

Poděkování

- Děkujeme za přesun zpracovatelského závodu do Tušimic. Je to určitě dobrý krok.

Poznámka Geomet: Zpracovatelský závod přesouváme do Pruného, nikoliv do Tušimic.

- 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.

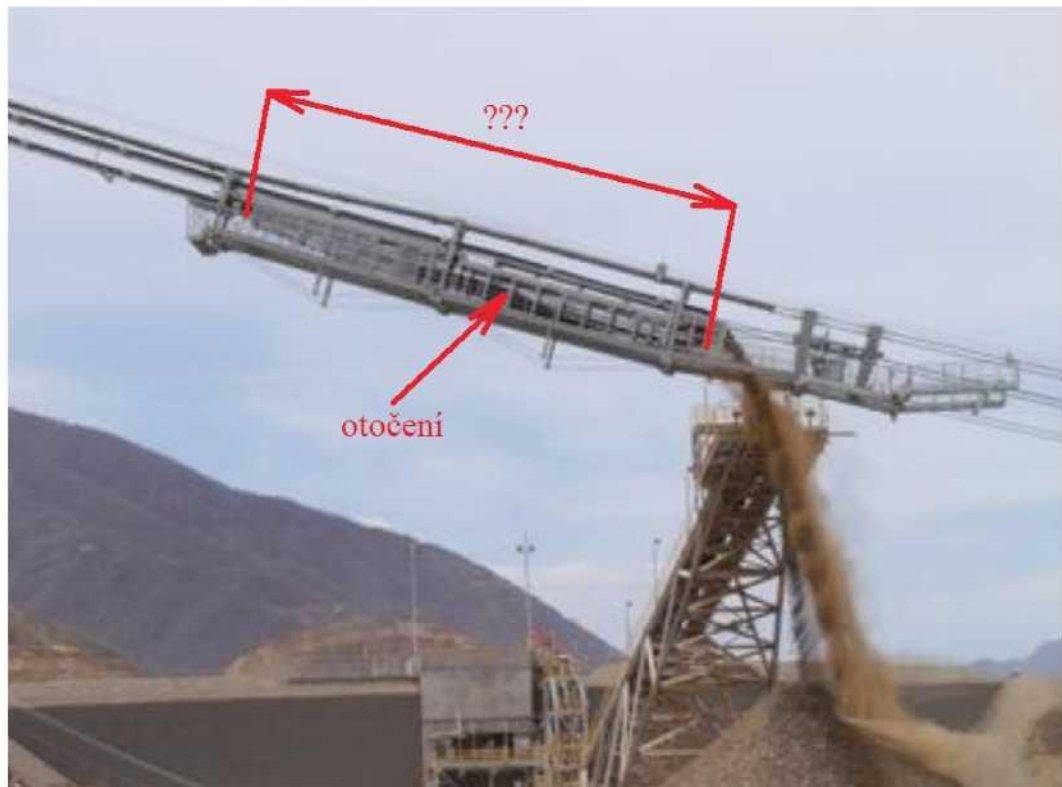
Dotazy lanovka + lanopás

- 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?

Odpověď:

Jediným pohybujícím se elementem celého systému je vlastní pás s kolečky. Vše ostatní je fixní konstrukce. Veškeré inspekce, opravy, údržba, resp. preventivní výměna koleček se provádí v koncových stanicích, případně ze servisního vozíku poježdějícím po fixních lanech. Na rozdíl od lanovky není tedy přístup ke sloupům po celou dobu provozu nutný.

- 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?



Odpověď:

Pod prostorem, kde dochází k otáčení pásu bude instalován pomocný sběrný dopravník, který bude odnášet veškerý zbytkový materiál do koncové stanice.

- 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?

Odpověď:

Servisní vozík využít nelze. Získat výjimku z výpočtu také nelze. Výrobce zvažuje řadu alternativ jak vyřešit potenciální sněhovou zátěž. Má s podobnými instalacemi dlouholeté zkušenosti a to i v horských oblastech. Konkrétní varianta lanopásového dopravníku je tak v řešení.

- Jak vypadá servisní vozík pro lanopás?

Odpověď:

Servisní vozík je vidět ve videu v čase 2:25 [Doppelmayr Transport Technology - RPC "Booysendal", South Africa - English \(2018\) \(youtube.com\)](#)

- Jak bude zajištěno, aby z nekrytého lanopásu nedocházelo k vypadávání převáženého materiálu?

Odpověď:

Vypadávání materiálu bude zamezeno dostatečnou výškou bočnic a udržováním dostatečné vlhkosti přepravovaného materiálu. Podle budoucích zkoušek prašnosti materiálu bude modifikováno konkrétní provedení lanopásu, např. právě výškou bočnic.

- Bylo by možné použít lanopásový dopravník nebo lanovku k dopravě kapalin (například technologické vody do dolu Sedmihůrky)?

Odpověď:

Transportní systém není vhodný pro přepravu kapalin. Lanovka/dopravník bude přepravovat vytěženou rudu z dolu a zakládkový materiál zpět do dolu.

