

UNIVERSITATEA “BABEȘ-BOLYAI” CLUJ-NAPOCA
FACULTATEA DE GEOGRAFIE
DEPARTAMENTUL DE GEOGRAFIE UMANĂ ȘI TURISM

TEZĂ DE DOCTORAT
CONURBAȚIA DEVA-HUNEDOARA.
STUDIU DE GEOGRAFIE APLICATĂ

-Rezumat-

Conducător științific,
Prof. Univ. Dr. Emerit SURD Vasile

Doctorand,
DOBREI Gabriel-Cristian

Cluj-Napoca, 2013

Introducere	I
Cap. 1. Bazele teoretice și metodologice ale organizării spațiului geografic	1
1.1. Spațiul geografic și sistemele de așezări	1
1.2. Sisteme de așezări supraorășenești în viziunea legislației actuale	7
1.3. Conurbația - definiție, structură și rol în cadrul sistemului de așezări	10
1.4. Conurbația Deva - Hunedoara - date generale și stadiul actual de dezvoltare	17
Cap. 2. Suportul fizico - geografic	21
2.1. Aspecte generale	21
2.2. Substratul geologic - suport pentru dezvoltarea conurbației	21
2.3. Morfologia	24
2.3.1. Geomorfologia și procesele geomorfologice specifice	33
2.3.2. Repartiția altitudinală a reliefului	37
2.3.3. Expoziția versanților	38
2.3.4. Declivitatea reliefului	40
2.4. Aspecte climatice.....	43
2.4.1. Temperatura aerului	45
2.4.2. Precipitațiile atmosferice.....	46
2.4.3. Vânturile dominante.....	47
2.5. Rețeaua hidrografică	48
2.6. Solurile	55
2.7. Vegetația și fauna	56
Cap.3. Utilizarea terenurilor.....	59
3.1. Noțiuni generale și clasificarea utilizării terenurilor	59
3.2. Utilizarea agricolă a terenului.....	62
3.3. Fondul forestier	64
3.4. Terenuri aferente cursurilor hidrografice și apelor stătătoare.....	65
3.5. Suprafețe aferente căilor de comunicații.....	65
3.6. Vetrele de așezări umane.....	66
3.7. Zonele industriale.....	68
3.8. Terenurile degradate.....	68
3.9. Schimbări ale utilizării terenurilor în cadrul conurbației	69
3.10. Concluzii	76
Cap. 4. Dinamica populației	77

4.1.	Perioada prestatistică	77
4.2.	Perioada statistică	81
4.3.	Structura etnică	91
4.4.	Densitatea populației	93
4.5.	Structura ocupațională	96
Cap. 5.	Evoluția teritorială a așezărilor.....	100
5.1.	Context istoric.....	100
5.2.	Resursa cartografică și reconstituirea grafică a așezărilor.....	101
5.3.	Organizarea administrativă	105
5.4.	Așezările urbane	112
5.5.	Așezările rurale	134
5.6.	Noi zone de extindere teritorială la nivelul conurbației	169
Cap. 6.	Căile de comunicație la nivelul conurbației	180
6.1.	Probleme generale și context istoric.....	180
6.2.	Căile de comunicație feroviare.....	181
6.2.1.	Evoluția căilor de comunicație feroviare.....	181
6.2.2.	Structura căilor ferate.....	183
6.3.	Căile de comunicație rutieră la nivelul conurbației.....	187
6.3.1.	Evoluția căilor de comunicație rutieră.....	187
6.3.2.	Structura căilor de comunicație rutieră.....	190
6.3.3.	Propuneri de îmbunătățire a rețelei de transport rutier	195
6.3.4.	Circulația rutieră în mediul urban.....	197
6.4.	Model de transport în comun la nivelul conurbației	207
6.5.	Concluzii	219
Cap. 7.	Sistemul de așezări.....	221
7.1.	Distribuția așezărilor	221
7.2.	Clasificarea așezărilor	226
7.3.	Dotările cu rol de loc central.....	232
7.3.1.	Utilități publice.....	233
7.3.2.	Dotări administrative.....	239
7.3.3.	Polarizarea comercială.....	240
7.3.4.	Instituțiile de învățământ.....	242
7.3.5.	Structura serviciilor medicale.....	248
7.3.6.	Servicii și structuri conexe sistemului de transport.....	250

7.3.7.	Servicii și structuri de comunicații și telecomunicații.....	255
7.3.8.	Dotări cultural-religioase și de relaxare.....	258
7.3.9.	Concluzii	265
7.4.	Ierarhizarea așezărilor în cadrul conurbației Deva - Hunedoara.....	267
7.5.	Zonele de influență ale așezărilor din cadrul conurbației	273
7.5.1.	Teoria locurilor centrale și metoda poligoanelor Thiessen.....	273
7.5.2.	Modelul gravitațional Reilly - Converse	282
7.5.3.	Zonele de influență ale locurilor centrale.....	288
7.6.	Structura sistemului de așezări.....	296
7.7.	Conurbația Deva - Hunedoara, structură, funcție și polarizare în teritoriu.....	301
Cap. 8.	Dualismul funcțional Deva - Hunedoara.....	317
8.1.	Zonele funcționale la nivelul conurbației Deva - Hunedoara.....	321
8.1.1.	Zonele funcționale ale municipiului Deva.....	327
8.1.2.	Zonele funcționale ale municipiului Hunedoara.....	330
Cap. 9.	Strategia de dezvoltare a conurbației Deva - Hunedoara.....	335
9.1.	Model de dezvoltare a conurbației Deva - Hunedoara	344
Concluzii generale		
Bibliografie		
Lista figurilor		
Lista tabelelor		
Anexe		

Cuvinte cheie : conurbație, utilizarea terenului, dinamica populației, structuri cu rol de loc central, influență în teritoriu, Deva, Hunedoara, sistem de așezări.

Introducere

Procesul intens de urbanizare la care omenirea a asistat în ultimii 200 de ani a creat nenumărate aşezări şi grupuri de aşezări urbane, producând schimbări ireversibile în amenajarea şi organizarea teritoriului. Dintre grupările de aşezări conurbaţiile reprezintă o categorie aparte, o categorie născută din necesitatea de colaborare între două sau mai multe aşezări pentru a oferi condiţii optime de viaţă locuitorilor proprii.

Ignorate sau adesea confundate cu aglomeraţiile urbane sau cu ariile metropolitane, conurbaţiile au fost identificate în toate ţările cu un grad mare de urbanizare. Pentru întâia oară conurbaţiile au fost descrise în Marea Britanie, ţară cu un vast sistem urban, apoi în Franţa, Țările de Jos, Germania devenind gradual recunoscute la nivel mondial. În România studiul conurbaţiilor s-a lăsat mult aşteptat, reţeaua urbană fiind slab dezvoltată până la începutul anilor 1950.

Lucrarea de faţă îşi propune studierea în detaliu a zonei Deva - Hunedoara, denumită în continuare „Conurbaţia Deva - Hunedoara” pentru a înţelege modul în care aceasta s-a format, funcţionează şi cum se va dezvolta. În lipsa unor lucrări de referinţă pentru spaţiul geografic românesc considerăm că lucrarea de faţă poate deveni un exemplu în ceea ce priveşte modul în care viitoarele conurbaţii româneşti vor fi studiate.

Studiul este împărţit în 9 capitole ce tratează toate problemele referitoare la apariţia evoluţia şi dezvoltarea viitoare a conurbaţiei. Din cele 9 capitole doar primul este teoretic, rolul său fiind acela de a familiariza cititorul cu conceptele prezentate. Celelalte 8 capitole reprezintă partea aplicativă a lucrării, ce studiază diferite aspecte legate de evoluţia conurbaţiei de la relief, hidrografie, utilizarea terenurilor, resursele demografice, structuriile cu rol central până la zone de influenţe.

În final mai trebuie menţionat faptul că în procesul de elaborare al acestei lucrări o mare parte a muncii a reprezentat-o culegerea datelor de la diferite instituţii, volumul prezentat fiind unul foarte mare. Nu trebuie neglijat nici faptul că această lucrare nu poate fi încadrată într-un singur domeniu de studiu, nu este nici o lucrare monografică, nici o lucrare statistică, nici un studiu de planificare teritorială sau de geografie regională, reprezintă o împletire a tuturor acestora, devenind o sursă valoroasă de informare pentru specialiştii, cercetători, autorităţi locale şi nu în ultimul rând oameni simpli dornici să cunoască locul în care trăiesc.

Acestea fiind spuse considerăm că lucrarea de faţă reprezintă primul studiu integrat al unei zone cu potenţial de conurbaţie din România, studiu bazat pe ideea că un teritoriu complex trebuie analizat în profunzime din diferite perspective înainte de implementarea oricărei măsuri de planificare teritorială.

1. Bazele teoretice și metodologice ale organizării spațiului geografic

Conurbația - definiție, structură și rol în cadrul sistemului de așezări

Conform Oxford Dictionary o conurbație este „o zonă urbană extinsă formată din unirea suburbiilor unor orașe mai mici cu un oraș central mare”. Etimologia cuvântului provine din latinescul *con* (împreună) și *urbus* (oraș) însemnând orașe împreună sau orașe împreunate, termenul fiind neologism de la începutul secolului 20.

Termenul de conurbație a fost folosit pentru prima dată de către urbanistul englez Patrick Geddes în cartea sa „Orașe în evoluție”. În urma studiului asupra evoluției sistemului urban de la începutul anilor 1900 din Marea Britanie acesta consideră conurbația ca fiind „o arie extinsă formată din mai multe orașe de dimensiuni diferite care prin creșterea populației și extindere teritorială s-au unit ca să formeze o zonă urbană și industrială continuă”

În Marea Britanie conceptul de conurbație a fost dezvoltat de către „Comitetul Interdepartamental pentru Mediul Social și Dezvoltarea Economică” (Interdepartamental Committee on Social and Economic Research) care în anul 1931 a propus următoarea definiție pentru conurbație: „o arie urbană construită continuă, ocupată de o serie continuă de clădiri, fabrici, parcuri urbane și locuri de joacă și alte construcții care nu este separată de către terenuri tipice ruralului”¹. În scurt timp acest tip de arie a primit numele de „Brick and Mortar”, „zonă cărămidă și mortar” datorită efectului vizual puternic pe care îl avea în contrast cu zonele rurale învecinate dominate de către culturi agricole și clădiri răsfirate.

Definiția conurbației din anul 1931 a fost completată de către Biroul de Recensământ din Marea Britanie în anul 1951 astfel: „conurbația se bazează pe unitățile administrației publice locale, cu luarea în considerare a densității populației. O localitate poate fi luată în considerare pentru includerea într-o conurbație dacă este atașată puternic de unul din centrele conurbației pentru muncă, cumpărături, învățământ superior, activități sportive sau divertisment”.

În România problematica conurbațiilor a fost dezbătută relativ puțin datorită particularităților sistemului urban, Gustav Gusti (1974, pag 114)² face referire la „formațiuni sistemice macroteritoriale ce se pot constitui fie între subsisteme alăturate, fie între subsisteme care dispun de o relativă complexitate de profil, fie între funcțiile cu același profil a unor subsisteme monospecializate”. Fără prea multe alte detalii acesta dă exemplul sistemelor Galați-Brăila și Deva-Hunedoara ca fiind sisteme complexe cu potențial mare de cooperare.

Sintetizând conținutul definițiilor și teoriilor anterior prezentate constatăm același colorat ideatic comun, care constituie suportul elaborării unei definiții acceptabile și „acoperitoare” asupra

¹ G. W. S. Robinson, *British Conurbations in 1951*, *** articol scanat, localizat în baza de date J Store

² Gusti, G. (1974), *Forme noi de așezare. Studiu prospectiv de sistematizare macroteritorială*, Editura Tehnică, București

conceptului de conurbație. Astfel definim conurbația ca fiind „o arie urbană extinsă, policentrică, aflată în contiguitate teritorială între a cărei componente apar relații strânse de colaborare în vederea rezolvării unor nevoi de interes comun, rezultate ca urmare a evoluției lor plan-spațiale și a distribuției diferențiate, cantitativ și calitativ a funcțiilor, respectiv a dotărilor cu rol de loc central”.

În cadrul acestui angrenaj teritorial, dominat de forțe centripete pot fi cuprinse și așezări rurale interpusse între poliile urbane majore, care contribuie diferențiat la susținerea întregului edificiu, ca parte integrantă a acestuia. Așezările rurale interpusse se dezvoltă sub presiunea celor doi centrii urbani majore având pe lângă funcția de cazare (sate - dormitor) și pe aceea de hinterland agricol și ecologic. O altă funcție peremptorie a acestora este aceea de spațiu tampon, o veritabilă rezervă în edificarea temporală a spațiului conurbației.

În definirea unei conurbații specificul național acționează cu forță decisivă (ca în exemplul nostru). În România specificul rețelei naționale de așezări în care cel mai important centru urban depășește de puțin 2 milioane de locuitori și în care marea majoritate a așezărilor de rangul 2 au sub 100.000 de locuitori este imposibil să definim conurbații milionare precum cele din Marea Britanie, Franța, Germania sau alte state cu potențial demografic extrem de ridicat. Fără îndoială factorul demografic în determinarea conurbațiilor este extrem de important însă acesta trebuie redimensionat pentru specificul spațiului geografic românesc. În condițiile date considerăm că definirea unei conurbații de 200.000 de locuitori reprezintă un lucru firesc în contextul național actual.

Geneza și evoluția unei conurbații este un proces îndelungat, Bejeau-Garnier consideră că: „orașele ajung să formeze o conurbație pe parcursul dezvoltării lor. În primele stadii, două orașe pot avea relații dar sunt prea îndepărtate pentru a forma o conurbație. Dezvoltarea și rapiditatea transporturilor moderne a făcut posibilă apropierea necesară” și „prin dezvoltarea lor, ele tind să se contopească într-un ansamblu urban”.

Conurbația Deva - Hunedoara - date generale și stadiul actual de dezvoltare

Conurbația Deva - Hunedoara este o structură bipolară localizată în partea central - vestică a României. La nivelul județului Hunedoara conurbația este localizată la confluența râului Cerna cu râul Mureș, la contactul a patru mari unități geografice: în partea de nord Munții Apuseni cu subdiviziunea Munții Metaliferi, în partea de vest Munții Poiana Ruscă, în partea de sud Depresiunea Hațegului, iar în partea estică Dealurile Orăștiei.

Conurbația Deva - Hunedoara este situată la intersecția a două linii de forță importante ale teritoriului național astfel, de la est la vest avem un flux important de materie, energie și informație sub forma culuarului Mureșului peste care este suprapus Colidorului IV PanEuropean de transport, iar de la nord la sud unul din fluxurile regionale care fac legătura dintre nordul și sudul țării de la Oradea la Drobeta Turnu - Severin. Localizarea conurbației la intersecția dintre aceste două fluxuri majore precum și distanța mare față de principalele centre provinciale (Timișoara și Cluj - Napoca la 160

kilometri) oferă posibilitatea dezvoltării ca și centru de echilibru situat la limita dintre provinciile istorice Banat și Transilvania.

