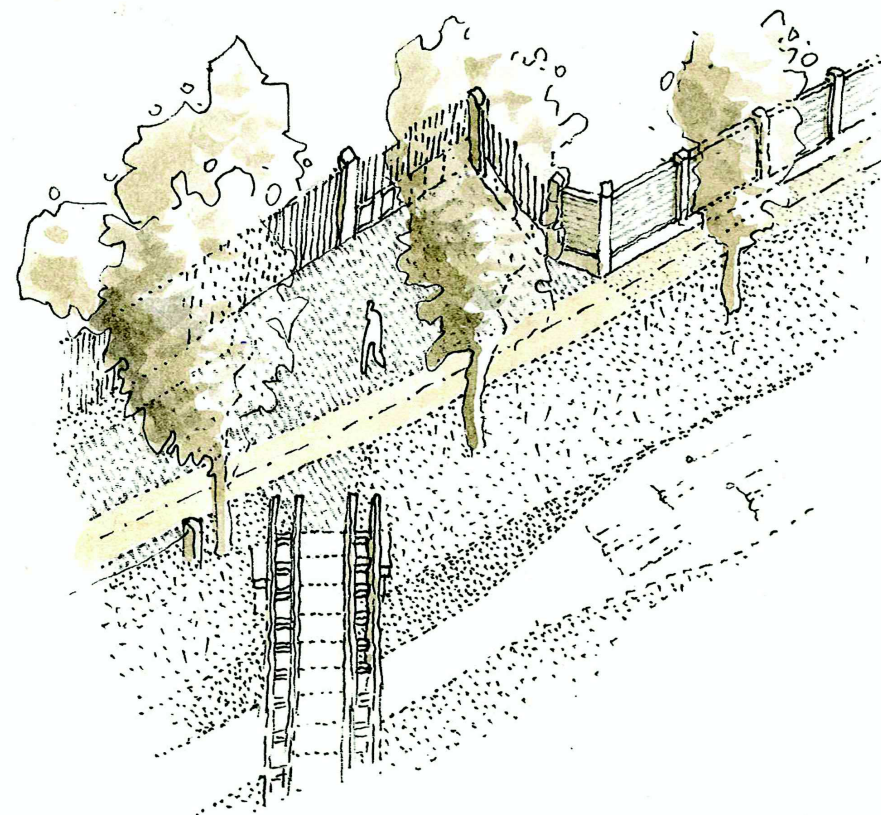


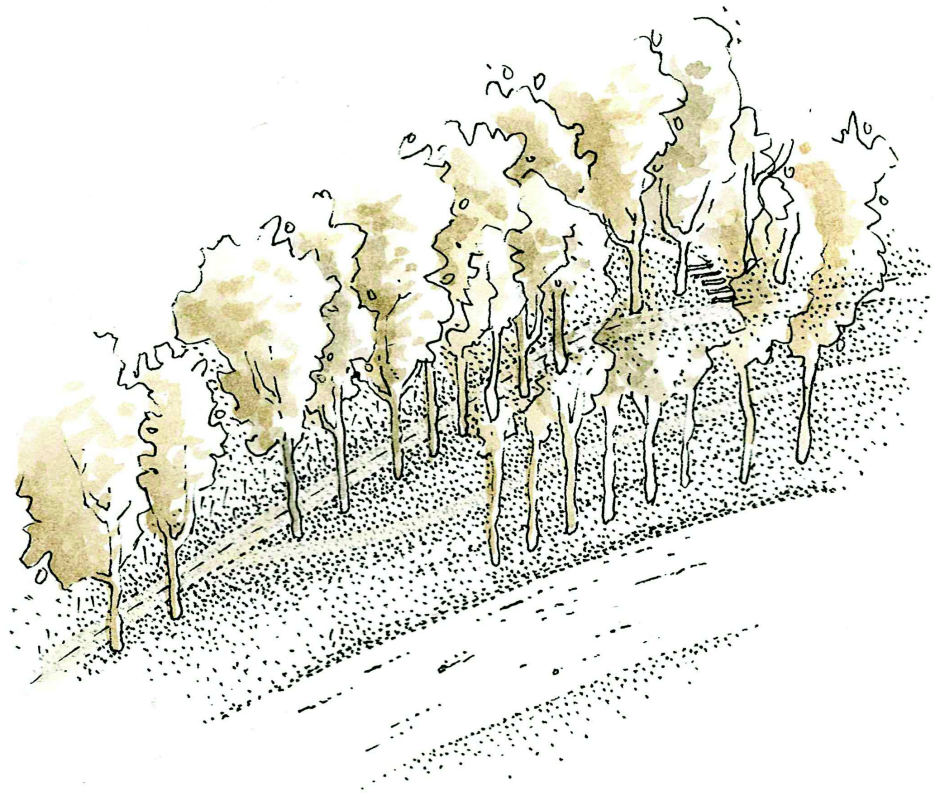
## 01. ZAČÁTEK STEZKY

Nárožní neobarokní dům u Čáslavského mostu je důstojným rámcem začátku nové stezky podél Vrchlice. Mezi stávajícími patníky, které zabraňují vjezdu automobilů na Macháčkovo nábřeží z této strany, mohou bez problémů proklouznout chodci a cyklisté, kteří touží po nevšedním zážitku i zkrácení své cesty od historického jádra města směrem k sídlišti a katedrále v Sedlci. Tento úsek nábřeží je v současnosti vyasfaltován a vlastně není důvod, proč by tomu tak nemohlo být i nadále (i když ideálem je samozřejmě žulová dlažba). Samotná stezka je v rovině komunikace vyznačena pouze odlišnou barvou- buď klasicky natřena, nebo opatřena v celé své figuře protiskluzovým vsypem. Provizorní ocelové zábradlí oddělující nábřeží od travnatého břehu bude odstraněno a nahrazeno lanem napnutým mezi stávající betonové patníky, které tak znovu získají původní význam.



