

1. Diagnoza stanu

1.1. Dane ogólne:

- Powierzchnia – 48 ha, co stanowi 0,4 % powierzchni miasta
- Liczba mieszkańców – 2737 (dane z 2003 r.), co stanowi 0,8 % ludności miasta
- Liczba obiektów wpisanych do rejestru zabytków – 15
- Liczba osób prowadzących działalność gospodarczą – 812
- Liczba innych przedsiębiorców (spółki różnego typu) - 260

1.2. Charakterystyka sytuacji i zachodzących procesów

Tereny wzdłuż ul. 1 Maja, Wolskiej i Młyńskiej oraz wokół Placu Bychawskiego i Placu Dworcowego, które niegdyś tworzyły osadę Piaski na drodze z Lublina do Bychawy (?), zostały w pełni zurbanizowane w następstwie budowy linii kolejowej i dworca PKP ponad 150 lat temu. Tradycją carską było lokalizowanie dworców w pewnej odległości od centrum miasta, co wynikało z wielu przyczyn i redukowało znaczenie kolei w życiu miast. W Lublinie dworzec kolejowy spowodował ożywienie inwestycyjne wzdłuż ulicy 1go Maja (nazwa ulicy jest przedwojenna), która w ciągu XIX i w początkach XX wieku uzyskała zwarte pierzeje kamienic i budynków administracyjnych. W latach 70tych ubiegłego wieku wiele z tych kamienic poddano tzw. modernizacji, polegającej na likwidacji detalu architektonicznego. W efekcie, pomimo korzystnego odnowienia kilku elewacji, ulica sprawia wrażenie monotonnej i szarej. Plac Bychawski i Plac Dworcowy prezentują niezbyt kompletną kompozycję przestrzenną, z kilkoma budynkami o wyraźnych walorach architektonicznych (w tym niedawno odnowiony budynek dworca kolejowego), natomiast pozostałe ulice (Wolska, Młyńska, Dworcowa) utraciły jakikolwiek charakter urbanistyczny i prezentują „wynikową” przestrzeń zdefiniowaną przez obiekty mniej lub bardziej tymczasowe lub przypadkowe.

Niska jakość przestrzenna objęta się negatywnie na jakości relacji gospodarczych i społecznych. Niski poziom bezpieczeństwa publicznego rzutuje negatywnie na opinii o wiarygodności lokalnego biznesu i o jego odległości od „szarej strefy”. Mieszkańcy dzielnicy, w znacznym stopniu uczestniczący w jej życiu gospodarczym podporządkowują mu swoje potrzeby i wymogi. Jest to obszar niemal całkowicie pozbawiony zieleni przydomowej. Trudny problem tzw. „marginesu społecznego” jest tu zwielokrotniony dużą liczbą przybyszów z innych miast, zatrzymujących się w rejonach dworca. W ciągu ostatnich lat transformacji gospodarczej wszelkie formy transportu zbiorowego pozostawały w cieniu dynamicznego rozwoju motoryzacji prywatnej. Pogłębiał się stan zużycia taboru i infrastruktury przewoźników zbiorowych, malała ich rentowność, a decyzje strukturalne delegujące czytelnie zakresy odpowiedzialności nie zostały dotychczas podjęte. W efekcie trudno rola inwestycyjna wiodących przewoźników zbiorowych (PKP i PKS) jest trudna do przewidzenia, ale ich potrzeby inwestycyjne w zakresie infrastruktury (w tym dworców) są znaczne. Renowacja zabytkowego budynku dworca kolejowego zakończona w 2002 roku i trwająca stopniowa modernizacja urządzenia peronów jest inwestycją, która w takich warunkach zasługuje na szczególne uznanie.

Dzielnica jest w trakcie zasadniczej przebudowy układu komunikacyjnego. Pierwszy odcinek tzw. „trasy Zielonej” między rondem „na Klinie” i Aleją Piłsudskiego jest bliski ukończenia. Przygotowywana jest budowa drugiego odcinka tej trasy, równoległe do ul. Młyńskiej wzdłuż granicy Parku Ludowego. Jej dalszy przebieg na południe zapewni połączenie z dwupasmowym układem ulic łączących z kierunkami wylotowymi na Rzeszów i Kraśnik oraz na Przemyśl i Bychawę. Połączenie na zachód, z ulicą Muzyczną i Głębką zapewnią dobry dostęp rejonu dworca z zachodniej części miasta. Zmiany te zapewnią dużo lepszą dostępność dzielnicy i zredukują uciążliwość nadmiernego ruchu kołowego w nieregularnym układzie ulic.

