

STADIUM:

## PROJEKT WYKONAWCZY

NAZWA:

**TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU NA CZAS  
ZAMKNIĘCIA MOSTU POPIELNEGO W CIĄGU UL.  
TORUŃSKIEJ W GDAŃSKU**

LOKALIZACJA:

**Gdańsk, Dolne Miasto**

WYKONAWCA:

Dyrekcja Rozbudowy Miasta  
Gdańska  
Ul. Żaglowa 11  
80-560 Gdańsk



Dyrekcja  
Rozbudowy  
Miasta Gdańska

AUTOR OPRACOWANIA:

PM TRAFFIC Sp. z o.o.  
ul. Budowlanych 42  
80-298 Gdańsk



BRANŻA:	INŻYNIERIA RUCHU		
PROJEKTANT / OPRACOWAŁ:	INŻ. PAWEŁ STEŃCZYK MGR INŻ. MARCIN ZAWISZA		PODPIS:
DATA:	05.2025		

## OPIS TECHNICZNY

### Spis treści:

<b>1. WSTĘP .....</b>	<b>2</b>
1.1. PODSTAWA OPRACOWANIA .....	2
1.2. CEL I ZAKRES PRACY .....	2
1.3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE .....	2
<b>2. STAN ISTNIEJĄCY .....</b>	<b>2</b>
<b>3. STAN PROJEKTOWANY .....</b>	<b>3</b>
3.1. SYGNALIZACJA ŚWIETLNA – ZAŁOŻENIA OGÓLNE .....	3
4. TERMIN WPROWADZENIA ORGAZNIACJI RUCHU .....	6

## 1. WSTĘP

### 1.1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Przedmiotowe opracowanie zostało wykonane na zlecenie DRMG.

### 1.2. CEL I ZAKRES PRACY

Celem opracowania jest wykonanie projektu korekty w sygnalizacjach świetlnych na czas robót związanych z remontem Mostu Popielnego. Projekt oznakowania pionowego i poziomego autorstwa Łukasza Podsiadłowskiego stanowi osobne opracowanie.

### 1.3. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Materiały wyjściowe wykorzystane do niniejszego opracowania:

- mapy w skali 1:500;
- inwentaryzacja terenowa;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach (Dziennik Ustaw Nr 177 poz. 1729);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2003 roku Nr 220 poz. 2181). Tekst jednolity Dz.U. 2019 poz. 2311 wraz z późniejszymi zmianami.
- Projekt Organizacji Ruchu autorstwa Łukasza Podsiadłowskiego.

## 2. STAN ISTNIEJĄCY

ul. Podwale Przedmiejskie

- Jezdnie jednokierunkowe;
- Przekrój 2+2(3)
- Szerokość jezdni 30m;
- Jezdnia utwardzona;
- Prędkość dopuszczalna 50km/h;
- Bardzo duże natężenie ruchu;
- Oświetlenie uliczne;
- Torowisko symetryczne

ul. Chmielna :

- Jezdnia jednokierunkowa;
- Szerokość jezdni 7m;
- Jezdnia utwardzona;
- Prędkość dopuszczalna 20km/h lub 30 km/h;

- Średnie natężenie ruchu;
- Oświetlenie uliczne;

ul. Łąkowa :

- Jezdnia jednokierunkowa;
- Szerokość jezdni 7m;
- Jezdnia utwardzona;
- Prędkość dopuszczalna 30 km/h;
- Średnie natężenie ruchu;
- Oświetlenie uliczne;

### 3. STAN PROJEKTOWANY

#### 3.1. SYGNALIZACJA ŚWIETLNA – ZAŁOŻENIA OGÓLNE.

W ramach zadania przewiduje się zamknięcie mostu popielnego. Z tego tytułu niezbędna jest korekta sygnalizacji świetlnej w obszarze oddziaływania robót. Do określenia obszaru oddziaływania robót, wykorzystano model transportowy miasta Gdańska, w którym to zamodelowano zamknięcie mostu popielnego. Wyniki analizowanego scenariusza wskazały zmiany w rozkładzie natężenia ruchu w układzie drogowym miasta Gdańska. Na tej podstawie określono iż korekty sygnalizacji świetlnej, niezbędne będą tylko na skrzyżowaniach Podwale Przedmiejskie - Chmielna oraz Podwale Przedmiejskie - Łąkowa.

W ramach zadania w którym przewiduje się dwa etapy robót w których ruch na moście popielnym jest dopuszczony tylko dla ruchu pieszego i rowerowego.

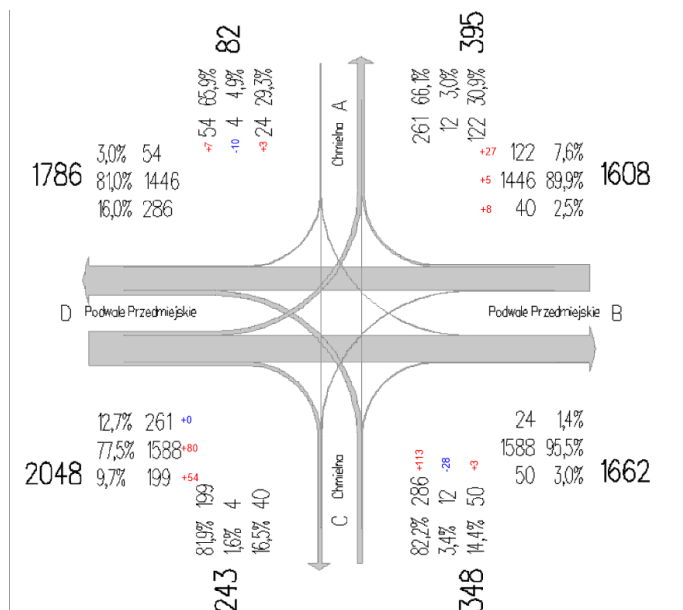
W ramach zmian w sygnalizacji przewiduje się wprowadzenie dodatkowych programów sygnalizacji świetlnej na obu skrzyżowaniach, dedykowanych poszczególnym szczytom komunikacyjnych.

Skrzyżowanie Podwale Przedmiejskie – Chmielna:

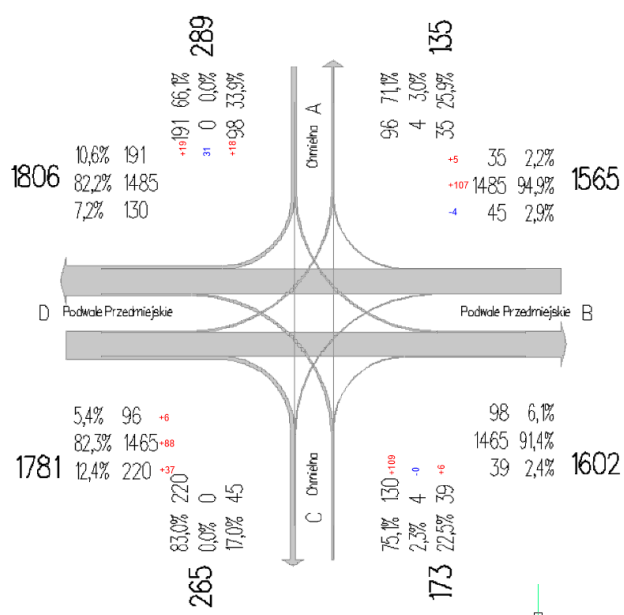
- Wprowadzenie programów P7 i P8 dedykowanych na poszczególne szczyty komunikacyjne

Skrzyżowanie Podwale Przedmiejskie – Łąkowa:

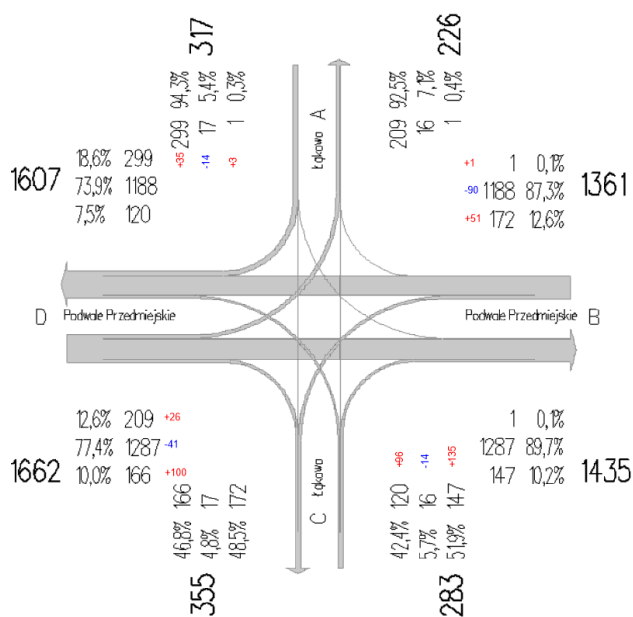
- Wprowadzenie programów P4 na szczyt popołudniowy
- Korekta splitów programu P3



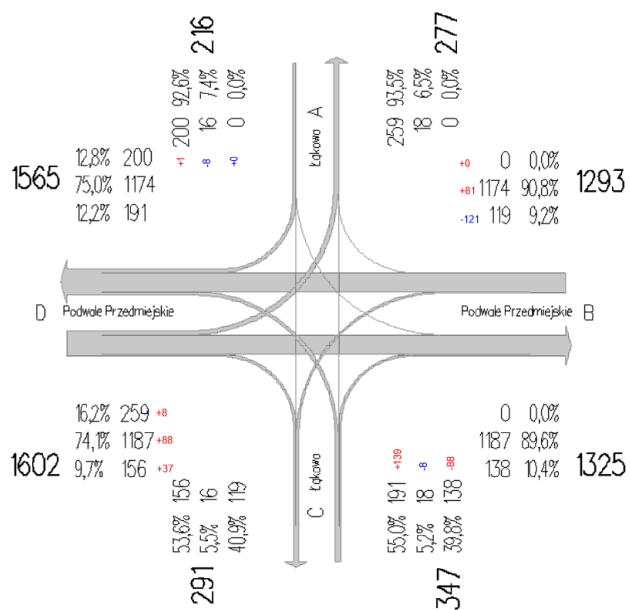
Natężenie ruchu szczyt poranny



Natężenie ruchu szczyt popołudniowy



Natężenie ruchu szczyt poranny



Natężenie ruchu szczyt poranny

OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLĄ													
ZESTAWIENIE ZBIORCZE PARAMETRÓW										FORMULARZ		7	
Zamawiający:						Miejscowość:		Rumia					
Wykonawca:						Skrzyżowanie:		Podwale Przedmiejskie - Chmielna					
Projekt nadrzędny:				Nr pracy			Data			Godzina	7:00		
Włot		A			B			C			D		
Obliczeniowa grupa pasów		A1	A2	A3	B1	B2	B3	C1	C2	C3	D1	D2	D3
Relacja		L	WP	-	L	W	P	L	WP	-	L	W	P
Natężenie ruchu w grupie pasów Qgr [P/h]		24	58		40	1446	122	286	62		261	1588	199
Natężenie ruchu na wlocie Qwl [P/h]		82			1608			348			2048		
Natężenie ruchu na skrzyżowaniu Qsk [P/h]		4086											
Natężenie nasycenia w grupie pasów Sgr [P/hz]		811	1538		1642	3726	1222	1620	964		1642	3726	1213
Stopień nasycenia grupy pasów Ygr [-]		0,03	0,038		1	0,388	1	0,177	0,064		1	0,426	1
Przepustowość grupy pasów Cgr [P/h]		169	320		178	1832	601	338	201		301	1739	566
Przepustowość wlotu Cwl [P/h]		452			2037			411			2243		
Przepustowość skrzyżowania Csk [P/h]		4475											
Stopień obciążenia grupy pasów Xgr [-]		0,142	0,181		0,225	0,789	0,203	0,846	0,308		0,867	0,913	0,352
Stopień obciążenia wlotu Xwl [-]		0,181			0,789			0,847			0,913		
Stopień obciążenia skrzyżowania Xsk [-]		0,913											
Przepustowość praktyczna skrzyżowania Cp.sk [P/h]		3804											
Rezerwa przepustowości skrzyżowania ΔCp.sk [P/h]		-282											
Średnie straty czasu w grupie pasów dgr [s/P]		39,0	39,1		49,5	25,3	17,2	65,9	40,2		74,2	29,7	20,4
Średnie straty czasu na wlocie dwl [s/P]		39,1			25,3			61,3			34,5		
Średnie straty czasu na skrzyżowaniu dsk [s/P]		33,2											
PSR w grupie pasów		II	II		III	II	I	III	II		III	II	II
PSR na wlocie		II			II			III			II		
PSR na skrzyżowaniu		II											
Ekwiwalentne łączne straty czasu w grupie pasów D*gr [h/h]		0,26	0,63		0,55	10,16	0,58	5,24	0,69		5,38	13,10	1,13
Ekwiwalentne łączne straty czasu na wlocie D*wl [h/h]		0,89			11,30			5,93			19,61		
Ekwiwalentne łączne straty czasu na skrzyżowaniu D*sk [h/h]		37,72											
Średnia kolejka pozostająca Kp [P]		0,0	0,0		0,0	1,3	0,0	1,9	0,1		2,2	4,0	0,1
Kolejka maksymalna Km95 [P]		3,0	5,0		5,0	68,0	7,0	22,0	5,0		20,0	87,0	11,0
Zasięg kolejki maksymalnej LK [m]		19,0	32,0		32,0	214,0	44,0	139,0	32,0		126,0	274,0	69,0
Średnia liczba zatrzymań w grupie pasów zgr [z/P]		0,734	0,741		0,823	0,772	0,508	1,045	0,806		1,100	0,904	0,588
Średnia liczba zatrzymań na wlocie zwl [z/P]		0,744			0,753			1,003			0,898		
Średnia liczba zatrzymań na skrzyżowaniu zsk [z/P]		0,847											
Udział pojazdów zatrzymanych w grupie pasów uzgr [-]		0,734	0,741		0,823	0,747	0,508	0,865	0,762		0,874	0,836	0,574
Udział pojazdów zatrzymanych na wlocie uzwl [-]		0,744			0,731			0,845			0,815		
Udział pojazdów zatrzymanych na skrzyżowaniu uzsk [-]		0,783											

Obliczenia przepustowości szczyt poranny – Chmielna

OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLĄ													
ZESTAWIENIE ZBIORCZE PARAMETRÓW										FORMULARZ		7	
Zamawiający:						Miejscowość:		Rumia					
Wykonawca:						Skrzyżowanie:		Podwale Przedmiejskie - Chmielna					
Projekt nadrzędny:				Nr pracy			Data			Godzina	15:00		
Wlot		A			B			C			D		
Obliczeniowa grupa pasów		A1	A2	A3	B1	B2	B3	C1	C2	C3	D1	D2	D3
Relacja		L	WP	-	L	W	P	L	WP	-	L	W	P
Natężenie ruchu w grupie pasów Qgr [P/h]		98	191		45	1585	35	130	43		96	1465	220
Natężenie ruchu na wlocie Qwl [P/h]		289			1665			173			1781		
Natężenie ruchu na skrzyżowaniu Qsk [P/h]		3908											
Natężenie nasycenia w grupie pasów Sgr [P/hz]		813	1529		1642	3726	1222	815	916		1642	3726	1213
Stopień nasycenia grupy pasów Ygr [-]		0,121	0,125		1	0,425	1	0,16	0,047		1	0,393	1
Przepustowość grupy pasów Cgr [P/h]		136	255		178	2142	703	136	153		233	2049	667
Przepustowość wlotu Cwl [P/h]		386			2250			181			2491		
Przepustowość skrzyżowania Csk [P/h]		4089											
Stopień obciążenia grupy pasów Xgr [-]		0,721	0,749		0,253	0,740	0,050	0,956	0,281		0,412	0,715	0,330
Stopień obciążenia wlotu Xwl [-]		0,749			0,740			0,956			0,715		
Stopień obciążenia skrzyżowania Xsk [-]		0,956											
Przepustowość praktyczna skrzyżowania Cp.sk [P/h]		3476											
Rezerwa przepustowości skrzyżowania ΔCp.sk [P/h]		-432											
Średnie straty czasu w grupie pasów dgr [s/P]		68,0	47,6		49,9	18,9	11,2	153,5	43,7		48,8	20,0	14,8
Średnie straty czasu na wlocie dwl [s/P]		54,5			19,6			126,2			20,9		
Średnie straty czasu na skrzyżowaniu dsk [s/P]		27,5											
PSR w grupie pasów		III	III		III	I	I	IV	II		III	I	I
PSR na wlocie		III			I			IV			II		
PSR na skrzyżowaniu		II											
Ekwiwalentne łączne straty czasu w grupie pasów D*gr [h/h]		1,85	2,53		0,62	8,32	0,11	5,54	0,52		1,30	8,14	0,90
Ekwiwalentne łączne straty czasu na wlocie D*wl [h/h]		4,38			9,05			6,07			10,34		
Ekwiwalentne łączne straty czasu na skrzyżowaniu D*sk [h/h]		29,84											
Średnia kolejka pozostająca Kp [P]		0,8	0,9		0,0	0,9	0,0	3,9	0,0		0,1	0,8	0,1
Kolejka maksymalna Km95 [P]		9,0	14,0		5,0	64,0	3,0	17,0	5,0		9,0	61,0	11,0
Zasięg kolejki maksymalnej LK [m]		57,0	88,0		32,0	202,0	19,0	107,0	32,0		57,0	192,0	69,0
Średnia liczba zatrzymań w grupie pasów zgr [z/P]		1,075	0,984		0,825	0,681	0,394	1,705	0,787		0,848	0,682	0,507
Średnia liczba zatrzymań na wlocie zwl [z/P]		1,014			0,679			1,480			0,669		
Średnia liczba zatrzymań na skrzyżowaniu zsk [z/P]		0,735											
Udział pojazdów zatrzymanych w grupie pasów uzgr [-]		0,852	0,857		0,825	0,666	0,394	0,892	0,787		0,820	0,667	0,495
Udział pojazdów zatrzymanych na wlocie uzwl [-]		0,855			0,665			0,867			0,654		
Udział pojazdów zatrzymanych na skrzyżowaniu uzsk [-]		0,683											

