

AGNIESZKA PĘCKOWSKA*

PANTA RHEI – RUCH I CZAS W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

PANTA RHEI – MOVEMENT AND TIME IN THE URBAN SPACE

Streszczenie

Ruch i czas w odniesieniu do tkanki urbanistycznej i otwartej przestrzeni publicznej od wieków uosabiają życie miasta, symbolizują żywy organizm miejski, jego ewolucję, rozwój i transformacje, jego własną energię urbanistyczną. Niezależnie od nowej formy miasta i losów przyszłej złożonej substancji miejskiej czynniki te będą zawsze nadal występować, stanowiąc nasze wspólne odwieczne urbanistyczne *perpetuum mobile*.

Słowa kluczowe: ruch i czas, zmienność, elastyczność, przestrzeń miejska

Abstract

Movement and time since ages have symbolized a way of our city life, both in aspects of the urban tissue and the open spaces. They still represent an alive city organism, its evolution, growth and transformations, its own "urban energy". Apart from a new city shape and from a future development of its very complex structure, these factors will always embody the essence of our common traditional urban activities.

Keywords: movement and time, changes, flexibility, urban space

* Dr inż. arch. Agnieszka Pęcowska, emerytowany pracownik, Instytut Projektowania Urbanistycznego, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

Istniały niegdyś w historii osadnictwa (i istnieją do dziś) całe mobilne siedliska, osady i miasta wędrujące, przenośne czy tymczasowe, tworzone na nieograniczony lub z góry określony czas. Budowano na świecie ruchome osiedla przenoszące się z miejsca na miejsce zależnie od potrzeb, a składające się z tradycyjnych schronień czy miejsc zamieszkania. Znajdowały się one na stepach i pusztach, piaszkowych lub lodowych pustyniach, obejmując tradycyjne przenośne namioty, wigwamy czy jurty. Istniały użytkowane czasowo naturalne drażone w ziemi jamy, wykute w skałach jaskinie i pierwotne groty, domy-igloo tworzone w lodzie i śniegu. Znane są w dziejach urbanistyki osiedla i miasteczka jednorazowe, z czasem opuszczane od razu lub stopniowo. Działo się tak przez choroby i epidemie, brak wody, kłęski żywiołowe lub głód, ale i ze względu na koniec eksploatacji kopalni czy innych zasobów (osady poszukiwaczy złota, kolonie górnicze). Podobnie dziś powszechnie istnieją ruchome lub przenośne miasteczka, tworzy się tymczasowe osiedla awaryjne (kontenery mieszkalne, namioty), sezonowe turystyczne lub sportowe pola kempingowe (przenośne domki i namioty, przyczepy, samochody-domy). Okazjonalnie powstają całe jednorazowe miasteczka religijne i pielgrzymkowe, festiwalowe, imprezowe czy cyrkowe, a nawet protestacyjne.

Najwięcej swobody ruchu, dosłownej płynności zapewniają te sytuacje urbanistyczne, w których mobilność i zmienność położenia elementów miasta wynikają z lokalizacji związanej z wodą, warunkującej szerokie możliwości jej wykorzystania. Tam gdzie, przestrzeń miejska – nadwodna, portowa – dysponuje dostępem do wody, powstają różnego rodzaju ruchome pływające obiekty, mobilne struktury i konstrukcje architektoniczne, zlokalizowane bezpośrednio na wodzie lub ściśle z nią związane (brzeg morza czy jeziora, strefa rzek lub kanałów). Buduje się całe współczesne pływające miasta jako turystyczne morskie kolosy, wielkie liniowce pasażerskie i okręty-kasyna czy statki-ogrody, ale i łodzie mieszkalne czy rejsowe obiekty turystyczne i muzealne. Powstają nowe mobilne sztuczne wyspy-platformy o różnych funkcjach, jak zespoły rezydencjalne czy wypoczynkowe, kompleksy przemysłowe, przybrzeżne lotniska. Popularne są w strefie nadwodnych miast czy tradycyjnych kurortów wypoczynkowych zamieszkane w pobliżu sezonowe pływające kompleksy rozrywkowe i usługowe. Bywają to nawodne centra rozrywki czy kasyna, atrakcyjne wojażujące miasteczka turystyczne i hotelowe, poszerzające typowo lądową przestrzeń miejską. W pobliżu miast-portów czy nadwodnych ośrodków przemysłowych zobaczyć można takie obiekty-miasta, jak okręty-fabryki i olbrzymie kontenerowce, pływające doki i stocznie, mobilne rafinerie czy platformy wiertnicze.

Znana jest zbiorowa i indywidualna zabudowa mieszkaniowa na zurbanizowanej pobliskiej miejskiej wodzie, usytuowana na pływających lub przycumowanych do brzegu pomostach i wyspach-platformach, przyholowywanych drogą wodną z fabryk domów czy wytwórni. Od dawna istnieją na całym świecie pływające pojedynczo lub jako całe osiedla-flotyle indywidualne domy-łodzie, dryfujące wzdłuż brzegów przy nabrzeżach kanałów, rzek czy jezior. Reprezentują one najczęściej mobilne pawilony czy domy mieszkalne, ale i ruchomy handel przybrzeżny na łodziach czy tratwach, przemieszczających się po wodnych trasach miasta. Podobnie kursują popularne łodzie i stateczki, pojazdy rejsowe i wycieczkowe, pływające kawiarnie i restauracje, lokalne muzea i galerie sztuki. Wykorzystuje się też stare tradycyjne stylowe parowce i żaglowce lub malownicze łodzie o lokalnym charakterze (gondole, dżonki, tratwy).

Krok dalej, czy raczej głębiej, posuwa się mobilna architektura podwodna, coraz powszechniejsza w miastach nadbrzeżnych, przy brzegu morza czy jeziora. Choć nie jest ona łatwo dostępna, staje się pewnym rodzajem przestrzeni miejskiej, jej atrakcyjnym przedłużeniem. Wzorem takich rozwiązań stały się stare łodzie podwodne lub inne zatopione obiekty, wykorzystywane pod wodą jako kawiarnie, skanseny czy muzea. Obecnie powstaje nowa zanurzona pływająca zabudowa, funkcjonująca jako przybrzeżne mobilne centra rozrywkowe czy turystyczne. Tworzy się podwodne akwaria czy oceanaria, stacje badawcze i muzea morskie, oferujące atrakcyjne i pożyteczne formy spędzania czasu. Powstają przyszłościowe pomysły na podwodne, odpowiednio dostosowane domy mieszkalne i całe pływające zanurzone osiedla i miasta, usytuowane w bajkowym krajobrazie podwodnego świata. Taka lokalizacja obiektów związana jest z koniecznością stworzenia odpowiednich środków podwodnej, indywidualnej czy zbiorowej komunikacji. Bywają to specjalne ubiory-skafandry lub specyficzne rodzaje nurkujących pojazdów-kabin, dowożących mieszkańców, wycieczkowiczów, naukowców.

