

Planinske poti okrog Gore Oljke



Avtor: Uroš Čotar

Mentor: Borut Peršolja

September 2017

POSVETILO

Seminarsko nalogo posvečam letos preminulemu Zoranu Štoku, dolgoletnemu predsedniku Planinskega društva Polzela.

1 Povzetek

Ko sem razmišljal o temi za seminarsko nalogo, sem se najprej vprašal, kaj so naloge varuha gorske narave. To so med drugim izobraževanje in usposabljanje, zagotavljanje naravi prijazne aktivnosti društva, informiranje in poročati o akcijah, opozarjanje na dejavnosti, ki imajo velik vpliv in škodijo naravi. In kje bi bilo najbolje začeti? Ja, najbolje kar doma. Zato sem se odločil, da se bom v nalogi osredotočil na planinske poti, ki vodijo na Goro Oljko v Savinjski dolini. Z več različnih vidikov bom poskušal osvetliti tematiko oziroma problematiko, in sicer:

- hoja po planinskih poteh in markacije,
- kolesarjenje,
- gozdne vlake,
- žled,
- smeti,
- in gradnja AC križa.

S sabo na pot vedno vzamem tudi fotografsko kamero, s katero zabeležim zanimivosti na poti. Zanimivega materiala se je nabralo kar precej in to bom uporabil za lažje razumevanje kot dopolnilo tekstu. Ena slika pač več pove kot tisoč besed. Vse slike so zato plod samo mojih opazanj, najbrž pa se kje še skriva kaj, kar bi bilo primerno za v nalogo.

2 Uvod

Gora Oljka je pravi biser Savinjske doline. Ko se pri Letušu končno odpre dolina reke Savinje, se 733 m visoki osamelec dvigne nad sosednje hribe in se markantno postavi na ogled okoliškim krajem. Na zahodni strani teče reka Paka, ki se pri Letušu izlije v Savinjo, ki nadaljuje pot naprej proti Polzeli. Na vzhodni strani pa teče reka Ložnica, ki teče po Ložniškem hribovju.

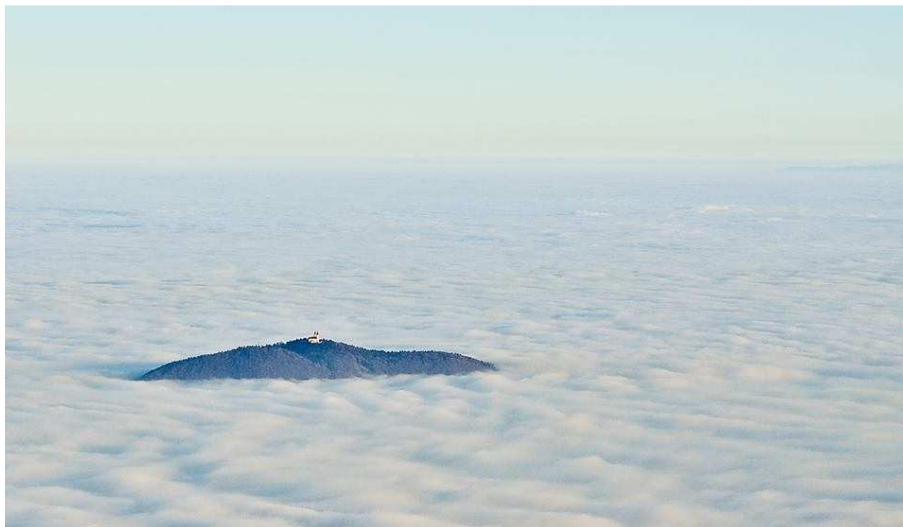
Zaradi svoje lege je prava orientacijska točka, ki se vidi daleč naokoli. Ko potujemo po avtocesti iz Ljubljane proti Celju, kmalu za cestninsko postajo Vransko na levi proti severu zagledamo hrib in na njem 2 zvonika. V bistvu je to znak, da smo prišli v dolino reke Savinje, za tiste, ki tu živimo, pa pomeni, da se bližamo domu.

Prav enako na drugi strani pogled na Goro Oljko sega vse od Celja, ko se dolina spet zapre. Iz višje ležeči predelov Celja oz. iz Celjskega gradu je na zahod lep pogled na Goro Oljko, v ozadju pa se razprostirajo Kamniško-Savinjske Alpe, z najbolj opazno Ojstrico.

