

TEHNISKĀ SPECIFIKĀCIJA ELEKTROAUTOBUSAM - TEHNISKAIS PIEDĀVĀJUMS

Tehniskajā piedāvājumā jānorāda autobusa ražotājs (marka/ modelis) - precīzi dati, izmēri, parametri, sistēmas, to apraksti, elektrodzinēja, agregātu ražotāji un modeļi, izklāsti tādā apmērā un kvalitātē, lai Pasūtītājam būtu nepārprotami iespēja pārliecināties par piedāvājuma atbilstību Tehniskās specifikācijas prasībām. **Atbildes - atbilst, nodrošinām, vai citas līdzvērtīgas bez papildus informācijas vai skaidrojuma, tiks uzskatītas par neatbilstošām.**

Nr.p.k.	Pasūtītāja prasības	Pretendenta piedāvājums
	Autobusa marka/ modelis	
1.	Vispārējā informācija	
1.1.	21 gab. jauni elektroautobusi pilsētas nozīmes maršrutu tīkla apkalpošanai	
1.2.	M3 kategorijas I klases autobusi	
1.3.	Zemās grīdas autobuss. Pasažieru ieejās un galvenajā ejā nedrīkst būt pakāpieni	
1.4.	Piedāvātā modeļa autobusam jābūt ražotam un sertificētam atbilstoši 2007/46/EK prasībām. Piedāvājumā jāpievieno piedāvātā modeļa tipa apstiprinājuma sertifikāta kopija (paraugs) (CoC)	
1.5.	Piedāvātajam M3 klases autobusam un tā elektroniskajām vadības sistēmām jāatbilst ANO EEK Regulas Nr. 155 (UNECE R155) prasībām par transportlīdzekļu kiberdrošību. Pretendentam jāiesniedz apliecinājums, ka transportlīdzeklim ir spēkā esošs tipa apstiprinājums atbilstoši UNECE R155 vai līdzvērtīgs ES tiesību aktos atzīts apliecinājums.	
1.6.	Ražotājam jānodrošina droši programmatūras atjauninājumi saskaņā ar UNECE R156 prasībām vismaz 10 gadus no autobusa piegādes dienas. Programmatūras atjauninājumiem jābūt autentificētiem, izsekojamiem un aizsargātiem pret nesankcionētu piekļuvi.	
1.7.	Ražotājam jānodrošina drošības ievainojamību novēršana un kritisko kiberdrošības atjauninājumu pieejamība visā autobusa ekspluatācijas laikā bez papildu licences maksas.	
1.8.	Autobusu izcelsmes (ražošanas) valstspiederība ir Eiropas Savienības dalībvalsts, vai trešā valsts - Pasaules Tirdzniecības organizācijas partnervalsts, kurai ir noslēgts un spēkā stāties Pasaules Tirdzniecības organizācijas ietveros noslēgts Nolīgums par valsts iepirkumu ar Eiropas Savienību, vai trešā valsts, kura ir noslēgusi un ir stāties spēkā brīvās tirdzniecības nolīgums ar Eiropas	

	Savienību, vai ir noslēgusi un ir stājies spēkā cits Eiropas Savienībai saistošs līgums, ar nosacījumu, ka gan Nolīgums par valsts iepirkumu, gan Brīvās tirdzniecības nolīgums vai trešās valsts cits Eiropas Savienībai saistošs līguma juridiskais teksts un tā pielikumos ietverto preču aptvēruma grafiki piešķir attiecināmai trešajai valstij (autobusu izcelsmes valstspiederības valstij) tās preču – autobusu, piekļuvi ES publiskā iepirkuma tirgum, kā arī ar nosacījumu, ka autobusu izcelsmes valstspiederības valsts nav identificēta Satversmes aizsardzības biroja gada pārskatos vai citos Latvijas valsts drošības iestāžu pārskatos/ziņojumos kā valsts, kas saistīta ar drošības un stratēģiskajiem riskiem Latvijas valsts drošībai, vai pret Latviju īstenotiem ietekmes pasākumiem.	
