



REPUBLIKA HRVATSKA  
PRIMORSKO-GORANSKA ŽUPANIJA  
**GRAD RIJEKA**  
**GRADONAČELNIK**

KLASA: 023-01/11-04/25

URBROJ: 2170/01-15-00-11-1

Rijeka, 14. 03. 2011.

**PREDMET: Informacija o poduzetim aktivnostima na realizaciji projekta Zapadna  
Žabica i pokretanju modela javno-privatnog partnerstva za financiranje i  
izgradnju**

Pripremio stručni tim:

- Srđan Škunca, d.i.a., Pročelnik Odjela gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem
- Irena Miličević, dipl.iur., Pročelnica Odjela gradske uprave za komunalni sustav
- Spomenka Mičetić, dipl.oec., direktorica Rijekaprometa d.d.
- dr.sc. Nataša Zrilić, Savjetnica Gradonačelnika za razvoj i gospodarstvo



**GRADONAČELNIK**

*[Handwritten signature]*  
**mr. Vojko OBERSNEL**

## UVOD

Prema Smjernicama Gradonačelnika Grada Rijeke za mandatno razdoblje 2009-2013. godine, realizacija novog Autobusnog kolodvora na Zapadnoj Žabici je jedan od prioritarnih razvojnih projekata Grada Rijeke.

Grad Rijeka je još 2004. godine s Hrvatskim željeznicama d.o.o. (u nastavku: HŽ) sklopio kupoprodajni predugovor kojim je otkupio 30.000 m<sup>2</sup> zemljišta s pripadajućim željezničkim skladištima na lokaciji Zapadna Žabica. Iako je Grad Rijeka ispunio sve obveze utvrđene navedenim predugovorom, HŽ je odbijao sklopiti konačni Kupoprodajni ugovor. Razlozi zbog kojih je HŽ odbijao sklopiti navedeni ugovor su: organizacijske i brojne kadrovske promjene na razini Uprave HŽ-a i drugim rukovodećim razinama, te zbog promjene infrastrukturnih uvjeta prvenstveno u sustavu napajanja električnom energijom pri čemu HŽ gubi trafo-stanicu unutar budućeg kompleksa. Također, kod prometno-tehnoloških uvjeta unutar željezničkog pojasa bilo je potrebno utvrđivanje točnih površina potrebnih za razvoj željezničkog sustava unutar kolodvora Rijeka, a radi čega je površina za projektiranje kompleksa Zapadna Žabica smanjena na oko 25.000 m<sup>2</sup>. Iz svih navedenih razloga HŽ je odbijao sklopiti konačni Kupoprodajni ugovor sve do kraja 2010. godine kada su obnovljeni pregovori s HŽ-om, te se zaključenje istog očekuje tijekom idućih nekoliko mjeseci.

U ovom materijalu obrazlaže se projekt Zapadna Žabica i model za njegovu realizaciju, a nakon donošenja internih odluka pokrenut će se i procedura pred Agencijom za javno-privatno partnerstvo. Zakonskim aktima propisana je procedura donošenja odluka od strane nadležne Agencije, a koja se sastoji od tri faze, a nakon svake faze Gradsko vijeće će dobiti cjelovitu informaciju i prijedlog odluka potrebnih za daljnje faze procedure.

U nastavku materijala koristit će se sljedeći pojmovi uz navedeno značenje:

- **Kompleks Zapadna Žabica** – podrazumijeva složenu višenamjensku građevinu, koja se sastoji od: Autobusnog kolodvora, javne garaža, garaže za autobuse i komercijalnih prostora,
- **Autobusni kolodvor** – ključni je dio kompleksa Zapadna Žabica, a odnosi na infrastrukturu za prihvat autobusa i putnika,
- **Garaža za autobuse** – odnosi se na garažu u koju su smješteni međugradski i turistički autobusi u mirovanju,
- **Javna garaža na Zapadnoj Žabici** – ključni dio projekta koji se odnosi na parkiranje osobnih automobila u gradskom središtu i
- **Poslovni prostori** – prostori u funkciji komercijalnih djelatnosti unutar kompleksa Zapadna Žabica.

U nastavku materijala iznosi se značaj realizacije projekta Zapadna Žabica, prikaz projekta i modela izgradnje, održavanja i upravljanja, te prijedlog zaključaka. Na kraju materijala nalaze se prilozi - grafički prikazi projekta Zapadna Žabica.

## 1. ZNAČAJ REALIZACIJE PROJEKTA ZAPADNA ŽABICA

### 1.1. Urbanističke pretpostavke

Već gotovo stoljeće i pol, od formiranja moderne luke u drugoj polovici 19. stoljeća, trg Žabica preuzeo je ulogu svojevrsnog prometnog terminala. Preko njega se, isprva konjskim zapregama a potom i kamionima, dovozio i odvozio lučki teret. Po izvorištu Žabica, koji je očito služio i kao pojilište, a na kojem je stajala skulptura žabe iz čijih je usta tekla voda, s vremenom se ustalio i naziv trga. Polovicom 20. stoljeća, na trgu je smješten autobusni kolodvor. Razvoj prometnih komunikacija polučio je dvojaki učinak: ne samo što je prostor trga postao neprikladan za funkciju kolodvora, već je i kolodvor postao zaprekom za bolje i kvalitetnije rješavanje prometnih potreba Grada.

**Prostorni plan uređenja grada Rijeke** ("Službene novine Primorsko-goranske županije" broj 31/03, 26/05.), potvrđujući značaj grada kao tranzitnog centra, za potrebe odvijanja daljinskog putničkog prometa predvidio je gradnju *integriranog zemaljsko-pomorskog-putničkog terminala*, tj.

sklopa autobusnog, željezničkog i pomorskog putničkog prometa s *pratećim sadržajima* na prostoru današnje putničke luke, uključujući: Gat De Franseschi, prostor željezničkih skladišta na Zapadnoj Žabici te prostor današnjeg željezničkog kolodvora.

Mikrolokacija **kompleksa autobusnog kolodvora** s pratećim sadržajima, regulirana je **Detaljnim planom uređenja zemaljskog putničkog terminala Zapadna Žabica** ("Službene novine Primorsko-goranske županije" broj 44/07), a unutar kontekstualnog pristupa lokaciji, stavljen je naglasak na interpoliranje prometne funkcije u gradsko tkivo bez konflikata. Temeljem ovakvog polazišta, iako je novi autobusni terminal planiran i kao *dio zemaljskog putničkog terminala*, isti je integriran u veći prometni (kolodvor, garaža, pristupne prometnice i dr.) i trgovačko-poslovni kompleks Zapadna Žabica, koji obuhvaća lokaciju i dio starih željezničkih skladišta i njihovih dvorišta, zajedno s upravnom zgradom Hrvatskih željeznica, izgrađenom početkom 20. stoljeća, u ukupnoj površini od oko 4,5 hektara.

Izgradnja kompleksa Zapadna Žabica u obliku novog gradskog bloka, jedan je od prvih koraka **transformacije infrastrukturnih površina južno od Krešimirove** ulice i njihovog postupnog otvaranja gradskim sadržajima.

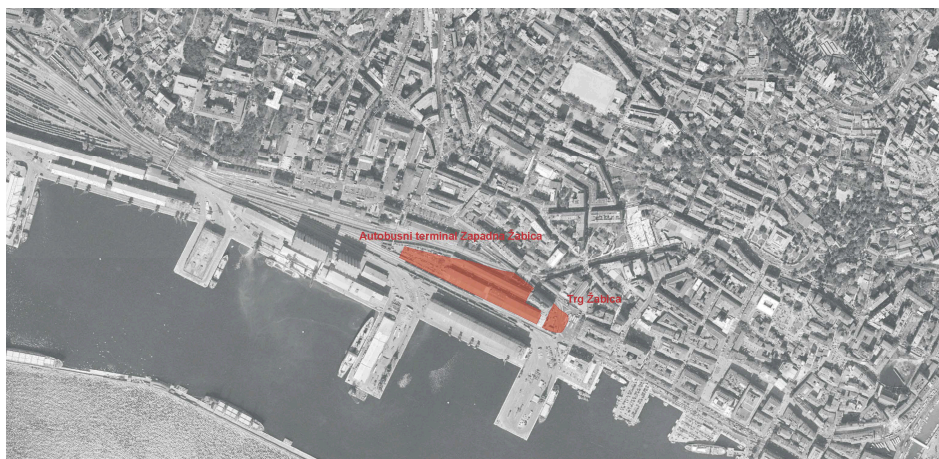
Područje budućeg zemaljskog putničkog terminala okruženo je svim vrstama prometa - željezničkim, lučkim, cestovnim i pješačkim. Radi pristupačnosti novom kompleksu i prometnog optimiziranja šireg područja, duž južnog pročelja kompleksa planirana je izgradnja nastavka ulice Riva u dužini od oko 300 metara.