Tisti, ki se radi povzpnejo na Mrzlico, bomo Goro Oljko ugledali z južne strani, ko se postavi pred hribe v ozadju (Golte, Smrekovec, Plešivec, oz. Uršlja gora). Čudovit pogled na žalost velikokrat kazi oblak dima oz. pare iz termoelektrarne Šoštanj, ki se vije v ozadju.

Najbolj pa izstopa pogled na Goro Oljko, ko se povzpnejo na Golte. Na razgledišču v Alpskem vrtu je pogled nanjo skrajno privlačen, človek dobi občutek, da kraljuje nad dolino. Še posebno pride do izraza pozimi, ko sega meja nizke oblačnosti pod 700m nad morjem.

Takrat je Gora Oljka podobna otoku sredi jezera oz. morja, skoraj nekaj takega kot je Blejski otok.



Slika 1: Gora Oljka pozimi. Meja nizke oblačnosti sega do višine približno 600m nad morjem. Vrh je obsijan s soncem, osatli vrhovi pa so v megli.

Pogled z vrha ni posebno veličasten, saj ga predvsem na vzhodu zelo omejuje mešan gozd. Najbolj se vidijo Dobrovlje na zahodu, del KSA na severozahodu in pogled na Mrzlico in na Kum na jugu. Zato pa je zelo poseben pogled nekoliko nižje že na asfaltu na sedlu pri gostilni Jug. Na severozahodu se bo jasnem vremenu zelo lepo vidi Ojstrica, na jugovzhodu pa Savinjska dolina vse tja do Celja in smučišča Celjska koča.

Na vrhu hriba stoji cerkev sv. Križa, ki je mogočna baročna cerkev z dvema zvonikoma, zgrajena v 18. stoletju. Cerkev je v letih 1754-1757 zgradil Janez Nepomuk Meier in sodi med najlepše baročne cerkve v Sloveniji. Postavljena je v smeri juga proti severu in je značilno vzvalovana z zunanjim plaščem, kar kaže baročni slog gradnje. Cerkev ima ob glavnem vhodu dva 38 metrov visoka zvonika, ki obdajata 21 metrov visoko pročelje. Pod samo cerkvijo je še danes ohranjeno podzemno svetišče z božjim grobom. Notranjost je enoten ovalen prostor s poudarjenim prezbiterijem in dvignjenim pevskim korom.

V sredini 18. stoletja je kipar Ferdinand Gallo izdelal glavni oltar, zaradi katerega cerkev sv. Križa danes uvrščamo med veličastne spomenike. Na oltarju z velikim zaslonom z angeli so tik ob oltarni mizi skulpture Kristusa in dvanajstih apostolov pri zadnji večerji. Skrajno levo je Juda Iškarijot z mošnjo zlatnikov v roki. Bogato izrezljana je tudi prižnica. V 18. stoletju je na gori delovalo tudi več duhovnikov.

Gora Oljka je dobila ime po sliki v glavnem oltarju cerkve sv. Križa, na kateri je Fortunat Bergant (1721–1769) upodobil Jezusa na Oljski gori. Pred tem se je gora imenovala Dobrič, tako kot naselje na njenih vzhodnih in južnih pobočjih. Zaradi križa, ki je na vrhu stal pred postavitvijo cerkve, so ji pred letom 1757 pravili tudi Križna gora.

Vstop v cerkev je možen ko je planinski dom odprt. Oskrbnik nam bo z veseljem posodil ključ.

3 Peš poti na Goro Oljko

Zaradi svoje ugodne lege in ne pretirane strmine je možen dostop na Goro Oljko praktično iz vseh smeri. Iz severa pride Šaleška pot, iz juga od Polzele vodi Pot malteških vitezov in romarska pot, od vznožja na zahodu iz Šmartnega oz Podgore se vzpenja najhitrejša in najkrajša Martinova pot, Andraška pot na vzhodu pa je najdaljša, je krožna, prehodimo jo približno v 7-8 urah. Vse poti so markirane in kategorizirane kot lahke, priporočljive so pohodne palice, posebno pozimi in po dežju, ko je precej blata in se vdira, na delu Andraške poti so žične vrvi, predvsem zaradi opore pohodnikom, ki hodijo brez palic, sicer pa so skoraj nepotrebne.