Obliczenia przepustowości szczyt popołudnie – Chmielna



OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLĄ													
ZESTAWIENIE ZBIORCZE PARAMETRÓW										FORMULARZ		7	
Zamawiający:						Miejscowość:		Rumia					
Wykonawca:						Skrzyżowanie:		Podwale Przedmiejskie - Łąkowa					
Projekt nadrzędny:				Nr pracy			Data			Godzina	7:00		
Włot		A			B			C			D		
Obliczeniowa grupa pasów		A1	A2	A3	B1	B2	B3	C1	C2	C3	D1	D2	D3
Relacja		LWP	-	-	L	W	P	LWP	-	-	L	W	P
Natężenie ruchu w grupie pasów Qgr [P/h]		82			40	1446	122	348			261	1588	199
Natężenie ruchu na wlocie Qwl [P/h]		82			1608			348			2048		
Natężenie ruchu na skrzyżowaniu Qsk [P/h]		4086											
Natężenie nasycenia w grupie pasów Sgr [P/hz]		367			1642	3726	1253	592			1642	3726	1163
Stopień nasycenia grupy pasów Ygr [-]		0,223			1	0,388	1	0,588			1	0,426	1
Przepustowość grupy pasów Cgr [P/h]		89			109	1366	459	123			205	1615	504
Przepustowość wlotu Cwl [P/h]		89			1519			123			1609		
Przepustowość skrzyżowania Csk [P/h]		1444											
Stopień obciążenia grupy pasów Xgr [-]		0,921			0,367	1,059	0,266	2,829			1,273	0,983	0,395
Stopień obciążenia wlotu Xwl [-]		0,921			1,059			2,829			1,273		
Stopień obciążenia skrzyżowania Xsk [-]		2,830											
Przepustowość praktyczna skrzyżowania Cp.sk [P/h]		1227											
Rezerwa przepustowości skrzyżowania ΔCp.sk [P/h]		-2859											
Średnie straty czasu w grupie pasów dgr [s/P]		152,4			56,6	144,2	26,6	3394,8			585,9	33,6	23,3
Średnie straty czasu na wlocie dwl [s/P]		152,4			133,1			3394,8			103,0		
Średnie straty czasu na skrzyżowaniu dsk [s/P]		396,2											
PSR w grupie pasów		IV			III	IV	II	IV			IV	II	II
PSR na wlocie		IV			IV			IV			IV		
PSR na skrzyżowaniu		IV											
Ekwiwalentne łączne straty czasu w grupie pasów D*gr [h/h]		3,47			0,63	57,92	0,90	328,16			42,48	14,82	1,29
Ekwiwalentne łączne straty czasu na wlocie D*wl [h/h]		3,47			59,45			328,16			58,59		
Ekwiwalentne łączne straty czasu na skrzyżowaniu D*sk [h/h]		449,67											
Średnia kolejka pozostająca Kp [P]		2,7			0,1	47,4	0,0	114,4			30,4	12,8	0,1
Kolejka maksymalna Km95 [P]		13,0			5,0	157,0	7,0	220,0			64,0	106,0	11,0
Zasięg kolejki maksymalnej LK [m]		82,0			32,0	495,0	44,0	1386,0			403,0	334,0	69,0
Średnia liczba zatrzymań w grupie pasów zgr [z/P]		1,758			0,929	1,816	0,631	10,577			4,060	1,106	0,629
Średnia liczba zatrzymań na wlocie zwl [z/P]		1,756			1,704			10,578			1,436		
Średnia liczba zatrzymań na skrzyżowaniu zsk [z/P]		2,327											
Udział pojazdów zatrzymanych w grupie pasów uzgr [-]		0,878			0,861	0,932	0,631	1,732			0,937	0,888	0,616
Udział pojazdów zatrzymanych na wlocie uzwl [-]		0,878			0,907			1,733			0,868		
Udział pojazdów zatrzymanych na skrzyżowaniu uzsk [-]		0,957											

Obliczenia przepustowości szczyt poranny – Łąkowa

OBLICZANIE PRZEPUSTOWOŚCI I OCENA WARUNKÓW RUCHU NA SKRZYŻOWANIU Z SYGNALIZACJĄ ŚWIETLĄ													
ZESTAWIENIE ZBIORCZE PARAMETRÓW										FORMULARZ		7	
Zamawiający:						Miejscowość:		Rumia					
Wykonawca:						Skrzyżowanie:		Podwale Przedmiejskie - Łąkowa					
Projekt nadrzędny:				Nr pracy			Data			Godzina	15:00		
Włot		A			B			C			D		
Obliczeniowa grupa pasów		A1	A2	A3	B1	B2	B3	C1	C2	C3	D1	D2	D3
Relacja		LWP	-	-	L	W	P	LWP	-	-	L	W	P
Natężenie ruchu w grupie pasów Qgr [P/h]		289			45	1485	35	173			96	1465	220
Natężenie ruchu na wlocie Qwl [P/h]		289			1565			173			1781		
Natężenie ruchu na skrzyżowaniu Qsk [P/h]		3808											
Natężenie nasycenia w grupie pasów Sgr [P/hz]		490			1642	3726	1031	402			1642	3726	1097
Stopień nasycenia grupy pasów Ygr [-]		0,59			1	0,399	1	0,432			1	0,393	1
Przepustowość grupy pasów Cgr [P/h]		98			109	1615	447	67			164	1615	475
Przepustowość wlotu Cwl [P/h]		98			1702			67			1963		
Przepustowość skrzyżowania Csk [P/h]		1291											
Stopień obciążenia grupy pasów Xgr [-]		2,949			0,413	0,920	0,078	2,582			0,585	0,907	0,463
Stopień obciążenia wlotu Xwl [-]		2,949			0,920			2,582			0,907		
Stopień obciążenia skrzyżowania Xsk [-]		2,950											
Przepustowość praktyczna skrzyżowania Cp.sk [P/h]		1097											
Rezerwa przepustowości skrzyżowania ΔCp.sk [P/h]		-2711											
Średnie straty czasu w grupie pasów dgr [s/P]		3626,5			57,9	32,1	20,0	2993,4			59,4	31,8	24,1
Średnie straty czasu na wlocie dwl [s/P]		3626,5			32,6			2993,4			32,3		
Średnie straty czasu na skrzyżowaniu dsk [s/P]		439,7											
PSR w grupie pasów		IV			III	II	I	IV			III	II	II
PSR na wlocie		IV			II			IV			II		
PSR na skrzyżowaniu		IV											
Ekwiwalentne łączne straty czasu w grupie pasów D*gr [h/h]		291,13			0,72	13,24	0,19	143,85			1,58	12,94	1,47
Ekwiwalentne łączne straty czasu na wlocie D*wl [h/h]		291,13			14,16			143,85			16,00		
Ekwiwalentne łączne straty czasu na skrzyżowaniu D*sk [h/h]		465,13											
Średnia kolejka pozostająca Kp [P]		97,4			0,1	4,3	0,0	54,8			0,4	3,7	0,2
Kolejka maksymalna Km95 [P]		188,0			5,0	84,0	3,0	103,0			9,0	80,0	13,0
Zasięg kolejki maksymalnej LK [m]		1184,0			32,0	265,0	19,0	649,0			57,0	252,0	82,0
Średnia liczba zatrzymań w grupie pasów zgr [z/P]		10,886			0,921	0,926	0,528	9,881			0,971	0,909	0,663
Średnia liczba zatrzymań na wlocie zwl [z/P]		10,886			0,916			9,879			0,882		
Średnia liczba zatrzymań na skrzyżowaniu zsk [z/P]		2,064											
Udział pojazdów zatrzymanych w grupie pasów uzgr [-]		1,755			0,864	0,848	0,528	1,318			0,860	0,840	0,638
Udział pojazdów zatrzymanych na wlocie uzwl [-]		1,754			0,841			1,318			0,816		
Udział pojazdów zatrzymanych na skrzyżowaniu uzsk [-]		0,920											

Obliczenia przepustowości szczyt popołudniowy– Łąkowa

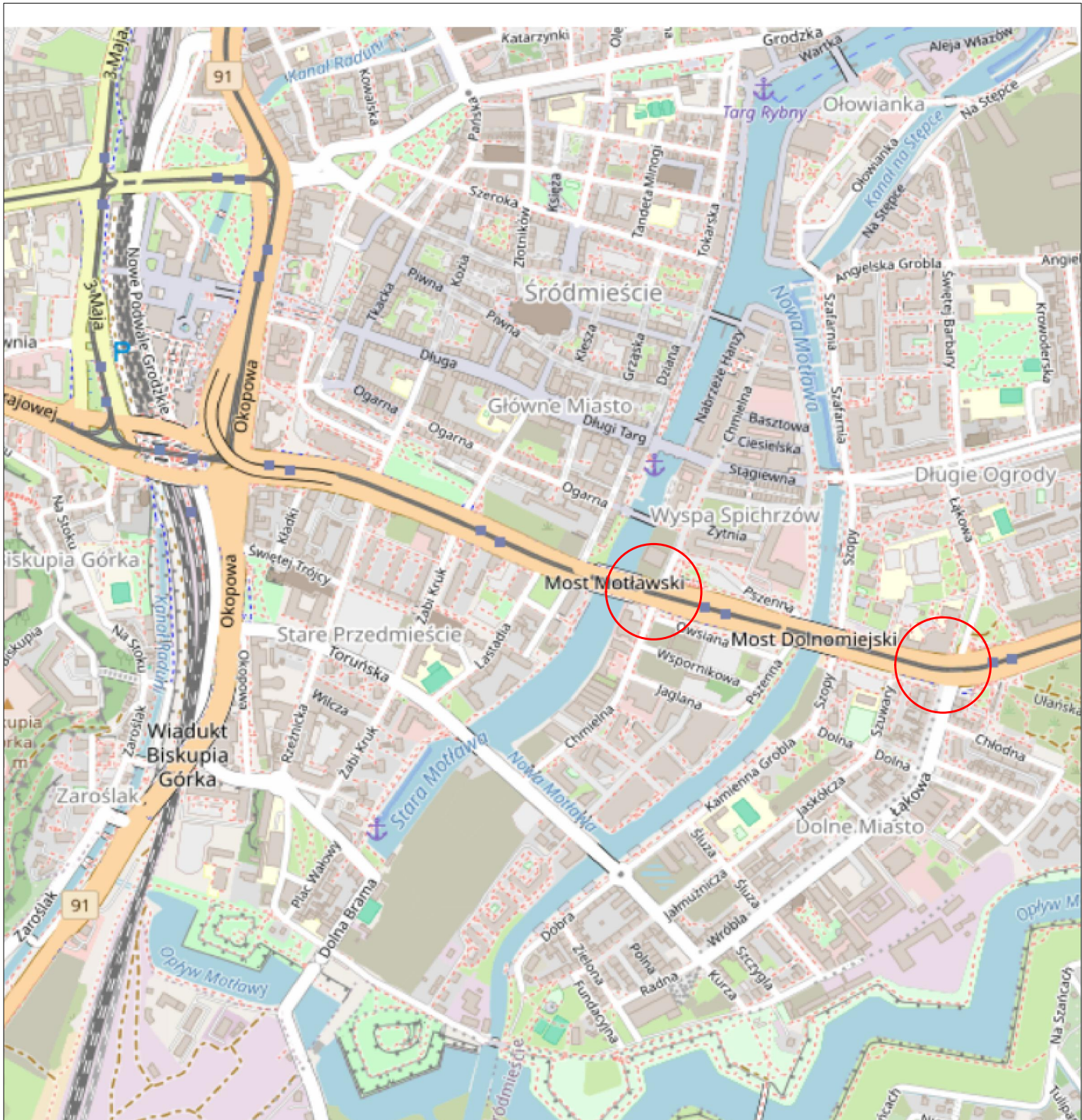
#### 4. TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU

Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu:

- III Kwartał 2025r.

Opracował:

mgr inż. Marcin Zawisza  
inż. Piotr Adamski  
inż. Paweł Steńczyk



## PM TRAFFIC Sp. z o.o

ul. Bysewska 30, 80-298 Gdańsk  
tel. 695-980-997, 500 649 953, e-mail: biuro@pmtraffic.eu

Nazwa projektu:	TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU NA CZAS ZAMKNIĘCIA MOSTU POPIELNEGO W CIĄGU UL. TORUŃSKIEJ W GDAŃSKU".		
Nazwa rysunku:	PLAN ORIENTACYJNY		Faza: PW
Branża:	Inżynieria ruchu drogowego		Skala: 1:15000
Opracował:	inż. Piotr Adamski	<i>Adamski</i>	Data: 05.2025r.
Projektował:	inż. Paweł Stefczyk	<i>Stefczyk</i>	Rysunek: <b>1</b>
Sprawił:	mgr inż. Marcin Zawisza	<i>Zawisza</i>	



Sygnalizatory 3c i 3d, wymiana soczewek  
Proj syg 24a jako S-2

LEGENDA:  
istniejący/projektowany

1Ka

SYGNALIZATOR KOŁOWY S-1

1Ka

SYGNALIZATOR KOŁOWY POMOCNICZY S-1 100mm

1Ka

SYGNALIZATOR KOŁOWY KIERUNKOWY S-3

1Ka

SYGNALIZATOR TRAMWAJOWY ST

1Pa

SYGNALIZATOR PIESZY S-5

1Ra

SYGNALIZATOR ROWEROWY S-6

1PRa

SYGNALIZATOR PIESZO-ROWEROWY S-5/S-6

10a

SYG. OSTRZEGAWCZY Z ŻÓŁTĄ SYLWETKĄ PIESZEGO

1S

SYGNALIZATOR STRZAŁKI WARUNKOWEJ S-2

DP1a

PRZYPIS DLA PIESZYCH

P1a

PĘTLA INDUKCYJNA

PV1a

DETEKCJA WIRTUALNA

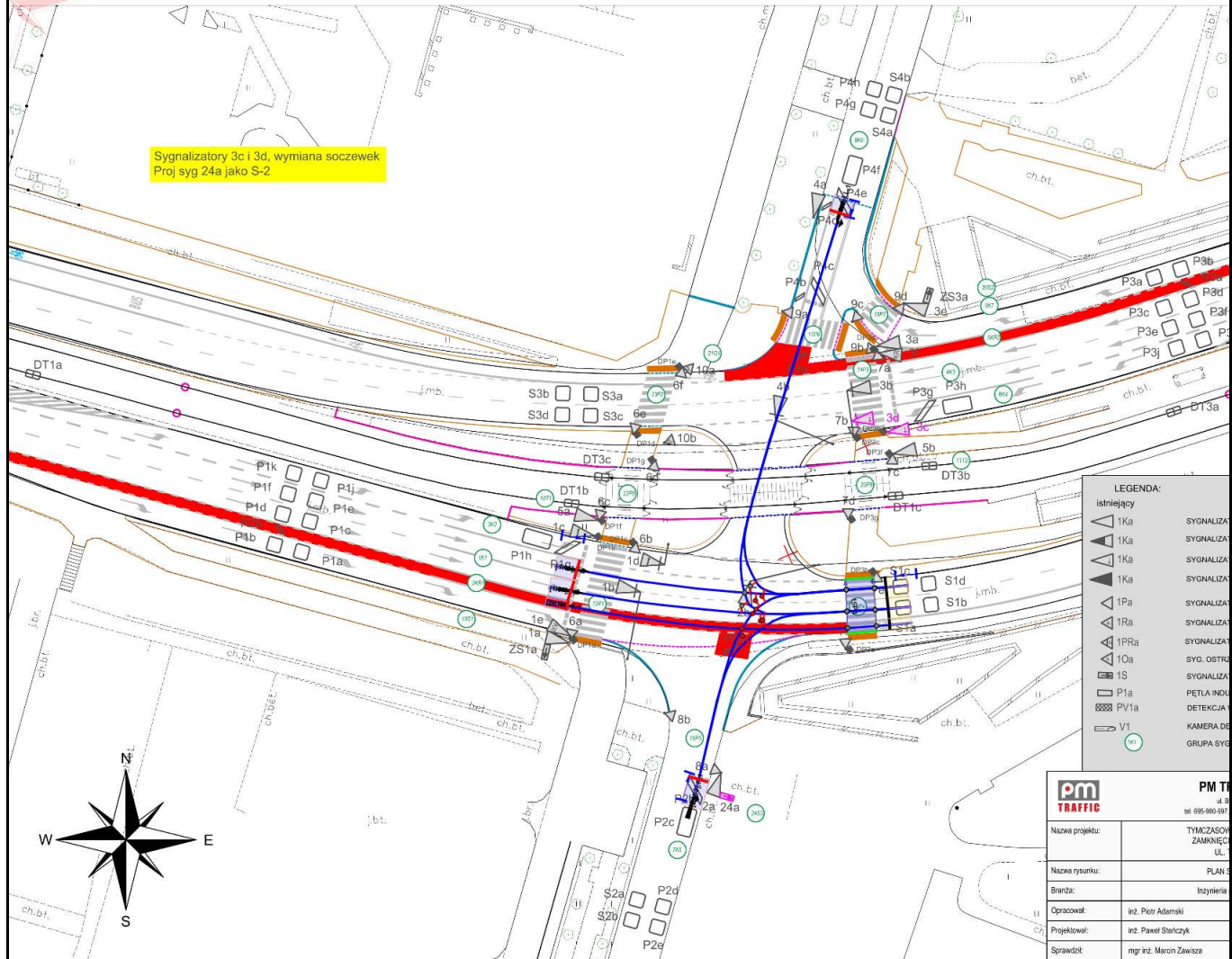
V1

KAMERA DETEKCJI WIRTUALNA

1K1

GRUPA SYGNAŁOWA

<div><div></div><div><div>PM TRAFFIC Sp. z o.o</div><div>ul. Bysewska 30, 80-298 Gdańsk</div><div>tel. 695-980-997, 500 649 953, e-mail: biuro@pmtraffic.eu</div></div></div>			
Nazwa projektu:	TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU NA CZAS ZAMKNIĘCIA MOSTU POPIELNEGO W CIĄGU UL. TORUŃSKIEJ W GDAŃSKU".		
Nazwa rysunku:	PLAN SYTUACYJNY	Faza: PW	
Branża:	Inżynieria ruchu drogowego	Skala: 1:500	
Opracował:	inż. Piotr Adamski		Data: 05.2025 r.
Projektował:	inż. Paweł Steńczyk		Rysunek:
Sprawdził:	mgr inż. Marcin Zawisza		2.1



2 / 20

Podwałe Przedmiejskie - Łąkowa

Numer skrzyżowania: 7161

IG parameters	
Calculation	21.04.2020 / m.zawisza
Last change	23.05.2025 / 48500
Calculation procedure	Polish guidelines (Parameterized calculation)
Clearance speed pedestrian	1.4 m/s
Clearance speed cyclist	4.2 m/s + 2.0 m/s > slowly <
Vehicle length for Tram	45 m
Minimum intergreen	At least 0 seconds
Rounding threshold	0.01
Entering time = 0 sec for pedestrians and bicyclists!	