Actualmente relațiile dintre Deva și Hunedoara se află în plină dezvoltare prin modernizarea comună a infrastructurii de transport, alimentării cu apă potabilă, proiectarea unui nou centru de deșeuri dar și prin sprijinirea dezvoltării industriei. Astfel toate acestea fiind spuse *conurbația Deva - Hunedoara se află la sfârșitul fazei intermediare de dezvoltare.*

Tabel 1. Date statistice generale ale conurbației Deva - Hunedoara

Denumire	Număr localități in teritoriul administrativ	Populația in anul 2002	Suprafața în anul 2002(km ²)	Densitatea generală (locuitori/ km ²)
Municipiul Deva	5	69257	61,85	1119,75
Municipiul Hunedoara	6	71257	104,05	684,83
Total Deva – Hunedoara	11	140514	165,9	846,98
Orașul Simeria	7	13895	48,59	285,96
Orașul Călan	13	13030	93,54	139,22
Comuna Băcia	4	1797	29,04	61,88
Comuna Peștișu Mic	9	1290	49,95	25,82
Comuna Cârjiți	5	798	45,82	17,41
Total conurbație	49	171324	432,84	395,81

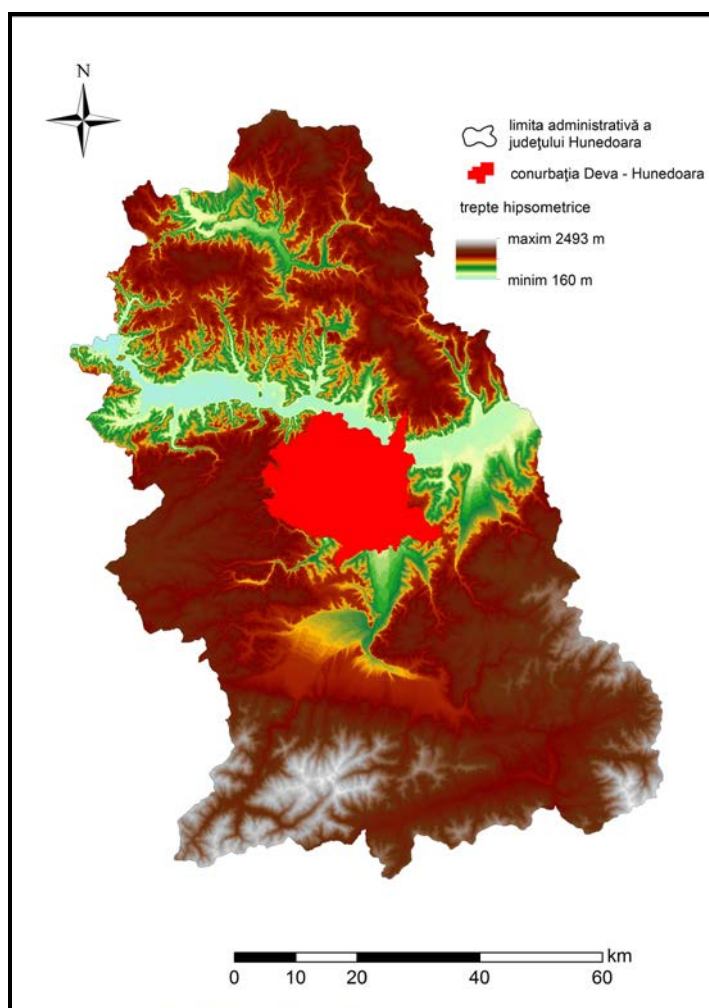


Fig. 1. Poziționarea conurbației la nivel județului Hunedoara

2. Suportul fizico - geografic

Substratul geologic - suport pentru dezvoltarea conurbației

Complexitatea substratului geologic pe care se dezvoltă conurbația Deva - Hunedoara este dată de interacțiunea dintre *domeniul getic, domeniul danubian și magmatismul postorogenic*, interacțiune care a dus la formarea unor structuri geologice inedite în zonă.

Morfologia

În mare parte teritoriul ocupat de conurbația Deva - Hunedoara coincide cu partea vestică a *Culuarului Depresionar Intramontan al Mureșului, sectorul Sebeș-Deva și cu Depresiunea Strei-Cerna*. În acest context morfologia devine unul din factorii principali ce determină edificarea conurbației prin limitările create. Încadrarea conurbației de către unitățile montane și limitarea intrărilor și ieșirilor prin zonele de luncă accentuează interdependabilitatea așezărilor din cadrul conurbației una față de cealaltă. .

Geomorfologia și procesele geomorfologice specifice

Procesele geomorfologice din cadrul conurbației Deva - Hunedoara, prin amploarea lor redusă, nu sunt în măsură să determine constrângeri evidente în dezvoltarea și evoluția ulterioară a conurbației. Comparativ cu procesele geomorfologice, relieful de ansamblu, prin complexitatea lui, dată de prezența unităților de culoar, deluroase și montane, a fost cel care a determinat actuala configurație a vetrelor de așezări, a distribuției căilor de comunicații etc..

Repartiția altitudinală a reliefului

Repartiția altitudinală a reliefului reprezintă un factor important, fiind baza analizei spațiale a distribuției așezărilor. Identificarea treptelor de relief și încadrarea lor în clase altitudinale a reprezentat un proces meticolos datorită diferențelor morfostructurale mari prezente pe teritoriul conurbației.

La nivelul conurbației Deva-Hunedoara relieful de luncă, încadrat până la nivelul altitudinal de 240 metri ocupă un spațiu generos de 13445 de hectare (31,06%), relieful de deal, încadrat între 241 și 600 metri ocupă 28883 hectare (66,74%), iar relieful de munte, încadrat la peste 600 m altitudine ocupă suprafețe restrânse, 956 hectare (2,20%).

Rețeaua hidrografică

Rețeaua hidrografică în cadrul conurbației Deva - Hunedoara este în totalitate tributară râului Mureș care prin bazinul său hidrografic (rang hidrografic III) drenează întreaga suprafață, reprezentând un total de 432 km².

Solurile

La nivelul conurbației solurile prezintă o mare diversitate datorată interacțiunii dintre substratul geologic, rețeaua hidrografică, vegetație și nu în ultimul rând factorul antropic. Pe teritoriul conurbației întâlnim, datorită complexului de factori genetici, patru mari clase de soluri: aluvisoluri, luvisoluri, cambisoluri și cernisoluri, fiecare având o distribuție spațială specifică și posibilități de utilizare multiple.

3. Utilizarea terenurilor

Modul de utilizare a terenurilor, ca rezultat al interacțiunii geosistemelor dintr-un spațiu geografic, este cel mai adecvat și mai la îndemână parametru folosit pentru evaluarea, sub aspect geografic, a potențialului de dezvoltare al unui teritoriu.

Distribuția în teritoriu a diferitelor forme de utilizare a terenului accentuează sau inhibă dezvoltarea socio-economică bazată pe nevoia de exploatare a resurselor într-un cadru favorabil.

La nivelul conurbației modul de utilizare a terenurilor este dictat de către specificul și evoluția celor șapte unități administrative componente.

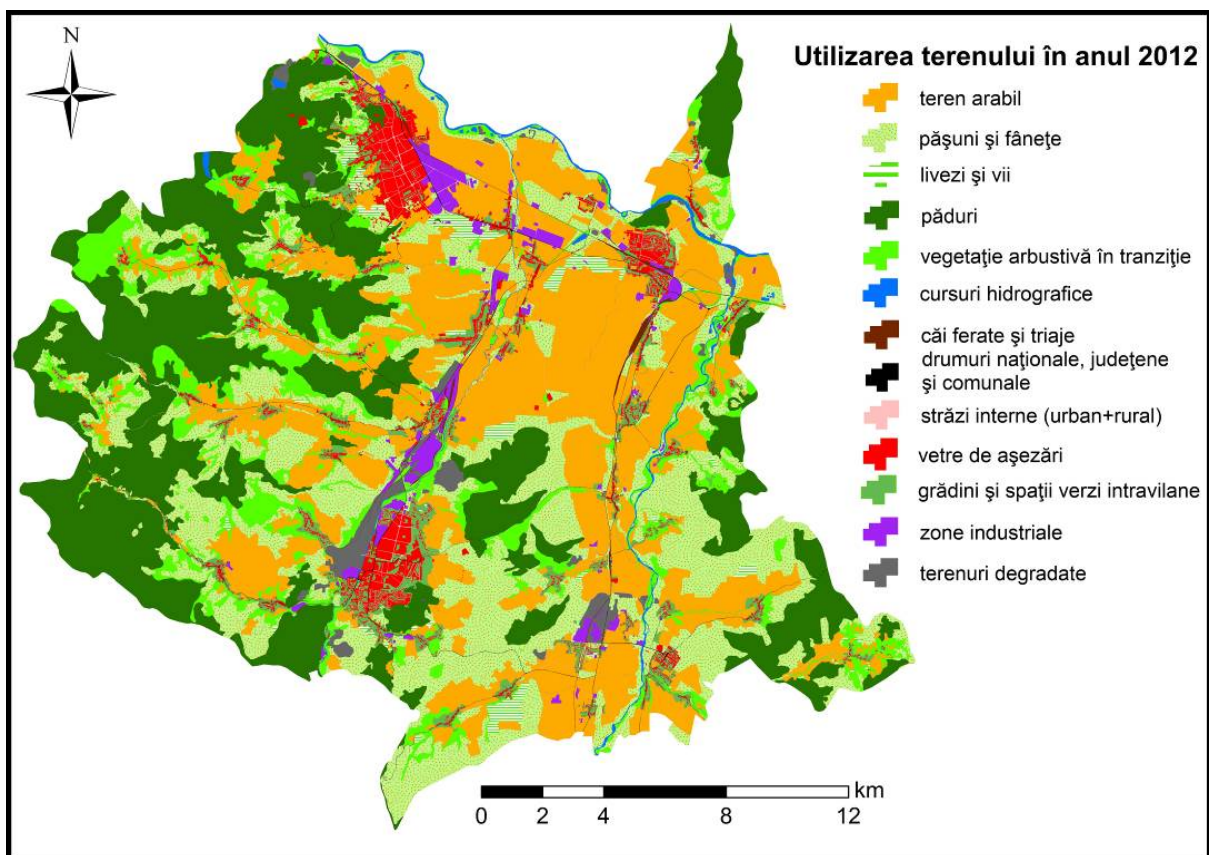


Fig. 2. Utilizarea terenului în anul 2012

Schimbări ale utilizării terenurilor în cadrul conurbației

Procesul de schimbare a utilizării terenurilor are la bază trei nevoi elementare ale societății umane: nevoia de hrană, nevoia de resurse naturale și nevoia de adăpost. Satisfacerea acestor trei nevoi elementare a însemnat modificarea constantă a mediului înconjurător.

Cuantificarea modului în care utilizarea terenurilor într-un anumit teritoriu s-a modificat de-a lungul timpului este un proces dificil. Dificultatea constă în modul de evidențiere a schimbărilor la nivel micro datorită lipsei informațiilor precise (cartografice sau de altă natură).

Evoluția utilizării terenurilor în cadrul conurbației surprinde foarte bine elementele definitorii a dezvoltării conurbației: dezvoltarea industriei, dezvoltarea căilor de comunicație și evoluția plan spațială a centrelor urbane unul înspre celălalt. Aceste trei elemente „sudează” toate părțile conurbației, în tocmai în lungul liniilor de forță creând o structură unitară a cărei evoluție este astăzi ireversibilă. Toate elementele secundare reprezentate de către terenuri agricole și suprafața forestieră reprezintă elemente secundare care de-a lungul evoluției conurbației s-au diminuat constant pentru a facilita dezvoltarea conurbației.

Tabel 2. Evoluția utilizării terenului în cadrul conurbației în perioada 1773 - 2012

Nr. Crt.	Mod de folosire a terenului	Total conurbație - anul 1773		Total conurbație - anul 1924		Total conurbație - anul 1976		Total conurbație - anul 2012	
		suprafața (ha)	pondere (%)	suprafața (ha)	pondere (%)	suprafața (ha)	pondere (%)	suprafața (ha)	pondere (%)
1.	<i>Suprafață totală</i>	43284	100	43284	100	43284	100	43284	100
2.	<i>Folosință agricolă:</i>	27101,60	62,61	26065,20	60,25	23589,74	54,50	22840,67	52,77
3.	<i>Suprafață totală împădurită</i>	15231	35,18	14778,70	34,14	14860,10	34,33	14916,54	34,46
4.	<i>Cursuri hidrografice</i>	323,30	0,75	352	0,81	362,04	0,83	362,04	0,85
5.	<i>Suprafețe anexe căilor de comunicații</i>	161,20	0,38	323,60	0,74	481,12	1,12	499,97	1,15
6.	<i>Vetre de așezări umane</i>	466,90	1,08	1544,30	3,56	2749,90	6,35	3246,75	7,50
7.	<i>Suprafețe ocupate de zone industriale</i>	-	-	133,60	0,30	940,10	2,18	768,99	1,77
8.	<i>Terenuri degradate</i>	-	-	86,60	0,20	301,00	0,69	650,04	1,51

4. Dinamica populației

Studiul dinamicii populației conurbației Deva - Hunedoara în perioada 1850 - 2011 relevă fără îndoială o creștere a numărului de locuitori în cei peste 150 de ani studiați. Dinamica populației conurbației, ca și a României de altfel, a avut mai multe perioade de evoluție (fig. 3):

- perioada 1850 - 1910 în care populația a crescut constant de la 22248 locuitori în 1850 la 40472 locuitori în anul 1910 fiind alimentată de un spor demografic pozitiv;

- perioada 1910 - 1930 în care populația a avut de îndurat perioada de război și instabilitatea economică se remarcă mai mult printr-o stagnare astfel că populația crește de la 40772 la 40761 locuitori;
- perioada 1930-1992 se remarcă printr-o creștere continuă și spectaculoasă a populației ca urmare a politicilor economice și demografice impuse în general de către regimul comunist, populația crește de la 40761 locuitori în anul 1930 la 192958 locuitori în anul 1992;
- perioada 1992 - 2002 poate fi considerată ca începutul unei evoluții demografice negative. Populația scade de la 192958 locuitori în anul 1992 la 171324 locuitori în anul 2002;
- perioada 2002 - 2012 este o perioadă de evoluție demografică negativă, populația scade de la 171324 locuitori la 138091, principalele scăderi fiind în mediul urban.

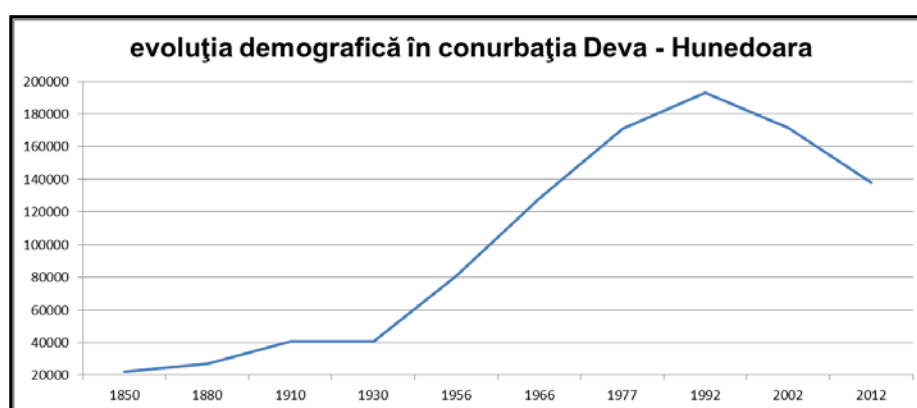


Fig. 3. Evoluția demografică în intervalul 1850 - 2012

Tabel 3. Densitatea generală a populației în perioada 1850 -2002

Densitatea generala Unitatea administrativă	recensământ an 1850	recensământ an 1910	recensământ an 1966	recensământ an 1992	recensământ an 2002	recensământ an 2011
Municipiul Deva	55,23	166,27	479,98	1268,19	1119,75	915,87
Municipiul Hunedoara	53,27	82,88	663,95	781,71	684,83	532,28
Orașul Simeria	50,03	156,53	230,72	294,52	285,96	244,78
Orașul Călan	58,61	77,47	136,28	157,55	139,22	112,68
Comuna Băcia	56,37	70,69	74,96	67,76	61,88	61,43
Comuna Peștișu Mic	47,22	50,23	38,41	26,04	25,82	23,52
Comuna Cârjiți	30,44	47,01	29,65	18,87	17,41	14,53
Total conurbație	51,40	93,50	296,15	445,79	395,81	319,03

La nivelul conurbației structura ocupațională a populației se diferențiază net între urban și rural. În zonele rurale ponderea cea mai mare o deține populația activă ocupată în sectorul primar și secundar. Ponderea ridicată din sectorul secundar este consecință a navetismului, populația fiind ocupată în industria urbană adiacentă. În cadrul spațiului urban structura ocupațională a populației

active se diversifică în funcție de importanța așezării. Există diferențieri clare între cele 4 centre urbane, diferențieri datorate evoluției istorice ale acestora.

