

УДК 711

Коломєйцев А.В.,
Національний університет „Львівська політехніка”

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ КІЛЬЦЕВИХ БУЛЬВАРІВ В СТРУКТУРІ МІСТ КОЛИШНЬОЇ АВСТРО-УГОРСЬКОЇ ІМПЕРІЇ КІНЦЯ XVIII-ГО – ПОЧ. XX-ГО СТ.

Проаналізовано передумови формування концепції кільцевих бульварів у містах Європи від кінця XVIII-го і до початку XX-го століття, а також розглянуто приклади її реалізації. Охарактеризовано відмінність кільцевих бульварів в межах міст колишньої Австро-Угорської імперії та аналогічних об'єктів у інших європейських містах.

Ключові слова: кільцевий бульвар, громадський простір.

Постановка проблеми. Внутрішньоструктурні перетворення в межах міст XIX-го століття були наслідком ряду трансформацій загальносуспільного характеру. Основним двигуном цього процесу було явище стрімкого зростання міста як відповідь на виклики модернізації та індустріалізації.

Складнощі із розвитком наявних міських моделей полягали у впровадженні приватної власності на землю. Оскільки основним платником податків за нових буржуазно-капіталістичних умов залишається дрібний землевласник, основу містобудівної політики складає вектор на максимізацію приватних просторів (об'єктів оподаткування) та мінімізацію громадських просторів міста (об'єктів державного капіталовкладення). Як наслідок, міста Європи вкриває щільне мереживо забудови. [1, 60]

З часом все більше посилювались тенденції до розділення в межах існуючих міст окремих функцій, у відповідь на що виникають функціонально-гомогенні території. Зростання навантаження на комунікації між ними стає новою перешкодою для дієздатності міста.

На території багатьох європейських міст, однак, все ще містився важливий територіальний ресурс, здатний вирішити вищезазначені проблеми. Це були фортифікаційні простори, що оточували старий середньовічний центр.

Внаслідок вдосконалення військової зброї потреба у навколomisських оборонних спорудах відпала ще в кінці XVIII століття. Окрім того, місто вже давно виросло за межі давніх мурів.

Бульварне кільце навколо історичного середмістя часто називають австро-угорським феноменом, хоча будівництво на місці колишніх фортифікацій велось у багатьох містах Європи. Дану статтю присвячено пошуку відмінностей між австро-угорським і європейським феноменом кільцевого бульвару.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Тема кільцевих бульварів у містах Європи досі не отримала свого цілісного осмислення. При цьому існує цілий ряд теоретичних праць, що глибоко аналізують влаштування кільцевих бульварів в окремо взяти містах. Основними авторами останніх досліджень є К. Моллік, Г. Райнінг, Р. Вурцер, Б. Дмитраш, Р. Банік-Швайтцер, Е. Бляу, С. Кнежевіч, М. В. Бевз, Ю. О. Бірюльов, С. В. Біленкова.

Мета статті: встановити відмінності у підході до освоєння колишніх фортифікаційних територій навколо історичних середмість у містах Австро-Угорщини та інших міста Європи та виявити особливості австро-угорської моделі кільцевого бульвару.

Виклад основного матеріалу. Ще до оголошення конкурсу на планування віденської Рінгштрассе у 1858-му році – найбільш важливого та показового центральноєвропейського зразка кільцевого бульвару, велика кількість європейських міст у той чи інший спосіб вже освоїла вакантні фортифікаційні території. Від початку XIX-го століття укріплення цих міст були знесені частково або повністю, а отриманий простір було використано для влаштування парків, вулиць, щільної квартальної забудови та репрезентативних просторів. При цьому в більшості випадків концентрична вулиця стає остовом, на який нанизуються дані об'єкти.

Важливо зауважити, що досліджувані території у багатьох випадках неодноразово змінювали свій образ протягом XIX-го століття, а тому до аналізу трансформаційних процесів у ряді міст доведеться повертатись вдруге.

На початку XIX-го століття європейські міста були зайняті французькими підрозділами та змушені добровільно чи примусово позбутись своїх укріплень. Такі міста як Грац, Бремен, Дюссельдорф та Франкфурт на Майні зруйнували фортифікації ще до кінця першого десятиліття XIX-го століття.