Clearing move- ment (C)	Lane code	Entering move- ment (E)	Lane code	Clearing dist (C) cd [m]	Veh- length [m]	V-max (C) [m/s]	IC [s]	Entering dist. (E) ed [m]	V-max (E) [m/s]	IE [s]	amber- time [s]	Plus/ Minus time [s]	Intergreen without addition, reduction [s] necessary	Required inter- green [s]	Result. inter- green [s]
1K1	T 1	24S3	R 1	25,9	10,00	11,1	3,23	25,0	8,3	4,00	3		2,23	2,23	
1K1	T 1	24S3	R 1	27,1	10,00	11,1	3,34	24,4	8,3	3,93	3		2,41	2,41	3
1K1	T 2	24S3	R 1	25,6	10,00	11,1	3,21	26,5	8,3	4,18	3		2,03	2,03	
2KR1	T 1	24S3	R 1	25,0	10,00	4,2	8,33	22,4	8,3	3,69	3		7,65	7,65	
2KR1	T 1	24S3	R 1	25,1	10,00	4,2	8,36	21,2	8,3	3,54	3		7,81	7,81	8
8K6	L 1	24S3	R 1	56,3	10,00	9,7	6,82	27,5	8,3	4,30	3		5,52	5,52	
8K6	L 1	24S3	R 1	58,9	10,00	9,7	7,09	25,8	8,3	4,10	3		5,99	5,99	
8K6	L 1	24S3	R 1	60,3	10,00	9,7	7,23	24,7	8,3	3,97	3		6,27	6,27	7
15P4	C 1	24S3	R 1	7,7		1,4	5,50	36,5	8,3	5,38	0		0,12	0,12	1
15P4	C 1	24S3	R 1	7,7		1,4	5,50	39,1	8,3	5,69	0		-0,19	-0,19	
24S3	R 1	1K1	T 1	24,4	10,00	8,3	4,13	27,1	13,9	2,95	0		1,18	1,18	
24S3	R 1	1K1	T 1	25,0	10,00	8,3	4,20	25,9	13,9	2,87	0		1,34	1,34	
24S3	R 1	1K1	T 2	26,5	10,00	8,3	4,38	25,6	13,9	2,84	0		1,54	1,54	2
24S3	R 1	2KR1	T 1	21,2	10,00	8,3	3,75	25,1	4,2	6,98	0		-3,23	-3,23	
24S3	R 1	2KR1	T 1	22,4	10,00	8,3	3,89	25,0	4,2	6,95	0		-3,06	-3,06	0
24S3	R 1	8K6	L 1	24,7	10,00	8,3	4,17	60,3	13,9	5,34	0		-1,18	-1,18	
24S3	R 1	8K6	L 1	25,8	10,00	8,3	4,30	58,9	13,9	5,24	0		-0,95	-0,95	
24S3	R 1	8K6	L 1	27,5	10,00	8,3	4,50	56,3	13,9	5,06	0		-0,55	-0,55	0
24S3	R 1	15P4	A 1	40,6	10,00	8,3	6,07				0		6,07	6,07	
24S3	R 1	15P4	A 1	43,2	10,00	8,3	6,39				0		6,39	6,39	7

Tytuł:

Obliczenia czasów międzyzielonych

Data: 04.2025

	TB/TE	First SigGr	CO	TB/TE	Second SG	Value
1	Begin	1K1	>=	Begin	16P5	-3
2	Begin	7K5	>=	Begin	13P2	-4
3	Begin	7K5	>=	Begin	15P4	-2
4	Begin	8K6	>=	Begin	13P2	-1
5	Begin	8K6	>=	Begin	15P4	-3
6	Begin	21O1	=	Begin	13P2	-1
7	End	21O1	=	End	13P2	+6
8	Begin	19S1	>=	Begin	8K6	+6



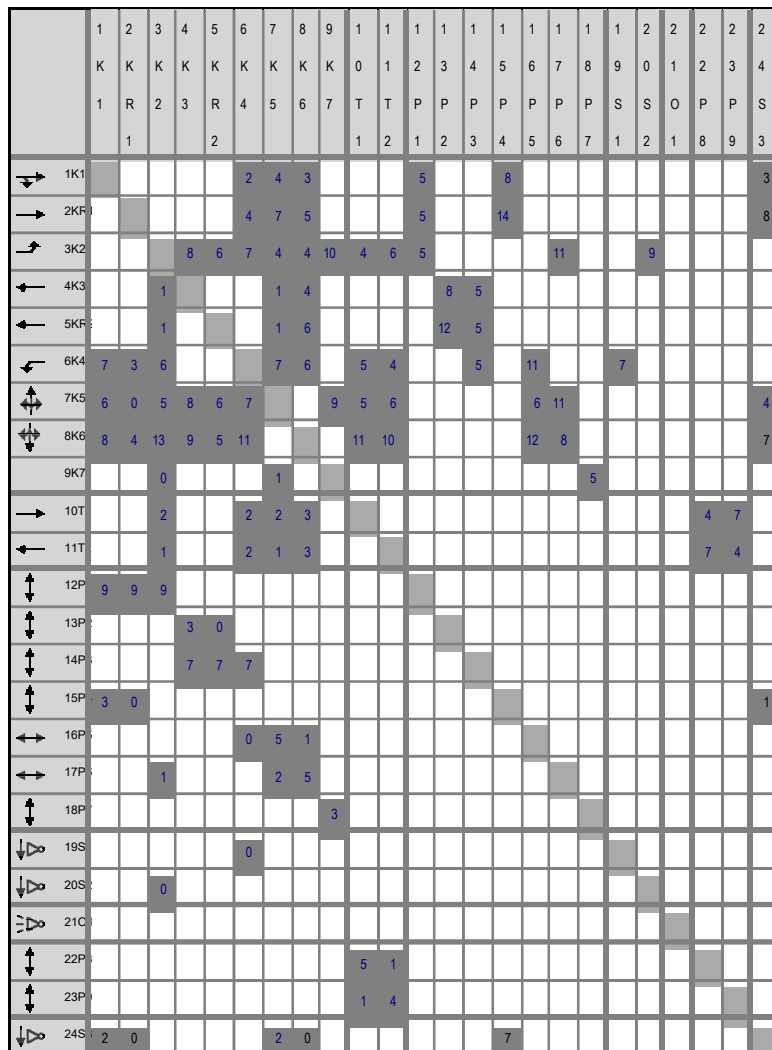
Horizontal: entering stream

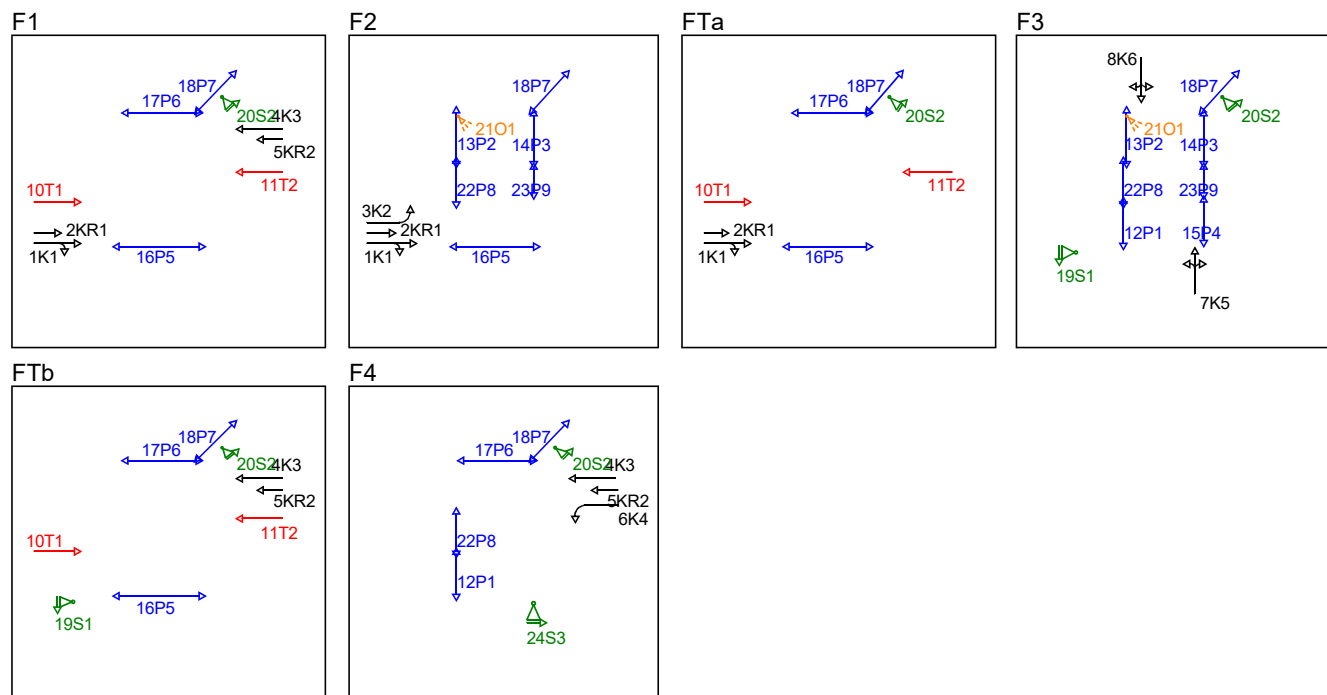
Vertical: clearing stream

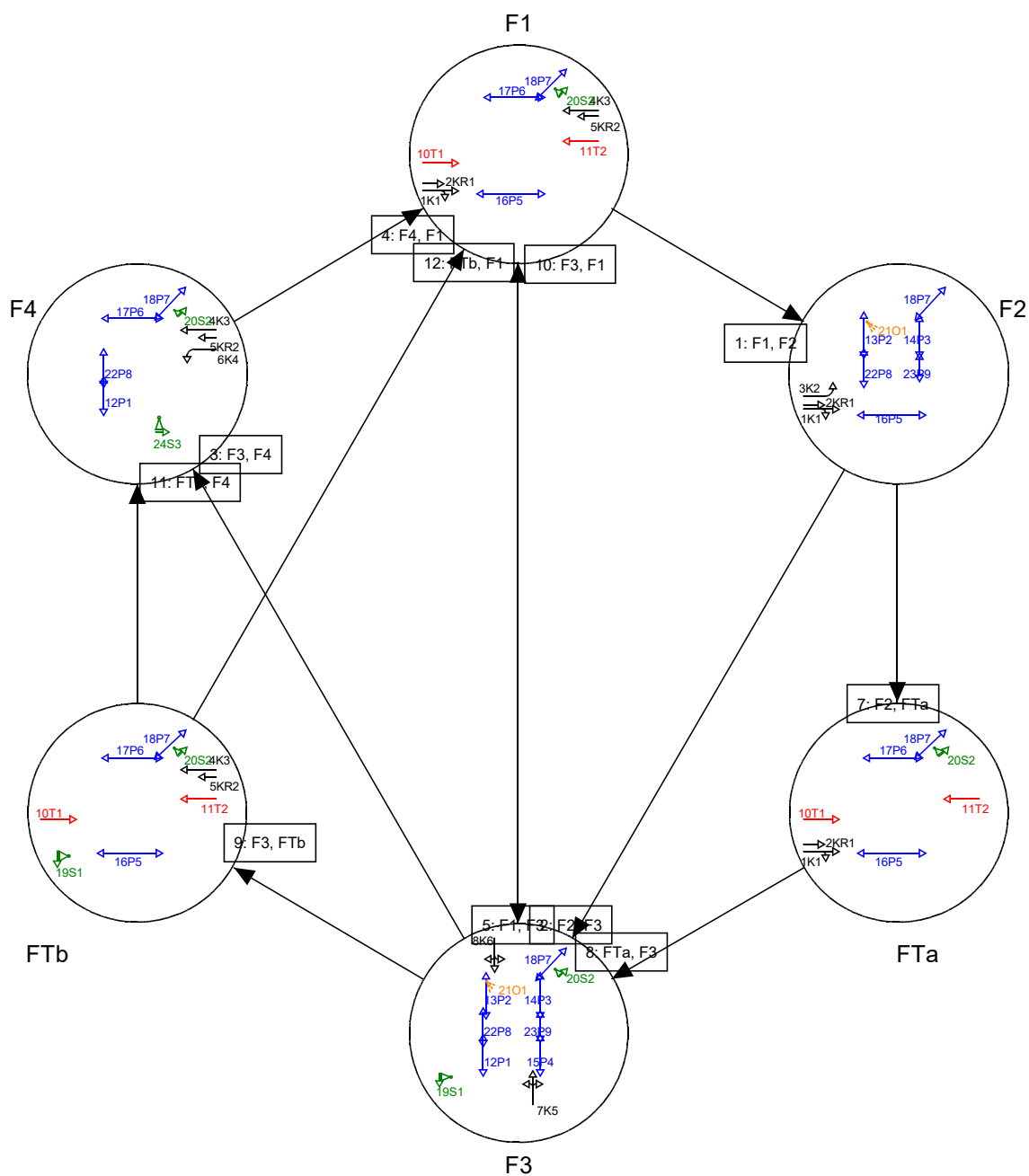
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	
	K	K	K	K	K	K	K	K	K	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4
	1	R	2	3	R	4	5	6	7	T	T	P	P	P	P	P	P	S	S	O	P	P	S	
		1			2					1	2	1	2	3	4	5	6	7	1	2	1	8	9	3
1K1						XX	XX	XX				XX			XX									XX
2KF						XX	XX	XX				XX			XX									XX
3K2				XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX					XX			XX				
4K3			XX				XX	XX					XX	XX										
5KF			XX				XX	XX					XX	XX										
6K4	XX	XX	XX				XX	XX		XX	XX			XX		XX			XX					
7K5	XX	XX	XX	XX	XX	XX			XX	XX	XX					XX	XX							XX
8K6	XX	XX	XX	XX	XX	XX				XX	XX					XX	XX							XX
9K7			XX				XX											XX						
10T			XX			XX	XX	XX													XX	XX		
11T			XX			XX	XX	XX													XX	XX		
12P	XX	XX	XX																					
13P				XX	XX																			
14P				XX	XX	XX																		
15P	XX	XX																						XX
16P						XX	XX	XX																
17P			XX				XX	XX																
18P									XX															
19S						XX																		
20S			XX																					
21C																								
22P										XX	XX													
23P										XX	XX													
24S	XX	XX					XX	XX							XX									

Horizontal: entering stream

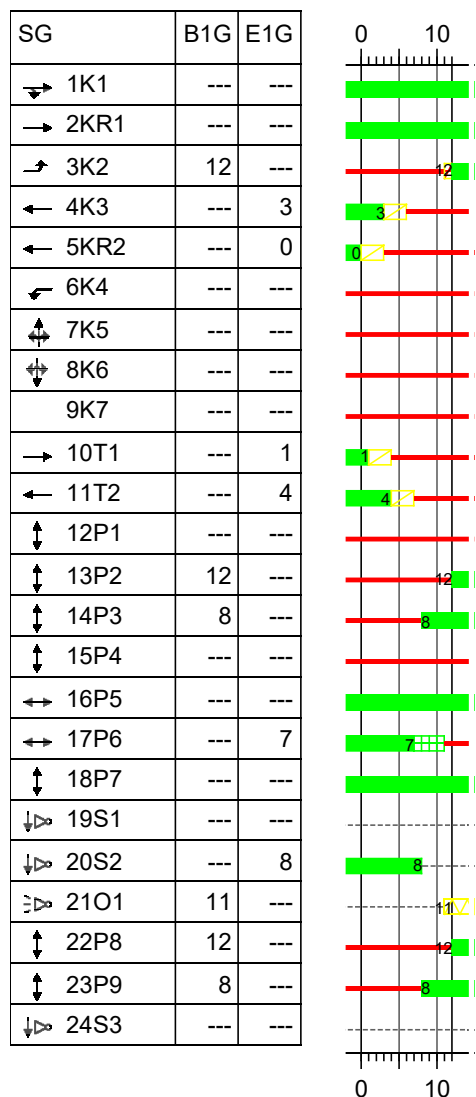
Vertical: clearing stream



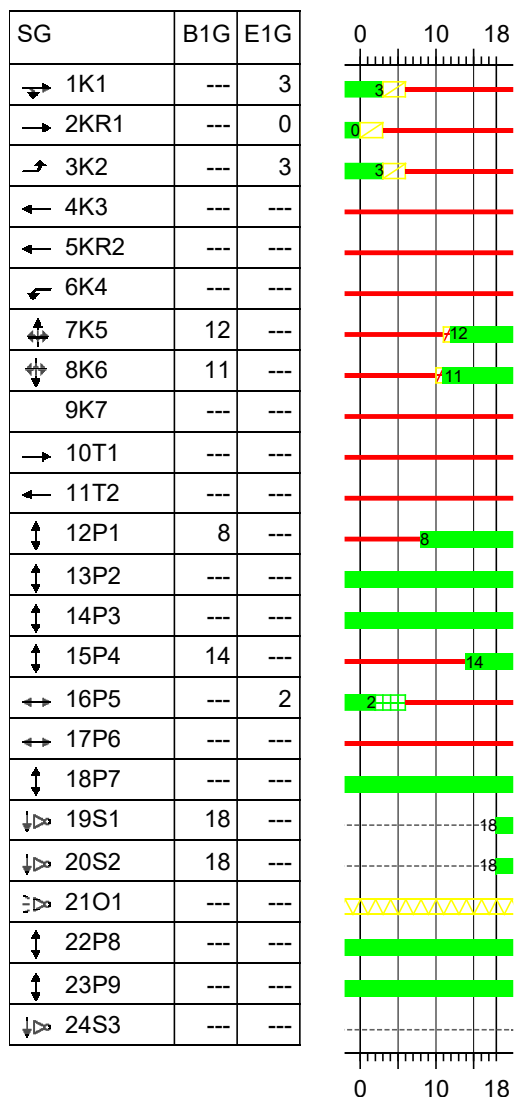




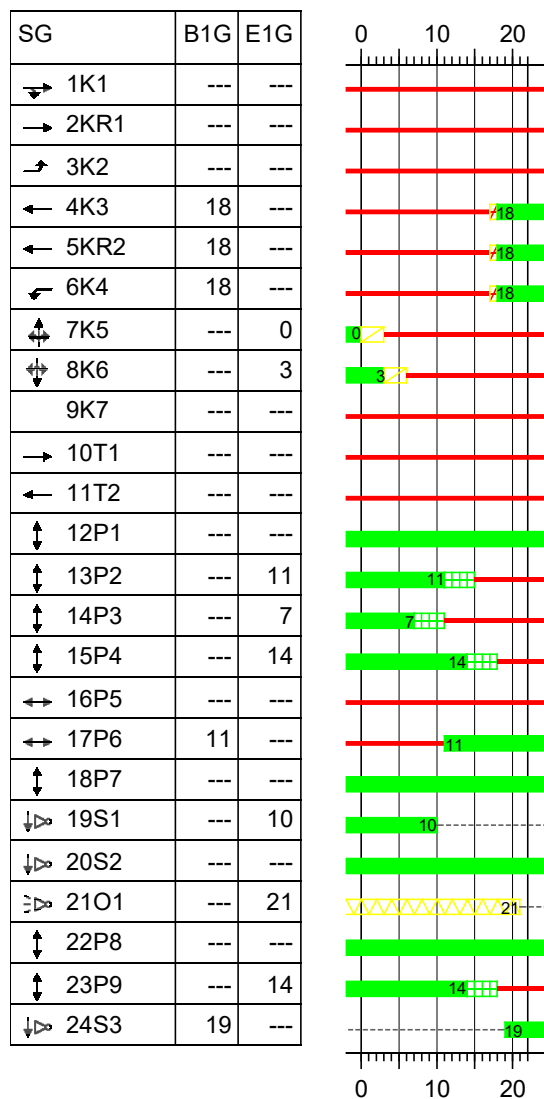
No. 1, Duration = 12 s  
from stage F1 to stage F2



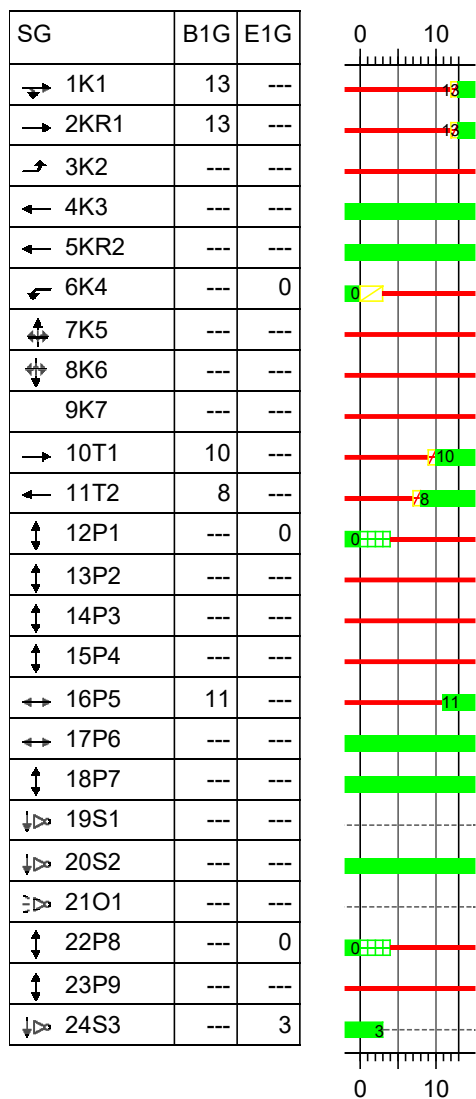
No. 2, Duration = 18 s  
from stage F2 to stage F3



