Instrukcje dla kierowcy GRT Intermodal

Adress:

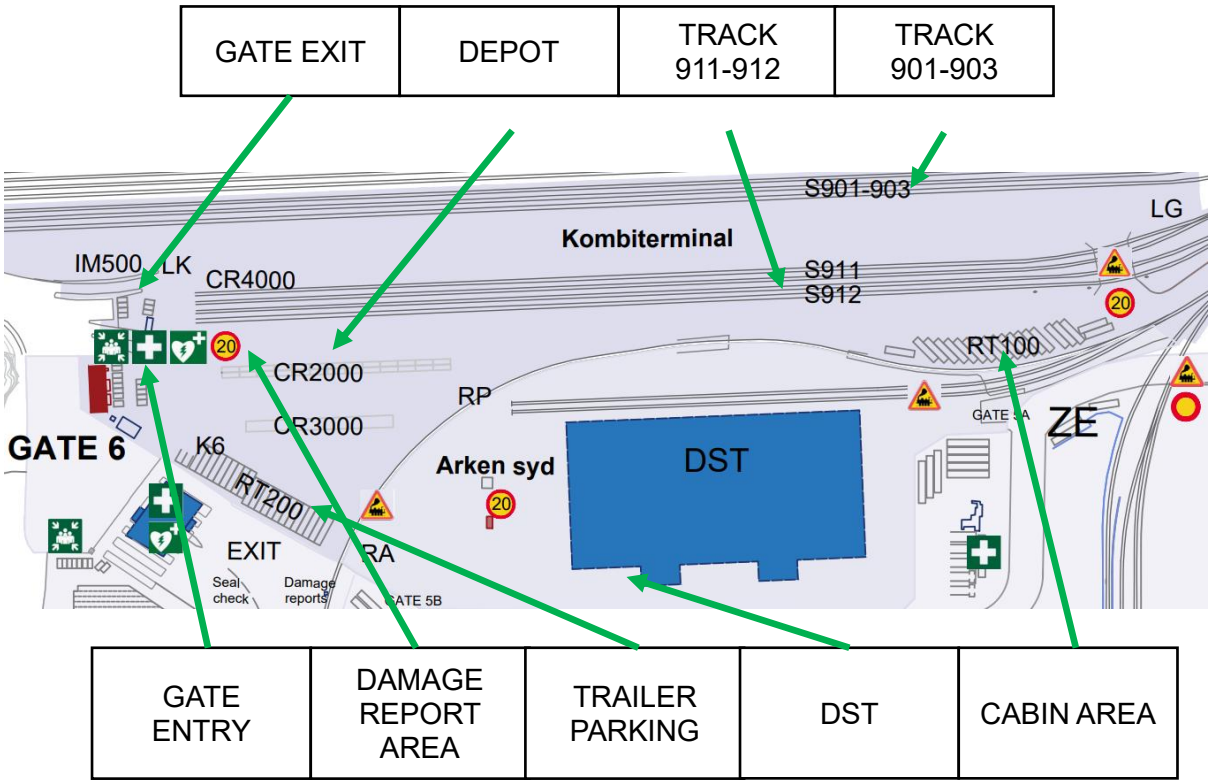
GRT Intermodal

Nordatlanten 101

418 34 Gothenburg

57°41'45.0"N 11°49'49.8"E

TERMINAL MAP



Zasady ogólne

- Poruszanie się pieszo po terenie jest zabronione.
- Zawsze należy używać wyznaczonej odzieży ochronnej.
- Ograniczenie prędkości: 20 km/h.
- Reach stackery zawsze mają pierwszeństwo.
- Przechodzenie za wózkiem widłowym jest zabronione.
- Zachowuj bezpieczną odległość od zaparkowanych jednostek/sprzętu.
- Utrzymuj minimalną odległość 4 metrów od pociągów.
- Strefy bezpieczeństwa muszą być przestrzegane i nie wolno do nich wchodzić ani pojazdem, ani pieszo.
- Maksymalnie 2 samochody na pociąg – czekaj na swoją kolej.
- Pozostaw wystarczającą przestrzeń manewrową dla wózków widłowych w pobliżu torów i magazynów.
- Wagonów kolejowych NIE wolno otwierać ani na nie wchodzić.
- Po załadunku – opuść tor/magazyn.




