

ტექნიკური მოთხოვნები დიზელის ძრავზე მომუშავე ავტობუსზე		შემოთავაზებული ავტობუსის პარამეტრები
სატრანსპორტო საშუალების კატეგორია	M3 (ევროპის პარლამენტის 2007/46/EC დირექტივის მიხედვით) - 2007/46/EC - ევროპარლამენტის 2007 წლის 5 სექტემბრის 2007/46/EC დირექტივა, რომელიც ქმნის საავტომობილო სატრანსპორტო საშუალებების და მათი მისაბმელების დამტკიცების ჩარჩოს და ამ სატრანსპორტო საშუალებების (ჩარჩო დირექტივის) განკუთვნილი სისტემების, კომპონენტების და ცალკეული ტექნიკური აგრეგატების შესაბამისობას. შესაბამისობა დადასტურებული უნდა იყოს დოკუმენტალურად.	M3 (ევროპის პარლამენტის 2007/46/EC დირექტივის მიხედვით) - 2007/46/EC - ევროპარლამენტის 2007 წლის 5 სექტემბრის 2007/46/EC დირექტივა, რომელიც ქმნის საავტომობილო სატრანსპორტო საშუალებების და მათი მისაბმელების დამტკიცების ჩარჩოს და ამ სატრანსპორტო საშუალებების (ჩარჩო დირექტივის) განკუთვნილი სისტემების, კომპონენტების და ცალკეული ტექნიკური აგრეგატების შესაბამისობას. შესაბამისობა დადასტურებული იქნება დოკუმენტალურად.
სატრანსპორტო საშუალების კლასი	I (პირველი კლასი). (ევროპის პარლამენტის 2001/85/EC დირექტივის მიხედვით - 2001/85/EC - ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2001 წლის 20 ნოემბრის 2001/85/EC დირექტივა, რომელიც მოიცავს სპეციალურ დებულებებს და დაკავშირებულია მგზავრთა გადაყვანისთვის განკუთვნილ სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებშიც მგზავრებისთვის არის განკუთვნილი რვა ან მეტი სავარძელი მძღოლის სავარძლის გამოკლებით. 70/156 / EEC და 97/27 / EC დირექტივების შესწორება (ანუ ეს ორი დირექტივა გაუქმებულია და არ არის მოქმედი.) შესაბამისობა დადასტურებული უნდა იყოს დოკუმენტალურად.	I (პირველი კლასი). (ევროპის პარლამენტის 2001/85/EC დირექტივის მიხედვით - 2001/85/EC - ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2001 წლის 20 ნოემბრის 2001/85/EC დირექტივა, რომელიც მოიცავს სპეციალურ დებულებებს და დაკავშირებულია მგზავრთა გადაყვანისთვის განკუთვნილ სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებშიც მგზავრებისთვის არის განკუთვნილი რვა ან მეტი სავარძელი მძღოლის სავარძლის გამოკლებით. 70/156 / EEC და 97/27 / EC დირექტივების შესწორება. შესაბამისობა დადასტურებული იქნება დოკუმენტალურად.
ძარის ტიპი	დაბალ შესასვლელიანი საქალაქო ავტობუსი (დასაშვებია მესამე კარბთან გააჩნდეს ერთი საფეხური)	დაბალ შესასვლელიანი საქალაქო ავტობუსი (ყველა შესასვლელში საფეხურების გარეშე)
სიგრძე	10000 მმ (+1000 მმ, -500 მმ)	10500 მმ
სიგანე	2500 მმ (± 100 მმ) (უკანა ხედვის სარკიების გარეშე)	2500 მმ (უკანა ხედვის სარკიების გარეშე)
სიმაღლე	2800 მმ (+ 400 მმ) (სახურავზე დამონტაჟებული კონდიციონერის გარეშე)	2880 მმ (სახურავზე დამონტაჟებული კონდიციონერის გარეშე), ხოლო 2985მმ კონდიციონერით;
მაქსიმალური წონა (დაუტვირთავ მდგომარეობაში)	არაუმეტეს 18 000 კგ.	16 585 კგ.
მგზავრების დასაჯდომი ადგილები (მძღოლის დასაჯდომის გარეშე)	არანაკლებ 23 დასაჯდომი ადგილი + სივრცე არანაკლებ ერთი შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირის ეტლისათვის. სივრცე აღჭურვილი უნდა იყოს სათანადო სახელურებითა და გაჩერების მოთხოვნის დილაკით, ეტლის სათანადო ადგილას დასამაგრებელი მოწყობილობით. ადგილების კონფიგურაცია უნდა შეთანხმდეს შემსყიდველთან.	27+1 დასაჯდომი ადგილი + სივრცე ერთი შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირის ეტლისათვის. სივრცე აღჭურვილია სათანადო სახელურებითა და გაჩერების მოთხოვნის დილაკით, ეტლის სათანადო ადგილას დასამაგრებელი მოწყობილობით. ადგილების კონფიგურაცია შეთანხმდება შემსყიდველთან.
მგზავრების რაოდენობა სულ (მძღოლის დასაჯდომის გარეშე)	არანაკლებ 69 მგზავრი.	82 მგზავრი.