Jak na razie najbardziej powszechna czy normalna jest tkanka urbanistyczna na lądzie, na stałym i stabilnym terenie. Znajduje się ona jednak pod ciągłą presją czasu, trwa w specyficznym rodzaju ruchu i transformacji, w zmiennych rozciągniętych w czasie procesach. Jeśli uznamy czas za czwarty wymiar wszystkie trójwymiarowe i trójkierunkowe, przemiany są także czterowymiarowe i czterokierunkowe, zależne od czasu, jego upływu czy tempa. Takie też na pewno będą w bliższej i dalszej przyszłości, ukazując swą wielką widoczną od wieków, a ujawniającą się w coraz to nowych formach, dynamikę i siłę czasu.

niającą się szczególnie dziś, energię urbanistyczną. Występuje ona w formie rozwoju terytorialnego i poszerzania granic miasta, ale i wymiany wewnętrznej substancji, zmiany przestrzennej struktury urbanistycznej, dodawania kubatury i nowych coraz wyższych elementów. Jedną bowiem z ogólnoswiatowych, powszechnych tendencji jest już od jakiegoś czasu ruch zabudowy w górę, sięganie budynków coraz wyżej, do setek metrów nad ziemią, a w konsekwencji wzrost wysokości współczesnych miast, tworzenie w wielkich metropoliach lokalnych wertykalnych wysp wielofunkcyjnych wieżowców.

Przeciwnym ekstremum urbanistycznym jest tendencja do ruchu w dół, schodzenie z różnymi funkcjami coraz głębiej pod ziemię. Powstaje coraz więcej wielokondygnacyjnych podziemnych obiektów i kompleksów (usługowych, biurowych, komunikacyjnych), a przewiduje się też całe specjalne osiedla mieszkaniowe, dzielnice i miasta ulokowane pod ziemią. Ta warstwa przestrzeni jest mniej widoczna z poziomu terenu, możliwy jest jednak wgląd – przez otwarcia lub szklane dachy – do dolnych wnętrz i urbanistycznych kondygnacji, jak pasaże, uliczki i place, patia lub dziedzińce. Obiekty te, połączone wspólną ciągłą strefą komunikacyjną – tworzą w sumie nową ruchliwą, atrakcyjną i coraz popularniejszą podziemną przestrzeń miejską o własnym odmiennym charakterze.

Obydwie te przestrzenne warstwy – górne i dolne piętra miasta – łączy i spaja najważniejsza strefa parteru urbanistycznego, otwarta zewnętrzna przestrzeń na poziomie terenu, ściśle z nim powiązana. Parter miasta stanowi główną platformę codziennego życia i ruchu ulicznego, warstwę najbardziej i najczęściej użytkowaną, najintensywniej funkcjonującą. Łączy go z pozostałymi poziomami ruch w pionie, komunikacja wertykalna generowana głównie na tym poziomie, jako że w warstwie parteru zaczyna się cały ruch w procesie użytkowania zabudowy. Są to wejścia, bramy wjazdowe, schody zwykłe i ruchome, windy wewnętrzne i zewnętrzne, dojazdy do parkingów nad- i podziemnych. W ten sposób ruch pionowy spina wszystko w jedną całość, a przestrzeń miejska z parteru schodzi lub zjeżdża razem z użytkownikiem pod ziemię, podobnie jak wjeżdża i wchodzi na wyższe kondygnacje i poziomy zabudowy.

Większość substancji miasta, poza czasem i procesem budowy - jest tradycyjnie nieruchoma, umocowana w swej stabilnej podstawie, tworząc konkretne tło, sztywne i stałe ramy przestrzenne (pierzaje ulic i placów, ściany-ekrany, ściany zieleni) dla otwartej, płynnej „pustej” przestrzeni miejskiej oraz dla toczącego się w niej życia. Takie ramy-ściany otaczających wnętrz urbanistycznych stanowią pewne ograniczenie i oparcie wizualne dla wzroku, punkt odniesienia dla orientacji w przestrzeni, dają też poczucie bezpieczeństwa i symbolicznej osłony. Wraz z całym architektonicznym, artystycznym, użytkowym lub informacyjnym wyposażeniem oraz z powierzchnią podłogi miasta, funkcjonują one jako kulisy i oprawa przestrzenna zmiennej miejskiej scenerii, sztuki ulicznej, publicznej aktywności.

W tych stabilnych, sztywnych ramach zaobserwować można chwilowy lub stały proces ruchu budowlanego, przekształcania tkanki urbanistycznej, wymiany jej elementów. Wszędzie widoczne są całe – trwające miesiące i lata, niegdyś wieki – wizualne i przestrzenne spektakle wznoszenia nowych obiektów architektonicznych, kompleksów i dzielnic urbanistycznych, nowo zakładanych miast czy stolic (nawet na stepie, pustyni, śnieżnym pustkowiu). Działania te łączą się z dynamiczną, ruchliwą oprawą placu budowy powstających obiektów, pokazując je rosące w górę oraz krystalizujące swą formę na oczach mieszkańców. Scenerię tę uzupełniają będące w ciągłym ruchu dźwigi, maszyny i pojazdy budowlane oraz ludzie poruszający się w wykopach i po terenie, na rusztowaniach czy dachach. Trwa to do czasu, gdy budynki zostaną ostatecznie wzniesione i zastygną w bezruchu – w przewidzianej projektem formie – jako gotowe do użytku miejskie nieruchomości.

Na drugim biegunie wobec powyższego zjawiska obserwować można od dawna procesy odwrotne, zanikania lub ubywania istniejącej substancji architektonicznej. Następowały w historii miast celowe wyburzenia starej tkanki, jej przeproowanie i wytyczanie miejsca na nowe arterie komunikacyjne, bulwary i osie urbanistyczne, na nowe obiekty, osiedla czy dzielnice. Bywało w przeszłości, że po wiekach budowy i rozkwitu zdarzały się wielkie pożary miast, rozległe zniszczenia wojenne, rozpadanie się, burzenie i niszczenie starych obiektów, ich świadoma destrukcja. Potężne katastrofy budowlane lub naturalne kataklizmy także dziś powodują znaczne straty w zabudowie i miejskim wyposażeniu. Dochodzi do znikania z powierzchni ziemi całych miast, dzielnic czy osad zlokalizowanych w niesprzyjających lub niebezpiecznych warunkach geograficznych. Sprawia to, że w ten naturalny sposób powstaje miejsce na nowe koncepcje i inwestycje miejskie, na inaczej ukształtowane przestrzenie publiczne, a analizując dotychczasowe oraz aktualne tendencje urbanistyczne podobne transformacje, zmiany i przeróbki, adaptacje i rozbudowy, z pewnością przewidzieć też można w przyszłości.

Na skutek takich działań powstawały (i na pewno będą nadal powstawać) różne zmiany krajobrazu miejskiego, struktury i fizjonomii miasta czy jego sylwet i panoram. Są to ciągłe przekształcenia przestrzeni zurbanizowanej, przenikanie się i zazębianie różnych okresów historycznych, warstw kulturowych czy wpływów etnicznych i narodowych. Jest to tworzenie się nowego obrazu i ukształtowania tkanki urbanistycznej, bogatej, ruchomej i zmiennej w czasie mozaiki dotyczącej skali i wielkości, wieku, formy i charakteru elementów, kolażu barw i światła, ruchu i czasu – swoistego urbanistycznego *perpetuum mobile*. Następował w ten sposób – rozłożony w czasie na całe lata czy wieki – ciągly trójwymiarowy recykling urbanistyczno-architektoniczny w formie różnych operacji prowadzonych na żywym organizmie miasta. Jako wynik jego ciągłej „energii urbanistycznej” następowało stałe krążenie i wymienianie elementów struktury miejskiej, wprawianie w ruch procesu ponownego wykorzystywania jego zużytej substancji.

