

Infrastructura agroturistică de acces

La fel ca pentru orice domeniu de activitate și în turism infrastructura de transport este extrem de importantă, deoarece de ea depinde accesul spre diferite obiective turistice, la spațiile de cazare și influențează fluxul turistic. Căile de acces dețin o importanță majoră întrucât ele reprezintă mijloacele de canalizare a fluxurilor turistice de la locul de proveniență spre locul de destinație. Gradul de dezvoltare și complexitate a acestora vor determina rapiditatea și confortul în deplasarea turiștilor sau chiar pot determina ”opțiunea” acestora pentru locul unde se va desfășura consumul de servicii și produse turistice.

În cadrul echipării teritoriului cu structuri tehnico-edilitare, rețele infrastructurale și instalații tehnice aferente acestora, cu scopul asigurării accesului, transportului și comunicațiilor în sistemele teritoriale, rețeaua de transport ocupă un loc important, iar pentru spațiul investigat, aceasta se compune din:

- rețeaua de căi rutiere
- rețeaua de căi feroviare
- transportul aerian.

Specific teritoriului analizat este **transportul rutier**, având în vedere gradul ridicat de accesibilitate al reliefului, în cea mai mare parte a sistemului teritorial, intrând în următoarele categorii de drumuri: *naționale* (DN 1F, DN 19), *județene* (DJ 108L, DJ 108M, DJ 109P, DJ 191, DJ 191F, DJ 195C, DJ 195D, DJ 196B, DJ 196C), *comunale* (fac legătura între localitățile comunelor) și *alte drumuri* (de câmp/agricole, forestiere).

O abordare de ansamblu relevă un indice relativ optim de acoperire cu infrastructură a spațiului analizat, dacă luăm în considerare densitatea căilor de acces rutier (lungimea drumurilor naționale este de 53,3 km, a drumurilor județene - 209,7 km, a drumurilor comunale - 429,4 km). Căile de acces rutier sunt bine reprezentate ca densitate, dar calitatea lor este mult sub nivelul standardelor europene.

Teritoriul analizat este străbătut pe direcție NV-SE de drumul național DN 1F (Fig. 26) ,care constituie principala axă de convergență regională în lungul căreia se



Fig. 26. Drumul național DN 1F și punctul de frontieră Urziceni

produce redistribuirea continuă a fluxurilor energo-materiale determinate de sistemele teritoriale polarizate de centrele urbane (Carei, Tășnad, Satu Mare, Zalău) către nivele subsistemice de rang inferior (Săcășeni, Căuaș, Urziceni, Săuca, Berveni, Cehal, Santău, etc.)

Tronsonul drumului național DN 19, care traversează pe direcție NE-SV teritoriul comunelor Petrești și Pișcolt, aparține axei rutiere Satu Mare - Oradea (Tabelul nr. 4).

Tabelul 4 - Rețeaua drumurilor naționale din spațiul analizat

Nr. crt.	Drum național	Tronson de drum	Lungime în GAL (km)
1.	DN 1F	Urziceni - Frontieră Ungaria	1,4
2.	DN 1F	Urziceni - Carei	3,3
3.	DN 1F	Ghenci - Carei	1,8
4.	DN 1F	Căuaș - Ghenci	7,8
5.	DN 1F	Tășnad - Căuaș	11,0
6.	DN 1F	Săcășeni - Sărăuad	5,8
7.	DN 1F	Sărăuad - Tășnad	4,0
8.	DN 1F	Săcășeni - Bobota	6,9
9.	DN 19	Petrești - Carei	2,9

10.	DN 19	Pișcolt - Petrești	5,5
11.	DN 19	Pișcolt - Curtuișeni	2,9
Total			53,3

Rețeaua de drumuri județene totalizează 209,75 km. Mai jos sunt prezentate câteva informații privind principalele tronsoane de legătură rutieră, la nivel local:

- **DJ 108M:** Tășnad (DN 1F) – Santău (5,3 km); Berveni – Frontiera cu Ungaria (5,5 km); Tiream – Carei (7,0 km); Vezendiu – Tiream (4,9 km);
- **DJ 196B:** Carei (DN 1F) – Foieni (4,9 km); Sanislău – Petrești (5,0 km);
- **DJ 196C:** Sanislău – Horea (9,2 km); Horea – Scărișoara Nouă (8,7 km); Pișcolt – Andrid (DJ 108M) (6,2 km);
- **DJ 195C:** Căuaș – Hotoan (4,5 km); Sudurău – Piru Nou (5,2 km);
- **DJ 109N:** Săcășeni – Uimăt(6,0 km);
- **DJ 108L:** Tășnad – Cig (4,8 km);
- **DJ 195D:** Tășnad – Silvaș (4,0 km);
- **DJ 109P:** Camăr – Cehal (9,5 km);
- **DJ 191F:** Buduslău – Otomani (4,2 km).