Uklanjanjem autobusnog kolodvora sa Žabice omogućuje se **potpuna promjena prometne organizacije najužeg gradskog središta** te će odvijanje prometa biti načelno uređeno na sljedeći način:

- potez ulica Riva-Ivana Zajca- D-404 – dvosmjerno za motorna vozila
- potez ulica Scarpina-Adamićeva-Trpimirova – dvosmjerno **samo za vozila javnog prijevoza**

Opisanom prometnom regulacijom optimizira se vođenje **javnog prijevoza najužim gradskim središtem**.

Osim samog autobusnog kolodvora, drugi **ključni sadržaj jest javna garaža**. Visoki kapacitet, planiran Prostornim planom uređenja grada Rijeke i Generalnim urbanističkim planom, a postignut u samom projektu, omogućuje **uklanjanje parkiranja s javnih površina rive**, te njihovo kvalitetno uređenje, a istovremeno se korisnicima sadržaja gradskog središta osiguravaju toliko potrebna parkirna mjesta.



## 1.2. Projektno rješenje kompleksa Zapadna Žabica

Radi složenih prostorno-prometnih i urbanih odnosa, godine 2005. Grad Rijeka raspisao je **javni natječaj za izradu urbanističko-arhitektonskog rješenja područja Autobusnog kolodvora Zapadna Žabica**. **Natječajnim programom**, uz autobusni terminal, osmišljena je kompleksna prostorna struktura koja uključuje i garažnu građevinu te komercijalne sadržaje. Prva nagrada dodijeljena je radu tvrtke 3LHD s kojom je Grad Rijeka u ožujku 2008. ugovorio izradu idejnog,

glavnog i izvedbenog projekta prometnog i trgovačko-poslovnog kompleksa Zapadna Žabica s pristupnom prometnicom i kontaktnim javnim površinama.

Budući je u međuvremenu izrađen idejni projekt kompleksa i produžene ulice Riva, daljnji opis kompleksa temelji se na projektnom rješenju temeljem kojeg je početkom 2010. izdana lokacijska dozvola.

Kompleks Zapadna Žabica riješen je kao izduženi, višekatni urbani blok sljedećih osobina:

Površina parcele:	14.820 m <sup>2</sup>
Izgrađenost parcele:	13.840 m <sup>2</sup> (kompleks), 460 m <sup>2</sup> (prometnice)
Bruto razvijena površina:	59.800 m <sup>2</sup>

Kompleks objedinjuje različite sadržaje, a uvjetno se može podijeliti u pet cjelina:

#### **A/ trgovački centar**

Zauzima površinu od oko 6.600 m<sup>2</sup>, a obuhvaća oko 25 lokala trgovačke i ugostiteljske namjene. Pješački pristup predviđen je s Krešimirove ulice i trga Žabica, a u odnosu na njih, trgovački centar je poluukopan. Glavni ulaz centra smješten je na pročelju prema trgu Žabica čime se omogućuje kontinuirana pješačka veza preko unutarnjeg dvorišta bloka i trga na rivu i gradsko središte. Preko etaže trgovačkog centra osiguran je dodatni pješački pristup autobusnom terminalu. Centar ima osiguran izravan kolni pristup opskrbnih vozila u gospodarsko dvorište i spremišta lokala.

#### **B/ autobusni kolodvor**

Autobusni kolodvor smješten je na prvoj etaži, a podijeljen je u dvije zone: zonu putničkog terminala i zonu autobusnih perona s kružnom prometnicom.

Autobusi na perone ulaze s južne prometnice, produžene ulice Riva, dok korisnici i putnici u zatvoreni prostor terminala pristupaju iz trgovačkog centra na etaži ispod. Putnici i autobusi su potpuno odvojeni, odnosno pristup putnika na perone događa se samo u trenutku ukrcaja ili iskrcaja. Boravak putnika predviđen je unutar autobusnog terminala, gdje su im osigurani svi popratni servisni i trgovačko-ugostiteljski sadržaji, prostor tehničke službe i uprave kolodvora, te prodaja karata i informacije. Prostor autobusnog terminala s peronima i prometnim površinama rasprostire se na oko 8.000 m<sup>2</sup>.

#### **C/ javna garaža**

Javna garaža ima ulaz i izlaz s/na južne prometnice: produžena Riva. Na ulazu u garažu smješten je ured tehničke službe i nadzora. Kretanje vozila kroz garažu je jednosmjerno, s obostranim parkiranjem u odnosu na smjer vožnje. Zahvaljujući primjeni konstruktivnog sustava, izbjegnuta su stupovi između parkirnih mjesta, što osigurava maksimalnu iskoristivost površine i parkirna mjesta dimenzije 2,50x5,00 m. Kretanje po etažama garaže riješeno je blago nagnutom rampom s obostranim parkiranjem, a sva kretanja biti će vođena digitalnom signalizacijom.

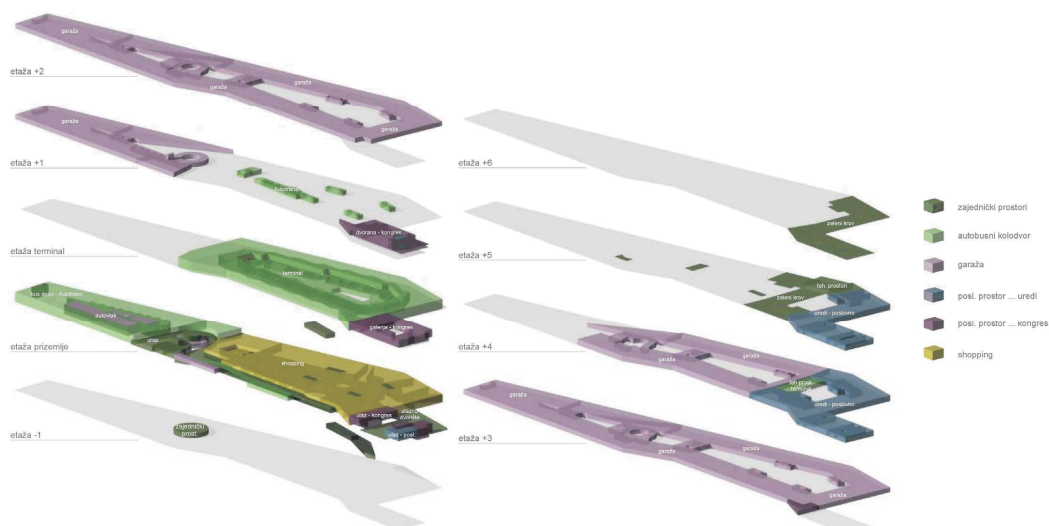
Javna garaža se prostire kroz ukupno 4 etaže, od kojih 2 etaže pokrivaju gotovo cijelu tlocrtnu površinu zgrade. Cijeli prostor javne garaže riješen je s otvorenim pročeljima, pa nisu potrebne dodatne instalacije ventilacije i odimljavanja, čime se postižu značajne uštede u korištenju i održavanju prostora. Ukupni kapacitet javne garaže je 940 parkirnih mjesta, od kojih je 5% predviđeno za osobe smanjene pokretljivosti. Javna garaža zauzima oko 29.800 m<sup>2</sup>.

#### **D/ poslovni prostori**

Poslovni prostori su smješteni na 4. i 5. katu. Predviđeni su kao uredski prostori općeg tipa. Uredski prostor prostire se i u zonu iznad sačuvanog dijela starog skladišta. Cijeli prostor koristi dvije komunikacijske jezgre koje prolaze kroz sve etaže zgrade (trgovački prostor, terminal, javna garaža), kao i dvije zasebne komunikacijske jezgre koje se nalaze u prostoru adaptiranog skladišta i nisu vezane na navedene sadržaje građevine. Poslovni prostor na 4. katu zauzima površinu od 2.470 m<sup>2</sup>, a na 5. katu površinu od 2.370 m<sup>2</sup>.

