

**ПРОБЛЕМИ НА ТРАНСПОРТНОТО ОБСЛУЖВАНЕ
НА ТУРИСТИТЕ И ПОЧИВАЩИТЕ ПО ЧЕРНОМОРИЕТО**

Евгения Терзийска

Проблемите, свързани с транспортното обслужване на туристите и почиващите по Черноморското крайбрежие, могат да се обединят в три групи: а) състояние и перспективно развитие на транспортната мрежа като подсистема на техническата инфраструктура; б) социални и в) екологични.

Транспортното обслужване на курортните комплекси и на цялото Българско черноморско крайбрежие има много голямо значение за развитието на стопанския и социалния туризъм. През активния сезон към крайбрежието се отправя голям пътникопоток от български и чуждестранни туристи и почиващи. Поради това, че Варна и Бургас са крайни гари на трите най-важни жп магистрали у нас и важни шосейни възли, разпределението на основните пътникопотоци за всички курортни комплекси, почивни станции и почивни лагери започва от тези два пункта. Около 53% от почиващите и туристите се насочват към Варненски окръг, 43% — към Бургаски окръг и останалите 4% — към Толбухински окръг.

При транспортното обслужване на туристите и почиващите най-голямо е значението на автомобилния транспорт. Средната гъстота на пътношосейната мрежа в трите окръга — Варненски, Толбухински и Бургаски, през 1983 г. е 0,31 км/км² площ, като за страната този показател е 0,33 км/км². През 1975 г. този показател за крайбрежието е бил 0,20 км/км². Налице е едно доста голямо увеличение на пътно-шосейната мрежа, наложило се и от това, че трябва да се задоволяват нуждите на туризма и почивното дело.

Общо за страната най-голямо е натоварването на главните пътища с направление запад—изток, а в крайбрежната зона натоварването е в меридионална посока. Главният път Е-87 по международната номерация Констанца—Варна—Бургас—Истанбул минава почти по цялото протежение (до Мичурин) на крайбрежието и неговото натоварване е най-голямо през лятото.

Докато главният път Е-87 се използва интензивно по време на пребиваването на туристите и почиващите в курортните комплекси и курортните селища при тяхното транспортно обслужване,

другите пътища, като Е-772, който свързва Бургас с вътрешността на страната, и пътищата Е-771 и Е-70, които свързват Варна с вътрешността на страната, се използват за директен подход към цялото крайбрежие. Главният път Е-772 е вече с доста ограничени пропускателни възможности, особено в последните 50—80 км (Бургас — Карнобат — петолъчката на 6 км северно от Стралджа), поради което се затормозява движението и връзките на Бургас с вътрешността на страната. Трябва да се има предвид, че по този път се движат както товарни коли, така и превозни средства на пътническия обществен и личния транспорт. Затова опитът да се отклони товарният трафик през Карнобат — Аспарухово — Бургас, Карнобат — Загорци — Грудово — Бургас или Айтос — Камено — Бургас е много сполучлив. Пътуващите към морето могат да използват шосейната връзка през Сакар: Харманли — Тополовград — Елхово — Грудово — Бургас. Чрез официално съобщение на КАТ може да се препоръча на пътуващите да използват този път. Такова ориентиране на туристопотоците ще допринесе за по-правилното и равномерно натоварване на пътищата и на самите курортни комплекси, курортни селища и къмпинги. Този път има особено значение за пътуващите от Старозагорски, Хасковски и Кърджалийски окръг, както и за снабдяването на Южното черноморско крайбрежие с плодове и зеленчуци от тези окръзи.

Връзката на Варна с вътрешността на страната е в по-добро състояние, понеже главните пътища Е-771 и Е-70 в участъка Варна — Девня се дублират с изградения участък на автомагистрала „Хемус“. Работи и участъкът Приселци — Варна от автомагистрала „Черно море“. С построяването на Аспаруховия мост се разреши проблемът за транспортните връзки на Варна в южно направление. По пътя Шумен — Девня — Варна се движи преобладаващата част от автотуристите от социалистическите страни, които влизат в нашата страна през СР Румъния (Видин, Моста на дружбата, Русе). Във връзка с предстоящото увеличаване на легловата база в Толбухински окръг в плана на Окръжния народен съвет се предвижда изграждането на допълнителни отсечки за транспортна връзка на крайбрежието с вътрешността на страната като Толбухин — Дуранкулак и др.

