



SVG Eco Drive III.

**Ekonomik sürüş –
Kamyon ve otobüs kaynaklı
hasarları önleyin**

Yeni: Şimdi altı yabancı dilde de mevcut – arka sayfaya bakınız

Yayımcı



SVG Bundes-Zentralgenossenschaft
Straßenverkehr eG
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main
www.svg.de

Düşünce, metin ve tasarım

VKM • Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH

Uzman danışmanlık

Matthias Berendt, Ralf Geißler, Nils Hüttenrauch, Olaf Randzio

Fotoğraflar, görseller

Michael Domann, DVR, Fotolia, Ralf Geißler, MAN,
Olaf Randzio, Dirk Lauterbach, Rolf Quinkenstein, VKM,
Gerhard Zerbes

Frankfurt 2019
Baskı 1-2019

Aracın hazırlanması	4
Öngörölü sürüş tarzı	6
Ekonomik aralıkta sürün	8
Sürücü destek sistemlerinden faydalanma	10
Hasarlardan kaçınma	12
Kaza masraflarını önleme veya azaltma	14
Aman, dikkat kaybı!	16
Duygularla başa çıkmak	18
Emniyetli manevra	20
Yolcuların güvenliği ve konforu	22
Yük emniyeti	23

Aracın hazırlanması

Aracın teknik durumu, ekonomik sürüş için önemli bir önkoşuldur. Bunu sadece servis sağlamaz. Sürücü de uygun kontroller sayesinde, kıymetli enerjinin faydasızca kaybolmasını önleyebilir.

Bu nedenle lastik basıncını, tekerlerin serbestçe dönmesini, hava ve yakıt filtresinin durumunu düzenli olarak kontrol edin. Lastiklerin aşınma şekli, yürüyen aksamdaki olası ayar hatalarına dair bilgi verebilir.



Rüzgarlık doğru ayarlanmış mı? Çünkü bunun, hava direncin üzerinde bariz bir etkisi vardır. Üst yapının durumu nedir? Dalgalandan bir branda, 100 km'lik bir güzergahta üç litreye kadar fazla tüketime neden olabilir.



Eşit bir yükleme yapmaya de dikkat edin: Eşit olmayan bir yükleme durumunda, üzerine daha fazla yük binen tekerlerin dönme direnci oldukça artar.

Aracınızın tüketim göstergesini kullanın. Aracınızı ekonomik kullanıp kullanmadığınızı anlayabilmek için, aynı güzergah üzerindeki tüketimi karşılaştırın. Tüketim anormal şekilde artıyorsa, servisi bilgilendirin.

Dururken motoru gereksiz yere rölantide çalıştırmayın. Uzun süreli duraklamalarda motoru kapatabilirsiniz. Kabin ısıtıcısını da sadece gerçekten gerekli olduğunda kullanın.



Öngörülü sürüş tarzı

Henüz bir güzergah planlamasıyla bile turunuzun ekonomik olmasını sağlayabilirsiniz. Sadece gerek duyduğunuz mesafe ve zaman değil, aynı zamanda trafik yoğunluğu ve güzergah profili de önemlidir: Trafik sıkışıklığını hesaba katmanız gereken güzergahlarda, biraz daha uzun alternatif güzergaha göre daha fazla yakıt tüketirsiniz.

Kısa dik bir rampa, dik olmayan uzun bir rampaya göre daha az enerji gerektirir. 40 tonluk bir araç, yüzde 10'luk bir rampada 100 km'de yakl. 100 litre yakıt harcar. Yüzde 13'lük bir rampada tüketim bu değer neredeyse iki katına çıkabilir. Kötü güzergahlardan kaçının. İçi suyla dolu tekerizlerinde sürüş de fazla tüketime neden olur.

