


Titulní strana závěrečné zprávy o realizaci projektu HP

Název projektu: „Obnovení přístupu obyvatel z údolí Basha k civilizaci (Pákistán)“	Číslo projektu: = číslo dotačního rozhodnutí 8/2011/11
Místo realizace projektu: Země a lokalita, v níž je projekt realizován Údolí Basha, district Shigar, Baltistán GB, Pákistán	Cílová skupina projektu: kdo je hlavním příjemcem výstupů projektu Obyvatelé údolí Basha, district Shigar, Baltistán GB, Pákistán
Místní partner/partneři realizátora:	Sektorová orientace projektu: „ÚČELOVÁ DOTACE NESTÁTNÍM NEZISKOVÝM ORGANIZACÍM V RÁMCI POSKYTNUTÍ HUMANITÁRNÍ POMOCI“, podprogram „OBNOVA PO KATASTROFÁCH“
Datum zahájení projektu: měsíc / rok duben / 2011	Datum ukončení projektu: měsíc / rok říjen / 2011
Celková výše prostředků na projekt z HP ČR (Kč): 600.000,-Kč	Celková výše prostředků na projekt včetně spolufinancování (Kč): 1.000.000,-Kč
Realizátor projektu: organizace / odpovědný řešitel (jméno, adresa, kontakty): název, typ, poštovní a webová adresa organizace; jméno a pozice odpovědného řešitele, telefon, fax, e-mail Czech Hospital, o.s., Šlechtitelů 636/6, 783 71 Olomouc, IČO: 22737219 www.czechhospital.cz, info@czechhospital.cz RNDr. Margita Štěrbová, mobil: 723975501, email: dina@czechhospital.cz, předseda sdružení Ing. Vítězslav Dokoupil, mobil: 737288005, email: vita@czechhospital.cz, místopředseda sdružení	
Místo, datum, jméno a podpis zpracovatele zprávy – odpovědného řešitele: Olomouc 11.2.2012 RNDr. Margita Štěrbová a Ing. Vítězslav Dokoupil 	
Potvrzení o přijetí zprávy ministerstvem zahraničních věcí: (místo, datum, jméno a podpis odpovědného pracovníka gestora):	

1. SHRUTÍ

Rok se s rokem sešel a my opět s Vit'ou odjíždíme začátkem září 2011 do Pákistánu, co naše příbuzné již ani nepřekvapuje. Máme ale oba skvělé životní partnery, kteří nám to neztěžují ještě více, jsou s námi, jak se říká, na jedné lodi a taky ví, že nelze nejet. Tentokrát s námi letí i mladá dvojice, kterou tvoří v Brně čerstvě odpromovaná lékařka Eva Chvílová a její partner, mladý chemik Pavel Buček. V Baltistánu na nás čekají dva velké úkoly a několik menších, takových již zaběhaných, takže je dobře, že nás na to bude víc. Mladí mluví perfektně anglicky a jsou zdatní v improvizacích s počítači a také již protřelí svým odvážným cestováním, když na svém kontě mají cesty, o nichž se nám v jejich věku ani nesnilo.

Ty velké úkoly nejsou nic menšího, než zařídit opravu horního úseku asi 25 km džípové cesty z vesnice Doko do Arandu a paralelně se postarat o zakoupení traktoru s příslušenstvím a mlátičky, která by měla v Arandu ulehčit od otrocké práce žen a dětí, ale také nedůstojně mučených jaků, dzo i malých kraviček.

Každý rok cestu na několik měsíců zavalí sněhové laviny ze strmých úbočí okolitých šestitisícovek a když ta ohromná vrstva ubitého ledu a sněhu pak koncem května rozmrzne, následují obvykle sesuvy půdy a tím i celých úseků cesty. V roce 2010, kdy po novém roce napadlo enormně mnoho sněhu, k tomu ještě přistoupily i letní povodně, které jinak ve zdejším pouštním podnebí jsou velkou výjimkou. Z medií veřejnost sice věděla o obrovských povodních na dolním toku Indu v provincii Paňdžáb a Sindh, méně již bylo známo, že totéž se týkalo jeho horní, horské části a to jak v sousedním Indickém Ladakhu, tak i na území Baltistánu. Jen v nejbližším okolí Skardu zmizely ve vlnách rozvodněného Indu i celé dvě vesnice, které do něj sesunuly obří laviny podmočeného podkladu i s domy, lidmi v nich a zvířaty.

Pochopitelně nebyly ušetřeny ani boční přítoky Indu ve strmých údolích, mezi nimi i naše říčka Basho vytékající z ledovce Čhogo Lungma nad Arandu. Cesta do naší vesničky byla již v létě roku 2010 v tak strašném stavu, že na jaře zde spadly dva džípy na Spantik příjíždějících expedic, zázrakem ale nikdo nezahynul. Podobnou příhodu jsme měli i my počátkem října 2010, kdy jsme spěchali z Arandu na velkou tiskovou konferenci do Skardu, kam přiletěl i český velvyslanec pan Šepelák. Náš džíp tehdy narazil do velkého kamene, který spadl doprostřed cesty, Husajn ztratil vládu nad autem, to se v mžiku zkroutilo doleva a před pádem do 400m hluboké propasti nás zachránila jen rozpadající se ochranná zídka z kamenů, na které jsme zůstali viset. Na jaře 2011 se do Arandu odvážili jezdit již jen takzvaní „stone drivers“, to znamená ti nejlepší z nejlepších a dokonce i náš dozorující lékař dr. Mubašír odmítl cesty džípem na pravidelnou inspekci naší nemocnice. Poslal za sebe začátkem července Dr. Ašrafa, který tam skutečně dojel s řidičem a dalšími 4 kolegy terénním Pickupem. Když 7. července brzy ráno jeli po inspekci dolů, ještě netušili, co je čeká. Na podmáčeném úseku cesty v zatáčce, kterou tvoří obrovský skalní amfiteátr podobný kamenolomu, jen několik kilometrů nad Doko, pod koly pick-upu se utrhl část nezpevněné krajnice a vůz se zřítíl do propasti, přičemž čtyři lidé na místě zahynuli a dva (z toho jeden byl dr. Ašraf) utrpěli velmi těžká zranění. Díky tomu se náš džíp, věnovaný vesnici Arandu jako záchranné vozidlo o rok dříve, poprvé stal kromě ambulance i autem pohřebním, když jako první vozidlo dorazil na místo neštěstí a mrtvé i zraněné odvezl do Skardu. Jak jsme posléze zjistili, budeme asi prvními cizinci, kteří se kdy podíleli na opravě himálajských „džípových“ cest. Co nám ale zbývá, když se každá jízda do Arandu pro domorodce i pro nás stává stále více krutou tombolou náhody o holý život a navíc, když po této cestě bude nutné dopravit pod ledovec traktor s mlátičkou!