DO NOT DRIVE BEHIND
GOTHENBURG
RORO TERMINAL

Toplift

Na pociągi:

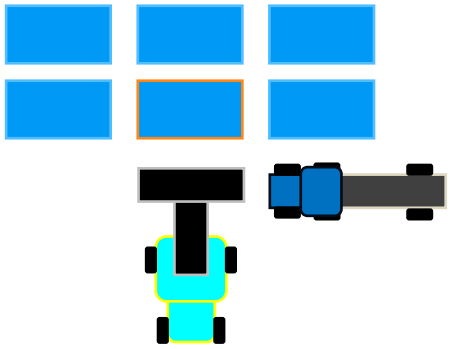
- Jedź na wyznaczony tor.
- Przygotuj jednostkę – usuń wszelkie zanieczyszczenia, odblokuj twistlocki w razie potrzeby.
- Podjedź do wagonu kolejowego wyznaczonego przez operatora RS.
- Zatrzymaj się przy sygnale.
- Opuść tor.

Na depocie:

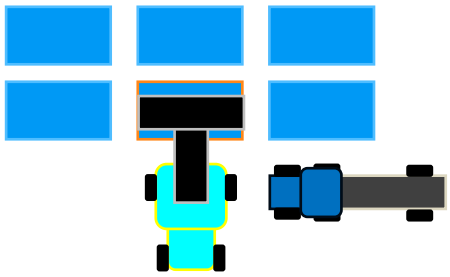
- Jedź do wyznaczonego miejsca składowania (np. 912/IM/RT/RP).
- Przygotuj jednostkę – usuń zanieczyszczenia/żwir w razie potrzeby.
- Podjedź do miejsca składowania wyznaczonego przez operatora RS.
- Zatrzymaj się przy sygnale.
- Opuść depot.

Toplift z depotu

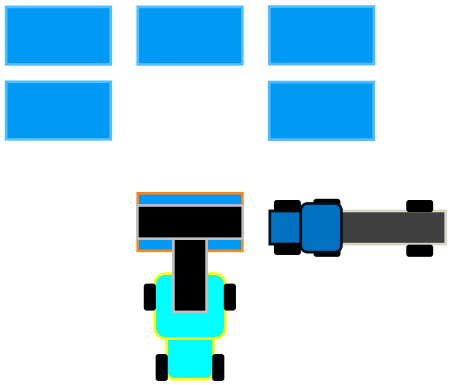
- **Czekaj na swoją kolej w odpowiednim rzędzie depotowym.**
- **Ustaw się zgodnie z poniższymi instrukcjami:**



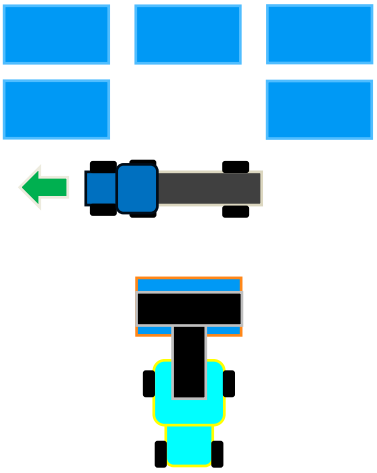
- „RS odbiera jednostkę stojącą przed ciągnikiem siodłowym.



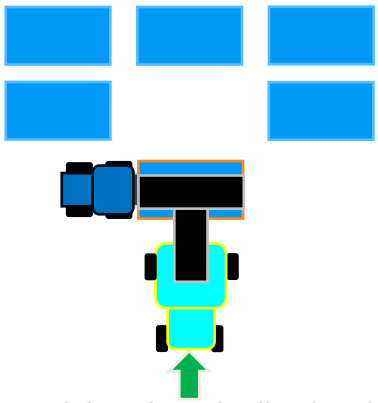
- „RS wycofuje się, aby zapewnić przestrzeń dla ciągnika.