Частина вивільнених територій у Граці в 1783-му році була забудована за ініціативою Каспара Андреаса Едлера фон Якоміні, у той час як решта перетворена будівельним інспектором Форментіні на садово-парковий пояс довкола міста. [2, 46]

Укріплення міста Бремен лише частково пережили шведську облогу 1666-го року. Оскільки було визначено, що у випадку війни відкрите місто має значно більше шансів вціліти, у 1809-му році рада міста прийняла рішення «знести вали та бруствери старих фортифікацій та перетворити просторе та широке оточення міського рову на сад та терасовані пішохідні доріжки». [3]

В контексті втілення плану із розширення міських меж, фортифікаційні території Дюссельдорфа також були починаючи із 1803-го року перетворені у міський парк. Остаточне знесення оборонних споруд передбачав декрет Наполеона від 17 грудня 1811-го року, згідно з яким місто отримувало

фортифікації у свою власність і повинно було влаштувати на їх місці прогулянкові алеї. [2, 48]

16 квітня 1804-го року рада міста Франкфурт на Майні також прийняла рішення про цілковите знесення оборонних споруд міста. Звільнені території були частково забудовані, а частково перетворені на зелені алеї та променади.

Такі міста як Львів та Краків так само достатньо рано почали дивитись на території оборонних валів як на місце міської рекреації. Відмінність полягала лише у тому, що Львівські мури були знесені після приєднання Галичини до Австрійської імперії 1772-го року, у той час як краківські фортифікації збереглися по сьогоднішній день. Львів отримував для цього відповідні інвестиції як столиця новоутвореного королівства Галичини та Лодомерії. Відстоюючи необхідність виділення колишнього бульварного кільця як самостійного урбаністичного комплексу, М. В. Бевз говорить про нього як про одну з перших реалізацій у світовій практиці центру-кола, яка послужила для пізніших реконструкцій центрів інших європейських міст, таких як Відень, Будапешт чи Прага. [4] Оточити розкішними бульварами все місто було неможливо через звуження фортифікацій з боку старої руської забудови на півночі і виступаючого монастиря бернардинів на півдні. [5]

Вже на початку XIX-го століття на Нижніх Валах у Львові, які через встановлення на них пам'ятника гетьману С. Яблоновському отримали назву «Гетьманські вали», сформувався бульвар із бічною забудовою, рядами тополь та пішохідною алеєю вздовж р. Полтва. На правому березі ріки було збудовано великий будинок губерніального управління та фінансової дирекції. Театр графа С. Скарбека, збудований у 1842-му році розташувався з півнячого боку цього простору. На верхніх валах губерніальний радник Райценгайм реалізував проект впорядкування колишніх оборонних теренів та влаштування паркової променади. [6] У 1821 р. тут було збудовано резиденцію губернатора та споруду намісництва.

На відміну від фрагментованої форми львівського кільця, краківські Плани, утворили навколо середмістя паркове коло, перебите лише Вавельським пагорбом.

В першій половині XIX-го століття була також поширеною практика забудовувати звільнені від фортифікацій території. В даному випадку прикладами можуть слугувати Брно, де забудова за проектом дирекції з будівництва повинна була поєднати в одне ціле стару та новоприєдану частину міста, але врешті не була реалізованою та Женева, де забудова із серією площ та скверів відігравала роль просторового розмежування нової та старої частини міста.



Рис. 1. Схеми розташування кільцевих бульварів в структурі міст колишньої Австро-Угорської імперії станом на початок ХХ-го ст.:
а – Відень; б – Львів; в – Грац; г – Загреб.

Одним з найбільш масштабних містобудівних проєктів ХІХ-го століття можна все ж по праву вважати спорудження віденського бульварного кільця Рінгштрассе (рис. 1а). У 1857-му році імператор Франц Йосиф І видав декрет «Це моя воля», наказавши тим самим розібрати навколومیські стіни та провести конкурс на забудову вакантних територій. Об'явлений у 1858-му році конкурс викликав великий інтерес з боку професійних кіл. Загалом було подано 85 проєктів. Жоден із планів не був переконливим у всіх аспектах, а тому

імператор наказав сформувати комісію для проектування кінцевого плану, що враховував би попередньо відзначені ідеї (проекти Людвіга Ферстера, Едуарда ван дер Нюлля а також Августа Сікардсбурга та Фрідріха Штахе). [7,12] Збудована вулиця отримала довжину близько 4 км та супроводжується алеями. На даний радіус було нанизано парки, важливі громадські об'єкти (парламент, ратуша, університет, театри, музеї і т.д.), а також квартали із житловою забудовою.