13. září konečně odlétáme a máme štěstí, letadlo doletí tentokrát až do cíle a my v poledne dosedáme na runway mezi dobře nám známými charakteristickými písečnými dunami. Následuje obvyklé přivítání, naproti nám přišel Sarfraz s Husajnem, a „chairman“ Arandu Ali se synem Jusupem, kterému jsme vloni svěřili do užívání v pořadí již druhý zakoupený záchranný džíp. S prvním, darovaným v roce 2010 jezdí Husain a podle rychlosti i odvážných manévrů, s kterými se mistrně proplétá skrumáží všemožných vozidel na přelidněném hlavním bazaru, vidíme, že se ve srovnání s loňským rokem v řízení velice zlepšil. V hotelu Concordia, kde máme již statut štamgastů, nás vítá tělnatý Sher Alí a podle jeho mírně nekoordinovaných pohybů vidíme, že již má zase popito. Záhadou je, kde v tomto světě, tak striktně ovládaném islámem, alkohol shání a kupodivu vždy sežene.

Tentokrát dostane na starost nákup léků od našich zdejších dodavatelů Al Shifa, Al Abbás a Karakorum Pharmacy na celý další rok Eva s Pavlem, kteří použijí již osvědčených seznamů z minulých let, doplněných inovovanými požadavky našeho dispenzáře Najafa, který také mezitím dorazil do Skardu. My s Viťou musíme zařídit především to, aby oprava cesty nad Doko započala co nejdříve. Původně jsme ještě z domu oslovili zkušeného „cestáře“ Ali Zameera z Arandu, který před několika lety zajistil její vybudování po levém břehu Basho z Doko do Arandu. Do Skardu se dostavil i Akbar Ali z vesnice Hoto v údolí Braldu, který již po léta udržuje snad nejfrekventovanější úsek podobné cesty z Apaligonu do Askoli, východiska na ledovec Baltoro. Tato je životně důležitá jednak pro pákistánskou armádu, která má na ledovci několik svých stálých postů souvisejících s blízkostí linie příměří mezi Pákistánem a Indií, jednak pro početné expedice, které v sezóně vyráží na K2 a další tři osmitisícovky v horním bazénu ledovce. Údržbu této cesty platí pákistánská armáda, totéž se ovšem vůbec nedá říct o našem údolí Basho, které nemá strategický význam. Po delší poradě s oběma potencionálními kontraktory se rozhodujeme pro Akbara, obzvláště po zjištění, že muži z Arandu se prozatím nemohou ve velkém počtu účastnit prací na cestě vzhledem k tomu, že nejdříve je nutné v Arandu zdárně ukončit životně důležité žně a vymlácení úrody, které jsou základním předpokladem k přežití zimy. Žně teprve začaly, protože obilí zraje nahoře pomaleji než v dolních partiích doliny a následné mlácení pomocí zvířat vydupávajících zrní z klasů chozením dokola po improvizovaném mlatu. Budou trvat další dva až tři týdny. Proto lze jen v minimální míře počítat s dělníky z Arandu, alespoň v první fázi opravy.

Dalším důvodem je to, že původně jsme uvažovali o opravě nejhorších a nejnebezpečnějších úseků cesty, které vytipujeme na základě obhlídky a zkušeností z let minulých. Akbar Ali nám nabídl, že cestu za stejné peníze opraví kompletně celou. Nesporně na jeho rozhodnutí mělo vliv i to, že ještě žádní cizinci v Baltistánu cestu neopravovali.

Akbar Ali, sporý mužik malého vzrůstu nás ujišťuje, že s najímáním dělníků má velké zkušenosti a nebude problémem je sehnat z níže položených vesnic údolí Basho. K problematice cest v Baltistánu, které jsou v podstatě fenoménem jen několika posledních desetiletí nutno říct, že nejdůležitější spojnici celého území vklíněného mezi hory Číny, Indie a Pákistánu je vojenská cesta z Gilgitu do Skardu, která byla jako první vybudovaná v návaznosti na pomalu vznikající Karakorum Highway v prvních několika desetiletích po druhé světové válce hluboce zaříznutým kaňonem Indu a tato je bezvýhradně v péči dobře organizované armády, která jediná je schopna ji udržovat jen s malými výlukami sjízdnou. Na tuto základní osu pak postupně od poloviny sedmdesátých let navazovaly cesty do početných bočních údolích, které byly již budovány z civilních prostředků, pokud to které údolí nemělo strategickou důležitost v obranném valu proti Indii, se kterou je v podstatě Pákistán v nepřetržitěném stavu válečného příměří, když původní konflikt z roku 1949 stále není definitivně vyřešený. Arandu i celé údolí Basho a ledovec Čhogo-Lungma nemá strategický význam, proto se cesta sem budovala mnohem později, než například do sousedního údolí Braldu či Kharmangu a plání Deosai. Jako všechny himálajské cesty i tato nemá jinou