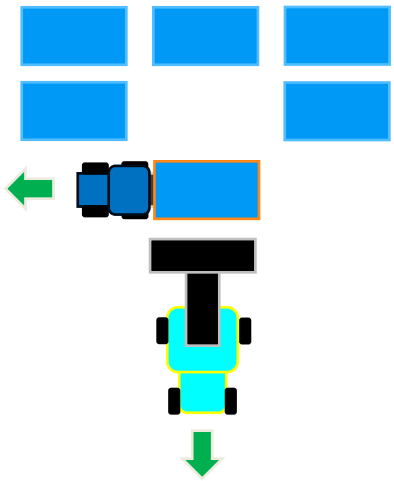
- Ciągnik jedzie do przodu.



- Zatrzymaj się na sygnał."
- Jednostka zostaje załadowana na naczepę:



- RS zwalnia uchwyt i odjeżdża do tyłu.

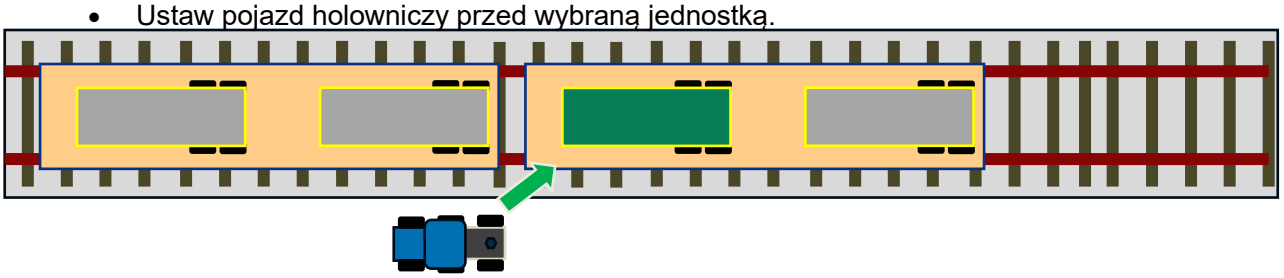


- Ciągnik opuszcza teren depotu.

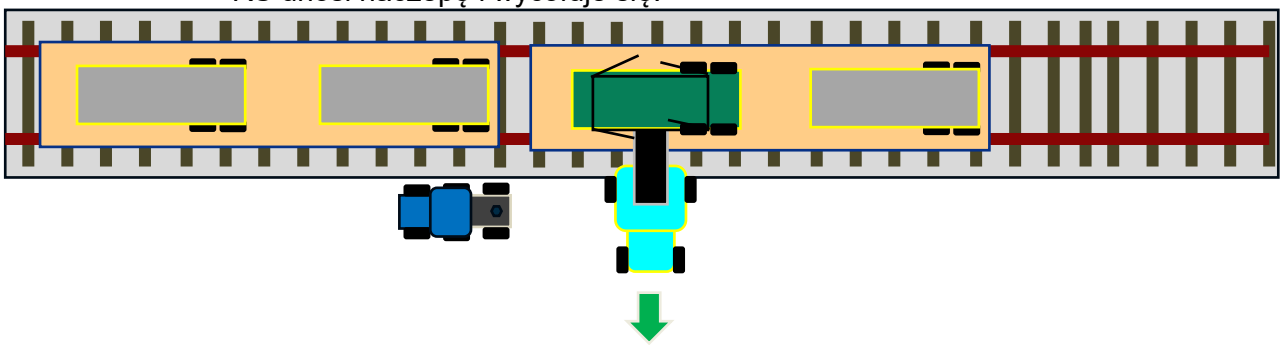
Arm-lift Trailer z pociągu na ciężarówkę

Z pociągu:

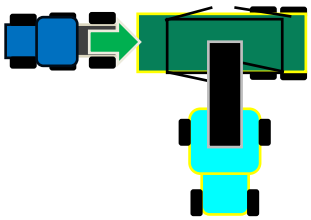
- Jedź na wyznaczony tor.
- Poczekaj na dostępne miejsce przy torze.
- Ustaw pojazd holowniczy przed wybraną jednostką.



