

# Secțiunea 3

## Conectivitate teritorială

### 3.1. Conectare la Rețeaua TEN-T și proiecte din Masterplanul General de Transport

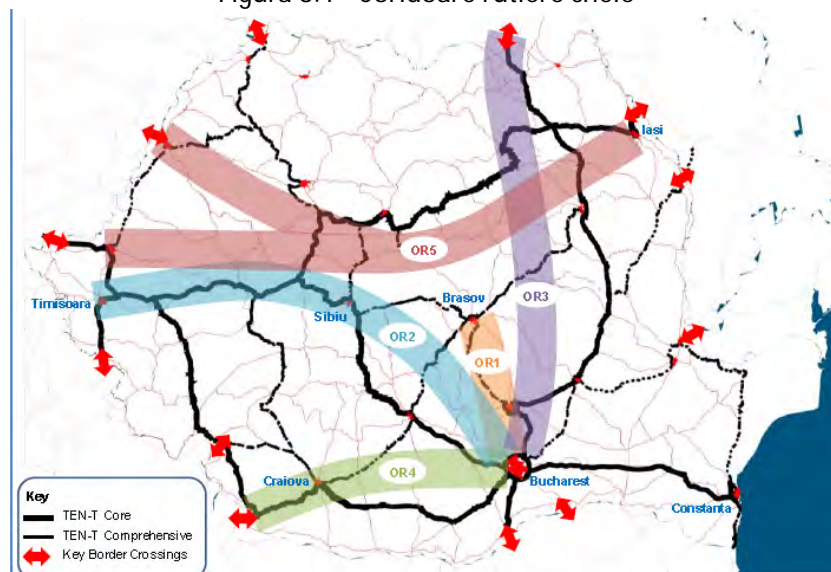
Stabilirea unei rețele trans-europene (TEN-T) urmărește crearea infrastructurii necesare funcționării optime a pieței interne comunitare, în strânsă legătură cu realizarea obiectivelor strategiei Europa 2020 privind creșterea economică. Asigurând coeziunea teritorială și socială, politica rețelelor trans-europene sprijină dreptul fundamental al fiecărui cetățean al Uniunii Europene de a circula liber în spațiul comunitar.

#### 3.1.1. Rețeaua TEN-T rutieră

Prin Master Planul General de Transport au fost stabilite cinci coridoare cheie la nivel național și mai multe inter-coridoare care să asigure nevoia de conectivitate a populației și a mediului de afaceri, care stau la baza identificării proiectelor din sectorul rutier. Județul Bacău se află pe Coridorul 3 - București – Regiunea NE (Moldova) (OR3). Coridorul 3 conectează sudul țării cu regiunea NE, regiunile istorice Moldova și Bucovina, dar și cu Ucraina și Republica Moldova.

Rețeaua TEN-T de bază traversează Regiunea Nord-Est atât de la nord la sud, cât și de la est la vest prin partea mediană, asigurând conexiunea capitalei București cu Ucraina prin nordul regiunii, traversând județul Bacău, și ajungând la punctul de trecere a frontierei Siret. Rețeaua TEN-T extinsă include conexiunea municipiului București cu municipiul Chișinău pe direcția SV-NE, asigurând legătura municipiului Bacău cu municipiul Brașov.

Figura 3.1 - Coridoare rutiere cheie



Sursa: Master Planul General de Transport

De asemenea, județul Bacău se află pe Inter-coridorul Moldova – Transilvania care asigură legătura între coridoarele OR3, OR1 și OR2 și conectează Moldova de centrul țării și de Europa. Acesta se desfășoară în lungul unor axe urbane importante din punct de vedere economic local și național precum axa Bacău – Onești – Târgu Secuiesc – Sfântu Gheorghe – Brașov și axa est – vest Brașov – Codlea – Făgăraș – Avrig – Sibiu. Inter-coridorul traversează compartimentul sudic al Grupei Centrale a Carpaților Orientali între Bacău și Covasna, Depresiunea Brașov de la Covasna la Codlea, Depresiunile Făgăraș și Sibiu între Șercaia și Sibiu.

Master Planul General de Transport, varianta aprobată de Comisia Europeană în septembrie 2016 a identificat rețeaua de nivel 1, 2 și 3. Județul Bacău se află pe rețeaua rutieră de nivel 1 recomandată, pe cea alternativă dar și pe cea cu beneficii economice majore.

