

# Ljubljanska avenija u Zagrebu: primjer preobrazbe gradske prometnice

Ana Kovačević \*

U radu se raspravlja o funkcionalnom preobražaju Ljubljanske avenije u Zagrebu. Od tranzitne ceste na rubu grada ona je u proteklih pedeset godina prerasla u modernu gradsku aveniju složenih funkcija. Dominiraju trgovačke funkcije sa trgovačkim centrima i hipermarketima te specijalizirane trgovine automobilima, namještaja i dr.

**Ključne riječi:** Autoput, avenija, prometna funkcija, poslovna funkcija, stambena naselja

## Avenue of Ljubljana in Zagreb: Example of Urban Road Transformation

This work discusses the functional transformation of the Avenue of Ljubljana in Zagreb. In the last fifty years, from a transit road on the outskirts of the city it has developed into a modern urban avenue of complex functions. The commercial functions dominate with shopping centres and hypermarkets, as well as specialised shops of cars, furniture, etc.

**Key Words:** motor road, avenue, transport function, business function, planned housing developments

### UVOD

U posljednjih deset godina 20. stoljeća i na početku novog milenija na urbanom području Zagreba snažno su došle do izražaja tendencije vrednovanja novih lokacija namijenjenih ekonomskim djelatnostima. Posljedica je krupnih promjena u gospodarskom sustavu zemlje, odnosno djelovanja faktora tržišnog gospodarstva. Objekti velikih trgovačkih lanaca, auto – saloni i različiti drugi poslovni sadržaji podižu se duž velikih gradskih avenija i oko autocestovnih čvorova na Zagrebačkoj obilaznici. Osobito je izrazita koncentracija poslovnih sadržaja uz cestovne prometnice ulazno – izlaznog karaktera, kojima se ostvaruje najkraća veza između centralnog dijela Zagreba i njegovih satelitskih gradova.

Prikazani razvoj, popraćen istovremeno intenzivnom stambenom izgradnjom, ukazuje na snažne tendencije urbanizacije rubova grada i suburbanizacije njegove okolice. Oba procesa dovode do daljnjeg jačanja funkcionalnog grada – oblikovanja gradske regije. Prvorazrednu ulogu pri tome imaju gradske prometnice.

\*Profesor geologije i geografije, Pičmanova 5, 10 000 Zagreb, Hrvatska/Croatia

U svjetskoj literaturi velika je pažnja posvećena procesima koji dovode do kompleksnih promjena u gradskoj regiji. Na satelitizaciju kao glavni prostorno – strukturni oblik suburbanizacije grada ukazali su I. A. Dawson (1974) i J. H. Johnson (1974), dok su M. Wolkowitsch (1973), J. M. Thompson (1977), G. Voppel (1980) i U. Schliephake (1982) istaknuli uloga prometa u organizaciji prostora, posebno urbanog. Poslovne centre gradova analizirali su H. Carol (1960) i B. J. L. Berry (1963) i pri tome izdvojili nekoliko karakterističnih tipova, a P. W. Porter (1963) je, govoreći o važnosti lociranja poslovnih zona u gradu, istaknuo ulogu točke minimalnog ukupnog putovanja. Od pojave prvih shopping centara u SAD, oni su mijenjali lokaciju unutar gradskog prostora. Pojedini autori logično ističu da su takvi centri postali jedan od najraširenijih sadržaja gradskog prostora (R. Johnes, 1967; A. Mayr, 1980; J. A. Dawson, 1983).

U našoj literaturi M. Vresk (1977) je detaljno prikazao stupanj, intenzitet i karakteristike suburbanizacije Zagreba, a M. Sić (1997) je analizirao tendencije izgradnje gospodarskih objekata oko prigradskih autocestovnih čvorišta Zagreba i oko čvorišta regionalnih autocesta.

Ljubljanska avenija primjer je prometnice jake lokacijske privlačnosti. Cilj je ovoga rada prikazati njezin razvojni put, odnosno preobražaj od prometnice tranzitnog karaktera do avenije sve izrazitijih poslovnih funkcija. Rad je izrađen na temelju vlastitog terenskog kartiranja, raspoložive literature i urbanističkih planova.