Що сильно відрізняло віденське бульварне кільце від наведених раніше прикладів, то це велика увага архітекторів та комісії до формування серії масштабних відкритих громадських просторів. Найбільша увага приділялась імператорському форуму, який мав бути сформований симетричними корпусами нового імператорського палацу Гофбург та будівлями імператорських музеїв. Палкі дискусії точились також щодо розміру площі навпроти віденської ратуші. Врешті велика частина площі таки була перетворена Рудольфом Зібеком у паркову зону. Візуальні вектори, чітко вивірені в межах всієї забудови Рінгштрассе дозволяють говорити про унікальну ансамблевність та репрезентативність віденського бульвару.

Як найважливіше в політичному, економічному та культурному плані місто Австро-Угорщини, Відень був прикладом наслідування для інших великих міст держави. Столиця мала вплив не лише на забудову колишніх фортифікаційних просторів (Зальцбург, Брно, Оломоуц), але також неабияк вплинула на розвиток існуючих кільцевих бульварів (Львів, Грац, Краків) та навіть на формування концентричних репрезентативних та комунікаційних просторів у тих містах, де їх будівництво взагалі не було пов'язаним із міськими оборонними структурами (Будапешт, Загреб).

Відмінність Зальцбургу порівняно з Віднем полягала перш за все у тому, що на його передмістях не велось процесу розбудови. Через стрімке збільшення населення та нестачу житлової площі рада спільноти ще у 1850-му році надіслала петицію імператору Францу Йосифу I про відміну заборони будівництва у місті та на територіях поза його межами. Але лише у 1860-му році імператор звертається до міністра внутрішніх справ із наказом про ліквідацію оборонних структур Зальцбурга. [8] Міському інспектору з будівництва Шмідту було доручено розпланувати нову територію. Вже у 1861-му році відбулось перше засідання скликаного Шмідтом комітету з розбудови міста, а в кінці цього року обговорювалась проектна пропозиція архітектора Рудольфа Байера. Врешті на місці оборонних валів постав репрезентативний бульвар завдовжки 700 метрів, який носив ім'я імператора. Тут було зокрема розташовано будівлю національної бібліотеки. Радіус бульвару вдало доповнюють історично сформований палацово-парковий комплекс Мірабель та

ряд важливих споруд, збудованих впродовж другої пол. XIX-го – початку XX-го ст.

Іншою була ситуація і в моравійському місті Брно, хоча тамтешні принципи урбаністичної трансформації у значній мірі перегукуються із тими, що застосовувались у Відні на десять років раніше. Ще 5-го серпня 1847-го року імператором Францом I було схвалено «Проект розширення середмістя у місті Брно», який однак не знайшов подальшого втілення. У 1859-му році намісник граф Лазанський висунув до ради спільноти вимогу запросити для створення плану забудови територій із фортифікаціями «відомих на сьогоднішній день архітекторів» [2, 432]

За прикладом Відня, 31-го листопада 1861-го року у Брно було оголошено конкурс на регуляційний план для територій навколо середмістя. При цьому Радою Спільноти було поставлено три основних завдання: 1) залишити вільним широкий простір для влаштування громадських променад між містом та передмістями; 2) відвести частини території площею 4300-5000 квадратних метрів для військових потреб; 3) виділити ділянки під будівництво театру та університету (разом із бібліотекою). [9] Врешті було затверджено проект міського інженера Фріца Нойбауера, який і знайшов своє часткове втілення.

Подальші метаморфози відбуваються в другій половині XIX-го ст. в межах тих австро-угорських міст, кільцеві бульвари у яких сформувались раніше. Ці бульвари все більше набувають репрезентативних та громадських функцій, а також стають все більш композиційно-цілісними.

