



GJW Praha

č.2/2026

GéJéWák

Koleje jsou budoucnost

www.gjw-praha.cz



Dny otevřených dveří

Na pobočce v Havlíčkově Brodě

Na pobočce GJW Praha v Havlíčkově Brodě proběhl již druhý ročník Dnů otevřených dveří. Během dvou dnů si více než 200 studentů a návštěvníků z řad veřejnosti prohlédlo moderní železniční mechanizaci, opravárenskou halu i ukázky práce našich specialistů. Více se dočtete na následujících stránkách.

více na str. 9

Rozhovory s Jindřichem Brzobohatým a Matějem Nechvátalem

Jak vypadá práce vedoucího geodetů a co obnáší pozice asistenta stavbyvedoucího? V rozhovorech představujeme zkušenosti, výzvy i každodenní realitu našich kolegů.

více na str. 6



Železniční stavba roku 2025

Projekt Optimalizace traťového úseku Čelákovice – Mstětice získal prestižní ocenění Železniční stavba roku 2025. Toto uznání potvrzuje vysokou kvalitu práce našich týmů i význam projektu pro českou železnici.

více na str. 5

Na podzim přivítáme novou posilu od system7 rail



Náš strojový park letos rozšíří technologická novinka – podbíjecí robot Universal Tamping Robot 4.0 – S7 PLS 16 4.0 od společnosti system7 rail. Novinku představil na konferenci Setras také náš kolega Jan Sedláček. Jaké možnosti robot přináší, se dozvíte na dalších stránkách časopisu

více na str. 5

Benefit pro zaměstnance

**Slavíme vaše životní milníky
Vážíme si, že jste s námi**

více na str. 15

Ze života GJW

GJW Praha na konferenci Pernerka v Pardubicích

Naši kolegové se zúčastnili odborné konference zaměřené na bezpečnost práce na železničních stavbách a problematiku úpravy geometrické polohy koleje (GPK). Akce byla určena projektantům, stavbyvedoucím, přípravitelům, investorům, správcům staveb i technikům BOZP a přinesla řadu praktických zkušeností i prostoru pro odbornou diskusi.

Součástí programu byla také přednáška pana Erika van Alpheny ze společnosti System7 Rail Holding na téma *Modern Trends beim Gleisstopfen* (Moderní trendy v úpravě GPK). Na konferenci jsme měli zároveň prezentační stánek v prostorách univerzity, kde společnost reprezentovala kolegyně personalistka Dobroslava Kožíšková.



Veletrh pro stavaře na fakultě stavební ČVUT

Zúčastnili jsme se Veletrhu pracovních příležitostí pro stavaře na Fakultě stavební ČVUT v Praze. Na akci jsme představili studentům i absolventům naší společnost i projekty a pracovní příležitosti v GJW Praha.



Pojď do praxe

SPŠ stavební akademika Stanislava Bechyně Havlíčkův Brod

Dne 27. dubna se konala náborová akce na střední průmyslové škole stavební, kde jsme studentům a absolventům představili naši společnost i možnosti uplatnění v oboru.

Jan Sedláček a Nela Lacinová nabízeli zájemcům možnosti praxí, brigád i pracovních příležitostí, které poskytujeme, a zároveň s nimi hovořili o možnostech budoucího uplatnění v naší společnosti.



Rail Business Days 2026

Také letos jsme byli partnerem mezinárodního železničního veletrhu a konference Rail Business Days, který se tradičně konal v Ostravě a opět potvrdil své postavení nejvýznamnějšího setkání železničního průmyslu v České republice.



Velkou radost nám udělalo, že součástí venkovní expozice společnosti CZ LOKO byla také naše lokomotiva EffiShunter 1000. Návštěvníci z řad odborné i široké veřejnosti si ji mohli prohlédnout na venkovní koleji a seznámit se s jejími technickými parametry i možnostmi využití v provozu.

Rail Business Days jsou každoročně místem, kde se setkávají výrobci, dodavatelé, dopravci, správci infrastruktury i odborníci z oblasti železniční dopravy. Součástí programu jsou odborné konference, panelové diskuse i prezentace nejnovějších technologií a trendů, které formují budoucnost železnice.

Součástí veletrhu byl také bohatý konferenční program zaměřený na aktuální témata železniční dopravy – od modernizace infrastruktury přes digitalizaci a inovace až po budoucnost kolejových vozidel, bezpečnost provozu a evropské trendy v železniční dopravě.



video stroje

Rekonstrukce železniční trati mezi Čelákovicemi a Mstěticemi

V minulém roce byla dokončena stavba Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně), na které se podílela GJW Praha spol. s r.o. spolu s EUROVIA CS, a.s., Subterra a.s., Elektrizace železnic Praha a.s.

„Před optimalizací traťového úseku odpovídal stav železničního svršku téměř stavu, v jakém byl po obnově v roce 1968. Přes provedené dílčí opravné práce (např. částečná výměna kolejnic, zřízení bezstykové koleje, úpravy GPK a hmoždinkování pražců) byl morálně i technicky zastaralý a vyžadoval kompletní výměnu,“ napsal Peter Bado v knize Železniční stavby v Čelákovících a okolí 2022–2026, která vyšla letos na jaře.

GJW Praha v rámci zakázky realizovala modernizaci 1. a 2. traťové koleje mezi Čelákovicemi a Mstěticemi a zřízení dočasné výhybny.



Rozsáhlá rekonstrukce trati nedaleko Prahy odstartovala již v roce 2022. Celkem bylo položeno 14,6 kilometrů nových kolejí, 20 nových výhybek, vznikly čtyři nové železniční mosty, jeden silniční a došlo také na revitalizaci stanice Mstětice.

V rámci stavby se mimo jiné vybudovaly nové přeložky silnic a zrušily dva železniční přejezdy. Ve Mstěticích byl odstraněn železniční přejezd silnice II/101 a postaven nadjezd.

Investor: Správa železnic s.o., Stavební správa západ
Zhotovitel: Sdružení firem EUROVIA CS, a.s., Subterra a.s., GJW Praha spol. s r.o. – provozní závod Praha, Elektrizace železnic Praha a.s.

Hlavní stavbyvedoucí: Ing. Michal Matejka

Stavbyvedoucí: Jaroslav Pršala

Termín realizace: 2022 - 2026

Objem GJW: 2 172 mil. Kč



Součástí rekonstrukce byly dvě železniční přeložky. První v délce 1,9 kilometru napřímila trať hned za Čelákovicemi přes částečně zastavěnou místní část Záluží, druhá měří přibližně kilometr a vede mírnějším obloukem volnou krajinou před stanicí Mstětice. Díky přeložkám a zvýšení rychlosti na 140 km/h pro klasické vlaky, respektive na 160 km/h pro vozy s naklápací technologií, se podařilo snížit jízdní dobu vlaků.

Děkujeme všem kolegům, kteří se svým nasazením podíleli na úspěšné realizaci této stavby.

