

## Zapadni dio Zagreba u Regulatornim osnovama iz 1865., 1887. i 1907. godine

**Vedran Ivanković**

Sveučilište u Zagrebu, Arhitektonski fakultet, izvanredni profesor, [vivankovic@arhitekt.hr](mailto:vivankovic@arhitekt.hr)

**Sažetak:** Zapadni dio Zagreba omeđen je Ulicom Republike Austrije na istoku, Ilicom na sjeveru, željezničkom prugom na jugu i potokom Čnomercem na zapadu. Prvi je put planiran u nekom urbanističkom planu u Regulatornoj osnovi iz 1887. godine. Predviđen je kao produžetak Donjega grada na zapad. U prvoj Regulatornoj osnovi Zagreba iz 1865. godine tu se smjestio samo trg ispred kolodvora, a ostatak nije bio obuhvaćen regulacijom. Od otvaranja prvog kolodvora 1862. godine u zapadnom se dijelu grada sporadično grade industrijski pogoni. Godine 1878. otvoren je gradski vodovod i tim povodom trasirana prva Vodovodna cesta koja do njega vodi od Ilice, povijesne trase na sjeveru (od 15. stoljeća). U Regulatornoj osnovi Milana Lenucija iz 1907. godine zapadni dio grada zadržava svoju fizionomiju. Jedina planska urbanizacija do Prvog svjetskog rata u zapadnom dijelu Zagreba provodi se radi prometnog povezivanja šest vojarni.

**Ključne riječi:** Zagreb, Regulatorna osnova iz 1865., Regulatorna osnova iz 1887., Regulatorna osnova iz 1907., Milan Lenuci

## Western Part of Zagreb in Regulatory Plans form 1865, 1887 and 1907

**Abstract:** Western part of Zagreb is delineated by the Street of the Republic of Austria on the east side, Ilica Street in the north, the railway line in the south and the Čnomerec stream in the west. It was enclosed into a masterplan for the first time in the Regulatory Plan from 1887 and envisaged as the extension of the Lower Town to the west. In the first Regulatory Plan of Zagreb from 1865, only the square in front of the railway station was located there, while the rest was not encompassed. Since the opening of the first railway station in 1862, industrial plants have been randomly built into the western part of the city. In 1878 the City Waterworks were put into operation and at that occasion the first Waterworks Road (Vodovodna cesta) was staked out, connecting Ilica, the historical roadway in the north (since the 15th century), with the City Waterworks. In Milan Lenuci's Regulatory Plan from 1907 the western part of the city retained its layout. The only urban planning since the end of the 19th century until the First World War in the western part of Zagreb was implemented with the aim of connecting six army barrack complexes.

**Key words:** Zagreb, Regulatory Plan from 1865, Regulatory Plan from 1887, Regulatory Plan from 1907, Milan Lenuci

Ivaković, V.

Zapadni dio Zagreba u Regulatornim osnovama iz 1865., 1887. i 1907. godine

## 1. UVOD

Zapadni dio Zagreba, danas omeđen Ulicom Republike Austrije na istoku, Ilicom na sjeveru, željezničkom prugom na jugu i trasom djelomično kanaliziranog potoka Črnomerca na zapadu prvi je put planiran u nekom urbanističkom planu u Regulatornoj osnovi iz 1887. godine. Predviđen je kao produžetak Donjega grada na zapad do potoka Črnomerca. Željeznička pruga prema Budimpešti prolazila je južnom međom Donjega grada – to je granica dokud Zagreb *fin-de-siècle-a* seže na jug i nepremostiva je barijera za plansku izgradnju grada s druge strane pruge prema Savi. Zbog toga i zbog opasnosti od poplava predio između pruge i Save do kraja epohe (do Prvog svjetskog rata) urbanizira se rijetko i parcijalno te s bitno nižim stupnjem urbaniteta u odnosu na Donji grad.

Dolazak prve željeznice u Zagreb, dionice Zidani Most – Zagreb Društva Južnih željeznica (puno ime Carsko kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica; njem.: Kaiserlich-königliche privilegierte Südbahn-Gesellschaft) i otvaranje Južnog (danas Zapadnog) kolodvora 1862. godine konačno su dali poticaj da se počne planirati Donji grad. Međutim, novi kolodvor izgrađen je daleko izvan grada na njegovoj zapadnoj periferiji pa prva Regulatorna osnova predviđa veze ključnih punktova Donjega grada i novog kolodvora. Obilaznim putom preko nove Kolodvorske ulice (danas Ulice Republike Austrije) trasirane uoči otvaranja Južnog kolodvora, Ilica je jedina komunikacija između njega i Donjega grada, ponajprije novog Sajmišta na budućem Sveučilišnom trgu (danas Trgu Republike Hrvatske). Na veliki trg ispred Južnog kolodvora, do kojega, prema Osnovi, vodi Prilaz, glavna veza s budućim kulturnim i prosvjetnim središtem (danas Prilaz Gjura Deželića), smjestit će se vojarna sagrađena 1889. godine. To je bila nova Pješačka vojarna „Princa Rudolfa“.