Figura 3.2 - Rețeaua recomandată de MGPT de nivel 1



Figura 3.3 - Rețeaua alternativă de nivel 1

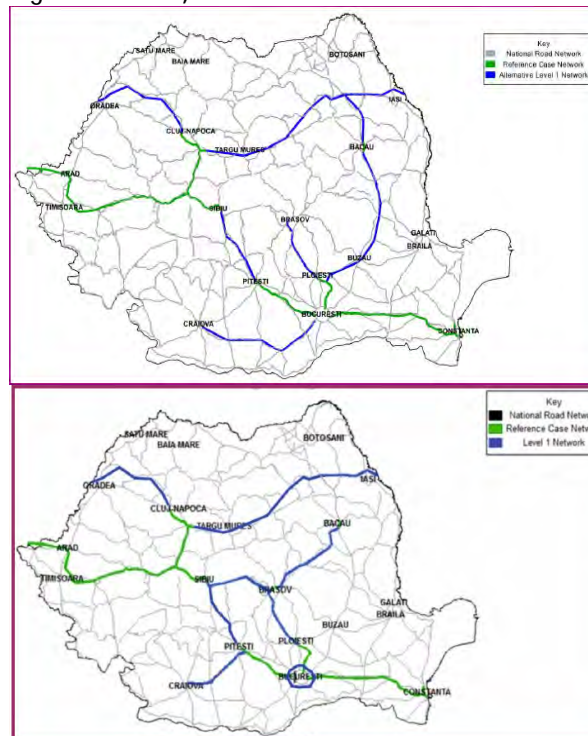


Figura 3.4 - Rețeaua de nivel 1 cu beneficii economice majore

Sursa: Masterplanul General de Transport

Alternativa cu beneficii economice majore, chiar dacă este cea mai scumpă din punct de vedere al costului estimat de implementare reprezintă, conform Master Planului General de Transport, cea mai bună strategie pentru conectarea regiunilor din România într-un mod eficient economic prin intermediul unei rețele de autostrăzi de înaltă calitate. În cadrul alternativei a fost inclusă conexiunea directă între Bacău și Iași. Deoarece va exista o autostradă care va conecta Bacău și Iași ca parte a proiectului Bacău – Suceava, iar Pașcani și Iași sunt conectate ca parte a proiectului Târgu Mureș - Iași, se poate asigura astfel o conexiune de calitate înaltă între Bacău și Iași via Pașcani. Dacă se adaugă și condițiile geologice dificile întâlnite pe traseul direct Bacău – Iași, atunci cea mai bună opțiune pentru conectarea acestor două orașe importante este traseul via Pașcani.

Figura 3.5 -Traseul orientativ al autostrăzii Brașov-Bacău

Principalul proiect de nivel 1 este Autostrada Brașov-Bacău. Traseul acesteia formează o parte a coridorului care va stabili o legătură dinspre nodul București al rețelei de bază TEN-T. De asemenea, acesta leagă Brașovul de Bacău, ambele fiind noduri TEN-T. Propunerea va prezenta o nouă secțiune de autostradă între Brașov și Bacău continuându-se spre Iași cu drum expres până la Pașcani și mai departe până la granița cu Republica Moldova cu autostradă. Viteza medie prognozată pe traseul dintre București și Brașov poate crește până la 95 km/h urmare a implementării acestui proiect. Timpii de călătorie pe durata orelor de vârf pot scădea cu 34%.



De asemenea, conform Master Planului General de Transport, județul Bacău este situat pe rețeaua de nivel 2, mai jos fiind evidențiate principalele sectoare propuse pentru finanțare: Focșani – Bacău și Bacău - Pașcani (din cadrul proiectului Ploiești-Siret) și Bacău – Piatra Neamț, ca drumuri expres.