## RAZVOJ AUTOPUTA DO GRADSKE AVENIJE

Neposredno nakon Drugog svjetskog rata započela je izgradnja današnje Ljubljanske avenije. Ova gradska prometnica tada je zamišljena i konstruirana kao dio moderne ceste Beograd-Zagreb-Ljubljana, nazvane «Autoput bratstva i jedinstva». Cjelokupan projekt izgradnje trajao je od 1945. do 1955. godine. Cesta je građena kao tangencijalna prometnica smjera pružanja istok-zapad, kroz južnu zagrebačku periferiju. U tom razdoblju još uvijek nije bila izražena jača izgradnja grada i širenje njegovih dijelova južnije od željezničke pruge. Ukupna dužina Autoputa iznosila je približno 550 km, od Zagreba do Beograda približno 400 km, a od Zagreba do Ljubljane oko 150 km. Vrsta materijala koja se koristila pri gradnji odabirala se prema zahtjevima podloge. Asfalt se koristio u ravničarskim dijelovima, dok su se kocke koristile u močvarnim područjima. Autoput je građen u sklopu omladinskih radnih akcija, a dio graditelja činili su i zatvorenici. Sastojao se od jednog kolnika ukupne širine 7,5 m. Bio je bez rasvjete i semaforizacije, bez odvodnje, bez pješačkih staza i sva su raskršća bila u nivou. Namijenjen je bio mješovitom prometu, koji su u to vrijeme većinom činili kamioni i konjske zaprege, dok su osobni automobili još uvijek bili broćano u manjini.

Drugom etapom izgradnje smatra se razdoblje od 1955. do 1965. godine. Unutar granica grada Zagreba Autoput se protezao od Ivanje Reke, istočnog ulaza u grad, do Jankomira, zapadnog gradskog ulaza. Savska cesta označavala je liniju razgraničenja podijelivši ga na dva dijela. U skladu s pružanjem prema Beogradu, istočni dio

Autoputa bit će nazvan Beogradskom avenijom, koja je 1992. godine preimenovana u Slavonsku aveniju. Zapadni dio Autoputa, u skladu sa svojim pravcem pružanja prema Ljubljani nazvan je Ljubljanskom avenijom. Bočnom nadogradnjom ukupna širina prometnice povećana je na 9.5 m. Dio Autoputa koji prolazi kroz grad imao je asfaltni kolnik, ali je još uvijek bio bez rasvjete i semaforizacije, bez odvodnje i pješačkih staza, a sva su raskršća i dalje bila u nivou.

Najveće promjene zabilježene su u razdoblju od 1965. do 2000. godine. Ljubljanska avenija, kao i Slavonska, u potpunosti je modernizirana i uključena u gradsko tkivo. Od Savske ceste do Jankomirskog mosta (8.150 m) izgrađena su 2 kolnika sa po dvije vozne trake, tako da je Avenija dosegla širinu od 32 m. Rekonstruirana su pojedina križišta u dvije ili tri razine. Izvršena je semaforizacija križanja i riješen je problem rasvjete i odvodnje. Rekonstrukcija je omogućila bolju protočnost prometnice i povećala je njezinu vrijednost. Međutim, ostao je problem nepostojanja pothodnika za siguran pješački promet. Jedini uređen nalazi se u blizini Savske ceste.

Postoje prijedlozi daljnje rekonstrukcije i modernizacije Ljubljanske avenije. Njihovim ostvarenjem ukupna širina Avenije dostigla bi oko 82 m, a kao mogućnost pojavljuje se i izgradnja tramvajske pruge.

Prvobitni Autoput, iz kojeg se razvila današnja Ljubljanska avenija, bio je tangencijalna gradska prometnica koja je prolazila južnim rubnim područjem grada. Njezinom izgradnjom stara zagrebačka predgrada (Trešnjevka, Trnje, Peščenica) presječena su na dva dijela. Značenje tadašnjeg Autoputa bilo je skromno, osobito u pogledu funkcionalne integracije gradskog prometa.

