

Dorota Wolińska, Kamil Sławiński

Studenckie Koło Naukowe Planistów „SmartCity”
Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie

e-mails: d.wolinska23@gmail.com; slaw.kamil@gmail.com

ZMIANY ZNACZENIA RZEKI DLA KSZTAŁTOWANIA PRZESTRZENI MIEJSKIEJ NA PRZYKŁADZIE STRUMIENIA CHEONGGYECHEON W SEULU

SIGNIFICANCE CHANGES OF A RIVER FOR URBAN SPACE CREATION ON THE EXAMPLE OF CHEONGGYECHEON STREAM IN SEUL

DOI: 10.15611/pn.2017.467.15

JEL Classification: O20, Q50, Q53, Q56, R00

Streszczenie: Ważnym czynnikiem lokalizacji pierwszych osad ludzkich był dostęp do rzeki, która pełniła funkcję obronną, transportową, była źródłem pokarmu oraz wody – zarówno pitnej, jak i służącej zaspokajaniu potrzeb gospodarstwa domowego, w tym rolnictwa. Związany z industrializacją, postępujący proces odwracania się miasta od rzek spowodował degradację cieków i ich otoczenia. Zanieczyszczone, pozbawione fauny i flory rzeki stały się wstydlivym problemem i barierą dla intensywnie rozwijających się miast. Często wpuszczone w kanały przeobrażały się w ścieki. W XXI wieku zaczęto dostrzegać zalety dobrze zagospodarowanych bulwarów. W niniejszym artykule autorzy analizują problem degradacji rzek i ich otoczenia na przestrzeni wieków. Przyjmując za studium przypadku strumień Cheonggyecheon w Seulu, podejmują również próbę ukazania znaczenia terenów nadrzecznych, które integrując miasto z rzeką, wpływają na atrakcyjność zespołów urbanistycznych, czyniąc z nich tętniące życiem serce miasta.

Słowa kluczowe: rzeka, bulwar, Seul, rewitalizacja, miasto.

Summary: An important factor for the location of the first human settlements was the access to a river, which served as defence, transport, a source of food and water for both drinking and serving the needs of households, including agriculture. The ongoing process of reversal of a city from a river caused the degradation of watercourses and their environment. Contaminated rivers devoid of flora and fauna became an embarrassing problem and a barrier to intensively developing cities. Often changed into channels, rivers transformed in wastewater. In the twenty-first century the advantages of a well-paved boulevards started to be perceived. This paper attempts to highlight the significance of riverside areas that integrate the city with the river affecting the attractiveness of urban complexes and making them a vibrant heart of a city.

Keywords: river, boulevard, Seoul, revitalization, town.

1. Wstęp

Rzeki od najdawniejszych czasów kształtowały osadnictwo. Nad ich brzegami tworzyły się miasta i rozwijały wielkie cywilizacje. Działo się tak głównie dlatego, że były one czynnikiem niezbędnym do egzystencji człowieka, źródłem pokarmu, nawadniały pola i użyźniały gleby. Pełniły także funkcję obronną. Dzięki usprawnieniu komunikacji przyczyniły się do rozwoju handlu nawet z najbardziej odległymi miastami. Pozwalały na odprowadzanie odpadów i zanieczyszczeń miejskich oraz na wykorzystanie energii płynącej wody. Sąsiedztwo rzek w znacznym stopniu wpływało na rozwój gospodarczy i ekonomiczny, a także na stosunki polityczne, demograficzne i społeczne miast nad nimi położonych.

Z perspektywy historii związki i powiązania między rzeką a położeniem ośrodków miejskich wydają się oczywiste. Rzeką odgrywała bardzo ważną rolę w zagospodarowaniu i rozplanowaniu miast. Mimo wielu niebezpieczeństw, jakie niosła, jej bezpośrednie sąsiedztwo było jednym z najbardziej istotnych czynników sprzyjających rozwojowi miast [Pancewicz 2003].

Celem niniejszego artykułu jest ukazanie znaczenia rzeki dla człowieka – na różnym etapie jego rozwoju – ze szczególnym uwzględnieniem przestrzeni miejskiej. Autorzy wskazują na rosnącą potrzebę otwarcia na nowo miasta na rzekę oraz ukazują niezwykle istotne w tym procesie miejsce rewitalizacji. W trakcie badań posłużono się empiryczną metodą, jaką jest studium przypadku opisujące i analizujące zjawiska, które zachodzą w rzeczywistości.