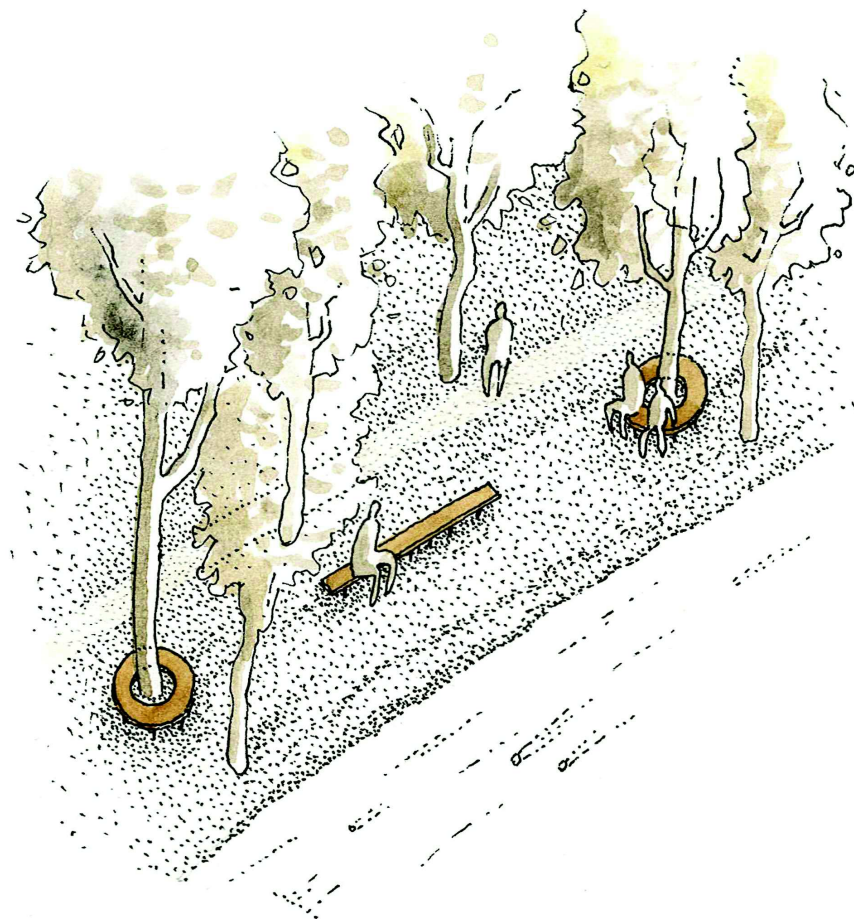
## 02. VSTUP DO PŘÍRODY

V prostoru vyústění ocelové příhradové lávky z Potoční ulice se stezka konečně začne nořit do přírodního prostředí. Podél režné cihelné zdi obepínající skladištní oblast vlakového nádraží Kutná Hora- Střed. Rozšířená plocha před bránou pro zásobování už je jaksi stranou stezky, i když za ní vykukují zajímavé průmyslové objekty. S hranou nádražní zdi se mění povrch stezky z barevného asfaltu na povrch Glorit. V části podél zdi bude nejspíš nutné nejdříve odstranit stávající železobetonové panely, které jsou zde položeny. Stezka se zde přimyká k patě zdi, druhý okraj prakticky kopíruje ten současný, není zde třeba nic dosypávat kvůli jejímu rozšíření. Zkosené nároží zdi se nabízí k tomu, aby zde byla umístěna informační tabule, která dnes visí na zdi o kus dále, ale čtenář by v těch místech brzdil provoz, cítil se nejistě a v ohrožení.