- 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.

Odpověď:

Obdobné instalace (z hlediska provozu a zatížení) provozované 20 let prokázaly, že opotřebení koleček je naprosto minimální. Řada koleček je nadále v provozu od začátku instalace. Použitý materiál koleček, tvar lana a konstrukce zajišťuje, že pohyb koleček po laně způsobuje minimální tření. Nejsou nám známy studie o odhadu množství uvolněných mikroplastů a nanoplastů na 1 km lanopásu.

- Bylo by možné na stránkách pracovní skupiny lithia zveřejnit na vhodném topografickém podkladu zákres 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 zákres, kde je technologie nad lesem, a kde je v průseku.

Odpověď:

Varianty nad lesem nebo v průseku vzejdou, stejně jako přesné umístění, až z hodnocení EIA. Plánované trasy jsou zakresleny v koridorech 6. aktualizace ZÚR ÚK. Pro terénní průzkum jsou vyhovující.

- Jak široký lesní průsek bude potřebovat lanovka a jaký lanopás?

Odpověď:

V případě materiálové lanovky, u které je omezena výška stožárů úrovní lesa je uvažováno s šířkou 12 m. V případě vedení lanovky nad úrovní lesních porostů je možné existenci lesního průseku vyloučit.

V případě lanopásu je uvažováno s šířkou 10 m. V případě instalace nad úrovní lesního porostu, není průsek vyžadován.

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.

Odpověď:

Zatím nemáme výstup v podobě znaleckého posudku od prof. Rapantové z VŠB. Na základě posudku pak zpracovatel model doplní/upraví. Ověřování proto stále probíhá. Předmětem nezávislého ověření modelu je zejména posouzení správnosti vstupních dat, návrhu změn a kontrola správnosti interpretace výstupů z modelu. Cílem ověření je i využití výsledků modelu v navazujících povolovacích řízeních.

- 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.

Odpověď:

Bilance důlních vod z plánovaného dolu vzejde z výstupu hydrogeologického modelování. To stále probíhá, proto aktuálně nelze zveřejnit informace k bilanci důlních vod.

- 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.

Odpověď:

Základkový materiál se bude vozit z Prunéřovska do překladiště Dukla nákladní železniční dopravou. Následně bude doprava základkového materiálu realizována přes lanopás/lanovku. Pro dopravu cementu do důlního závodu na Sedmihůrkách je uvažována nákladní automobilová doprava.

- 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 zakládky? Snížil by se nutný zpětný transport z Tušimic a postupně by se snížil nutný prostor na odval u dolu.

Odpověď:

Část materiálů z ražeb a nebilančních hmot bude využívána pro tvorbu hrází po vytěžení komory. Následně bude komora zaplněna jemným základkovým materiálem.

- 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.

Odpověď:

Samotný tzv. FECAB, což je fyzikální úprava rudy, je poměrně mohutný výrobní komplex, který nelze umístit do podzemí. Představovalo by to vytvořit v horském masívu obrovské podzemní zajištěné prostory. Alternativou je umístění FECAB na povrchu v místě portálu, což by vyžadovalo podstatně rozsáhlejší zábor lesní půdy s velmi negativním dopadem na krajinný ráz. Obě potenciální alternativy, pokud by byly technicky a ekonomicky možné, by znamenaly podstatný nárůst dopravního zatížení a velmi komplikovanou logistiku. Z portálu směrem na železnici by se musely separátně dopravovat různé meziprodukty (koncentrát, tailingy). Koncentrát jako takový je materiál, který lze dopravovat pouze v uzavřených kontejnerech, což by znamenalo extrémní nárůst silniční dopravy. Na portálu by také podstatně narostl počet zaměstnanců na jednotlivých směnách, opět s dopadem na dopravní zatížení. Současná koncepce přepravy podrcené rudy a její zpracování je nejpříjemnější variantou z hlediska všech socio-environmentálních aspektů.

- 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!

Odpověď:

Jednalo by se o nevhodné řešení po ekologické i ekonomické stránce. Znamenalo by to výstavbu ještě jedné fyzikální úpravy rudy, větší zábor lesa, robustnější technickou a dopravní infrastrukturu, přepravu koncentráta a větší části nezpracované rudy, tedy 2 úplně rozdílných materiálů.

- Oblast nezbytné kapacity pracovníků, včetně jejich dopravy, ubytování a vzdělávání není v současné době rovněž ani rámcově dořešena.

Odpověď:

Bude zpracováno po dokončení studie proveditelnosti.

- 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 životnost 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.

Odpověď:

S využitím železniční trati Dubí-Litvínov projekt nepočítá. Na pracovní skupině 24. 4. bylo prezentováno stanovisko Odboru kultury a památkové péče Krajského úřadu ÚK, že využití historické dráhy pro přepravu lithia je z pohledu památkové péče nepřijatelné.

Sestaveno ve spolupráci se Spolkem za zdravé Košťany a Střelnou.

Děkujeme