În sectorul primar erau angajate 2478 de persoane, reprezentând 3,14% din totalul populației active. În sectorul secundar erau angajate 30398 de persoane, reprezentând 38,66% din populația activă. În sectorul terțiar sau al serviciilor erau angajate 36124 de persoane reprezentând 45,79% din populația activă. Sectorul terțiar este cel mai dinamic, aflându-se în creștere constantă odată cu schimbarea regimului politic din 1989. Ponderea șomerilor este de 12,41% existând diferențieri nete între mediul urban și cel rural.

5. Evoluția teritorială a așezărilor

Organizarea administrativă

Organizarea administrativă reprezintă cea mai cuprinzătoare formă de amenajare a teritoriului fiind principalul factor determinant al relațiilor dintre așezări dar și a poziționării structurilor cu rol de loc central. Organizarea administrativă este dinamică, fiind influențată de factorii socio-politici și de evenimente istorice.

Evoluția administrativă a teritoriului studiat evidențiază tendința de centralizare și de reducere a numărului de unități administrative. Se evidențiază în decursul evoluției administrative dezvoltarea centrelor urbane puternice Deva, Hunedoara, Simeria și Călan. Se observă de asemenea o stabilitate în ceea ce privește organizarea comunelor Cârjiți și Băcia a căror suprafață și componență s-a modificat foarte puțin din 1876 până în prezent. De asemenea se observă că marea majoritate a centrelor administrative efemere din diferite perioade ale evoluției au o evoluție socio-economică negativă odată cu pierderea rolului administrativ.

Așezările urbane

Evoluția așezărilor urbane din cadrul conurbației, este bazată pe dezvoltarea construcțiilor în cele mai favorabile zone disponibile. Astfel începând încă din 1773 se observă tendința de dezvoltare pe terenuri situate în luncă sau pe terasele râurilor principale. Odată cu dezvoltarea industriei și a căilor de comunicație se observă o tendință evidentă de dezvoltare în lungul acestora. Deva și Hunedoara au beneficiat din plin de dezvoltarea căilor de comunicații acest lucru permițându-le să se apropie și să dezvolte relații de cooperare.

În ceea ce privește cuantificarea dezvoltării teritoriale a centrelor urbane este evident că cea mai mare dezvoltare au avut-o Deva și Hunedoara, fiind favorizate de existența unor nuclee de orașe încă din Evul Mediu. Orașele Călan și Simeria, din postura lor de centre urbane emergente, s-au

dezvoltat foarte bine în timpul industrializării comuniste însă vor trebui să își regândească strategia de dezvoltare în interiorul conurbației preluând funcții complementare nucleelor Deva și Hunedoara.

Așezările rurale

Prezența în număr mare la nivelul conurbației Deva - Hunedoara a așezărilor rurale reprezintă consecința dezvoltării într-un spațiu dinamic și extrem de competitiv. Întrucât este imperativ ca fiecare așezare să contribuie la dezvoltarea conurbației cu resursele disponibile în mod natural am considerat necesară studierea evoluției teritoriale a tuturor celor 45 de așezări din cadrul conurbației.

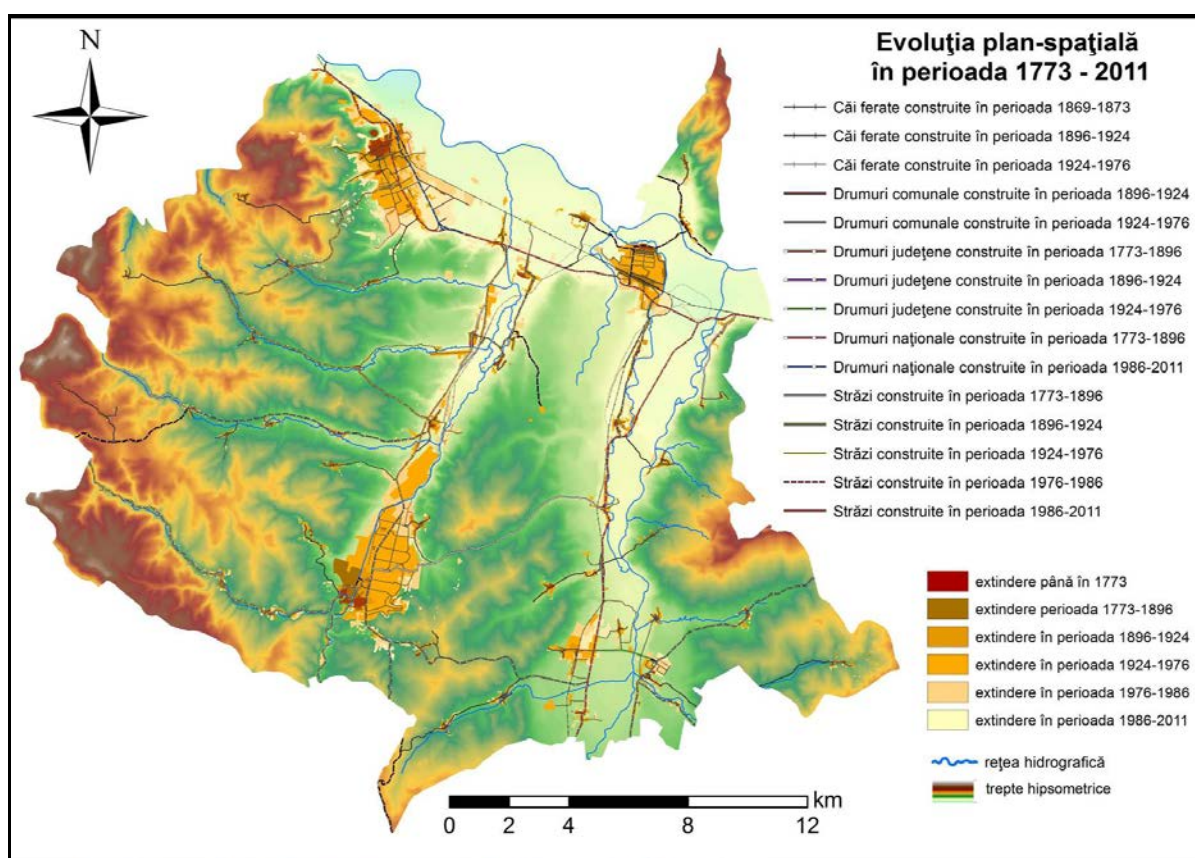


Fig. 4. Evoluția plan spațială în cadrul conurbației Deva - Hunedoara

Evoluția socio-economică și teritorială a așezărilor din conurbația Deva - Hunedoara în perioada 1773-2013 se datorează conlucrării mai multor factori socio-economici și politici.

Cronologic primul factor care a influențat evoluția unor așezări a fost factorul politic respectiv *consolidarea puterii imperiului Habsburgic* și extinderea influenței în Transilvania care indirect a dus către consolidarea rolului administrativ și economic a târgurilor Deva și Hunedoara. Următorul factor determinant în evoluția așezărilor este unul economic, respectiv *exploatarea resurselor de fier* din zona munților Poiana Ruscă, care devine determinant pentru evoluția orașelor Hunedoara și Călan. Un

alt factor determinant în evoluția localităților este reprezentat de *construcția căii ferate Arad - Alba Iulia* și construcția ramificațiilor Simeria - Petroșani respectiv Simeria - Hunedoara dar și modernizarea drumurilor. Acest factor a consolidat puterea administrativă a orașului Deva și a creat orașul Simeria.

Un factor social extrem de important pentru evoluția ulterioară a așezărilor din cadrul conurbației se referă la *procesul de colonizare a populațiilor de etnie maghiară și germană*.

Unirea Transilvaniei cu Regatul României din în 1918 poate fi considerat factorul socio - politic care a creat premisele dezvoltării economice ulterioare a zonei prin preluarea capacităților de producție de la puterea maghiară și modernizarea lor. *Preluarea puterii politice de către forțele comuniste* reprezintă un factor politic complex, cu implicații majore în ceea ce privește dezvoltarea economică, sistematizarea, extinderea spațială a așezărilor și creșterea demografică. *Schimbarea regimului politic în anul 1989* este ultimul factor cu implicații majore în evoluția localităților din cadrul conurbației Deva-Hunedoara.

Tabel 4. Tabel sintetic cu evoluția suprafețelor ariilor administrative în cadrul conurbației

unitate administrativă	1773	1896	1924	1976	1986	2011
Deva	51,67 ha	95,51 ha	210,35 ha	550,89 ha	858,37 ha	1139,01 ha
procent din extindere maximă	4,53%	8,38%	18,46%	48,36%	75,36%	100%
Hunedoara	34,38 ha	129,16 ha	228,04 ha	856,37 ha	1161,15 ha	1239,84 ha
procent din extindere maximă	2,77%	10,41%	18,39%	69,07%	93,65%	100%
Simeria	21,53 ha	86,41 ha	158,51 ha	336,20 ha	426,86 ha	501,88 ha
procent din extindere maximă	4,28%	17,21%	31,58%	66,98%	85,05%	100%
Călan	19,64 ha	45,99 ha	101,75 ha	276,10 ha	398,54 ha	479,52 ha
procent din extindere maximă	4,09%	9,59%	21,21%	57,57%	83,11%	100%
Băcia	6,76 ha	18,71 ha	42,41 ha	74,32 ha	101,85 ha	120,29 ha
procent din extindere maximă	5,61%	15,55%	32,25%	61,78%	84,67%	100%
Cârjiți	6,06 ha	11,09 ha	41,90 ha	49,46 ha	54,60 ha	61,80 ha
procent din extindere maximă	9,80%	17,94%	67,79	80,03%	88,34%	100%
Peștișu Mic	6,50 ha	15,23 ha	39,58 ha	52,16 ha	68,79 ha	72,74 ha
procent din extindere maximă	8,93%	20,93%	54,41%	71,70%	94,56%	100%
total conurbație	146,54 ha	402,10 ha	822,54 ha	2195,50 ha	3070,16 ha	3615,08 ha
procent din extindere maximă	4,05%	11,12%	22,75%	60,73%	84,92%	100%

Noi zone de extindere teritorială la nivelul conurbației

Evoluția teritorială a conurbației Deva - Hunedoara va depinde pe viitor de abilitatea autorităților locale de a crea și implementa proiecte într-o sferă largă de domenii, proiecte care să asigure o stabilitate socio - economică a zonei și care, în același timp, să creeze premisele dezvoltării de noi zone urbanizate la nivelul localităților componente a conurbației.

Principalele zone de dezvoltare vor situate (ca și până acum) în lungul căilor de comunicații principale formând și dezvoltând benzile de dezvoltare existente. Principalele trei direcții de dezvoltare sunt grupate de-a lungul axelor rutiere Deva - Simeria, Deva - Hunedoara și Simeria - Călan. Într - o măsură asemănătoare însă la o scară mai mică conurbația se va extinde și de-a lungul unor axe secundare care corespund unor pârauri sau unor drumuri județene sau comunale unde suprafețele disponibile pentru construcții sunt în general mai mici.

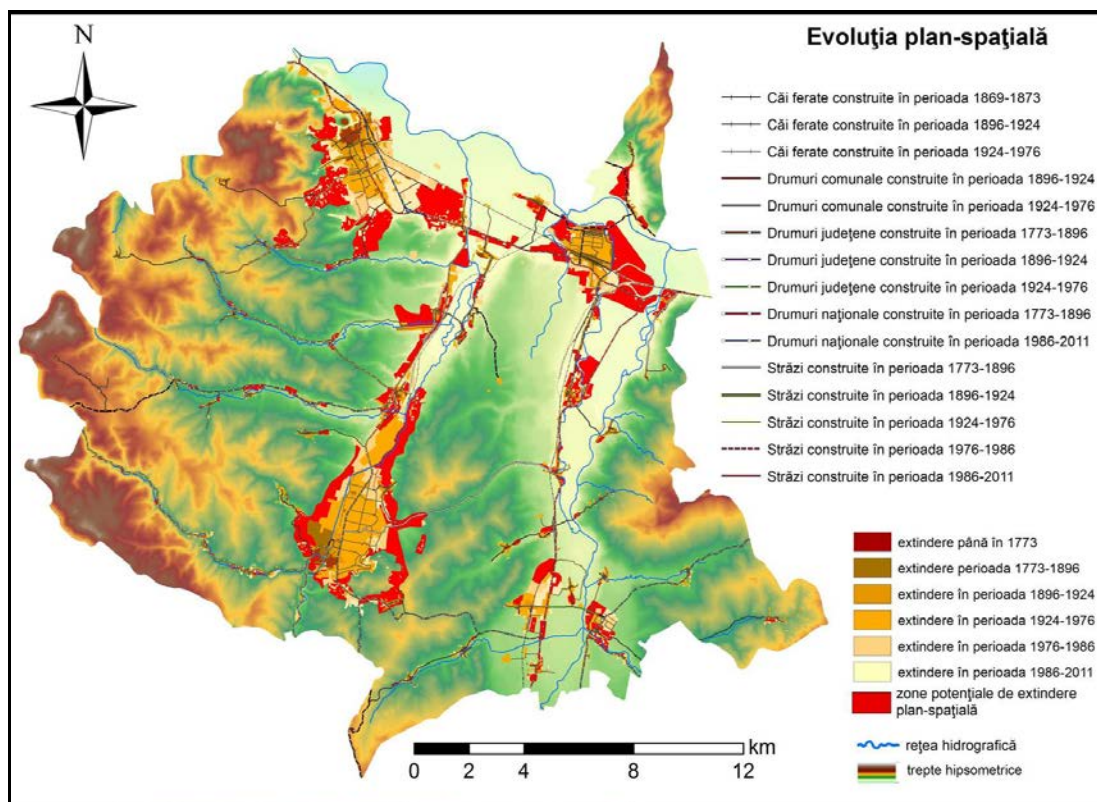


Fig. 5. Conurbația Deva - Hunedoara - zone potențiale de dezvoltare plan-spațială

6. Căile de comunicație la nivelul conurbației

Structura căilor ferate

Toate liniile de cale ferată ce traversează conurbația sunt parte integrantă a magistralei principale de transport M200 Arad - Brașov ce are o lungime totală de 450 kilometri. Din aceasta se desprinde magistrala secundară M202 Simeria - Filași (211 kilometri) și linia secundară M207 Simeria - Hunedoara (15,4 kilometri).

Structura căilor de comunicație rutieră

Conform clasificării actuale în România, evidențiate și de către V. Surd există 4 categorii majore de căi de comunicații rutiere: autostrăzi, drumuri naționale, drumuri județene și drumuri comunale. Tabelul 5 prezintă o situație schematică a rețelei de căi rutiere de la nivelul conurbației.

Tabel 5. Indicatori cantitativi ai rețelei rutiere la nivelul conurbației Deva-Hunedoara

	Drum Comunal	Drum Județean	Drum Național		Autostrăzi	Total
			Expres	European		
Lungime Totală (km/%)	49,8(23,91%)	106,55(52,38%)	9,5(4,64%)	33,9(16,57%)	5,1(2,5%)	204,5(100%)
Densitate Rețea Rutieră (km/ 1000 km ²)	115,2	246,64	21,99	78,47	11,80	473,37

Propuneri de îmbunătățire a rețelei de transport rutier

În contextul dezvoltării viitoare a conurbației legăturile rutiere între diferitele zone devin de importanță maximă determinând evoluția teritorială a așezărilor. Se impun următoarele măsuri complementare pentru dezvoltarea armonioasă a sistemului rutier: centura ocolitoare a municipiului Hunedoara în partea vestică; prelungirea DJ 700 pe direcția Sântandrei - Peștișu Mare - Hunedoara; modernizarea drumului comunal Hunedoara - Batiz, construcția unui drum comunal pe direcția Simeria Veche - Totia - Petreni - Călan; construcția unui sens giratoriu la intersecția E68 cu E68B în Sântuhalm; desființarea trecerii la nivel cu calea ferată de la intersecția dintre M207 și E68; crearea de pasarele pietonale peste drumurile europene în zonele rurale intens circulate.

