

PŘEDSTAVILI JSME METRO PRO SOFII

WE PRESENTED THE METRO
TRAIN FOR SOFIA

ŠKODOVÁK



OBSAH CONTENTS

| AKTUALITY NEWS

- 3** **Prestižní titul z Londýna ocenil rozvoj Škodovky /**
Prestigious London title recognises Škoda's development
- 3** **EXPO Ferroviaria 2025: Posilujeme pozici v Itálii /**
EXPO Ferroviaria 2025: Strengthening our position in Italy

| SKUPINA GROUP

- 4** **Nové tramvaje pro Prahu mají schválení /**
New trams for Prague have been approved
- 6** **Plzeňská výroba hlásí rekord ve výrobě tramvají /**
Record-breaking tram production in Pilsen
- 11** **Veletrh Busworld: Ukázali jsme nejmodernější**
elektrobus pro Prahu / Busworld trade fair:
Showcasing the most advanced electric bus for Prague
- 12** **Představili jsme metro pro Sofii /**
We presented the metro train for Sofia
- 13** **Bezpečnost tramvajové dopravy? Polská Vratislav**
volí náš systém ACS! / Tram transport safety?
Wrocław, Poland chooses our ACS system!

- 15** **Smart Depot ukazuje dopravu budoucnosti /**
Smart Depot shows the future of transport
- 16** **Sobieski Forum ve Varšavě: Přispěli jsme**
k debatě o budoucnosti Evropy /
Sobieski Forum in Warsaw: We contributed
to the debate on the future of Europe
- 17** **Ostrava sází na naše moderní trolejbusy /**
Ostrava relies on our modern trolleybuses

| ROZHOVOR INTERVIEW

- 7** **Daniel Adam: Za historickými čísly stojí lidé**
a jejich nasazení / Daniel Adam: Behind the record
figures are people and their dedication
- 18** **Iveta Hájková: Kapela je pro nás víc než**
jen muzika / Iveta Hájková: The band means
more to us than just music



PRESTIŽNÍ TITUL Z LONDÝNA OCENIL ROZVOJ ŠKODOVKY

Výrobce roku podle poroty Global Light Rail Awards? Škoda Group! Právě toto ocenění přineslo slavnostní vyhlášení prestižní mezinárodní soutěže, které 1. října hostila britská metropole Londýn. Odborná porota Global Light Rail Awards vyzdvihla hned několik faktorů, které nás vynesly na první místo mezi konkurencí – především silný rozvoj a neustálý růst celé skupiny, ale také naši transformaci ve významného globálního hráče v oblasti udržitelné a digitálně řízené veřejné dopravy. Jen v roce 2024 naše společnost dodala více než 430 vozů a získala významné kontrakty, například dodávky elektrických jednotek pro Bulharsko či dopravce RegioJet, stejně jako tramvaje a trolejbusy pro řadu evropských měst.

PRESTIGIOUS LONDON TITLE RECOGNISES ŠKODA'S DEVELOPMENT

Manufacturer of the Year according to the Global Light Rail Awards jury? Škoda Group! This award was presented at the prestigious international competition held in London, UK, on 1 October. The expert jury of the Global Light Rail Awards highlighted several factors that earned us first place – above all, the strong development and continuous growth of the entire group, as well as our transformation into a major global player in the field of sustainable and digitally controlled public transport. In 2024 alone, our company delivered more than 430 vehicles and secured major contracts, including the supply of electric units for Bulgaria and the RegioJet carrier, as well as trams and trolleybuses for a number of European cities.



EXPO FERROVIARIA 2025: POSILUJEME POZICI V ITÁLII

Itálie je pro nás jedním z velmi důležitých evropských trhů. Proto jsme samozřejmě nemohli chybět na nejvýznamnější železniční události v Itálii – veletrhu EXPO Ferroviaria 2025 v Miláně. Akce letos přilákala téměř 300 vystavovatelů ze 16 zemí a počet návštěvníků výrazně přesáhl hranici deseti tisíc.

Hlavním bodem naší prezentace v Miláně byl významný projekt nových tramvají pro italské město Bergamo. Právě během veletrhu se naše Vice President South & East Europe Olesea Lachi setkala na společném jednání se zástupci našeho zákazníka z Bergama. Vozidla pro Bergamo jsou představiteli nové generace tramvají z platformy ForCity Classic a jejich výroba je aktuálně v plném proudu.

EXPO FERROVIARIA 2025: STRENGTHENING OUR POSITION IN ITALY

Italy is one of our most important European markets. That is why we could not miss the country's leading railway event – the EXPO Ferroviaria 2025 trade fair in Milan. This year, the fair attracted nearly 300 exhibitors from 16 countries, and the number of visitors well exceeded ten thousand.

The main focus of our presentation in Milan was a major project involving new trams for the Italian city of Bergamo. During the trade fair, our Vice President for South & East Europe, Olesea Lachi, met with representatives of our customer from Bergamo for joint discussions. The trams for Bergamo are part of a new generation from the ForCity Classic platform, and their production is currently in full swing.





NOVÉ TRAMVAJE PRO PRAHU MAJÍ SCHVÁLENÍ

NEW TRAMS FOR PRAGUE
HAVE BEEN APPROVED

NAŠE NOVÁ TRAMVAJ PRO PRAHU ÚSPĚŠNĚ PROŠLA PROCESEM TYPOVÉHO SCHVÁLENÍ A HOMOLOGACE. VÝZNAMNÝ PROJEKT MÁ TAK ZA SEBOU KLÍČOVÝ MILNÍK.

OUR NEW TRAM FOR PRAGUE HAS SUCCESSFULLY PASSED THE TYPE-APPROVAL AND HOMOLOGATION PROCESS. THIS SIGNIFICANT PROJECT HAS THEREFORE REACHED A KEY MILESTONE.

„Úspěšné získání homologace je stěžejním krokem k dokončení celé první série tramvají Škoda ForCity Plus 52T. Je nám velkou ctí dodávat tramvaje pro naše hlavní město a těší nás, že se výrobu i dodávky daří postupně dokončovat v plánovaných termínech a bez komplikací. Je to úctyhodná práce našeho týmu, když dokázal získat schválení vozidla pouhých 16 měsíců od zahájení výroby,“ říká CEO Škoda Group Petr Novotný.

Naše tramvaje Škoda ForCity Plus 52T pro Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) nejprve obstály ve všech technických zkouškách a najezdily potřebných 20 tisíc kilometrů s cestujícími. A nyní získaly klíčová schválení.

“Successful approval is a key step towards completing the entire first series of Škoda ForCity Plus 52T trams. We are very honoured to supply trams for our capital city and are pleased that production and deliveries are gradually being completed on schedule and without complications. It is a remarkable achievement by our team to have obtained vehicle approval just 16 months after the start of production,” says Petr Novotný, CEO of Škoda Group.

Our Škoda ForCity Plus 52T trams for the Prague Public Transport Company (DPP) first passed all technical tests and completed the required 20,000 kilometres with passengers. They have now received the key approvals.

„Pro tramvaje Škoda ForCity Plus 52T máme úspěšně za sebou proces homologace nového typu vozidla. Velmi oceňuji, že celý projekt běží podle harmonogramu, což je u dodávek nových vozidel v dnešní době ohromný úspěch. Než budeme moci nové tramvaje Škoda ForCity Plus 52T nasadit do pravidelného provozu, musíme u každého nově dodaného vozu provést povinné zkušební jízdy, technicko-bezpečnostní zkoušky a výrobce následně odstranit případné nalezené nedostatky. Pro každé vozidlo potřebujeme od Drážního úřadu ČR získat průkaz způsobilosti a smluvně musí přejít do majetku DPP. Paralelně s tím běží školení našich řidičů na nový typ tramvají. Očekávám, že pravidelný provoz s prvními vozy zahájíme za cca tři týdny v souladu s dříve oznámeným harmonogramem,“ říká Jan Šurovský, místopředseda představenstva a technický ředitel DPP – Povrch.

“We have successfully completed the homologation process for the new Škoda ForCity Plus 52T tram model. I greatly appreciate that the entire project is running according to schedule, which is a tremendous achievement for new vehicle deliveries these days. Before we can put the new Škoda ForCity Plus 52T trams into regular service, we must perform mandatory test runs and technical safety tests on each newly delivered vehicle, and the manufacturer must then remedy any deficiencies found. We need to obtain a certificate of conformity for each vehicle from the Czech Railway Authority, and they must be transferred to DPP's ownership by contract. At the same time, our drivers are being trained on the new type of tram. I expect that we will start regular operation with the first vehicles in about three weeks, in accordance with the previously announced schedule,” says Jan Šurovský, Vice-Chairman of the Board of Directors and Technical Director of DPP – Povrch.