Основната част от българските туристи пристигат с влак, а по-малка част със самолет и собствени превозни средства. Повечето от чуждестранните туристи пристигат със самолет и влак (отнася се за организирани туристи) и собствен автомобилен транспорт за индивидуалните туристи.

Железопътният транспорт се използва само за достигане до Варна и Бургас. Тези превози се извършват на по-големи разстояния. През активния сезон се движат влакови композиции или директни вагони от Варна за Прага, Варшава, Москва, Лайпциг;

Вроцлав, Краков, Шчечин и от Бургас за Прага през Русе и София.

Териториалната близост на жп гара Бургас и автогара Бургас-юг дава възможност да се извозват по-бързо почиващите, особено във върховите моменти — започването и свършването на смените. За да се избегне голямото натоварване на автомобилния и железопътния транспорт, по-удобно ще бъде да се направят размествания в началните дати на започването на смените, а не всички смени да започват от една дата.

В град Варна жп гарата, автогарата и началната спирка за курортните комплекси „Златни пясъци“, „Дружба“ и „Албена“ са на различни места, което създава допълнителни трудности.

Железопътната линия до Поморие работи само като товарна. Опитът тя да се използва за превоз на пътници през 1979 г. се оказва несполучлив, защото пътуващите предпочитат автобусния транспорт.

За пътническия трафик ще има значение и евентуалното построяване на електрифицираната жп линия Грудово — Елхово — Тополовград — Симеоновград — Харманли. По тази линия ще се превозват не само големи количества товари, но и работещите в металургичния комбинат край Дебелт, в Бургас и обслужващ персонал за южната част на крайбрежието, туристи и почиващи.

Съществува идея (ОНС Бургас) да се построи жп линия Долно Езерово — Г. Трайков. Твърдението, че тази линия ще поеме по-голямата част от туристопотока за Слънчев бряг, не почива на конкретни проучвания. Този туристопоток е сезонен и по-голямата част от почиващите в Слънчев бряг са в организирани групи, които се превозват от автостопанството на курортния комплекс. Работната ръка, заета в обслужването на комплекса, се превозва с автобуси и няма да може да използва железопътната линия. Други възможни пътникопотоци към Г. Трайков не се очертават.

Въздушният транспорт е много добре развит и през активния сезон работи с големи натоварвания. В рамките на Националния транспортен комплекс подсистемата има преди всичко насоченост към пътнически превози, които са по-ефективни на дълги разстояния. Двете международни летища в Бургас и Варна след извършената модернизация и разширение могат да приемат всички видове самолети по всяко време на денонощието. За двете летища е значителен относителният дял на „чартърните“ пред редовните полети. През активния сезон се поддържат редовни линии и чартърни вериги както със социалистическите страни, така и с други страни от Европа, Азия и Африка. През последните години с голям успех работят чартърните вериги до Кайро и Кувейт.

Морският транспорт се използва още недостатъчно за превозване на пътници. С морски транспорт през 1983 г. са превозени 627 хил. души, или 0,1% от превозените пътници в цялата страна.

Водният транспорт се използва предимно при организирани екскурзии и от леговници, които разглеждат природни забележителности и някои градове като Несебър и Созопол. По Южното Черноморие „Балкантурист“ е чартирал един кораб „Комета“ за маршрутa Созопол—Несебър, който прави всеки ден по 7 курса. Освен това има няколко мауни (големи лодки), които пътуват по р. Ропотамо. По-нататъшното развитие на туризма и почивното дело в района на Черноморското крайбрежие ще доведе до увеличаване на пътуващите по море. Очаква се към 1990 г. броят на превозваните с морски транспорт пътници да достигне 800 хил. души. Необходимо е да се построят морски гари в Бургас и Аятопол. За превозването на пътници се използват бързоходни кораби на подводни крила. Чуждестранните и българските туристи извършват пътувания до други страни от черноморския басейн и Средиземноморието, за които се наемат съветски луксозни пътнически кораби.

