



Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost
120030 oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje

SOUBOR TESTOVÝCH OTÁZEK **ZKOUŠKA D 5 - DISPEČER PD**



Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost **adresa** Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9
tel. +420 296 191 111 **e-mail** dpp@dpp.cz **www.dpp.cz**
IČ 00005886 **DIČ** CZ00005886 **zápis v OR** vedeném MS v Praze v oddíle B, vložka 847
bankovní spojení Česká spořitelna, a. s. Praha 1 **číslo účtu** 1930731349/0800



**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**

1. **Tramvajová trať je:**
 - + a) soubor stavebně - technických zařízení, umožňující jízdu tramvajových vlaků
 - b) soubor všech kolejí včetně obratišť, odstavných a manipulačních kolejí
 - c) soubor všech kolejí kromě obratišť, odstavných a manipulačních kolejí

2. **Kolejová síť je:**
 - + a) souhrn všech tramvajových tratí včetně obratišť, odstavných a manipulačních kolejí a kolejí vozoven a dílen
 - b) souhrn všech technických zařízení, umožňující jízdu tramvajových vlaků
 - c) souhrn všech technických zařízení, které ale nemusí umožnit jízdu tramvajových vlaků

3. **Vadný vlak je:**
 - a) takový, který nejede vlastní silou
 - b) takový, který jede pouze se sníženým počtem motorových skupin
 - + c) takový, na kterém se projevuje technická porucha

4. **Provozuneschopný vůz (vlak):**
 - a) nemá účinnou kolejnicovou brzdu
 - + b) má účinnou alespoň kolejnicovou brzdu
 - c) má účinnou alespoň čelistřovou brzdu

5. **Sunoucí vlak je:**
 - + a) takový, před který je připojen provozuneschopný nebo neprovozní vlak
 - b) takový, za kterým je připojen provozuneschopný nebo neprovozní vlak
 - c) takový, před kterým nebo za kterým je připojen provozuneschopný nebo neprovozní vlak

6. **Rozjezdová výhybka je taková výhybka:**
 - a) která je pravidelně pojížděna pouze ve směru proti hrotům
 - b) která je pravidelně pojížděna ve směru po hrotech
 - + c) která je pravidelně pojížděna v obou směrech (po hrotech i proti hrotům)

7. **Nemá-li vůz (vlak) účinnou žádnou brzdu, jedná se o vlak:**
 - a) provozuneschopný
 - + b) neprovozní
 - c) vadný

8. **Nekolejovým motorovým vozidlem je povoleno sunutí:**
 - a) je-li uplatněna technická závada na brzdě a vůz (vlak) nelze odvléci
 - + b) není povoleno
 - c) jen v mimořádném případě, kdy je poblíž odstavná kolej nebo obratiště

9. **Sunutí tramvajového vlaku autojeřábem je:**
 - a) povoleno
 - + b) zakázáno
 - c) povoleno, ale pouze v případě technické závady vlaku



- 10. V sunoucím nebo vlekokoucím vlaku je přeprava cestujících povolena:**
- a) v případě dopravní špičky, je-li nutno zajistit odvoz cestujících
 - b) jen v provozuschopném voze, v případě zvýšených přepravních nároků
 - + c) pouze na příkaz provozního dispečinku JPT, v provozuschopném voze, přitom nesmí být ohrožena bezpečnost provozu
- 11. Neprovozní vůz musí být obsazen poučeným pracovníkem:**
- a) je-li zajišťován krycím vlakem nebo nekolejovým motorovým vozidlem
 - + b) je-li mezi dvěma provozuschopnými vozy, které nejsou spojeny kabelem mnohočlenného řízení
 - c) je-li mezi dvěma provozuschopnými vozy, které jsou spojeny kabelem mnohočlenného řízení
- 12. K zpětnému pohybu na pravidelně pojižděné trati s cestujícími musí být vydán služební příkaz na vzdálenost větší než:**
- a) 15 m
 - + b) 30 m
 - c) 10 m
- 13. K couvání na pravidelně pojižděné trati s cestujícími musí být vydán služební příkaz na vzdálenost větší než:**
- a) 30 m
 - b) 10 m
 - + c) 15 m
- 14. Přerušované světlo diodového návěstidla uzamykatelné EOV znamená:**
- + a) u EOV došlo k vyřazení funkce pracovního trolejového kontaktu
 - b) v prostoru EOV se nenachází žádný vlak
 - c) došlo k závadě uzamykání EOV
- 15. Svítící blikající středový bod diodového návěstidla EOV řady 200 a výše signalizuje:**
- a) poruchu blokování EOV
 - b) poruchu návěstidla EOV
 - + c) neuzamčené jazyky EOV
- 16. Je-li VPZ „Pracovní trolejový kontakt“ překryta VPZ „Pracovní trolejový kontakt mimo provoz“, na návěstidle výhybky:**
- + a) je závazně signalizováno postavení vlakové cesty nebo neuzamčení výhybky
 - b) je závazně signalizováno jen postavení vlakové cesty
 - c) není závazně signalizováno postavení vlakové cesty a uzamčení výhybky, která je trvale zablokována proti přestavení