U sljedećih pedeset godina Autoput je doživio duboku transformaciju. Od prvobitno tangencijalne dobio je karakter radialne gradske prometnice koja ulazi u centralni dio grada. Ta promjena položaja i funkcije ove prometnice posljedica je ukupnog razvoja Zagreba i posebno funkcionalnog preobražaja današnje Ljubljanske avenije. Taj je preobražaj vidljiv na prometnim i poslovnim funkcijama Avenije te na njezinom značenju u razvoju stambenih naselja.

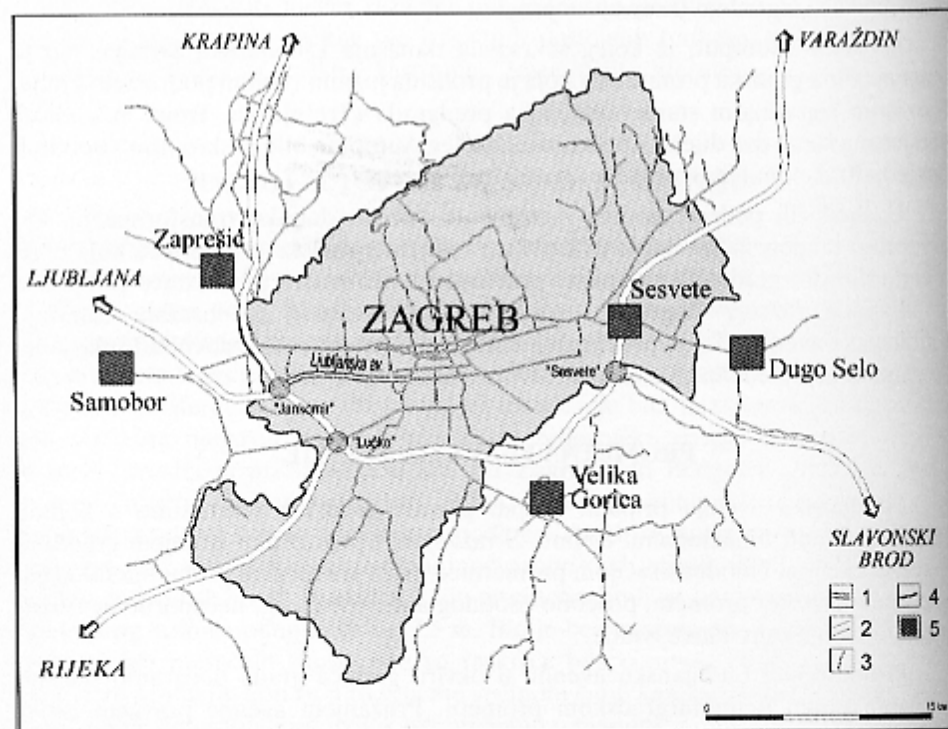
## PROMETNA FUNKCIJA AVENIJE

Ljubljanska avenija pripada skupni glavnih gradskih prometnica s kojima čini jedinstvenu funkcionalnu cjelinu. S razvojem i prostornim širenjem grada, te rekonstrukcijom i modernizacijom prometnice, rasla je i njezina prometna funkcija. Sve veći intenzitet prometa, posebno osobnog automobilslog, neosporno će tražiti njezino daljnje osuvremenjivanje.

