



GJW Praha

1/2022

GéJéWák

Koleje jsou budoucnost

www.gjw-praha.cz



CO NÁS ČEKÁ V LETOŠNÍM ROCE

VÝHLED DO ROKU 2022

ZÁVOD PRAHA

ÚDRŽBY:

- Běžná údržba na vlečce ŠKODAAUTO a.s., 2020–2023
- Údržba, opravy a odstraňování závad u ST Praha-východ, 2021–2022
- Údržba, opravy a odstraňování závad u ST Praha-západ, 2021–2022
- Údržba a opravy železniční vlečky pošta Praha 022
- Údržba vyšší a nižší zeleně v obvodu ST Liberec, 2021–2023
- Údržba, opravy a odstraňování závad u ST Liberec, 2022–2023
- PZS P771 na trati Domažlice – Planá
- PZS na trati Rakovník – Bečov nad Teplou
- PZS P551 a P562 na trati Zdice – Protivín
- PZS P502 a P515 na trati Protivín – Zdice

INVESTICE:

(realizovány pouze dílčí stavební objekty nebo stavební postupy)

- Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba, t.ú. Přerov - Dluhonice
- Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)
- Optimalizace trati Praha - Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)
- Optimalizace TÚ Mstěnice (mimo) – Praha – Vysočany (včetně)
- Modernizace železničního uzlu Pardubice
- Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa, BC
- Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba, t.ú. Přerov – Dluhonice

NÁVRAT STROJE PO GENERÁLCE

Do konce ledna 2022 by naše společnost měla zpět převzít kolejový pluh SSP 110 SW po generální opravě. Pluh naše firma zakoupila v roce 2019 a předala jej na generální opravu a modernizaci.

Struktura a práce stroje zůstaly stejné. Pluh bude i nadále rovnat kolejové lože do požadovaného tvaru, avšak prošel mnoha úpravami, které mají hlavně značně usnadnit práci posádky a zvýšit její komfort při obsluze. Proměnou prošel například tvar kabiny. Kabina pro posádku a ovládání stroje byla rozšířena, aby bylo lépe vidět na jednotlivé radlice a usnadnilo to tak práci našich strojníků. Dále budou na okna nainstalované průhledy ve tvaru polokoule ve tvaru „bubliny“, aby obsluha stroje nemusela pokaždé otevírat okna.

Další novinkou bude přetlaková kabina, což znamená, že jestliže osádka otevře okna kabiny, bude se z ní vzduch pomocí přetlakových ventilátorů hnán ven a zabrání se tak nadměrnému vniku prachu a nečistot do prostoru kabiny. V neposlední řadě došlo k výměně starých elektronických karet, které byly řídicí jednotkou celého stroje, za modernější řízení stroje pomocí počítače, což přinejmenším znamená, že hledání případných závad bude jednodušší a rychlejší.



Optimalizace trati

Praha-Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)

Zhotovitel:

„Společnost Černošice“
(Eurovia CS a.s., StrabagRail a.s.,
GJW Praha s.r.o., EŽ Praha a.s.)

Zahájení stavby: 08/2019

Ukončení stavby: 12/2022

Předání stavby: 06/2023

Cena stavby: 3,075 mld. Kč

Objem prací GJW Praha: 10 %



Předmětná stavba zahrnuje především rekonstrukci železničního spodku a svršku, mostů, propustků i nástupišť, modernizaci technologických zařízení a dalších částí železniční infrastruktury. Stanice Praha-Radotín dozná zásadních změn a součástí projektu je i posun zastávky Praha-Velká Chuchle do polohy blíže k obytné zástavbě. Kvůli požadavku na zvýšení kapacity dráhy vzniká nová odbočka Závodiště. Kromě navýšení kapacity dráhy dojde také ke zvýšení traťové rychlosti na 130, resp. 140 km/h a zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

Stavba, na které naše společnost zajišťuje polovinu objemu prací na železničním svršku, byla zahájena v době, kdy pozornost železničních odborníků i nadšenců byla v Praze upřena především k rekonstrukci železničního koridoru Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží. To v začátcích vedlo i ke konfrontaci při projednávání výluk, přičemž ale z pohledu významu a důležitosti III. tranzitního železničního koridoru, konkrétně v úseku Praha-Beroun, byla menší stavba neprávem opomíjena. V určité fázi výstavby dostaly obě stavby stejnou pozici v důležitosti. Tlak ROPIDu a Českých drah ke schválení návrhu plánu výluk v pracovních dnech byl značný a souvisel s požadavkem na zachování dvoukolejného provozu v úsecích Praha-Radotín – Dobřichovice a Odbočka Barrandov – Praha-Smíchov.