Na vrhu pri planinskem domu se vse poti srečajo, tu je tudi smerokaz in tabli z opisom Martinove poti in Gore Oljke. Poti so zgledno markirane, urejene, Savinjska je kar precej shojena, tudi do širine 2-3 metrov, tam ni več travne ruše, skale in korenine dreves pa na bolj strmih pobočjih gledajo ven iz zemlje in so kar precej načete. Tam je tudi več vodne erozije, pojav je bolj izrazit po večjih nalivih, ko deroča voda z vrha hriba spira zemljo in dela globoke vzdolžne kanale. Razlog je v številčnejšem obisku, pa tudi zaradi tega, ker je Savinjska pot najkrajša in najbolj strma in posledično tudi bolj izpostavljena.

Izven samih poti pa ni opaziti da bi bil gozd shojen, tudi ni opaziti, da bi se ljudje oddaljevali od markiranih poti.

Tik pod vrhom, približno 100m pod domom je del poti zaprt, ker je potekala po privatnem zemljišču pa tudi težji je dostop do vrha (tu je še ostanek markacije). Hlod je postavljen prek poti kot nekakšna rampa, uradna pot pa je preusmerjena in na novo markirana naokrog po levi strani na vrh proti planinskemu domu. (glej sliko).

Del Martinove oz. romarske poti je težje prehoden zaradi podrlih starih dreves, ki še niso bila odstranjena (glej sliko). Tu bo še nekaj dela za markacista, ki je v planinskem društvu zaenkrat samo eden, kar je vsekakor premalo. Vodstvo pa apelira na mladino, da bi se odločili in opravili usposabljanje, ki bi bilo interesu vsem.



Slika 2: Tabla na vrhu Gore Oljke z napisi oziroma smerokazi planinskih poti.



Slika 3: Del Martinove oz. romarske poti, na mestu, kjer je težje prehodna, zaradi padlega drevesa.



Slika 4: Tik pod vrhom je del poti zaprt. Pot je speljana naokrog do planinskega doma.

