

Popis výchozího stavu

v projektu Obnovení přístupu obyvatel z údolí Basho k civilizaci

Celé povodí Indu bylo v roce 2010 zasaženo ničivými monsunovými dešti, následnými povodněmi s nedozírnými následky nejrůznějšího druhu, jak známo. Více jsou sice známé škody napáchané na dolním toku Indu (které snad dokonce přesahují škody ze zemětřesení 2005), ale horní tok od indického Ladakhu přes horské Severní oblasti Pákistánského Himáláje-Karakorumu (dnes provincie Gilgi-Baltistán, zkr.GB) byl rovněž velice zasažen. Rozsáhlé povodně na řece Indu jsou v přímé souvislosti s povodněmi na desítkách jeho vedlejších horských přítoků včetně řeky Basho. Tato protéká nejhornějším patrem údolí pod ledovcem Čogo-Lungma, vesnicí Arandnu, kde stojí i naše Česká nemocnice (Czech hospital), která tam působí od roku 2007.

Již zima 2009-2010 přinesla tomuto údolí neobvyklé množství sněhu, který zablokoval lavinami a sesuvy půdy horní část údolí až do konce května 2010. Když sníh konečně odtál a objevily se škody jím napáchané (sesuvy půdy, které značně poškodily úzkou a i v normálních podmínkách krkolomnou a nebezpečnou džípovou cestu do Arandnu), přišly deště, které jsou zde naprosto neobvyklé, jelikož je to aridní v podstatě horsko-pouštní území. Tyto deště dokonaly dílo zkázy. V údolí byly při povodních vážně poškozené dva klíčové mosty ve vesnici Doko (20km od Arandnu) a z toho jeden již spadl úplně.

Pákistán je nešťastná země sužovaná vedle nevyřešených problémů s Indií i Talibanem a Al-Kaidou, což všichni víme. K tomu se teď přidala i poslední živelná událost v podobě rozvodněného Indu a jeho přítoků.

Cesta do Arandnu je od léta doslova životu nebezpečná, spadla tam řada džípů a většina řidičů se tam s autem vůbec neodvážejí jet, my sami jsme na vlastní kůži pocítili, co to je málem z cesty spadnout do řeky, která je o čtyři sta metrů níže ve strmém kaňonu.

Informace čerpáme z vlastních zkušeností nabytých při našich dvou posledních misích v roce 2010, nemusíme se proto spoléhat na zprostředkované informace.

Využíváme proto výzvy k přihlášení humanitárního projektu na zmírnění následků škod způsobených povodněmi a chtěli bychom spolu s obyvateli Arandnu a dalších vesnic nad Doko, kteří jsou na své cestě životně závislí, opravit nejvíce zničený úsek, včetně jednoho ze dvou životně důležitých mostů v Doko. To je obsah našeho humanitárního projektu. Cesta je základ a z humanitárního pohledu nejdůležitější pro možnost záchrany života a zdraví těch lidí, kterým naše nemocnice pomoci nemůže, nebo, naopak, může, ale kam se bez cesty nemocní nedostanou.

Vztah projektu k řešení potřeb partnerské země

Pákistán patří mezi nejchudší země světa a navíc vydává na zbrojení obrovskou část svého rozpočtu. Zde musíme hledat vysvětlení, že speciálně v v okrajových a hornatých částech svého území (anebo území pod jeho správou) zaostává výstavba a údržba zařízení, které jsou jinde v mnohem lepším stavu. Mezi tato patří i cesty a mosty vedoucí do vesnic v horských údolích Karakorumu. Po povodních v loňském roce, které se nevyhnuly ani horám, neměl stát prostředky, aby zničené komunikace v údolí Basha, opravil. Projekt tedy částečně řeší i svízelnou situaci pákistánského státu, když se takto opraví horní, nejvíce zničený úsek cesty z Doko do Arandu v délce cca 25 km včetně jednoho z klíčových mostů.