Že při výstavbě budeme ve všech skříních nacházet schované kostlivce, začali kolegové na obchodním oddělení i v přípravě tušit již při soutěži o tuto zakázku. To se i potvrdilo. Plán organizace výstavby a dotace času pro jednotlivé etapy – stavební postupy byly zadavatelem a schválenou PD výrazně podhodnoceny. Čas pro jednotlivé oborové profese byl prostě nedostačující. Například noční výluky se podle objednatele neměly vůbec využívat.

Každopádně vše je možné řešit a vymyslet. Samozřejmě stavba v něčem ustoupila, ale v jiném byla nekompromisní. Noční výluky dostáváme po objednání bez problémů, denní výluky jsou samozřejmostí. Jednotlivé etapy plánujeme tak, aby časová dotace nejen na realizaci železničního svršku byla odpovídající, abychom se při demontáži i zřízení železničního svršku nedostali do souběhu činností, minimalizovali dvě

a více pracovišť ve stejném čase a redukovali potřebu nočních výluk.

Důraz je kladen také na logistiku s ohledem na aktuální vývoj ve stanicích, kde potřebujeme zajistit koleje pro mechanizaci a návoz/odvoz stavebního materiálu (doprava jenom po železnici). Dispozice žst. Praha-Smíchov, po zrušení části odstavného kolejíště pro výstavbu developerského projektu „Smíchov City“ a pronájmu kolejíště dopravci RegioJet, je pro realizaci takto rozsáhlé stavby opravdu nevyhovující. Dle PD tam přitom měla být demontážní a montážní základna – samozřejmě není.

Projednávání změn před dokončením stavby s investorem probíhalo s uvažováním předpokládaného zahájení dalších navazujících staveb v úseku Praha-Beroun. Tím se dospělo k tomu, že stavba byla stavebně prodloužena do 12/2022. V průběhu výstavby ale také vyplynulo množství dodatečných požadavků předložených objednatelem (prodloužení nástupišť, přístřešky, úprava kabelovodu, retenční nádrže, změna v dodávce dlažby na nástupišťích, obklady podchodů, panelové výplně PHS apod.)

Samotná výstavba byla zahájena v půlce března 2020 v době nouzového stavu spojeného s vládními opatřeními. Každý si ještě vybaví to období značné nejistoty v zajištění potřebného a nutného vybavení (roušky, dezinfekce), ověřování ubytování pro služební cesty, možnosti příjezdu a odjezdu kolegů ze Slovenska, Ukrajiny apod. Tyto problémy se nám podařilo úspěšně překonat, nebyly na stavbě ovšem ani zdaleka jediné. V roce 2021 jsme s pracemi začali 11. ledna, ale již v únoru je přerušil sníh a vysoké mrazy.

Největší komplikace na této stavbě ovšem plynou z opakovaných mimořádných událostí souvisejících s překročenou životností stávajícího zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení. V srpnu 2020 blesk při noční bouři zavinil požár trakční měřírny v Malé Chuchli a pozdější opakování požáru dokonalo dílo zkázy – původní TM byla zdemolována a staví se nová. Po silniční nehodě v Černošicích byl poškozen sloup trakčního vedení. Na této enormně vytížené trati každé přerušení provozu vyvolané takovou událostí

vede k dopravnímu kolapsu. Pro nás jako zhotovitele tyto události znamenaly operativní změny HMG a s tím související změny v nasazení kapacit (pracovníci i stroje). Problémy vyvrcholily otevřeným dopisem starosty Černošic Ministrovi dopravy a Generálnímu řediteli Správy železnic.

Komplikace v naší práci přineslo i množství demontážních a montážních základen, deponií výzisku (Praha-Smíchov, Praha-Krč, Praha-Modřany, Beroun, Nové Strašecí, Řevničov) a s tím spojený přesun techniky a zázemí. Zaznamenáníhodné jsou i přepravy kolejových polí na podvozcích vz. 53 ze žst. Praha-Smíchov do žst. Beroun. Museli jsme se vypořádat také s nedostatečnou kapacitou kolejíšť přilehlých žst. Praha-Smíchov a Praha-Krč. Přístupy na staveniště jsou v intravilánu města poměrně komplikované, je nutné projednat množství DIO pro staveništní přístupy.