Promatrajući Ljubljansku aveniju u okviru granica grada uočavamo njezinu značajnu ulogu u unutargradskom prometu. Pružanjem avenije pravcem istok-zapad, te poprečnim priključcima ulica, uglavnom stambenog karaktera, stvorili su se povoljni uvjeti za dobru prometnu povezanost naselja zapadnog dijela grada sa svim gradskim sektorima. Također Avenija ima značajno mjesto u mreži prigradskog i regionalnog prometnog sistema. U mreži prigradskog prometnog sistema, priključkom Ljubljanske avenije preko Jankomirskog mosta na autocestu

E70 ili E59 ostvaruje se veza sa satelitskim naseljima, Samoborom i Zaprešićem. Povezanošću Avenije s gradskim prometnicama južnog i istočnog sektora ostvaruje se povezanost sa satelitima Velikom Goricom, Sesvetama i Dugim Selom. Veza Zagreba i regije moguća je spajanjem Ljubljanske avenije na autocestu E70 prema Ljubljani. Račvanjem autoceste na sjever ostvaruje se prijelaz na autocestu E59 koja vodi prema Krapini i Mariboru, te autoceste E59 i E65 prema Karlovcu i Rijeci. Zagrebačkom obilaznicom moguće je i spajanje s autocestom E70 koja vodi prema Slavanskom Brodu, te autocestom E65 i E71 prema Varaždinu (Sl. 1).

Javni gradski promet Avenije zastupljen je danas samo autobusnim linijama. To se trenutno ne smatra nedostatkom, jer se autobusna i tramvajska mreža, smještena u neposrednoj blizini međusobno nadopunjavaju. O značenju autobusnog prometa govore 22 izgrađena autobusna stajališta duž sjeverne i južne strane kolnika. Avenijom prometuje sedam autobusnih linija od kojih šest ima polazište s terminala Ljubljance, dok jedna linija povezuje industrijske zone grada, Žitnjak i Jankomir. Linije koje sudjeluju u unutargradskom povezivanju u vlasništvu su zagrebačkog ZET-a, dok prigradsko povezivanje obavlja «Samoborčec». Također, svakodnevno prometnicom prolaze i autobusne linije koje sudjeluju u regionalnom povezivanju.



Sl. 1. Položaj Ljubljanske avenije u prostornoj strukturi Zagreba; 1. Ljubljanska avenija, 2. Autoceste, 3. Ostale važnije ceste, 4. Granica grada Zagreba, 5. Satelitski gradovi Zagreba

Fig. 1 Position of the Avenue of Ljubljana in the spatial structure of Zagreb; 1) Avenue of Ljubljana, 2) Motorways, 3) Other important roads, 4) Boundary line of the City of Zagreb, 5) Satellite towns of Zagreb.

Stanovnici naselja u blizini Avenije, uz postojeće autobusne linije, redovito se koriste i tramvajima s terminala Ljubljanice, te tramvajskim linijama koje prometuju Horvaćanskom i Savskom cestom. Na taj način ostvaruje se povezanost s cijelim gradom. U javnom prometu sudjeluje i taxi služba.

Drugi glavni oblik prijevoza u Aveniji ostvaruje se osobnim automobilima. Povećanje broja gradskog stanovništva i viši životni standard doveli su do brzog porasta automobilizacije. Već danas je u Zagrebu dostignuta gustoća automobilizacije (300 osobnih automobila/1000 stanovnika) koja se predviđala za 2015. godinu. Posebnost je Ljubljanske avenije da ona zbog ispreplitanja šire regionalne i lokalne funkcije ima još intenzivniji promet. Privlačnost velikih trgovina dovodi do snažne gravitacije automobiliziranih sa prostora Zagrebačke urbane regije i šire. Tome treba pridodati ostale poslovne djelatnosti koje se također oslanjaju na individualni prijevoz. I stanovništvo stambenih zona, uz javni, koristi i vlastiti, automobilski prijevoz.