Загальну концепцію вулиці Карла Людвіга (Нижні вали) у Львові опрацьовували у 1880-ті роки, виявляючи при цьому неабияке містобудівельне мислення, члени львівського Політехнічного товариства, зокрема Юліан Захарієвич. В 1881 році у доповіді «Розвиток Львова» Захарієвич запропонував поставити посеред Валів пам'ятник Яну Собеському, а поруч (на осі пл. Св. Духа - готель «Англійський») - спорудити великий пасаж. [10,6] У 1887-1888 роках під керівництвом інженера Вацлава Ібіанського було перекрито р.Полтву. Над колишнім руслом закладено сквер за проектом Арнольда Рерінга. В 1887 році магістрат розглянув проект «львівського Рінгу» - подібної до віденської «Ringstrasse» низки проспектів та площ, починаючи від пл. Голуховських (нині пл. Торгова). Перед першою світовою війною будинок «Віденської кав'ярні» перейшов у власність міста, і магістрат розробляв плани спорудження на його місці (захоплюючи і пл. Св.Духа) нової величезної міської ратуші. [10,7] Але задуми щодо «львівського Рінгу» були реалізовані лише частково.

У 1900 році завершилось будівництво Міського (оперного) театру, а в 1904-му на тодішній Марійській площі спорудили пам'ятник-колону Адаму Міцкевичу. Ці два об'єкти стали просторовими орієнтирами бульвару. В кінці

XIX-го ст. та на початку XX-го на бульварі постали два банки, а саме Галицька ощадна каса та Празький банк. В 1903-му на місці нижнього міського замку було збудовано художньо-промисловий музей. Будувались на вулиці Карла Людвіга і такі об'єкти, як пасажі та готелі. Починаючи із 1898-го року тут стояла фігура короля Польщі Яна III Собеського.

У той самий час на Губернаторських (Верхніх) валах в 70-тих роках XIX-го століття побудовано нову велику будівлю Галицького Намісництва. На початку XIX-го століття тут з'являється будівля страхового товариства «Дністер» із фасадними референціями до традиційної гуцульської архітектури, а також в існуючій вже будівлі розміщується Наукове товариство ім. Шевченка (рис. 1б).

Подібні перетворення відбулись в II-гій пол. XIX-го та на початку XX-го ст. в межах кільцевих бульварів Кракова та Грацу (рис. 1в).

Унікальними можна вважати ситуації, коли влаштування комплексу кільцевого бульвару не було пов'язаним із освоєнням оборонних територій.

Зразком цього є місто Загреб (рис. 1г). Як стверджує Ева Бляу, «Зелена підкова», або «Загребський Рінг», як його називали спочатку, слід передусім розуміти як місцеву версію віденської Рінгштрассе. [11,60] При цьому обставини виникнення і функціонування цього ансамблю є абсолютно відмінними від віденських. На противагу столиці, в Загребі не було ані програми, ані плану «Зеленої підкови», не було також адміністративного апарату, який прийняв би рішення про відведення земельних ділянок під громадське використання чи зарезервованих під фортифікаціями територій, на місці яких міг би виникнути такого роду простір. Планування та насичення функціями загребського кільцевого бульвару з парками та громадськими будівлями робилось бквально на місці такими людьми як Мілан Ленучі, який «зарезервував» території для громадських функцій, організовуючи на них суспільні події та будуючи тимчасові будівлі.

На відміну від Відня, на Рінгу у Загребі немає серйозної транспортної магістралі, на яку були б нанизані громадські простори, об'єкти та парки. На транспортні комунікації тут покладено другорядну роль. Форма віденської Рінгштрассе пояснюється тим, що вона була модернізаційним проектом всередині суцільної міської тканини, реалізованим у чітких межах існуючої забудови. У Загребі ж не було первинної логіки, здатної згенерувати фігуру нового ансамблю «Зеленої підкови». Саме історичне місто було малим (близько 3 км²), а єдиним планом для довколишніх територій була крупна квартальна сітка забудови 1865-го року (перший регуляційний план міста для території між середмістям та вокзалом). Початок сучасної урбанізації Загреба був пов'язаний із прокладанням залізниці. Основним планувальником був Мілан Ленучі, який

на той час працював головним міським землеміром. [12] Ленучі хотів створити нову репрезентативну зону для того, аби привабити до міста нові інвестиції.