ძრავი	დიზელის საწვავზე მომუშავე ძრავი, არანაკლებ Euro VI ემისიის სტანდარტის შესაბამისი. ძრავი განთავსებული უნდა იყოს ავტობუსის უკანა ნაწილში.	დიზელის საწვავზე მომუშავე ძრავი, Euro VI ემისიის სტანდარტის შესაბამისი. ძრავი განთავსებული ავტობუსის უკანა ნაწილში.
ძრავის სიმძლავრე	არანაკლებ 200 კვტ.	213 კვტ.
წვა 100კმ-ზე	სორტ 2-ის მიხედვით არაუმეტეს 35 ლიტრისა 100 კმ-ზე.	სორტ 2 სტანდარტით - 34.8 ლ 100 კმ-ზე
საწვავის შეფრქვევის სისტემა	პირდაპირი შეფრქვევის სისტემა (common rail injection system)	პირდაპირი შეფრქვევის სისტემა (common rail injection system)
ძრავის გაგრილების სისტემა	ძრავის გაგრილება გამაგრილებელი სითხის საშუალებით. ავზი და მილები დამზადებული უნდა იყოს ანტიკოროზიული მასალისგან.	ძრავის გაგრილება გამაგრილებელი სითხის საშუალებით. ავზი და მილები დამზადებულია ანტიკოროზიული მასალისგან.
საწვავის ავზის ტევადობა	არანაკლებ 200 ლიტრი.	220 ლიტრი.
სიჩქარე	არანაკლებ 70 კმ/სთ.	85 კმ/სთ ლიმიტირებული;
სიჩქარეთა გადაცემის კოლოფი	ავტომატური სიჩქარის გადაცემათა კოლოფი, არანაკლებ ოთხ სიჩქარიანი (წინ სვლის), სამთო მუხრუჭით (რეტარდერი).	ავტომატური სიჩქარის გადაცემათა კოლოფი, ოთხ სიჩქარიანი (წინ სვლის), სამთო მუხრუჭით (რეტარდერი).
საჭის სისტემა	მარცხენა საჭი, გამამდიერებელით აღჭურვილი.	მარცხენა საჭი, გამამდიერებელით აღჭურვილი.
სამუხრუჭე სისტემა	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს ABS და ASR სამუხრუჭე სისტემები, სათანადო (პარკინგის) მუხრუჭი, უკუსვლის ხმოვანი სიგნალი, სამუხრუჭე საფენის ცვეთის მაჩვენებელი. ავტობუსს შესაძლებელია აღჭურვილი იყოს EBS სამუხრუჭე სისტემით.	ავტობუსს გააჩნია ABS და ASR სამუხრუჭე სისტემები, სათანადო (პარკინგის) მუხრუჭი, უკუსვლის ხმოვანი სიგნალი, სამუხრუჭე საფენის ცვეთის მაჩვენებელი. ავტობუსი აღჭურვილია EBS სამუხრუჭე სისტემით.
წინა ღერძი	წინა ღერძი აღჭურვილი უნდა იყოს ჰაერის, რეზინის ბალიშებით.	წინა ღერძი აღჭურვილი ჰაერის, რეზინის ბალიშებით.
უკანა ღერძი	უკანა ღერძი აღჭურვილი უნდა იყოს ჰაერის, რეზინის ბალიშებით.	უკანა ღერძი აღჭურვილი ჰაერის, რეზინის ბალიშებით.





<p><b>შპს პირებისთვის ადაპტირებული პანდუსი</b></p>	<p>შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთათვის მექანიკური პანდუსი უნდა იყოს მეორე კარის ტერიტორიაზე რათა საშუალება იყოს ეტლის შესვლისა. პანდუსს უნდა შეეძლოს დაახლოებით 300 კილოგრამი ტვირთის ზიდვა. დიზაინი და მონტაჟი უნდა აკმაყოფილებდეს ECE R107 რეგულაციას. როდესაც გამოყენებაში არ არის და დაკეცილია ავტობუსში, პანდუსი უნდა იყოს ჩადებული იატაკში და არ უნდა წარმოადგენდეს მგზავრების დისკომფორტის მიზეზს.</p>	<p>შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთათვის მექანიკური პანდუსი არის მეორე კარის ტერიტორიაზე რათა საშუალება იყოს ეტლის შესვლისა. პანდუსს შეუძლია დაახლოებით 300 კილოგრამი ტვირთის ზიდვა. დიზაინი და მონტაჟი აკმაყოფილებს ECE R107 რეგულაციას. როდესაც გამოყენებაში არ არის და დაკეცილია ავტობუსში, პანდუსი არის ჩადებული იატაკში და არ წარმოადგენს მგზავრების დისკომფორტის მიზეზს.</p>