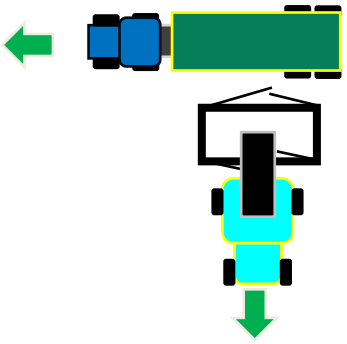
RS unosi naczepę i wycofuje się.



- RS obniża naczepę do właściwego poziomu.
- Po ustabilizowaniu naczepy pojazd holowniczy cofa się w celu podłączenia jednostki.



- Po podłączeniu RS opuszcza uchwyt (yoke), zwalnia ramiona i cofa się.



- Pojazd holowniczy po podłączeniu natychmiast opuszcza tor.

Arm-lift Trailer z ciężarówki na pociąg
Z ciężarówki:

- Jedź na wyznaczony tor.
- Podjedź do wagonu wskazanego przez operatora RS – zwróć szczególną uwagę na pozycję kingpinu i wybierz właściwy kierunek podjazdu.
- Zatrzymaj się na sygnał.
- Odłącz przewody powietrzne i połączenia elektryczne.
- Upewnij się, że całe powietrze zostało spuszczone z zawieszenia i zwolnij hamulce.
- Zwolnij kingpin.
- Daj sygnał/znak ręką operatorowi RS, że wszystko jest gotowe.
- Ustaw się w miejscu dobrze widocznym dla operatora RS.
- Operator RS zsuwa i podnosi naczepę.
- Kierowca wsiada do kabiny i natychmiast opuszcza teren.

Wytyczne – Naczepa na depot

- Naczepa musi spełniać wymagania określone przez operatorów kolejowych (Tågföretagen) oraz Szwedzką Agencję Transportu (Transportstyrelsen).
- Po zakończeniu kontroli na bramie wjazdowej wchodzenie do jednostki jest zabronione.
    - W razie potrzeby, np. w celu odebrania dokumentów lub zabezpieczenia ładunku, należy poinformować personel bramowy, który przekaże sprawę dalej.
- Tylna belka przeciwnajazdowa musi być podniesiona przy wjeździe do GRT Intermodal.
- Boczne zabezpieczenia przeciwnajazdowe powinny być podnoszone, o ile to możliwe.
- Naczepa musi być ustawiona w wyznaczonym miejscu, z zachowaniem wystarczającej przestrzeni umożliwiającej przejazd między wcześniej zaparkowanymi jednostkami.

Pytanie 1
Jaka jest maksymalna dozwolona prędkość na terenie obiektu?
A) 10 km/h
B) 15 km/h
C) 20 km/h
D) 30 km/h

Pytanie 2
Które stwierdzenie dotyczące wózków widłowych na terenie obiektu jest prawidłowe?
A) Reach stacker musi zawsze ustępować pierwszeństwa samochodom osobowym
B) Reach stacker zawsze mają pierwszeństwo
C) Reach stacker mają pierwszeństwo tylko na depocie
D) Pierwszeństwo obowiązuje tylko wtedy, gdy jest oznakowane

Pytanie 3
Jaka jest minimalna odległość bezpieczeństwa, którą należy zachować od pociągów?
A) 2 metry
B) 3 metry
C) 4 metry
D) 5 metrów

Pytanie 4
Co powinien zrobić kierowca po podniesieniu naczepy z ciężarówki na pociąg przy użyciu arm-liftu?
A) Pozostać przy torze do zakończenia załadunku
B) Przejść za RS i sprawdzić podnoszenie
C) Wsiąść do kabiny i natychmiast opuścić teren
D) Poczekać na zgodę z bramy