Circulația rutieră în mediul urban

Rețeaua de circulație urbană este formată din totalitatea străzilor dintr-o localitate, străzi care asigură două tipuri de circulație, internă, care include toate tipurile de deplasări ale locuitorilor la/de la locul de muncă, deplasări de aprovizionare și pentru alte tipuri de deplasări ocazionale și externe sau de penetrație cuprinde circulația spre și dinspre oraș.

Principalele disfuncționalități identificate la nivelul municipiului Deva se referă la folosirea excesivă a intersecțiilor de tip „T”, aglomerarea traficului în zona comercială din est, funcționarea necorespunzătoare a DN7 ca și centură ocolitoare, sistemul de cartiere de tip dreptunghiular și nu în ultimul rând lipsa locurilor de parcare în cartiere.

Cele mai mari disfuncționalități identificate la nivelul municipiului Hunedoara se referă la lipsa unei centuri care să preia traficul pe direcția nord - sud , infrastructură neadecvată pentru legătura dintre traficul de cartier și cel magistral și nu în ultimul rând lipsa de spații de parcare în cartiere.

Principalele disfuncționalități identificate la nivelul orașului Simeria se referă la traficul intens pe E68 și lipsa legăturilor secundare între nordul și sudul orașului.

Principalele disfuncționalități la nivelul traficului din orașul Călan se referă la izolarea între cele două părți ale orașului precum și la legăturile slabe cu cartierul Crișeni.

Model de transport în comun la nivelul conurbației

Mobilitatea persoanelor și a mărfurilor reprezintă una dintre condițiile de existență și evoluție a conurbațiilor, transportul între localități asigurând condițiile necesare dezvoltării urbane.

Pornind de la datele actuale ce se referă la transportul în comun în Deva și Hunedoara dar și considerând că mobilitatea este o condiție imperativă funcționării conurbației iar *crearea unui sistem integrat este o prioritate pentru dezvoltarea conurbației Deva - Hunedoara* propunem următoarea structură a sistemului public de transport de călători:

- *zona roșie* corespunzătoare transportului local al centrelor urbane Deva, Hunedoara, Călan și Simeria cuprinzând strict transport cu autobuze;
- *zona albastră* ce integrează transportul rutier cu cel feroviar pentru o conectare eficientă a principalelor fluxuri de trafic situate de-a lungul liniilor de forță;
- *zona galbenă* deservită de microbuze ce va asigura conectarea optimă a zonelor rurale cu centrele urbane de-a lungul fluxurilor secundare de trafic.

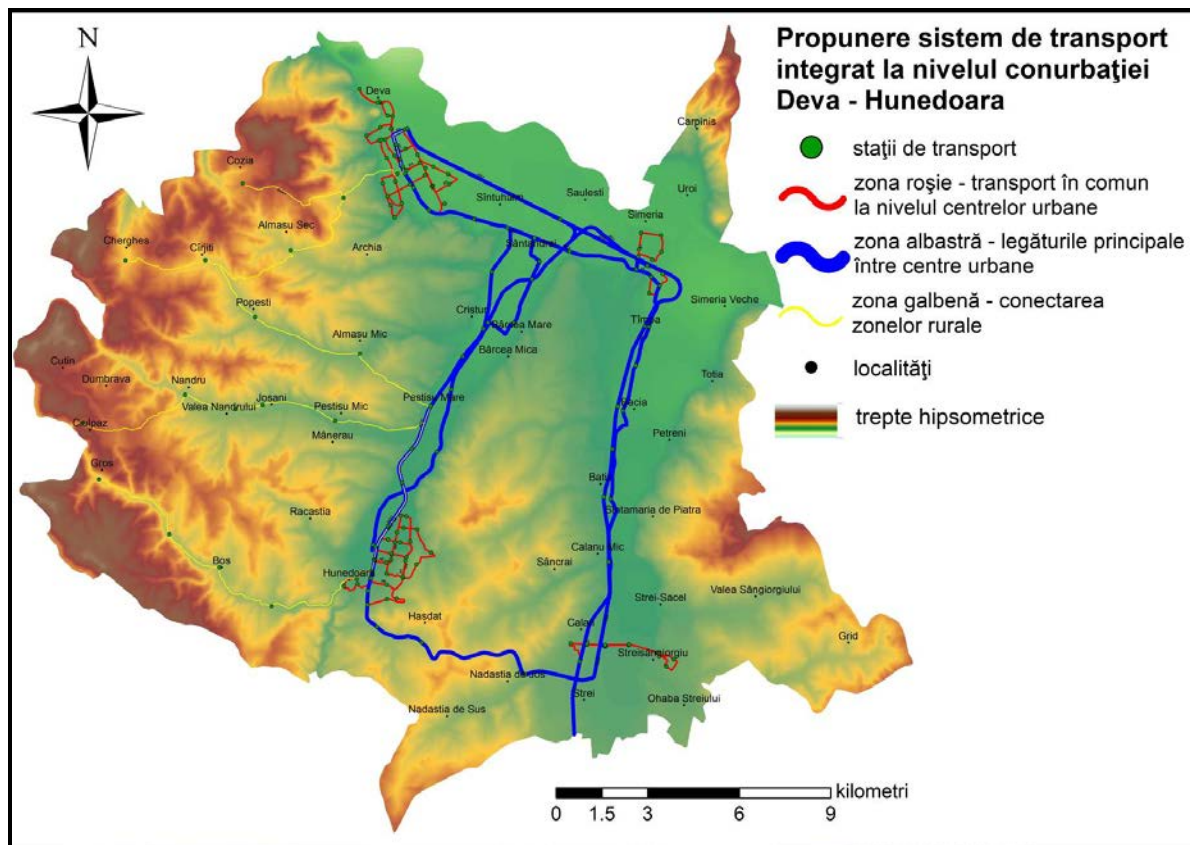


Fig. 6. Sistemul integrat de transport în comun la nivelul conurbației Deva – Hunedoara

7. Sistemul de așezări

Conurbația Deva - Hunedoara reprezintă una dintre cele mai intens populate arii din România totalizând un număr de 49 așezări umane organizate în 7 unități administrative, 4 urbane și 3 rurale, întinsă pe o suprafață de 432,84 km² în care locuiesc peste 170000 de persoane. Numărul mare de localități impune ierarhizarea acestora pentru a crea o imagine corectă privind organizarea și funcționarea conurbației. Crearea sistemului de așezări la nivelul conurbației impune evidențierea distribuției așezărilor, identificarea structurilor cu rol de loc central și studiul zonelor de influență.

Distribuția așezărilor

Distribuția spațială a așezărilor în cadrul conurbației Deva - Hunedoara reprezintă rezultatul unei conlucrări intense între factorii morfologici și factorii hidrografici. Este evident însă și rolul avut de factorul uman în localizarea diferitelor așezări în funcție de nevoia de apărare și exploatare optimă a resurselor naturale. Tabelul 6 prezintă o situație sintetică referitoare la distribuția și densitatea așezărilor la nivelul conurbației

Tabel 6. Indicatorii distribuției așezărilor în cadrul conurbației Deva - Hunedoara

Unitatea Administrativă	Suprafața (km ²)	Număr Localități	Densitatea (localități/100 km ²)	indicele de arealitate (km ² / localitate)
Deva	61,85	5	8,08	12,37
Hunedoara	104,05	6	5,76	17,34
Călan	93,54	13	13,89	7,19
Simeria	48,59	7	14,40	6,94
Băcia	29,04	4	13,77	7,26
Cârjiți	45,82	5	10,91	9,16
Peștișu Mic	49,95	9	18,01	5,55
Total conurbație	432,84	49	11,3	8,83

Clasificarea așezărilor

Cunoașterea clasificării localităților reprezintă un demers important în construirea unui sistem viabil de localități în cadrul conurbației Deva - Hunedoara. Clasificarea trebuie să țină cont de două criterii distincte, criteriul demografic și criteriul mărimii teritoriale a localităților.

Mărimea demografică

La recensământul din anul 2002 conurbația Deva - Hunedoara cuprindea un total de 49 localități, 4 aveau statut de oraș, iar 45 erau localități componente, sate sau centre de comună (tabel 7).

Tabel 7. Mărimea demografică a așezărilor

Tip Localitate	Număr	Nume	
Orașe mijloci	2	Deva, Hunedoara	
Orașe mici	1	Simeria	
Orașe foarte mici	1	Călan	
Sate mijloci	mici	7	Sântuhalm , Răcăștia, Sântandrei, Streisângeorgiu , Batiz, Băcia, Tâmpa
	mari	3	Cristur, Bârcea Mică, Peștișu Mare
Sate mici	29	Hășdat, Boș, Bârcea Mare, Săulești, Simeria Veche , Uroi, Cărpiniș, Călanu Mic, Strei-Săcel, Sântămăria de Piatră, Sâncrai, Valea Sîngeorgiului, Grid, Ohaba Streiului, Strei, Nădăștia de Sus, Nădăștia de Jos, Totia, Petreni, Peștișu Mic, Nandru, Mănerău, Valea Nandrului, Josani, Cârjiți, Popești, Chergeș, Cozia, Almașu Sec	
Sate foarte mici	6	Ciulpăz, Cutin, Dumbrava, Groș, Archia, Almașu Mic	

Clasificarea după mărimea suprafeței construite

Suprafața construită a unei așezări, rurale sau urbane, reprezintă un indicator important privind potențialul de dezvoltare teritorială. Între suprafața construită, mărimea demografică și poziționarea unei așezări există adesea o relație intimă greu de cuantificat care însă funcționează astfel: o așezare cu suprafață construită mare, cu populație numeroasă este foarte probabil să fie poziționată favorabil în teritoriu același lucru fiind valabil și pentru așezările slab dezvoltate, cu populație redusă care sunt de obicei amplasate nefavorabil în teritoriu (tabel 8).

Tabel 8. Clasificarea localităților în funcție de suprafața construită, tabel general și distribuție pe unități administrative

Tip Localitate	Număr	Nume	Unit. Administrativă	Localități Foarte Mici	Localități Mici	Localități Mijlocii	Localități Mari	Localități Foarte Mari
Foarte Mari	2	Deva, Hunedoara	Deva	-	2	2	-	1
Mari	2	Simeria, Călan	Hunedoara	1	3	1	-	1
Mijlocii	5	Sântuhalm, Cristur, Peștișu Mare, Sântandrei și Băcia	Călan	1	11	-	1	-
Mici	30	Archia, Bârcea Mică, Răcăștia, Hășdat, Boș, Bârcea Mare, Cărpiniș, Săulești, Simeria Veche, Uroi, Streisîngeorgiu, Batiz, Călanu Mic, Grid, Nădăștia de Jos, Nădăștia de Sus, Sâncrai, Sântămăria de Piatră, Strei, Strei-Săcel, Valea Sîngeorgiului, Petreni, Tâmpa, Almașul Sec, Cozia, Popești, Peștișu Mic, Josani, Mănerău, Nandru	Simeria	-	5	1	1	-
			Băcia	1	2	1	-	-
			Cârjiți	2	3	-	-	-
			Peștișu Mic	5	4	-	-	-
Foarte Mici	10	Groș, Ohaba Streiului, Totia, Cârjiți, Chergeș, Almașu Mic, Ciulpăz, Cutin, Dumbrava, Valea Nandrului	Total	10	30	5	2	2

Dotările cu rol de loc central

Dotările cu rol central reprezintă puncte importante în viața comunităților umane rurale și urbane, influențând acțiunile individului și edificând rolul localităților în cadrul sistemului. Dotările cu rol central reprezintă consecința directă a nevoilor individului dintr-un anumit spațiu geografic. Distribuția și clasificarea structurilor cu rol central este dată de frecvența cu care o anumită dotare a așezării este cerută de către individ. Astfel după criteriul frecvenței cu care sunt utilizate dotările cu rol central pot fi clasificate astfel:

- dotări de folosință zilnică: utilități publice, aprovizionare cu hrană, etc.;
- dotări folosite frecvent: educație, medicale, social-religioase, transport și comunicații, etc;
- dotări folosite ocazional: turistice, administrativ-fiscale, etc.

Utilități publice

Asigurarea utilităților publice reprezintă o problemă extrem de importantă pentru orice așezare sau sistem de așezări. Absența sau deficiențele înregistrate în asigurarea uneia sau mai multor utilități publice crează probleme serioase în dezvoltarea așezărilor. Utilitățile publice considerate de extremă importanță pentru o localitate sunt alimentarea cu energie electrică, apă curentă, canalizare, termoficare, gaze naturale și colectarea deșeurilor .

Rețeaua de distribuție a energiei electrice. La nivelul conurbației procentul de conectare la rețeaua de energie electrică este de peste 99%, existând foarte puține zone izolate sau așezări temporare care nu beneficiază de electricitate.

Rețeaua de distribuție a apei potabile. Având în vedere faptul că apa este indispensabilă vieții oamenilor este cunoscută preocuparea pentru construcția de rețele de captare și distribuție a acesteia.

Actualmente toate cele patru localități urbane beneficiază de alimentare cu apă, însă din cele 45 localități din mediul rural mai există 16 fără apă potabilă curentă: Archia, Răcăștia, Hășdat Boș, Groș, Grid, Totia, Almașu Sec, Cozia, Cârjiți, Chergeș, Popești, Almașu Mic, Dumbrava, Cutin și Ciulpăz.

Rețeaua de canalizare este construită în paralel cu serviciile de alimentare cu apă curentă însă întâmpină o serie de probleme particulare. De departe cea mai mare problemă se referă la subdimensionarea rețelei atât din punct de vedere al colectării cât și din punct de vedere al epurării. Epurarea apelor se face în 6 stații la nivelul conurbației: Deva, Hunedoara - Buituri, Sântuhalm, Bârcea Mare, Călan și Simeria. Dintre aceste stații 4 sunt mixte rezidențial-industrial (Hunedoara - Buituri, Bârcea Mare, Călan și Simeria) și nici una nu dispune de treaptă biologică.

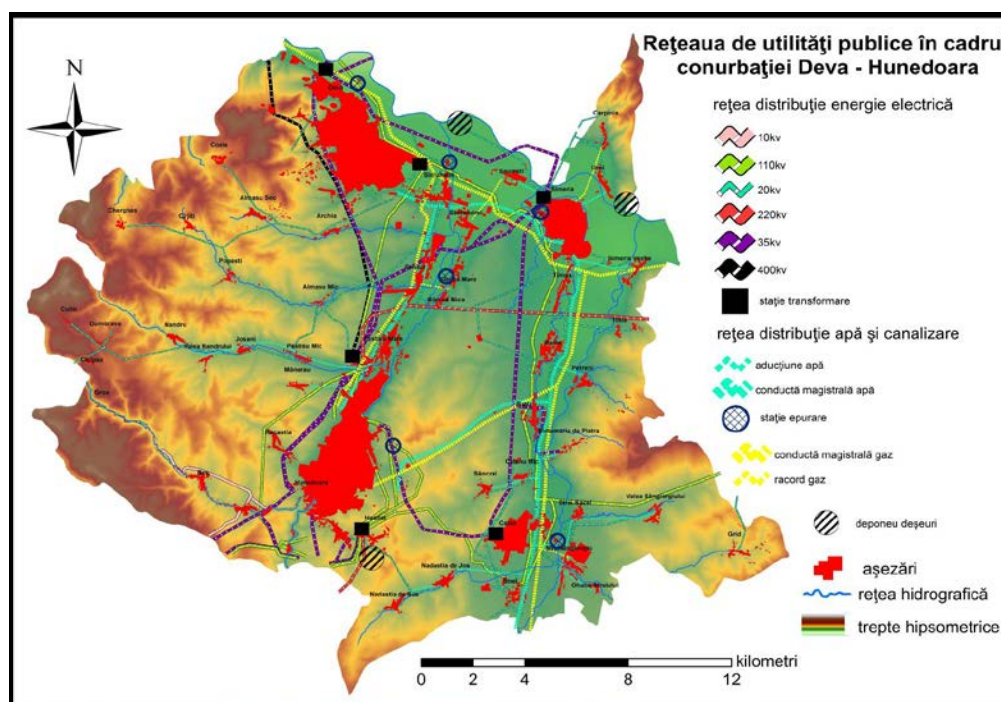


Fig. 7. Rețeaua de utilități publice în cadrul conurbației

Rețeaua de distribuție a gazelor naturale. Gazele naturale oferă un plus de confort populației atât în mediul urban cât și în mediul rural, principala întrebuințare în gospodărie a gazelor naturale fiind pentru gătit și pentru încălzire. Trebuie menționat faptul că din cele 49 de localități din cadrul conurbației beneficiază de sistem de alimentare cu gaze naturale doar 21.