1.9.	Autobuss ir piemērots tā ekspluatācijai Latvijas pilsētas maršruta tīklā:	
1.9.1.	klimatiskie apstākļi – āra gaisa temperatūra no - 30°C līdz +30°C, gaisa relatīvais mitrums līdz 90%, tieša saules staru iedarbība, lietus, krusa, sniegs;	
1.10.	Asu skaits – 2	
1.11.	Kopējais autobusa garums ir ne mazāks kā 11500 mm līdz 12500 mm	
1.12.	Kopējais autobusa augstums ir ne lielāks kā 3450 mm.	
1.13.	Kopējais autobusa platums ir 2550 mm (neskaitot normatīvajos aktos noteiktos izņēmumus “Ierīces un aprīkojums, kas nav jāņem vērā, nosakot lielākos gabarītus”)	
1.14.	Autobusa kopējā masa nepārsniedz 20 000 kg	
1.15.	Durvju skaits un konfigurācija – divviru durvis autobusa priekšējā (pirms 1. ass), divviru durvis vidus daļā, divviru durvis aizmugures daļā (2 + 2 + 2)	
1.16.	Autobusa maksimālais braukšanas ātrums ir vismaz 80 km/h	
1.17.	Pasažieru sēdvietu skaits ir ne mazāks kā 30 sēdvietas	
1.18.	Atbilstoši Tehniskās specifikācijas 10.13.punktam Autobusā ir aprīkota viena vieta ratiņkrēsla lietotājam, papildu laukums bērnu ratiņu pārvadāšanai	
1.19.	Pasažieru vietu kopējais skaits Autobusā ir ne mazāks kā 72 tajā skaitā (iekļaujot) vietu, kas paredzēta personām ar kustību traucējumiem ar invalīdu ratiņiem.	
1.20.	Salona priekšējā daļā transportlīdzekļa braukšanas virzienā jānovieto vismaz divi sēdekļi, kas ir paredzēti un attiecīgi marķēti pasažieriem ar kustību traucējumiem.	
1.21.	Autobusa elektroenerģijas patēriņš (atbilstoši SORT 1 testam (standartised on road test easy urban cycles) vai, gadījumā, ja nav veikts SORT 1 tests, citu līdzvērtīgu atbilstības novērtēšanas neatkarīgu institūciju izdotam sertifikātam) ir ne lielāks kā 1 kWh/ 1 km. Testā Autobusam jābūt aprīkotam ar piedāvājumā norādīto vilces elektrodzinēju. Elektroenerģijas uzglabāšanas sistēmas (Energy storage system/unit) (turpmāk - EUS)	

	kapacitātei (ietilpībai) ir jābūt vienāgai vai lielākai kā piedāvājumā norādītajam Autobusam	
2.	Elektrodzinējs, transmisija un elektroenerģijas uzglabāšanas sistēma	
2.1.	Elektrodzinēja maksimālā jauda ir ne mazāka kā 240 kW	
2.2.	Autobuss ir aprīkots ar elektroenerģijas uzglabāšanas sistēmu (Energy storage system/unit) ar maksimālo kapacitāti ne mazāku kā 500 kWh	
2.3.	EUS kapacitāte (ietilpība) ir uzstādīta ar aprēķinu, ka autobuss, maršrutu izpildē, spēj nobraukt ne mazāk kā 400 km visā EUS garantijas periodā un apkārtējās vides gaisa temperatūrā -20 °C, ar maksimālo pasažieru piepildījumu un apgrūtinātos braukšanas apstākļos (piem. no brauktuves nenotīrīts sniegs).	
2.4.	Autobuss ir aprīkots ar enerģijas reģenerācijas sistēmu (turpmāk ERS), kas bremzēšanas un/vai palēnināšanās (retardation) laikā veic EUS uzlādi	
2.5.	EUS uzlādes vads – uzlādes iekārta ar kabeli (plug-in) “nakts uzlāde” (min. 50 kW) un “ātrā” (min. 150 kW) uzlāde reisu pārtraukumos, uzlādes tips CCS2	
2.6.	Pārnesumkārbā, ja autobuss ar tādu ir aprīkots, ir automātiska, vai mehāniska ar automātisku vadību	
2.7.	Stūres pastiprinātājs	
2.8.	Elektroenerģijas pieslēgvietas atrodas autobusa priekšējā sānu daļā un aizmugures daļā, zem atveramiem vākiem. Pieslēgvietu atrašanās vietas un kontaktdakšu/rozešu veidus saskaņot ar Pasūtītāju	
2.9.	EUS ir aizsargāta no tās bojāšanas ekspluatācijas (kā piemēram – izlādes līmenis pārsniedz pieļaujamo robežu Pretendenta piegādāto uzlādes iekārtu laikā	
3.	Balstiekārta	
3.2.	Autobuss ir aprīkots ar visa labā sāna pazemināšanas sistēmu (turpmāk tekstā “knīlinga sistēma”)	
3.2.1.	Ar “knīlinga sistēmas” slēdzi no vadītāja darba vietas var regulēt balstiekārtas labās puses pazemināšanas līmeni, kā arī noregulēt balstiekārtas augstumu	
3.2.2.	Aizverot Autobusa durvis un atbrīvojot stāvbremzes sviru/slēdzi, balstiekārta automātiski noregulējas transporta augstumā.	