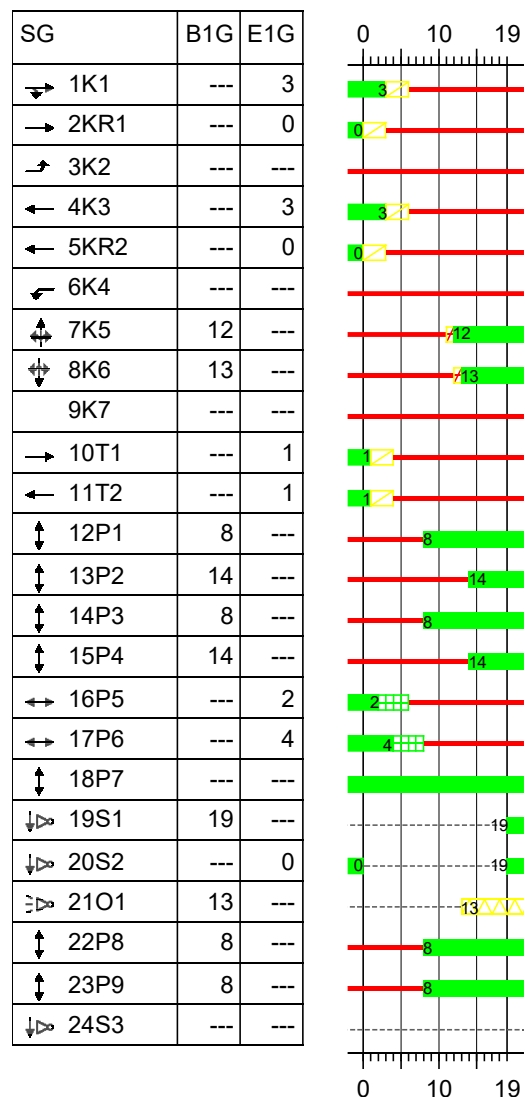
No. 3, Duration = 22 s  
from stage F3 to stage F4



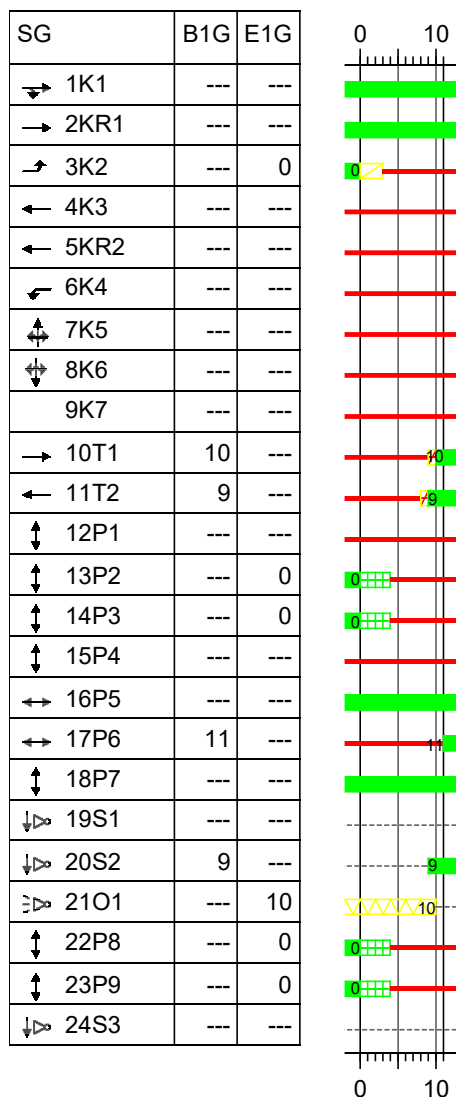
No. 4, Duration = 13 s  
from stage F4 to stage F1



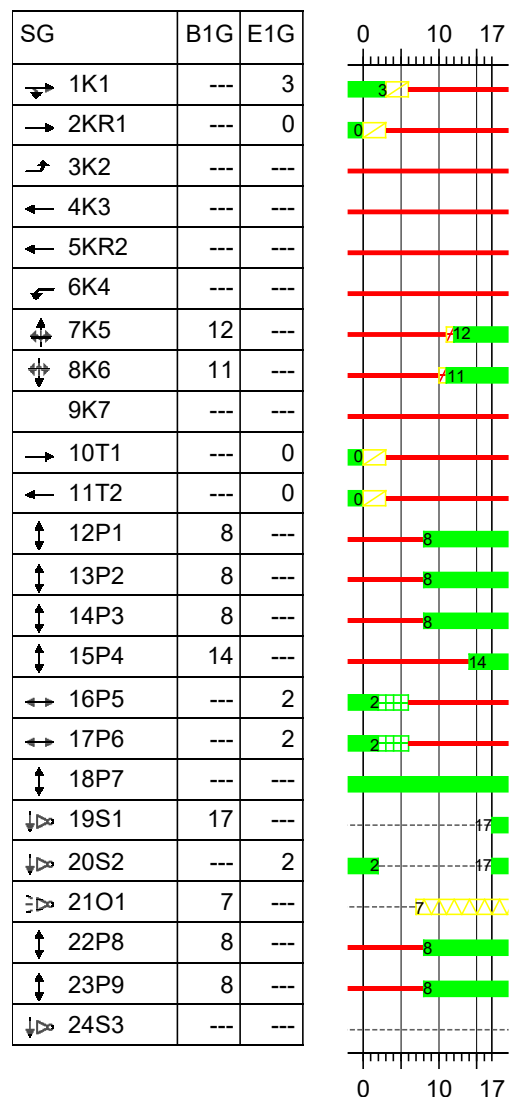
No. 5, Duration = 19 s  
from stage F1 to stage F3



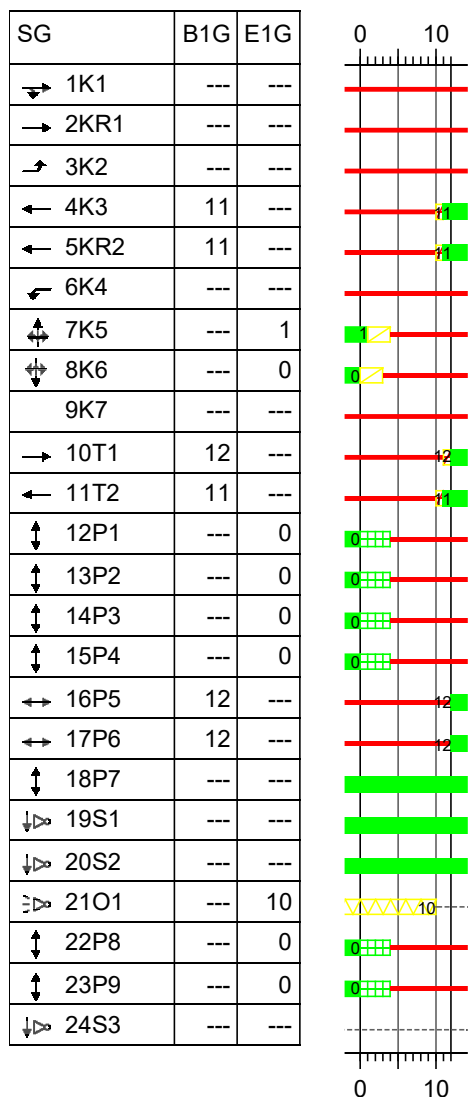
No. 7, Duration = 11 s  
from stage F2 to stage FTa



No. 8, Duration = 17 s  
from stage FTa to stage F3

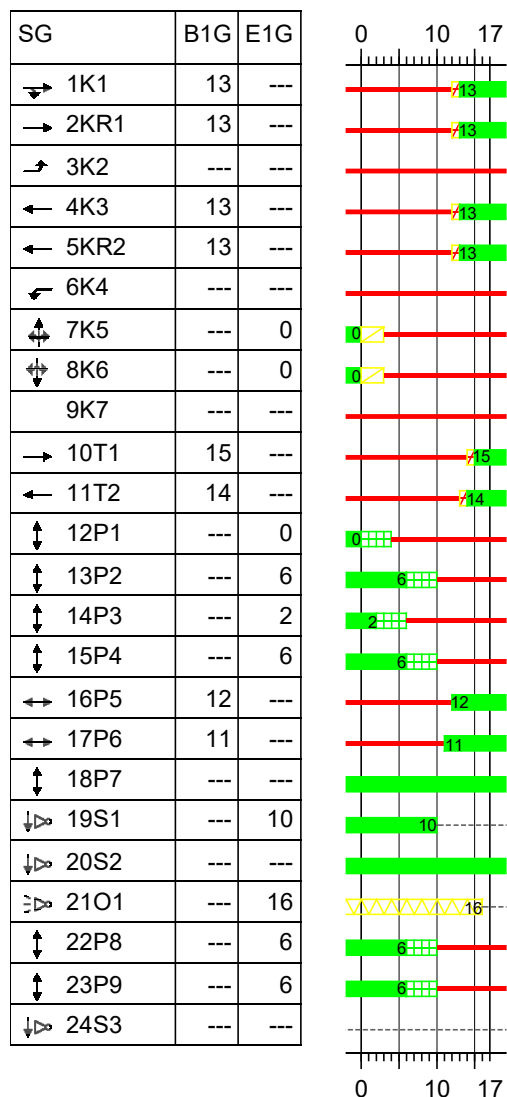


No. 9, Duration = 12 s  
from stage F3 to stage FTb

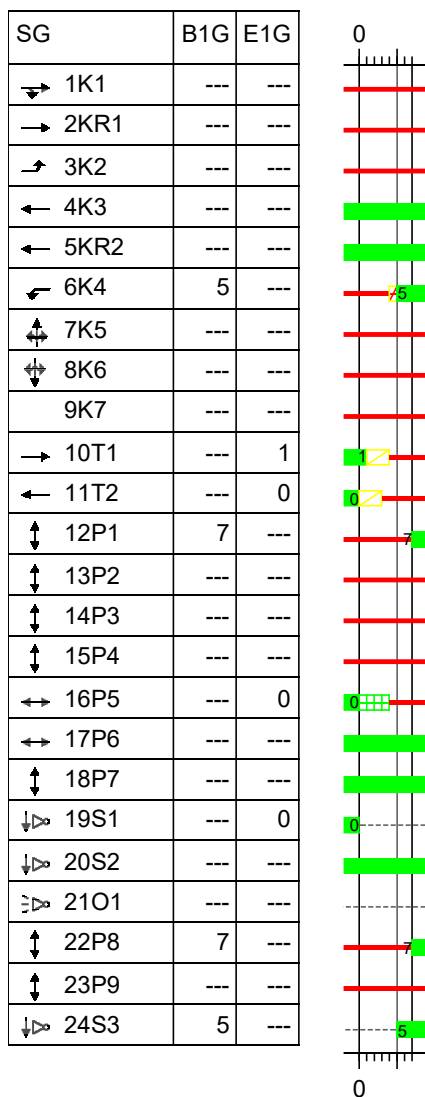




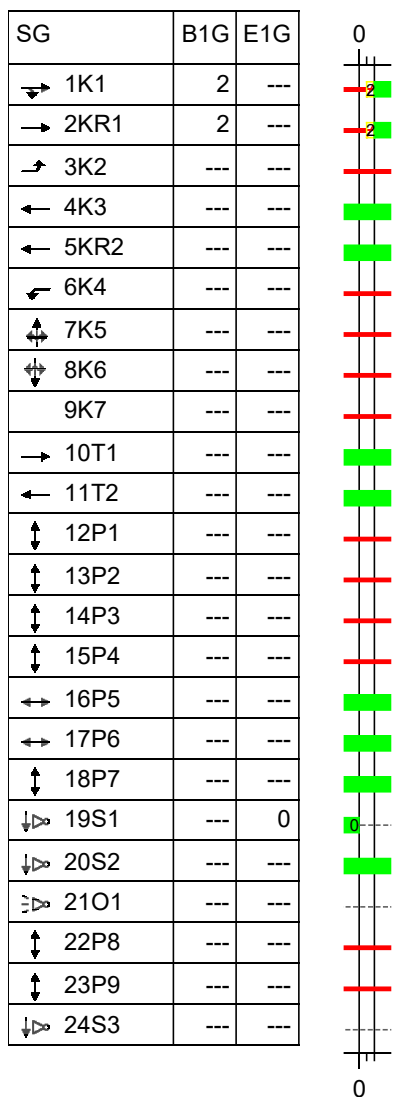
No. 10, Duration = 17 s  
from stage F3 to stage F1



No. 11, Duration = 7 s  
from stage FTb to stage F4



No. 12, Duration = 2 s  
from stage FTb to stage F1





Projektant:	mgr inż. Marcin Zawisza	Podpis:	
Projektant:	inż. Paweł Stefczyk	Podpis:	

14 / 20

Podwałe Przedmiejskie - Łąkowa

Numer skrzyżowania: 7161

Daily list: 1

	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sat	SSa	Sun	Ho	SpD	Installation	Comment
valid	X	X	X	X	X	X		X			01.05.2020, 00:00	Roboczy

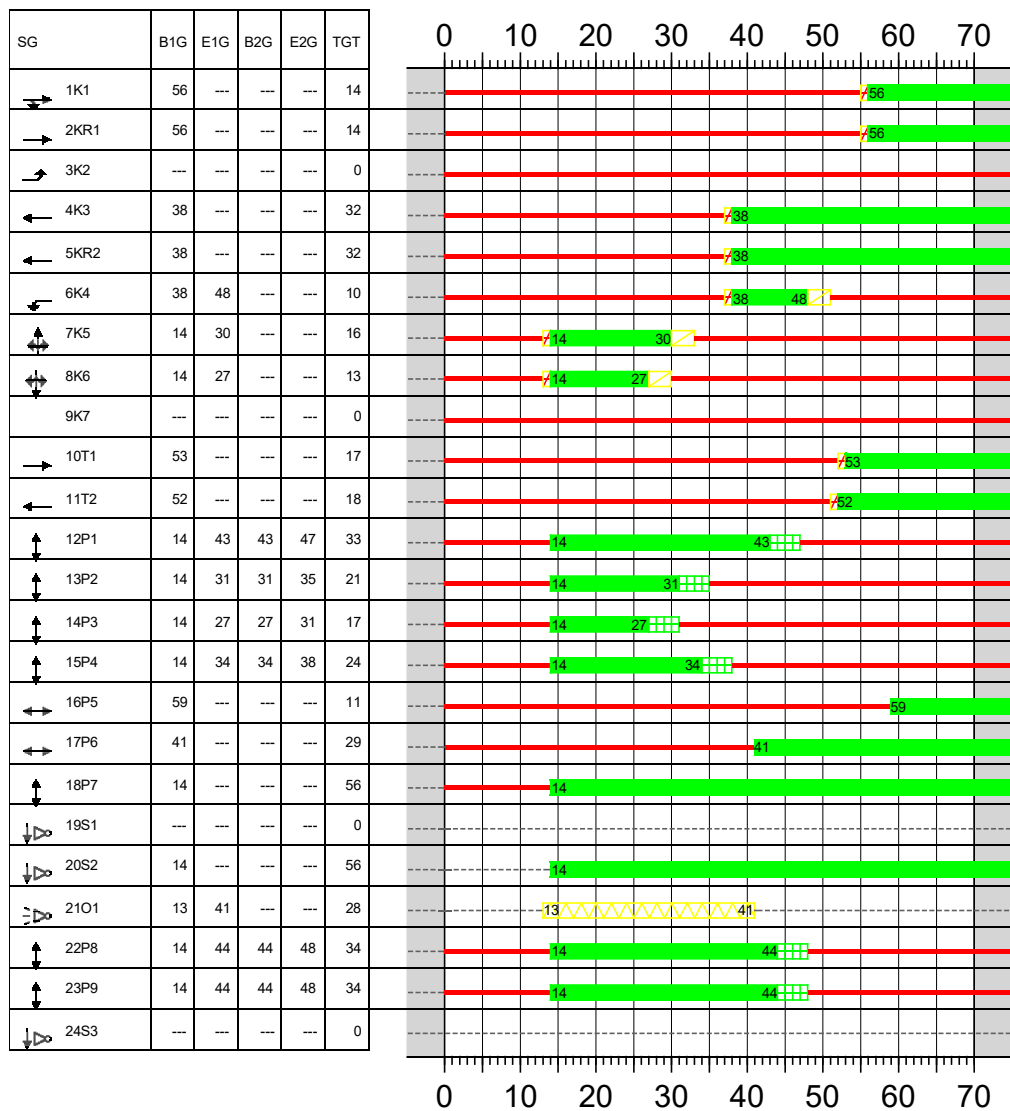
Signal program	from	until	VA	PT	IV	TK1	TK2	TK3	TK4	Comment
03: P3	00:00	14:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	P3 120s
04: P4	14:00	17:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	P4 120s
03: P3	17:00	24:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	P3 120s

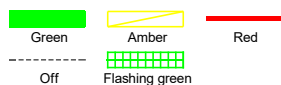
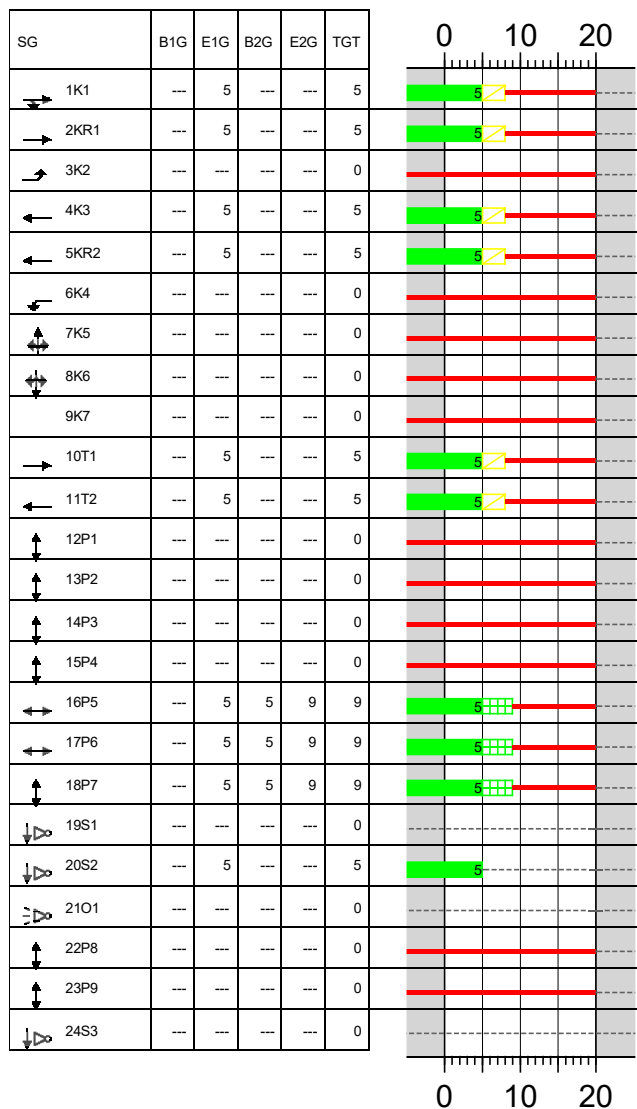
Tytuł:

Harmonogram pracy sygnalizacji

Data: 04.2025

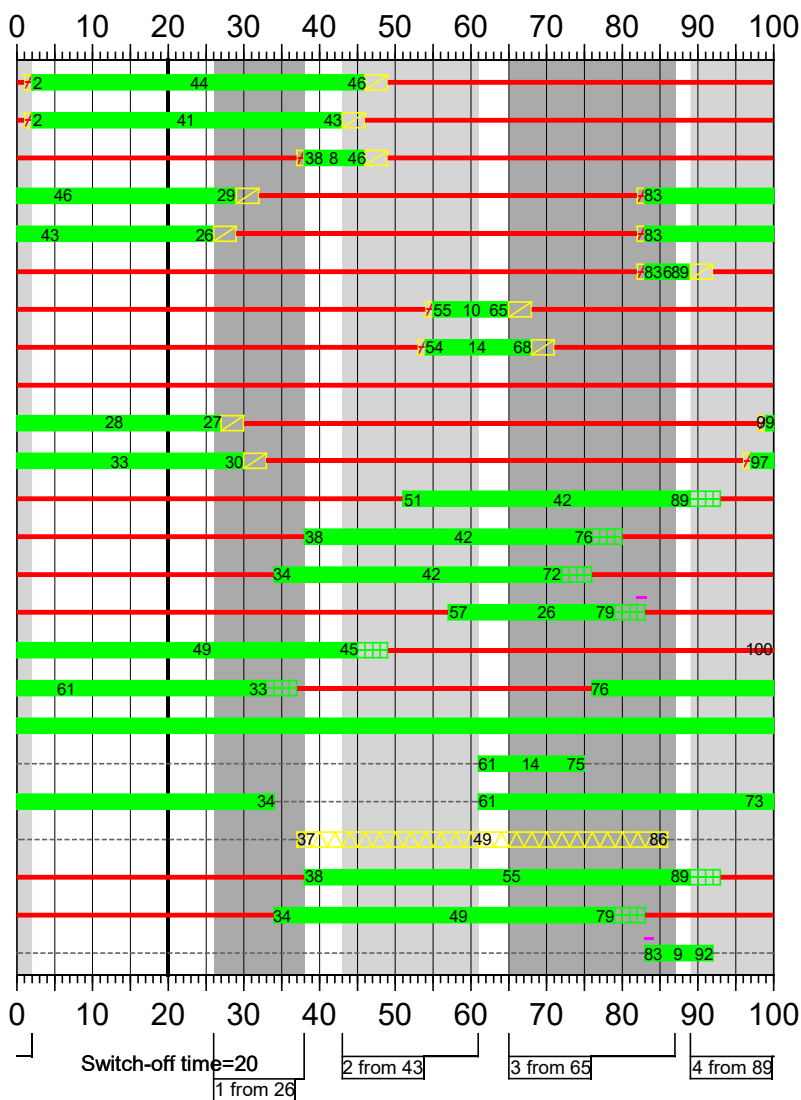






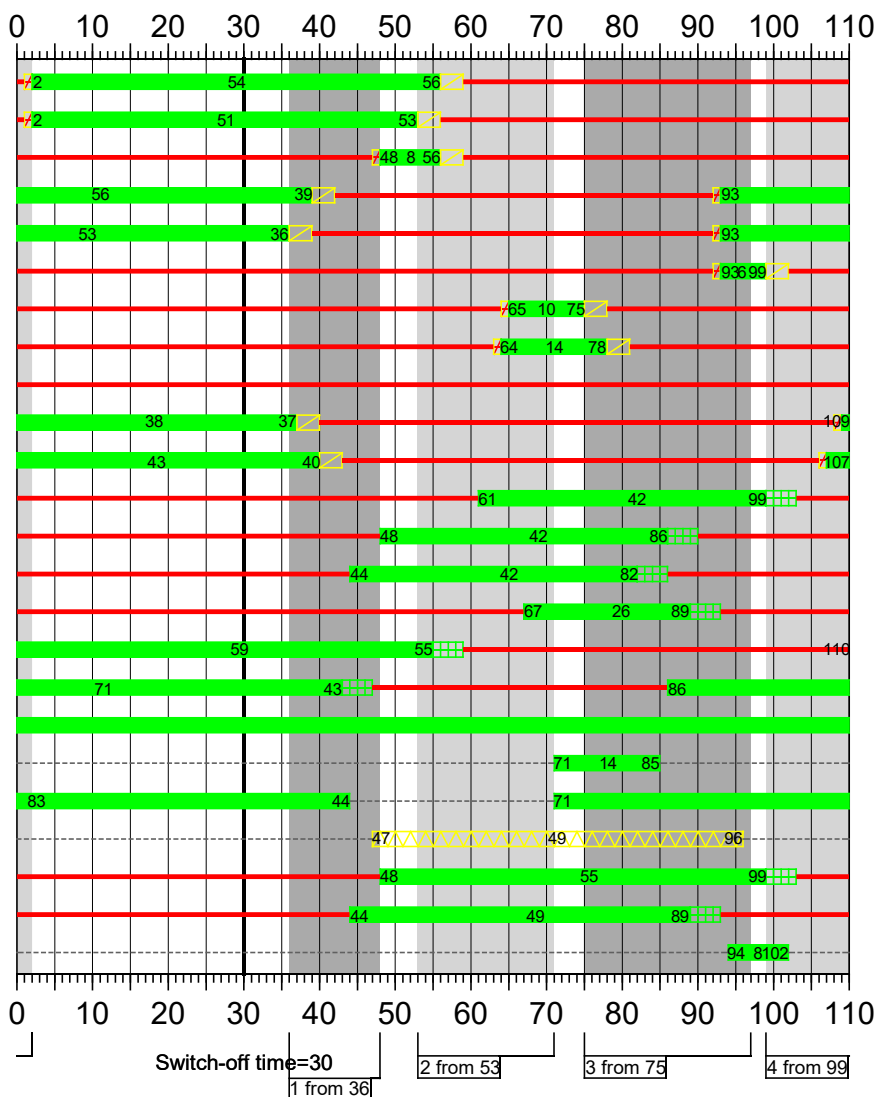
**Attention: This document contains  
Errors, use not recommended**

SG	ChNr	B1G	E1G	B2G	E2G	TGT
1K1	1	2	46	---	---	44
2KR1	2	2	43	---	---	41
3K2	3	38	46	---	---	8
4K3	4	83	29	---	---	46
5KR2	5	83	26	---	---	43
6K4	6	83	89	---	---	6
7K5	7	55	65	---	---	10
8K6	8	54	68	---	---	14
9K7	9	---	---	---	---	0
10T1	10	99	27	---	---	28
11T2	11	97	30	---	---	33
12P1	12	51	89	89	93	42
13P2	13	38	76	76	80	42
14P3	14	34	72	72	76	42
15P4	15	57	79	79	83	26
16P5	16	100	45	45	49	49
17P6	17	76	33	33	37	61
18P7	18	---	---	---	---	100
19S1	19	61	75	---	---	14
20S2	20	61	34	---	---	73
21O1	21	37	86	---	---	49
22P8	22	38	89	89	93	55
23P9	23	34	79	79	83	49
24S3	24	83	92	---	---	9



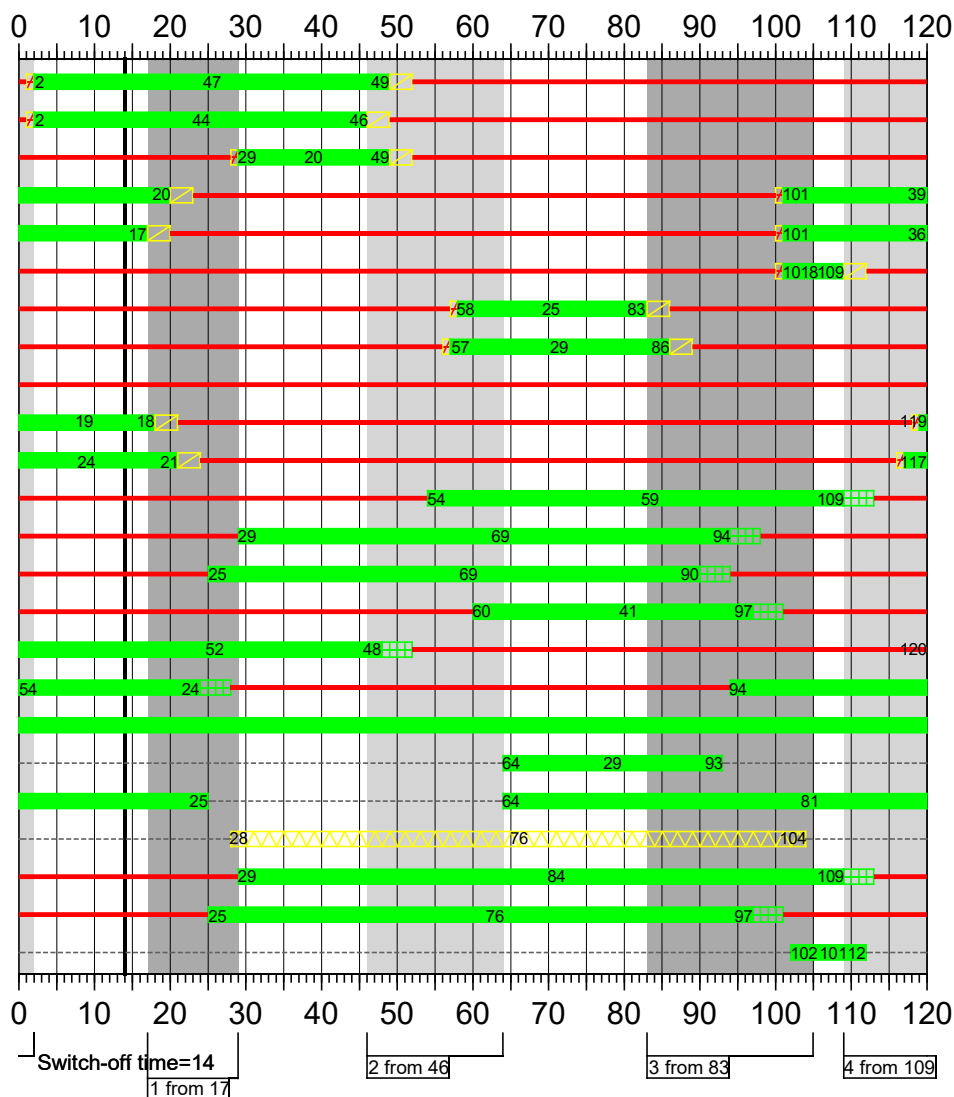
Switch time (instant to switch signal plans) = 20

SG	ChNr	B1G	E1G	B2G	E2G	TGT
→ 1K1	1	2	56	---	---	54
→ 2KR1	2	2	53	---	---	51
↪ 3K2	3	48	56	---	---	8
← 4K3	4	93	39	---	---	56
← 5KR2	5	93	36	---	---	53
↶ 6K4	6	93	99	---	---	6
↕ 7K5	7	65	75	---	---	10
↕ 8K6	8	64	78	---	---	14
9K7	9	---	---	---	---	0
→ 10T1	10	109	37	---	---	38
← 11T2	11	107	40	---	---	43
↑ 12P1	12	61	99	99	103	42
↑ 13P2	13	48	86	86	90	42
↑ 14P3	14	44	82	82	86	42
↑ 15P4	15	67	89	89	93	26
↕ 16P5	16	110	55	55	59	59
↕ 17P6	17	86	43	43	47	71
↑ 18P7	18	---	---	---	---	110
↘ 19S1	19	71	85	---	---	14
↘ 20S2	20	71	44	---	---	83
↘ 21O1	21	47	96	---	---	49
↑ 22P8	22	48	99	99	103	55
↑ 23P9	23	44	89	89	93	49
↘ 24S3	24	94	102	---	---	8



Switch time (instant to switch signal plans) =30

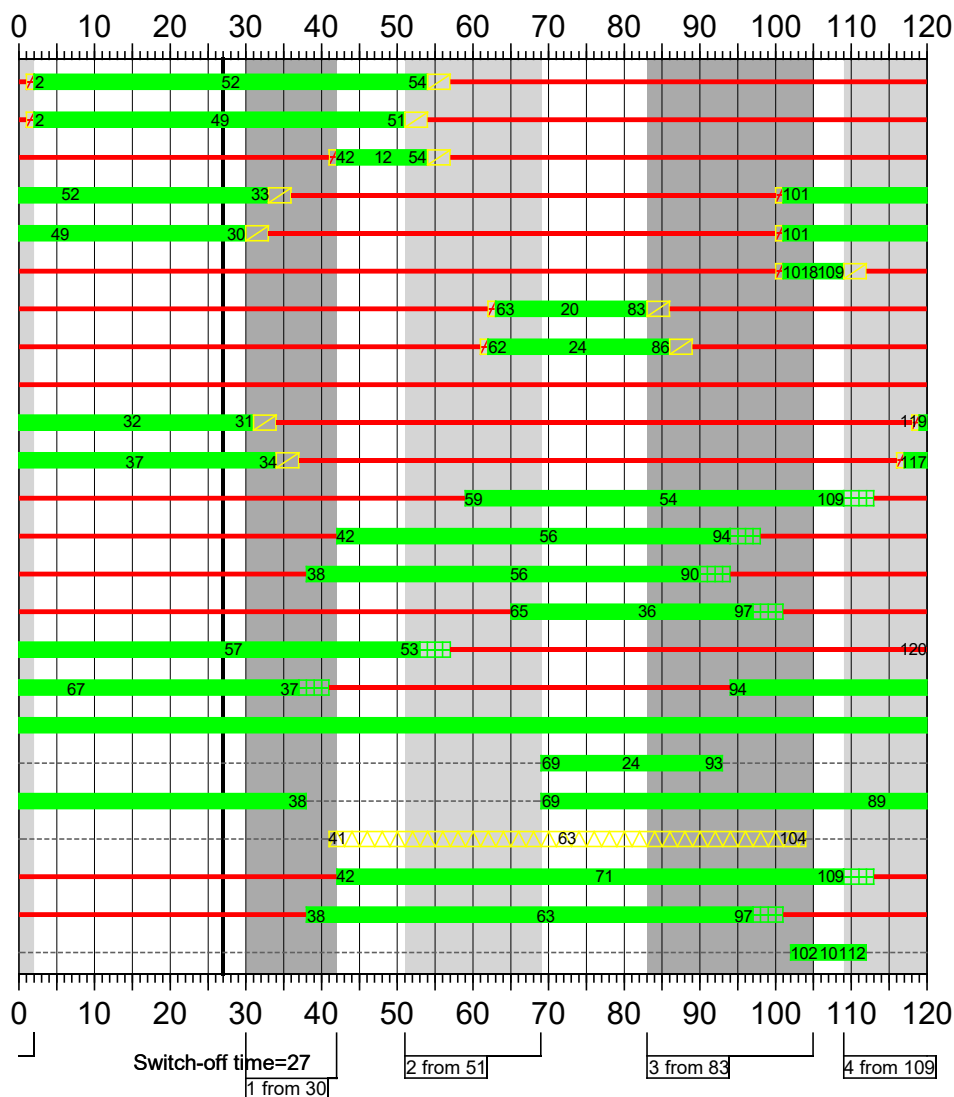
SG	ChNr	B1G	E1G	B2G	E2G	TGT
→ 1K1	1	2	49	---	---	47
→ 2KR1	2	2	46	---	---	44
↶ 3K2	3	29	49	---	---	20
← 4K3	4	101	20	---	---	39
← 5KR2	5	101	17	---	---	36
↶ 6K4	6	101	109	---	---	8
↕ 7K5	7	58	83	---	---	25
↕ 8K6	8	57	86	---	---	29
9K7	9	---	---	---	---	0
→ 10T1	10	119	18	---	---	19
← 11T2	11	117	21	---	---	24
↕ 12P1	12	54	109	109	113	59
↕ 13P2	13	29	94	94	98	69
↕ 14P3	14	25	90	90	94	69
↕ 15P4	15	60	97	97	101	41
↕ 16P5	16	120	48	48	52	52
↕ 17P6	17	94	24	24	28	54
↕ 18P7	18	---	---	---	---	120
↕ 19S1	19	64	93	---	---	29
↕ 20S2	20	64	25	---	---	81
↕ 21O1	21	28	104	---	---	76
↕ 22P8	22	29	109	109	113	84
↕ 23P9	23	25	97	97	101	76
↕ 24S3	24	102	112	---	---	10



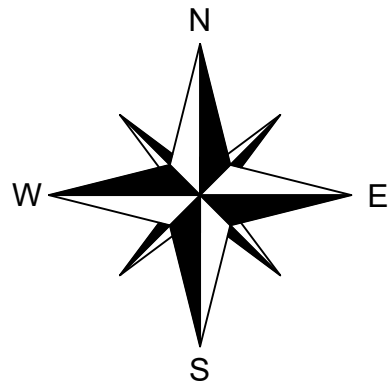
Switch time (instant to switch signal plans) = 14



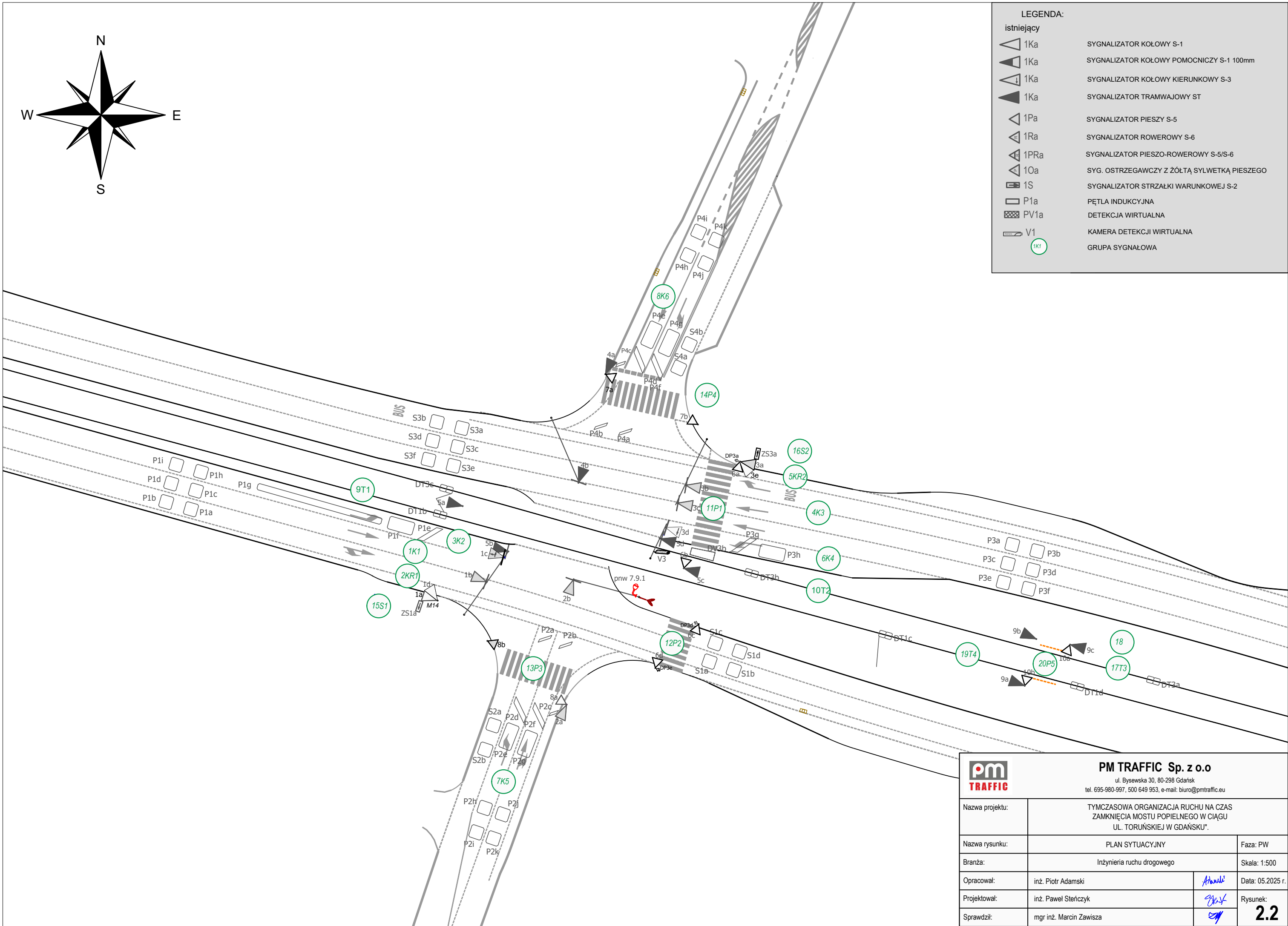
SG	ChNr	B1G	E1G	B2G	E2G	TGT
→ 1K1	1	2	54	---	---	52
→ 2KR1	2	2	51	---	---	49
↪ 3K2	3	42	54	---	---	12
← 4K3	4	101	33	---	---	52
← 5KR2	5	101	30	---	---	49
↶ 6K4	6	101	109	---	---	8
↕ 7K5	7	63	83	---	---	20
↕ 8K6	8	62	86	---	---	24
9K7	9	---	---	---	---	0
→ 10T1	10	119	31	---	---	32
← 11T2	11	117	34	---	---	37
↑ 12P1	12	59	109	109	113	54
↑ 13P2	13	42	94	94	98	56
↑ 14P3	14	38	90	90	94	56
↑ 15P4	15	65	97	97	101	36
↕ 16P5	16	120	53	53	57	57
↕ 17P6	17	94	37	37	41	67
↑ 18P7	18	---	---	---	---	120
↘ 19S1	19	69	93	---	---	24
↘ 20S2	20	69	38	---	---	89
↘ 21O1	21	41	104	---	---	63
↑ 22P8	22	42	109	109	113	71
↑ 23P9	23	38	97	97	101	63
↘ 24S3	24	102	112	---	---	10