Colectarea și depozitarea deșeurilor la nivelul conurbației intră în atribuțiile autorităților locale care trebuie să asigure infrastructura de colectare, reciclare și depunere a deșeurilor. Singurele localități în care nu s-a introdus colectarea sunt Cutin, Ciulpăz, Dumbrava, Groș, Totia și Grid datorită distanței mari față de restul localităților precum și datorită numărului extrem de mic de locuitori.

Serviciile de termoficare la nivelul sunt prezente exclusiv în mediul urban cu pondere variată în cele 4 așezări urbane, astfel: în municipiul Deva 91,11% din locuințe ar avea acces la servicii de termoficare prin centrale de cartier, în municipiul Hunedoara 59,49%, în orașul Simeria 43,08% din locuințe ar avea acces iar în orașul Călan 38,06% din locuințe ar avea acces la servicii de termoficare.

Dotări administrative

Organizarea teritoriului în unități administrative rurale sau urbane crează unele dintre cele mai importante structuri cu rol central de la nivelul teritoriului. Înzestrarea cu structuri administrative reprezintă un imbold puternic pentru o așezare fiind unul dintre principalele motoare ale dezvoltării socio-economice. Din punctul de vedere al organizării administrative cele mai favorizate așezări sunt cele care sunt declarate *centru de comună* în mediul rural, respectiv *municipiile* sau *orașele* în urban.

Conform actualei împărțiri administrativ-teritoriale conurbația Deva-Hunedoara este formată din 4 unități administrative urbane (2 municipii și 2 orașe) și 3 comune, fiecare având primărie și consiliu local propriu.

Polarizarea comercială

Dotările comerciale sunt clasificate în funcție de bunurile pe care le comercealizează, bunuri care determină frecvența cu care sunt folosite. Este evident că cea mai mare frecvență este cea a magazinelor care comercealizează hrană, acestea fiind solicitate zilnic pe când acele magazine care comercealizează produse de uz îndelungat sau produse specializate sunt frecventate mult mai rar, însă ele reprezintă dotări cu potențial mare de polarizare a spațiului atrăgând clienți din zone îndepărtate.

Tabel 9. Repartiția structurilor comerciale la nivelul conurbației

localitate	Centru comercial	Metro	Praktiker	Hipermarket	Supermarket	Minimarket	Piață	Instituții bancare
Deva	1	1	1	2	7	13	3	13
Hunedoara	1			1	6	11	3	8
Simeria					2	4	1	3
Călan					2	3	1	2
Sântuhalm						1		
Cristur						1		
Sântandrei						1		
Peștișu Mare						1		
Băcia						1	1	
Batiz						1		
Tâmpa						1		

Instituțiile de învățământ

Instituțiile de învățământ reprezintă dotări cu rol central esențiale în funcționarea societății umane, contribuind semnificativ la rolul central al așezărilor în care sunt localizate (fig. 8).

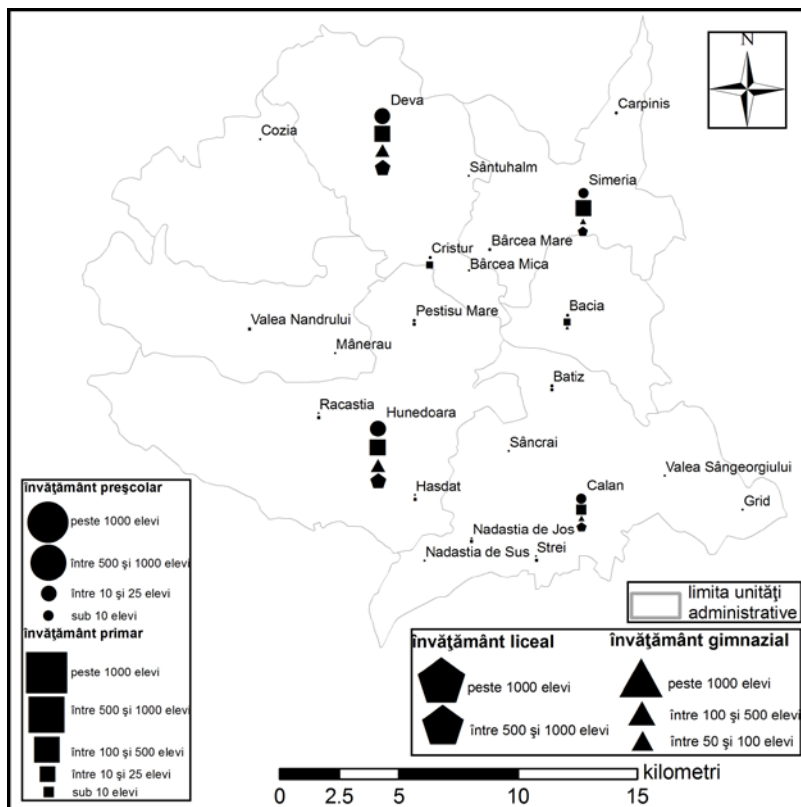


Fig. 8. Distribuția unităților de învățământ preuniversitar la nivelul conurbației

Instituțiile de învățământ, asemenea altor dotări cu rol central, pot fi clasificate pe ranguri în funcție de nivelul de educație pe care îl oferă, fiind organizate în sistem piramidal, la bază fiind creșele și grădinițele iar în vârf universitățile. Distribuția în spațiu a unităților de învățământ contribuie semnificativ la rolul polarizator avut de o localitate. Instituțiile de învățământ pot fi clasificate în: instituții de învățământ preșcolare (creșe, grădinițe), primare (clasele I-IV), generale (I-VIII), liceale și postliceale (grupuri școlare, școli de arte și meserii, licee, colegii naționale) și universitare (universități, extensii universitare și centre de formare continuă).

Structura serviciilor medicale

Sistemul de sănătate este unul bine ierarhizat cuprinzând medici de familie, medici specialiști, farmaciști, ambulatorii, clinici și spitale. De organizarea structurilor medicale și asigurarea personalului medical necesar la nivelul conurbației se ocupă Casa Județeană de Asigurări Hunedoara

împreună cu Colegiul Medicilor cu fonduri alocate direct de la Ministerul Sănătății, Consiliul Județean și Consiliile Locale. Tabelul 10 prezintă situația actuală de la nivelul conurbației.

Tabel 10. Serviciile de ocrotire a sănătății la nivelul conurbației

	medici de familie	medici de specialitate	farmaci	serviciu ambulanță	spitale
Deva	36	101	17	2	1
Hunedoara	39	35	16	1	1
Simeria	10	3	5	1	1
Călan	5	3	4	1	

Servicii și structuri conexe sistemului de transport

În expunerea căilor de comunicații de la nivelul conurbației din capitolul 6 nu au fost descrise în detaliu structurile conexe și serviciile de transport cu potențial de loc central fiind făcut doar un studiu tehnic asupra căilor de transport.

Gărilor și transportul feroviar

Simpla prezență a unei gări sau a unui punct de oprire în cadrul unei localități este un factor ce stimulează dezvoltarea localității și o face mai atractivă pentru locuitori, însă diferențierea între gări sub aspectul numărului și calității trenurilor care tranzitează localitatea.

Autogările și transportul rutier

Autogările reprezintă structuri specializate având peroane de îmbarcare-debarcare, săli de așteptare și birouri de informații care deservește curse pe trasee locale, județene, naționale și internaționale. La nivelul conurbației există teoretic 5 autogări în cele patru centre urbane (două în municipiul Deva), însă autogara din orașul Călan este închisă și abandonată de 5-6 ani.

Benzinăriile, vulcanizările și service - urile auto

Benzinăriile, deși nu reprezintă în esență dotări de rol central, sunt structuri importante în viața comunităților umane datorită nevoii constante de mișcare a oamenilor și mărfurilor. *Vulcanizările și service - urile auto* la fel ca și în cazul benzinăriilor aduc un plus de confort pentru locuitori.

Tabel 11. Instituții și servicii din domeniul transportului la nivelul conurbației

	trenuri IC/zi	trenuri IR/zi	trenuri R/zi	autogări	benzinării	vulcanizări	service auto
Deva	4	26	40	2	10	6	46
Hunedoara	-	-	10	1	5	4	17
Simeria	4	26	70	1	2	1	6
Călan	-	4	16	1	1	-	1
Săulești	-	-	33	-	-	-	-
Tâmpa	-	-	15	-	-	-	-
Peștișu	-	-	10	-	1	-	1

Mare							
Cristur	-	-	10	-	-	-	1
Bârcea Mică	-	-	10	-	-	-	-
Bârcea Mare	-	-	10	-	-	-	-
Sântandrei	-	-	10	-	-	-	2
Simeria Veche	-	-	14	-	-	-	-
Băcia	-	-	14	-	-	-	-
Batiz	-	-	14	-	-	-	-
Călanu Mic	-	-	14	-	-	-	-
Sântuhalm	-	-	-	-	1	-	9

Dotări cultural - religioase și de relaxare

Dotările cultural - religioase și de relaxare reprezintă o categorie aparte de dotări cu rol central în cadrul așezărilor fiind de multe ori dotări emblematice ale unei așezări, dotări care conferă notorietate. Acest tip de dotări este unul aparte deoarece se adresează la două categorii distincte de persoane, se adresează în primul rând locuitorilor așezării respective și se adresează apoi turiștilor sau persoanelor aflate în tranzit.

Structuri bisericesti

Apariția și dezvoltarea diferitelor structuri bisericesti este legată de nevoia ancestrală a omului de a crede într-o forță spirituală superioară. La nivelul conurbației Deva - Hunedoara, datorită evoluției istorice a teritoriului, cele mai importante confesiuni sunt cea ortodoxă și cea catolică (romano și greco). De asemenea sunt prezente și alte confesiuni cum ar fi cele protestante, reformate, baptiste, penticostale, etc.

Instituții și dotări cultural - sportive

Instituțiile și structurile culturale diferă mult calitativ și cantitativ la nivelul conurbației Deva - Hunedoara în funcție de nevoile comunității, de fondurile și interesul alocat pentru aceste activități. Prezența dotărilor cultural - sportive nu poate fi considerată obligatorie pentru un anumit tip de așezare însă în decursul timpului prezența unor astfel de dotări poate să aducă beneficii sub aspectul prestigiului așezării dar și o serie de beneficii materiale.

Obiective turistice și structuri de cazare

Prezența, dar mai ales valorificarea unui obiectiv turistic la nivelul unei localități poate aduce acesteia prestigiu și în general o creștere a activității economice pe sectorul comerț, cazare și transport. Conurbația Deva - Hunedoara deține un potențial turistic și un patrimoniu cultural - istoric și arhitectonic de mare valoare atât pentru zonă cât și pentru întreaga țară.

Pe lângă obiectivele turistice propriu-zise infrastructura de cazare are un rol foarte important în atragerea de turiști și duce la sporirea prestigiului localității. La nivelul conurbației sunt prezente un număr de 29 de structuri specializate de cazare.

Concluzii

Dotările cu rol central sunt o imagine fidelă a dezvoltării actuale a unei așezări însă reprezintă și un bun indicator al potențialei dezvoltări. Fără îndoială cele mai multe dotări cu rol central pot fi întâlnite în municipiile și orașele din cadrul conurbației unde ele reprezintă o consecință a evoluției istorice (administrative și cultural - religioase), o necesitate dictată de populație (comerciale, educaționale, medicale și de comunicare) și nu în ultimul rând o constrângere dictată de poziționarea geografică (utilități publice). Dotările cu rol central provin dintr-o serie largă de necesități umane și în funcție de specificul acelei activități sunt distribuite în teritoriu cu o anumită frecvență.

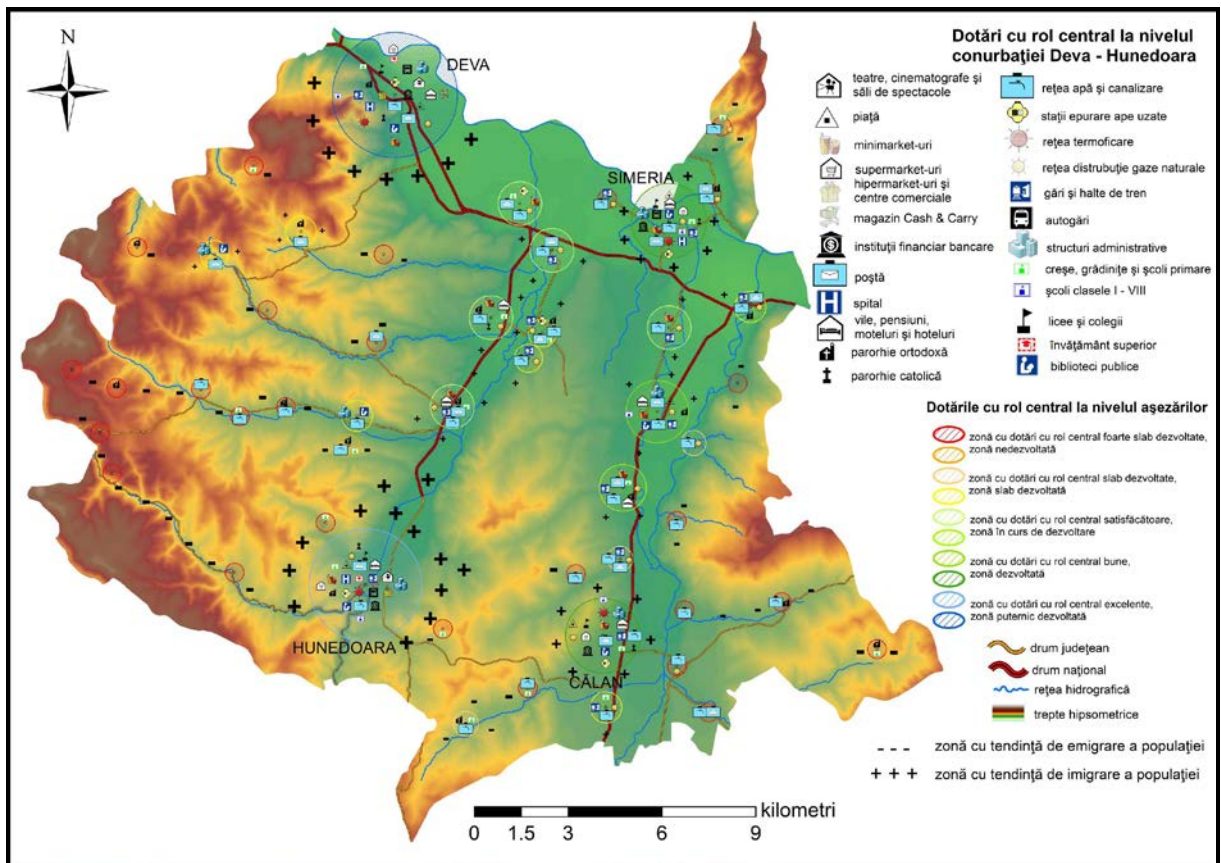


Fig. 9. Dotări cu rol central la nivelul conurbației Deva - Hunedoara

Ierarhizarea așezărilor în cadrul conurbației Deva - Hunedoara

După cum am menționat și în capitolul 1 în România ierarhizarea așezărilor are la bază Legea 351 din 24 iulie 2001- *Lege privind amenajarea teritoriului național- secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități*. Această lege stabilește ierarhia localităților în funcție de criteriul demografic și de cel administrativ, fără să ia în considerare criteriile socio - economice sau prezența unor structuri și dotări cu rol de loc central la nivelul localităților.