<p><b>მძღოლის კაბინა და სამუშაო სივრცე</b></p>	<p>მძღოლის დია კაბინა მგზავრთა განყოფილებისგან გამოყოფილი უნდა იყოს სპეციალური ბარიერით. მძღოლის სკამი უნდა იყოს ერგონომიკული დიზაინის და სრულად რეგულირებადი. მძღოლის სკამს უნდა გააჩნდეს შემდეგი მახასიათებლები: ინტეგრირებული სამ წერტილიანი უსაფრთხოების ღვედი; თვითრეგულირებადი პნევმატური დაკიდება; სიმბალის პნევმატური რეგულირება; ვიბრაციის შთანთქმის რეგულირებადი სისტემა; ჰორიზონტალური რეგულირება; სკამის დახრილობის რეგულირება; საზურგის რეგულირება; სახელურები. მძღოლის კაბინა ალჭურვილი უნდა იყოს 12 ვოლტის როზეტით, ნივთების შესანახი სათავსოთი და რეგულირებადი საჭით. ხილვადობა მძღოლისათვის გარანტირებული უნდა იყოს ნებისმიერ კლიმატურ პირობებში, რისთვისაც საჭიროა: მზისგან დამცავი წინა და მარცხენა წინაფრები; საქარე მინის საწმენდები და მოყინვა-დაორთქვლის საწინააღმდეგო სისტემა; მძღოლის მარცხენა მხარეს არსებული ფანჯრისა და პირველი კარების წინა ფრთის დაორთქვლის თავიდან აცილების და უკანა ხედვის გვერდითა სარკეების ხილვადობის უზრუნველყოფა; მძღოლის კაბინაში არსებული სრიალა ფანჯარა მძღოლის მარცხენა მხარეს; გაჩერების მოთხოვნის შეტყობინება ვიზუალური და ხმოვანი სიგნალის მეშვეობით.</p>	<p>მძღოლის დია კაბინა მგზავრთა განყოფილებისგან გამოყოფილია სპეციალური ბარიერით. მძღოლის სკამი არის ერგონომიკული დიზაინის და სრულად რეგულირებადი. მძღოლის სკამს გააჩნია შემდეგი მახასიათებლები: ინტეგრირებული სამ წერტილიანი უსაფრთხოების ღვედი; თვითრეგულირებადი პნევმატური დაკიდება; სიმბალის პნევმატური რეგულირება; ვიბრაციის შთანთქმის რეგულირებადი სისტემა; ჰორიზონტალური რეგულირება; სკამის დახრილობის რეგულირება; საზურგის რეგულირება; სახელურები. მძღოლის კაბინა ალჭურვილია 12 ვოლტის როზეტით, ნივთების შესანახი სათავსოთი და რეგულირებადი საჭით. ხილვადობა მძღოლისათვის გარანტირებულია ნებისმიერ კლიმატურ პირობებში, რისთვისაც მოწოდებული იქნება: მზისგან დამცავი წინა და მარცხენა წინაფრები; საქარე მინის საწმენდები და მოყინვა-დაორთქვლის საწინააღმდეგო სისტემა; მძღოლის მარცხენა მხარეს არსებული ფანჯრისა და პირველი კარების წინა ფრთის დაორთქვლის თავიდან აცილების და უკანა ხედვის გვერდითა სარკეების ხილვადობის უზრუნველყოფა; მძღოლის კაბინაში არსებული სრიალა ფანჯარა მძღოლის მარცხენა მხარეს; გაჩერების მოთხოვნის შეტყობინება ვიზუალური და ხმოვანი სიგნალის მეშვეობით.</p>
<p><b>მგზავრთა სკამები</b></p>	<p>დასაჯდომები უნდა იყოს ანატომიური ტიპის. არ უნდა ჰქონდეს უხეში კიდეები. სკამების ჩარჩოები დამზადებული უნდა იყოს გალვანიზებული ფოლადის ან მსგავსი გამძლე მასალისაგან. დასაჯდომები და საზურგეები დამზადებული უნდა იყოს პლასტმასისგან, მიმაგრებული ჩარჩოზე. დასაჯდომების საფარი დამზადებული უნდა იყოს მასალისგან, რომელიც არის რბილი, ფორმა შენარჩუნებადი, წყალგამძლე, მტვერმედეგი , სითბოს შენარჩუნებადი, დაკაწვრისგან გამაგრებადი და გამძლე. დასაჯდომების და გადასაფარებლების დიზაინი და ფერი შეთანხმებული უნდა იყოს შემსყიდველთან. პრეტენდენტმა უნდა წარმოადგინოს საბუთი რომ დასაჯდომების მწარმოებელი არის საჯარო ტრანსპორტის დასაჯდომების მწარმოებელი. ავტობუსის მწარმოებელმა უნდა ატვირთოს ერთიან ელექტრონულ სისტემაში მტკიცებულება დასაჯდომების ხარისხის შესახებ, თან დაურთოს დეტალური ინფორმაცია დასაჯდომების მახასიათებლებზე.</p>	<p>დასაჯდომები არის ანატომიური ტიპის. არ აქვს უხეში კიდეები. სკამების ჩარჩოები დამზადებულია მაღალი ხარისხის მეტალის და ალუმინისაგან. დასაჯდომები და საზურგეები დამზადებულია გამაგრებული პლასტმასისგან, მიმაგრებული ჩარჩოზე. დასაჯდომების საფარი დამზადებულია მასალისგან, რომელიც არის რბილი, ფორმა შენარჩუნებადი, წყალგამძლე, მტვერმედეგი , სითბოს შენარჩუნებადი, დაკაწვრისგან გამაგრებადი და გამძლე. დასაჯდომების და გადასაფარებლების დიზაინი და ფერი შეთანხმებული იქნება შემსყიდველთან. წარმოგიდგინო საბუთს რომ დასაჯდომების მწარმოებელი არის საჯარო ტრანსპორტის დასაჯდომების მწარმოებელი, ასევე წარმოგიდგინო, მტკიცებულებას დასაჯდომების ხარისხის შესახებ და თან ვურთავთ დეტალურ ინფორმაციას დასაჯდომების მახასიათებლებზე.</p>
