**Příloha č. 6 Smlouvy o zajišťování full-service železničních hybridních akutrolejových jednotek**

**Provozuschopnost Jednotek**

1. **Vystavení Jednotky (soupravy) do oběhu**
2. Nefunkční klimatizace prostor pro cestující v celé Jednotce – lze převzít do provozu za podmínky zajištění cirkulace vzduchu (min. nouzovými větracími okny) a do předpokládané nejvyšší venkovní teploty po dobu oběhu 27° C.
3. Nefunkční klimatizace prostor pro cestující v části Jednotky – lze převzít do provozu za podmínky zajištění cirkulace vzduchu (min. nouzovými větracími okny) a do předpokládané nejvyšší venkovní teploty po dobu oběhu 27° C, při vyšší předpokládané teplotě musí být klimatizace prostor pro cestující funkční alespoň ve 2/3 Jednotky.
4. Nefunkční klimatizace na stanovišti strojvedoucího – lze převzít do provozu za podmínky zajištění cirkulace vzduchu (min. větracími okny) a do předpokládané nejvyšší venkovní teploty po dobu oběhu 27° C.
5. Nefunkční topení v prostorech pro cestující v celé Jednotce – lze převzít do provozu do předpokládané nejnižší venkovní teploty po dobu oběhu 15° C.
6. Nefunkční topení v prostorech pro cestující v části Jednotky – lze převzít do provozu do předpokládané nejnižší venkovní teploty po dobu oběhu 15° C, při nižší předpokládané teplotě musí být topení v prostorech pro cestující funkční alespoň ve 2/3 Jednotky.
7. Nefunkční topení na stanovišti strojvedoucího – lze převzít do provozu do předpokládané nejnižší venkovní teploty po dobu oběhu 15° C.
8. Nefunkční osvětlení prostor pro cestující v celé Jednotce – nelze převzít do provozu, případně lze převzít, pouze pokud lze zařadit do oběhů za denního světla na tratích bez tunelů.
9. Nefunkční osvětlení prostor pro cestující v části Jednotky – lze převzít do provozu, funkční osvětlení prostor pro cestující musí být alespoň v 1/2 Jednotky a na WC pro imobilní.
10. Nefunkční osvětlení stanoviště strojvedoucího – nelze převzít do provozu, případně lze převzít, pouze pokud lze zařadit do oběhů za denního světla na tratích bez tunelů.
11. Nefunkční všechny dveře (nástupní prostory) na jedné či obou stranách Jednotky – nelze převzít do provozu. Za nefunkční dveře (nástupní prostor) je považován i jen nefunkční výsuvný schůdek.
12. Nefunkční některé dveře (nástupní prostory) na jedné či obou stranách Jednotky – lze převzít do provozu, pokud je nefunkčních max. 1/2 dveří (nástupních prostor) na každé straně Jednotky, nefunkční ale nemohou být 3 a více sousedících dveří (nástupních prostor). Nefunkční dveře nesmí ohrozit bezpečnost cestujících, musí být zajištěné/uzamknuté. Za nefunkční dveře (nástupní prostor) je považován i jen nefunkční výsuvný schůdek.
13. Nefunkční zařízení umožňující nástup cestujících na vozíku pro invalidy – nelze převzít do provozu.
14. Nefunkční všechna WC, případně nefunkční WC pro imobilní – nelze převzít do provozu.
15. Nefunkční informační systém vizuální vnější (zcela nebo částečně) – lze převzít do provozu za podmínky funkčního akustického systému vnějšího nebo zajištění náhradního označení linky a cílové stanice vlaku po celý oběh.
16. Nefunkční informační systém vizuální vnitřní (zcela nebo částečně) – lze převzít do provozu za podmínky funkčního akustického systému vnitřního.
17. Nefunkční informační systém akustický vnější (zcela nebo částečně) – lze převzít do provozu.
18. Nefunkční informační systém akustický vnitřní (zcela nebo částečně) – lze převzít do provozu za podmínky funkčního vizuálního systému vnitřního.
