There are no translations available.

Vyjádření
ke Stanovisku 6 odborníků
k plánované výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Stanovisko podepsalo 23.10. 2014 v Brně šest odborníků na limnologii, ekologii, botaniku a zoologii.

Vyjádření podepsalo k datu 22.12. 2014 celkem 115 odborníků na dopravu, ekonomii, územní plánování, výrobu, stavebnictví, profesoři středních a vysokých škol, pracovníci veřejné správy, průmyslu, starostové, poslanci i senátoři z ČR, Polska a Slovenska.

Texty s modrým podtiskem jsou doslovným, nekráceným přepisem ze Stanoviska České limnologické společnosti, České společnosti pro ekologii a Koalice pro řeky; pod ním je stručné vyjádření ke zde uvedeným tvrzením.

Stanovisko:

Myšlenka výstavby vodního koridoru, který by propojil naše země s okolními moři, není nová. V posled

Vyjádření:

V úvodu našeho vyjádření musíme velmi ocenit autory stanoviska za použitou terminologii v názvu, kdy poprvé správně uplatnili označení „vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.“ Tím vlastně přiznali, že chápou celou komplexnost projektu v oblasti dopravy, ekologie, povodní, pozitivního vodohospodářského přínosu proti důsledkům změn klimatu (transfer vody do vysychajících oblastí jižní Moravy), energetiky, zemědělství, průmyslu, rozvoje celých územních celků, pozitivních sociologických dopadů, rekreace, sportu a bydlení u vody.

Stejně tak konstatování, že nejde o myšlenku novou, je naprosto pravdivé, neboť doložené snahy o napojení našich zemí na Dunaj se datují od dob Karla IV. Později – v roce 1901 – pak byl přijat zákon o výstavbě lodních průplavů spojujících mj. vodní toky Dunaje, Odry a Labe, a to s termínem realizace 20 let. Výstavbu však fatálně přerušila 1. světová válka. Zákon č. 50 z roku 1931 významně podpořil stavbu i finančně; v roce 1939 se počítalo s dokončením průplavu Dunaj-Odra za 6 let. 2. světová válka výstavbu znovu přerušila; práce pokračovaly po roce 1945, aby je následně nový komunistický režim tajným usnesením vlády zastavil. Přesto do té doby bylo postaveno nebo modernizováno na vodních tocích Labe, Odry a Moravy víc jak 39 plavebních objektů.

Dnes se tedy nejedná o zahájení nové stavby, ale o **dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe** (dále jen D-O-L), kde bylo dosud prostavěno více jak 200 miliard Kč, které jsou dnes bohužel stálými obstrukcemi umrtveny, aniž by mohly sloužit ku prospěchu této země.

Velmi důležitá je také etapovitá výstavba, neboť budování vodního koridoru D-O-L předpokládá dílčí úseky (etapy), které budou okamžitě využitelné pro vodní dopravu, jakož i další vodohospodářské účely.

Stanovisko:

Realizace vodního koridoru bude mít bezpochyby dopad na ekologický stav vodních a mokřadních eko

Vyjádření:

Bezesporu vodní koridor D-O-L bude mít vliv na přilehlé území. Avšak je prokázáno, že při šetrném provedení stavby, které je podmínkou moderního budování vodních cest (průplav Rýn-Mohan-Dunaj, průplav Seina-sever apod.), budou pozitiva výrazně převyšovat. Nutno si uvědomit a upozornit na to, co je v příslušných odborných kruzích všeobecně známým faktem, a sice že říční ekosystém je jedním z nejlépe regenerujících ekosystémů. Hladina spodní vody v okolí toku, velmi příhodné klimatické podmínky střední Evropy aj., jsou faktory obnovu říčního ekosystému podporující (jedná se o tok a jeho nejbližší okolí). Nově vznikající rostlinné a živočišné formace na základě původní skladby mohou výrazně obohatit mnohde neutěšený stávající stav.