### 03. MEZI STROMOŘADÍMI

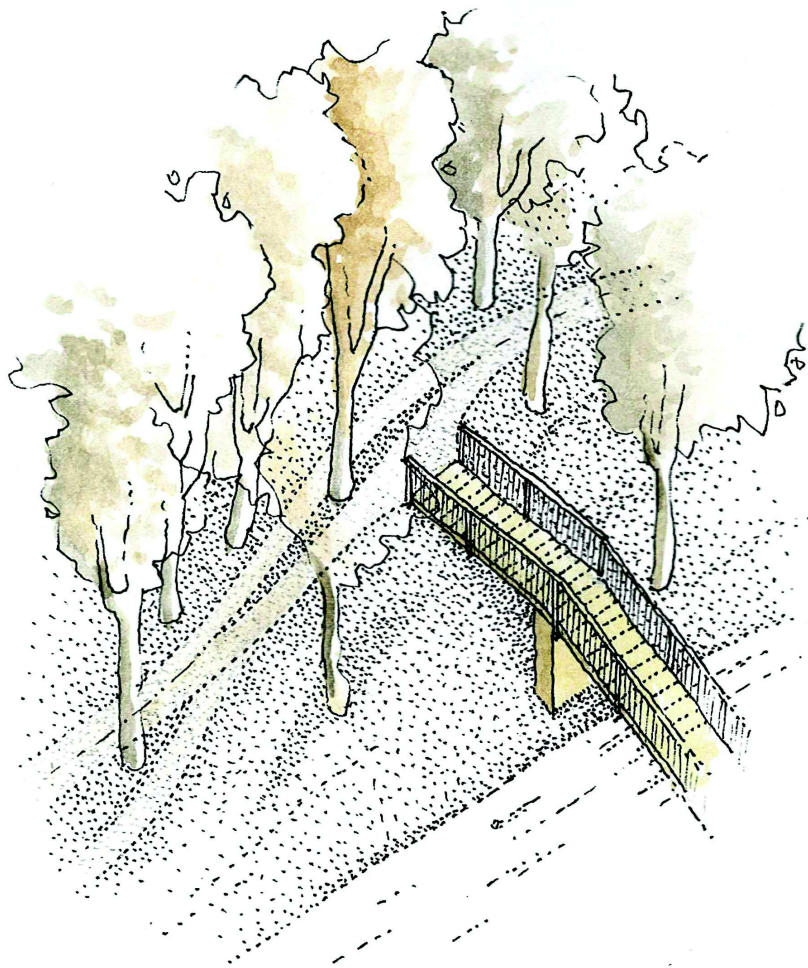
Stezka přestává kopírovat půdorysnou stopu nádražní zdi a území se rozšiřuje do volného prostoru mezi říčkou a železniční tratí. Právě tady, v úseku od železničního nádraží po silniční most, jde o nejzajímavější a nejmalebnější část stezky. Stromořadí lemující běh se často rozeběhnou po mírném svahu i v pěti řadách, přístup k vodě je poměrně nekomplikovaný, po běhu se dá prakticky libovolně procházet. Hlavní linie cyklostezky kopíruje průběh současně cestičky, ale je tvořena táhlými křivkami, které se proplétají mezi stromy a netvoří přímé úseky. Od páteřní cesty se odchylují pěšiny pro pěší a přibližují tak procházející blíž k vodě, mezi doposud neušetřená a nepoznaná stromořadí. Na nejfrekventovanějších místech tak odcloní pěší provoz od cyklistů, dovolí procházet oázou klidu bez kolizí s kolaři.