3.3.	Autobuss ir aprīkots ar virsbūves pacelšanas un nolaišanas sistēmu, kura nodrošina visas autobusa virsbūves pacelšanu un nolaišanu	
3.3.1.	Ar virsbūves pacelšanas/ nolaišanas sistēmas slēdzi no vadītāja darba vietas var regulēt balstiekārtas pacelšanas/ nolaišanas augstuma līmeni;	
3.3.2.	Ieslēdzot slēdzi neitrālajā (vidējā) pozīcijā, balstiekārta automātiski noregulējas transporta augstumā;	
4.	Bremzes	
4.1.	Elektriski kontrolējamas disku bremzes (EBS)	
4.2.	Bremžu pretbloķēšanās sistēma (ABS)	
	Elektroniskā stabilizācijas programma (ESP)	

4.3.	Elektrodzinējs/generators nodrošina arī papildbremžu sistēmas (retardera/elektrodinamiskā bremze) funkciju (ar enerģijas reģenerēšanu)	
4.4.	Autobuss ir aprīkots ar durvju bremzi, kura nepieļauj autobusa kustību gadījumā, ja kādas no durvīm nav pilnībā aizvērtas. Durvju bremzes atbloķēšanas slēdzis ir noplombēts un izmantojams tikai ārkārtas gadījumā – lai nogādātu autobusu uz servisa centru. Durvju bremzes atbloķēšanas gadījumā autobusa mērinstrumentu panelī deg indikatora lampa un skan skaņas brīdinājuma signāls	
4.5.	Autobusam ir jābūt aprīkotam arī ar bremžu sistēmas asistentu kustības uzsākšanas slīpumā (aizsardzība pret autobusa atriepošanu atpakaļ)	
4.6.	Autobusam ir jābūt aprīkotam ar bremžu sistēmas asistentu (ripošanas bloķētājs), sistēmu aktivizē, vai deaktivizē ar slēdzi mērinstrumentu panelī.	
5.	Riteņi un riepas	
5.1.	Riteņu/ riepu izmērs ir ne mazāks kā 275/70 R22,5	
5.2.	Autobuss ir aprīkots ar riepām, kuras ir piemērotas ekspluatācijai Latvijas valsts pilsētas nozīmes maršrutu tīkla satiksmē visos gadalaikos	
5.3.	Autobusam ir jābūt aprīkotam ar riepu spiediena un temperatūras kontroles sistēmu	
5.4.	Autobuss (ieskaitot rezerves riteņi) ir aprīkots ar alumīnija sakausējuma riteņu diskām	
5.5.	Dubļu sargi ir visiem riteņiem. Riteņu arkas aprīkotas ar riteņu arku aizsargbirstēm.	
6.	Virsbūve	
6.1.	Virsbūves krāsojums	
6.1.1.	Virsbūves krāsojums – pamatkrāsa RAL 7047 (vai tuvākais analogs), ārējo vizuālo dizainu saskaņot ar Pasūtītāju	
6.1.2.	Virsbūves elementu – spoguļu korpusu, dekoratīvo uzliku, karodziņu turētāju, ārējā pasažieru ieeju apgaismojuma korpusu, lukturu korpusu, nesošās konstrukcijas u.c. elementu krāsojums tumši pelēks, vai saskaņojams autobusa pasūtīšanas brīdī	
6.2.	Virsbūve (jumts, sāni un aizmugure) ir ar pietiekamu siltumizolāciju – autobuss ir piemērots ekspluatēšanai klimatiskajos apstākļos no -30°C līdz +30°C	
6.3.	Virsbūves, kā arī interjera elementu pretrūsas apstrāde vai materiālu izvēle nodrošina pretrūsas aizsardzību Latvijas pilsētas nozīmes maršrutu tīkla klimata un autoceļu apstākļos – asfaltbetona ceļi, grants ceļi, nelīdzeni ceļi un bedres, putekļi. <i>Autoceļus, slīdamības samazināšanai ziemas periodā, kaisa ar smiltis – sāls (nātrija hlorīda sāls) maisījumu un/vai mitro sāli (nātrija hlorīda sāls, kura tiek mitrināta ar NaCl vai CaCl₂ šķīdumu).</i>	
6.4.	Autobusa sānu logi ir ar dubultstiklojumu	
6.5.	Autobusa sānu logi, aizmugures logs un durvju logi ir tonēti	

6.6.	Priekšējo pasažieru durvju stikli, kā arī kreisais vadītāja sānu logs ir ar dubultstiklojumu vai vienkārtas un ar elektrisku apsildi	