Stanovisko:

Z tohoto důvodu považujeme za svou povinnost – jakožto odborníci v oblasti ekologie, limnologie a och

Vyjádření:

K stanovisku Komise pro životní prostředí AV ČR z 26. 2. 2014, podepsanému 22 odborníky často z oboru nesouvisejícího ani s ekologií, se vyjádřilo odmítavě 44 kvalifikovaných odborníků již 9. 4. 2014, vše bylo publikováno v časopisu Vodní cesty a plavba č. 1/2014 a není proto potřeba se k němu vracet.

Stanovisko:

Plány na výstavbu koridoru počítají s tzv. kanálovou a říční variantou. Říční varianta předpokládá, že č

Vyjádření:

Nejedná se ani tak o varianty, jako o různé řešené úseky, což vychází z konkrétní situace v krajině a snahy tuto situaci v co nejvyšší míře respektovat. U říčních úseků se v rozhodující části Labe, a částečně i řek Odry a Moravy, jedná o dokončené části vodní cesty, kde u některých jezů chybí pouze dostavět plavební komoru. Kanálové (správněji „průplavní“) úseky se volí z ekologických důvodů zejména tam, kde by se jinak muselo příliš zasahovat do stavu, charakteru a režimu vodních toků.

Stanovisko:

Tyto zásahy jsou v přímém konfliktu se statutem ochrany těchto území jak na národní, tak i na mezinár

Vyjádření:

Tuto kategorickou a v podstatě obecnou negativní argumentaci lze pouze stejně kategoricky odmítnout. Žádné z těchto úmluv neznamenají apriorní zákaz budovat – samozřejmě odpovídajícím způsobem – potřebné stavby. Je ale právě na **skutečných** ekologických odbornících (jako byl například v Německu profesor Grebe pří výstavbě průplavu Rýn-Mohan-Dunaj), aby technikům „vedli ruku“.

Stanovisko:

Nově vzniklým vodním koridorem bude zcela jistě docházet k zavlékání a šíření nepůvodních druhů ros

Vyjádření:

Zavlékání a šíření nepůvodních druhů rostlin a živočichů je jistě problémem, který nelze podceňovat. Avšak je potřeba dodat, že takovéto „invaze“ již probíhají minimálně desítky let bez ohledu na existenci vodního koridoru D-O-L. Některé „invaze“ navíc způsobil člověk vypuštěním/vysazením nepůvodních zvířat a rostlin do místní přírody.

Pro zamezení případného šíření invazních druhů na vodním koridoru D-O-L bude třeba před zahájením stavby jednotlivých úseků provést monitoring invazních druhů a jejich likvidace v rámci záboru a v jeho bezprostředním okolí, aby se vyloučila možnost rozvlékání diaspor (semena, oddenky apod.) po trase stavby. Kontrolu invazních druhů je třeba následně provádět i po celou dobu výstavby záměru i po jejím dokončení.

Nejnovější významný evropský průplav Rýn-Mohan-Dunaj propojuje velmi odlehlá moře – Černé se Severním. Po jeho dokončení se tu realizovala mnohaletá pozorování vlivů na životní prostředí, aniž by byl takový jev ve větším měřítku zaznamenán.

Otázka migračních překážek se týká – a možná v drtivější podobě – železnic, silnic a dálnic – a konec konců takovou překážku představují i samy přírodní toky a větší vodní plochy, které jsou

pro většinu živočichů lépe překonatelné než zmíněné „suché“ dopravní koridory. V každém případě ale vůči tomuto fenoménu existuje celá řada funkčních opatření – např. biokoridory a ekodukty.

Stanovisko:

Značná hydrologická rizika projektu spatřujeme v zajištění dostatku vody pro plavbu. Vzhledem k oče

Vyjádření:

Pravý opak je pravdou. Vodní koridor D-O-L vodu nespotřebovává, ke svému provozu žádnou další vodu nepotřebuje (úsporné nádrže a přečerpávací stanice) a naopak je nejekonomičtějším a k přírodě nejšetrnějším způsobem jak, z hlediska vodohospodářského (nikoliv pro potřeby dopravní) přivést vodu z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí jižní Moravy. Příkladem nám může být přečerpávání vody z Dunaje do oblasti Mohanu ve výši až 30 m^3/s.