Právě dodržování časového harmonogramu a rychlá realizace doprovází projekt pražských tramvají 52T od prvopočátku. Projekt odstartoval v prosinci 2023 podpisem rámcové smlouvy. Následně si v lednu 2024 poprvé veřejnost mohla prohlédnout, jak bude nová tramvaj vypadat, včetně jejího moderního designu a technických řešení. V červnu téhož roku jsme se pustili do výroby, první vozy spatřily světlo světa na začátku roku 2025. V září 2025 všechny vozy úspěšně splnily podmínku předepsaného nájezdu 20 tisíc kilometrů s cestujícími, čímž završily proces ověřování provozní spolehlivosti. V říjnu 2025 tramvaje, tramvaje získaly typové schválení a certifikaci provozu. Každá jednotlivá tramvaj ještě dostane průkaz způsobilosti, který vydává Drážní úřad. Poté může být konkrétní vůz zařazen do pravidelného provozu s cestujícími. ■

Adherence to the schedule and rapid implementation have accompanied the Prague Škoda ForCity Plus 52T tram project from the very beginning. The project was launched in December 2023 with the signing of a framework agreement. Subsequently, in January 2024, the public was able to see for the first time what the new tram would look like, including its modern design and technical solutions. In June of the same year, we began production, with the first cars seeing the light of day in early 2025. In September 2025, all cars successfully met the requirement of 20,000 kilometres of passenger mileage, completing the operational reliability verification process. Now, in October 2025, the trams have obtained type approval and operational certification. Each individual tram will also receive a certificate of suitability issued by the Railway Authority. After that, the specific vehicle can be put into regular passenger service. ■





RECORD-BREAKING TRAM PRODUCTION IN PILSEN

PLZEŇSKÁ VÝROBA HLÁSÍ REKORD VE VÝROBĚ TRAMVAJÍ

ŠESTNÁCT VYROBENÝCH TRAMVAJÍ ZA JEDINÝ MĚSÍC: PLZEŇSKÁ
VÝROBA V ZÁŘÍ LETOŠNÍHO ROKU DOSÁHLA HISTORICKÉHO REKORDU!

SIXTEEN TRAMS MANUFACTURED IN A SINGLE MONTH – OUR PILSEN
SITE REACHED A HISTORIC RECORD THIS SEPTEMBER!

„Výroba tramvají je na historickém maximu už druhý měsíc za sebou. V srpnu jsme pro naše zákazníky vyrobili 13 tramvají, a v září to bylo již zmíněných rekordních 16 tramvají, které jsme předali zákazníkům,“ říká Vice President Operations Škoda Group Jaromír Urbánek. Dosažené číslo odráží rostoucí rozsah dodávek těchto vozidel pro zákazníky doma i v Evropě.

V letošním roce by mělo brány plzeňské výroby opustit více než 120 tramvají. I tento údaj je rekordní – půjde o nejvyšší počet vyrobených tramvají v jednom roce v historii Škodovky. „Za těmito čísly stojí samozřejmě usilovná práce mnoha lidí. Není jednoduché zvládnout produkci tramvají pro celou řadu různých zákazníků, a věnovat se výrobě několika typů vozidel najednou,“ vysvětluje Jaromír Urbánek. Ten směřuje uznání nejen ke kolegům a kolegyním z výroby. „Chtěl bych ocenit všechny, kdo se na tomto úkolu podílejí,“ říká Jaromír Urbánek. „Zvládnutí rekordní výroby ukazuje, že se nám daří zlepšovat spolupráci mezi jednotlivými týmy v celé firmě, což je podle mého názoru klíčový faktor úspěchu,“ zdůrazňuje Jaromír Urbánek. ■

“Tram production has been at an all-time high for the second month in a row. In August, we produced 13 trams for our customers, and in September we delivered a record 16,” says Jaromír Urbánek, Vice President of Operations at Škoda Group. This achievement reflects the growing volume of tram deliveries to customers both in the Czech Republic and across Europe.

This year, more than 120 trams are expected to roll out of our Pilsen production facility. This is also a record – the highest number of trams manufactured in a single year in Škoda's history. “Of course, these figures are the result of the hard work of many people. It's not easy to manage tram production for a wide range of different customers while being involved in manufacturing several types of vehicles at the same time,” explains Jaromír Urbánek. He extends his appreciation not only to his colleagues in production “I would like to thank everyone involved in this achievement,” says Jaromír Urbánek. “Reaching record production levels shows that we are succeeding in improving cooperation between teams across the company, which I believe is a key factor for success,” he emphasises. ■





DANIEL ADAM: ZA HISTORICKÝMI ČÍSLY STOJÍ LIDÉ A JEJICH NASAZENÍ

DANIEL ADAM:
BEHIND THE RECORD FIGURES
ARE PEOPLE AND THEIR
DEDICATION

NĚMECKÁ MĚSTA JAKO MANNHEIM, BONN, FRANKFURT NAD ODROU, BRANIBOR NAD HAVOLOU, ALE TŘEBA I ČESKÁ PRAHA A BRNO. PRÁVĚ TAM ZAMÍŘILY TRAMVAJE, KTERÉ JSME VYROBILI V ZÁŘÍ LETOŠNÍHO ROKU – V MĚSÍCI, KTERÝ SE V TOMTO OHLEDU ZAPSAL DO HISTORIE NAŠÍ SPOLEČNOSTI JAKO REKORDNÍ. „OBJEM VÝROBY ZÁSADNĚ ROSTE, ALE NEJDE JEN O POČTY TRAMVAJÍ. ZÁROVEŇ MUSÍME ZAJISTIT VYSOKOU KVALITU, ABYCHOM SPLNILI OČEKÁVÁNÍ ZÁKAZNÍKŮ,“ ZDŮRAŽŇUJE PRODUCTION DIRECTOR ŠKODA TRANSPORTATION DANIEL ADAM.

GERMAN CITIES SUCH AS MANNHEIM, BONN, FRANKFURT (ODER), BRANDENBURG AN DER HAVEL, AS WELL AS PRAGUE AND BRNO IN THE CZECH REPUBLIC – THESE ARE THE DESTINATIONS OF THE TRAMS WE PRODUCED IN SEPTEMBER, A MONTH THAT WENT DOWN IN OUR COMPANY'S HISTORY AS A RECORD-BREAKING ONE. "PRODUCTION VOLUMES ARE GROWING SIGNIFICANTLY, BUT IT'S NOT JUST ABOUT THE NUMBER OF TRAMS. WE ALSO HAVE TO ENSURE HIGH QUALITY TO MEET CUSTOMER EXPECTATIONS," EMPHASISES DANIEL ADAM, PRODUCTION DIRECTOR AT ŠKODA TRANSPORTATION.

CO VŠECHNO STOJÍ ZA REKORDNÍ VÝROBOU?

Tím nejdůležitějším prvkem jsou samozřejmě naši lidé a jejich odhodlání takovou porci práce zvládnout. Byly týdny, kdy jsme museli pracovat o víkendech, v mimořádných směnách, a já za tohle nasazení chci všem svým kolegyním a kolegům poděkovat. Zvládnout příliv nových zakázek a růst počtu tramvají samozřejmě nebylo vůbec jednoduché.

PRÁVĚ KVŮLI NÁRŮSTU VÝROBY JSTE LETOS SPUSTILI VELKOU NÁBOROVOU AKCI, ŽE?

Díky výborné práci našeho HR týmu jsme během poměrně krátké doby významně personálně posílili, a to o více než 200 lidí, což je skutečně velké číslo. Přijímali jsme pracovníky do celé výroby – především na pozice elektromechaniků, zámečníků, svářečů a lepičů. V poslední době nám pomohly i posily ze zahraničí. Do týmu přišli noví kolegové a kolegyně z Filipín – pracovníci s předchozí zkušeností ze strojírenské výroby.

VYRÁBÍME SLOŽITÉ PRODUKTY, TAKŽE POTŘEBUJEME ZEJMÉNA KVALIFIKOVANÉ ZAMĚSTNANCE. ALE I TI SI ASI MUSEJÍ OSVOJIT ŘADU NOVÝCH ZNALOSTÍ?

Přesně tak. Musejí zvládnout úkoly spojené se specifickou výrobou kolejových vozidel. Nováčky proto vždy musí projít naším výcvikovým centrem, aby se například zvládli orientovat v technické dokumentaci

WHAT'S BEHIND THIS RECORD PRODUCTION?

The most important factor is, of course, our people and their determination to manage such a demanding workload. There were weeks when we had to work weekends and extra shifts, and I'd like to thank all my colleagues for their dedication. Coping with the influx of new orders and the increase in tram production was by no means an easy task.

IT WAS PRECISELY THE INCREASE IN PRODUCTION THAT LED YOU TO LAUNCH A MAJOR RECRUITMENT CAMPAIGN THIS YEAR, WASN'T IT?