19. Nefunkční komunikace Jednotky s CED a DID – lze převzít do provozu za podmínky funkční komunikace s dispečinkem provozovatele dráhy a s výpravčími prostřednictvím GSM-R nebo TRS po celý oběh.
20. Nefunkční kamerový systém vnitřní v celé Jednotce – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez vlakového doprovodu.
21. Nefunkční kamerový systém vnitřní v části Jednotky – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez vlakového doprovodu.
22. Nefunkční kamerový systém vnější v celé Jednotce – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez vlakového doprovodu.
23. Nefunkční kamerový systém vnější v části Jednotky – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez vlakového doprovodu.
24. Nefunkční systémem pro obousměrnou komunikaci cestujících se strojvedoucím případně dispečinkem v nouzi, nefunkční nouzové tlačítko – nelze převzít do provozu do oběhu na vlacích bez vlakového doprovodu.
25. Nefunkční odbavovací systém (samostatná řídící jednotka, jízdenkové automaty, validátory a označovače jízdenek) – lze převzít do provozu v případě funkčnosti samostatné řídící jednotky, datového komunikačního propojení odbavovacího systému a alespoň 50 % jízdenkových automatů a 50 % validátorů a označovačů jízdenek (alespoň jeden funkční validátor a označovač jízdenek min. v každém druhém nástupním prostoru), jinak výjimečně se souhlasem CED.
26. Neodstraněné hanlivé/urážející/rasově motivované graffiti – nelze převzít do provozu.
27. Poškozená sedadla, opěrky rukou – při poškození více než 10 % sedadel nebo 20 % opěrek rukou nelze převzít do provozu.
28. Popraskané/Rozbité vnitřní skleněné výplně – lze převzít do provozu za podmínky zajištění proti úrazu cestujících.
29. Popraskané vnější skleněné výplně – nelze převzít do provozu.
30. Rozbité vnější skleněné výplně – nelze převzít do provozu.
31. Nefunkční/Neuzamykatelná schrána (box) dostatečné velikosti pro umístění provozní zásoby (pro průběžné doplňování vlakovým personálem v rámci oběhu) informačních letáčků, hygienických potřeb (toaletní papír, mýdlo nebo mýdlová pěna, papírové ručníky), jízdenkového papíru a pásek do tiskáren, drobných úklidových prostředků apod. – nelze převzít do provozu.
32. Nefunkční zásuvka 230 V, ani USB konektor na stanovišti strojvedoucího – nelze převzít do provozu.
33. **Závady na Jednotce (soupravě) během jízdy vlaku**
34. Nefunkční klimatizace prostor pro cestující v celé Jednotce – lze ponechat v provozu za podmínky zajištění cirkulace vzduchu (min. nouzovými větracími okny) a do nejvyšší vnitřní teploty 32° C. Při nesplnění podmínek (i jedné) může Jednotka pokračovat v jízdě do Brna hl.n. (u jednotek nezaoběhovaných přes Brno hl.n. do Břeclavi) (dále jen „**uzel**“), nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
35. Nefunkční klimatizace prostor pro cestující v části Jednotky – lze ponechat v provozu za podmínky zajištění cirkulace vzduchu (min. nouzovými větracími okny) a do nejvyšší vnitřní teploty 32° C. Při vyšší teplotě musí být klimatizace prostor pro cestující funkční alespoň ve 2/3 Jednotky – Jednotka pokračuje v jízdě do cílové stanice a může i zpět do uzlu, kde je nahrazena. Při nesplnění podmínek (i jedné) může pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
36. Nefunkční klimatizace stanoviště strojvedoucího – lze ponechat v provozu za podmínky zajištění cirkulace vzduchu (min. větracími okny) a do nejvyšší vnitřní teploty 32° C. Při nesplnění podmínek (i jedné) může Jednotka pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