Stanovisko:

Plánovaná trasa D-O-L navíc prochází Chráněnou oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvarté

Vyjádření:

Jedná se zřejmě o nedorozumění – k poklesu podzemní vody nedojde, protože ve vodním koridoru D-O-L půjde převážně o vzdutou hladinu. Stejná tvrzení se objevovala před stavbou vodního díla Gabčíkovo na Dunaji, praxe ukázala pravý opak. Z hlediska ochrany podzemních vod je nutné odpovědně rozhodnout, kde budou průplavní úseky těsněné, aby s těmito vodami nekorespondovaly. Samotná kvalita vody prokazatelně stoupne, neboť provoz lodí výrazným způsobem zvýší provzdušnění vody a tím její okysličení (v této věci jsou k dispozici relevantní vědecké výzkumy a závěry).

Stanovisko:

Tvrzení, že projekt přispěje ke zlepšení protipovodňové ochrany, považujeme za 3 nepodložené. Retenč

Vyjádření:

Pozitivní protipovodňový účinek vodního koridoru D-O-L byl již mnohokrát dokumentován a oponován. Obecně by se sčítalo snížení průtoků vlivem retence v nádržích a poldrech, dále by se příznivě projevila retenční schopnost vodní cesty a část průtoků by převedly průplavní uzly. Bylo prokázáno, že kdyby při stoleté vodě na Moravě v roce 1997 již existoval vodní koridor D-O-L, tak by například tolik postižené Troubky o velké vodě vůbec nevěděly. Desetidenní povodňový průtok s kulminací 866 m^3/s by se snížil na pouhých 134 m^3/s.

Stanovisko:

Domníváme se, že neustále opakované argumenty o nízkých nákladech a pro přírodu příznivém chara

Vyjádření:

Domnívat se je jistě přípustné, nicméně vodní doprava je skutečně levná a skutečně má nejmenší nepříznivé vlivy na životní prostředí. Kromě toho se jedná o vodohospodářské dílo s víceúčelovým využitím a při zahrnutí těchto kladných externalit se jeho ekonomická efektivnost ještě zvýší. Na druhé straně naprosto souhlasíme, že dokončení vodního koridoru D-O-L je nutno posuzovat v celospolečenském kontextu a nikoliv kontextu zájmových skupin.

Stanovisko:

Signatáři tohoto stanoviska jsou vedeni respektem k naplňování Rámcové směrnice o vodách a snaho

Doc. RNDr.	**Martin Rulík**

Vyjádření:

Signatáři tohoto vyjádření za dokončení vodního koridoru D-O-L se opírají o naprosto převažující pozitivní účinky tohoto nejvýznamnějšího projektu pro budoucnost České republiky. Vychází z celé řady oponovaných studií a, bohužel, také nesplněných zákonů. Jsou velmi obezřetní k různým aktivistickým stanoviskům, konkurenčním zájmům některých součástí propojené dopravní infrastruktury, které ve svém důsledku velmi poškozují ekonomiku České republiky. Příkladem může být vládou neprojednané vypuštění vodního koridoru D-O-L z klíčových evropských projektů TEN-T, stejně jako snaha Ministerstva dopravy ČR vyloučit vodní cesty z připravovaného zákona o liniových stavbách, jehož věcný záměr byl bez vypořádání stovek připomínek předložen dne 3. 11. 2014 vládě k rozhodnutí. S tímto postupem zásadně nesouhlasíme.

Ptáme se také, co vlastně vede některé vědce k tak jednostrannému postoji vůči dokončení vodního koridoru D-O-L ? Děje se tak snad proto, že má dobře zapamatovatelné jméno, a „být

proti“ bude také zapamatovatelné? Nebo snad proto, že postavit se obecně proti dálnicím, nebo vysokorychlostním tratím by bylo ve společnosti zcela neprůchodné, a tak se odmítání „en bloc“ soustředí na projekt, jehož účel není zdánlivě tak spojen s přímočarými a jednoduše vnímanými každodenními potřebami veřejnosti?