### POSLOVNE FUNKCIJE AVENIJE

Prostornim širenjem Zagreba dolazilo je do promjena u značenju i funkcijama Avenije. U samo pedeset godina nekadašnji prostor livada, pašnjaka, oranica i malobrojnih obiteljskih kuća preobrazio se u predjel relativno guste stambene izgradnje i brojnih poslovnih sadržaja. Područje prometnice zbog maksimalne dostupnosti centru grada i njegovoj okolini postalo je idealnom lokacijom izgradnje objekata uslužnih djelatnosti (Sl. 2). U prvo vrijeme, u objektima okolnih naselja otvarala su se trgovine na malo koje su zadovoljavale potrebe tamošnjeg stanovništva. Prednost im je bila blizina, izbor i kvaliteta proizvoda. Privlačna snaga i pristupačnost Ljubljanske avenije posljednjih godina, privukli su velik broj domaćih i stranih ulagača, koji su na slobodnim površinama počeli graditi velike trgovačke objekte, trgovačke centre, hipermarkete i supermarkete. Konkurencija i zastarjela infrastruktura doveli su istovremeno do propadanja malih privatnih trgovina.

Najveći broj novosagrađenih trgovina su veliki objekti trgovina na malo i auto-saloni. Dok su auto-saloni raštrkani duž cijele prometnice, izgradnja trgovačkih centara, hipermarketa i supermarketa koncentrirana je zapadno od stambenog naselja Vrbani. Već 1986. godine u Vrbanima je otvorena robna kuća «Nama», domaći trgovački lanac, kojeg je loša poslovna politika odvela u stečaj; posljednjih godina u njihovom prostoru posluje nekoliko privatnih trgovačkih kuća. Također, ovdje je 1998. godine otvoren još jedan hrvatski maloprodajni lanac, hipermarket «Getro», koji je građen po uzoru na austrijski «Metro» i posluje po principu cash & carry. Taj veliki shopping centar izgrađen je u naselju Prečkom devedesetih godina i svojom blizinom i različitim asortimanom roba svakodnevno privlači veliki broj stanovnika okolnih naselja. U naselju Špansko smješten je i prvi hrvatski supermarket «Super Konzum», a nešto zapadnije započela je izgradnja francuskog «Le Clerca». Godine 2001. u Jankomiru je izgrađen «Metro», a u nepunih godinu dana na lokaciji kod Jankomirskog mosta otvoren je talijanski «King Cross». U njegovoj neposrednoj blizini predviđa se izgradnja još jednog trgovačkog centra.



Sl. 2. Funkcionalna struktura Ljubljanske avenije; 1. Trgovački centar, hipermarket, 2. Specijalizirana trgovina, 3. Garaža javnog gradskog prijevoza, 4. Robni terminal (kamionski kolodvor), 5. Hotel i restoran, 6. Prosvjetna i kulturna ustanova, 7. Sportski objekti, 8. Stambena naselja, 9. Obiteljske kuće.

Fig. 2 Functional structure of the Avenue of Ljubljana; 1) Shopping centre, hypermarket, 2) Specialised commerce, 3) Public urban transport garage, 4) Goods station, 5) Hotel and restaurant, 6) Educational and cultural facilities, 7) Sport facilities, 8) Planned housing developments, 9) Family houses.

Smještaj ovalikog broja trgovačkih objekata pokazuje atraktivnost i značaj lokacija uz Aveniju.

Za potrebe stanovništva okolnih naselja i šire, duž Avenije su se razvile i mnoge druge djelatnosti. Zabilježeno je postojanje različitih poduzeća, benzinskih postaja, autopraona, auto-servisa, skladišnih prostora, obrazovnih ustanova, restorana, sportskih i specijaliziranih objekata. Namjena nekoliko objekata, čija gradnja još traje, nije poznata.

## LJUBLJANSKA AVENIJA I STAMBENA NASELJA

U 19. stoljeću u prostoru današnje Ljubljanske avenije postojala su samo naselja ruralnog tipa. Proces urbanizacije iza 1920. doveo je do gradnje prvih radničkih naselja i formiranja današnje Trešnjevke. Izgradnja Autoputa i njegova preobrazba u gradsku aveniju dodatno su ubrzali započeti proces. Danas prometnica prolazi relativno gusto naseljenim područjem brojnih naselja smještenih duž sjeverne i južne strane Avenije. Nazivi naselja potječu od autohtonih toponima. Naselja pripadaju područnim uredima Trešnjevka i Susedgrad. Značajka je da je njihovo širenje krenulo od istoka, uz određene iznimke, a sva naselja dobivala su obilježja vremena u kojem su se razvijala. U naseljima istočnog dijela prometnice prevladavaju prizemne obiteljske kuće i jednokatnice sa zbijenom mrežom ulica, a što više idemo prema zapadu, povećava se udio planski podignutih stambenih zgrada, odnosno stambenih naselja.