Fig. 27. *Infrastructura agroturistică de acces rutier și feroviar*

Conform datelor procesate, din documentele publice CFR Infrastructură, regiunea investigată dispune de o **rețea feroviară** de transport restrânsă la estul, nord-vestul și nordul teritoriului (Fig. 27), care completează infrastructura rutieră de acces, având o lungime totală de 51,05 km:

- **linia 402:** Carei - Oradea (cu continuare spre Arad și Timișoara);
- **linia 412:** Carei - Tășnad (cu direcția Zalău – Jibou – Dej);

- **linia 422:** Carei - Berveni - frontiera cu Ungaria (asigură legătura transfrontalieră cu Debrecen, Budapesta și alte orașe din Europa de Vest).

În ceea ce privește densitatea rețelei feroviare în spațiul analizat, aceasta se înscrie cu un indice de 46,9 km/1000 km², mai mare decât indicele mediu pe țară care este de 45,2 km/1000 km².

Sistemul teritorial nu reprezintă o destinație internațională și națională prin linii aeriene de transport. În consecință, nu are o infrastructură specifică, dar beneficiază de transportul aerian prin poziționarea geografică apropiată de **Aeroportul Satu Mare**, deschis traficului național și internațional de persoane și mărfuri (Fig. 28).



Fig. 28). *Aeroportul Internațional Satu Mare*
(Sursa:<http://newsair.ro/wp-content/uploads/aeroportul-satu-mare.jpg>)

A fost construit încă din anul 1936, iar din 1975 a fost inaugurată pista de decolare-aterizare de 2.500 m (cea mai lungă din Regiunea de Nord-Vest) și o lățime de 45 m. Aeroportul a fost deschis traficului internațional din 1997. În perioada 1998 – 2000, de pe aeroportul Satu Mare, au funcționat curse directe înspre America de Nord, pe relațiile București Otopeni – Satu Mare – New York JFK, București Otopeni – Satu Mare – Chicago și București Otopeni – Satu Mare – Montreal Dorval¹.

Aeroportul dispune la ora actuală de o platformă de parcare care permite staționarea simultană a patru aeronave mediu-curier, dispozitiv luminos de apropiere simplificat CALVERT și echipament DVOR/DME. Aerogara are o capacitate de 100 de pasageri/oră pe

¹<http://aeroportulsatumare.ro/despre-noi/istoric/>

fiecare dintre fluxuri. În prezent pe aeroportul din Satu Mare, doar compania TAROM operează zboruri regulate. Acestea sunt pe relația București Henri Coandă – Satu Mare și retur, în număr de 8/săptămână, toate operate cu aeronave ATR 42-500, cu capacitate de 48 de pasageri. Astfel, în anul 2011, sunt oferite prin cursele regulate de pasageri câte 19,968 de locuri pentru relațiile Satu Mare - București Henri Coandă și retur².

3.1.1. Infrastructura căilor de acces în stațiunea Tășnad

În cazul stațiunii Tășnad, rolul principal în cadrul căilor de acces este deținut de infrastructura rutieră, cu o dispersie radiară din punctul central al orașului spre localitățile din proximitate. Principalele drumuri prin intermediul cărora **orașul Tășnad** este conectat la rețeaua regională a localităților de rang superior și inferior, sunt:

- **DN1F:** Zalău - Carei, reprezintă cea mai circulată axă spre stațiune dinspre polii regionali emitenți principali (Maramureș, Sălaj, Cluj, Satu Mare);
- **DJ 191:** Tășnad - Blaja, spre Marghita, ca principal canal de legătură cu fluxul turistic din Bihor;
- **DJ 108M:** unește Tășnadul cu comuna Santău;
- **DJ 108L:** Tășnad - Cig (spre Craidorolț);
- **DJ 109P:** spre comuna Cehaluț;
- **DJ195D:** din Tășnad, pe direcția comunei Săuca, traversând satul Silvaș;
- **DC 41A:** spre Săcășeni;
- **DC 113:** spre Unimăt;
- **DC 118:** spre satul Orbău, sat aparținător al comunei Ceha.

Rețeaua stradală actuală are o formă tentaculară pe direcțiile NE, NV, V, SV și SE. Conform datelor INS (2013), lungimea totală a străzilor existente la nivelul orașului Tășnad este de 27,0 km (situație similară anului 2004). Suprastructura străzilor are îmbrăcăminte din pământ (4,21 km), piatră spartă (10,08 km), pavaj de pavele (2,88 km), mixturi asfaltice (13,94 km) și beton de ciment (1,66 km).

