem a Brno : Vojtěch Wolf – Vydavatelství WOLF, 2000.

K2 [online]. Prazsketramvaje.cz

Tatra - ČKD K2 [online]. Imhd.zoznam.sk, (slovensky)

Evidence vozů DPMB, typ: K2MM [online]. Bmhd.cz

Rekonstrukce tramvají K2, HEMZAL, Martin; manil. [online]. Bmhd.cz

K2YU [online]. JÄHNE, Christoph., Tatrabahn.de, (německy)

Evidence vozů DPMB, typ: K2 [online]. Bmhd.cz

K2 [online]. Mhd-ostrava.cz

Tramvaje KT8D5: [online]. Plzensketramvaje.cz

Typový výkres tramvaje KT8D5 [online]. Skd.cz

KT8D5 [online]. Mhd-ostrava.cz

Strassenbahn-online.de, Dostupné online.

Nástup velkokapacitních tramvajových souprav v České republice. Československý dopravák, 2010, roč. IX., čís. 1, HINČICA, Libor, a kol.

HINČICA, Libor. Tramvaje KT8D5R.N2 v Brně. Československý dopravák, 2008.

Příloha č. 3: Seznam interview a skupinových diskusí

Datum	Instituce	Kdo/zapojení do projektu	Obsah schůzky
3. 7. 2012	MZV	p. Konrád, kontaktní osoba na MZV věnující se evaluaci	Vzájemné představení se, specifikace průběhu evaluace, domluvení nezbytných prvních kroků
25. 7. 2012	ČRA	p. Náprstek, zástupce ředitele ČRA pí. Pejič-Povolná, realizace projektu	Představení projektu z pohledu ČRA, doplňující odpovědi na evaluační otázky doplnění projektové dokumentace
8. 8. 2012	Pragoimex, a.s.	p. Řihánek, obchodní ředitel p. Havlůj, náměstek obch. ředitele pí. Hruběšová, realizace projektu	Představení projektu z pohledu Pragoimexu, doplňující odpovědi na evaluační otázky, kontrola zadávací dokumentace a vystavených faktur
22. 8. 2012	MZV	Referenční skupina	Představení průběžné monitorovací zprávy a plánu mise v BiH
3. 9. 2012	Zastupitelský úřad ČR v BiH	p. Szunyog, velvyslanec p. Goga, zástupce velvyslance p. Randáček, obchodní rada pí. Zdrálková, konzulka	Představení projektu z pohledu zastupitelského úřadu, přiblížení situace v BiH a dopravním podniku GRAS, doplňující odpovědi na evaluační otázky
4. 9. 2012	KJKP GRAS	p. Kadić, ředitel p. Bradarac, zastupující výkonný ředitel pro techniku p. Mujagić, vedoucí programu údržby tramvají	Představení projektu z pohledu příjemce pomoci, přiblížení situace v dopravním podniku, doplňující odpovědi na evaluační otázky, domluva na čtvrtěční schůzce

Datum	Instituce	Kdo/zapojení do projektu	Obsah schůzky
5. 9. 2012	Kantonální Ministerstvo dopravy	p. Lulić, ministr pí Strik, náměstkyně ministra	Zhodnocení dopadů projektu, strategie v oblasti veřejné dopravy, doplňující odpovědi na evaluační otázky
5. 9. 2012	Ministerstvo financí BiH	pí. Topčagić, vedoucí oddělení pro koordinaci a mobilizaci mezinárodní pomoci	Představení strategie BiH v oblasti rozvojové pomoci, záměry do budoucna
5. 9. 2012	Zastupitelský úřad ČR v BiH	pí. Vuković, koordinátorka rozvojové spolupráce	Zhodnocení projektu, přiblížení situace v dopravním podniku, doplňující odpovědi na evaluační otázky
6. 9. 2012	KJKP GRAS	p. Bradarac, zastupující výkonný ředitel pro techniku p. Mujagić, vedoucí programu údržby tramvají	Kontrola dodacích listů, kontrola uskladnění, oprav a publicity rozvojové pomoci, doplňující odpovědi na evaluační otázky
6. 9. 2012	Městský úřad Sarajeva	p. Živanović, zástupce starosty	Zhodnocení vlivu veřejné dopravy na město Sarajevo, představení záměrů radnice v oblasti dopravy

Příloha č. 4: Shrnutí zprávy v anglickém jazyce

Summary

Description and context of the evaluation

The subject of evaluation is the project of "General overhaul and modernization of trams in Sarajevo" (phases I and II), consisting of two contracts for the supply of spare parts for trams type K2 and KT8D5. The project was part of Czech Development Cooperation (CDC) implemented in Bosnia and Herzegovina (BiH) under the auspices of the Czech Development Agency (CZDA) by supplier emerged from the supplier selection process. The beneficiary was Sarajevo Transport Company (KJKP GRAS).

The aim of the project was the delivery of spare parts for Sarajevo trams produced in Czechoslovakia - K2 and KT8D5. Evaluated project was implemented from January 2009 to December 2011, in two phases – the project implementer (parts supplier) was during both phases of the project (both contracts) company PRAGOIMEX a.s. KJKP GRAS was then contracted to install the delivered parts into trams in Sarajevo.

The aim of the evaluation is to obtain empirical data-based conclusions on the results of the project, as well as recommendations for further activities of CDC in BiH, which can be formulated based on the evaluation of the project.

The evaluation of this project is aimed at assessing the extent of fulfillment of internationally standardized OECD/DAC evaluation criteria: relevance, efficiency, effectiveness, sustainability and impact. Moreover the aim of evaluation is an assessment of the rate of deployment of cross-cutting principles of CDC –good (democratic) governance, respecting the environment and climate and respect for human rights including gender equality.

During the project the spare parts for the reconstruction and modernization of trams and K2 KT8D5 were supplied according to specifications that had been defined and agreed between the Czech Ministry of Transport for the first supply (Phase I – tram type K2 – chassis and electrical parts), and between CZDA and KJKP GRAS Sarajevo for the second supply (Phase II – tram type KT8D5 – mechanical and electrical parts).

The main conclusions of the evaluation

High utility of the project

The project has helped to keep 15 trams K2 and 1 tram K2 KT8D5 operating. As there are deployed into operation about 50 trams every day, it was a strong support to public transport in Sarajevo. The project was based on the demand from the transport company.

Effective project coordination

The project was, according to our findings, effectively managed and CZDA supported all the interested parties. Successful coordination of the project was also supported by active approach of Czech Embassy in Sarajevo. We would like to appreciate a flexible response to changes occurring due to problems with a schedule shift (extension of time for delivery of parts in response to the financial problems in the KJKP GRAS).