Cum pentru prezentul studiu o ierarhizare generală, cum este cea dată de Legea 351, nu este suficient de analitică pentru a descifra funcționarea complexă a conurbației, am optat pentru o ierarhizare complexă care să țină cont de structurile cu rol de loc central, de factorul demografic și de dezvoltarea teritorială a fiecărei localități, după exemplul celor propuse de V. Surd (2005) și Molnar, E., Maier, A., Ciangă, N(1975).

Fără îndoială *municipiul Deva ocupă treapta cea mai înaltă din ierarhie între așezările componente ale conurbației, cea de centru urban de coordonare județeană (J)*. Pe treapta a doua între așezările conurbației Deva - Hunedoara, se situează *municipiul Hunedoara având rolul de centru urban de coordonare zonală (Z)*. Cea de-a treia poziție, *a centrelor de coordonare locală (L) este ocupată de către orașele Călan și Simeria*. Cea de a patra treaptă, *a centrelor supracomunale (S) este ocupată de către satele Băcia, Cristur și Peștișu Mare datorită structurilor cu rol central pe care le dețin*. Pe cea de-a cincea treaptă, *a centrelor comunale (C)*, pot fi plasate centrele de comună *Cârjiți și Peștișu Mic*. Ocuparea acestei trepte de către Cârjiți și Peștișu Mic se datorează strict rolului administrativ avut.

A șasea treaptă, *a centrelor subcomunale (Sc)* este ocupată de către sate care în ciuda faptului că nu au rol administrativ au capacitatea de a polariza spațiul adiacent datorită unor structuri cu rol central pe care le dețin. În această categorie sunt încadrate 17 sate la nivelul conurbației: **Sântuhalm, Bârcea Mică, Mănerău, Săulești, Sântandrei, Bârcea Mare, Uroi, Cărpiniș, Batiz, Nădăștia de Jos, Nădăștia de Sus, Sâncrai, Valea Sângeorgiului, Calanu Mic, Strei, Tâmpa și Valea Nandrului**.

A șaptea treaptă, *a satelor (s)*, cuprinde acele localități care nu au structuri cu rol de loc central (sau acestea nu satisfac nevoile populației) și nici nu beneficiază de utilități (total sau parțial). În această categorie se încadrează 18 localități: **Archia, Răcăștia, Boș, Hășdat, Simeria Veche, Streisângeorgiu Strei-Săcel, Ohaba Streiului, Grid, Sântămăria de Piatră, Petreni, Almașu Sec, Chergeș, Cozia, Popești, Almașu Mic, Josani și Nandru**.

Pe ultima treaptă, a opta, sunt situate *satele izolate (si)*, care au ca și principal impediment pentru o dezvoltare normală poziția în teritoriu și potențialul demografic extrem de scăzut. În această categorie sunt încadrate 5 sate: **Totia, Groș, Dumbrava, Ciulpăz și Cutin**.

Zonele de influență ale așezărilor din cadrul conurbației

Stabilirea zonei de influență teroretice pentru una sau mai multe așezări are o însemnătate aparte în construcția sistemului de așezări, adesea fiind ultimul demers înainte de a descifra mecanismele și relațiile spațiale dintr-un teritoriu dat. Motivul pentru care acest demers este ultimul efectuat are de a face cu necesitatea obținerii de date referitoare la rangul unei așezări, rang care în prezenta lucrare exprimă în primul rând capacitatea de a polariza spațiul geografic.

Teoria locurilor centrale și metoda poligoanelor Thiessen

Indiferent de momentul sau modul în care această analiză este efectuată ea are la bază *Teoria locurilor centrale elaborată de către Walter Christaller*. Teoria emisă de către Christaller este una de natură economică însă cu referire la un spațiu geografic (ideal sau izotrop). Tocmai pentru că spațiul geografic este complex și variat, nicidecum izotrop, zonele de influență determinate cu ajutorul teoriei lui Christaller se numesc zone de influență teroretice (sau ideale).

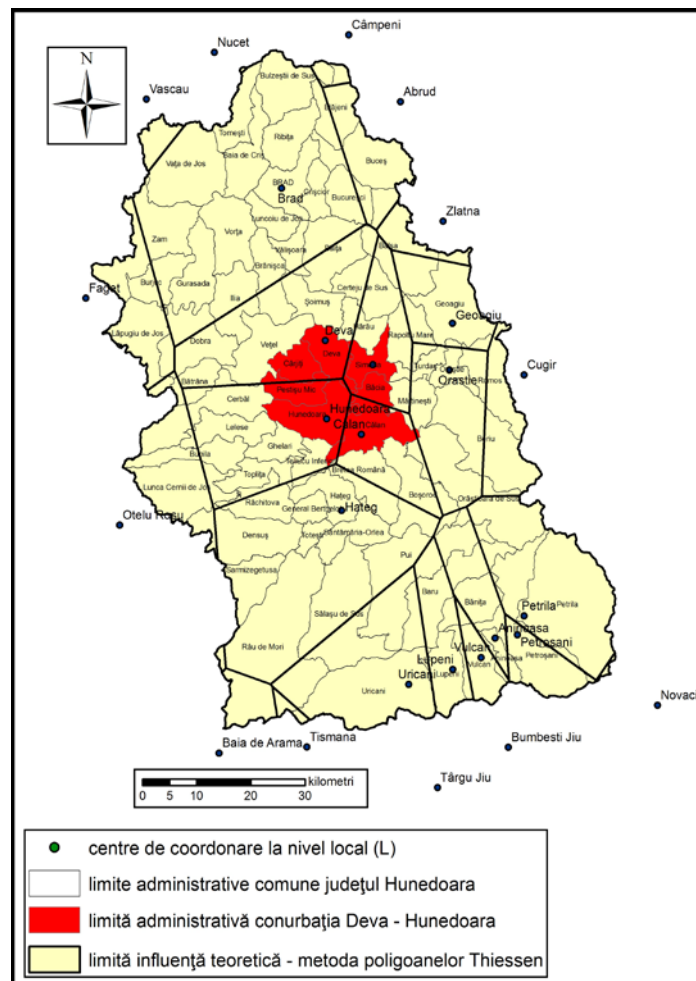


Fig. 10. Limita de influență teoretică a centrelor de coordonare locală - metoda Thiessen

Cea mai simplă metodă de determinare a zonele de influență teroretică respectând teoria lui Christaller (ca toți locuitorii să fie deserviți de un loc central) este metoda poligoanelor Thiessen. Această metodă consideră că indiferent de modul de dispunere în spațiu a locurilor centrale clientul se va îndrepta către cel mai apropiat, așadar această metodă nu ține cont de ierarhia locurilor centrale iar zonele de influență astfel create sunt prezentate sub forma unor poligoane.

Analiza zonelor de influență teoretică a centrelor locale reprezintă un punct foarte important în determinarea zonei de influență a conurbației. La acest nivel al centrelor de coordonare locală sunt cel mai bine vizibile zonele de influență teoretice, sunt vizibile neajunsurile sistemului de localități urbane (ca și distribuție în spațiu) și nu în ultimul rând pot fi conturate relațiile teritoriale pe care centrele locale le au cu spațiul învecinat.

Modelul gravitațional Reilly - Converse

Pentru a completa analiza spațială referitoare la zonele de influență a localităților efectuată cu ajutorul metodei poligoanelor Thiessen se poate folosi *modelul gravitațional Reilly - Converse* care reprezintă un mod de calcul al zonelor de influență care ia în considerare atât numărul de locuitori din așezări cât și distanța dintre acestea. Astfel acest model este folosit pentru a stabili mult mai detaliat limitele dintre două arii de influență teoretice.

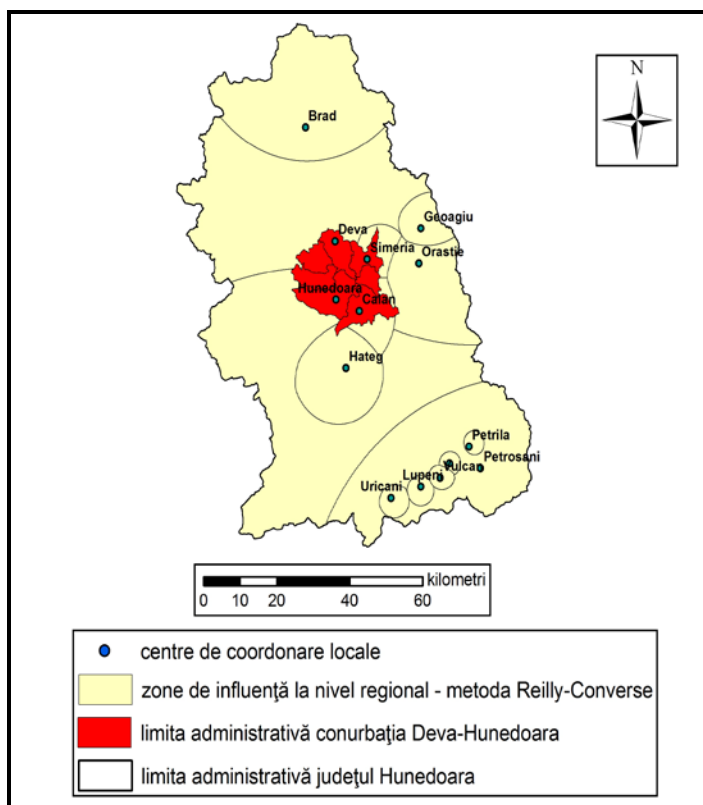


Fig. 11. Aria de influență a centrelor de coordonare locale, metoda Reilly-Converse

Rezultatele obținute cu ajutorul metodei Reilly-Converse se diferențiază net de cele obținute prin metoda poligoanelor Thiessen datorită numărului mai mare de parametri luați în calcul. Metoda Reilly-Converse evidențiază importanța factorului demografic în determinarea zonelor de influență dar și importanța poziționării în spațiu a diferitelor centre de coordonare.

Ca și concluzie se putem considera că metoda Reilly-Converse oferă rezultate satisfăcătoare și mai apropiate de realitatea din teren datorită introducerii în ecuație a factorului demografic și a distanței reale între așezări însă faptul că metoda a fost dezvoltată pe un spațiu izotrop reduce gradul de generalizare a rezultatelor.

Zonele de influență ale locurilor centrale

Determinarea unor zonelor de influență bazate pe puterea de polarizare a locurilor centrale reprezintă ultima analiză importantă și vine să completeze delimitările obținute prin metoda poligoanelor Thiessen și metoda Reilly-Converse. Delimitarea de față are la bază calitatea și cantitatea serviciilor oferite de către locurile centrale la diferite nivele.

La nivelul centrelor de coordonare locală, numărul mare de așezări urbane din județul Hunedoara produce o fragmentare mare a ariilor în zona centrală și sudică. La acest nivel există cazuri în care centrul de coordonare reușește să polarizeze strict satele din unitatea administrativă căreia aparține (ex: Uricani, Lupeni, Vulcan, Aninoasa și Petrița).

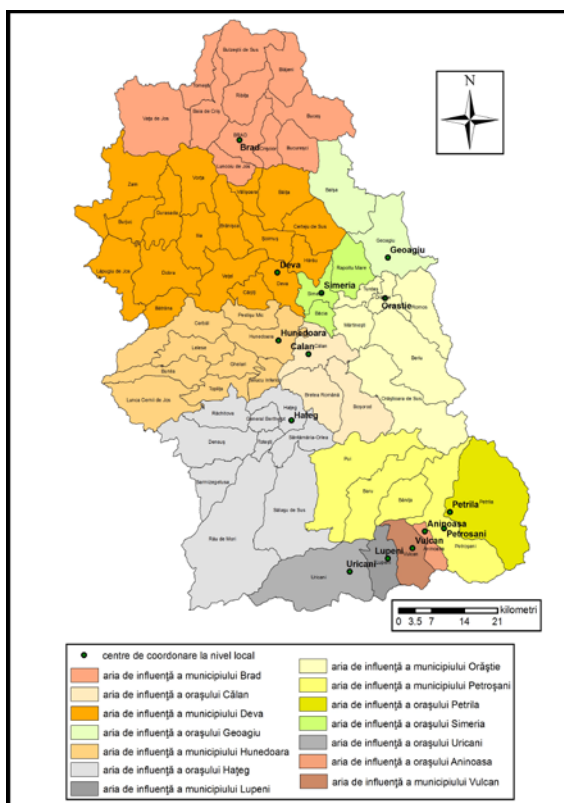


Fig. 12. Ariile de influență a centrelor locale la nivelul județului Hunedoara - metoda locurilor centrale

Concluzii

Zonele de influență ale așezărilor din cadrul conurbației reprezintă rezultatul interacțiunii dintre distribuția spațială, particularitățile sistemului de transport, relieful și barierele orografice și nu în ultimul rând structurile cu rol central.

În funcție de nivelul la care ne referim particularitățile zonelor de influență sunt influențate decisiv de prezența structurilor cu rol central, astfel la nivele supra-județene (provinciale și regionale) un rol important în delimitarea zonelor de influență îl au prezența aeroporturilor, a universităților, a instituțiilor descentralizate și a unităților medicale de prestigiu. La nivelul centrelor de județ instituțiile administrative sunt cele mai importante în determinarea zonelor de influență, județul reprezentând actualmente unitatea de bază în împărțirea administrativă teritorială a țării.

La nivelele inferioare (zonale și locale) sporește rolul pe care discontinuitățile reliefului și rețeaua de căi de comunicații o au în determinarea zonelor de influență. Alături de acestea se remarcă și rolul important avut de prezența dotărilor cu rol de loc central.

Principali factori care determină dinamica zonelor de influență se referă la structura rețelei de căi de comunicații, la factorul demografic și la dotările cu rol central. Nivelul inferior pentru care acest tip de analize a fost efectuat este cel al centrelor de coordonare locală, sub acest nivel numărul centrelor de coordonare crește mult pe baza relațiilor administrative dintre localități dar și datorită numărului mare de structuri cu rol de loc central.

Conurbația Deva - Hunedoara, structură, funcție și polarizare în teritoriu

Teritoriul conurbației este dominat de către bipolul Deva - Hunedoara care ocupă zona centrală determinând crearea unei zone cu puternice accente urbane între cele două nuclee. Restul teritoriului conurbației poate fi privit ca având un rol predominant de sprijin, de externalizare a funcțiilor. În acest spațiu nici o așezare nu reușește să obțină o cvasi-independență de dotările cu rol central oferite de nucleul Deva-Hunedoara astfel că în ciuda prezenței altor două centre urbane fluxurile zilnice dominante rămân cele spre Deva și Hunedoara.

Dependente de serviciile oferite de către Deva și Hunedoara sunt și multe arii situate în afara conurbației, în special cele din imediata apropiere. Un bun exemplu sunt localitățile situate la nord de Mureș care depind de Deva pentru nevoile legate de educație, ocrotirea sănătății sau comerț.

