

Universitatea Babeș-Bolyai, Cluj-Napoca
Facultatea de Geografie

Teză de doctorat

Rezumat

IMPACTUL DEZVOLTĂRII INFRASTRUCTURII DE TRASPORT ASUPRA
TURISMULUI DIN TRANSILVANIA

Conducător teză doctorat:

Prof. Dr. Ciangă Nicolae

Doctorand:

Oprea Marius George

- Cluj-Napoca -
2012

CUPRINS :

INTRODUCERE	6
1. IMPORTANTA CERCETĂRII RELAȚIEI TRANSPORT -TURISM	8
1.1 Motivația cercetării și metodologia folosită.	9
1.2 Considerații generale legate de transport și turism	11
1.2.1 Considerații generale legate de transport și Geografia Transporturilor	11
1.2.2 Importanța transporturilor	12
1.2.3 Sisteme și rețele de transport	13
1.2.4 Considerații generale legate de turism și Geografia Turismului	17
1.3 Relația transport – turism și accesibilitatea unei destinații	21
1.3.1 Relația din perspectiva istorică	22
1.3.2 Relația din perspectiva cereri și a ofertei	25
1.3.3 Accesibilitatea unei destinații	31
1.4 Stadiul actual al cunoașterii în domeniul transporturilor și turismului	35
1.4.1 Istoricul cercetării Geografie Transporturilor	37
1.4.2 Istoricul cercetării Geografie Turismului	41
2. EVOLUȚIA TRANSPORTURILOR ȘI TURISMULUI IN TRANSILVANIA	48
2.1 Personalitatea geografică și contextul social – istoric care au stat la baza dezvoltării transporturilor și turismului în Transilvania	49
2.1.1 Caracteristicile geografice generale:	49
2.1.2 Premise social istorice de dezvoltare a infrastructurii de transport și turism în Transilvania	52
2.2 Evoluția transporturilor în Transilvania	62
2.2.1 Evoluția transportului rutier	62
2.2.2 Evoluția transportului feroviar	71
2.2.3 Evoluția transportului aerian	75
2.2.4 Evoluția transportului cu rol turistic	80
2.3 Evoluția turismului în Transilvania	81
2.3.1 Perioada turismului incipient	81
2.3.2 Perioada pseudo-turistică a evului mediu	82
2.3.3 Perioada turismului de anvergură	82
3. POTENȚIALUL TURISTIC ȘI INFRASTRUCTURA TURISTICĂ SPECIFICĂ FACTORI MAJORI AI ATRACTIVITĂȚII TURISTICE A UNEI DESTINAȚII	87

3.1	Potențialul turistic natural al Transilvaniei	88
3.1.1	Potențialul turistic natural generate de relief	88
3.1.2	Potențialul turistic climatic	107
3.1.3	Potențialul turistic hidrografic	110
3.1.4	Potențialul turistic al vegetației și faunei	116
3.2	Potențialul turistic antropoc al Transilvaniei	120
3.2.1	Atracții turistice culturale – istorice ale perioadei Antice	120
3.2.2	Atracții turistice culturale – istorice ale perioadei Evului Mediu	125
3.2.3	Atracții turistice religioase	147
3.2.4	Complexe arhitecturale istorice cu valoare turistică	162
3.2.5	Arhitectura industrială și amenajări futuriste cu rol turistic	164
3.2.6	Atracții turistice etnoculturale	167
3.2.7	Atracții culturale cu scop turistic	170
3.2.8	Manifestări culturale și evenimente cu scop turistic	183
3.3	Infrastructura turistică specifică din Transilvaniei	189
3.3.1	Unitățile de cazare din Transilvania	189
3.3.2	Unitățile de tratament și recuperare	211
3.3.3	Infrastructura de agrement	221
3.3.4	Unitățile de alimentație din turism	245
3.3.5	Infrastructură de conferință, reuniuni și centre expoziționale	246
4.	TRANSPORTUL ELEMENT CHEIE IN DETERMINAREA ATRACTIVITĂȚII TURISTICE A UNEI DESTINAȚII	248
4.1	Infrastructura de transport din Transilvania	249
4.1.1	Transporturile rutiere – Drumurile Județene, Naționale, Europene și Rapide	249
4.1.2	Clasificare nodurilor rutiere și traficul mediu anual	276
4.1.3	Transporturile feroviare	279
4.1.4	Transporturile aeriene	291
4.2	Determinarea accesibilității U.A.T.-urilor la rețelele de transport	313
5.	ATRACTIVITATEA TURISTICĂ LA NIVELUL U.A.T-URILOR DIN TRANSILVANIA	322
5.1	Metodologia cuantificării atractivității	323
5.2	Atractivitatea la nivel județean	327
5.2.1	Atractivitatea turistică la nivelul județului Alba	327
5.2.2	Atractivitatea turistică la nivelul județului Bistrița-Năsăud	335

5.2.3 Atractivitatea turistică la nivelul județului Brașov	342
5.2.4 Atractivitatea turistică la nivelul județului Cluj	349
5.2.5 Atractivitatea turistică la nivelul județului Covasna	356
5.2.6 Atractivitatea turistică la nivelul județului Harghita	363
5.2.7 Atractivitatea turistică la nivelul județului Hunedoara	370
5.2.8 Atractivitatea turistică la nivelul județului Mureș	377
5.2.9 Atractivitatea turistică la nivelul județului Sălaj	384
5.2.10 Atractivitatea turistică la nivelul județului Sibiu	391
5.3 Atractivitatea la nivel regional	398
6. PROIECTELE DE DEZVOLTARE A INFRASTRUCTURI DE TRANSPORT	408
6.1 Dezvoltarea durabilă a infrastructurii de transport	409
6.2 Proiectele existente de dezvoltare a infrastructurii de transport din Transilvania	410
6.3 Proiecte propuse de dezvoltare a infrastructurii de transport din Transilvania	424
7. IMPACTUL DEZVOLTĂRII INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT ASUPRA TURISMULUI SI RECOMANDARI PRIVIND DEZVOLTAREA TURISMULUI DIN TRANSILVANIA	428
7.1 Factorii de risc ce ar putea influența dezvoltarea infrastructurii de transport și turismul din Transilvania	429
7.2 Atractivitatea turistică sub impactul schimbărilor posibile ale infrastructurii de transport	435
7.3 Circulația turistică și dispunerea orară a potențialelor zone emițătoare de turiști	438
7.4 Dispunerea orară a potențialelor zone emițătoare de turiști față de destinația Cluj-Napoca	444
7.5 Recomandări priviind dezvoltarea turismului sub impactul schimbărilor posibile ale infrastructurii de transport :	447
Concluzii	452
Bibliografie	
Lista tabelor si figurilor	
Anexe	

Cuvinte cheie: infrastuctură de transport, Transilvania, accesibilitate, atractivitate turistică, impact asupra turismului, zonă de influență, drumuri turistice

Teza de doctorat „Impactul dezvoltării infrastructurii de transport asupra turismului din Transilvania” se înscrie în vastul domeniu de cercetare al Geografiei Umane, respectiv al Geografiei Turismului și al Geografiei Transporturilor prin aspectele analizate ale infrastructurii de transport, ale potențialului turistic dar mai ales a relației transport-turism într-un teritoriu atât de vast cum este cel al Transilvaniei.

Scopul studiului de față este unul dublu: se încearcă, în primul rând, analiza și diagnoza gradului actual de dezvoltare al infrastructurii de transport și al turismului din Transilvania, iar în al doilea rând se încearcă prefigurarea impactului asupra turismului, având la bază direcțiile de dezvoltare ale infrastructurii de transport din România.

Problematicile abordate au la bază relația transport-turism care se remarcă printr-o direcție de interdependență dintre cele două componente, astfel că turismul nu poate fi practicat fără transport fie el de lungă sau scurtă durată sau distanță, în timp ce transportul s-a dezvoltat în mare parte datorită cererii și ofertei turistice. Rezultat al acestei relații este accesibilitatea geografică a unei destinații, care reprezintă un factor esențial în alegerea unei oferte turistice, sau putem spune că este un element cheie în cadrul atractivității turistice al unei destinații turistice.

Analiza acestor elemente s-a făcut după parcurgerea literaturii de specialitate, prin propunerea și folosirea unor noi modalități de cuantificare a atractivității turistice, care pune accent mult mai mare pe variabila de transport (accesibilitatea) indispensabilă fenomenului turistic, astfel încât rezultatele să zugrăvească stadiul actual de dezvoltare turismului și al infrastructurii de transport din Transilvania. Cuantificarea accesibilității și atractivității turistice în urma aplicării scenariilor de dezvoltare a infrastructurii de transport, au rolul de a analiza impoza centrală a studiului, privind impactul pe care îl va avea dezvoltarea infrastructurii de transport asupra turismului din Transilvania.

1. IMPORTANȚA CERCETĂRII RELAȚIEI TRANSPORT -TURISM

1.1 Motivația cercetării

Transportul este la nivel mondial unul dintre cele mai inovatoare sectoare economice , o parte integrantă a unui sistem turistic și a unui sector care se confruntă cu presiuni economice în creștere, de la marii furnizori de carburant și până la ecologiști și autoritățile care fac eforturi mari pentru a reduce emisiile globale de carbon. Modul în care sistemul global de transport răspunde la aceste provocări va determina capacitatea viitoare a sistemului de transport la nivel mondial pentru susținerea turismului, la nivelurile actuale în care funcționează.

Deși accesul la rețelele globale de transport este o condiție esențială pentru dezvoltare unor destinații, analiza sistemelor de transport și accesibilitatea unor destinații au fost în mare măsură ignorate în literatura de turism. Această teză are în principal rol identificării principalelor aspecte legate de accesibilitatea la infrastructura de transport, care stă la baza funcționării și dezvoltării unei destinații turistice.

Necesitatea acestui studiu îl constituie atât nevoia de a acoperi lipsa unor studii la nivel regional privind relația transport-turism dar și constituirea unui studiu util în viitor în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurilor de transport și al amenajărilor turistice.

Delimitarea arealului de studiu la provincia istorică „Transilvania” reprezintă o continuare a unor studii în domeniu efectuate în acest areal unic, prin personalitatea geografică, istorică și etno-culturală, care este de o mare importanță în turism.

Ipoteze formulate

Având în vedere că transportul este un element cheie în dezvoltarea unei destinații, s-a impus acordarea unei mai mari atenții asupra factorul de accesibilitate care este unul dintre criteriile de bază în alegerea unei destinații turistice.

Ipoteza de la care am pornit este aceea că accesibilitatea are valori egale cu potențialul turistic natural, antropoc și infrastructura turistică specifică, care sunt și ei factori elementari în determinare atractivității turistice a unui teritoriu.

Proiectele de infrastructură influențează direct gradul de accesibilitate și la rândul său atractivitatea turistică, așadar dezvoltarea infrastucturii va avea un impact asupra turismului din zona studiată. Analiza și prefigurarea acestuia asupra zonele turistice constituie încă o ipoteză de la care a pornit această cercetare.

1.2 Considerații generale legate de transport și turism

Circulația persoanelor, bunurilor și informațiile au fost întotdeauna componentele fundamentale ale societății umane. Procesele economice contemporane au fost însoțite de o semnificativă creșterea a mobilității și a nivelului mai ridicat de accesibilitate.

Sisteme și rețele de transport sunt de obicei reprezentate prin utilizarea rețelelor ca o analogie pentru structura lor și fluxurile existente. Rețelele de transport, la fel ca multe rețele, sunt cuprinse, în general, ca un set de locații și un set de legături care reprezintă conexiuni între aceste locații.

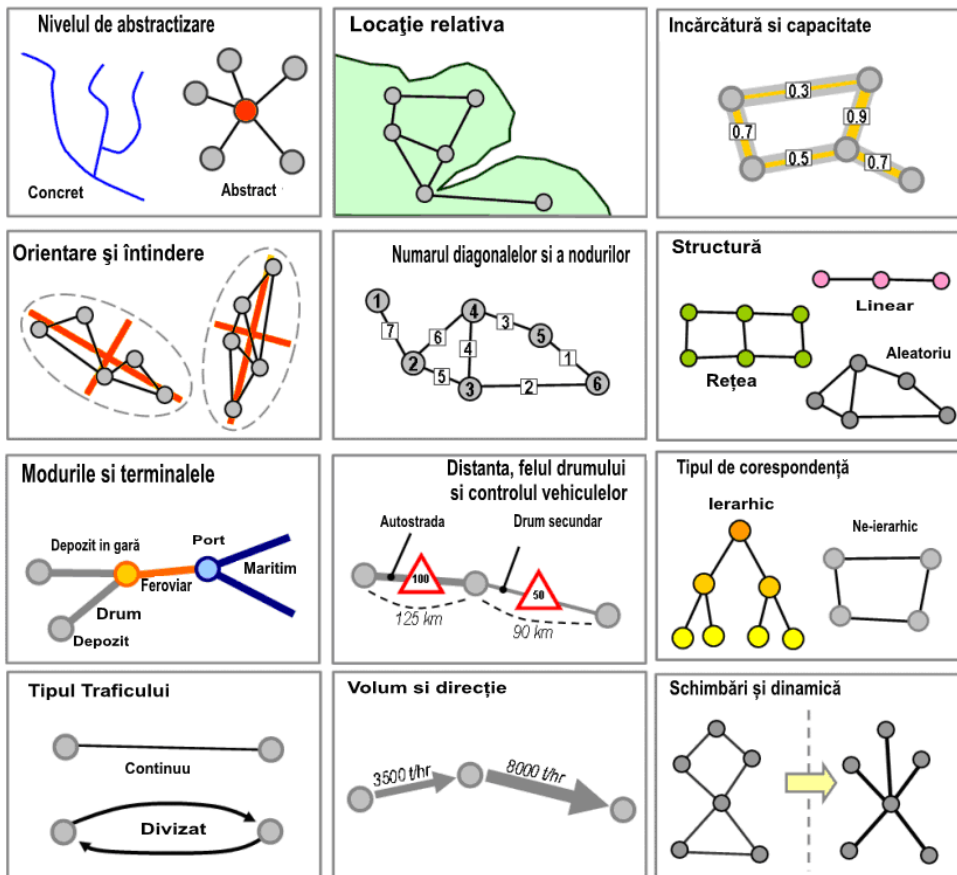


Fig. 5 – Tipologia rețelelor și a terminalelor de transport Sursa: adaptată după Rodrigue (2003)

Turismul

Turismul este călătoria cu scopul de a petrece timpul liber în mod agremental, de odihnă sau în scopul afacerilor. Organizația Mondială a Turismului definește turiștii ca oameni care sunt aflați în călătorie spre șederea în locuri în afara mediului lor obișnuit de mai mult de douăzeci și patru de ore și nu mai mult de un an consecutiv, pentru timpul liber, de afaceri și în alte scopuri și nu sunt legate de exercitarea unei activități remunerate în locul vizitat .

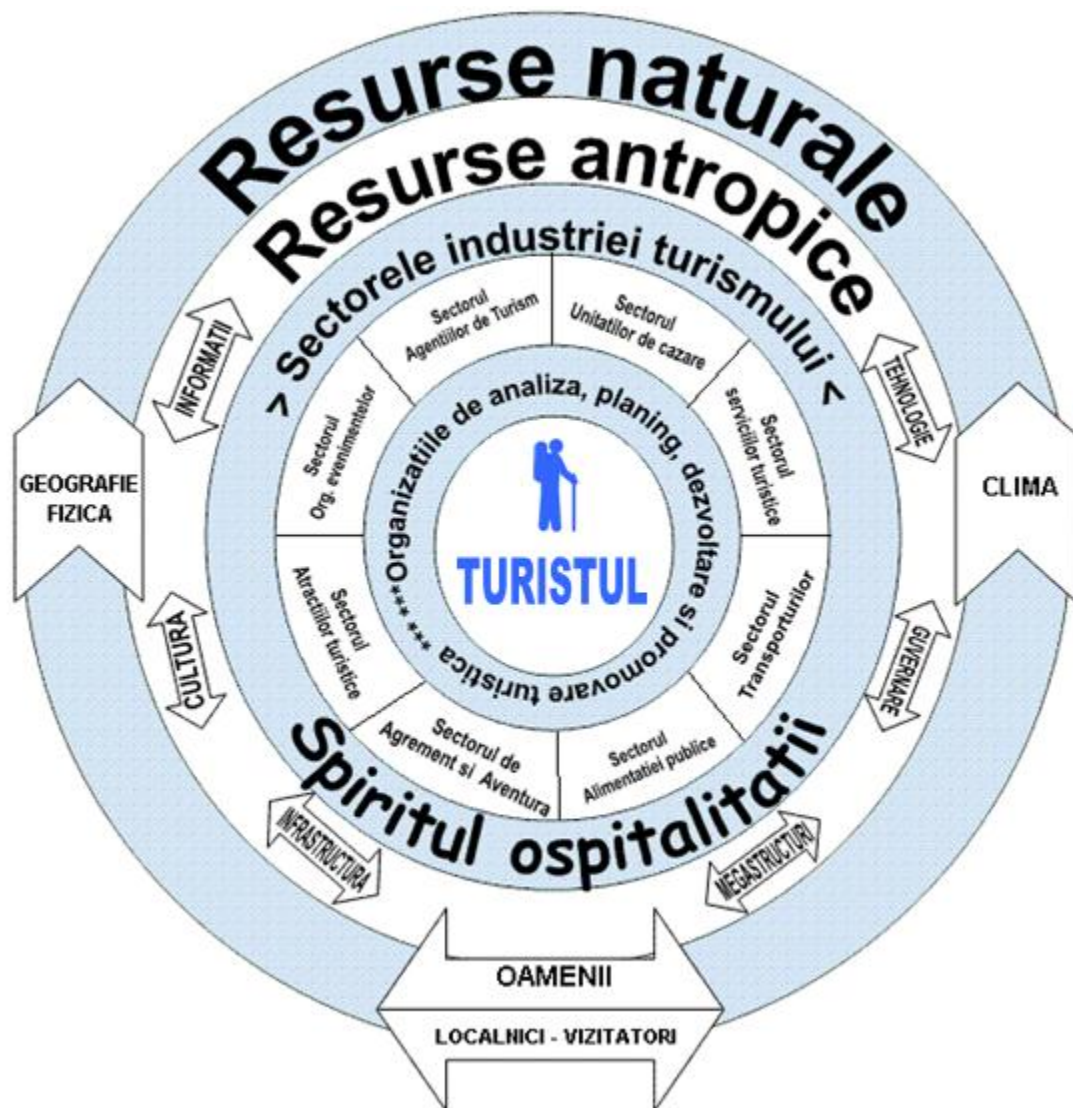


Figura 7 – Structura fenomenului turistic

Relația transport – turism

Structura și capacitatea sistemului de transport, influențele destinației, dezvoltarea într-un număr mare de moduri, inclusiv: capacitatea de a conecta destinații cu regiunile generatoare; numărul de vizitatori care pot fi transportați la destinație și la ce costuri, capacitatea sistemului de a transporta turiștii la atracțiile destinației în termen cât mai scurt și în zonele din apropiere, precum și capacitatea de a efectua transport de marfă și de combustibil, au dus la o dezvoltare cât mai complexă a infrastructurii.