Предлаганите от някои автори (П. Попов, Д. Дончев, 1979) фериботни връзки между българските черноморски комплекси и СР Румъния и СССР за осигуряване на преки автомобилни туристически връзки между черноморските социалистически страни са нецелесъобразни. Според данните, с които разполагаме, във Варненски окръг почиващите от СССР са 12,6% от общо почиващите през 1984 г. чужденци, а от СР Румъния — 0,7%. Над 95% от туристите от тези страни идват с организирани групи с влак или самолет, а от Варна до румънския курорт Мамай се стига за 3 часа с автобус. Фериботните връзки са оправдани при наличие на постоянен и голям пътникопоток, а не сезонен, както е в случая.

За организирани туристи, които пристигат по договор с „Балкантурист“, въпросът за транспортното обслужване е уреден много добре. За това имат грижа автостопанствата в Бургас, Слънчев бряг, Златни пясъци и Албена. Най-голям е броят на превозните средства, съсредоточени в КК „Слънчев бряг“ и КК „Златни пясъци“. С колите на автостопанството в КК „Слънчев бряг“ среднодневно се изпращат и посрещат над 3000 души, които се разпределят, както следва: от Бургас пристигащи със самолет 72,0%, от гара Бургас и гара Варна — 22,3% и от летище Варна 5,7%.

В КК „Златни пясъци“ 46% от почиващите пристигат със самолет в летище Варна и 54% с влак в жп гара Варна. Понякога обаче групите пристигат на летище Бургас и в едната посока автобусите пътуват празни. Главната задача, която стои пред автостопанствата, е да се постигне ритмичност и съгласуваност в превозите. Все още поради несъгласуваност при сключването на договорите по пристигането и изпращането на чуждестранните групи някои автобуси пътуват празни в едното направление на

голямо разстояние — например от Слънчев бряг до Варна, от Бургас до Варна и др. Това води до разход на гориво, по-бързо износване на автомобилния парк и неефективно използване на подвижния състав, екскурзоводите и шофьорите. За да се избягат тези празни превози, автостопанствата в Слънчев бряг и Златни пясъци могат да обявяват извънредни автобуси до Варна или до Бургас. Ползата ще бъде двойна — за автостопанствата и за пътуващите в тези направления.

Основната част от автобусите на автостопанствата на туристическите комплекси е подновена. Автомобилният парк на автостопанствата е достатъчен и само в редки случаи се налага да се вземат под наем автобуси от автостопанствата във вътрешността на страната. Много перспективно се оказва обслужването на туристите с даване на леки коли под наем (рент а кар). Туристическите комплекси разполагат с над 100 леки коли за даване под наем. Тези коли се наемат главно от туристи от Западна Европа и Близкият изток. През зимния сезон колите в Бургас се използват от чуждестранните специалисти, работещи в НХК в Бургас.

Много важен проблем е сезонното използване на автомобилния парк, свързано със сезонния характер на курортното дело. Около 2/3 от автомобилния парк през зимния сезон не е в движение. През този сезон се извършват ремонти и профилактични прегледи на подвижния състав и курсове за техническа квалификация и езикова подготовка на шофьорите. Останалата част от подвижния състав, главно микробуси и леки коли, извън сезона работят с бюрата за вътрешен и международен туризъм в Слънчев бряг, Бургас, Варна, Карнобат и НХК в Бургас.

Общо в транспортното обслужване на организирани групи са заети над 1300 души шофьори, механици, диспечери, разтоварни групи в летищата.

Автостопанствата в курортните комплекси са задължени да осигуряват превозни средства за вечерните мероприятия, предвидени в програмите на чуждестранните туристи. За да се осигури задължителният отдых на шофьорите, които трябва да отпочинат за дневните курсове, за вечерните мероприятия се отделят автобуси от комуналните стопанства.

Транспортното обслужване на българските и чуждестранните туристи извън организирани групи по линията на „Балкантурист“ се осъществява от обществения автомобилен транспорт от автокомбинатите в Бургас, Варна и Толбухин. Необходимо е автобусният и таксиметровият парк да се оразмеряват не само за постоянно пребиваващото население, но и за временно пребиваващите туристи и почиващи. През активния сезон автобусите за обществения транспорт не достигат и се налага да се вземат от вътрешността на страната.

