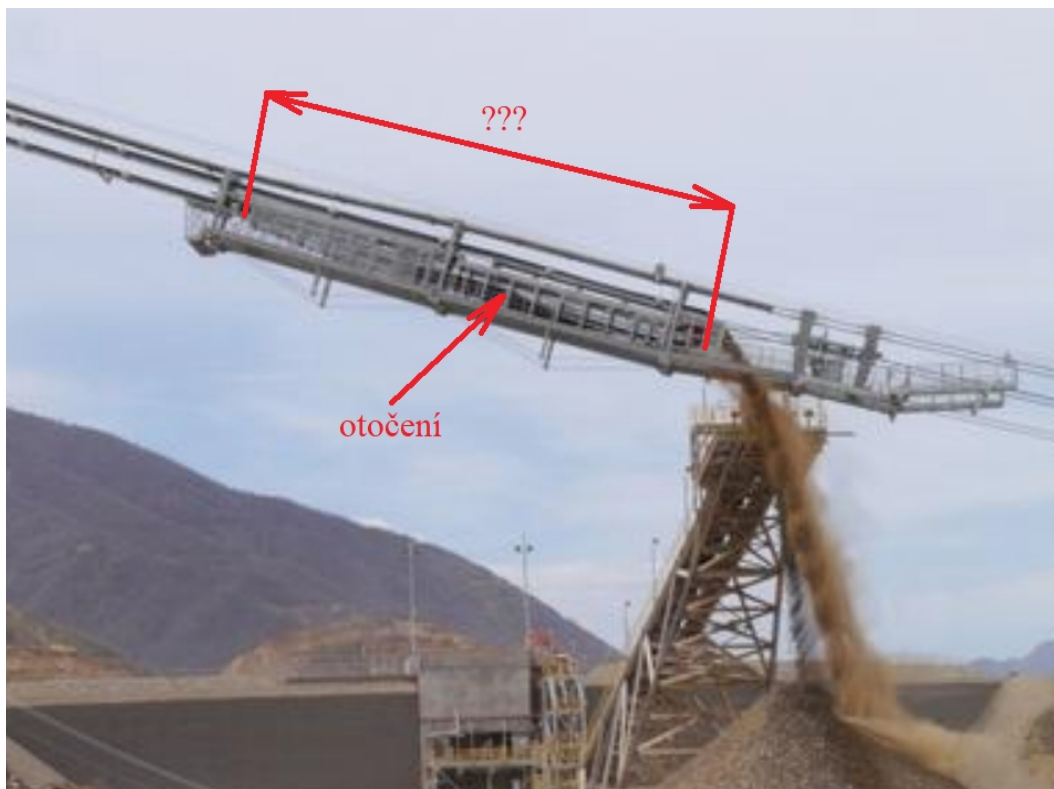


Poděkování

- Děkujeme za přesun zpracovatelského závodu do Tušimic. Je to určitě dobrý krok.
- Velmi pozitivně vnímáme, že do základky dolu nebude použit zbytkový materiál z „LCP“ (chemického zpracování), ale jen zbytkový materiál z „FECAB“ fyzikálního zpracování. Umístění zbytkového materiálu po chemickém zpracování mohlo v extrémním případě fungovat jako jakási „časovaná kontaminační bomba“, která mohla za několik desítek let ovlivnit podzemní nebo i lázeňské vody.
- Děkujeme za možnost seznámení se základními informacemi o hydrogeologickém modelu a konzultace s hydrogeology v Geometu. Původně možná trochu opomenutá hydrogeologická stránka projektu se celkem dobře rozjíždí a jistě v blízké budoucnosti bude zdrojem důležitých a pověřených informací.

Dotazy lanovka + lanopás

- Při výstavbě lanovky budou vytvořeny dočasné přístupové cesty (například z panelů), které budou následně odstraněny a pozemky budou uvedeny do původního stavu. Jak se bude řešit porucha lanovky, bez přístupové cesty?
- Spodní větev lanopásového dopravníku se v blízkosti koncových bodů dopravníku otáčí o 180 stupňů, aby dno bylo opět dole. V jaké vzdálenosti od koncových bodů k tomu dochází (viz obrázek - zdroj hub-4.com)? Jak je ošetřeno, aby v této oblasti nedošlo k vypadávání zbytkového materiálu?



- Na Cínovci se zvažuje varianta lanopásového dopravníku s krytou spodní větví. Zakrytí má chránit materiál před povětrnostními vlivy (voda, sníh a vítr). Horní větev dopravníku nelze podle prezentovaných informací zakrýt z důvodu sněhové zátěže. Pro výpočet zatížení je předepsán pro jednotlivé sněhové oblasti nepříliš dobrý způsob, který toto řešení vylučuje. Neexistuje nějaká možnost, jak by šlo „ometat“ sníh z horního krytu například pomocí servisního vozíku...? Neexistuje nějaká možnost, jak získat z výpočtu výjimku?
- Jak vypadá servisní vozík pro lanopás?