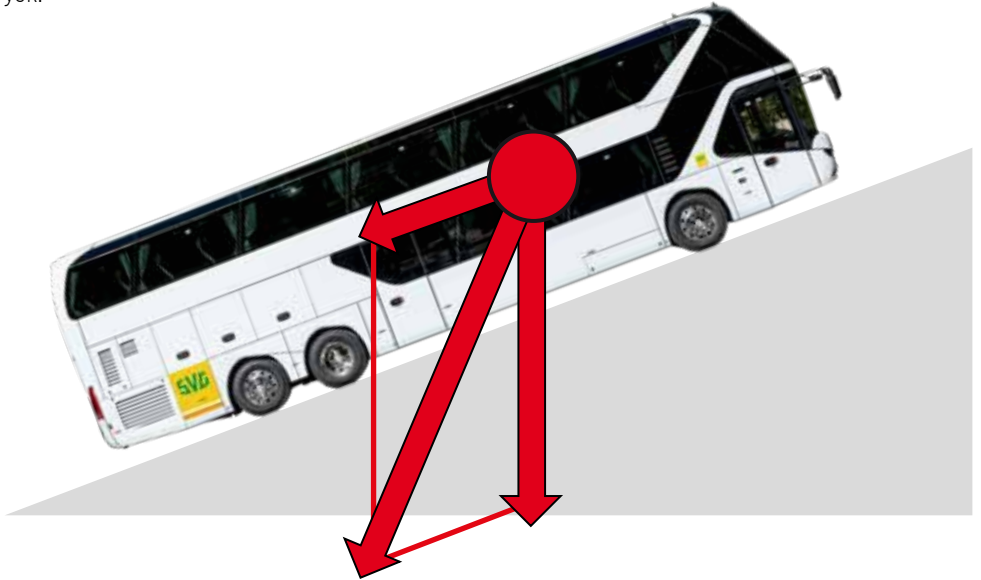


Ancak en önemlisi dengeli bir sürüş şeklidir: Mesafeyi koruyun, ayağınızı gazdan zamanında çekin, gereksiz duraklamalardan ve gereksiz frenlemelerden kaçınin. Mevcut enerjiyi kullanın ve mantıklı yerlerde hız sabitleyicisini kullanın. İvmelenmeden frenlemeye geçilmek zorunda kalınıyorsa, sürüş tarzınız muhtemelen öngörülü değildi. Bir rampayı tırmanırken veya her virajdan önce fren yapmak zorunda kalanlar da bazı şeyleri yanlış yapıyor. Ayağı gazdan çekme ve fren yapma arasındaki zaman aralığı ne kadar uzunsa o kadar iyi!

Dik bir rampayı maksimum güçle tırmanın, fakat tepeye varmadan önce ayağınızı gazdan çekin. Rampa aşağı seyirlerde, işletim freninin kullanılmasını önleyen veya sadece kısa süreli kullanılmasını gerektiren bir vites seçin. Motor devrinin bu sırada sarı bölgeye tırmanması kötü değildir, çünkü modern motorlar yokuş iniş desteğine sahiptir. Ancak motora aşırı yük bindirilmemelidir. Devir göstergesi ibresinin kırmızı bölgede bir işi yok.

Retarder şalteri üzerinden sakın ve yumuşak frenleme yapın. Bu sırada olabildiğince dengeli bir hızı koruyun. Daha uzun retarder işletimlerinde zamanında vites küçültün.

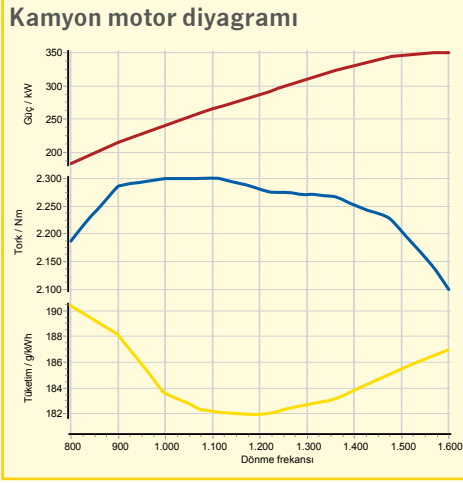
Rampalarda kuvvet etkisi



Ekonomik aralıkta sürün

Ekonomik sürüş yapmak isteyenler motorunu tımanmalıdır. Motorlar en yüksek gücü yüksek devirlerde sağlar, fakat henüz düşük devirlerde bile çoğu kez yeterince güç mevcuttur.