- 17. Je-li VPZ „Pracovní trolejový kontakt“ překryta návěstí "Pracovní trolejový kontakt mimo provoz", pak řidič vlaku:**
- a) může pracovní trolejový kontakt přejíždět bez ohledu, opustil-li již předchozí vlak zjevně celou svou délkou jazyky výhybky a jeho proudový sběrač nepřešel přes kontakt rušící blokování výhybky
 - + b) může pracovní trolejový kontakt přejíždět až v okamžiku, opustil-li předchozí vlak zjevně celou svou délkou jazyky výhybky a návěstidlo příslušné EOV přestalo signalizovat blokování výhybky
 - c) pokračuje za předchozím vlakem tak, jakoby návěstidlo EOV bylo označeno návěstí "Elektricky ovládaná výhybka mimo provoz"
- 18. Mechanická kontrola uzamčení EOV od čísla 200 a výše se provádí:**
- a) stavěcím klíčem v přestavovacím místě mezi kolejemi
 - + b) stavěcím klíčem tlakem na jazyk výhybky proti přídržnici
 - c) pohledem na přestavení jazyků výhybky
- 19. Spojování vozů, kdy řidič ovládá tramvaj z pomocného stanoviště pomocí ovládní ze zadní plošiny:**
- + a) je povoleno
 - b) je možné pouze na služební příkaz
 - c) je povoleno výjimečně při manipulaci na odstavné koleji
- 20. Mechanické odbrzdění čelist'ových brzd provádí:**
- + a) řidič tramvaje, když se přesvědčil, že brzdař provedl všechny předepsané úkony a zaujal místo na stanovišti řidiče
 - b) dispečer v okamžiku, kdy jsou brzdař i řidič tramvaje na svých místech
 - c) brzdař provozuneschopného vlaku na dispečerský příkaz
- 21. Při sunutí se o správném postavení výhybky do žádané kolejové větve musí přesvědčit:**
- + a) dispečer
 - b) brzdař
 - c) řidič
- 22. Řidiči sunoucího vlaku dává předepsané návěsti:**
- + a) dispečer, který zajišťuje sunutí
 - b) brzdař
 - c) řidič vadného vlaku
- 23. Při sunutí vozu KT8D5 (pokud to technický stav vozu dovoluje) je nutno mít PTG v této poloze:**
- + a) oba PTG musí být na troleji, aby bylo zajištěno řádné blokování EOV
 - b) zdvihnout k troleji ten PTG, který je blíže sunoucímu vlaku a vzdálenější PTG stáhnout
 - c) oba PTG musí být staženy, bezpečnost sunutí zajišťuje dispečer klínováním výhybek
- 24. Při sunutí vlaku nesmí být rychlost (s výjimkou sunutí do svahu) vyšší než:**
- + a) 10 km/h
 - b) 15 km/h
 - c) 30 km/h



- 25. Při sunutí vlaku do svahu mimo zastávku (s výjimkou úseku stoupání 8 % a vyšší) nesmí být rychlost vyšší než:**
- a) 20 km/h
 - + b) 30 km/h
 - c) 40 km/h
- 26. Jízdu vlaků neurčených jízdním řádem povoluje:**
- a) provozní dispečer
 - + b) dopravní dispečer
 - c) vedoucí směny
- 27. Z bezpečnostního zastavovacího místa se tramvajové vlaky rozjíždějí:**
- a) po odjištění zajišťovací brzdy působením vlastní hmotnosti
 - b) po vyzkoušení kolejnicových brzd a odjištění zajišťovací brzdy působením vlastní hmotnosti
 - + c) po odjištění zajišťovací brzdy působením vlastní hmotnosti nebo zadáním jízdy dle místa
- 28. Dispečerský řád MHD je:**
- + a) základním provozním předpisem pro operativní řízení metra, tramvají, lanové dráhy a autobusů
 - b) základním provozním předpisem pro operativní řízení metra, tramvají a autobusů
 - c) základním provozním předpisem pro operativní řízení tramvají a lanové dráhy
- 29. Jednotný systém operativního řízení provozu tramvají v DP tvoří:**
- + a) provozní dispečink JPT a jemu podřízené pohotovostní čtyry, energetický dispečink, provozovna Vrchní stavba 251000, výpravny a provozovny JSVT
 - b) provozní dispečink JPT a jemu podřízené pohotovostní čtyry, energetický dispečink a výpravny dopravních provozoven
 - c) provozní dispečink JPT, výrobní dispečink, výpravny a depa dopravních provozoven
- 30. Hlavním řídicím a koordinačním útvarem operativního řízení provozu tramvají je:**
- + a) oddělení Provozní dispečink 120320
 - b) oddělení Energeticko-technologický dispečink 120330
 - c) oddělení Řízení provozu 100420
- 31. V jednotném systému operativního řízení tramvajového provozu odpovídá za provoz tramvají v celé síti:**
- a) vlakový dispečer provozního dispečinku JPT
 - + b) vedoucí směny provozního dispečinku JPT
 - c) vedoucí odboru provozního dispečinku JPT