Relația dintre transport și turism este exemplificată de cuvântul **călătorie**, în cercetarea ei, au fost emise diferite modele de analiză și prognozare a călătoriilor dintre care putem să enumerăm cei mai importanți patru pași : *generatorii călătoriei, alegerea destinației, modul de alegere și repartizarea rutei.*

- Relația din perspectiva istorică
- Din perspectiva cereri și a ofertei

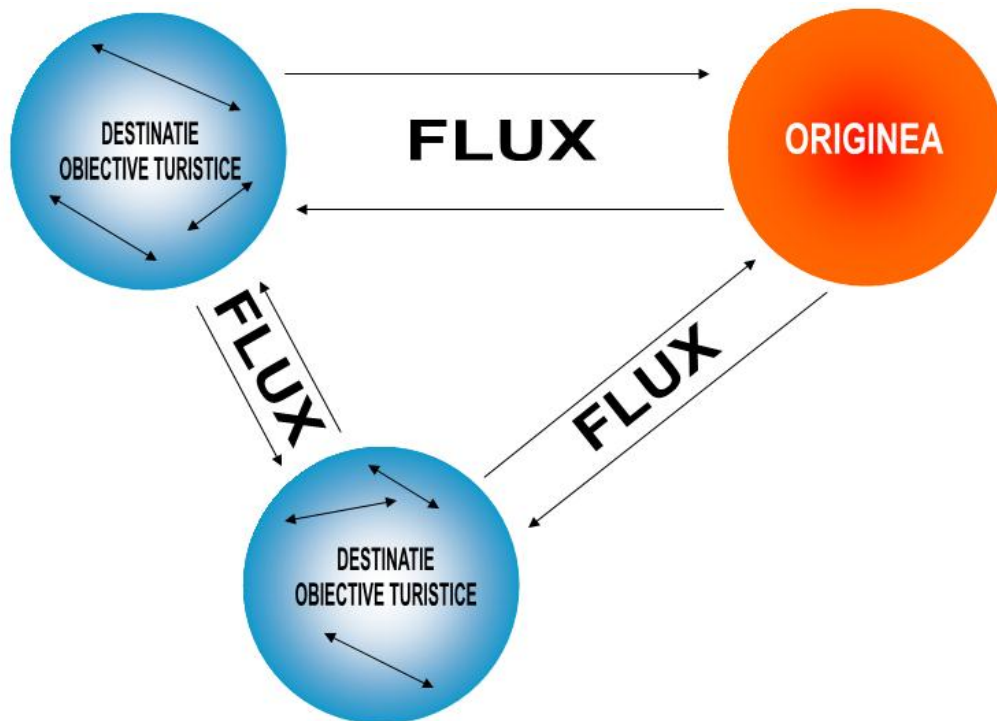


Figura 13 – Relația transport turism

Sursa: Adaptată după Duval T (2007)

Accesibilitatea unei destinații

Accesibilitatea este un element-cheie pentru o destinație și în geografie, în general deoarece este o expresie directă a mobilității, fie în termeni de oameni, de transport de marfă sau de informații. Aceasta, bine dezvoltată și sisteme eficiente de transport, oferă niveluri ridicate de accesibilitate, în timp ce, cele mai puțin dezvoltate au niveluri mai scăzute de accesibilitate.

Măsura cea mai de bază a accesibilității implică conectivitate la rețea în cazul în care o rețeaua este reprezentată ca o matrice de conectivitate, care exprimă conectivitatea de fiecare nod cu noduri sale adiacente.

Determinarea distanței de dezintegrare a fluxurilor turistice și prin care au reușit să determine caracteristicile de bază a cererii turistice în alegerea și lucru ce le-a dovedit că unele zone mai mici cu ofertă mai slabă aleg în majoritate destinații din apropiere și pe o durată mai scurtă de timp, în comparație cu celelate care aleg zone mai îndepărtate și o durată mai lungă. În urma aplicării acestui sistem, ei au dezvoltat modelul optimizat al spațiului în comparație cu timpul și au demonstrat că, călătoriile în scopuri turistice pe durata unei zile la distanțe mai mici sunt foarte multe, datorită gradului de accesibilitate mai ridicat, iar în partea opusă situându-se vacanțele care sunt la o distanță mai mare dar și pe o durată de timp mai mare.

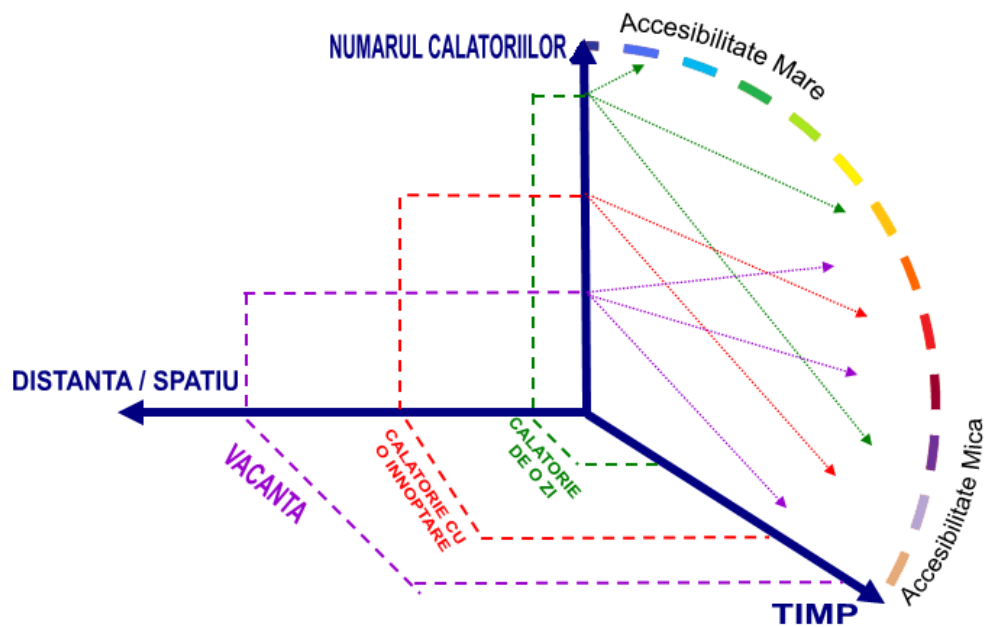


Figura 17 – Modelul optimizării spațiului și a timpului în contextul accesibilității

Sursa: Adaptată după Duval T (2007)

2. EVOLUȚIA TRANSPORTURILOR ȘI TURISMULUI ÎN TRANSILVANIA

2.2 Evoluția transporturilor în Transilvania

Toate civilizațiile avansate, de la cele mai vechi, au depins de drumuri, de mulțimea și starea lor și de aceea au fost nevoite să le acorde resurse și prioritate.

Drumurile din perioada Romană

Primele drumuri erau niște căi naturale din pământ bătătorit. Ideea amenajării lor și apoi transformarea ei într-o preocupare de prim ordin pentru crearea și întreținerea unui sistem rutier pare să fi fost preluată de către romani de la etrusci, ca atâtea altele din atributele civilizației lor viitoare. **Tipuri de drumuri.** Cunoaștem din documentele antice multe tipuri de *viae*, clasificarea tipologică de mai jos fiind menită să le prezinte pe cele mai des întâlnite.

-Drumuri de rang imperial (uneori numite *viae consulares*) legau orașe mari ale imperiului. Erau numite *viae munitae* atunci când erau pavate și prevăzute cu diverse amenajări.

-Drumuri de interes regional (*viae semitae, viae vicinales, viae agrariae, viae terranae*)

-Drumuri din interiorul orașelor (*viae urbicae*); acestea aveau și o construcție ușor diferită.

-Drumuri rurale, de cele mai multe ori nepavate, cu minime amenajări: *viae agrariae, rusticae, paganicae etc.*

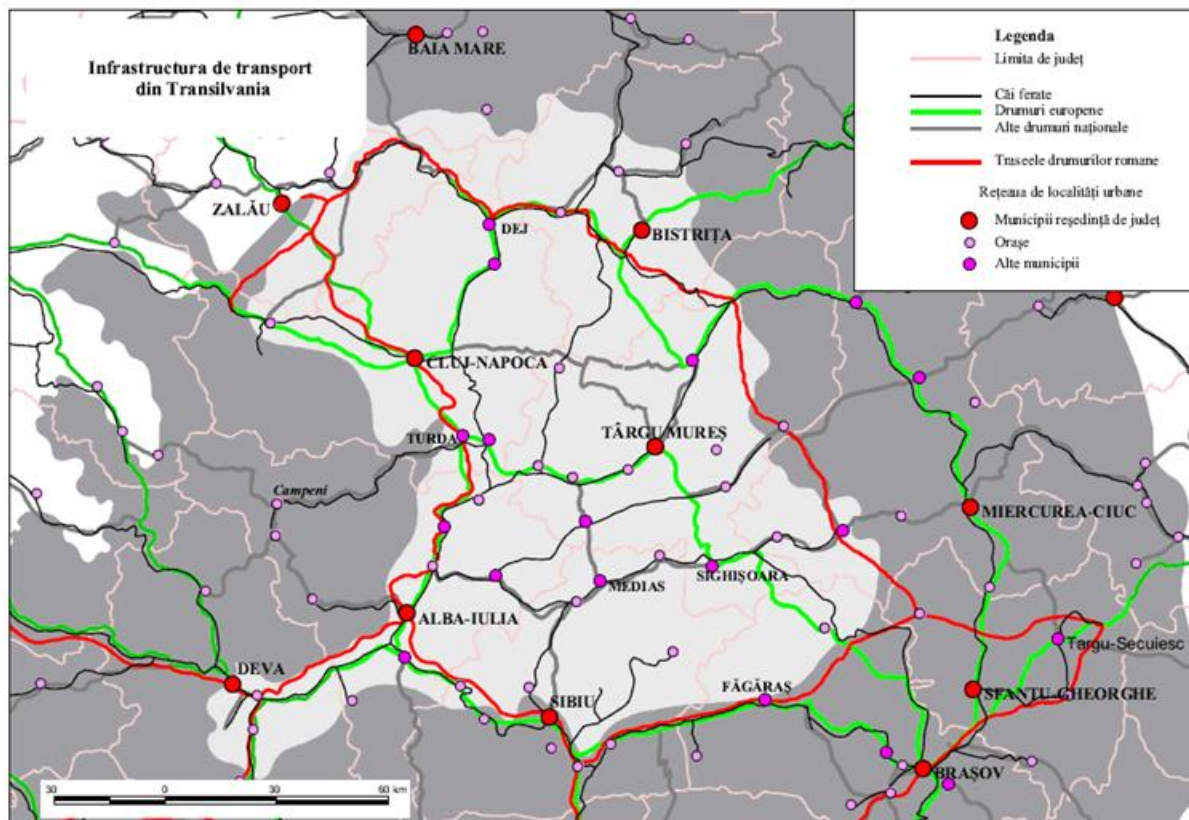


Figura 23 – Traseele rutelor romane și a drumurilor de azi în Transilvania

Evoluția transportului feroviar

Transportul feroviar este considerat revoluția tehnică în istoria omeniirii prin circulația bunurilor și a persoanelor prin schimburile economice care au dus la modificarea aspectelor culturale, sociale, politice și economice a unor zone care erau izolate în trecut și au facilitat schimburile între state. La baza dezvoltării liniilor ferate au stat liniile cu șine de lemn din secolul XVII-lea care funcționau în minele de cărbune din Anglia, Franța și Germania unde vagonetele încărcate foloseau tracțiunea oamenilor fie cea animală. În 1738 în Whitehaven a fost introdusă pentru prima dată șina de fier, în 1808 cea de fontă, iar în 1820 cea de oțel care se folosesc și în ziua de azi.

Transilvania care se afla pe teritoriul Imperiului Austro- Ungar a fost favorizată de dezvoltarea acestora și în scurt timp alte linii ferate date în folosință au fost Timișoara-Jimbolia – frontieră care făcea legătura cu Seghedin (Szeged) în data de 15 noiembrie 1857, linia Timișoara – Stamora Moravița spre Jasenevo (94,1 km) în 20 iulie 1858, dată după care se putea ajunge cu trenul de la Baziaș la Viena. Apariția prelungirii Oravița – Anina, Borș - Oradea precum și Curtici – Arad duc la o stagnare în construcția liniilor ferate de cca. 10 ani, perioadă după care se construiesc Arad – Alba Iulia (22 decembrie 1868), Vălcani – Periam (26 octombrie 1870), Simeria – Petroșani (28 august 1870), Oradea – Cluj Napoca (8 septembrie 1870). Dezvoltarea lor fiind concomitentă cu cea a industriei și a agriculturii fapt ce a dus la realizarea conexiunilor dinspre Câmpia de Vest și Transilvania pe Valea Mureșului și Crișul Repede și realizarea conexiunilor cu Muntenia pe rutele Oradea – Cluj Napoca – Mediaș - Brașov (în 1873) și Arad – Sibiu – Turnu Roșu (în 1892).

Evoluția transportului aerian

Evoluția transportului aerian în Transilvania este strâns legată de evoluția transportului aerian din Europa și România și care au debutat în primele decenii ale secolului XX.

Traficul de călători avea să apară odată cu înființarea ”companie franco-române de navigație aeriană” în anul 1920 de către Nicolae Titulescu și care deservea rutele Paris – București – Istanbul, ca în 1924 după cumpărarea de către francezi a tuturor acțiunilor companiei să introducă și primele zboruri interne de pasageri (București – Galați). Printre liniile de zbor efectuate în acea perioadă se numără : București - Turnu Severin – Timișoara, București – Sibiu – Arad, Cluj – Galați – Constanța, București – Cluj –Oradea – Budapesta etc. În 1936 (SARTA) lansează prima linie internațională București – Cluj – Praga. SARTA a fost desființată deoarece avea capital străin, iar locul ei a fost luat de către LARES (Liniile Aeriene Române sub Exploatarea Statului) care aveau să-și dezvolte repede liniile interne cât și externe, însă conform primelor statistici traficul de călători era mic, în 1938 atinge abia 12.000 de pasageri.

Odată cu înființarea Companiei de Transporturi Aeriene Române (TAROM) în 1954 se dezvoltă și primele curse regulate interne și se dezvoltă și aeroporturile din Transilvania : Cluj, Sibiu, Tg Mureș, Baia Mare, Satu Mare, Oradea , Arad, Timișoara și Caransebeș, care aveau legături internaționale prin București cu cursele efectuate de TAROM sau partenerii săi : AEROFLOT (a foste-i URSS), MALEV (Ungaria), CSA (a foste-i Cehoslovacii), BALKAN (Bulgaria), LOT (Polonia), AIR FRANCE (Franța), INTERFLUG (a foste-i R.D. Germană),), LUFTHANSA (R.F. Germană), ALITALIA (Italia), SWISSAIR (Elevetia), PANAM (SUA), SAS (Norvegia, Suedia și Danemarca)

În data de 11 septembrie 1933, Aeroportul Clujean a devenit aeroport internațional, primul zbor echilibrat fiind al Liniilor aeriene cehe CSA pe ruta Praga-Cluj-București. Aeroplanele folosite erau cu opt locuri, model Avia-Fokkers.

În anii ce au urmat au fost deschise rute noi, cum ar fi cea a Aeroflot pe ruta Moscova-Cluj-Praga, începând cu 15 noiembrie 1935 și operată cu avioane McDonnell Douglas model DC-2 cu 2 motoare și 14 locuri. Au fost deschise și zboruri interne, pe relațiile Cluj-Satu-Mare, Cernăuți-Cluj-Arad fiind folosite avioane Lockheed L-10 Electra (cu 10 locuri) și de Havilland Dragon Rapide (cu 5 locuri) .

Aeroortul Sibiu a fost inaugurat în 1943. Activitatea de zbor se desfășura pe o suprafață de 174 Ha, pe teren înierbat și situat la Vest de hotarul comunei Turnisor, zburându-se cu avioane aparținând companiei LARES de tip Looked pe rutele :

București–Sibiu-Arad și retur și București-Sibiu-Oradea și retur

Din 1944 s-au introdus cursele civile interne care legau Sibiu de București, Brașov, Deva, Oradea, Târgu-Mureș.



Figura 25 – Linile aeriene ale aeroporturilor din Transilvania în perioada Interbelică
Sursa : Adaptată după Pop P.Gr. (1984)

2.3 Evoluția turismului în Transilvania

Perioada antichității

Cea mai veche modalitate de valorificare a resurselor naturale în scopuri balneare dar și agrementale a fost cea a apelor termominerale, care au fost cunoscute și amenajate încă din perioada stăpânirii Daciei de către Imperiul Roman, 106-271 d.Ch. Aceștia au realizat terme, adeseori fastuase, unele comparativ cu stațiuni termale moderne cu amenajări ingenioase,

precum, Ad *Aqua Herculi Sacras ad Mediam* -Băile Herculane, *Germisara* (Thermae Dodonae) -Geoagiu Băi, *Aque-Călan* etc.

Perioada pseudo-turistică a evului mediu

În lume această perioadă se suprapune Evului Mediu timpuriu și mijlociu când perioada de glorie a turismului antic apune datorită fanatismului religios sau a deselor războaie între diferitele formațiuni statale.

Perioada turismului de anvergură

Acesta debutează la finalul Ev. Mediu când Renașterea și mariile descoperiri geografice largesc orizontul spiritual prin intensificarea călătoriilor și a schimburilor culturale.

Analiza apelor hidrominerale și termale scot în evidență mai multe izvoare precum cele de la Bazna, Moneasa, 1 Mai, Geoagiu-Băi, Borsec și Covasna și care intră în circuitul hasburgic de stabilimente de tipul sanatorii sau în unele dintre ele se încep amenajări complexe de tip stațiune toate acestea având ca motor de dezvoltare începutul revoluției industriale.

Creșterea intersului față de frumusețile naturii au dus la înființarea mai multor asociații de turism montan care au încurajat dezvoltarea turismului montan din M-ții Făgăraș, Cândrel, Șureanu, Bârsei, unde s-au construit primele refugii și cabane montane. În zona Sibiului la Paltiniș și în zona Munților Prahova-Bucegi se dezvoltă primele stațiuni montane și care au fost puse în valoare de deschiderea pasului Predeal. Perioadă cu o accentuată dezvoltarea unitară a infrastructurii turistice din arealul carpatin și nu numai, care a dus la dezvoltarea unui șir de stațiuni noi la Covasna, Malnaș, Zizin, Jigodin, Corund, Valea Vinului, Ocna Sibiului sau Ocna Mureșului alături de cele consacrate deja.



