

## 8. Koncepcja lokalizacji parkingów samochodowych i autobusowych w systemie P+R

### 8.1. Propozycje lokalizacji parkingów w Opolu

Celem opracowania „Program rozwoju zintegrowanego systemu transportu miejskiego w Opolu” jest również uporządkowanie zagadnień parkowania pojazdów w mieście. Układ drogowy Opola charakteryzuje się istotnym przeciążeniem wszystkich dróg dojazdowych do centrum miasta. Lista działań przedstawionych szczegółowo w poprzednich punktach obejmuje:

- poszerzenie stref ruchu pieszego w ścisłym centrum,
- wprowadzenie ograniczeń swobodnego poruszania się samochodów wewnątrz „ekostrefy”,
- wydzielenie na drogach dojazdowych do centrum oraz na trasach przyległych pasów ruchu dla komunikacji miejskiej i tras rowerowych.

Konsekwencją powyższych działań jest zmniejszenie liczby dostępnych miejsc parkingowych w centrum miasta oraz zmniejszenie przepustowości dróg dojazdowych do ścisłego centrum. Aktualnie w granicach ekostrefy znajduje się około 550 miejsc parkingowych. Po wprowadzeniu zmian organizacji ruchu w centrum liczba ta zmniejszy się do 460 miejsc .

W powyższej sytuacji wskazane jest wyznaczenie dodatkowych parkingów typu P+R wzdłuż głównych dróg dojazdowych do centrum oraz budowa parkingów kubaturowych na obrzeżach centrum, które kompensować będą utratę części miejsc parkingowych zlokalizowanych aktualnie bezpośrednio na ulicach.

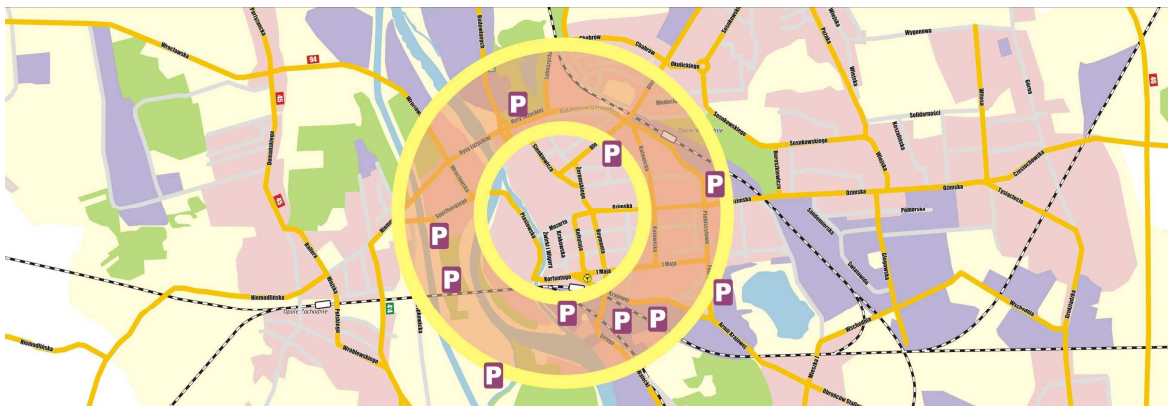
Lokalizacje zorganizowanych parkingów kubaturowych (wielopoziomowe podziemne lub nadziemne) według *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Opola* (Uchwała Nr LIV/602/05 Rady Miasta Opola z dnia 17 listopada 2005 r.) to:

- okolice dworca kolejowego Opole Główne (w trójkącie 1 Maja/Armii Krajowej/Struga),
- plac Kopernika przy Uniwersytecie Opolskim,
- plac Kopernika – CH Solaris (obiekt zrealizowany)
- ul. Ozimska przy Galerii Opolanin (obiekt zrealizowany) – parking podziemny,
- obszar pomiędzy Mozarta, Krakowską, Wodną i Żwirki i Wigury – przy Filharmonii im. Elsnera,

- obszar przy ul. 1 Maja/Dubois (teren obecnie został sprzedany prywatnemu inwestorowi).

W nowym *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Opola* (Uchwała Nr LXXI/745/10 Rady Miasta Opola z dnia 26 sierpnia 2010 r.), wskazane zostały następujące nowe lokalizacje pod parkingi zorganizowane (kubaturowe) oraz parkingi P+R (rysunek 8.1):

- obszar po północnej stronie placu Konstytucji 3 Maja,
- obszar po południowej stronie ul. Oleskiej pomiędzy Żeromskiego i Ojca Czapłaka,
- obszar po północnej stronie Bohaterów Monte Casino i Plebiscytowej pomiędzy stacją kolejowa Opole Wschodnie a ul. Orłąt Lwowskich (Politechnika Opolska),
- obszar po wschodniej stronie Fabrycznej pomiędzy 1 Maja i Rodziewiczówny,
- obszar po południowej stronie Armii Krajowej – tereny kolejowe pomiędzy Katowicką a Armii Krajowej,
- obszar przy ul. Struga – po południowej stronie dworca kolejowego Opole Główne,
- obszar przy ul. Torowej – teren Elmetu,
- obszar po południowej stronie ul. Spychalskiego – teren ogródków działkowych
- obszar po północnej stronie linii kolejowej E-30 – teren ogródków działkowych,
- obszar przy ul. Parkowej po północnej stronie kanału Wińskiego.