Specifické bylo i dělení stávajících kolejnic na délku 220 m z důvodu jejich opětovného zabudování a s tím spojená manipulace s takto dlouhými kolejnicovými pásy. Operativní změna nastala i v technologii svařování, kdy investor požadoval svařování stykovým odtavením nad rámec předpisu. Za pozoruhodné lze označit i intenzivní kontroly v oblasti BOZP z důvodu velkého množství mimořádných událostí v jiných profesích – stavbu pravidelně navštěvuje a v této oblasti kontroluje pět samostatných organizací. Při plánování prací musíme zohledňovat také požadavky na zachování obsluhy dvou vleček zaústěných do žst. Praha-Radotín. K zajímavým zkušenostem patří pokládka prototypových výhybek J60 1:18,5-1200 s PHS.

Přes všechny uvedené komplikace se nám daří práce realizovat v zadaném čase a v požadované kvalitě. Využíváme při tom v plném rozsahu mechanizaci naší společnosti. Na této stavbě byl nasazen kolejový jeřáb Krow KRC 800tm, pokladač PKP 25/20.1i a dále podbiječky ASP 400.1, 09-16/4S, 08-32U, pluh SSP 110 SW, svařovna DAF 440 TWT i čistička RM 79 se soupravou MFS vozů. Největší podíl práce nás ovšem teprve čeká v roce 2022. Nastavené firemní mechanismy nám dávají předpoklad úspěšného dokončení celé stavby.

Autor – Igor Krajčovič

Oprava trati v úseku

Kladno-Ostrovec – Kralupy nad Vltavou

Zadavatel: Správa železnic, Oblastní ředitelství Praha

Původní stav a důvody opravy trati:

Původní stav trati se blížil hranici technických parametrů umožňujících zajišťování provozu. Kolejové lože bylo znečištěné a vyžadovalo pročištění. Zanesené drážní příkopy neumožňovaly odvedení srážek mimo drážní těleso. Kolejnice S49 byly ojeté s množstvím defektoskopických vad. Nevyhovující byly také výhybkové pražce a drobné kolejivo. Povrchy přejezdů byly ve stavu, který neumožňoval plynulý průjezd.

Při nerealizaci zadaných opravných prací by hrozilo zavedení pomalých jízd.

Dne 19. 7. 2021 jsme zahájili opravu trati v úseku Kladno-Ostrovec až Kralupy nad Vltavou. Práce na stavbě probíhaly ve sdružení s firmou N+N – Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o., která zahájila práce na své části stavby již 1. července. Celková cena sdružení je téměř 43,5 mil. Kč bez DPH. Celá stavba byla rozdělena do čtyř stavebních objektů:

SO 01 – Oprava železničního svršku v úseku Kladno-Dubí – Brandýsek s kilometrickou polohou 7,910 – 11,690 – prováděla firma GJW Praha.

Součástí prací prvního stavebního objektu bylo:

- souvislé čištění KL strojně
- výměna kolejnicových pásů s výměnou kompletů a pryžových podložek, nové kol. pásy tř. R260 tv. 49 E1 dl. 75m
- posun kolejnic s výměnou kompletů a pryžových podložek, vyřezání starých svarů a vad
- záměna kolejnic s výměnou kompletů a pryžových podložek
- doplnění kolejového lože kamenivem a úprava jeho profilu
- přesná úprava GPK
- úprava stezek – 1740 m²
- čištění příkopů – 3264 m³
- svařování kolejnic termitem – 218 ks
- umožnění volné dilatace kolejnice bez demontáže nebo montáže upevňovadel s osazením a odstraněním kluzných podložek
- oprava BK
- oprava nástupiště zast. Vrapice – dl. 60 m
- svařování zemního tělesa železničního spodku v náspu

SO 02 – Oprava železničního svršku v úseku Kladno-Ostrovec – Kladno-Dubí s kilometrickou polohou 4,600 – 7,050 a oprava výhybek číslo 40 a 41 v železniční stanici Kladno-Dubí – prováděla firma N+N Litoměřice.

Seznam prací:

- souvislé čištění KL strojně
- výměna kolejnicových pásů s výměnou kompletů a pryžových podložek, nové kol. pásy tř. R260 tv. 49 E1 dl. 75m
- výměna kolejnicových pásů, nové kol. pásy tř. R260 tv. 49 E1 dl. 75m, v km 6,340–6,690
- záměna kolejnic
- doplnění kolejového lože kamenivem a úprava jeho profilu
- přesná úprava GPK
- úprava stezek – 1740 m²
- čištění příkopů – 3264 m³
- svařování kolejnic termitem, 218 ks
- umožnění volné dilatace kolejnice bez demontáže nebo montáže upevňovadel s osazením a odstraněním kluzných podložek
- oprava BK
- svařování zemního tělesa železničního spodku v náspu, výzisk zeminy, úklid odpadu
- Oprava výhybek č. 40, 41

SO 03 – Oprava železničního svršku v železniční stanici Brandýsek – prováděla firma GJW Praha.