alternativu, než sledovat strmé stěny většinou ostře do údolí zaříznutého kaňonu říčky Basho, odvádějící vodu jak z hlavního, tak z početných bočních ledovců, jak byly spolu s okolitými šesti a sedmitisícovkami vymodelovány po miliardy let trvajících horotvornými procesy. Člověk se v horních patrech nehostinných himálajských dolin usídlil teprve v posledních staletích, jak byl postupným přemnožením v nížinách vyháněn stále výš a výš. Spolu s vesnicemi vznikali i stezky, které byly dlouho jedinou spojnici lidí s nížinami. Tyto se řídily železnou logikou nejlehčího a nejbezpečnějšího postupu. Po těchto stezkách mohli dlouho chodit jen ti nejzdatnější a hlavně v zimě byla proto horní patra obydlených dolin po dlouhé měsíce neprodyšně odříznuta i od těch minimálních zdrojů civilizačních výtahů, které byly dostupné ve Skardu. To historicky způsobilo, že lidé nahoře se museli spoléhat jen na sebe a zakonzervovalo to zaostalé, mnohdy středověké způsoby života i zajišťování obživy až do dnešních dnů. Práce s všudypřítomným kamenem je umění, které horalé ovládají s obrovským až geneticky zakódovaným mistrovstvím, je totiž naprosto zásadním základem udržování políček a zavlažovacích kanálů, stavby domů a v neposlední řadě i budování a neustálého sysifovské udržování chodníků nejen v dolině ale i vysoko v horolezeckém terénu nad údolními ledovci. Jak vlastně taková cestička, či cesta vzniká? Představte si strmý, většinou skalní či suťový terén, do kterého máte udělat cestu. To je možné jen tak, že strmině vyrvete za cenu nadlidské práce jakýsi zásek, kousek roviny, většinou vysoko nad řekou a to postupně v celé délce divokého údolí. Nemáte jinou možnost, než kopírovat terén v jeho vrstevnicích a přírodě vyrvanou rovinu zajistit jak neustálým odstraňováním přibývajících erodovaného materiálu z lavin, sesuvů i bahnotoků shora, tak opevňováním roviny zezdola stavbou opěrných zdí a podpěrných pilířů z balvanů i menších kamenů všech velikostí. Jedině tato kombinace přidávání a ubírání kamenného materiálu na správném místě, provozována z 99% krumpáčem a lopatou a prakticky bez použití cementu a samozřejmě díky staletým zkušenostem, umožní přírodě urvanou stezku či cestu udržet více méně trvale průchodnou. Jedná se vlastně o jakousi dynamickou rovnováhu mezi neustálým působením přírodních sil, v tomto případě eroze a gravitace a působení člověka, který jejich následky odstraňuje. Kdyby se taková cesta ponechala svému osudu, samovolně by v průběhu několika málo let zanikla a nikdo by si ani nevšiml, že tam kdy byla. Velkou překážkou jsou i řeky či vodopády, které je třeba překonat podle typu terénu buď nebezpečnými brody, bizarními lávkami, či visutými mosty, které jsou vrcholnou ukázkou intuitivního stavitelského umění, i práce s kamenem a dřevem v dnešní době již i vyspělejšího inženýrství. Baltijci, Šinové, Hunzakutové Vakchiové a další horské kmeny umí s mistrovskou přesností rozpůlit kámen, či štípnou jej přesně tak, jak potřebují, k čemu jim slouží speciální sekýrky. Kameny pak umí s neomylným citem skládat tak, že bez jakéhokoli pojiva vytvoří samonosné skládačky dokonalých opěrných zdí, či pilířů. Z těchto technologií vycházela i koncepce naší plánované opravy cesty nad Doko, která představovala celkovou délku cca 20-25 kilometrů. Nejdříve jsme vyrazili s Akbarem na obhlídku stavu cesty, při které jsme vytypovali asi pět nejhůře zničených a nebezpečných úseků poničených po loňských záplavách a jarních sesuvech půdy. Škody jde podle povahy fyzikálních příčin roztrždit do několika typů:

1. Jsou to stále nebezpečnější, často velmi ostré zatačky, které vlivem zřícení terénu a působení tekoucí vody nad nimi jsou zavaleny šikmými nánosy sutě, která jednak zužuje profil cesty, kamínky kterými je tvořen povrch pak působí jako valivá ložiska, po kterých pneumatiky džípů automaticky sklouzávají na stranu propastí. Takové úseky je třeba rozšířit pomocí krumpáčů, lopat a vystavěním nových opěrných zdí. Tím ve své podstatě i zvětšit poloměr zatačky. Nakonec je nutné povrch odkopat až na pevný podklad, který se posléze vyrovná menšími kameny a drny.
2. Stejně špatné jsou i zřícené vnitřní, spodní části cesty nad propastí, které působením vody, ledu i mechanických příčin v nekontrolovatelných odtazích mizí v hloubce. Přitom se zpravidla zničí či poškodí opěrné zídky, čím se celý proces opakuje a exponenciálně

narůstá. V takových případech opět nastupuje odkopání poškozených opěrných zídek i povrchu vymleté cesty až na zdravý podklad, tento se rozšíří a zdola podepře novými opěrnými zídками. Zásada u tohoto typu „suché“ kamenné stavby (tj. bez použití betonu) je, aby zídky byly tvořeny z co největších kamenů a ještě štípaných. Ty mají největší tření, což je vlastně pojivo ve vystavěné zídce. Je to práce nesmírně namáhavá a nekonečná, protože se jedná o celé kilometry poničených zídek.

3. Prakticky všude jsou také zničené ochranné zídky na kraji cesty, navršené tak, aby zabránily pádům aut do propasti, pokud se džíp na moment stane neovladatelným z nejrůznějších příčin. Jak se kupříkladu stalo nám vloni při cestě do Skardu, když doprostřed cesty spadl veliký kámen. Kosmetickou tečkou pak jsou kameny zasazené na kraj cesty jako patníky upozorňující řidiče, že nemá jet příliš na kraji, pokud to šířka cesty dovolí.
4. V některých úsecích na cestu vytéká ze svahu voda, která cestu nenápadně podmáčí. Tyto úseky jsou nejnebezpečnější pro terénní auta. Vodou je narušeno tření mezi kameny opěrných zídek a tím i zmenšená únosnost cesty. Nebezpečí pak spočívá v tom, že auto jede zdánlivě dobré i široké cestě, řidič je ukonejšeny stavem cesty a ta se s ním neočekávaně utrhne. Tato situace je i naší osobní zkušeností, kdy se takto nenápadně podmáčená cesta utrhla 30 metrů před námi jedoucí terénní toyotou. V těchto místech se musí voda svést kanálem tak, aby se nerozlévala po silnici. Jen v Doko, kde je silnější proud, musí být voda svedena do roury.