2. Znaczenie rzek w rozwoju osadnictwa

Rozwój cywilizacji identyfikowany jest z rozwojem miast, których narodziny sięgają końca III tysiąclecia. Wiąże się to bezpośrednio z sąsiedztwem wielkich rzek. Dzięki badaniom obszarów kultur miejskich w pobliżu Tygrysu, Eufratu i Nilu sformułowano jedną z wielu teorii dotyczących genezy miast. Nazwano ją „teorią społeczeństwa hydraulicznego”. Woda jest w niej jednym z bodźców kształtujących miasto i mających w tym procesie główną siłę sprawczą. Zakłada ona, że obcowanie i zmaganie się człowieka z rzeką – jak rozwijanie systemu irygacji w celu uzyskiwania plodów rolnych, które wymagały tworzenia systemu administracji – zapoczątkowały rozwój pierwszych miast [Zarębski 2013].

Obserwując zmiany sieci miast na obszarze imperium Cesarstwa Rzymskiego, można zauważyć pewne powtarzające się zależności, z których jedna dotyczy powiązania miasta z rzeką. W początkowej fazie miasta rzymskie utrzymywane były w przebiegu głównych ulic – *cardo* i *decumanus* – jednocześnie całkowicie pomijano aspekt bliskości rzeki. Sytuacja ta wyraźnie zmienia się w późniejszym okresie. Szerokie ulice Aosty (II w. p.n.e.), Florencji (56 r. p.n.e.) czy innych miast europejskich powstałych na planie obozu rzymskiego. We wczesnym średniowieczu

ulice zostały zwężone, a zabudowa miejska zaczęła wykraczać poza obwód murów obronnych i przybliżała się ku rzece. Było to spowodowane pozbawieniem miast rzymskich — od co najmniej I wieku — akweduktów i infrastruktury technicznej. Dostęp do wody był celem strategicznym i warunkiem przetrwania ludności, a sąsiedztwo rzeki — elementem wzmacniającym obronność [Kłosek-Kozłowska 2007].

Do połowy XIX wieku śródlądowe drogi wodne były kluczowe dla polskiego transportu. Największe z miast zawdzięczają swój rozwój właśnie rzekom. To odpowiednie warunki przyrodnicze — w postaci obfitej ilości wód powierzchniowych umożliwiających wykorzystanie ich do celów technologiczno-transportowych — przyczyniły się do sukcesu Łodzi jako miasta przemysłowego. Inne duże miasta, które rozwinęły się, korzystając z walorów, jakie daje położenie nad rzeką, to leżące nad Wisłą: Warszawa, Kraków, Toruń, Gdańsk, nad Odrą: Opole, Wrocław, Szczecin, nad Wartą Poznań i Gorzów Wlkp. oraz Bydgoszcz nad Brdą.

Długość śródlądowych dróg wodnych w Polsce (stan z 2014 r.) wynosi 3655 kilometrów, z czego 121 kilometrów to drogi o znaczeniu międzynarodowym [GUS 2015]. Mimo że transport wodny jest najtańszym — bo niewymagającym praktycznie żadnych nakładów ze strony człowieka — oraz najbardziej przyjaznym środowisku rodzajem transportu, to w porównaniu z latami swojej świetności jego obecne znaczenie znacznie zmalało, został wręcz zepchnięty do najsłabiej rozwiniętych gałęzi transportu w Polsce. Główna tego przyczyna leży w zaniedbaniu dróg wodnych i niedostosowaniu ich do obecnych standardów technicznych. Jeżeli prace regulacyjno-modernizacyjne zostały przeprowadzone, to w wielu wypadkach odbywały się w różnych latach, na różnych odcinkach i z różnym natężeniem. Spowodowało to nagromadzenie obiektów hydrotechnicznych charakteryzujących się odmiennymi parametrami technicznymi i różnym stopniem fizycznego zużycia [Trojanowski 2006].