Identifikace cílové skupiny

Horský národ Baltiů, jeden z nejpouštěnějších národů, žije trvale v podmínkách humanitární katastrofy doslova na hraně života v nehostinných údolích západního Himaláje – Karakorumu v severních oblastech Pákistánu. Jedná se o národ žijící pod trvalou správou Pákistánu bez volebního práva a přímého zastoupení ve státních strukturách Pákistánu.

Baltiové se žijí již po staletí kombinací usedlého pastevectví a zemědělství, provozovaného povětšinou na říčních terasách horských řek.

Obyvatelé Baltistánu, Baltiové, jsou směsicí tibetských, středoasijských a kavkazských kmenů, mluvící baltštinou, archaickou formou tibetštiny, která nemá psanou podobu. Zjednodušeně lze říct, že Baltiové žijí v údolích Západního Karakorumu, která jsou odvodňována řekou Shigar a Shyok i dalšími přímými přítoky do horního toku Indu i v přilehlé části údolí Indu samotného. Nejznámějším z těchto údolí je údolí řeky Braldu, vytékající z ledovce Baltoro pod K2 a patří mezi ně i údolí řeky Basha, vytékající z ledovce Čhogo-Lungma v místě tam nejvýše položené vesnice Arandu.

Identifikace dalších zainteresovaných stran

Na předkládaném projektu se bude v plné míře podílet občanské sdružení Czech Hospital.

Definice cílů a výstupů projektu

Po loňských záplavách zůstaly neopravené a nebezpečné úseky jediné cesty do horní části údolí Basha včetně pro místní obyvatele strategického mostu ve vesnici Doko. Projekt si klade za cíl obnovit relativně bezpečný provoz terénními auty na úroveň roku 2009 v úseku Doko – Arandu

Z vytyčeného cíle a osobních znalostí z místa samého vyplývá, že je třeba opravit cestu z Doko do Arandu, která je v dané chvíli velmi životu nebezpečná a opravit most ve vesnici Doko.

Navrhovaný postup realizace projektu

Při realizaci projektu-opravy úseku cesty Doko-Arandu a jednoho z klíčových mostů je logický následující postup:

Úvodem bude pořízena fotodokumentace stávajícího stavu, včetně videozáznamu. Toto bude vyhodnoceno tak, aby se přikročilo k co nejefektivnějšímu naplánování všech potřebných úkonů nutných pro plánované opravy. Poté bude ve Skardu nakoupený potřebný materiál následně transportován nákladními džípy na místo opravy. Bude pronajatý traktor s vlečkou, případně další stroje na odklizení a přemísťování zeminy. Následně bude svolaná pracovní schůzka se zástupci obyvatel dotčeného údolí Basho. Na pracovní schůzce bude podrobně a názorně pomocí videotechniky a pořízené fotodokumentace osazenstvo seznámeno se stávajícím stavem a navrhovaným postupem oprav. Hlavním smyslem schůzky bude vybrání pracovníků, kteří budou schopni vykonat práce spojené s opravou. S vybranými bude sepsána smlouva, ve které bude specifikován předmět prací a podmínky. Poté bude provedena vlastní oprava nejhorších a nejnebezpečnějších úseků cesty mezi Doko a Arandu a oprava klíčového mostu ve vesnici Doko. V případě mostu budou vyměněny jeho poškozené části tak, aby bylo možno jej bezpečně provozovat.

Během oprav bude pořizována fotodokumentace včetně videozáznamu.

Úroveň spolufinancování či in-kind vstupů

Spolufinancování projektu ze strany realizátora činí 40% celkového rozpočtu, tj. 400.000,- Kč. Czech Hospital o.s. zajistí finance ze sponzorských zdrojů a z darů. Takto již pracujeme od roku 2007.

In-kindy nevyužíváme.