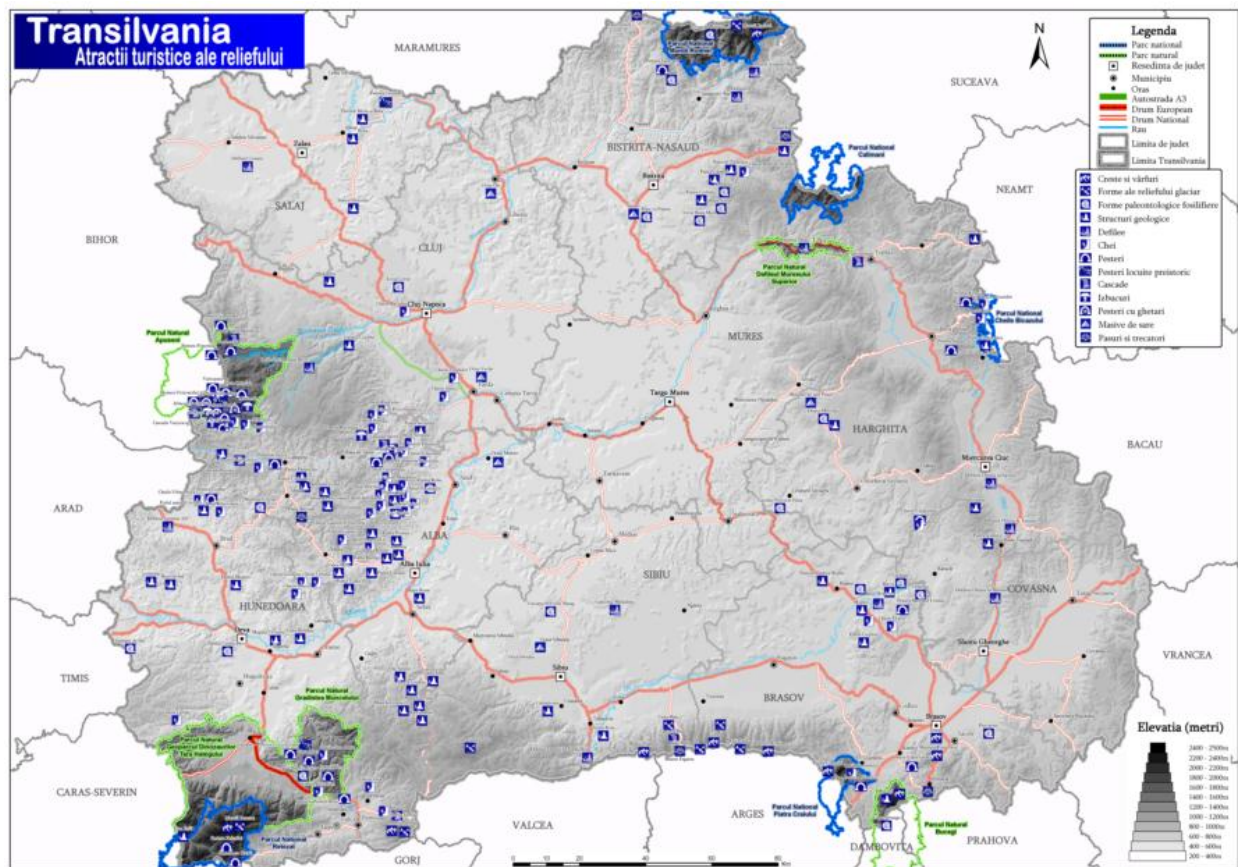
Figura 28 - Evoluția edificării stațiunilor balneo-turistice din România

Sursa : N. Ciangă & M. Oprea (2010)

3. POTENȚIALUL TURISTIC ȘI INFRASTRUCTURA TURISTICĂ SPECIFICĂ FACTORI MAJORI AI ATRACTIVITĂȚII TURISTICE A UNEI DESTINAȚII

3.1 Potențialul turistic natural al Transilvaniei

Reprezintă un factor de atractivitate esențial de a cărui existență se leagă principalele activități turistice active în special din zona montană și nu numai a Transilvaniei. Acesta la rândul său se poate clasifica în funcție de principalele componente ale spațiului geografic și au un aport diferit în atractivitatea generală a potențialului natural în funcție de valențe cantitative și calitative care le caracterizează.



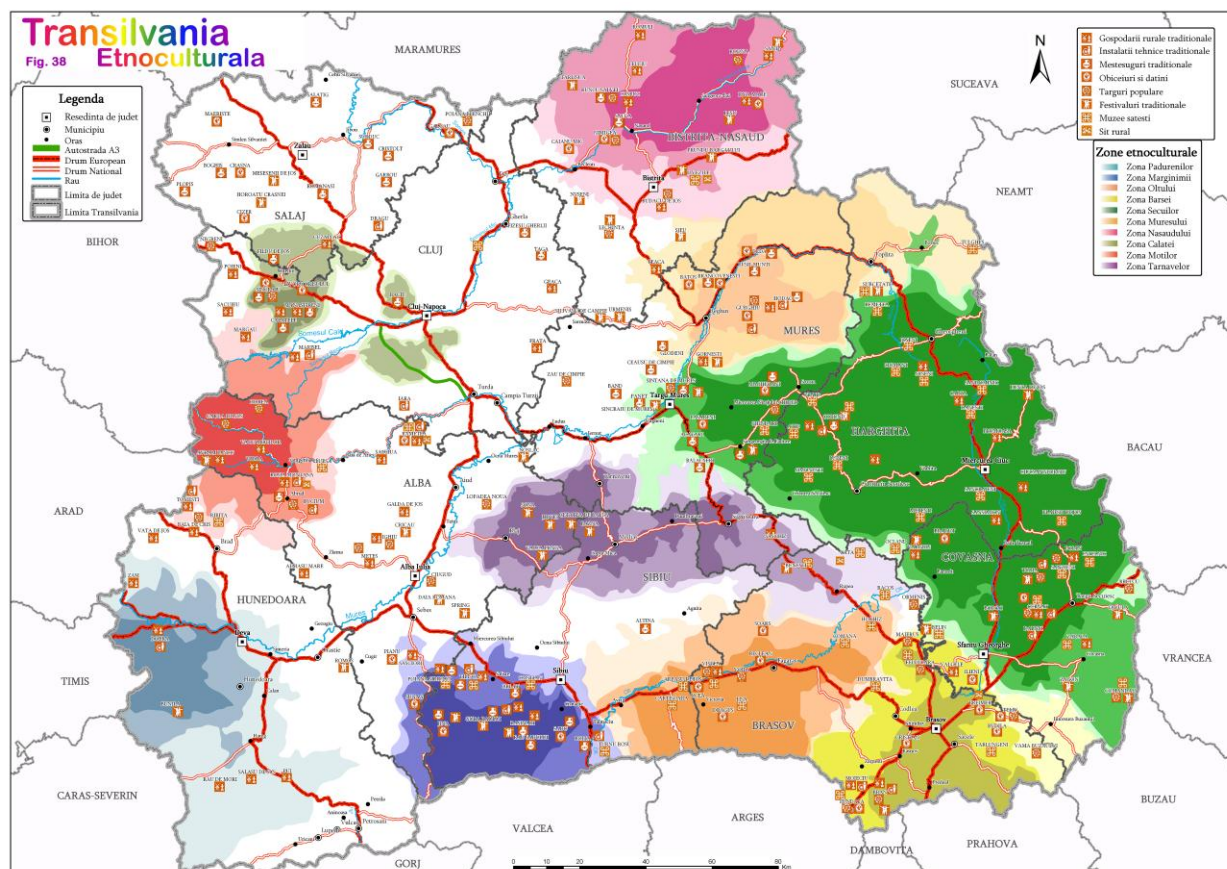
3.2 Potențialul turistic antropoc al Transilvaniei

Însumează toate monumentele și situ-urile arheologice; ansamblurile arhitectonice, urbanistice și memorialiste; monumentele de artă plastică, comemorativă și alte locuri istorice, parcuri și grădini. La această listă se pot adăuga muzeele și bibliotecile care au în componența lor obiecte de o valoare nestemată.

Cele mai reprezentative obiective turistice ale Transilvaniei sunt reprezentate de către **bisericile fortificate**, caracteristice mai ales sudului Transilvaniei și care au fost ridicate de

către comunitățile de sași, ale căror funcție era în special de apărare a satului și a marilor burguri care se aflau în vecinătate în caz de invazie, iar celalalt scop era cel ecumenic.

Aspectele culturale din lumea rurală se identifică prin modul în care se prezintă așezările umane și prin modul de organizare a gospodăriei țărănești. La nivelul teritoriului național dar și al Transilvaniei există forme și moduri diferite de manifestare, care diferă prin trăsături specifice de la o zonă etnografică la alta, incluzând mai multe componente majore care relevă memoria via a locurilor.



3.3 Infrastructura turistică specifică din Transilvaniei

Infrastructura turistică specifică cuprinde ansamblul unităților de cazare, de agrement, de cură, de alimentație sau de transport special turistic care au scopul de a satiface cererea turistică. Toate aceste amenajări turistice ocupă un loc important în turism în general deoarece polarizează fluxurile turistice de o intensitate variabilă care duc la formare unei „oferte turistice secundare” (O. Snak 1976) care de multe ori stă la baza alegerii unei destinații turistice.

Unitățile de cazare din Transilvania

Dezvoltarea bazei de cazare din Transilvania au fost influențate în special de condițiile istorice și social-economice care au un rol important în edificare amenajărilor turistice de-a lungul timpului.

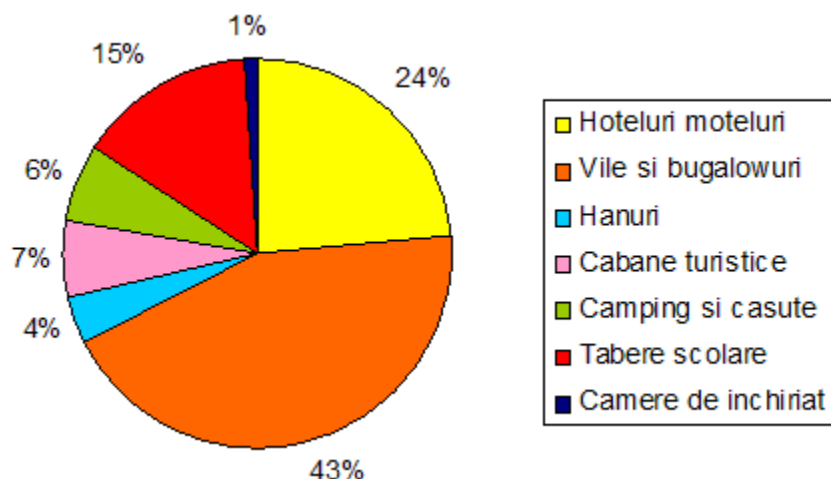


Figura 41. Transilvania – unități de cazare în %

Tabelul 5 – Evoluția unităților de cazare din Transilvania 1980-2011

Tip Unitati / Ani	1980	1989	diferenta 1980/1989	2002	diferenta 1989/2002	2011	diferenta 2002/2011
Hoteluri Moteluri	707	828	→ 17%	974	→ 17,6%	1592	→ 63%
Hostel si Hotel pt tineret	0	0	0	12	→ 120%	220	→ 1733%
Vile si bugalowuri	1531	1525	→ 0,2%	928	→ 39,3 %	632	→ 31,9%
Pensiuni turistice	0	0	0	492	→	2950	→ 499%
Pensiuni agroturistice	0	0	0	461	→	235	→ 52%
Popasuri turistice	0	0	0	11	→	61	→ 454%
Hanuri	105	134	→ 27,6%	16	→ 88%	0	→
Cabane turistice	200	229	→ 14,5%	140	→ 39%	178	→ 27,1%
Camping si casute	187	219	→ 17,2%	129	→ 41%	75	→ 41,8%
Tabere scolare	431	514	→ 19,2%	168	→ 68%	0	→
Camere de inchiriat	29	41	→ 41%	0	→	198	→
Sate de vacanta	0	0	0	1	→	14	→ 1300%
Spatii de cazare pe nave	0	0	0	6	→	26	→ 333%
Total	3190	3490	→ 9,4%	3338	→ 4,35%	6181	→ 85,1%

Tip Unitati / Ani	1980	1989	diferenta 1980/1989	2002	diferenta 1989/2002	2011	diferenta 2002/2011
Hoteluri Moteluri	146531	168895	→ 15%	163095	→ 0,50%	184606	→ 13,1%
Hostel si Hotel pt tine	0	0	0	305	→	11134	→ 3550%
Vile si bugalowuri	47491	49009	→ 3,2%	21253	→ 56,6%	15681	→ 26,20%
Pensiuni turistice	0	0	0	6974	→	51829	→ 643%
Pensiuni agroturistice	0	0	0	3623	→	2530	→ 30%
Popasuri turistice	0	0	0	785	→	2668	→ 239%
Hanuri	7208	8013	→ 11,1%	422	→ 94,7%	0	→
Cabane turistice	12651	12325	→ 2,5%	6176	→ 49,9%	2530	→ 59%
Camping si casute	53566	47121	→ 12%	34440	→ 26,9%	10883	→ 68,4%
Tabere scolare	100971	111882	→ 10,8%	34984	→ 68,7%	0	→
Camere de inchiriat	36014	21608	→ 40%	0	→	1817	→
Sate de vacanta	0	0	0	36	→	738	→ 1950%
Spatii de cazare pe n	0	0	0	503	→	449	→ 10,7%
TOTAL	404432	418853	→ 3,5%	272596	→ 34,9%	284865	→ 4,5%

Tabelul 6 – Dinamica numărului locurilor de cazare din Transilvania 1980-2011

Sursa date : Anuarul statistic 1993,2002 și mdr.ro

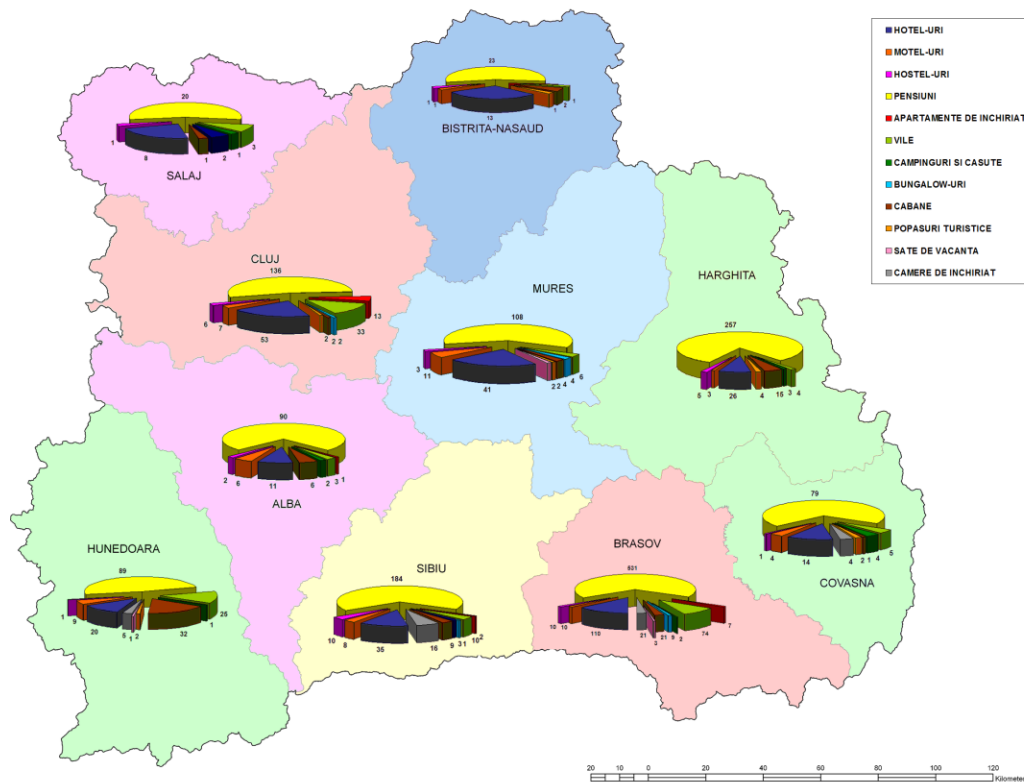


Figura 45 - Structura unităților de cazare la nivelul județelor Transilvaniei Sursa date : www.mdrt.ro

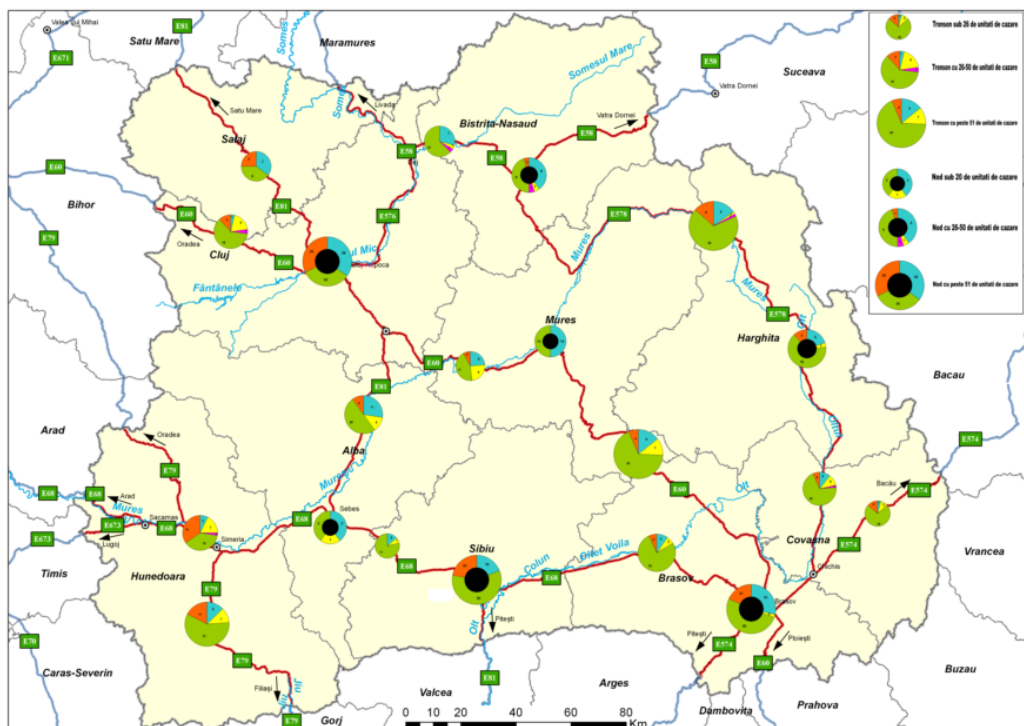


Figura 61 - Unitățile de cazare pe principalele tronsoane de drum

Datorită structurii geologice complexe a teritoriului României, țara noastră dispune de rezerve foarte mari de ape minerale aparținând tuturor categoriilor recunoscute de Organizația Mondială a Sănătății (ape oligometalice, alcaline, alcalino-teroase, cloruratesodice, iodurate, sulfuroase, feruginoase, arseniacale, carbogazoase, radioactive). Acest lucru a favorizat apariția unităților de tratament balnear și de recuperare în special în spațiul carpatic.