Železniční stavba roku 2025

Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo)-Mstětice (včetně)

Získali jsme ocenění Železniční stavba roku 2025 v kategorii Stavba za projekt Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně), který naše firma spolu s partnery (Sdružení firem EUROVIA CS, a.s., Subterra a.s., Elektrizace železnic Praha a.s.) realizovala mezi lety 2023 a 2025.

Stavba se nacházela v úseku železniční trati Čelákovice – Mstětice od 8,770 km do 15,113 km a jejím cílem bylo zajištění rychlého, spolehlivého a bezpečného provozu. Zrekonstruována byla železniční stanice Mstětice s nástupištěm se zvýšením nástupní hrany na 550 mm a délky 220 m, včetně vybudování bezbariérového podchodu.

Dále byl odstraněn železniční přejezd na silnici II/101 ve Mstěticích, který byl nahrazen silničním nadjezdem. Zvýšena byla traťová rychlost realizováním dvou přeložek či proběhla příprava na zavedení ETCS a zlepšení parametrů pro provoz nákladní dopravy.

Poděkování si zaslouží hlavní stavbyvedoucí Ing. Michal Matejka, stavbyvedoucí Jaroslav Pršala, asistent stavbyvedoucího Richard Keil a především celý jejich tým za skvěle odvedou práci na této stavbě.



Přednáška na konferenci SETRAS–STRAHOS 2026

Ve dnech konání konference SETRAS–STRAHOS 2026 se setkali odborníci z oblasti železniční infrastruktury, modernizace tratí, bezpečnosti provozu, výzkumu i projektování. Konference vytvořila prostor pro sdílení zkušeností, prezentaci nových poznatků a diskusi o budoucnosti moderní železnice.

Společnost GJW Praha na této odborné akci reprezentoval Jan Sedláček, DiS., který vystoupil s přednáškou na téma Moderní prvky v úpravě geometrické polohy koleje (GPK). Ve své prezentaci představil podbíjecího robota Universal Tamping Robot 4.0 – S7 PLS 16 4.0 od společnosti system7 rail.

Přednáška se zaměřila na moderní přístupy k úpravě GPK a využití automatizace při údržbě železniční infrastruktury. Nová technologie přináší vyšší přesnost podbíjení, efektivnější využití strojního času a možnost dalšího zvyšování kvality prací na železničním svršku.

Jsme rádi, že jsme mohli být součástí odborné diskuse o budoucnosti železnice a představit technologie, které pomáhají posouvat železniční stavitelství a údržbu tratí směrem k vyšší efektivitě, kvalitě a bezpečnosti.



Mohl být vojákem, ale stal se geodetem: Rozhovor s Jindřichem Brzobohatým

Geodet Jindřich Brzobohatý převzal štafetu vedoucího pracovníka po Ivanu Pleskačovi, se kterým dlouhodobě spolupracoval. V rozhovoru se rozpovídal o tom, jaká je jeho práce v GJW Praha, jak se dostal ke geodézii nebo také o tom, že mohl být vojákem.

Prozradte nám něco o sobě, co vás v životě formovalo, co jste vystudoval, jak jste se dostal k profesi, kterou ve firmě zaštiťujete?

To je spousta otázek najednou, ale zkusím to zjednodušit a popsat v pár větách. Otec měl vlastní projekční kancelář. V dětství jsem tedy cítil, že ji jako rodinný podnik jednou povedu. Nevlastní otec měl firmu, která šila vybavení pro armádu a strejda založil první internetový armyshop v ČR.

Měl jsem tedy více profesních vzorů v rodině, které jsem chtěl následovat, ale nemohl jsem se rozhodnout, kterou cestou půjdu. Během osmiletého gymnázia jsem měl čas přemýšlet nad budoucím oborem. Geodézie, kartografie a geoinformatika se mi jevila jako ideální průsečík mezi armádním i stavebním odvětvím. Navíc to byl průsečík předmětů, které jsem měl ve škole rád. Matematiky a zeměpisu. Velký vliv pak měla volba vysoké školy. Po všech okolnostech jsem zvolil Fakultu stavební ČVUT v Praze místo Univerzity obrany v Brně.

Takže jste mohl být voják.

Ano. Představa, že bych působil ve Vojenském geografickém a hydrometeorologickém úřadu, podílel se na laserovém skenování republiky, zaváděl technologii GPS do navádění střel nebo měřil mapové podklady pro mise jako byla tehdy v Afghánistánu, pro mě byla atraktivní.

Jako vysokoškolák jsem ještě uvažoval o působení v satelitním centru SATCEN, kam nás přišli lánřit vojenští zpravodajci, ale když jsem to vzal kolem a kolem, tak mi přišlo, že jsou to riskantní nabídky, kde skloubení profesního a soukromého života je hodně náročné. Nakonec i po škole zvítězila civilní cesta. Nyní při měření kolejí za provozu je to riziko paradoxně možná i vyšší.

O jiném oboru mimo geodézii jste neuvažoval? Co uchazeč o studium geodezie potřebuje znát a umět?

Ani ne, logicky jsem ještě pokukoval po psychologii, profesi mé mamky, ale to jsem rychle zavrhnul. Humanitní vědy mě vždy přišly takové na „vodě“. Na technice se mi líbí, že člověk hned ví, na čem je. Buď výpočty vychází, nebo nevychází. Na takové to asi to, nebo tamto nejsem. Rád mám ve věcech jasno. Geodézie je vlastně aplikovaná matematika. Konkrétně geometrie a statistika. Na ČVUT se tehdy bralo bez přijímaček na průměr z matematiky do 1.5, takže uchazeč znát nic nepotřebuje. Až v prvéku je velké síto, kdy cca polovina studentů nepostoupí do druhého ročníku.

Jaký byl váš nejtěžší absolvovaný předmět?

Nejtěžším předmětem byly bezpochyby Vyrovnávací počty a Teorie chyb. Lidé si to moc neuvědomují, ale každé měření má svou přesnost, nejistotu, která se dá charakterizovat. My se pohybujeme na hranici technických možností – měříme vzdálenosti a převýšení na milimetry, úhly na tisíce gony. Měření ovlivňuje teplota, tlak, refrakce, kdy laserový paprsek i obraz v dalekohledu v horku doslova plave. Vše se propisuje do výsledných souřadnic, ale každý vliv jinou měrou. Tento předmět nás naučil, jak tyto vlivy „stopovat“ v jednotlivých rovnicích, jak se propisují do výsledků a jaká je jejich přesnost.

Jak v tom pomáhá výpočetní technika a dneska hlavně AI?