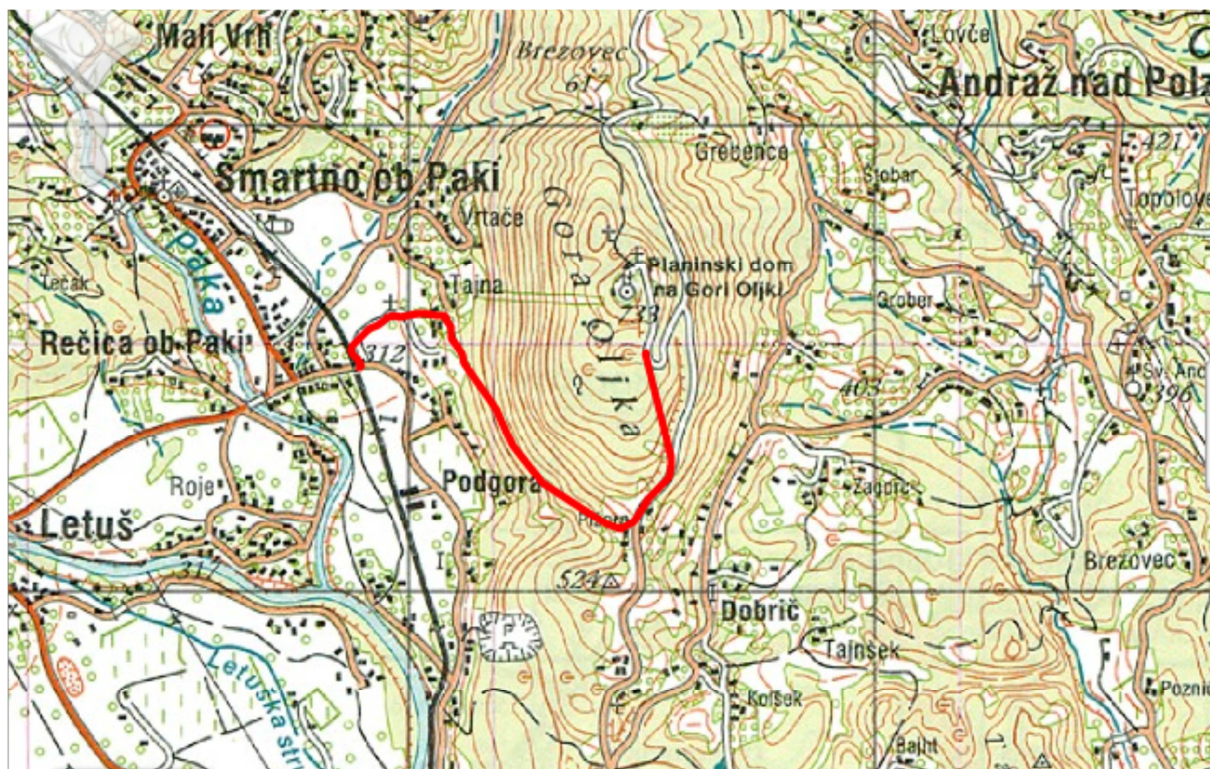
4 Kolesarske poti

Na vrh vodijo 3 poti oz. ceste, po katerih se lahko peljemo kolesarji, oz. so za avtomobile ali celo za avtobus: iz Šmartnega ob Paki oz. Podgore gre mimo Hudega potoka slikovita in ne preveč zahtevna asfaltirana cesta, ki preide v makadamsko. Tam se sreča s cesto, ki pripelje iz Andraža in skupaj peljeta naprej do naslednjega križišča, kjer se priključita na glavno cesto, ki pripelje iz Polzele. Makadamski del je redno vzdrževan, po večjih nalivih in neurjih, ko voda izpere pesek med večjimi kamni ceste običajno uredijo, jo nasujejo in poteptajo.

Za kolesarje je tako poskrbljeno, da se lahko brez prevelikega napora pripeljejo do vrha in nato varno spustijo nazaj dolino. Nekaterim »spustašem« te poti niso dovolj dobre, oziroma atraktivne in se z vrha od planinskega doma rajši spustijo kar po Savinjski poti. Posebno radi se zabavajo, ko so poti blatne, takrat pa vemo, da so posledice bolj izrazite, kot po suhem terenu.

5 Gozdne vlake

Na zadnjem tretjini Martinove oz romarske (označene na sliki z rdečo črto) poti tik pod vrhom Gore Oljke so spomladi naredili gozdno vlako, ki preseka omenjeno pot. Približno 500m dolga vlaka služi za spravilo lesa.



Slika 5: Martinova pot - Šmartno ob paki Gora Oljka.

Poglejmo si kaj pravi zakonodaja na tem področju, povezat po Pravilniku o gozdnih prometnicah (PGP):

Gozdne vlake so definirane v 2. členu PGP: »3. gozdna vlaka je grajena ali negrajena gozdna prometnica, namenjena spravilu lesa s pravilnimi sredstvi.«

5.1 Načrtovanje, gradnja ali priprava gozdnih vlak

26. člen

(sistem odpiranja gozdov z gozdnimi vlakami)

(1) Sistem odpiranja gozdov z gozdnimi vlakami sestavlja okvirno in podrobno načrtovanje odpiranja gozdov. Načrtovanje odpiranja gozdov z gozdnimi vlakami izvaja Zavod.

(2) Gozdne vlake načrtuje Zavod v sodelovanju z lastnikom gozda in v tem okviru zagotovi tudi prenos načrtovane trase na teren.

(3) Z okvirnim načrtovanjem odpiranja gozdov z gozdnimi vlakami, ki poteka v okviru gozdnogospodarskega načrtovanja, se določijo prednostna območja za pripravo in gradnjo gozdnih vlak.

(4) Podrobno načrtovanje gozdnih vlak poteka v okviru izdelave gozdnogojitvenega načrta. Gozdne vlake, ki se gradijo ali pripravljajo na novo, se morajo opredeliti v tehnološkem delu gozdnogojitvenega načrta. Tehnološki del gozdnogojitvenega načrta je osnova za izdelavo elaborata vlak. Elaborat vlak se hrani kot priloga gozdnogojitvenega načrta. Pobudo za izdelavo elaborata vlak vloži na Zavod lastnik gozda pisno ali ustno.

(5) V elaboratu vlak se:

- opredeli stanje odprtosti in potek predlaganih tras gozdnih vlak v predelu odpiranja,
- opredelijo pogoji za tehnologijo gradnje ali priprave gozdnih vlak in njihovi tehnični elementi,
- določijo ukrepi za preprečevanje erozijskih procesov, zagotavljanje stabilnost pobočij in urejanje odvoda površinskih in meteornih voda.

(6) Če Zavod ob izdelavi elaborata vlak ugotovi, da bo predvidena gradnja gozdne vlake bistveno ogrozila funkcije gozdov, zavrne izdelavo elaborata vlak in z odločbo zavrne izdajo soglasja Zavoda za graditev objekta.