O zaman olabildiğince düşük devir seçilir: Vitesi yükselt, yükü azalt!

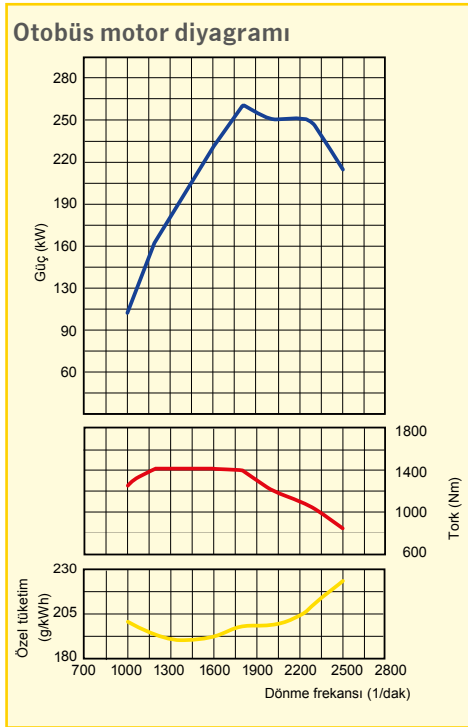


Yukarıdaki güç diyagramı bağlamı göstermektedir: En yüksek **tork** bu durumda halihazırda dakikada 1.000 devirdedir. Dakikada 1.100 devirde biraz düşer ve ardından 1.400 1/dak'a kadar neredeyse sabit kalır. En yüksek **güce** bu motor, maksimum devirde ulaşır. **Spesifik yakıt tüketimi** düşük devirlerde kıyaslandığında daha yüksektir, dakikada 1.200 devirde minimuma düşer ve sonra yine yükselir.

Düz vitesli araçların devir göstergelerinde çoğu zaman bir "yeşil bölge" işaretlenmiştir. Tam yükte bu aralıkta bilhassa ekonomik sürüş sağlanır. Kısmi yükte, yani gaz pedalına sadece kısmen basıldığında, durum daha farklıdır. Gerçek hayatta motorlar, maksimum güce nadiren ihtiyaç duyulduğundan, çoğu zaman kısmi yük aralığında sürülür. Çoğu zaman maksimum gücün dörtte biri veya daha azı tamamen yeterlidir.

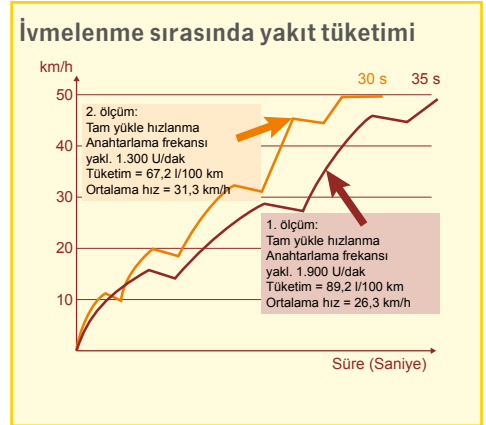


Burada tipik bir otobüs motorunun güç diyagramını görebilirsiniz. En yüksek **tork** dakikada 1.200 devirden itibaren mevcuttur ve 1.800 dev/dak'a kadar sabit kalır. Bu motor en yüksek **güce** dakikada 1.700 ve 2.300 devir arasında ulaşır.



Spesifik yakıt tüketimi için eğri, bunun dakikada 1.400 devire kadar düştüğünü ve ardından tekrar çıktığını göstermektedir.

İvmelenme sırasında gaz pedalına tamamen basın. Ancak zamanında vites yükseltin. Düzlükte devri mümkün olduğu kadar düşürün. Ancak tam gazda, vibrasyonlar oluşacak kadar düşük devirli kullanmayın. Bu yüzden aktarma organlarına fazla yük biner.