Rys. 8.1. Rozmieszczenie parkingów proponowane w Studium uwarunkowań, wskazuje na I pierścień lokalizacji parkingów wokół centrum.

Z uwagi na ograniczoną przepustowość układu drogowego w pierwszym etapie proponuje się wyznaczenie 3 dużych parkingów kubaturowych na obrzeżach ekostrefy oraz trzech mniejszych (rysunek 8.2):

- parking centralny przy pl. Kopernika (na ok. 240 miejsc postojowych) o najwyższych opłatach za parkowanie, z uwagi najbliższe położenie od centrum i zatłoczenie dróg dojazdowych,
- parking południowy w rejonie Dworca Głównego (na ok. 200 miejsc postojowych), z niższymi opłatami za parkowanie zintegrowanymi z biletami komunikacji zbiorowej, parking ten jednocześnie pełnić może rolę P+R dla osób, które przyjadą na Dworzec aby skorzystać z połączeń kolejowych w ruchu dalekobieżnym (parkowanie w cenie biletu kolejowego), parking skomunikowany z ciągiem ul. Armii Krajowej i Struga o wystarczającej przepustowości,
- parking północny w rejonie pl. Konstytucji 3 Maja (na ok. 300 miejsc postojowych), z niższymi opłatami za parkowanie zintegrowanymi z biletami komunikacji zbiorowej, parking skomunikowany z ciągiem ul. Nysy Łużyckiej,
- parking przy Filharmonii, wielopoziomowy – nadziemny, przeznaczony dla pracowników oraz gości koncertów, z możliwością wykorzystania również w celach komercyjnych, z dojazdem od ul. Żwirki i Wigury,
- parking bezpłatny jednopoziomowy przy ul. Parkowej na północ od kanału Wińskiego – parking dla gości Ogrodu Zoologicznego oraz osób dojeżdżających do centrum, przystosowany do parkowania autobusów turystycznych połączony ciągiem pieszym przez Wyspę Bolko i Pasiekę ze ścisłym centrum miasta, parking wyposażony w publiczną wypożyczalnię rowerów (P+B) umożliwiającą dogodny dojazd do ścisłego centrum oraz zwiedzanie Ogrodu Zoologicznego na rowerze,
- parking bezpłatny przy obwodnicy śródmiejskiej po wschodniej stronie Fabrycznej pomiędzy 1 Maja i Rodziewiczówny zachęcać powinien do pozostawiania pojazdów poza śródmieściem i dojazd komunikacją miejską lub pieszo do ścisłego centrum, parking ten rekompensować ma również utratę miejsc parkingowych wzdłuż ulicy 1 Maja spowodowaną wyznaczeniem buspasów w miejscu dotychczasowych parkingów.

Na poniższym rysunku przedstawiono proponowane lokalizacje parkingów do realizacji w etapie I.



Rys. 8.2. Lokalizacje parkingów proponowane do realizacji w I etapie, zgodne z I pierścieniem wyznaczonym przez Studium.

Ponieważ nie przewiduje się wzrostu przepustowości układu drogowego w centrum miasta liczba miejsc parkingowych w tym rejonie powinna być ściśle limitowana. Planowana w dalszej perspektywie czasowej trasa średnicowa znacząco poprawi przepustowość układu drogowego dróg dojazdowych do parkingu południowego.

Wszystkie powyższe parkingi zapewniają dobre skomunikowanie piesze z ekostrefą, zaproponowanymi wcześniej ciągami pieszymi. Również w okolicy powyższych parkingów znajdują się przystanki komunikacji miejskiej pozwalające na podjechanie autobusem do dalej zlokalizowanych celów podróży. Parkingi północny i południowy mają charakter parkingów P+R lokalizowanych w pierwszym pierścieniu, na granicy śródmieścia.

Zapełnienie pojazdami wybudowanych w 1 etapie parkingów w sąsiedztwie centrum skłonić powinno do rozważenia budowy nowych parkingów w kolejnych, wskazanych lokalizacjach.