## E/ višenamjenska dvorana

Višenamjenska dvorana predviđena je iznad starog adaptiranog skladišta na jugoistočnom uglu zgrade. Ovaj prostor svojim sadržajem može pripasti uredskim korisnicima ili ostati zasebna cjelina. On objedinjava dvije etaže starog skladišta koje je za ovu namjenu rekonstruirano i adaptirano, te etažu na kojoj je smještena polivalentna dvorana kapaciteta cca 300 mjesta. U nižim etažama predviđen je predprostor dvorane, veći ugostiteljski sadržaj, garderobe i sanitarije. Cijeli centar može funkcionirati neovisno od drugih cjelina, ali i u sklopu događanja pojedinih korisnika zgrade. Ukupna površina ove cjeline je 2.500 m<sup>2</sup>, od čega sama dvorana zauzima površinu od 310 m<sup>2</sup>.



### 1.2.1. Drugi elementi od utjecaja na realizaciju

#### A. Konstrukcija

Osnovnu nosivu konstrukciju čini sustav čeličnih stupova i greda, s armirano-betonskim stropnim pločama izvedenim na profiliranom limu. Zbog kvalitetnijeg prijenosa opterećenja i postizanja dodatne krutosti vanjske nosive konstrukcije, čelični stupovi se izvode u sistemu dijagrada. Korištenjem čelične umjesto armiranobetonske konstrukcije, omogućeno je značajno povećanje iskoristivosti prostora zbog većih nosivih raspona, veća sigurnost konstrukcije, brža i preciznija gradnja korištenjem polumontažnog sustava, postizanje daleko kvalitetnije estetsko-oblikovne komponente, pogotovo uzevši u obzir ukupne dimenzije građevine.

#### B. Energetski koncept

Planiranim rješenjem osnovne infrastrukturne potrebe riješene su na način da je građevina podijeljena na nezavisne funkcionalno-prostorne sklopove: trgovački centar, autobusni terminal, javna garaža, poslovni prostor (u sklopu čega je i višenamjenska dvorana) te zajednički prostori.

Za potrebe grijanja i hlađenja kompletne građevine predviđeno je plinsko energetsko postrojenje. U sklopu toplinske odnosno rashladne stanice na cijevnim grupama prema pojedinim tehnološkim cjelinama predviđeni su uređaji za mjerenje potrošnje toplinske, odnosno rashladne energije (kalorimetri).

### 1.2.2. Opseg realizacije

Iako je glavna interesa javnosti usmjerena na izgradnju primarno autobusnog kolodvora, mora se ukazati ne samo na činjenicu da je kolodvor sastavni i neodvojiv dio kompleksa Zapadna Žabica, već se mora ukazati i na opseg drugih zahvata koji će se realizirati istovremeno s izgradnjom kompleksa ili neposredno nakon okončanja njegove gradnje, a riječ je o sljedećim zahvatima:

- uklanjanje većeg dijela postojećih željezničkih skladišta – očuvat će se i u kompleks integrirati 50 metara južnog skladišta ;
- izgradnja nove pristupne prometnice - produžetka ulice Riva (perspektivno, trasa se nastavlja lučkim područjem do Mlake);
- rekonstrukcija trga Žabica u prvoj fazi – osim radi neophodne promjene prometne regulacije, rekonstrukcijom će se bitno povećati i urediti javne površine trga;
- uklanjanje/izmicanje postojećih kolosijeka oznake 12, 13, 14, 15 i 16 te rekonstrukciju željezničkog kolosijeka 16;
- rušenje postojećeg prizemnog objekta - portirnice lučko-carinskog područja;
- izgradnja nove portirnice i prostorija za rad carinske službe južno od postojećih.

### **1.3. Izgradnja novog Autobusnog kolodvora Zapadna Žabica – značaj za Grad Rijeku**

Izgradnjom novog Autobusnog kolodvora na lokaciji Žabica u centru Rijeke dobit će se potrebna poveznica između željezničkog kolodvora i pomorskog putničkog terminala. Pritom treba naglasiti da je novi pomorski putnički terminal, kao dio Projekta Rijeka Gateway, izgrađen na početku Riječkog lukobrana, te da je oko 800 metara udaljen od lokacije predviđene za izgradnju Autobusnog kolodvora. Također, željeznički kolodvor u Rijeci nalazi se u produžetku lokacije Zapadna Žabica, a u planiranju Autobusnog kolodvora pošlo se od pretpostavke prostorno-prometne integracije cestovnog i željezničkog prijevoza. Upravo blizina ovih terminala je velika komparativna prednost Rijeke jer će putnicima biti moguća brza promjena prijevoznog sredstva, uključujući i pristup linijama javnog prijevoza, posebno u perspektivi razvoja brze gradske željeznice. Blizina prometnih terminala posebna je pogodnost za poslovne ljude koji u kratkom roku planiraju u Rijeci obaviti određeni posao, kao i za turiste pogotovo ukoliko im je u Rijeci mjesto prekrcaja za druge hrvatske turističke destinacije.

Novi autobusni kolodvor, riješen kao suvremeni prometni terminal, u skladu je sa svim prometno-tehnološkim standardima i unutar kompleksa koji nudi dodatne sadržaje (garaža, trgovina, poslovanje, zabava) podjednako zanimljive i građanima i posjetiteljima odnosno turistima. Stoga novi autobusni kolodvor predstavlja bitan doprinos podizanju kvalitete usluge u cestovnom putničkom prijevozu, kvalitete urbanog turizma i njegove ponude, kao i kvalitete javnog prostora i pristupačnosti gradskog središta. Svim navedenim otvaraju se mogućnost osmišljavanja novih programa i usluga u razvoju urbanog turizma, kao i usluga u segmentu prijevoza putnika.

Sve navedeno govori u prilog tome da će novi Autobusni kolodvor u Rijeci biti "karika koja nedostaje" u prometnom lancu koji treba povezati različite oblike prometa. Cilj ovog intermodalnog povezivanja je smanjenje vremena i troškova u prijevozu putnika i roba u regionalnom, nacionalnom i međunarodnom prometu. Štoviše, uključivanje Hrvatske u europske tokove roba zahtijeva bržu i efikasniju prometnu komunikaciju među svim prometnim sustavima, a pritom se nameće i potreba fleksibilnog prilagođavanja zahtjevnom europskom turističkom tržištu. Promjene na navedenim tržištima roba i usluga nameću nove trendove u poslovanju prometnih subjekata, pa se tako gospodarski subjekti koji sudjeluju u prometu roba moraju povezivati u logističke lance dok se subjekti koji se bave prometom putnika moraju prilagođavati rastućem trendu individualnih turističkih putovanja. To znači da osim odgovarajuće prometne infrastrukture, kao što je novi Autobusni terminal u Rijeci, usporedo treba razvijati i suvremene oblike upravljanja prometom temeljene na istraživanju europskog tržišta.

Grad Rijeka će zasigurno putem izgradnje novog Autobusnog kolodvora u Rijeci utjecati na razvoj intermodalnog prometa i logistike, odnosno novih oblika usluga u prometu prilagođenih novim trendovima na tržištu prijevoza roba i putnika.

## **2. REALIZACIJA PROJEKTA ZAPADNA ŽABICA PUTEM JPP-MODELA**

### **2.1. Značajke i iskustva javno-privatnog partnerstva u Europskoj uniji**

Javno-privatno partnerstvo je model kojeg preporučuje Europska komisija u cilju fiskalnog rasterećenja javnog sektora i otvaranja prostora za privatnu inicijativu u javnim projektima. Pritom je Europska komisija kroz niz direktiva, priopćenja i ostalih dokumenata zemljama članicama i

kandidatima ostavila mogućnost da putem nacionalnog zakonodavstva samostalno određuju zakonske i institucionalne okvire, a time i proceduru odobravanja projekata po tom modelu, kao i kontrolu provedbe ugovora s obzirom da se radi o dugim rokovima realizacije.

Primjetno je da u zadnjih nekoliko godina europske financijske institucije, koje provode politiku Europske komisije, također preporučuju modele javno-privatnog partnerstva, te osiguravaju transfer znanja i iskustva, prvenstveno predstavnicima javnog sektora o različitim oblicima JPP-modela.

Naime, predstavnici javnog sektora (države, regija i lokalne samouprave te tvrtki u javnom vlasništvu) imaju problem prilagodbe na nove trendove i edukacije zaposlenika za nove modele. Stoga je važna komponenta daljnjeg razvoja javno-privatnog partnerstva u EU upravo razvoj ljudskih potencijala – znanja s mogućnošću primjene jpp-modela u različitim sektorima.