Rețeaua de transport în comun datorită unor dificultăți întâmpinate se confruntă cu o scădere a numărului de linii funcționale. Traseele liniilor de transport în comun se desfășurau pe următoarele rute:

- străzile Lăcrămioarelor, Înfrățirii și Gării, legătură între centrul orașului și gară;
- Tășnad – Cehal, autogară, străzile Lăcrămioarelor, Înfrățirii, T. Vladimirescu, DJ 191, localitatea Blaja, DJ 109P;

²Strategia de Dezvoltare a Județului Satu Mare (2014-2020), p. 67.

- Tășnad – Santău, autogară, strada Înfrățirii, DJ 108M, legătură și cu satul Valea Morii;
- Tășnad – Săcășeni, autogară, str. P. Maior, DN1F, sat Sărăuad, DN 1F;
- Tășnad – Cean, autogară, str. T. Vladimirescu, DJ 191 (Blaja – Cean);
- Tășnad– Sîncrai (str. Lăcrămioarelor) DJ 108L - Cig - DJ 108L.

Arterele rutiere mai sus menționate reprezintă principalele canale de acces a turiștilor spre stațiune, la care se mai adaugă și **calea ferată CF 412 (Jibou – Zalău – Tășnad – Carei)**, orașul Tășnad fiind deservit de o gară, însă aportul turistic prin acest mijloc este ne semnificativ în momentul de față, dată fiind și distanță mare dintre gară și stațiune.

Odată cu finalizarea construcției **autostrăzii Borș - Cluj Napoca - Brașov** și prin continuitatea modernizării actualelor artere, infrastructura rutieră va contribui continuu și consistent la creșterea fluxului de turiști în stațiune.

3.1.2. Disfuncții constatate

- infrastructura de transport existentă este inefficientă sub aspect gabaritic, pentru transportul în siguranță și confort al turiștilor și al mărfurilor (lățimea este insuficientă și din perspectiva deschiderii traficului la granița cu Republica Ungară);
- densitatea rețelei rutiere la nivelul sistemului teritorial analizat este de 24,07 km/100km², ceea ce denotă că fluxurile de circulație sunt preluate sub nivelul mediei pe țară (densitatea rutieră națională: 35,2 km/100 km²);
- drumurile naționale (DN 1F și DN 19) prezintă tronsoane deteriorate, care necesită lucrări urgente de remediere și mentenanță;
- datorită stării tehnice în care se află, drumurile județene permit circulația în condiții destul de dificile, cu consumuri mari de carburanți și afectând starea tehnică a autovehiculelor;
- la majoritatea rețelei de drumuri județene se remarcă elemente geometrice care nu corespund normativelor tehnice în vigoare, lipsa acostamentelor, a șanțurilor, a lucrărilor de artă aferente (poduri, podețe, ziduri de sprijin) și care să corespundă din punct de vedere al clasei tehnice, precum și întreținerea curentă a acestora;
- majoritatea drumurilor comunale sunt neasfaltate și de calitate îndoielnică, multe devenind greu accesibile în timpul precipitațiilor (legătura dintre orașul Tășnad și satul Rațiu este făcută prin intermediul unui drum comunal de pământ);
- în centrele de comună circulația pietonilor se desfășoară pe trotuarele existente pe lângă garduri și pe partea carosabilă;

- scăderea numărului de linii funcționale care asigură transportul în comun (orașul Tășnad) și lipsa transportului în comun între stațiunea turistică și gară sau autogară;
- există drumuri agricole care brăzdează teritoriul, majoritatea lor apărute fără a respecta un plan de organizare, drumuri care accelerează fenomenele și procesele erozionale ducând la degradarea unor terenuri agricole;
- pentru întreaga regiune analizată este imperios necesar a se extinde lucrările de asfaltare a drumurilor comunale și modernizarea drumurilor județene (întreținerea stării de viabilitate a străzilor secundare prin pietruire, asigurarea colectării și evacuării apelor de pe traseul străzilor, amenajarea și întreținerea rigolelor de scurgere dimensionate corect, realizarea podețelor tubulare în toate punctele de trecere prin vad a pâraielor intersectate de drumuri, etc.);
- sectoarele de drum recomandate a fi modernizate, conform Strategiei de Dezvoltare a Județului Satu Mare (2014-2020):
 - DJ 108L: Tășnad - Cig;
 - DJ 108M: Tășnad (DN 1F) - Santău - Chereușa - Andrid - Dindești - Irina - Portița - Vezendiu - Tiream - Carei - Cămin - Lucăceni km (0+000- 4+000) și km(8+000-59+979) pe lungimea de 54,979 km;
 - DJ 196B: Carei (DN 1F) - Foieni km (0+000 – 5+209.28) – Fig. 29;