Navíc: Vědecké poznávání v celé historii lidstva sloužilo nejen k poznávání „co nelze“, ale také k poznávání „co lze“ a „jak to lze“. Druhý názor je jistě nepoměrně náročnější, přesto se našli i v nedávné minulosti vědci, kteří s úspěchem tuto těžkou, avšak tvůrčí cestu uměli nastoupit – a to úspěšně.

Zároveň upozorňujeme na nekonkrétnost a jednostrannost – a tím i nebezpečnost negativních stanovisek k plánovanému dokončení vodního koridoru D-O-L. Uvědomujeme si totiž, že Česká republika jako jediná země, která není přímo nebo kvalitní a kapacitní vodní cestou nepřímo spojená s mořem, se dostává v rámci 28 států Evropské unie do ekonomické, ale i politické izolace. Signatáři vyjádření k dokončení vodního koridoru D-O-L se opírají o slova amerického analytika a politologa George Friedmana:

„Námořní státy jsou vždy bohatší než jejich vnitrozemští sousedé, i když jsou si ve všech ostatních věcech rovny.“ Tuto ztrátu ekonomové odhadují na cca 5 % HDP.

V obecné rovině signatáři vyjádření k D-O-L souhlasí s názorem Ing. Antonína Patočky z roku 1948:

„Stoletými dějinami průplavního projektu vine se jako červená nit nerozhodnost, a počínajíc základním projektem z roku 1901 často i zjevná neupřímnost, a naopak zase přílišný optimismus. Začneme-li stavět sami, a brzo – a to obojí můžeme – tak zajistíme sobě primát, vyvoláme i nabídku součinnosti z jiných zemí, a postavíme, byť i po etapách, dílo, jež bude nám na prospěch celé věky, zatímco po jiných mnohonásobně vyšších výdajích na tzv. nezbytnosti státní, nebude už ani památky.“

A možná platí i to, co vyslovil před 100 lety švédský geopolitik Rudolf Kjellén, totiž že ve střední Evropě nenastane dlouhodobě klid, dokud nebude vybudován vodní koridor D-O-L.

S Vyjádřením se ztotožňují:

