

შესყიდვის ობიექტის ტექნიკური დავალება

სატრანსპორტო საშუალების კატეგორია (Vehicle category)	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.
სატრანსპორტო საშუალების კლასი (Vehicle class)	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).)
ძარის ტიპი (Body style)	დაბალ შესასვლელიანი საქალაქო ავტობუსი (დასაშვებია მესამე კარებთან გააჩნდეს ერთი საფეხური)
სიგრძე (Length)	10000 მმ (+1000 მმ, -500 მმ)
სიგანე (Width)	2500 მმ (± 100 მმ) (უკანა ხედვის სარკეების გარეშე)
სიმაღლე (Height)	2800 მმ (+ 400 მმ) (სახურავზე დამონტაჟებული კონდიციონერის გარეშე)
მაქსიმალური წონა (დაუტვირთავ მდგომარეობაში) Maximum weight (curb weight)	არაუმეტეს 18 000 კგ.
მგზავრების დასაჯდომი ადგილები (მძღოლის დასაჯდომის გარეშე) Passenger seats (excluding driver's seat)	არანაკლებ 23 დასაჯდომი ადგილი + სივრცე არანაკლებ ერთი შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირის ეტლისათვის. სივრცე აღჭურვილი უნდა იყოს სათანადო სახელურებითა და გაჩერების მოთხოვნის ღილაკით, ეტლის სათანადო ადგილას დასამაგრებელი მოწყობილობით. ადგილების კონფიგურაცია უნდა შეთანხმდეს შემსყიდველთან.

მგზავრების რაოდენობა სულ (მძღოლის დასაჯდომის გარეშე) Total Capacity (Excluding driver's seat)	არანაკლებ 69 მგზავრი.
ძრავი (Engine)	დიზელის საწვავზე მომუშავე ძრავი, არანაკლებ Euro VI ემისიის სტანდარტის შესაბამისი. ძრავი განთავსებული უნდა იყოს ავტობუსის უკანა ნაწილში.
ძრავის სიმძლავრე (Engine power)	არანაკლებ 200 კვტ.
წვა 100კმ-ზე (Fuel consumption per 100 km)	სორტების მიხედვით არაუმეტეს 35 ლიტრისა 100 კმ-ზე.
საწვავის შეფრქვევის სისტემა (Fuel injection system)	პირდაპირი შეფრქვევის სისტემა (common rail injection system)
ძრავის გაგრილების სისტემა (Engine cooling system)	ძრავის გაგრილება გამაგრილებელი სითხის საშუალებით. ავზი და მილები დამზადებული უნდა იყოს ანტიკოროზიული მასალისგან.
საწვავის ავზის ტევადობა (Fuel tank capacity)	არანაკლებ 200 ლიტრი.
სიჩქარე (Speed)	არანაკლებ 70 კმ/სთ.
სიჩქარეთა გადაცემის კოლოფი (Transmission)	ავტომატური სიჩქარის გადაცემათა კოლოფი, არანაკლებ ოთხ სიჩქარიანი (წინ სვლის), სამთო მუხრუჭით (რეტარდერი).

საჭის სისტემა (Steering system)	მარცხენა საჭე, გამაძლიერებლით აღჭურვილი.
სამუხრუჭე სისტემა (Brake system)	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს ABS და ASR სამუხრუჭე სისტემები, სათადარიგო (პარკინგის) მუხრუჭი, უკუსვლის ხმოვანი სიგნალი, სამუხრუჭე საფენის ცვეთის მაჩვენებელი. ავტობუსი შესაძლებელია აღჭურვილი იყოს EBS სამუხრუჭე სისტემით.
წინა ღერძი (Front axle)	წინა ღერძი აღჭურვილი უნდა იყოს ჰაერის, რეზინის ბალიშებით.
უკანა ღერძი (Rear axle)	უკანა ღერძი აღჭურვილი უნდა იყოს ჰაერის, რეზინის ბალიშებით.
ძარა (Bodywork)	ძარის კონსტრუქცია: ანტიკოროზიული დაცვით, დამზადებული უნდა იყოს ალუმინის ან კოროზია მედეგი კათოდური დაფარვის (KTL) სპეციალური ანტიკოროზიული დაცვის მეთოდით დამუშავებული ფოლადის პროფილებისაგან, რომელზეც მომწოდებლმა უნდა წარმოადგინოს შესაბამისი დოკუმენტი. გვერდითა პანელები: დამზადებული უნდა იყოს ალუმინისაგან ან ლამინატისგან. საფარი უნდა იყოს ცვეთა მედეგი და უნდა უძლებდეს ხშირ რეცხვას ავტომატური ჯაგრისების საშუალებით. ავტობუსი ფერი შემსყიდველთან შეთანხმებით.