От общо превозените в окръга пътници на град Варна се падат

72,1%, а на град Бургас — 69,9%. В Толбухински окръг разпределението между окръжния град и останалата част от окръга, включително и крайбрежната ивица, на превозените пътници е по-равномерно. В този окръг се очакват по-големи изменения в полза на крайбрежната ивица във връзка с проектираното ново курортно строителство и увеличаването на туристопотока. Автобусният транспорт по крайбрежието (с изключение на Толбухински окръг) разполага с повече пътникоместа на 1000 души от средното за страната. В градовете Варна и Бургас броят на пътникоместата е по-голям от средния за окръзите.

Най-интензивни автобусни връзки се поддържат между Бургас—Слънчев бряг (49 курса), Варна—Златни пясъци (80 курса), Варна—Албена и Варна—Толбухин (30 курса), Толбухин—Албена (32 курса), Златни пясъци—Толбухин (32 курса) и др.

В туристическото стопанство на района на Черноморското крайбрежие е заета работна ръка, свързана с обслужването на туристите и почиващите, която непрекъснато расте, и това поражда някои сериозни проблеми. Една от тях е ежедневното ѝ превозване. Над 78% от общо заетите в обслужването на туристическите комплекси, почивните станции и лагерите пътуват ежедневно. Автостопанствата на туристическите комплекси отделят определен брой превозни средства за превозване на работниците — в Слънчев бряг 60 автобуса, в Златни пясъци — 45 и в Албена — 16. Организиран са три потока за превоз на обслужващия персонал. С помощта на разработения график се разрешава въпросът за ритмичното превозване на заетата работна ръка и намаляването на пътуването до местоработата и обратно, намалява се общо напрежението, но се правят празни пробези от автобусите в едната посока.

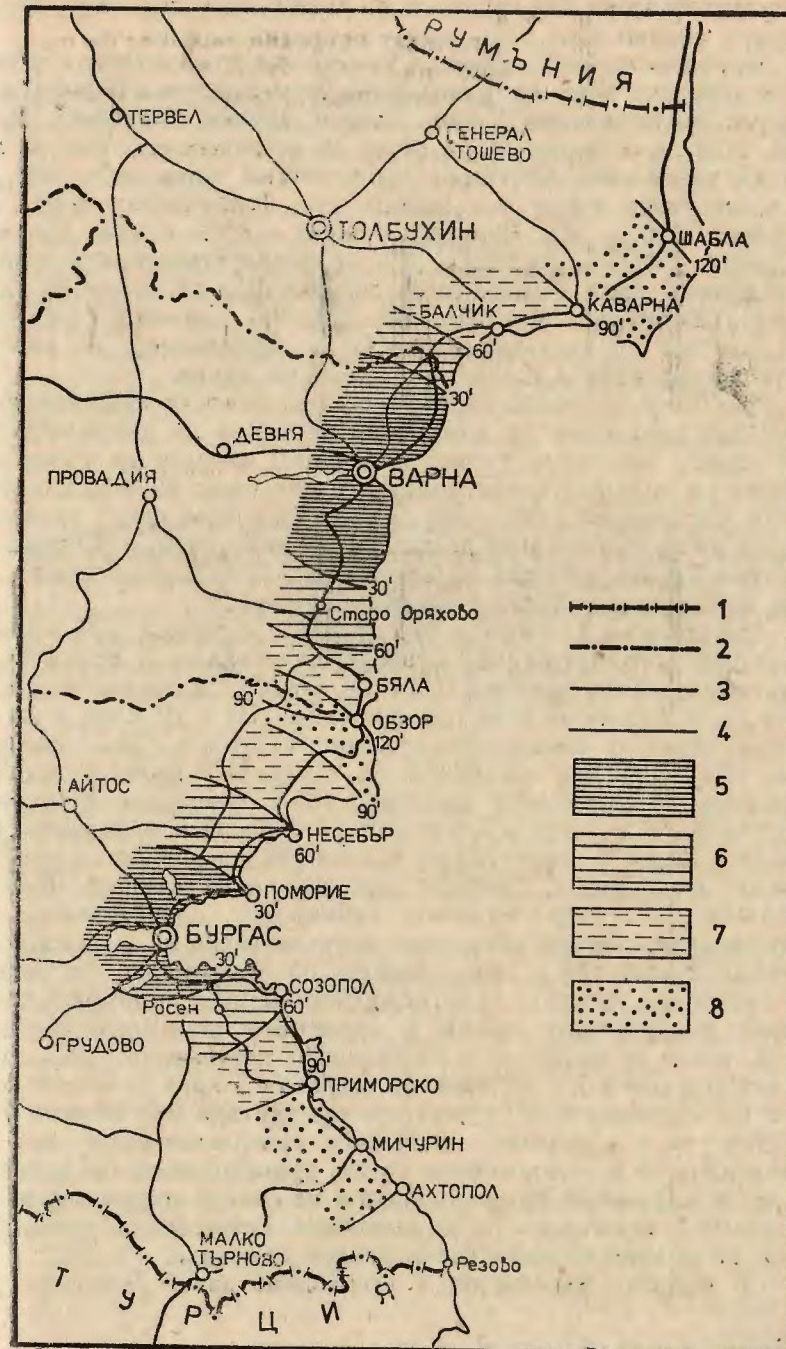
По Черноморското крайбрежие се очертават 4 зони на транспортна достъпност, като за изходни пунктове са взети Варна и Бургас. Очертани са 30-, 60-, 90- и 120-минутните изохрони. Извън 120-минутния изохрон остават Дуранкулак и Крапец, които в бъдеще ще се развиват като туристически обекти. Достигането до даден обект с превозно средство се влияе от качеството на пътя, натовареността му, вида на колите, теренните условия и др. При изчисляването на зоните на транспортна достъпност е