Ing. Jiří Aster - viceprezident Unie hospodářských komor Labe/Odra, tajemník Sekce vodní dopravy, Svaz dopravy České republiky
Ing. Vladimíra Arndtová - ekonomka
JUDr. Ivan Barančík - rektor Vysoké školy logistiky o.p.s.
Vojtěch Bártek - předseda odborné skupiny Baťův kanál při Českém plavebním a vodocestném sdružení
Janusz Bialic - prezident, loděnice Damen, Kędzierzyn-Kożle, Polsko
Doc. Ing. Július Binder, dr.h.c. - bývalý riaditeľ Vodohospodárske výstavby Bratislava
Ing. Miroslav Brouček, Ph.D. - Fakulta stavební, ČVUT Praha
Bc. Irena Burešová - starostka města Přelouč
Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D. - profesor, Dopravní fakulta Jana Pernera, Univerzita Pardubice
Prof. Ing. Jindřich Cigánek, CSc. - odborník na revitalizaci krajiny, stavební expert – osobnost stavebnictví r. 2013, pořadatel „zakázané“ konference D-O-L 1973, zakládající děkan Fakulty stavební VŠB Technické univerzity Ostrava
Mgr. Jaroslav Čapek - advokát
Ing. Miloslav Černý, člen výboru Českého plavebního a vodocestného sdružení
Doc. Ing. František Čuba, CSc. - zemědělský expert, senátor Parlamentu ČR
Prof. Ing. Bedřich Duchoň, CSc. - člen Vědecké rady Fakulty dopravní ČVUT
Prof. Alfred Dubick - předseda, Rada Gospodarki Wodnej Regionu Wodnego Środkowej Odry we Wrocławiu, Polsko
Dr. Jerzy Dudek - lektor, Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu, Polsko
Elżbieta Marszałek - místopředseda, Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej, Polsko
Ing. arch. Jan Fibiger, CSc. - předseda správní rady ČVUT, předseda Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství
Ing. Lubomír Fojtů - člen výboru Českého plavebního a vodocestného sdružení
Jaroslav Foldyna - poslanec, Poslanecká sněmovna PČR
Zbigniew Forlita - majitel oderského přístavu Przystań-Kopanie, Polsko
Ing. Petr Forman - místopředseda Dopravní sekce Hospodářské komory ČR, bývalý náměstek ministra dopravy a ministra pro místní rozvoj ČR
Doc. Dr. Ing. Pavel Fošumpaur - Fakulta stavební, ČVUT Praha
Ing. František Fraus, CSc. - znalec v oboru těžba, odvětví těžba uhlí, těžba nerostů
Ing. Jiří Friedel - ředitel závodu Dolní Vltava, Povodí Vltavy, státní podnik
Prof. Ing. Pavel Gabriel, DrSc., dr.h.c. - emeritní profesor Stavební fakulty ČVUT Praha, čestný předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení, člen vědecké rady ministra dopravy ČR
Zbigniew Garbień - prezident, Związek Polskich Armatorów Śródlądowych, Polsko
Petr Gawlas - senátor, místopředseda Výboru pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí, místopředseda Podvýboru pro dopravu a hospodářství, Senát PSP ČR
Doc. Ing. Miroslav Grégr, CSc. - bývalý místopředseda vlády ČR a ministr průmyslu a obchodu ČR
Prof. Ing. Václav Havlíček, CSc. - Fakulta elektrotechnická ČVUT, bývalý rektor ČVUT Praha
Ing. Libor Hájek - prezident společnosti Eltodo, člen vědecké rady Fakulty dopravní, ČVUT

Praha
Ing. Jaromír Hladký, CSc. - Dopravno-vedecká spoločnosť, Slovensko
Ing. Ivan Hošek - vodohospodářský expert, prognostik
Ing. Vladimír Holčík - vodohospodářský expert, bývalý riaditeľ Výskumného ústavu vodného hospodárstva Bratislava, Slovensko
Prof. Stanisław Januszewski - předseda, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Polsko
Ing. Milan K. Jermář, DrSc. - vodohospodář a rozvojový expert OSN, KfW, ADB a Evropské komise, em. spolupracovník Centre for Natural Resources, Energy an Transport, UN New York
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. - Fakulta dopravní ČVUT v Praze, předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení
Ing. Martin Jurkovič, Ph.D. - katedra vodnej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita, Slovensko
RNDr. Vilibald Kakos - hydrometeorolog, emeritní člen Ústavu fyziky atmosféry AV ČR
Prof. Ing. Alica Kalašová, Ph.D. - katedra cestnej a mestskej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita, Slovensko
Władysław Kapeluszny - předseda, Kongregacja Przemysłwo Handlowa, Polsko
Ing. Jan Kareis, Ph.D. - pedagog Fakulty dopravní ČVUT Praha, ředitel projekční firmy Vodní cesty a.s.
Prof. Ing. Eva Kislingerová, CSc. - ekonomka, Vysoká škola ekonomická
doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D. - proděkan pro vědeckou a výzkumnou činnost
ČVUT v Praze Fakulta dopravní, Ústav dopravních systémů
Ing. Jiří Kotrba, MBA - starosta obce Urbanov
RNDr. Jan Koukal, CSc. - bývalý předseda vědecké rady Fyzikálního ústavu Akademie věd, primátor Prahy a velvyslanec ČR v Rakousku
Ing. Martin Králík, Ph.D. - Fakulta stavební, ČVUT Praha
Ing. Bohumil Kujal - předseda České společnosti vodohospodářské ČSSI
Ing. arch. Miroslav Kukrál - autor architektonického návrhu Křižovatky tří moří u Přerova
Ing. Pavel Kutálek - vodohospodářský expert, generální ředitel Pöyry Environment a.s.
Ing. Jiří Kratochvíl – člen představenstva Svazu dopravy ČR
Ing. Petr Lachnit, CSc. - bývalý ministr pro místní rozvoj ČR
Ing. Jiří Landa - expert na rozvoj dopravní infrastruktury a bezpečnost dopravy, technický ředitel, AF-Cityplan s.r.o.
Prof. Ing. František Lehovec - profesor ČVUT, člen Vědecké rady Ministerstva dopravy ČR, Fakulta stavební, ČVUT Praha
Ing. Martin Ludvík, Ph.D. - podnikatel
Paweł Macha - starosta, Gmina Kuźnia Raciborska, Polsko
Ing. Václav Matyáš - prezident, Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR
Ing. Petr Menšík - autorizovaný inženýr pro pozemní stavby; obchodní ředitel, Atelier Simona Group
Prof. Ing. Petr Moos, CSc. - Fakulta dopravní, ČVUT Praha, bývalý ministr dopravy ČR
Ing. Petr Morávek - starosta obce Břehy
Augustin Milata, a.i.arch. - autorizovaný architekt, ATELIER MILATA
Dr. Ing. Marian Milkowski - expert na vodní cesty a plavbu, Polsko
Vojtěch Mynář - místopředseda dopravního výboru Svazu měst a obcí ČR; bývalý europoslanec
Ing. Pavel Neset, CSc. - expert vodní dopravy Českého plavebního a vodocestného sdružení pro Moravu