Istodobno s izgradnjom Državnog (Glavnog) kolodvora, Gradsko zastupstvo tih godina donosi odluku o nabavi velikog zemljišta u neposrednoj blizini, na kojem bi se izgradila Strojarska radionica Ugarskih kraljevskih državnih željeznica (MAV-a) za popravak lokomotiva i proizvodnju dijelova za njih – „Strojarnica“ (poslije Tvornica „Janko Gredelj“). Gradnja tog kompleksa dovršena je 1894. godine.

Sve okolnosti upućuju na to da je plan širenja Donjega grada na zapad, prema novoj (drugoj) Regulatornoj osnovi (1887.) jedino prihvatljivo rješenje. Novu Pješačku vojarnu „Princa Rudolfa“ bilježi nova Regulatorna osnova pa veza Prilaza s planiranim produljenjem do zapadne međe na potoku Črnomercu u Osnovi ostaje nedorečena. Izostao je, naime, kontinuirani produžetak Prilaza iz Donjega grada na zapad, budući Prilaz baruna Filipovića (danas Ulica grada Mainza i Prilaz baruna Filipovića). Donji grad se tako našao opkoljen željeznicom s juga, potokom Medveščakom s istoka te golemim novim vojnim kompleksom sa zapada.

Problem potoka Medveščaka riješen je premještanjem njegovoga korita u sklopu izgradnje gradske kanalizacije od 1896. do 1898. godine, a već početkom 20. stoljeća izrađuju se planovi za proširenje Donjega grada istočno od Draškovićeve ulice. Zapadni dio ostaje industriji, koja je već koristila pogodnosti željezničkog transporta te vojsci, koja tamo provodi prvu i jedinu sustavnu urbanizaciju.

Uz Kraljevske ugarske državne željeznice koje ometaju gradske planove za širenje i preuređenje grada, dva generalna urbanistička dokumenta, Regulatorne osnove iz 1865. i 1887. godine, uvelike su usmjerile njegov razvoj, a potonja je Osnova uz vojnu urbanizaciju bila okosnica urbanističkog razvoja njegove zapadne periferije.

Ivaković, V.