Prve stambene zone razvile su se iz malobrojnih naselja seoskog karaktera. Najstarija poznata naselja u ovom prostoru bila su Horvati i Ljubljanica. Selo Horvati obuhvaćalo je malen dio današnje Trešnjevke. Prevladavale su drvene kuće manje kvadrature, a značajni porast stanovnika selo je zabilježilo tek krajem 19. stoljeća. Za razliku od Horvata, Ljubljanica je bila rubno smještena, što je pridonijelo njezinoj prometnoj izoliranosti i padu broja stanovnika. Izgradnja industrijskih pogona i željeznice ubrzali su izgradnju prvih radničkih naselja. Organizacija ulične mreže danas svjedoči o nedovoljno osmišljenoj gradnji Trešnjevke, ali i o skupoći građevnog zemljišta. Gusta izgradnja stambenih objekata predstavlja veliki problem pri pokušajima njezine rekonstrukcije. Pozitivne promjene u ovom naselju su obnova starih i izgradnja novih stambenih objekata, otvaranje prodavaonica, uređenje okoliša. Savska Opatovina je također staro seosko naselje smješteno u blizini Jankomirskog mosta. I danas je to naselje prizemnih obiteljskih kuća u kojem stanovništvo živi životom gradske periferije. Naselje Rudeš, nekadašnje srednjovjekovno selo u posjedu Kaptola, karakteriziraju zbijene obiteljske kuće unutar nepravilne ulične mreže. U novije vrijeme u njegovom zapadnom dijelu započela je gradnja modernih stambenih zgrada i pratećih sadržaja.

Nakon Drugog svjetskog rata počela je usmjerena gradnja – podizanje stambenih naselja. Knežija, naselje obiteljskih kuća i stambenih zgrada, izgrađena je između Selske i Savske ceste, u čemu se očituje pogodnost ovog naselja pri ostvarenju prometne veze s gradskim centrom. Na Knežiju se nadovezuju stambena naselja prizemnih i jednokatnih obiteljskih kuća Srednjaci, Gajevo i Staglišće. Naselje

Vrbani, uz stambenu funkciju, poznato je i po velikim trgovačkim objektima, kao i po vrtovima koje na slobodnim površinama obrađuju stanovnici okolnih zgrada. Nekadašnje selo, danas moderno gradsko naselje Prečko, jače je urbanizirano posljednjih trideset godina, no tragovi seoskih gospodarstva i dalje se mogu vidjeti u karakterističnim obiteljskim kućama s malim okućnicama. Najveće naselje ovog dijela grada je Špansko. U njemu također dominiraju stambene zgrade moderne gradnje; uz dva velika trgovačka centra, tu postoje svi ostali sadržaji potrebni za funkcioniranje života u naselju.

## ZAKLJUČAK

Na temelju podataka dobivenih terenskim kartiranjem i njihovom analizom, može se zaključiti da su dostupnost i atraktivnost Ljubljanske avenije stvorili prostor koncentracije poslovnih objekata i nove stambene izgradnje. Pod utjecajem takvog razvoja Avenija je dobila svoj prepoznatljiv izgled.

Od razdoblja prvobitne gradnje do njezine rekonstrukcije i modernizacije, Avenija je zadržala značajno mjesto u prometnom sistemu Zagreba. Napredak društva, porast broja gradskoj stanovništva, te automobilizacija, pridonijeli su jačem vrednovanju ovog prostora. Danas se Ljubljanskom avenijom odvija intenzivan automobilski promet. Opterećenost prometnim tokovima unutargradskog, prigradskog i međugradskog prometa stvorila je niz problema u ovom dijelu grada. Proširenjem kolnika i izgradnjom suvremenih elemenata, poput podvožnjaka i nadvožnjaka, nastojalo se odteretiti prometnicu, no problemi prometnog zagušenja još uvijek nisu riješeni.