Aracınız bir otomatik şanzıman ile donatılmışsa, mümkün derece şanzımanın "D" konumunda sürüş yapın. İlk hareket sırasında gaz pedalına güçlü basabilirsiniz. Böylece vites değiştirme işlemleri seri yapılır. Ancak kickdown konumunu sadece istisnai durumlarda kullanmalısınız. Dengeli sürüş sırasında ayağınızı gaz pedalından kısa bir süre çekerek, daha tasarruflu bir üst vitese geçiş sağlayabilirsiniz.

Bazı otomatikleştirilmiş şanzımanlarda manuel vites seçimine geçiş yapabilirsiniz. Ekonomik bir sürüş tarzı için bu olanaktan da faydalanabilirsiniz, örneğin şanzıman inişli çıkışlı bir güzergahta sürekli çalışıyorsa. Bu durumda manuel olarak üst vitese geçerseniz, araç daha az yakıtı ihtiyaç duyar.

Sürücü destek sistemlerinden faydalanma

Modern araçlarda bir dizi destek sistemi bulunur ve ekonomik sürüş tarzı için bunlardan faydalanabilirsiniz.



Hız sabitleyici dengeli bir sürüş tarzında yardımcı olur ve aynı

zamanda öngörülür sürüş konusunda "eğitir". Bazı hız sabitleyici sistemlerde, motorun veya retarderin devreye girmesini sağlayan ikinci bir hız programlayabilirsiniz. Bu da ekonomiklik bakımından mantıklıdır. Ecocruise veya Opticruise gibi sistemler, iniş çıkışlı yolları optimize etmektedir. Ancak hızı, trafik yoğunluğuna ve trafik akışına uygun seçmeniz önemlidir. Sistemi sürekli açıp kapatmak zorunda kalmamak için, istediğiniz hızı yüksek değil, biraz düşük seçmeniz yerinde olacaktır.



Bu arada **GPS destekli sürüş hızı ayarlama sistemi** bir adım öteye gitmektedir: Cihazın içine kaydedilmiş topografik veriler yardımıyla bu sürüş desteği, rampalardan önce ivmelenme işlemlerini veya inişlerde aracın akışını optimize eder.





Mesafe takip sistemleri veya adaptif hız sabitleme (ACC)

sistemleri hız sabitleme sistemini iyi bir şekilde destekler. Öndeki araca çok yaklaştığınızda hızı otomatik olarak düşürürsünüz. Ancak sistemi, ayarlama aralığına nadiren girecek şekilde ayarlamalısınız.



Viraj sürüşlerinde ve kaçış manevralarında daha fazla sürüş stabilitesi sağlayan **Elektronik Stabilite Programı** (ESP), çoğu zaman bir çekiş kontrolüyle bağlantılı çalışır. Bu gerektiğinde düşük sürtünme

değerlerinde ilk hareket ve ivmelenme sırasında müdahale ederek, tekerlerin kaygan veya stabilize olmayan zeminde boşa dönmemesini sağlar.



Eco-Roll sistemleri

otomatikleştirilmiş şanzımanlarla bağlantılı olarak, uygun bir durumda vitesi boşa alarak aracın, aracın ivmesinden en iyi şekilde faydalanılmasını sağlar. Bu durumda motor sadece rölanti devri ile çalışmaya devam eder.



Yokuş kalkış asistanı

rampalarda ilk hareket sırasında aracın geri kaymasını engeller.



Kısa duraklamalarda motorun kapatılmasını ve çalıştırılmasını sağlayan bir **otomatik start stop sistemi** sayesinde de yakıt tasarrufu sağlayabilirsiniz.



Bir Trafik sıkışıklığı asistanı

hedeflenen yol güzergahı üzerindeki trafik engellemelerini bildirir ve sürücünün zamanında başka bir güzergah seçmesine olanak tanır. Böylece yüksek yakıt tüketimine yol açan dur kalk trafiğinin önüne geçilebilir.