Zapadni dio Zagreba u Regulatornim osnovama iz 1865., 1887. i 1907. godine



Slika 1. Pješačka vojarna „Princa Rudolfa“ krajem 19. stoljeća

## 2. REGULATORNA OSNOVA IZ 1865. GODINE

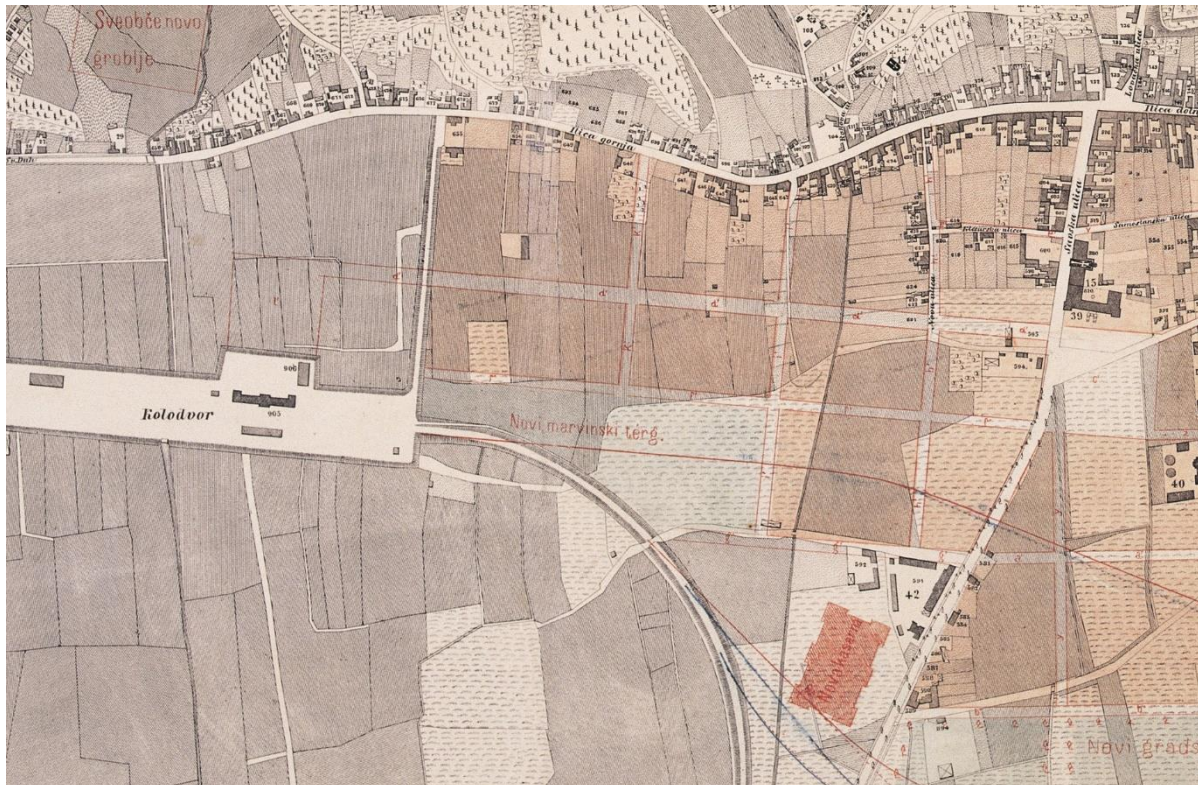
Prva Regulatorna osnova iz 1865. godine („Osnova i nacrt za razprostranjenje i poliepsanje grada“) definira „novi predjel“ Donji grad. „Osnova i nacrt“ sastojali su se od teksta i nacrtu, a tekst s nadnevkom 1. siječnja 1865. godine podijeljen je na dva „razdjela“: obrazloženje Osnove („tergovačko-politički razdjel“) i direktivni dio Osnove („tehnički razdjel“). Dok prvi donosi obrazloženje „političkih odnošaja“ glavnoga grada, drugi određuje dvije razine zbog kojih se Osnova izrađuje: najvažniji radovi na rekonstrukciji (otklanjanju mana) postojećeg stanja te planiranje novoga grada. Za taj novi grad, stoji u „tehničkom razdjelu“, nacrt je izrađen u malome mjerilu za „lasniji pregled“, iako nije postojala odobrena i detaljnija geodetska podloga („podonacert“) s topografskom snimkom za izradu plana odvodnih kanala i niveliranje ulica i trgova. [1]

Nacrt je obuhvaćao predio od Južnog kolodvora do Laščine te na jugu do „Novogagradskeg perivoja“. Katastarska podloga seže do Save i njezinih rukavaca odakle se planira veza s lukom i pristaništem. Izabrana je ortogonalna mreža ulica s blokovima do koridora najavljene dionice budimpeštanske pruge Nagykanizsa – Zákány – Zagreb, za koju su predložene dvije varijante, a lokacija kolodvora utvrđena je između Petrinjske ulice i Savske ceste („Novi osrednji kolodvor“). Napokon prihvaćena južnija varijanta konačno označuje južnu granicu Donjega grada. Zapadni dio Donjega grada, koji seže od Savske ceste (i buduće Frankopanske ulice) do Kolodvorske ceste (danas Ulice Republike Austrije) i Južnog kolodvora, određen je dvjema osima: „državnom vojničkom cestom d“ (današnjim Prilazom Gjüre Deželića), širokom 12 hvati zato što će „dévoredi nasadjeni biti“ i cestom f' (Klaićevom ulicom), širokom 8 hvati. Taj zapadni dio sadržava jedanaest blokova. S južne strane ceste f', prema Južnom kolodvoru smješten je „Novi marvinski térg“ (stočno sajmište). Južno od ceste g', koja seže od Savske ceste do novog sajmišta (današnja Ulica Izidora Kršnjavoga), a počinje „uzduž vojničkog obskèrbništva“ (na mjestu sadašnjeg hotela Westin), predviđena je golema

Ivaković, V.

## Zapadni dio Zagreba u Regulatornim osnovama iz 1865., 1887. i 1907. godine

„Nova kasarna“. Označena je kao crvena pravokutna površina s naznačenim obrambenim tornjevima na uglovima i sredinama duljih stranica, kakvu su sredinom 19. stoljeća radi obrane, organizacije straže i neprijateljske vatre posjedovali vojni sklopovi, koji su imali obilježje tvrđava. Sjeverno od Južnog kolodvora do Ilice planiran je velik novi trg „L“, na kojem završava južna prometna os f’.