Switch time (instant to switch signal plans) =27



LEGENDA:	
istniejący	
	SYGNALIZATOR KOŁOWY S-1
	SYGNALIZATOR KOŁOWY POMOCNICZY S-1 100mm
	SYGNALIZATOR KOŁOWY KIERUNKOWY S-3
	SYGNALIZATOR TRAMWAJOWY ST
	SYGNALIZATOR PIESZY S-5
	SYGNALIZATOR ROWEROWY S-6
	SYGNALIZATOR PIESZO-ROWEROWY S-5/S-6
	SYG. OSTRZEGAWCZY Z ŻÓŁTĄ SYLWETKĄ PIESZEGO
	SYGNALIZATOR STRZAŁKI WARUNKOWEJ S-2
	PĘTLA INDUKCYJNA
	DETEKCJA WIRTUALNA
	KAMERA DETEKCJI WIRTUALNA
	GRUPA SYGNAŁOWA



<b>PM TRAFFIC Sp. z o.o</b>		
ul. Bysewska 30, 80-298 Gdańsk tel. 695-980-997, 500 649 953, e-mail: biuro@pmtraffic.eu		
Nazwa projektu:	TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU NA CZAS ZAMKNIĘCIA MOSTU POPIELNEGO W CIĄGU UL. TORUŃSKIEJ W GDAŃSKU".	
Nazwa rysunku:	PLAN SYTUACYJNY	Faza: PW
Branża:	Inżynieria ruchu drogowego	Skala: 1:500
Opracował:	inż. Piotr Adamski	Data: 05.2025 r.
Projektował:	inż. Paweł Steńczyk	Rysunek:
Sprawdził:	mgr inż. Marcin Zawisza	<b>2.2</b>

Horizontal: entering stream

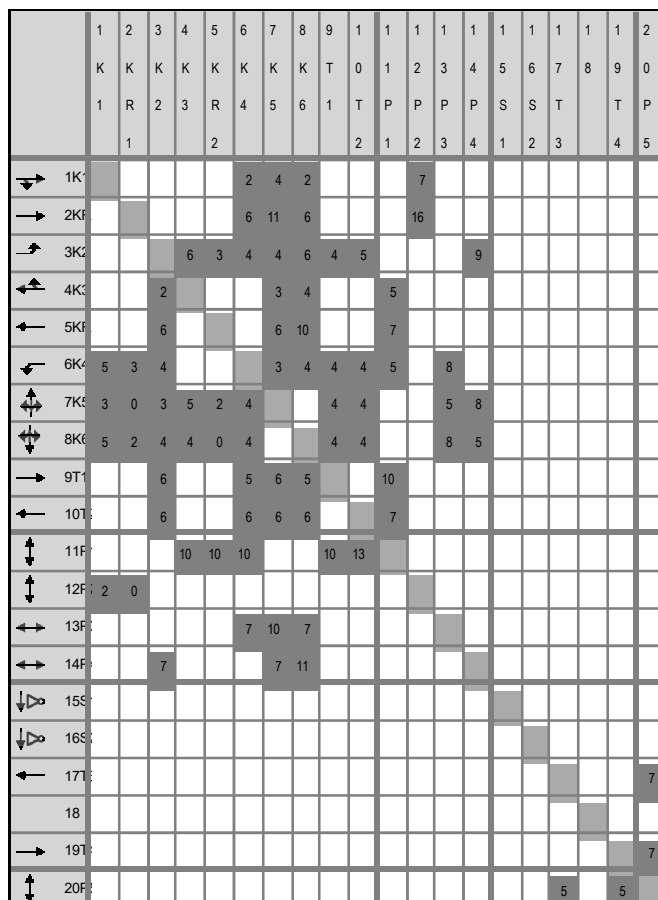
Vertical: clearing stream

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	
	K	K	K	K	K	K	K	K	T	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
	1	R	2	3	R	4	5	6	1	T	P	P	P	P	S	S	T	T	P	
		1			2					2	1	2	3	4	1	2	3		4	5
→ 1K						XX	XX	XX				XX								
→ 2K						XX	XX	XX				XX								
→ 3K				XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX				XX						
→ 4K			XX				XX	XX			XX									
← 5K			XX				XX	XX			XX									
↖ 6K	XX	XX	XX				XX	XX	XX	XX	XX		XX							
↕ 7K	XX	XX	XX	XX	XX	XX			XX	XX			XX	XX						
↕ 8K	XX	XX	XX	XX	XX	XX			XX	XX			XX	XX						
→ 9T			XX			XX	XX	XX			XX									
← 10T			XX			XX	XX	XX			XX									
↕ 11F				XX	XX	XX			XX	XX										
↕ 12F	XX	XX																		
↕ 13F						XX	XX	XX												
↕ 14F			XX				XX	XX												
↖ 15S																				
↖ 16S																				
← 17T																			XX	
18																				
→ 19T																				XX
↕ 20F																	XX		XX	

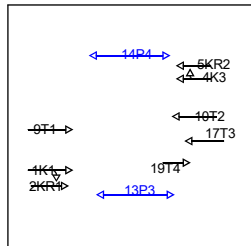
Horizontal: entering stream

Horizontal: entering stream

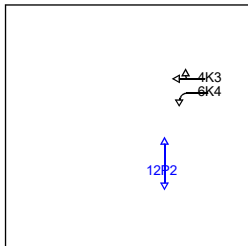
Vertical: clearing stream



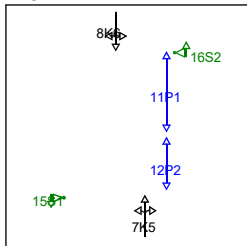
St1



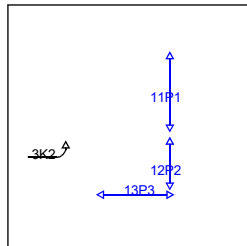
St2



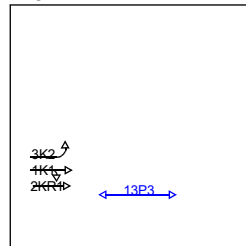
St3



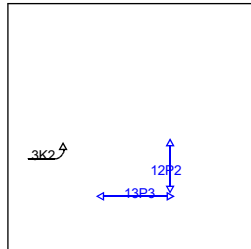
St4



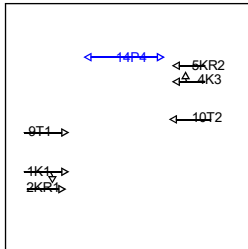
St5



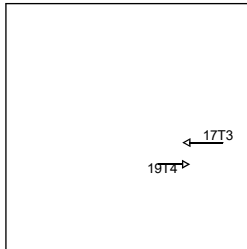
St6



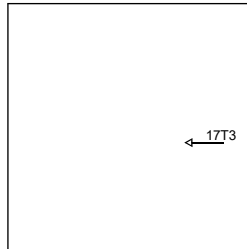
StT



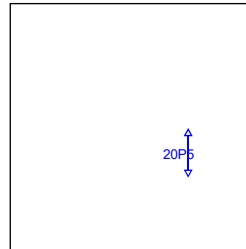
T31



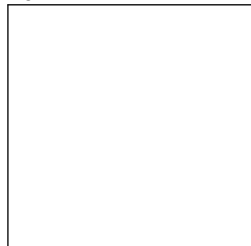
T32

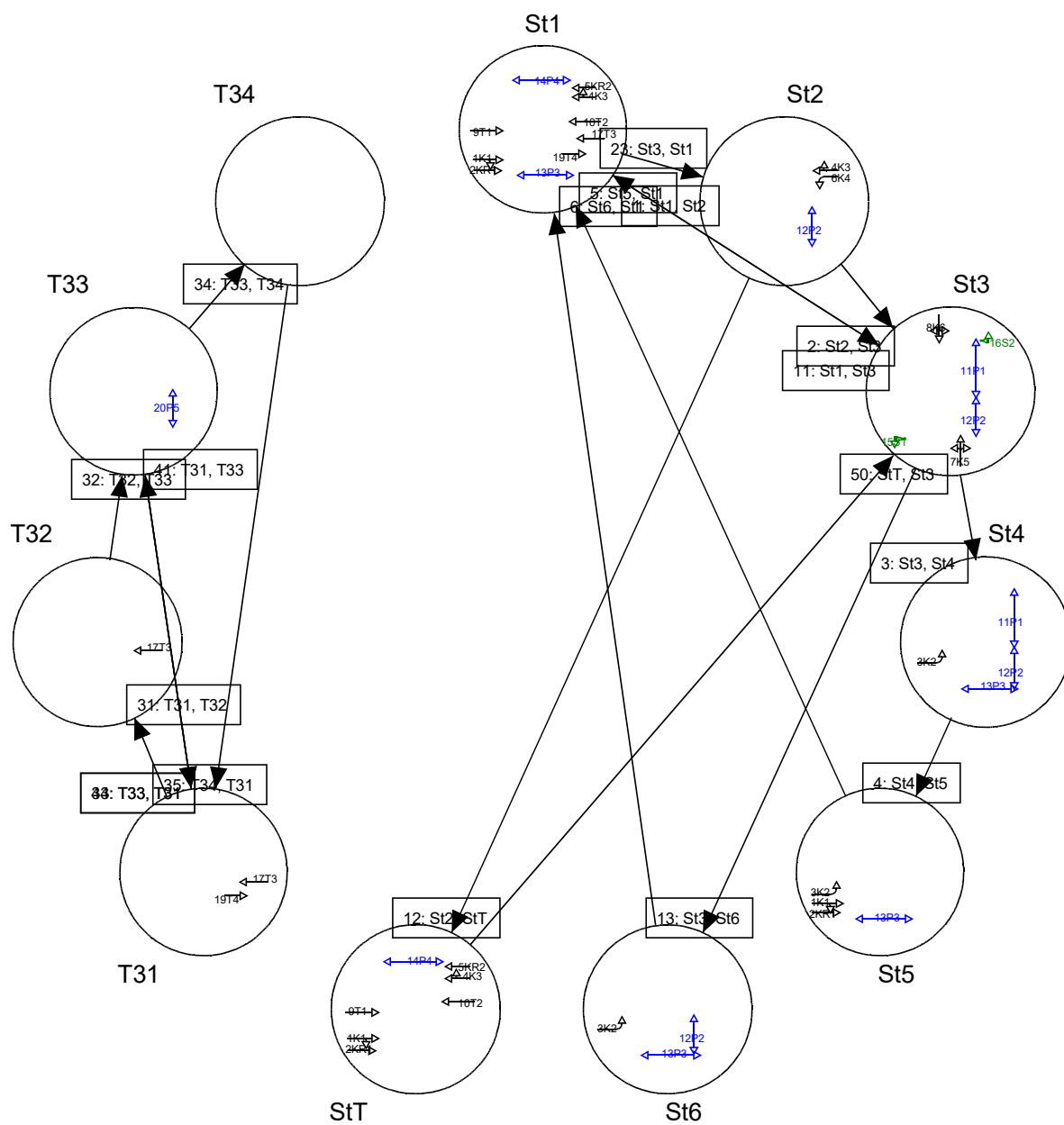


T33

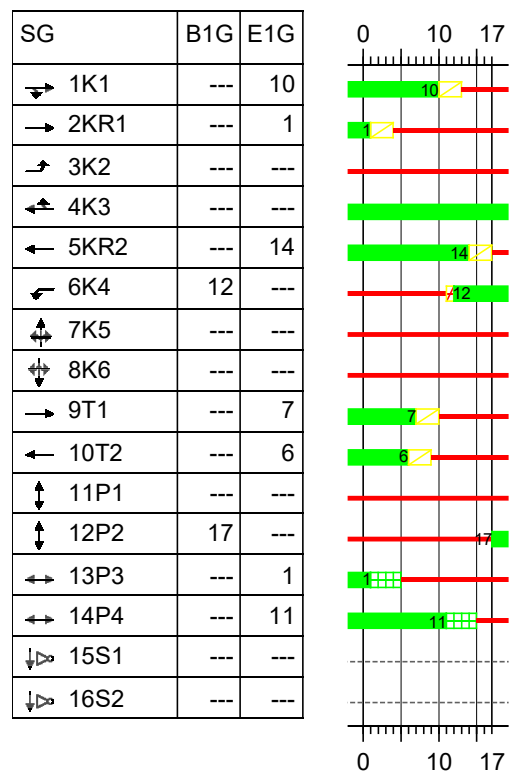


T34

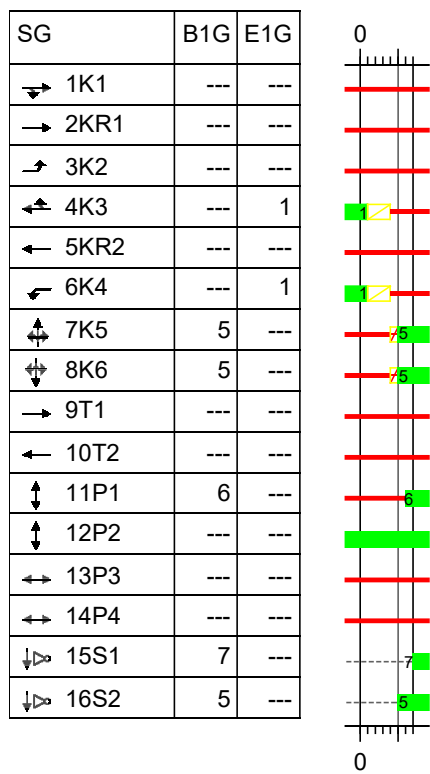




No. 1, Duration = 17 s  
from stage St1 to stage St2

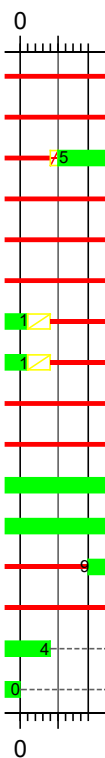


No. 2, Duration = 7 s  
from stage St2 to stage St3



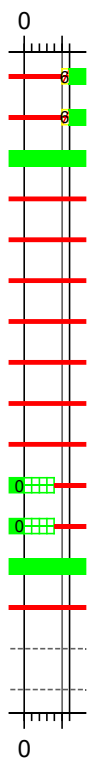
No. 3, Duration = 9 s  
from stage St3 to stage St4

SG	B1G	E1G
→ 1K1	---	---
→ 2KR1	---	---
↗ 3K2	5	---
↖ 4K3	---	---
← 5KR2	---	---
↙ 6K4	---	---
↕ 7K5	---	1
↕ 8K6	---	1
→ 9T1	---	---
← 10T2	---	---
↕ 11P1	---	---
↕ 12P2	---	---
↔ 13P3	9	---
↔ 14P4	---	---
↘ 15S1	---	4
↘ 16S2	---	0



No. 4, Duration = 6 s  
from stage St4 to stage St5

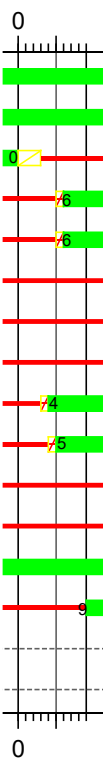
SG	B1G	E1G
→ 1K1	6	---
→ 2KR1	6	---
↗ 3K2	---	---
↖ 4K3	---	---
← 5KR2	---	---
↙ 6K4	---	---
↕ 7K5	---	---
↕ 8K6	---	---
→ 9T1	---	---
← 10T2	---	---
↕ 11P1	---	0
↕ 12P2	---	0
↔ 13P3	---	---
↔ 14P4	---	---
↘ 15S1	---	---
↘ 16S2	---	---





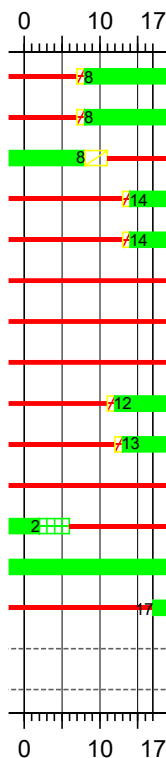
No. 5, Duration = 9 s  
from stage St5 to stage St1

SG	B1G	E1G
→ 1K1	---	---
→ 2KR1	---	---
↗ 3K2	---	0
↖ 4K3	6	---
← 5KR2	6	---
↙ 6K4	---	---
↕ 7K5	---	---
↕ 8K6	---	---
→ 9T1	4	---
← 10T2	5	---
↕ 11P1	---	---
↕ 12P2	---	---
↔ 13P3	---	---
↔ 14P4	9	---
↘ 15S1	---	---
↙ 16S2	---	---

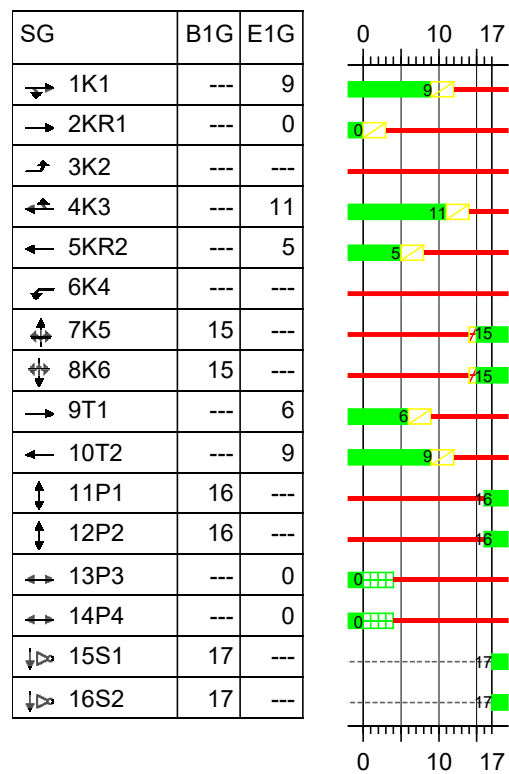


No. 6, Duration = 17 s  
from stage St6 to stage St1

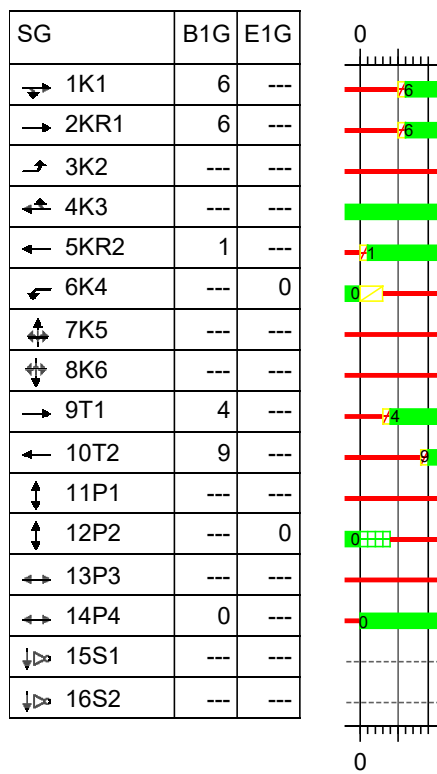
SG	B1G	E1G
↘ 1K1	8	---
→ 2KR1	8	---
↗ 3K2	---	8
↖ 4K3	14	---
← 5KR2	14	---
↙ 6K4	---	---
↕ 7K5	---	---
↕ 8K6	---	---
→ 9T1	12	---
← 10T2	13	---
↕ 11P1	---	---
↕ 12P2	---	2
↔ 13P3	---	---
↔ 14P4	17	---
↘ 15S1	---	---
↙ 16S2	---	---