27. člen

(pogoji za načrtovanje gozdnih vlak)

(1) Največja dovoljena gostota grajenih gozdnih vlak je, upoštevajoč razmere za spravilo lesa, naslednja:

- kraški svet: 180 m/ha,
- gričevnat svet: 150 m/ha,
- alpski svet: 130 m/ha.

(2) Vlake se prednostno načrtuje na predelih z naklonom terena do 50%.

(3) Gozdnih vlak se ne sme graditi ali pripravljati v strugah potokov in hudournikov.

(4) V tehnološkem delu gozdnogojitvenega načrta je treba izdelati posebno presojo o vplivu gozdnih vlak na gozd kot ekosistem oziroma na kmetijska zemljišča za gozdne vlake, ki se gradijo:

- na terenih z naklonom, ki je večji od 50%,
- v neposredni bližini območij, pomembnih za ohranitev prosto živečih živali,
- na labilnih in pogojno stabilnih zemljiščih in pobočjih hudournikov,
- na terenih z izteki na kmetijska zemljišča pod naklonom, večjim od 25%.

28. člen

(pogoji gradnje ali priprave gozdnih vlak)

(1) Pri gradnji ali pripravi gozdnih vlak se mora uporabljati tehnologija, ki povzroča čim manj poškodb na sestoju gozda in okolju.

(2) Odvodnjavanje gozdnih vlak mora biti ob doslednem upoštevanju vodnogospodarskih, naravovarstvenih in protierozijskih smernic izvedeno tako, da se prepreči nevarnost erozijskih procesov ter ohranja hidrologija območja odpiranja gozda.

(3) Pri načrtovanju, gradnji ali pripravi gozdnih vlak se upoštevajo še naslednji pogoji:

1. širina planuma vlake v premi mora biti prilagojena zahtevam pravilnega sredstva in znaša največ 3,5 m;

2. največji podolžni naklon gozdne vlake je odvisen od občutljivosti talne podlage na erozijo in doseže lahko največ:

- kamnita talna podlaga: 40%,

- talna podlaga iz mešane hribine, malo občutljiva na erozijo: 25%,

- talna podlaga iz zemljine, občutljiva na erozijo: 12%;

3. prečni naklon pobočne gozdne vlake mora biti zaradi lažjega spravila za 5 – 10% nagnjen proti notranji strani;

4. odvodnjavanje mora biti urejeno s prečnimi jarki, katerih gostota je odvisna od podolžnega naklona gozdne vlake, občutljivosti talne podlage na erozijo in režima padavin;

5. priključek gozdne vlake na drugo prometnico mora biti izveden pod kotom 45° ali manj v smeri transporta (izjema so končna in druga obračališča ali priključki v serpentinah);

6. na strmih pobočjih je potrebno urediti prostore za obračanje pravilnega sredstva;

7. pomožno skladišče lesa se mora nahajati čim bližje priključku gozdne vlake na cesti.

(4) Zavod pri gradnji ali pripravi gozdnih vlak spremlja upoštevanje pogojev in ukrepov iz tega pravilnika.

5.2 Vzdrževanje in uporaba gozdnih vlak

29. člen

(vzdrževanje gozdnih vlak)

(1) Gozdne vlake se morajo vzdrževati tako, da omogočajo varno spravilo gozdnih lesnih sortimentov, da se prepreči njihovo propadanje ter škodljivi vplivi na bližnjih zemljiščih.

(2) Stroški vzdrževanja gozdnih vlak so stroški lastnika oziroma uporabnika gozdne vlake.

30. člen

(uporaba gozdnih vlak)

(1) Gozdne vlake zgrajene ali pripravljene na podlagi gozdnogojitvenega načrta lahko uporabljajo lastniki, ki imajo gozdove v njenem vplivnem območju.

(2) Uporaba gozdnih vlak v bližini območij pomembnih za ohranjanje in razvoj prosto živečih živali se omeji v času njihovih življenjsko pomembnih obdobj.

(3) Uporabnik mora na gozdni vlaki po končanem spravilu lesa urediti odvodnjavanje ter vzpostaviti stanje gozdne vlake, ki omogoča njeno nemoteno nadaljnjo uporabo.

(4) Gozdnih vlak se v času, ko je zemljata podlaga razmočena, ne sme uporabljati, da se ne poruši ravnotežje na labilnih tleh in ne povzročijo erozijski procesi.