Slika 2. Fragment zapadnog dijela Zagreba iz Regulatorne osnove iz 1865. godine

### 3. REGULATORNA OSNOVA IZ 1887. GODINE

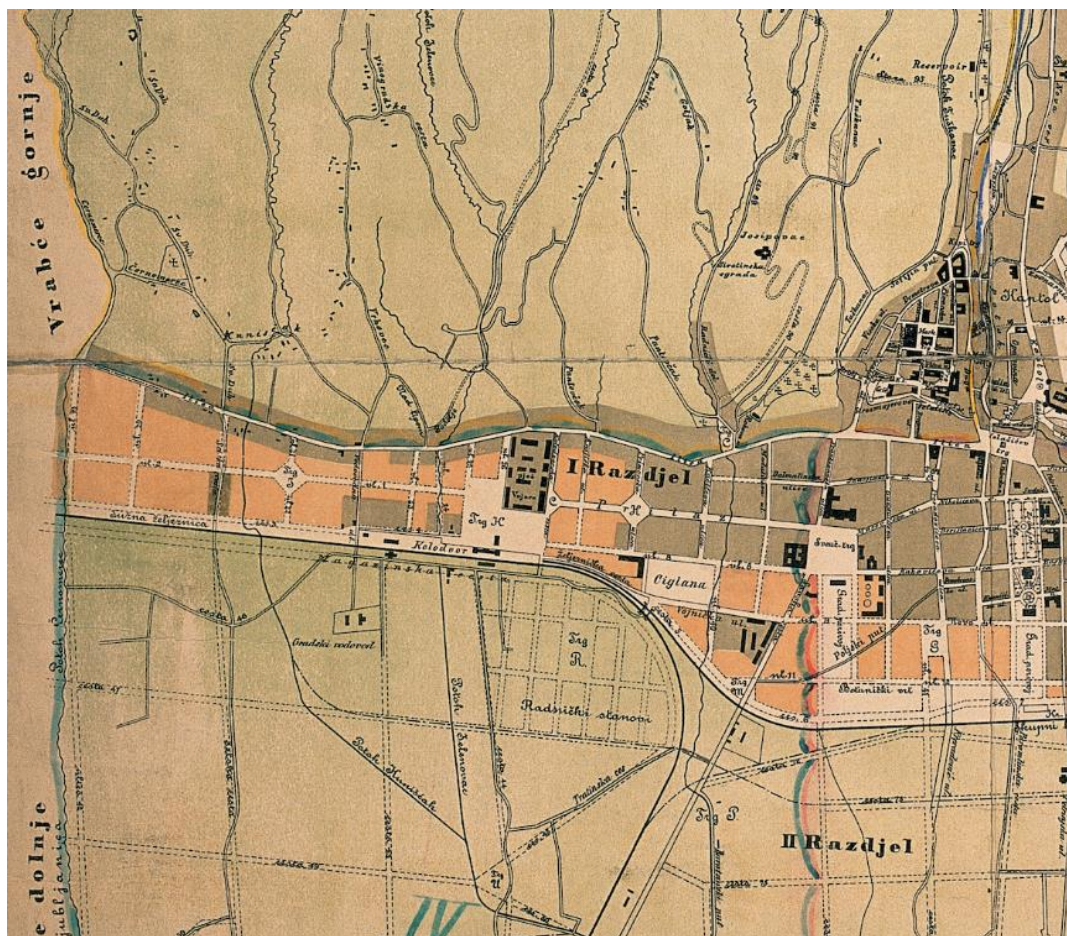
U doba pripreme nove regulatorne osnove zapadno od Kolodvorske ceste i dalje nema grada, ali tamo već postoje industrijski pogoni Ciglana (1870.), Tvornica parketa (1873.), Gradski vodovod (1878.) i Tvornica opeka Adolfa Müllera (od 1885., Črnomerac 288). Neposredno prije donošenja nove osnove došlo je do razmimoilaženja između Gradskog poglavarstva i Zemaljske vlade, koja je odbila lokaciju Pješačke vojarne na Ciglani (Rooseveltovu trgu) i ultimativno zahtijevala da se nađe nova lokacija. Početkom 1887. godine lokacija je potvrđena na većem dijelu površine rezervirane za trg „L“ (u prvoj Regulatornoj osnovi iz 1865. godine), odnosno „K“ (kako se naziva u novoj osnovi): sjeverno od Južnog kolodvora, zapadno od Kolodvorske ceste i južno od Ilice te je u posljednji čas uključena u novu Regulatornu osnovu. Zapadni dio grada, prema Osnovi iz 1887. godine, predviđen je kao ekstenzija Donjega grada – proširenje Razdjela I od tadašnje Kolodvorske ceste sve do zapadne gradske međe na potoku Črnomercu.

Razdjel I obuhvaća predio ortogonalne mreže Donjeg grada koja je određena Regulatornom osnovom iz 1865. godine. U osnovi iz 1887. godine definiran je ovako: „s juga: željezničkim prugama od zapada na iztok vodećim i sa kolodvori; sa zapada: potokom Črnomercem; s iztoka: idealnom crtom po proctru od Maksimirske ceste do žakanjske željeznice, s iztokom u susjednu općinu Lašćinsku, koja se kani pripojiti gradskoj općini; a sa

Ivaković, V.