Dodatkowo z uwagi na planowane wydzielenia buspasów na głównych ciągach dojazdowych do centrum, które spowodują zmniejszenie przepustowości tych dróg dla samochodów, równoległe, w pierwszej kolejności, proponuje się wykonanie trzech parkingów P+R w następujących lokalizacjach:

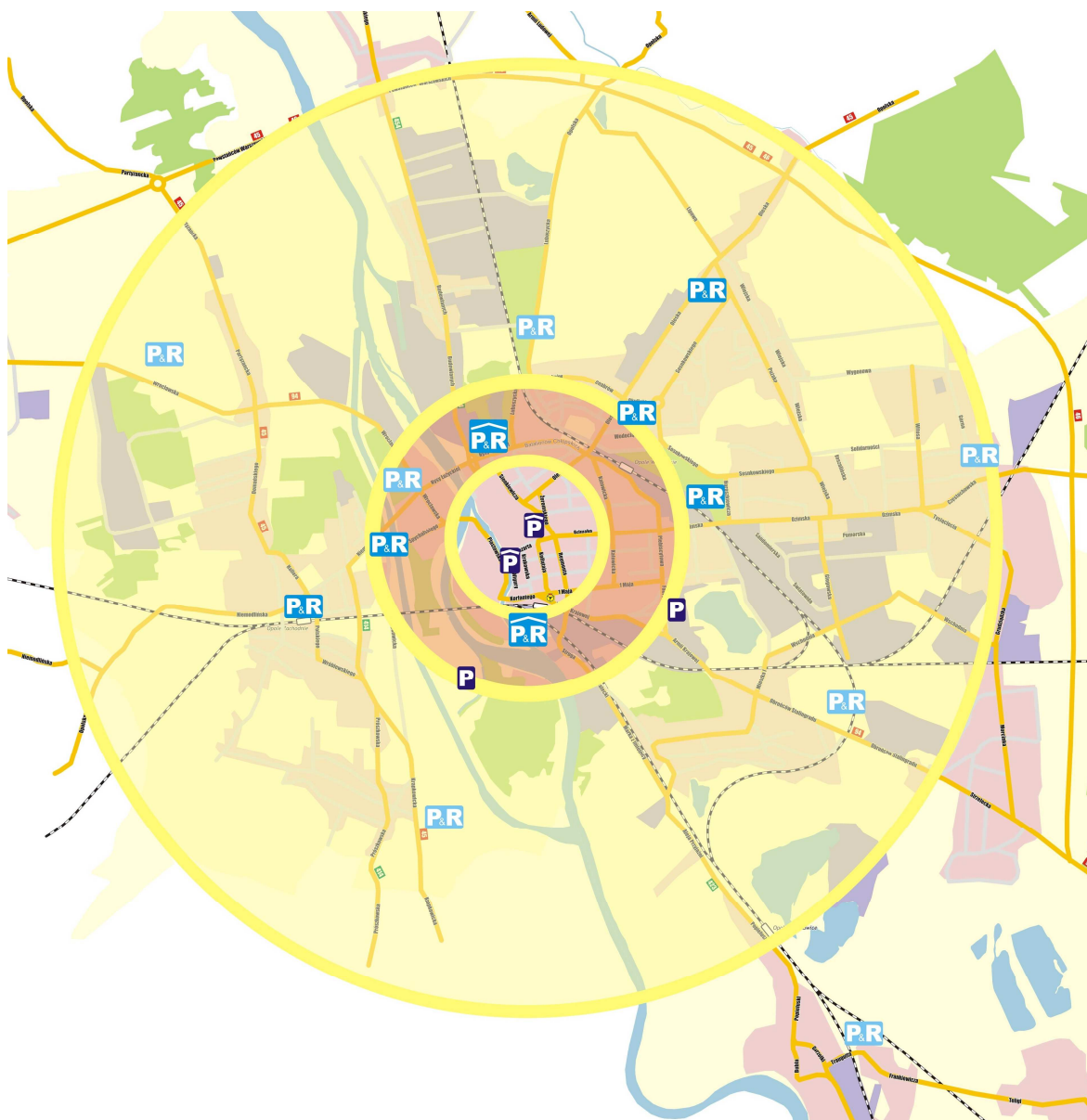
- w pobliżu skrzyżowania ul. Spychalskiego z Krapkowicką przy centrum handlowym z uwagi na dogodną lokalizację przystanków autobusowych wszystkich linii łączących część lewobrzeżną Opola z centrum,
- w pobliżu skrzyżowania ul. Ozimskiej i Horoszkiewicza z uwagi na dogodną lokalizację

- wszystkich linii autobusowych łączących wschodnią część miasta z centrum Opola,
- w pobliżu „Okrągłaka” dla wjeżdżających od ul. Oleskiej z uwagi na dogodną lokalizację przystanków linii 3, 7, 11, 18 na ul. Okulickiego,
  - u zbiegu Fieldorfa i Sosnkowskiego z uwagi na atrakcyjną ofertę komunikacji autobusowej do centrum Opola,
  - przy stacji Opole Zachodnie, po północnej stronie linii kolejowej.

Wszystkie wyżej wymienione parkingi powinny być bezpłatne z możliwością zakupu biletów zintegrowanych upoważniających do korzystania z komunikacji miejskiej. Wskazane jest aby powyższe parkingi P+R wyposażone były w wypożyczalnię rowerów miejskich umożliwiającą swobodne poruszanie się po mieście (P+B).