6.7.	Kreisais vadītāja logs ir atverams	
6.8.	Autobusa vējstikla apakšējā daļa, no ārpuses, ir aizsargāta no cietu mehānisku priekšmetu (akmeņu) iedarbības ar aizsargplēvi	
6.10.	Autobusam ir četri vēdlodziņi, kuri simetriski izvietoti pa autobusa pasažieru salonu	
6.11.	Autobuss ir aprīkots ar elektriski regulējamiem un apsildāmiem atpakaļskata spoguļiem	
6.12.	Kreisais atpakaļskata spogulis ir novietots/stiprināts tā, lai kreisā sānu stikla saules sarga lietošana neietekmētu redzamību spoguļī	
6.13.	Labā atpakaļskata spoguļa kronšteins ir pilnībā nosepts ar dekoratīvām uzlikām	
6.15.	Pasažieru ieeju apgaismojums autobusa ārpusē ir abām pasažieru ieejām. Apgaismojums automātiski ieslēdzas, ja ir ieslēgti autobusa tuvās gaismas lukturi un:	
6.15.1.	atvērtas pasažieru durvis. Aizverot pasažieru durvis ārējais pasažieru ieeju apgaismojums automātiski izslēdzas	
6.15.2.	ieslēdzot atpakaļgaitu	
6.15.3.	automātisko ārējā pasažieru ieeju apgaismojuma režīmu var izslēgt ar slēdzi vadītāja darba vietā	
6.16.	Visi Autobusa ārējie apgaismes lukturi un cits apgaismojums ir LED (Light-emitting diode). Autobusa salona apgaismojumā visi gaismekļi ir LED	
6.17.	Autobuss ir aprīkots ar automātiskiem dienas gaitas lukturiem	
6.18.	Autobuss ir aprīkots ar gaismas sensoru, automātiskiem tuvās gaismas lukturiem	
6.20.	Autobuss ir aprīkots ar papildus sānu gabarītlukturi autobusa aizmugurējos apakšējos stūros, lai nodrošinātu autobusa virsbūves aizmugurējo stūru gabarītu redzamību diennakts tumšajā laikā atpakaļskata spoguļos	
6.21.	Vilkšanas āķis un vilkšanas āķa pievienošanas vietas autobusa priekšas un aizmugures daļā	
6.22.	Karodziņu turētāji autobusa priekšējos augšējos stūros. Karodziņu kātu diametrs ir 15 – 17 mm	
6.23.	Autobuss ir aprīkots ar atpakaļskata kameru. Kamera tiek aktivizēta brīdī, kad tiek ieslēgts atpakaļgaitas slēdzis. Vadītāja darba vietā - mērinstrumentu panelī, vai citā ērti pārskatāmā vietā atrodas displejs (monitors), kur vadītājs var redzēt kameras tiešsaistes attēlu.	
6.24.	Autobuss ir aprīkots ar distances sensoriem (parking sensor) aizmugurē ar skaņas indikāciju	
7.	Durvis	
7.1.	Autobuss ir aprīkots ar četriem durvju slēdžiem	
	Ieslēdzot slēdzi:	
7.1.1.	nr. 1 – atveras/aizveras gan priekšējās, gan vidējās durvis, gan aizmugures durvis	

7.1.2.	nr. 2 – atveras/aizveras tikai priekšējās durvis	
7.1.3.	nr. 3 – atveras/aizveras tikai vidējās durvis	
7.1.4.	nr. 4 – atveras/aizveras tikai aizmugures durvis	
7.2.	Autobusa pasažieru durvis ir aprīkotas ar pasažieru pret iespiešanas sistēmu	
7.3.	Autobusa vidējās durvis ir aprīkotas ar drošības sistēmu, kas nepieļauj durvju aizvēršanu gadījumā, ja platforma nav nofiksēta braukšanas pozīcijā. Vadītājs tiek brīdināts ar indikatoru mērinstrumentu panelī	
7.4.	Autobusa priekšējās durvis darbojas ar durvju ārējo atvēršanas pogu arī pie ieslēgtas autobusa aizdedzes. Ārējā durvju atvēršanas/aizvēršanas poga tiek bloķēta brīdī, kad vadītājs ir ieslēdzis Autobusa braukšanas režīmu	
8.	Apsilde un ventilācija	