Hasarlardan kaçınma

Hasarlar oluşmaz, bunların nedeni vardır. Çoğu zaman insanların hatalı davranışları bunda belirleyicidir. Hasar durumları ve kazalar dikkatlice incelendiğinde, çoğu zaman kazanın sadece tek bir nedeninin olmadığı görülür.

Örneğin ıslak yol koşullarında ve kötü görüşte bir otoban şantiyesine dalan bu meslekteş. Bu hava koşullarında onu acele ettiren ne? Vaktinde teslim etme baskısı, stres veya sıkışık bir takvim? Yoksa

yükleme ya da bir trafik sıkışıklığı nedeniyle vakit kaybetti ve şimdi bunu telafi mi etmek istiyor?

Ayrıca sürücünün belki yorgun olduğunu ve bir an dikkatinin dağıldığını da düşünün. Belki de bir mesajı okumak için telefonunun ekranına kısa bir bakış atması, direksiyonu hafifçe kaçırarak için yeterli. Küçük bir hatanın felakete yol açması an meselesidir.



Kaza piramidi resmi burada neyin söz konusu olduğunu gösteriyor: Piramidin başında tehlikenin zamanında fark edilmesi durumunda henüz tehlikenin önlenmesi mümkündür. Daha yavaş kullan, mesafeyi büyüt! Huninin alt bölgesinde geriye sadece tehlikenin üstesinden gelmek kalıyor. Başlangıçta eylem boşluğu henüz fazlayken, sürücü piramidin içine ne kadar girerse, o kadar azalıyor. Son saniyede ani frenlemenin başarılı olup olmayacağı, bu hava koşullarında fazlasıyla şüpheli.

Kaza piramidi



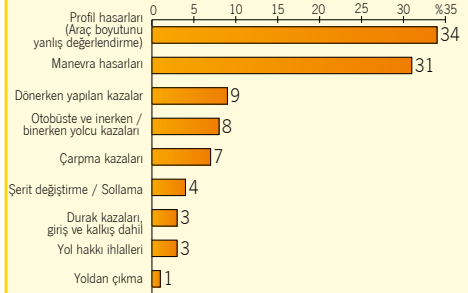
Bir nakliye şirketinin tipik hasar külfeti

(Zorunlu trafik sigortası hasarları)



Bir otobüs şirketinin tipik hasar külfeti

(Zorunlu trafik sigortası hasarları)



Kaza masraflarını önleme veya azaltma

Tipik bir işletmedeki hasarlar incelenirse, park, manevra ve profil hasarlarının ağırlıkta olduğu görülür. Tüm hasarların dörtte üçünden fazlası, 3.000 Euro'luk bir hasar külfetinin altında bulunuyor. Ancak şeritten çıkmaya veya başka araçlara çarpmaya bağlı kazalar, ortalama hasarlardan kat be kat pahalıya patlar. Ayrıca bu tip kazalara karışan insanlarda ciddi yaralanmalar da meydana gelebilmektedir.

Ağır bir kaza rahatlıkla 100.000 Euro üzerinde bir masrafa yol açabilir. Tabii ki bu masrafların bir bölümü, işletmenin sigortaları tarafından karşılanacaktır. Peki ama sevkiyat iptalleri, yaralanmış sürücünün maaş ödemesi, yedek araçlar için kira, hasarın çözülmesi için harcanan çalışma zamanı, artan sigorta primleri, müşterilerin kızması nedeniyle ciro kayıpları ve imajın zedelenmesine ne demeli?

Önlenebilecek her kaza ve her hasar durumu, tasarruf sağlar ve hizmetin verimliliğini artırır.





Sadece ufak bir çizik mi?

Otomobil zorunlu trafik sigortası hasarı

Tam hasar	8.150 €
./.. Hurda fiyatı	500 €
Eksper	720 €
Avukat	736 €
Kullanım kaybı	532 €
Götürü masraf	20 €
Toplam	9.658 €

Kamyon tam kasko hasarı

Onarım masrafları	3.500 €
-------------------------	---------

... peki ya şunlar:

- Bekleme süreleri
- Sevkiyat iptalleri
- Kiralık araç
- İmajın zedelenmesi
- Hasar işlemleri
- ...