- 32. V rámci operativního řízení provozu tramvají oznamuje vedoucí směny provozního dispečinku JPT všechny události, které mají nebo by mohly mít vliv na bezpečnost a plynulost tramvajové dopravy i na přepravní situaci v provozu metra a autobusů neprodleně:**
- a) nejbližšímu nadřízenému pracovníkovi
 - b) dopravnímu řediteli
- + c) oddělení Řízení provozu 100420
- 33. Provozní dispečink JPT je z hlediska operativního řízení tramvají:**
- a) podřízen oddělení Řízení provozu 100420
 - b) nadřízen oddělení Řízení provozu 100420
 - c) není nadřízen ani podřízen jinému dispečinku
- 34. Účelem operativního řízení provozu tramvají při plánovaném provozním stavu je:**
- a) zajistit hlavní povinnost dopravce, tj. jízdu vlaků podle platných jízdních řádů
 - b) likvidace všech MU, které mají nebo by mohly mít vliv na pravidelnost tramvajové dopravy
 - c) zajistit vystřídání řidičů tramvají na plánované přestávky dle JŘ
- 35. Účelem operativního řízení provozu tramvají při mimořádném provozním stavu je:**
- a) zajistit alespoň základní dopravní obsluhu oblasti
 - b) co nejdříve obnovit provoz v tramvajové síti, odstranit příčinu, resp. následky předmětné mimořádnosti, docílit co nejrychleji po všech stránkách plánovaného provozního stavu
 - c) co nejdříve obnovit provoz v tramvajové síti, odstranit příčinu, resp. následky předmětné mimořádnosti, docílit do 24 hodin po všech stránkách plánovaného provozního stavu
- 36. Hlavním útvarem, který odpovídá za včasnou likvidaci MU v provozu kolejových vozidel z hlediska obnovení provozu na tramvajové dráze je:**
- a) oddělení Provozní dispečink 120320
 - b) oddělení Kontrola a vyhodnocení provozu 120350
 - c) oddělení Energeticko-technologický dispečink 120330
- 37. Dispečerské řízení provozu tramvají při plánovaných změnách v dopravě se řídí:**
- a) oběžníkem dopravního ředitele, dopravně organizačním opatřením dopravního ředitele a podkladem dispečerského řízení dopravního úseku
 - b) provozně organizačním opatřením dopravního úseku a podkladem dispečerského řízení dopravního úseku
 - c) dispečerským opatřením provozního dispečinku
- 38. Povolená časová odchylka od stanoveného JŘ je v rozmezí:**
- a) od 119 sekund pro předjetí až po 119 sekund pro zpoždění
 - b) od 0 sekund pro předjetí až po 179 sekund pro zpoždění
 - c) od 0 sekund pro předjetí až po 119 sekund pro zpoždění



- 39. Za řízení svěřeného úseku (linky, oblasti, trakce) zejména v operativním řízení provozu MHD platí zásada odpovědnosti:**
- a) pracovníka s nejvyšší služební hodností
 - b) pracovníka služebně nejstaršího
 - + c) jediné osoby ve službě
- 40. Všechny útvary a služby DP, zajišťující technické předpoklady pro provoz tramvají, jsou:**
- a) podřízeny útvarům operativního řízení provozu MHD
 - b) podřízeny útvarům operativního řízení provozu MHD jen při výskytu mimořádných událostí
 - + c) povinny přednostně zajišťovat operativní opatření nařízená oddělením Provozní dispečink 120320
- 41. Oddělení Energeticko-technologický dispečink 120330:**
- a) je součástí jednotného systému operativního řízení pouze v případě vzniku MU
 - + b) je v jednotném systému operativního řízení podřízeno oddělení Provozní dispečink 120320
 - c) v jednotném systému operativního řízení není na provozním dispečinku JPT závislý
- 42. Pracovníky jednotného systému operativního řízení jsou:**
- + a) pracovníci, kteří přímo nebo prostřednictvím technického vybavení organizují a řídí provoz tramvají za současného provádění kontroly a prevence, včetně odstraňování mimořádných událostí v provozu tramvají
 - b) vedoucí odboru, vedoucí směny, dispečeri pohotovostních vozidel a pracovníci technické kontroly
 - c) ředitel podniku, vedoucí směny, směnoví výpravčí a dopravní kontrola
- 43. V rámci operativního řízení tramvajového provozu organizuje provozní dispečink JPT dopravu tak, aby byla:**
- a) dodržována jízda všech vlaků podle jízdního řádu
 - b) dosažena optimální kapacita v hlavních směrech zátěže
 - + c) plynulá, pravidelná a vždy bezpečná
- 44. Ve smyslu provozních předpisů je nutno jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny; a to podle svého nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby:**
- a) nebyly porušeny ostatní platné právní normy
 - b) byla zajištěna zejména pravidelnost dopravy
 - + c) byla zajištěna bezpečnost a pravidelnost provozu MHD
- 45. Koordinátor oddělení Řízení provozu 100420 provádí koordinační činnost zejména při zabezpečování akcí:**
- a) celoměstského významu, týkajících se jednoho druhu provozu
 - + b) místního významu, týkajících se více druhů provozu
 - c) místního významu, týkajících se jednoho druhu provozu



- 46. Pohotovostní čtyři řízené oddělení Provozní dispečink 120320:**
- + a) odstraňují provizorně nebo definitivně závady kolejové sítě nebo trakčního vedení a dále závady tramvají
 - b) provádějí průběžnou kontrolu traťových zařízení
 - c) nahrazují chybějící řidiče tramvají v případě neúplného vypravení
- 47. Vedoucím řídicích opatření při vybraných akcích je zaměstnanec, který je určený:**
- + a) provozně organizačním opatřením příslušného útvaru
 - b) dopravně organizačním opatřením dopravního ředitele
 - c) oběžníkem dopravního náměstka s vymezením jeho pravomocí
- 48. Koordinační působnost oddělení Řízení provozu 100420 nastává v případech, kdy mimořádná událost přesahuje:**
- + a) region jednoho obvodu města
 - b) působnost jednoho druhu provozu
 - c) časový limit 30 minut
- 49. Při zavádění NAD provede odeslání autobusu JPA na deponační místo:**
- + a) vedoucí směny provozního dispečinku JPT
 - b) vedoucí směny provozního dispečinku JPA
 - c) koordinátor oddělení Řízení provozu 100420
- 50. Náhradní dopravu je nutno zavést (pokud se dle dopravního opatření v úseku zavádí):**
- + a) po uplynutí doby stanovené pro zavedení náhradní dopravy
 - b) neprodleně, je-li předpoklad likvidace MU v provozu tramvají delší než 30 minut
 - c) po dohodě vedoucích směn příslušných dispečinků
- 51. Ve smyslu provozních předpisů je nutno jednat i v těch případech, které v nich nejsou výslovně uvedeny:**
- + a) pouze podle vydaného příkazu
 - b) podle vlastního uvážení
 - c) podle nejlepšího vědomí a svědomí tak, aby byla zajištěna bezpečnost, plynulost a pravidelnost provozu MHD
- 52. Při mimořádném provozním stavu řídí náhradní dopravu za tramvaje:**
- + a) dispečeři autobusů
 - b) dispečeři tramvají
 - c) pracovníci informačního vozidla
- 53. Provoz tramvají je organizován:**
- + a) podle platných jízdnicích řádů
 - b) podle ODN určující linkové vedení tramvají
 - c) podle provozně organizačního opatření dopravního úseku