Unclear delineation of responsibilities for recipient of CDC

During the evaluation of the project we encountered several issues and obligations for CDC recipients which should have been anchored in contract more accurately. It was especially the issue of publicity and the issue of mounting of spare parts in case of the second phase of project. The obligation of publicity for recipient of CDC (KJKP GRAS) has been the part of Memorandum of Understanding - unfortunately, there is lack either of specification of this publicity or how long and which forms of publicity should be used. Therefore it is difficult to check the fulfillment of this obligation during the evaluation mission. Similarly, there are no exact terms for the recipient to mount the donated parts.

The main recommendations

The evaluation team compiled the following four main recommendations:

Type / level of recommendation	Recommendation	Main addressee	Severity
Systemic recommendation	Anchoring of the duty of publicity into the contract with beneficiaries	CZDA	2
Systemic recommendation	Engage expert(s) in a concerned area (e.g. mining engineer, agricultural engineer) in monitoring of the project during its lifetime	CZDA	2
Systemic recommendation	Ground into a contract with the recipients time specification of the use of aid (e.g. within 1 year from the delivery of aid), if it can be done so because of the subject of help	CZDA	1
Project-level recommendation	The requirement to complete the 2nd phase of the project to be directed to KJKP GRAS	CZDA	1

Příloha č. 5: Okruhy pokládaných otázek

Dotazované subjekty:

ČRA	Česká rozvojová agentura
GRAS	Dopravní podnik města Sarajeva
ZÚČR	Zastupitelský úřad ČR v Bosně
PRI	PRAGOIMEX a. s.
KMD	Kantonální Ministerstvo dopravy
MfBiH	Ministerstvo financí Bosny a Hercegoviny
MS	Město Sarajevo

Základní okruhy otázek:

Následující seznam otázek je základní baterií otázek v rámci jednotlivých okruhů (relevance, efektivnost, účelnost, udržitelnost, životní prostředí, rovné příležitosti, dopady, další využitelnost, doporučení pro rozvojovou spolupráci) s rozlišením relevance k jednotlivým dotazovaným subjektům.

V průběhu evaluačního pohovoru byly otázky rozšiřovány a konkretizovány s ohledem na nově zjištěné skutečnosti.

1. Relevance:

1.1 ČRA, MfBiH, KMD, MS, ZÚČR: Byl projekt relevantní ve vztahu rozvojové strategie pomoci ČRA a rozvojové strategie Kantonu Sarajevo a města Sarajeva?

1.1.1 ČRA, MfBiH, MS, ZÚČR: Na základě jakých podkladů došlo k výběru tématu dopravy?

1.1.2 ČRA, MfBiH, MS, GRAS, ZÚČR: Na základě jakých informací a podkladů došlo k rozhodnutí podpořit renovaci tramvají v Sarajevu? (dle popisu identifikuje obory Ministerstvo financí Bosny a následně hledá ČRA konkrétní projekty)

1.1.3 KMD: Jaký dokument popisuje rozvojovou strategii Kantonu Sarajeva a je možné najít zmínku ve vztahu k oboru tohoto projektu (kopie dokumentu?)

1.1.4 MS: Jaký dokument popisuje rozvojovou strategii města Sarajeva a je možné najít zmínku ve vztahu k oboru tohoto projektu (kopie dokumentu?)

1.2 ČRA, MS, KMD: Je projekt komplementární s dalšími aktivitami rozvojové pomoci ČRA a aktivitami dalších donorů v Kantonu Sarajevo a městem Sarajevem?

1.2.1 ČRA: Jaké obdobné (doprava, dodávka dílů bez přímého zajištění implementace) projekty ČRA realizovala?

1.2.2 ČRA, MfBiH, KMD, MS, ZÚČR: Jaké projekty a v jakých oblastech realizovala historicky ČRA v Bosně/Sarajevu? Jaký je plán do budoucna?

- 1.2.3 **ČRA, ZÚČR, GRAS, MfBiH:** Z dostupných zdrojů víme, že se již nepokračuje v rozvojové spolupráci v oblasti dopravy. Z jakého důvodu byla tato tematika opuštěna?
- 1.2.4 **ČRA, ZÚČR, MfBiH, GRAS:** Z jakého důvodu byl vybrán tento způsob realizace rozvojové spolupráce (způsob- veřejná zakázka)? Jak ho hodnotíte ve srovnání s jinými způsoby realizace rozvojové pomoci (např. dotační výběrové řízení)? V čem spatřujete ne/výhody tohoto způsobu realizace rozvojové pomoci?
- 1.2.5 **ČRA, ZÚČR, KMD, MfBiH, GRAS:** Jak hodnotíte ve srovnání s jinými aktivitami formu, tj. „pouhou“ dodávku dílů se 100% přenecháním implementace na lokálních partnerech?
- 1.3 **ZÚČR, KMD, MS, GRAS:** Do jaké míry oblast hromadné dopravy ovlivňuje dlouhodobý socio-ekonomický rozvoj hlavního města BiH Sarajeva?
 - 1.3.1 **ZÚČR, KMD, MS, GRAS:** Kde se nacházejí hlavní ekonomická (= administrativní a průmyslová) centra v rámci Sarajeva? Je to v dosahu tramvajové dopravy?
- 2. Efektivnost:
 - 2.1 **ČRA, ZÚČR:** Jak nákladově-efektivní byla realizace projektu, včetně volby alternativních přístupů? Jaké byly alternativy realizace projektu – existuje dokument, který je srovnával?
 - 2.1.1 **ČRA, ČZU:** Bylo do monitoringu zakázky zapojeno i české MD, případně ZÚČR? (Ministerstvo dopravy ČR bude v oblasti zahraniční rozvojové spolupráce plnit následující funkce: **do 31. 12. 2010 zajišťuje realizaci projektů ZRS v sektoru dopravy zahájených před 1. 1. 2008 – viz dokument transformace systému rozvojové spolupráce**)
 - 2.2 **ČRA, ZČÚ, MfBiH, (KMD):** Do jaké míry dosáhla rozvojová intervence svých cílů?
 - 2.2.1 **ČRA, ZČÚ, MfBiH:** Existuje ve vztahu k realizované pomoci projekt/žádost/vydefinování potřeb ze strany Ministerstva financí Bosny (pro porovnání původních cílů s realizovanými výsledky projektu)?
 - 2.3 **VŠICHNI:** Co napomohlo realizaci projektu a co její realizaci naopak bránilo?
 - 2.3.1 **ČRA, ZČÚ, GRAS, PRI:** Jak hodnotíte průběh zakázky? Vyskytly se nějaké dílčí problémy, které měly vliv na výsledek?
 - 2.3.2 **ČRA, ZÚČR, GRAS, PRI:** Došlo k dodržení časového harmonogramu? Pokud ne, co bylo příčinou nedodržení termínů?
- 3. Účelnost:
 - 3.1 **VŠICHNI:** Byla dohodnuta dodávka realizována podle kupní smlouvy mezi ČRA a Pragoimex a. s. a Memorandu o porozumění mezi ČR – ČRA a Dopravním podnikem Sarajevo?
 - 3.1.1 **ČRA, ZÚČR, GRAS:** Byla prováděna průběžná evaluace (na místě)? Existují k tomu dokumenty, zápisy? Kdo prováděl ?
 - 3.1.2 **PRI, GRAS:** Jsou k dispozici záznamy o jednotlivých dodávkách (dodací listy)?