8.1.	Autobusa apsildes un ventilācijas sistēma gan pasažieru salonā, gan vadītāja darba vietā ir izstrādāta ar aprēķinu, ka autobuss tiks ekspluatēts Latvijas pilsētas nozīmes maršrutu tīkla klimatiskajos apstākļos. Iespējamā klimata temperatūra ir robežās no (-30°C līdz +30°C). Neatkarīgi no āra gaisa temperatūras pasažieru salonā jānodrošina temperatūra robežās no +18°C - +25°C, vadītāja darba vietā no +20°C - +23°C	
8.2.	Autobuss ir aprīkots ar klimata kontroles sistēmu. Klimata kontroles sistēma nodrošina vienmērīgu temperatūru visā pasažieru salonā un vadītāja darba vietā. Ar klimata kontroles sistēmas vadības pulti vadītājs var iestatīt temperatūru un ventilatoru intensitāti gan vadītāja darba vietā, gan pasažieru salonā, kā arī izvēlēties funkciju “AUTO”, kad klimata kontroles vadība automātiski regulē iestatītos klimata kontroles parametrus pasažieru salonā	
8.3.	Klimata kontroles sistēma ir sadalīta divās atsevišķās zonās	
8.3.1.	vadītāja darba vieta	
8.3.2.	pasažieru salons	
8.4.	Autobusa gaisa kondicionēšanas sistēma ir izvietota uz autobusa jumta un ir ar jaudu, kas nav mazāka kā 30 kW. Autobusam jābūt aprīkotam ar atbilstošu jaudīgu apsildes, ventilācijas un gaisa kondicionēšanas sistēmu (HVAC – heating ventilation and air-conditioning), kas ietver sevī apsildes apakšsistēmas. Autobusa apsildes un kondicionēšanas sistēmai, jāņem vērā nelabvēlīgie apstākļi (durvju atvēršana pieturvietās, pasažieru skaits, kas iekāpj/izkāpj no transportlīdzekļa, augsts mitruma līmenis u.tml.). Siltumsūkņa jauda vismaz 19kW	
8.5.	Autobuss ir aprīkots ar kombinētu apsildes sistēmu:	
8.5.1.	Autobusa apsildi nodrošina ar elektroenerģiju. Sistēmas jauda ir ne mazāka kā 20 kW	
8.5.2.	Autobusa apsildi nodrošina ar papildus apsildes sistēmu, kura tiek darbināta ar dīzeļdegvielu. Sistēmas jauda ir ne mazāka kā 30 kW. Autonomajai apsildes sistēmai ir	

	programmējams taimeris, kas ļauj ieprogrammēt sistēmas automātisku aktivizēšanu	
8.5.3.	Kombināts (režīms "AUTO") - autobusa apsildei var tikt izmantotas gan 8.5.1., gan 8.5.2. punktos minētās sistēmas. Pamata iestatījumi (apkārtējās vides temperatūra, kad sāk darboties papildus (dīzeļdegvielas) apsildes sistēma) saskaņojami Autobusa pasūtīšanas brīdī (Pasūtītājs, konsultējoties ar Pretendentu, saskaņo optimālāko t°C)	
8.6.	Autobusa apsildes sistēma ir aprīkota ar trīs pozīciju vadības slēdzi, kas dod iespēju vadītājam izvēlēties, kādā režīmā tiks nodrošināta Autobusa apsilde – tikai ar elektroenerģiju, vai/ -tikai ar dīzeļdegvielu, vai /- kombinētā	
9.	Vadītāja darba vietas nodalījums	
9.1.	Autobusa vadītāja darba vieta ir aprīkota ar ergonomisku, pneimatisku komforta sēdekli. Vadītāja sēdeklis ir aprīkots ar vairāku pakāpju elektrisku apsildi, trīs punktu drošības jostu un pagalvi	
9.2.	Stūres statni ir iespējams regulēt gan uz priekšu un atpakaļ, gan uz augšu un uz leju	
9.3.	Virzienrādītāju slēdzis automātiski izslēdza brīdī, kad stūres rats tiek atgriezts vidus stāvoklī	
9.4.	Autobuss ir aprīkots ar ekspluatācijas parametru un elektroenerģijas patēriņa kontroles sistēmu	
9.5.	Saules sargs ir gan vējstiklam, gan kreisajam vadītāja logam	