იატაკი (Floor)	ავტობუსის იატაკის საფარს უნდა გააჩნდეს მაღალი ელასტიურობის ფაქტორი კლიმატური პირობების მიმართ და უნდა იყოს დაცული ტექნიკური მარილის, ზეთის, საწვავისა და ხრეშის ზემოქმედებისაგან. იატაკი უნდა იყოს ბრტყელი და გლუვი ამოზნექილი ნაწილების, ბასრი კუთხეების და ელემენტების გარეშე, იატაკის ყველა ნაწილი (კუთხეები, გადაბმები) უნდა იყოს უზრუნველყოფილი დამცავი ალუმინის ფირფიტებით ან ზოლებით, რომელიც დამზადებულია მაღალი ხარისხის ალუმინისგან. იატაკი დამზადებული უნდა იყოს წყალგამძლე მასალისაგან და უნდა ახდენდეს ხმაურის და თბო იზოლაციას. იატაკის საფარი უნდა იყოს მყარი, ცეცხლგამძლე და მოცურებისგან დაცული. საფარი იოლად უნდა იწმინდებოდეს, მათ შორის მექანიკური გაწმენდის გზით. საფარი უნდა იყოს გამძლე, სულ მცირე (6) ექვსი წლის მანძილზე. საფარი ასევე უნდა იყოს დამონტაჟებული დასაჯდომების ქვეშ. მომწოდებელმა უნდა უზრუნველყოს იატაკის დამცავი ფენის შესახებ სრული ტექნიკური სპეციფიკაციების და მწარმოებლის მიერ გაცემული სერთიფიკატის მოწოდება. იატაკის ფერი უნდა შეთანხმდეს შემსყიდველთან.
სახურავი და გვერდითი კედლები (Roof and side walls)	ავტობუსის ჭერი და გვერდითა კედლები უნდა იყოს თბო-იზოლირებული.
მგზავრთა ასასვლელი (Passenger entrances)	ავტობუსს მარჯვენა მხრიდან უნდა გააჩნდეს 3 ასასვლელი. ასასვლელებში არ უნდა იყოს საფეხურები (დასაშვებია მესამე კარებთან გააჩნდეს ერთი საფეხური), ხოლო ავტობუსის კარებებს შორის მთელ სიგრძეზე არ უნდა იყოს ფლატფორმები (დასაშვებია მეორე და მესამე კარებს შორის გააჩნდეს ერთი პლატფორმა). ასასვლელი საფეხურის სიმაღლე მიწის დონიდან, ავტობუსის დაუტვირთავ მდგომარეობაში, უნდა იყოს 300(+40) მმ.