Ve třetím stavebním objektu jsme provedli tyto práce:

- demontáž jednoduché výhybky v ose, dř. pražce, JS49 1:9-190
- montáž jednoduché výhybky v ose, dř. pražce, JS49 1:9-190
- posun kolejnic před svařováním tv. S49
- samostatná úprava vrstvy kolejového lože pod ložnou plochou pražců ve výhybce – 120 m²
- výměna kolejnicových pásů s výměnou kompletů a pryžových podložek, nové kol. pásy tř. R260 tv. 49 E1 dl. 75 m, KV1-P254 2*150 m
- výměna pražce malou těžicí mechanizací v KL otevřeném i zapuštěném pražec betonový příčný, vystrojený, dřevěný vystrojený. 86+3 ks
- přesná úprava GPK koleje 1. a 2. st. kol. vč. doplnění a urovňování štěrku – 1,195 km
- přesná úprava GPK pěti výhybek a přípojů v délce 779 m.

SO 04 – Oprava přejezdů P 2454, P 2449, P 2448 – prováděla firma GJW Praha.

- odstranění AB komunikace odtěžením nebo frézováním hloubky do 20 cm 1. a 4. kol. 168 m² souvislá výměna KL se snesením KR koleje, pražce betonové 20 m, demontáž a montáž kolejového roštu v ose koleje, pražce dřevěné/betonové vystrojené 20 m, montáž betonové přejezdové konstrukce, část vnější a vnitřní včetně závěrných zídek 12 m, zřízení konstrukce vozovky asfaltbetonové s podkladní, ložní a obrusnou vrstvou tloušťky do 20 cm – 144 m² 1.+ 4. kol
- Autor – Oto Koucký*



SHRNUTÍ:

V rámci prací na stavebních objektech SO 01, SO 03 a SO 04 se prováděly opravy výhybek přejezdů a rekonstrukce staničních i traťových kolejí – čištění kolejového lože strojní čističkou RM 79, jednotlivé výměny pražců, úprava geometrické polohy koleje automatickou strojní podbíječkou ASP 400.1, výměna kolejnicových pásů a na závěr svaření kolejnic a zřízení bezстыkové koleje.

Kolejový jeřáb KIROW KRC 800tm

Osminápravový kolejový jeřáb

Výhody stroje

- Vysoká nosnost
- Otáčení o 360°
- Vysouvací protizávaží v mnoha případech umožňuje nevyužití podpěr
- Pokládka jakýchkoliv druhů výhybek a typů železničního svršku
- Flexibilita oproti jiným technologiím
- Kompenzace převýšení

Limitující faktory

- Vysoká hmotnost na běžný metr (9,2 t)
- Nutnost individuálního posouzení každé akce jeřábníkem a vedoucím prací
- Vypracování technologického postupu

Kolejové jeřáby nemají v porovnání s jinými stroji při obnovách železničního svršku tak dlouhou tradici. Přesto se v dnešní době bez jejich pomoci v některých případech neobejdeme. Jedná se především o pokládku kolejových polí na krátkých úsecích a ve stanicích, kde je použití jiné technologie nepraktické, ale hlavně při pokládce výhybek, které kvůli svým propozicím nelze pokládat jinak.

KIROW KRC 800tm je jeřáb s hydraulickým pohonem veškerých částí. Zdrojem hydraulické energie je dieselmotor. Skládá se ze spodního rámu se čtyřmi dvuosými podvozky a čtyřmi výsuvnými podpěrami pro lepší stabilitu stroje. Vrchní část tvoří nástavba s dieselmotorem, kabinou jeřábníka, výsuvným výložníkem a protizávažím. Protizávaží, které lze vysunout až 10 m od otočné osy jeřábu, zajišťuje stabilitu a v mnoha případech se

Kolejový jeřáb KIROW KRC 800tm je železniční jeřáb o maximální nosnosti 50 tun pro práce na železničním svršku. Lze ho používat ke snášení i kladení kolejových polí a ke snášení i pokládce většiny tvarů výhybek.



tak vůbec nemusejí používat standardní podpěry. Jeřáb je otočný o 360°. Délka jeřábu je 13 000 mm. Součástí samotného jeřábu je i ochranný vůz. Slouží k podepření přečnávajícího výložníku jeřábu, ale i jako místo pro uložení protizávaží, roznášecí traverzy a vázacích prostředků. Vůz je vybaven vlastním motorem a lze s ním na vyloučené koleji max. rychlostí 20 km/h samostatně poježdět. Součástí je i nářadový vůz běžné konstrukce. Jeřáb se na provozované trati nepřepřevazuje vlastní silou, ale celá souprava je tažena lokomotivou.