9.6.	Vadītāja darba vieta ir norobežota no pasažieru salona. Starpsiena aiz autobusa vadītāja darba vietas ir necaurspīdīga un norobežo vadītāja darba vietu no pasažieru salona pilnā salona augstumā. Vadītāja darba vietas (kabīnes) durvju augšējā daļa, ir no stikla un tā ir nodrošināta pret vibrāciju. Slēgta tipa kabīne. Vadītāja durvīs ir izveidota atvere – naudas saņemšanai un biļešu izsniegšanai. Durvju konstrukcija ir veidota tā, lai vadītājam un pasažieriem būtu iespējams savstarpēji komunicēt. Durvju apakšējā daļā, iekšpusē ir izveidots nodalījums vadītāja mantu glabāšanai. Vadītāja darba vietas norobežojošajā konstrukcijā ir jāparedz atvere (lodziņš) kases aparāta – bezskaidras naudas norēķinu ierīces novietošanai, lai nodrošinātu vadītājam ērtu piekļuvi kases aparātam un pasažieriem iespēju veikt bezskaidras naudas norēķinus. Precīzu vietu saskaņot ar Pasūtītāju	
9.7.	Vadītāja darba vietas durvis ir slēdzamas (nodrošinātas) no vadītāja darba vietas (kabīnes) iekšpuses	
9.8.	Drēbju pakaramais aiz vadītāja sēdekļa	
9.9.	Radioaparāts ar ne mazāk kā diviem skaļruņiem vadītāja darba vietā	
9.10.	Vadītāja mikrofons informācijas sniegšanai pasažieru salonā	

9.11.	Pieslēgvietas vadītāja darba vietas kreisajā pusē 12V/ (min) 10A. Darbība tiek nodrošināta ieslēdzot masas slēdzi, vai aizdedzes slēdzi pirmajā pozīcijā, ja masa tiek ieslēgta ar aizdedzes slēdzi	
9.12.	2 gab. biļešu lasītāju pieslēgvietā 9V - 48V spriegums. Biļešu lasītāju uzstādīšanai nepieciešama kā minimums 25mm (platums) x 45mm (augstums) plata atvere caurulē, pie kuras tie tiks stiprināti. Pieslēgvietā jānodrošina vienmērīga elektriskās strāvas padeve jebkuros apstākļos. Darbība tiek nodrošināta ieslēdzot masas slēdzi, vai aizdedzes slēdzi pirmajā pozīcijā, ja masa tiek ieslēgta ar aizdedzes slēdzi. Novietojums saskaņojams ar pasūtītāju	
9.13.	Kases aparāta stiprinājuma vieta labajā vadītāja darba vietas nodalījuma pusē, pieslēgums USB-C 5V (5A). Saskaņojams ar Pasūtītāju	
9.14.	Digitālais tahogrāfs VDO DTCO vai ekvivalents. Ekvivalenta tahogrāfa piedāvājuma gadījumā, pretendents jānodrošina autobusu vadītāju apmācība tahogrāfa pareizā lietošanā. Apmācības jānodrošina vienlaicīgi ar apmācībām pareizā Autobusa ekspluatācijā un ekonomiskā braukšanā	
9.15.	Papildus apgaismojums virs kases zonas	
9.16.	9.16. punktā minētais apgaismojums darbojas:	
9.17.1.	Kopā ar vadītāja darba vietas apgaismojumu, kurš automātiski izslēdzas aizverot pasažieru durvis	
9.17.2.	Izslēdzamas atsevišķi un izslēdzams, neatkarīgi no cita apgaismojuma	
9.18.	Autobuss ir aprīkots ar LCD vai ekvivalentu digitālo displeju mērinstrumentu panelī, kur tiek atspoguļoti kļūdu kodi un cita aktuālā informācija vadītājam par autobusa sistēmām, enerģijas patēriņu, iespējamo nobraukumu u.c.	
9.19.	Autobuss ir aprīkots ar borta diagnostikas sistēmu, kas nodrošina Pasūtītājam piekļuvi transportlīdzekļa diagnostikas informācijai, tai skaitā kļūdu kodiem, galveno sistēmu ekspluatācijas parametriem, akumulatora uzlādes līmenim (SoC) un akumulatora tehniskā stāvokļa (SoH) informācijai.	