- Jak bude zajištěno, aby z nekrytého lanopásu nedocházelo k vypadávání převáženého materiálu?
- Bylo by možné použít lanopásový dopravník nebo lanovku k dopravě kapalin (například technologické vody do dolu Sedmihůrky)?
- Lanopásový dopravník má mít pokročilý systém na sledování opotřebení každého kolečka, pohybujícího se po fixních lanech. Existují nějaké studie nebo alespoň kvalifikovaný odhad jaké množství mikroplastů a nanoplastů se uvolní za rok na 1 km lanopásu v režimu provozu 7 dní v týdnu a 24 hodin, při zatížení odpovídajícímu použití na Cínovci? Lanopás se bude zřejmě pohybovat nad prameništi. Mikroplasty a nanoplasty jsou zde nežádoucí.
- Bylo by možné na stránkách pracovní skupiny lithia zveřejnit na vhodném topografickém podkladu zakres plánovaných podpěr a překladiště lanopásu a patek lanovky? Pomohl by i seznam přibližných souřadnic (+-10 m) těchto zařízení v S-JTSK nebo WGS84. Na základě tohoto podkladu by bylo možné trasu projít v terénu a již dopředu upozornit na možné problémy. Určitě by to pomohlo. Bylo by dobré, aby podklad obsahoval i zakres, kde je technologie nad lesem, a kde je v průseku.
- Jak široký lesní průsek bude potřebovat lanovka a jaký lanopás?

Po dohodě předáno ČEZ dne 28.4.2024.

Ostatní dotazy, prosby, náměty...:

- Nezávislé ověření hydrogeologického modelu měla realizovat VŠB v Ostravě. Kontaktovali jsme paní profesorku Rapantovou s prosbou o informace. Byli jsme ujištěni, že VŠB učiní vše co bude možné, aby byl model v pořádku, ale nemůže k této záležitosti (vzhledem k podepsané mlčenlivosti) podávat žádné konkrétní informace. Prosím, bylo by možné na stránkách pracovní skupiny lithia zveřejnit alespoň nějaké informace o nezávislém ověření modelu. Není moc dobré, když informace nelze prakticky nezávisle ověřit.
- Při jedné z návštěv Geometu jsme se dozvěděli o zatím neveřejné bilanci důlních vod. Prosím bylo by možné alespoň řádové informace z bilance důlních vod zveřejnit na stránkách pracovní skupiny lithia? Má to úzkou vazbu na možné dílčí technologické alternativy.
- Do dolu na základku bude dopravováno cca 25-30 kt cementu za rok. K dopravě bude použita automobilová nákladní doprava. Existují nějaké alternativní způsoby dopravy?
- V současném návrhu těžby a zpracování lithia není ještě dostatečně dořešen problém potřeby materiálu pro základku dolu v množství cca 670 kt/rok. Do Tušimic se má dopravovat vytěžený materiál v množství cca 2250 kt/rok a po jeho fyzikálním zpracování se část v množství cca 670 kt/rok bude dopravovat zpět na Cínovec. To ovlivňuje nutnou kapacitu dopravy a její vlivy na okolí.
 - Na vnitřní odval má jít kamenivo z ražby a z nebilančních částí ložiska v množství cca 10-100 kt/rok. V současné době se počítá s prodejem tohoto materiálu a jeho odvozem automobilovou dopravou. Nebylo by vhodné tento materiál nebo jeho část použít do základky? Snížil by se nutný zpětný transport z Tušimic a postupně by se snížil nutný prostor na odval u dolu.
 - Nebylo by možné fyzikální zpracování vytěženého materiálu dělat přímo v místě těžby a do Tušimic dopravovat koncentrát rud a nadbytečný křemenný písek? Tato varianta byla dříve zamítnuta, ale bez podložených argumentů.
 - Nebylo by možné v místě těžby fyzikálně zpracovat alespoň takové množství vytěžené suroviny, aby nebyla nutná zpětná doprava z Tušimic v množství cca 670 kt/rok? Navíc by se tím o cca 670 kt/rok snížila potřeba dopravy do Tušimic tj. z 2250 kt/rok na 1580 kt/rok. Celkově by se nutná kapacita dopravy dokonce snížila z 2920 kt/rok na 1580 kt/rok tj. téměř na polovinu!

- Oblast nezbytné kapacity pracovníků, včetně jejich dopravy, ubytování a vzdělávání není v současné době rovněž ani rámcově dořešena.
- Dalším ještě zatím úplně nedořešeným problémem je posouzení použitelnosti nebo částečné použitelnosti železniční tratě Dubí-Litvínov. Bylo prověřeno, že trať nelze reálně rozšířit na dvě koleje, a že nelze zrušit památkovou ochranu a tím například nahradit krásné příhradové konstrukce mostů novými betonovými monstry. Trať je v provozu cca 150 let. Je určitě již za plánovanou životností a přesto funguje. Jak dlouho tento stav bude platit? Je jen otázkou času, kdy se bude muset realizovat památkově citlivá rekonstrukce (například vytvořením replik příhradových mostů s vyšší únosností...). Nebo trať můžeme nechat chátrat, později ji z technických důvodů zavřeme a tím v budoucnu vytvoříme památkově chráněnou zříceninu! Domníváme se, že varianta památkově citlivé rekonstrukce tratě by byla lepší a tato varianta nebyla řádně prověřena.

Sestaveno ve spolupráci se Spolkem za zdravé Košťany a Střelnou.

Děkujeme Ing.Zdeněk Zícha

Předáno na ČEZ dne 10.5.2024.