No. 11, Duration = 17 s  
from stage St1 to stage St3

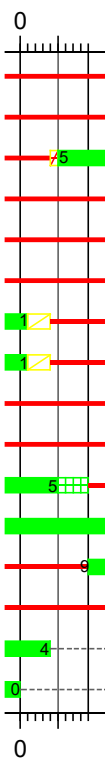


No. 12, Duration = 9 s  
from stage St2 to stage StT



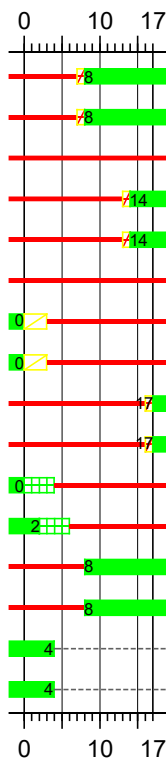
No. 13, Duration = 9 s  
from stage St3 to stage St6

SG	B1G	E1G
→ 1K1	---	---
→ 2KR1	---	---
↗ 3K2	5	---
↖ 4K3	---	---
← 5KR2	---	---
↙ 6K4	---	---
↕ 7K5	---	1
↕ 8K6	---	1
→ 9T1	---	---
← 10T2	---	---
↕ 11P1	---	5
↕ 12P2	---	---
↔ 13P3	9	---
↔ 14P4	---	---
↘ 15S1	---	4
↙ 16S2	---	0



No. 23, Duration = 17 s  
from stage St3 to stage St1

SG	B1G	E1G
→ 1K1	8	---
→ 2KR1	8	---
↗ 3K2	---	---
↖ 4K3	14	---
← 5KR2	14	---
↙ 6K4	---	---
↕ 7K5	---	0
↕ 8K6	---	0
→ 9T1	17	---
← 10T2	17	---
↕ 11P1	---	0
↕ 12P2	---	2
↔ 13P3	8	---
↔ 14P4	8	---
↘ 15S1	---	4
↙ 16S2	---	4



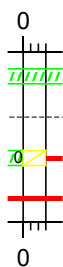
10 / 23

Podwale Przedmiejskie - Chmielna

Numer skrzyżowania: 7150

No. 31, Duration = 3 s  
from stage T31 to stage T32

SG	B1G	E1G
← 17T3	---	---
18	---	---
→ 19T4	---	0
↕ 20P5	---	---



No. 32, Duration = 7 s  
from stage T32 to stage T33

SG	B1G	E1G
← 17T3	---	0
18	---	---
→ 19T4	---	---
↕ 20P5	7	---



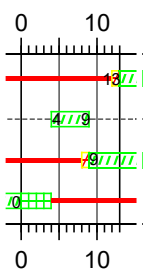
Amber Red Off Right

Tytuł: Przejścia międzyfazowe

Data: 04.2025

No. 33, Duration = 13 s  
from stage T33 to stage T31

SG	B1G	E1G
← 17T3	13	---
18	4	9
→ 19T4	9	---
↕ 20P5	---	0



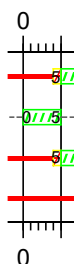
No. 34, Duration = 4 s  
from stage T33 to stage T34

SG	B1G	E1G
← 17T3	---	---
18	---	---
→ 19T4	---	---
↕ 20P5	---	0



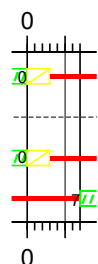
No. 35, Duration = 5 s  
from stage T34 to stage T31

SG	B1G	E1G
← 17T3	5	---
18	0	5
→ 19T4	5	---
↑↓ 20P5	---	---



No. 41, Duration = 7 s  
from stage T31 to stage T33

SG	B1G	E1G
← 17T3	---	0
18	---	---
→ 19T4	---	0
↕ 20P5	7	---



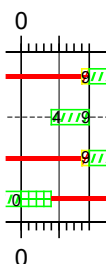
Amber      Red      Red+Amber      Off      Right

Tytuł:	Przejścia międzyfazowe
--------	------------------------

Data: 04.2025
---------------

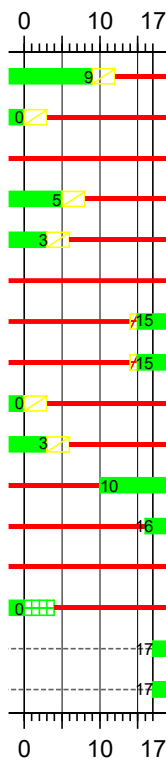
No. 44, Duration = 9 s  
from stage T33 to stage T31

SG	B1G	E1G
← 17T3	9	---
18	4	9
→ 19T4	9	---
↑ 20P5	---	0



No. 50, Duration = 17 s  
from stage StT to stage St3

SG	B1G	E1G
↘ 1K1	---	9
→ 2KR1	---	0
↗ 3K2	---	---
↖ 4K3	---	5
← 5KR2	---	3
↙ 6K4	---	---
↕ 7K5	15	---
↕ 8K6	15	---
→ 9T1	---	0
← 10T2	---	3
↕ 11P1	10	---
↕ 12P2	16	---
↔ 13P3	---	---
↔ 14P4	---	0
↓ 15S1	17	---
↓ 16S2	17	---





Projektant:	mgr inż. Marcin Zawisza	Podpis:	
Projektant:	inż. Paweł Stefczyk	Podpis:	

14 / 23

Podwale Przedmiejskie - Chmielna

Numer skrzyżowania: 7150

Daily list: 1

	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sat	SSa	Sun	Ho	SpD	Installation	Comment
valid	X	X	X	X	X						01.01.2018, 00:00	roczny

Signal program	from	until	VA	PT	IV	TK1	TK2	TK3	TK4	Comment
04: P4	00:00	05:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	P4 90s
01: P1	05:00	07:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	P1 120s
07: P7	07:00	09:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	P7 120s
02: P2	09:00	14:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	P2 110s
03: P3	14:00	15:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	P3 120s
08: P8	15:00	18:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	P8 120s
05: P5	18:00	20:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	P5 100s
04: P4	20:00	24:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	P4 90s

Daily list: 2

	Mo	Tu	We	Th	Fr	Sat	SSa	Sun	Ho	SpD	Installation	Comment
valid						X		X			01.01.2018, 00:00	roczny

Signal program	from	until	VA	PT	IV	TK1	TK2	TK3	TK4	Comment
04: P4	00:00	05:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	P4 90s
05: P5	05:00	20:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	P5 100s
04: P4	20:00	24:00	On	On	On	Entering	OFF default	OFF default	OFF default	noc

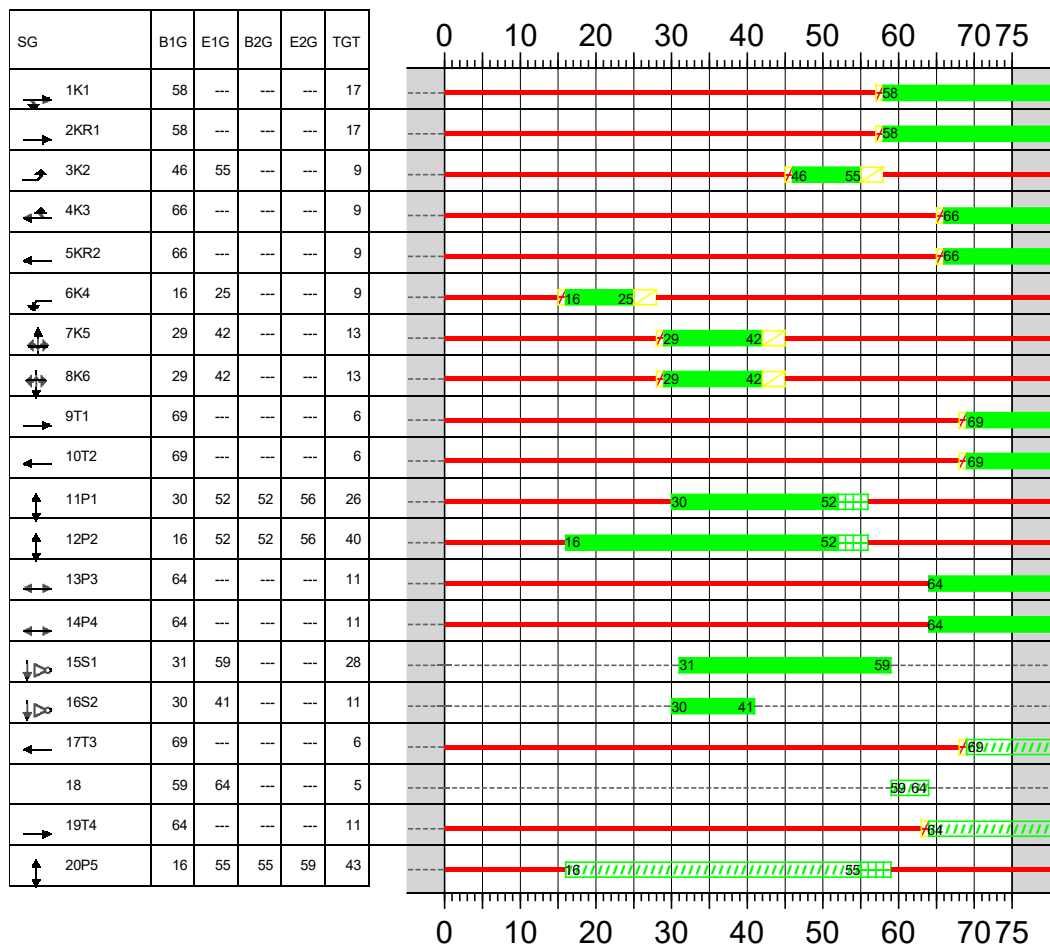
Tytuł:

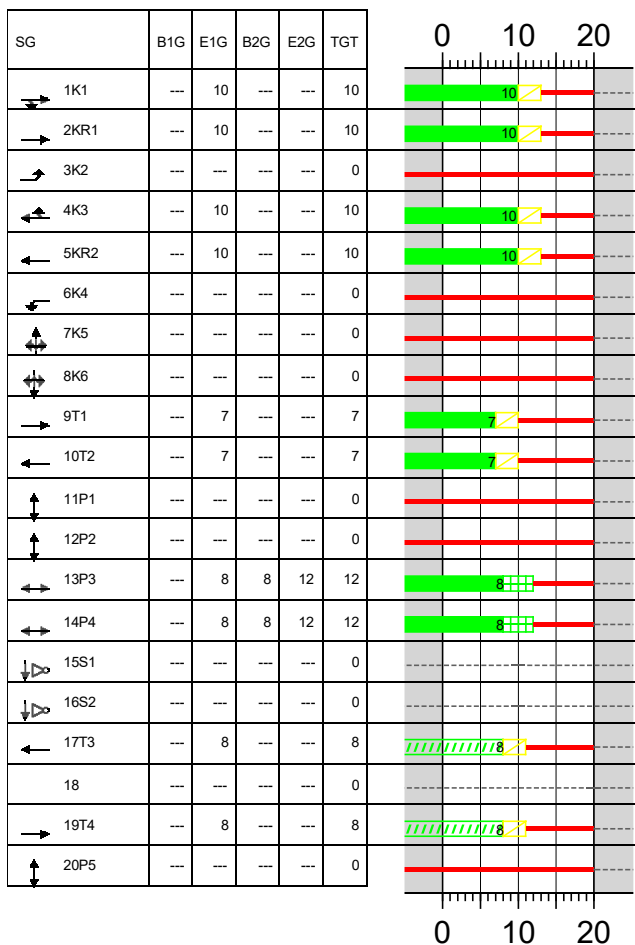
Harmonogram pracy sygnalizacji

Data: 04.2025

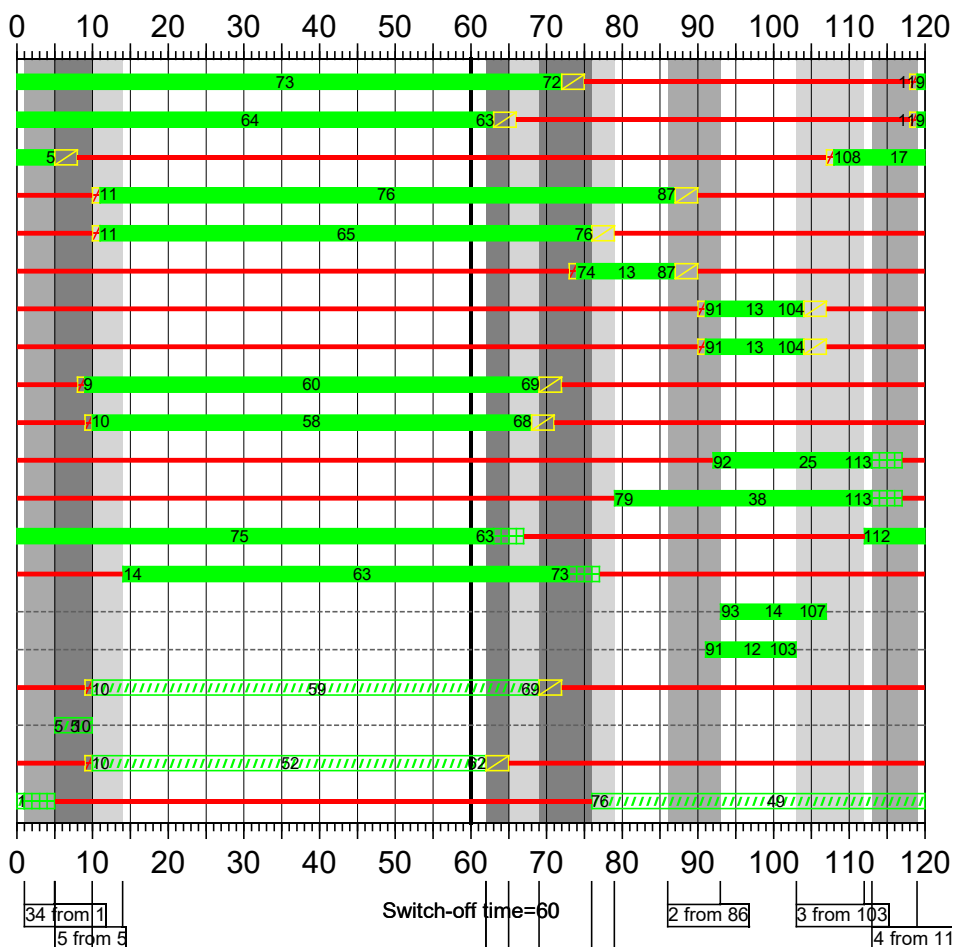
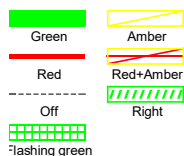






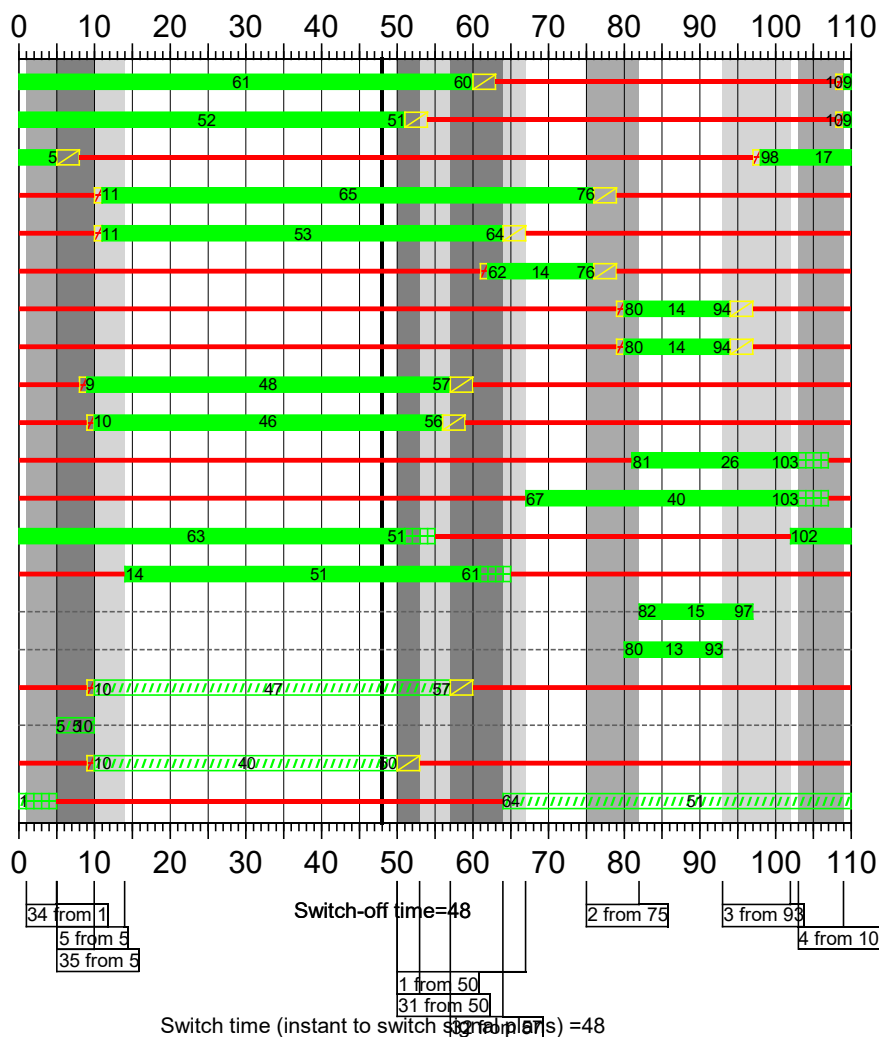
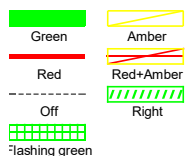


SG	ChNr	B1G	E1G	B2G	E2G	TGT
→ 1K1	1	119	72	---	---	73
→ 2KR1	2	119	63	---	---	64
↶ 3K2	3	108	5	---	---	17
↶ 4K3	4	11	87	---	---	76
← 5KR2	5	11	76	---	---	65
↶ 6K4	6	74	87	---	---	13
↕ 7K5	7	91	104	---	---	13
↕ 8K6	8	91	104	---	---	13
→ 9T1	9	9	69	---	---	60
← 10T2	10	10	68	---	---	58
↕ 11P1	11	92	113	113	117	25
↕ 12P2	12	79	113	113	117	38
↕ 13P3	13	112	63	63	67	75
↕ 14P4	14	14	73	73	77	63
↕ 15S1	15	93	107	---	---	14
↕ 16S2	16	91	103	---	---	12
← 17T3	17	10	69	---	---	59
18	18	5	10	---	---	5
→ 19T4	19	10	62	---	---	52
↕ 20P5	20	76	1	1	5	49