### 04. DVA DRUHY SEZENÍ

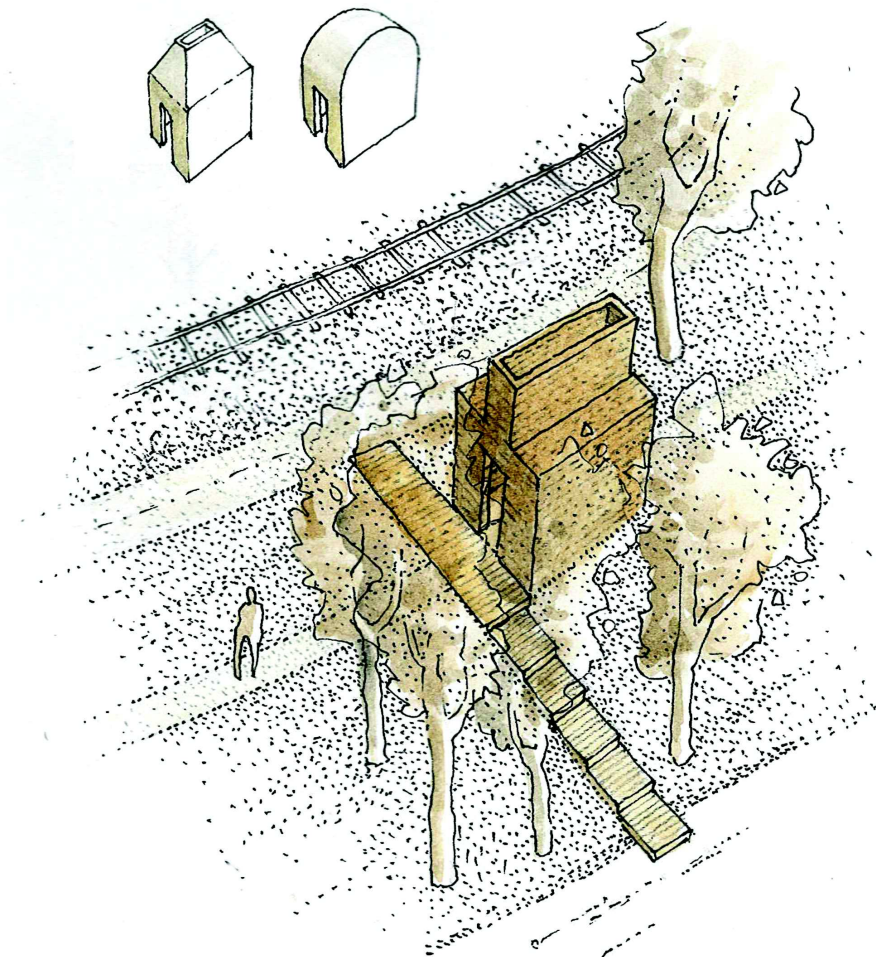
Linie kolejí, cyklostezky, pěšiny a vodoteče neprocházejí územím zcela nerušeně - jsou příčně členěny na několik částí. Ať už stávajícími lávkami, zpevněnými plochami, vodními propustky k Vrchlicí, nebo nově doplněnými propojkami od stezky až vodní hladině. Toto fázování na víceméně pravidelné úseky vybízí k citlivému, víceméně jednotnému nakládání s každým z nich za předpokladu, že nebude narušena jeho jedinečná atmosféra, ale vše doplněno další společnou vrstvou. Do území je takto vepsán nápis "VRCHLICE" pomocí morseovy abecedy. Tečky jsou tvořeny kulatými lavičkami okolo kmenů stromů, čárky liniovými dlouhými lavičkami pod jejich korunami. Pruh mezi pěšinou a řekou tak nevtíravě vybízí k odpočinku a zastavení, bez snahy o velké a nabubřelé stavební zásahy, které by tu působily nepatřičně. Pouze sokly vybraných stromů a sem tam kláda.