Figura 3.6 - Rețeaua de Nivel 2 în relația cu cea de Nivel 1 și față de proiectele din Scenariul de referință



Figura 3.7 - Traseul orientativ al drumului expres Bacău-Focșani-Brăila-Galați



Sursa: Masterplanul General de Transport

Principalele proiecte de Nivel 2 care traversează județul Bacău sunt Drumul expres Bacău-Focșani-Brăila-Galați-Giurgiuilești, Drumul expres Bacău – Suceava și Drumul expres Bacău – Piatra Neamț. Traseul Drumului expres Bacău-Focșani-Brăila-Galați-Giurgiuilești leagă nodurile Bacău, Brăila și Galați de rețeaua TEN-T. Obiectivul operațional specific este de a aduce îmbunătățiri în ceea ce privește viteza de călătorie pe traseul dintre Bacău și Galați, îmbunătățind astfel și conectivitatea la nivel regional. Pe acest coridor timpii de călătorie sunt moderați, viteza medie înregistrată pe acest traseu fiind estimată la 65km/h. Cea mai mare parte a infrastructurii pe acest coridor are o stare tehnică defavorabilă – 98% din traseu este la standard de drum cu o singură bandă de circulație pe sens.

Obiectivul operațional specific al celui de-al doilea drum expres propus, Drumul expres Bacău – Suceava, este de a aduce îmbunătățiri în ceea ce privește viteza de călătorie pe traseul dintre Bacău și Suceava, ambele aparținând rețelei TEN-T, îmbunătățind astfel și conectivitatea la nivel regional. În coroborare cu OR3, proiectul conectează regiunea de nord-est a țării cu centrul și sudul acesteia iar împreună cu OR6B face legătura cu traseul Galați-Brăila. Pe acest coridor timpii de călătorie sunt mari, viteza medie înregistrată pe traseu fiind de aproximativ 69km/h. De asemenea cea mai mare parte a infrastructurii pe acest coridor are o stare tehnică defavorabilă– 97% din traseu este la standard de drum cu o singură bandă de circulație pe sens.

Figura 3.8 - Traseul orientativ al drumului expres Bacău – Suceava



Figura 3.9 - Traseul orientativ al drumului expres Bacău-Piatra Neamț



Sursa: Master Planul General de Transport

Viteza medie înregistrată pe traseu poate crește până la 96 km/h urmare a implementării acestui proiect iar timpii de călătorie pe durata orelor de vârf pot scădea cu 28%.

Cel de-al treilea drum expres propus care traversează județul Bacău este Drumul expres Bacău - Piatra Neamț. Traseul stabilește legătura cu nodul Bacău din cadrul rețelei TEN-T. Pe acest coridor timpii de călătorie sunt mari, viteza medie înregistrată pe acest traseu fiind de aproximativ 52 km/h. Cea mai mare parte a infrastructurii pe acest coridor are o stare tehnică defavorabilă – 92% din traseu este la standard de drum cu o singură bandă de circulație pe sens. Ca urmare a implementării proiectului viteza medie înregistrată pe traseu poate crește până la 83 km/h, iar timpii de călătorie pe durata orelor de vârf pot scădea cu 32%.

Dintre proiectele menționate mai sus, conform Master Planului General de Transport al României sunt prevăzute a fi realizate în perioada 2021-2030, următoarele tronsoane de autostradă, drum expres sau variantă ocolitoare:

- Autostrada Brașov – Bacău (cu centură ocolitoare pentru Onești)
- Drum expres Bacău – Suceava

De asemenea, sunt prevăzute câteva proiecte care ar urma să fie implementate după 2030 și anume:

- Drum expres Bacău – Focșani – Brăila – Galați
- Drum expres Bacău – Piatra Neamț (cu centură ocolitoare pentru Buhuși)

### **3.1.2. Rețeaua TEN-T feroviară în județul Bacău**

În ceea ce privește conectarea la rețeaua TEN-T feroviară, municipiul Bacău face parte din rețeaua TEN-T de bază, iar căile ferate din aceasta vor fi modernizate conform standardelor și normelor europene pe linia Ploiești – Buzău - Focșani – Bacău - Pașcani – Suceava - Vicșani - Vadu Siretului. Pe traseul TEN-T feroviar de bază se află și municipiul Onești, iar de-a lungul liniilor conectate direct la rețeaua TEN-T de bază se află municipiul Moinești. Acesta se află momentan de-a lungul unei linii conectate direct la rețeaua TEN-T, însă închisă. Municipiul Moinești este punctul terminus al liniei secundare simple, neelectrificate 508 Comănești-Moinești, care deservea în trecut atât traficul de persoane, cât și de călători. Începând cu anul 2001, garnitura de tren care făcea legătura cu orașul Comănești și cu magistrala 501 care face legătura între Transilvania și Moldova, pe Valea Troțușului, a fost desființată din rațiuni de rentabilitate, pe fondul concurenței practicate de operatorii rutieri. Gara din Moinești a fost construită în 1884 și este una dintre cele mai vechi construcții de acest tip din țară. După 2001, odată cu sistarea transportului de călători pe calea ferată, stația a intrat într-un proces de degradare treptată, fiind, ulterior, transformată în autogară (sursa: PMUD Moinești).