Geodézie si svou digitalizaci a automatizaci prožila už v 90. letech. Už skoro nikdo nekreslí mapy do papíru, neopisuje měřené hodnoty z přístroje do zápisníku nebo nepočítá měření z hlavy pod sebou. To jsem dělal zatím jen na VŠ. V dolech a jiných požárně nebezpečných prostorech, kam nesmí elektronika, se to hodí, ale to železnice našťěstí není. Dnes nám život usnadňují počítačové programy, robotické totální stanice, systémy GNSS, což je GPS, Glonass, BeiDou nebo evropské Galileo. Co se týče AI, tak už tu první implementace jsou. Jedná se o hluboké neuronové sítě (Deep learningu). To je soubor algoritmů, na kterých AI stojí, ale nevím, jestli se tomu dá říkat přímo AI, každopádně nám pomáhají při detekci, klasifikaci a segmentaci objektů z mračen bodů nebo při zpracování měření z dronu. V obrovském množství pixelů na překrývajících se fotografiích dokáží najít identické body a opakující se vzory, což nám umožňuje vytvářet přesnější 3D modely. Co se ale týče kolejí, které měříme s přesností na 5 mm, tak tam zatím žádný prostor pro využití AI ani nevidím.

Pomocí ChatGPT jsem si udělal pár programků do počítače na přípravu dat do podbíječky. Sám bych na nich dělal cca týden, takto jsem je měl za dopoledne hotové.



Jak dlouho jste u GJW, změnil jste pracovní pozici. Je to velká změna?

Nastoupil jsem ještě jako brigádník půl roku před dokončením magisterského studia, a pak už tu zůstal. Mám rozpracovaný doktorát, ale vzhledem k pracovnímu vytížení a rodině ho nejspíš nedokončím. Ta vedoucí pozice je spojená s funkcí autorizovaného zeměměřického inženýra. Jelikož jsem jediný ve firmě s touto autorizací, tak to asi ani nešlo jinak, ale nadšený z ní zatím nejsem. Aktuálně je to pro mě extrémně náročné – z nás šesti geodetů máme dva na dlouhodobé nemocenské, vypadl nám jeden externí zpracovatel a práce máme dostatek. Přes den měřím v terénu, v pozdním odpoledni to počítám. Papírování tak doháním po večerech. Největším kamenem úrazu je teď neuvěřitelná byrokracie spojená s dokumentací skutečného provedení stavby pro Správu železnic. Je to takový administrativní ping-pong. Od ledna se změnila požadavky a systém vyžaduje naprostou dokonalost. Stačí špatný popis jednoho bodu a místo toho, aby to kontrolor opravil, musí celou dokumentaci vrátit, my to musíme opravit, znovu poslat a tak dále.

GJW je první firma, kde pracujete?

První firma po škole v oboru. Při gymplu jsem učil v lyžařské škole, zaměřoval elektrická vedení. Při VŠ jsem vyvíjel nové měřicí zařízení a byl na brigádách ve Švédsku. Tam jsem vyměřoval úpravy na letišti Stockholm-Arlanda a v Göteborgu jsem se podílel na stavbě nádraží. Měřil jsem tam poklesy a posuny budov v okolí.

Jaké máte vzpomínky na kolegu Pleskače?

Ivan byl schopný geodet, jako málo kdo. Byl obětavý, ale přetížený. Nechával mi možná i proto velkou svobodu, ale tím i velkou zodpovědnost. Mohl jsem si věci dělat svojí cestou, ale výsledek vždy splnit. Pod jeho vedením mě to bavilo. Taký mi vždy dokázal poradit.

Jak vypadá geodetická práce přímo na trati?

Naší hlavní náplní je navádění automatických strojních podbíječek ASP. Práce vždy začínají vybudováním bodového pole. Na železnici jsou to hřeby v patkách trakčních sloupů, propustků, nástupišť nebo přejezdů. Na neelektrifikovaných tratích to jsou nejčastěji 80 cm dlouhé kameny zakopané v zemi. Výhodou je, že na většině tratí již existují a stačí je jen doplnit a měřicky zkontrolovat. Každý bod musí mít přesně určené výškové a polohové souřadnice.

Poté změříme stávající stav, absolutní polohu koleje (APK tj. souřadnice X, Y, Z, převýšení a rozchod) cca po 10 m. Následně projektant navrhne ideální trasu pro danou rychlost tratě. Od ní jsme schopni sestavit digitální model pro urovnání podkladních vrstev grejdrem. Dále realizujeme zajištění nových kolejí a výhybek pro pokládku. Ty měříme, data porovnáme s projektem a rozdíly v poloze a výšce – tzv. posuny a zvedy pošleme posádce ASP. Jedno postavení o délce 300 metrů měříme na traťové koleji cca 30 minut. Stanovené odchylky od projektu nově realizované koleje jsou +-1 cm v poloze, ve výšce +1 cm a -2 cm vše za předpokladu plynulosti. Finální měření po podbíjení pak musíme odevzdávat správci prostorové polohy koleje na Správu železniční geodézie (SŽG) k posouzení. Až po jeho schválení by se mělo začít se svařováním do bezстыkové koleje (BK). Než jde trať do provozu, tak je nutné pro Technicko-bezpečnostní zkoušku (TBZ) zaměřit všechny překážky do 3 m od koleje a vyhotovit patřičnou dokumentaci.

Poslední kapitolou je pak měření dokumentace skutečného provedení stavby (DSPS) a vyhotovení geodetických aktualizací dat (GAD) do Digitální technické mapy železnice (DTMŽ).

Na stavbě jsme tedy od prvopočátku až do úplného konce, kdy musíme SŽG předat bodové pole. Častokrát ale stavba bodové pole zruší, a tak ho musíme znovu budovat a přeměřovat.

Kolik času zabere geodetovi práce v terénu a kolik v kanceláři?

Je to tak půl na půl. Pro mě s autorizací by měly převažovat výpočty a zpracovávání.



Pracujete s drony. K čemu jsou naší firmě dobré?

Můžeme udělat sérii fotek a vytvořit digitální model daného území. Máme polohově i výškově převedenou realitu do počítače. Dron má na sobě velmi přesnou GPSku a zkalibrovanou kameru pro měření. Výsledkem jsou 3D modely a bodová mračna s přesností do 5 cm, které se využívají pro výpočet kubatur nebo jako podklad pro projektanty. Je to také ideální metoda pro měření DSPS, ale bohužel pro to na železnici ještě není schválený legislativní rámec, i když už 2 roky existuje.

K létání s dronem musíte mít i zkoušky, je to tak?

Ano, máme zkoušky od Úřadu pro civilní letectví pro kategorie A1, A2 a A3. Můžeme létat v podstatě kdekoli, ale je kolem toho mnoho papírování. Musíme mít povolení od Správy železnic, ŘSD, vlastníků energetických sítí a podobně. V blízkosti letiště je to ještě o trochu komplikovanější, ale umíme to.

Jak těžké je naučit se pilotovat dron?

Záleží pro jaké potřeby a s jakým dronem. Zkoušel jsem například pilotovat DJI Avatu, která létala až 97 km/h. Prokličkovat se mezi stromy v lese nebyla žádná legrace, ale pro létání nad tratí to těžké není.

Co vás na vaší práci nejvíce baví?