Thanks to the excellent work of our HR team, we've significantly strengthened our workforce in a relatively short period, adding more than 200 people – a really impressive number. We've been recruiting employees across the entire production process, mainly for positions such as electrical engineers, locksmiths, welders and gluers. Recently, we've also been supported by reinforcements from abroad. New colleagues from the Philippines have joined the team – experienced professionals with a background in engineering production.

WE MANUFACTURE COMPLEX PRODUCTS, SO ABOVE ALL WE NEED SKILLED EMPLOYEES. BUT EVEN THEY PROBABLY HAVE TO LEARN A LOT OF NEW THINGS, DON'T THEY?

Exactly. They have to master tasks specific to rail vehicle production. Newcomers therefore always go through our training centre, where

a osvojili si další potřebné znalosti. Pak následuje zaučení přímo na samotné dílně, kde nováčci získávají nejvíce konkrétních dovedností, a tam se zaměřujeme i na kvalitu jejich práce. Moc rád bych v téhle souvislosti ocenil kolegy a kolegyně z výroby, kteří se nově přichozím zaměstnancům v uplynulých měsících věnovali a podali jim pomocnou ruku, aby rychle zapadli do týmu.

ZMĚNILA SE NĚJAK ORGANIZACE VÝROBY TRAMVAJÍ?

Abychom růst zvládli, montáž probíhá ve dvou oddělených tramvajových provozech. Ty mají vlastní vedoucí a oddělená pracoviště. Byl to nezbytný krok k tomu, abychom byli schopni řídit všechny projekty dodávek tramvajů, kterých je aktuálně v plzeňské výrobě hned několik.

NA ZAČÁTKU JSTE ZMÍNIL NEJEN ROSTOUCÍ KVANTITU, ALE TAKÉ TLAK NA KVALITU VÝROBY...

To je stálá a velká výzva. Naši zákazníci mají opravdu vysoké nároky a tomu musí odpovídat i kvalita naší práce, každého jednotlivého zaměstnance. To je samozřejmě složitější v době, kdy přijímáte stovky pracovníků. Proto znovu připomínám zásadní roli těch mých kolegů, kteří přímo pomáhají se zaučením nových lidí – mají obrovský přínos k rozvoji celé firmy, odvádějí nadstandardní práci, často nad rámec svých povinností. Patří jim můj velký respekt.

POMOHLY ZVLÁDNOUT NÁRŮST VÝROBY TAKÉ NOVÉ INVESTICE, KTERÉ JSME V PLZNI UDĚLALI?

Určitě. Průběžně pracujeme na navýšení kapacit a také investujeme do nových technologií. Snažíme se například řešit „úzká místa“ ve výrobě, která brání plynulému toku produkce. Hodně nám pomohlo vybudování nové zkušebny, která slouží zejména k oživování našich vozidel. Vyčlenili jsme také koleje v bývalé hale výzkumu, a tím vzniklo předávací pracoviště, kde připravujeme vozy na přejímky. Mezi zásadní kroky patřilo otevření nové svařovny v hale IBZ. Pomohlo nám také přestěhování předmontáže – tedy výroby kabelových svazků a rozvaděčů – do nových větších prostor. Děláme také mnohé pro vyšší bezpečnost a zjednodušení práce. Tady mám na mysli třeba investice do lávek pro tramvaje, které slouží k pohodlnější a snazší montáži na střeších vozidel. Tyto lávky mají moderní záchytný systém, který brání pádu z výšky.

they learn, for example, how to work with technical documentation and acquire other essential knowledge. This is followed by on-the-job training in the workshop, where they gain the most specialised skills and where we also focus on the quality of their work. In this context, I'd like to express my appreciation to my colleagues in production who, over the past few months, have devoted their time to new employees and given them a helping hand to help them quickly settle into the team.

HAS THE ORGANISATION OF TRAM PRODUCTION CHANGED IN ANY WAY?

To manage this growth, assembly now takes place in two separate tram production units, each with its own manager and dedicated workplaces. This was a necessary step to enable us to handle all tram delivery projects, several of which are currently in production in Pilsen.

AT THE BEGINNING, YOU MENTIONED NOT ONLY INCREASING PRODUCTION VOLUMES BUT ALSO THE PRESSURE ON QUALITY...

This is a constant and significant challenge. Our customers have very high expectations, and the quality of our work – and that of each individual employee – must meet those expectations. This naturally becomes more difficult when you're hiring hundreds of new employees. That's why I'd like to emphasise the crucial role played by my colleagues who are directly involved in training new employees – they make an enormous contribution to the development of the entire company, doing exceptional work that often goes beyond the scope of their duties. They have my utmost respect.

DID THE NEW INVESTMENTS WE'VE MADE IN PILSEN ALSO HELP TO MANAGE THE INCREASE IN PRODUCTION?

Definitely. We are continuously working to increase capacity and invest in new technologies. For example, we're addressing production bottlenecks that hinder a smooth workflow. The construction of a new testing facility, primarily used for vehicle testing, has been a major help. We've also set aside tracks in the former research hall, creating a handover area where vehicles are prepared for acceptance. One of the key steps was the opening of a new welding shop in the IBZ hall. Moving pre-assembly – that is, the production of cable harnesses and switchboards – to new, larger premises has also proved beneficial. We're also doing a great deal to improve safety and simplify work. For example, we've invested in tram walkways that make roof assembly more comfortable and efficient. These walkways are equipped with a modern restraint system to prevent falls from height.





ZMÍNÍTE I NĚKTERÉ NOVÉ TECHNOLOGIE?

Roste význam robotických pracovišť, které u některých tramvají využíváme ke svařování rámu podvozků. Nejnovější a už čtvrté robotické pracoviště slouží k výrobě podestav hrubých staveb tramvají pro Prahu. Ale tím výčet moderních technologií samozřejmě nekončí – zmínit mohou třeba laserové svařování nebo 3D tisk.

CO JE Z VAŠEHO POHLEDU NA VÝROBĚ TRAMVAJÍ NÁROČNÉ – KROMĚ TOHO, ŽE JDE O TECHNICKY VELMI SLOŽITÝ PRODUKT? KTEROU OBTÍŽ BY SI TŘEBA LAIK NEUVĚDOMIL?

Možná můžeme zmínit velmi složitou logistiku, která je s takovou výrobou spojená. Většina tramvají se skládá ze tří až pěti článků, které procházejí montážemi zvlášť. S tím je spojená řada manipulačních prací a přesunů mezi jednotlivými výrobními stanovišti. Než jednotlivé články projdou výrobní linkou a tramvaj se spojí do výsledného vozidla, je to spousta práce. Ze svařovny do lakovny, pak na lepení, do vodního boxu, pak na několik stanovišť montáže. Tramvaj se spojí, pak jde na zkušebnu, zpátky na dokončení, pak na druhou zkušebnu, na trať, pak na dokončení a interní přejímku, a pak na předávací pracoviště. Z tohoto neúplného výčtu výrobních operací je jasné, jak náročná výroba tramvají je (*úsměv*).

VY JSTE KOVANÝ ŠKODOVÁK, VE FIRMĚ PŮSOBÍTE UŽ SEDMNÁCT LET, TAKŽE MŮŽETE SROVNÁVAT. JAKOU CESTU PODLE VÁS ZA TU DOBU URAZILA?

Ten rozvoj je obrovský. Výrobní zázemí se za tu dobu mnohonásobně rozšířilo. To též platí o portfoliu výrobků, počtu zemí, kam dodáváme, a míst, kde výrobně nebo obchodně působíme. Myslím, že si to před těmi zhruba dvaceti lety asi nikdo z nás neuměl představit.

JAKÉ BYLY VAŠE PROFESNÍ ZAČÁTKY?

Od mládí mě bavil svět kolejových vozidel, takže volba byla jasná – železniční průmyslovka (*úsměv*). Dlouho jsem pak působil v CZ LOKO v České Třebové, kde jsem se toho naučil opravdu hodně – vedle výroby jsem pracoval jako technolog, logistik, ale třeba i vedoucím IT, kdy jsem se podílel na zavádění nových informačních systémů. Pak přišlo „lano“ ze Škodovky a já tuhle nabídku přijal. Bylo to v době, kdy se tady v Plzni výroba dopravní techniky stěhovala do nových hal – spousta věcí v té době začínala od nuly. Zajímavé roky...



Zákazníci mají opravdu vysoké nároky a tomu musí odpovídat i kvalita naší práce

Our customers have very high expectations, and the quality of our work must meet them

ARE THERE ANY NEW TECHNOLOGIES YOU'D HIGHLIGHT?

The importance of robotic workstations, which we use to weld chassis frames on some trams, is growing. The latest – our fourth robotic workstation – is used to produce subassemblies for tram bodies for Prague. But of course, the list of modern technologies doesn't end there – I can also mention laser welding and 3D printing.