De asemenea, orașul Slănic Moldova nu are acces la calea ferată iar principalele motive ale lipsei conectivității sunt reprezentate pe de o parte de configurația terenului, în această categorie încadrându-se estul județului Bacău (colinele Tutovei).

Master Planul General de Transport evidențiază, printre căile ferate cu potențial de valorificare economică (altele decât cele de pe rețeaua TEN-T), pe cea de pe traseul Bicz - Piatra Neamț-Bacău.

Stațiile de cale ferată sunt parte integrată a infrastructurii feroviare, gestionată de CNCF CFR SA, dar aparțin și zonelor de interes public pentru fiecare județ din România. Calitatea serviciilor în multe stații CF importante este foarte slabă ceea ce afectează în mod evident negativ percepția clienților asupra calității transportului feroviar. Printre stațiile propuse pentru a fi modernizate se află și stația Comănești, aflată pe rețeaua extinsă.

Figura 3.10 - Stații CF propuse spre modernizare



Sursa: Master Planul General de Transport

### 3.1.3. Rețeaua TEN-T aeriană

La nivelul regiunii Nord-Est au fost identificate 3 noduri aeriene, care coincid cu cele 3 aeroporturi internaționale ale regiunii, descrise la secțiunea de transport aerian.

Aeroportul regional Bacău este nod aerian TEN-T complementar, de asemenea cuprins în MPGT pentru a fi modernizat.

Figura 3.11 - Localizarea Aeroportului Bacău în relație cu celelalte aeroporturi din România:



Sursa: Master Planul General de Transport

Conform Master Planului General de Transport sinteza intervenției propuse pentru aeroport este prezentată mai jos:

- Realizarea/extinderea terminalului de pasageri cu o suprafață de min. 9,540 m<sup>2</sup>
- Reabilitarea și extinderea platformei de staționare cu min. 3,470 m<sup>2</sup>
- Modernizarea pistei de decolare aterizare la PCN 45
- Asigurarea compatibilității noilor investiții cu căile de rulare
- Asigurarea infrastructurii, echipamentelor și utilajelor de asistență a navigației, securitate și siguranță conform standardelor MPGT
- Asigurarea conectivității aeroportului conform cerințelor MPGT

Proiectul urmează a fi implementat în funcție de resursele financiare disponibile care provin fie din fondul de coeziune fie din fondul european de dezvoltare regionala (FEDR) sau alte surse atrase.