### Zapadni dio Zagreba u Regulatornim osnovama iz 1865., 1887. i 1907. godine

sjevera: Ilicom od zapadne gradske medje do Mesničke ulice, od tuda skrajnim redom kućah gornjega grada do razkršća Mlinarske ceste u Jurjevskoj ulici, razkršćem Mirogojske ceste u Novoj Vesi, Ribnjakom i sjevernim redom kućah u Vlaškoj ulici., [2] Granice središta grada, prostora najvišeg stupnja urbaniteta ili Razdjela I bile su, dakle, pruge, i zbog njih se proširenje Donjega grada planira na zapad. Južno od pruge je Razdjel II koji se planira povezati s Donjim gradom produženjima postojećih cesta, primjerice, Petrinjske kao Trnjanske, tako da se „Trnjanska cesta uzdrži, rasprostrani i uredi kao ulica s drvoredi i vrti ispred kuća“. Usporedna s Trnjanskom, istočna cesta u produžetku Donjega grada preko pruge bila je buduća Strojarska ili cesta 63: „postojeća cesta br. 63 prema donjem dijelu sela Trnje da se regulira u ravnih potezih od željeznice, odnosno od trga 'F', do savskog nasipa“. Pružni prijelazi između Savske ceste i Petrinjske ulice riješeni su privremeno brkljama. Perivoj skoji se proteže između njih, područje rezervirano za novi kolodvor Ugarskih kraljevskih državnih željeznica (MAV) i luku, presijecaju putove prema Savi. S druge strane, novoregulirane stare komunikacije Bolnička (Gajeva) i Svilarska (Preradovićeve) ulica sežu do perivoja, odnosno do ulice b' (Mihanovićeve). Glavna komunikacija s južnim, još ruralnim područjem do Save, odvijala bi se, stoga, proširenim i izravnanim produžetcima Savske ceste i Petrinjske ulice (tj. Trnjanske ceste). Uz te dvije komunikacije, na području južno od pruge naznačena je i nova „Želzna cesta“, usporedno duž trase sisačke pruge. Predviđene su i tri uzdužne ceste: 73, 74 i 75. Detaljna regulacija za taj prostor nije predložena. [3]



Slika 3. Fragment zapadnog dijela Zagreba iz Regulatorne osnove iz 1887. Nacrt iz 1889. tiskana je verzija rukopisnog originala iz 1887. godine

Ivaković, V.

## Zapadni dio Zagreba u Regulatornim osnovama iz 1865., 1887. i 1907. godine

Na sjednici Gradskog zastupstva od 20. listopada 1890. godine, donesena je odluka o nabavi zemljišta potrebnog za gradnju Strojarske radionice Ugarskih kraljevskih državnih željeznica (MAV) za popravak lokomotiva i proizvodnju dijelova za njih, tzv. „Strojarnice“, zbog čega se već tada govori o potrebi revizije nove osnove. [4] U obuhvatu prema novoj osnovi smještenom u Razdjelu II, definiranom na sjeveru od zgrade novoga Državnog kolodvora (1892.) (poslije Glavnog kolodvora) i Baroševe (Branimirove) ulice u produžetku na istok sjeverno od pruge do ceste 63, a istočno produženom cestom 63 do južne granice predviđene cestom 75 (danas Ulica grada Vukovara), završena je izgradnja kompleksa 26. kolovoza 1894. godine. [5]

Iako ne na razini Donjega grada i Razdjela I, širenje grada planira se i s južne strane pruge kao Razdjel II. Predio južno od Južnog kolodvora u Regulatornoj osnovi iz 1887. godine određen je gustom ortogonalnom mrežom stambenih ulica za naselje nižeg (radničkog) staleža. U obrazloženju Osnove, vezanom uz Razdjel II, stoji da je predviđeno da se „u zapadnom dijelu“, blizu Ciglane i kolodvora s onkraj željezničkog nasipa uredi posebni predio za podizanje radničkih stanova“. Nakon što je 1. srpnja 1899. godine potvrđena lokacija kolodvora samoborske (vicinalne) željeznice, prostor između Južnog i Samoborskog kolodvora dobiva na važnosti. Osim toga, taj prostor je otprije bio povezan podvozima s krajnjim jugozapadnim dijelom Donjega grada: od 1862. ispod dionice Zagreb – Sisak Južne željeznice i od 1892. ispod spojne pruge Ugarskih kraljevskih državnih željeznica od Državnog (Glavnog) do Južnog kolodvora. Neposredno prije otvaranja samoborske pruge početkom 1901. godine, prostor južno od Južnog kolodvora uključen je u Regulatornu osnovu predjela između Južnog i Samoborskog kolodvora te potoka Jelenovca iz 1900. godine kao ekvivalent središtu grada.