Od kilkudziesięciu lat obserwuje się postępującą degradację dolin rzecznych. Można stwierdzić, że miasta odwróciły się od rzek, traktując je jako barierę inwestycyjną dla urbanizujących się terenów [Fijałkowski 1995]. Intensywny proces urbanizacyjny jest jedną z najważniejszych przyczyn występowania konfliktów na płaszczyźnie rzeka — miasto [Kundzewicz i in. 2010]. Wynikają one między innymi z zagrożeń, jakie niesie występowanie koryta rzecznego w mieście — w tym konieczności ochrony terenów narażonych na wystąpienie powodzi wraz z bogactwem ich bioróżnorodności.

3. Rewitalizacja — wyzwanie miast XXI wieku

Coraz częściej dostrzega się korzyści wynikające z położenia nad rzeką. Tereny nadrzeczne są potencjalnym miejscem do rekreacji i odpoczynku. Są atrakcją turystyczną, niosą ze sobą wartości historyczne i kulturowe [Lorens 2004]. Stanowią również ożywioną gospodarczo przestrzeń publiczną, przy której lokowane są siedziby prestiżowych firm czy obiekty usług gastronomicznych i hotelarskich.

Przyjęta przez waterfronty funkcja zależy od wizji władz miasta, lecz niewątpliwie w przypadku dobrze przeprowadzonej i przemyślanej rewitalizacji jest strefą ożywienia społeczno-gospodarczego, która rzutuje na obraz całego miasta i podnosi jego atrakcyjność turystyczną [Preisler 2012]. Należycie ukształtowana przestrzeń nadrzeczna podnosi walory estetyczne miasta, co umożliwi jego atrakcyjny odbiór. Pozwala na wyeksponowanie elementów przyrodniczych i otaczającej ją architektury, nadając miastu indywidualny charakter.

Proces związany z rewitalizacją terenów nadrzecznych rozpoczął się w drugiej połowie XX wieku. Jego zadaniem było odwrócenie negatywnego trendu degradacji cieków, otworzenie miasta na rzekę i jej otoczenie oraz stworzenie funkcjonalnego powiązania między nimi [Pancewicz 2004]. Jest to kolejny etap rozwoju miast leżących nad rzeką [Lorens 2004]. Konieczność przeprowadzenia rewitalizacji obszarów nadrzecznych i ponowne otwarcie miast w ich kierunku wynika bezpośrednio z polityki rozwoju realizowanej przez władze miasta oraz z przesłanek ekonomicznych i środowiskowych.

Rewitalizacja jest procesem złożonym. Wymaga dużych nakładów finansowych oraz zaangażowania wielu partnerów. W jej ramach prowadzonych jest wiele wzajemnie uzupełniających się działań mających na celu wyprowadzenie ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych oraz spowodowanie ożywienia społeczno-gospodarczego. K. Skalski [2004] definiuje rewitalizację jako kompleksową modernizację budynków i przestrzeni publicznych na wybranym obszarze, powiązaną z rozwiązywaniem problemów gospodarczych i społecznych. T. Sumień za jej główny cel uważa harmonijny i wieloaspektowy rozwój przez adaptację starych zasobów do pełnienia nowych funkcji [Sumień i in. 1989]. Zwraca on również uwagę na rolę partycypacji. Konsultacje z mieszkańcami to jedna z kilku możliwości dialogu społeczeństwa z samorządem. T. Markowski [2014] twierdzi, że kluczem w rewitalizacji jest zrozumienie związków, jakie zachodzą pomiędzy wartością ziemi, jej ceną, rentą, efektami zewnętrznymi a systemem podatków od wartości nieruchomości.

Rewitalizacja nie odbywa się wyłącznie w ujęciu przestrzennym. Aby można było mówić o jej kompleksowości, to oprócz stworzenia nowego wizerunku przez wprowadzanie rozwiązań architektonicznych, urbanistycznych i krajobrazowych należy zadbać o aspekty funkcjonalny, ekonomiczny, społeczny, kulturowy i środowiskowy [Lorens 2004]. Ważne jest nadanie miejscu odpowiedniego przeznaczenia zgodnego z jego potencjałem i użytecznością. Może to być nowa funkcja lub nawiązanie do historii miejsca [Bańkowski 2000]. I tu ważny jest czynnik kulturowy wiążący się z respektowaniem dziedzictwa kulturowego. Ważną rolę w tym wymiarze działań rewitalizacyjnych odgrywają adaptacja i wykorzystanie historycznego zagospodarowania [Breen, Rigby 1994].