- 54. Oprávněn vydávat příkazy v odůvodněných případech i odlišné od ustanovení provozních předpisů a vnitropodnikových norem je:**
- a) vedoucí zásahu na místě MU
 - + b) vedoucí směny oddělení Provozní dispečink 120320
 - c) oddělení Dopravní dozor 100410
- 55. Vedoucí směny provozního dispečinku JPT je oprávněn vydávat příkazy i odlišné od ustanovení provozních předpisů a vnitropodnikových norem:**
- a) ano, ale pouze v případech krajní nouze
 - + b) ano, ale pouze v odůvodněných případech
 - c) ano, ale pouze v případech, kdy se nejedná o uplatnění technické závady řidičem tramvaje
- 56. Poukazem na neznalost norem, předepsaných pro výkon funkce, se pracovník v případě jakéhokoliv zavinění:**
- a) zproští své odpovědnosti v celém rozsahu
 - b) zproští své odpovědnosti v případech, vymezených Zákoníkem práce
 - + c) nezproští své odpovědnosti
- 57. Souhlas k zahájení plánovaných výluk v provozu tramvají dává v souladu se zásadami koordinace:**
- + a) provozní dispečink JPT
 - b) oddělení Správa tramvajových tratí
 - c) mistr vrchní stavby
- 58. O dopravu přesnou se jedná v případě, že:**
- + a) vlaky jezdí přesně podle JŘ s povolenou časovou odchylkou
 - b) intervaly následných jízd jednotlivých spojů jsou dodržovány, i když není dodržen JŘ
 - c) všechny vlaky jezdí po svých pravidelných trasách
- 59. Za včasnou likvidaci MU v provozu tramvají odpovídá:**
- a) řidič tramvaje
 - + b) oddělení Provozní dispečink 120320
 - c) oddělení Řízení provozu 100420
- 60. Náhradní dopravu za metro řídí:**
- + a) dispečeři autobusů a tramvají
 - b) dispečink JPM
 - c) pracovníci dopravního dozoru, respektive pracovníci určení oddělením Řízení provozu
- 61. Zjištěné nedostatky a závady v provozu tramvají se oznamují:**
- a) pouze sdělovacími prostředky
 - b) pouze služebním hlášením
 - + c) služebním hlášením a je-li nebezpečí z prodlení pomocí sdělovacích zařízení nebo osobně



- 62. Osoba, která se při výkonu pracovní činnosti smí pohybovat na trati, musí znát:**
- + a) návěsti "Nebezpečí - zastavte všemi prostředky", "Provozní zastavení" a podmínky jejich použití
 - b) návěsti "Nebezpečí - zastavte všemi prostředky", "Vlak se přetrhl" a podmínky jejich použití
 - c) návěst "Nebezpečí - zastavte všemi prostředky"
- 63. Podmínky pro provozování tramvajové dráhy a povinnosti s tím spojené upravuje:**
- a) Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb.
 - b) Vyhláška č. 173/1995 Sb. - Dopravní řád drah
 - + c) Zákon o drahách č. 266/1994 Sb.
- 64. Likvidace a šetření mimořádných událostí na tramvajové dráze se řídí předpisem:**
- a) D 1/2
 - b) O 2/2
 - + c) O 4/2
- 65. Mimořádnou událostí v drážní dopravě je:**
- + a) nehoda nebo ohrožení, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí
 - b) událost, k níž došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy s následkem smrti nebo újmy na zdraví nebo škody na majetku
 - c) událost, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost drážní dopravy, bezpečnost osob a ohrožuje životní prostředí
- 66. Odborně způsobilým pracovníkem ve smyslu příslušných ustanovení o likvidaci MU je:**
- a) každý pracovník, který prokáže svou odbornost
 - b) pracovník JPT šetřící a likvidující MU bezprostředně po jejím vzniku
 - + c) dispečer oddělení Provozní dispečink 120320 šetřící a likvidující MU bezprostředně po jejím vzniku nebo referent oddělení Kontrola a vyhodnocení provozu 120350, který provádí další šetření MU
- 67. Pracovníci kontroly provozu jsou:**
- + a) dopravní dozor, dopravní kontrola JPT a technická kontrola
 - b) dopravní a technická kontrola DP a dispečeri JPT
 - c) dopravní dozor, dopravní a technická kontrola DP, pověřeni pracovníci provozního dispečinku
- 68. Dispečeri, zúčastnění na likvidaci mimořádné události:**
- + a) jsou povinni zdržet se jakéhokoliv jednání, které by ovlivnilo objektivní zjištění vzniku MU
 - b) jsou oprávněni měnit zjištěné skutečnosti tak, aby vypovídaly ve prospěch DP
 - c) čekají vždy na příkazy vedoucího směny