EPEC (European PPP Expertise Centre – Europski stručni centar za JPP-modele) navodi sedam načela uspješnog JPP-projekta: orijentacija javnog sektora na primjenu JPP-modela, izgradnja institucionalnih kapaciteta za JPP, zakonski okvir za JPP, podjela rizika između privatnog i javnog sektora, primjena odredbi javne nabave, informiranje javnosti, te zaštita okoliša i društveni utjecaj.

Prema podacima o broju sklopljenih ugovora temeljem JPP-modela (do rujna 2010. godine), temeljem izvješća Europske investicijske banke, najveći broj JPP-projekata je ostvaren iz sektora edukacije i transporta.

Također, podaci pokazuju da je do rujna 2010. godine evidentirano 67 sklopljenih poslova po modelima JPP-a između javnog i privatnog sektora, a koje su dostigle ukupni financijski volumen od 13,9 milijardi EUR-a. Svakako je tome pridonijela ekonomska kriza koja potiče pripremu raznih modela JPP-a jer se na taj način javni sektor oslobađa od obveze direktnog zaduživanja. Istodobno, putem JPP-modela pruža se mogućnost poduzetničkom sektoru da samostalno ili putem udruživanja u konzorcije učestvuju u javnim projektima i ostvaruju dugoročne poslove.

Republika Hrvatska je stvorila sve zakonske, podzakonske i institucionalne uvjete za primjenu JPP-modela, a to je velika šansa za pokretanje novog investicijskog ciklusa – neophodnog za novi razvojni iskorak.

## **2.2. Pravno-institucionalni okvir za realizaciju projekta Zapadna Žabica**

Realizacija Autobusnog kolodvora, unutar projekta Zapadna Žabica, temelji se prvenstveno na Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu ("Narodne novine" broj 178/04), a članak 88. navedenog Zakona definira da *djelatnost pružanja kolodvorskih usluga može obavljati pravna ili fizička osoba koja je registrirana za obavljanje te djelatnosti i ima u vlasništvu ili zakupu objekt autobusnog kolodvora, te koja ima licencu za obavljanje te djelatnosti.*

Također, na Autobusni kolodvor odnosi se i Pravilnik o licencijama za obavljanje djelatnosti javnog cestovnog prijevoza i kolodvorskih usluga ("Narodne novine" broj 87/05), kao i Pravilnik o kategorizaciji autobusnih kolodvora ("Narodne novine" broj 117/05).

Autobusni kolodvori podliježu kategorizaciji shodno Pravilniku o kategorizaciji autobusnih kolodvora. U članku 6. navedenog Pravilnika utvrđene su četiri kategorije autobusnih kategorija (A, B, C i D kategorija) s obzirom na osnovna mjerila: infrastrukturnu opremljenost kolodvorske zgrade, promet u mirovanju i radno vrijeme autobusnog kolodvora. Također, utvrđena su i dodatna mjerila za kategorizaciju autobusnih kolodvora koja se odnose na: prateće sadržaje (ugostiteljska, uslužna i trgovačka djelatnost) i geoprometni položaj autobusnog kolodvora (povezanost autobusnog kolodvora s prometnim terminalima). Osnovna mjerila su obvezna i utvrđena za svaku kategoriju, dok su dodatna mjerila izborna.

Shodno Pravilniku o kategorizaciji autobusnih kolodvora, autobusni kolodvor unutar kompleksa Zapadna Žabica projektiran je kao kolodvor A kategorije. Osim kvalitetne infrastrukturne opreme kolodvorske zgrade, prema navedenom Pravilniku poštivao se promet u mirovanju na način da su projektirane garaže za parkiranje autobusa i osobnih automobila. Planirano je da Autobusni kolodvor u Rijeci bude otvoren od 0,00 do 24,00 sada, a što je jedan od osnovnih mjerila za A kategorizaciju autobusnih kolodvora. Također, Autobusni kolodvor u Rijeci udovoljava i dodatnim mjerilima s obzirom da je projekt predvidio čitav niz pratećih sadržaja. Kao

što Pravilnik predviđa, Autobusni kolodvor u Rijeci imaće i veoma značajan geoprometni položaj, a što znači da će ostvariti jako dobru poveznicu između stajališta javnog gradskog prijevoza, taxi stajališta, a specifično je u Rijeci što će Autobusni kolodvor imati izvrsnu poveznicu sa željezničkim kolodvorom i morskom lukom (zbog izuzetne blizine navedenih putničkih terminala), kao i mogućnost cestovnog i pomorskog povezivanja sa Zračnom lukom Rijeka.

Osim navedenih zakona, realizacija projekta Zapadna Žabica podliježe i Zakonu o javno-privatnom partnerstvu (Zakon o JPP-u) s obzirom na odabrani model izgradnje, održavanja i upravljanja. Zakon o JPP-u ("Narodne novine" broj 129/08) definira oblike JPP-a, te sve faze provedbe postupka, te ulogu i zadatke Agencije za JPP. Također, nizom podzakonskih akata definirani su i pojedini aspekti JPP-a i to putem sljedećih uredbi: Uredbe o kriterijima ocjene i odobravanja projekata javno-privatnog partnerstva ("Narodne novine" broj 56/09), Uredbe o sadržaju ugovora o javno-privatnom partnerstvu ("Narodne novine" broj 56/09), Uredbe o nadzoru provedbe projekata javno-privatnog partnerstva ("Narodne novine" broj 56/09).

Prema Zakonu o JPP-u, Grad Rijeka kao Naručitelj projekta obavezan je dostaviti svu potrebnu dokumentaciju Agenciji za JPP u cilju dobivanja potrebnih suglasnosti. Agencija za JPP kontrolira navedenu dokumentaciju u tri faze. **Prva faza** podrazumijeva dokazivanje strateškog značaja projekta i financijske održivosti. U toj fazi Agencija ima, prema Zakonu o JPP-u rok od 3 mjeseca da konzultira sva nadležna državna tijela i donese odluku. **Druga faza** odnosi se na kontrolu natječajne dokumentacije i prijedloga ugovora s privatnim partnerom, a što se mora obaviti prije raspisivanja javnog natječaja. Pritom Agencija mora donijeti odluku za maksimalno 30 dana, a natječaj se raspisuje nakon druge pozitivne odluke Agencije. **Treća faza** odnosi se na kontrolu konačne verzije ugovora s privatnim partnerom koji je odabran putem javnog natječaja po pravilima javne nabave. Kod donošenja treće odluke, Agencija ima rok od maksimalno 30 dana. Nakon svake faze suradnje s Agencijom za JPP, informacija će biti razmotrena od strane Gradonačelnika i Gradskog vijeća. Sve navedeno znači da se cjelokupna procedura može obaviti do sredine prosinca 2011. godine, a što znači da bi radovi na izgradnji mogli započeti do kraja 2011. godine.

Agencija za javno-privatno partnerstvo je nadležna i za registar ugovora o JPP-u, te za njihovu kontrolu tijekom cijelog roka trajanja ugovora (u Hrvatskoj je zakonski određen rok do maksimalno 40 godina).

Grad Rijeka kao Naručitelj projekta Zapadna Žabica po modelu JPP-a, mora pred nadležnom državnom Agencijom za JPP dokazati da projekt Zapadna Žabica zadovoljava stratešku i financijsku opravdanost primjene JPP-modela, te da je natječajna dokumentacija i ugovor s privatnim partnerom sukladan odredbama Zakona o JPP-u.

### 2.3. Opravdanost projekta Zapadna Žabica i primjene modela JPP-a

Prema Uredbi o kriterijima ocjene i odobravanja projekata JPP-a, **Agencija za JPP pri donošenju prve odluke** ima definirane kriterije za ocjene i odobravanje **opravdanosti** projekata. Kriteriji ocjene i odobravanja opravdanosti projekta su: postojanje potrebe od javnog interesa (pružanje javne usluge), postojanje zakonske ovlasti javnog tijela za provedbu predloženog projekta, te mišljenje nadležnih ministarstava o sukladnosti predloženog projekta s postojećim sektorskim razvojnim planovima i strategijama, odnosno s propisima. Također, Ministarstvo financija daje suglasnost o sukladnosti prijedloga projekta s proračunskim projekcijama i planovima, te financijskoj i fiskalnoj održivosti prijedloga projekta.