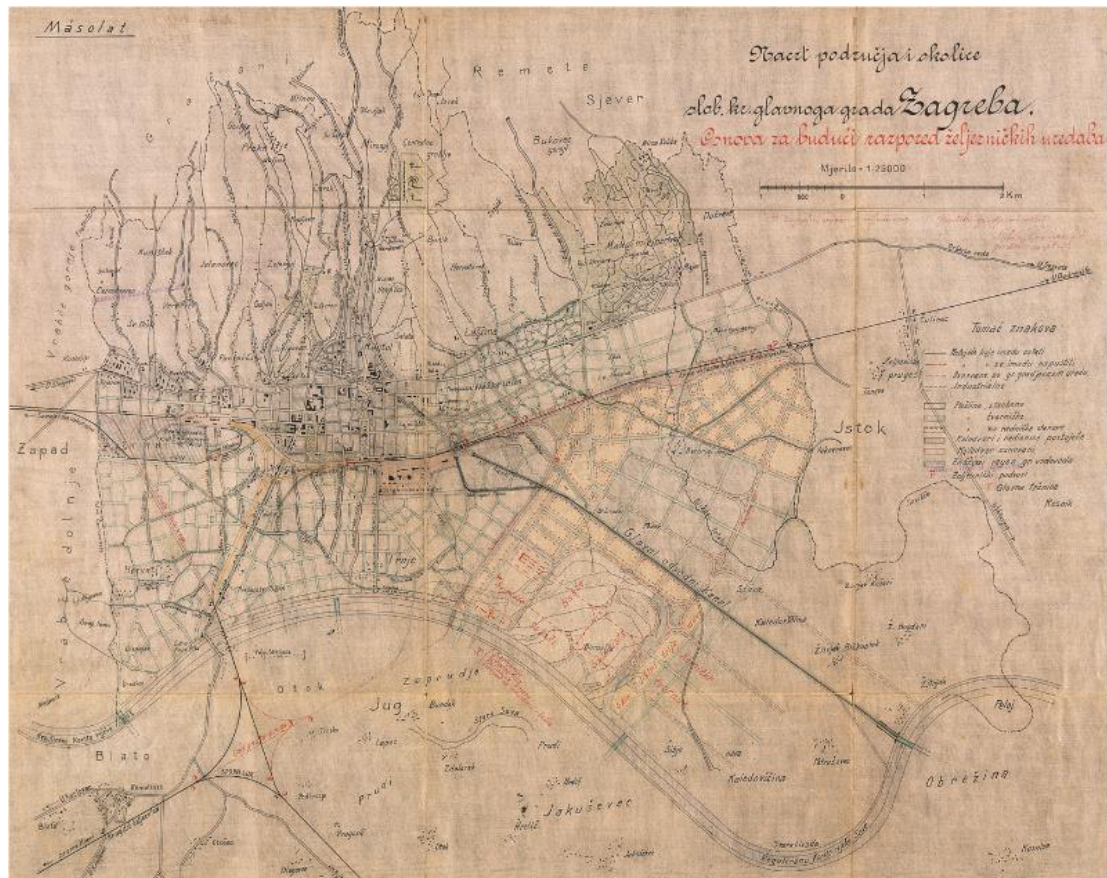
Iz iste godine potječe i Osnova za proširenje podvoza pruga Državne i Južne željeznice s dvjema varijantama podvoza i prijedlogom avenije, s trakom za dva kolosijeka tramvajske pruge te avenijom južno prema Trešnjevci, koja bi od velikoga okruglog trga neposredno iza podvoza s obostranim šetnicama s drvoredima imala ukupnu širinu od 50 metara. Tek je 1912. godine u sklopu cjelovitog rješenja željezničkog čvora u dogovoru s Ugarskim kraljevskim državnim željeznicama i mjerodavnim ministarstvom izrađena osnova za podvoze od Ciglane do Samoborske ceste (danas Božidara Adžije), ali skromnijih dimenzija i ceste duž Samoborskog kolodvora širine 21,5 metara. Riječ je o reviziji Osnove iz 1900. godine i bitno jednostavnijem prometnom rješenju bez polukružnog trga neposredno nakon podvoza te dvostruko užim profilom Samoborske ceste. Ta „skromnija“ varijanta nastala je nakon definitivnog odbijanja Lenucijeva prijedloga nove Generalne osnove iz 1907. godine. Prostor između pruga Južnih željeznica i Samoborske željeznice koji je prvo u zapadnom dijelu bio predviđen za zaštitni pojas Gradskog vodovoda, a u Lenucijevu prijedlogu kao „zaštitni rajon“ proširen na cijelu površinu unutar pojasa navedenih željezničkih pruga do danas nije do kraja urbaniziran.