- 3.1.3 **ČRA, PŘI, GRAS:** Jaké jsou odchylky od zadávací dokumentace, od smlouvy? Dodatky?
- 3.1.4 **ČRA, GRAS:** Jaké jsou odchylky od memoranda?
- 3.1.5 **ČRA, PRI, GRAS:** Byly použity veškeré dodané díly? Jakým způsobem je možné prokázat montáž náhradních dílů?
- 3.1.6 **ČRA, PRI, GRAS:** Jakým způsobem byla monitorována realizace projektu v GRASu – montáž náhradních dílů?
- 3.2 **KMD, GRAS, MS:** Do jaké míry realizace projektu dosáhla zvýšení efektivnosti městské dopravy v městu Sarajevo, nebo přispěla k jejímu zlepšení?
 - 3.2.1 **GRAS, MS, KMD:** Jak se změnil poměr tramvajové a ostatní dopravy po realizaci projektu?
 - 3.2.2 **GRAS, MS, KMD:** Existují údaje o nákladovosti dopravy, jednotlivých druhů dopravy?
 - 3.2.3 **GRAS, MS, KMD:** Jak byl vývoj cen jízdného v uplynulých letech?
- 4. Udržitelnost
 - 4.1 **ČRA, ZÚČR, GRAS, MdBIH, PRI:** Je monitorována udržitelnost? Jakým způsobem?
 - 4.2 **ČRA, ZÚČR, GRAS, MdBIH:** Jaká je pravděpodobnost, že výsledky projektu budou udržitelné po jeho skončení?
 - 4.3 **ZÚČR, ČRA, PRI, GRAS, KMD:** Do jaké míry má realizovaný projekt vliv na budoucí obchodní spolupráci ČR a BiH v oblasti modernizace městské dopravy?
- 5. Životní prostředí
 - 5.1 **KMD, MdBIH, MS, GRAS:** Jakým způsobem ovlivnil projekt opravy a modernizace tramvají v Sarajevu životní prostředí?
- 6. Rovné příležitosti
 - 6.1 **GRAS:** Ovlivnil projekt opravy a modernizace tramvají v Sarajevu situaci v zaměstnanosti žen?
 - 6.2 **GRAS:** O kolik se zvýšil počet žen u zaměstnavatele GRAS – Sarajevo, po opravě a modernizaci 15 tramvají K2 a 5 tramvají KT8D5?
 - 6.3 **GRAS, MS, PRI, ČRA:** Vztahovaly se náhradní díly na modernizaci tramvají v Sarajevu na rekonstrukci nízko-podlažních tramvají pro handicapované a staré osoby?
 - 6.4 **GRAS, MS, PRI, ČRA:** Usnadnila oprava a modernizace tramvají jízdu tramvajemi matkám s kočárky?
- 7. Dopady
 - 7.1 **ČRA, GRAS, KMD, PRI:** Do jaké míry přispěl projekt k rozvoji kapacit městské dopravy?
 - 7.1.1 **GRAS, KMD:** Existuje statistika přepravy osob od počátku realizace projektu dodnes?
 - 7.1.2 **GRAS, KMD:** Existuje tato statistika samostatně pro tramvajovou dopravu?
 - 7.1.3 **GRAS, KMD:** Jak se zvýšily/změnily objemy přepravených osob (celkem?, zvlášť pro tramvajovou dopravu?)?

- 7.1.4 **GRAS, KMD:** Jak se zvýšily/změnily počty tramvajových souprav v provozu v průběhu a po realizaci projektu?
- 7.1.5 **GRAS, KMD:** Jak se změnila počty tramvajových linek?
- 7.1.6 **GRAS, KMD:** Jak se změnila tramvajové jízdní řády (větší četnost?)?
- 7.2 **GRAS, KMD:** Jakou změnu přines projekt pro uživatele městské dopravy v Sarajevu, o kolik se zvýšila kapacita městské dopravy?
- 7.3 **ČRA, ZČÚ, GRAS, KMD, MfBiH, PRI:** Má projekt nějaké nepřímé dopady?
- 8. Další využitelnost
 - 8.1 **ČRA, ZČÚ, PRI, MfBiH, MS:** Do jaké míry mohou být přístupy, metody nebo obsah projektu využitelné pro jiné rozvojové aktivity v BiH?
- 9. Doporučení pro rozvojovou spolupráci
 - 9.1. **MfBiH, KMD, ZČÚ:** Jsou v současné době v BiH monitorovány potřeby rozvojové spolupráce v oblasti dopravy?
 - 9.2. **MfBiH, ZČÚ:** Jaké jsou prioritní oblasti rozvojové spolupráce v Bosně?
 - 9.3 **ZČÚ, MfBiH:** Monitoruje se návaznost komerčních aktivit na rozvojovou spolupráci?
 - 9.4. **ZČÚ, MfBiH:** Je pomoc poskytována ze zahraniční dostatečně pružná – reaguje na změny potřeb?
 - 9.5 **ZČÚ, MfBiH:** Jaká forma zahraniční rozvojové pomoci je nejvíce efektivní?