Kriteriji za ocjenu i odobravanje **opravdanosti primjene modela JPP-a** u provedbi projekta su: raspodjela obveza između javnog i privatnog partnera, obvezu da privatni partner preuzimajući obvezu građenja preuzme i najmanje jedan od dva preostala rizika, rizik raspoloživosti ili tržišni rizik dostatne potražnje za pruženim uslugama. Također, jedan od kriterija opravdanosti modela je da se modelom ostvari *pozitivna vrijednost za novac*, a koja se izračunava primjenom metode usporedbe troškova javnog sektora tijekom cijelog predloženog ugovorenog razdoblja s planiranim troškovima koje bi javni sektor imao ukoliko bi u istom razdoblju projekt realizirao putem klasičnog (proračunskog) financiranja. Kriterij za odobravanje modela je, također, ugovorno razdoblje koje se predlaže, a koje ne može biti kraće od 5 niti duže od 40 godina.

Iz navedenog proizlazi da Grad Rijeka mora prirediti svu potrebnu dokumentaciju za Agenciju za JPP, a dokumentacija je definirana navedenom Uredbom. Sastavni dio tražene dokumentacije



treba biti i odluka Gradskog vijeća o prihvaćanju realizacije projekta Zapadna Žabica po modelu JPP-PFI.

Jedan od bitnih kriterija u procesu donošenja odluke opravdanosti projekta je pitanje ima li projekt svoju **stratešku opravdanost**. U slučaju projekta Zapadna Žabica strateška opravdanost se dokazuje kroz nacionalnu strategiju razvoja, sektorske strategije, kao i te regionalne i lokalne strategije razvoja. Pritom postoji nužnost vertikalne i horizontalne usklađenosti i komplementarnosti usvojenih strategija. Važno je napomenuti da je na nacionalnoj razini usvojeno nekoliko strateških materijala, a prvenstveno Strateški okvir razvoja RH 2006.-2013. godine i Strategija regionalnog razvoja RH iz 2010. godine. Također, na razni sektora prometa postoji Strategija prometnog razvitka RH od 12.11.2009. godine. U siječnju 2010. godine na razini PGŽ usvojena je Razvojna strategija PGŽ 2011.-2013. godine. Na razini Grada Rijeke strateški dokument su Smjernice Gradonačelnika Grada Rijeke za mandatno razdoblje 2009.-2013. godine.

Iz svega navedenog jasna je složenost procedure koja je određena Zakonom o JPP-u i navedenom Uredbom, a tijekom postupka ocjene opravdanosti projekta i opravdanosti modela JPP-a za projekt Zapadna Žabica. Stoga je bitno da Grad Rijeka započne navedenu proceduru pred Agencijom za JPP, uz pripremu potrebne dokumentacije propisane navedenom Uredbom.

### **3. ZNAČAJKE MODELA JPP-a ZA PROJEKT ZAPADNA ŽABICA**

#### **3.1. Izbor modela JPP-PFI**

U uvjetima ekonomske krize u Republici Hrvatskoj vrlo je sužen izbor modela za realizaciju bilo kojeg kapitalnog projekta, pa tako i projekta Zapadna Žabica. Od modela realizacije za projekt Zapadnu Žabicu bilo je moguće napraviti izbor između modela: prodaja zemljišta privatnom partneru, financiranje projekta putem kredita i model javno-privatnog partnerstva.

Prodaja zemljišta privatnom partneru vrlo bi se teško realizirala u uvjetima ekonomske krize, a što je poznato prema natječajima koji Grad raspisuje za realizaciju drugih kapitalnih projekata. Štoviše kod Zapadne Žabice se radi o daleko zahtjevnijem kompleksu čija realizacija nije u potpunosti komercijalno isplativa.

Ukoliko bi se projekt financirao putem kredita, treba imati na umu da je maksimalni rok kredita 15 godina. Pritom je sužena mogućnost dobivanja odobrenja za dodatna zaduženja cjelokupnog javnog sektora u Republici Hrvatskoj, a povrat kredita bi u cijelosti bio na Gradu Rijeci.

Model javno-privatnog partnerstva ima najpogodnije karakteristike s obzirom na više kriterija: visina investicije, uvjeti ekonomske krize u Hrvatskoj, interes Grada da bude aktivni subjekt u definiranju uvjeta za gradnju, održavanje i upravljanje potrebne građevine te monitoringa kvalitete pruženih usluga istih u etapi uporabe, te također i interes Grada Rijeke (kao 100%-tnog vlasnika Rijekaprometa) da Rijekapromet preuzme upravljanje javnom garažom i garažom za autobuse.

Projekt Zapadna Žabica realizirat će se putem ugovornog oblika javno-privatnog partnera – privatno financirane inicijative (JPP-PFI). Zakon o javno-privatnom partnerstvu definirao je model JPP-PFI kao jedan od mogućih modela realizacije javno-privatnog partnerstva (JPP). Navedeni model pripada ugovornom obliku JPP-a, a tom obliku uz JPP-PFI pripada i koncesijski oblik JPP-a. Također, Zakon je definirao i statusni oblik JPP-a kojeg karakterizira formiranje zajedničkog trgovačkog društva koje bi bilo nositelj provedbe JPP-a. S obzirom na gore navedene kriterije odabira modela realizacije projekta Zapadna Žabica, za Grad Rijeku je JPP-PFI najprimjereniji oblik modela JPP-a.

U nastavku se obrazlaže primjena modela JPP-PFI na projektu Zapadna Žabica.

#### **3.2. Ciljevi, uloga i funkcije javnog sektora u modelu JPP-PFI**

##### **3.2.1. Ciljevi modela JPP-PFI**

Model JPP-PFI za projekt Zapadna Žabica mora slijediti tehničke specifičnosti projekta, razlike u komercijalnim efektima pojedinih dijelova unutar projekta i zaštititi ključne interese javnog sektora. Također, zbog ekonomskih učinaka projekta u dugom roku, vrlo je bitno da se privatnom

partneru prepusti određena sloboda u kreiranju komercijalnih sadržaja, budući da isti preuzima i rizik naplate prihoda od tih sadržaja. Projekt Zapadna Žabica u sebi sadrži sve navedene značajke. Naime, projekt se ne može realizirati u fazama zbog arhitektonskog rješenja koje je bilo određeno lokacijom, a različiti sadržaji unutar projekta imaju različit stupanj komercijalizacije. Također, Grad Rijeka želi putem Rijekaprometa upravljati javnom garažom koja će građane putem prigodnih cijena parkinga stimulirati na parkiranje u javnoj garaži, a ujedno je interes Grada da uvede red u parkiranje međugradskih i turističkih autobusa na području grada.

S obzirom na navedeno bilo je logično izabrati JPP-PFI jer se tim modelom zadovoljavaju naprijed navedeni interesi:

- **Kompleks Zapadna Žabica mora se graditi kao jedinstvena složena i višenamjenska građevina**
  - model JPP-PFI omogućava da se putem javnog natječaja traži privatni partner ili konzorcij više privatnih partnera koji će osigurati izgradnju složene – višenamjenske građevine,
  - projekt JPP-PFI zahtijeva da privatni partner (ili konzorcij više privatnih partnera) osigura i financijska sredstva potrebna za izgradnju cijelog objekta Zapadna Žabica,
  - projekt JPP-PFI se ne tretira kao dio zaduženja javnog sektora jer rizik izgradnje, kao i rizik raspoloživosti na sebe preuzima privatni partner/partneri,
  - Zakon o JPP-u omogućava sklapanje ugovora javnog i privatnog sektora na rok do maksimalno 40 godina,
  - privatni partner/partneri preuzimaju i obvezu održavanja cijelog objekta,
  - obveza javnog partnera je plaćanje određene godišnje novčane rate tijekom perioda ugovora, ali samo za kvalitetno isporučene usluge na osnovu kontinuiranog monitoringa ovog ugovora,
  - tijekom trajanja ugovora privatni partner je vlasnik građevine temeljem ugovora o pravu građenja i
  - nakon isteka ugovora, sve izgrađene građevine vraćaju se u vlasništvo Grada Rijeka kao nositelja projekta.
  
- **Grad Rijeka želi stimulirati građane na parkiranje u javnoj garaži**
  - interes je Grada Rijeke da se odredi cijena parkiranja u javnoj garaži koja će biti prihvatljiva građanima,
  - putem cijena parkiranja građani moraju biti stimulirani na parkiranje u garaži,
  - javna garaža na Zapadnoj Žabici svojom lokacijom i kapacitetom unaprijedit će kvalitetu i organizaciju parkiranja unutar šireg gradskog središta i
  - zbog neizvjesne dinamike zatvaranja javnih parkirališta na Delti i Rivi privatni partneri ne bi bili u mogućnosti snositi komercijalni rizik popunjenosti javne garaže na Zapadnoj Žabici.
  