W drugim etapie planuje się również budowę parking bezpłatnego przy ulicy Batalionów Chłopskich w pasie pomiędzy jezdnią północną a bocznica kolejową – zapewniającego miejsca parkingowe dla odwiedzających obiekty sportowo – rekreacyjne zlokalizowane przy ulicy Kusocińskiego (stadion piłkarski klubu „Odra”, basen). W celu skrócenia czasu dojścia z parkingu do ulicy Kusocińskiego proponuje się wykonanie przebiccia tunelowego dla pieszych i rowerzystów w nasypie kolejowym linii nr 277.

Budowę parkingów P+R wzdłuż granic administracyjnych miasta, najczęściej przy pętlach końcowych komunikacji miejskiej planuje się dopiero po wykorzystaniu miejsc postojowych na bliższych parkingach oraz po wybudowaniu docelowego układu komunikacji zbiorowej, w którym powstaną nowe linie tramwajowe lub system autobusowy BRT. Wówczas, układ drogowy miasta powinien zapewniać nieskrępowany dojazd do tych parkingów a następnie od pętli połączonych z systemem P+R dławienie ruchu samochodów poprzez wyznaczenie buspasów lub wybudowanie linii tramwajowej kosztem jednego pasa ruchu w kierunku centrum miasta.



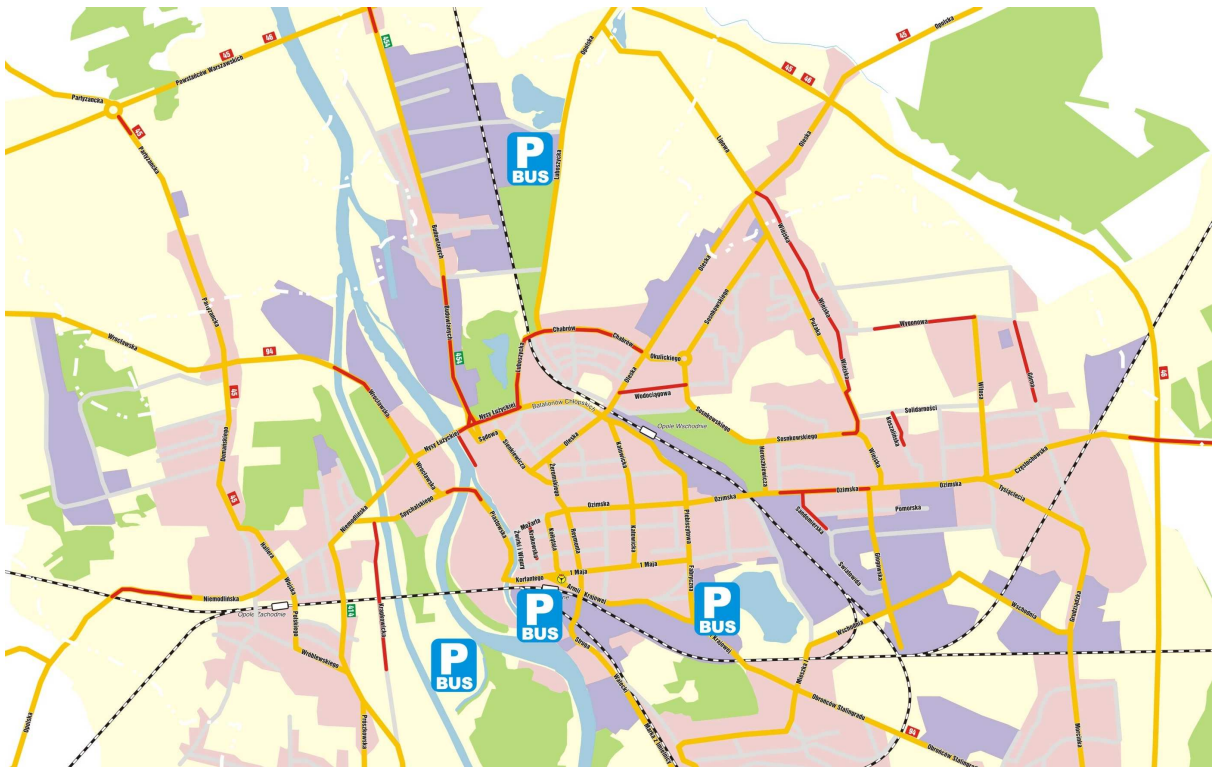
Rys. 8.3. Docelowy układ parkingów kubaturowych i otwartych związanych z I i II pierścieniem wokół centrum.

Na rysunku powyżej pokazano lokalizację parkingów w centrum miasta proponowanych do realizacji w pierwszej kolejności. Zaznaczono również proponowane lokalizacje parkingów P+R pierwszego pierścienia jak również wskazano rezerwy pod lokalizacje parkingów P+R drugiego pierścienia oraz rezerwy pod kolejne lokalizacje parkingów strefy śródmiejskiej wymienione w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Opola*.