W sensie urbanistycznym dotyczy to budynków, kwartałów i kompleksów zabudowy, ulic i placów, przekształcanych na skutek planowanych (cyklicznych, okazjonalnych) zmian, potrzeb, decyzji, uwarunkowań. Recykling odnosi się także do parametrów umownych – płaskich i przestrzennych modułów, siatek, rusztów czy rastrów oraz elementów linearnych – osi urbanistycznych, granic obszarów i stref, linii regulacyjnych. W aspekcie architektonicznym dotyczy on stałych lub ruchomych obiektów i ich części, materiałów i detali, a w wyposażeniu przestrzeni miejskiej - małej architektury, sztuki ulicznej, produktów rzemiosła. Zarysowuje się w sumie znaczna zmienność miasta i jego struktury, ciągły ruch w czasie zarówno w wielkiej skali urbanistycznej, jak też w mniejszej lokalnej skali zabudowy. Ten swoisty recykling to reaktywizacja, wtórne wykorzystanie tkanki miejskiej, rekonstrukcja zabytków historycznych, rekultywacja i rehabilitacja terenów otwartych, przekształcanie przestrzeni zabudowanej i jej dostosowanie do nowych funkcji. Przejawia się to w formie adaptacji starych młynów, zakładów przemysłowych czy doków na mieszkania i lofty, biura, pracownie i obiekty kultury. W szerszej lub miejscowej skali następować może odnawianie sfery otwartej publicznej przestrzeni miejskiej, a więc jej odnowa i modernizacja, zmiany przeznaczenia, wielkości, charakteru czy wystroju wewnątrz urbanistycznych.

Najważniejszy, najbardziej kreatywny w sferze planowania i projektowania może być jednak recykling twórczy, polegający na adaptowaniu sprawdzonych reguł, zasad i wzorów do nowych idei czy przyszłościowych koncepcji, a uniwersalnych klasycznych pomysłów do współczesnych potrzeb, warunków i możliwości. Dzięki tej energii twórczej wszystkie składniki substancji miejskiej istnieją w czasie, wiele porusza się w przestrzeni, zmieniając lokalizację, funkcję czy formę i mogąc dalej służyć oraz funkcjonować jako całość. Nie tylko bowiem całe miasto jako terytorium i żywy organizm jest w trakcie ciągłych przekształceń, ale razem wszystko płynie w stronę nieuniknionych przyszłych zmian. Zmienia się nie tylko sama otwarta przestrzeń miejska, ale przede wszystkim jej oprawa materialna i wizualna, tworzona głównie przez układ otaczającej architektury. Pojawia się w niej coraz więcej ruchomych elementów, części i detali, a dotychczasowa statyczność zmierza stopniowo ku – umownej i symbolicznej, ale też faktycznej i rzeczywistej – zmienności, elastyczności i mobilności.

Pewnym krokiem w tym kierunku są budowle o formach dynamicznych, imitujących ruch i zmienność, naśladujących wzory zaczerpnięte z żywej przyrody. Powstają projekty wieżowców-żagli jako symboli działania wiatru, budynków-płomieni, ekologicznych budynków-drzew lub domów-liści i domów-kwiatów czy domów-motyli, realizuje się organiczne w kształcie obiekty, jak ptasie gniazda czy domy-kokony. Podobnie płynne, naturalne formy wielkich dachów i przekryć tworzone są w niepowtarzalnej postaci skorup lub muszli, piany, fal czy obłoków, rozpluwających się z czasem lodowych obiektów. Z drugiej strony istnieją obiekty dynamicznej architektury wzorowane na bryłach geometrycznych, jakby nie podlegające prawom statyki i grawitacji. Bywają to budynki-kryształy, spiętrzone struktury molekularne, budowle o olbrzymich wspornikowych nadwieszaniach, irracjonalnie odchyłone od pionu czy maksymalnie pochylone, jakby egzystujące na granicy upadku. Istnieją budynki symbolicznie kroczące, toczące się lub tańczące, wieżowce o skręconych lub spiralnych formach sugerujących poruszanie się ku górze czy ruch obrotowy w otaczającej przestrzeni. Wpływ na taką para-ruchomą architekturę i jej kształt mają czasem pokrewne formy aerodynamiczne stworzone dla pojazdów szybkiego ruchu, jak samoloty, wielkie opływowe statki, pociągi-torpedy czy wyścigowe bolidy samochodowe. Pod wpływem tych wzorów powstają w architekturze naśladujące ruch organiczne kształty, jak dzioby, skrzydła, płetwy czy ogony budynków, prowadzące do faktycznej mobilności ich brył.

Istnieje w teorii architektoniczno-urbanistycznej twórczość poszukująca częściowej lub pełnej mobilności, możliwości poruszania się i zmiany lokalizacji, układu lub formy całych miast czy pojedynczych obiektów. Na wzór

sił i twórców natury lub pod wpływem nowych technologii czy koncepcji formalnych powstają ideowe projekty i koncepcje, od futurystycznego miasta kroczącego czy mobilnych konstrukcji megamiast i ruchomych megastruktur, po realizację obracających się budynków (za zmieniającymi się widokami, za słońcem jak dom-słonecznik). Są też śmiałe propozycje przyszłościowych ekowieżowców, obracających się wokół swej osi w poszukiwaniu energii słonecznej lub wiatrowej. Istnieją obiekty z ruchomymi częściami, warstwami, segmentami czy elementami, jak obrotowe kondygnacje wież telewizyjnych w formie przeszklonych kawiarni lub platform widokowych, obserwacyjne wieże lotnisk, obrotowe iglice, maszty i anteny na dachach wieżowców. Znane są podwieszane do wysokich pylonów kursujące w górę i w dół mobilne platformy-restauracje oraz inne pomysły (pionowe koła z wagonikami), zapewniające rozległe panoramiczne widoki na miasto.

Inne mobilne rozwiązania to ruchome przekrycia wielkoskalowe, jak rozsuwane dachy wielkich stadionów czy hal widowiskowych, a także otwierane przeszklone dachowe, świetliki i kopuły w gmachach publicznych czy w zabudowie mieszkaniowej, unoszące się nad obiektem i pozwalające na wzrokowy kontakt z niebem. Tworzone są nowe tendencje i próby częściowo ruchomych obiektów architektonicznych, form budowlano-inżynierskich lub ich pojedynczych fragmentów i części. Powszechnie występują w obrębie zabudowy panoramiczne przeszklone windy widoczne na budynkach wysokich, wprowadzające wahadłowy ruch w pionie oraz czynnik wertykalnej dynamiki, ruchu i rytmu, atrakcyjnej gry wizualnej jeżdżących przezroczystych kabin-kapsuł w szklanych tubach szybów. Ciekawym plastycznym rozwiązaniem może być zewnętrzna przeszklona kolejka obiegająca spiralnie jeden z projektowanych drapaczy chmur, podobnie jak wjazd na wieżę okrężną kolejką z panoramicznymi wagonikami, zapewniającymi zmieniające się rozległe widoki. Rozwiązania na mniejszą skalę to ruchome schody i chodniki, piesze transportery i pochylnie przesuwające się za przejrzystymi ścianami czy pod szklanymi przekryciami gmachów, często z krzyżującymi się w powietrzu kierunkami biegów.