37. Nefunkční topení v prostorech pro cestující v celé Jednotce – lze ponechat v provozu do nejnižší vnitřní teploty 15° C. Při nesplnění podmínky může Jednotka pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
38. Nefunkční topení v prostorech pro cestující v části Jednotky – lze ponechat v provozu do nejnižší vnitřní teploty 15° C, při nižší teplotě musí být topení v prostorech pro cestující funkční alespoň ve 2/3 Jednotky – Jednotka pokračuje do cílové stanice a může i zpět do uzlu, kde musí být nahrazena. Při nesplnění podmínky může Jednotka pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
39. Nefunkční topení na stanovišti strojvedoucího – lze ponechat v provozu do nejnižší vnitřní teploty 15° C. Při nesplnění podmínky může Jednotka pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
40. Nefunkční osvětlení prostor pro cestující v celé Jednotce – lze ponechat v provozu za denního světla. Za tmy a na tratích s tunely může Jednotka pokračovat v jízdě do vhodné stanice určené CED, do cílové stanice vlaku jen v případě, že tato bude dosažena max. do 15 min, kde je nutno Jednotku nahradit.
41. Nefunkční osvětlení prostor pro cestující v části Jednotky – lze ponechat v provozu za denního světla. Za tmy musí být funkční osvětlení alespoň v 1/2 Jednotky a na WC pro imobilní – Jednotka pokračuje do cílové stanice a může i zpět do uzlu, kde musí být nahrazena. Při nesplnění podmínek (i jedné z nich) může Jednotka pokračovat v jízdě do vhodné pásmové stanice, do cílové stanice vlaku jen v případě, že tato bude dosažena max. do 15 min.
42. Nefunkční osvětlení stanoviště strojvedoucího – lze ponechat v provozu za denního světla. Za tmy a na tratích s tunely může Jednotka pokračovat v jízdě do vhodné stanice určené CED, do cílové stanice vlaku jen v případě, že tato bude dosažena max. do 15 min, kde je nutno Jednotku nahradit.
43. Nefunkční všechny dveře (nástupní prostory) na jedné či obou stranách Jednotky – nelze ponechat v provozu. Jednotka ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno Jednotku nahradit. Za nefunkční dveře (nástupní prostor) je považován i jen nefunkční výsuvný schůdek.
44. Nefunkční některé dveře (nástupní prostory) na jedné či obou stranách Jednotky – lze ponechat v provozu, je-li nefunkční max. 1/2 dveří (nástupních prostor) na každé straně Jednotky, nefunkční ale nemohou být 3 a více sousedících dveří (nástupních prostor). Nefunkční dveře nesmí ohrozit bezpečnost cestujících, musí být zajištěné/uzamknuté. Jednotka pokračuje v jízdě do cílové stanice a může i zpět do uzlu, kde musí být nahrazena. Při nesplnění podmínek dle tohoto odstavce (i jedné) může pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit. Za nefunkční dveře (nástupní prostor) je považován i jen nefunkční výsuvný schůdek.
45. Nefunkční zařízení umožňující nástup cestujících na vozíku pro invalidy – nelze ponechat v provozu. Může pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku (a výjimečně se souhlasem CED ještě k jízdě zpět nejdále do uzlu), kde je nutno Jednotku nahradit.
46. Nefunkční všechna WC, případně nefunkční WC pro imobilní – nelze ponechat v provozu. Může pokračovat v jízdě do uzlu, nebo při jízdě opačným směrem do cílové stanice vlaku, kde je nutno Jednotku nahradit.
47. Nefunkční informační systém vizuální vnější (zcela nebo částečně) – lze ponechat v provozu za podmínky funkčního akustického systému vnějšího nebo náhradního označení linky a cílové stanice vlaku do konce turnusového dne. Při nesplnění podmínek (alespoň jedné) je nutno Jednotku nahradit při nejbližším průjezdu uzlem.