Istotnym elementem rewitalizacji jest ożywienie gospodarcze. Przejawia się ono pobudzeniem do przedsiębiorczości – przez tworzenie miejsc pracy czy oferowanie infrastruktury do prowadzenia działalności gospodarczej, zwiększeniem potencjału turystyczno-kulturalnego – przez nadawanie terenom i obiektom zdegradowanym

nowych funkcji, a także rozwiązywaniem problemów społecznych – przez zapobieganie patologiom.

Rewitalizacja nie może odnieść sukcesu bez uwzględnienia w niej potrzeb człowieka. W wymiarze społecznym na pierwszym miejscu stawia się potrzeby ludzi. Dotyczy on podniesienia poziomu życia, stworzenia atrakcyjnych warunków mieszkania oraz kształtowania przestrzeni publicznych wykorzystujących sąsiedztwo wody [Lorens 2004]. Równie ważne w rewitalizacji terenów nadrzecznych jest środowisko. Dotyczy to działań związanych z przywróceniem stanu naturalnego przyrody przez oczyszczenie wód i rekultywację zdegradowanych brzegów oraz wprowadzanie pierwotnych gatunków roślin [Breen, Rigby 1994].

Główne założenia dotyczące rewitalizacji terenów nadrzecznych – zwane „dziesięć postulatów zrównoważonego rozwoju miast nad wodą” – zostały sformułowane jako wynik międzynarodowych warsztatów pt. „Zrównoważony rozwój miast”, które odbyły się w Berlinie w 1999 roku. Dokument ten został zatwierdzony pod egidą Narodów Zjednoczonych na Światowej Konferencji Urban 21 w 2000 roku. Postulaty te stały się fundamentem rewitalizacji Miast Wodnych w Berlinie. Mogą one stanowić również podwalinę dla miast, przed którymi ciągle stoi wyzwanie przywrócenia odpowiedniej jakości obszarom nadrzecznym.

Zasady te zwracają uwagę na genetyczny związek miasta z rzeką, jej funkcjonalne i architektoniczne powiązanie z istniejącą zabudową. Wskazują rewitalizację jako kluczowe wyzwanie dla współczesności. Według wytycznych rewitalizacja powinna być realizowana w długim okresie oraz w oparciu o partnerstwo publiczno-prywatne. Niesie miastu korzyści zarówno ekologiczne, jak i ekonomiczne. Ważne jest zachowanie występujących budowli i urządzeń portowych, które, przyjmując rolę dziedzictwa historyczno-kulturowego, tworzą ważny dla miasta klimat [Tölle 2009].

4. Studium przypadku – strumień Cheonggyecheon w Seulu

Ciekawym przykładem rewitalizacji doliny rzecznej jest strumień Cheonggyecheon, który przepływa przez centrum Seulu. Cheonggyecheon oznacza „czysty strumień”, co jest zgodne ze stanem cieków przed rokiem 1940. Początkowo był on ważnym elementem systemu przeciwpowodziowego i popularnym miejscem prania bielizny. Jednak po roku 1945 uległo to radykalnej zmianie w związku z zakończeniem II wojny światowej, kiedy do Seulu zaczęli przybywać uchodźcy z północnych terenów kraju. Osiedlali się oni na brzegach potoku. Duże skupisko biednej ludności doprowadziło do powstania slumsów, co stało się bezpośrednią przyczyną zamiany strumienia w zapełniony śmieciami kanał ściekowy. Tereny nadrzeczne w szybkim tempie uległy zjawisku degradacji [Noh 2009].

Utrzymująca się destrukcyjna tendencja zmusiła władze do podjęcia działań. Nie były to jednak działania przeciw degradacji, lecz dosłowne przykrycie problemu. W latach 60., gdy Korea zaczęła się intensywnie rozwijać, zanieczyszczony po-

tok został przykryty warstwą betonu, nad którą następnie powstała dwupoziomowa autostrada z czternastoma pasami ruchu. Miało być to rozwiązanie problemu braku przepustowości w tej części stolicy. Stan ten trwał do roku 2002, w którym rozpoczęła się pierwszy etap rewitalizacji fragmentu doliny [Zujewski 2014].