S Akbarem byla domluva velmi konstruktivní, bleskurychle odhadl, že bude potřebovat kolem 60 silných mužů, kteří se rozdělí do několika čet a budou postupovat od Doko nahoru.

Jak již bylo řečeno výše, největší práce čekala dělníky na asi 5kilometrovém úseku nad Doko, jakési obří exponované zatačky ve velkém přírodním amfiteátru- kamenolomu, podmáčeném hned několika malými vodopády a říčkami spadajícími z hor nad ním. Aby toho nebylo málo, zatačka v závěru končí dvěma obrovskými převisy, které znemožňují průjezd vyšším vozidlům. Je to místo, kde malý pomníček hlásá výsledek smutné tragedie pick-upu ze 7. Července 2011. Tyto převisy a ještě několik dalších skalních překážek tvořených obrovskými skálami bude třeba odstřelit. Domluveno tedy jak množství lopat, krumpáčů, ale také igelitových plachet pro nouzové stany dělníků, tak i pořízení velkého množství dynamitových náloží a zápalných šňůr, kterými tyto budou odpáleny. Trochu se takových zastaralých metod děsíme, navíc není vůbec zvykem, že si cizinci kupují v Baltistánu dynamit, ale Akbar nás uklidňuje, že s tím má zkušenosti a všechno dobře dopadne.

Hned v následujících dnech práce započnou a při poměrně častých obhlídkách konstatujeme, že dělníci postupují nahoru s nadějnou rychlostí. Dokonce jsme pozváni i k několika odstřelům, z nichž nejdůležitější byly již zmíněné skalní převisy, co se pro nás stává velkým zážitkem. Na vlastní oči vidíme, jak Akbar s pomocníkem do vyvrtaných děr v kompaktní skále vloží úhledné válečky se zápalnou šňůrou, konce kterých umně spojí do jednoho začátku a sirkou zapálí. V té chvíli již utíkáme do 200m vzdáleného úkrytu pod jiný převis, kde ve chvílce pochopíme nutnost takového postupu. Sotva se totiž schováme, ohluší nás kaskáda strašných detonací, po kterých se vysoko do vzduchu zvedne sloupec hlíny a kamenů, které pak jako granáty lítají naprosto nevypočitatelně s velkým rozptylem k zemi. Po odstřelu zase nastoupí dělníci, kteří obrovské haldy naštipaných balvanů odklidí do propasti. Postupně jsme uvěřili, že cesta bude skutečně do našeho odjezdu hotová. A opravdu, cestu mezi vesnicemi Doko a Arandu se podařilo do našeho odjezdu celou opravit. Náš odjezd z Arandu byl tentokráte beze strachu z pádu do propasti.

Druhý úkol, který nás očekával, byla oprava tří mostů v okolí vesnice Arandu. Arandu je sevřeno třemi řekami. Největší z nich je řeka Basho vytékající z ledovce Čhogo Lungma.

Druhá přitéká z levého údolí Khero Lungma a třetí řeku zásobuje ledovec Bargandžo visící nad vesnicí Arandu. Obyvatelé údolí jsou na těchto mostech životně závislí. Přes mosty nad s řekou Basho a Khero nosí místní veškeré potraviny získané na pastvinách položených dále v údolí a o tisíc metrů výše. Většinou je to mléko, máslo a dehi což je něco jako jogurt. Tento transport kupodivu dosti často zajišťují především děti. Dobytek se dostává na pastviny a zpět také díky těmto mostům. Přes tyto mosty je zásobena vesnice pící pro dobytek i palivem na období zimního času, které na svých zádech den co den přináší ženy do vesnice. Třetí most zabezpečuje spojení vesnice s přístupem k „džípové“ cestě v době, kdy se rozvodňují vody řeky Bargandžo, což je za vždy v létě přes den a za teplých nocí, kdy ledovec pouští hodně vody. U mostů byly velkou vodou zničeny, strženy a podemlety náběhové zdi, které mají ochraňovat samotné uchycení vysutých mostů. Pochůzí dřevěné desky vykazovaly obrovskou míru opotřebení a hniloby z neobvyklého vlhka, které v této oblasti je výjimkou. Z některých desek bylo vytrženo i závěsné uchycení. Pro dobytek, který pro místní obyvatele představuje jediné bohatství zajišťující výživu celé početné rodiny, je přechod po takto zdevastovaném mostě obrovským nebezpečím. Ať již váhou dobytka, kdy špatné závěsy nemusí vydržet jeho váhu, tak i uvíznutím a zlomením nohy ve škvíře mezi prkny, což ve zdejších podmínkách znamená smrt zvířete.

Pro opravu všech mostů jsme najali po poradě s místní džirgou (rada stařešinů a vůdců vesnice) jako kontraktora jednoho z místních obyvatel, zkušeného horského vůdce, hledače drahých kamenů a místní autoritu Fida Alího. Fida Ali je respektovanou osobou s přirozenou autoritou, s kterou jsme již v minulosti několikrát spolupracovali. Byl zárukou, že v daném krátkém časovém úseku, který jsme měli, s pomocí místních mužů bude schopen mosty opravit. Úspěch akce zaručovala i skutečnost, že na mostech, jak bylo řečeno výše, byla vesnice životně závislá a místní si tím pádem kvalitu prací pohlídají sami. Jak se později ukázalo, naše úvaha byla správná. Při našich kontrolních návštěvách nás místní upozorňovali na nedostatky, případně měli nápady na zlepšení. Mosty byly opraveny velmi kvalitně. Dokonce jako zlepšení mají vrátka, aby volně pasoucí dobytek jim neutíkal do obdělávaných políček a tak nedevastoval těžce získávanou úrodu. Další zlepšení je i barevný křiklavý nátěr mostů. Nemá sice bezprostřední význam na funkci mostu, ale za to jsou to ve slunci zářící první barevné mosty v Baltistáně. Působivý efekt, který je navíc spojovaný s Českou republikou.