Zmiany te są w zgodzie z ustaleniami studium uwarunkowań i kierunków rozwoju Lublina, które przewidują stworzenie w tym miejscu węzła naziemnej komunikacji zbiorowej (z wahadłowym połączeniem mikrobusem z przyszłym portem lotniczym), umożliwiającego sprawną zmianę środków transportu i ofertę połączeń o różnym zasięgu. Dzięki temu wzrośnie komplementarność połączeń autobusowych i kolejowych, a cały obszar regionu uzyska lepszą dostępność do „reszty świata”. Funkcja węzła komunikacji zbiorowej stwarza szansę na równoległy rozwój infrastruktury biznesu (banków, pośrednictwa, doradztwa i przedstawicielstw firm i grup kapitałowych), przy wykorzystaniu atutu dobrych połączeń.

1.3. Diagnoza stanu – tabela zbiorcza

	Aspekty przestrzenne i ekologiczne	Gospodarka	Aspekty społeczne
Mocne strony	<ul style="list-style-type: none"> • dobra lokalizacja dla połączeń regionalnych i ponad-regionalnych • bliskość centrum miasta • możliwości znaczących przekształceń tkanki miejskiej dla nowych inwestycji • zaawansowana renowacja i modernizacja dworca PKP • rozpoczęta budowa Trasy Zielonej • ustalenia Studium Uwarunkowań... sprzyjające zmianom 	<ul style="list-style-type: none"> • obszar o długiej tradycji aktywności gospodarczej • rosnący udział oferty usług biznesowych • żywotność drobnej przedsiębiorczości • lokalizacja Międzynarodowych Targów Wschodnich • znaczący potencjał gruntów do zagospodarowania • istniejące kontakty gospodarcze wschód – zachód 	<ul style="list-style-type: none"> • skłonność mieszkańców do dostosowania się wymogom gospodarczym • silna reprezentacja drobnej, rodzinnej przedsiębiorczości • duże poczucie więzi sąsiedzkich wśród mieszkańców i wśród przedsiębiorców • aspiracje społeczne dla poprawy prestiżu miasta
Słabe strony	<ul style="list-style-type: none"> • niepełnosprawne połączenia komunikacyjne z centrum miasta (układ drogowy i komunikacja publiczna) • wysoki stopień chaotyczności w zainwestowaniu terenów • brak wykorzystania funkcji dworców (PKP i PKS) dla rozwoju potencjału gospodarczego • niska estetyka przestrzeni przydworcowej tworząca zły wizerunek miasta w oczach przyjezdnych • <u>brak planu miejscowego</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • niski standard obsługi podróżnych na dworcu PKS • brak komplementarności („intermodalnej”) środków transportu publicznego (kłopotliwe przesiadki między dworcem na Podzamczu a dworcem PKP) • niski poziom rozwoju usług dla podróżnych (brak hotelu, gastronomii itp.) • brak atrakcyjnej oferty dla mieszkańców regionu 	<ul style="list-style-type: none"> • niska ocena prestiżu lokalizacji w mieście • ograniczona dostępność dla niepełnosprawnych • wyparcie mieszkańców w znaczącej części tkanki miejskiej obszaru • podatność na „import” okazjonalnych zjawisk przemocy i wandalizmu i związane z tym obniżenie bezpieczeństwa publicznego