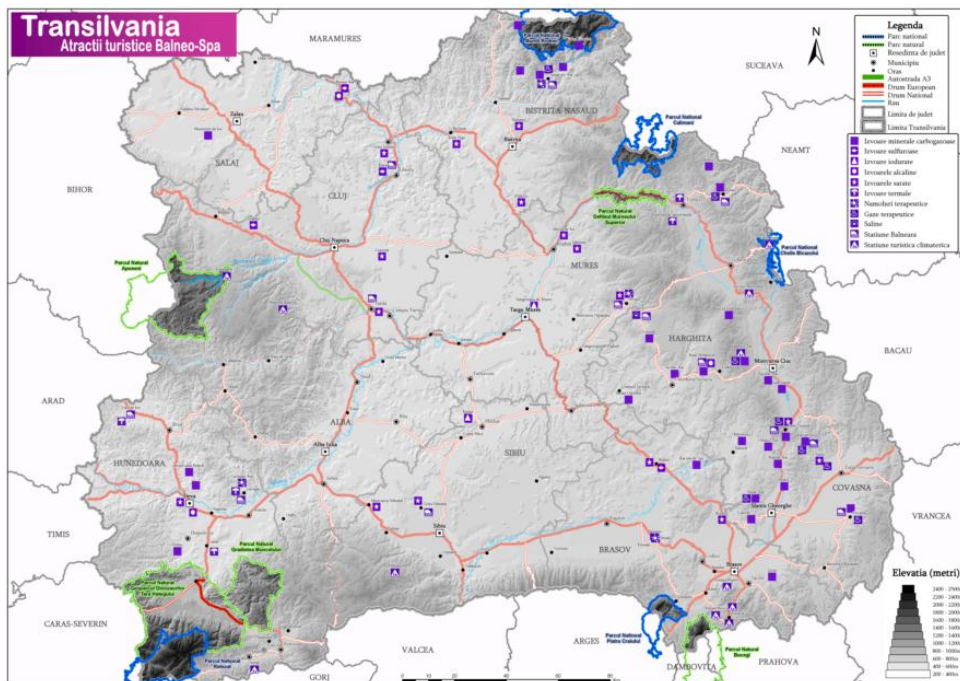


Figura 55 - Unitățile balneare, de tratament și relaxare din Transilvania

La fel de importantă ca și celelalte componente de mai sus și infrastructura specifică de agrement este un factor important în alegerea unei posibile destinații de vacanță.

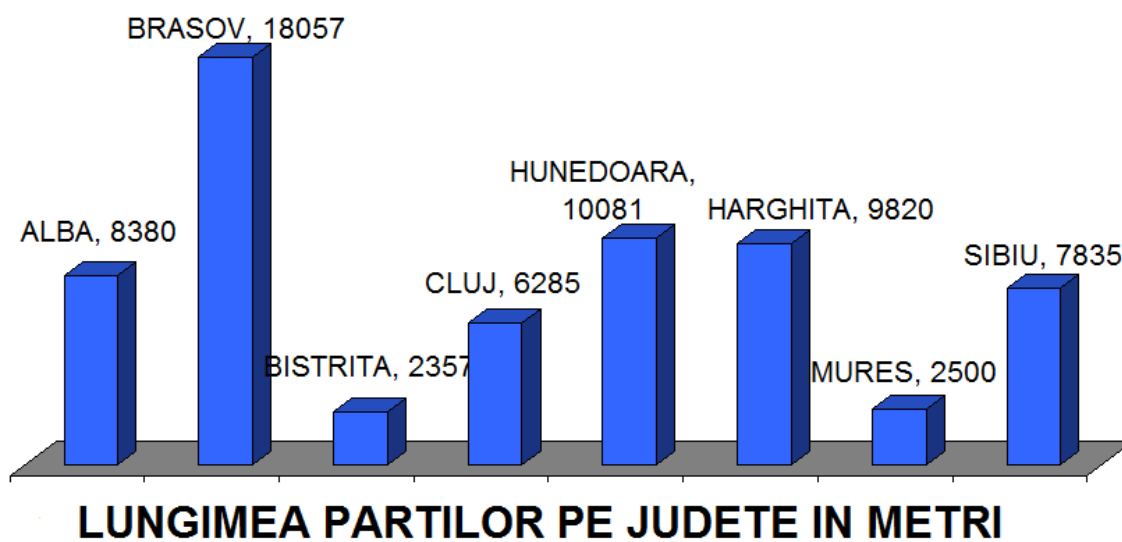


Figura 59 - Lungimea pârtilor la nivelul județelor

4. TRANSPORTUL ELEMENT CHEIE ÎN DETERMINAREA ATRACTIVITĂȚII TURISTICE A UNEI DESTINAȚII

Rețeaua este componenta esențială a sistemului de transport și de aceea este necesară o abordare detaliată a caracterelor sale printr-o tipologie a rețelilor precum și a individualizării fiecărui tip de rețea.

4.1 Infrastructura de transport din Transilvania

4.1.1 Transporturile rutiere

Infrastructura rutieră din Transilvania este dezvoltată din punct de vedere teritorial ajungând până în cele mai greu accesibile zone. Ea este structurată începând de la nivelul European prin Drumurile Europene care la nivel național suprapun traseul Drumurilor Naționale care reprezintă sistemul de bază al transportului rutier național și din care se desprind Drumurile Naționale Secundare, Județene și Comunale.

Media densității drumurilor publice din Transilvania este de **33,81** km pe 100 de km², la nivel județean evidențiindu-se județele Hunedoara cu 45 km/100km², Alba cu 42,8km/100km² și Sălaj cu 40,9km/100km² la o mică distanță fiind județul Cluj cu o densitate de 39,5km/100km². La polul opus cu valori sub media transilvană sunt județele Mureș cu 31,2km/100km², Brașov cu 29,7km/100km² date furnizate de către Direcțiile Regionale de Drumuri și Poduri la nivelul anului 2008 (când încă nu era finalizată porțiunea de Autostradă dintre Turda și Gilău).



Rețeaua de drumuri din Transilvania

4.1.2 Clasificare nodurilor rutiere și traficul mediu anual

Clasificare nodurilor rutiere

Nodurile rutiere reprezintă locul de întâlnire a două sau mai multe drumuri și care rezează locul de intersecție a fluxurilor de turism. Datorită traficului și importanța pe care o au drumurile la nivel național și european ele au fost clasificate și punctate în ordine crescătoare. Drumurile județene au fost punctate cu un singur punct, cele naționale cu două, cele europene cu trei și autostrazile cu patru puncte.

Tabelul 10 - Principale noduri rutiere din Transilvania

NR CRT	LOCALITATE	INTERSECȚIE DE				TOTAL PUNCTAJ
		A3	DE	DN	DJ	
1	TURDA	1	2	1	3	15
2	BRAȘOV	0	3	1	4	15
3	CLUJ NAPOCA	0	3	0	4	13
4	DEJ	0	2	0	5	11
5	REGHIN	0	1	2	4	11
6	MIERCUREA CIUC	0	1	2	3	10
7	SEBEȘ	0	2	1	2	10
8	SIBIU	0	1	1	5	10

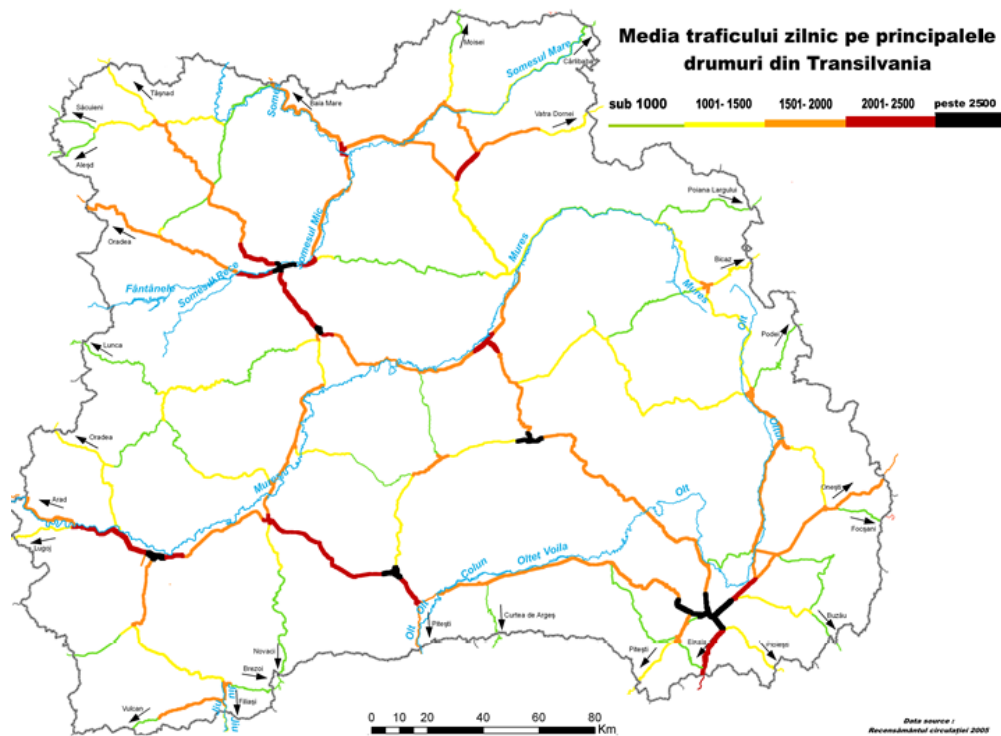


Figura 81 - Media traficului zilnic pe principalele drumuri din Transilvania Sursa date : CESTRIN

4.1.3 Transporturile feroviare

Trenul, unul dintre cele mai populare mijloace de transport în perioada comunistă a avut o rețea vastă de căi ferate care ajungeau aproape în fiecare oraș al țării. Modernizarea infrastructurii s-a făcut treptat concomitent cu noile edificări ale tehnicii prin introducerea liniilor electificate și dublarea unor sensuri care aveau un trafic mai mare.

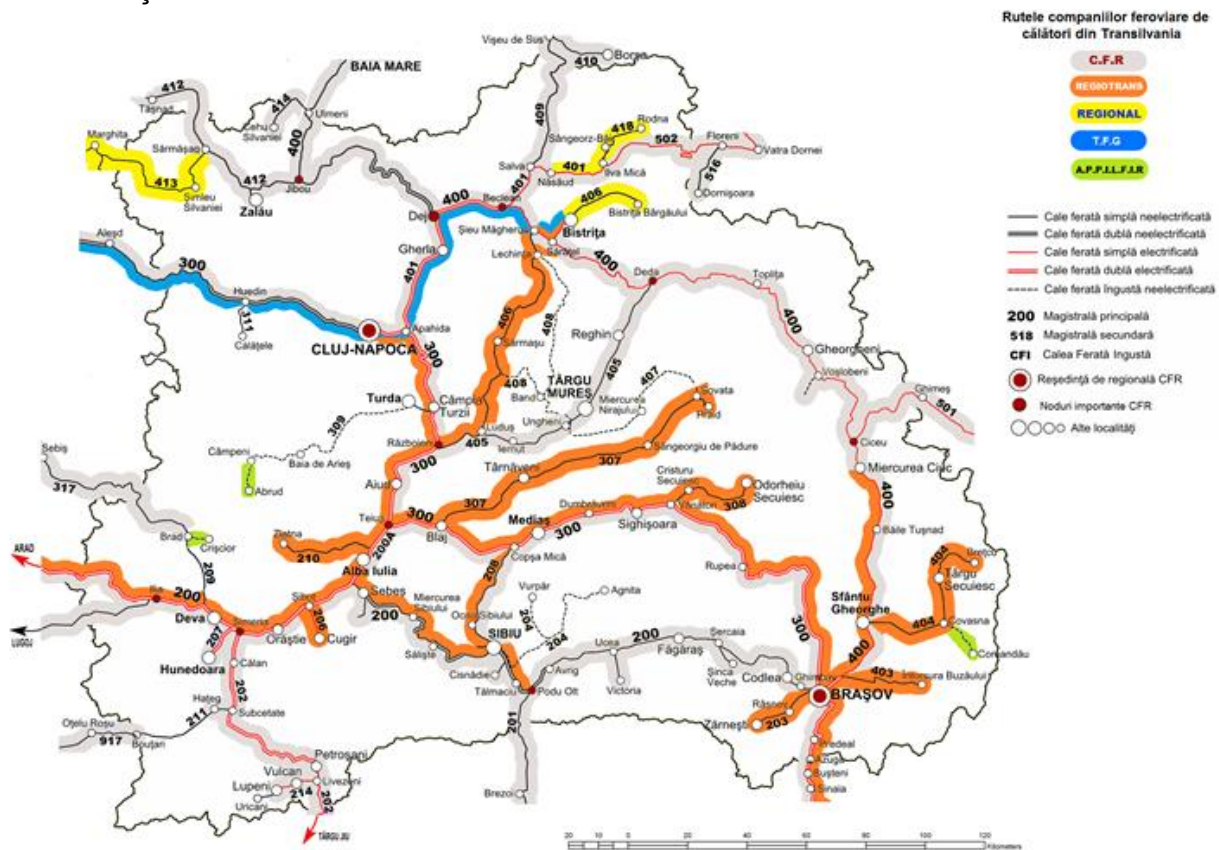


Figura 84 - Rutele principalelor operatori de transport feroviar din Transilvania

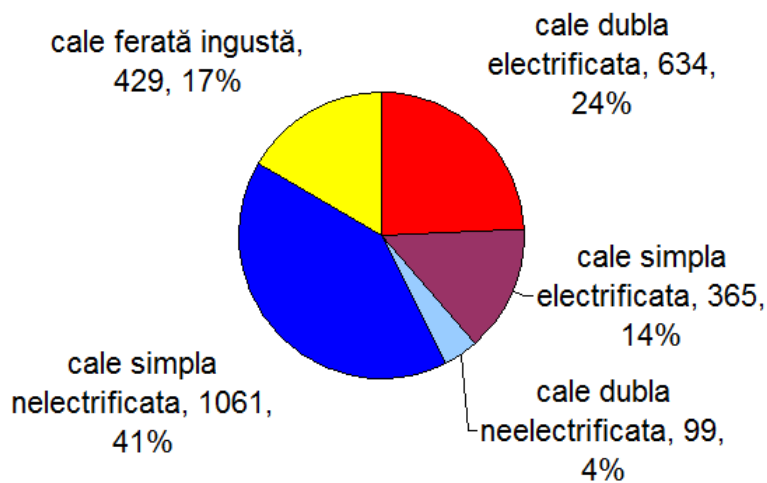


Figura 83 - Graficul liniilor feroviare din Transilvania

4.1.4 Transporturile aeriene

Transportul aerian a fost și este modul de transport cel mai rapid și sigur, care a favorizat extinderea legăturilor socio-economice a multor areale din întreaga lume. Cele mai importante porți de intrare în Transilvania sunt la Cluj-Napoca, Târgu-Mureș și Sibiu.

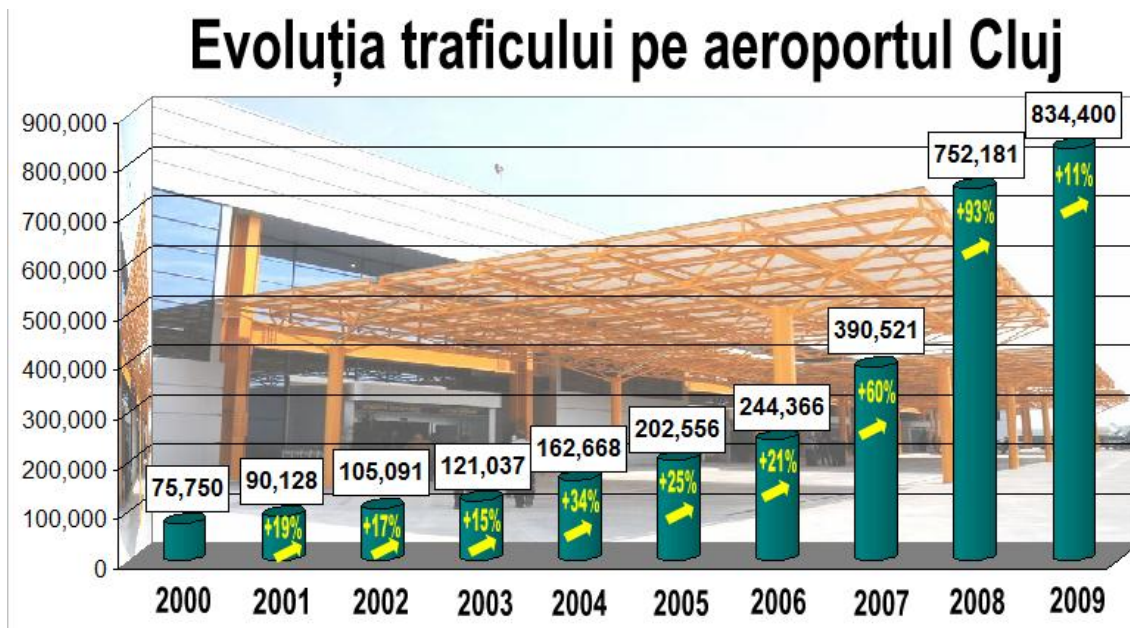


Figura 89 - Evoluția traficului pe aeroportul Cluj între 2000 și 2009 Sursă date : Aeroport Cluj