V následujících dnech proběhla i kolaudace těchto mostů, všechny jsou zase funkční a bezpečné.

Další úkol, který vznikl v průběhu naší mise a souvisí s posláním našeho humanitárního projektu „Obnova přístupu obyvatel údolí Basho k civilizaci“, je oprava džoly. Ta byla v katastrofálním stavu. Džola je lanovka přes řeku, pomocí které se obyvatelé dopravují z jednoho břehu na druhý. Mnohdy i s dobytkem v náruči. Velmi často se takto přepravují samotné děti. Zmíněná džola zajišťuje obyvatelům vesnice Bisil Farul přístup k námi opravované „džípové“ cestě. Zhotovením nové kovové džoly jsme pověřili řemeslníky ve Skardu, s nimiž máme již letité zkušenosti. Výměnu na místě jsme provedli vlastními silami.

Úkoly vyplývající z humanitárního projektu „Obnova po katastrofách“ jsme tedy bezzbytku a v extrémně krátkém čase splnili a mohli se tak vrátit do vlasti.

2. Hodnocení aktivit, výstupů, cílů a rozvojového záměru projektu

2.1. Přehled aktivit a výstupů ve vztahu k plánu aktivit a indikátorům pro výstupy (ve struktuře odpovídající formátu Tabulky aktivit a výstupů dle skutečnosti k datu ukončení projektu)

* Jednotlivá pole tabulky lze podle charakteru projektu rozšířit.

Název projektu: Obnovení přístupu obyvatel z údolí Basha k civilizaci		
Realizátor: Czech Hospital, o.s., Šlechtitelů 636/6, 783 71 OLOMOUC		
Cílová skupina projektu: Obyvatelé horského národa Baltijů, obývající horní těžko přístupné části údolí Basha		
Cíle projektu: 1. Obnovení relativně bezpečného provozu terénními auty na úroveň roku 2009 v úseku Doko - Arandu		
VÝSTUPY PROJEKTU	AKTIVITY V RÁMCI PROJEKTU	OBJEKTIVNĚ OVĚŘITELNÉ INDIKÁTORY K JEDNOTLIVÝM VÝSTUPŮM
Výstup 1.1 Opravené a funkční tři mosty ve vesnici Arandu, vyměněná džola Čongo Sjízdná, opravená cesta z Doko do Arandu Realizace výstupu: září – listopad / 2011	Aktivita 1.1.1 Zmapování výchozí situace	Opravené nejhorší úseky silnice – dodáváme fotodokumentaci prací a cílového stavu situace
	Aktivita 1.1.2 Vyhotovení plánu a posloupnosti prací	
	Aktivita 1.1.3 Nakoupení materiálu	
	Aktivita 1.1.4 Doprava materiálu	
	Aktivita 1.1.5 Pracovní schůzka, výběr pracovníků a sepsání smluv o dílo	
	Aktivita 1.1.6 Pronájem potřebných strojů včetně obsluhy	
	Aktivita 1.1.7 Samotná oprava havarijních úseků cesty	
	Aktivita 1.1.8 Kontrola a dokumentace	
Výstup 1.2 Opravené a funkční tři mosty ve vesnici Arandu, vyměněná džola – přístup do vesnice Čongo Realizace výstupu: září – listopad / 2011	Aktivita 1.2.1 Zmapování výchozí situace	Opravené 3 mosty a vyměněná džola – dodáváme fotodokumentaci prací a cílového stavu situace
	Aktivita 1.2.2 Vyhotovení plánu a posloupnosti prací	
	Aktivita 1.2.3 Pracovní schůzka, výběr pracovníků a sepsání smluv o dílo	
	Aktivita 1.2.4 Nakoupení materiálu	
	Aktivita 1.2.5 Doprava materiálu	
	Aktivita 1.2.6 Samotná oprava mostu	
	Aktivita 1.2.7 Kontrola a dokumentace	

2.2 Dosažení cílů ve vztahu k indikátorům pro cíle projektu

V projektu jsme měli vytyčen jeden cíl a tím bylo:

Obnovení relativně bezpečného provozu terénními auty na úroveň roku 2009 v úseku Doko – Arandu.

Pro dosažení tohoto cíle jsme se po kontrole na místě, zvážení různých alternativ a jednání se zástupci vesnic, rozhodli pro opravu tří mostů, jedné džoly a přibližně 20km téměř neprůjezdné, povodněmi a sesuvy zničené cesty. Ne vždy bylo výhodné držet se předem naplánovaných aktivit, postupů a posloupností prací, proto jsme se přizpůsobili okolnostem a po zmapování aktuální situace jsme zvolili postupy tak, abychom dosáhli plánovaného cíle. Indikátorů, které jsme si vytyčili při sestavování projektu, se nám podařilo dosáhnout.

CÍL PROJEKTU

Obnovení relativně bezpečného provozu terénními auty na úroveň roku 2009 v úseku Doko – Arandu

INDIKÁTORY

1. Zdokumentovaná oprava mostu a bezpečné převedení dobytka přes most
2. Zdokumentovaná oprava nejnebezpečnějších úseků cesty a bezpečný přejezd terénního auta

V příloze dokládáme fotodokumentaci o původním stavu, fotodokumentaci jednotlivých prací při opravách jak cesty, tak mostů, dokládáme i fotodokumentaci konečné podoby.