<p><b>საქარე მინა</b></p>	<p>საქარე მინა ცელოფნის წებოვანი გამყოფი შრით, მარაში ჩაწებებული. წინა საქარე მინის გამწმენდს უნდა ჰქონდეს სულ მცირე ორი სიჩქარის ფუნქცია გადამრთველით. საქარე მინის გამწმენდები გამძლე უნდა იყოს და შეკეთებისთვის მიღწევადი. გამრეცხ საცავს უნდა ჰქონდეს ტევადობა სულ მცირე 5 ლიტრისა და უნდა იყოს მარტივად ხელმისაწვდომი.</p>	<p>საქარე მინა ცელოფნის წებოვანი გამყოფი შრით, მარაში ჩაწებებული. წინა საქარე მინის გამწმენდს აქვს ორი სიჩქარის ფუნქცია გადამრთველით. საქარე მინის გამწმენდები გამძლე და შეკეთებისთვის მიღწევადი. გამრეცხ საცავს აქვს ტევადობა 12 ლიტრისა და არის მარტივად ხელმისაწვდომი.</p>
<p><b>გვერდითა საქარე მინები</b></p>	<p>მძღოლის მხარის ფანჯრის მინას უნდა ჰქონდეს სრიალად გასაღები ფანჯარა და ალჭურვილი უნდა იყოს ჩამკეტი. მინამ უნდა უზრუნველყოს კარგი ხილვადობა მარცხენა უკანა ხედვის სარკეში. გვერდითი მინები უნდა იყოს თბო იზოლირებული, 40%-70% ით დაბურული, მარაში ჩაწებებული. სულ მცირე სამი (3) გვერდითი ფანჯარა მარცხენა მხარეს და სულ მცირე ორი (2) ფანჯარა მარჯვენა მხარეს ალჭურვილი უნდა იყოს ხელით ოპერირებადი გასაღები სექციით ფანჯრის ზემოთ ნაწილში. ყოველ გასაღებ სექციას უნდა ჰქონდეს ჩამკეტი.</p>	<p>მძღოლის მხარის ფანჯრის მინას აქვს სრიალად გასაღები ფანჯარა და ალჭურვილია ჩამკეტი. მინა უზრუნველყოფს კარგ ხილვადობას მარცხენა უკანა ხედვის სარკეში. გვერდითი მინები თბო იზოლირებული, 40%-70% ით დაბურული, მარაში ჩაწებებული. სამი (3) გვერდითი ფანჯარა მარცხენა მხარეს და ორი (2) ფანჯარა მარჯვენა მხარეს ალჭურვილია ხელით ოპერირებადი გასაღები სექციით ფანჯრის ზემოთ ნაწილში. ყოველ გასაღებ სექციას აქვს ჩამკეტი.</p>



უკანა ხედვის სარკეები	ავტობუსის სალონში უნდა გააჩნდეს უკანა ხედვის ორი სფერული სარკე, რომლებმაც უნდა უზრუნველყონ მძღოლის კაბინიდან მძღოლისათვის ავტობუსის შიდა სივრცის მაქსიმალური ხილვადობა. ავტობუსს უნდა გააჩნდეს მარჯვენა და მარცხენა, გათბობადი, ელექტრო-რეგულირებადი, შეცვლადი, სფერული, გვერდითი ხილვადობის გარე სარკე.	ავტობუსის სალონში გააჩნია უკანა ხედვის ორი სფერული სარკე, რომლებიც უზრუნველყოფენ მძღოლის კაბინიდან მძღოლისათვის ავტობუსის შიდა სივრცის მაქსიმალურ ხილვადობას. ავტობუსს გააჩნია მარჯვენა და მარცხენა, გათბობადი, ელექტრო-რეგულირებადი, შეცვლადი, სფერული, გვერდითი ხილვადობის გარე სარკე.
სახელურები და მილები	მგზავრთა განყოფილება აღჭურვილი უნდა იყოს სახელურებითა და ხელის მოსაჭიდი მილებით (მათ შორის მოსახერხებელი სახელურებით დაბალი მგზავრებისათვის). თითოეული კარების მიმდებარედ უნდა იყოს არანაკლებ ერთი გაჩერების მოთხოვნის დილაკი. სახელურები და მილები უნდა იყოს კონტრასტული ფერის, იოლი ხილვადობისთვის.	მგზავრთა განყოფილება აღჭურვილია სახელურებითა და ხელის მოსაჭიდი მილებით (მათ შორის მოსახერხებელი სახელურებით დაბალი მგზავრებისათვის). თითოეული კარების მიმდებარედ არის მინიმუმ ერთი გაჩერების მოთხოვნის დილაკი, კერძოდ კი პირველ კარებთან ერთი, მეორესთან ორი ხოლო მესამესთან ერთი გაჩერების მოთხოვნის დილაკი. სულ ჯამში სალონში არის 8 გაჩერების მოთხოვნის დილაკი და დამატებით ერთი დილაკი შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე მგზავრის ადგილის მიმდებარედ. სახელურები და მილები არის კონტრასტული ფერის, იოლი ხილვადობისთვის.
შიდა განათება	კარების ზონის გაძლიერებული შიდა განათება. ერთმანეთისგან დამოუკიდებლად მართვადი მძღოლის კაბინისა და მგზავრთა განყოფილების განათება.	კარების ზონის გაძლიერებული შიდა განათება. ერთმანეთისგან დამოუკიდებლად მართვადი მძღოლის კაბინისა და მგზავრთა განყოფილების განათება.