69. **Dojde-li v krátkém časovém sledu k výskytu dvou či více stejně závažných MU v provozu tramvají, rozhodne o pořadí a způsobu jejich likvidace:**
- a) koordinátor oddělení Řízení provozu 100420
 - b) vedoucí odboru Řízení a zabezpečení provozu 120300
 - + c) vedoucí směny provozního dispečinku JPT
70. **Vlaky určené k přepravě cestujících na stanovené lince musí odjíždět z cílových zastávek a ze zastávek s nařízeným přestupem v předepsaný čas:**
- a) bez povolené časové odchylky, bez ohledu na situaci v silničním či drážním provozu
 - b) s povolenou časovou odchylkou pro dopravu přesnou, pokud jim v tom nebrání situace v provozu na pozemních komunikacích či v drážním provozu
 - + c) přičemž sekundový údaj může mít hodnotu 0 až 59, pokud jim v tom nebrání situace v provozu na pozemních komunikacích či v drážním provozu
71. **Z vozovny nebo z vhodného kolejového obratiště:**
- a) může být vypraven sunoucí vlak bez ohledu na technické hledisko
 - + b) nesmí být vypraven sunoucí vlak, mimo případ, kdy je to z technického hlediska nezbytné
 - c) v žádném případě nesmí být vypraven sunoucí vlak
72. **V odůvodněných případech mohou převzít řízení tramvaje:**
- + a) pracovníci kontroly provozu DP a dispečeři JPT
 - b) pracovníci dispečinku, technické a dopravní kontroly DP
 - c) pracovníci dispečinku, dopravní kontroly a dopravního dozoru DP
73. **Při MU, kdy je uplatňována technická závada na voze nebo traťovém zařízení, musí být na místo MU poslána:**
- a) technická a dopravní kontrola DP
 - + b) technická kontrola
 - c) technická a dopravní kontrola DP a ODN PČR
74. **Uplatňuje-li řidič tramvaje technickou závadu výhybky, rozhodne o další provozuschopnosti výhybky, respektive o omezeních:**
- a) vedoucí zásahu na místě MU
 - b) vedoucí směny
 - + c) pracovník technické kontroly na místě MU
75. **Dojde-li v tramvajové síti k zastavení dopravy, kdy je předpoklad k obnovení provozu delší než 30 minut a je zřejmé, že v uvedeném časovém limitu nelze obnovit jízdy tramvajových vlaků pro přepravu cestujících:**
- a) provozní dispečink JPT zajistí po uplynutí uvedené doby informování řidičů a cestujících v dotčeném úseku
 - + b) potom platí zásady pro nasazení náhradní dopravy
 - c) potom se zahájí odklony dotčených linek



- 76. Za včasné povolání Záchrané služby, Policie a dalších mimopodnikových složek k likvidaci MU v provozu tramvaji je odpovědný:**
- a) vedoucí směny provozního dispečinku JPT
 - b) vedoucí zásahu na místě MU
 - + c) pracovník oddělení Řízení provozu 100420
- 77. Za zajištění dat z tachografu při likvidaci MU zodpovídá:**
- + a) vedoucí zásahu
 - b) dispečer 1
 - c) pracovník TK
- 78. Tachograf u vozu typu KT8D5 lze zajistit:**
- + a) na stanovišti A
 - b) na stanovišti B
 - c) na tom stanovišti, odkud je vůz řízen
- 79. Při likvidaci MU, u které je nutno vyhodnotit údaje z tachografu, je velitel zásahu mimo jiné povinen:**
- + a) zajistit přítomnost dispečera na voze se zajištěným tachografem nebo zajistit data tachografu proti případné manipulaci neoprávněnou osobou do doby, než vůz převezme TK
 - b) zajistit přítomnost dispečera na voze se zajištěným tachografem nebo zajistit data tachografu proti případné manipulaci neoprávněnou osobou do doby, než vůz převezme mateřské depo
 - c) zajistit přítomnost dispečera na voze se zajištěným tachografem do doby, než vůz převezme zástupce odborové organizace
- 80. Při neplánovaných změnách v provozu tramvaji zajišťuje příslušný dispečer informování cestujících:**
- a) prostřednictvím připravených informačních materiálů
 - b) pouze na základě příkazu vedoucího směny provozního dispečinku JPT
 - + c) samostatně nebo na příkaz vedoucího směny provozního dispečinku JPT
- 81. Výstražnou vestu s vysokou viditelností je dispečer povinen použít:**
- a) na příkaz vedoucího směny provozního dispečinku JPT
 - b) dle vlastního uvážení
 - + c) za účelem zvýšení viditelnosti na pozemní komunikaci a tím snížení možného ohrožení silničním nebo drážním provozem
- 82. Vypínače podvozků u vozu KT8D5.RN2P se nacházejí:**
- + a) na stanovišti A pro všechny podvozky
 - b) na stanovišti A pro podvozky 1 a 3, na stanovišti B pro podvozky 2 a 4
 - c) na stanovišti A pro podvozky 1 a 2, na stanovišti B pro podvozky 3 a 4