- **Rijekapromet d.d. će imati aktivnu ulogu u upravljanju javnom garažom i garažom za autobuse**
  - Rijekapromet ima sve potrebne reference, znanje i iskustva u upravljanju parkiralištima i javnom garažom,
  - Rijekapromet prati stanje u parkiranju na području grada Rijeke i može prepoznati interes građana i njihove potrebe u tom sektoru,
  - Rijekapromet može razviti nove modele korištenja i plaćanja garažnih mjesta i parkiranja, te ponuditi građanima nove usluge vezane uz parkiranje,
  - Rijekapromet je u 100%-tnom vlasništvu Grada Rijeke i može u potpunosti provoditi strategiju Grada Rijeke u sektoru prometa i parkiranja i
  - putem upravljanja garažom za autobuse, Rijekapromet može pomoći u sređivanju stanja parkiranja međugradskih i turističkih autobusa na području Grada Rijeke.

- **Privatni partner mora imati slobodu kreiranja komercijalnih sadržaja u poslovnim prostorima unutar kompleksa Zapadna Žabica**
  - privatni partner je orijentiran na stjecanje dobiti iz komercijalnih aktivnosti,
  - u uvjetima ekonomske krize jedino privatni partneri mogu prepoznati potrebe lokalnog tržišta,
  - privatni partner može ponuditi brojne i različite komercijalne sadržaje koji su potrebni korisnicima autobusnog kolodvora,
  - u sklopu kompleksa Zapadna Žabica, u dijelu njegovih površina, privatni partner moći će ponuditi komercijalne sadržaje koje smatra zanimljivim za građane Rijeke i širu okolicu i
  - privatni partner će, putem marketinškog istraživanja i svojih iskustava u komercijalnom poslovanju, kreirati komercijalne sadržaje koji su tržišno prihvatljivi na lokalnoj i regionalnoj razini.

Navedeni ciljevi osiguravaju podjelu rizika između javnog i privatnog sektora na način da javni sektor štiti interese građana, a privatni sektor ima slobodu određivanja komercijalnih sadržaja u poslovnim prostorima unutar kompleksa Zapadna Žabica.

### **3.2.2. Uloga javnog sektora u modelu JPP-PFI**

Sa stanovišta Grada Rijeke, odnosno javnog sektora, najbitniji su ciljevi da se otvori nova javna garaža i garaža za autobuse u kojima će Rijekapromet d.d., kao trgovačko društvo u 100%-tnom vlasništvu Grada Rijeka, imati aktivnu ulogu u upravljanju. Time bi se ostvario jedan od strateških ciljeva, definiran u Smjernicama Gradonačelnika za mandatno razdoblje 2009.-2013. godine, a koji se odnosi na povećanje broja parkirnih mjesta u gradu Rijeci, a također i uspostavljanje reda u parkiranju međugradskih i turističkih autobusa na području grada.

Uz Grad Rijeku, kao Naručitelja projekta, pred Agencijom za JPP pojavljuje se i Rijekapromet sa svojom definiranom ulogom (kako je prethodno objašnjeno). Između Grada Rijeke i Rijekaprometa sklopit će se ugovor o sudjelovanju Rijekaprometa u navedenom projektu. Temelj tog ugovora je prethodno financijsko učešće Rijekaprometa u realizaciji projekta, a pri čemu su financijska sredstva osigurana putem izdanja komercijalnih obveznica Rijekaprometa u svrhu realizacije istog projekta.

Rijekapromet ima značajne reference za preuzimanje uloge upravitelja nad javnom garažom i garažom za autobuse unutar kompleksa Zapadna Žabica. Naime, javnim površinama Grada Rijeke namijenjenim za parkiranje vozila upravlja Rijekapromet. U središtu grada organizirana je naplata parkiranja na 4.500 parkirnih mjesta, a što je bitno utjecalo na uspostavu reda u prometu i parkiranju. Izgradnjom novih garažnih kapaciteta stvoriti će se uvjeti za oslobađanje pojedinih otvorenih parkirnih lokacija za nove namjene. Dugoročni cilj, kao strategija održivog razvitka prometa, je ukidanje uličnog parkiranja, čime se ostvaruje veća protočnost prometa vozila i pješaka, te osigurava nova kvaliteta života u središtu grada.

Rijekapromet je kroz svojih trinaest godina postojanja stvorio tim stručnih ljudi koji su odgovorni za važne segmente gradskog prometnog sustava. Osim upravljanja javnim parkiralištima pod naplatom i održavanja prometnica, Rijekapromet odgovoran je za nadzor i regulaciju prometa na području Grada Rijeke. Sukladno s izgradnjom novih, suvremenih garažnih građevina, projektantski tim prometnih stručnjaka Rijekaprometa usklađuje i projekte regulacije prometa, te tako stvara integrirani gradski prometni sustav. Rijekapromet se priprema za promjene u strukturi parkirnog sustava, odnosno zbog prenamjene površina u središtu grada doći će do gubitka od 900 parkirnih mjesta na uličnim parkiralištima. Stoga je bitno istovremeno staviti u funkciju garažni kapaciteti Zagrad B s 308 parkirnih mjesta, te garaža Zapadna Žabica s oko 950 parkirnih mjesta. Projektanti Rijekaprometa već duže vrijeme surađuju s projektantima navedenih građevina oko sustava signalizacije i vođenja prometa kao i naplate i kontrole parkiranja. Prate se inovacije u sustavu parkiranja i planira se određeni broj parkirnih mjesta u garaži opremiti punjačima za vozila na elektro-pogon. Po puštanju u promet ovih objekata, dio djelatnika Sektora parkirališta preuzeli bi brigu oko njihova funkcioniranja, a sustavi naplate i kontrole parkiranja bili bi u potpunosti sukladni sa sustavom kojim sada upravlja Rijekapromet. Time bi se osiguralo njihovo brzo uključivanje u postojeći sustav upravljanja javnim parkirnim kapacitetima Grada Rijeke.

Putem sudjelovanja u modelu JPP-PFI, a kroz funkciju upravljanja javnog garažom i garažom za autobuse Rijekapromet će osigurati dugoročan poslovni aranžman, a putem svog dosadašnjeg iskustva u istom sektoru može osigurati pružanje kvalitetne i inovativne uslugu prema građanima.

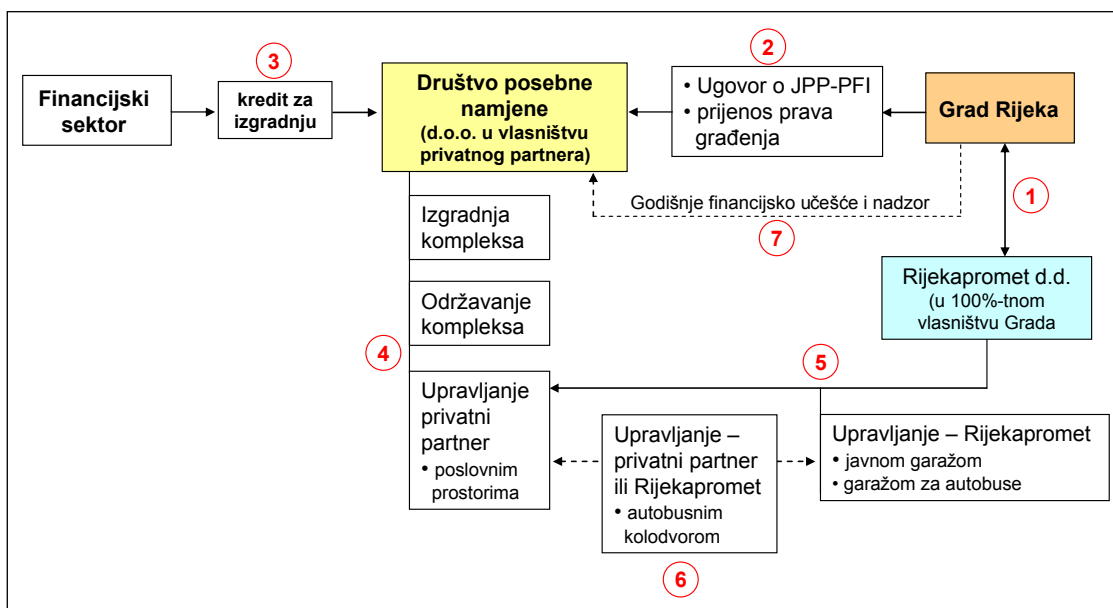
### 3.2.3. Funkcije javnog i privatnog sektora u modelu JPP-PFI