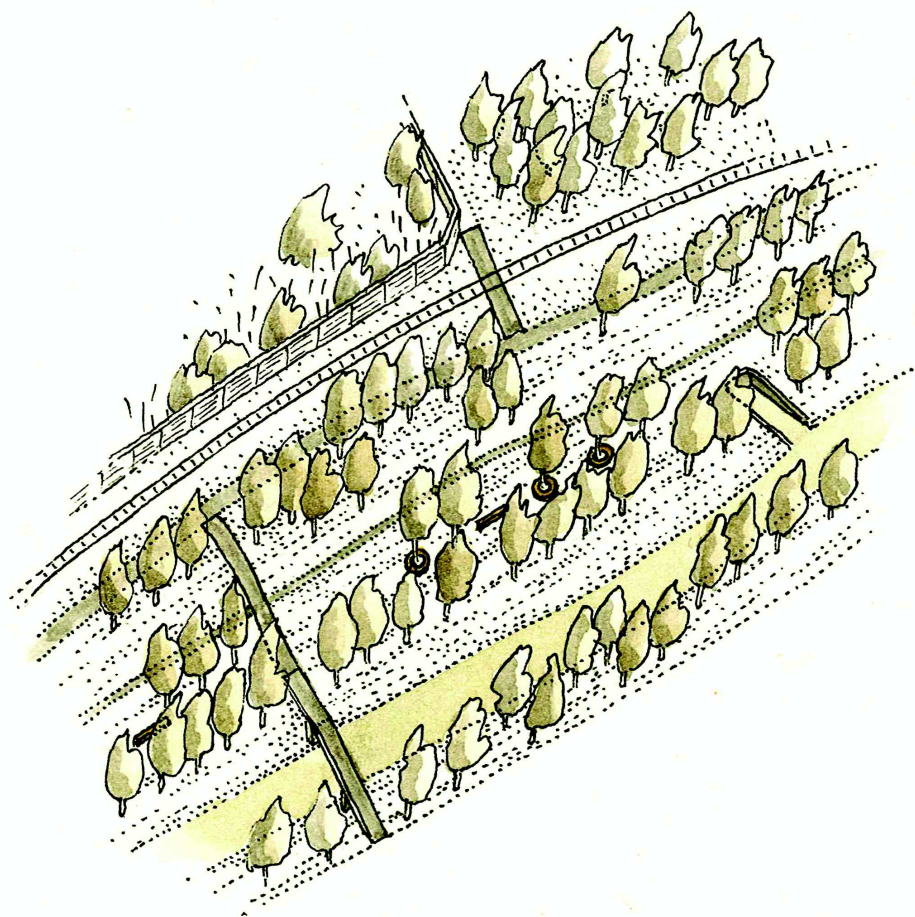
#### 05. MÍSTO KŘÍŽENÍ

V celém průběhu jsou místa, kde dochází k větší koncentraci pohybu. Jednotlivé linie se kříží, propojují, navzájem doplňují a přejímají funkci jedna od druhé. Dominantní je vždy křivka cyklostezky, kterou mohou samozřejmě využívat i pěší. Její povrch je tvořen technologií Glorit, tedy recyklací původního povrchu, zhuštění, prosypání cementovou směsí a s přidáním stabilizačního prostředku. Barevnost a struktura povrchu cyklostezky se tak mnoho netiší od svého okolí, celá linie má přírodní charakter a tloušťkou podloží i použitou technologií je šetrná ke kořenovým systémům stromů. Stojí-li v trase kmen stromu, stezka se rozdvíjí do dvou směrů a obekne ho. Cesty pro pěší jsou spíše do ztracena vyšlapané pěšiny, ani ne tak direktivně určené, spíš územím přirozeně protkané. Stávající lávky s přírodním povrchem stezek příjemně kontrastují.