Szanse	<ul style="list-style-type: none"> wykształcenie regionalnego („intermodalnego”) centrum komunikacji zbiorowej (PKP,PKS, mikrobusy, MPK i inni) poprawa połączeń drogowych między dzielnicami Lublina powstanie atrakcyjnego kompleksu zabudowy nowego centrum w oparciu o nowy plan miejscowy dostosowany do aspiracji rozwojowych rozładowanie problemów parkingowych centrum miasta dzięki przeniesieniu części instytucji biznesowych w rejon nowego centrum wzrost rangi Lublina w kontaktach UE z Ukrainą (potencjalnie też z Białorusią) 	<ul style="list-style-type: none"> powstanie kompleksu usług <u>regionalnych</u> (centrum II) w oparciu o centrum węzła komunikacyjnego rozwój ośrodka usług dla biznesu o zasięgu euro-regionalnym porozumienie inwestorów prywatnych i publicznych na rzecz przekształceń zabudowy (konsorcjum?) baza dla rozwoju kontaktów gospodarczych ze Wschodem wzrost wartości nieruchomości wraz z nowymi perspektywami rozwoju wzrost rangi Międzynarodowych Targów Wschodnich 	<ul style="list-style-type: none"> perspektywa powstania znaczącej liczby miejsc pracy dla osób o wysokich i średnich kwalifikacjach poprawa bezpieczeństwa publicznego wzrost zamożności właścicieli nieruchomości i mieszkańców zatrudnionych w lokalnym biznesie poszerzenie zakresu oferty Lublina dla mieszkańców regionu i poprawa współdziałania ośrodków w obszarze „aglomeracji” i województwa powstanie szerokiego porozumienia wspierającego zmiany
Zagrożenia	<ul style="list-style-type: none"> marginalizacja środków komunikacji zbiorowej w scenariuszu rozwoju miasta i regionu utrwalenie chaotyczności i tymczasowości zabudowy przedłużający się brak regulacji planistycznych dla dzielnicy rozwiązania komunikacyjne sprzyjające izolacji dzielnicy (np. wiadukt na Trasie Zielonej) trudności w wypracowaniu uzgodnień dla zmian własnościowych gruntów (spowolnienie realizacji zamierzeń) 	<ul style="list-style-type: none"> redukowanie działalności gospodarczej we wschodniej Polsce i w Lublinie zaniechanie rozwoju ze względu na zbyt wysokie koszty rozbudowy infrastruktury brak współdziałania inwestorów wywołujący niedostateczną kumulację kapitałów inwestycyjnych i wzrost ryzyka zbyt niska konkurencyjność Lublina wobec innych ośrodków wschodu UE 	<ul style="list-style-type: none"> narastanie zagrożeń dla bezpieczeństwa publicznego narastanie bierności podmiotów gospodarczych na rzecz aktywności „szarej strefy” dalsze wyludnienie strefy wokół dworca izolowanie rejonu dworca z życia miasta („strefa dla przyjezdnych”) trwale i pogłębiające się pogorszenie wizerunku miasta

1.4. **Wnioski**

1.4.1. Rejon dworca PKP kwalifikuje się do objęcia programem rewitalizacji z uwagi na wysoki stopień zużycia dotychczasowego zainwestowania, chaotyczności zabudowy i ograniczoną dostępność obszaru z terenów miasta i regionu, co podważa funkcjonowanie podstawowej funkcji dzielnicy i ogranicza jej rozwój. Niskie parametry jakości przestrzeni powodują obniżenie bezpieczeństwa publicznego, a tym samym gorsze warunki dla działalności gospodarczej i degradację społeczną.

1.4.2. Kluczowym warunkiem otwierającym możliwości rozwoju dzielnicy jest jej połączenie drogowe z centrum Lublina i z układem drogowym we wszystkich kierunkach relacji regionalnych. To umożliwi wytworzenie węzła komunikacyjnego o zasięgu

dostosowywanym do realnych potrzeb, a nie ograniczonym względami technicznymi. W wymiarze przestrzennym oznacza to zakończenie budowy Trasy Zielonej i budowę połączenia z ulicą Głęboką z nowym mostem na Bystrzycy.