- 83. Při likvidaci MU, při které je nutné plombovat vlak, je velitel zásahu mimo jiné povinen zjistit:**
- a) kterou odborovou organizací chce být řidič zastupován a následně informovat výpravčího kmenové vozovny
 - + b) kterou odborovou organizací chce být řidič zastupován a následně informovat ZVS provozního dispečinku JPT
 - c) kterou odborovou organizací chce být řidič zastupován a následně informovat příslušnou odborovou organizací na kmenové vozovně
- 84. Příkazy nadřízených pracovníků, týkající se operativního řízení tramvajového provozu, mohou být dány pouze prostřednictvím:**
- a) vedoucího příslušné provozovny
 - b) vedoucího odboru Řízení provozu
 - + c) vedoucího směny provozního dispečinku JPT
- 85. Při sunutí přes EOV:**
- + a) musí být znemožněno její nežádoucí přestavení nebo musí být její jazyky sledovány z bezprostřední blízkosti poučeným pracovníkem po celou dobu průjezdu vlaku
 - b) musí řidič sunoucího vlaku projíždět přes tuto výhybku pomalou a opatrnou jízdou
 - c) musí být vždy elektrické ovládání výhybky vypnuto
- 86. Vedoucí směny provozního dispečinku JPT může rozhodnout o takovém způsobu likvidace MU v tramvajovém provozu, při kterém může dojít k případné další škodě:**
- + a) v případech krajní nouze
 - b) v případech stanovených předpisem D 1/2
 - c) v případech úmrtí při dopravní nehodě nebo MU
- 87. Vyhotovený „Záznam o dopravní nehodě“ se rozděluje:**
- + a) originál strana poškozená, první kopie viník, druhá kopie se přikládá k „Hlášení o MU“
 - b) originál viník nehody, první kopie strana poškozená, druhá kopie se přikládá k „Hlášení o MU“
 - c) první kopie viník, druhá kopie strana poškozená, originál se přikládá k „Hlášení o MU“
- 88. Vedoucí zásahu je při likvidaci MU povinen respektovat připomínky přítomného pracovníka oddělení Kontroly a zabezpečení provozu 120350:**
- + a) ne
 - b) ano
 - c) ano, ale pouze v oprávněných případech
- 89. O uznání technické závady na kolejovém svršku rozhodne:**
- a) četař pohotovosti svářečů
 - b) pracovník oddělení Správy tramvajových tratí
 - + c) pracovník technické kontroly



- 90. Při MU na pozemní komunikaci, kdy nedošlo ke zranění osob a celková škoda alespoň na jednom ze zúčastněných vozidel (včetně přepravovaných věcí) nebo na jiném majetku přesáhne částku stanovenou „Zákonem o provozu na pozemních komunikacích“, požaduje dispečer k likvidaci:**
- a) příslušný Dopravní inspektorát Městské policie ČR
 - b) Místní oddělení Policie ČR
 - + c) Oddělení dopravních nehod Policie ČR
- 91. Odlišný způsob likvidace MU tramvají je prováděn ve zvláštních případech, kdy došlo:**
- + a) ke zranění řidiče kolejového vozidla a ten v důsledku svého zranění není schopen uvést příčinu MU
 - b) k oslnění řidiče, k náhlé změně světelných poměrů, stavu povrchu vozovky apod.
 - c) k zavinění třetí osobou, např. zásahem cestujícího do zařízení vozidla
- 92. Při likvidaci MU poskytuje informace šetřící složce Policie ČR:**
- + a) výhradně vedoucí směny provozního dispečinku JPT
 - b) vedoucí zásahu na požádání Policie ČR
 - d) každý dispečer zúčastněný na likvidaci MU
- 93. Při MU na pozemní komunikaci, kdy došlo ke zranění osob a celková škoda alespoň na jednom ze zúčastněných vozidel (včetně přepravovaných věcí) nebo na jiném majetku zřejmě nepřesáhla částku stanovenou „Zákonem o provozu na pozemních komunikacích“, požaduje dispečer k likvidaci:**
- + a) Záchranou službu a Oddělení dopravních nehod Policie ČR
 - b) příslušný Dopravní inspektorát Městské policie hl. m. Prahy
 - c) Záchranou službu a vypíše „Záznam o dopravní nehodě“
- 94. Při řešení MU musí pracovníci operativního řízení učinit vhodná opatření k postupnému obnovení plánovaného stavu. Přitom musí dbát:**
- + a) na bezpečnost osob a zařízení
 - b) na dodržování jízdních řádů
 - c) na upřednostnění linek s nejvyšší přepravní poptávkou
- 95. MU bez uplatňované technické závady v objektu dopravní provozovny vyšetřuje:**
- + a) příslušný Dopravní inspektorát Městské policie hl. m. Prahy
 - b) příslušné Místní oddělení Policie ČR
 - c) Oddělení dopravních nehod Policie ČR
- 96. Zranění cestujícího v tramvaji za jízdy na pozemní komunikaci vyšetřuje:**
- + a) Oddělení dopravních nehod Policie ČR
 - b) příslušný Dopravní inspektorát Městské policie hl. m. Prahy
 - c) příslušné Místní oddělení Policie ČR
- 97. MU s uplatňovanou technickou závadou (na vozidle nebo traťovém zařízení) šetří:**
- + a) zvláštní komise složená z vyšetřovatele, zástupce Policie ČR a zástupce DP
 - b) příslušný Dopravní inspektorát Městské policie hl. m. Prahy
 - c) Oddělení dopravních nehod Policie ČR