Önemsiz bir şey mi?

Otomobil zorunlu trafik sigortası hasarı

Onarım masrafları	7.270 €
Eksper	635 €
Avukat	575 €
Kiralık araç	590 €
Götürü masraf	20 €
Toplam	9.090 €

Otobüs tam kasko hasarı

Onarım masrafları	5.700 €
-------------------------	---------

... peki ya şunlar:

- Sürücünün ve yolcuların sağlığı
- Tedavi masrafları
- Manevi tazminat
- İş kaybı
- Ciro kayıpları
- Meslek sendikası aidatları
- ...

Aman, dikkat kaybı!



Dikkatini asıl sürüş görevine vermeyen ve bunun yerine başka şeylerle ilgilenen kişiler, trafik güvenliğini tehlikeye sokar ve kendisi ile birlikte başka insanları da tehlikeye atar. Çok fazla dikkat kaybı kaynağı vardır: Yol kenarındaki reklam panosu, en sevdiğiniz müzik veya araç radyosunda yayınlanan bir spor röportajı veya sürücü kabininde uçan bir böcek, önemli bir telefon görüşmesi veya guruldayan mideyi bastırmak için sandviçe uzanmak; bu liste sonsuza kadar devam edebilir.

Dikkat kaybı türleri arasındaki kaba bir ayrım yapılabilir: **Görsel dikkat kaybı** sırasında temel olarak gözler iştirak eder, örneğin radyo ekranına bakarken. **Mental dikkat kaybı** sırasında düşünceler bir şeyle yoğun bir şekilde meşguldür,

örneğin ailevi problemler. **Motorik dikkat kaybı** durumunda hareketler söz konusudur, örneğin içecek şişesini kavramak için elimizi direksiyondan çektiğimizde. Bu üç dikkat kaybı türü birbiriyile kombine bir şekilde de ortaya çıkabilir.

Bu sırada her dikkat kaybı aynı derecede tehlikeli değildir: Dikkat kaybı kaynağına ilgi ne kadar yüksekse ve gözlerinizi trafik akışından kaçırdığınız süre ne kadar uzunsa, bir şeyi atlama ve zamanında tepki verememe ya da aracın kontrolünü yitirme tehlikesi o kadar büyüktür.



Bilim insanları, çeşitli dikkat kaybı kaynaklarının kaza riski üzerindeki etkisini araştırmışlar: Seyir esnasında bir şeyler yemek kaza riskini iki katına, araçtaki cihazları kullanırken beş katına ve hatta cep telefonuna bir telefon numarası girerken on iki katına çıkarmaktadır.

Mümkün olduğunca dikkat kaybını önleyenler sorumlu davranır. Bunun için örneğin navigasyon adreslerini sadece araç dururken girmek, sadece çok gerekli telefon görüşmelerini, eller serbest konuşma sistemiyle yapmak ve yiyecek içecekleri sadece tehlike olmadığına tüketmek: yani park alanında veya mola sırasında.



Duygularla başa çıkmak

Duygular, insanların "Temel donanımı" arasında yer alırlar. Bazı kararları almamızı kolaylaştırır ve çoğu kez hayatımızı güzelleştirirler. Ancak tehlikeli de olabilirler: yani çok güçlü olduklarında ve bizi, başkalarına ve bizzat kendimize karşı tehlike yaratacak veya zarar verebilecek şeyleri yapmaya ittiklerinde.

İşler istediğimiz gibi gitmediğinde kızarır ve bu durum arttığında öfkeleniriz. **Kızgınlık ve öfke** stres etkenleridir. Bu yüzden hatalı tahminler ve hatalar meydana gelebilir ve bunlar trafikte tehlike yaratabilirler. Duygusal açıdan aşırı tahrik olan insanlar bazı şeyleri "görmezden gelme" ve böylece kurallara (Güvenlik mesafesi, hız sınırlaması, dur levhası vs.) tam uymama eğilimi gösterirler.