Příloha č. 6: Výběr fotografií z evaluační mise



Obrázek 4 Tramvajové depo KJKP GRAS



Obrázek 5 Podvozky dodané v rámci 1. etapy projektu - úprave kol



Obrázek 6 Hala údržby tramvajových vozů - KJKP GRAS



Obrázek 7 Vůz prochází kompletní renovací



Obrázek 8 Podvozek dodaný v rámci 1. etapy projektu



Obrázek 9 Vůz KT8D5 prochází renovací



Obrázek 10 Vůz KT8D5 prochází renovací - interiér



Obrázek 11 Vůz KT8D5 prochází renovací – část elektro



Obrázek 12 Vůz KT8D5 prochází renovací – část elektro



Obrázek 13 Vůz KT8D5 prochází renovací – podvozek



Obrázek 14 Sklad náhradních dílů – díly pro tramvaje KT8D5



Obrázek 15 Sklad náhradních dílů – díly pro tramvaje KT8D5



Obrázek 16 Sklad náhradních dílů – díly pro tramvaje KT8D5

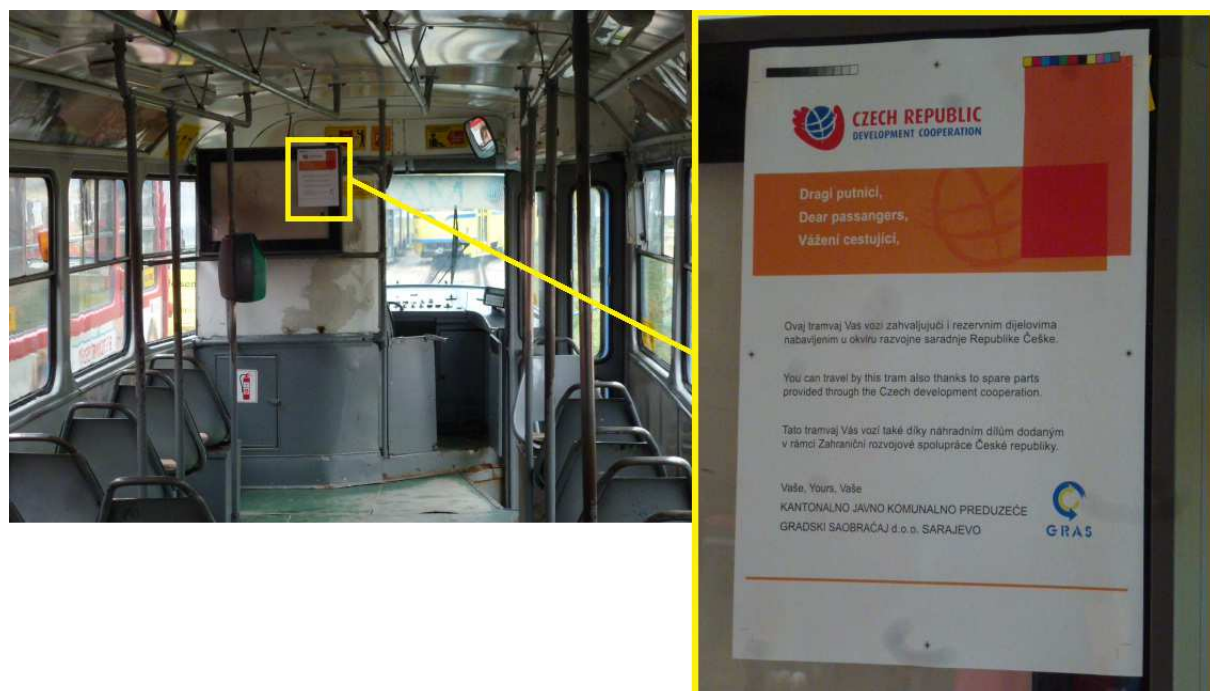


Obrázek 17 Sklad náhradních dílů – díly pro tramvaje KT8D5

Příloha č. 7: Publicita



Obrázek 18 Označení tramvaje nálepkou



Obrázek 19 Informační leták uvnitř tramvaje – obvykle ve vozech dlouho nevydrží



Obrázek 20 Tramvaj K2 vyvedená v barvách USA a historická washingtonská tramvaj (v pozadí) věnovaná v roce 1960 Sarajevu - obě tramvaje byly použity na propagaci USA v Sarajevu



Obrázek 21 Plakáty U.S. Embassy Sarajevo v sarajevských tramvajích

Příloha č. 8: Technická specifikace tramvají K2 a KT8D5

Tatra K2

Tatra K2 je dvoučlánková tramvaj, která byla vyráběna v letech 1967 až 1983 v podniku ČKD Praha, závod Tatra Smíchov a která byla odvozena od standardního vozu Tatra T3. Celkem bylo vyrobeno 569 vozů této první sériově vyráběné československé kloubové tramvaje, jež našla uplatnění jak u tuzemských dopravních podniků, tak i v zahraničí (Sarajevo a Sovětský svaz). V současnosti tramvaje K2 jezdí již pouze v Bratislavě, Brně, Ostravě a Sarajevu, především již v modernizovaném provedení (rekonstrukce a modernizace jsou v České republice prováděny od poloviny 90. let 20. století).



Obrázek 22 Tramvaj Tatra K2

Hlavní technické údaje

Uspořádání vozu	Jednosměrný vůz
Délka vozu	20 400 mm
Šířka skříně vozu	2 500
Výška skříně vozu	3041,5 mm
Výkon motorů	4 x 40 kW
Maximální rychlost	65 km/h
Počet míst k sezení	49
Počet míst k stání(5 os./m ²)	108
Počet míst k stání(8 os./m ²)	177
Hmotnost prázdného vozu	37,2 t

Konstrukce

Tatra K2 je jednosměrný šestinápravový motorový tramvajový vůz skládající se ze dvou částí – článků. Po mechanické stránce se shodný se svým předchůdcem, tramvají K1. Krajiní podvozky jsou hnací, převzaté z tramvaje Tatra T3, střední podvozek, na kterém spočívají oba články, je běžný (bezmotorový) s elektromagnetickými kotoučovými brzdami a rovněž i kolejnicovými brzdami. Kloubové spojení obou článků karoserie se nachází na středním podvozku, průchod je krytý měchem. Oproti standardním vozům T3 se v ose tramvaje na spodku nenachází masivní centrální nosník, celý spodek je vylehčen. Rozdílně jsou také provedeny bočnice, kdy nosný plech jejich spodních částí se nachází na vnitřní straně a z venkovní strany je kryt přínýtovanými plechy s prolisy (tyto vlnité plechy, pro tramvaje K2 typické, byly při pozdějších modernizacích a opravách odstraňovány a nahrazovány plechy hladkými). V každém článku se v pravé bočnici nacházejí dvojce čtyřkřídlé skládací dveře ovládané elektricky. Čela tramvaje jsou vyrobena z laminátové skořepiny a byla navržena Františkem Kardausem (shodná s typem T3).

Podlaha se v tramvaji K2 nachází ve výšce 900 mm nad temenem kolejnice. Interiér vozu je z vnitřní strany obložen umakartem (bočnice pod okny), strop tvoří dřevovláknité desky, podlaha je vyrobena z vodovzdorné překližky, která je pokryta gumovým kobercem. Okenní skla jsou uchycena v karoserii pomocí gumových profilů. Horní část oken je posuvná, k větrání kromě toho slouží i čtyři stropní větrací klapky. Osvětlení je řešeno pomocí zářivek, topení je odporové, v prvním článku ve stojanech sedadel, v článku zadním v bočnicích. Laminátové sedačky (u prvních sérií koženkové) pro cestující jsou v tramvaji K2 rozmístěny ve třech řadách 2+1. V přední části vozu se nachází oddělená kabina řidiče, který ovládá tramvaj jízdním a brzdovým pedálem.