Prof. Ing. Mirko Novák, DrSc. - Fakulta dopravní, ČVUT Praha
Ing. Václav Novák - pověřený řízením Státní plavební správy
Ing. Marek Novotný - podnikatel
Michal Pátek - podnikatel
Henryk Pierchała - lektor, člen člen regionální zkušební komise při Dyrektorze Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, Polsko
Kpt. Andrzej Podgórski - místopředseda, Zarząd Stowarzyszenie Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej, Polsko
Ing. Josef Podzimek - vodohospodářský a vodocestný expert, na rozvoji vodních cest v ČR se podílí od 60. let 20. století
JUDr. Stanislav Polčák - poslanec Evropského parlamentu, místopředseda Výboru pro regionální rozvoj Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR
Petr Poledník - předseda Regionální stavební společnosti Moravskoslezského kraje Svazu podnikatelů ve stavebnictví v ČR
Ing. Jaroslav Pospíšil - předseda Spolku pro podporu Pomoraví
Zbigniew Priebe - předseda, Bractwo Mokrego Pokładu
Mariusz Przybylski - ředitel, Urząd Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, Polsko
Joanna Przybyszewska - pełnomocnik Marszałka ds. Odry, Dolnośląski Urząd Marszałkowski, Wroclaw / zmocněnkyně Rady Dolnoslezského vojvodství pro řeku Odru, ředitelka odboru regionální politiky, Wroclaw, Polsko
Dr. Jan Pyś - ředitel, Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, Polsko
Ing. Milan Raba - statutární ředitel ČSPL a.s., člen představenstva Svazu dopravy ČR
Dr. Ivo Rýc - ředitel poradenských služeb Asociace financování infrastruktury pro mobilitu, o. s.
Doc. Ing. Ladislav Satrapa, CSc. - Fakulta stavební, ČVUT Praha
Ing. Jaromír Schling - bývalý ministr dopravy ČR
Ing. Vladislav Schrom - člen průmyslové komise Ministerstva průmyslu a obchodu ČR
Doc. Ing. Karel Sellner, CSc. - katedra managementu a ekonomiky podniku Univerzity J. E. Purkyně, Ústí nad Labem
Ing. Jan Skalický - předseda Asociace D-O-L, bývalý ředitel Ředitelství vodních cest ČR
Prof. Ing. Václav Skurovec, CSc. - Ústav logistiky a managementu dopravy, ČVUT Praha
Doc. Ing. Jarmila Sosedová, PhD. - vedúca Katedry vodnej dopravy, Fakulta PEDaS, Žilinská univerzita, Slovensko
Prof. Dr. Zdeněk Souček, DrSc. - profesor ekonomiky průmyslu, prezident Klubu Stratég
Stanisław Staniszewski - předseda, Rada Gospodarki Wodnej Regionu Wodnego Środkowej Odry w Gliwicach, Polsko
Ing. František Stolárik - předseda, Dopravno-vedecká spoločnosť, Slovensko
Ing. Michal Symerský - 2. náměstek hejtmana Olomouckého kraje
Doc. Ing. Jiří Sýkora, CSc. - zástupce vedoucího katedry telekomunikační techniky, ČVUT, Fakulta elektrotechnická v Praze.
Prof. Ing. Vladimír Strakoš, DrSc. - Vysoká škola logistiky o.p.s., zakládající rektor
Kpt. Czesław Szarek - kapitán, Przedsiębiorstwo Transportu Śródlądowego DOMMIL w Kędzierzynie-Koźlu; předseda Zarządu Stowarzyszenie Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej, Polsko
Mgr. Milena Šandová - ředitelka Těžební unie
Doc. Ing. Pavel Šaradín, CSc. - dopravní logistika, Vysoká škola logistiky o.p.s.
Ing. Miroslav Šourek - člen výboru Českého plavebního a vodocestného sdružení