Pestrost, různorodost, není to monotónní jednostranná práce. Baví mě komunikace, kooperace, akce. Dělá mi radost, že pracujeme na velkých infrastrukturních stavbách. Když jedu ve vlaku po trati, kterou jsme nedávno dokončili, tak mám v hlavě graf koleje a říkám si, kde by mohla být nějaká neplnulosť. Zatím jsem ji po našich stavbách nezaregistroval.

Jak relaxujete od práce?

Toho času je teď minimum, zejména v sezóně, kdy jsme na stavbách od rána do večera a často i o víkendech a svátcích. Dobije mě společný čas s mými dětmi. Také mám silný vztah k přírodě. Každé léto pořádáme dětský tábor v jednom údolí Orlických hor, kde v okruhu pěti kilometrů „nic“ není. Tam jsem klidný a spokojený. Od dětství jsem tam taky zvyklý se koupat v řece a tento zvyk mi vydržel až do dnes. Rád se vykoupu kdekoli v čisté vodě.



Rozhovor s Matějem Nechvátalem naleznete na str. 11

Získali jsme Jednotné osvědčení o bezpečnosti

Jednotné osvědčení o bezpečnosti, které vydala Agentura Evropské unie pro železnice, jsme získali na počátku tohoto roku. Platnost osvědčení v České republice a na Slovensku je pět let.

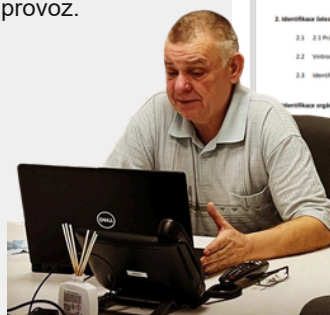
Jednotné osvědčení o bezpečnosti (Single Safety Certificate) musí mít všichni železniční dopravci, kteří chtějí jezdit na železnici u nás nebo v zahraničí. Osvědčení musí mít provozovatelé osobní i nákladní dopravy, nemusejí ho mít dopravci na vlečce či místní dráze.

Jednotné osvědčení o bezpečnosti dokládá, že daný dopravce zavedl systém řízení bezpečnosti a je schopen plnit své zákonné povinnosti. Dopravce musí prokázat technickou způsobilost, personální zajištění a spolehlivost. Vydává ho Drážní úřad pro vnitrostátní působnost nebo Agentura Evropské unie pro železnice pro přeshraniční provoz.

Naše společnost osvědčení získala pro provoz na drahách celostátních a regionálních provozovatele Správy železnic, Českých drah, a.s., AŽD Praha s.r.o. nebo KŽC Doprava, s.r.o., PDV RAILWAY a.s., PKP CARGO INTERNATIONAL a.s. či SART - stavby a rekonstrukce a.s.

Na Slovensku pak pro hlavní a vedlejší tratě.

GJW Praha osvědčení získala díky Ivo Jahodovi, který u nás působí na pozici specialisty pro drážní legislativu a kontrolní činnost. Za jeho nadstandartní úsilí k jeho získání mu patří poděkování.



Druhý ročník Dne otevřených dveří v Havlíčkově Brodě

Po roce se opět otevřely brány naší pobočky v Havlíčkově Brodě, kde se ve dnech 18. a 19. března uskutečnil druhý ročník Dnů otevřených dveří pro školy i širokou veřejnost. Velký zájem návštěvníků nás utvrdil v tom, že podobné akce mají smysl a dokážou přiblížit svět železničních staveb a moderní mechanizace nejen studentům, ale i všem fanouškům železnice.

Pro návštěvníky byl připraven bohatý program, odborný výklad našich zaměstnanců i občerstvení. Největším lákadlem však byla bezesporu technika, která je běžně veřejnosti nepřístupná. Zájemci si mohli zblízka prohlédnout lokomotivu EffiShunter 1000, kolejový jeřáb Kirow KRC 800T s vozem nebo podbíječku UNIMAT 08-2×8/3S. Velký ohlas vzbudila také ukázka svařování kolejnice, kterou naši kolegové předvedli v areálu pobočky.

Během akce jsme přivítali více než 200 studentů z řady středních, vyšších odborných i vysokých škol. První den nás navštívili studenti Střední odborné školy Nové Město na Moravě, Průmyslové střední školy Letohrad a VOŠ Děčín. Druhý den byl ještě frekventovanější – do Havlíčkova Brodu přijeli studenti Střední průmyslové školy stavební Havlíčkův Brod, Střední průmyslové školy Jihlava, Fakulty dopravní ČVUT v Praze, VUT v Brně i České zemědělské akademie v Humpolci.



Jsme velmi rádi, že jsme mohli studentům představit nejen naši mechanizaci a technologické zázemí, ale také možnosti uplatnění v oboru železničního stavitelství. Právě podobná setkání pomáhají mladým lidem lépe poznat technické profese a ukázat jim, jak pestrý a perspektivní je svět železnice.