- 98. Při MU se zraněním, kdy zraněný podepíše "Prohlášení o odmítnutí lékařského ošetření", dispečer:**
- + a) podává „Služební hlášení“
 - b) sepisuje protokol o MU
 - c) podává hlášení vedoucímu směny
- 99. Příkaz k opětovnému zapnutí napájení trolejového vedení po skončení likvidace mimořádné události vydává pro vedoucího směny oddělení Energeticko-technologický dispečink:**
- + a) vedoucí směny provozního dispečinku JPT
 - b) vedoucí zásahu
 - c) pracovník pohotovosti měníren na místě MU
- 100. Likvidaci MU v místě jejího vzniku řídí vždy:**
- + a) pouze jediná osoba – vedoucí zásahu
 - b) pouze jediná osoba – pracovník oddělení Dopravního dozoru
 - c) dispečer s nejvyšší hodností
- 101. Při vzniku MU v tramvajové síti provozní dispečink JPT:**
- + a) likviduje ji vlastními složkami a pokud to není v jeho silách či kompetenci, požaduje konečné řešení u odpovědných útvarů
 - b) požaduje její likvidaci u oddělení Řízení provozu 100420
 - c) požaduje její likvidaci u příslušných útvarů Policie
- 102. Při MU, kdy řidič uplatňuje technickou závadu na kolejovém svršku či EOV, vysílá vedoucí směny provozního dispečinku JPT na místo dispečera a dále pohotovostní vozidlo:**
- + a) oddělení Dopravní dozor
 - b) provozovna Vrchní stavba
 - c) oddělení Technické kontroly
- 103. Při nevolnosti cestujícího a následném úmrtí ve voze:**
- + a) bude vlak ponechán dále v provozu po ošetření cestujícího lékařem
 - b) bude vlak ponechán v provozu jen v případě, pokud není znečištěn
 - c) může být vlak zařazen do pravidelného provozu s cestujícími výhradně se souhlasem Policie ČR
- 104. Je-li při likvidaci MU tramvaje nařízeno její následné zaplombování, provede jej ve smyslu podnikové normy:**
- + a) směnový mistr depa mateřské vozovny
 - b) pracovník technické kontroly za přítomnosti řidiče tramvaje
 - c) směnový výpravčí příslušné vozovny
- 105. Došlo-li k MU tramvaje, při níž je stanoveno plombování vozidla, rozhodne podle dopravní situace o tom, ve které provozovně bude odstavení a plombování provedeno:**
- + a) pracovník technické kontroly
 - b) vedoucí zásahu na místě
 - c) vedoucí směny provozního dispečinku JPT



- 106. Zaplombované vozy musí být zajištěny proti poškození plomb a odstaveny:**
- + a) mimo pracovní jámy
 - b) v drátěné kleci, kde zakrytí pracovní jámy není podmínkou
 - c) na místě k tomuto účelu určeném bez dalších podmínek
- 107. Průvodní list vozu musí zůstat ve vozidle, u kterého bylo nařízeno plombování. Výjimku tvoří případy, kdy šetřící orgán Policie ČR tuto knihu okamžitě přikládá ke spisu. Dispečer tuto skutečnost:**
- + a) poznamená v „Zápisu o plombování vozidla“
 - b) oznámí směnovému výpravčímu příslušné vozovny
 - c) zapíše do protokolu „Hlášení o nehodě“
- 108. Odplombování vozu po MU je možné:**
- + a) až při technické prohlídce soudním znalcem nebo komisí
 - b) pouze na žádost technické kontroly
 - c) pouze se souhlasem dotyčného řidiče a za přítomnosti jeho právního zástupce
- 109. Příkazy vedoucího zásahu, týkající se likvidace MU:**
- + a) jsou povinni splnit všichni pracovníci provozu zúčastnění na likvidaci MU
 - b) jsou povinni splnit pouze členové posádky pohotovostního vozidla, které MU likviduje
 - c) všichni pracovníci pohotovostních složek DP
- 110. „Záznam o dopravní nehodě“ nelze sepsat v tomto případě:**
- + a) některý z účastníků uplatňuje technickou závadu na vozidle
 - b) majitelem vozidla je firma, u které je účastník nehody zaměstnán
 - c) druhý účastník nemá trvalý pobyt v České republice, vozidlo je pojištěno v tuzemsku
- 111. Pokud při MU dojde ke zranění a dotyčná osoba odmítne ošetření, pak:**
- + a) vedoucí zásahu nepožaduje Záchrannou službu a skutečnost zaznamenaná do „Hlášení o MU“
 - b) vedoucí zásahu se u této osoby dožaduje podpisu „Prohlášení o odmítnutí lékařského ošetření“
 - c) vedoucí zásahu na tuto skutečnost nebere zřetel a požaduje Záchrannou službu
- 112. Protokol „Hlášení o MU“ je dispečer ve funkci vedoucího zásahu povinen, mimo jiné, sepsat vždy, když:**
- + a) narušení dopravy přesáhne dobu 20 min.
 - b) narušení dopravy přesáhne dobu 30 min.
 - c) narušení dopravy přesáhne dobu 60 min.
- 113. Při závadě dveří u vozu typu T3R.P řidič:**
- + a) klíčkou příslušné dveře mechanicky uzamkne
 - b) příslušné dveře vypne vypínačem pod krytem dveří a mechanicky je zajistí
 - c) vyjme pojistku příslušných dveří



- 114. Při spojování vozů T6A5:**
- + a) hlavy obou spřáhel musí být uzavřeny a páky obou spřáhel musí být v horní poloze
 - b) hlavy obou spřáhel musí být uzavřeny a páky obou spřáhel musí být v dolní poloze
 - c) hlavy obou spřáhel nemusí být uzavřeny a páky obou spřáhel musí být v horní poloze
- 115. Dispečeri provozního dispečinku JPT jsou povinni na vyzvání nadřízených nebo kontrolních pracovníků:**
- + a) předložit všechny doklady a náležitosti potřebné pro výkon funkce
 - b) předložit OP a ŘP jen za přítomnosti vedoucího směny
 - c) předložit všechny doklady a náležitosti jen se souhlasem vedoucího odboru
- 116. Pořadí vlaku, který pro technickou závadu není schopen přepravovat cestující, je:**
- + a) 91
 - b) 95
 - c) původní pořadí + 50
- 117. Provoz tramvají se při přesunu kolony řídí určenými signály, kdy signál „Příprava“ upozorňuje dispečery, že:**
- + a) přesun kolony byl zahájen
 - b) přesun kolony se uskuteční cca do 2 minut
 - c) musí urychlit průjezd vlaků
- 118. Opuštění určené oblasti mimo plán činnosti je možné jen z opodstatněných důvodů, přitom nárok vždy:**
- + a) uplatňuje kterýkoliv člen posádky
 - b) uplatňuje dispečer D1 a povoluje ZVS provozního dispečinku JPT
 - c) uplatňuje dispečer D1 a povoluje vedoucí oddělení
- 119. Při likvidaci MU s uplatňovanou TZ na EOV musí dispečer mimo jiné pořádit fotodokumentaci:**
- + a) stavu návěstidla EOV
 - b) stavu ovládacích prvků EOV
 - c) psychického stavu řidiče tramvaje
- 120. Dispečer je určen do funkce D1:**
- + a) hodnotným označením
 - b) služebním příkazem vedoucího provozního dispečinku JPT
 - c) rozpisem služby
- 121. Za udržování trvalého spojení posádky pohotovostního vozidla s dispečerskou ústřednou je odpovědný:**
- + a) dispečer D1
 - b) dispečer D2
 - c) technický pracovník oddělení Zabezpečení provozu 120340



