

SADY V HRADEBNÍM OKRUHU – VÍDEŇ VS. PRAHA

ORCHARDS IN THE AREA OF THE FORTIFICATION VIENNA VS. PRAGUE

doc. Ing. arch. ThLic. Jiří Kupka, Ph.D.

Vysoká škola regionálního rozvoje, Žalanského 68/54, Praha 17,
jiri.kupka@fsv.cvut.cz

Klíčová slova:

dějiny urbanismu a územního plánování, 19. století, městská zeleň

Keywords:

history of urban design and planning, 19th century, urban greenery

Abstrakt:

Typickou polohou pro vznik veřejné městské zeleně se v 19. století stal hradební okruh, především u měst, která teprve v té době odstraňovala hradby. Tento článek popisuje dva rozdílné příklady plánování a výstavby hradebního okruhu po odstranění hradeb, a to Vídeň a Prahu. Vídeň přistoupila k řešení pomocí velkolepého plánovacího procesu, který stál na třech pilířích: anonymní mezinárodní soutěži, komisi složené ze širokého spektra odborníků a fondu pro rozšiřování města, který projekt financoval. Výsledkem je úspěšná realizace reprezentativní Ringstraše s mnoha parky. Na druhé straně stojí Praha, která tuto šanci, kterou řada měst využila, více či méně promarnila. Místo okružního systému zeleně zde vzniklo několik jednotlivých parků, které z velké části vzaly za své v průběhu 20. století. Článek osvětluje příčiny odlišného vývoje obou měst a zcela rozdílných výsledků.

Abstract:

A typical location for the development of public green areas became in the 19th century a fortification circuit, especially in cities just removing the walls. This article describes two different examples of planning and planting public parks in the area of the fortification circuit after removing the walls – Vienna and Prague. Vienna had chosen grand planning process, which stood on three pillars: anonymous international competition, committee composed of a broad spectrum of experts and fund for the expansion of the city, which subsidised the project. That resulted in the successful implementation of a representative Ringstraße with its many parks. On the other side is Prague, which had missed this chance. Instead of the circuit system of public greenery, only several individual parks were established and most of them destroyed in the 20th century. Article explains different causes of development of both cities and their completely different results.

Úvod

Jednou z velmi typických poloh pro vznik veřejné městské zeleně byl v 19. století (případně od konce 18. století) hradební okruh, a to zejména u měst, která měla ještě v té době pevnostní status. Podél hradeb totiž býval z vojenských důvodů ponechán nezastavitelný pás (*glacis*), oddělující historické město od předměstí. Další rozlehlé plochy byly i na vlastních valech barokního opevnění a na bastionech. Vznikl tím poměrně široký pruh území, který zvláště po odstranění hradeb umožňoval vznik a rozvoj velkých ploch veřejné zeleně, neboť je šťastnou

souvislosti, že boření hradeb se časově kryje s výrazným parkovým hnutím [11]. Význam opevnění pro rekreační využití byl však na mnoha místech pochopen ještě před zbořením hradeb, kdy tyto plochy, jak ztrácely vojenský význam, byly předávány veřejnosti k rekreaci, ke zřizování promenád a parkových úprav. I podél hradeb, na území glacis, byly zakládány již od konce 18. století promenádní aleje a bastiony a koliště (nezastavěná, mírně zešílená rovina před opevněním) byla osazována stromoradii. Netušené možnosti však nabídlo až skutečné zboření hradeb. Na místě hradebních pásů a starých bran začaly vznikat nové městské sady a další promenádní a reprezentační aleje s kavárnami, tanečními sály a výletními restauracemi.