#### 4. REGULATORNA OSNOVA IZ 1907. GODINE

Prijedlog nove Regulatorne osnove u doba kada je prethodna osnova već dva desetljeća na snazi sadržan je dokumentu Milana Lenucija, u „Nacrtu područja i okolice slobodnog i kraljevskog glavnog grada Zagreba. Osnova za budući raspored željezničkih uredaba u Zagrebu“ i u opširnom tekstualnom prilogu iz 1907. godine. Zapadni dio Zagreba u Lenucijevom prijedlogu nove osnove zadržava svoju fizionomiju.

Ivaković, V.

## Zapadni dio Zagreba u Regulatornim osnovama iz 1865., 1887. i 1907. godine



Slika 4. Milan Lenuci: „Nacrt područja i okolice slobodnog i kraljevskog glavnog grada Zagreba. Osnova za budući raspored željezničkih uredaba u Zagrebu“

U nacrtu Lenuci se ponajprije bavi problemom željezničkog čvora (prugama i kolodvorima) i predlaže inovativno i radikalno rješenje kao uvjet za izradbu generalne osnove mnogo većega i ocjelovljenoga glavnoga grada. Predviđa uklanjanje pruga na urbanom potezu od Južnog kolodvora do Državnog kolodvora s tim da pruge razmiče tako da prugu Južnih željeznica izvodi zapadno od Južnog kolodvora, a prugu Ugarske kraljevske državne željeznice istočno od Državnog (Glavnog) kolodvora te ih spaja južno od rijeke Save, umjesto na urbanom području (na Savskoj cesti). Oba kolodvora pretvara iz protočnih u zaglavne, cijeli potez između njih oslobađa od zapreka što ih čine pruge i njihova „rasputnica“ – „delta“ na Savskoj cesti, koju premješta južno od Save te omogućuje spajanje Donjega grada s područjima do Save, gdje nastaje novi „južni“ Zagreb. Prugu od Državnog kolodvora do novoga Ranžirnog kolodvora na Borongaju predlaže na stupovima, tako da se u tom dijelu grada, gdje predviđa golemu industrijsku zonu, može uspostaviti šest cestovnih prolaza. Ipak, ne premješta veliki industrijski pogon „Strojarnice“ iz središta planiranoga velikog Zagreba. Ne predviđa promjene ni u zapadnom dijelu grada, a Južni kolodvor zadržao bi gospodarsku funkciju: industriju i Carinska i javna skladišta d. d., utemeljena iste godine južno od Tvornice Hinka Francka sinovi d. d., s druge strane pruge te prometnu važnost. Zapadni dio grada bio bi bolje povezan s južnim dijelom (Trešnjevkom) tek s trima novim prometnicama: cestom uz potok Čnomerec koja je planirana i u Osnovi iz 1887., a sada vodi mostom preko Save, cestom uz novu prugu planiranu zapadno od Južnog kolodvora te cestom na liniji ukinute pruge koja vodi usporedno sa Savskom cestom do „delte“. Lenucijeva Osnova definitivno je odbijena zbog rješenja željezničkog čvora, povezanog s planom proširenja Glavnog kolodvora 1911. godine kada je Željeznica odustala od gradnje Ranžirnog kolodvora na Borongaju (istočni će se dio grada od tada

Ivaković, V.

## Zapadni dio Zagreba u Regulatornim osnovama iz 1865., 1887. i 1907. godine

planirati neovisno o pitanju željeznica), a grad je ustupio zemljište za teretni kolodvor duž Baroševе ulice (danas Branimirove).

Od kraja 19. stoljeća do Prvog svjetskog rata izrađeno je na desetine parcijalnih regulatornih osnova za zapadni dio Zagreba u svrhu prometnog povezivanja vojarni. Urbanizaciju tada se provodi isključivo zbog vojske.

### 5. ZAKLJUČAK

Zapadni dio Zagreba u doba izrade prve Regulatorne osnove iz 1865. godine daleka je periferija kroz koju je netom ranije, 1892. godine prošla željeznička pruga i otvoren je prvi (Južni, danas Zapadni) kolodvor. Prvi je put uključen u neki urbanistički plan u Regulatornoj osnovi iz 1887. godine kada se predviđa izgradnja 12 velikih blokova po modelu Donjeg grada iz prethodne Osnove (1865.). U vrijeme kada je sagrađena željeznička pruga u tom prostoru smještaju se prvi industrijski pogoni, a 1878. godine otvoren je gradski vodovod (južno od pruge) do kojeg od Ilice vodi Vodovodna cesta (kasnije, potkraj 19. stoljeća Vodovodna ulica). Industrijalci koriste pogodnosti željezničkog prometa, a nakon odluke o smještaju prve vojarne projektirane i sagrađene u paviljonskom tipu (1887. – 1889.), golemog kompleksa Pješačke vojarne „Princa Rudolfa“, zapadni je dio Zagreba ostao prometno odsječen od svog ishodišta, Donjeg grada. Planirani produžetak Prilaza (danas Prilaz Jurja Deželića), ulica 1 i 2 iz Regulatorne osnove iz 1887. godine (kasnije Prilaz baruna Filipovića, a danas Ulica grada Mainza i Prilaz baruna Filipovića) nije se mogao realizirati u kontinuitetu zbog smještaja novog vojnog kompleksa. Zato će dugo zadržati karakter periferije. Do početka Prvog svjetskog rata u zapadnom se dijelu grada gradi još pet kompleksa vojarni koje se smještaju u blokove Regulatorne osnove iz 1887. godine predviđene za blokovsku izgradnju po uzoru na Donji grad. Uz industrijske komplekse koji se planiraju i grade također u paviljonskom tipu tek će se pokoji blok sagraditi prema Osnovi iz 1887. godine i to uglavnom parcijalno.