Fig. 29. Drumul județean DJ 196B (tronson Foieni -

- sectoarele de drum județean care urmează a fi modernizate, ca obiective de investiții aprobate pentru finanțare din *Programul Național de Dezvoltare Locală, Subprogramul Infrastructura la nivel județean*, pentru anul 2014:

- DJ 108C: Carei (DJ 108M) – Căpleni (Biserica și Mănăstirea Franciscană);
 - DJ 108L: Tășnad (DN 1F) – Cig;
 - DJ 108M: Tășnad (DN1F) – Santău – Chereușa – Andrid – Dindești – Irina – Portița – Vezendiu – Tiream – Carei – Cămin – Lăcăceni – Bervenii – granița cu Ungaria;
 - DJ 195C: Pir – limita județului Bihor (Sălacea), km 42+318 – km44+76864;
 - DJ 195C: Ady Endre – Căuaș, km 18+822 – km 24+822;
 - DJ196B: Carei (DN 1F) – Foieni, km0+000 – km 5+209.28.
- lipsa unor indicatoare rutiere, marcaje și a unor semne de direcționare în cel puțin o limbă de circulație internațională;
 - orașul Tășnad este traversat de traseele drumurilor naționale și județene care formează un nod de intersecție foarte aglomerat și dificil la intersecția străzilor Înfrățirii, Lăcrămioarelor și Virgil Sălăjan, în zona centrală.

Tabelul 5 - Extras din Recensământul de circulație pe drumurile județene (2010)

Indicativ drum DJ	Total vehicule recensate	Limite sector	Vehicule etalon				Nr. benzi	Procent din total vehicule înregistrate
			Autotur. veh/24 ore	Osii 115 kN				
				Sisteme rutiere suplă și rigide	Ranfor -sări	Sisteme rutiere rigide		
108M	3530	CAREI - FRONT.UNGARIA	5126	406	393	1131	2	4,8%
196C	2172	DN 19 (PIȘCOLT) - DJ 108M (ANDRID)	3274	253	248	679	2	3,0%
191	1270	LIM. JUD. BH- TĂȘNAD	2241	257	268	846	2	2,1%
195D	712	DJ 191 (TĂȘNAD)-DJ 108M	1242	71	63	156	2	1,2%
108M	956	DJ 196C (ANDRID)-(M.CAREI) DN 1F	1151	60	60	178	2	1,1%
109N	626	DN 1F (SACĂȘENI)- DN 19A	1089	81	78	235	2	1,0%
108M	605	DN 1F (TĂȘNAD)-DJ 196C (ANDRID)	798	38	36	98	2	0,7%
108L	585	DN 1F (TĂȘNAD) – DJ 195B (CRAIDOROLȚ)	700	25	23	57	2	0,7%
195C	317	DN1F (CĂUAȘ)-LIM.JUD.BH	411	18	17	44	2	0,4%
196C	231	DJ 196B (SANISLĂU)-DN 19 (PIȘCOLT)	367	12	9	18	2	0,3%
195C	230	DN 19-DN 1F (CĂUAȘ)	351	23	20	47	2	0,3%
109P	246	LIM. JUD SJ-DN 1F (TĂȘNAD)	344	8	5	5	2	0,3%

Sursa: Direcția Tehnică CJSM.

- suprafața ocupată de stația CFR Tășnad este de 6,75 ha, iar clădirea gării este mică și neîncăpătoare;
- echiparea necorespunzătoare și nivelul ridicat al uzurii infrastructurii stațiilor și haltelor feroviare;
- inexistența liniilor ferate duble sau electrificate;

- scăderea constantă a numărului de călători care accesează infrastructura de transport feroviar și valorificarea doar parțială a potențialul de acces turistic pe calea ferată;
- creșterea numărului restricțiilor de viteză ca urmare a degradării continue a infrastructurii a condus la scăderea vitezei de deplasare a trenurilor și la creșterea timpului de parcurs;
- pentru dezvoltarea aeroportului se impune modernizarea aerogării pasageri prin asigurarea facilităților și cerințelor de funcționare destinate traficului intern și extern (creșterea capacității maxime de la 100 pasageri/oră, la 200 pe fiecare dintre fluxuri), precum și efectuarea lucrărilor de modernizare a pistei de decolare-aterizare pentru asigurarea normelor actuale privind siguranță aeriană³.

Intensificarea lucrărilor de modernizare a rețelei rutiere și feroviare propuse și dezvoltarea infrastructurii de transport logistic aerian va îmbunătăți considerabil condițiile de siguranță a circulației și va crește capacitatea de fluxuri turistice în întreaga regiune.

³Strategia de Dezvoltare a Județului Satu Mare (2014-2020), pg. 67.