9.20.	Autobuss ir aprīkots ar ADAS (Advanced Driver Assistance System) vai ekvivalentu sistēmu, kura nodrošina papildus drošību mazāk aizsargājamajiem satiksmeriņus dalībniekiem – gājējiem un velosipēdistiem. Sistēma fiksē Autobusa tuvumā esošos mazāk aizsargātos satiksmes dalībniekus, brīdina vadītāju un aptur Autobusu gadījumā, ja ir konstatēts sadursmes risks	
10.	Pasažieru salons	
10.1.	Visu pasažieru salonā izmanto materiālu (grīdas, griestu paneļu, sānu paneļu, sēdekļu spilvenu u.c. krāsotās daļas) materiāli un krāsas saskaņojami ar Pasūtītāju	

10.2.	Grīdas, griestu un sānu paneļu materiāliem ir jābūt viegli kopjamiem un noturīgiem pret agresīvu tīrīšanas līdzekļu iedarbību	
10.3.	Pasažieru salons ir veidots no materiāliem, kas ir aizsargāti no korozijas un ir ar lielu nodiluma noturību	
10.4.	Pasažieru salona grīdas materiāls nodrošina drošu stāvošu pasažieru pārvadāšanu, tas ir nodrošināts pret iespējamu slīdēšanu, īpaši pie ieejām un vietās, kur grīda ir ar slīpu virsmu vai mainīgu augstumu	
10.5.	Pasažieru salonā ir izvietotas horizontālās un vertikālas turēšanas stangas, kas nodrošina drošu turēšanos visās salona vietās, kur tas varētu būt nepieciešams stāvošiem pasažieriem. Turēšanās stangas spilgti dzeltenā krāsā. Turēšanās siksnu rokturiem ir jābūt izvietotiem uz horizontālā stieņa ne vairāk kā 500 mm attālumā vienam no otra.	
10.6.	Autobuss ir aprīkots ar min. 6 gab. izkāpšanas informācijas (“STOP”) pogām, kuru darba virsmā ir iestrādāts neredzīgo (“BRAIL”) raksts; Papildu ir aprīkots ar durvju atvēršanas pogām (katrām durvīm, iekšpusē un ārpusē), pogu virsmā iestrādāts neredzīgo (“BRAIL”) raksts. Bēnu ratiņu / ratiņkrēsla vietā ir pieprasījuma izkāpšanas poga, kuru var iedarbināt papildus arī ar invalīdu ratiņu taustiņa palīdzību, pogu virsmā iestrādāts neredzīgo (“BRAIL”) raksts	
10.7.	Pasažieru salonā visi sēdekļi ir “dubultsēdekļi” vai atsevišķs viens sēdekļis	
10.8.	Otrajā pasažieru durvju ailē ir ierīkota manuālas piedziņas platforma bēnu ratiņu un pasažieru ar īpašām vajadzībām (ratiņkrēsla lietotāja) uzņemšanai (turpmāk tekstā – platforma)	
10.9.	Ar drošības jostu aprīkota vieta viena ratiņkrēsla lietotāja pārvadāšanai	
10.10.	Visas pasažieru salona starpsienas ir veidotas no stikla	
10.11.	Pie autobusa pasažieru ieejām/izejām ir izvietotas viegli apkalpojamās atkritumu tvertnes.	
10.12.	Autobusa pasažieru salonā ir četru “līmeņu” apgaismojums, divi apgaismojuma slēdži	
10.13.1.	Divi gaismas stipruma (intensitātes) režīmi	
10.13.2.	Divi slēguma režīmi:	
10.13.2.1.	Pasažieru salona kreisā sāna apgaismojums	
10.13.2.2.	Apgaismojums abās pasažieru salona pusēs	
10.14.	Autobusa pasažieru salonā un pie ieejas durvīm ir izvietoti spoguļi, lai vadītājs varētu uzraudzīt pasažieru plūsmu ejās un pārskatīt pasažieru salonu	
10.15.	Transportlīdzeklī jābūt vismaz 6 (sešām) avārijas izejām. Par avārijas izejām tiek izmantoti logi ar nedalītiem stikliem un durvis. Avārijas izejas nodrošina ar atvēršanas ierīci: logus – ar avārijas āmurišiem, durvis – ar speciālu avārijas atvēršanas ierīci. Diviem blakus esošiem avārijas	

	izejas logiem drīkst būt viens āmuriņš, kas pasargāts no zagšanas. Avārijas izejai transportlīdzekļa iekšpusē un ārpusē jābūt apzīmētai ar uzrakstu latviešu valodā „AVĀRIJAS IZEJA”. Izejas avārijas vadības ierīcei jābūt apzīmētai ar atbilstošu simbolu un līdzās tām jābūt skaidrām norādēm par to darbināšanas veidu. Avārijas ierīču iedarbināšanu vadītājs pamana gan ar skaņas, gan vizuāla signāla palīdzību.	
10.16.	Autobuss ir aprīkots ar ugunsdzēsības aparātu (atbilstošu normatīvo aktu prasībām elektroautobusam piegādes brīdī), kurš novietots vadītāja tiešā tuvumā	
10.17.	Autobuss ir aprīkots ar normatīvajos aktos piegādes brīdī atbilstošu ugunsdrošības detektoru un/vai ugunsdzēsības sistēmu	
10.18.	Autobuss ir aprīkots ar divām aptiecinām, divām avārijās zīmēm un diviem riteņu bloķētājiem	
10.19.	Digitālais pulkstenis pasažieru salona priekšas daļā	
10.20.	Vieta Pasūtītāja informācijas izvietošanai – vismaz viens A3 izmēra rāmis un vismaz trīs A4 izmēra rāmji. Izvietojums saskaņojams ar Pasūtītāju.	