Do lokacije poslovnih objekata duž Avenije dolazi u većoj mjeri tijekom 90-tih godina uvođenjem tržišnog gospodarstva. U prvim godinama novog milenija taj trend je nastavljen. Primarnost u gradnji preuzeli su veliki trgovački lanci, privučeni prometnom dostupnošću Avenije, velikim gravitacijskim zaleđem i slobodnim površinama prikladnim za lokaciju modernih trgovina. Dosadašnjim razvojem Ljubljanska avenija počela je poprimiti karakter trgovačke ulice.

Neosporno je da će se započeto vrednovanje Ljubljanske avenije nastaviti i u slijedećim godinama. Očekuje se gradnja novih trgovačkih centara i raznovrsnija stambena izgradnja te razvoj pratećih sadržaja.



## LITERATURA

- Berry, B. J. L., 1963: Commercial Structure and Commercial Blight, Research Paper No 85, Department of Geography, University of Chicago.
- Brčić-Stipčević, V., 1997: Trgovina bez stihije – Faktor razvoja gradova, u: Grad kao složen sustav, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb.
- Carol, H., 1960: The Hierarchy of Central Functions within the City, *Annals of the Ass. Am. Geogr.*, vol 50.
- Dawson, J. A., 1974: The Suburbanization of Retail Activity – u: Johnson, ed. 1974.
- Dawson, J. A., 1983: Shopping Centre Development, Longman.
- Dobronić, L., 1960: Periferija Zagreba u 19. stoljeću, u: Iz starog i novog Zagreba, br. II Muzej grada Zagreba.
- Golubić, J., 1990: Zagreb moj grad – Humaniziranje prometa u Zagrebu, JAZU, Zagreb.
- Gregl, Z., Ružić, I., Švab, M., Težak, D., 1994: Zagrebačke ulice, Naklada Zadro, Zagreb.
- Johnes, R., 1967: Central Place Theory and the Hierarchy and Location of Shopping Centres in a City: Edinburgh, Inst. Br. Geogra. Study Group in Urban Geography.
- Johnson, I. H., 1974: Suburban Growth, Wiley.
- Mayr, A., 1980: Entwicklung, Bedeutung und Planningsrechtliche Problematik der Schoppingcenter in der BRD, *Münsterische Geographische Arbeiten*, 5.
- Porter, Ph. W., 1963: What is the Point of Minimum Aggregate Travel? *Annals of the Ass. Am. Geogr.*, vol 50.
- Sić, M., 1997: Autoceste i lokacija ekonomskih djelatnosti u Središnjoj Hrvatskoj, *Hrvatski geografski glasnik* 59.
- Vresk, M., 1990a: Osnove urbane geografije, Školska knjiga, Zagreb.
- Vresk, M., 1990b: Grad u regionalnom i urbanom planiranju, Školska knjiga, Zagreb.
- Vresk, M., 1997: Suburbanizacija Zagreba, *Hrvatski geografski glasnik* 59.
- Wolkowitsch, M., 1973: Géographie des transports, Armand Colin.
- Žuljić, S., 1964: Zagreb i okolica, *Geografski glasnik* 26.

## SUMMARY

## Avenue of Ljubljana in Zagreb: Example of Urban Road Transformation

by  
Ana Kovačević

In the last ten years of the 20th century, the tendencies of evaluation of new locations assigned to economic activities have become more prominent in the Zagreb urban area. It is the consequence of big changes in the economic system, i.e. of the market economy factors activity. The establishments of light and manufacturing industries, retailing, wholesaling and other business contents are being constructed around the motorways nodes and along large urban roads. The concentration of business contents is especially marked along the roads of entrance-exit character, which represent the quickest connection between the central part of Zagreb and its satellite towns.