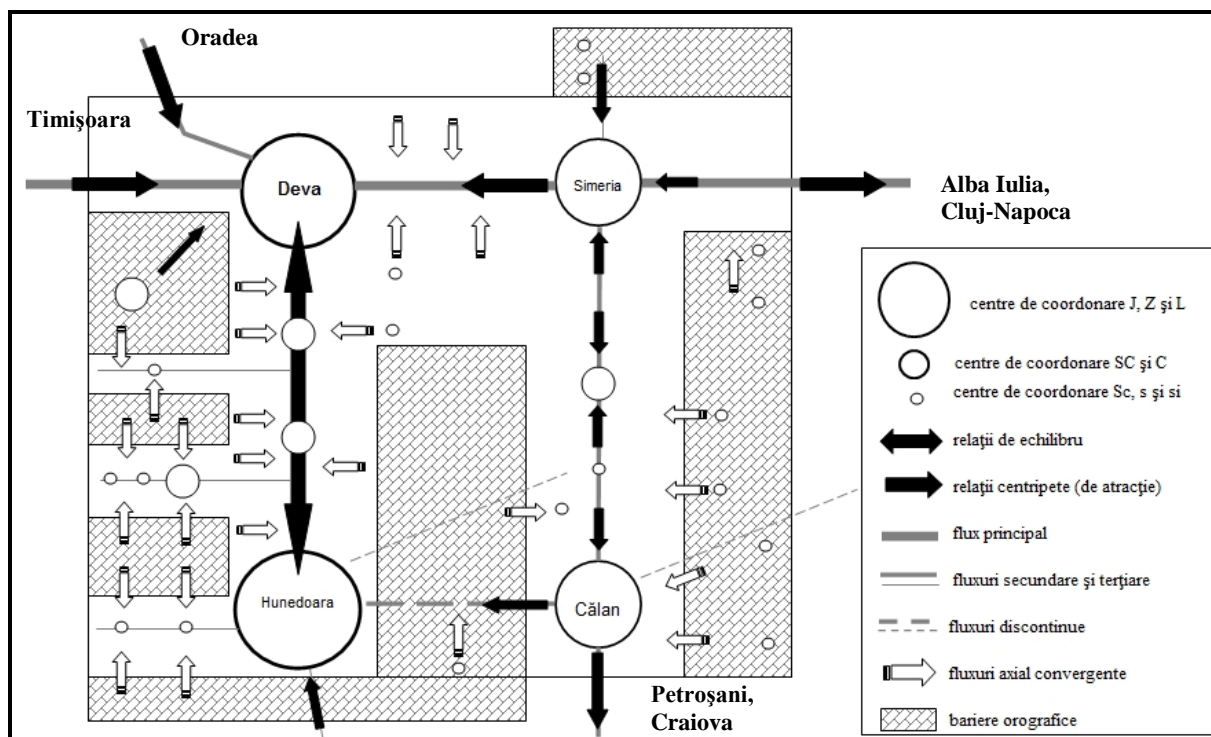


Fig. 13. Conexiunile plan-spațiale

Principalele două localități cu rol de sprijin în cadrul conurbației sunt Simeria și Călan, ambele foste orașe monoindustriale, ele reușind să atragă fluxuri zilnice din zonele de discontinuitate apropiate (Dealurile Hunedoarei de Est și Dealurile Orăștiei).

Considerând poziționarea, structurile cu rol central dar și relațiile în teritoriu se poate concludiona, fără nici o ezitare, că *rolul conurbației Deva-Hunedoara în sistemul național de așezări va fi de centru regional de echilibru teritorial între provinciile Banat și Transilvania, echivalentul unui municipiu de rangul I.*

Prin prisma problemelor enumerate mai înțelegem că influența conurbației la nivelul centrelor regionale va fi limitată. O extindere a zonei de influență a conurbației în afara județului Hunedoara este posibilă dar improbabilă datorită concurenței cu celelalte centre regionale. Vorbim practic de o limitare a influenței în interiorul propriului județ, conurbația Deva-Hunedoara urmând să preia și funcția administrativă a județului.

Toate acestea fiind spuse putem considera fără nici o ezitare că *toate centrele de coordonare identificate în cadrul primei zone au ca și scop susținerea conurbației și extinderea influenței acesteia în teritoriu iar centrele din cea de-a doua zonă sunt centre cu potențial concurențial într-un viitor apropiat.*

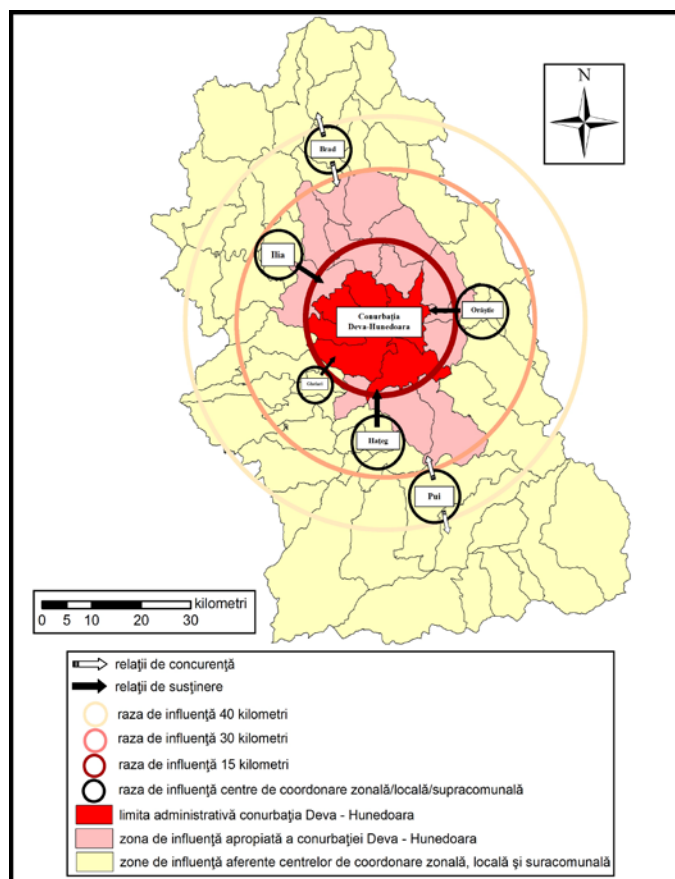


Fig. 14. Conurbația Deva-Hunedoara - influențe și relații în teritoriu

Dualismul funcțional Deva - Hunedoara

Dezvoltarea și funcționarea unei conurbații este rezultatul conlucrării dintre evoluția plan - spațială, resursa demografică și totalitatea funcțiilor, toate fiind interdependente.

Starea actuală a dualismului dintre Deva și Hunedoara poate fi cuantificată prin studiul populației active din cele două așezări dar și prin studiul zonelor funcționale ale așezărilor.

Referitor la studiul populației se observă că la nivelul municipiului Hunedoara o pondere ridicată a populației este angajată în sectorul prelucrător, respectiv 29,60%, în total în sectorul secundar dominat de industrie fiind angajată 41,05% din populația activă. Prin contrast în municipiul Deva procentul celor ce lucrează în sectorul prelucrător este de 21,11%, iar per ansamblul sectorului secundar procentul este de 31,58%.

Dacă ne referim la ponderea persoanelor angajate în sistemul administrativ aceasta este de 6,78% în Deva și doar 4,27% în Hunedoara. După cum se poate observa și din tabelul 12 originea și evoluția diametral opusă a celor două municipii este „trădată” de specificul lor actual exprimat prin ponderea populației angajate în diferite sectoare de activitate. Contrastul dintre orașul industrial, Hunedoara și orașul burghez, al funcționării și comercianților Deva se observă nu doar prin structura ocupațională dar și prin prisma zonelor funcționale.

Tabel 12. Distribuția populației active pe sectoare de activitate în Deva și Hunedoara

Sector de activitate (%)	industria prelucrătoare	total industrie - sector secundar	administrație publică	total sector terțiar
Deva	21,11	31,58	6,78	55,13
Hunedoara	29,60	41,05	4,27	40,54

Zonele funcționale la nivelul conurbației Deva - Hunedoara

Analiza conurbației sub aspect funcțional este baza oricărui demers viitor de planificare sau restructurare teritorială cu scopul precis de îmbunătățire a vieții populației. Intervențiile viitoare în structura internă a așezărilor trebuie să fie fundamentate și argumentate astfel încât viitoarele structuri tehnico-edilitare sau comerciale să poată fi susținute de către așezare și locuitorii săi, să contribuie la dezvoltarea socio-economică a întregului sistem și nu în ultimul rând să se încadreze în specificul așezării dat de evoluția sa istorică.

Zonele cu funcții complexe sunt reprezentate la nivelul conurbației de către centrele urbane Deva, Hunedoara, Simeria și Călan. Acestea reprezintă zone în care se contopesc mai multe funcții necesare vieții de zi cu zi a locuitorilor cum ar fi funcția de rezidență, funcția comercială, funcția administrativă, funcția industrială, etc.

Zonele cu funcție rezidențială secundară sunt reprezentate de către așezările rurale din cadrul conurbației. Tipologia spațiului rural impune de cele mai multe ori ca funcția principală a acestor zone să fie cea de producție, funcția secundară fiind cea de rezidență, rareori putând fi identificată o a treia funcție.

Culuarele de transport reprezintă zonele în care sunt concentrate atât structuri rezidențiale secundare dar mai ales infrastructura necesară tranzitului teritoriului. Această infrastructură este formată din totalitatea căilor rutiere, feroviare precum și din structuri ale sistemului energetic național, conducte magistrale de apă și gaz, linii telefonice și alte asemenea structuri de transport de informație și materie.

Zonele agricole sunt prezente la întreg nivelul conurbației însă distribuția și întinderea acestora este influențată de către factorii morfologici, hidrografici și antropici. Din interacțiunea acestor trei factori s-au format două tipuri de zone agricole, în funcție de poziționarea acestora și de modul de exploatare: zone agricole intensive și zone agricole extensive.

Zonele agricole intensive sunt zonele cel mai favorabil amplasate în teritoriu, de regulă în luncile și terasele Mureșului, Cernei și Streiului și sunt caracterizate prin o fragmentare redusă a terenului și o posibilitate mare de mecanizare.

Zonele agricole extensive sunt caracterizate printr-o fragmentare excesivă a parcelelor datorită poziționării mai nefavorabile pe care se dezvoltă. Sunt zone în care agricultura se practică cu precădere de către populația rurală cu scopul precis de asigurare a existenței.

Zonele forestiere și de protecție ecologică sunt caracterizate printr-o grupare excesivă dată de limitarea factorilor morfologici.

Zonele de agrement și turism sunt relativ slab dezvoltate la nivelul conurbației, fiind în general punctiforme localizate în imediata vecinătate a centrelor urbane sau în zone cu potențial turistic natural crescut.

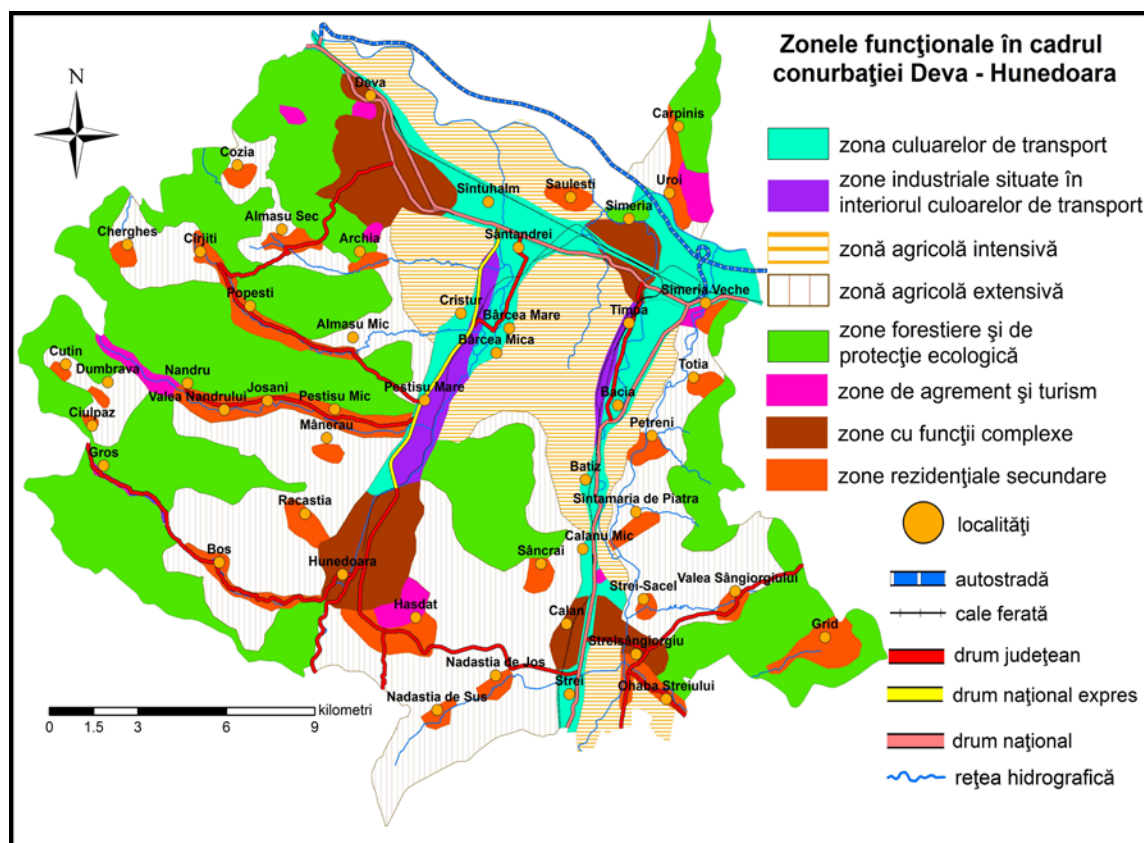


Fig. 15. Zonarea funcțională și suturarea plan-spațială la nivelul conurbației Deva - Hunedoara

Strategia de dezvoltare a conurbației Deva - Hunedoara

Pornind de la starea de fapt existentă identificată în capitolele anterioare și având stabilit ca și scop final dezvoltarea plan-spațială și socio-economică a conurbației considerăm că se impune prezentarea unui set de măsuri de intervenție și planificare cu scopul dezvoltării unitare a teritoriului.

Măsurile prezentate vizează dezvoltarea intercomunitară, infrastructura de transport, dezvoltarea urbană, dezvoltarea rurală, populația și mediul de afaceri, mediul înconjurător și turismul. Planul de măsuri prezentat în continuare este în concordanță cu strategia de dezvoltare a județului Hunedoara (2007-2013) și cu planurile de dezvoltare ale centrelor urbane din cadrul conurbației. Au fost introduse ca măsuri de intervenție și rezolvările unor probleme punctuale descoperite pe parcursul elaborării lucrării de față.

Obiectivul 1: dezvoltarea intercomunitară

Măsurile și ideile prezentate derivă din nevoia creării unui organism de conducere la nivelul conurbației, organism care să elaboreze și să implementeze strategii și proiecte în concordanță cu principiile de dezvoltare propuse pentru conurbație.

Obiectivul 2: infrastructura de transport și energie

Măsurile prezentate vizează dezvoltarea și modernizarea structurilor de transport (rutier, feroviar și aerian) în vederea integrării cât mai bune a conurbației în regiunea de dezvoltare și creșterea accesibilității populației. Obiectivul energie urmărește asigurarea stabilității sistemului energetic în condițiile creșterii consumurilor specifice.

Obiectivul 3: dezvoltarea urbană

Măsurile prezentate vizează dezvoltarea urbană, încurajarea dezvoltării teritoriale raționale, dezvoltarea dotărilor cu rol central, diversificarea activității economice și dezvoltarea cooperării între centrele urbane din cadrul conurbației. Prin măsurile prezentate în continuare se dorește în primul rând dezvoltarea funcțională a conurbației și dezvoltarea axelor Deva - Hunedoara, Deva - Simeria, Simeria - Călan și Călan -Hunedoara.

Obiectivul 4: dezvoltarea rurală

Măsurile prezentate au ca și scop îmbunătățirea vieții populației din mediul rural și încadrarea acesteia cu adevărat în cadrul conurbației. Prin măsurile prezentate în continuare se urmărește de asemenea atenuarea discrepanțelor rural - urban.

Obiectivul 5: populația și mediul de afaceri

Măsurile prezentate vizează încurajarea dezvoltării resurselor umane și a mediului de afaceri cu scopul declarat de diversificare a activităților economice și recuperării decalajelor în pregătirea profesională a populației.