2.3 Přínos k naplnění humanitárního záměru projektu

Záměrem našeho projektu bylo **OBNOVENÍ PŘÍSTUPU OBYVATEL Z ÚDOLÍ BASHO K CIVILIZACI.**

Nesporným přínosem k dosažení našeho záměru bylo oslovení místních kontraktorů, kteří jednak pocházejí přímo z vesnic, jichž se projekt dotýkal, a tím pádem věděli, které muže pro práci najmout, jednak mají s podobnými pracemi již letité zkušenosti. Díky spojení s místními obyvateli máme výhody i při získávání jindy nedostupných materiálů. Bezesporu všechny dosažené cíle projektu měly zásadní přínos pro zlepšení životní situace obyvatel údolí Basho.

3. Hodnocení řízení projektu

Projekt byl ze strany České republiky organizačně zajištěn všemi členy občanského sdružení Czech Hospital. Spolufinancování projektu bylo zajištěno ze zdrojů realizátora projektu, tj. z darů občanů České republiky, kteří přispívají na aktivity občanského sdružení Czech Hospital. Administrace projektu byla jednou z průřezových aktivit projektu.

Plnění aktivit projektu v místě realizace měl na starosti Realizační tým Czech Hospital zastoupený paní Dinou Štěrbovou a panem Vítězslavem Dokoupilem a dvěma dobrovolníky Evou Chvílovou a Pavlem Bučkem. Tito v místě realizace využívali především své osobní znalosti prostředí a zkušeností z let minulých. Pro spolupráci na plnění jednotlivých aktivit byly sepsány smlouvy s kontraktory, kteří měli na starosti výběr pracovníků, zapůjčení strojů a z velké části také nákup materiálů. Po zkušenostech z let minulých jsme tento postup vyhodnotili jako nejefektivnější. Seznam těchto kontraktů je přílohou závěrečné zprávy.

Průběžná vnitřní kontrola projektu, tak jako zodpovědnost za předkládání závěrečné zprávy a konečné finanční uzávěrky je v zodpovědnosti Czech Hospital.

4. Hodnocení kvality a udržitelnosti projektu.

4.1. Zhodnocení přínosu projektu pro cílovou skupinu.

Cílovou skupinou projektu jsou obyvatelé údolí Basho v pohoří Karakorum, Shigar district, Baltistán (GB), Pákistán. Celkem cca 5000 lidí, kteří jsou odkázáni na jedinou přístupovou „silnici“, která byla po mohutných lavínách a povodních v roce 2010 z velké části zničena, některá místa byla téměř neprůjezdná a mnoho úseků této cesty bylo životu nebezpečných. V důsledku povodní byl zničen i strategický most ve vesnici Doko. O těchto problémech jsme věděli již při sestavování projektu, při kontrole na místě jsme ale zjistili, že most v Doko je již opraven ze zdrojů pákistánské vlády. Zjistili jsme ovšem, že ve vesnici Arandu, která je uzavřena třemi řekami Basho, Khero a Bargandžo, jsou zcela zničeny všechny 3 mosty vedoucí přes ně. Mosty vedou jak k pastvinám, slouží k převádění dobytka a k přístupu obyvatel k píce a palivu, tak hlavně jeden z nich je přístupovým bodem k silnici vedoucí ven z údolí. Téměř nepoužitelná byla i džola (lanovka přes řeku), která je jediným přístupem ze silnice do vesnice Bisil Farul. Usoudili jsme, že pokud má být naplněn cíl našeho projektu, je nezbytné, abychom do oprav zahrnuli všechny 3 mosty i džolu. Czech Hospital o. s. provozuje ve vesnici Arandu, která je jednou z nejvýše položených vesnic tohoto údolí, českou nemocnici již od roku 2007. V důsledku povodní nemohla ani naše nemocnice vykonávat plně svoji úlohu. Opravou mostů a opravou a zpevněním silnice jsme obyvatelům tohoto údolí umožnili návrat k civilizaci a to bez nadsázky, jiná než tato cesta z údolí do nejbližšího města nevede a i přes snahu místních obyvatel, nebylo v jejich silách docílit plné nápravy bez pomoci zvenčí. Obyvatelé údolí byli zcela závislí na svých schopnostech, nebylo možno bezpečně přivést potraviny, nebylo možno rychle přepravit pacienta. Realizací našeho projektu se nám podařilo nejen uvést stav na úroveň roku 2009, podařilo se nám eliminovat dlouhodobě nejnebezpečnější úseky silnice jejím rozšířením a zpevněním.

4.2. Sociální a kulturní faktory

Sociální a kulturní faktory, dané pobytem v extrémním životním prostředí na samé hraně možnosti života (odlehlost, prakticky 100%ní nevzdělanost z pohledu moderní civilizace, nedostupnost vzdělání, nekorigovaný vliv náboženství – islámu, ke kterému zde není alternativa, nedostatek půdy, totální absence výtěžků moderního zemědělství, atd.), jsou důvodem, že horalé Karakorumu obecně nejsou schopni sami řešit narůstající rozdíl mezi svou a většinovou úrovní života Pákistánu, o srovnání s kulturně vyspělými státy ani nemluvě. Vláda Pákistánu, která by v první řadě tento problém měla řešit, jej odsunuje kvůli řešení pro ni vážnějších problémů (Taliban, válka v severozápadních teritoriích, nevyřešená otázka Kašmíru mezi Indií a Pákistánem, rozsáhlé povodně, atd.).

4.3. Rovný přístup mužů a žen

V rámci projektu nelze mluvit o nerovném přístupu mužů a žen, oprava jediné cesty a tím i zpřístupnění například lékařské pomoci, je bezpochyby stejnou měrou pozitivní jak pro mužskou tak pro ženskou populaci obyvatel.