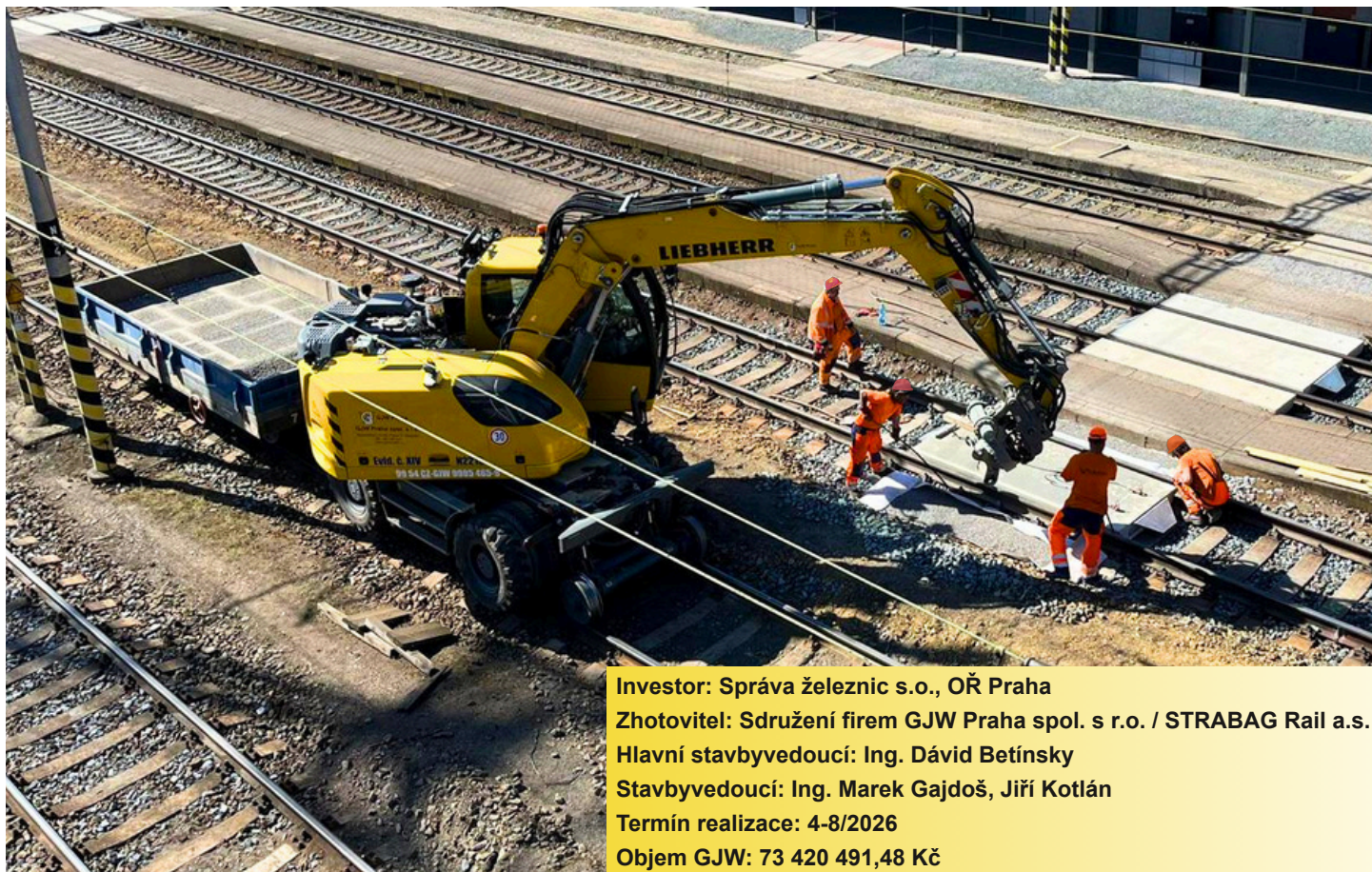
Velké poděkování patří všem kolegům a kolegyním, kteří se podíleli na přípravě a organizaci celé akce. Díky jejich nasazení a ochotě se podařilo vytvořit příjemnou atmosféru a představit společnost GJW Praha v tom nejlepším světle.



Oprava tratě v úseku Nymburk – Golčův Jeníkov

Cyklická obnova trati v úseku Nymburk (včetně) – Golčův Jeníkov (mimo) představuje soubor stavebních prací zaměřených na zlepšení technického stavu železniční infrastruktury v traťových úsecích i stanicích: Poděbrady, Libice nad Cidlinou, Velký Osek, Kolín, Kutná Hora a Čáslav.

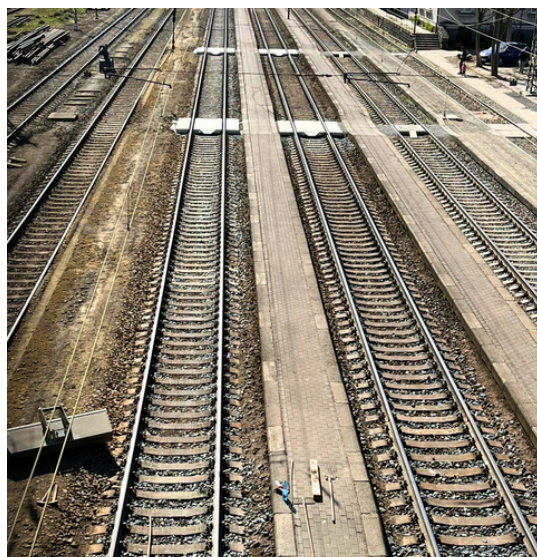
Základem prací je obnova kolejového svršku, tedy výměna kolejnic, pražců a upevnění, doplnění a čištění štěrkového lože a následná úprava geometrie koleje. V některých úsecích došlo k úplné obnově koleje, jinde k dílčím opravám nejvíce opotřebovaných částí.



Velký rozsah prací zahrnuje také výhybky ve stanicích, kde probíhají výměny pražců, opravy jazyků, opornic a dalších částí.

Součástí stavby je rovněž rekonstrukce železničních přejezdů, včetně výměny konstrukcí a úprav navazujících komunikací. Doplňkově jsou prováděny práce na odvodnění, údržbě tělesa tratě a dalších prvcích infrastruktury.

Výsledkem je postupné sjednocení technického stavu tratě a vytvoření podmínek pro její bezpečný a spolehlivý provoz v dalších letech.



Děkujeme všem kolegům, kteří se svým nasazením podílejí na úspěšné realizaci této stavby.

Stavba je živý organismus, říká asistent stavbyvedoucího Matěj Nechvátal

Matěj Nechvátal pracuje u GJW Praha dva roky, za které firmu i spolu-pracovníky dobře poznal. Pochází z rodiny elektrikářů a chtěl dělat architekta. Nebýt chyby ve formuláři, byl by nyní místo v GJW v Dánsku. Povídali jsme si nejen o pracovních povinnostech, ale i o relaxaci nebo umělé inteligenci.

Jak jste se dostal ke stavařině, byla v rodině? Vystudoval jste nějakou stavební školu?

Je to docela vtipné, protože moje rodina je plná elektrikářů. Děda, se kterým jsem vyrůstal, i bratr, všichni studovali elektriku. Já jsem v tomhle černá ovce rodiny, elektrikářka jde úplně mimo mě. Mě vždycky fascinovala stavařina. Líbila se mi myšlenka něco postavit, nechat za sebou kus hmatatelné práce a nese-dět jen u papírů. Už od dětství jsem chtěl stavět baráky, takže jsem vystudoval pozemní stavitelství.

Původně jsem chtěl na architekturu, ale ve čtvrtáku jsem si uvědomil, že v dneš-ní době to pro mě není ta nejlepší cesta, a plán se rozpadl. S kamarádem jsme pak chtěli zkusit studium v Dánsku. Bylo to takové štěstí v neštěstí, protože se mi špatně odeslal soubor s přihláškou, už to nešlo doplnit a mě nevzali. Kamarád odjel, já zůstal tady. Nakonec jsem zvolil geodézii na ČVUT v Praze, protože mě při brigádách začala bavit práce venku. Zjistil jsem, že rád trávím čas v terénu.

Na vysoké jsem byl ale jen dva roky – rok v Brně a rok na ČVUT. V geodézii je sice titul inženýra potřeba kvůli kulatému razítku a zod-povědnosti, ale u stavbyvedoucího vám stačí maturita a autorizace pomocí praxe. Před zkouškovým jsem si založil profil na pracovním portálu a během týdne oběhl čtyři pohovory. Nabídka byla široká, od asistenta stavbyvedoucího po projektové kanceláře. Zvolil jsem GJW, protože jsem tu viděl nejlepší prostor pro kariérní růst až k pozici hlavního stavbyvedoucího. Je to moje první práce na plný úvazek po škole. Myslím, že to nebyla špatná volba. Ze školy jsem utekl do GJW Praha.

Nechcete si ještě dodělat nějakou vysokou školu?