Destinațiile aeroportului din Cluj

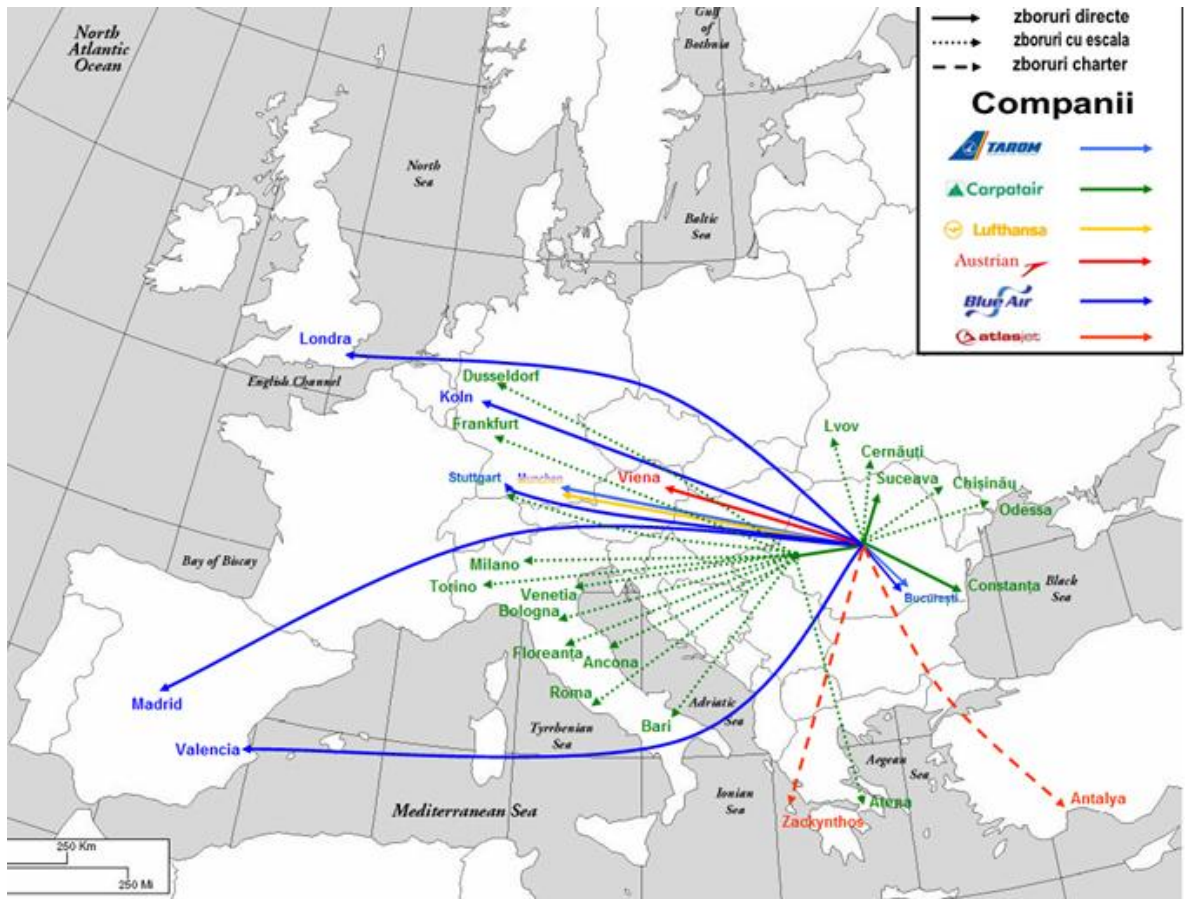


Figura 99 - Destinațiile aeroportului Sibiu

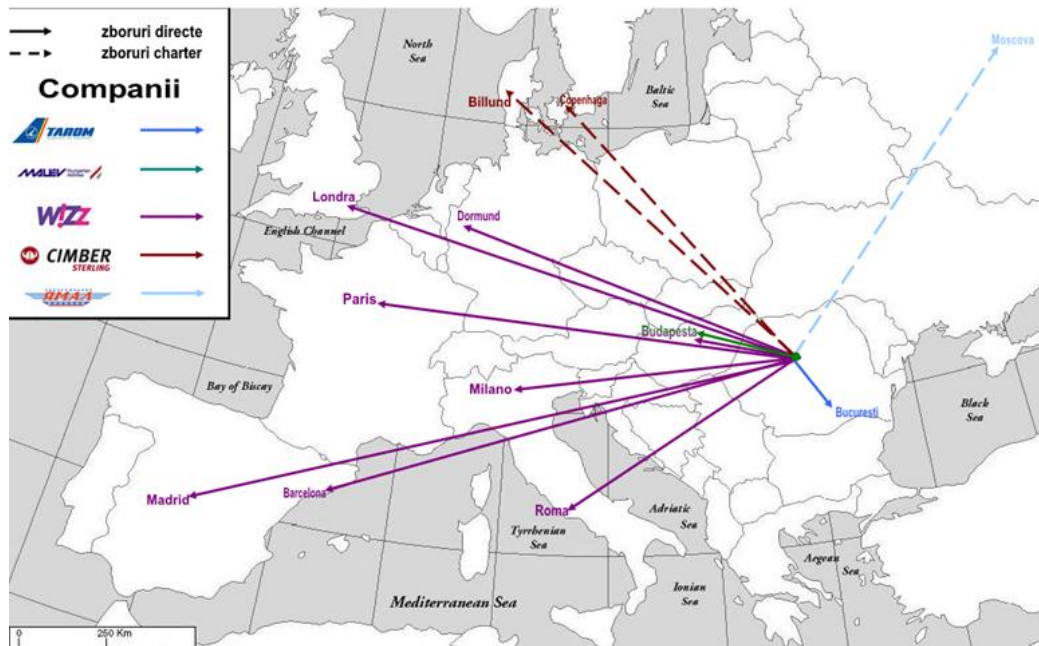


Figura 101 - Destinațiile aeroportului Tg Mureș

4.2 Determinarea accesibilității U.A.T.-urilor la rețelele de transport

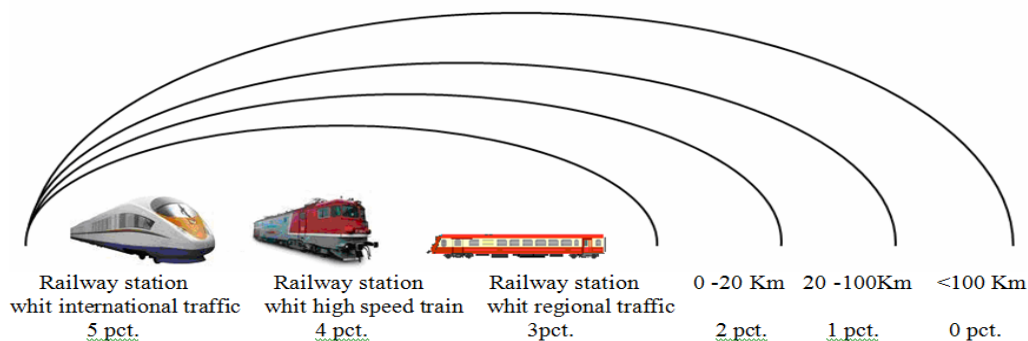
O premisă importantă pentru dezvoltarea turismului este asigurarea accesului spre obiectivele și zonele de importanță turistică. România și implicit Transilvania pierde anual milioane de turiști români și străini din cauza proastei infrastructuri de transport.

Metodologia cuantificării accesibilității

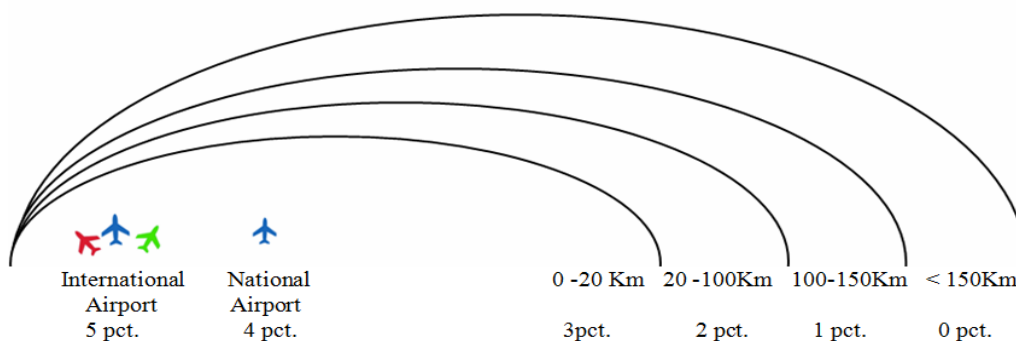
Metodologie bonitare acces la căi rutiere

Drumuri	Locație	Distanță	Points
	Amplasament față de un Drum Județean	0 la 5 km	1 punct
	Amplasament față de un Drum Național	0 la 20 km	2 puncte
		20 la 50 km	1 punct
	Amplasament față de un Drum European	0 la 20 km	2 puncte
		20 la 50 km	1 puncte
	Amplasament față de un Drum Expres	0 la 20 km	2 puncte
		20 la 50 km	1 punct
	Amplasament față de Autostradă	0 la 20 km	3 puncte
		20 la 50 km	2 puncte
		50 la 150 km	1 punct

Metodologia de bonitare acces la căi ferate



Metodologia de bonitare acces la căile aeriene



Astfel calcularea valorii totale a accesibilității; am calculat suma dintre valorile accesibilității rutiere, feroviare, aeriene și navale folosind formula de mai jos :

$$VA = \sum Ar + \sum Af + \sum Aa + \sum An$$

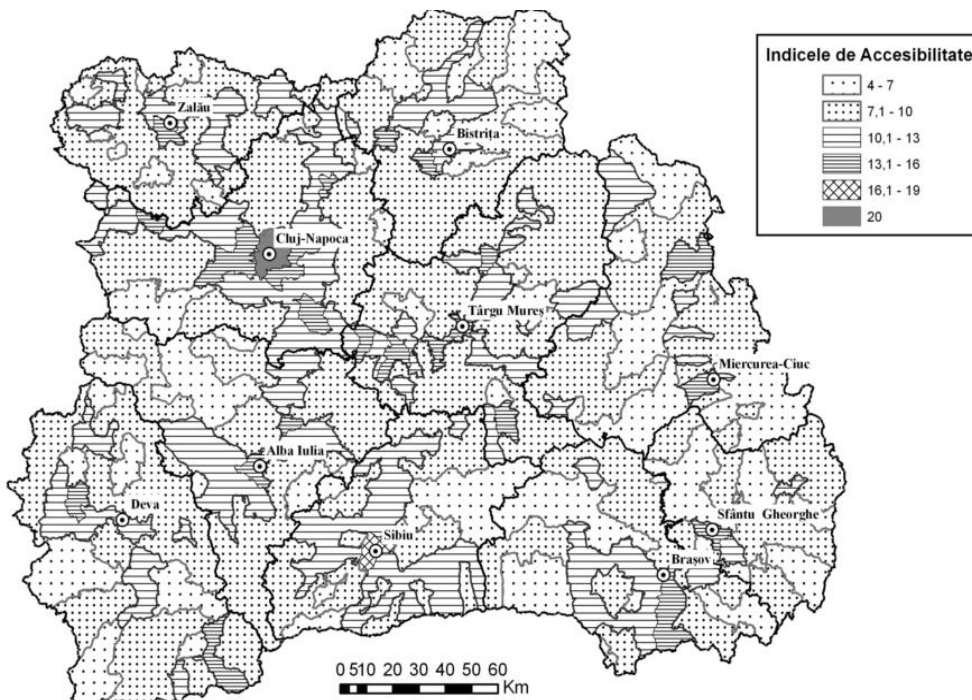


Figura 105 – Accesibilitatea la nivelul U.A.T-urilor din Transilvania



Figura 106 - Aria de influență a aeroporturilor în Transilvania

5.1 Metodologia cuantificării atractivității

Cuantificarea în urma evaluării atractivității potențialului turistic al unui teritoriu rămâne o sarcină foarte dificilă prin prisma complexității sale, fie prin importanța ierarhizării elementelor care îl compun sau a numărului de criterii care au fost luate în calcul pentru aprecierea ei.

Față de celelalte studii premergătoare s-a considerat primordial acordarea o mai mare atenție asupra factorul de accesibilitate care este unul dintre criteriile de bază în alegerea unei destinații turistice

CRIERII DE BAZĂ	VALOARE ATRIBUITĂ %	SUBCRITERII
A. POTENȚIAL NATURAL	25%	Peisajul Relieful Clima și factorii climatici Rețeaua hidrografică Fauna și Flora Factori terapeutici naturale
B. POTENȚIAL ATROPIC	25%	Vestigii arheologice Valori cultural-istorice Valori religioase Valori muzeale Valori etnografice Valori cultural-artistice
C. INFRASTRUCTURĂ SPECIFICĂ TURISTICĂ	25%	Structurile de cazare Structurile de alimentație Structuri pt evenimente Structuri de tratament Structuri de agrement
D. ACCESIBILITATEA	25%	Accesibilitatea rutieră Accesibilitatea feroviară Accesibilitate maritimă Accesibilitate aeriană
PUNCTAJ TOTAL	100% =>	ATRACTIVITATEA TURISTICĂ

Figura 107 – Metodologie cuantificarea atractivității turistice

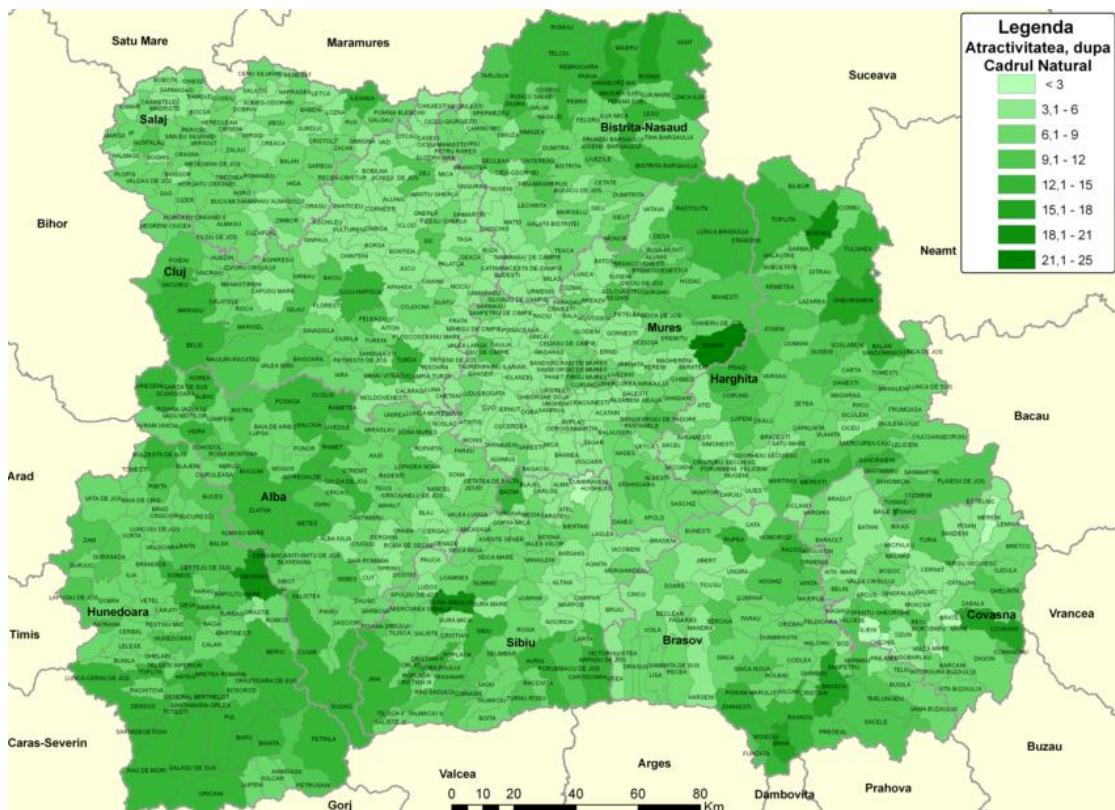


Figura 169 - Valorile cadrului natural la nivelul Transilvaniei

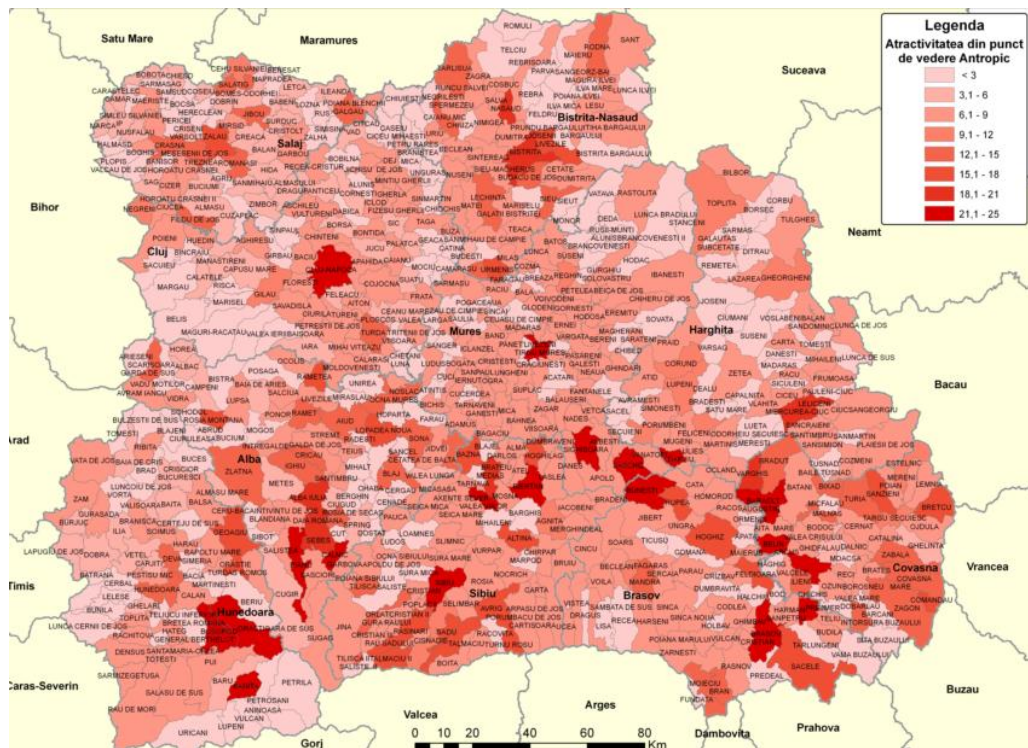


Figura 171 - Valorile cadrului antropic la nivelul Transilvaniei

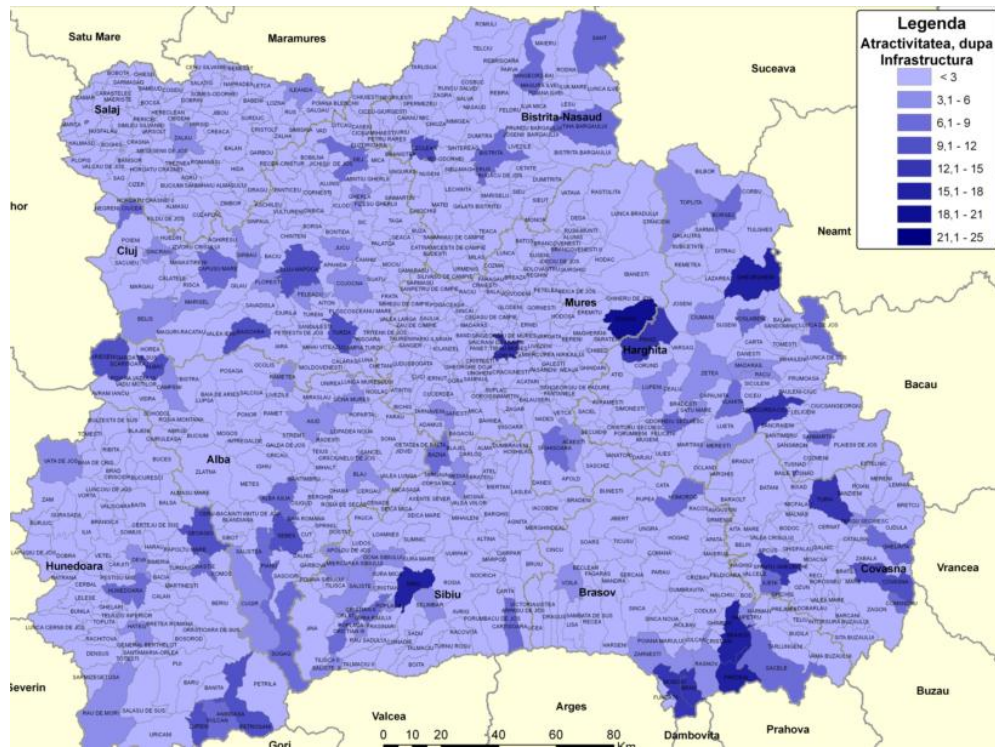


Figura 173 - Valorile infrastructurii turistice specifice la nivelul Transilvaniei

