

ტექნიკური მოთხოვნები დიზელის ძრავზე მომუშავე ავტობუსებზე	
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.
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.
ძარის ტიპი	დაბალ შესასვლელიანი საქალაქო ავტობუსი (დასაშვებია მესამე კარებთან გააჩნდეს ერთი საფეხური).
სიგრძე	10000 მმ (+1000 მმ, -500 მმ)
სიგანე	2500 მმ (± 100 მმ) (უკანა ხედვის სარკეების გარეშე)
სიმაღლე	2800 მმ (+ 400 მმ) (სახურავზე დამონტაჟებული კონდიციონერის გარეშე)
მაქსიმალური წონა (დაუტვირთავ მდგომარეობაში)	არაუმეტეს 18 000 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 ღილაკით, ეტლის სათანადო ადგილას დასამაგრებელი მოწყობილობით. ადგილების კონფიგურაცია უნდა შეთანხმდეს შემსყიდველთან.
მგზავრების რაოდენობა სულ (მძღოლის დასაჯდომის გარეშე)	არანაკლებ 69 მგზავრი.
ძრავი	დიზელის საწვავზე მომუშავე ძრავი, არანაკლებ Euro VI ემისიის სტანდარტის შესაბამისი. ძრავი განთავსებული უნდა იყოს ავტობუსის უკანა ნაწილში.
ძრავის სიმძლავრე	არანაკლებ 200 კვტ.

წვა 100კმ-ზე	სორტ 2-ის მიხედვით არაუმეტეს 35 ლიტრისა 100 კმ-ზე.
საწვავის შეფრქვევის სისტემა	პირდაპირი შეფრქვევის სისტემა (common rail injection system).
ძრავის გაგრილების სისტემა	ძრავის გაგრილება გამაგრილებელი სითხის საშუალებით. ავზი და მილები დამზადებული უნდა იყოს ანტიკოროზიული მასალისგან.
საწვავის ავზის ტევადობა	არანაკლებ 200 ლიტრი.
სიჩქარე	არანაკლებ 70 კმ/სთ.
სიჩქარეთა გადაცემის კოლოფი	ავტომატური სიჩქარის გადაცემათა კოლოფი, არანაკლებ ოთხ სიჩქარიანი (წინ სვლის), სამთო მუხრუჭით (რეტარდერი).
საჭის სისტემა	მარცხენა საჭე გამამლიერებლით აღჭურვილი.
სამუხრუჭე სისტემა	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	წინა ღერძი აღჭურვილი უნდა იყოს ჰაერის რეზინის ბალიშებით.
უკანა ღერძი	უკანა ღერძი აღჭურვილი უნდა იყოს ჰაერის რეზინის ბალიშებით.
ძარა	ძარის კონსტრუქცია: ანტიკოროზიული დაცვით, დამზადებული უნდა იყოს ალუმინის ან კოროზია მედეგი კათოდური დავარვის (KTL) სპეციალური ანტიკოროზიული დაცვის მეთოდით დამუშავებული ფოლადის პროფილებისაგან, რომელზეც უნდა წარმოადგინოს მწარმოებლის მიერ გაცემული 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	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) რომელიც ხშირ კონტაქტშია მგზავრთან უნდა იყოს უზრუნველყოფილი დამცავი ალუმინის ფირიფტებით ან ზოლებით რომელიც დამზადებულია მაღალი ხარისხის ალუმინისგან. იატაკი დამზადებული უნდა იყოს წყალ-გამძლე მასალისაგან და უნდა ახდენდეს ხმაურის და თბო იზოლაციას. იატაკის საფარი უნდა იყოს მყარი, ცეცხლ გამძლე 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	ავტობუსის ჭერი და გვერდითა კედლები უნდა იყოს თბო-იზოლირებული.
მგზავრთა ასასვლელი	ავტობუსს მარჯვენა მხრიდან უნდა გააჩნდეს 3 (სამი) ასასვლელი. ასასვლელებში არ უნდა იყოს საფეხურები (დასაშვებია მესამე კართან 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	ავტობუსს მარჯვენა მხარეს უნდა გააჩნდეს პნევმატურად კონტროლირებული შიდა-გაღების 3 (სამი) კარი (დასაშვებია მესამე კარი იყოს გარე-გაღების). 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 კარისთვის - 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 დამტრის 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 სამი ცალკეული ღილაკით. საინფორმაციო დაფას უნდა ჰქონდეს ცალკეული ინდიკატორები ყველა კარის მდგომარეობის შესახებ.
შშმ პირებისთვის ადაპტირებული პანდუსი	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	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; ვიზრაციის შთანთქმის რეგულირებადი სისტემა; ჰორიზონტალური რეგულირება; სკამის დახრილობის რეგულირება; საზურგის რეგულირება; სახელურები. მძღოლის კაბინა ალჭურვილი 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 გვერდითი სარკეების ხილვადობის უზრუნველყოფა; მძღოლის კაბინაში არსებული სრიალა ფანჯარა მძღოლის მარცხენა მხარეს; გაჩერების მოთხოვნის შეტყობინება ვიზუალური და ხმოვანი სიგნალის მეშვეობით.
მგზავრთა სკამები	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, დაკაწრისგან გაძლეადი და გამძლე. დასაჯდომების და გადასაფარებლების დიზაინი და ფერი შეთანხმებული უნდა იყოს შემსყიდველთან. პრეტენდენტმა უნდა წარმოადგინოს საბუთი რომ დასაჯდომების მწარმოებელი არის საჯარო ტრანსპორტის დასაჯდომების მწარმოებელი. პრეტენდენტმა უნდა ატვირთოს ერთიან ელექტრონულ სისტემაში მტკიცებულება დასაჯდომების ხარისხის შესახებ, თან დაურთოს დეტალური ინფორმაცია დასაჯდომების მახასიათებლებზე.
საქარე მინა	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	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, ძარაში ჩაწებებული. სულ მცირე 3 (სამი) გვერდითი ფანჯარა მარცხენა მხარეს და სულ მცირე 2 (ორი) ფანჯარა მარჯვენა მხარეს ალჭურვილი უნდა იყოს ხელით ოპერირებადი გასაღები სექციით ფანჯრის ზემოთ ნაწილში. ყოველ გასაღებ სექციას უნდა ჰქონდეს ჩამკეტი.
უკანა ხედვის სარკეები	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	მგზავრთა განყოფილება ალჭურვილი 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	კარების ზონის გაძლიერებული შიდა განათება. ერთმანეთისგან დამოუკიდებლად მართვადი მძღოლის კაბინისა და მგზავრთა განყოფილების განათება.