4.4. Metody a postupy použité při realizaci projektu

Po zkušenostech z předchozích let jsme zvolili následující postup: po kontrole a zmapování situace na místě a jednání se zastupiteli jednotlivých vesnic jsme smluvně najali dva kontraktory. Jeden měl za úkol opravu mostů a druhý opravu silnice. Úkolem kontraktorů bylo zajistit stroje a nástroje potřebné k provedení prací, nákup veškerého materiálu (až na výjimky), najmutí dělníků, jejich řízení a odpovědnost za ně. Kontraktoři průběžně informovali tým Czech Hospital o průběhu prací a případné problémy s týmem konzultovali. Tým Czech Hospital práce průběžně kontroloval, monitoroval a dokumentoval. Tento postup jsme vyhodnotili jako zdařilý, díky kontraktorům nedocházelo k nesrovnalostem mezi dělníky, práce probíhaly systematicky a odborně, díky nim jsme u místních dodavatelů získali materiál za ceny pro místní občany a také proto jsme mohli místo jednoho mostu opravit mosty tři. Zapojení samotných vesničanů do práce se nám osvědčilo již v minulých letech. Zhotovením nové džoly jsme pověřili řemeslníky ve Skardu, s nimiž máme již letité zkušenosti.

4.5. Dopady na životní prostředí

Vzhledem ke skutečnosti, že jsme opravili cestu, která tu byla již mnoho let, že jsme využili místní zdroje materiálu, že jsme nijak výrazně nezměnili ráz krajiny, nedá se říct, že naše působení má negativní vliv na životní prostředí. Naopak lze konstatovat, že díky opravené silnici bude rozhodně menší zatížení životního prostředí vznikající při zřícení terénních aut z nezpevněných částí silnice ze srázu do řeky. Tento výjev nebyl na neopravené silnici nijak výjimečný.

4.6. Udržitelnost výstupů (životaschopnost projektu)

Za obvyklých okolností vesničané sami a ve vlastním zájmu zajišťují údržbu a opravy poničených úseků svých cest a mostů, na kterých jsou doslova životně závislí. Údržbu provádějí většinou ručně jen s pomocí lopat a krompáčů. Dá se tedy předpokládat, že pokud nenastane stejně krizová situace, jako tomu bylo v roce 2010, zvládnou obyvatelé údolí za finanční podpory vlády udržovat mosty i silnice ve stavu vyhovujícím pro bezpečné projetí terénních automobilů. Je třeba mít ale na paměti, že životní podmínky jsou zde opravdu extrémní a že sesuvy půdy, kamenné laviny a rozvodněné toky jsou zde častými jevy.

4.7. Management a organizace

Složení občanského sdružení Czech Hospital:

Dina Štěrbová
Vít'a Dokoupil
Petra Máchová
Viola Dokoupilová
Otakar Štěrba

Přípravné fáze projektu se účastnili všichni členové sdružení.

Vlastní mise v Pákistánu se účastnili Dina Štěrbová a Vít'a Dokoupil a dva dobrovolníci Eva Chvílová a Pavel Buček.

PŘÍLOHA 16: FINANČNÍ ZPRÁVA - ZPRÁVA O ČERPÁNÍ ROZPOČTU PROJEKTU ZRS

název projektu Obnovení přístupu obyvatel z údolí Basha k civilizaci
 číslo projektu (rozhodnutí o dotaci) 8/2011/11
 realizátor Czech Hospital o.s.
 sledované období 1.1.2011-31.12.2011
 celkový rozpočet projektu 1 000 000,00 Kč

Druh výdajů	rozpočet						Skutečnost			
	sledované období			Celkové náklady projektu (v CZK) na sledované období	sledované období		Celkové náklady projektu (v CZK) na sledované období	Skutečnost		
	Jednotka	Počet jednotek	Jednotková cena (v CZK)		Z prostředků ZRS ČR	Z dalších zdrojů		Z prostředků ZRS ČR	zbývá proplatit	Z dalších zdrojů
1. Osobní náklady (v případě veřejných zakázek jednotková cena paušalizovaná, v případě dotací mzdové náklady včetně zákonných odvodů na zdravotní a sociální pojištění nebo náklady na experty; každá osoba vlastní řádek, management a experti CV v příloze)										
1.1 Management	měsíc/den/hodina			0,00			0,00			
1.2 Experti / konzultanti	měsíc/den/hodina			0,00			0,00			
1.3 Administrativní/pomocný personál	měsíc/den/hodina			0,00			0,00			
Osobní náklady - mezisoučet				0,00			0,00			
2. Cestovní náklady										
2.1 Cestovné	letenka/jízdenka			0,00			0,00			
2.2 Místní doprava	měsíc			25 000,00	0,00	25 000,00	25 000,00	0,00	0,00	25 000,00
2.3 Náklady na provoz vozidla				0,00			0,00			
2.4 Ubytování	noc			0,00			0,00			
2.5 Zdravotní příprava (očkování, léky, bezpečnostní školení)				0,00			0,00			
2.6 Cestovní pojištění	den/měsíc			0,00			0,00			
2.7 Diety - Stravné (dle aktuálního znění vyhlášky MF ČR)	den			0,00			0,00			
Cestovní náklady - mezisoučet				25 000,00	0,00	25 000,00	25 000,00	0,00	0,00	25 000,00
3. Vybavení a dodávky zboží (pouze plně pro účely projektu, vše nutno specifikovat)										
3.1 Dlouhodobý nehmotný majetek (software, nehmotné výsledky výzkumu, ocenitelná práva apod.)							0,00			
3.2 Dlouhodobý hmotný majetek (pozemky, stavby, movité věci (doba použitelnosti > 1 rok), základní stádo, tažná zvířata apod.)				55 000,00	0,00	55 000,00	47 453,00	0,00	7 547,00	47 453,00
3.2.1. Fotoaparát	ks	1,00	20 000,00	20 000,00	0,00	20 000,00	20 590,00	0,00	-590,00	20 590,00
3.2.2. Videokamera	ks	1,00	20 000,00	20 000,00	0,00	20 000,00	0,00	0,00	20 000,00	0,00
3.2.3. Dataprojektor	ks	1,00	15 000,00	15 000,00	0,00	15 000,00	22 394,00	0,00	-7 394,00	22 394,00
3.2.4. Plátno	ks	0,00	0,00	0,00	0,00	4 469,00	4 469,00	0,00	-4 469,00	4 469,00