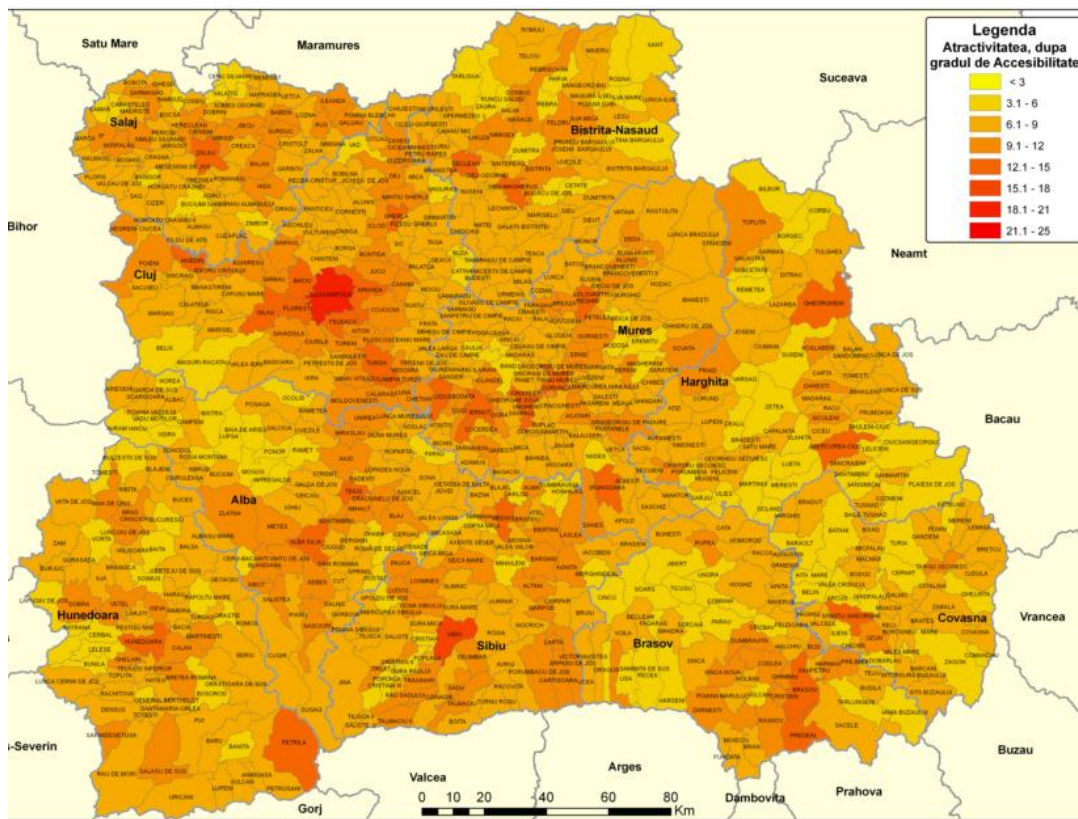


Figura 175 - Valorile accesibilității la nivelul Transilvaniei

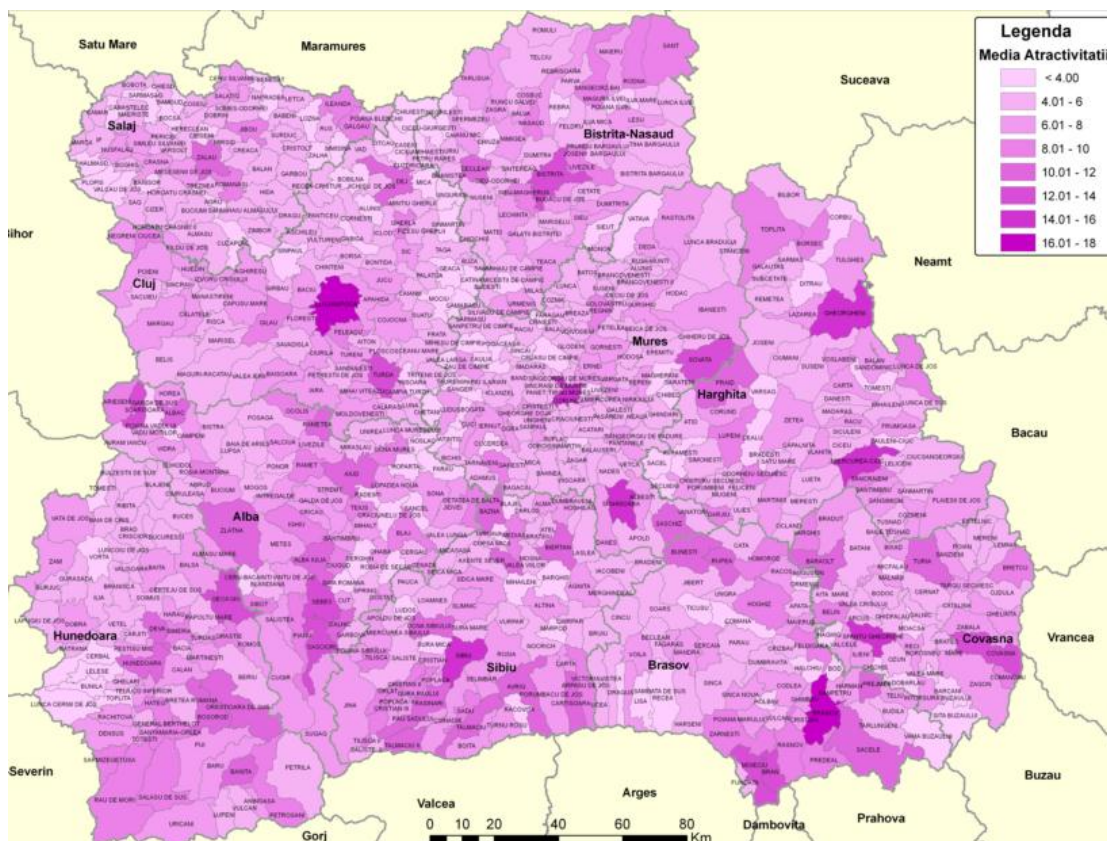


Figura 177 - Valorile atractivității turistice la nivelul Transilvaniei

6.2 Proiectele existente de dezvoltare a infrastructurii de transport din Transilvania

Transportul rutier din Transilvania va trebui să beneficieze până în anul 2020 de o infrastructură modernă, capabilă să preia un trafic în creștere rapidă, să asigure premisele pentru dezvoltarea economică și socială a tuturor zonelor regiunii și să contribuie la diminuarea efectelor negative ale transportului asupra mediului înconjurător.

Principalele proiecte naționale care vizează infrastructura de transport din acest areal sunt :

- Autostrada A3 București – Borș (sect. Predeal – Surplacu de Barcău)
- Autostrada A1 București – Nădlac (sect. Turnu Roșu – Făget)
- Autostrada A4 Târgu-Mureș – Iași (sect. Târgu-Mureș – Tulgheș)
- Drum expres R2 Zalău – Baia-Mare (sect. Zalău – Cehu-Silvaniei)
- Drum expres R4 Turda - Sebeș
- Drum expres R5 Sibiu – Făgăraș
- Drum expres R9 Gilău – Dej
- Coridorul IV – feroviar Ilia – Predeal

➤ Aeroportul Brașov



Figura 181 – Rețeaua de drumuri rapide proiectate în Transilvania

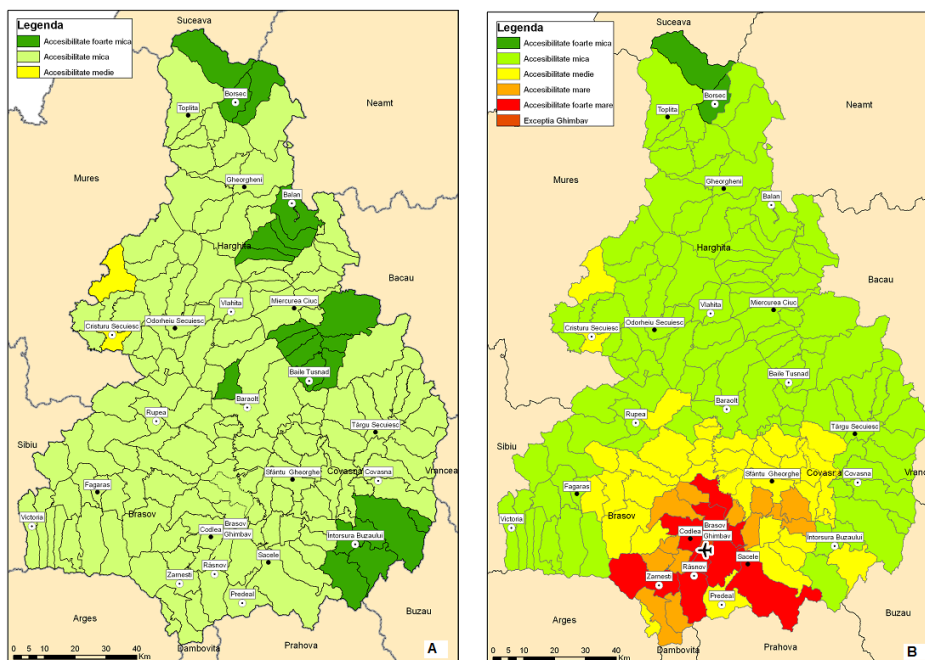


Figura 183 - Accesibilitatea actuală (A) și după construcția viitorului Aeroport Brașov (B)

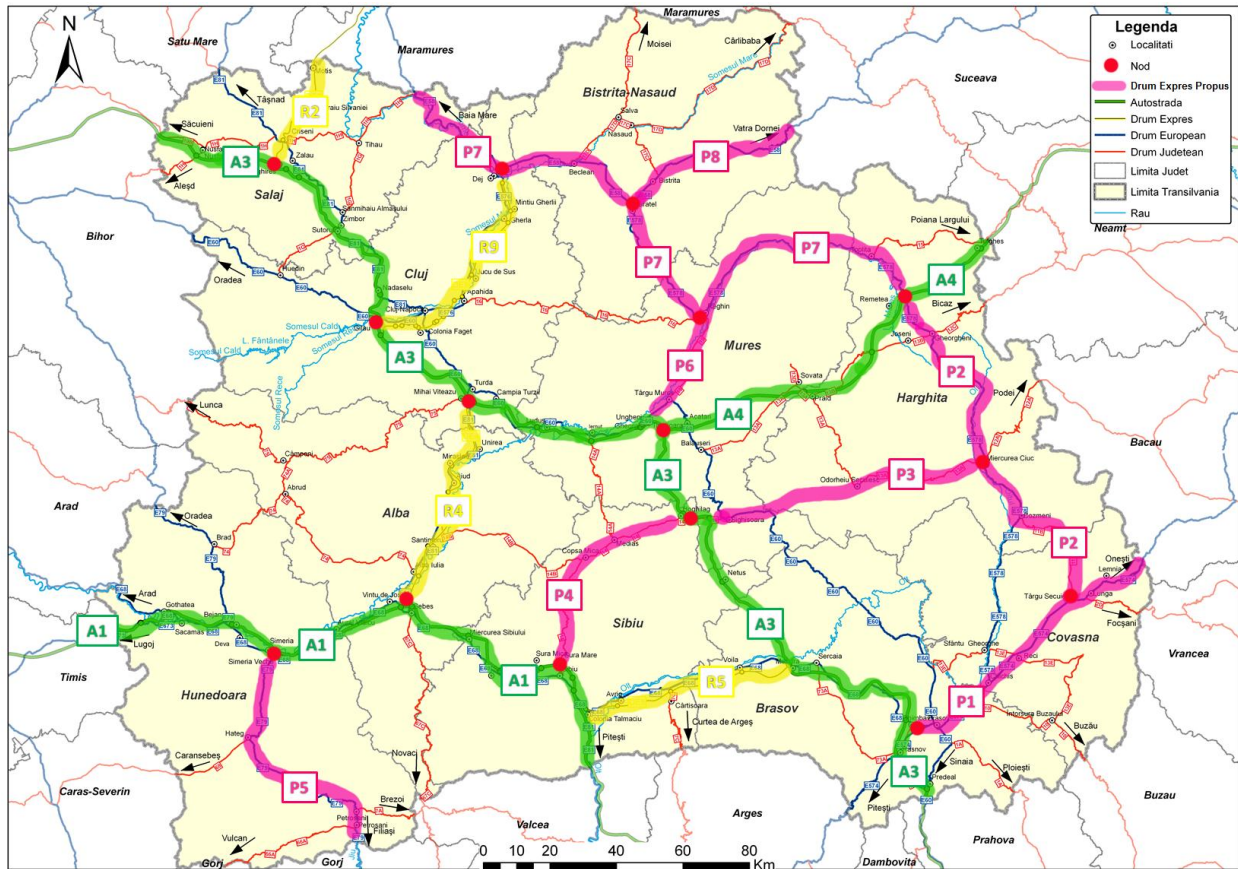


Figura 185 - Direcțiile de dezvoltare a rețelei de drumuri rapide din Transilvania

7. IMPACTUL DEZVOLTĂRII INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT ASUPRA TURISMULUI ȘI RECOMANDĂRI PRIVIND DEZVOLTAREA TURISMULUI DIN TRANSILVANIA

7.2 Atractivitatea turistică sub impactul schimbărilor posibile ale infrastructurii de transport

Odată cu finalizarea noilor proiecte de infrastructură din Transilvania se va schimba și indicele de accesibilitate și respectiv și coeficientul de atractivitate al multor zone, unele dintre ele vor fi afectate mai mult, altele mai puțin sau chiar deloc, acest lucru având un aspect negativ asupra turismului. Printre cele afectate pozitiv aș dori să enumăr localitățile din județul Brașov care vor avea o creștere mare a accesibilității și a atractivității mai ales datorită construirii noului aeroport cât și a autostrăzii A3 sau a drumului expres Făgăraș și Sibiu și care le afectează direct: cum ar fi Bod, Brașov, Codlea, Făgăraș, Harseni și Șercaia. Dar și cele care sunt afectate mai puțin cum ar fi Alba Iulia, Teiuș și Vințu de Jos din județul Alba, Cristian, Mândra, Poiana Mărului, Predeal, Recea, Sâmbăta de Sus, Soarș sau Voila din Brașov sau cele din Sibiu: Boița, Sadu, Șelimbăr sau Tâlmăciu. Un număr de 46 de U.A.T-uri vor avea impact pozitiv și o creștere a accesibilității cu patru puncte și printre acestea aș enumera Sebeș, Ghimbav,

Homorod, Prejmer, Rupea, Zărnești, Ilieni, Orăștie, Crasna, Zalău, Avrig sau Sibiu. Cele care sunt afectate negativ sunt în număr de 110 și sunt în special din județele Bistrița-Năsăud și zona montană a județului Alba.

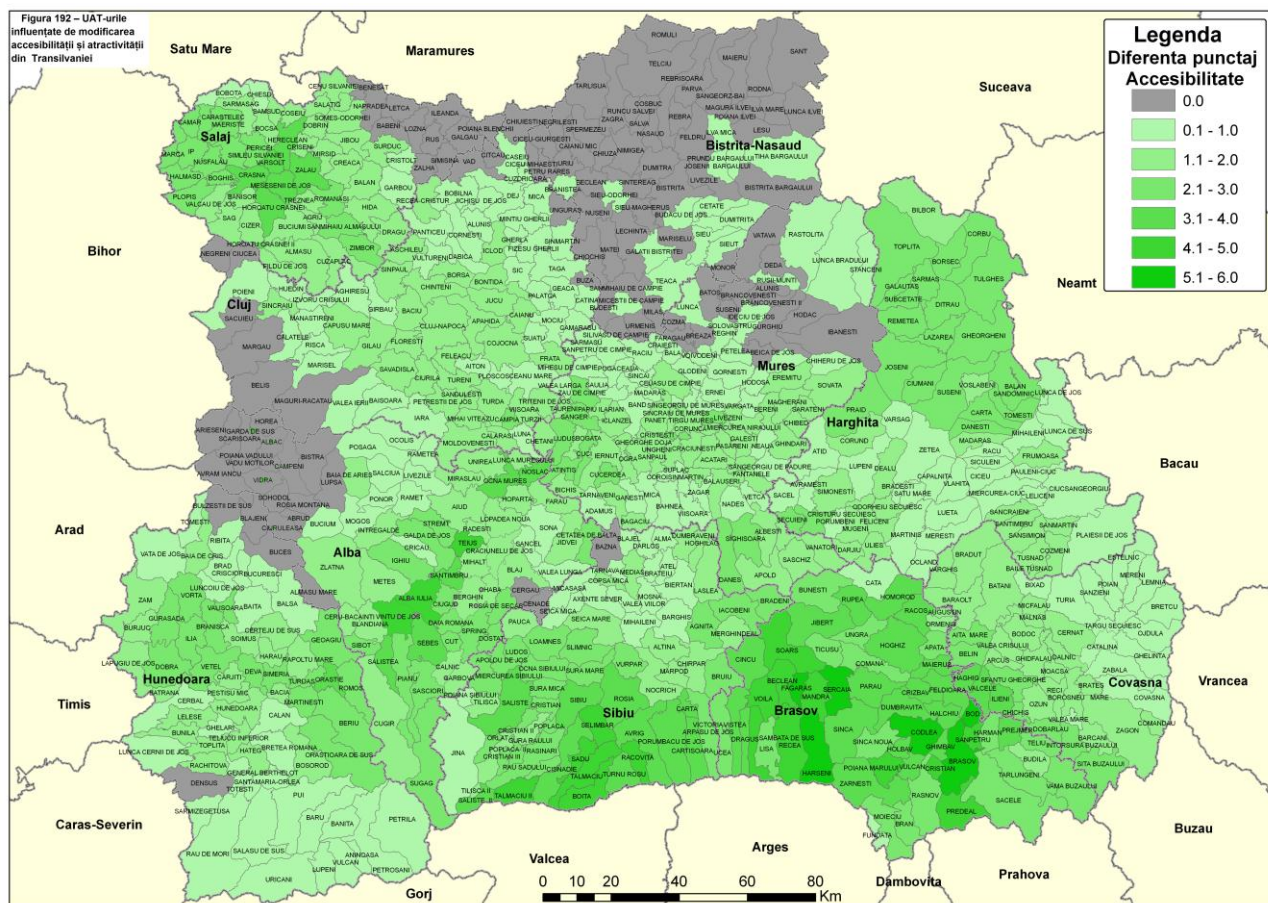


Figura 192 – UAT-urile influențate de modificarea accesibilității și atractivității din Transilvaniei

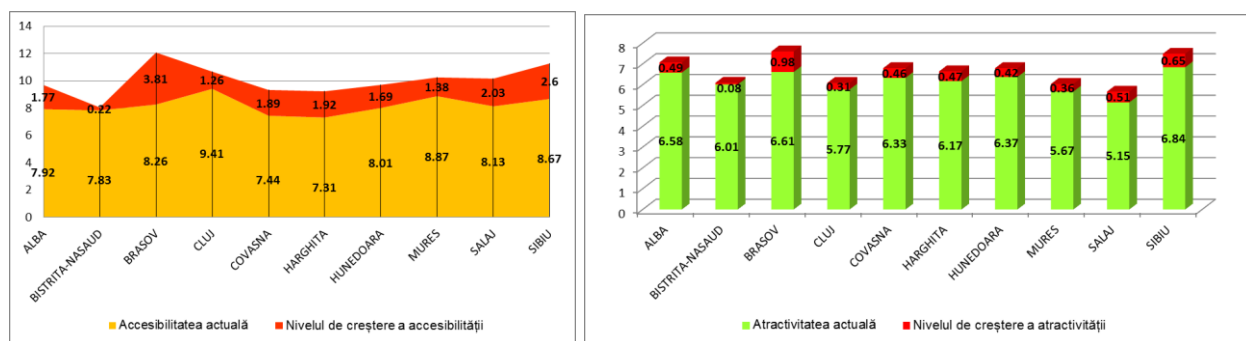


Figura 190 – Posibilele creșteri ale accesibilității și ale atractivității turistice la nivel județean

7.2 Circulația turistică și disponerea orară a potențialelor zone emițătoare de turiști

Circulația turistică în Transilvania a avut o evoluție fluctuantă ca și la nivel național. În timp se observă o creștere a numărului de turiști odată cu dezvoltarea fenomenului și orientarea pieței turistice românești către exterior. Dacă în perioada interbelică turismul antrena doar un număr limitat în ani 50-60 ai secolului trecut, a început creșterea circulației turistice datorită concediul plătit și dezvoltarea mijloacelor de transport, care făceau mai accesibile multe destinații turistice. După investițiile din anii 60-70, numărul atât a turiștilor autohtoni cât mai ales străini s-a dublat aproape în întreaga Românie. Între anii 80-90 mutațiile politice-economice au dus la reprofilarea pieței doar pe componența autohtonă, însă și așa s-au înregistrat creșteri. După anii 90 sosirile turiștilor au fost în regres continu până au atins minimul din anul 2002 când s-a ajuns la valorile de 484.700 de turiști sosiți în unitățile de cazare din România. După această perioadă a reînceput creșterea numărului ajungându-se în anul 2010 la valoarea 606300 de mii de turiști, aproximativ la jumătate din numărului de turiști avuți la căderea socialismului. Cauzele care au dus la această creștere au fost în principal absorbția fondurilor europene și modernizarea unor amenajări turistice interne dar și problemele externe ale destinațiilor frecventate de români.