Tabel 3.12 - Rețeaua de coridoare TEN-T din cadrul județului Bacău

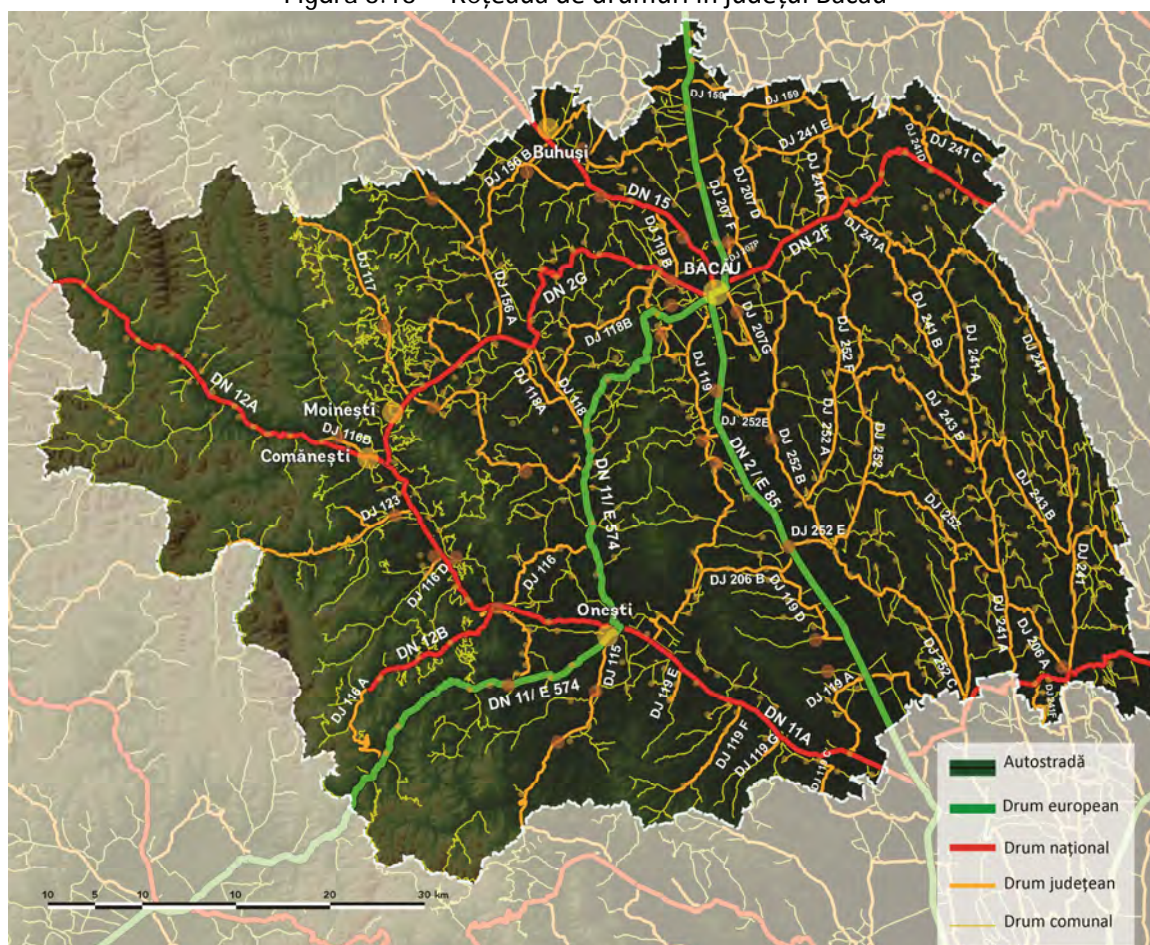
Rețea de bază		Rețea extinsă (complementară)	Noduri complementare
TEN-T rutieră	Sascut-Bacău-Roman-Fălticeni-Suceava-Siret E85 (DN2)	Bacău-Onești-Oituz E574 (DN11)	-
TEN-T feroviară	Sascut-Bacău-Roman-Pășcani-Dolhasca-Suceava-Vicșani M500	Adjud-Onești-Comănești-Ghimeș Linia 501	
TEN-T aeriană			Bacău

Sursa: Master Planul General de Transport

### 3.2. Rețeaua de drumuri județene și locale

Județul Bacău constituie un nod de transport de impact în inima Moldovei. Rețeaua de drumuri județene este densă mai ales în zona de Vest, acestea constituind premise pentru creșterea competitivității județului.

Figura 3.13 – Rețeaua de drumuri în județul Bacău



sursa: prelucrare plansa din Ghidul de investiții pentru drumuri județene (MDRAP / BANCA MONDIALĂ 2015)

Județul Bacău dispune de o densă rețea de drumuri în mare parte modernizate sau în curs de modernizare. Lungimea totală a drumurilor publice este, pentru anul 2014, de 2.455 Km din care 18,3 % drumuri naționale (95% fiind modernizate), 34,7% drumuri județene și 46 % drumuri comunale (din acestea doar 23% fiind modernizate).

Din analiza echipării cu drumuri publice – DN, DJ, DC a județului Bacău, a rezultat că, în 2014, lungimea drumurilor publice, în total județ, conform datelor din Anuarul Statistic 2016, este 37 km/100 kmp, fiind peste media pe țară care este de 35,8 km/100 kmp. Din totalul drumurilor publice, 525 km - 28%, sunt drumuri modernizate, 504 km - 21,9%, au îmbrăcămînți asfaltice ușoare și 1.274 km -55,3%, sunt nemodernizate.

Rețeaua drumurilor locale – DJ și DC – are o lungime de 2.005 km respectiv:

- 49 drumuri județene – în lungime de 926,233 km, reprezentând 46,18% din lungimea totală a drumurilor publice din județ;
- 211 drumuri comunale – în lungime de 1.078,957 km, reprezentând 53,82 % din lungimea totală a drumurilor din județ, fiind parțial modernizate, parțial cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare, parțial nemodernizate, pietruite sau din pământ.