Podobne wizje przyszłego transportu przedstawiają koncepcje różnych megakonstrukcji, olbrzymich przestrzennych miast-struktur opartych na bogatej sieci komunikacyjnej. Taki system zawieszonych w powietrzu krzyżujących się i przenikających elementów – przeszklonych tub-korytarzy, ruchomych schodów i transporterów, kolejek, kapsuł, panoramicznych wind – tworzyć może w sumie ciekawą ażurową kompozycję przestrzenną. We współczesnych realizacjach już teraz widoczne są konstrukcje z mobilnymi elementami wmontowanymi w strukturę budynku (obrotowe wiatraki czy śmigła), a w strefie dachów – ruchome wyposażenie techniczne do poboru energii słonecznej lub wiatrowej (ekologiczne ogniwa i baterie słoneczne, panele i lustra solarne, turbiny i wentylatory).

Ściany budynków oraz całe pierzeje uliczne bywają miejscem i tłem pewnej ciągłej gry wizualnej, gdy pojawiają się na nich tradycyjne ruchome okiennice czy otwierające się skrzydła okienne i drzwiowe, nowoczesne łamacze światła, rolety i żaluzje jako całe zmienne układy i przypadkowe aranżacje. Poruszające się ozdobne elementy i detale architektoniczne, zmieniające się wyposażenie i dekoracyjne wykończenie elewacji najpełniej i najliczniej prezentuje się w strefie usługowego parteru miasta. Są to ruchome (obrotowe, podnoszone, rozsuwane) skrzydła drzwi wejściowych i bram, rozkładane markizy i daszki, poruszające się ozdoby, wiszące emblematy i symbole, mobilne ekspozycje witryn i okien sklepowych, migoczące wokół reklamy. Popularne są okazjonalne, odświętne dekoracje stanowiące oprawę i tło dla różnych świąt i uroczystości, urozmaicenie codzienności miejskiego życia ulicznego. Wiele tradycyjnego uroku dodają mu lokalne rodzime czy ludowe akcenty i malownicze zjawiska, jak wiszące nad ulicą poruszane wiatrem pranie, fruujące w otwartych oknach firanki, łopoczące w powietrzu świąteczne flagi, kołyszące się na wietrze wielkanocne palmy.

Własną tradycję ruchomości mają miejskie obiekty inżynierskie od dawna związane z siłami natury, z wodą i jej nurtem, wiatrem i ruchem powietrza oraz ich wpływem na przestrzeń miejską i całe miasto. Są to budzące sentymenty obracające się koła młyńskie, zwodzone mosty i akwedukty, podnoszone śluzy czy groble, podobnie jak stare techniki i urządzenia przemysłowe lub funkcjonujące do dziś skrzydła wiatraków. Tradycje wodne są w miastach portowych czy nadwodnych kontynuowane i rozwijane w nowoczesny technologicznie sposób, choć na zupełnie inną skalę. Buduje się ruchome segmenty tam i stopni wodnych, pływające bariery przeciwpowodziowe z rozsuwanymi skrzydłami lub obrotowymi wrotami, podnoszące się samoczynnie śluzy. W podobnym celu powstają także współczesne miejskie mosty zwodzone, całe lub w segmentach podnoszone, z ruchomymi (obrotowymi, przesuwanymi) przęsłami.

Ruchome obiekty i konstrukcje inżynierskie stanowiące wyposażenie miast o tak specyficznej funkcji jak porty są to urządzenia portowo-żeglugowe (dźwigi i żurawie przeładunkowe, suwnice) czy przepływające kon-

tenerowce, tankowce, pływające platformy. Ten marynistyczny pejzaż uzupełniają charakterystyczne statki pasażerskie i łodzie, rybackie kutry czy barki, kajaki i żaglówki. Dla wypoczynkowych ośrodków górskich lub zimowych kurortów typowe są kolejki linowe lub szynowo-terenowe (gondole, kabiny, wagoniki) czy wyciągi narciarskie, a dla miast i lotnisk o funkcji rekreacyjnej – charakterystyczne parki rozrywki czy wesołe miasteczka z wirującymi karuzelami i zjeżdżalniami. Pewną nowość w krajobrazie miast (na lądzie, wodzie) stanowią urządzenia i obiekty ekologiczne, jak całe szeregi lub pola współczesnych wiatraków z wirującymi ramionami-śmigłami czy kwatery obracających się za słońcem solarnych baterii i luster.

Zarysowuje się w miastach problem zmiany lokalizacji kompletnych budynków czy osiedli o różnej wielkości, a więc przenośności, mobilności całych obiektów architektonicznych oraz ich transportu zależnie od potrzeb, sytuacji, powstających zagrożeń. Bywają to istniejące, często zabytkowe (mieszkalne lub sakralne) budynki przesuwane, przetaczane, ale głównie przewożone w całości, w warstwach czy kondygnacjach, rozbierane na części (do ponownego montażu), względnie nowe domy prefabrykowane transportowane z fabryk domów w całości, w sekcjach lub segmentach. Przewozi się je drogą lądową na lawetach lub wodą na łodziach-platformach, a domy na wodzie czy domy-łodzie holuje na miejsce drogą wodną. Od dawna funkcjonują specyficzne mobilne domy-pojazdy, jak tradycyjne wozy cygańskie czy cyrkowe, a obecnie popularne mieszkalne przyczepy lub samochody kempingowe czy wreszcie samojezdne domy na kółkach. Istnieją specjalne pojazdy jako objazdowe wystawy, biblioteki czy punkty medyczne, jak też uliczne przewożne kioski gastronomiczne i stoiska handlowe, rozkładane budy odpustowe lub jarmarczne kramy.

Dalszym krokiem w mobilności materialnych elementów przestrzeni miejskiej jest jej estetyczne wykończenie i wypełnienie w postaci niektórych elementów małej architektury, sztuki ulicznej, zieleni. To także użytkowe wyposażenie (komunikacyjne, informacyjne) w formie przenośnych symboli, przestrzennych kodów plastycznych, wizualnego oznakowania. Wspólnie z ruchomymi elementami na budynkach wszystkie te poruszające się obiekty dają poczucie życia, ciągłego ruchu i upływu czasu, ale mogą też stworzyć wystrój i aurę tradycji, próbę odtworzenia lokalnej przeszłości. Kreują one specyficzną atmosferę i różne nastroje, wypełniające przestrzeń miasta także ruchem elementów niematerialnych, zmiennych doznań i zjawisk plastycznych, unoszących się w powietrzu zapachów i dźwięków.