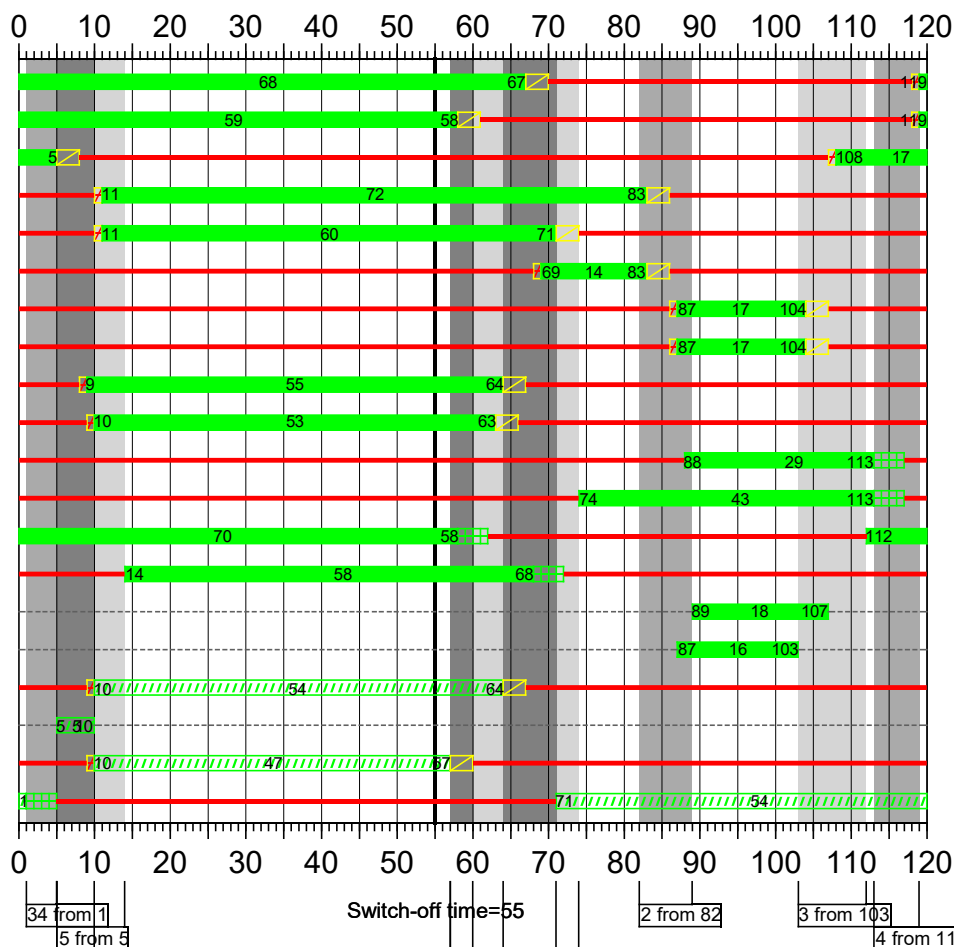
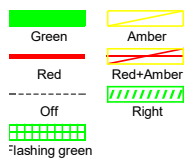


Switch time (instant to switch signal) = 60

SG	ChNr	B1G	E1G	B2G	E2G	TGT
→ 1K1	1	109	60	---	---	61
→ 2KR1	2	109	51	---	---	52
↪ 3K2	3	98	5	---	---	17
↵ 4K3	4	11	76	---	---	65
← 5KR2	5	11	64	---	---	53
↵ 6K4	6	62	76	---	---	14
↕ 7K5	7	80	94	---	---	14
↕ 8K6	8	80	94	---	---	14
→ 9T1	9	9	57	---	---	48
← 10T2	10	10	56	---	---	46
↕ 11P1	11	81	103	103	107	26
↕ 12P2	12	67	103	103	107	40
↕ 13P3	13	102	51	51	55	63
↕ 14P4	14	14	61	61	65	51
↵ 15S1	15	82	97	---	---	15
↵ 16S2	16	80	93	---	---	13
← 17T3	17	10	57	---	---	47
18	18	5	10	---	---	5
→ 19T4	19	10	50	---	---	40
↕ 20P5	20	64	1	1	5	51



SG	ChNr	B1G	E1G	B2G	E2G	TGT
→ 1K1	1	119	67	---	---	68
→ 2KR1	2	119	58	---	---	59
↶ 3K2	3	108	5	---	---	17
↶ 4K3	4	11	83	---	---	72
← 5KR2	5	11	71	---	---	60
↶ 6K4	6	69	83	---	---	14
↕ 7K5	7	87	104	---	---	17
↕ 8K6	8	87	104	---	---	17
→ 9T1	9	9	64	---	---	55
← 10T2	10	10	63	---	---	53
↕ 11P1	11	88	113	113	117	29
↕ 12P2	12	74	113	113	117	43
↕ 13P3	13	112	58	58	62	70
↕ 14P4	14	14	68	68	72	58
↕ 15S1	15	89	107	---	---	18
↕ 16S2	16	87	103	---	---	16
↕ 17T3	17	10	64	---	---	54
18	18	5	10	---	---	5
→ 19T4	19	10	57	---	---	47
↕ 20P5	20	71	1	1	5	54



Switch time (instant to switch signal) = 55



Numer skrzyżowania: 7150

Figure 1 is a Gantt chart illustrating the execution of 18 tasks (labeled 1 through 18) on a multiprocessor system. The x-axis represents time from 0 to 90. The chart shows the execution of tasks, with some tasks being preempted or delayed. A vertical line at time 80 indicates the 'Switch-off' time.

The tasks and their execution details are as follows:

- Task 1: Duration 82, starts at 0, ends at 82.
- Task 2: Duration 14, starts at 0, ends at 14.
- Task 3: Duration 35, starts at 0, ends at 35.
- Task 4: Duration 10, starts at 0, ends at 10.
- Task 5: Duration 18, starts at 0, ends at 18.
- Task 6: Duration 37, starts at 0, ends at 37.
- Task 7: Duration 42, starts at 0, ends at 42.
- Task 8: Duration 40, starts at 0, ends at 40.
- Task 9: Duration 57, starts at 0, ends at 57.
- Task 10: Duration 40, starts at 0, ends at 40.
- Task 11: Duration 35, starts at 0, ends at 35.
- Task 12: Duration 18, starts at 0, ends at 18.
- Task 13: Duration 31, starts at 0, ends at 31.
- Task 14: Duration 39, starts at 0, ends at 39.
- Task 15: Duration 48, starts at 0, ends at 48.
- Task 16: Duration 34, starts at 0, ends at 34.
- Task 17: Duration 82, starts at 0, ends at 82.
- Task 18: Duration 89, starts at 0, ends at 89.

The chart also shows the execution of tasks 1 through 18, with some tasks being preempted or delayed. A vertical line at time 80 indicates the 'Switch-off' time.

Summary of task completion status at the switch-off time (time 80):

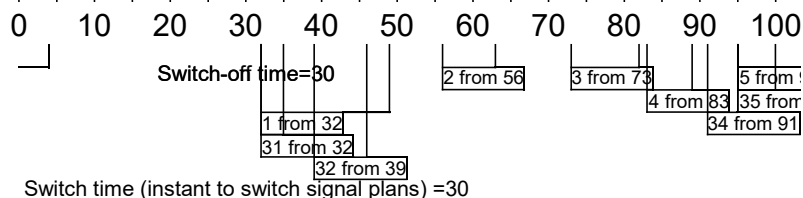
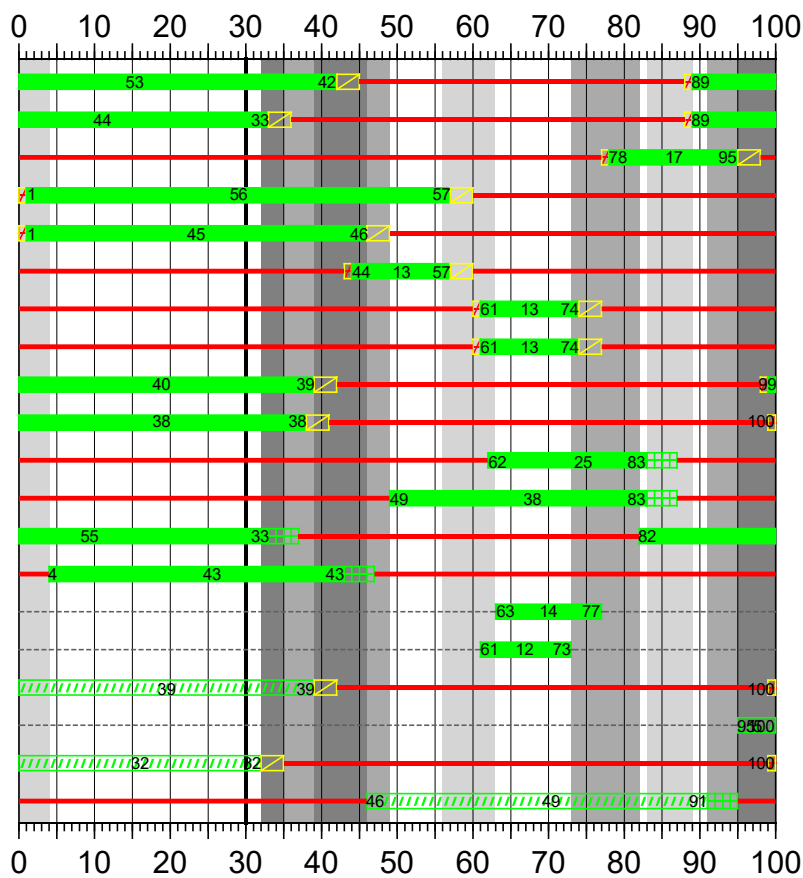
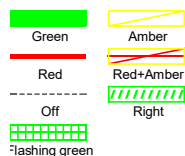
Task ID	Completion Status
1	Completed (1 from 82)
2	Completed (2 from 13)
3	Completed (13 from 31)
4	Completed (33 from 39)
5	Completed (6 from 40)
6	Completed
7	Completed
8	Completed
9	Completed
10	Completed
11	Completed
12	Completed
13	Completed
14	Completed
15	Completed
16	Completed
17	Completed
18	Completed

Switch time (instant to switch signal)

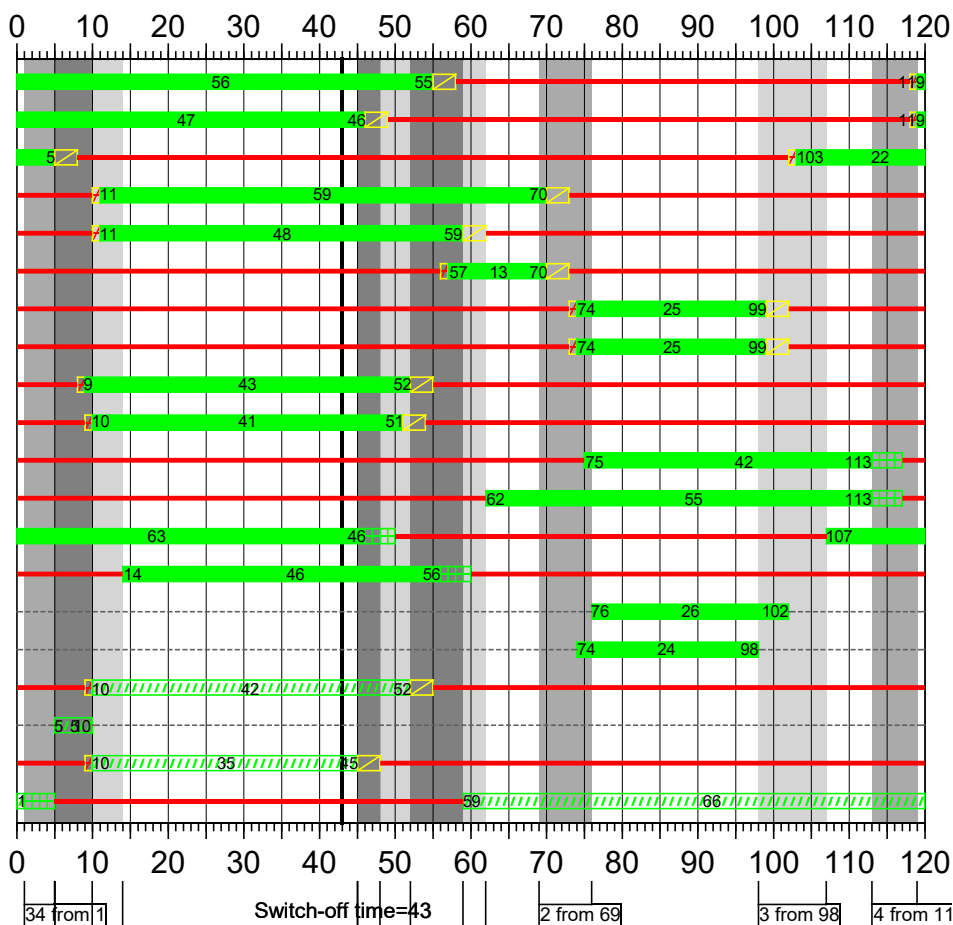
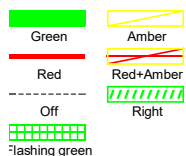
Data: 04.2025
---------------



SG	ChNr	B1G	E1G	B2G	E2G	TGT
→ 1K1	1	89	42	---	---	53
→ 2KR1	2	89	33	---	---	44
↶ 3K2	3	78	95	---	---	17
↶ 4K3	4	1	57	---	---	56
↶ 5KR2	5	1	46	---	---	45
↶ 6K4	6	44	57	---	---	13
↶ 7K5	7	61	74	---	---	13
↶ 8K6	8	61	74	---	---	13
→ 9T1	9	99	39	---	---	40
↶ 10T2	10	100	38	---	---	38
↶ 11P1	11	62	83	83	87	25
↶ 12P2	12	49	83	83	87	38
↶ 13P3	13	82	33	33	37	55
↶ 14P4	14	4	43	43	47	43
↶ 15S1	15	63	77	---	---	14
↶ 16S2	16	61	73	---	---	12
↶ 17T3	17	100	39	---	---	39
18	18	95	100	---	---	5
→ 19T4	19	100	32	---	---	32
↶ 20P5	20	46	91	91	95	49



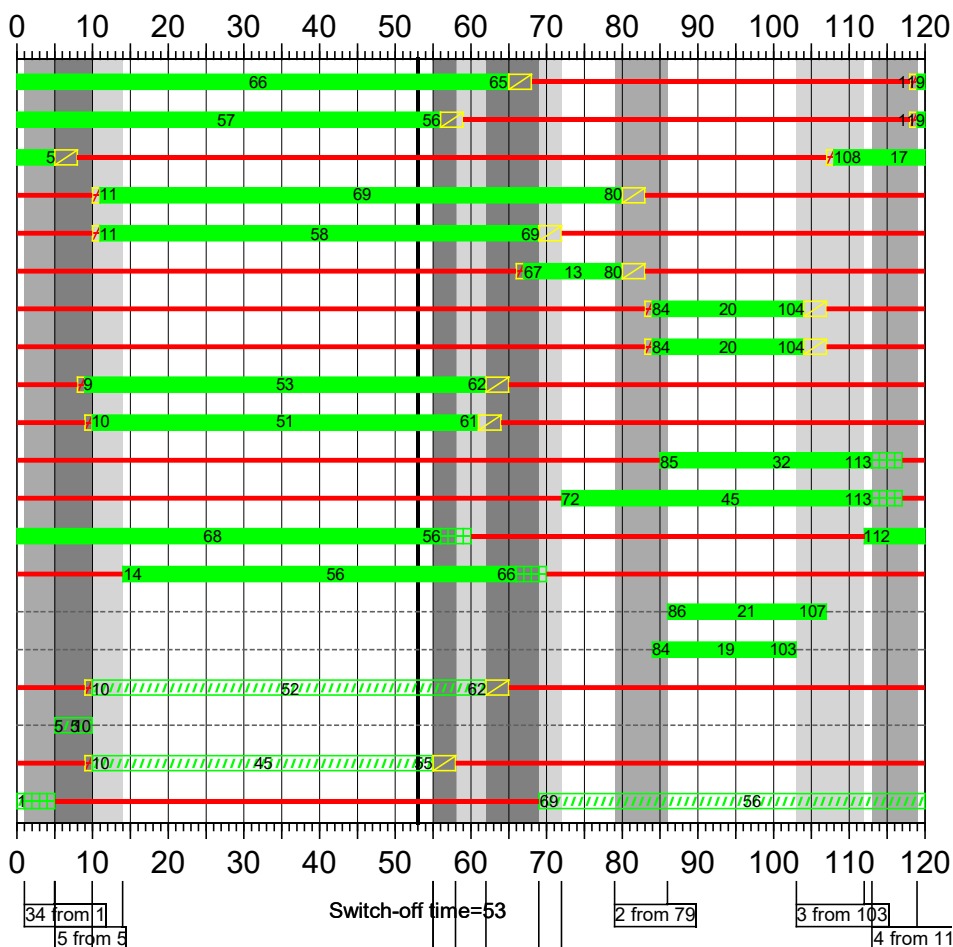
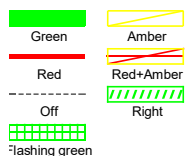
SG	ChNr	B1G	E1G	B2G	E2G	TGT
→ 1K1	1	119	55	---	---	56
→ 2KR1	2	119	46	---	---	47
↶ 3K2	3	103	5	---	---	22
↶ 4K3	4	11	70	---	---	59
← 5KR2	5	11	59	---	---	48
↶ 6K4	6	57	70	---	---	13
↕ 7K5	7	74	99	---	---	25
↕ 8K6	8	74	99	---	---	25
→ 9T1	9	9	52	---	---	43
← 10T2	10	10	51	---	---	41
↕ 11P1	11	75	113	113	117	42
↕ 12P2	12	62	113	113	117	55
↔ 13P3	13	107	46	46	50	63
↔ 14P4	14	14	56	56	60	46
↘ 15S1	15	76	102	---	---	26
↘ 16S2	16	74	98	---	---	24
↶ 17T3	17	10	52	---	---	42
18	18	5	10	---	---	5
→ 19T4	19	10	45	---	---	35
↕ 20P5	20	59	1	1	5	66



Switch time (instant to switch signal) = 43



SG	ChNr	B1G	E1G	B2G	E2G	TGT
→ 1K1	1	119	65	---	---	66
→ 2KR1	2	119	56	---	---	57
↪ 3K2	3	108	5	---	---	17
↶ 4K3	4	11	80	---	---	69
← 5KR2	5	11	69	---	---	58
↶ 6K4	6	67	80	---	---	13
↕ 7K5	7	84	104	---	---	20
↕ 8K6	8	84	104	---	---	20
→ 9T1	9	9	62	---	---	53
← 10T2	10	10	61	---	---	51
↕ 11P1	11	85	113	113	117	32
↕ 12P2	12	72	113	113	117	45
↔ 13P3	13	112	56	56	60	68
↔ 14P4	14	14	66	66	70	56
↘ 15S1	15	86	107	---	---	21
↘ 16S2	16	84	103	---	---	19
↶ 17T3	17	10	62	---	---	52
18	18	5	10	---	---	5
→ 19T4	19	10	55	---	---	45
↕ 20P5	20	69	1	1	5	56



Switch time (instant to switch signal phase) = 53