Například již v roce 1749 bylo na volných svazích pražských novoměstských hradeb ve snaze obnovit u nás hedvábnictví vysazováno větší množství moruší [13], v Brně byly již od roku 1793 podél hradeb vysazovány procházkové lipové aleje (později javorové a akátové). V roce 1823 byla vysazena akátová alej na městských valech v Prostějově, v Českých Budějovicích se plochy zrušeného opevnění osazovaly již od roku 1824, ve 30. letech 19. století byl budován okružní park na rušeném hradebním pásu v Písku, v Opavě vznikl systém městských parků na tzv. Hradebním okruhu od roku 1834. V Brně začaly být zasypávány příkopy po roce 1828 a od roku 1853 řídila bourání hradeb regulační komise. Na základě soutěže pak byl vypracován projekt na využití území s převahou parků. Významné místo v dějinách evropského urbanismu má řešení pevnostního pásu Olomouce dle projektu C. Sitteho, který byl kritikem návrhu Ringstraß [17]. V souvislosti s postupným bořením hradeb vznikají městské parky v Hradci Králové, v Plzni, kde je po zrušení pevnosti (1795) na místě příkopů vysazeno stromoradií topolů a kaštanů a po zboření hradeb zřízen systém městských parků. V hradebním okruhu jsou založeny městské sady také ve Znojmě, z velké části je hradební pás věnován zeleni i v Klatovech, Uherském Brodě, Litoměřicích, Jihlavě a v dalších městech [14]. Většinou však není veřejné zeleni věnován celý hradební okruh, který je místně zastavěn běžnou městskou zástavbou, či jsou zde zřizovány soukromé zahrady.

Podobně tomu bylo i v okolních zemích. Například v roce 1798 byly zpřístupněny valy a opevnění v Mannheimu a osázena Hradní bašta ve Vídni, v roce 1801 v Düsseldorfu, o rok později v Brémách a roku 1804 v Hamburku a Lübecku [12]. Významným příkladem je brněnský okružní park mezi dvěma trasami okružní třídy založený podle návrhu vídeňského architekta Ludwiga Förstera z roku 1861. Je budován současně s vídeňskou *Ringstraß*, která je pro nás asi nejvíce inspirujícím příkladem okružní třídy vzniklé na místě glacis (Förster byl jedním z duchovních otců rozšiřování Vídně [15]).

Parková úprava hradebního pásu často bývá největší zelenou plochou uvnitř historického města tvořící propojení a zároveň oddělení historického jádra a předměstí. Pásové parky v hradebním okruhu mají zejména dnes velký urbanistický smysl. Chrání historické jádro před destrukčním vlivem dopravy, svedené na okruh, vyrovnávají kontrastní rozdíl mezi novou a starou částí města a obvykle tvoří základní prvek systému městské zeleně jako rekreační plocha pro obyvatele historického jádra, které je obvykle nejhustěji osídlenou částí města [8][9].

Príspevek se zaměřuje na dva rozdílné historické příklady řešení tohoto území vč. souvisejících otázek. Prvním příkladem je Vídeň, která přistoupila k řešení hradebního okruhu pomocí velkolepého a ve své době unikátního plánovacího procesu, a to díky širokému zapojení nejen mnoha složek tehdejší státní správy a samosprávy ve všech fázích procesu, ale i odborníků a dokonce částečně i veřejnosti (zveřejňování výsledků, výstava, diskuse v médiích). Nejen vlastní soutěž, ale i sám proces plánování a realizování Ringstraß, který stál

na třech pilířích: soutěži (anonymní), komisi složené ze širokého spektra odborníků a politiků a fondu pro rozšiřování města, který projekt financoval z vlastních zdrojů bez závislosti na veřejných rozpočtech, je zajímavý, překvapivě moderní a veskrze úspěšný. Vídeňská Ringstraße dodnes stojí a patří k reprezentativním místům rakouské metropole. Na druhé straně stojí Praha, která měla oproti Vídni řadu objektivních nevýhod a která tuto šanci, jež řada měst využila, více či méně promarnila. Místo okružního systému zde vzniklo několik jednotlivých parků, které z velké části vzaly za své výstavbou Magistrály o století později.