Rețeaua drumurilor locale completează rețeaua principală a drumurilor naționale și servește rețeaua de localități și traficul local. Drumurile județene și comunale nu asigură fluența traficului, îmbrăcămînțile moderne existente având durata de serviciu expirată pe o lungime de 439 km.

Existența unor poduri cu stare de viabilitate necorespunzătoare sau subdimensionate, a unor pasaje de nivel cu C.F. unde circulația auto este îngreunată prin staționarea la barieră, duc la diminuarea vitezei comerciale și a capacității de circulație, dar mai ales la consumul suplimentar de carburanți. Astfel, pe drumurile județene sunt 6 poduri în stare rea și 18 în stare medie, iar pe drumurile comunale sunt 29 de poduri în stare rea și 44 de poduri în stare medie.

Drumurile județene și comunale, în mare parte nu asigură o suprafață de rulare corespunzătoare pentru desfășurarea unui trafic de călători în condiții de siguranță și confort optime.

Tabel 3.14 - Lista drumurilor naționale, incluzând traseul fiecărui drum

Nr. crt.	Denumirea drumului	Traseul drumului	Lungimea reală
1.	DN 2 (E 85)	Limita cu județul Vrancea – Sascut-Bacău	280+753
2.	DN 2 (E 85)	Bacău – Filipești - limita cu județul Neamț	318+300
3.	DN 11 (E574)	Limita jud. Covasna – Poiana Sărată – Hârja –Oituz - Onești	125+100
4.	DN 11 (E574)	Onești – Helegiu – Sănduleni – Bacău –Intersecție DN	175+460
5.	DN 11A	Onești – Intersecție DN11- Căiuți – Urechești - limita județului Vrancea	33+520
6.	DN 11A	limita județ Vrancea – Lehancea - Podu Turcului(SDN Bârlad)	80+243
7.	DN 12A	Limita județ Harghita – Ghimeș - Palanca-Brusturoasa – Comănești- Onești - Intersecție DN11	114+600
8.	DN 12B	DN 12A Tg. Ocna – Slănic Moldova-DJ 116A	21+400
9.	DN 2G	Mărgineni – Lunca – Scorțeni – Ardeoani –Moinești – Comănești - Intersecție DN12A	55+218
10.	DN 2F	Bacău – DN2 – Secuieni – Plopana - limita județ Vaslui	39+100
11.	DN 15	Limita județ Neamț – Buhuși – Bacău - Intersecție DN2	368+600
12.	DN 12D	Comănești	0+550