FROM YOUR PERSPECTIVE, WHAT ARE THE MAIN CHALLENGES IN TRAM MANUFACTURING – APART FROM THE FACT THAT THESE ARE TECHNICALLY VERY COMPLEX PRODUCTS? WHAT DIFFICULTIES MIGHT A LAYPERSON NOT BE AWARE OF?

Perhaps we could mention the highly complex logistics involved in tram production. Most trams consist of three to five sections, which are assembled separately. This requires a great deal of handling and movement between individual production stations. A lot of work takes place before the individual sections pass through the production line and the tram is assembled into the final vehicle. From the welding shop to the paint shop, then to the gluing station, the water box, and several assembly stations. The tram is then assembled, moves to the testing room, back to completion, then to a second testing room, to the track, back again for final completion and internal acceptance, and finally to the handover area. Even from this incomplete list of production stages, it's clear how demanding tram manufacturing really is (*smiles*).

”

Rád bych ocenil ty, kteří nově příchozím zaměstnancům podali pomocnou ruku

I'd like to commend everyone who has lent a helping hand to new employees

PŘES POST VEDOUČÍHO MONTÁŽE JSTE SE PAK DOSTAL NA POZICI VÝROBNÍHO ŘEDITELE. KTERÁ ZE ZAKÁZEK VÁM NEJVÍCE PŘIROSTLA K SRDCI?

Těžká volba, ale určitě si v první řadě vzpomenu na dobu, kdy se nám podařilo úspěšně dokončit první jednopodlažní jednotku RegioPanter. To byl start důležité éry Škodovky, velký úspěch, zároveň to bylo období obrovského tlaku, aby se tuto důležitou zakázku podařilo zvládnout.

A KDYŽ DNEŠNÍ POVÍDÁNÍ NESE TÉMA TRAMVAJÍ – CO Z TÉHLE OBLASTI?

Moc se mi líbí naše nejnovější tramvaj pro Prahu. Ten design, špičkové technické řešení a zároveň skvělý komfort... Ocenil bych ji jako technik i jako cestující. A jako zástupce naší výroby mám radost, že si ji chválí zákazník. Těší mě, jak skvěle se podařilo zvládnout homologaci, a to, že tramvaj brzy vyrazí do pravidelného provozu v hlavním městě. Ted' se všichni soustředíme na sériovou výrobu. Věřím, že to společně zvládneme. ■

YOU'RE A SEASONED ŠKODA EMPLOYEE, HAVING WORKED FOR THE COMPANY FOR SEVENTEEN YEARS, SO YOU'RE IN A GOOD POSITION TO COMPARE. HOW DO YOU THINK THE COMPANY HAS EVOLVED DURING THAT TIME?

The growth has been tremendous. Our production facilities have expanded many times over during that period. The same applies to our product portfolio, the number of countries we supply, and the locations where we manufacture or operate. I don't think any of us could have imagined this twenty years ago.

WHAT WERE YOUR EARLY CAREER EXPERIENCES LIKE?

Since my youth, I've been fascinated by the world of rail vehicles, so the choice was clear – railway engineering school (*smiles*). I then spent many years at CZ LOKO in Česká Třebová, where I learned a great deal. In addition to production, I worked as a technologist, logistician and even IT manager, where I was involved in implementing new information systems. Then I received an offer from Škoda – and I accepted. It was at a time when the production of transport technology in Pilsen was moving to new halls – many things were starting from scratch back then. Interesting years indeed...

AFTER WORKING AS ASSEMBLY MANAGER, YOU THEN BECAME PRODUCTION DIRECTOR. WHICH OF THE PROJECTS HAVE YOU GROWN MOST FOND OF?

It's a difficult choice, but I definitely remember the time when we successfully completed the first single-deck RegioPanter unit. That marked the beginning of an important era for Škoda – a great success, but at the same time a period of enormous pressure to deliver this key project.

AND SINCE TODAY'S DISCUSSION IS ABOUT TRAMS, WHAT ABOUT THIS AREA?

I really like our latest tram for Prague. The design, the cutting-edge technical solutions and the excellent comfort... I appreciate it both as an engineer and as a passenger. And as a representative of our production, I'm delighted that customers are praising it. I'm also very pleased with how smoothly the homologation process went and that the tram will soon be entering regular service in the capital. Now we're all focusing on series production. And I'm confident that together we can achieve it. ■



VELETRH BUSWORLD: UKÁZALI JSME NEJMODERNĚJŠÍ ELEKTROBUS PRO PRAHU

**BUSWORLD TRADE FAIR:
SHOWCASING THE MOST
ADVANCED ELECTRIC BUS
FOR PRAGUE**

NÁŠ NEJNOVĚJŠÍ ELEKTROBUS, KTERÝ JSME VYVINULI PRO PRAHU VE SPOLUPRÁCI SE SPOLEČNOSTÍ SOR, BYL HLAVNÍM MAGNETEM NAŠÍ PREZENTACE NA VELETRHU BUSWORLD. / OUR LATEST ELECTRIC BUS, WHICH WE DEVELOPED FOR PRAGUE IN COOPERATION WITH SOR, WAS THE MAIN ATTRACTION OF OUR PRESENTATION AT THE BUSWORLD TRADE FAIR.

Akce, kterou na začátku října hostil belgický Brusel, patří k největším událostem v odvětví osobní dopravy a dlouhodobě slouží jako ukazatel vývoje světového autobusového průmyslu.

Nový dvanáctimetrový elektrický autobus, který jsme na veletrhu vystavovali, je ideálním řešením pro města s existující tramvajovou nebo trolejbusovou sítí. Díky dvupólovému nabíjení se může dobít přímo z trolejového vedení i ze standardních dobíjecích stanic, čímž se hladce integruje do stávající infrastruktury. S dojezdem až 300 km nabízí cestujícím pohodlí, bezpečnost a plynulou jízdu.

Na oborovém setkání Busworld jsme se prezentovali prostřednictvím vlastního veletržního stánku. Ten sloužil nejen jako základna pro setkání našich zástupců se zákazníky, současnými i potenciálními partnery a odbornou veřejností, ale také jako prostor pro prezentaci našich inovativních řešení pro moderní městskou mobilitu.

Bruselský veletrh Busworld letos nabídl zázemí pro více než 500 vystavovatelů ze 40 zemí. Mezi nimi nechyběla ani naše sesterská turecká společnost TEMSA. Ta na veletrhu představila několik zajímavých inovací v čele s elektrickým městským autobusem Avenue Neo. ■

The event, held in Brussels, Belgium, at the beginning of October, is one of the largest in the passenger transport sector and has long served as a benchmark for developments in the global bus industry.

The new 12-metre electric bus we exhibited at the fair is the ideal solution for cities with existing tram or trolleybus networks. Thanks to its dual-pole charging system, it can be recharged directly from overhead lines or standard charging stations, allowing it to integrate seamlessly into existing infrastructure. With a range of up to 300 km, it offers passengers comfort, safety and a smooth ride.

We presented ourselves at the Busworld trade fair with our own exhibition stand. This served not only as a base for our representatives to meet with customers, current and potential partners, and industry professionals, but also as a space to showcase our innovative solutions for modern urban mobility.

This year's Busworld trade fair in Brussels provided a platform for more than 500 exhibitors from 40 countries. Among them was our Turkish sister company, TEMSA, which presented several exciting innovations, led by the Avenue Neo electric city bus. ■





PŘEDSTAVILI JSME METRO PRO SOFII

WE PRESENTED THE METRO TRAIN FOR SOFIA

V ROLI OBLETOVANÉ CELEBRITY, NA KTEROU MÍŘÍ HLEDÁČKY KAMER A FOTOAPARÁTŮ, SE NEDÁVNO V NAŠEM PLZEŇSKÉM AREÁLU OCITLA SOUPRAVA METRA PRO SOFII. NOVINKU URČENOU PRO BULHARSKÉ HLAVNÍ MĚSTO JSME TOTIŽ V ŘÍJNU POPRVÉ VEŘEJNĚ PŘEDSTAVILI NOVINÁŘŮM. / A METRO TRAIN SET FOR SOFIA RECENTLY FOUND ITSELF IN THE ROLE OF A CELEBRATED CELEBRITY, SURROUNDED BY CAMERAS AND PHOTO LENSES, AT OUR PILSEN FACILITY. WE FIRST PUBLICLY PRESENTED THIS NEW PRODUCT, DESIGNED FOR THE BULGARIAN CAPITAL, TO JOURNALISTS IN OCTOBER.

Náš COO Zdeněk Sváta při té příležitosti potvrdil, že významný exportní projekt pokračuje podle plánu. „Už v listopadu přepravíme první soupravu do Sofie a v první polovině příštího roku chceme dokončit celou zakázku. Jsme hrdí, že můžeme přispět k modernizaci městské dopravy v další evropské metropoli,“ řekl Zdeněk Sváta.