5.3 Dejansko stanje

Na spodnjih slikah vidimo dejansko stanje omenjene vlake: zakonodaja je delno upoštevana, saj vlaka ni grajena na pobočju z naklonom večjim od 25% (talna podlaga iz mešane hribine), ni na strugi potokov ali hudournikov in ni na področju kjer je posebno poudarjena hidrološka, biotopska in zaščitna funkcija gozda.

Širina približno ustreza predpisom in znaša večinoma pod 3m, prečni naklon pa ni nagnjen proti notranji strani, temveč je za kakšno stopinjo celo nagnjen proti ven.

Bolj je problematično odvodnjavanje, saj niso zgrajeni prečni jarki oz kanali, po katerih bi voda odtekala v dolino. Zaradi omenjenega dejstva je bilo v polenih mesecih stanje kar dobro, saj se je zaradi suše zemljina posedala in se utrdila. Ob prvem deževju pa so se zaradi izpiranja že pričeli pojavljati vzdolžni jarki, po katerih teče deroča voda.

Za uporabnike Martinove oz romarske pešpoti prvo srečanje z vlako na tem mestu predstavlja nepremostljivo oviro. Kamenje, skalovje, vejevje, hlodi so na več mestih v skupni dolžini kakih 200m poškodovali in zasuli planinsko pot. Na tem delu je pot neprehodna in celo nevarna. K sreči je približno 200 m nižje kar po vlaki spet možen dostop do pešpoti, ki pa ni označen. Zaenkrat stanje ostaja nespremenjeno, v jesenskih mesecih naj bi markacisti sanirali poškodbe poti in odstranili nasuti material ter na novo trasirali planinsko pot. Do tedaj je potrebna previdnost na tem odseku oz. še boljše, če se tej poti raje izognemo in uporabimo Savinjsko pot, ki je malo bolj strma ali pa gremo kar po cesti.



Slika 6: Gozdna vlaka na pobočju Gore Oljke nima prečnih kanalov za odvodnjavanje.



Slika 7: Pobočje nad gozdno vlako je močno načela erozija.



Slika 8: Gozdna vlaka je zaprla in poškodovala del Martionove oz. romarske poti. Na tem mestu ni več prehoda. Plezanje čez hlode, vejevje, skale je nevarno.

6 Žledolom

Žledom leta 2014 je po podatkih Zavoda za Gozdove Slovenije poškodoval 500.000 hektarov, skoraj polovico slovenskega gozda. Opustošenje je presegalo škodo najhujših žledolomov v zadnjih desetletjih, tudi na področju Savinjske doline. Zaradi žledoloma je bila Gora Oljka nedostopna praktično od vznožja pa vse do vrha. Zaprte ceste so kmalu sanirali, gozdni deli planinskih poti predvsem od gostilne Jug do vrha, pa so bili neprehodni še nekaj mesecev, ko so polomljeno drevje očistili. Obnoviti je bilo potrebno tudi poti in poškodovane markacije.

Od takrat je bilo vzpostavljeno normalno stanje, poti so bile normalno prehodne, markacije pa zgledno vzdrževane.

7 Smeti

Prav neverjetno se zdi, da se v drugem desetletju tretjega tisočletja doživimo prizore, ki smo jih bili vajeni še 50 let nazaj, ko so bili gozdovi, travniki, kraške jame mesta, kamor so odlagali smeti.

Prav sramotno je, da se na poti iz polzele na Goro Oljko najdejo kosi pohištva, ki jih je verjetno bližnji prebivalec odložil (morda namerno, da bi komu kaj koristili) kar ob bližnji potok. Glede na to, da je take kose potrebno naložiti na prikolico in pripeljati namensko na to mesto in da je bližnje zbirališče odpadkov le kak kilometer stran, je resnično težko razumljivo takšno obnašanje

Sam dogodek sem fotografiral in obvestil občino ter predsednika PD. Naslednji dan so kavč odstranili.



Slika 9: Odvržen kavč v bližnji potok ob Savinjski poti na Goro Oljko.