- 1.4.3. Przekształcenia obsługi komunikacyjnej dzielnicy muszą wpłynąć także na zmiany w jej zabudowie. Ochrona wykształconego historycznie układu zabudowy i wykształcenie uporządkowanej zabudowy wzdłuż nowych ciągów ulicznych wymaga opracowania planu miejscowego oferującego wysokie standardy przestrzenne i funkcjonalne dla nowej zabudowy i likwidującego kolizje przestrzenne.
- 1.4.4. Omawiany teren powinien być objęty programem kompleksowych badań nad historią miasta, (wg opisu we wniosku 1.3.6. rozdziału „Stare Miasto”), a w tym także programem badań archeologicznych w miarę możliwości wyprzedzających proces przekształceń.
- 1.4.5. Problem poprawy standardów mieszkań w starej zabudowie dzielnicy jest tu równie poważny jak w śródmieściu i porównywalny z sytuacją w rejonie ul. Zamojskiej i na Czwartku. Poprawa standardów użytkowych mieszkań wraz ze wspieraniem renowacji zasobów mieszkaniowych jest niezbędnym obszarem interwencji programowych. Na podstawie wielostronnych uzgodnień plan miejscowy powinien zdefiniować udział funkcji mieszkalnych i poprawę ich standardu, Obecnie są one z jednej strony wypierane przez działalność gospodarczą, a z drugiej ulegają redukcji z powodu uciążliwości ruchu i obniżenia bezpieczeństwa, a te przyczyny powinny zaniknąć.
- 1.4.6. Wobec znacznej skali problemów społecznych w dzielnicy działania priorytetowe powinny dotyczyć poprawy bezpieczeństwa publicznego, a w tym także uzupełnienia infrastruktury społecznej – między innymi tworzenia warunków do rekreacji dla wszystkich grup wiekowych i uprawiania sportu (zwłaszcza dla młodzieży), rozwinięcia oferty kulturalnej i edukacyjnej (biblioteka, ośrodek kultury, ośrodek działań samopomocowych, świetlice socjoterapeutyczne)
- 1.4.7. Dla przekształceń zabudowy należy przyjąć zasadę zachowania wszystkich działających dotychczas w dzielnicy podmiotów gospodarczych. Zmiany zainwestowania powinny być poddawane procesowi uzgodnień zainteresowanych stron i negocjacji warunków (lokalizacyjnych, inwestycyjnych itp.).
- 1.4.8. Obsługa węzła komunikacji zbiorowej i powstanie centrum obsługi biznesu wywołać powinno zjawisko „turystyki biznesowej”, która funkcjonuje już obecnie w skali międzynarodowego mikrobiznesu i w oparciu o niemal koczownicze standardy. Zjawisko to należy traktować jako zwiastun poważniejszych relacji gospodarczych, wymagających lepszej bazy noclegowej i wyższych standardów obsługi.
- 1.4.9. Dzięki lokalizacji Konsulatu Ukrainy, uwzględniającej powyżej opisane zjawisko stworzono warunki do wytworzenia międzynarodowego charakteru centrum obsługi biznesu, z specjalizacją w handlu we wschodnimi sąsiadami UE. Jest to jedna z najpoważniejszych szans Lublina na zdobycie prawdziwie metropolitalnej funkcji gospodarczej. Powodzenie w tym zakresie zależy od jakości rozwiązań przestrzennych.

1.4.10. Realizacja przebudowy rejonu dworca PKP może być realizowana w dwóch możliwych scenariuszach:

- jako duże przedsięwzięcie inwestycyjne prywatno-publicznego konsorcjum regulowane (podobnie jak dla Podzamcza) umową cywilno-prawną zawartą na podstawie koncepcji architektoniczno-przestrzennej o skalkulowanych kosztach realizacji (przy czym, z uwagi na współzależność rozwiązań transportu zbiorowego, może to być ten sam podmiot prawny, realizujący równolegle przebudowę dwóch obszarów)
- jako ewolucyjny proces przekształceń regulowany zapisami planu miejscowego, a uruchomiony dzięki inwestycjom publicznym w przebudowę układu komunikacyjnego i w poprawę bezpieczeństwa publicznego.

Wybór scenariusza zależy będzie od woli i możliwości podejmowania zobowiązań przez główne zainteresowane strony (miasto, PKP, PKS i inne duże firmy przewozowe, instytucje obsługujące biznes i inni)

2. Cele i działania Programu dla rejonu dworca PKP

W świetle powyższych stwierdzeń cele i działania Programu Rewitalizacji dla omawianego obszaru określono następująco:

Cel główny	Stworzenie międzynarodowej strefy obsługi dla relacji wschód-zachód przy wykorzystaniu istniejących i projektowanych rozwiązań różnorodnych form transportu zbiorowego i indywidualnego
<i>Komentarz: Jeżeli Lublin ma wykorzystać historyczną szansę płynącą z integracji europejskiej i z procesu demokratyzacji Ukrainy, a w przyszłości być może Białorusi i innych krajów WNP, konieczne jest zorganizowanie stosownego zaplecza logistycznego dla relacji wschód-zachód w gospodarce, w kulturze, w nauce i w innych dziedzinach życia. Tereny wokół dworca PKP oferują do tego celu stosowne połączenia kolejowe, potencjał rozwoju innych, komplementarnych połączeń i możliwość kształtowania nowej zabudowy oraz renowacji istniejącej tkanki miejskiej, zapewniając nowoczesne standardy użytkowe. Jest to w istocie tworzenie zupełnie nowej oferty, która ma uzasadnienie w aspiracjach Lublina do rangi metropolii.</i>	

Cel operacyjny 1.	Rozwój funkcji ważnych dla rangi Lublina w regionie, w Polsce i w Europie	Aktorzy: banki, instytucje finansowe, doradztwa gospodarcze, regionalni przedstawiciele przewoźników krajowych i międzynarodowych, samorzady z regionu, administracja publiczna, przedstawicielstwa dyplomatyczne, samorzady gospodarcze, służby konserwatorskie,
Działanie 1.1.	<i>Prowadzenie i publikowanie badań dotyczących historii i współczesności Lublina (analogicznie do działania 2.1 dla Starego Miasta – także dla promocji miasta jako ośrodka kontaktów wschód – zachód i dla oceny walorów przestrzennych i historycznych dzielnicy)</i>	
Działanie 1.2.	<i>Podnoszenie standardu usług transportu zbiorowego różnego typu i zasięgu (w tym modernizacja dworca autobusowego i zapewnienie ciągłości połączeń z przyszłym portem lotniczym)</i>	
Działanie 1.3.	<i>Tworzenie międzynarodowej strefy obsługi logistycznej dla relacji wschód-zachód</i>	

Cel operacyjny 2	Poprawa obsługi komunikacyjnej i technicznej	Aktorzy: przedsiębiorstwa przewozowe miejskie i regionalne, Miasto Lublin, służby i przedsiębiorstwa komunalne, inwestorzy,
Działanie 2.1.	<i>Budowa nowych połączeń komunikacyjnych zapewniających dostępność dzielnicy w skali miasta (Trasa Zielona, przedłużenie ul. Muzycznej)</i>	
Działanie 2.2.	<i>Modernizacja pozostałej sieci ulicznej wraz z uzbrojeniem podziemnym (w tym</i>	

	<i>likwidacja sieci napowietrznych SN i WN, modernizacja trakcji trolejbusowej z jej podwieszeniem na słupach, nie na budynkach, rozbudowa telekomunikacji hi-tech)</i>
Działanie 2.3.	Zapewnienie miejsc parkingowych stosownie do skali i charakteru potrzeb
Działanie 2.4	Udostępnienie dzielnicy dla komunikacji rowerowej o zasięgu miejskim

Cel operacyjny 3	Poprawa zagospodarowania przestrzennego dzielnicy	Aktorzy: właściciele i inwestorzy, służby konserwatorskie, Miasto Lublin
Działanie 3.1.	Poprawa bezpieczeństwa publicznego	
Działanie 3.2.	Remonty elewacji i dachów budynków zgodnie z wymogami konserwatorskimi i uwarunkowaniami krajobrazu miasta – w tym: przywracanie starej zabudowie wystroju historycznego i podnoszenie jakości przestrzeni publicznych	
Działanie 3.3.	Uzupełnienie zabudowy dzielnicy (zgodnie z planem miejscowym)	
Działanie 3.4.	Pielęgnacja i wprowadzanie zieleni przyulicznej, publicznej i przydomowej	

Cel operacyjny 4	Poprawa środowiska zamieszkania i warunków życia	Aktorzy: właściciele i administratorzy nieruchomości, miasto, Rada Osiedla, służby konserwatorskie, organizacje pozarządowe, mieszkańcy, inwestorzy prywatni,
Działanie 4.1.	Poprawa standardów użytkowych mieszkań	
Działanie 4.2.	Rozwój infrastruktury społecznej dla potrzeb mieszkańców (modernizacje szkół i innych obiektów użyteczności publicznej, tworzenie placów zabaw itp.)	
Działanie 4.3	Pomoc dla ludzi w szczególnie trudnej sytuacji (wychodzenie z bezdomności, długotrwałe bezrobocie, wychodzenie z uzależnień)	
Działanie 4.4.	Renowacja (lub jej wspieranie) części mieszkalnej kamienic (jako likwidowanie bariery ekonomicznej dla renowacji budynków mieszkalnych lub mieszkalno-usługowych – wprowadzanie rozwiązań systemowych wypracowanych na Starym Mieście)	