W ramach tej mobilnej estetyki życia miejskiego najbardziej materialna i konkretna jest mała architektura, a także ruchome wyposażenie, jak przenośne stoiska i kioski, kontenery barowe lub wózki sprzedażne. Są to też zewnętrzne meble uliczne – przestawne ławki, kosze, stoliki do gier, ruchomy sprzęt ogródków dziecięcych (huśtawki, zjeżdżalnie), parkowe, ogrodowe czy tarasowe umeblowanie (bujające się fotele na biegunach, kołyszące hamaki, falujące łóżka wodne nad basenem). Nowością stały się eksperymentalne przekształcalne meble-rzeźby o wielu zmiennych funkcjach i elastycznych kształtach, stanowiące ozdoby wnętrz ulicznych i zielonych. Uzupełnieniem tego są na placach i skwerach żywe elementy przyrody – przenośne trawniki, przestawne donice z roślinami i drzewkami, zwisające kosze z kołyszącymi się kwiatami lub pnąciami, zieleń wijąca się na ściennych kratkach.

W strefie otwartego parteru miasta powstaje uliczna sztuka plastyczna, związana zazwyczaj z terenem oraz podłogą miasta i ich estetycznym ukształtowaniem. Bywają to stałe lub czasowe ekspozycje ruchomych rzeźb i artystycznych konstrukcji, żywe pomniki i mobilne instalacje wizualne, przenośne uliczne wystawy czy targi sztuki i staroci. Popularna jest sztuka związana z żywą wodą w formie spływających ścian wodnych, sztucznych wodospadów czy spadających kaskad, tryskających w górę fontann i bijących w różnych kierunkach źródełek. Prezentując ruch wody w górę i w dół, jej wirowanie, stanowią one atrakcyjne, czasem kolorowe, podświetlane zjawisko. Ciekawie prezentują się na (gładkiej, pofalowanej) płaszczyźnie wody ozdoby i obiekty artystyczne – pływające rzeźby, elementy świetlne i plastyczne lub okazjonalne dekoracje świąteczne, od puszczanych na wodę tradycyjnych wianków i płonących świec lub lampionów po ruchome pomosty i platformy wystawowe. Prócz sztuki pływającej do popularnych należy pewien rodzaj rozrywki latającej, jak rzucane w górę kwiaty, wypuszczane pęki kolorowych baloników czy chmury baniek mydlanych. Znacznie wyżej bywają to dekoracyjne odświeżone balony lub opadające spadochrony, płynące majestatycznie w powietrzu zabytkowe sterowce, popisujące się na tle nieba szybowce i samoloty.

Poza elementami materialnymi, wypełniającymi ruchem przestrzeń miejską dużą rolę odgrywają tu zmienne zjawiska niematerialne, czysto wizualne lub wrażeniowe, dekoracyjne, ozdobne. Należą do nich ruchome gry światła naturalnego lub sztucznego, przesuwanie się światłocienia czy zmienne feerie barw, ale także rozchodzące

się fale naturalnych lub mechanicznych dźwięków, kręgi snujących się miłych lub przykrych woni. Także czynniki meteorologiczne mają wpływ na wrażenia i zmysły człowieka, przynosząc przemieszczające się strefy nasłonecznienia, zachmurzenia czy wilgotności, fale opadów atmosferycznych i różnych temperatur. Najbardziej odczuwalna jest sfera naturalnego światła dziennego, jego cykle regulowane rytmem dnia i pór roku, zależność od ruchu słońca po niebie, zmienność zakresu widoczności. Powoduje ono przesuwanie się światłocienia na powierzchni terenu i ścianach wewnątrz urbanistycznych, zmiany waloru barw i całej kolorystyki, wzajemny ruch światła i cienia, zmienność z upływem czasu wizualnej aury miasta.

Inne są zjawiska wizualne nocne, zależne od zmian oświetlenia sztucznego, występujące jako codzienne lub odświętne, użytkowe i informacyjne, jako dekoracyjne fale światła, ruch ozdobnych błysków i odbłasków, różna aranżacja świetlna kształtów, brył, poruszających się cieni. Powstają takie wrażenia optyczne, jak przypadkowa gra zapalających się po zmroku i gasnących okien, ruchome oświetlenie przeszklonych wystaw sklepowych, kołyszące się przy wietrze wiszące nad ulicami lampy, migoczące płomień staromiejskich latarń gazowych. Oddziałują kolorowe światła różnorodnych reklam, migających szyldów, błyskających podświetlonych słupów reklamowych, przyciągających wzrok zjawisk świetlnoplastycznych czy świetlno-dźwiękowych. Podobnie widać cykliczne lub pulsujące fazy zmian światła na ulicznych skrzyżowaniach czy też liczne światła pojazdów, tworzące wijące się białe i czerwone wstęgi, całe świetlne rzeki płynące ulicami.

Powstają zjawiska artystyczne wykorzystujące w kompozycjach, obiektach czy dziełach ruchome światło, budując świetlne obrazy czy umowne ściany, ekrany i kurtyny. Tworzone są niematerialne mobilne rzeźby świetlne i ruchome plastyczne instalacje, uliczne pulsujące reklamowe dyskoteki z wirujących kręgów czy krążących snopów światła. Powstają całe rozbłyskujące w ciemności elewacje i świecące powłoki ścian o zmieniającej się kolorystyce lub z mobilną świetlną grafiką, dające atrakcyjne efekty ruchu i zmienności plastycznych form. Okazjonalnie stosowane są ruchome sekwencje światła jako świąteczne iluminacje na zabudowie i w otwartej przestrzeni, dekoracyjne oświetlenie małej architektury i zieleni. Znanie są migoczące światelka nocnych pochodów, uliczne koncerty i spektakle światła i dźwięku, dynamiczne pokazy artystyczne na tle nieba z rozbłyskującymi fajerwerkami czy buketami kolorowych ogni sztucznych.

Do malowniczych efektów sztuki światła należą po zmroku elementy ognia i świec, ozdobne obrotowe reflektory i lampy, oświetlające z różnych miejsc i poziomów zabytkową lub nową architekturę, wodę, drzewa, trawniki czy barwną niską zieleń. Powodują one ruch plam światła i stref cienia, zmienne refleksy świetlne, a także ich odbicia i zwielokrotnienia w lśniących powierzchniach, przeszkleniach, dekoracyjnych zwierciadlanych powierzchniach. Podobny skutek odbijania ruchomego obrazu wywołują lustra na elewacjach lub w witrynach sklepowych, płaszczyzny polerowane czy błyszczące, jak też powierzchnie wodne, wywołujące dodatkowe zjawisko odwrócenia oglądanego widoku. Nocne oświetlenie ciemności naturalne (nikłe światło księżycy) lub sztuczne (lampy, neony) daje wrażenie odrealnionych form budynków, małej architektury i zieleni, odmieniony obraz nieba, nastrojowe i miękkie, barwne i jaskrawe światła, refleksy, rozbłyski.