Po příjezdu soupravy k pracovnímu místu se jeřáb musí připravit z přepravní do pracovní polohy. To spočívá v aktivaci hydraulické soustavy, zařízení pro kompenzování převýšení, k uchopení protizávaží a zavěšení roznášecí traverzy. Tyto veškeré úkony zvládne posádka sama bez podpory další mechanizace. Je jen zapotřebí zajistit, aby v místě přípravy byl volný prostor odpovídající půlkruhu o poloměru 18 m. Při uchopení protizávaží z ochranného vozu je totiž nutné otáčení jeřábu o 180°.

Maximální rychlost v pracovním režimu	20 km/h
Hmotnost stroje	120 000 kg
Hmotnost stroje na nápravu	15 000 kg
Hmotnost na 1 m délky stroje	9 230 kg
Délka stroje přes nárazníky	13 000 mm
Maximální šířka při pracovní i dopravní poloze	3 100 mm
Maximální šířka při pracovní poloze (vysunuté podpěry)	5 000 mm
Maximální výška při dopravní poloze	4 255 mm
Rozchod	1 435 mm
Počet náprav	8
Rozvor náprav	2 300 mm
Nosnost jeřábu při minimálním vyložení	50 t
Nosnost jeřábu při maximálním vyložení (20 m)	17 t

Doplňující informace

- Traverza kolejového jeřábu je šestičlenná a lze ji tak přizpůsobit délce břemene. Maximální délka traverzy je 12 000 mm.
- Poježdět s břemenem lze jen v případě, když je výložník v ose koleje.
- Při plánování prací jeřábu je nutná pochůzka a konzultace vedoucího prací a jeřábníka.
- Pro práci jeřábu musí být zhotoven technologický postup a všichni zúčastnění s ním musí být seznámeni.
- Jeřáb lze použít i pro práce na železničním spodku, jako je přesun mostních konstrukcí apod.
- Jeřáb lze použít i při odstraňování následků mimořádných událostí.

ROZHOVOR — LUKÁŠ ZÁTKA



Kolik vám je let?

Dvacet jedna.

Jakou máte vystudovanou školu?

Střední průmyslovou školu stavební v Plzni, obor geodézie a katastr nemovitostí.

Proč jste si vybral právě tento obor?

Protože si myslím, že se baráky budou stavět pořád (to bylo v době, kdy jsem si myslel, že geodeti dělají jenom domy).

Jaké bylo v dětství vaše vysněné povolání?

Policista.

Co vám vystudovaná škola dala? Využijete to, co jste se tam naučil v praxi?

Škola mi dala dobré základy v teorii a odborné termíny, abych pochopil obor geodézie. Ale co se týče využití v praxi, tak to mi nedala téměř nic. Nemá moderní stroje a tím zaostává.

Vykonával jste v minulosti jiné práce či brigády?

Profigeo Rokycany – geodet (asistent z počátku), pak jsem samostatně vykonával geodetické práce na DPP.

Jak jste se dozvěděl právě o práci v GJW?

Přestěhoval jsem se do Prahy a začal jsem tu hledat práci. Hlavně na internetu a na portálu Jobs.cz jsem našel inzerát GJW.

Co vás zaujalo na práci v GJW?

Je to velká a stabilní firma a má dobrý přístup k lidem.

Jste v GJW zatím spokojený?

Zatím jsem spokojený.

A proč jste se rozhodl přestěhovat zrovna do Prahy?

Hlavně jsem se chtěl osamostatnit. A podle mě Praha a Plzeň není zase takový rozdíl. Obě to jsou velká města, kde žije hodně lidí. A i když

jsem vyrůstal v Rokycanech u Plzně, tak jsem dojížděl do školy a zvykl si. Stejně tak dojíždím tady v Praze do práce.

A jak se vidíte s rodinou?

Jezdil jsem domů ze začátku každých 14 dní. Teď to ne vždy vyjde, ale snažím se jezdit za rodiči pravidelně.

Co vás v praxi na práci geodeta překvapilo?

Časové rozpětí geodetů – od začátku stavby až do konce (ano opravdu převedeno doslova). To ve škole neříkali (praxe jsme měli jen 4 hodiny, udělali jsme jeden úkol a měli jsme klid).

Jaké jsou vaše další cíle v životě?