The Avenue of Ljubljana, situated in the western part of Zagreb, is the example of an urban road of intensive location attraction. Its whole development has lasted some fifty years. During that period the Avenue experienced a transformation from a tangential road on the outskirts of the city to a radial urban road which is today included into the urban area of the central part of the city. The road was built as a part of the motor road Belgrade-Zagreb-Ljubljana, called "The Motor road of fraternity and Unity", approximately 550 km long. The road's development from the Motor road to the urban avenue occurred by three stages. The first one began immediately after the Second World War. The Motor road was composed of two one-way lanes, totally 7.5 m wide, without lighting and semaphores, without drainage, without pedestrian paths, and all crossroads were on the same level. The period from 1955 to 1965 is considered the second stage of the construction. Within the boundary line of the City of Zagreb the Motor road extended from Ivanja Reka, the eastern entrance of the city, to Jankomir, the western entrance. Today the demarcation line inside the city is Savska cesta (street), which divides it into two parts, the Avenue of Slavonia in the east and the Avenue of Ljubljana in the west. By lateral expansion the total width of the road has been enlarged to 9.5 m. The greatest changes were recorded at the last stage, which still lasts. The Avenues of Ljubljana and Slavonia are completely incorporated into the urban tissue. Modernisation was carried out throughout their lengths. Two traffic lanes were built for each direction, a green zone and pedestrian path were arranged. The problems of lighting and drainage were also solved, semaphores were put on the crossroads which were built on two or three levels. Today, the total width of the Avenue comes to 32 m. The Avenue of Ljubljana extends from Savska cesta (street) in the east to the Bridge of Jankomir in the west. It is 8,150 m long. Its favourable position in the urban tissue and transversal street connections have created convenient conditions for connecting the settlements of the western part of the city with other urban areas. The Avenue also has a significant position in the network of suburban and regional transport systems (Fig. 1).

The transport function of the Avenue of Ljubljana was growing together with development, spatial expansion, reconstruction and modernisation of the city. These days the Avenue plays an important role in urban and suburban transport. It is the consequence of the urban population number enlargement, but also of separation of the functions of work and residence. Formerly, the transit transport dominated on that road, but today it has lost its primary significance owing to the construction of the Zagreb ring-road. The public transport

of the Avenue is represented by bus lines. This is not considered to be a disadvantage so far, because the bus and tram network in the neighborhood complete each other. However, every day mass use of private cars has led to the traffic jam in the city road network, losses in the city public transport, and unfavourable ecological consequences. It is believed that even building of wider roads and new parking areas would not meet the needs of private cars.

In the last fifty years, the former area of meadows, pastures, plough-fields and few single-family houses has been transformed into a tract of dense housing construction with many business contents. Because of maximal accessibility to the centre of the city and its surroundings, the road area became an ideal location for building service facilities (Fig. 2). In the last ten years, attraction and accessibility have drawn a number of large investors who started to build large shopping centres on free areas. Their emergence caused closing of small private shops located in the neighbouring settlements. Construction of shopping centres and hypermarkets is concentrated in the area of the settlement Vrbani, towards the west. A large number of newly constructed establishments are the car repair shops, car washes, petrol stations, various firms and storehouses, sport and specialised facilities, educational institutions and restaurants. There are also several newly built establishments of unknown purpose. As in the following years a new construction is expected, especially that of new shopping centres, one can say that the Avenue of Ljubljana overtakes the features of a commercial road.

In the 19th century the area of the actual Avenue of Ljubljana belonged to the rural settlements Horvati and Ljubljanica. Industrialisation process and railway lead to the construction of the first workers' settlements and formation of the present Trešnjevka about 1920. Building of the Motor road and its transformation into an urban avenue quickened the started process. Today the road passes through a densely populated area of numerous planned housing developments located along the northern and southern sides of the Avenue. In the developments of its eastern part two-storey family houses prevail, and going westwards, the share of housing blocks increases.

Primljeno (Received): 18 - 9 - 2002

Prihvaćeno (Accepted): 23 - 10 - 2002