1. Příklad první – Vídeň

V roce 1857 dochází ve Vídni k zásadnímu rozhodnutí, které má vliv nejen na další rozvoj metropole podunajské monarchie, ale je podnětné i pro mnoho evropských měst – zrušení opevnění, rozšíření vnitřního města, vytvoření bulváru s reprezentačními budovami a rozsáhlými městskými parky – Ringstraße [1] [6] [7] [8] [10] [12] [15] [16].

Jedná o jeden z největších a nejvýznamnějších projektů tohoto druhu, významný i z hlediska tvorby veřejné městské zeleně, který ovlivnil podobné akce nejen ve střední Evropě. Politicky byla situace v tehdejší Vídni značně složitá, neboť se zde střetávalo několik často protichůdných zájmů. Roku 1850 získala Vídeň vlastní samosprávu, byla ovšem i centrem Dolních Rakous, hlavním městem Rakouska a celé středoevropské monarchie a zároveň rezidenčním městem císařského dvora. Všechna tato hlediska bylo potřeba v plánování Vídně zohlednit.

Na začátku tohoto procesu stojí provolání *Zkrášlení mého rezidenčního a říšského hlavního města* předložené v dubnu 1857 císařem Františkem Josefem I., který o Vánocích 1857 slavnostně nařídil rozšiřování města Vídně. K tomu měla být sestavena komise, která by sama navrhla základní plán rozšíření, což byl v té době nejobvyklejší způsob. Následně však bylo rozhodnuto o tom, že bude vypsán konkurz na řešení rozšíření města. K posouzení návrhu měla být stanovena komise ze zástupců ministerstev, policie, dolnorakouského místodržitelství, města Vídně a odborníků. Nejlepší projekty měly být oceněny a z oceněných návrhů pak měl být vypracován základní plán, který bude dán císaři ke schválení.

25. prosince 1857 byl záměr zveřejněn ve *Wiener Zeitung*, čímž se rozpoutala bouřlivá diskuse o rozšíření města mezi odbornou veřejností i mezi obyvateli Vídně. Ministr vnitra Alexander svobodný pán von Bach nejprve pověřil velvyslance v různých evropských zemích podáním zprávy o podobných urbanistických opatřeních při rozšiřování měst v zahraničí. Dále zajistil plánové podklady pro vypsání konkurzu (nové zaměření a soupis glacis a nové výškové zaměření území vč. soupisu kasemat). K vypracování konkurzního zadání pak byla vytvořena smíšená komise ze zástupců centrálních úřadů, císaře, samosprávy a architektů. V lednu 1858 bylo zadání konkurzu k vypracování základního plánu rozšíření města dokončeno. Výsledky konkurzu, jednalo se o první mezinárodní urbanistickou soutěž v Rakousku, se měly stát podkladem pro konečné vypracování základního plánu.

Zájem, který soutěž vyvolala doma i v zahraničí, předčil všechna očekávání. Do začátku dubna 1858 bylo vydáno zájemcům 509 podkladů k soutěži. Do konce lhůty k odevzdání soutěžních návrhů se v kanceláři prezidenta ministerstva vnitra sešlo 85 soutěžních návrhů. K jejich posouzení byla jmenována smíšená komise složená opět ze zástupců státní správy, samosprávy, zájmových korporací a odborníků, přičemž byl okruh dotčených orgánů oproti komisi k vypracování konkurzního zadání ještě značně rozšířen.

Všechny zaslané soutěžní projekty byly od 18. října 1858 čtrnáct dní veřejně vystaveny v galerii Akademie výtvarných umění ve Vídni. Výstava měla neobvykle vysokou návštěvnost. Lidé sledovali s velkou pozorností jednotlivé návrhy. Ještě před vyhlášením výsledků zaměstnával konkurz všechny vídeňské deníky, které obšírně informovaly veřejnost o jednotlivých projektech. Výstavou konkurzních projektů se zabývala i zahraniční periodika sériemi článků, ve kterých posuzovala jednotlivé návrhy (např. *Augsburger Allgemeine Zeitung*, *Morgen-Post*). Diskuse renomovaných odborníků se rozběhla i v řadě specializovaných časopisů doma i v zahraničí (*Allgemeine Bau Zeitung*, *Deutsches Kunstblatt*, *Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten Vereins*).