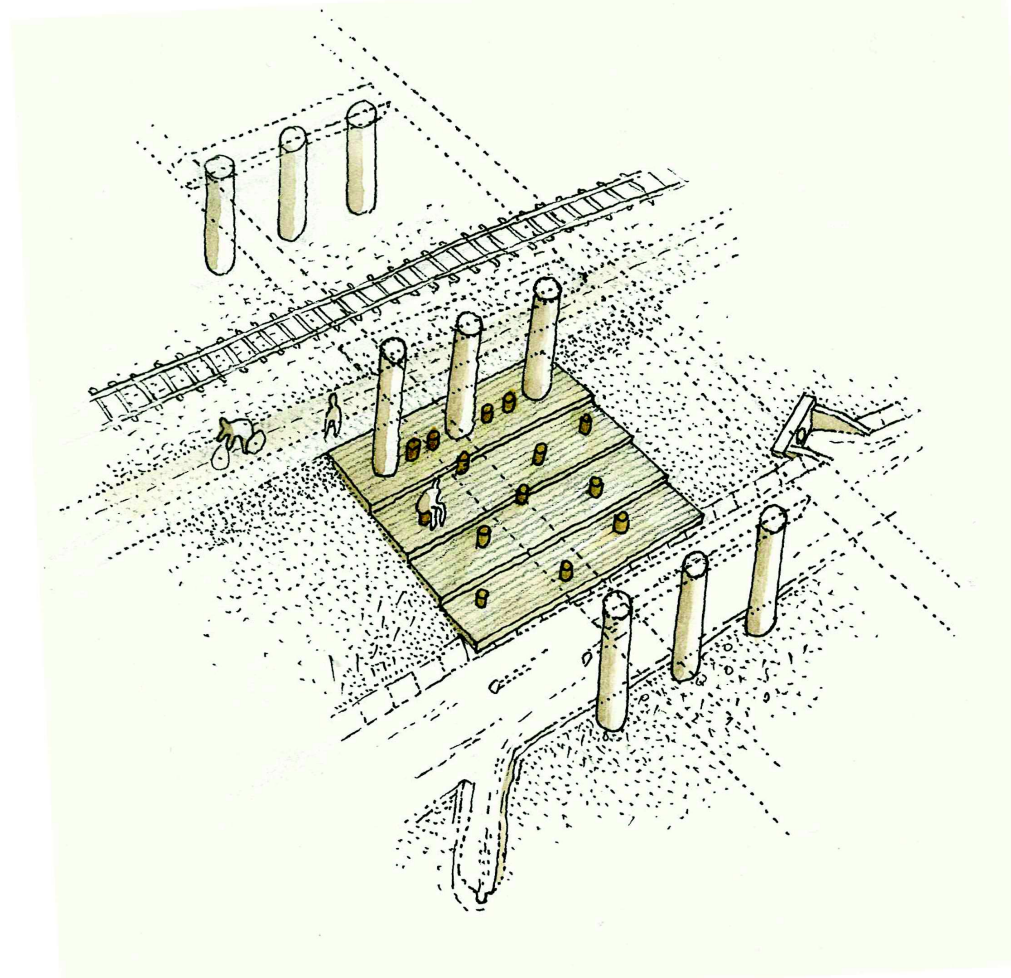
#### 06. MÍSTO ODPOČINKU

Byla by škoda bourat drobný technický objekt na trse, když nijak významně nepřekáží. Dnes je coby nocležiště bezdomovců spíše pro strach kolemjdoucích, po jednoduchých nenákladných úpravách by se mohl stát příjemným zpestřením a místem k odpočinku. Spolu s prostorem pod silničním mostem jde o jediné místo, kde se lze skrýt před deštěm, přežít nepřízeň počasí. Domek je koncipován jako průchozí, lze jím jen nenuceně proplout, případně si uvnitř přečíst informace z panelů dnes rozvěšených po okolí. Zpevněný předprostor z dřevěných prachů je stupňovitě protažen až nad vodní hladinu v podobě jakéhosi mola či máchadla, slouží k sezení i k uvědomění si přítomnosti vodního toku. Poblíž zakrytá studna (?) by mohla být doplněná o pumpu a tím pádem vítaným lákadlem, atrakcí i možností osvěžení.



#### 07. LINIE A DĚLENÍ

Nejzajímavější a také nejrozsáhlejší část území - mezi železničním nádražím a silničním mostem - protkává mnoho stávajících i nově vytvořených linií. Z jedné strany je poměrně striktně vymezena kolejemi a za nimi stojícími ploty a ohradami, z druhé strany je jasnou hranicí vodoteč Vrchlice. V těchto mezích se odehrává sbližování, oddalování, křížení, setkávání a prolétání dalších linií. Linie cyklostezky vedoucí víceméně v trase stávající cestičky, linie pěšiny pod korunami stromů a linie informace, tedy morseovsky rozmístěného mobiliáře k sezení poblíž řeky. Příčné členění a rozfázování těchto toků zajišťují stávající mostky, lávky, k nim vedoucí zpevněné plochy, vodní propustky a přítoky, přechody přes trať a nově i sepnutí v podobě dvou nových mol sestupujících od cyklostezky přes pěšinu a sezení až k vodě.



#### 08. CHRÁM DOPRAVY

Betonové masivní válce sloupů vynášejících mostovku silničního mostu na Ždírec nad Sázavou vytvářejí spolu s tímto zastřešením zvláštní prostor s až chrámovou atmosférou. Je to svým způsobem cílová či vstupní brána (podle toho z které strany), zbytek stezky k železniční zastávce Sedlec je už víceméně fádňí dopravní stavbou mezi železničním tělesem a neprostupnou zelení na břehu Vrchlice. Půdorysný průřez mostu bude prokreslen do země směrem od stezky a pěšiny k vodě, stupňovitá terasa nabídne poutníkům možnost posezení, úkryt před sluncem i deštěm. Je to místo pro různé aktivity - kulturní akce, možnost rozbalení sezónního stánku s občerstvením, vytvoření uzamykatelného přístřešku na kola, či jen umístění několika odolných herních prvků pro děti. Samozřejmostí je rozmístění jednoduchého a v rámci paluby přenosného sezení.