✅ **Prawidłowe odpowiedzi:**

1. **C)** 20 km/h
2. **B)** Reach stackery zawsze mają pierwszeństwo
3. **C)** 4 metry
4. **C)** Wsiąść do kabiny i natychmiast opuścić teren

TERMINAL CHECK IN



Tylne i boczne drzwi, w tym klapy oraz wszelkie włazy dostępowe
Wszystkie drzwi, klapy i włazy muszą być zamknięte, zablokowane, a uchwyty odpowiednio zabezpieczone.



Zawiasy drzwi i klap
Muszą być w stanie bez usterek (bez uszkodzeń).



Dolne narożne odlewy, kontener oraz nadwozie wymienne
Cztery dolne narożne odlewy muszą być w stanie bez usterek i nie mogą być wygięte, niekompletne ani posiadać widocznych pęknięć.



Otwory i rozdarcia / nadwozia wymienne
Plachta musi być w stanie dopuszczającym do ruchu drogowego.
Małe otwory i rozdarcia mniejsze niż 3 cm muszą być zaklejone taśmą.
Większe otwory i rozdarcia powyżej 3 cm muszą być zespawane lub sklejone.



Górne narożne odlewy w kontenerach i niektórych nadwoziach wymiennych
Cztery górne narożne odlewy muszą być w stanie bez usterek i nie mogą być wygięte, niekompletne ani posiadać jakichkolwiek pęknięć.



Zabezpieczenie transportowe podpór (nóg podporowych)
Zabezpieczenie transportowe musi być zablokowane i znajdować się w pozycji zabezpieczonej.
Nogi podporowe muszą być zamocowane i nie mogą się wysuwać.



Zabezpieczenie wahadłowe podpór (nóg podporowych)
Urządzenie zabezpieczenia wahadłowego musi być sprawne i znajdować się w aktywnej, opuszczonej pozycji zabezpieczającej.
.

TRAILER (valid plates on both sides)



Żółte tablice kodowe zgodne z normą EN 13044.



Naczepy wymagające wagonu kolejowego z kingpinem ustawionym na wysokości 98 cm.



Naczepy typu MEGA wymagające wagonu kolejowego kompatybilnego z oznaczonymi literami kompatybilności.



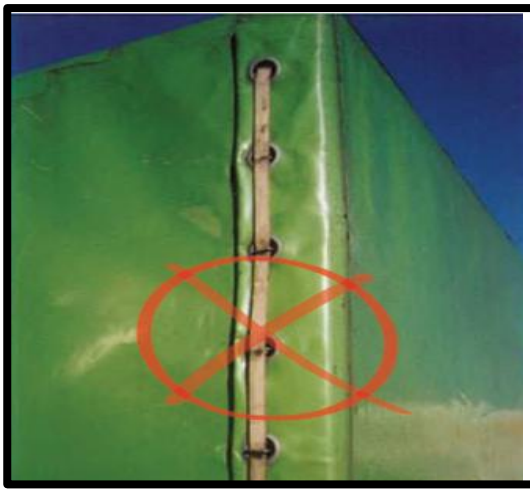
Standardowe naczepy z żółtymi tablicami kodowymi.



Przemieszczanie się ładunku / przesunięcie ładunku
Ładunek nie może opierać się o plandekę.



Otwory i rozdarcia
Plachta musi być w stanie dopuszczającym do ruchu drogowego.
Małe otwory i rozdarcia mniejsze niż 3 cm muszą być zaklejone taśmą.
Większe otwory i rozdarcia powyżej 3 cm muszą być zespawane lub sklejone.



Pionowe pasy mocujące
Muszą być przeprowadzone przez wszystkie oczka.
Jeśli brakuje oczka (maks. 1 na pas pionowy), pas musi być zabezpieczony drutem stalowym lub opaskami plastikowymi.