გათბობა / კონდიციონერა	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს მგზავრთა განყოფილების ინტეგრირებული გათბობა, კონდიციონერა და ვენტილაცია. მძღოლის კაბინისა და მგზავრების განყოფილების გათბობა, კონდიციონერა და ვენტილაცია უნდა ხდებოდეს განცალკევებულად. ავტობუსის კონდიციონერა გათვლილი უნდა იყოს თბილისის კლიმატურ პირობებზე (-15°C - +45°C). მძღოლის კაბინისა და მგზავრთა განყოფილებას უნდა გააჩნდეს სტანდარტული გათბობა სულ მცირე ძრავის მეშვეობით, რომელიც უზრუნველყოფს ავტობუსის მთლიან შიდა სივრცეში თბილი ჰაერის თანაბარ გადანაწილებას.	ავტობუსს გააჩნია მგზავრთა განყოფილების ინტეგრირებული გათბობა, კონდიციონერა და ვენტილაცია. მძღოლის კაბინისა და მგზავრების განყოფილების გათბობა, კონდიციონერა და ვენტილაცია ხდება განცალკევებულად. ავტობუსის კონდიციონერა გათვლილია თბილისის კლიმატურ პირობებზე (-15°C - +45°C). მძღოლის კაბინისა და მგზავრთა განყოფილებას გააჩნია სტანდარტული გათბობა სულ მცირე ძრავის მეშვეობით, რომელიც უზრუნველყოფს ავტობუსის მთლიან შიდა სივრცეში თბილი ჰაერის თანაბარ გადანაწილებას.
საჰაერო სისტემა	საჰაერო სისტემის მილები მთლიანად დამზადებული უნდა იყოს ანტიკოროზიული მასალისაგან. საჰაერო სისტემა აღჭურვილი უნდა იყოს ჰაერის გამშრობითა და კონდენსატის ავტომატური გამაცალკვევებით.	საჰაერო სისტემის მილები მთლიანად დამზადებულია ანტიკოროზიული მასალისაგან. საჰაერო სისტემა აღჭურვილია ჰაერის გამშრობითა და კონდენსატის ავტომატური გამაცალკვევებით.
სიმაღლის დონის კონტროლის სისტემები	სიმაღლის დონის ავტომატური, ელექტრონული კონტროლის სისტემა; ჩამუხვლის" ფუნქცია; სასურველია ავტობუსს გააჩნდეს ფუნქცია, რომელიც დაბალ სიჩქარეზე საშუალებას იძლევა მიწის დონიდან არანაკლებ 60 მმ-ით გაიზარდოს ავტობუსის სიმაღლე. სისტემა უნდა იმართებოდეს ინსტრუმენტების დაფაზე განთავსებული დილაკის მეშვეობით.	სიმაღლის დონის ავტომატური, ელექტრონული კონტროლის სისტემა; ჩამუხვლის" ფუნქცია; ავტობუსს გააჩნია ფუნქცია, რომელიც დახურული კარებისას, საშუალებას იძლევა მიწის დონიდან მაქსიმუმ 60 მმ-ით გაიზარდოს ავტობუსის სიმაღლე. 20კმ/სთ სიჩქარის მიღწევისას ავტობუსის იატაკის სიმაღლე უზრუნველდება საწყის/წორმალურ პოზიციას. სისტემა იმართება ინსტრუმენტების დაფაზე განთავსებული დილაკის მეშვეობით.
საბუქსირე ელემენტები	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს საბუქსირე კაუჭის მოდების ადგილები წინა და უკანა მხარეს.	ავტობუსს გააჩნია საბუქსირე კაუჭის მოდების ადგილები წინა და უკანა მხარეს.
აწევის წერტილები	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს არანაკლებ 4 (ოთხი) იოლად მისადგომი აწევის წერტილი, აწეებზე მიმაგრების ფუნქციით.	ავტობუსს გააჩნია 4 (ოთხი) იოლად მისადგომი აწევის წერტილი, აწეებზე მიმაგრების ფუნქციით.
USB დამტენები	საყრდენებში ჩამონტაჟებული უნდა იყოს 8 (რვა) USB დატენვის წერტილი, მოსახერხებელ ადგილებზე გადანაწილებული მგზავრის განყოფილებაში.	საყრდენებში ჩამონტაჟებული 8 (რვა) USB დატენვის წერტილი, მოსახერხებელ ადგილებზე გადანაწილებული მგზავრის განყოფილებაში.
ელექტრონული სისტემა	24 ვოლტზე მომუშავე ელექტრონული სისტემა. ავტობუსს უნდა გააჩნდეს კოროზიამდეც სრიალა ბუდეში მოთავსებული, ავტომატური გამომრთველით აღჭურვილი, ორი, შეცვლადი აკუმლატორი. ავტობუსს უნდა გააჩნდეს დაცვა დაბალი ძაბვისგან და ბატარეის წრედის ავტომატური გამომრთველი.	24 ვოლტზე მომუშავე ელექტრონული სისტემა. ავტობუსს გააჩნია კოროზიამდეც სრიალა ბუდეში მოთავსებული, ავტომატური გამომრთველით აღჭურვილი, ორი, შეცვლადი აკუმლატორი. ავტობუსს გააჩნია დაცვა დაბალი ძაბვისგან და ბატარეის წრედის ავტომატური გამომრთველი.