Inny rodzaj niematerialnego ruchu to zjawisko rozchodzenia się w przestrzeni fal dźwiękowych, codziennych bogatych miejskich odgłosów od cichych po głośne, od gwaru rozmów po ciągły szum i hałas samochodów, dźwięki klaksonów i alarmów. To także okazjonalne lub sezonowe koncerty i występy muzyczne, spektakle ulicznych teatrów, cykliczne dźwięki sygnaturek lub hejnałów, melodie tradycyjnych staromiejskich grajków. Od czasu do czasu rozlegają się dźwięki natury – odgłosy burzy lub wichury, szum deszczu i trzask łamanych gałęzi, stukot spadających kasztanów czy niemal zapomniane już dziś powtarzające się gdzieś echo. Dodatkowe miejskie wrażenia to przemieszczające się kręgi i fale przykrych lub miłych zapachów od woni spalin, ulicznej gastronomii czy wilgotnych starych sieni po rozciągający się wokół zapach cienistych parkowych alejek, kwitnącego bzu czy wieczornej maciejki.

Natura, żywa przyroda jest kolejnym zmiennym w czasie, bogatym materialnym składnikiem przestrzeni miejskiej. Przeobrażająca się stale lub cyklicznie zieleń to roślinna materia, żywa rosnąca i rozrastająca się tkanka, będąca w ciągłym ruchu, przechodząca coroczne fazy swego rozwoju. Powstają piękne rozciągnięte w czasie spektakle przestrzenne i wizualne – mieniające się barwami kwiatne dywany, pnące się ściany roślinne, lejące z drzew owoce i liście, szyszki i żółędzie, podłogi z opadłych jesiennych liści, okryte bielą drzewa. Żywotność tej sfery życia oferuje użytkownikom przestrzeni miejskiej wielkie bogactwo i różnorodność form roślinności, niezwykłość jej atrakcyjnej gamy kolorystycznej z całą zmienną sferą barw i odcieni, faktur i kształtów. Wzbogacają ją

jeszcze krople deszczu spadające na liście, a płatki śniegu na puste konary, wiatr poruszający gałęziami i listowiem, promienie słońca rozświetlające barwy kwiatów.

Ze środowiskiem człowieka od wieków związane są domowe i uliczne miejskie zwierzęta, głównie siedzące w oknach lub biegające wokół domu koty czy psy spacerujące z właścicielami po ulicy, skaczące po parku wiewiórki. Mniej widoczne stały się powszechne niegdyś w mieście konie, dziś już tylko prezentujące się na okazjonalnych defiladach, uroczystych paradach czy pokazach. Do lamusa przeszły konne wozy i zaprzęgi, zostały tylko nieliczne staromiejskie powozy i dorożki, chociaż gdzieś na świecie nadal funkcjonują dalekie egzotyczne pojazdy, jak słonie, muły czy wielbłądy. Żywą wizytówką i ozdobą miast jest do dziś świat ptaków – gołębie na placach, łabędzie na rzece, mewy nad wodą, pawie na trawniku, ale także codzienne wróble za oknem lub na dachu czy stada wron kołujących w powietrzu. Sezonową atrakcją na tle nieba są wiosną i jesienią lecące sznurem żurawie i klucze bocianów, a latem fruujące w słońcu motyle czy świecące nocą, prawie już zapomniane świetliki.

Jako uzupełnienie stałego wizualnego tła urbanistycznego występują ciągle zmieniające się, ulotne i kapryśne warunki atmosferyczne wynikające z klimatu, pór roku czy pory dnia i nocy. Wpływają one na ogólną aurę przestrzeni, koloryt i fakturę obiektów czy widoczność obrazu, zależnie od słońca, zacienienia, rodzaju i stanu powietrza. Może być ono zupełnie przejrzyste albo posiadać pewną gęstość wizualną, spowodowaną przez okresowe naturalne zjawiska pogodowe – biel padającego falami śniegu lub gradu, przesuwanie się tumany mlecznej mgły, szare ściany zacinającego deszczu czy szalejące gdzieś lokalnie burze piaskowe. Podobne efekty mogą też powodować tak powszechne dziś zjawiska cywilizacyjne, jak przemieszczające się fale smogu czy chmury kurzu i spalin.

Wielką sceną ruchu, zmienności w czasie jest sklepienie nieba, diametralnie odmiennego w dzień i w nocy czy o brzasku lub zmierzchu. Dniem bywa ono czyste i jednolicie błękitne lub szare, wzbogacone o płynące obłoki o różnych formach i zmieniającej się kolorystyce, których opływowe kształty: białe, szare, czarne, złoto-różowe – tworzą całe ruchome podniebne kompozycje. W czasie burz niebo prezentuje niepowtarzalne widowisko z jaskrawymi zygzakami błyskawic rozbłyskujących na ciemnym tle chmur. Po deszczu na firmamencie pojawiają się i znikają barwne łuki tęczy, a gdzieś daleko na północy dają swe przedstawienie pulsujące i wirujące bajecznie kolorowe zorze polarne. Na tle kopuły nieba odbywa się cykliczny ruch słońca – pomarańczowo-złoty świt, jasny, biały dzień, czerwony zachód i zmierzch wraz z wieloma zjawiskami i atrakcjami wizualnymi, jak blask promieni wysyłanych zza chmur czy przesuwanie się po ziemi światłocień. Zmienne i tajemnicze są nocne wrażenia wizualne – półmrok, odcienie szarości i ciemności, fazy i droga księżycza z otaczającą go poświatą, migotanie całych konstelacji gwiazd. Pojawiają się też na niebie zjawiska czysto cywilizacyjne – tworzące całe podniebne kompozycje białe smugi za samolotami, snujące się dymy z fabryk czy pożarów, niesione wiatrem chmury przemysłowych zanieczyszczeń.

Pewien wpływ na czynnik „ruchomości” w przestrzeni miejskiej ma zjawisko ruchu powietrza, a więc przeciągu, przewiewu, wiatru często bardzo odczuwalnego, lecz rozpoznawalnego tylko po jego widocznych w otoczeniu skutkach, począwszy od lekkich podmuchów zwykłego wietrzyku (łagodny ruch liści), przez zacienianie deszczu czy zamiecie śnieżne po gwałtowne wichury (połamane gałęzie i drzewa). W bardziej ekstremalnej formie także inne zjawiska i czynniki powodować mogą pewne uciążliwości oraz niebezpieczeństwa, wynikające z lokalnych warunków naturalnych – rzeźby terenu, ruchu skorupy ziemskiej, przemieszczania się zjawisk atmosferycznych. W różnych strefach geograficznych pojawiają takie groźby, jak ruchy górotworu, trzęsienia ziemi (strefy sejsmiczne) i wybuchy wulkanów czy inne kataklizmy powodujące znaczną destrukcję tkanki urbanistycznej. W terenie górzystym dodatkowo zagrażają miastom lawiny śnieżne, błotne czy kamienne, osuwiska stoków powodujące spływanie gruntu i zabudowy.

W miastach nadwodnych zagrożenie stanowi ruch wody – powodowane przez ulewy podnoszenie się poziomu jej lustra, fale sztormowe, rwące potoki czy płynąca z nurtem kra, topnienie śniegu i lodu. Wywołuje to powodzie, podmywanie gruntu, porywanie przez prąd budynków, samochodów, drzew i ludzi, zakłócenia ruchu ulicznego. Podobnie ruch powietrza - silne wiatry, tajfuny i huragany, piaskowe i śnieżne burze – powoduje zniszczenia zabudowy całych miast, zrywanie dachów, przewracanie domów, porywanie dobytku mieszkańców. Problemem bywa brak dobrej widoczności, wywołany przez przemieszczające się mgły, ulewy i ruchome ściany deszczu czy burze utrudniające ruch w mieście.