Obiectivul 6: mediul înconjurător

Măsurile prezentate vizează ameliorarea calității mediului în zonele afectate și promovarea dezvoltării durabile cu scopul direct de reducere a zonelor poluate și care actualmente sunt neutilizabile. Îmbunătățirea calității mediului este una din condițiile de bază pentru ca dezvoltarea teritorială a conurbației să continue.

Obiectivul 7: turism

Măsurile prezentate urmăresc promovarea zonelor turistice și integrarea acestora în circuite județene și naționale în vederea creșterii prestigiului conurbației Deva - Hunedoara.

Model de dezvoltare al conurbației Deva - Hunedoara

Pe baza măsurilor propuse anterior dar și în urma analizelor diverse asupra conurbației se poate propune un model de dezvoltare pe zone cu caracteristici similare. În cadrul acestor zone se impun măsuri similare care să ajute la dezvoltarea potențialului existent (natural și antropic) în vederea integrării zonei în sistemul conurbației. Identificarea și dezvoltarea unei zone după un tipar general nu exclude de nici un fel posibilitatea dezvoltării altor activități socio-economice dacă se ivesc oportunități sau dacă starea de fapt o va cere.

Zona de dezvoltare a serviciilor, industriei și transporturilor, suprapusă principalelor linii de forță ale teritoriului situate în lungul lunciilor Mureșului, Cernei și Streiului reprezintă zona principală de dezvoltare a conurbației. În prezent zona este dominată de către centrele urbane care polarizează spațiul adiacent și încurajează dezvoltarea urbană doar în imediata apropiere.

Zona de dezvoltare a agriculturii intensive va fi situată în zona dealurilor Hunedoarei de Est cu două componente distincte, în partea nordică unde sunt prezente suprafețe generoase de nivelare se va practica agricultura iar în partea de sud vor predomina livezile și plantațiile de vie.

Zona de dezvoltare a agriculturii ecologice va cuprinde partea nordică a dealurilor Devei și partea estică a dealurilor Coziei și Nandrului. În această zonă proprietatea agricolă este puternic fragmentată fiind folosită la practicarea agriculturii de semi-subsistență.

Zona de dezvoltare a silviculturii și a agroturismului va ocupa o pondere importantă la nivelul conurbației, fiind incluse aici ariile intens împădurite din zona vestică. Fiind zone cu potențial turistic natural mare se va sprijini dezvoltarea activităților de agroturism.

Agroturismul va fi dezvoltat în paralel cu industria silvică care poate deveni principala sursă generatoare de capital pentru dezvoltarea zonei. Exploatarea lemnului într-o măsură durabilă va trebui să fie principala activitate industrială a zonei, creându-se un ciclu complet de exploatare.

Agroturismul în zonă va trebui dezvoltat pornind de la moștenirea culturală valoroasă pe care „pădureni” o dețin, cazarea turiștilor putând fi realizată în numeroasele case tradiționale existente în satele din zonă. Pe lângă încurajarea agroturismului și silviculturii se va încuraja și dezvoltarea agriculturii de semi-subsistență.



Fig. 16. Zonele de dezvoltare la nivelul conurbației Deva - Hunedoara (prelucrare după planurile de dezvoltare a municipiilor Deva și Hunedoara, Cosiliul Județean Hunedoara)

Concluzii generale

Sintetizând vasta informație din prezentul studiu se impune prezentarea următoarelor concluzii, succinte dar cuprinzătoare:

1. Morfologia constituie primul factor edificator al conurbației prin condiționarea modului în care structurile antropice sunt grefate pe suportul morfologic, observându-se o aglomerare de tip “snop” în zonele de luncă și o răsfirare a acestor în zonele de deal și munte.
2. Utilizarea terenurilor la nivelul conurbației este echilibrată, majoritatea terenurilor având destinație agricolă (52,77%). Prin modul actual al utilizării terenului și din studierea tendințelor viitoare de schimbare nu vor rezulta dezechilibre odată cu evoluție conurbației.
3. Studiul dinamicii populației conurbației în perioada 1850 - 2011 relevă un proces intens de creștere divizat în patru perioade: perioada 1850 - 1910 cu creștere moderată, perioada 1910 - 1930 marcată de război și instabilitate socio-economică, perioada 1930-1992 marcată de o creștere artificială ca urmare a politicilor economice și demografice și perioada 1992 - 2011 marcată de un declin demografic ca urmare a migrației externe și sporului natural scăzut.
4. Evoluția administrativă a teritoriului studiat evidențiază tendința de centralizare și de reducere a numărului de unități administrative.
5. Evoluția socio-economică și plan-spațială a așezărilor din conurbație se datorează conlucrării mai multor factori socio-economici și politici.
6. Sistemul major de căi de comunicație la nivelul conurbației reprezintă rezultatul unei evoluții istorice a relațiilor între mariile centre urbane ca urmare a intensificării schimburilor socio-

economice. Sistemul de căi de comunicație, centrat pe liniile de forță principale, reprezintă “sistemul nervos” al conurbației.

7. Dotările cu rol de loc central sunt o imagine fidelă a dezvoltării actuale a conurbației. Prin distribuția lor în teritoriu dotările cu rol central crează o serie de relații de atragere sau respingere între așezările din cadrul conurbației dând naștere unor zone puternic dezvoltate situate între așezările urbane, în lungul liniilor de forță ale teritoriului.
8. Pe baza analizei dotărilor cu rol central din cadrul conurbației, poziționării geografice și a conjuncturii favorabile în care se dezvoltă, rolul conurbației în sistemul național de așezări este echivalent cu cel al unui municipiu de rang I.
9. Zonele de influență ale așezărilor din cadrul conurbației reprezintă rezultatul interacțiunii dintre distribuția spațială, particularitățile sistemului de transport, relieful și barierele orografice și nu în ultimul rând structurile cu rol central.
10. Zonarea funcțională în interiorul conurbației derivă din constrângerile impuse de factorii naturali și antropici prezenți. Zonele favorabile, situate în luncile râurilor sau pe terasele acestora devin zone cu agricultură intensivă unde se concentrează așezările umane mari și căile de transport principale. În zonele considerate mai puțin favorabile se dezvoltă suprafețe cu agricultură extensivă, care acompaniază zonele rezidențiale secundare (rurale) precum și pădurile și zonele de protecție ecologice.
11. Așezările urbane sunt practic rezultatul suprem al intervenției omului în natură. Dezvoltarea orașelor a presupus crearea tuturor structurilor necesare vieții într-un spațiu restrâns.
12. Contextul istoric în care municipiile Deva și Hunedoara au evoluat a creat condițiile dezvoltării socio-economice diferite și implicit apariția unor zone și subzone funcționale diferite. Aceste zone, împreună cu dotările cu rol de loc central de la nivelul fiecărei așezări, dau specificul celor doi poli: Deva centru administrativ și cultural iar Hunedoara, prin excelență centru industrial.
13. Delimitarea și cuantificarea strictă a dualismului este imposibilă, dualismul trebuie privit ca și manifestarea unor relații socio - economice informale ce există între două așezări care sunt părți egale într-o structură asociativă de tip conurbație.
14. Dualismul format între Deva și Hunedoara, pe baza necesităților de sprijin reciproc în domenii punctuale, evidențiat în decursul timpului, se va estompa odată cu dezvoltarea conurbației și contopirea teritorială a așezărilor componente.

Având în vedere toate cele evidențiate anterior putem considera că prin dualitatea celor două centre urbane principale, Deva și Hunedoara, prin tendințele de evoluție, fuziune și continuitate spațială a teritoriului construit, prin intensitatea legăturilor și diversitatea acestora, managementul comun al deșeurilor, surse comune de alimentare cu apă, densitate generală ridicată a populației și utilizarea intensivă a terenurilor agricole se justifică din plin existența conurbației a cărei analiză am efectuat-o în prezentul studiu.

Bibliografie selectivă

1. Bairoch, P. (1988), *Cities and Economic Development*, University of Chicago Press, Chicago.
2. Bejeau-Garnier, Jacqueline, Chabot, G. (1971), *Geografia urbană*, (traducere) Editura Științifică, București.
3. Bellu, R., (2006), *Mica Monografie a Căilor Ferate din România*, Editura Filaret, București
4. Benedek, J. (2004), *Amenajarea teritoriului și dezvoltarea regională*, Editura Presa Universitară Clujeană, Cluj - Napoca
5. Biarez, S. (1976), *Ideological planing and contingency programming: the case of the Lille - Roubaix - Tourcoing conurbation, 1967-1976* (articol scanat, localizat în baza de date J Store).
6. Carter, H. (1983), *An Introduction to Urban Historical Geography*, Edward Arnold Publishers.
7. Cândea, Melinda, Bran, Florina, (2001), *Spațiul Geografic Românesc; Organizare, amenajare, dezvoltare durabilă*, Ed. Economică, Bucuresti.
8. Cipolla, C. - M., (1993). *Before the Industrial Revolution: European Society and Economy, 1000-1700*, London Press.
9. Cocean, P., Zotic, V., Puiu, V., Moldovan, C., (2010), *Amenajarea teritoriului suburban al municipiului Bistrița*, Presa Universitară Clujeană, Cluj - Napoca.
10. Cucu, V. (1970), *Orașele României*, Edit. Științifică, București.
11. Cucu, V., Vlăsceanu, Gh., Urucu, V. (1987), *Orașele milionare ale lumii*, Edit. Albatros, București.
12. Drăgoescu, A. (coordonator)(1997), *Istoria României-Transilvania volumul I*, Editura "George Barițiu", Cluj-Napoca.
13. Floca, O., Șuiaga, V. (1936), *Ghidul județului Hunedoara*, Tipografia Românească, Deva.
14. Gaschet, F. (2002), *The new intra-urban dynamics: Suburbanisation and functional specialization in French cities*, Regional Science, RSAI.
15. Geedes, P.(1915), *Cities in evolution*, Williams & Norgate, London.
16. Green, N. (2007), *Functional Polycentricity: A Formal Definition in Terms of Social Network Analysis*, Urban Studies, vol 44, October 2007, Routlege Publishing.
17. Gusti, G. (1974), *Forme noi de așezare. Studiu prospectiv de sistematizare macroteritorială*, Editura Tehnică, București.
18. Healey, Patsy (2009), *City Regions and Place Development*, Regional Studies, vol 43, July 2009, Routlege Publishing.
19. Ianoș Gh., (2004), *Geografia solurilor cu noțiuni speciale de pedologie*, Editura Mirton, Timisoara.
20. Ianoș, I. (1987), *Orașele și organizarea spațiului geografic*, Editura Academiei, București.
21. Ianoș, I. (2000), *Sisteme teritoriale, o abordare geografică*, Ed. Tehnică, București.
22. Ianoș, I., Humeau, J. - B.(2001), *Teoria sistemelor de așezări umane*, Ed. Tehnică, București.

23. Jacobs, Jane (1969), *The Economy of Cities*, Random House Inc, New York.
24. Knox, H. (2010), *Cities and organisation: The information city and urban form*, Culture and Organization, vol 16, September 2010, Routledge Publishing.
25. Lazăr, I.(2008), *Monografia oraşului Simeria*, Editura Emia, Deva.
26. Lăzărescu, C. (1977), *Urbanismul în România*, Ed. Tehnică, Bucureşti.
27. Lynch, A. - K. (1981), *Wath Is the Form of a City, and How Is It Made?* in Good City Form, MIT Press.
28. Mykhnenko, V., Turok, I. (2008), *East European Cities - Patterns of Growth and Decline, 1960 - 2005*, International Planning Studies, vol 13, Routledge Publishing.
29. Molnar, E., Maier, A., Ciangă, N. (1975), *Centre și arii de convergență din România*, Studia Univ. Babeş-Bolyai, Seria Geographia.
30. Meeus S. - J., Gulinck H. (2008), *Semi-Urban Areas in Landscape Research: A Review*, Living Rev. Landscape Res., vol. 2.
31. Mills E. - S., Miesszkowsky P. (1993), *The causes of metropolitan suburbanization*. Jurnal of Economic Perspectives.
32. Nielsen, S. - B., Morten, E. (2000), *Assessing the potential for change in urban infrastructure systems*, Environmental Impact Assessment Review, Elsevier.
33. Oncu, M., (2000), *Culuarul Mureşului (sectorul Deva - Zam) Studiu Geoecologic*, Editura Focul Viu, Cluj – Napoca.
34. Parr, B. - J. (2004), *The Polycentric Urban Region: A Colser Inspection*, Regional Studies, vol 38, May 2004, Carlfax Publishing.
35. Parr, B. - J.(2007), *Spatial Definitions of the City: Four Perspectives*, Urban Studies, vol 44, February 2007, Routledge Publishing.
36. Păunescu, A. (1980), *Evoluția istorică pe teritoriul României din paleolitic până la inceputul neoliticului*, Studii și Cercetării de Istorie Veche și Arheologie, nr. 31.
37. Popa R. (1988), *La începuturile Evului Mediu românesc. Țara Hațegului*, Ed. Științifică și Enciclopedică, Bucureşti.
38. Reid, H. - E.(2008), *Characteristics, Causes, and Effects of Sprawl: A Literature Review*, Urban Ecology, vol 21, Springer, 2008.
39. Resmeriță, I. (1972), *Vegetația din jurul Devei*, Sargeția, Seria Științe naturale, Publicație a Muzeului Civilizației Dacice și Romane Deva.
40. Robinson, G. W. S., *British Conurbations in 1951*(articol scanat, localizat în baza de date J Store).
41. Rodriguez - Pose, A. (2008), *The Rise of the “City-region” Concept and its Development Policy Implications*, European Planning Studies Vol. 16, No. 8, September 2008, Routledge Publishing.

42. Romein, A. (2004), *Spatial planing in competitive polycentric urban regions: some practical lessons from Northwest Europe*, in *CityFutures –An international conference on globalism and urban change*, Chicago.
43. Romulus, V. - I.(2007), *A doua epistolă către hunedoreni*, Ed. “Neutrino”, Reșița.
44. Rusu, R. (2007), *Organizarea spațiului geografic în Banat*, Editura Mertom, Timișoara.
45. Surd, V. (2001), *Geodemografie*, Edit. Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca.
46. Surd, V. (2003), *Geografia așezărilor*, Edit. Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca.
47. Surd, V., Bold, I., Zotic, V., Chira, Carmen (2005), *Amenajarea teritoriului și infrastructuri tehnice*, Edit. Presa Universitară Clujeana, Cluj-Napoca.
48. Surd, V., Puiu, V., Păcurar, B., Cepoiu, Loreta, Zotic, V., Băraian., S. (2013), *Planul Urbanistic General al Municipiului Cluj -Napoca. Matricea Geografică*
49. Stobart, J. (2003), *Identity, Competition and place promotion in the Five Towns*, *Jurnal of Urban History*, nr. 30, 2003, Cambridge University Press.
50. Svodoba, T.(2009), *Cărbunele și drumurile sale de fier*, *Caietele Petro - Aqua*, Petroșani.
51. Sykora, L., Mulicek, O. (2009), *The micro-regional nature of functional urban areas (FUAs): lessons from the analysis of the Czech urban and regional system*, *Urban Research and Practice*, vol 2, November 2009, Routlege Publishing.
52. Șuiaga; V.(2010), *Deva - Contribuții monografice*; vol. 1; Editura Emia; Deva.
53. Tănăsescu, C., (1985), *Date privitoare la orașul și cetatea Devei în secolele VI și XVII*, *Sargeția*, vol XVIII-XIX
54. Varga E. Árpád (1999) în: *Recensământul din 1910 Transilvania*, Traian Rotariu (coordonator), Maria Semeniuc, Mezei Elemér Editura Staff, București.
55. Yang, Y., Zang, H., Wang, X. - R., Schoubert, U., (2010), *Urban Land-Zoning Based on Ecological Evaluation for Large Conurbations in Less Developed Regions: Case Study in Foshan, China*, *Journal of Urban Planning and Development*, ASCE
56. Zotic, V. (2005), *Componentele operaționale ale organizării spațiului geografic*, Ed. Presa Clujeană, Cluj - Napoca.