Najbardziej kontrowersyjnym elementem projektu był demontaż przykrywającej strumień autostrady, która była kosztowną inwestycją, i zamiana czternastu pasów ruchu na cztery – po dwa po obu stronach cieku – na odcinku 5,4 kilometra. Niepokój wśród mieszkańców wzbudziło wyburzenie głównego układu komunikacyjnego, którego zadaniem było odciążenie ruchu w mieście. Obawiano się przeciążenia ruchu samochodowego i w następstwie – wystąpienia paraliżu komunikacyjnego.

Mierzący około 6 m strumień został oczyszczony. Wpuszczono do niego wiele gatunków ryb, a wyniesione brzegi zagospodarowano jako tereny zielone. Zasadzono zarówno roślinność niską – trawy, krzewy – jak i wysokie drzewa. Dominującym materiałem budowlanym jest kamień. Wykonano z niego zejścia do poziomu cieku, bulwary i przejścia. Przez strumień poprowadzono dwadzieścia dwa mosty. Ciek ozdabiany jest, w zależności od okazji, ciekawymi dekoracjami czy iluminacjami, które przyciągają mieszkańców i turystów.

Projekt został zrealizowany w ciągu 27 miesięcy. Całkowity jego koszt sięgał 386 mln dolarów. Przyczynił się on do podniesienia jakości życia mieszkańców Seulu, a likwidacja arterii komunikacyjnej – wbrew obawom – nie wywołała powstania nadmiernego zatłoczenia na ulicach. Wręcz przeciwnie – spowodowało to uspokojenie ruchu samochodowego o 19% na rzecz metra, którego liczba użytkowników wzrosła o 14%. Innymi pozytywnymi zmianami, jakie zaszły po wdrożeniu projektu, są niewątpliwie zmiany w środowisku przyrodniczym. Znacznie poprawiła się jakość wody w strumieniu. Zaobserwowano spadek NO_2 o 34%. Zredukowano poziom hałasu, a likwidacja sztucznych powierzchni – jak asfalt – na rzecz zieleni i zbiornika wodnego przyczyniła się do osłabienia występowania zjawiska miejskiej wyspy ciepła. Miasto zyskało korytarz ekologiczny – pełniący funkcję przewietrzające – oraz kolejne zielone płuca. Przywrócono również wiele gatunków roślin, zwierząt i owadów [Lee 2006].

5. Wnioski końcowe

Przed władzami miasta stoi jeszcze wiele wyzwań i problemów do rozwiązania. Głównym jest zmiana sposobu zaopatrywania potoku w wodę. Obecny sposób jest bardzo kosztowny i nie należy do proekologicznych. Powoduje to naciski ze strony ekologów. Jednak nie ulega wątpliwości, że jest to przedsięwzięcie, które przyczyniło się do podniesienia jakości przestrzeni – w aspekcie zarówno społecznym, ekologicznym, jak i gospodarczym.

Rewitalizacja terenów nadrzecznych i samych cieków to wyzwanie XXI wieku. Wiele miast jest obecnie w trakcie procesu odwracania się w kierunku rzeki. Proces ten wskazuje na powrót do natury i chęć obcowania z przyrodą ludzi żyją-

cych w miastach, a także dostrzeżenie wynikających z tego korzyści. Odpowiednio zagospodarowane bulwary powinny stać się łącznikiem między miastem a rzeką. Dzięki temu przestrzeń miejska położona nad ciekim zyskuje nową wartość i staje się atrakcyjnym, tętniącym życiem elementem metropolii zachęcającym do spędzenia wolnego czasu, wypoczynku, a także zyskującym atrakcyjne miejsca pod względem gospodarczym.