Tudi naprej po poti stanje ni preveč za prehvaliti. Odvržene steklenice ob poti, embalaža čokolade, papirčki in podobna nesnaga niso nič kaj vzor nobenemu. To, da odvržeš star kavč, ki ga pripelješ z avtom, bi še razumel, ker to ni tvoj problem, saj nisi planinec. Ampak na markirani planinski poti, kamor pa avto ne more, torej si se znašel tam kot planinec ali pa kar tako za rekreacijo v naravi, to je pa resnično težko razumeti, saj si vendar v naravo odšel iz razloga, da se v njej sprostiš in naužiješ lepot. Kje je torej razlog, da bi naravo poškodoval in umazal, če pa si ravno tu zato, ker ti je všeč? Kdo bi vedel! Opažam pa da smeti ne ležijo dolgo, kot kaže jih vestni pohodnike sproti pobirajo in odnesejo na bolj primerno mesto.



Slika 10: Odvržena steklenica



Slika 11: Odvržena embalaža čokolade

8 Gradnja avtocestnega križa – tretja razvojna os Šentrupert – Velenje

Poseben okoljevarstveni problem in hkrati problem planinskih poti še posebno Martinove in Andraške predstavlja gradnja slovenskega avtocestnega križa. Pod Goro Oljko naj bi namreč potekala trasa tretje razvojne osi ceste F2-2 Šentrupert – Velenje.

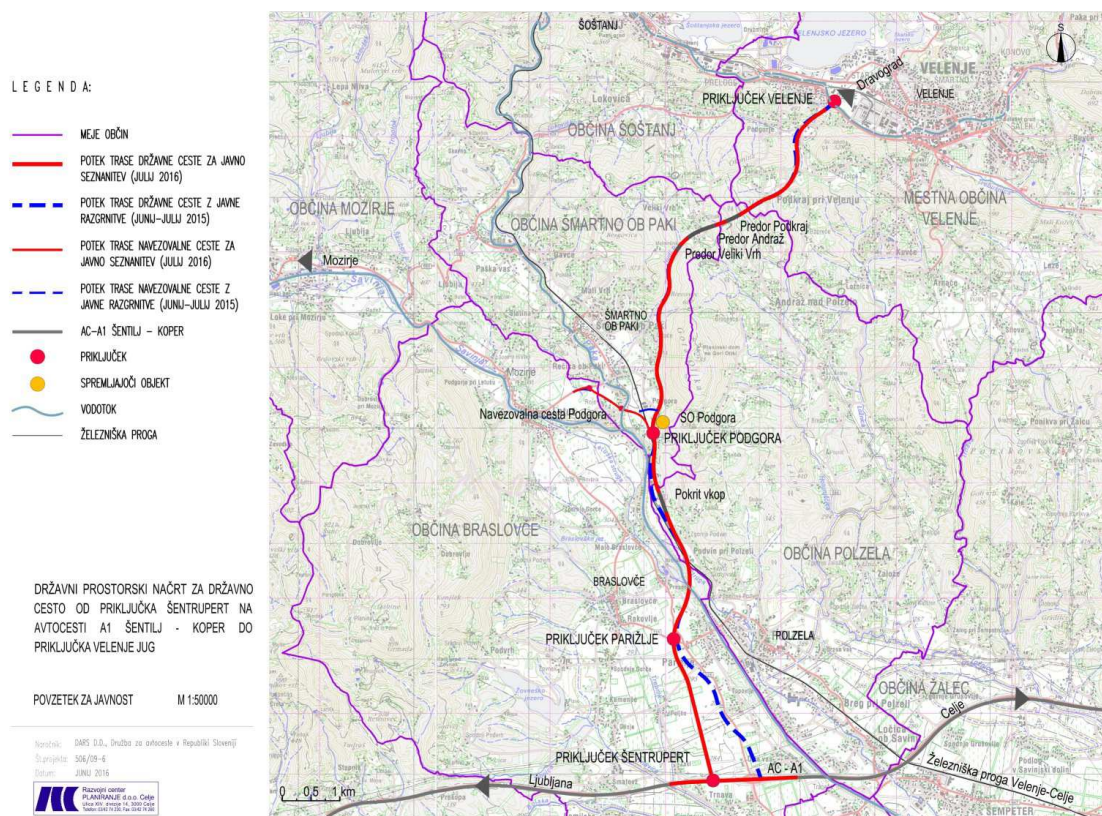
Trasa državne ceste na 3. razvojni osi je načrtovana kot štiripasovna cesta od avtocestnega priključka v Šentrupertu do priključka Velenje-jug v dolžini 13,6 km. Hkrati predvideva gradnjo dvopasovne navezovalne ceste med priključkom Podgora in Letušem (1,4 km). Poleg priključkov Šentrupert (ki bo nekoliko zahodnejše od sedanjega priključka, ki ne bo ukinjen) in Velenje-jug sta načrtovana priključka Podgora in Parižlje.