Personální zajištění

Náš realizační tým se skládá ze dvou osob, Ing. Dokoupila a Dr. Štěrbové, kteří se humanitární a rozvojové činnosti v Arandu věnují již od roku 2006, přičemž jmenovaní realizovali za tímto účelem ročně jednu misi s výjimkou roku 2010, kdy realizovali mise dvě. V průběhu těchto misí museli řešit nejrůznější úkoly od manuální práce, montáží, přes práci manžerskou, psychosociální, organizačně-plánovací, nejrůznější nákupy materiálů všeho druhu, (nejen léků pro nemocnici v Arandu), najímání pracovníků atd, když jsme chtěli v Arandu uskutečnit to, co tam již jest vybudováno.

Vzhledem k tomu, že spektrum námi provozovaných úkolů a činností je velmi pestré, pokrývá zcela jistě i současně plánovaný projekt, jehož dílčí úkoly nebudou vybočovat ze zkušeností námi nabytých při minulých úkolech (viz. např. zprávy z misí v předchozích letech).

Analýza rizik a předpokladů

Rizika, která mohou ovlivnit bezproblémovou realizaci projektu je několik.

Jednou z nejdůležitějších potřeb, je zajištění dostatečného množství finančních prostředků, tak abychom mohli realizovat všechny plánované aktivity. V případě schválení tohoto projektu se nám tohle riziko minimalizuje. Plánovaný podíl finanční spoluúčasti ze strany Czech Hospital máme již zajištěnu.

Bezproblémová spolupráce s místní samosprávou je nezbytnou podmínkou pro zajištění chodu plánovaných prací. Tato spolupráce je díky spřáteleným vztahům z předchozích misí na velmi vysoké až přátelské úrovni. Personální složení realizačního týmu tohle riziko minimalizuje.

Mezi objektivní nebezpečí, které nedokážeme ovlivnit, patří počasí v dané lokalitě ovlivňující sjízdnost cesty údolím až k místu realizace. Často dochází k sesuvům půdy, zavalení cesty a rozvodnění řek. Ta je potom několik dní neprůjezdná. Nejde proto o riziko, které naprosto zmaří cíle projektu, ale dokáže posunout termíny. Řešení tohoto rizika se dá snížit najmutím místních nosičů a přenesením materiálu, či výrobků přes zavalené místo. Tento postup je finančně náročnější. V případě nutnosti bude Czech Hospital hradit z vlastních zdrojů. S řešením tohoto rizika máme již bohaté zkušenosti.

Udržitelnost výsledků projektu po jeho ukončení

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. V roce 2010 došlo, jednak vlivem enormního množství sněhu v zimě a následně neobvykle silného monsumu, který i v tomto horském údolí způsobil záplavy, k situaci, že cesta a mosty byly poškozené v neobvykle vysoké míře. Navíc skutečnost, že současně došlo ke vzniku záplavových škod prakticky na celém území země, způsobila, že vláda neměla prostředky, aby vesničanům s opravami pomohla.

Z porovnání se situací před rokem 2010 lze soudit, že pokud se projekt podaří realizovat a pokud opět v nejbližších letech nedojde k podobné přírodní katastrofě, jak tomu bylo v roce 2010, mohla by opravená cesta a most za předpokladu údržby obvyklé v letech před rokem 2010 nějakou dobu (v horizontu několika let) sloužit. V tomto smyslu je třeba chápat zdejší smysl slova „udržitelnost“, který je vlastně jakousi dynamickou rovnováhou mezi neustálým poškozováním cesty a její průběžnou údržbou. Je ale třeba mít na paměti, že přírodní podmínky jsou zde tak extrémní, že i pouhá údržba je na pokraji lidských možností v tomto regionu, kde úplně chybí moderní strojové a jiné vybavení, které by tuto práci ulehčovalo a kde celý proces probíhá v podstatě jen s použitím lopat a krompáčů, v nižších polohách sem tam s nějakým tím traktorem a vlečkou.

V následných letech je dosti pravděpodobné, že běžné opravy a údržbu cest a mostů bude financovat pákistánská vláda, jak činila i v letech před osudným rokem 2010.