Přímá podpora cílovým skupinám - mezisoučet										
7. Ostatní uznatelné přímé náklady projektu										
7.1 Ostatní přímé náklady (nutno specifikovat)										
Ostatní - mezisoučet										
8. Přímé náklady projektu celkem (1-7)				944 000,00	544 000,00	400 000,00	944 732,00	544 000,00	-732,00	400 732,00
9. Administrativní (nepřímé) náklady (maximálně 7% z 8. Přímé náklady projektu celkem) (není nutné prokazovat účetními doklady)				56 000,00	56 000,00		56 000,00	56 000,00	0,00	
10. Celkové oprávněné náklady (8+9)				1 000 000,00	600 000,00	400 000,00	1 000 732,00	600 000,00	-732,00	400 732,00
11. Vklady in-kind (vklady v naturáliích, neuznatelné)										
specifikovat										
Vklady in-kind - mezisoučet										

Poznámky:

Vzhledem ke skutečnosti, že jsme v kapitole 3 Vybavení a dodávky zboží nedočerpali celou výši zdrojů z vlastního financování, využili jsme možnosti a nedočerpanou částku ve výši 2.444,-Kč jsme přesunuli do kapitoly 5 Subdodávky.

Celý rozpočet jsme překročili ve vlastních zdrojích o částku 732,-Kč, což je 0,0732% celkového rozpočtu projektu, čímž jsme nenaplnili bod 12 Podmínek pro použití dotace, povinnosti příjemce dotace.

6. Závěry a doporučení

6.1. Závěry monitoringu a doporučení pro zajištění udržitelnosti dopadu projektu a pro plánování návazných intervencí v oblasti HP a ZRS

I po úspěšném realizování projektu „**Obnovení přístupu obyvatel z údolí Basho k civilizaci**“ jsme si vědomi skutečnosti, že zlepšení životních podmínek národa Baltiů je během na dlouhou trať. Naše působení v této oblasti trvá již od roku 2007, od té doby se nám podařilo nemálo úspěchů. Víme, že vedle lékařské pomoci, kterou se snažíme prostřednictvím české nemocnice zajistit alespoň pro nejdlejší vesnice v údolí, je životně důležitý také přístup ke kvalitní pitné vodě pro obyvatele údolí. Tímto směrem se budou ubírat naše další kroky ve zlepšení životních podmínek obyvatel údolí Basho. Jsme si naprosto jisti, že pro trvalý efekt našeho působení, je nezbytně nutné zajistit vzdělání mladší populaci. I touto otázkou se naše sdružení začalo již v minulém roce pozvolna zabývat, ale ani tento cíl nebude mít rychlé řešení.

PŘÍLOHA Č. 1

Přehled subkontraktů a služeb

1. Kontraktor na opravu silnice – pan Akbar Ali
2. Kontraktor na opravu mostu – pan Fida Ali
3. Pronájem auta s řidičem pro přepravu na místě – pan Hussain Aziz

PŘÍLOHA Č. 2

Přehled dodávek

1. Fotodokumentace a videozáznam prováděných prací – RNDr. Margita Štěrbová

Fotodokumentace Opravy cesty mezi vesnicemi Doko a Arandu



Laviny ničily přístupové cesty



Jedna z velkých lavin mezi vesnicemi Doko a Arandu



Cesty jsou bez opěrných zdí



Cesty jsou úzké. Hrozí utržení a pád do rokle



V tomto místě spadlo auto s posádkou. 4 mrtví.



Velká voda utrhala mosty



Špatný stav cesty



Nebezpečné místo pro auta. Cesta není nosná.

Fotodokumentace Opravy cesty mezi vesnicemi Doko a Arandu



Laviny a voda ničily obydlí horalů



Jedna z velkých lavin mezi vesnicemi Doko a Arandu



Ocelová roura pro kanál pod cestou



Vyústění kanálu pod cestou



Zatěžkávací zkouška nové cesty



Dolování nebezpečných balvanů



Rozšíření místa, kde byla havárie terénního auta



Vrtání otvorů pro výbušninu

Fotodokumentace Opravy cesty mezi vesnicemi Doko a Arandu



Pěchování výbušniny



Jeden z mnoha odstřelů



Odklizení odstřelu



Opěrné zdi musí být z velkých balvanů



Technika je minimální, většinou je to lidská síla.



Budování opěrných zdí



Stavba sběrného kanálu přes cestu



Práce na rozšíření cesty.

Fotodokumentace Opravy cesty mezi vesnicemi Doko a Arandu



Rozšíření cesty musely ustoupit i domy



Dům je opět v provozu



Úsek, kde voda odhalila velké balvany.



Likvidace balvanů ve vymleté cestě



Cesta je dostatečně široká i díky ubrání skal



Nové opěrné zdi



Nová cesta



Cedule o české pomoci

Fotodokumentace Opravy mostů



Mosty jsou poničené



Ulámaná zábradlí



Utrhané držáky



Pochůzí desky jsou pro dobytek nebezpečné



Opěrné zdi zbořila velká voda



Nosníky mostu jsou prasklé



Provizorní nebezpečné uchytení



Katastrofální výdřeva

Fotodokumentace Opravy mostů



Nástup na most je velkou vodou zničený



Některé úchyty jsou utřené



Oprava úchyťů



Nové výdřevy



Nové náběhové opěrné zdi



Oprava Kero mostu



Nové úchyty



Nové úchyty

Fotodokumentace Opravy mostů



Nový bezpečný nástup na most



Nová opěrná zeď



Vyměněné nové nosníky



Nové úchyty



Nová pochůzí výdřeva



Nová dvířka



Nátěry mostu



Bezpečný přechod mostu

Fotodokumentace Opravy mostů



Nové pochůzí desky



První barevný most v Baltistánú



Opravený Basho bridge



Opravený Khero bridge



Opravený most



Bezpečný přechod přes most



Pěkný most



Mosty teď mají branky, aby neutíkal dobytek

Fotodokumentace Opravy džoly



Výměna džoly



Jediná přístupová cesta do vesnice na druhém břehu Basho



Na tomhle jezdily malé děti



První jízda nové Džoly