Tramvaj K2 je vybavena elektrickou výzbrojí typu UA12 s odporovou regulací výkonu. V krajních podvozcích se nachází vždy dva trakční motory TE 022 (každý pohání jednu nápravu), které jsou zapojeny sériově, vzájemné spojení obou podvozků je paralelní. Motory s cizí ventilací jsou napájeny přes sériově zapojené omezovací a pojezdové odpory a zrychlovač. Při rozjezdu vozu je plně využit odpor zrychlovače. Napájení řídicích obvodů a chlazení motorů prvního podvozku je vyřešeno motorgenerátorem, motory třetího podvozku mají vlastní motorventilátor. Elektrický proud je odebírán z trolejového vedení pantografem na předním článku, u vozů K2YU z prvních sérií pro Sarajevo byl sběrač proudu umístěn na článku zadním.

Vyráběny byly verze K2 pro Československo, K2SU pro Sovětský svaz a K2YU pro Jugoslávii, přičemž rozdíly mezi jednotlivými variantami byly malé.

Do Sarajeva, dodalo ČKD mezi lety 1973 a 1983 celkem 90 tramvají K2YU, označeny byly čísla 201–290. Od československých vozů K2 se odlišovaly především pantografem, který byl u starších dodávek umístěn na zadním článku. Pro Sarajevo byla také původně určena dvacítko vozů K2YU, kterou v roce 1983 odkoupily české a slovenské dopravní podniky (15 ks do Brna, 2 ks do Ostravy, 3 ks do Bratislavy).

V rámci poválečné pomoci darovalo v roce 1996 ČKD místnímu dopravnímu podniku dvě opravené ojeté bratislavské tramvaje K2, které v Sarajevu obdržely čísla 291 a 292. ČKD ve spolupráci s Pars nova odkoupilo i vyřazený brněnský vůz K2 a modernizovalo jej na prototyp typu Satra II (1998). V roce 2004 vznikly prototypy Satry II a Satry III s odlišnou elektrickou výzbrojí (oba vozy byly rovněž odkoupeny z Brna), sériové modernizace jsou již prováděny na původních sarajevských vozech K2YU, jejichž počet tak pomalu ubývá.

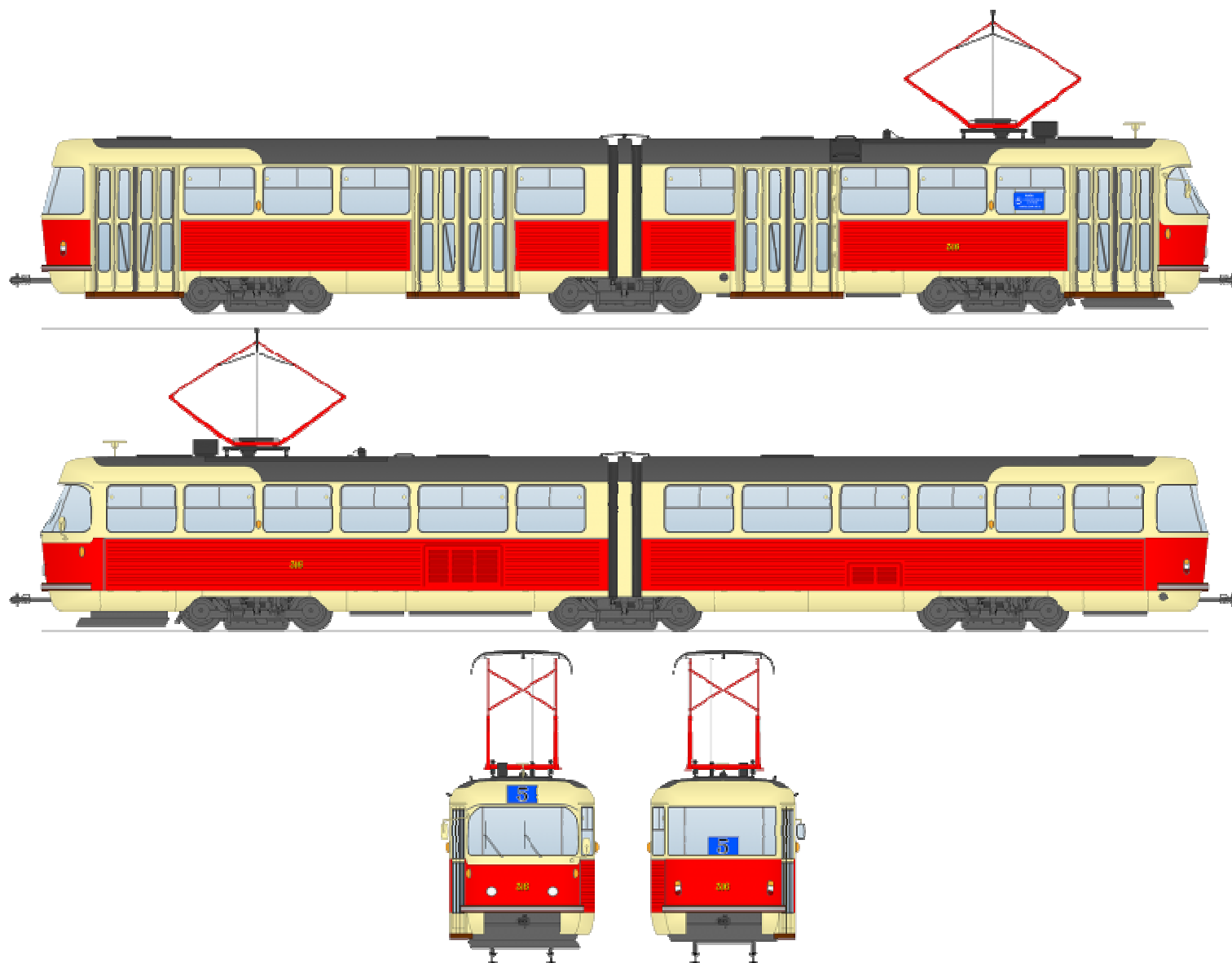
Rekonstrukce a modernizace

V poválečné historii Sarajeva došlo k modernizaci některých tramvají (mimo rámec zkoumaného projektu):

Typ	Modernizace	Modernizace v letech
Satra II	nový design, el. výzbroj TV14 nebo Siemens	od 1998
Satra III	nový design, el. výzbroj Siemens, nový střední nizkopodlažní článek	od 2004



Typový výkres tramvaje KT8D5



Tatra KT8D5

Tatra KT8D5 je tříčlánková tramvaj, kterou vyráběl podnik ČKD Praha mezi lety 1986 a 1993 (prototypy již 1984). Jedná se o velkokapacitní tramvajové vozidlo, které je vhodné i pro provoz na rychlodráhách. Celkem bylo vyrobeno 199 kusů, většina z nich byla určena pro české a slovenské dopravní podniky. Mezi dopravními fanoušky se jim přezdívá „kachny“ či „kačeny“.