Wymienione wyżej działania wraz z odwołaniem do celu operacyjnego stanowią podstawę uznania projektów i zadań inwestycyjnych jako odpowiadających wymogom Programu. **Projekt lub zadanie inwestycyjne jest zgodne z Lokalnym Programem Rewitalizacji dla Rejonu dworca PKP jeżeli zlokalizowany jest w granicach tego obszaru, a ponadto dotyczy realizacji co najmniej trzech z powyższych działań, zakwalifikowanych do co najmniej dwóch celów operacyjnych.**

Niezależnie od powyższego ustalenia, w rozdziale 4. zawarto spis projektów i zadań inwestycyjnych możliwych do określenia wraz z ich charakterystyką.

3. Przygotowanie do realizacji Programu dla rejonu dworca PKP

3.1. Dla potrzeb monitoringu programu oraz dla opracowania planu miejscowego konieczne jest opracowanie **inwentaryzacji urbanistycznej** w granicach całego odnośnego obszaru programowego. Proces zbierania informacji powinien być możliwie uspołeczniony, a w szczególności powinien uwzględniać kontakty z lokalnymi przedsiębiorstwami (w celu ochrony ich aktywności w trakcie przekształceń) i z mieszkańcami. Zakres inwentaryzacji powinien obejmować następujące tematy:

- Aktualny stan własnościowy gruntów z identyfikacją nieruchomości o trudnej lub niewyjaśnionej sytuacji prawnej
- Zestawienie danych dotyczących powierzchni użytkowych kamienic, powierzchni mieszkaniowych i usługowych, liczby mieszkań, mieszkańców i podmiotów gospodarczych,
- Informacja o charakterze i specyfice podmiotów gospodarczych, społecznych, kulturalnych i innych oraz o stałych miejscach pracy jakie one tworzą – szczególnie

zaś o podmiotach i kupcach handlujących na targowiskach, w kioskach i innych tymczasowych formach prowadzenia handlu

- Informacja o poziomie czynszów mieszkaniowych i usługowych oraz opłat targowych, a w miarę możliwości o rentowności podmiotów gospodarczych, o cenach nieruchomości i innych aspektach ekonomicznych
- Informacja na temat prac renowacyjnych i innych inwestycji prowadzonych od 1990 roku
- Inwentaryzacja zieleni
- Aktualny stan badań historycznych, architektonicznych i archeologicznych dla budynków, posesji, kwartałów, i całego zespołu (opracowane w porozumieniu ze służbami konserwatorskimi) i wytyczne do dalszych badań
- Aktualna dokumentacja fotograficzna obszaru, wraz z dostępnym i reprezentatywnym dossier zdjęć archiwalnych.

3.2. Opracowanie **planu miejscowego** dla obszaru określonego w odnośnym załączniku graficznym przy zastosowaniu rozszerzonych konsultacji społecznych (prowadzonych na etapie selekcji lub oceny propozycji ustaleń). Zakres ustaleń planów powinien obejmować:

- Docelowy układ komunikacyjny zapewniający dobre połączenia z miejskim i regionalnym układem drogowym
- Wymogi dotyczące jakości przestrzennej i standardów funkcjonalnych dworca autobusowego po modernizacji
- Charakter zabudowy nowo zdefiniowanych obszarów zabudowy z określeniem funkcji, linii i gabarytów zabudowy i warunków zaspokojenia potrzeb parkingowych
- Charakter zabudowy działek i kwartałów zagospodarowanych zgodnie z tradycją historyczną (z wyszczególnieniem obiektów zabytkowych i specyficznych elementów zagospodarowania)
- Wymogi konserwatorskie o dokładności odpowiadającej aktualnemu stanowi wiedzy i wymogi związane ze wskazanym zakresem i trybem uzupełnienia stanu badań
- Charakterystyka formy i materiałów pokrycia dachów oraz ograniczenie ilości, wielkości i charakteru lukarn i/lub okien połaciowych
- Wytyczne dotyczące kształtowania elewacji (w tym wymogi dotyczące szyldów, tablic pamiątkowych itp.)
- Zasady rozwiązywania gospodarki odpadami i innymi urządzeniami obsługi kwartałów zabudowy (lokalizacje śmietników, innych urządzeń technicznych)
- Ustalenia dotyczące zagospodarowania przestrzeni wewnątrz blokowych z określeniem charakteru użytkowania, minimalnych wymogów powierzchni biologicznie czynnej, zieleni przydomowej i urządzeń dla mieszkańców