Osobní cíle – chci vystudovat církevní akademii Jana Blahoslava (budu studovat o víkendů – teologický a psychologický rozvoj člověka ve vztahu s Bohem). Je to na 3 roky. V pátek večer přijedu do Liberce, tam se opakuje minulé látku, a v sobotu od rána celý den se učí další předměty. Do dalšího setkání píšeme eseje/testy a ty se pošlou a opět další pátek je zkouška z minula a pořád se to takto opakuje. Je to stále průběžné testování a zkoušení apod.

Kariérní cíle – stát se dobrým geodetem, zatím v oboru trochu plavu.

Spolupracujeme hlavně s kolegyní Millicou, je to moc fajn. Ona je ale víc v kanceláři a já jsem spíše v terénu.

Co je momentálně náplní vaší pracovní pozice?

Geodetické měření. Zaměřujeme koleje, rozchod, výšku převýšení a jejich prostorovou polohu. Ale občas si nejsem ještě jistý, kde s vozíkem mám zastavit.

Jednou stojím za strojem a někdy jdu s tyčkou (na té máme odrazné zrcátko/hranol a na něj letí světlo z laseru a tím měříme vzdálenost). Je toho poměrně dost.

Jaké jsou vaše koníčky a zájmy ve volném čase?

Airsoft, máme stálou partu kamarádů. Církev.

Jaké je vaše nejoblíbenější jídlo, seriál nebo hudba?

Jídlo – řízek s hranolkou.

Seriál – Hvězdná brána.

Hudba – všechno, co se mi líbí.

A nějaké domácí mazlíčky máte?

Měl jsem v Rokycanech dva psy – maltézského psíka a ridgebacka.

Co by se v GJW dalo z vašeho pohledu změnit nebo zlepšit?

Na to jsem tu ještě moc krátce, abych do takových věcí mohl nějak vidět. Zatím mě nic nenapadá.

ZE ŽIVOTA GJW

Finanční dar

Jako každý rok jsme i letos podpořili návštěvou a finančním darem dení stacionář ÚSVIT — zařízení SPMP v Havlíčkově Brodě. Jedná se o nestátní neziskovou organizaci poskytující již od roku 1996 sociální služby osobám s mentálním postižením a kombinovanými vadami.

SPMP = Společnost pro podporu lidí s mentálním postižením.

Zařízení vzniklo na základě popudu rodičů dětí s mentálním postižením z havlíčkobrodského okresu.



Prezentace firmy GJW Praha na dni otevřených dveří

V listopadu se zástupci naší firmy zúčastnili dne otevřených dveří na SPŠ a VOŠ v Děčíně, se kterými dlouhodobě spolupracujeme. Prezentovali jsme naši firmu a nabízeli studentům možnosti praxe, stáže, brigády či stipendia.



EXKURZE NA STAVBĚ

Během listopadu jsme se Střední průmyslovou školou stavební v Dušní ulici v Praze vyrazili na exkurzi na stavbu Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem–Čelákovice.



Přednáška odborníka z praxe

Nezaháleli jsme ani v prosinci a vydali jsme se do Nového Města na Moravě, kde jsme na SOŠ Nové Město na Moravě realizovali odbornou přednášku pro studenty třetích a čtvrtých ročníků oborů Železniční provoz a Železničář týkající se především naší mechanizace.



PROTOŽE JE PRO NÁS ZDRAVÍ NAŠICH ZAMĚSTNANCŮ OPRAVDU DŮLEŽITÉ, DOVOLÍME SI ZOPAKOVAT TU NEJZÁKLADNĚJŠÍ PREVENCI A POVINNOST, KTEROU MUSÍ KAŽDÝ DODRŽOVAT – A TÍM JE POUŽÍVÁNÍ OOPP.

OSOBNÍ OCHRANNÉ PRACOVNÍ PROSTŘEDKY

OOPP je zkratka, která znamená Osobní Ochranné Pracovní Prostředky.

Tyto prostředky slouží pro ochranu zdraví osob a chrání před riziky možného poškození zdraví, které jim hrozí při výkonu více či méně nebezpečné pracovní činnosti. OOPP jsou důležitou a v mnoha případech nepostradatelnou součástí pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP). Zahrnují velké množství prostředků a pomůcek, které chrání různé části lidského těla od hlavy až k patě. OOPP chrání zaměstnance například před prachem, hlukem, ostrými předměty, chemickými a toxickými látkami apod.

LEGISLATIVNÍ POVINNOSTI TÝKAJÍCÍ SE OOPP

V otázkách týkajících se osobních ochranných pracovních prostředků mají povinnosti obě strany zaměstnaneckého poměru, tedy jak zaměstnavatel, tak zaměstnanec.