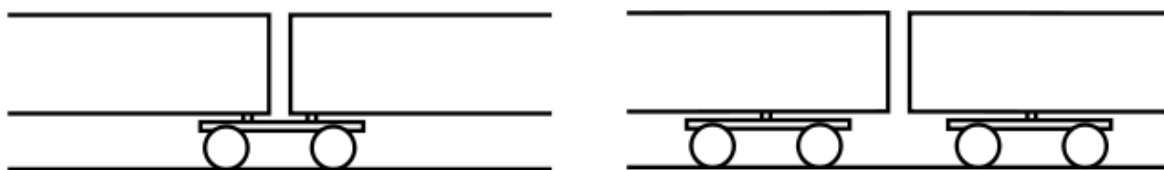
Obrázek 23 Tramvaj KT8D5

Hlavní technické údaje

Uspořádání vozu	Obousměrný vůz
Délka skříně tříčlánkového vozu	30 300 mm
Šířka skříně vozu	2 500
Výška skříně vozu včetně nástaveb (nová kola pr. 700 mm)	3 550 mm
Trvalý výkon trakčních motorů	8 x 45 kW
Maximální rychlost	65 km/h
Počet míst k sezení	54
Počet míst k stání(5 os./m ²)	177
Počet míst k stání(8 os./m ²)	283
Hmotnost prázdného vozu	38 t

Konstrukce

Tatra KT8D5 je obousměrný osminápravový motorový tramvajový vůz, přičemž všech osm náprav je hnacích. Vozidlo se skládá ze tří článků, které jsou navzájem spojeny klouby a krycími měchy. Oba vnitřní podvozky se nacházejí v prostoru pod klouby, střední článek tramvaje tak není nesený, ale je posazený právě na těchto tzv. Jakobsových podvozcích, což je podvozek, který je společný dvěma sousedícím vozidlovým skříním. Vozidlová skříň se skládá ze dvou nebo více dílů. Mezi sousedními dvěma díly se nachází jeden společný podvozek, na kterém oba díly spočívají. Výhodou použití Jakobsových podvozků je snížení hmotnosti vozidel ušetřením hmotnosti jednoho podvozku a větší bezpečnost v případě vykolejení, kdy spojené vozy méně vybočují z osy koleje. Nevýhodou je nemožnost rozpojení vozidel v běžném provozu.



Obrázek 24 Schematické porovnání Jakobsova podvozku (vlevo) s konvenčním uspořádáním podvozků (vpravo)

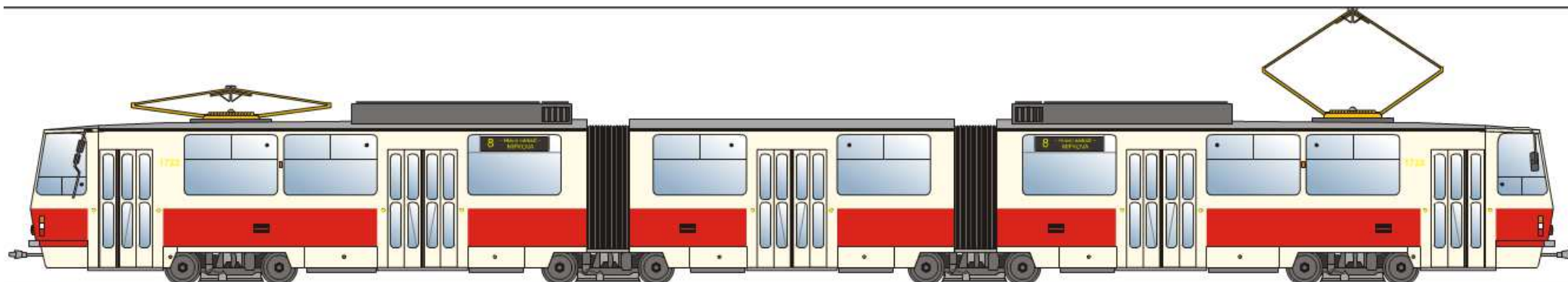
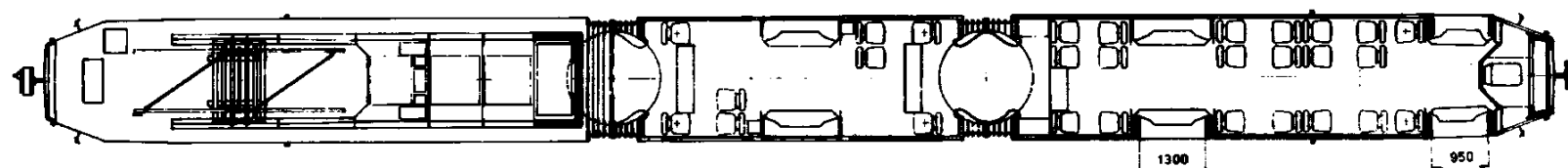
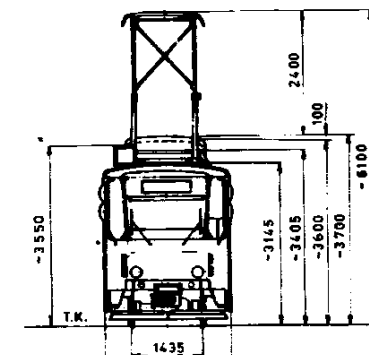
Kostra tramvaje je svařena z ocelových profilů, z vnější strany je oplechovaná, interiér je obložen dřevovláknitými deskami. Podlaha (ve výšce 900 mm na temenem kolejnice, v prostoru kloubů se mírně zvedá do výšky 970 mm) je vyrobena z vodovzdorné překližky, která je pokryta protiskluzovou gumovou krytinou. Na každé straně vozu se nacházejí patery skládací dveře, krajní jsou trojkřídlé, zbylé čtyřkřídlé. Koženkové sedačky jsou v interiéru rozmístěny systémem 2+1, v předních částech krajních článků 2+2. Prostor pro kočárky se nachází ve středním článku. Pro vytápění interiéru se využívá hlavně ztrátové teplo z brzdových odporů, které se nacházejí na střeše. Kabiny řidiče jsou umístěny na obou koncích vozidla, pouze ale v jedné z nich se nachází uzemňovač, pojistky a jističe. Tramvaj je charakteristická tzv. krychlí (televizorem, budníkem) – kostkou nad čelem vozidla, kde je umístěno číslo linky (vyjma pěti vozů KT8D5SU v Brně; kostka se u ostatních vozů při modernizacích odstraňuje).