Nakonec byly vybrány tři nejlepší projekty bez stanovení pořadí. Protože nebyl žádný z oceněných návrhů uznán za nejlepší, byla cena rozdělena na tři stejné díly. Dalších šest projektů bylo doporučeno k přiměřenému ocenění, neboť obsahovaly momenty zajímavé pro vytvoření základního plánu. 31. prosince 1858 byly výsledky zveřejněny ve *Wiener Zeitung*.

Protože nebyl žádný ze soutěžních návrhů vybrán jako vítězný, byla stanovena komise, která měla z předložených návrhů sestavit definitivní základní plán. Koncept návrhu byl 13. dubna 1859 předložen komisi, do které byli přibráni reprezentanti jiných odvětví, aby bylo možno zapracovat i jejich připomínky, 17. května 1859 byl návrh základního plánu předložen císaři Františku Josefovi I., 21. května předložil ministr von Bach návrh ke schválení ministerské konferenci. Po diskusi byl návrh s poznámkami k jednotlivým detailům přijat a 1. září 1859 byl základní plán císařem definitivně schválen.

Aby byl tento velkolepý projekt (200 ha, tj. asi 200 fotbalových hřišť) úspěšný, nezávislý na politických změnách, spočíval na třech pilířích – soutěži, komisi (*Stadterweiterungs-Commission* a *Wiener Baucommission*) a fondu pro rozšiřování města (*Stadterweiterungsfond*). Fond celý tento velkolepý projekt financoval bez využití peněz z daní, nebyl podřízen kontrole účetního dvora ani státnímu rozpočtu, a proto nebyl ohrožen ani deficitem státních financí. Glacis totiž zůstalo v majetku ministerstva vnitra a fond je spravoval. Tím, že nebylo prodáno nebo převedeno městu (byť se Vídeň tímto postupem cítila poškozena, protestovala a vedla proces), byl umožněn dlouhodobý rozvoj podle představ císaře a jeho vlády, bez spekulací a zásahů jednotlivců a zájmových skupin. Fond prodával podle základního plánu za poměrně vysokou cenu parcely soukromníkům. Z takto získaných prostředků pak bylo financováno zřízení veřejných staveb. Fond dával na zřízení veřejných zařízení, škol, parků či tržnic pozemky městu Vídni, ta nemusela nic platit, ale musela se zavázat, že například pozemek pro park bude využíván jako park „navěky“. Jak odlišná byla situace Prahy, kde muselo město bývalé vojenské pozemky po zbořených hradbách draze od eráru vykupovat (!)

Výsledkem několikátýdenní práce komise je natolik kvalitní a flexibilní plán, který umožnil další rozvoj Vídne a bližší detailní plánování po celou druhou polovinu 19. století. Plánování a realizace Ringstraße je posledním velkým podnikem městského rozšíření v druhé polovině 19. století, hlavním dílem historismu a gründerského období, *Gesamtkunstwerk*, ve kterém se spojuje konservativismus, historismus a víra v pokrok s nadřazeným světem pocitů. Může se procházet mezi monumentálními stavbami volně stojícími v parcích a přitom rozmýšlet o velikosti duchovního života a státu [2]. Velkolepý historismus Ringstraße je skanzenem tohoto konzervativního a zároveň v pokrok věřícího oficiálního stylu gründerské doby. Historické vzory přitom mají evokovat morálně-filozofické asociace, řecko-římské souvislosti s demokracií (parlament), gotické s občanskou hrdostí (Votivní chrám, radnice), renesanční

s humanistickým vzděláním (muzea, opera, Burgtheater, univerzita), vládou (Hofburg), benátské formy s obchodem (burza).