Sursa: PAAR, 2015



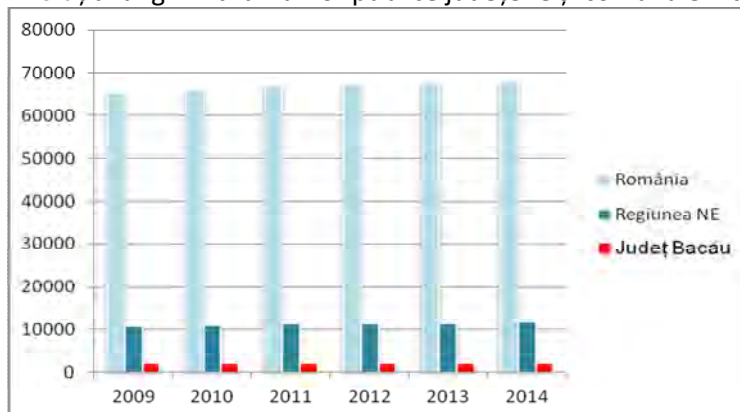
Tabel 3.15 - Lista drumurilor județene

Nr. crt.	Denumirea drumului	Traseul drumului	Lungimea reală(km)
1.	DJ 112	Onești(DN11)- Tuta - Târgu Trotuș (DN12a)	6,75
2.	DJ113	Bogdănești(DN11)- Oituz(DN11)	2,95
3.	DJ 114	Onești (DN 11a)- Viișoara (Limita Râu Tazlău)	2,365
4.	DJ 115	Onești (DN 11) – Cașin – Lupești – Pârvulești - Mânăstirea Cașin - Scutaru (Limita Județ Vrancea)	26,496
5.	DJ 116	Bârsănești (DN11) Brătești -Tg. Ocna (DN 12a) - Pârâul Boghii – Pârgărești-Satu Nou - Nicorești – Bahna –Marginea – Oituz (DN11)	26,024
6.	DJ116B	Comănești (DN 12a) Lunca Asău -Asău – Straja (DN 12a)	5,878
7.	DJ116C	Tg. Ocna (DN 12 B) Măgura – Mânăstirea Măgura	2,58
8.	DJ116D	Dofteana (DN 12a)- Haghiac	3,139
9.	DJ117	Livezi(DN11) – Prăjoaia –Berzunți – Buda – Cernu - Poduri – Moinești	36,867
10.	DJ117A	Leontinești (DN2g) – Solont –Stănești – Măgirești (DN2g)	13,355
11.	DJ118	Sănduleni (DN11) – Prisaca –Enăchești – Bosoteni – Florești (DN2g)	10,803
12.	DJ118A	Enăchești (Dj118) – Berești Tazlău –Romanești – Tescani – Florești (DN2g)	9,864
13.	DJ118B	Enăchești (Dj 118) – Strugari –Răchitișu – Pădureni (Dj 119b)	18,117
14.	DJ119	Bacău (DN 11) – Sărata - Valea Seacă – Buchila – Faraoni – Somusca – Ciucani – Capata - Dumbrava – Temelia - Gura Văii - Onești - Borzești (DN11a)	51,726
15.	DJ119A	Urechești (DN11a) – Conțești - Sascut Sat – Sascut – Berești – Limita Județ Vrancea (Cornii De Jos)	21,407
16.	DJ119B	Sărata (Dj119) - Luizi Călugara - Dealu Mare – Sohodol – Crihan – Mărgineni – Hemeiuși (DN 15)	24,068
17.	DJ119D	DN 2 - Valea Seacă – Cucova – Orbeni – Drăgușani - Parava (Dj 206b)	14,639
18.	DJ119E	Ștefan Cel Mare (DN 11 A) - Bogdana	4,2
19.	DJ119F	Căiuți (DN 11a) – Popeni – Blidari - Pralea	13,935
20.	DJ119G	Balca (DN 11a) – Coțofănești	3,463
21.	DJ119H	DN2-Faraoni	2,459
22.	DJ123	Limita Județ Harghita – Sălătruc –Dărmănești (DN12a)	21,103
23.	DJ123G	Dj 123 – Dărmanești - Tabăra De Copii	3,246
24.	DJ156A	Ardeoani (DN2g) – Tarata – Pârjol -Ludasi – Balcani - Frumoasa – Limita Județ Neamț	21,46
25.	DJ156B	Buhuși (DN15) – Blăgești - Poiana Negustorului - Basasti (Dj 156a)	17,025
26.	DJ156G	Lespezi (DN15)- Buda – Blăgești (Dj 156b)	7,533
27.	DJ156H	Buhuși (DN 15) - Runc	8,509
28.	DJ158	Buhuși (DN 15) - Limita Județ Neamț	5,233
29.	DJ159	Racova (DN15) – Limita Județ Neamț (Intrare – Km 6+400) – Limita Județ Neamț (Ieșire - Km 13+300) - Cârliți – Cornești – Boanta – Limita Județ Neamț (Intrare - Km 23+500) Limita Județ Neamț (Ieșire - Km 27+400) – Damienesti - Călugareni – Pădureni (Limita Județ Neamț Km 36+400).	23,4