Vozy KT8D5 jsou vybaveny elektrickou výzbrojí typu TV3 s tyristorovou regulací výkonu. Každý ze čtyř podvozků je vybaven dvěma kolejnicovými brzdami a dvěma kotoučovými brzdami. Trakční motory, které jsou uloženy podélně v podvozcích (pro každou nápravu jeden motor; v podvozku jsou zapojeny sériově, řízeny jsou vždy jedním pulzním měničem), jsou spojeny kardanovou hřídelí s dvoustupňovou převodovkou. Díky rozdělení výzbroje na čtyři stejné části, z nichž každá náleží jednomu podvozku, je možný nouzový dojezd tramvaje i na dva podvozky. Vozy typu KT8D5 jsou vybaveny dvěma standardními pantografy. Tramvaje tohoto typu nejsou určeny pro rozchod kolejí menší než 1435 mm.

Dodávky tramvají

V letech 1984 až 1993 bylo vyrobeno celkem 199 vozů KT8D5. Část z tohoto počtu byla určena na export (především do Pchjongjangu), většina tramvají byla dodána československým dopravním podnikům.

Poslední vůz KT8D5K se ocitl v Sarajevu (ev. č. 300), kam byly v letech 1998 a 2001 dodány další čtyři ojeté tramvaje KT8D5 z Košic (ev. č. 301–304).



**VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ
NA EVALUACI PROJEKTU ZAHRANIČNÍ ROZVOJOVÉ SPOLUPRÁCE
V BOSNĚ A HERCEGOVINĚ**

Předmět výběrového řízení

Předmětem výběrového řízení je evaluace projektu **zahraniční rozvojové spolupráce** („ZRS“) ČR v Bosně a Hercegovině (dále také „BaH“), v sektoru doprava a skladování (dle členění OECD-DAC²), realizovaného v gesci České rozvojové agentury. Konkrétně se jedná o projekt složený ze dvou veřejných zakázek:

„Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu“

„Generální oprava a modernizace tramvají v Sarajevu II“

dodavatel:	PRAGOIMEX a.s.
období realizace:	2008 – 2011
celkové čerpání prostředků ze ZRS ČR:	31,9 mil. Kč

Hlavní zúčastněné strany

Česká rozvojová agentura („ČRA“) je gestorem hodnoceného projektu. Působí od 1. ledna 2008 jako implementační agentura pro plnění úkolů v oblasti ZRS ČR, zejména pro přípravu a realizaci bilaterálních rozvojových projektů. V současné době je v její gesci téměř celá šíře dvoustranných rozvojových projektů velkého rozsahu.

Ministerstvo zahraničních věcí ČR („MZV“) je v ZRS ČR odpovědné za koncepční řízení rozvojové spolupráce, včetně programování její bilaterální složky a vyhodnocování výsledků (evaluace).

Zastupitelský úřad („ZÚ“) **ČR v Sarajevu** zastupuje Českou republiku v Bosně a Hercegovině, včetně oblasti rozvojové spolupráce. Konkrétně jsou úkoly koordinace a monitoringu ZRS pověřeni zčásti diplomat vyslaný z ČR, zčásti bosenská koordinátorka specializující se na rozvojovou problematiku.

Realizátoři, partnerské organizace, sdružení konečných příjemců:

Společnost **PRAGOIMEX a.s.** realizovala obě dodávky (tvořící jádro projektu) na základě veřejné zakázky zadané gestorem.

Dopravní podnik Sarajevo (KJKP GRAS d.o.o. Sarajevo) působil jako partnerská organizace v BaH a zároveň jako hlavní příjemce projektu.

Konečnými příjemci (beneficienty) projektu jsou obyvatelé Sarajeva využívající městskou hromadnou dopravu.

Cíle evaluace, očekávání zadavatele od evaluace:

Hlavním cílem evaluace je získat objektivně podložené informace využitelné při rozhodování MZV ve spolupráci s ČRA o budoucím zaměření ZRS ČR v Bosně a Hercegovině. Dále

² Výbor pro rozvojovou pomoc - Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj

zadavatel očekává informace pro rozhodování o realizaci projektů podobného typu také v dalších partnerských zemích ZRS ČR.

Závěry z evaluace mají poskytnout zadavateli vyhodnocení každého jednotlivého projektu z hlediska mezinárodně uznávaných evaluačních kritérií OECD-DAC, tj. **relevance, efektivita, efektivnosti, udržitelnosti a dopadů**. Při hodnocení dopadů evaluační tým zodpovědně posoudí míru, do jaké je s disponibilním časovým odstupem od skončení projektu možné dopady průkazně vyhodnotit. Následně učiní k dlouhodobým dopadům na cílové skupiny alespoň dílčí zjištění a z nich vyplývající alespoň částečné závěry.³

Kromě kritérií OECD-DAC evaluace posoudí hodnocené projekty také z hlediska uplatnění průřezových principů ZRS ČR, kterými jsou:

- **řádná (demokratická) správa věcí veřejných;**
- **šetrnost k životnímu prostředí a klimatu;**
- **dodržování lidských práv příjemců včetně rovnosti mužů a žen.**⁴

Od evaluačního týmu zadavatel očekává také komplexní **posouzení intervenční logiky** hodnoceného projektu, vč. analýzy klíčových předpokladů a rizik pro dosažení cílů (bez ohledu na jejich dřívější pojmenování či nepojmenování ze strany realizátora či gestora). Pokud by evaluační tým shledal intervenční logiku v projektové dokumentaci za neúplně či nepřesně definovanou, je očekáváno provedení tzv. rekonstrukce intervenční logiky jako součást prací na této evaluaci.

Doporučení adresovaná evaluačním týmem MZV, ČRA, realizátorovi či jinému aktéru ZRS, mají být zaměřena primárně na možné návaznosti na hodnocený projekt při plánování další ZRS v BaH.⁵ Může však jít také o doporučení procesní k danému typu projektu (výhody a nevýhody spolupráce formou dodávky náhradních dílů, povaha spolupráce s partnerskou organizací, tj. Dopravním podnikem Sarajevo, apod.). Zadavatel je připraven ve zprávě obdržet také ponaučení širšího charakteru (*lessons learned*) pro řízení a realizaci ZRS, případně ponaučení pro řízení procesu evaluace, pokud jsou tato ponaučení dostatečně relevantní a využitelná také pro ZRS v jiných zemích a sektorech.