Napinacze gumowe
Konstrukcja plandekowa z napinaczami gumowymi jest dozwolona wyłącznie wtedy, gdy lina TIR jest przeprowadzona przez oczka (bez użycia haków).
Dopuszcza się pominięcie jednego oczka (jeśli jest uszkodzone).



Mocowanie typu zygzak (zigzag lashing)
Zabezpieczenie plandeki za pomocą mocowania typu zygzak nie jest dozwolone.
Wyjątek: jest dopuszczalne, gdy lina TIR jest przeprowadzona przez oczka.
Dopuszcza się pominięcie jednego oczka (jeśli jest uszkodzone).



Oczka plandeki
Odległość między oczkami może wynosić maksymalnie 20 cm w obszarze słupków oraz 30 cm w obszarze zamykania drzwi.



Lina TIR
Lina TIR musi być przeprowadzona poziomo przez wszystkie oczka.
Maksymalnie 3 oczka na każdą stronę mogą być brakujące (nie mogą występować obok siebie).
Nieprzeprowadzona lina TIR jest dopuszczalna wyłącznie w przypadku uszkodzonych lub brakujących oczek.



Zawiązana lina TIR
Poziomo zawiązana lina TIR może zostać zaakceptowana, jeśli zastosowano węzeł podwójny lub węzeł płaski, pod warunkiem że lina TIR jest przeprowadzona przez wszystkie oczka jednostki.
Niedozwolone są węzły łączące odcinki z innych lin zabezpieczających lub z innych części jednostki.



Naczepa z pełnymi bokami plandekowymi
Wszystkie pasy napinające używane do mocowania muszą być przymocowane do podłużnej belki jednostki.
Muszą być odpowiednio napięte i prawidłowo zabezpieczone.



Aluminiowy drążek napinający
Drążek napinający używany do zabezpieczenia plandeki z przodu i z tyłu musi być prawidłowo zamocowany zarówno w górnych, jak i dolnych punktach oraz przebiegać równolegle do ściany czołowej.
Drążek napinający musi być odpowiednio napięty i zabezpieczony. Nie może mieć żadnych usterek ani być wygięty.





Rama dachu przesuwnego (convertible top frame)
Zdeformowane lub wygięte ramy dachu przesuwnego są niedozwolone.



Słupki pionowe
Wygięte lub skrzywione słupki pionowe są niedozwolone.



Listwy / deski poziome
Niedozwolone jest stosowanie mniej niż trzech listew pomiędzy wszystkimi słupkami konstrukcji (po wszystkich stronach oraz na ścianach czołowych).



Lifting rails
Must be in faultless condition, free from visible cracks and deformations.
Above the lifting rail, there must be an approximately 100 mm high yellow or contrasting marking.



Szyny podnoszące
Muszą być w nienagannym stanie technicznym, bez widocznych pęknięć i odkształceń.
Nad szyną podnoszącą musi znajdować się żółte lub kontrastowe oznaczenie o wysokości około 100 mm.



Sprzęt do zabezpieczania ładunku (np. haki na pasach napinających)
Nigdy nie wolno go mocować do szyny podnoszącej.



Sprzęt do zabezpieczania ładunku
Niedozwolone jest zabezpieczanie ładunku w sposób, w którym element mocujący znajduje się na zewnętrznej stronie klap lub słupków.



Dach, dach przesuwny
Dach oraz dach przesuwny muszą być zamknięte.



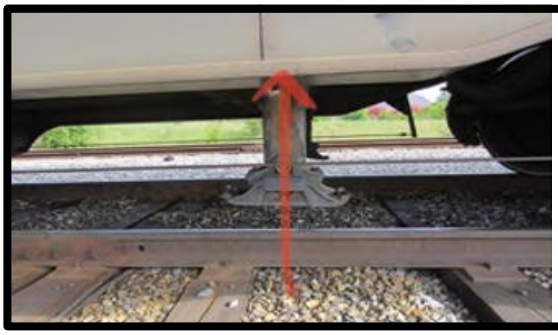
Tylne i boczne drzwi, w tym klapy oraz wszelkie włazy dostępowe
Wszystkie drzwi, klapy oraz włazy dostępowe muszą być zamknięte, zablokowane i prawidłowo zabezpieczone.