გათბობა / კონდიციონირება	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს მგზავრთა განყოფილების ინტეგრირებული გათბობა, კონდიციონირება და ვენტილაცია. მძღოლის კაბინისა და მგზავრების განყოფილების გათბობა, კონდიციონირება და ვენტილაცია უნდა ხდებოდეს განცალკევებულად. ავტობუსის კონდიციონირება გათვლილი უნდა იყოს თბილისის კლიმატურ პირობებზე (-15 °C - +45 °C). მძღოლის კაბინასა და მგზავრთა განყოფილებას უნდა გააჩნდეს სტანდარტული გათბობა სულ მცირე მრავის მეშვეობით, რომელიც უზრუნველყოფს ავტობუსის მთლიან შიდა სივრცეში თბილი ჰაერის თანაბარ გადანაწილებას.
საჰაერო სისტემა	საჰაერო სისტემის მიწები მთლიანად დამზადებული უნდა იყოს ანტიკოროზიული მასალისაგან. საჰაერო სისტემა აღჭურვილი უნდა იყოს ჰაერის გამშრობითა და კონდენსატის ავტომატური გამაცალკევებლით.
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 ღილაკის მეშვეობით.
საბუქსირე ელემენტები	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს საბუქსირე კაუჩის მოდების ადგილები წინა და უკანა მხარეს.
აწვევის წერტილები	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს არანაკლებ 4 (ოთხი) იოლად მისადგომი აწვევის წერტილი, ამწეებზე მიმაგრების ფუნქციით.
USB დამტენები	საყრდენებში ჩამონტაჟებული უნდა იყოს 8 (რვა) USB დატენვის წერტილი, მოსახერხებელ ადგილებზე, გადანაწილებული მგზავრის განყოფილებაში.
ელექტრონული სისტემა	24 ვოლტზე მომუშავე ელექტრონული სისტემა. ავტობუსს უნდა გააჩნდეს კოროზიამდეგ სრიალად ბუდეში მოთავსებული, ავტომატური გამომრთველით აღჭურვილი, ორი, შეცვლადი აკუმლატორი. ავტობუსს უნდა გააჩნდეს დაცვა დაბალი ძაბვისგან და ბატარეის წრედის ავტომატური გამომრთველი.
ბორტ-კომპიუტერი	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	მძღოლის წინ მარჯვენა მხარეს დამონტაჟებული უნდა იყოს არანაკლებ 7 ინჩიანი სენსორული ეკრანი, რომლის საკომუნიკაციო კაბელი დაკავშირებული იქნება ბორტ-კომპიუტერის გარსართებთან. ეკრანი არ უნდა გამოირთოს მრავის გამორთვის შემთხვევაში. შემავალი ვიდეო სიგნალის ტიპი - HDMI.
ბილეთის სალაროების სისტემა	ბილეთების სალაროების დასამონტაჟებლად, თითოეული კარების მახლობლად, ხელის მოსაქიდ მიწებში 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	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს ხმის გამამდიოებლები მგზავრთა განყოფილებაში ხმის თანაბრად გავრცელებისათვის და მიკროფონი მძღოლის კაბინაში.
ციფრული საინფორმაციო აბრები	ავტობუსი დაკომპლექტებული უნდა იყოს წინა ზემოთა, ზედა მარჯვენა და უკანა მხარეს განთავსებული, შუქდიოდებიანი (LED) დისპლეებით (ციფრული საინფორმაციო აბრა). დისპლეები 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 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. ციფრული 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	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 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 სისტემამ უნდა იმუშაოს არანაკლებ 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 შემსყიდველისგან.
პრევენციული აღჭურვილობა	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს ძრავის განყოფილების ხანძრის შემჩნევის სისტემა. ავტობუსი აღჭურვილი უნდა იყოს იოლად ხელმისაწვდომ ადგილას განთავსებული, არანაკლებ 2 (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	ავტობუსს უნდა გააჩნდეს გაჩერების დასახელების გამოცხადების ტექნიკური საშუალება.