Фиг. 1. Зони на транспортна достъпност

1 — държавна граница; 2 — окръжна граница; 3 — първокласен път; 4 — второкласен път; 5 — зона до изохрон 30'; 6 — зона между изохроните 30'—60'; 7 — зона между изохроните 60'—90'; 8 — зона между изохроните 90'—120'

Fig. 1. Zones of transport accessibility

1 — state border; 2 — district boundary; 3 — first-class road; 4 — second-class road; 5 — zone up to the isochrone 30'; 6 — zone of isochrones 30'—60'; 7 — zone of isochrones 60'—90'; 8 — zone of isochrones 90'—120'



взето чистото време (без престойте на автобусите в населените места и други спирки (фиг. 1).

За краткотрайния отдиш от вътрешността на страната могат да се очертаят зони на транспортна достъпност до 120-минутен изохрон, което включва Ямбол, Сливен, Шумен, Толбухин, Разград. Или за седмичен отдиш могат да се определят граници до 150 км разстояние. От общия туристически поток през 1984 г. за краткотраен отдиш към морето, към Толбухински окръг се отправят 12,5%, към Варненски окръг — 45% и към Бургаски окръг — 42,5%. За около 18% от общия туристически поток за седмичен отдиш е необходима леглова база от около 28 хил. легла. Обикновено приходящите туристи използват собствен автотранспорт и възниква въпросът за определянето на повече места за паркинги в близост до плажната ивица.

До 1990 г. се очаква броят на обслужваните от автомобилния транспорт летовници за Южното Черноморие да достигне 2000 хил. души. Ако всеки турист и почиващ направи по време на престоя си по 4 пътувания, средно се получават 8000 хил. пътувания. За Северното Черноморие също се очаква броят на летуващите да се увеличи и да достигне 2500 хил. души, или броят на пътуванията ще достигне 10 000 хиляди. Транспортът трябва да има готовност да обслужи всички пътуващи.