Příklad Ringstraße je mimo jiné i velmi výraznou a inspirativní realizací veřejné městské zeleně. Zelené plochy glacis totiž byly rekreačně využívány, a proto musela být jejich ztráta nějak kompenzována. Obyvatelstvo navíc nebylo ještě tak mobilní a chtělo se zotavovat tam, kde bydlí. Navíc ve Vídni je větrno, tehdejší ulice byly prašné a každá zelená plocha byla tudíž vítána. Proto se již při plánování dbalo o ulice s alejemi a veřejné parky, kterých vznikl v okruhu Ringstraße v průběhu druhé poloviny 19. století celý systém [12]. V letech 1861 až 1914 zde bylo vytvořeno 20 větších či menších parků a parkových úprav, ve kterých se odráží dobové trendy stejně jako zahraniční podněty a vlivy – od roku 1861 budovaný Městský park (*Stadtpark*), v roce 1863 rozšířený přes říční rameno (*Stadtpark II, Kinderpark*), Radniční park (*Rathauspark*) a množství parkových náměstí (1877 *Schillerplatz*, 1879 *Börseplatz* a *Votivkirchenplatz*, 1880 *Beethovenplatz*, 1888 *Maria-Theresienplatz*, 1905 *Elisabethmonument*). [15].

Hermann Reining o plánování Ringstraße píše: Dnes to zní jako urbanistická pohádka, ale byla to skutečnost. Liberální buržoazie a ještě panující šlechta učinily neobyčejné pozemko-politické opatření, aby dokončily rozšíření města s úspěchem. [15]

Parky Ringstraße jsou výsledkem systematického plánování a konsekventně prováděné politiky veřejné zeleně, která se stává integrální součástí soutěžního programu. Úspěch tohoto projektu „v malém“ vede k velkolepému plánu lesního a lučního pásu (*Wald- und Wiesengürtel*) kolem Vídně jako základu pro rozvoj velkoměsta 20. století. V roce 1905 přijímá obecní rada nařízení, aby bylo kolem Vídně vytvořeno široké nezastavitelné zelené pásmo jako oblast zotavení, ochrany přírody a místního podnebí. Tento záměr je pak ošetřen zákony, zejména lesním zákonem. Toto pásmo dodnes existuje a má rozlohu na 10.700 ha [8] [9] [12] [15].

2. Příklad druhý – Praha

Stejně jako ve Vídni se staly hradby ještě před svým odstraněním významným rekreačním místem Pražanů. V letech 1827 až 1830 byly ze sbírkové akce založeny veřejné sady na novoměstských hradbách od Koňské (Slepé) k Poříčské bráně (od Národního muzea k ulici Na Poříčí). Podnětem k jejich založení se stal oběžník nejvyššího purkrabího hraběte Chotka z listopadu 1827, kde upozorňuje na nedostatek příjemných stinných sadů v Praze a za nejvhodnější místo výsadeb označuje plochu na hradbách. Jednalo se spíš o vyhlídkovou promenádu provedenou trojnásobným stromořadím s vysázenými okrasnými keři a květinami, vinutými cestičkami a lavicemi na vyrovnaných plochách bastionů, později doplněnou oblíbenými kavárnami Viktoria (1850) a Bohemia (1857) a kavárnou Weisovou. Zelený pruh promenád s trávníky, alejemi a lavičkami vznikl i na vnitřní straně hradeb. Na sady na hradbách pak navazovaly další proslulé hostinské a květinové zahrady.