Zawiasy drzwi i klap
Muszą być w stanie bez usterek.



Naczepa z zawieszeniem pneumatycznym
Podczas podnoszenia i transportu kolejowego naczepy wyposażone w zawieszenie pneumatyczne muszą być opuszczone i odpowietrzone (powietrze spuszczone), a hamulce zwolnione. Czynności te muszą być wykonywane przez personel terminalu podczas przeładunku/załadunku.



Naczepa z podporami (nogami podporowymi)
Transport kolejowy naczep jest dozwolony wyłącznie z całkowicie podniesionymi lub złożonymi podporami.
Uszkodzone podpory muszą być odpowiednio zabezpieczone.



Tylne zabezpieczenie przeciwnajazdowe
Tylne zabezpieczenie przeciwnajazdowe musi być złożone i zabezpieczone przez kierowcę po przybyciu do terminalu.



Boczne zabezpieczenie przeciwnajazdowe
Boczne zabezpieczenie przeciwnajazdowe musi być złożone i zabezpieczone przez kierowcę po przybyciu do terminalu.

TANK CONTAINERS (standardized)



Kontenery ISO (kontenery morskie)
Mogą być oznaczone oznaczeniem wysokości „high cube”

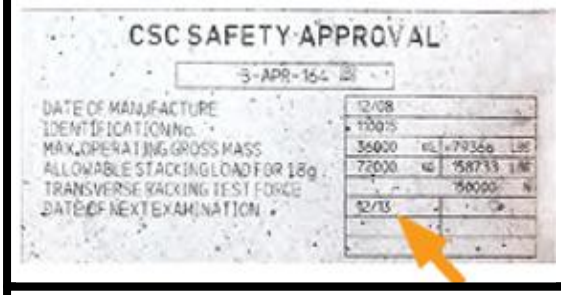


Kontener krajowy – klasa 2
Maksymalne wymiary: szerokość 2500 mm oraz wysokość 2600 mm.



Kontener krajowy – klasa 3
Maksymalne wymiary: szerokość 2600 mm oraz wysokość 2600 mm.

Approved CSC plate must be installed



Data następnego badania / przeglądu
Data nie może być przeterminowana (kolejna inspekcja musi być ważna).



ACEP
Kontener objęty zatwierdzonym programem ciągłej samokontroli (ciągłej inspekcji własnej).



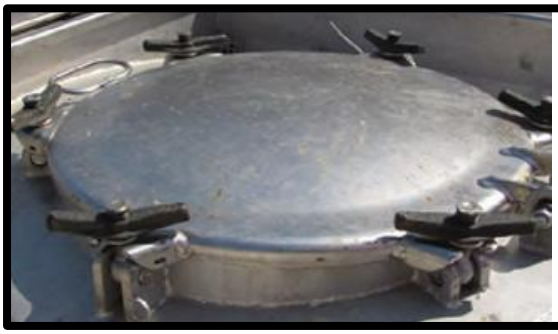
Zawory
Wszystkie zawory muszą być w pozycji zamkniętej i zablokowane.



Zamek / zaślepiona flansza
Zamki oraz zaślepione flansze muszą być solidnie i bezpiecznie przykręcone na swoim miejscu.



Osłony ochronne i włazy górne, np. nad zaworami
Wszystkie osłony ochronne oraz włazy muszą być zamknięte i zablokowane.



Pokrywa włazu (manhole)
Pokrywa włazu musi znajdować się w pozycji zamkniętej i być zablokowana.



Obudowa zbiornika/płyty osłonowe
Obudowa zbiornika oraz płyty osłonowe nie mogą być luźne ani brakujące.



Rama nośna zbiornika oraz sam zbiornik
Rama nośna oraz sam zbiornik nie mogą wykazywać żadnych odkształceń ani pęknięć.