48. Nefunkční informační systém vizuální vnitřní (zcela nebo částečně) – lze ponechat v provozu do konce turnusového dne za podmínky funkčního akustického systému vnitřního a následně je nutno Jednotku nahradit.
49. Nefunkční informační systém akustický vnější (zcela nebo částečně) – lze ponechat v provozu do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.
50. Nefunkční informační systém akustický vnitřní (zcela nebo částečně) – lze ponechat v provozu do konce turnusového dne za podmínky funkčního vizuálního systému vnitřního a následně je nutno Jednotku nahradit.
51. Nefunkční komunikace Jednotky s CED a DID – lze ponechat v provozu za podmínky funkční komunikace s dispečinkem provozovatele dráhy a s výpravčími prostřednictvím GSM-R nebo TRS do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.
52. Nefunkční kamerový systém vnitřní v celé Jednotce – nelze ponechat v provozu na vlacích bez vlakového doprovodu. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
53. Nefunkční kamerový systém vnitřní v části Jednotky – nelze ponechat v provozu na vlacích bez vlakového doprovodu. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
54. Nefunkční kamerový systém vnější v celé Jednotce – nelze ponechat v provozu na vlacích bez vlakového doprovodu. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
55. Nefunkční kamerový systém vnější v části Jednotky – nelze ponechat v provozu na vlacích bez vlakového doprovodu. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
56. Nefunkční systém pro obousměrnou komunikaci cestujících se strojvedoucím případně dispečinkem v nouzi, nefunkční nouzové tlačítko – nelze ponechat v provozu na vlacích bez vlakového doprovodu. Jednotka v tomto případě ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
57. Nefunkční odbavovací systém (samostatná řídící jednotka, jízdenkové automaty, validátory a označovače jízdenek) – lze ponechat v provozu v případě funkčnosti samostatné řídící jednotky, datového komunikačního propojení odbavovacího systému a alespoň 50 % jízdenkových automatů a 50 % validátorů a označovačů jízdenek (alespoň jeden funkční validátor a označovač jízdenek min. v každém druhém nástupním prostoru). Při nesplnění podmínek (i jedné) je nutno Jednotku nahradit při nejbližším průjezdu uzlem. Výjimečně se souhlasem CED lze po nezbytně nutnou dobu ponechat v provozu v případě, že nelze zajistit náhradu jinou provozuschopnou Jednotkou.
58. Neodstraněné hanlivé/urážlivé/rasově motivované graffiti – lze ponechat v provozu nejdéle do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.
59. Poškozená sedadla, opěrky rukou – při poškození více než 10 % sedadel nebo 20 % opěrek rukou nelze ponechat v provozu, Jednotka pokračuje v jízdě do cílové stanice vlaku a může i zpět do uzlu, kde musí být nahrazena.
60. Popraskané / Rozbité vnitřní skleněné výplně – lze ponechat v provozu za podmínky zajištění proti úrazu cestujících.
61. Popraskané vnější skleněné výplně – lze ponechat v provozu za podmínky zajištění proti úrazu cestujících.
62. Rozbité vnější skleněné výplně – nelze ponechat v provozu. Jednotka ukončí jízdu v nejbližší stanici, kde je nutno ji nahradit.
63. Nefunkční/Neuzamykatelná schrána (box) dostatečné velikosti pro umístění provozní zásoby (pro průběžné doplňování vlakovým personálem v rámci oběhu) informačních letáčků, hygienických potřeb (toaletní papír, mýdlo nebo mýdlová pěna, papírové ručníky), jízdenkového papíru a pásek do tiskáren, drobných úklidových prostředků apod. – Jednotku lze ponechat v provozu do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.
64. Nefunkční zásuvka 230 V, ani USB konektor na stanovišti strojvedoucího – Jednotku lze ponechat v provozu do konce turnusového dne a následně je nutno Jednotku nahradit.