Autobusy turystyczne oraz autobusy liniowe, korzystające z Dworca Autobusowego powinny mieć do dyspozycji odpowiednio przystosowane parkingi w mieście, gdzie będą mogły oczekiwać



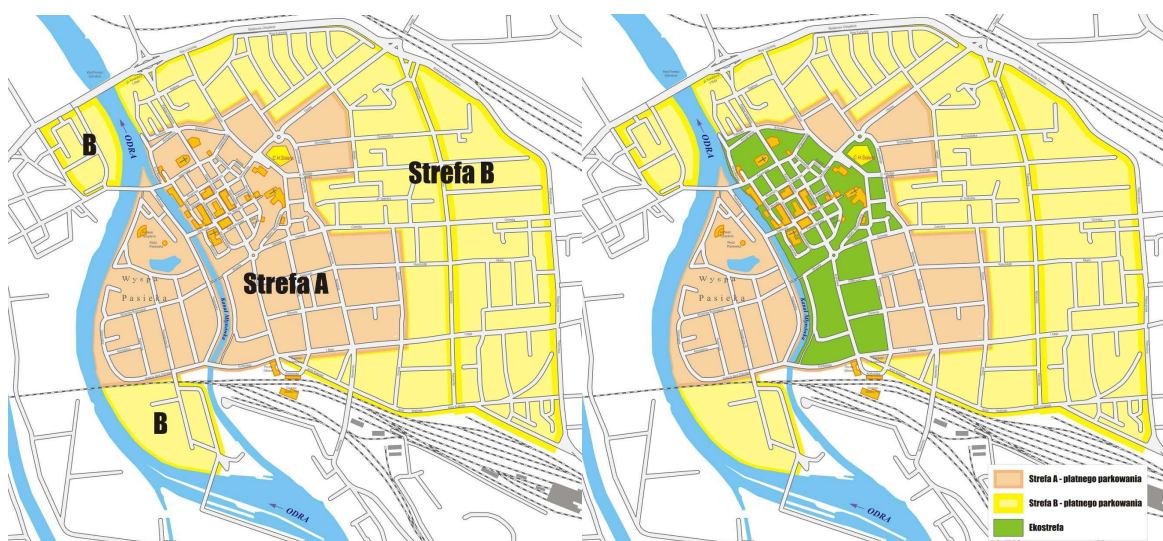
dłuższy czas pomiędzy przyjazdem a odjazdem z miasta. Dlatego też w pobliżu Dworca przewidzieć należy stanowiska postojowe dla autobusów na parkingu za dworcem kolejowym przy ul. Struga lub na parkingu zlokalizowanym na terenach kolejowych przy ul. Armii Krajowej. Dodatkowe miejsca parkingowe dla autobusów wyznaczyć należy: w zajezdni autobusowej PKS przy ul. Fabrycznej oraz na wymienionym powyżej parkingu przy ul. Parkowej w pobliżu Ogrodu Zoologicznego. MZK Opole również świadczyć powinno usługi parkingowe dla autobusów (szczególnie długoterminowe z możliwością serwisowania) w zajezdni przy ul. Luboszyckiej. Zatoki parkingowe krótkiego oczekiwania dla autobusów (na długość 2 pojazdów), służące do wsadzenia i wysadzenia turystów znajdować się powinny na ul. Piastowskiej, Księżąt Opolskich pomiędzy Sądową a Kominka, obok parkingu przy pl. Kopernika oraz na Armii Krajowej w pobliżu Dworca Głównego.



Rys. 8.4. Koncepcja lokalizacji parkingów autobusowych.

## 8.2. Główne zasady polityki parkingowej w Opolu

Odpowiednio ukształtowana i konsekwentnie realizowana polityka parkingowa stanowi także jeden z istotnych elementów efektywnych narzędzi miejskich dla zarządzania transportem w całej aglomeracji. Jej konsekwentna realizacja wpłynie na intensywność ruchu drogowego w mieście.



Rys.8.5. Proponowane strefy parkowania w centrum oraz obszar „ekostrefy”

System parkingów jest istotnym elementem zintegrowanego układu transportu miejskiego, wpływa on znacząco na natężenia ruchu drogowego. Niewłaściwie kształtowany może doprowadzić do całkowitego paraliżu ciasnych ulic śródmieścia. Dlatego też miasta wprowadzają specjalne zasady parkowania stanowiące politykę parkingową. Zapisy głównych zasad polityki parkingowej dla Opola, będącej funkcją przedstawionych wcześniej kierunków rozwoju poszczególnych gałęzi transportu miejskiego podano poniżej.