Zaměstnavatel má povinnosti poskytnout OOPP svým zaměstnancům dle § 104 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, a nařízení vlády.

Na druhé straně má zaměstnanec povinnosti používat OOPP dle § 106 odst. 4 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, dbát o svou vlastní bezpečnost, ale také o bezpečnost a zdraví ostatních osob, kterých se týká jeho jednání. Z toho plyne, že je povinen dodržovat předpisy k zajištění BOZP a používat OOPP.

„Zaměstnanec, který nepoužívá OOPP, se stává nezpůsobilým k výkonu práce a zaměstnavatel mu může udělit sankci v podobě srážky ze mzdy nebo ho upozornit na možnost výpovědi podle § 52 písm. g) zákona č. 262/2006 Sb.“

OOPP pro pozici Stavební dělník specialista (mohou se lišit dle pracovní pozice)

1. PRO OCHRANU HLAVY

- Ochranná přilba
- Čepice plátěná
- Čepice zimní — ušanka

2. PRO OCHRANU RUKOU A PAŽÍ

- Rukavice pracovní

3. PRO OCHRANU NOHOU

- Ochranná obuv s ocelovou špičkou
- Obuv vysoká koženofilcová

4. OCHRANNÉ ODĚVY

- Výstražná vesta reflexní
- Tričko letní
- Tričko zimní
- Kabát prošívaný
- Plášť do deště

Pozice **SVÁŘEČE** zahrnuje navíc:

- Ochranné brýle (kukla) svářečské
- Ochranná zástěra kožená
- Ochranné rukavice svářečské



ZAMĚSTNANECKÉ BENEFITY — DOROVNÁNÍ NEMOCENSKÉ DO VÝŠE ZÁKLADNÍ MZDY

GJW Praha poskytuje svým zaměstnancům dorovnání nemocenské do výše 100% základní měsíční mzdy. U zaměstnanců s hodinovou mzdou se měsíční mzda určí jako 168násobek hodinové mzdy. Dorovnání nemocenské se zaměstnanci poskytne za dobu čerpání nemocenských dávek **od 15. do 90. dne nemoci**, a to v příslušném mzdovém období, ve kterém nemoc trvá nebo trvala.

Podmínky pro přiznání benefitu:

- Zaměstnanec má s firmou GJW Praha spol. s r.o. platnou pracovní smlouvu na dobu

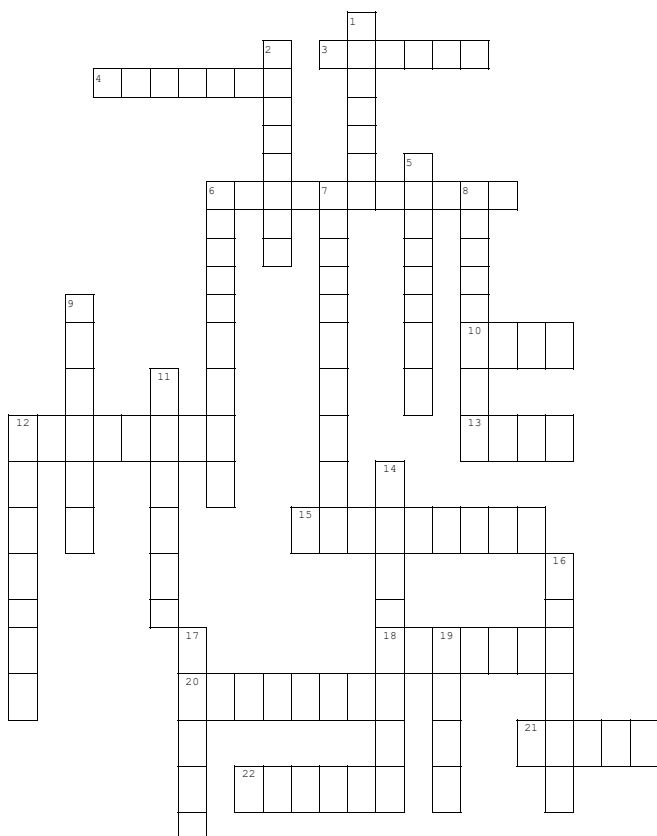
neurčitou a pracuje na plný úvazek (nepracuje na základě dohody o provedení práce nebo dohody o pracovní činnosti).