Sofijské metro denně přepraví přibližně 400 tisíc cestujících a škodovacká vozidla se tak stanou významnou posilou vozového parku. Do bulharského hlavního města dodáme celkem osm moderních čtyřvozových souprav, které dopravci přinesou nízkou energetickou náročnost i nižší provozní náklady. V bulharském hlavním městě jezdí metro částečně také po povrchu a tomu odpovídá i konstrukce našich vozidel. Nové soupravy budou mít s ohledem na teplé podnebí i výkonnou klimatizaci.

Aktuální dodávka metra pro Sofii není zdaleka jediným naším kontraktem pro Bulharsko z posledních let. Od roku 2010 získala pětice bulharských měst celkem 210 škodovackých trolejbusů. Pro tamní železnici zase dodáme 25 nových elektrických vlaků. ■

On this occasion, our COO, Zdeněk Sváta, confirmed that this significant export project is proceeding according to plan. "We will transport the first train to Sofia in November, and we aim to complete the entire order in the first half of next year. We are proud to contribute to the modernisation of urban transport in another European metropolis," said Zdeněk Sváta.

The Sofia metro carries approximately 400,000 passengers daily, and Škoda vehicles will therefore make a significant contribution to the fleet. We will deliver a total of eight modern four-car trains to the Bulgarian capital, offering low energy consumption and reduced operating costs for the operator. As the metro in Sofia partly operates above ground, the vehicle design has been adapted accordingly. Given the warm climate, the new trains will also be equipped with powerful air-conditioning.

The current metro delivery for Sofia is by no means our only contract in Bulgaria in recent years. Since 2010, five Bulgarian cities have received a total of 210 Škoda trolleybuses. In addition, we will be supplying 25 new electric trains for the national railway. ■





BEZPEČNOST TRAMVAJOVÉ DOPRAVY? POLSKÁ VRATISLAV VOLÍ NÁŠ SYSTÉM ACS!

TRAM TRANSPORT SAFETY?
WROCLAW, POLAND CHOOSES
OUR ACS SYSTEM!

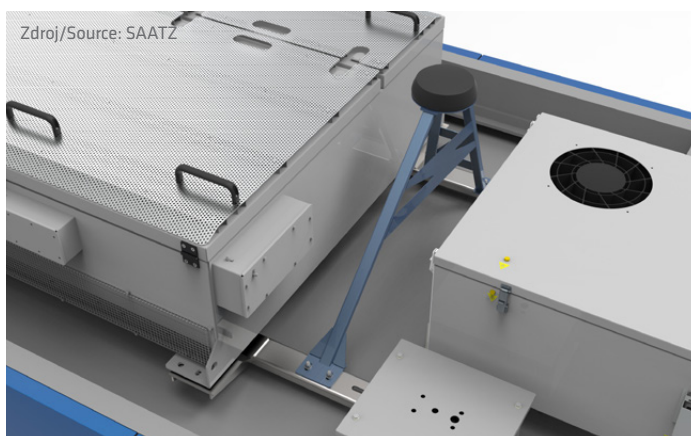
BEZPEČNĚJŠÍ, DÍKY ŠPIČKOVÉ ŠKODOVÁCKÉ TECHNOLOGII. PŘESNĚ TAKOVÝ BUDE UŽ BRZO TRAMVAJOVÝ PROVOZ V POLSKÉ VRATISLAVI. / SAFER, THANKS TO CUTTING-EDGE ŠKODA TECHNOLOGY - THIS IS EXACTLY WHAT TRAM OPERATIONS IN WROCLAW, POLAND, WILL SOON BE LIKE.

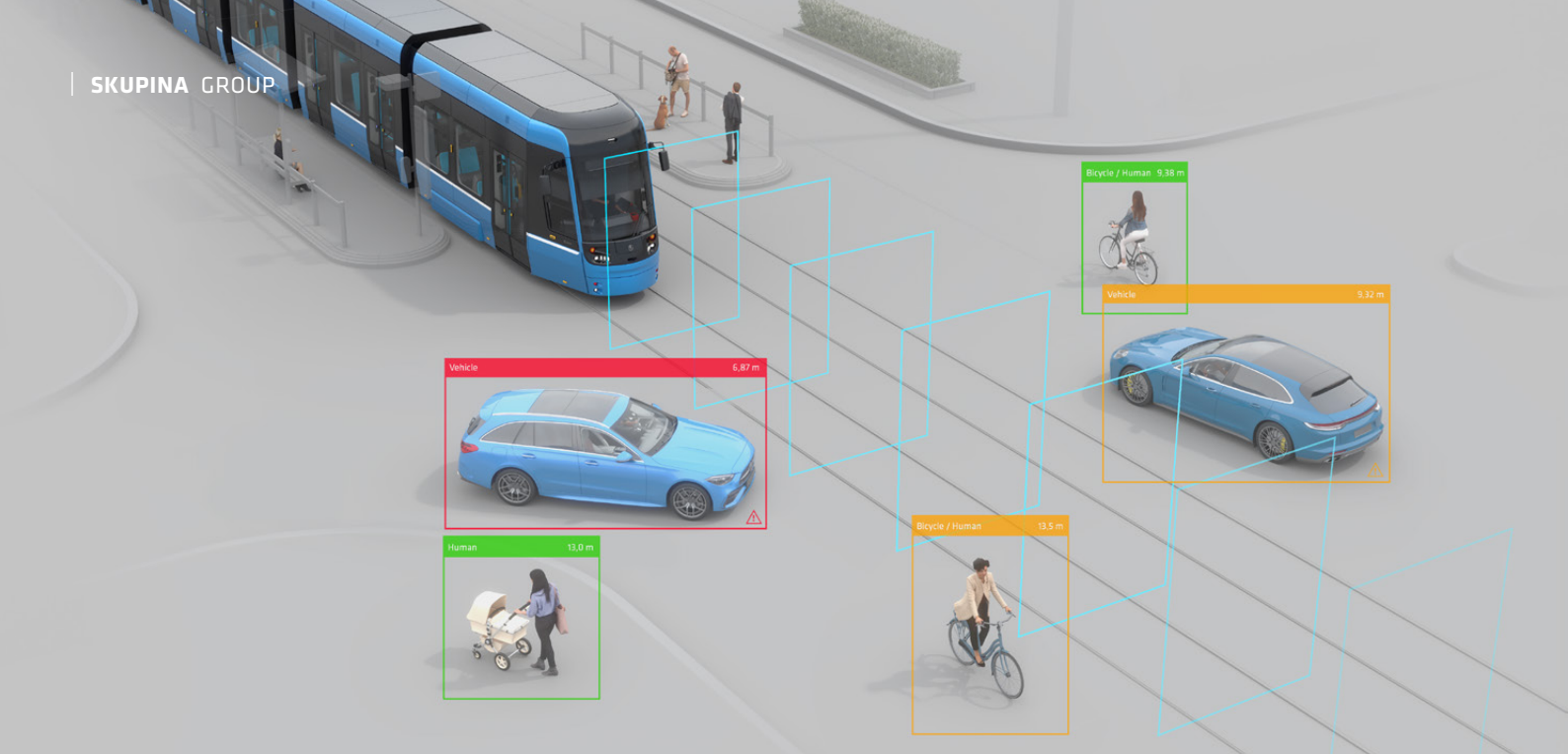
Tramvaje Škoda 19T, které v tomto městě už řadu let slouží, totiž brzy získají náš nejmodernější antikolizní systém ACS. Ten dokáže rozpoznat překážky na trati, umí před nebezpečím varovat řidiče a v případě potřeby může automaticky aktivovat nouzové brzdění.

Naše moderní technologie pomohou v metropoli Dolního Slezska zajistit větší bezpečnost nejen pro cestující v tramvajích, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu. Systém ACS získá celkem 31 tramvají, které ve městě jezdí již od roku 2006. „Projekt ve Vratislavi ukazuje, že naše technologie mají široké uplatnění v celém spektru dopravních řešení. Antikolizní systém je klíčovým krokem na cestě k dopravě využívající prvky autonomního řízení a Vratislav se nyní zařadí mezi města, která zvyšují bezpečnost tramvajového

The Škoda 19T trams, which have been serving the city for many years, will soon be equipped with our state-of-the-art ACS anti-collision system. This system can detect obstacles on the track, warn the driver of danger and, if necessary, automatically activate emergency braking.

Our modern technology will help ensure greater safety in the capital of Lower Silesia – not only for tram passengers but also for other road users. A total of 31 trams, which have been operating in the city since 2006, will be equipped with the ACS system. “Wrocław’s project demonstrates that our technology can be applied across the full spectrum of transport solutions. The anti-collision system is a key step on the road to transport incorporating elements of autonomous operation, and Wrocław will now join the ranks of cities using cutting-edge





provozu díky nejmodernějším technologiím," uvedl Jan Hušák, Technical Director Digital ve Škoda Group. Na projektu spolupracujeme s polskou společností SAATZ a dopravním podnikem MPK Wrocław.