Istnieją też katastrofy techniczne grożące tkance miejskiej, a spowodowane przez cywilizacyjną, przemysłową działalność człowieka, występujące w formie szkód górniczych (podziemnych korytarzy, starych kanałów,

tuneli, wyrobisk) i powodujących zapadanie się terenu lub awarie budowlane. Kolejne zagrożenia to unoszące się w powietrzu szkodliwe dla zdrowia zanieczyszczenia, przemieszczające się ławice smogu, chmury pyłów, fale skażonych deszczy, ukryte niematerialne energie i promieniowanie. Szkodliwe z kolei dla psychiki ludzkiej bywają zbyt silne efekty, bodźce wzrokowe lub akustyczne, szybki ruch obrazów i kolorów, ciągłe migotanie i jaskrawość reklam. Powodują one często chaos wizualny, dezorientację i zagubienie czy „tłok estetyczny”, podobnie jak nadmiar decybeli wywołuje ogłuszenie i psychiczne zmęczenie człowieka.

Najbardziej odczuwalne są w przestrzeni urbanistycznej zagrożenia i utrudnienia w ruchu komunikacyjnym, mogące występować w różnych częściach, poziomach i warstwach miasta. Problemy te wynikają z faktu, że jednym z najbardziej widocznych, wszechobecnych o każdej porze dnia i nocy zjawisk miejskich jest – poza pieszym – uliczny ruch pojazdów mechanicznych. Dla funkcjonowania zarówno ruchu pieszych jak i komunikacji miejskiej (pasażerskiej i towarowej, indywidualnej i zbiorowej) służyć ma przede wszystkim poziom terenu, parteru miasta. Zawiera on drogi, ulice i place, łączące go z innymi poziomami schody i rampy, zejścia do przejść podziemnych czy urządzenia mechaniczne, jak windy czy ruchome schody. Dodatkowo poziomy dla ruchu kołowego stanowią estakady, wiadukty i mosty, skomplikowane wielopoziomowe węzły drogowe, łączniki-dojazdy do arterii i autostrad, zjazdy do podziemnych tuneli. Na takim tle, w trójwymiarowej przestrzeni, odbywa się cały codzienny rytuał złożonego ruchu miejskiego, obejmującego ludzi (pojedyncze osoby, grupy, wieloosobowy tłum) oraz służące im w różnych sytuacjach coraz liczniejsze pojazdy. Poruszają się one z różną prędkością, jednocześnie na różnych poziomach i wieloma pasami, po jezdniach, ścieżkach rowerowych lub torowiskach, tworząc całe mobilne ciągi, niekończące się sznury, fale i potoki ruchu.

Ten codzienny miejski ruch obejmuje różnej wielkości pojazdy kołowe (autobusy i trolejbusy, ciężarówki, taksówki, samochody prywatne) oraz szynowe (tramwaje, kolejki miejskie). Ale też pojazdy mniejsze (motocykle i skutery, melekсы, rowery, wózki inwalidzkie), a nawet pojazdy-zabawki (wrotki, deskorolki) korzystające z jezdni, chodników, ścieżek rowerowych. Pojawiają się także pojazdy użytkowe i porządkowe (śmieciarki, polewaczki, pługi śnieżne) lub należące do służb miejskich, uprzywilejowanych, ratunkowych. Do atrakcji niektórych miast należą różne wehikuly ozdobne, odświetlne, o funkcji raczej dekoracyjnej, jak historyczne bryczki i powozy, zabytkowe dorożki, stare zaprzęgi, sunące w kuligu sanie czy do dziś funkcjonujące na świecie tradycyjne lektyki lub riksze. W pobliżu placów budowy pojawia się jeżdżący sprzęt inżynieryjno-budowlany, wielkogabarytowe przesuwne wieże-dźwigi, samojezdne maszyny budowlane. Sprawiają one czasem uliczne problemy komunikacyjne, podobnie jak transport wielkogabarytowego sprzętu czy przewożenie wielkich obiektów i ładunków.

Inne problemy (zatory i zastoje, wąskie gardła komunikacyjne) powodowane są liczbą pojazdów i tłokiem w godzinach szczytu, a przez cały dzień cyklicznymi zmianami – nieodzownej na jednopoziomowych skrzyżowaniach – sygnalizacji świetlnej. Jest jednak coraz więcej rozwiązań systemowych w zakresie regulowania ruchem ulicznym całego miasta, coraz więcej drogowych rozwiązań bezkolizyjnych, a w planach na przyszłość również bezkolizyjnych, bezpiecznych samosterujących lub zdalnie kierowanych pojazdów. Na razie jednak nieodłącznym elementem życia ulicznego są wszelkiego rodzaju konflikty drogowe i kolizje pojazdy-piesi (przejścia dla pieszych, przystanki), pojazdy-pojazdy (stłuczki, wypadki), a także kontrole czy blokady policyjne.

Pewnym częściowym rozwiązaniem tego problemu stał się ruch pod ziemią, sieć linii metra ze stacjami na różnych poziomach, tunele kolejowe oraz drogowe, parkingi z dojazdami, a dla pieszych – przejścia podziemne, ruchome schody czy windy. Dodatkowe takie elementy powstawać muszą w związku z coraz szerszą tendencją do (często wielokondygnacyjnej) zabudowy podziemnej, a nawet planowanych już dziś całych podziemnych dzielnic i miast. Bardzo atrakcyjnym sposobem odciążenia powierzchni terenu jest ruch pojazdów na wodzie, w formie regularnej lub turystycznej żeglugi przybrzeżnej czy komunikacji miejskiej (prom, statki pasażerskie i towarowe, unoszące się nad wodą poduszki). Do specjalnych pojazdów wodnych zaliczyć można pływające samochody czy amfibie, a do coraz potrzebniejszych lokalne pojazdy podwodne jako połączenia komunikacyjne między brzegiem i miastem a coraz liczniejszymi obiektami przybrzeżnej architektury podwodnej.

Jedną z odpowiedzi na problemy komunikacyjne w parterze miasta mogą być linie komunikacji napowietrznej, prowadzonej nad terenem, na specjalnych estakadach lub innych specjalnych konstrukcjach. Są to kolejki szynowe, magnetyczne lub linowe, wyposażone w atrakcyjne podwieszane gondole i kabiny czy w samosterujące auto-kapsuły, funkcjonujące już nad takimi obszarami, jak rozległe parki miejskie, tereny wystawowe, kampusy uniwersyteckie, wielkie lotniska. Ruch z kolei w powietrzu jest w samej strefie przestrzeni urbanistycznej niewiel-

ki, ograniczony do latających sporadycznie helikopterów, śmigłowców ratowniczych i policyjnych czy będących w zasięgu wzroku, lecz na znacznej wysokości rejsowych samolotów. Spełni się może jednak kiedyś w przyszłości marzenie człowieka o samodzielnym poruszaniu się w powietrzu, gdy – dzięki próbom z „latającymi” samochodami, zdalnie sterowanymi powietrznymi kabinami, pneumatycznymi skafandrami czy odrzutowymi kombinezonami – przestrzeń miejska wypełni się latającymi ludźmi i pojazdami.