Zvažoval jsem to, líbilo by se mi mít něco před jménem. Možná bych zkusil nějakou snazší školu dálkově, abych měl aspoň bakaláře, ale to je spíš plán do budoucna, zatím na to nespěchám.

K těm elektrikářům. Dá se říct, že elektrice rozumíte, když jste v tom žil?

Vůbec ne, v elektrice jsem úplný amatér. Asi jsem se pro to nenarodil, prostě se to ke mně nedostalo. I když je to ke stavařině blízko.

Co je potřeba umět, aby se člověk věnoval stavebnictví? Jaké jsou přijímací zkoušky?

Zkoušky byly myslím z matematiky a češtiny. Matematika byla vždycky moje silná stránka, už od dvanácti let jsem věděl, že chci jít tímhle směrem, a chtěl jsem tu matiku nějak využít. Hodně lidí si myslí, že je to jen o technice a počítání, ale postupem času zjišťuji, že je to hlavně psychologická práce. Je to o komunikaci s lidmi a o logickém přemýšlení v reálném čase. Musíte umět vydat správný povel ve správný moment.

Učili vás něco z psychologie nebo komunikace na střední škole? A jaký byl vůbec váš nejoblíbenější předmět?

Na střední to bylo čistě technické, jako kreslení a projektování. Mým nejoblíbenějším předmětem bylo právě odborné a technické kreslení. Matiku jsem měl taky hrozně rád, dokud nepřišel covid a distanční výuka. Tehdy můj zájem opadl a ze samých jedniček se staly trojky. Naopak nejméně oblíbený předmět byla čeština, hlavně ta literární část se spisovateli.

Jak dlouho jste u GJW a jaká je náplň vaší práce?

V březnu to byly dva roky. Na stavbě jsem pravou rukou stavbyvedoucího. Pomáhám s realizací, koordinací lidí i s papírováním a fak-turací. Před zahájením stavby je nejdůležitější zajistit vytyčení kabelových tras, aby se nic nepřekoplo. V České Třebové, kde teď působím, máme všechno digitálně v mobilu, takže hned vidím, kde co vede. Zařizuji ale i banality jako toalety nebo ostrahu a bez-pečnost. V GJW je ještě pozice stavbyvedoucí a hlavní stavbyvedoucí. Stavbyvedoucí má většinou na starosti realizaci a je na stavbě, kdežto hlavní stavbyvedoucí dělá papíry, objednává faktury a podobně. Ten je také hlava stavby. Já kolísám mezi oběma.

Dělníci dostávají instrukce od vás nebo od mistra?

Většinou přes mistra, který je šéfem party. Ale když máme subdodávku nebo výpomoc bez vlastního mistra, tak tam jdu já a dělám jim takového rádoby mistra. Důležité je mít v hlavě všechny informace o kabelech a postupech a být připraven odpovědět na otázky. Lidé z GJW vědí, co mají dělat, mají kvalitní mistry a nepotřebují moc mé asistence.



Baví vás více práce na stavbě, nebo v kanceláři?

Co se týče místa práce, hodně záleží na počasí. V zimě a dešti se nikomu ven nechce, ale někdy je to prostě potřeba. Když je hezky, je lepší být venku než sedět v kanceli. Nejlepší je ten balanc, který moje pozice nabízí, čili práce není monotónní.



Zmínil jste Českou Třebovou. Co tam GJW Praha letos dělá?

Modernizujeme části uzlu, je to jedna z největších stanic u nás. Je to stavba na několik let. Letos tam máme čtyři stavební objekty, hlavně úseky kolejí a výhybky. Nyní jsme dělali na odbočce Les z České Třebové na Třebovice, kde se měnila výhybka. Bylo to náročné, protože tam pracovala spousta firem na malém prostoru.

Co vás tam ještě letos čeká?

Čeká nás další stavební objekt, kde budeme trhat výhybku a kus koleje. Zároveň nás čeká další úsek z Třebovic. Budeme mít i dvou až tříměsíční pauzu. Budou tam týmy ze závodu Praha i Hradce Králové. Počítáme s veškerou technikou od kolejového jeřábu Kirow přes podbíječky až po sypání šterku. Loni se tam především trhaly koleje a probíhala příprava, tento rok tam začaly ostré realizační práce.

Jak dlouho vlastně trvá taková výměna výhybky? A kolik lidí je na to potřeba?

Kdyby šlo čistě jen o vytrhání výhybky a zřízení svršku, je to záležitost na pár dní. Ale museli jsme čekat na spodek, který dělala jiná firma. V Třebové byly týmy se dvěma mistry, jeden stavbyvedoucí a technika. Na odbočce Les jsme pokládali moderní jednoduchou výhybku s poměrem 1:14.

Nevyužíváte v České Třebové náš nově renovovaný vagón s možností přespání?

Zrovna nedávno tam byl s jeřábem Kirow. Jestli ho někdo využívá, to nevím, já osobně jsem ho ještě nevyužil.

Která fáze stavby je nejobtížnější?

Chlapi mě naučili říkat, že stavba je živý organismus. Všechno se může plánovat dopředu, ale něco se prostě stane a my to neovlivníme. Nejdůležitější je plánování, když je stavba pořádně naplánována, tak to průběh stavby usnadní.

Máte za ty dva roky nějakou stavbu, na kterou rád vzpomínáte?

Určitě Branický most, Most intelligence. Byla to moje první stavba v GJW, byla atypická a skvěle mě tam zaučil hlavní stavbyvedoucí Ing. Dávid Betínský. Za to jsem mu vděčný, je to skvělý člověk. Vždycky, když jedu kolem s přítelkyní, ukazuju jí, že na tomhle jsem spolupracoval.

Oblíbená otázka. Jste fanouškem železnice, máte ji jako hobby?

To ne. Rodiče sice měli obří modelové kolejiště, když jsem byl malý, ale pro mě je to spíš o té stavařině obecně. Železnici nemám jako koníček. Nejsem ten typ, co by stál u trati s foťákem. Když se na Branickém mostě dělaly zátěžové testy, tak tam přijela stará lokomotiva. Tu jsem si vyfotografoval, ale jinak ne.

Jak se proměnilo české stavebnictví za dobu, co v oboru pracujete? Případně je něco jinak, než vám říkali ve škole?

Jedna ze změn je, že dochází k rozsáhlé digitalizaci. I ve škole jsme se učili psát stavební deníky na papír, nyní už jsou digitálně. Mnoho papírů je digitálně, máme specializovaný software, kde jsou všechny možné stavební dokumenty digitálně.

A co umělá intelligence? Využíváte ji nějak?

Zatím v našem oboru potřebuje hodně zabrat. Zkoušel jsem ChatGPT, aby mi ulehčil práci, ale výsledek jsem musel stejně opravovat. Věřím ale, že za několik let nás stroje v hodně ohledech nahradí, ale lidská ruka bude u stavařiny potřeba vždycky.