Nejvýznamnějším impulzem pro rozvoj městské zeleně bylo však opět teprve odstranění hradeb. Pevnostní status Prahy byl zrušen již dekretem Marie Terezie z 30. dubna 1749. Neudržované valy obklopující město se začínaly pomalu rozpadávat, když se Praha ještě několikrát dostala do obranných akcí. Hradby proto byly znovu částečně obnovovány, až v roce 1818 došlo k opětovnému vyhlášení Prahy za pevnost. O převratnosti vývoje svědčí fakt, že ještě v letech 1858 a 1862 – krátce před zrušením pevnosti – byly přestavěny a vlastně nově postaveny dvě nové reprezentativní brány na Poříčí a na Újezdě (zbořena po 14 letech!).

Teprve rozhodnutím císaře Františka Josefa I. z 30. října 1866 je pražské obci dovoleno vykoupit hradební pásmo od vojenského eráru, ačkoli podle původního slibu měla obec získat pozemky zdarma jako náhradu za škody způsobené pruským obsazením. Ignát Herrmann k tomu poznamenává, že *až do poloviny let sedmdesátých byla Praha sevřena hradbami. A když konečně z Vídně došlo milostivé povolení, že smějí být zbourány, musila je Praha draze zaplatit* (jen za druhý úsek mezi Slepou bránou a Karlovem musela obec v roce 1887 zaplatit eráru téměř půl milionu zlatých a další desítky tisíc pak za snesení hradeb a uložení stavební sutě). *Vídni byly její hradby velkomyslně darovány a na jejich místě vybudovalo si někdejší císařské město...pyšnou Ringstraße. Ale než došlo na zbourání hradeb pražských, vznikaly a vznikly zatím Vinohrady a Žižkov, samostatné obce s vlastními správami, a Praha se dále dusila* [4]. Navíc bylo rozhodnutí o zrušení pevnosti podmíněno tím, že v případě válečného ohrožení se město zavazuje postavit hradby nové [4].

Hradby byly ve větší míře bořeny od roku 1875 s tím, že převzetí opevnění se někde protahovalo až do roku 1911. Začalo tím přes dvacet pět let trvající období odstraňování pevnostního okruhu, jeho parcelace a následného zastavění.

Zbořením hradeb sice zanikají sady na hradbách, ale je rozhodnuto, aby jedna třetina nově získaných pozemků (cca 7 ha) byla věnována na vybudování městských veřejných parků. Skupina architektů (J. Schulz, V. I. Ullmann, A. Wiehl ad.) však navrhovala parkovou úpravu a někteří z nich dokonce v roce 1874 publikovali projekt zeleného pásu. Způsobu využití území se věnoval i pamětní list z roku 1873, který litoval ztrát parků na pevnostních baštách a zdůrazňoval nezbytnost celkové koncepce vzešlé ze soutěže.

Stále zřetelněji se však prosazovala spekulativní parcelace a nakonec se nedodržela ani podmínka vojenské správy (!), aby nejméně dvacet procent území bylo ponecháno na veřejné sady, ani zemský zákon o zásadách parcelace z roku 1878. Obec viděla ve využití pevnostního pásma příležitost pro zlepšení své finanční situace a návrat prostředků, vynaložených na odkoupení opevnění. Také Královská obec Vinohrady nechala záhy urychleně rozparcelovat a zastavět pozemky přiléhající k bývalému opevnění, čímž fakticky zablokovala možnost zřídit v bývalém pevnostním pásu souvislý veřejný park [4].

Přece jen se však podařilo založit několik parků, ač nebyly vzájemně propojeny. Teprve mnohem později se ukázalo, jak malý a nedostatečný podíl byl tomuto účelu věnován a o co lépe na tom jsou města, která veřejné zeleni věnovala celý bývalý hradební pás [3].