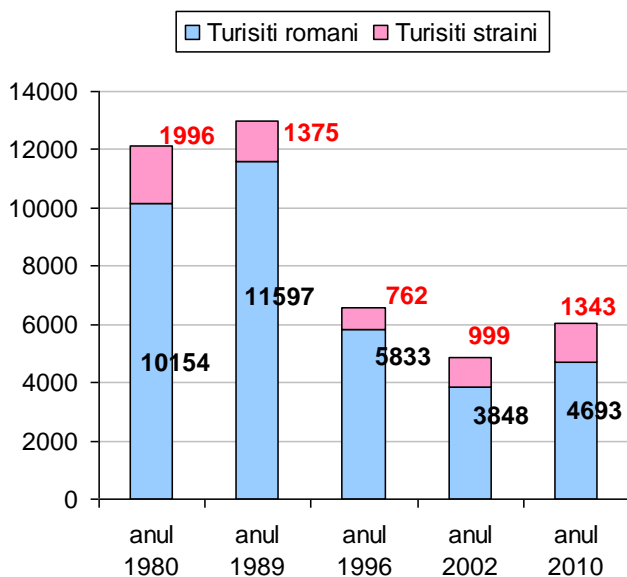


Figura 176. Numărul turiștilor străini în România 1980/2011

Sursa data : Anuarele statistice 1993,2002 și mdr.ro

Prin aplicarea metodei de calculare a accesibilității s-a identificat ca punct de reper municipiul Cluj-Napoca și s-a încercat să se calculeze disponerea orară potențialelor zone emițătoare de turiști rutieri ai acestuia. În urma studiului amănunțit s-a putut întocmi o harta cu disponerea orară în creștere a liniilor izocrone din două în două ore până la disponerea orară de 12 ore (timpul maxim de condus fără înnoptare – la viteza maximă legală).

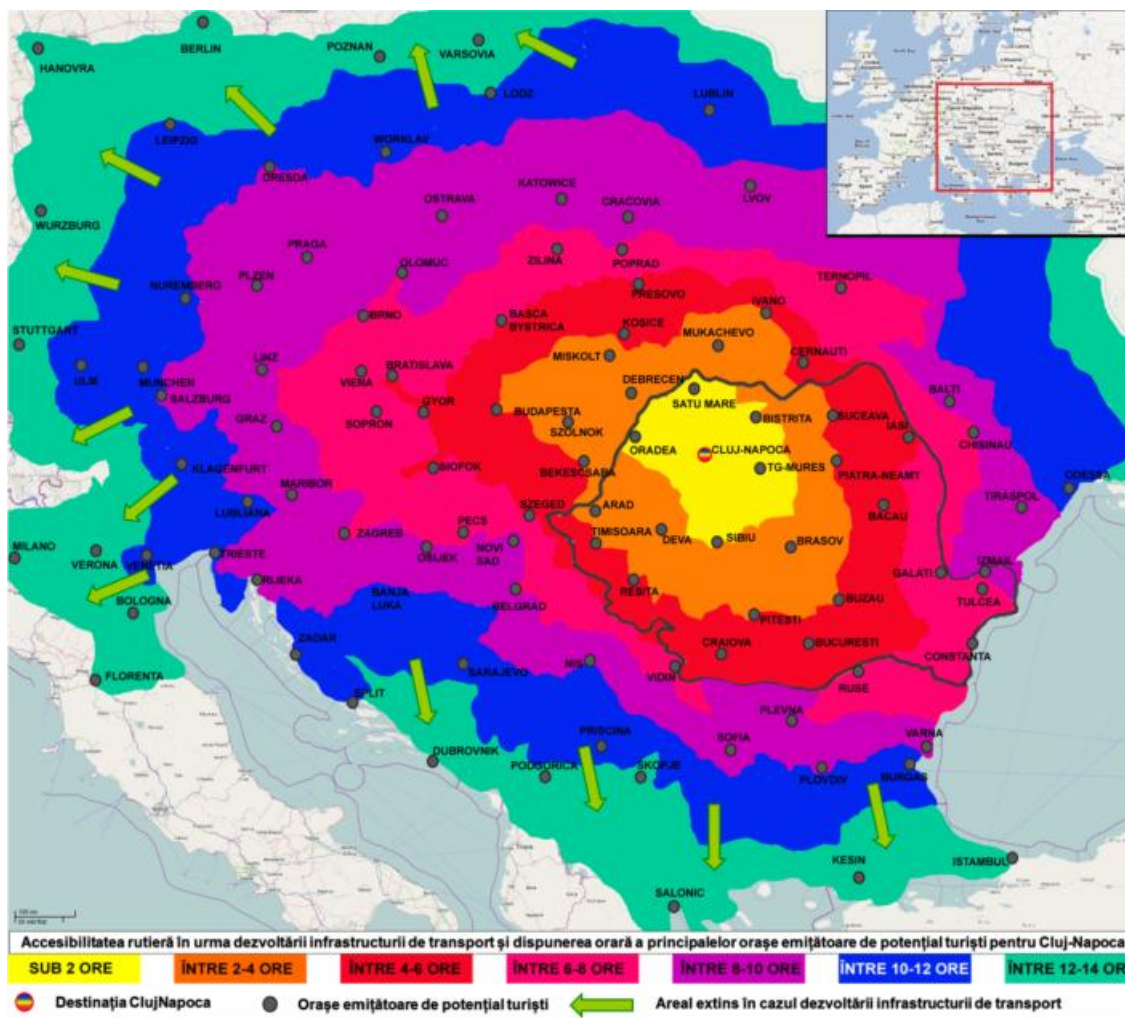


Figura 198 - Disponerea orară a potențialelor zone emițătoare de turiști față de destinația Cluj

După cum se poate observa în reprezentarea grafică (realizată în perspectivă implementării proiectelor de infrastructură rutieră) se poate constata limita de două ore față de Cluj-Napoca, careasta fiind la Nord – Satu-Mare, Est-Gheorgheni, Sud- Sibiu și Vest – Oradea; pentru limita orară de 2-4 ore la Nord – Ivano (UA), Est-Piatra-Neamț, Sud- Pitești și Vest – Budapesta (HU); pentru limita orară de 4-6 ore la Nord – Presovo(SK), Est-Iași, Sud- Giurgiu și Vest – Brastislava(SK); pentru limita orară de 6-8 ore la Nord – Zilina(SK), Est-Chișinău (MD), Sud- Plovdiv (BG) și Vest – Linz (AU); limita orară de 8-10 ore la Nord – Lvov(UA), Est- Tiraspol (MD), Sud- Plovdiv (BG) și Vest – Salzburg(AU); pentru limita orară de 10-12 ore la Nord – Lodz (PL), Est- Odessa (UA), Sud- Kulata (GR) și Vest – Ulm(DE), iar în perspectiva creșterii disponerii orare cu încă două, ore limita s-ar extinde la Nord – Berlin (DE), Est- Kiev (UA), Sud- Salonic (GR) și Vest – Milano (IT).

7.5 Recomandări privind dezvoltarea turismului sub impactul schimbărilor posibile ale infrastructurii de transport :

Înființarea de drumurile turistice

Tendențele de dezvoltare turistică din ultimele decenii, au dus la o schimbare de la turismul de masă standardizat la mai multe modele individualiste, în care se pune accent pe o mai mare flexibilitate și pe experiența trăită de turiștii. Efortul este axat în special pe turist oferindu-se produse și experiențe unice și personalizate cu scopul fidelizării acestora. Acest lucru a condus la dezvoltarea de drumuri turistice tematice care au ca rol promovarea atracțiilor turistice asemănătoare dintr-o zonă tranzitată. Printre cele mai cunoscute denumiri în cercetare ale acestor drumuri turistice tematice sunt drumurile pitorești, drumurile turistice sau rutele tematice.

La o **analiză incipientă** s-a calculat „potențialul turistic” al mai multor drumuri și s-a încercat să se stabilească un coeficient prin care cele cu cel mai ridicat nivel să fie propuse ca drumuri turistice. Cum la nivel național există rețeaua de drumuri europene, naționale și județene, așa ar trebui să existe și o rețea de drumuri turistice care în simbolistică ar trebui să fie identificate cu prescurtarea de **DT**. În Transilvania principalele drumuri care au calități de **Drumuri Turistice Pitorești** ar fi drumurile: DN67C Sebeș-Novaci (Transalpina), DN7C Cârțișoara – Curtea de Argeș (Transfăgărașanu), DN12C Gheorgheni –Bicaz, DN 74 Abrud – Brad, DN 7A Petroșani – Brezoi, dar și alte sectoare de drumuri județene foarte pitorești pentru peisajele lor . **Drumuri Turistice Naturale** : sunt cele care fac accesul spre Parcurile Naționale - și aici se pot enumera DN66A Petroșani – Valea Cernei, DJ685 Cârnești-Râu de Mori, 667A Ohaba de sub Piatră – Cărnăc pentru Parcul Național Retezat, 668A Hațeg- Ciclovina pentru Parcul Național Grădiștea – Muncelului, etc. **Drumuri Turistice Cultural-Istorice** sunt mai multe dar care se pot identifica ca având o serie de elemente în comun cum ar fi : DN 14 Sibiu – Sighișoara și alte drumuri județene pentru bisericile fortificate, DJ742 Gura Roșiei –Roșia Montană pentru exploatarea de aur (Drumul Aurului) ș.a. **Drumuri Turistice Etno-Culturale** sunt reprezentate de către drumurile care au un profil important turistic și care duc spre anumite destinații cu importanță etno-culturală mare. Printre acestea se numără, DN75 Turda-Arieșeni (spre „Țara Moșilor”), DJ106E Săliștea –Tilișca (spre „Mărginimea Sibiului”) ș.a. **Drumuri Turistice cu valoare Arheologică**: exemple de drumuri care au aceste calități sunt cele cu impact major arheologic cum sunt: DJ705A Orăștie – Grădiștea Muncelului pentru cetățile dacice din M-ții Orăștiei **Drumuri Turistice cu valoare agrementală**: exemple de drumuri care fac legătura cu unități de agrement ar fi DJ107N și DJ107R care leagă Clujul de Băișoara, DN75 Turda-Arieșeni și multe altele. **Drumuri Turistice cu valoare Balneară-Curativă**: exemple de drumuri care fac legătura cu unități de balneatie și tratament.

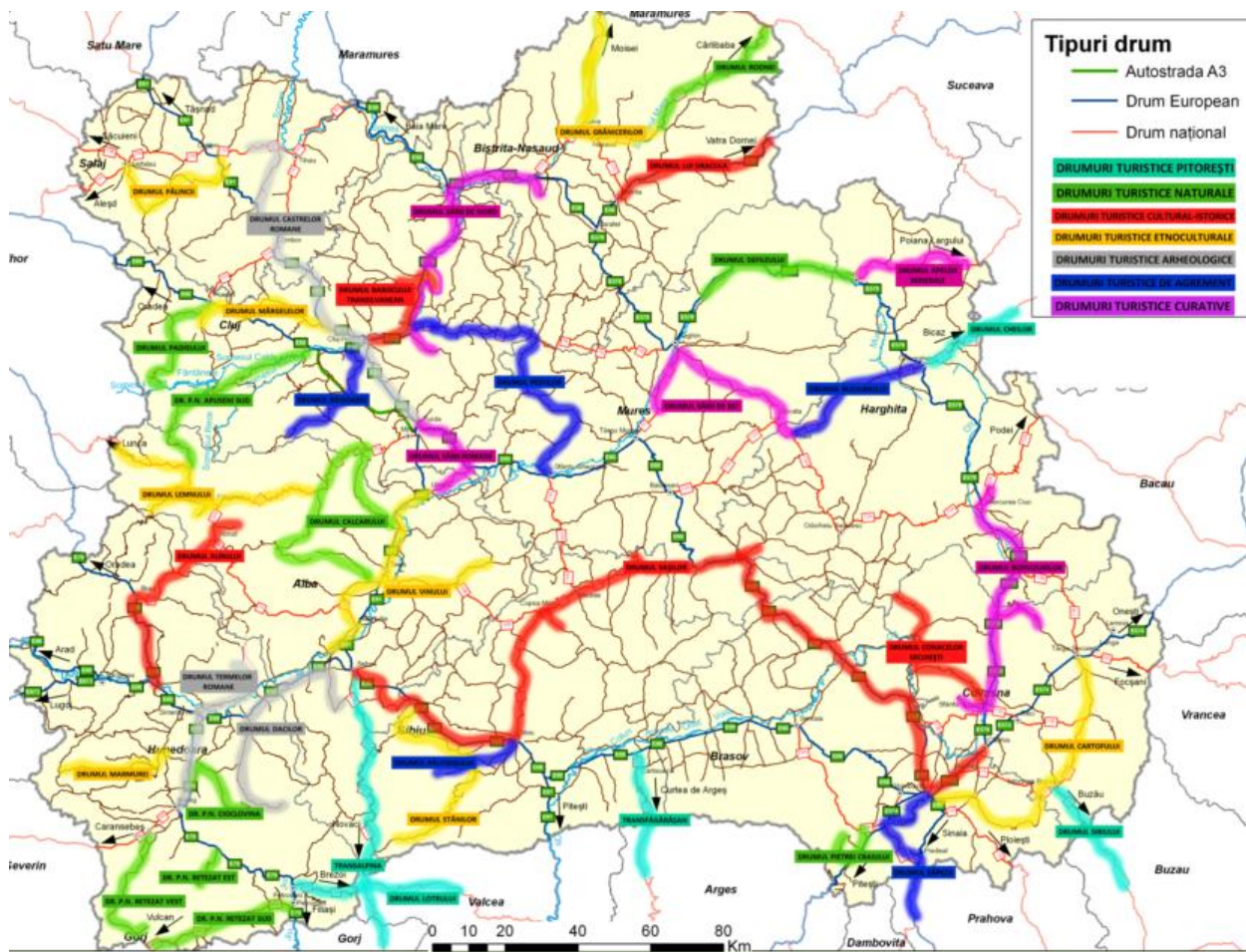


Figura 206 – Drumurile Turistice din Transilvania

Concluzii :

Analiza impactului dezvoltării infrastructurii de transport asupra turismului din Transilvania a constituit un demers științific de o mare complexitate. Acesta a presupus, pe de-o parte, parcurgerea literaturii de specialitate din domeniul geografiei turismului și geografia transporturilor în vederea cunoașterii și aprofundării metodelor de cercetare specifice temei alese pentru cercetare.

Pe de altă parte, a constituit o oportunitate de a propune noi modalități de cuantificare a atractivității turistice, care pune accent mult mai mare pe variabila de transport indispensabilă fenomenului turistic, precum și modalitățile de calculare a accesibilității unei destinații turistice care sunt influențate direct de către gradul de dezvoltare a infrastructurii de transport.

Modelul conceptual pe care l-am abordat mi-a facilitat posibilitatea de a prefigura un posibil impact pe care l-ar avea proiectele de dezvoltare a infrastructurii de transport asupra destinațiilor turistice și propunerea unor măsuri de dezvoltare a turismului în contextul dezvoltării infrastructurii de transport în arealul analizat.

Teza a fost structurată logic astfel încât fiecare dintre cerințele proiectului de cercetare să fie analizate ca în final ipoteza centrală a studiului, privind impactul pe care îl va avea dezvoltarea infrastructurii de transport să fie validată, și să se constate că unele destinații turistice vor beneficia de un impact mai accentuat, iar altele mai mic, drept urmare am venit cu unele recomandări cu privire la dezvoltarea turismului și în aceste zone.

În introducerea lucrării de față s-a urmărit prezentarea scopului acestui studiu și a importanței temei alese, a motivării structurii studiului și oferirii unui curs logic subiectului ales, prin analiza literaturii de specialitate și a relației transport-turism care s-a dovedit de-a lungul timpului că este una biunivocă.

Pe baza informațiilor obținute în urma investigării infrastructurii s-a putut determina accesibilitatea în fiecare zonă și respectiv atractivitatea turistică. Prefigurarea impactului dezvoltării infrastructurii de transport s-a realizat prin determinarea noii accesibilități și atractivități turistice care în unele zone a avut valori semnificative, iar în altele va avea un impact nesemnificativ. Pentru zonele analizate și prognozate cu schimbări semnificative ale atractivității s-au oferit unele soluții de dezvoltare a turismului și unele propuneri de integrare a celorlalte zone în circuite turistice de tipul drumurilor turistice. Prin aplicarea modelului de cuantificare a accesibilității și prefigurarea impactului la nivelul tuturor destinațiilor din România s-ar putea întocmi o bază de date pentru dezvoltarea viitoarelor strategii ale turismului atât la nivel local, regional cât și național.