Iako je formativna za zapadni dio grada, Osnova iz 1887. godine, koja ostaje dugo na snazi (do Prvog svjetskog rata budući da nova nije usvojena), realizira se sporadično. U osnovi Milana Lenucija iz 1907. godine zapadni dio grada zadržava svoju fizionomiju. Nedovršena urbanizacija zbog rata i raspada Austro-Ugarske Monarhije nastavit će se u duhu Regulatorne osnove iz 1887. godine nakon Prvog svjetskog rata (u Kraljevini SHS, potom u Kraljevini Jugoslaviji). Međutim, izgradnja u zapadnom dijelu grada tada doživljava deklinaciju u oblikovnom, kvalitativnom i funkcionalnom pogledu. Jedinu urbanistički sveobuhvatnu viziju prometnog povezivanja zapadnog dijela grada i Donjeg grada između dva svjetska rata predložit će Regulatorna osnova 1936. – 1938. prema kojoj se predviđa rekonstrukcija bivše Pješačke vojarne Princa Rudolfa (tada Vojarne Kralja Aleksandra) i rušenje nekoliko njezinih reprezentativnih zgrada radi povezivanja Prilaza u Donjem gradu i Prilaza baruna Filipovića u zapadnom dijelu grada.

### LITERATURA

1. Franković, E.: Regulatorna osnova Zagreba iz 1865. godine, *Život umjetnosti*, 1981., 32, str. 50–51.
2. Državni arhiv u Zagrebu, Gradsko poglavarstvo Zagreb, Građevni odsjek (dalje: HR-DAZG-10), sign. 50. Brošura *Obrazloženje Regulatorne osnove grada Zagreba i predlozi za odobrenje i provedenje iste*, 26. svibnja 1887, Zagreb.
3. Knežević, S.: Regulatorna osnova Milana Lenucija za dio Zagreba od željezničke pruge do rijeke Save iz godine 1907., *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 1992., 16, str. 170–174.
4. Knežević S.: *Zagrebu u središtu*, Barbat, 2003., str. 154–183.



Ivaković, V.

**Zapadni dio Zagreba u Regulatornim osnovama iz 1865., 1887. i 1907. godine**

---

5. Dumbović-Bilušić B.: Urbanističko-arhitektonske karakteristike kompleksa Strojarnice državne željeznice, *Prostor*, 1993., 1, str. 66–68.
6. Osnovu podnosi Milan Lenuci, a Snješka Knežević ju opisuje ovako: »Cijelo područje obuhvaća široka kružna cesta, uključujući Magazinsku cestu i prati tok pruga. Taj gotovo zatvoren ambijent širi se prema zapadu, do tada otvorenog korita potoka Jelenovca. Podijeljen je u velike blokove: glavna središnja cesta, široka 40 m vodi od očekivanog novog podvoza, tada samo uskog prijelaza, do potoka Jelenovca, duž kojeg se crtkanom linijom sugerira cesta. Druge poprečne ceste povučene su u osima postojećih puteva i cesta; glavna među njima, koja vodi do zgrade samoborskog kolodvora, u osi je Kolodvorske ceste (danas Republike Austrije). Svima je utvrđena širina od 20 m. Na početku središnje ceste predviđa se okrugli trg. No crtkanim linijama, neposredno iza prijelaza, odnosno budućih podvoza, naznačen je mnogo veći polukružni trg, iz kojeg istječe široka cesta duž pruge, odnosno tadašnje Željezničke i Klesarske ceste.« Knežević S. (2020.), *Lenucijeve avenije: nove prostorne osi Zagreba*, Radovi Instituta za povijest umjetnosti, 2020., 44/2, str. 143–160, *Ibid.*, str. 152.
7. Knežević, S.: Regulatorna osnova Milana Lenucija za dio Zagreba od željezničke pruge do rijeke Save iz godine 1907., *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 1992., 16, str. 169–190., *Ibid.*, str. 181–188.