Plan miejscowy powinien zawierać pełny zakres ustaleń realizacyjnych potrzebnych inwestorom dla każdego z kwartałów osobno. Tekst ustaleń realizacyjnych i rysunek planu dla każdego kwartału (i dla wnętrz urbanistycznych, jeśli to potrzebne) powinien być integralnie połączony w edycji planu i zrozumiały bez dodatkowych interpretacji. W tej skali należy też prowadzić tok konsultacji prac projektowych. Ustalenia ogólne nie powinny zawierać informacji istotnych dla przygotowania inwestycji, a jedynie umożliwić koordynację realizacji planów i określać zasady rozstrzygania sporów lub innych kwestii przestrzennych nie zdefiniowanych w zasadniczej części planu.

3.3. **Analiza lokalnej sytuacji społecznej** dokonana dla określenia skali i charakteru problemów społecznych, zdefiniowania postaw mieszkańców wobec perspektyw zmian, ich oczekiwań i własnej aktywności w zakresie uczestnictwa w rewitalizacji, a także potrzeb i metod skutecznej pomocy osobom potrzebującym wsparcia z poszanowaniem ich prywatności i poczucia godności. Celem tej analizy jest też zdefiniowanie zagrożeń dla bezpieczeństwa publicznego i określenie metod zapobiegania zjawiskom patologicznym. Wnioski z analizy mogą dotyczyć nowych projektów, rozszerzenia zakresu projektów już zdefiniowanych lub też metod pracy nad projektami na każdym etapie ich wdrażania.

4. Zidentyfikowane projekty do realizacji w latach 2005-2008

Wymienione w tym punkcie projekty mogą być realizowane przed realizacją ustaleń planu miejscowego.

Projekt D.1. Budowa Trasy Zielonej – etap I – od Alei Piłsudskiego wzdłuż południowej granicy Parku Ludowego, jako kontynuacja inwestycji z lat 2000-2004 – przesądza o poprawie dostępności dzielnicy realizując działanie 2.1. i umożliwiając realizację działań 1.2, 1.3, 2.2. i 2.3. Realizatorem projektu i beneficjentem wsparcia będzie miasto Lublin (o ile nie zostanie powołany inny podmiot do realizacji przekształceń). Szacowany koszt projektu wynosi 43,5 mln PLN, a jego realizacja jest przewidywana w latach 2006-08.

Projekt D.2. Budowa przedłużenia ul. Muzycznej wraz z mostem na Bystrzycy jako inwestycja towarzysząca II etapowi budowy Trasy Zielonej (Projekt J.2.) - przesądza o poprawie dostępności dzielnicy od strony zachodnich dzielnic miasta, realizując działanie 2.1. i umożliwiając realizację działań 1.2, 1.3, 2.2. i 2.3. Realizatorem projektu i beneficjentem wsparcia będzie miasto Lublin (o ile nie zostanie powołany inny podmiot do realizacji przekształceń). Szacowany koszt projektu wynosi 20 mln PLN, a jego realizacja jest przewidywana od 2008 roku

Projekt D.3. Modernizacja dworca autobusowego przy ulicy Młyńskiej – jest to projekt kluczowy dla stworzenia węzła obsługi transportu zbiorowego i dla budowania warunków dla rozwoju dzielnicy. Jest możliwy do rozpoczęcia po zrealizowaniu projektów D.1 i D.2. Realizuje działania 1.2., przyczyniając się też do realizacji działań 1.3. i 3.1. Realizatorem projektu i beneficjentem wsparcia będzie Miasto Lublin lub podmiot powołany do realizacji przekształceń w ścisłym uzgodnieniu z PKS, MPK i innymi firmami przewozowymi. Koszt projektu zostanie oszacowany w trakcie jego przygotowania i w wyniku uzgodnień z przewoźnikami, a jego realizacja jest przewidywana od 2008 roku