Kolize představují v městském provozu významný problém – přinášejí totiž nejen bezpečnostní rizika pro cestující a ostatní účastníky silničního provozu, ale také vysoké náklady na opravy pro dopravce i další zúčastněné strany.

„Bezpečnost cestujících i chodců je pro každého městského dopravce prioritou. Investice do nových asistenčních technologií v našich vozidlech proto vnímáme jako přirozený krok vpřed. Jsme rádi, že vybavením tramvají Škoda 19T systémem ACS stanovuje MPK Wrocław nový směr vývoje této technologie v Polsku. Věříme, že toto řešení významně zvýší bezpečnost i komfort cestování a současně podpoří práci našich řidičů," doplnil Witold Woźny, CEO MPK Wrocław.

„Společnost Saatz se specializuje na opravy a modernizace tramvají, a proto máme rozsáhlé zkušenosti s jejich jednotlivými komponenty, včetně systémů pro předcházení kolizím. Jsme přesvědčeni, že systém ACS vyvinutý společností Škoda Digital je vysoce kvalitní a efektivní řešení, a proto nás těší, že si jej MPK Wrocław zvolil pro instalaci do tramvají Škoda 19T, které právě modernizujeme. Díky úzké spolupráci s inženýry ze Škoda Digital a pečlivé instalaci zajistíme bezchybnou funkci systému. Jsme rádi, že díky tomuto rozhodnutí budou modernizované tramvaje Škoda 19T jezdit bezpečněji a v optimální kondici po mnohem delší dobu," uvedl Jarosław Lazurko, CEO SAATZ. ■

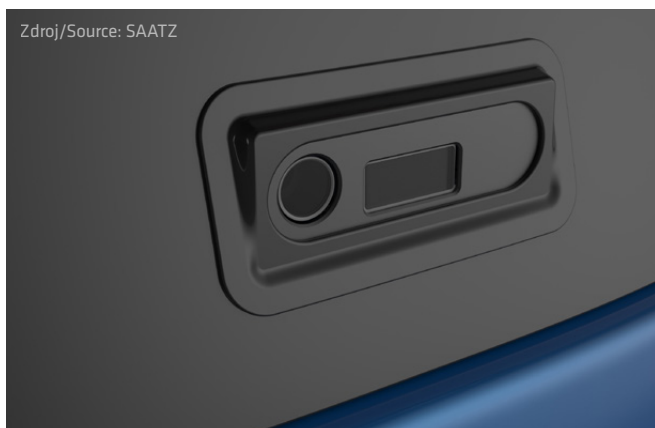
technology to increase tram safety," said Jan Hušák, Technical Director Digital at Škoda Group. We are collaborating on this project with the Polish company SAATZ and the transport operator MPK Wrocław.

Collisions are a major problem in urban traffic, posing not only safety risks for passengers and other road users but also significant repair costs for transport operators and other parties involved.

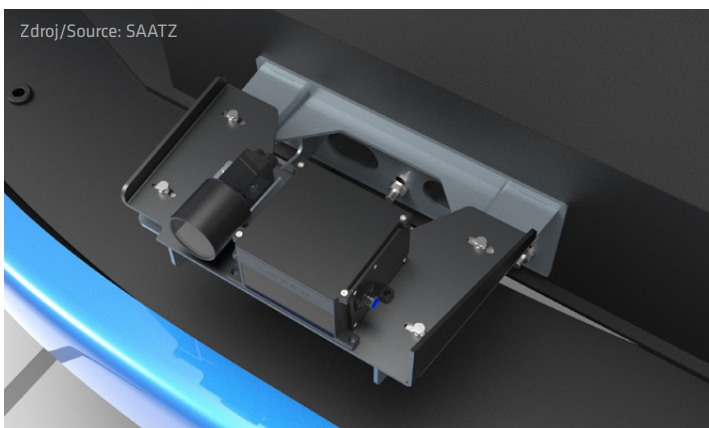
"For every urban transport operator, the safety of passengers and pedestrians is a key priority. That is why we see investing in new assistance technologies in our vehicles as a natural step. We are pleased that by equipping the Škoda 19T trams with the ACS collision avoidance system, MPK Wrocław is setting a direction for the development of this technology in Poland. We believe that this solution will significantly improve travel comfort and safety, as well as support drivers in their daily work," stated Witold Woźny, CEO of MPK Wrocław.

"Saatz is a company that specializes in major repairs and modernization of trams, so we have extensive knowledge about various tram components, including collision avoidance systems. We believe that the ACS developed by Skoda Digital is a very good and efficient system, and we are therefore pleased that MPK Wrocław chose this system for installation on the Skoda 19T trams we are currently modernizing. The system installation details, which we agreed with Skoda Digital engineers and for which we are responsible, will ensure proper system operation. We are pleased that, thanks to the decision of the MPK Wrocław, the Škoda 19T trams we modernized will be collision-free, thus retaining the characteristics of renewed trams for much longer," commented Jarosław Lazurko, CEO of SAATZ. ■

Zdroj/Source: SAATZ



Zdroj/Source: SAATZ



SMART DEPOT UKAZUJE DOPRAVU BUDOUCNOSTI

SMART DEPOT SHOWS THE FUTURE OF TRANSPORT

JAK BY MĚLO FUNGOVAT SKUTEČNĚ MODERNÍ TRAMVAJOVÉ DEPO? TAKOVÉ, KTERÉ VYUŽÍVÁ NEJNOVĚJŠÍ TECHNOLOGIE VYVINUTÉ ŠKODOVÁCKÝMI SPECIALISTY? ODPOVĚDI NA TYHLE OTÁZKY PŘINÁŠÍ NÁŠ EKOSYSTÉM SMART DEPOT, KTERÝ JSME NEDÁVNO PŘEDSTAVILI ODBORNÉ VEŘEJNOSTI I NOVINÁŘŮM VE FINSKÉM TAMPERE.

HOW SHOULD A TRULY MODERN TRAM DEPOT OPERATE? ONE THAT USES THE LATEST TECHNOLOGY DEVELOPED BY ŠKODA SPECIALISTS? THE ANSWERS TO THESE QUESTIONS ARE PROVIDED BY OUR SMART DEPOT ECOSYSTEM, WHICH WE RECENTLY PRESENTED TO EXPERTS AND JOURNALISTS IN TAMPERE, FINLAND.

Propojuje umělou inteligenci, digitalizaci údržby a autonomní řízení vozidel do jednoho řešení, které mění běžnou vozovnu v multifunkční centrum městské mobility.

Po čtyřech letech zkušeností v náročných podmínkách Tampere jsme vyvinuli a ověřili spolehlivý systém, který na základě zpětné vazby od zákazníků neustále vylepšujeme. „Smart Depot staví na našich osvědčených systémech pro kolejová vozidla a přenáší je do prostředí depa. Propojuje všechny klíčové procesy, které zde probíhají – od příjezdu vozidla až po jeho vypravení zpět do provozu. Naším cílem je zvýšit efektivitu údržby, uvolnit pracovníky od rutinních úkonů a dopravcům nabídnout přesná data pro rozhodování. Jde o konkrétní krok směrem k plně digitálnímu a autonomnímu provozu,“ říká Jiří Liberda, Digital Managing Director ve Škoda Group.

Díky využití moderních technologií se tramvaj může pohybovat po depu autonomně. Jakmile řidič vystoupí, systém převezme kontrolu. Tramvaj se přesune do myčky, projde automatickou kontrolou pomocí kamerových systémů s umělou inteligencí a podstoupí prediktivní údržbu. Díky prevenci kolizí, identifikaci skrytých závad a zajištění správné péče o každé vozidlo ve správný čas pomáhá Smart Depot dopravcům šetřit náklady a zajistit bezpečnější, efektivnější a předvídatelnější provoz.

Smart Depot se aktuálně nachází ve fázi pilotního nasazení v reálném provozu. Projekt vzniká ve spolupráci s městem Tampere, univerzitou v Tampere a společností GIM Robotics a je částečně financován prostřednictvím programu OptiPEX ve spolupráci s Technickým výzkumným centrem VTT. „V Tampere máme ideální zázemí – fungující tramvajový provoz, otevřený přístup k inovacím a partnery, kteří sdílejí naši vizi autonomní mobility. Naše technologie zde zraje do fáze, kdy je připravena pro široké komerční nasazení. Průměrná návratnost investice se podle typu projektu pohybuje kolem čtyř let, systém AI vizuální inspekce má návratnost přibližně 1,5 roku,“ doplňuje Jiří Liberda. ■

It combines artificial intelligence, maintenance digitisation and autonomous vehicle control into a single solution that transforms a conventional depot into a multifunctional urban mobility centre.