Spolu se zadavatelem bude na průběh evaluace dohlížet v poradenské roli také **referenční skupina**, složená ze zástupců MZV – odboru rozvojové spolupráce a humanitární pomoci („MZV-ORS“), MZV – odboru států jižní a jihovýchodní Evropy („MZV-OJVE“) a ZÚ Sarajevo. Komunikaci mezi evaluačním týmem a referenční skupinou bude zprostředkovávat zástupce MZV-ORS. Členové referenční skupiny budou mít právo připomínkovat zprávy odevzdané evaluačním týmem (viz níže).

Výstupy požadované zadavatelem, termíny:

- Zadavatel požaduje po evaluačním týmu odevzdání **průběžné zprávy a závěrečné evaluační zprávy**.
- Průběžná zpráva detailně rozpracovává metodologii hodnocení, popisuje okruhy otázek a hypotéz formulovaných na základě studia dokumentů a rozhovorů vedených

³ Více k uplatnění kritérií OECD-DAC při vyhodnocení projektu ZRS viz povinná osnova evaluační zprávy – v příloze.

⁴ Průřezové principy jsou blíže definovány v Koncepti ZRS ČR na r. 2010-17 (k dispozici na webových stránkách www.mzv.cz/pomoc).

⁵ Je však nutné dodat, že Koncept ZRS ČR 2010-17 již rozvojové projekty ČR v sektoru dopravy v BaH nepředpokládá; naopak uvádí sektory životního prostředí, zemědělství a ekonomického rozvoje vč. energetiky.

v ČR, které mají být ověřeny na misi v partnerské zemi. Zpráva dále obsahuje harmonogram mise do partnerské země vč. plánu setkání, rozhovorů, fokusních skupin, pozorování, odborných měření, dotazníkových šetření, apod.

- Průběžná zpráva musí být odevzdána zadavateli v listinné (svázané) podobě i elektronické podobě, a sice **nejpozději 5 pracovních dnů před odjezdem týmu na evaluační misi** do partnerské země.
- Podoba závěrečné evaluační zprávy se musí řídit **osnovou evaluační zprávy ZRS ČR⁶**; délka textu **max. 25 stran A4** (bez příloh), manažerské shrnutí v délce **max. 4 strany A4**.
- Závěrečnou evaluační zprávu je nutné odevzdat zadavateli v listinné podobě ve 2 svázaných výtiscích i v elektronické podobě na CD.
- Pracovní verze závěrečné evaluační zprávy musí být odevzdána zadavateli k připomínkám do **15. října 2012**. Zadavatel shromáždí připomínky od referenční skupiny a předá tyto zpracovateli, který je povinen obsahové připomínky písemně vypořádat (tzn. zapracovat do textu zprávy, nebo se zdůvodněním odmítnout, v každém případě písemnou formou). Pokud je k zaslání připomínek vyzván také realizátor projektu, evaluační tým se musí zabývat i jeho podněty.
- Finální verze evaluační zprávy musí být odevzdána zadavateli do **31. října 2012**.

Další upřesnění:

- Zkoumání výsledků projektu v partnerské (neboli přijímající) zemi formou evaluační mise je povinnou součástí procesu vyhodnocení. Předpokládaná délka výzkumu v partnerské zemi věnovaná jednomu projektu je v průměru kolem 5 dnů - v závislosti na charakteru projektu, jeho geografickém rozprostření (1 lokalita versus vyšší počet vzdálených lokalit), počtu relevantních úřadů, apod. Zejména se však odvíjí od metod zvolených evaluačním týmem, proto zadavatel nestanoví ani minimální ani maximální počet dnů, který má tým věnovat výzkumu v partnerské zemi.
- Předpokládá se, že v průběhu vyhodnocení zpracovatel povede rozhovory se zástupci ČRA, MZV, ZÚ ČR v Sarajevu, realizátora daného projektu resp. dodavatele; se zástupci konečných příjemců a partnerských organizací realizátora v BaH; dále s představiteli bosenské státní správy a samosprávy (a s dalšími respondenty dle potřeby).⁷
- Od evaluátorů se očekává také konzultace na ZÚ ČR v Sarajevu. Evaluační tým se může na ZÚ obrátit se žádostí o logistickou podporu nebo s žádostí o zprostředkování rozhovorů na ministerstvech ad. úřadech partnerské země; měl by však asistence ZÚ využívat jen v míře nezbytně nutné.

Podmínky vyhodnocení:

Evaluaci může provést

⁶ Osnova evaluační zprávy ZRS ČR je přílohou tohoto dokumentu.

⁷ Při evaluační misi v partnerské zemi však nemusí jít pouze o formu individuálních rozhovorů – způsoby zjišťování a ověřování informací vycházejí z metodologického postupu evaluačního týmu.

- a) **jedna osoba** – za předpokladu disponování všemi klíčovými odbornostmi požadovanými zadavatelem v tomto vyhlášení;
- b) **tým složený z více osob** (z nichž jedna působí jako vedoucí týmu s odpovědností za celý výstup vůči zadavateli);
- c) **právnícká osoba disponující adekvátním týmem expertů** (z nichž jeden působí jako vedoucí týmu zajišťující komunikaci se zadavatelem).

Zadavatel považuje za optimální tým složený ze **dvou osob, tj. hlavního evaluátora** s odpovědností za celý proces vyhodnocení a odevzdání dohodnutých zpráv, jehož odbornost spočívá zejména v metodách evaluace; a **experta na techniku a technologie dopravy, resp. v problematice hromadné dopravy.**

Členové evaluačního týmu musí splňovat všechny níže uvedené **podmínky nezávislosti** současně. Splnění nezávislosti potvrzují čestným prohlášením odevzdaným zadavateli evaluace při podpisu smlouvy. Podmínky nezávislosti jsou definovány takto:

Žádný z členů evaluačního týmu se nepodílel na přípravě ani realizaci hodnoceného projektu v jakékoli fázi.

Žádný z členů evaluačního týmu není zaměstnancem gestora, ani jím nebyl v období implementace hodnoceného projektu; nepůsobí jako zaměstnanec či externí spolupracovník realizátora, ani nepůsobil v období implementace hodnoceného projektu.

Hlavní evaluátor, kromě výše definovaných podmínek, se nepodílel na realizaci projektů zahraniční rozvojové spolupráce ČR ani v zemi hodnoceného projektu, ani v sektoru hodnoceného projektu, a sice u obou podmínek v roce předcházejícím evaluaci, v roce dané evaluace, ani se nebude podílet v roce následujícím.