მგზავრთა ასასვლელი კარები (Passenger doors)	ავტობუსს მარჯვენა მხარეს უნდა გააჩნდეს პნევმატურად კონტროლირებული შიდა-გაღების 3 (სამი) კარი (დასაშვებია მესამე კარი იყოს გარე გაღებით). შუა კარი აუცილებლად უნდა იყოს ორფრთიანი (სასურველია პირველი და ბოლო კარი ასევე იყოს ორფრთიანი). კარის ყოველი მოძრაობისთვის საკმარისი უნდა იყოს მაქსიმუმ 3-4 წამი. უნდა იყოს დამონტაჟებული ვიზუალური და აუდიო კარის ჩაკეტვის გაფრთხილების სიგნალი. შესასვლელის სიგანე ერთფრთიანი კარისთვის უნდა იყოს არანაკლებ 700 მმ, ხოლო ორფრთიანი კარებისთვის - არანაკლებ 900 მმ. კარების დახურვა უნდა ხდებოდეს მტკიცედ და უსაფრთხოდ. ყველა კარს უნდა გააჩნდეს სახელური. ავტობუსის გადაადგილების რეჟიმში უნდა ხდებოდეს ყველა კარების ბლოკირება. კარები უნდა იღებოდეს ავტობუსის მხოლოდ გაჩერებულ მდგომარეობაში ყოფნის დროს. ავტობუსს უნდა გააჩნდეს ავტომატური ბლოკირების მექანიზმი, გახსნილი კარებით დაძვრის შემთხვევის თავიდან ასაცილებლად. კარების გაღება შესაძლებელი უნდა იყოს მექანიკურად. მეორე კარები აღჭურვილი უნდა იყოს მექანიკურად გადმოსაშლელი დაფით, ეტლით ავტობუსში ასვლის უზრუნველსაყოფად. კარს უნდა ჰქონდეს მიკრული რეზინის დამჭერები რათა უზრუნველყოფილი იყოს ავტობუსის შიგნითა ნაწილის ვიწრო დაკეტვა და დაცვა ორპირი ქარის, მტვრის, წყლისა და თოვლისგან. ყოველი კარი უნდა მუშაობდეს ერთმანეთისგან დამოუკიდებლად მძღოლის კაბინიდან ორი ცალკეული ღილაკით. საინფორმაციო დაფას უნდა ჰქონდეს ცალკეული ინდიკატორები ყველა კარის მდგომარეობის შესახებ.
შპმ პირებისთვის ადაპტირებული პანდუსი (Pandus (ramp) adapted for the people with motion disabilities)	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.

მძღოლის კაბინა და სამუშაო სივრცე (Driver's cabin and working place)	მძღოლის ღია 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; სიმაღლის პნევმატური რეგულირება; ვიბრაციის შთანთქმის რეგულირებადი სისტემა; ჰორიზონტალური რეგულირება; სკამის დახრილობის რეგულირება; საზურგის რეგულირება; სახელურები. მძღოლის კაბინა აღჭურვილი უნდა იყოს 12 ვოლტიანი 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.
მგზავრთა სკამები (Passenger seats)	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 გაძლებადი 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.
საქარე მინა (Windscreen)	საქარე მინა ცელოფნის წებოვანი გამყოფი შრით, ძარაში 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.

გვერდითა საქარე მინები (Side-view mirrors)	მძღოლის მხარის ფანჯრის მინას უნდა ჰქონდეს სრიალად გასაღები ფანჯარა და აღჭურვილი 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 ფანჯრა მარცხენა მხარეს და სულ მცირე ორი (2) ფანჯარა მარჯვენა მხარეს აღჭურვილი უნდა იყოს ხელით ოპერირებადი გასაღები სექციით ფანჯრის ზემოთ ნაწილში. ყოველ გასაღებ სექციას უნდა ჰქონდეს ჩამკეტი.
უკანა ხედვის სარკეები (Rear-view mirrors)	ავტობუსს 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.
სახელურები და მილები (Handrails, handles and stands)	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 ღილაკი. სახელურები და მილები უნდა იყოს კონტრასტული ფერის, იოლი ხილვადობისთვის.
შიდა განათება (Internal lighting)	კარებების ზონის გამლიერებული შიდა განათება. ერთმანეთისგან დამოუკიდებლად მართვადი მძღოლის კაბინისა და მგზავრთა განყოფილების განათება.
გათბობა / კონდიციონერა (Heating / air conditioning)	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს მგზავრთა განყოფილების ინტეგრირებული გათბობა, კონდინცირება და ვენტილაცია. მძღოლის კაბინისა და მგზავრების განყოფილების გათბობა, კონდინცირება და ვენტილაცია უნდა ხდებოდეს განცალკევებულად. ავტობუსის კონდინცირება გათვლილი უნდა იყოს თბილისის კლიმატურ პირობებზე (-15°C - +45°C). მძღოლის კაბინასა და მგზავრთა განყოფილებას უნდა გააჩნდეს სტანდარტული გათბობა სულ მცირე ძრავის მეშვეობით, რომელიც უზრუნველყოფს ავტობუსის მთლიან შიდა სივრცეში თბილი ჰაერის თანაბარ გადანაწილებას.
საჰაერო სისტემა (Pneumatic system)	საჰაერო სისტემის მილები მთლიანად დამზადებული უნდა იყოს ანტიკოროზიული მასალისაგან. საჰაერო სისტემა აღჭურვილი უნდა იყოს ჰაერის გამშრობითა და კონდენსატის ავტომატური გამაცალკეველით.