After four years of experience in the demanding conditions of Tampere, we have developed and tested a reliable system that we continue to refine based on customer feedback. “Smart Depot builds on our proven rail vehicle systems and transfers them into the depot environment. It interconnects all key processes – from the moment a vehicle enters the depot to its dispatch back into service. Our aim is to increase maintenance efficiency, relieve staff of routine tasks and give operators accurate data for decision-making. It is a tangible step towards a fully digital and autonomous operation,” said Jiří Liberda, Digital Managing Director at Škoda Group.

Thanks to the use of modern technology, the tram can move around the depot autonomously. As soon as the driver gets out, the system takes control. The tram moves to the wash, undergoes an automatic inspection using camera systems with artificial intelligence, and receives predictive maintenance. By preventing collisions, identifying hidden defects and ensuring that each vehicle receives the right care at the right time, Smart Depot helps transport operators reduce costs while ensuring safer, more efficient and more predictable operations.

Smart Depot is currently in a pilot phase in live operation. The project is being developed in collaboration with the City of Tampere, Tampere University and GIM Robotics, and is partly funded through the OptiPEX programme in cooperation with the VTT Technical Research Centre. “In Tampere we have ideal conditions – a functioning tram system, an openness to innovation and partners who share our vision of autonomous mobility. Our technology is now maturing to a stage where it is ready for wide commercial deployment. The average return on investment is around four years depending on the project, while the AI visual inspection system typically pays back in about 1.5 years,” added Jiří Liberda. ■





SOBIESKI FORUM VE VARŠAVĚ: PŘÍSPĚLI JSME K DEBATĚ O BUDOUCNOSTI EVROPY

**SOBIESKI FORUM
IN WARSAW:**
WE CONTRIBUTED
TO THE DEBATE
ON THE FUTURE
OF EUROPE

AKCE I LETOS PROPOJILA EXPERTY ZE SOUKROMÉ I STÁTNÍ SFÉRY, KTERÍ PŘÍSPÍVAJÍ SVÝMI NÁZORY NA DALŠÍ SMĚŘOVÁNÍ EVROPY. / THIS YEAR'S EVENT ONCE AGAIN BROUGHT TOGETHER EXPERTS FROM THE PRIVATE AND PUBLIC SECTORS TO SHARE THEIR VIEWS ON THE FUTURE DIRECTION OF EUROPE.

Témata se točila kolem konkurenceschopnosti zemí EU, rozvoje moderního průmyslu a inovací, posilování investic, jednotného trhu, infrastruktury a demografie. Setkání na nejvyšší evropské úrovni podpořila také Škoda Group a PPF. V programu vystoupil za Škoda Group Jan Harder, President Region West and North, a to v panelu s názvem Průmysl v Evropě. Na akci vystoupil také Jan Růžička, Director of External Relations skupiny PPF, který se zapojil do panelových diskusí na témata Kapitál na ústupu, nebo na nové cestě? Budoucnost investic ve střední Evropě a Tři moře – geopolitická alternativa. Polsko je pro nás jedním z klíčových trhů, kde chceme dále posilovat naši přítomnost a rozvíjet spolupráci s místními partnery.

KONFERENCE IDEJE PRO POLSKO

Konference, kterou 22. října 2025 ve Varšavě uspořádal Instytut Sobieskiego, přední polský think-tank věnující se od roku 2003 ekonomickému a společenskému výzkumu, propojuje lídry byznysu, odborníky a představitele veřejné správy, aby společně hledali řešení klíčových výzev pro rozvoj Polska a regionu. ■

The discussions focused on the competitiveness of EU countries, the development of modern industry and innovation, strengthening investment, the single market, infrastructure and demographics. The high-level European meeting was also supported by Škoda Group and PPF. Jan Harder, President Region West and North, represented Škoda Group in the Industry in Europe panel. Jan Růžička, Director of External Relations at PPF Group, also spoke at the event, taking part in panel discussions on topics such as Capital in Retreat or on a New Path? The Future of Investment in Central Europe and Three Seas – A Geopolitical Alternative. Poland is one of our strategic markets, and we are committed to further strengthening our presence and deepening cooperation with local partners.

CONFERENCE IDEAS FOR POLAND

The conference, held on 22 October 2025 in Warsaw and organised by the Sobieski Institute – a leading Polish think tank dedicated to economic and social research since 2003 – brings together business leaders, experts and public administration representatives to jointly seek solutions to key challenges for the development of Poland and the region. ■



OSTRAVA SÁZÍ NA NAŠE MODERNÍ TROLEJBUSY

OSTRAVA RELIES
ON OUR MODERN
TROLLEYBUSES

OBYVATELÉ A NÁVŠTĚVNÍCI OSTRAVY SE MOHOU TĚŠIT NA NOVÉ, MODERNÍ TROLEJBUSY. S TAMNÍM DOPRAVNÍM PODNIKEM JSME TOTIŽ PODEPSALI RÁMCOVOU SMLOUVU NA DODÁVKU AŽ 16 NOVÝCH VOZIDEL ŠKODA 26TR. / RESIDENTS AND VISITORS TO OSTRAVA CAN LOOK FORWARD TO NEW, MODERN TROLLEYBUSES. WE'VE SIGNED A FRAMEWORK AGREEMENT WITH THE LOCAL TRANSPORT OPERATOR ON THE DELIVERY OF UP TO 16 NEW ŠKODA 26TR VEHICLES.

Z toho 14 vozidel je objednáno v základním smluvním plnění, dvě jsou součástí opce. „Ostrava dlouhodobě patří mezi nejprogressivnější města v oblasti městské dopravy a my si velmi vážíme pokračování spolupráce. Nové trolejbusy 26Tr s bateriovým dojezdem přinesou dopravci i cestujícím vyšší flexibilitu, komfort a provozní efektivitu,“ uvádí Karel Majer, předseda představenstva Škoda Electric.

Díky trakčním bateriím mají trolejbusy dojezd mimo trolejové vedení nejméně 15 kilometrů. „Výhoda je, že vozidlo může obsloužit i ulice, kde nejsou natažené dráty, a přitom zůstává plně elektrické, tedy tiché a bez emisí. Mimo trolejové vedení přepne trolejbus na bateriový pohon a pojede jako elektrobus,“ říká generální ředitel a předseda představenstva DPO Daniel Morys.

OSTRAVA A TROLEJBUSY

Dopravní podnik Ostrava v současné době provozuje 75 trolejbusů. Ve městě slouží 23 vozů typu Škoda 26Tr, 17 typu Škoda 27Tr a 18 typu Škoda 36Tr. ■

Of these, 14 vehicles have been ordered as part of the basic contractual agreement, with a further two included as an option. “Ostrava has long been one of the most progressive cities in the field of urban transport, and we greatly appreciate the continuation of our cooperation. The new 26Tr trolleybuses with battery range will bring greater flexibility, comfort and operational efficiency to both transport operators and passengers,” says Karel Majer, Chairman of the Board of Directors of Škoda Electric in the Škoda Group.

Thanks to their traction batteries, the trolleybuses have a range of at least 15 kilometres beyond the trolleybus network. “The advantage is that the vehicle can also serve streets where there is no catenary, while remaining fully electric, i.e. quiet and emission-free. Outside the trolleybus lines, the trolleybus switches to battery power and runs as an electric bus,” says Daniel Morys, CEO and Chairman of the Board of Directors of DPO.

OSTRAVA AND TROLLEYBUSES

The Ostrava Transport Company currently operates 75 trolleybuses. There are 23 Škoda 26Tr, 17 Škoda 27Tr and 18 Škoda 36Tr vehicles in service across the city. ■



IVETA HÁJKOVÁ: KAPELA JE PRO NÁS VÍC NEŽ JEN MUZIKA

IVETA HÁJKOVÁ:
THE BAND MEANS
MORE TO US THAN
JUST MUSIC

VBĚRTE NÁM JMÉNO, VYZVALI PUBLIKUM PŘI SVÉM PRVNÍM KONCERTĚ A OD DIVÁKŮ PAK VYBRALI PAPIRKY S NÁVRHY. PRÁVĚ TAK NETRADIČNĚ ZAČALA DRÁHA PLZEŇSKÉ FOLKOVÉ KAPELY HOP A ŠAVANI. / "CHOOSE A NAME FOR US," THEY ASKED THE AUDIENCE AT THEIR FIRST CONCERT – AND THEN COLLECTED SLIPS OF PAPER WITH SUGGESTIONS FROM THE CROWD. THIS IS HOW THE CAREER OF THE PILSEN FOLK BAND HOP A ŠAVANI BEGAN, IN A TRULY UNCONVENTIONAL WAY.