Örneğin haksızlığa uğradığına inandığı için ihmal edilmiş hisseden bir kişi incinmiştir. **İncinmek** özgüven duygusunu olumsuz etkiler. Buna tepki olarak insan belki de diğerinden öç almak ve ona zarar vermek isteyebilir. Ancak kişi bazen öfkesini başkalarından da çıkarabilir.

Korku veya endişe, gerçek veya sözde bir tehdit yüzünden meydana gelir, örneğin başka bir ağır vasıta arkanıza çok yakınlaştığında. Korku aksama-yaya yol açarak, karar vermenizi engelleyebilir. Öte yandan, duruma bağlı olarak kötü sonuçlara yol açabilecek, aceleye getirilmiş, panik şeklinde tepkilere neden olabilir.



Ağır koşullarda dahi sakin kalan ve direksiyon başında güçlü duygusal hezeyanlara ket vuran kişiler en iyi srclerdir. Bunun için insanın kendini gözlemlenmesi ve hangi durumlarda güçlü tepkiler verdiği hakkında düşünmesi gerekir. O zaman belki de bu durumlar engellenebilir. Diğer trafik katılımcılarıyla empati kurarak, bunların davranışlarını daha iyi anlamaya çalışmak da önemlidir. Temel olarak hata yapan diğer kişilerde art niyet aranmamalıdır. Sürüş sırasında güçlü duyguların oluştuğu hissedildiğinde, kişi aşağıdaki gibi cmlerini yüksek sesle dile getirerek kendisine yardımcı olabilir:

"Kendi aracımda patron benim!"

"Başka insanlar yüzünden düşüncesizce davranacak değilim."

"Bir şey olursa sonuçta zararlı çıkan **ben** olacağım!"

"Kızgınlığım ne kadar sürer ve yaralıların olduğu bir kaza olsa bunu ne kadar düşünmem gerekir?"



Emniyetli manevra

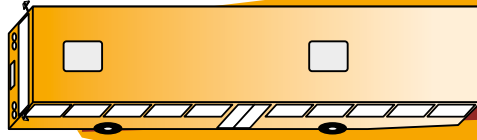
Manevra ve geri manevra sırasında bir sürü hasar oluşmaktadır. Gerçi burada genellikle sigorta devreye giriyor. Fakat bunun sizin için anlamı şu: Sevkiyatı yarıda kesmek, hasar görmüş aracı sahibini aramak, naahoş telefon görüşmeleri ve çok fazla yazma çizme işi. Aslına bakarsanız çoğu manevra hasarı önlenabilmektedir.

Variş hedefinizdeki mevkiiler hakkında zamanında bilgi edinin. Özellikle yabancı bölgede şöyle yapın: önce bakın, sonra sürün. Şüpheli durumlarda şöyle bir araçtan inmek ve gidip yerin özelliklerine bakmak yerinde olacaktır. Tabii ki manevrada da insan deneyim .kazandıkça ustalaşır.



Kör nokta özellikle tehlikelidir: Mevcut aynalara veya monitör sistemlerine ve bunların ayarlarına bağlı olarak aracın hemen önünde, yanında ve arkasında, sizin göremeyeceğiniz az veya çok büyüklükte bir bölge bulunur.

Geri manevra sırasında, mütemadiyen insanların ağır yaralanmasına veya ölmesine neden olan kazalar meydana gelmektedir. Karayolları trafik kanunu uyarınca sürücüler sadece insanlar açısından bir risk olmadığına geri manevra yapabilir. Gerektiğinde bir işaretçiden yardım alınmalıdır. "Araçlar" DGUV yönetmeliği de, insanların tehlike altında olmadığına garanti edilemediği durumlarda geri manevra sırasında bir işaretçiden yardım alınmasını şart koşuyor. Bu sadece trafiğe açık karayolları için değil, ayrıca işletme sahaları üzerinde de geçerlidir. İşaretçi, sürücünün görüş alanı içinde ve araç kendisine hiçbir şekilde çarpmayacak konumda bulunmalıdır. İşaret verirken kullanılan işaretler, yanlış anlaşılmanın önlenmesi amacıyla katılımcılar arasında kararlaştırılmış olmalıdır.