სიმაღლის დონის კონტროლის სისტემები (Level control systems)	სიმაღლის დონის ავტომატური, ელექტრონული კონტროლის სისტემა; ② "ჩამუხვლის" ფუნქცია; ② 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.
საბუქსირე ელემენტები (Towing elements)	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს საბუქსირე კაუჭის მოდების ადგილები წინა და უკანა მხარეს.
აწევის წერტილები (Lifting points)	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს არანაკლებ 4 (ოთხი) იოლად მისადგომი აწევის წერტილი, ამწეებზე მიმაგრების ფუნქციით.
ელექტრონული სისტემა (Electrical system)	24 ვოლტზე მომუშავე ელექტრონული სისტემა. ავტობუსს უნდა გააჩნდეს კოროზიამდეგ სრიალა ბუდეში მოთავსებული, ავტომატური გამომრთველით აღჭურვილი, ორი, შეცვლადი აკუმლატორი. ავტობუსს უნდა გააჩნდეს დაცვა დაბალი ძაბვისგან და ბატარეის წრედის ავტომატური გამომრთველი.
ბორტ-კომპიუტერი (Board computer)	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 მთვლელებიდან და ა.შ.), რომელთა მიერთებაც უნდა მოხდეს სპეციალურ გარსართებში. ბორტ-კომპიუტერის ადგილი უნდა იყოს მარტივად მისადგომი. 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 მიმწოდებელს გადაეცემა შემსყიდველისგან.
LCD ეკრანი (LCD screen)	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.

ბილეთის სალაროების სისტემა (Ticket validation system)	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 მიმწოდებელს გადასცემს შემსყიდველი. სალაროების მუშაობა არ უნდა ახდენდეს გავლენას და არ უნდა იყოს დამოკიდებული მთლიანი ელექტრონული სისტემის სტაბილურ ფუნქციონირებაზე.
მგზავრთა საინფორმაციო ხმოვანი სისტემა (Passenger information system)	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს ხმის გამაძლიერებლები მგზავრთა განყოფილებაში ხმის თანაბრად გავრცელებისათვის და მიკროფონი მძღოლის კაბინაში.
რადიოსადგური (Radio station)	ავტობუსი აღჭურვილი უნდა იყოს პროფესიონალური DMR სტანდარტის, ციფრული რადიოსადგურით, დისპეჩერთან დისტანციური ხმოვანი კავშირის დასამყარებლად. რადიოსადგური უნდა იყოს ჩამონტაჟებული შესაბამისი RF და GPS ანტენით და სპეციალური მიკროფონით. რადიოსადგური სრულად უნდა შეესაბამებოდეს DMR სტანდარტს - ETSI DMR Tier II, ETSI TS 102 361 -1,2,3. აგრეთვე უნდა გააჩნდეს DMR ასოციაციის თავსებადობის სერტიფიკატი (interoperability certificate) და უნდა აკმაყოფილებდეს MIL-STD-810 C/D/E/F/G და სულ მცირე IP54 სტანდარტებს. რადიოსადგურის მახასიათებლები: სიხშირული დიაპაზონი 400-470 MHz, სიმძლავრე 5-25W, ფერადი დისპლეი, ინტეგრირებული GPS.