Ленучі використовував територію майбутньої «Зеленої підкови» для влаштування ковзанок, тенісних кортів, футбольних полів, або, для прикладу, агітував за встановлення на ній тимчасового павільйону для хорових співів чи башти для тренування пожежників. Такі ініціативи забезпечили територію «Зеленої підкови» інженерною інфраструктурою і при цьому створювали для неї образ громадського простору серед щільної квартальної забудови. [11,64] Першою капітальною будівлею стала Академія наук, збудована у 1876-му році. У 1882-му році Ленучі агітує за будівництво в межах підкови будівлі Університету. Підкова вперше стає офіційно позначеною на регуляційному плані 1887-го року. Після цього на ній з'являється Національний театр, мистецький павільйон, університетська бібліотека, школа прикладного мистецтва, торгова палата Хорватії-Славонії та ботанічний сад. Вже у 1920-му році на одному з кутів П-подібного простору споруджується будівля головного вокзалу. Таким чином, у Відні наявна просторова форма спершу була заповнена громадськими об'єктами, після чого залишкові території були віддані під приватну квартальну забудову, у той час як в Загребі, навпаки, у сформованій сітці кварталів було зарезервовано простір під громадські об'єкти, що врешті згенерувало цілісну ансамблеву форму «Зеленої підкови» [11,75].

Розглянувши наведені вище приклади, можна визначити ті цілі, що покладались на новостворені простори кільцевих бульварів як у містах Австро-Угорщини, так і в інших містах Європи:

- 1) Усунення проблеми транспортного навантаження на місто. Адже комунікаційне значення нових просторів навколо середмістя було у XIX-му столітті очевидним. Більшість історичних міст Європи мали радіально-концентричну структуру і могутнє транспортне кільце на місці знесених фортифікацій забезпечувало можливість перейти з одного радіального напрямку на інший без потрапляння у затиснуті вулиці-коридори середньовічного центру.
- 2) Забезпечення можливостей повноцінного включення в склад міста навколишніх передмість. В даному випадку залишкові оборонні структури відокремлювали старе місто від нового. Наприклад у випадку Відня, у склад міста навколишні території були включені ще в 1950-му році, тоді як імператорський декрет про знесення мурів було видано лише у 1857-му.
- 3) Будівництво нового житлового фонду. Адже навіть при активному розвитку передмість, надмірна щільність проживання в межах історичних мурів вимагала негайних заходів щодо її зниження.

- 4) Забезпечення військового контролю над містом. Барон Осман за часів Наполеона III зруйнував тісні квартали французької столиці, які були нагадуванням про революційні барикади 1848-го року, проклавши в їх межах широкі проспекти. У Відні та інших містах Європи проблема вузьких вулиць, зручних для народних повстанців також вимагала вирішення.
- 5) Привнесення в структуру великого міста елементів озеленення та рекреації. У той час як історичне середмістя та колишні передмістя вкривала щільна мережа квартальної забудови, території колишніх фортифікацій були єдиними межами, в яких міг бути створений компенсаційний простір психологічного та фізіологічного відновлення міських мешканців.

Важливо також визначити, які відмінні від інших міст Європи цілі були покликані досягти кільцеві бульвари міст Австро-Угорщини. На основі проведеного аналізу стає зрозумілим, що особливість австро-угорських кільцевих бульварів полягала у великій вазі, яка надавалась їх репрезентативним функціям. Це проявлялось у відведенні достатньо великих територій під відкриті площі, у широкій номенклатурі та щільності показових громадських будівель та у намаганні наситити простір кільцевих бульварів елементами суспільної репрезентації (за допомогою пам'ятників, оздоблення фасадів і т.д.)

Дещо схожі тенденції можна прослідкувати і в інших містах континенту. Столичні міста, або ж міста-резиденції створювали на вивільнених територіях новий загальноміський центр. Репрезентативний міський образ за допомогою кільцевого бульвару намагались, для прикладу, посилити у Мюнхені, Ганновері та Афінах.

Проте у випадку Австро-Угорської монархії ця ситуація була посилена міжнаціональним складом населення. В ряді великих міст держави проживало одразу кілька рівноцінних етнічних спільнот, які претендували на соціальну першість. При цьому, найбільш ефективним способом для них заявити про власну легітимність була репрезентація своєї ідентичності в архітектурі найбільш значимих громадських просторів міста. Увага до громадського простору з боку спільнот із горизонтальним розшаруванням сприяла посиленню інтересу до можливостей власної репрезентації також з боку імперської влади та нової буржуазії.

Австро-Угорське бульварне кільце вдало поєднувало утилітарні функції із функціями репрезентативними, а приватний простір міста із простором громадським, в окремих випадках навіть надаючи перевагу другому у порівнянні з першим (приклад міста Загреб).