Mluví se o nedostatku pracovních sil, případně i materiálu. Pozorujete to?

Materiál občas chybí kvůli chybám v logistice nebo v dopravě, ale největší problém jsou lidi. Už na střední nám říkali, že stavařů je málo. Mladí se raději vidí u počítačů a na stavařinu koukají jako na něco podřadného. Přitom práce venku je skvělá, zábavná a není to jen o krumpáči v ruce. Tato práce je o komunikaci, koordinaci a spolupráci.

Máte v týmu hodně cizinců? Jak se s nimi domlouváte?

U nás v GJW Praha jsou hlavně Češi a Slováci, pak Ukrajinci, se kterými se domluvíte česky úplně v pohodě a jsou to slušní lidé. V Třebové jsem ale potkal i firmu s Filipínci, s nimi jsme mluvili anglicky. Nesetkal jsem se s nikým, s kým bych se nedomluvil.

Na závěr moje další oblíbená otázka. Jak relaxujete? Stavíte dům?

To je můj celoživotní sen. Navrhnout si a postavit vlastní dům, kde budu přesně vědět, proč a co kde je. Doufám, že se k tomu dostanu. A na tu elektřinu si pozvu rodinu. Jinak miluju motorky, mám Kawasaki ER-6f a teď nově vysněný Triumph Daytona 675. Je to supersport s úžasným zvukem tříválce. Taky se věnuju posilování a modelářství. Místo vláček se ale jedná o postavičky ze světa Warhammer. Dva naprosto odlišný koníčky, ale oba skvělý na relax a vyčištění hlavy.



Dvoucestná rypadla LIEBHERR A922 Rail na stavbě Modernizace železničního uzlu Česká Třebová

Opustil nás bývalý výrobní ředitel Jan Bedrník

Smutná zpráva zasáhla nejen naši firmu letos v dubnu. Ve věku 75 let nás navždy opustil bývalý výrobní ředitel GJW Praha Ing. Jan Bedrník, který zasvětil svůj život železnici.

Jan Bedrník byl první zaměstnancem GJW Praha v roce 1993. Při jeho nástupu měl pořadové číslo 1. Jeho předchozí profese byla provozní náměstek na správě tratí Nymburk, kde se také seznámil se zakladatelem GJW Praha Ferdinandem Jakubcem.

Jan Bedrník, který vystudoval vysokou školu dopravní v Žilině, nastoupil do firmy jako provozně-výrobní ředitel. Měl na starosti výrobu, ale i záležitosti kolem techniky. V té době šlo především o bagry. Během času spolupracoval s Ing. Františkem Samkem nebo s Ing. Petrem Faltusem. Od roku 2009 spolupracoval s nynějším výrobním ředitelem Pavlem Kvízem.

Jeho první pracovní místo bylo v nynější kanceláři obchodního oddělení. S Pavlem Kvízem následně sedával v přízemí hlavní budovy až se nakonec přestěhoval do budovy U Elektry. V tu dobu byl již výrobním ředitelem se dvěma náměstkyněmi – Pavlem Kvízem a Ivo Jahodou.

„Nikdy jsem za svůj profesní život nepoznal takového člověka jako byl on. Byl přísný na lidi, ale měl i silné sociální citění. Naučili jsme od něj, že s každým člověkem musíte jednat úplně jinak. Pokud zaměstnance chcete udržet, musíte se zajímat i o jejich soukromý život,“ zavzpomínal na Jana Bedrníka Pavel Kvíz.

„Byl to výborný technolog, protože dříve zde neexistovalo žádné oddělení přípravy, proto veškeré harmonogramy připravoval Jan Bedrník, až později to převzali kolegové. Základ toho všeho pochází od něj včetně systému práce s partami. My nyní pokračujeme v jeho odkazu. Musíme být přísní, ale i spravedliví. Naučil nás, jak jednat s dodavateli, ale i chodit na stavby a mluvit s lidmi o jejich potřebách,“ dodal Pavel Kvíz.

Jan Bedrník pomohl GJW Praha rovněž na Slovensku, kde měl kontakty. První zakázky realizované u východních sousedů byly díky němu mnohem jednodušší, protože věděl, na koho se obrátit.

Jan Bedrník pracoval pro GJW Praha do roku 2010.



Školení Nymburk

Historicky úspěšný rok 2025

Společnost GJW Praha opět zaplnila sál sportovního centra v Nymburce, kde proběhlo na konci ledna pravidelné školení i zhodnocení uplynulého roku. Nechyběly také výhledy do roku 2026.

Závěrečné slovo opět patřilo generálnímu řediteli Ing. Petru Jakubcovi, který jej zahájil videoklipem o technice společnosti. „Byl to úspěšný rok, dalo by se říct nejúspěšnější rok. Ovlivnily to hlavně investice Správy železnic. Pomohl nám také inflační koeficient,“ řekl na úvod Petr Jakubec.

Vyzdvihl zakázku Optimalizace traťového úseku Čelákovice (mimo) – Mstětice (včetně), která dostala ocenění Správy železnic Stavba roku. „Jak mi Michal dneska napsal, že od doby, kdy se vynalezly peníze, se tolik neděkuje, tak my v GJW mu stejně poděkujeme,“ podotkl generální ředitel za potlesku kolegů.

GJW Praha měla v roce historický obrát téměř 2,2 miliardy korun, úspěšný rok byl pro oba závody, a počty zaměstnanců byly stabilní. Generální ředitel zmínil, že rok 2025 měl nejlepší hospodářský výsledek s největší marží. Bylo hodně práce a stát investoval do železnice.

„Podařilo se nám vyhrávat akce, které umíme, kde jsme používali naše stroje a generovat zisky. Dlouhodobě se zvyšuje výkon mechanizace a umíme stroje prodávat i ven,“ podotkl Jakubec. Na hospodářském výsledku měly zásadní vliv zakázky Častolovice – Týniště, Čelákovice – Mstětice, Lovosice – Bohušovice, Bečváry – Mirošovice, Chotětov – Všetaty, Sedlčany – Olbramovice a Liteň – Lovosice.

Během roku 2025 byla rozšířena i oblast svařování, kterou chce firma dále rozvíjet. Zazněly také oblasti AI a 3D modelování, které chce firma do budoucna rozvíjet. Nové stroje budou více digitalizované a autonomnější než stroje současné.

„Podařila se jedna zásadní věc. Neměli jsme zásadní pracovní úraz i přesto, že jsme měli výkony ve všem největší. To je velmi dobrá zpráva,“ konstatoval generální ředitel.

Rozjezd roku 2026 byl komplikovaný tím, že dlouhou dobu nebyl schválen státní rozpočet. Správa železnic tak vyčkávala, kolik dostane peněz a nezadávala zakázky. Start sezóny tak byl pomalejší. Zásadní zakázka pro GJW Praha je v roce 2026 v České Třebové, kde však lze očekávat ještě lepší výnosy v dalších letech.