ციფრული საინფორმაციო აბრები (Digital information boards)	ავტობუსი დაკომპლექტებული უნდა იყოს წინა ზემოთა, ზედა მარჯვენა და უკანა მხარეს განთავსებული, შუქდიოდებიანი (LED) დისპლეებით (ციფრული საინფორმაციო აბრა). დისპლეები უნდა იყოს მომსახურების საჭიროებისგან თავისუფალი, ვიბრაციულ 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 მგრძნობელობის ავტომატური რეგულირება გარე პირობებიდან გამომდინარე. წინა დისპლეი: სამ ციფრიანი მარშრუტის ნომრის გამოსახვის და მიმართულების ორ რიგად გამოსახვის შესაძლებლობით. არანაკლებ 16 x 112 დიოდებით. მარჯვენა დისპლეი: სამ ციფრიანი მარშრუტის ნომრის გამოსახვის და მიმართულების ორ რიგად გამოსახვის შესაძლებლობით. არანაკლებ 16 x 96 დიოდებით. უკანა დისპლეი: სამ ციფრიანი მარშრუტის ნომრის გამოსახვის შესაძლებლობით. არანაკლებ 16 x 28 დიოდებით. ციფრულ საინფორმაციო დისპლეებს უნდა ჰქონდეს სტანდარტული ინტერფეისები და მათი მართვის კაბელები უნდა მიერთდეს ბორტ-კომპიუტერის გარსართებზე. სიმბოლოების გამოსახვა შესაძლებელი უნდა იყოს ქართულ და ინგლისურ ენებზე.
მონიტორინგის სისტემა (Monitoring systems)	ავტობუსი აღჭურვილი უნდა იყოს ანტივანდალური ვიდეო მონიტორინგის სიტემით, 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 შემჩნევა, ჩაწერის განრიგი. ვიდეო ნაკადის ჩაწერა უნდა ხორციელდებოდეს ადგილობრივად (ავტობუსში), სპეციალურ ვიბრაცია 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 სისტემამ უნდა იმუშაოს ერთი საათის განმავლობაში. მგზავრთა ნაკადის მთვლელების დასამონტაჟებლად, ავტობუსის თითოეული კარების ზედა მხარესა და ბორტ კომპიუტერს შორის განთავსებული უნდა იყოს კაბელები. მგზავრთა ნაკადის მთვლელების დამონტაჟებას განახორციელებს შემსყიდველი. კაბელების ბორტ კომპიუტერთან მიერთება უნდა მოხდეს სპეციალური გარსართების მეშვეობით. კაბელების დაბოლოებებისათვის განკუთვნილი გარსართების შესახებ დეტალური ინფორმაცია მიმწოდებელს გადაეცემა

პრევენციული აღჭურვილობა (Preventive equipment)	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს ძრავის განყოფილების ხანძრის შემჩნევის სისტემა. ავტობუსი აღჭურვილი უნდა იყოს იოლად ხელმისაწვდომ ადგილას განთავსებული, არანაკლებ ორი ცეცხლმაქრით, თითოეულის წონა არანაკლებ 5 კგ. საავარიო გასასვლელები აღჭურვილი უნდა იყოს ჩაქუჩებით. ავტობუსი აღჭურვილი უნდა იყოს სამკუთხა ავარიული მაჩვენებლითა და პირველადი სამედიცინო დახმარების ნაკრებით.
გამოცხადების ფუნქცია (Announcing function)	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს გაჩერების დასახელების გამოცხადების ტექნიკური საშუალება