Iz prethodno navedenog jasno je da je projekt Zapadna Žabica sa svojim tehničkim i sadržajnim karakteristikama, te interesima javnog sektora početno definirao model realizacije kroz JPP-PFI i to na način da privatni i javni sektor preuzmu sljedeće funkcije:

- **FUNKCIJA JAVNOG SEKTORA**
  - ✓ Grad Rijeka je nositelj projekta Zapadna Žabica,
  - ✓ Grad Rijeka je vlasnik zemljišta i nekretnina na Zapadnoj Žabici (najkasnije do kraja lipnja 2011. godine očekuje se potpisivanje kupoprodajnog ugovora s HŽ-om),
  - ✓ Grad Rijeka je razradio projekt i dobio potrebne dozvole,
  - ✓ Grad Rijeka raspisuje natječaj za privatnog partnera,
  - ✓ Rijekapromet će upravljati javnom garažom i garažom za autobuse i
  - ✓ Rijekapromet će preuzeti upravljanje autobusnim kolodvorom ukoliko privatni sektor ne pokaže interes za upravljanje istim.
  
- **FUNKCIJA PRIVATNOG SEKTORA**
  - ✓ privatni partner će imati obvezu izgraditi potrebnu građevinu u roku od 2 godine od dana ispunjenja uvjeta iz potpisanog JPP ugovora, a prema projektnoj dokumentaciji koju je razradio Grad Rijeka te preuzeti rizik građenja i rizik raspoloživosti,
  - ✓ privatni partner će dobiti pravo građenja na 27-30 godina na građevini i nekretninama u vlasništvu Grada Rijeke,
  - ✓ privatni partner će imati obvezu osigurati financiranje izgradnje kompleksa-Zapadna Žabica,
  - ✓ privatni partner će morati osigurati održavanje građevine tijekom cijelog perioda trajanja ugovora s javnim partnerom (etapa uporabe predviđena na rok 25-30 godina),
  - ✓ privatni partner će upravljati autobusnim kolodvorom i poslovnim prostorima,
  - ✓ privatni partner će imati pravo komercijalne eksploatacije svih komercijalnih sadržaja kompleksa Zapadna Žabica osim javne garaže i garaže za autobuse i
  - ✓ privatni partner može razmotriti i uvođenje obnovljivih izvora energije ukoliko isti smanjuju ukupne životne troškove JPP-modela.

Zbog boljeg razumijevanja modela JPP-PFI na projektu Zapadna Žabica, shema 1. prikazuje korake koje je neophodno poduzeti u realizaciji navedenog modela.

**Shema 1. Model JPP-PFI za projekt Zapadna Žabica**



Navedena shema prikazuje po fazama (od 1 do 7) predloženi model JPP-PFI za projekt Zapadna Žabica:

Ad.1. Rijekapromet d.d. ulaže finansijska sredstva od izdanja korporativnih obveznica u strateški gradski projekt Zapadna Žabica. Grad Rijeka i Rijekapromet d.d., temeljem ugovora, reguliraju ulaganja Rijekaprometa d.d. u fazi pripreme projekta.

Ad.2. Temeljem sklapanja ugovora o JPP-PFI s Gradom Rijeka i prijenosom prava građenja, privatni partner osniva trgovačko društvo posebne namjene (u nastavku: DPN).

Ad.3. DPN gradi cijeli kompleks Zapadna Žabica, a izgradnja je financirana kreditom kojeg DPN dobiva od finansijskog sektora.

Ad.4. Osim građenja, DPN također obavlja i funkciju održavanja za cijeli kompleks tijekom trajanja ugovora o JPP-PFI. DPN upravlja poslovnim prostorima unutar kompleksa Zapadna Žabica.

Ad.5. Rijekapromet d.d. tijekom trajanja ugovora JPP-PFI upravlja javnom garažom i garažom za autobuse, a temeljem sklopljenog ugovora s Gradom Rijeka.

Ad.6. Ukoliko privatni partner ne bude imao komercijalnog interesa, Rijekapromet d.d. će preuzeti upravljanje i autobusnim kolodvorom.

Ad.7. Grad Rijeka je obavezan putem godišnjih rata finansijski sudjelovati u projektu i nadzirati izvršenje ugovorenih usluga za cijelo vrijeme trajanja JPP ugovora sukladno definiranim standardima u ugovoru.

Treba naglasiti da nakon isteka ugovora o JPP-PFI kompleks Zapadna Žabica, kao složena i višenamjenska građevina, postaje vlasništvo Grada Rijeke. Dakako, Grad Rijeka će prije isteka ugovora JPP-PFI odrediti na koji način će u daljnjem periodu upravljati kompleksom Zapadna Žabica, a sigurno je da će mu na raspolaganju biti puno više mogućnosti s obzirom na ulazak Hrvatske u Europsku uniju, a ovisno o interesu potencijalnih ulagača i strategiji Grada Rijeke u budućem razdoblju.

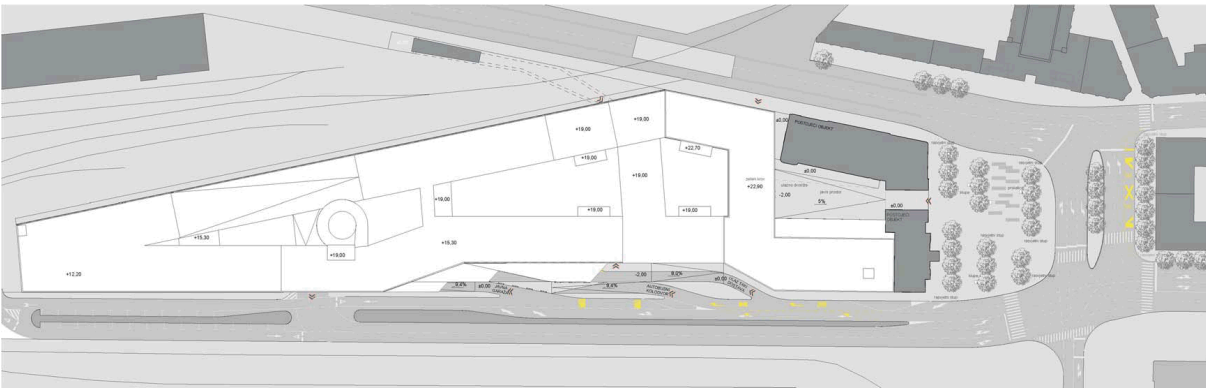
#### 4. PRIJEDLOG ZAKLJUČAKA

Sukladno svemu naprijed navedenom, predlaže se Gradonačelniku donošenje slijedećeg