Na celotni trasi bodo trije predori (Podkraj, Andraž in Veliki Vrh) v skupni dolžini 1,43 km, tako kot je bilo predvideno že lani, ena od sprememb in zadnjega osnutka pa je dodaten viadukt, kar pomeni 10 viaduktov (1.983 m). Pokriti vkop Zagoričnik naj bi bil dolg 350 m, predvidene so tudi tri tako imenovane galerije, trije mostovi, 7 nadvozov (štirje manj od prvotnega osnutka) in 9 podvozov (dva manj). Po optimizirani trasi je predvidenih več rušitev objektov, vseh skupaj 120, od tega 46 stanovanjskih in gospodarskih oz. zahtevnejših rušitev objektov (prvotno 73).

Osutek DPN tudi nekoliko spreminja traso na območju pokopališča Podkraj in ureditev potoka Veriželj, trasa med viaduktoma Gora Oljka in priključkom Podgora ima manjši vzdolžni naklon, nekaj je sprememb glede navezovalne ceste in spremljajočega objekta Podgora, prav tako trasa med priključkoma Parižlje in Šentrupert.

Izbrana trasa F2-2 je po mnenju Združenih Civilnih iniciativ Savinjske doline najdražja in najbolj prizadene okolje in ljudi. Čeprav so po besedah predstavnika Kmetijskega inštituta Slovenije uspeli zmanjšati število kmetijskih zemljišč, ki jih bo uničila trasa, pa to še vedno pomeni dobrih 61 ha. Dvakrat je bil doslej na osnovi argumentov civilnih iniciativ s strokovno javnostjo in medresorsko delovno skupino vlade ustavljen postopek za traso F2-2 in v Braslovčah prisotni so izrazili prepričanje, da jim bo uspelo še tretjič.

Trasa omenjene avtoceste tudi prečka 2 planinski poti: Martinovo in Šaleško. Zaradi tega dejstva je velika verjetnost, da bo v primeru izgradnje avtoceste potrebno na novo preurediti in trasirati omenjeni poti. Sama planinska društva sicer niso opredeljena glede projekta, prizadeti prebivalci tega področja pa so seveda proti. Vsekakor pa planinska pot, ki bo potekala med viadukti in tuneli nikoli več ne bo tako prijetna, kot je bila do sedaj.



Slika 12: Predvidena trasa AC F2.2 Šentrupert – Velenje



Slika 13: V tej smeri naj bi potekala trasa AC F2.2. Šentrupert - Velenje po pobočju na levi strani Gore Oljke.

9 Zaključek

Stanje na planinskih poti na območju Gore Oljke je z izjemo manjših težav z letos zgrajeno gozdno vlako in nemarnimi pohodniki, ki mečejo smeti vsepovsod, kar zgledno. Poti so markirane, urejene, vzdrževanje, nevarnosti ni, razen na odseku, kjer gozdna vlaka preči planinsko pot. Skrbi le izgradnja AC, saj bo ta temeljito spremenila podobo krajine, povečalo se bo onesnaženje s hrupom, izpusti v zrak se bodo povečali, morda bo tudi spremenjena katera od planinskih poti. Vse ljubitelje Gore Oljke pa nas bo prikrajšala za čudovit pogled na ta biser Savinjske Doline.

Viri

1. Narava v gorskem svetu, PZS 2006
2. Gora Oljka, monografija
3. Pravilnik o gradnji, vzdrževanju in načinu uporabe gozdnih prometnic, Ur. L. št. 7-370/2000
4. Navodila za vodenje postopkov pri pripravi, gradnji ali rekonstrukciji gozdnih prometnic (maj 2015), Oddelek za gozdno tehniko in razvoj podeželja
5. Pravilnik o načinu vzdrževanja in sanacije planinskih poti Ur. L. št 80/08
6. <http://borut.blog.si/2013/10/04/planinske-poti/>
7. <http://borut.blog.si/2015/08/03/izhodišce-in-vhodišce-vmes-pa-planinska-pot/>
8. <http://www.pespoti.si>
9. <http://www.braslovce.si>
10. <http://vnaravi.si/>
11. <http://www.druzina.si>

Slike: lastni arhiv