- 122. Pracovník může podat „Služební hlášení“:**
- a) pouze tehdy, je-li ve službě
 - b) kdykoliv po konzultaci se svým přímým nadřízeným
 - + c) i tehdy, není-li ve službě
- 123. „Služební hlášení“ je nutno podat:**
- a) ihned po zjištění důvodu podání
 - b) neprodleně, nejpozději však do konce pracovní doby podávajícího zaměstnance
 - + c) neprodleně, nejpozději do konce následujícího pracovního dne podávajícího zaměstnance
- 124. „Služební hlášení“ může být podáno:**
- + a) i prostřednictvím nadřízeného zaměstnance
 - b) i prostřednictvím nadřízeného zaměstnance, jméno zaměstnance, který předmětnou událost zjistil se v takovém případě již v protokolu neuvádí
 - c) pouze zaměstnancem, který událost zjistil
- 125. V dokumentaci o MU se stav SSZ a dopravně-bezpečnostních zařízení zjišťuje a dokumentuje:**
- a) pouze v případě, že byla v době vzniku MU tato zařízení zapnuta
 - + b) vždy
 - c) v případech, kdy jejich stav měl nebo by mohl mít vliv na průběh MU
- 126. Při úrazu cestujícího v tramvaji elektrickým proudem je vlak nutno posuzovat jako:**
- + a) provozneschopný vlak
 - b) neprovozní vlak
 - c) vadný vlak
- 127. V dokumentaci o MU v provozu tramvají se provedená opatření a jejich rozsah zjišťují a dokumentují:**
- a) v případě, že MU má další následky
 - b) v případě, kdy je to vyžádáno nadřízenými složkami
 - + c) v každém případě
- 128. Posádka pohotovostního vozidla opouští svěřenou oblast (odpočinek, psaní protokolu, střídání apod.):**
- a) dle vlastního uvážení
 - + b) po vyžádání souhlasu ZVS provozního dispečinku JPT
 - c) na základě domluvy s pracovníkem řídicí ústředny
- 129. Dispečer při kontrole plánované náhradní dopravy:**
- + a) vždy zaznamenává údaje do kontrolní karty včetně přerušení kontroly
 - b) vyplňuje kontrolní kartu na základě příkazu vydaného vedoucím směny při „Dispečerském denním rozkaze“
 - c) vyplňuje kontrolní kartu na základě vlastního uvážení



- 130. Na místě MU pořizuje dispečer fotodokumentaci zejména:**
- + a) pohled po směru jízdy řidiče tramvaje, stav SSZ a povrchu komunikace
 - + b) pohled proti směru jízdy řidiče tramvaje a poškození tramvaje
 - c) poškození protistrany a kabiny tramvaje včetně tachografu
- 131. Návěst "Nebezpečí - zastavte všemi prostředky" je dáována:**
- + a) kroužením nataženou paží před tělem směrem k řidiči
 - b) vztyčením paže proti přijíždějícímu vlaku
 - c) červeným terčem nebo červeným světlem vstříc přijíždějícímu vlaku
- 132. KGX-54 je volací znak:**
- + a) pohotovosti svářečů
 - b) pohotovosti špičkářů
 - c) pohotovosti záložního vozu oddělení Technické kontroly
- 133. Volací znak pohotovostního vozidla technické kontroly je:**
- + a) KGX-51
 - b) KGX-54
 - c) KGX-82
- 134. KGX-81 je volací znak přidělený:**
- + a) vedoucímu oddělení Provozní dispečink 120320
 - b) vedoucímu oddělení Zabezpečení provozu 120340
 - c) garážmistroví
- 135. KGX-57 je volací znak:**
- + a) pohotovosti vrchního vedení
 - b) samosběru
 - c) informačního vozidla
- 136. Vozidlo dopravní kontroly JPT má přidělen volací znak:**
- + a) KGX-231
 - b) KGX-40
 - c) KGX-8
- 137. KGX-40 je volací znak:**
- a) pohotovostního vozu oddělení Kontrola a vyhodnocení provozu 120350
 - b) vozu vedoucího JSVT
 - + c) pohotovostního vozu oddělení Dopravní dozor 100410
- 138. Při službě na pohotovostním vozidle, které nebude vybaveno systémem GPS nebo systémem nebude funkční, dispečer ve „Výkazu o činnosti dispečera“:**
- + a) bude vyplňovat i čas a popis trasy jízdy
 - b) čas a popis trasy jízdy vyplňovat nemusí
 - c) bude vyplňovat čas a popis trasy jízdy dle vlastního uvážení