Във връзка с развитието на туризма и почивното дело в района Българското черноморско крайбрежие се налага да се подобрят пътищата с местно значение (III и IV клас). С малки изключения, няма да се изграждат нови пътища от II, III и IV клас, а ще се модернизират и реконструират съществуващите. Тези пътища имат отношение към развитието на курортното дело, понеже се използват от превозните средства, които ежедневно превозват работната ръка, заета в курортното обслужване и доставянето на пресни плодове и зеленчуци от близко разположените селскостопански предприятия. Доброто поддържане на пътната мрежа, вертикалната и хоризонталната маркировка, подновяването на подвижния състав ще спомогнат за увеличаване на скоростта на превозните средства и осигуряването на безаварийно пътуване. Не е разрешен въпросът за изграждането на нови автогари и автоспирки в курортните селища и курортните комплекси, и то в места, които са по-далече и не смущават летуващите в комплексите. Например в КК „Албена“ автогарата е в края на комплекса, но в КК „Слънчев бряг“ автогарата е в центъра му. Като се има предвид, че в курортните комплекси преобладаващата част от почиващите са в организирани групи, транспортното обслужване на които е грижа на автостопанствата на самите комплекси, автоспирките и автогарите на обществения автомобилен транспорт могат да се изнесат по-далече от зоната на отдиша.

По южното Черноморие е необходимо да се реконструира

пътният участък Мичурин—Ахтопол, който не е в добро състояние. Това се налага поради нарасналия интерес към курорта Ахтопол и къмпинг „Делфин“, който се посещава от много чуждестранни туристи.

Предвижда се автомагистралата „Черно море“ да се построи след 1990 г. Дотогава ще се реконструира главният път, свързващ северната и южната граница по крайбрежието, като подобрен главен път с две платна и разделителна ивица в участъка Бургас—Слънчев бряг и Варна—Камчия.

Увеличаването на броя на автотуристите налага да се увеличат автосервизите, автомиячките и бензиностанциите. Необходимо е през активния сезон да се състави по-добре координиран график за работата на бензиностанциите и другите звена, които обслужват автотуристите.

Важен е въпросът за намаляването на шума и замърсяването на атмосферата с отработени газове при автомобилния транспорт. Най-остро се поставя този въпрос във Варна и Бургас. Централните градски зони в тези градове са освободени от автомобилно движение, но в другите градски зони интензивността на това движение е голяма. Постепенното заменяне на автобусите от градския пътнически транспорт с тролейбуси ще улесни транспортното обслужване както през активния сезон, така и през другите сезони на годината, ще се подобрят екологичните условия. Може да се отиде и по-далече, като се направят проучвания за евентуални тролейбусни връзки между Варна—Златни пясъци и Албена и Бургас—Слънчев бряг. За пример може да ни служи съществуващата тролейбусна връзка в Крим. Построяването на такава връзка ще бъде целесъобразно, при положение че се намали сезонността при използването на легловата база и се премине към целогодишното ѝ използване.

Наред с добрата леглова база, с обслужването на почиващите и туристите навременното и качественото транспортно обслужване в района на Българското черноморско крайбрежие ще допринесе за по-нататъшното развитие на международния и вътрешния стопански и социален туризъм и почивното дело.

ЛИТЕРАТУРА

1. Пенков, Игн., Д. Дончев, Д. Кънчев. Опит за определяне границите на стопанскогеографските микрорайони в Бургаски окръг.— Год. на СУ, кн. 2, География, т. 63, 1971.
2. Попов, П., Д. Дончев. Състояние и проблеми на транспорта.— В: Българско Черноморско крайбрежие, БАН, С., 1979.

PROBLEMS OF TRANSPORT SERVICE
OF THE TOURISTS AND HOLIDAY-MAKERS
AT THE BLACK SEA COAST

E. Terzyiska

S u m m a r y

The extension of the international and home economic and social tourism puts all the subsystems of transport to a big test, especially during the active seasons.

The problems that transport service of the tourists and holiday-makers causes can be united into three groups: a) state and further development of the transport network as a subsystem of the technical infrastructure; b) social; c) ecological.

As Varna and Bourgas are final stations of the three most important railways in our country and they are important road junctions too, the distribution of the basic passenger streams to all resorts, holiday houses and camps, starts from these two towns. 53% of the tourists and the holiday-makers are orientated towards Varna district, 43% — towards Bourgas district, and 4% towards Tolbukhin District. While the main road Constantza—Varna—Bourgas—Istanbul is used intensively by the tourists and the holiday-makers in their transport service during their stay at the Black Sea Coast, the rest of the roads, that connect Varna and Bourgas with the interior of the country, are used as a direct approach to the whole seaside.

Four zones of transport accessibilities are marked at the Black sea coast so far as Varna and Bourgas are taken as starting-points.