- W ścisłym centrum - „ekostrefie” zawierającej się w strefie A, gdzie preferencje posiadać będą niezmotoryzowani zmniejsza się ilość miejsc parkingowych, jednocześnie sukcesywnie będą tam podnoszone opłaty za parkowanie, które właśnie w tej strefie osiągać powinny wartość najwyższą. Nie należy lokalizować tam nowych miejsc parkingowych, a 1/10 wszystkich miejsc postojowych powinna być przeznaczona dla osób niepełnosprawnych. Mieszkańcy tej strefy będą mogli skorzystać z obniżonych abonamentów parkingowych wyłącznie dla 1 samochodu na gospodarstwo domowe, możliwość ta nie dotyczy samochodów służbowych i leasingowanych.



- W obszarze przylegającym bezpośrednio do „ekostrefy” planowana jest lokalizacja jednego większego, centralnego parkingu wielopoziomowego (pl. Kopernika) oraz jednego mniejszego przy Filharmonii, na których opłaty za parkowanie powinny kształtować się na poziomie opłat za parkowanie wewnątrz ekostrefy.
- Parkingi wielopoziomowe północny i południowy powinny posiadać opłaty obniżone do wartości niższej niż wysokość opłat w strefie B, w celu zachęcenia kierowców do korzystania z tych obiektów.
- Pozostałe parkingi P+R na obrzeżach strefy płatnego parkowania powinny być bezpłatne, a parkującym tam należy zapewnić korzystną ofertę usług komunikacji miejskiej: atrakcyjną częstotliwość kursowania i atrakcyjną taryfę opłat.
- Rozwijając układ komunikacyjny, Miasto Opole dążyć będzie do dławienia napływu pojazdów z zewnątrz i budowy parkingów P+R na obrzeżach umożliwiając kontynuację podróży sprawnym transportem zbiorowym.
- Miasto Opole wspierać będzie rozwój regionalnego transportu zbiorowego jak również realizację parkingów P+R oraz B+R przy stacjach i dworcach autobusowych w regionie.

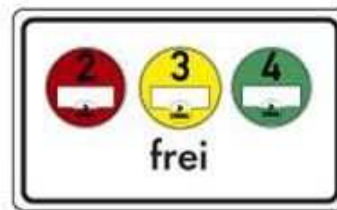
Docelowo, w ścisłym centrum Opolą (obszar wyznaczony ulicami: Rybacką, Kominka, Sienkiewicza, Placem Kopernika, Żeromskiego, Ozimską, Kołłątaja, 1 Maja, Korfantego, Kanałem Młynówka), dodatkowym elementem ograniczania ruchu może być wprowadzenie strefy ekologicznej tzw. ekostrefy. Ekostrefy funkcjonują w wielu miastach Zachodniej Europy, szczególnie w Republice Federalnej Niemiec. Strefy ekologiczne<sup>22</sup> powstały w 2008 roku i są sukcesywnie wprowadzane w kolejnych miastach. Są one oznaczone znakiem strefy z napisem *Umwelt ZONE* pod którym znajduje się tabliczka pokazująca, z jakimi kolorami plaketek mają do niej wstęp dane pojazdy.

<sup>22</sup>

Źródło – [www.moto.pl](http://www.moto.pl)



Tablica wskazująca jakie pojazdy mogą poruszać się w strefie



Rys.8.6. Przykład oznakowania ekostrefy w Berlinie

Strefa ekologiczna - *Umweltzone* to wyznaczona na danym obszarze strefa ekologiczna (*Low Emission Zone*), na obszar której nie mogą wjechać pojazdy niespełniające przyjętej minimalnej normy emisji spalin. Pojazdy oznakowane zostają specjalnymi plakietkami naklejanymi na przednią szybę. Plakietki występują w trzech kolorach: zielonym, żółtym i czerwonym. Przyznawane są one w zależności od daty pierwszej rejestracji i spełnianej normy emisji spalin w momencie produkcji:

- zielona nalepka przysługuje wszystkim pojazdom z silnikiem benzynowym spełniającym co najmniej normę Euro1 lub nowszą, których pierwsza rejestracja odbyła się nie wcześniej, niż 1 stycznia 1993 r., a także pojazdom z silnikiem wysokoprężnym spełniającym normę co najmniej Euro4 lub nowszą, zarejestrowanym nie wcześniej, niż 1 stycznia 2006 r.,
- żółta nalepka przysługuje pojazdom z silnikiem wysokoprężnym spełniającym normę Euro3, zarejestrowanym w latach 2001-2005,
- czerwona nalepka przysługuje pojazdom z silnikiem wysokoprężnym spełniającym normę Euro2, zarejestrowanym w latach 1997-2000 (jednak nie wcześniej, niż 1 stycznia 1997 r. dla aut osobowych oraz 1 października 1996 r. dla pojazdów ciężarowych).

Sam fakt spełniania obu warunków – odpowiedniej normy emisji spalin i daty pierwszej rejestracji nie zwalnia właściciela pojazdu od jej posiadania. Konieczność umieszczenia nalepki spoczywa na wszystkich pojazdach, zarówno zarejestrowanych w danym kraju, jak i zarejestrowanych za granicą. Za brak plakietki w niemieckich miastach, w których wprowadzono ekostrefę, grozi mandat w wysokości 40 euro.

