

ПО ВЪПРОСА ЗА ТРАНСПОРТНАТА ОБВЪРЗАНОСТ НА ПИРИНСКИЯ ТУРИСТИЧЕСКИ РАЙОН¹

Боян Манев

В своята работа „Транспорт и туризм“ 1973 г., съветските автори Вилиям Азар и Сергей Поляк отбелязват, че развитието на транспорта и туризма е взаимно свързан и взаимно обусловен процес. За изучаване връзката между туризма и транспорта е необходимо да се отчете ролята на туризма в натоварването на различните видове обществен транспорт. Транспортът играе голяма роля за стопанското усвояване на нови райони за туристически пътувания, в сезонните колебания на туристическите потоци, за концентрацията на туризма в различните райони, които зависят както от икономически, така и от психологически фактори. Изучаването на системата „туризъм — транспорт“ се основава на модели, обхващащи целия комплекс, съставляващ туризма. При това следва да се отчете, че новите средства на транспорт пораждат и нови форми на туризъм.

В теорията на географията на туризма транспортът се разглежда като една от петте подсистеми на ТСОТ (териториална система за отдих и туризъм) заедно с подсистемите: туристически контингент, кадри, туристически ресурси и материално-техническа база с извънредно важно значение за осъществяване на връзка между мястото на туристическо търсене и мястото на туристическо потребление. Той се явява основен социално-икономически фактор за ускореното развитие на всички видове туризъм.

Туристическото усвояване на значителни територии в нашата страна в периода на социалистическото ѝ развитие беше немислимо без изграждането на съвременни железопътни и автомобилни пътища, без създаването, развитието и модернизирането на всички видове транспорт. Транспортното обвързване на териториите с туристическо значение у нас ги „приближи“ по своеобразен начин до центровете на туристическо търсене и доведе до ускорено изграждане на необходимата материално-техническа база и туристическа инфраструктура и до нарастване на туристическите посещения. В последните години започна изграждането на редица въздени линии (кабинкови, седалкови и ски-влекове) във връзка с масовизирането на планинския туризъм и с оглед опазването на природната среда.

На сегашния етап на усвояване Пиринският туристически район може да бъде разгледан като сполучлив пример у нас на планински туристически район със сравнително добро транспортно обвързване. Той обхваща в основни линии Пирин планина и прилежащите ѝ долини и котловини по реките Струма и Места. В тези си граници районът представлява благоприятно съ-

¹ Тук не се разглежда транспортната обвързаност и достъпност на Пиринския туристически район спрямо териториите на съседните страни — СФРЮ и Гърция.

четане на туристически ресурси (главно природногеографски) при твърде определена туристическа специализация: развитие на планински маршрутно-познавателен и рекреативен туризъм.

Основната материално-техническа база е съсредоточена на ср. н. в. 1200—1800 м, където са и изходните пунктове за навлизане във високата и най-атрактивна част на планината (хижите: „Яворов“, „Бъндерица“, „Гоце Делчев“, „Попови ливади“, „Пирин“, „Сандански“ и „Беговица“). Посочената база отстои съответно на 10—20 км от изходните селища, разположени на основните пътни и железопътни артерии, свързващи района с вътрешността на страната (селищата: Разлог, Банско, Добринище, Гоце Делчев, Мелник и Сандански посредством железопътните линии: София — Кулата и (София, Пловдив) — Септември — Добринище и автомобилните пътища: София — Кулата, (Пловдив) Юндола — Разлог — Гоце Делчев, (София) Симитли — Разлог и Смолян — Гоце Делчев. Състоянието на съществуващите понастоящем автомобилни пътища до посочените туристически хижи не позволява масовото навлизане в планината на обществени и лични транспортни средства. Това има двойно значение: положително по отношение опазване природната среда от шум и замърсяване, както и от други вредни последици, и отрицателно по отношение на обема на туристическите посещения.

Изградените железопътни линии и усъвършенствването на посочената автопътна мрежа през последните години (особено връзката: (Пловдив) Юндола — Разлог) промениха рязко „местоположението“ на относителна отдалеченост на Пиринския туристически район от основните центрове на туристически потоци, което довежда до значително повишаване на краткотрайните туристически посещения. Постепенното „поглъщане“ на Рилския туристически район от Основния Софийски туристически район във връзка с бързото нарастване на туристическите потребности на град София — най-големия „износител“ на туристи в нашата страна, дава силно отражение на този процес, особено върху територията на най-северната част на Северен Пирин. В бъдеще подобна роля ще изиграе и автомобилният път от Смолян за Гоце Делчев (респективно от Кърджали) и в перспектива до Мелник като основна връзка, обединяваща в транспортно отношение най-южните територии на страната, връзка между места с непрекъснато нарастващи туристически потребности, в които липсват необходимите планински туристически ресурси (като Кърджали и Хасково) или те са недостатъчни (Смолян, Пловдив, Пазарджик).

Ако групираме условно изходните селища в разглежданата територия в две основни зони: А — Разлог, Банско и Добринище, и Б — Сандански, Мелник, получава се следната картина: в по-благоприятно положение с оглед на транспортната обвързаност се явява зона А, като отстои съответно на разстояние (във време) от 1 до 3 часа (при средна скорост на превозното средство 60—70 км/час) от кръстопътните средища: Юндола (60 км) и Велинград (75 км) и окръжните центрове: Благоевград (60 км), Кюстендил (90 км), Пазарджик (110 км), Перник (140 км), Пловдив (150—160 км), София (160 км) и Смолян 195—210 км) като източници на най-масови туристически посещения.

Зона Б е в по-благоприятно положение само спрямо територията на окръжните центрове: Благоевград (75 км), Кюстендил (145 км), Перник (155 км) и София (175 км). В перспектива Б би променила своето място в положителен смисъл при изграждането на автомобилния път между Гоце Делчев и Мелник.

Град Гоце Делчев може да се обособи като туристическо ядро с локално значение за развитие предимно на планинския рекреативен туризъм, но с изграждането на перспективния път за Мелник неговото място ще се промени значително.

С оглед на оптималната транспортна обвързаност на Пиринския туристически район е необходимо следното:

1. Доизграждането и поддържането на автомобилните пътища в посочените отсечки, както и железопътната мрежа.

2. Поддържане на съществуващите автомобилни пътища от изходните селища до основните съсредоточия на материално-техническа база на ср. н. в. 1200—1800 м само за обществен и снабдителен транспорт, като в бъдеще следва да се премине към изграждане на високопланински железници, кабинкови, седалкови и снабдителни лифтове.

3. Изграждане на въжени линии за туристи и скиори в удобни за целта терени, в близост до основните съсредоточия на материално-техническа база.

От особена важност за правилното туристическо усвояване на Пиринския туристически район е съблюдаването на проблема за опазване на природната среда в него. Добрата транспортна обвързаност не означава (на практика) свободно навлизане в планината, а е необходимо условие за достъпност до определени изходни пунктове и регулиране на туристическите посещения. В това отношение решаващо значение ще изиграе правилното разработване и окончателното приемане на устройствения план за създаването на народен парк „Пирин“ като продължение на съществуващия народен парк „Вихрен“, с маршрутно-познавателни, рекреативни и спортно-климатични функции.

ЛИТЕРАТУРА

Азар, В. и С. Поляк — Транспорт, и туризъм, М., Транспорт, 1973.
Бъчваров, М. — География на туризма в социалистическите страни, С.. Наука и изкуство, 1975.