V místech bývalého opevnění postupně vznikají čtyři významnější sady (Vrchlického, Jana Švermy, Čelakovského a na Karlově). V letech 1875 až 1876 je na místě zbořených hradeb založen sedmihektarový Velký městský sad, dnešní Vrchlického sady (1913) před hlavním nádražím. Jeho plány vypracovává ředitel pražských sadů František Malý. Později spolupracují F. Thomayer, J. Fiala a K. Skalák. Důraz je kladen na uplatnění vody (před skalnatým pozadím je upraven rybníček s ostrůvkem a malý umělý vodopád). Tato koncepce sadu, dnes podstatně redukováného, není dochována, neboť v letech 1971 až 1977 je na úkor parku rozšířeno Hlavní nádraží (J. Šrámek, A. Šrámková, J. Danda, J. Bočan) a upraven přednádražní prostor [5].

V téže době vznikají podle plánů městského zahradníka Františka Malého hektarové Městské sady na Poříčí, dnešní sady Jana Švermy. V letech 1882 až 1885 je pak založen podle plánů zahradního architekta Františka Thomayera Menší městský park, dnešní Čelakovského sady,

u Národního muzea. Také tento sad je dnes také podstatně redukován. Poslední ze série parků vzniklých v místě opevnění je Karlov, založený v roce 1902 podle plánů Karla Skáláka [14].

Zdeněk Wirth k tomu později právem poznamenal, že v Praze hradby padly bez prospěchu pro velkorysé vybudování obvodu městského, a v tom, co se stalo, chybí velká základní myšlenka v soustavném upravovacím plánu historického jádra i bývalých předměstí [4].

Další závažnou ranou pro tyto parky bylo vybudování Magistrály v trase bývalého opevnění (1973 až 1978) a dalších budov (1966 až 1973 Federální shromáždění – K. Prager, J. Albrecht, J. Kadeřábek) [5]. Z původního konceptu tedy do současnosti zůstalo ještě méně [8] [9].

Závěry

Hradební okruh byl v 19. století typickým místem budování veřejných městských sadů. Řada měst využila místa uvolněného po odstranění hradeb a zasypání příkopů k vybudování parkových systémů, obklopujících historické město a vytvářejících přirozený přechod mezi centrem města a jeho předměstími. V jiných městech se to nepodařilo a vznikly pouze izolované parky. Příklad Vídně a Prahy, dvou středoevropských hlavních měst, ukazuje dva rozdílné přístupy a také dva zcela rozdílné výsledky, přičemž do začátku 19. století vstupovala tato města se stejnými předpoklady, barokním bastionovým opevněním a širokým nezastavitelným glacis. Další vývoj, který naznačuje následující tabulka, byl však značně rozdílný a výsledky tohoto vývoje jsou patrné dodnes.

Tabulka 1: Srovnání vývoje Vídně a Prahy

Vídeň	Praha
1857 – rozhodnuto o odstranění hradeb	1866 – rozhodnuto o odstranění hradeb
Pozemky v majetku ministerstva vnitra, ve správě Fondu pro rozšiřování města (<i>Stadterweiterungsfond</i>), který zajišťuje nezávislé financování, prodej za vysokou cenu soukromníkům a pro veřejná zařízení vč. parků bezplatný převod na město (závazky).	Pozemky v majetku obce, která je však musí od vojenského eráru draze vykoupit.
Ve své době velmi otevřená anonymní mezinárodní soutěž s jasnými podmínkami vč. práce s veřejností.	Volání odborné veřejnosti po nezbytnosti celkové koncepce vzešlé ze soutěže zůstalo oslyšeno.
Nezávislá komise (<i>Stadterweiterungs-Kommission</i> a <i>Wiener Baucommission</i>) řídící plánování a realizaci Ringstraße, byť poslední rozhodnutí si vyhrazuje císař.	Plánování v rukou městské správy (Praha a Vinohrady byla dvě samostatná města se svými zájmy) pod tlakem pozemkových spekulantů a stavebníků.
Koncept okružního zeleného bulváru s většími parkovými plochami.	Koncept jednotlivých oddělených parků (kromě Velkého městského parku poměrně malých)
Dlouhodobá výstavba – přes pozdější korekce a úpravy – podle jednotného základního plánu (<i>Grundplan</i>)	Postupné „ukrajování“ území a výstavba po částech, podle dílčích regulací
Dlouhodobá stabilita a zachovávání původního konceptu do současnosti.	Výrazné zásahy ve 20. století (Magistrála, Hlavní nádraží, Federální shromáždění ad.) zcela degradující území hradebního pásu.
Výsledkem reprezentativní část Vídně, slavný urbanistický počín, inspirace pro řadu jiných měst (i navzdory kritickým hlasům)	Výsledkem problematická část Prahy „zralá“ k nějakému řešení, jeden z velkých problémů města (doprava)