Deset let po této příhodě mají tihle muzikanti za sebou stovky vystoupení, nahrávky v profesionálním studiu a spoustu věrných fanoušků. A také nesou jednu zásadní „škodováckou“ stopu – zpěvačkou a flétnistkou skupiny je totiž naše kolegyně Iveta Hájková, asistentka oddělení Operations ve Škoda Transportation. „Kapela je pro nás mnohem víc než jen muzika. Kamarádili jsme se od dětství, dávno předtím, než jsme se dali dohromady jako kapela. Zažili jsme spolu spoustu věcí, časy dobré i horší, a tohle léty prověřené přátelství se promítá i do našeho hraní,“ říká Iveta Hájková.

ZPÁTKY K TOMU ŽIVELNÉMU STARTU KARIÉRY. PROČ VYHRÁLO HOP A ŠAVANI?

Při tom prvním koncertu se nám vrátila spousta návrhů a tenhle název se nám na první pohled zalíbil. Až pak jsme zjistili, že autor využil počáteční písmena jmen a přezdívek nás, členů kapely.

DNES VÁS MŮŽEME VIDĚT NA VELKÝCH FESTIVALECH, HRAJETE AUTORSKÉ PÍSNĚ, ALE NEBYLO TO TAK VŽDY, ŽE?

To opravdu ne. Ty první roky jsme hráli úplně všude, kde jsme mohli, hlavně na zábavách a bálech. Převzaté hity, nástup na pódium v osm, konec ve dvě ráno (smích). Ale nás to strašně bavilo. Měli jsme třeba čtyřicet, padesát vystoupení za rok – docela jízda! Dokonce jsme chvíli koketovali s myšlenkou, že bychom se mohli muzikou živit. Nakonec jsme se ale vydali jinou cestou.

JAKOU?

Zjistili jsme, že nás víc naplňuje vlastní tvorba. Postupně jsme do repertoáru zařazovali čím dál víc autorských skladeb. Začali jsme vystupovat na koncertech, festivalech a soutěžích, hrát se spřátelenými kapelami. Máme tak za sebou třeba vystoupení se známými jmény folkové scény, jako jsou Pavel Žalman Lohonka, Pavlína Jiřiová, Robert Křesťan, nebo Nezmaří.

Ten years later, the musicians have hundreds of performances, professional studio recordings and many loyal fans under their belt. They also bear one distinct Škoda connection – the band's singer and flautist is our colleague Iveta Hájková, Assistant in the Operations Department at Škoda Transportation. "The band means much more to us than just music. We've been friends since childhood, long before we ever formed the band. We've been through a lot together – good times and bad – and this friendship, tested over the years, is reflected in the way we play," says Iveta Hájková.

BACK TO THAT EXPLOSIVE START TO YOUR CAREER. WHY DID THE NAME HOP A ŠAVANI WIN?

We received a lot of suggestions after that first concert, and we liked this name straight away. Only later did we discover that the author had used the initial letters of our names and nicknames.

TODAY WE CAN SEE YOU PERFORMING AT MAJOR FESTIVALS AND PLAYING YOUR OWN SONGS – BUT IT WASN'T ALWAYS LIKE THAT, WAS IT?

No, not really. In those early years, we played everywhere we could – mostly at parties and balls. We played covers, went on stage at eight and finished at two in the morning (laughs). But we really enjoyed it. We had maybe forty or fifty gigs a year – quite a ride! For a while, we even toyed with the idea of making a living from music. In the end, though, we chose a different path.

WHAT KIND?

We realised that we found greater fulfilment in performing our own songs. Gradually, we added more and more original pieces to our repertoire. We began playing at concerts, festivals and competitions, often alongside bands we were friends with. Over time, we've shared the stage with well-known names on the folk scene, such as Pavel "Žalman" Lohonka, Pavlína Jiřiová, Robert Křesťan and Nezmaří.





TAKŽE HRANÍ DO RÁNA NA BÁLECH UŽ JE MINULOSTÍ?

Byla to hezká doba, ale jsme už někde jinde (*úsměv*). Další zásadní zlom přišel ve chvíli, kdy jsme začali zakládat rodiny. Už prostě nebyl čas trávit víkendy na cestách a hrát na zábavách do rána, začali jsme si trochu vybírat. A právě v té době začala převažovat naše autorská vystoupení a koncerty. Jednu výjimku si ale držíme dodnes – podzimní country bál u nás doma v plzeňských Liticích. Stejně tak už tradičně hrajeme na plzeňských adventních nebo martinských trzích na náměstí Republiky a na Slavnostech svobody.

OSTATNĚ VAŠI TVORBU SI MOHOU ZÁJEMCI SNADNO POSLECHNOUT I V POHODLÍ DOMOVA NEBO TŘEBA NA CESTÁCH?

Je to tak. Vydali jsme autorské CD Sedmikrásky, naše písničky jsou dostupné i na Spotify. V současné době připravujeme druhou desku, kterou bychom rádi nahráli příští rok.

JAKÁ BYLA VŮBEC VAŠE CESTA K HUDBĚ?

Mojí rodiče, i když sami muzikanti nebyli, mě odmala v tomhle směru podporovali. Chodila jsem zpívat do sboru, hrála na flétnu, kytaru i klávesy. A podobně to měla i část kolegů ze skupiny. A jak jsme spolu od dětství trávili volný čas, došlo i na společné muzicírování. Nakonec samozřejmě přišel nápad založit kapelu. Bylo to o to snazší, že jsme poslouchali podobnou muziku a inspirovali nás stejní umělci.

JÁ VÍM, ŽE V KAPELE NEJEN ZPÍVÁTE A HRAJETE, ALE PODÍLÍTE SE I NA ARANŽÍCH PÍSNÍ. CO TO OBNÁŠÍ?

Tohle mě moc baví. V podstatě jde o dopracování základní skladby, u které text i hudbu složil některý z kolegů. Vymýšlím rozložení pro další nástroje, hrají si s rytmem, pauzami, důrazem... Je to krásná tvůrčí práce.

MÁTE NĚJAKÝ MUZIKANTSKÝ SEN, METU, KTERÉ BYSTE RÁDI DOSÁHLI?

Hlavně dělat muziku, co nás i naše posluchače bude bavit. Dále dokončit naše druhé autorské CD, které připravujeme. Jinak hodně věcí, o kterých jsme kdysi snili, se nám už splnilo. Když si třeba vezmu, s jakými nástroji jsme začínali... Náš kytarista hrál na otřískanou španělkou, která ležela roky někde na půdě, já měla flétnu, na kterou jsem hrála ještě jako malá holka ve školce (*smích*). Dnes je všechno jinak – máme za sebou spoustu koncertů pro skvělé publikum, zahráli jsme si na krásných scénách se skvělými muzikanty. A hlavně – zůstali jsme přátelé. Co víc si přát? ■



SO PLAYING AT BALLS UNTIL DAWN IS A THING OF THE PAST?

It was a lovely time, but we're in a different place now (*smiles*). Another major turning point came when we started our families. There simply wasn't time to spend weekends on the road and play at parties until dawn, so we began to be a bit more selective. And that's when our original performances and concerts started to take over. However, there's still one exception to this day – the autumn country ball in our home district of Litice, Pilsen. We also traditionally perform at the Pilsen Advent and St. Martin's markets on Republic Square, as well as at the Freedom Festival.

AFTER ALL, ANYONE INTERESTED CAN EASILY LISTEN TO YOUR MUSIC IN THE COMFORT OF THEIR OWN HOME – OR EVEN WHILE TRAVELLING, RIGHT?

That's right. We released our own album, Sedmikrásky, and our songs are also available on Spotify. We're currently working on our second album, which we hope to record next year.

WHAT WAS YOUR JOURNEY TO MUSIC LIKE?

My parents, although they weren't musicians themselves, supported me in this direction from an early age. I sang in a choir and played the flute, guitar and keyboard. Some of my friends from the group had similar experiences, and since we'd spent our free time together since childhood, it was only natural that we started making music together. Eventually, of course, we came up with the idea of forming a band. It helped that we listened to similar music and were inspired by the same artists.

I KNOW THAT IN THE BAND YOU NOT ONLY SING AND PLAY, BUT ALSO TAKE PART IN ARRANGING THE SONGS. WHAT DOES THAT INVOLVE?

I really enjoy it. Basically, it involves refining a basic composition – the lyrics and music are usually written by one of my bandmates. I then create arrangements for the other instruments, experiment with rhythm, pauses and emphasis... It's wonderfully creative work.

DO YOU HAVE ANY MUSICAL DREAMS OR GOALS YOU WOULD LIKE TO ACHIEVE?

Mainly to make music that both we and our listeners will enjoy. And of course, to finish our second original album, which we're currently working on. Otherwise, many of the things we once dreamed of have already come true. When I think about the instruments we started out with... Our guitarist played a battered Spanish guitar that had been lying in the attic for years, and I had a flute I used to play as a little girl in kindergarten (*laughs*). Today, everything is different – we've played countless concerts for wonderful audiences and performed on beautiful stages alongside great musicians. And most importantly, we've remained friends. What more could we possibly want? ■