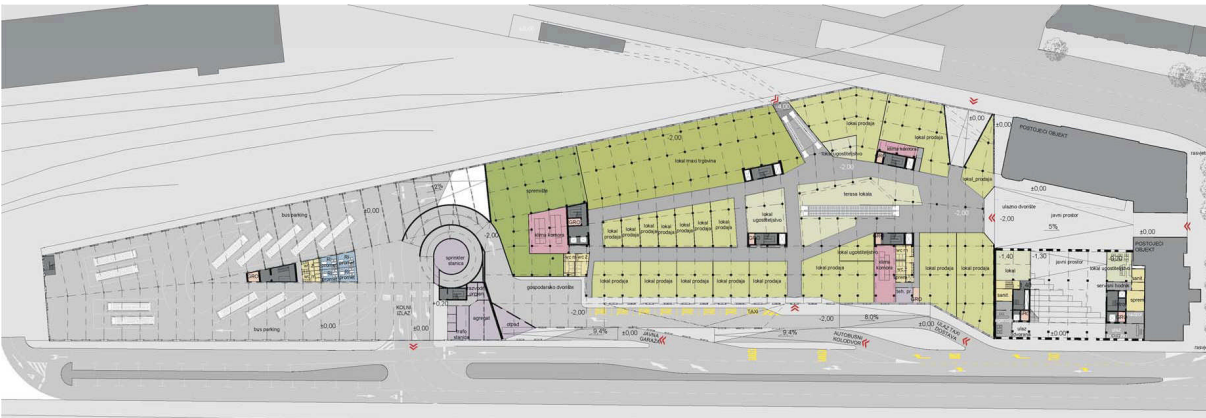
#### Z A K L J U Č K A

1. Prihvaća se Informacija o poduzetim aktivnostima na projektu Zapadna Žabica.
2. Za realizaciju projekta Zapadna Žabica, prihvaća se izbor modela javno-privatnog partnerstva – privatno financirane inicijative (JPP-PFI).
3. U svrhu ocjene opravdanosti projekta i primjene odabranog modela JPP-PFI za realizaciju projekta Zapadna Žabica, pred Agencijom za JPP pokrenut će se postupak propisan Zakonom o javnom-privatnom partnerstvu ("Narodne novine" broj 129/08).
4. Sukladno Uredbi o kriterijima ocjene i odobravanja projekata javno-privatnog partnerstva ("Narodne novine" broj 56/09), u svrhu ocjene i odobravanja prijedloga projekta Zapadna Žabica, određuju se:
  1. dr.sc. Nataša Zrilić, viša savjetnica Gradonačelnika - specijalistica za razvoj i gospodarstvo, kao osoba ovlaštena za zastupanje projekta Zapadna Žabica pred Agencijom za JPP i
  2. Srđan Škunca, d.i.a., pročelnik Odjela gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem, kao osoba ovlaštena za pripremu i provedbu projekta Zapadna Žabica.
5. Za pripremu potrebne dokumentacije za Agenciju za JPP, imenuje se stručni tim u sastavu:
  - Srđan Škunca, d.i.a., pročelnik odjela gradske uprave za razvoj, urbanizam, ekologiju i gospodarenje zemljištem,
  - Irena Miličević, dipl. iur., pročelnica Odjela gradske uprave za komunalni sustav,
  - Nada Gunjača, dipl. iur., voditeljica ureda za financijsko upravljanje i kontrole,
  - Spomenka Mičetić, dipl. oec., direktorica Rijeka prometa d.d. Rijeka i
  - dr. sc. Nataša Zrilić, viša savjetnica Gradonačelnika-specijalistica za razvoj i gospodarstvo.
6. S obzirom na utvrđene zakonske rokove za donošenje odgovarajućih odluka za realizaciju projekta Zapadna Žabica od strane Agencije za JPP, zadužuje se stručni tim iz točke 5. ovog zaključka da informira Gradonačelnika o odluci Agencije za JPP, i to nakon isteka roka od 3 mjeseca unutar kojeg Agencija za JPP treba ocijeniti opravdanost i odabranost primjene odabranog modela JPP.
7. Informacija iz točke 1. ovoga zaključka prosljeđuje se Gradskom vijeću Grada Rijeke na razmatranje i usvajanje.

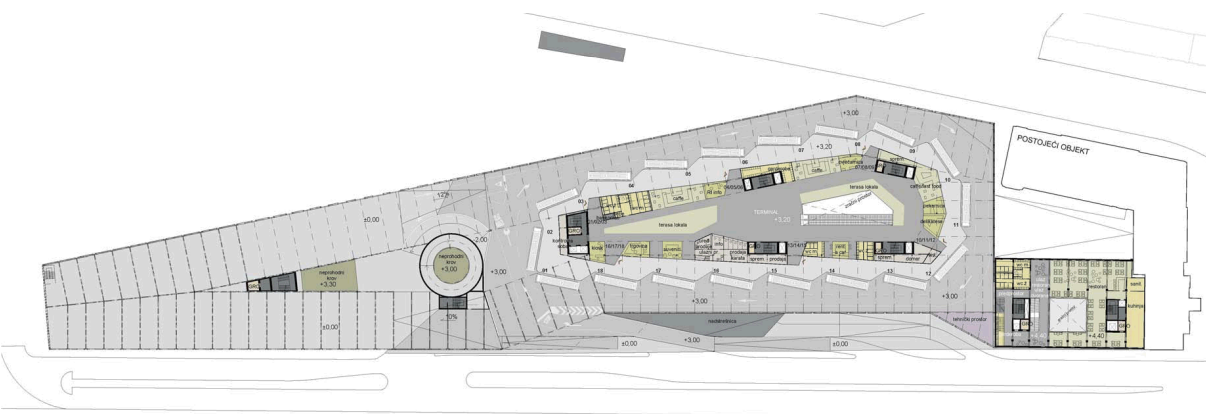
## 5. GRAFIČKI PRILOZI



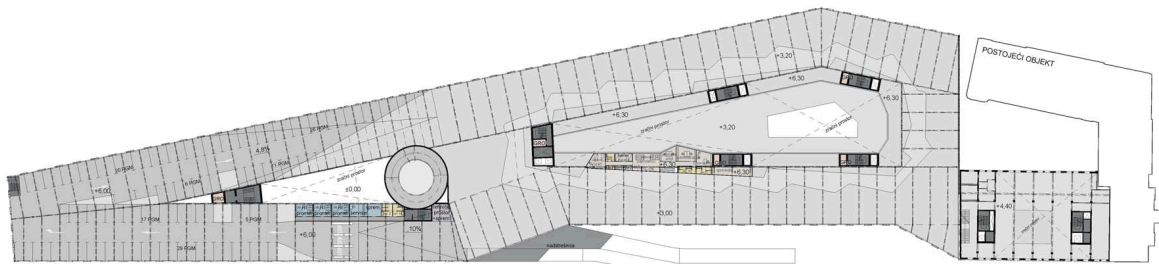
situacija kompleksa Zapadna Žabica



tlocrt prizemlja



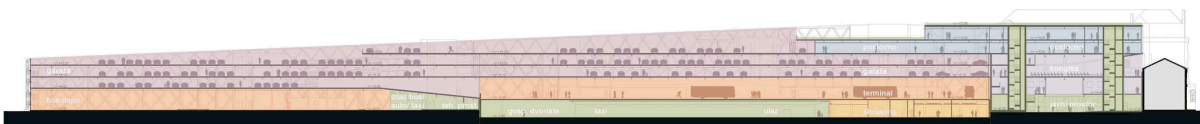
tlocrt terminala



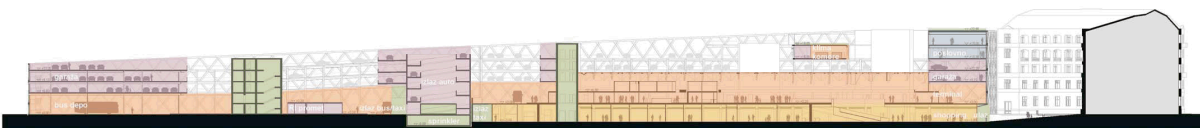
**tlocrt 1. kata**



**tlocrt 4. kata**



Presjek kroz kompleks u njegovoj južnoj polovici



Presjek kroz kompleks u osi pristupnog trga (u nastavku trga Žabica)



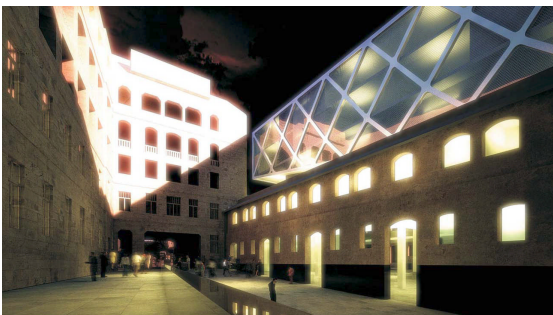


Prostorni prikaz uklapanja kompleksa prema trgu Žabica

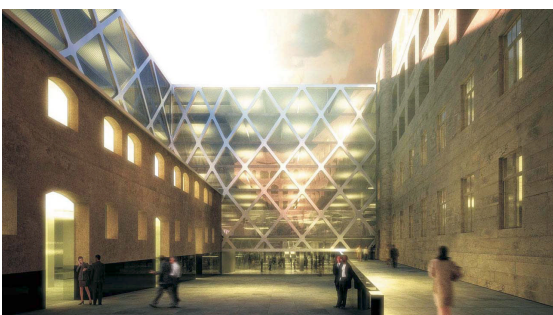
### Vizualizacije



pristup kolodvoru iz trgovačkog centra



unutarnji trg – sačuvani segment skladišta s dijelom nove građevine iznad njega



unutarnji trg – pogled iz smjera trga Žabica i pristup trgovačkom centru