Použité zdroje:

- [1] BENEVOLO, Leonardo, *Die Geschichte der Stadt*. 9. vyd. Frankfurt/New York: Campus Verlag, 2007. ISBN 978-3-593-38492-4
- [2] BRAUNFELS, Wolfgang. *Abendländische Stadtbaukunst. Herrschaftsform und Baugestalt*. Köln: Verlag M. DuMont Schauberg, 1976. 359 s. ISBN 978-3770108824
- [3] HORKÝ, Jaroslav. *Studie o vývoji zeleně v Praze v létech 1800-1920*. (manuskript), 1975.
- [4] HRŮZA, Jiří. *Město Praha*. 1. vyd. Praha: Odeon, 1989. 424 s. ISBN 80-207-0065-X
- [5] HRŮZA, Jiří. *Urbanismus světových velkoměst. I. díl. Praha*. 1. vyd. Praha: ČVUT, 2003. 191 s. ISBN 80-01-02764-3
- [6] KOCH, Hugo, *Gartenkunst im Städtebau*. 1. vyd. Berlin: Wasmuth Verlag, 1914. 270 s.
- [7] KOCH, Wilfried. *Evropská architektura*. 3. vyd. Praha: Ikar, 1998. 552 s. ISBN 978-80-242-3657-5
- [8] KUPKA, Jiří. *Zeleň ve vývoji našich historických měst*. (disertační práce). Praha: FA ČVUT, 2005.
- [9] KUPKA, Jiří. *Zeleň v historii města*. 1. vyd. Praha: ČVUT, 2006. 146 s. ISBN 80-01-03443-7
- [10] KUPKA, Jiří. Historie Vídeňské Ringstraße. *Urbanismus a územní rozvoj* 13. 4/2010, s. 7-13. ISSN 1212-0855
- [11] KUPKA, Jiří. Urban Landscape in the Period of Industrialization. *Historická geografie / Historical geography* 38. 1/2012, s. 143-164. ISSN 0323-0988
- [12] MOLLIK, Kurt, REINING, Hermann a WURZER, Rudolf. *Planung und Verwirklichung der Wiener Ringstrassenzone*. 1. vyd. Wiesbaden: Franz Steiner Verlag, 1980. 569 s. ISBN 3-515-02481-6
- [13] NOVOTNÝ, Jiří. *Zeleň ve městě*. 1. vyd. Praha: SNTL, 1958. 203 s.
- [14] PACÁKOVÁ-HOŠŤÁLKOVÁ, Božena, PETRŮ, Jaroslav, RIEDL, Dušan a SVOBODA, Antonín Marián. *Zahrady a parky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Praha: Libri, 1999. ISBN 80-7277-279-1
- [15] REINING, Hermann. Vývoj veřejně přístupných parků Vídně. *Zahrada – park – krajina*, 4/99, s. 18-19, č. 6/99, s. 5-7. ISSN 1211-1678
- [16] SCHRÖTELER-VON BRANDT, Hildegard. *Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte*. 1. vyd. Stuttgart: Verlag W. Kohlhammer, 2008. ISBN 978-3-17-018864-8
- [17] SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. 1. vyd. Praha: ABF – ARCH, 1995. 111 s. ISBN 80-901608-1-6