<p><b>ბორტ-კომპიუტერი</b></p>	<p>ავტობუსში გათვალისწინებული უნდა იყოს სპეციალური ადგილი ბორტ-კომპიუტერის (კონტროლერის) დასამონტაჟებლად. აღნიშნულ ადგილას უნდა შეიკრიბოს ყველა საკომუნიკაციო და კვების კაბელები (სალარო აპარატებიდან, ციფრული საინფორმაციო აბრებიდან, მგზავრთა ნაკადის მოვლელებიდან და ა.შ.), რომელთა მიერთებაც უნდა მოხდეს სპეციალურ გარსართებში. ბორტ-კომპიუტერის ადგილი უნდა იყოს მარტივად მისადგომი.</p> <p>გარსართები უნდა მოეწყოს ისე, რომ ბორტ-კომპიუტერის ჩადგმა/ამოღება მოხდეს მარტივად, გარსართების ავტომატური შეერთებით. ბორტ კომპიუტერის დამონტაჟებას და მის პროგრამულ უზრუნველყოფას განახორციელებს შემსყიდველი. ბორტ კომპიუტერის ზომები, დამონტაჟების ადგილი, კაბელების დაბოლოებებისათვის განკუთვნილი გარსართების შესახებ დეტალური ინფორმაცია მიწოდებულს გადაეცემა შემსყიდველისგან.</p>	<p>ავტობუსში გათვალისწინებულია სპეციალური ადგილი ბორტ-კომპიუტერის (კონტროლერის) დასამონტაჟებლად. აღნიშნულ ადგილას აპარატებიდან, ციფრული საინფორმაციო აბრებიდან, მგზავრთა ნაკადის მოვლელებიდან და ა.შ.), რომელთა მიერთებაც მოხდება სპეციალურ გარსართებში. ბორტ-კომპიუტერის ადგილი არის მარტივად მისადგომი. გარსართები მოეწყობა ისე, რომ ბორტ-კომპიუტერის ჩადგმა/ამოღება მოხდეს მარტივად, გარსართების ავტომატური შეერთებით. ბორტ კომპიუტერის დამონტაჟებას და მის პროგრამულ უზრუნველყოფას განახორციელებს შემსყიდველი. ბორტ კომპიუტერის ზომები, დამონტაჟების ადგილი, კაბელების დაბოლოებებისათვის განკუთვნილი გარსართების შესახებ დეტალური ინფორმაცია მიწოდებულს გადაეცემა შემსყიდველისგან.</p>
<p><b>LCD ეკრანი</b></p>	<p>მძღოლის წინ მარჯვენა მხარეს დამონტაჟებული უნდა იყოს არანაკლებ 7 ინჩიანი სენსორული ეკრანი, რომლის საკომუნიკაციო კაბელი დაკავშირებული იქნება ბორტ-კომპიუტერის გარსართებთან. ეკრანი არ უნდა გამოირთოს ძრავის გამორთვის შემთხვევაში. შემავალი ვიდეო სიგნალის ტიპი - HDMI.</p>	<p>მძღოლის წინ მარჯვენა მხარეს დამონტაჟებულია 7 ინჩიანი სენსორული ეკრანი, რომლის საკომუნიკაციო კაბელი დაკავშირებული იქნება ბორტ-კომპიუტერის გარსართებთან. ეკრანი არ გამოირთება ძრავის გამორთვის შემთხვევაში. შემავალი ვიდეო სიგნალის ტიპი - HDMI.</p>
<p><b>ბილეთის სალაროების სისტემა</b></p>	<p>ბილეთების სალაროების დასამონტაჟებლად, თითოეული კარების მახლობლად, ხელის მოსაჭიდ მილებში განთავსებული უნდა იყოს კაბელები (ქსელისა და ელექტრობის). სალაროების დამონტაჟებას განახორციელებს შემსყიდველი. სალაროების კაბელების ბორტ-კომპიუტერთან მიერთება უნდა მოხდეს სპეციალური გარსართების მეშვეობით. ბილეთების სალაროების ზომებს, დასამონტაჟებელ ადგილებს, კაბელების დაბოლოებებისათვის განკუთვნილი გარსართების შესახებ დეტალური ინფორმაციას მიწოდებულს გადასცემს შემსყიდველი. სალაროების მუშაობა არ უნდა ახდენდეს გავლენას და არ უნდა იყოს დამოკიდებული მთლიანი ელექტრონული სისტემის სტაბილურ ფუნქციონირებაზე.</p>	<p>ბილეთების სალაროების დასამონტაჟებლად, თითოეული კარების მახლობლად, ხელის მოსაჭიდ მილებში განთავსებულია კაბელები (ქსელისა და ელექტრობის). სალაროების დამონტაჟებას განახორციელებს შემსყიდველი. სალაროების კაბელების ბორტ-კომპიუტერთან მიერთება მოხდება სპეციალური გარსართების მეშვეობით. ბილეთების სალაროების ზომებს, დასამონტაჟებელ ადგილებს, კაბელების დაბოლოებებისათვის განკუთვნილი გარსართების შესახებ დეტალური ინფორმაციას მიწოდებულს გადასცემს შემსყიდველი. სალაროების მუშაობა არ ახდენდეს გავლენას და არ არის დამოკიდებული მთლიანი ელექტრონული სისტემის სტაბილურ ფუნქციონირებაზე.</p>