Ing. Emanuel Šíp - dopravní expert, Allied Progress Consultants Association, bývalý generální ředitel Českých drah a náměstek ministra dopravy ČR
Ing. Zdeněk Škromach - místopředseda Senátu Parlamentu ČR, exministr práce a sociálních věcí
Ing. Jaromír Šlachta - emeritní vrchní rada odboru plavby Ministerstva dopravy ČR
Prof. Dr. Ing. Miloslav Šlezingr - Ústav tvorby a ochrany krajiny, Mendelova univerzita v Brně; Ústav vodních staveb, Fakulta stavební Vysoké učení technické v Brně
Ing. Pavel Švagr, CSc. - dopravní expert, zakládající ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury, bývalý náměstek gen. ředitele Českých drah
Doc. Ing. Michal Toman, CSc. - Fakulta stavební, ČVUT Praha
Dr. Bogdan Tomaszek - bývalý senátor a vojvoda Kędzierzyn-Koźle, Polsko
Gabriela Tomik - místostarostka, Gmina Kuźnia Raciborska, Polsko
Ing. Josef Tobola - místopředseda představenstva nadnárodní společnosti
Trans International Logistic Centrum Sp. z o.o. Wodzislaw, Polsko
Prof. Ing. František Trnka, CSc. - ekonom, bývalý děkan zlínské Fakulty managementu a ekonomiky Vysokého učení technického v Brně
Ing. Michael Trnka, CSc. - expert v oboru hydrotechniky, vedoucí pobočky Pöyry Praha, bývalý ředitel Ředitelství vodních cest ČR
Prof. Ing. Zdeněk Votruba, CSc. - člen vědecké rady Fakulty dopravní, Ústav dopravní telematiky, FD ČVUT Praha
Ing. Martin Weiss - podnikatel
Teresa Więckiewicz - předsedkyně, Lobbing Odrzański CIVITAS Christiana, Polsko
Ing. Eva Zamazalová - vodohospodář, dlouholetá provozní pracovnice Povodí Moravy
Ing. Vladimír Žák - dopravní expert, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
Doc. Ing. Pavel Žarnay, CSc. - katedra vodnej dopravy, Fakulta PEDaS, Žilinská univerzita, Slovensko
Tadeusz Zuber - sekretář, Komisja Gospodarki Wodnej przy Krajowej Izbie Gospodarczej, Polsko

V Praze dne 22. prosince 2014