Velkým úkolem pro celou společnost je zavedení certifikátu kyberbezpečnosti, protože železnice je vnímána jako kritická infrastruktura. Nutné bude zavedení dvoufázového ověřování a dalších kódů. Zásadní investicí roku 2026 je zakoupení repasované kolejové čističky typu RM 80 UHR od společnosti Plasser & Theurer. Dodání se očekává v srpnu.

Významným krokem bude projektování a výstavba nové budovy v Hradci Králové. Ta by měla stát vedle původní administrativní budovy, která půjde k zemi až po výstavbě nového objektu. Stavět by se mohlo v roce 2027, ale vše záleží na vydání potřebných povolení.

Firma se chce v roce 2026 zaměřit i na vzdělávání. Chce investovat do vzdělání mladých lidí, kteří by u společnosti následně pracovali. „Chceme dát šanci mladým lidem, podpořit jejich vzdělání a růst,“ shrnul generální ředitel.



Benefity pro zaměstnance

Bonus za setrvání u firmy a k dovršení jubilea

Za každým úspěšným projektem stojí lidé. Proto v GJW Praha oceňujeme významná životní jubilea i dlouholetou spolupráci formou finančních bonusů a odměn za věrnost společnosti.

Odměna za životní jubileum

- **Při dovršení 50 let věku 5 000,- Kč**
- **Při dovršení 60 let věku 10 000,- Kč**
- **Při dovršení 70 let věku 10 000,- Kč**
- **Při dovršení 80 let věku 10 000,- Kč**

Tento bonus je zaměstnancům vyplácen v příslušném výplatním termínu v měsíci, v kterém tohoto jubilea dosáhnou, při splnění podmínky nepřetržitého trvání pracovního poměru minimálně 5 let u zaměstnavatele. Jestliže zaměstnanec pracovní poměr u společnosti ukončil a později jej opět založil, započítává se mu doba trvání pracovního poměru naposledy založeného.

Věrnost se u nás vyplácí

- **Za nepřetržitě odpracovaných 10 a 15 let u společnosti bonus ve výši 5 000,- Kč**
- **Za nepřetržitě odpracovaných 20 a 25 let u společnosti bonus ve výši 10 000,- Kč**
- **Za nepřetržitě odpracovaných 30 a 35 let u společnosti bonus ve výši 15 000,- Kč**
- **Za nepřetržitě odpracovaných 40 a 45 let u společnosti bonus ve výši 20 000,- Kč**
- **Za nepřetržitě odpracovaných 50 let u společnosti bonus ve výši základní měsíční mzdy**

Tento bonus je zaměstnancům vyplácen v příslušném výplatním termínu v měsíci, v kterém tohoto jubilea dosáhnou, při splnění podmínky nepřetržitého trvání pracovního poměru minimálně 5 let u zaměstnavatele. Jestliže zaměstnanec pracovní poměr u společnosti ukončil a později jej opět založil, započítává se mu doba trvání pracovního poměru naposledy založeného.

Děkujeme, že jste s námi!

GJW Praha podpořila Dětský den ve Dvorech

Společnost GJW Praha se i letos ráda zapojila do podpory akcí, které přinášejí radost dětem a posilují komunitní život. Jednou z nich byl Dětský den ve Dvorech, jehož organizátorem byl náš kolega Vladimír Kudrna.

Pro malé návštěvníky byl připraven pestrý program plný soutěží, her a zábavy. Děti si užily řadu atrakcí včetně nafukovacích hradů, hasičské pěny i dynamické ukázky brazilského bojového umění capoeira, která propojuje prvky akrobacie, tance a hudby.

Nechyběly ani odměny s logem naší společnosti a mnoho dalších aktivit, které vykouzlily úsměvy na tvářích dětí i jejich rodičů.

Jsme rádi, že jsme mohli být partnerem této vydařené akce a přispět k příjemně strávenému dni plnému radosti, smíchu a společných zážitků. Podpora podobných akcí je pro nás přirozenou součástí společenské odpovědnosti a zároveň způsobem, jak podpořit aktivity, které spojují místní komunitu.

Za organizaci Dětského dne i za fotografie z akce děkujeme našemu kolegovi Vladimíru Kudrnovi.



Gratulujeme

Významná životní jubilea oslavili:

Jaroslav Pršala Monika Muharemová
Antonín Toman Jan Dolejška
Roman Linhart Miroslav Horníček
Oleh Matvienko Pavel Hubáček

Děkujeme

Naši obětaví odborníci, kteří pracují pro firmu již:

30 let **25 let** **25 let**
Roman Linhart Petr Hejduk Radek Fikar
Libor Novák Václav Krauman
Ivo Jahoda Zlatuše Adamcová

Děkujeme za Vaši poctivě odvedenou práci, spolehlivost a loajalitu, díky nimž se můžeme prezentovat skvělými výsledky a každoročním růstem.

Vedení a spolupracovníci
GJW Praha

Pracovní pozice

Víte o vhodném kandidátovi, kterého baví železnice?

Aktuálně hledáme!

- Referent/-ka obchodního oddělení / Dokladář/-ka
- Kalkulant/-ka železničních staveb
- Asistent/-ka stavbyvedoucích
- Obsluha traťové podbíječky
- Stavební dělník specialista
- Technik údržby a oprav
- Vlakvedoucí
- Strojvedoucí

Doporučte známého

Neváhejte ho/ji doporučit!
Získáte bonus za přivedení nového zaměstnance!



Sudoku

			4		2			
7	1			3			4	6
4		8		7		5		9
2			8		9			5
	8						9	
9			6		3			2
8		7		6		3		4
6	5			9			1	7
				5				

Sudoku vyplňujete tak, aby se v každém řádku, sloupci a v každém čtverci 3×3 objevila čísla 1–9 právě jednou. Začněte hledáním čísel, která už mají jen jedno možné místo, a postupně doplňujte další podle logických souvislostí. Pokud si nejste jistí, můžete si tužkou poznamenat možná čísla do jednotlivých políček.

Nabízíme tyto benefity

- Možnost profesního růstu
- Zázemí stabilní společnosti
- Nadstandardní příplatky
- Příspěvek na penzijní připojištění
- Zvýhodněné tarify mobilního operátora pro rodinné příslušníky
- Dorovnání nemocenské do výše základní mzdy po dobu 3 měsíců
- Zvýhodněné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli při výkonu povolání
- Prémie a odměny
- Bonus za přivedení nového zaměstnance
- Zvýhodněný nákup nového automobilu

- Multisport karta
- 5 týdnů dovolené



Personální oddělení
Dobroslava Kožíšková
+420 721 490 919
+420 281 090 811
personalni@gjw-praha.cz

GJW Praha spol. s r. o.
sídlo firmy:
Mezitraťová 137/46
Praha - Hloubětín 9, 198 21
www.gjw-praha.cz

Číslo zpracovali
Bc. Ondřej Kořínek
Bc. Nela Lacinová
+420 604 956 496
nela.lacinova@gjw-praha.cz