<p><b>მგზავრთა საინფორმაციო ხმოვანი სისტემა</b></p>	<p>ავტობუსს უნდა გააჩნდეს ხმის გამამძიერებლები მგზავრთა განყოფილებაში ხმის თანაბრად გავრცელებისათვის და მიკროფონი მძღოლის კაბინაში.</p>	<p>ავტობუსს გააჩნია ხმის გამამძიერებლები მგზავრთა განყოფილებაში ხმის თანაბრად გავრცელებისათვის და მიკროფონი მძღოლის კაბინაში.</p>



<p>ციფრული საინფორმაციო აბრები</p>	<p>ავტობუსი დაკომპლექტებული უნდა იყოს წინა ზემოთა, ზედა მარჯვენა და უკანა მხარეს განთავსებული, შუქდიოდებიანი (LED) დისპლევებით (ციფრული საინფორმაციო აბრა). დისპლევები უნდა იყოს მომსახურების საჭიროებისგან თავისუფალი, ვიზრაციულ ზემოქმედება გამძლე, ექსპლუატაციის ვადა არანაკლებ ავტობუსის ექსპლუატაციის ვადისა. მაღალი ინტენსივობის ერთ ფერიანი დიოდები (დიოდების ფერი უნდა შეთანხმდეს შემსყიდველთან) ხედვის ფართო კუთხით, ოპტიმალური ხილვადობის უზრუნველსაყოფად ექსტრემალურ კლიმატურ პირობებშიც კი. სინათლის მგრძობილობის ავტომატური რეგულირება გარე პირობებიდან გამომდინარე. წინა დისპლეი: სამ ციფრული მარშრუტის ნომრის გამოსახვის და მიმართულების ორ რიგად გამოსახვის შესაძლებლობით. არანაკლებ 16 x 112 დიოდებით. მარჯვენა დისპლეი: სამ ციფრული მარშრუტის ნომრის გამოსახვის და მიმართულების ორ რიგად გამოსახვის შესაძლებლობით. არანაკლებ 16 x 96 დიოდებით. უკანა დისპლეი: სამ ციფრული მარშრუტის ნომრის გამოსახვის შესაძლებლობით. არანაკლებ 16 x 28 დიოდებით. ციფრულ საინფორმაციო დისპლევებს უნდა ჰქონდეს სტანდარტული ინტერფეისები და მათი მართვის კაბელები უნდა მიერთდეს ბორტ-კომპიუტერის გარსართებზე. სიმბოლოების გამოსახვა შესაძლებელი უნდა იყოს ქართულ და ინგლისურ ენებზე.</p>	<p>ავტობუსი დაკომპლექტებულია წინა ზემოთა, ზედა მარჯვენა და უკანა მხარეს განთავსებული, შუქდიოდებიანი (LED) დისპლევებით (ციფრული საინფორმაციო აბრა). დისპლევები არის მომსახურების საჭიროებისგან თავისუფალი, ვიზრაციულ ზემოქმედება გამძლე, ექსპლუატაციის ვადა 100,000 სამუშაო საათი (რაც ავტობუსის 24 საათი მუშაობის რეჟიმში 11 წელს უტოლდება). მაღალი ინტენსივობის ერთ ფერიანი დიოდები (დიოდების ფერი შეთანხმდება შემსყიდველთან) ხედვის ფართო კუთხით, ოპტიმალური ხილვადობის უზრუნველსაყოფად ექსტრემალურ კლიმატურ პირობებშიც კი. სინათლის მგრძობილობის ავტომატური რეგულირება გარე პირობებიდან გამომდინარე. წინა დისპლეი: სამ ციფრული მარშრუტის ნომრის გამოსახვის და მიმართულების ორ რიგად გამოსახვის შესაძლებლობით. 32 x 192 დიოდებით. მარჯვენა დისპლეი: სამ ციფრული მარშრუტის ნომრის გამოსახვის და მიმართულების ორ რიგად გამოსახვის შესაძლებლობით. 32 x 160 დიოდებით. უკანა დისპლეი: სამ ციფრული მარშრუტის ნომრის გამოსახვის შესაძლებლობით. უკანა დისპლეი: სამ ციფრული მარშრუტის ნომრის გამოსახვის შესაძლებლობით. 32 x 64 დიოდებით. ციფრულ საინფორმაციო დისპლევებს უნდა ჰქონდეს სტანდარტული ინტერფეისები და მათი მართვის კაბელები მიერთდება ბორტ-კომპიუტერის გარსართებზე. სიმბოლოების გამოსახვა შესაძლებელია ქართულ და ინგლისურ ენებზე.</p>