10.21.	Autobusa salonā jābūt izvietotām vietām, kur pasažieri var uzlādēt viedierīci ar C-type uzlādes vadu. Šādu vietu skaits ir vismaz 6 (sešas)	
10.22.	Uz priekšējām durvīm no ārpusē redzama informācija “Iekāpšanai”, uz pārējām durvīm – “Izkāpšanai”. Informācija jāaskaņo ar Pasūtītāju. Transportlīdzekļa iekšpusē priekšējo durvju tuvumā, izmantojot labi saskatāmas piktogrammas vai burtus, jānorāda šāda informācija: maksimāli pieļaujamais pasažieru skaits, sēdvietu skaits (neskaitot vadītāja sēdvietu), vietu skaits ratīņkrēsla lietotājiem, maksimālais stāvvietu skaits. Transportlīdzekļa ārpusē jābūt informācijai par transportlīdzekļa pieejamību pasažieriem ar kustības traucējumiem. Visas prioritārās pasažieru vietas salonā jāmarķē atbilstoši ANO/EEK Nr.107 noteikumiem.	
11.	Informācijas sistēma	
11.1.	Autobusiem pie iekāpšanas durvīm ārpusē skaļrunis, kurš atveroties durvīm atskaņo autobusa maršruta numuru. Izvietots viens āra skaļrunis pie priekšējām durvīm un viens pastiprinātājs BOSCH 12.24 COACH AUDIO AMPLIFIER (vai analogs).	
12.	Garantija prasības u.c.	
12.1.	Transportlīdzekļu reģistrācija Latvijas Republikā uz Pasūtītāja vārda	
12.2.	Garantija visam autobusam ne mazāka kā 1 kalendārais gads	
12.3.	Aggregātu garantija ne mazāk kā 2 kalendārie gadi vai 200 000 km	
12.4.	Garantija virsbūvei pret caurrūsēšanu ne mazāka kā 10 kalendārie gadi	

12.5.	Garantija EUS, augstsprieguma akumulatoriem ne mazāka kā 10 kalendārie gadi	
12.6.	Jānodrošina servisa partnera statuss pasūtītājam. Jānodrošina piekļuve ražotāja elektroniskajām informācijas sistēmām, kas nepieciešamas autobusu ekspluatācijai, diagnostikai, tehniskajai apkopei un remontam, atbilstoši Pasūtītāja piešķirtajām tiesībām.	
12.7.	Bezmaksas piekļuve elektroniskam rezerves daļu katalogam un programmas atjauninājumiem 10 kalendārie gadi	
12.8.	Bezmaksas programmatūras atjaunošana autobusam	
12.9.	Bezmaksas autobusa diagnostikas iekārta un tās programmatūras nodrošinājumi	
12.10.	Garantijas remonta veikšana jāuzsāk ne vēlāk kā 2 (divu) darba dienu laikā no Pasūtītāja paziņojuma par bojājumu saņemšanas, ja remonta veikšanai nav nepieciešama rezerves daļu piegāde.	
12.11.	Nepieciešamības gadījumā tiek nodrošināta kvalificēta garantijas remonta veikšana autorizētā servisa centrā Latvijā, garantijas remonta veikšana jāuzsāk ne vēlāk kā 2 (divu) darba dienu laikā no Pasūtītāja paziņojuma par bojājumu saņemšanas, ja remonta veikšanai nav nepieciešama rezerves daļu piegāde.	
12.12.	Remontam nepieciešamās rezerves daļas, kuras nav pieejamas autorizētā servisa centrā, Piegādātājam jānodrošina ne vēlāk kā 10 (desmit) darba dienu laikā no rezerves daļas pieprasījuma saņemšanas.	
12.13.	Piegādātājam jānodrošina rezerves daļu pieejamība attiecīgā autobusa modelim vismaz 10 (desmit) gadus pēc pēdējā autobusa piegādes datuma.	
12.14.	Autobusa piegādes termiņš ne ilgāk kā līdz 2027. gada 30. maijam.	
12.15.	Autobusu vadītāju apmācība, servisa partnera apkalpojošā personāla apmācība	
12.16.	Lietošanas instrukcijas katrā autobusā latviešu valodā	