Nalepka ekologiczna zielona jest ważna bezterminowo dla wpisanego danego numeru rejestracyjnego pojazdu na terenie całego kraju. Plakietka żółta i czerwona ważne są tak długo, jak długo pozwalają na to uregulowania stref ochrony środowiska w poszczególnych miastach. Od momentu wprowadzenia strefy ekologicznej niektóre miasta wprowadziły tzw. okres przejściowy z danym terminem końcowym, kiedy mieszkańcy takiej strefy oraz dostawcy, za specjalnymi przepustkami wydawanymi czasowo (maksymalnie do końca obowiązywania okresu przejściowego) na dany pojazd, mogą poruszać się w granicy ekostrefy. Po upływie terminu obowiązywania takiej przepustki oraz zakończeniu obowiązywania przyjętego okresu przejściowego, pojazdy takie mają zakaz wjazdu, jako pojazdy niespełniające założonych minimalnych norm emisji spalin.

Dzięki wprowadzeniu strefy ekologicznej obszar w ścisłym centrum jest dodatkowo chroniony przed zanieczyszczeniami komunikacyjnymi, a ponadto pozytywnym efektem wprowadzenia takiej ekostrefy są:

- ograniczenie ruchu samochodów do niezbędnego minimum,
- „otwarcenie” całej ekostrefy dla pieszych i rowerzystów,
- z powodu ograniczenia wjazdu dla pojazdów nie spełniających określonych norm emisji spalin – przeniesienie części przejazdów do centrum na komunikację zbiorową,
- w początkowym okresie, można też wprowadzić bezpłatne parkowanie dla pojazdów hybrydowych i elektrycznych.

### **8.3. Propozycja zmian zasad płatnego parkowania.**

Proponuje się poszerzenie strefy B płatnego parkowania o 2 nowe obszary ograniczone ulicami:

- Katowicka, Bohaterów Monte Casino, Plebiscytowa, Fabryczna, Armii Krajowej,

- Niemodlińska, Nysy Łużyckiej, ks. Bończyka, Spychalskiego,

Zachętą do pozostawiania samochodów na parkingach P+R oraz parkingach kubaturowych w obszarze centrum ma być możliwość podróżowania komunikacją miejską na podstawie biletu parkingowego bez uiszczania dodatkowych opłat. Zintegrowaną taryfę opłat za parkowanie i przejazd komunikacją miejską podano w tabeli nr 5.4., w rozdziale 5.4.

Opłaty za parkowanie obowiązywać powinny w dni robocze w godzinach od 8 do 17.

W strefie A zaleca się wprowadzić odpłatne parkowanie w soboty między godziną 8 a 14 (można też ograniczyć powyższy zapis tylko do ekostefy).

Według dzisiejszych stawek opłat za parkowanie cena za pierwszą, drugą i trzecią godzinę parkowania w stosunku do ceny biletu jednorazowego obowiązującego w komunikacji miejskiej w Opolu – 2,30 zł, jest nadal korzystniejsza dla podróży do centrum własnym samochodem. Dlatego należy odpowiednio zmienić dotychczasowe stawki parkowania za pierwsze trzy godziny, aby bardziej opłacalne było dojechanie do centrum komunikacją miejską.

Nowością będzie wprowadzenie możliwości opłaty za parkowanie krótkotrwałe – do 20 oraz 40 minut. Ponadto likwiduje się możliwość uiszczania opłat za parkowanie całodzienne, co ma tym bardziej zniechęcić do parkowania długotrwałego w obszarze centrum. Zaleca się także likwidację abonamentów miesięcznych na strefę A oraz wprowadzenie dodatkowo półrocznych zryczałtowanych abonamentów dla mieszkańców strefy.

W tabeli nr 8.1. zaproponowano nowe wysokości opłat za parkowanie. Przepisy ustawy, wskazane poniżej determinują maksymalną wysokość opłat za parkowanie

**Dz.U.07.19.115**

2007.02.27	zm.
2007.11.03	zm.
2008.04.15	zm.
2008.12.24	zm.

2009.02.20	zm.
2009.02.27	zm.
2009.03.24	zm.
2009.06.08	zm.
2009.10.31	zm.
2010.07.17	zm.
2010.09.04	zm.

Istnieją późniejsze wersje tekstu

#### USTAWA

z dnia 21 marca 1985 r.

#### o drogach publicznych<sup>1)</sup>

(tekst jednolity)

**Art. 13b.** 1. Opłatę, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, pobiera się za parkowanie pojazdów samochodowych w strefie płatnego parkowania, w wyznaczonym miejscu, w określone dni robocze, w określonych godzinach lub całodobowo.

2. Strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.

3. Rada gminy (rada miasta) na wniosek wójta (burmistrza, prezydenta miasta), zaopiniowany przez organy zarządzające drogami i ruchem na drogach, może ustalić strefę płatnego parkowania.

#### 4. Rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania:

1) ustala wysokość stawek opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, z tym że opłata za pierwszą godzinę parkowania pojazdu samochodowego **nie może przekraczać 3 zł**;

2) może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla niektórych użytkowników drogi;

3) określa sposób pobierania opłaty, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1.

5. Stawki opłat, o których mowa w art. 13 ust. 1 pkt 1, mogą być zróżnicowane w zależności od miejsca parkowania. **Przy ustalaniu stawek uwzględnia się progresywne narastanie opłaty przez pierwsze trzy godziny parkowania, przy czym progresja nie może przekraczać powiększenia stawki opłaty o 20 % za kolejne godziny w stosunku do stawki za poprzednią godzinę parkowania. Stawka opłaty za czwartą godzinę i za kolejne godziny parkowania nie może przekraczać stawki opłaty za pierwszą godzinę parkowania.**



Tabela 8.1. Propozycja nowych stawek opłat za parkowanie w strefach A i B w Opolu.

Czas parkowania [h]	Strefa A				Strefa B			
	Obecna stawka [PLN]	Stosunek do ceny biletu [%]	Proponowana stawka [PLN]	Stosunek do ceny biletu [%]	Obecna stawka [PLN]	Stosunek do ceny biletu [%]	Proponowana stawka [PLN]	Stosunek do ceny biletu [%]
za pierwsze 20 min.	--	--	1,00	43	--	--	1,00	43
za drugie 20 min.	--	--	1,00	43	--	--	0,50	21
za pierwszą godzinę	2,00	87	3,00	130	1,00	43	2,00	87
za drugą godzinę	2,40	104	3,50	152	1,20	52	2,00	87
za trzecią godzinę	2,80	122	4,00	174	1,40	61	2,00	87
za każdą kolejną godzinę	2,00	-	3,00	130	1,00	-	2,00	87

Pozostała taryfa opłat może wyglądać następująco:

Dla strefy A

- każda następna godzina (po trzeciej) – 3,00 zł,
- miesięczna opłata abonamentowa – 250,00 zł,
- miesięczna opłata za zastrzeżone stanowisko postojowe (koperta) – 500,00 zł,
- półroczna zryczałtowana opłata parkingowa dla mieszkańców strefy (dotyczy jednego samochodu na gospodarstwo domowe) – 100,00 zł,
- roczna zryczałtowana opłata parkingowa dla mieszkańców strefy (dotyczy jednego samochodu na gospodarstwo domowe) – 150,00 zł,

Dla strefy B

- każda następna godzina (po trzeciej) – 2,00 zł,
- miesięczna opłata abonamentowa – 175,00 zł,
- miesięczna opłata za zastrzeżone stanowisko postojowe (koperta) – 320,00 zł,
- półroczna zryczałtowana opłata parkingowa dla mieszkańców strefy – 70,00 zł,
- roczna zryczałtowana opłata parkingowa dla mieszkańców strefy – 100,00 zł,

Wspólne, jednolite opłaty dla stref A oraz B:

- roczna zryczałtowana opłata parkingowa za parkowanie w innych miejscach niż oznakowane tabliczką T-29 dla osób niepełnosprawnych posiadających karty parkingowe, wydane na podstawie odrębnych przepisów – 10,00 zł,
- opiekunów prawnych osób niepełnosprawnych, małoletnich lub ubezwłasnowolnionych posiadających karty parkingowe na podstawie odrębnych przepisów – 10,00 zł.

Parkowanie przez cały dzień – 9 godzin, nie będzie atrakcyjne ekonomicznie (odpowiednio 28,50 zł w strefie A i 18 zł w strefie B), a wprowadzenie dodatkowo parkowania do 20 i 40 minut pozwoli na zwiększenie rotacji i zachęci do parkowania na parkingach P+R oraz parkingach kubaturowych (o niższej stawce) i korzystania z oferty transportu publicznego w dojazdach do ścisłego centrum.

Zmniejszenie ilości parkujących samochodów oraz uspokojenie ruchu w ścisłym, zabytkowym centrum miasta ma na celu stworzenie nowej jakości przestrzeni publicznych, przyjaznych dla pieszych i rowerzystów, co skutkować ma wzrostem atrakcyjności przebywania w centrum miasta i wzrostem jego wartości pod względem społecznym, kulturalnym i rekreacyjnym.

Równoległe działania takiej jak poprawa sprawności transportu zbiorowego, budowa systemu parkingów P+R i kubaturowych na obrzeżach centrum, zintegrowany bilet parkingowy upoważniający do podróży komunikacją miejską, złagodzą reperkusje związane z wprowadzaniem restrykcji parkingowych, podwyższonych opłat oraz wyłączeniem części strefy Śródmieścia z ruchu.