Sam człowiek jako użytkownik otwartej przestrzeni urbanistycznej również wciąż pozostaje w ruchu, porusza się, zmienia miejsca pobytu, będąc najbardziej ruchliwym elementem życia miejskiego. Razem z innymi poruszającymi się obiektami człowiek przemieszcza się w pionie i poziomie, piechotą, w pojeździe czy w windzie. Występuje on jako mieszkaniec lub turysta, pracownik, uczeń lub student, jako kierowca, pasażer albo pieszy, tak więc zmieniają się ciągle jego poziom i punkt widzenia, spojrzenie i perspektywa, doświadczanie i odczuwanie przestrzeni. Dlatego otoczenie człowieka jest także stale w pozornym ruchu, budynki przesuwają się czy podnoszą, zbliżają się i oddalają, wreszcie znikają w oddali, ulegając grom pozorów, złudzeniom, siłom iluzji.

Każdy użytkownik miasta, sam obserwując na co dzień życie innych, także jest przez nich oglądany w różnych miejscach, przy różnych czynnościach i okazjach, w różnych okolicznościach i sytuacjach. Poza codziennym ruchem i tempem życia, aktywnością w zwykłe dni inną formą działań człowieka jest bardziej uroczyste, odświętne życie uliczne (artystyczne, rozrywkowe, religijne), wprowadzające ożywienie, ubarwiające różne pory dnia i roku. Są to okazjonalne plenerowe uroczystości w otwartej przestrzeni miasta – wszelkie imprezy i koncerty na wolnym powietrzu, przedstawienia ulicznych teatrów ruchu i tańca, pokazy w żywych muzeach i skansenach, happeningi czy mobilne ekspozycje artystyczne. Atrakcją wielu miast bywają tradycyjne coroczne karnawały, wianki na wodzie, pokazy światła i dźwięku, obchody kulturalne, narodowe i patriotyczne, kultowe i religijne, cykliczne festiwale (nauki, sztuki, teatru, muzyki). Do życia publicznego należą różne uliczne demonstracje, protesty i pikety, państwowe defilady, imprezy sportowe i zawody, zloty, zjazdy i pochody (świętych mikołajów, jamników, wehikułów-weteranów) czy okolicznościowe jeżdżące akcje społeczne i charytatywne w tramwajach lub pociągach.

Choć czasem liczne niedogodności – pośpiech, szybkość zdarzeń i brak czasu, tłok, tempo życia – zakłócają spokój mieszkańcom miast, to właśnie ruch i mijający czas ożywiają martwą materię stałego, nieruchomego otoczenia zbudowanego. Uosabiają one inną, żywą materię miasta, pobudzają życie w przestrzeni urbanistycznej, symbolizują wzorowany na naturze tętniący życiem organizm. Nie mniej jednak, właśnie w opozycji do dzisiejszego powszechnego stylu i wzorca – z powodu niebezpieczeństw i uciążliwości, nadmiaru wrażeń, ulicznego hałasu czy nocnych ekscesów – tworzy się wzrastająca tendencja przeciwna, rysuje się model spowolnienia, złagodzenia, uspokojenia miejskiego życia. Oznacza to zmniejszenie jego techniczności, produkcyjności, urbanistyczności przez ucieczkę w stronę takich wartości, jak naturalność i ekologiczność, lokalność czy tradycyjność przestrzeni miejskiej – miejsca życia człowieka.

Movement and time as urban factors have always – till nowadays – accompanied the man and his surrounding, his world. Many mobile objects, aquatic elements and means of transportation (big ships, boats) as well are still connected with ports, “towns on water” and the water itself. There are big passenger liners (“floating towns”), industrial platforms, but also living settlements situated on water, as well as boats-houses, local ships with tourist and gastronomic use. Recently, also mobile underwater architectural objects (submarine aquariums or museums) have become very popular.

Because the main part of the built environment has been situated on the land, its level and surface are places and locations of most building, environmental and social activities of the users. Besides the territorial and architectural development of our cities, there follows their continues growth in a form of high-rise buildings and also of very popular recently underground architectural objects.

Except that, there is a lot of different urban transformations and changes, like building demolitions or reconstructions, urban renewal and recycling inside the existing town tissue and in its contemporary inner landscape. They have a great influence on always changing “faces” of each city and on the architectural objects forming frames for the every day urban life.

There are many attempts to create (real or futuristic) ideas of changeable and even moving pieces of architecture, projects of flexible forms of whole buildings or at least of their parts and elements. It means designing projects of automatically opening roofs of sport facilities or festival halls, mobile turning around parts of tower-buildings (especial floors of cafeterias, observation platforms etc.), external transparent glass lifts and escalators or even trains moving upwards around skyscrapers.

Any way, the most changeable visually and alive zones of each city are situated in the urban ground floor, which is the level with many portable and moving arrangement elements, decorations, artistic details, shop symbols and street advertisements. Also many elements of mobile urban equipment are typical for this area, like movable street or park furniture, portable kiosks, mobile children's playground facilities.

The ground level of public spaces and urban environmental areas are good places for open-air exhibitions of (sometimes also mobile) pieces of art, sculptures and moving artistic installations. There are many other interesting events, happenings and performances to be exposed in this area, like social or artistic meetings, processions, sport activities and parades, local, ethnic or religious feasts and celebrations, occasional marches, markets and festivals.

Except the material equipment, objects and urban tissue elements, there are some non-material phenomena, which can influence human senses and give people an esthetic and emotional satisfaction. They are such natural factors like light and shade, colours and sun reflexes, voices and sounds, smells and flavours, existing together day and night and related also to time and weather conditions.

All these activities and mobile elements need a proper background and an urban scenery, which are created by stabile surrounding frames – buildings, walls and trees, a “ceiling” of the sky above, a pedestrian floor of streets and squares.

The urban space is also a place for public and private transportation means and routes with necessary construction and equipment parts, serving all its inhabitants. All kinds of vehicles are present and visible very well (day and night) as mobile or moving elements in the city environment, in the streets on the terrain level, on the water routs as well, and sometimes in the air above.

But the most important and frequent users of the urban public space are the men themselves. They change constantly their positions and places of stay, moving alone, in groups or in a crowd, going or traveling to work, shopping, entertaining themselves or walking in a park. In this way these people are pedestrians or travelers, pupils, students or workers, and generally – inhabitants of their city.



- II. 1. Kraków. Przestrzeń miejska na styku pomiędzy Starym Miastem a nowo rozbudowanym centrum komunikacyjnym. Ramy architektoniczne, przestrzeń dla ruchu pieszego, mała architektura, zielen. Przestrzeń miejska „obracająca się” wokół człowieka (fot. A. Pęckowska)
- III. 1. Cracow. The urban space at the border between the Old Town and the recently developed communication centre. The architectural surroundings, a space for pedestrians, objects of street equipment, green places. The public open space “turning” around us (photo by A. Pęckowska)