Подібні тенденції проявили себе і в теорії містобудування даного регіону. Унікальний для поч. ХХ-го століття інтерес до вивчення відомих громадських

просторів історичних міст привів Каміло Зітте до пошуків розв'язання дилеми співіснування просторів сучасних міських комунікацій та якісного громадського простору.

Інший австро-угорський архітектор та теоретик Отто Вагнер у своїй концептуальній містобудівній моделі розширення Відня чи не найбільшу увагу надає саме громадським просторам, формуючи мережу доміантних та другорядних міських площ. Ця концепція сприймається на контрасті до моделі розширення Барселони авторства І. Серди, де вуличний растр майже повністю заповнений квартальною забудовою, роблячи виняток лише для об'єктів інфраструктури.

Висновки. В якості висновку можна стверджувати, що у випадку міст колишньої Австро-Угорщини влаштування кільцевого бульвару у ХІХ-му столітті набуло надутилітарних та надпрактичних функцій, ставши місцем вираження суспільних цінностей, простором громадського життя та середовищем прояву ідентичностей. Це особливе та нехарактерне для ХІХ-го століття уявлення про функції міста отримало вплив на подальшу теорію містобудування в межах даного регіону.

Література:

- 1) Banik-Schweitzer R. Städtebauliche Visionen, Pläne und Projekte 1890-1937 / Banik-Schweitzer R. // Blau E., Platzer M. Mythos Großstadt /// Blau E., Platzer M. – München: Prestel Verlag, 1999. – P. 58-73.
- 2) Mollik K., Reining H., Wurzer R. Planung und Verwirklichung der Wiener Ringstrassenzone/ Mollik K., Reining H., Wurzer R. – Wiesbaden: Franz Steiner Verlag GMBH, 1980.
- 3) Stein R. Das vergangene Bremen // Stein R. – Bremen: Verlag H.M. Hauschild, 1961 – S. 64.
- 4) Електронний ресурс [<http://www.ji.lviv.ua/n29texts/bevz.htm>].
- 5) Дідик В., Максим'юк Т., Тупісь С. Третє зелене кільце Львова / Дідик В., Максим'юк Т., Тупісь С. // Палеха Ю. Досвід та перспективи розвитку міст України. Екологічні аспекти містобудування: збірник наукових праць – Вип. 20 /відповідальний редактор Ю. М. Палеха – К.: Ін-т “ДІПРОМІСТО”, 2011. – С. 181.
- 6) Крип'якевич І. Історичні проходи по Львові / І. Крип'якевич; авт. передм. Я.Д. Ісаєвич; упоряд. текстолог. опрац. і приміт. Б.З. Якимовича – Львів, 1991. – С. 81.
- 7) Dmytrasz B. Die Wiener Ringstrasse // Dmytrasz B. – Wien: Amalthea Signum Verlag, 2008.

- 8) Melicher T. Die Städtebauliche Entwicklung im Bereich der ehemaligen Befestigungsanlagen, gezeigt an den sechs größten österreichischen Städten // Melicher T. – Wien: TH, 1965 – S. 170.
- 9) Ritter d'Elvert Ch. Neu-Brünn, wie es entstanden ist und sich gebildet hat // Ritter d'Elvert Ch. – Brünn, 1888 – S. 33.
- 10) Бірюльов Ю. Два століття головної вулиці Львова // Галицька брама, лютий 1998, № 2 (38). – С. 6-8.
- 11) Blau E., Rupnik I. Project Zagreb // Blau E., Rupnik I. – Barcelona: Actar, 2007.
- 12) Knezevic S. Zagrebacka zelena potkova // Knezevic S. – Zagreb: Skalska knjiga, 1996 – S. 6.

Аннотация

В статье проанализировано предпосылки формирования концепции кольцевых бульваров в городах Европы от конца XVIII-го и до начала XX-го века, а также рассмотрено примеры ее реализации. Охарактеризовано различие кольцевых бульваров в пределах городов бывшей Австро-Венгерской империи и аналогичных объектов в других европейских городах.

Ключевые слова: кольцевой бульвар, общественное пространство

Annotation

In this article the preconditions for the forming of conception of ring boulevards in the cities of Europe from the end of the XVIII and to the beginning of the XX century are analyzed. The examples of this conception's implementations are although regarded and discussed here. The difference between the ring boulevards in the cities of Austria-Hungary and in the other European cities is deeply characterized in this article.

Keywords: ring boulevard, public space