Projekt D.4. Rozszerzenie systemu monitoringu kamer policyjnych w rejonie dworca PKP – realizuje przede wszystkim działanie 3.1, ale też 1.2, i 4.3. Realizatorem projektu (i beneficjentem funduszy strukturalnych) jest Miasto Lublin we współpracy z Policją. Projekt dotyczy zainstalowania kamer monitorujących w lokalizacjach wskazanych przez policję, oraz zapewnienia ich stałej obsługi wraz ze stworzeniem systemu szybkiego reagowania na objawy zagrożenia bezpieczeństwa. Efektem projektu ma być spadek przestępczości i wzrost poczucia bezpieczeństwa publicznego a także znaczące ograniczenie przestępczości nieletnich. Szacowany koszt projektu wynosi 215 TYS.PLN, a jego realizacja jest przewidywana od 2006 roku

Projekty, których realizacja została opóźniona w stosunku do podanych wyżej terminów automatycznie przechodzą do realizacji w następnym okresie programowania (2007-13)
Uzupełnianie listy projektów jest możliwe pod warunkiem spełnienia warunków określonych punkcie 2. Cele i działania Programu dla rejonu dworca PKP

5. Projekty przygotowywane do realizacji w dalszej kolejności (na lata 2007-2013 i dalej)

Projekt D.5. Poprawa przestrzeni publicznych i przywracanie wystroju architektonicznego zabudowy wzdłuż ul. 1go Maja – jest związany z poprawą wizerunku dzielnicy i realizuje działania 2.2, 2.4, 3.1,3.2, 3.4 oraz ewentualnie 3.3, 4.1, 4.2 i 4.4. Koordynatorem projektu i beneficjentem wsparcia będzie podmiot powołany do tego celu lub Miasto Lublin, działając we współpracy z właścicielami gruntów i przedsiębiorcami, Radą osiedla i mieszkańcami. Zakres prac i koszt projektu można będzie określić na podstawie planu miejscowego i koncepcji projektowej.

Projekt D.6. Budowa międzynarodowego centrum obsługi relacji wschód-zachód – na podstawie wprowadzonych wcześniej usprawnień połączeń drogowych i poprawy jakości przestrzeni realne jest podjęcie projektu rozszerzającego ofertę dzielnicy i miasta. Jest to realizacja działań 1.3, w połączeniu z 2.2, 2.3, 2.4, 3,2 i 3.3, oraz 3.4. zakres prac i koszt projektu można będzie określić na podstawie planu miejscowego i koncepcji projektowej.

Projekt D.7. Rozwój Centrum Targowo- Wystawienniczego Międzynarodowych Targów Lubelskich S.A. – na terenie części Parku Ludowego, jako realizacja działań 1.3, 2.3 i 3.4. Koordynatorem projektu i beneficjentem wsparcia będzie MTL S.A. działające w porozumieniu z Miastem Lublin i z samorządem Województwa. Zakres prac i koszt zostanie określony na podstawie dokumentacji.

Projekt D.8. GALA – Centrum Budownictwa – jako kilkietapowy projekt zmiany zabudowy kwartału między Al. Unii Lubelskiej ul. Fabryczną i rzeką Czerniejówką. Projekt będzie realizował działania 1.3, 2.3, 3.1. i 3.3. Realizatorem projektu i beneficjentem wsparcia funduszy strukturalnych będzie GALA Centrum Budownictwa ew. w porozumieniu z pozyskanymi partnerami przedsięwzięcia. Ustalenie zakresu prac w każdym etapie, kosztów projektu i terminu realizacji nastąpi po zakończeniu przygotowania inwestycji.

Zakres zmian proponowanych w zagospodarowaniu tej dzielnicy jest znaczny, a więc i prawdopodobna liczba projektów towarzyszących podstawowym zmianom będzie rosła w miarę ujawniania się potrzeb i nowych możliwości.

Uzupełnianie listy projektów jest możliwe pod warunkiem spełnienia warunków określonych punkcie 2. Cele i działania Programu dla rejonu dworca PKP