Literatura

- Bańkowska B., 2000, *Ogólne zasady kształtowania frontów wodnych w miastach*, [w:] *Sieć miast bałtyckich – Waterfront. Elbląska strefa nadwodna jako produkt turystyczny. Potencjalne możliwości rozwoju turystyki w regionie Zalewu Wiślanego oraz w porcie elbląskim – uwarunkowania akwenów i stref lądowych*, Fundacja Ecobaltic, Instytut Problemów Ekorozwoju, Gdańsk.
- Billert A., 2008, *Sens i funkcje ustawy rewitalizacyjnej*, [w:] Parysek J.J., Tölle A. (red.), *Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne*, Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, nr 5, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Breen A., Rigby D., 1994, *Waterfront. Cities Relation their Edge*, McGraw Hill, New York.
- Fijałkowski W., 1995, *Słowo wstępne*, [w:] Wierzbicka B. (red.), *Miasto tyłem do rzeki*, Towarzystwo Opieki nad Zabytkami, Warszawa, s. 8.
- GUS, 2015, *Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2014 r.*, Warszawa.
- In-Keun L., 2006, *Cheong Gye Cheon Restoration Project*.
- Kłosek-Kozłowska D., 2007, *Rola rzeki w rozwoju miasta*, [w:] Stawarz A. (red.), *Miasto po obu brzegach rzeki – różne oblicza kultury*, Warszawa.
- Kundzewicz, Z.W., Zalewski M., Kędziora A., Pierzgalski E., 2010, *Zagrożenia związane z wodą*, [w:] *Raport o zagrożeniach – próba diagnozy*, Rozprawy Komitetu Badań nad Zagrożeniami przy Prezydium PAN, 4, s. 87-96.
- Lorens P., 2004, *Rewitalizacja frontów wodnych jako element procesu odnowy miast*, [w:] Markowska K. (red.), *Przestrzeń w zarządzaniu rozwojem regionalnym i lokalnym*, Biuletyn KPZK PAN, z. 211, PG, s. 179-205.
- Markowski T., 2014, *Ekonomiczny wymiar urbanizacji*, wersja finalna, opracowanie przygotowane na potrzeby Raportu „Przestrzeń życia Polaków”, Kancelaria Prezydenta RP.
- Noh J.S., 2009, *Heritage authenticity and monumentalization for political power*, Slipakorn University, Bangkok.
- Pancewicz A., 2003, *Rola rzek w rozwoju przestrzennym historycznych miast nadrzecznych*, [w:] Myga-Piątek U. (red.), *Woda w przestrzeni przyrodniczej i kulturowej*, Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego, t. II, Oddział Katowicki PTG, Sosnowiec, s. 275-285.
- Pancewicz A., 2004, *Rzeka w krajobrazie miasta*, Politechnika Śląska, Gliwice.
- Preisler M., 2012, *Uwarunkowania atrakcyjności turystycznej miasta*, Studia Periegetica, Zeszyty Naukowe Wielkopolskiej Wyższej Szkoły Turystyki i Zarządzania w Poznaniu.
- Skalski K., 2004, *Rewitalizacja obszarów starej zabudowy w miastach*, Warszawa.
- Sumień T., Furman-Michałowska J., Ufnalewska K., Wąs W., 1989, *Odnowa miast europejskich*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa.
- Tölle A., 2009, *Przekształcanie terenów przemysłowych w Berlinie według „dziesięciu postulatów zrównoważonego rozwoju miast nad wodą”*, Problemy Ekologii Krajobrazu, t. XXIV, s. 101-113.

- Trojanowski J., 2006, *Analiza potrzeb inwestycyjnych w zakresie żeglugi śródlądowej na rzece Odrze w latach 2007-2013*, Akademia Morska w Szczecinie, Instytut Inżynierii Transportu, Zakład Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej, Szczecin.
- Zarębski T., 2013, *Struktura klasowa społeczeństw hydraulicznych. Próba parafrazy teorii Karla Augusta Wittfogla w aparaturze nie-marksowskiego materializmu historycznego*, [w:] Brzechczyn K., Ciesielski M., Karczyńska E. (red.), *Jednostka w układzie społecznym. Próba teoretycznej konceptualizacji*, Poznańskie Studia z Filozofii Humanistyki, 22. Wydawnictwo Naukowe Wydziału Nauk Społecznych, Poznań, s. 207-221.
- Zujewski B., 2014, *Burzliwe dzieje miejskiego strumyka*, Zieleń Miejska, nr 3.