Görüş alanı

Kör nokta

Görüş alanı



Görüş alanı

Kör nokta

Görüş alanı

Yolcuların güvenliği ve konforu

Otobüsteki güvenlik henüz donanımla başlar: Takozlar, ikaz donanımı, yangın söndürücüler, ilk-yardım kutusunun yanı sıra koşullara bağlı olarak başka donanım eşyaları (kar zincirleri, kürek, çeki demiri vs.) araçta bulunuyor mu? Ancak sürüş biçiminiz de yolcuların güvenliği ile konforuna katkı sağlar: Aracınızın özellikle dar noktalarda diğer araçları veya insanları engellememesi için mümkün olduğunda öngörülü kullanın. Özel şeritlerin kullanılması durumunda bunların bazen - haklı veya haksız - başka araçlar tarafından da kullanılabilceği hesaba katılmalıdır.

Yumuşak kalkış, direksiyon hareketleri ve frenleme sayesinde aracın güçlü boylamasına ve yanlamasına salınımları engellenir. Bu özellikle ayakta yolcular varsa veya yolcular bindikten sonra henüz yerine oturmamışsa önemlidir. Aracınızın

dönüş manevraları sırasında yattığını unutmayın. Otobüs duraklarına girerken diğer insanlar kesinlikle tehlikeye atılmamalıdır. Özellikle çocuklara ve yardıma muhtaç insanlara karşı saygılı davranışlar sergilemek gerekir.

Yolcu otobüslerinde şunlar eklenebilir: Uygun durma noktalarının seçilmesi, güvenli biniş ve inişler için önkoşuldur. Molaların zamanlaması da yolcuların konforu ve rahatı açısından önemlidir. Dostça hitaplarda bulunarak otobüste iyi bir ortam sağlayabilirsiniz, ancak tüm yolcuların iyiliği açısından kişilerin rahatsız edici davranışlarını önleyin.



Yük emniyeti

İlk bakışta otobüste yük emniyeti belki de gereksiz gözükebilir. Valizler bagaj bölmesine, bitti! Ancak bu o kadar basit değil. BOKraft yönetmeliği uyarınca yolcuların otobüsün içine getirdiği tüm cisimler, güvenliği tehlikeye atmayacak ve diğer yolcuları rahatsız etmeyecek şekilde konumlandırılmalıdır. Bu, tarifeli otobüslerde yolcu beraberinde taşınan bebek arabaları ve hasta yürüteçleri için de geçerlidir. Tekerlekli sandalyelerdeki frenler veya otobüste bulunan tutma levhaları gibi mevcut güvenlik düzenekleri kullanılmalıdır. Sürücü olarak bunu göz önünde bulundurmanız ve gerektiğinde bu konuda yolcuların dikkatini çekmeniz gerekir.

Otobüslerde bagajlar yüklemeye bölmelerine yüklenir. Bu sırada mümkün olduğunca birbirine bitişik ve eşit bir yüklemeye dikkat edilmelidir. İzin verilen toplam ağırlığın yanı sıra izin verilen aks yükleri aşılmamalıdır. Bisiklet römorkları veya kayak kutuları varsa, bu konuda da uygun güvenliğin sağlanmasına dikkat etmeniz gerekir. Yolcular sırayla toplanıyorsa, özellikle dikkatli yükleme yapmanız gerekir: İlk bagajlar römorkun sadece ön kısmında konumlandırılırsa, izin verilen destek yükü çabucak aşılabilir.



Yerel kökenli – Ülke çapında bağlantılı



-  Romence
-  Lehçe
-  Türkçe
-  Bulgarca
-  Rusça
-  Çekçe