<p>მონიტორინგის სისტემა</p>	<p>ავტობუსი აღჭურვილი უნდა იყოს ანტივანდალური ვიდეო მონიტორინგის სისტემით, რომლის გამოსახულების გამოტანა უნდა ხდებოდეს მძღოლთან არსებულ დისპლეიზე (მონიტორზე). ერთი კამერა მიმართული უნდა იყოს წინ, გზისკენ, მეორე - მძღოლისკენ, დანარჩენი კამერები უნდა იძლეოდეს ავტობუსის მთლიანი შიდა სივრცის მონიტორინგის შესაძლებლობას. ვიდეო-მონიტორინგის სისტემას უნდა გააჩნდეს შემდეგი პარამეტრების კონფიგურირების შესაძლებლობა: ვიდეო გამოსახულების ხარისხი, რეზოლუცია, კადრი/წამში, მოძრაობის შემწვევა, ჩაწერის განრიგი. ვიდეო ნაკადის ჩაწერა უნდა ხორციელდებოდეს ადგილობრივად (ავტობუსში), სპეციალურ ვიზრაცია გამძლე მოწყობილობაზე. ინფორმაციის შენახვის ხანგრძლივობა, 8 კადრი/წამში ნაკადისთვის უნდა იყოს არანაკლებ 96 საათი. ვიდეო-სისტემა უნდა იძლეოდეს ყველა კამერის ჩანაწერის მარტივად გადმოწერის საშუალებას ერთი წერტილიდან. ძრავის გათიშვის შემდგომ, ვიდეო მონიტორინგის სისტემა უნდა იმუშაოს ერთი საათის განმავლობაში. მგზავრთა ნაკადის მივლელების დასამონტაჟებლად, ავტობუსის თითოეული კარების ზედა მხარესა და ბორტ კომპიუტერის შორის განთავსებული უნდა იყოს კაბელები. მგზავრთა ნაკადის მივლელების დამონტაჟებას განახორციელებს შემსყიდველი. კაბელების ბორტ კომპიუტერთან მიერთება უნდა მოხდეს სპეციალური გარსართების მეშვეობით. კაბელების დაბოლოებისათვის განკუთვნილი გარსართების შესახებ დეტალური ინფორმაცია მიწოდებულს გადაეცემა შემსყიდველისგან.</p>	<p>ავტობუსი აღჭურვილი იქნება ანტივანდალური ვიდეო მონიტორინგის სისტემით, რომლის გამოსახულების გამოტანა ხდება მძღოლთან არსებულ დისპლეიზე (მონიტორზე). ერთი კამერა მიმართულია წინ, გზისკენ, მეორე - მძღოლისკენ, დანარჩენი კამერები იძლევა ავტობუსის მთლიანი შიდა სივრცის მონიტორინგის შესაძლებლობას. ვიდეო-მონიტორინგის სისტემას გააჩნია შემდეგი პარამეტრების კონფიგურირების შესაძლებლობა: ვიდეო გამოსახულების ხარისხი, რეზოლუცია, კადრი/წამში, მოძრაობის შემწვევა, ჩაწერის განრიგი. ვიდეო ნაკადის ჩაწერა ხორციელდება ადგილობრივად (ავტობუსში), სპეციალურ ვიზრაცია გამძლე მოწყობილობაზე. ინფორმაციის შენახვის ხანგრძლივობა, 8 კადრი/წამში ნაკადისთვის 211 საათი. ვიდეო-სისტემა იძლევა ყველა კამერის ჩანაწერის მარტივად გადმოწერის საშუალებას ერთი წერტილიდან. ძრავის გათიშვის შემდგომ, ვიდეო მონიტორინგის სისტემა იმუშავებს ერთი საათის განმავლობაში. მგზავრთა ნაკადის მივლელების დასამონტაჟებლად, ავტობუსის თითოეული კარების ზედა მხარესა და ბორტ კომპიუტერის შორის განთავსებულია კაბელები. მგზავრთა ნაკადის მივლელების დამონტაჟებას განახორციელებს შემსყიდველი. კაბელების მიშვეობით. კაბელების დაბოლოებისათვის განკუთვნილი გარსართების შესახებ დეტალური ინფორმაცია მიწოდებულს გადაეცემა შემსყიდველისგან.</p>
<p>პრევენციული აღჭურვილობა</p>	<p>ავტობუსს უნდა გააჩნდეს ძრავის განყოფილების ხანძრის შემწვევის სისტემა. ავტობუსი აღჭურვილი უნდა იყოს იოლად ხელმისაწვდომ ადგილას განთავსებული, არანაკლებ ორი ცეცხლმაქრი, თითოეულის წონა არანაკლებ 5 კგ. საავარიო გასასვლელები აღჭურვილი უნდა იყოს ჩაქურებით. ავტობუსი აღჭურვილი უნდა იყოს სამკუთხა ავარიული მარკენებითა და პირველადი სამედიცინო დახმარების ნაკრებით.</p>	<p>ავტობუსს გააჩნია ძრავის განყოფილების ხანძრის შემწვევის სისტემა. ავტობუსი აღჭურვილია იოლად ხელმისაწვდომ ადგილას განთავსებული, ორი ცეცხლმაქრი, თითოეულის წონა 5 კგ. საავარიო გასასვლელები აღჭურვილია ჩაქურებით. ავტობუსი აღჭურვილია სამკუთხა ავარიული მარკენებითა და პირველადი სამედიცინო დახმარების ნაკრებით.</p>
<p>გამოცხადების ფუნქცია</p>	<p>ავტობუსს უნდა გააჩნდეს გაჩერების დასახელების გამოცხადების ტექნიკური საშუალება</p>	<p>ავტობუსს გააჩნია გაჩერების დასახელების გამოცხადების ტექნიკური საშუალება</p>

პრეტენდენტის ხელმოწერა  
 დირექტორი  
 დავით ჭიჭიშვილი