- Zaměstnanec není ve výpovědní lhůtě.
- Od předchozího dorovnání nemocenské uběhlo alespoň půl roku, tj. zaměstnanec nečerpal tento benefit v předchozích 6 měsících. Vnitropodniková pravidla odměňování GJW Praha spol. s r.o.
- Zaměstnanec odpracoval nepřetržitě alespoň 1 rok u společnosti. Dorovnání nemocenské může být poprvé poskytnuto v zúčtování mzdy

za třináctý celý kalendářní měsíc nepřetržitého trvání pracovního poměru.

- Podmínkou výplaty dorovnání nemocenské v jednotlivých měsících je, že zaměstnavatel obdrží doklad o ukončení nebo trvání pracovní neschopnosti.

Způsob výpočtu dorovnání nemocenské dovolené je součástí Směrnice generálního ředitele č. 1/2020 (aktualizace k 1.1.2022) Vnitropodniková pravidla odměňování, kapitola 5 Zaměstnanecké benefity, odst. 5.2.



Vodorovně

3. plánované či neplánované zastavení nebo omezení provozování některého prvku železniční infrastruktury
4. drážní zařízení v místě, kde se dráhy (např. koleje) rozcházejí nebo sblíhají
6. prostor který se využívá pro přeložení nákladu z nějakého dopravního prostředku na jiný
10. jedno nebo několik pevně spojených vozidel, která jsou určena pro pohyb po železniční trati nebo jiné pevné dráze
12. část výhybky, kde se kříží kolejnicové pásy hlavní a vedlejší větve výhybky
13. obecně sklad, skladiště a zejména areál určený pro odstavování a údržbu vozidel, zvláště kolejových
15. železničním slangem šturc
18. nástroj většinou ve tvaru klínu používaná pro zajištění pohyblivých předmětů proti nechtěnému pohybu
20. celá křižovatková výhybka
21. nástupišť
22. výstupek vytvořený po celém obvodu kola kolejového vozidla bránící sjetí kola z kolejnice
19. specializované zařízení sloužící ke spínání signálů

Svisle

1. budova sloužící k přípravě parních lokomotiv na službu
2. mechanické měřidlo tlaku plynu nebo kapaliny
5. pomyslná čára udávající výškové poměry a podélný sklon liniové stavby
6. kvalifikovaný pracovník, který vykonává posun kolejových vozidel
7. samostatné hnací čili trakční kolejové vozidlo
8. podzemní stavba, sloužící k odvádění nebo vsakování dešťové nebo znečištěné povrchové vody (např. ze septiku)
9. zeměměřič
11. pracovník, který provádí svařování kovů
12. technické zařízení, které slouží ke spojení dvou kolejových vozidel k sobě a k přenosu tažných, případně i tlačných sil mezi vozidly
14. nepřenositelné, neproměnné návěstidlo, které se umísťuje mezi dvě sblíhající se koleje
16. součást železničního svršku, na níž jsou upevněny kolejnice
17. neodpařený zbytek při frakční destilaci ropy za atmosférického tlaku, který se dále destiluje za sníženého tlaku

AKTUÁLNĚ HLEDANÉ POZICE

- Specialista pro drážní legislativu
- Stavbyvedoucí
- Strojvedoucí
- Vlakovévedoucí
- Mistr provozního střediska
- Bagrista – strojník kolejových rypadel
- Geodet
- Obsluha traťové podbíječky
- Stavební dělník specialista
- Řidič
- Svářeč

Nabízíme následující benefity:

- Možnost profesního růstu
- Zázemí stabilní společnosti
- 5 týdnů dovolené
- Prémie a odměny
- Zvýhodněné tarify mobilního operátora pro rodinné příslušníky (po 6 měsících u společnosti)
- Multisport karta
- Příspěvek na penzijní připojištění (po roce u společnosti)
- Dorovnání nemocenské do výše základní mzdy po dobu 3 měsíců (po roce u společnosti)
- Bonus za přivedení nového zaměstnance
- Zvýhodněný nákup nového automobilu
- Další benefity dle typu pracovní pozice

Kontakt na personalistu

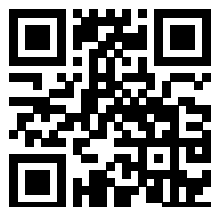
RNDr. Karla Brixová

Personalista

+420 721 490 919

+420 281 090 809

Karla.brixova@gjw-praha.cz



GJW Praha spol. s r.o.

Mezitřaťová 137/46
198 21 Praha 9 – Hloubětín
N 50°06'02" E 14°31'06"
www.gjw-praha.cz

Číslo zpracovala

Mgr. Kateřina Procházková

PR specialista

+420 732 620 502

+420 281 090 813

Katerina.prochazkova@gjw-praha.cz

f gjwpraha

gjwpraha

gjwpraha