BIBLIOGRAFIE :

Ajtai N., Ștefănie H., Stoian L., Oprea M.G., 2010. *The volcanic ash and its impact on European air transport industry. A case study on the detection and impact of the the Eyjafjallajökull volcanic ash plume over North-Western Europe between 14th and 21st April 2010.* ASE Bioflux. Cluj-Napoca

Anghel, G, Berciu, I., 1968. *Cetăți medievale din sud-vestul Transilvaniei.* Edit. Meridiane, București,

Avram A., 1997. *Principatul transilvaniei - Istoria României. Transilvania,* Ed. Soc.Cult.-Șt. „George Barițiu”, Cluj-Napoca

Bejan A., 1998. *Dacia Felix – Istoria Daciei Romane.* Edit. Eurobit, Timișoara

Bellu R., 2006. *Mica Monografie a Căilor Ferate din România,* Edit Filaret, Bucurști

Bellu R., 2007 *Istoria ilustrată căilor forestiere din România,* Edit Pro Corona Brașov

Benedek, J., Dezsi, Șt., 2006. *Analiza socio-teritorială a turismului rural din România din perspectiva dezvoltării regionale și locale,* Edit. Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca

- Berlescu Elena**, 1982. *Dictionar Enciclopedic medical de balneoclimatologie*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București.
- Blatner D.**, 2003. *The Flying Book*. Edit. Walker & Company's, New York
- Blum U., Dudley L.**, 2001. *Religion and Economic Growth: Was Weber Right?* Journal of Evolutionary Economics, Vol. 11, no 2, Montreal
- Bodocan, V.**, 2001. Etnie, confesiune și comportament electoral în Transilvania, Editura Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca
- Bodocan V.**, 2008. *Importanța transporturilor aeriene în dezvoltarea turismului din România*, Studia UBB, nr. 2, Cluj Napoca.
- Bodocan V.**, 2009. *Transport and tourism*, note de curs, Universitatea "Babes-Bolyai" Cluj-Napoca
- Brăiescu, Gh.** 2007, *Raport de mediu la P.U.Z – Aeroport Internațional Brașov-Ghimbav*
- Cândea Melinda, Erdeli G., Șimon Tamara**, 2000. România. Potențial turistic și turism, Edit. Universității, București
- Cândea Melinda, Șimon Tamara**, 2006. *Potențialul turistic al României*. Edit. Universitară, București
- Cebuc A., Mocanu C.**, 1967. *Din istoria transporturilor de călători în România*, Edit. Științifică, București
- Chapman K.**1979. *People, pattern, and process: An introduction to human geography*, Edit Edward Arnold, London
- Chew J.**, 1987. *Transport and tourism in the Year 2000*, Tourism Management, 8(2), 83–85. Elsevier Ltd - versiune online
- Ciangă N.** 1997. *Turismul în Carpații Orientali – Studiu de geografie umană*, Presa Universitar Clujeană, Cluj-Napoca.
- Ciangă, N., Cocean P.**, 2001. *L`edification du systeme des stations touristiques de la Roumanie*, Studia Univ. Babeș-Bolyai, Geographia no. 1.
- Ciangă, N., Dezsi, Șt., Rotar, Gabriela**, 2002. *Aspecte privind estimarea valorii potențialului turistic și bazei materiale din Regiunea de Nord-Vest a României*, Studia Universitatis Babeș-Bolyai, seria Geographia, tom XLVIII, nr. 2
- Ciangă N.**, 2006. România. Geografia turismului, Editura Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca.
- Ciangă N.**, 2008. *The Individualization of the Geographical School of Tourism in Romania*, GeoJournal of Tourism and Geosites Year I, no. 2, vol. 2, Oradea
- Ciangă, N., Dezsi, St.** 2010. *Amenajare turistică*. Editura Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca.

- Ciangă N., Oprea M.G.**, 2010. *Higher education and research tendencies in tourism geography. A case analysis: Romania*. Conferences volume of: European Regional Perspectives on Tourism Geographies – Contrasting Research Approaches and Linguistic Traditions – Tarragona
- Cianga N., Oprea M.G., Costea D., Giurgiu Laura, Ciangă Iulia**, 2010. *The reconstruction of "The Salt Road" – a means to develop and promote the saline health tourism in Transylvania*. Journal of tourism Challenges & Trends, vol. III, no. 2
- Cianga N., Oprea M.G.**, 2011. *Tourism: an alternative of Capitalization of the Natural Environment and The Cultural-Historical Heritage of the Romanian coast of Black Sea*. Researching Coastal and Resort Destination Management: Cultures and Histories of Tourism, Edit. Palibrio, Bloomington
- Clozier R.** 1963. *Geographie de la circulation: l'economie des transports terrestres - varianta online*.
- Clevel R.**, 2009. *The role of intelligent transport systems for demand responsive transport*. Urban Research Symposium conference papers.
- Coccean, P.**, 1988. *Chei și defilee din Munții Apuseni*, Edit. Academiei Române, București
- Coccean, P.**, 1995. *Peșterile României*, Edit. Dacia, Cluj-Napoca
- Coccean P.**, 1998. *Geografia turismului*, Editura Focul Viu, Cluj-Napoca.
- Coccean P., Vlăsceanu Gh., Negoiescu B.**, 2002. *Geografia Generală a Turismului*, Meteor Press, București.
- Daicoviciu H.**, 1991. *Dacii*. Edit. Hyperion, Chișinău,
- Dezsi Șt.** 2006. *Patrimoniul și valorificarea turistică*. Edit. Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca.
- Dinu, Mihaela**, 2002. *Geografia turismului*, Edit. Didactică și Pedagogică, București
- Dinu Mihaela, Ciocă, A.**, 2008, *Thematic Routes - Tourist Destinations in Romania*. Journal of tourism Challenges & Trends no 2.
- Dobruszkes F.**, 2009. *New Europe, new low-cost air services*. Journal of Transport Geography, Vol 17, Issue 6, Elsevier.
- Duval T.**, 2007. *Tourism and Transport Modes, Networks and Flows*, Multilingual Matters Ltd, Ontario
- Farrington J.**, 1992. *Transport Environment and Energy*, Modern Transport Geography - Belhaven Press

Ferri J., 2004. *Evaluating the Regional Impact of a New Road on Tourism*. Regional Studies, Volume 38, Issue 4, Routledge – versiune online

Fodorean F., 2006. *Drumurile din Dacia romană*, Edit Napoca Star , Cluj-Napoca

Geetnmann S.C., Van Eck J.R., 1995. *GIS and models of accessibility potential: An application in planning*, International Journal of Geographical Systems, 9 – versiune online

Getz D., 1986. *Models in tourism planning: towards integration of theory and practice*. Tourism Management, 7(1), 21–32.

Geurs K, Wee B., 2004. *Accessibility evaluation of land-use and transport strategies*, Journal of Transport Geography no 12.

Glodariu I. 1997. *Societatea umană din teritoriul intracarpatic în Epoca Veche - Istoria României. Transilvania*, Ed. Soc.Cult.-Șt. „George Barițiu”, Cluj-Napoca

Goeldner, R. Ch., Ritchie, J.R.B., 2003. *Tourism. Principles, practices, philosophies*. Edit. John Wiley and Sons, New Jersey

Gutierrez J., Urbano P., 1996. *Accessibility in the EU : the impact of the Trans-European road network*. Journal of Transport Geography no 4.

Hall C., Page S.J, 2009. *Progress in Tourism Management: From the geography of tourism to geographies of tourism – A review* Tourism Management, Volume 30, Issue 1, Elsevier Ltd - varianta online.

Halsall D., 1992. *Transport for tourism and recreation , Modern Transport Geography - Belhaven Press*

Hansen S. 1996. *Comparing the Accessibility for patterns for public versus private transport networks*, volume of European Conference & Exhibition on Geographical information (Vol. 1)

Hoyle B., Knowles R., 1998. *Modern Transport Geography* (ed. a 2-a), John Wiley and Sons, New York

Ielenicz M., Comănescu Laura, 2006. *Romania - potențial turistic.*, Edit. Universitară, București

Ilieș Doina, Dehoorne O., Ilieș Al., 2011. *Some Exemples of Natural Hazards Affect Geosites and Tourist Activities*, GeoJournal of Tourism and Geosites, Year IV no.1, vol. 7, Oradea

Ionașcu Gh., Antonoaie N., Ignea Gh. 1982. *Instalații cu cablu*. Editura Ceres. București.

Khadaroo J., Seetanah B., 2008. *The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach* Tourism Management, Volume 29, Issue 5, Elsevier Ltd - varianta online

Kaul R.N., 1985. *Dynamics of Tourism: A Trilogy*, Vol. 111 Transportation and Marketing, Sterling Publishers

- Kuster H.**, 2003. *Railway: gateways between east and west in Europe*, Promet - Scientific technical Journal for traffic theory and practice no 4, Zagreb
- Lasserre, F.**, 2004. *Logistics and the Internet: transportation and location issues are crucial in the logistics chain*. In. Journal of Transport Geography nr.12/2004., Ed. Elsevier
- Leiper N.**, 1990. *Tourism Systems an Interdisciplinary Perspective*, Department of Management Systems, Massey University, New Zealand.
- Lew A., Mckercher B.** 2003. *Distance Decay and the Impact of Effective Tourism Exclusion Zones on International Travel Flows*, Journal of Travel Research, Vol. 42, No. 2, 159-165, Elsevier Ltd - varianta online.
- Lew A., Mckercher B.**,2006. *Modeling Tourist Movements: A Local Destination Analysis*, Annals of Tourism Research, Volume 33, Issue 2, Elsevier Ltd - varianta online.
- Lim C.** 1997. *An econometric classification and review of international tourism demand models*. Tourism Economics, 3(1), 69–81, Elsevier Ltd - versiune online
- Macário R., Van de Voorde E.**, 2009. *The impact of the economic crisis on the EU air transport sector – provisional version* , EU Transport and Tourism report
- Marc, D.**, 2006, *Sisteme de transport și de comercializare tradițională a sării*, în Sarea, Timpul Și Omul, Edit. Angustia, Sfântu Gheorghe
- Martin J.C, Gutierrez J. and Roman C.**, 2004. *Data Envelopment Analysis (DEA) Index to measure the Accessibility Impacts of New Infrastructure Investments: The case of the High-speed Train Corridor Madrid - Barcelona- French Border*, Journal of Regional Studies no 38/6 .
- Medlik S.**, 2003. *Dictionary of Travel, Tourism and Hospitality - Third edition*, Editura Elsevier - Oxford
- Mehedinți, S.** 1931. *Terra. Introducere în geografie ca știință*, București
- Merlin P.**, 1993. *Géographie des Transports*. Annales de Géographie, vol 102 – versiune online
- Mihăilescu V.V.** 2010. *Estetica gospodăriei țărănești*, Univesitatea de Vară "Pe Drumurile Romane în Țara Moșilor", Roșia Montană
- Mill R.C., Morrison A.** 1992. *The Tourism System: An Introductory Text*, 2nd ed., Prentice-Hall
- Miller H.**, 2002. *Measuring space-time accessibility benefits whitin transportation networks: Basic theory and cmputational precedures*, Geographical Analysis, vol 31
- Mitu S.**, 2006. *Transilvania mea. Istorii, mentalități, identități*. Polirom
- Morris J.M., Dumble P.L., Wigan M.R.**, 1979. *Accesibility indicators for transport planning*. Transportation Research, vol. 13 A – versiune online

- Muica N., Turnock D.**, 2003. *The railway age in the Carpathian forests: A study of Romania*. Geographica Pannonica number 7, Novi Sad
- Muntele, I., Iașu, C.** 2003. *Geografia turismului – concepte, metode și forme de manifestare spațio-temporală*, Edit. Sedcom Libris, Iași.
- Neacșu N., Băltărețu Andreea**, 2006. *Turism international*. Edit. Universul Juridic, București
- Oppermann M., Chon K.**,1997. *Tourism in Developing Countries*, International Thompson Business Press, London
- Oprea M.G.**, 2007. *Turismul de aventură*. Lucrare prezentată la Congresul Anual Al Societății de Geografie din România - Turismul și dezvoltarea durabilă, Cluj-Napoca
- Oprea M.G., Mathe C., Bruckner L.** 2010 - *Brasov airport and his impact on tourism*. Volumul Conferinței – The Role of Tourism in Teritorial Development, Edit. Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca
- Oprea M.G.** 2010. *The Effects of Global Crisis on the Air Transport of passengers in Europe and in Romania*. GeoJournal of Tourism and Geosites, Year III, no 2, Oradea, Romania
- Oprea M.G.** 2011 - *A model for calculating the coefficient of accessibility in the Transylvanian administrative territorial units*. Studia Geographica, Issues no. 1, Cluj-Napoca
- Page S.**, 2004. *Tourism and transport: issues and agenda for the new millennium* , Editura Elsevier - Amsterdam
- Petraș Irina, Pecican O.**, 2010 – *Clujul în legende*. Edit. Cărții de știință, Cluj-Napoca
- Pooler J.**,1987. *Measuring geographical accessibility: A review of current approaches and problems in the use of population potentials*, Geoforum , no 18 – versiune online
- Pop Andreea, Mihăiescu R., Ozunu Al., Mihăiescu Tania, Oprea M.G., Ardelean Ioana, Lehaci I.** 2011. *The impact of tourism in mountain lakes ecosystems. Case study: Lake Avrig, Fagaras Mountains*, ProEnvironment no. 4, ASE Bioflux, Cluj-Napoca
- Pop A.I.**, 1997. *Voievodatul Transilvaniei și Parțile Vestice - Istoria României. Transilvania*, vol. 1, Ed. Soc.Cult.-Șt. „George Barițiu”, Cluj-Napoca
- Pop P.Gr.**,1984. *România. Geografia Circulației*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București.
- Pop P.Gr.**,1997. *România. Cadru geografic unitar - Istoria României. Transilvania*, vol. 1, Ed. Soc.Cult.-Șt. „George Barițiu”, Cluj-Napoca
- Popescu-Argeșel I.**, 1977. *Munții Trascăului. Studiu geomorphologic*. Edit. Academiei Române, București
- Prideaux B.**, 2000. *The role of transport in destination development*. Tourism Management, 21(1), 52.

Prideaux B., 2009. *Resort Destinations: Evolution, Management and Development*, Editura Elsevier – Oxford

Rodrigue J-P., Comtois C., Slack B., 2003. *The Geography of Transport Systems* (first edition), New York, Routledge

Rusu A.A. 2005. *Castelarea carpatică. Fortificații și cetăți din Transilvania și teritoriile învecinate*. Edit. Mega, Cluj-Napoca

Rusu M., 1975. *Avars, slavs, romanian population in the 6th-8th centuries, în Relations between the autochthonous population and the migratory populations on the territory of Romania*, Monographs, XVI, București

Schultz Patricia, 2003. *1000 Places to See Before you Die: A Travelers' Life*, Workman Publication Company. Versiune online

Sezen I., Yilmaz S., 2010 *Visual assessment for the evaluation of Erzurum- Bayburt-Of highway as scenic road*, Scientific Research and Essay Vol. 5(4) – versiune online

Sipes J., James P., Lindley J., Cambell T., Gragg R., Harbert C., 1997, *Scenic Byways, A Review of Processes, Administration, and Economic Impacts*. Edit. National Research Council, Washington

Snak O., 1976 *Economia și organizarea turismului*, Ed. Sport-Turism, București

Stoica L., Stoica Gh., Popa Gabriela, 2008. *Castele și cetăți din Transilvania. Județul Cluj*. Edit. Archi Design, Cluj-Napoca

Stoica L., Stoica Gh., Popa Gabriela, 2009. *Castele și cetăți din Transilvania. Județul Alba*. Edit. Archi Design, Cluj-Napoca

Stoica L., Stoica Gh., Popa Gabriela, 2011. *Castele și cetăți din Transilvania. Județul Brașov*. Edit. Archi Design, București

Stoker B., 1897. *Dracula* – versiune online

Surd Vasile., 2005. *Amenajarea teritoriului și infrastructuri tehnice*, Editura Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca

Szabó, P.,2008. *A térszerkezet fogalma, értelmezése, Tér és Társadalom*, vol. XVII., nr. 4

Turnock D.,1990. *Transport for Romania's carpathian forests: Improved accessibility through technological change*, GeoJournal, Volume 22, Number 4,

Taaffe E., Gauthier H., O'Kelly M., 1996. *Geography of Transportation* (a 2-a ed) Upper Saddle River, NJ : Prentice Hall.

Talabă I., 2008. *Transporturile și Turismul*, Editura Performantica, Iași

Tălângă C., 2000. *Transporturile și sistemele de așezări din România*, Editura Tehnică, București

Toda Oana, 2007. *Reutilizarea medievală a drumurilor romane în Transilvania și Banat*. Buletinul Cerc. Șt.-Stud. de Arheologie-Istorie-Muzeologie, nr.13, Timișoara

Tomescu, T., 2009. *Aeroportul Brașov, obiectiv în programul de politici macroeconomice în amenajarea teritorială și urbanism. Estimări ale efectelor realizării Aeroportului Brașov asupra dezvoltării economice, a mobilității sociale și a calității vieții în județul Brașov*. in. Buletinul AGIR nr. 4/2009, octombrie-decembrie,

Turbuți, Gh., 1978. *Sistemele de transport*. Ed. tehnică, București

Vulcănescu R., Simionescu P., 1974. *Drumuri și popasuri străvechi*, Edit. Albatros, București

White H. P., 1983. *Transport geography*. Edit. Longman, New York

*** *Anuarul statistic al Românie, INSSE (1993)*

*** *Anuarul statistic al Românie INSSE (2003)*

*** *Anuarul statistic al Românie INSSE (2010)*

*** *Recensământul general de trafic, CESTRIN (2005)*

*** *Directiva 2008/57/CE a Parlamentului Europei privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (2008)*

*** *European Tourism in 2008: Trends and Prospects,report – (Q1,Q2,Q3 - 2008)*

*** *European Tourism in 2009: Trends and Prospects,report – (Q1,Q2, - 2009)*

*** *Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development*, Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)

*** *Plan de Amenajare a Teritoriului Național (2008)*

*** *Planul Național de Dezvoltare 2007-2013 (2005)*

*** *Sustainable Transportation Indicators. A Recommended Research Program For Developing Sustainable Transportation Indicators and Data (2008)*

*** *The Scenic Byways Evaluation Manual*, The Nevada Department of Transportation and The Nevada Commission on Tourism (2003)

www.aea.be

www.airportcluj.ro

www.cardatabase.net

www.cetatealbaiulia.ro

www.cnadnr.ro

www.epp.eurostat.ec.europa.eu

www.ftr.ro/cel-mai-mare-aeroport-al-europei-centrale-se-face-la-cluj-cu-banii-lui-donald-trump-36919.php

www.finmedia.ro

www.gov.ro

www.insse.ro

www.mdrtr.ro

www.scributube.com

www.sibiuairport.ro

www.targumuresairport.ro

www.wikipedia.org