30.	DJ206A	Podu Turcului (DN 11a)- Cauia (Dj241a) - Dealu Morii - Găiceana (Dj 252)	15,41
31.	DJ206B	Răcăciuni (DN2) – Parava – Rădoaia –Dumbrava (Dj 119)	12,116
32.	DJ207D	Limita Județ Neamț - Damienesti – Drăgești – Brad – Magla – Ursoaia – Prăjești - Traian (DN 2f)	22,254
33.	DJ207E	Dumbrava(DN2) – Ițești	3,54
34.	DJ207F	Holt (DN2F) – Săucești – Schineni –Siretu - Șerbești; DN2 – Berești Bistrița – Pădureni – Ilieși - Gura Văii - Racova (DJ 159)	28,334
35.	DJ207G	Bacău (DN2)- Bacău (DN2)	10,786
36.	DJ207P	Bacău(DN2) – Săucești (Dj207f)	2,752
37.	DJ241	Limita Județ Vrancea - Podu Turcului –Glăvănești – Razesu – Chicerea –Motoseni – Burdusaci -Rachitoasa-Buda – Danaila – Zapodia – Colonesti - Calini- Spria - Izv. Berheciului (241a)	58,368
38.	DJ241A	Limita Județ Vrancea - Dealu Morii (Dj206a) – Tăvădărești - (Dj243b) Vultureni – Oncești Vechi - Dealu Perjului – Oncești - Satu Nou – Tarnița – Antohești - Izv.Berheciului –Glodișoarele - Secuieni(DN2f) –Zapodia – Fundeni – Berbinceni - Văleni – Neguseni – Roșiori – Poieni –Padureni – Dj 159	75,993
39.	DJ241B	Oncesti (Dj241a) – Padureni –Fruntesti – Filipeni – Balaia – Marasti – Glodisoarele (Dj241a)	20,223
40.	DJ241C	Roșiori (Dj241a) – Misihanesti –Limita Județ Neamț (Intrare Km 6+938) - Limita Județ Neamț (Ieșire Km 9+450)- Maloșu - Valea Caselor - Lipova - Valea Hogeii - Satu Nou - Limita Județ Vaslui	21,598
41.	DJ241D	Plopana(DN2f) - Valea Caselor (Dj 241c)	4,763
42.	DJ241E	Magla (Dj 207d) – Negri (Dc20) 0+000	1,6
43.	DJ243B	Limita Județ Vaslui – Praja –Chicerea (Dj241) – Motoșeni - Gura Crăiești – Benești – Balotești - Vultureni(Dj241a) – Medeleni – Poieni - Parincea(Dj252)	52,818
44.	DJ252	Limita Județ Vrancea – Pradais – Perchiu – Huruiesti - Găiceana – Nănești – Parincea – Bibirești – Buhoci - DN 2f (Dospinești)	67,486
45.	DJ252A	Mileștii De Sus (Dj 252) – Mileștii De Jos – Văleni - Horgești – Recea – Răcătau – Răzeși - Răcătau de Jos (Dj 252b)	14,856
46.	DJ252B	Buhoci(Dj 252)- Buhocel – Coteni –Furnicari – Tamăși – Chetriș – Gioseni – Bazga - Racătau de Jos – Păncesti – Petrești (Dj252)	38,962
47.	DJ252C	Limita Județ Vrancea (Dj252) –Giurgeni – Drăgești - Gherdana – Corbasca – Scărișoara – Marvila - Dienet - Dj 252b (Păncesti)	27,774
48.	DJ252D	N. Bălcescu (DN2) – Galbeni – Chetriș (Dj252b)	6,339
49.	DJ252E	Răcăciuni (DN2) – Răstoaca – Dienet (Dj252b)	5,011
50.	DJ252F	Parincea (Dj 243b) – Ungureni - Gârla Anei – Viforeni – Bărtașești – Brad –Bălaia – Izvorul Berheciului- (DJ 241A)	26,656
<b>TOTAL</b>			<b>926,233</b>

Sursa: PAAR, 2015

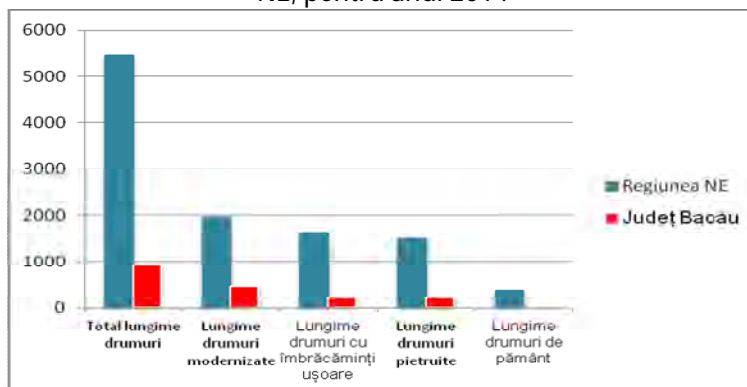
Figura 3.16 - Evoluția lungimii drumurilor publice județene și comunale între 2009-2014



Sursa: Anuarul județului Bacău 2016

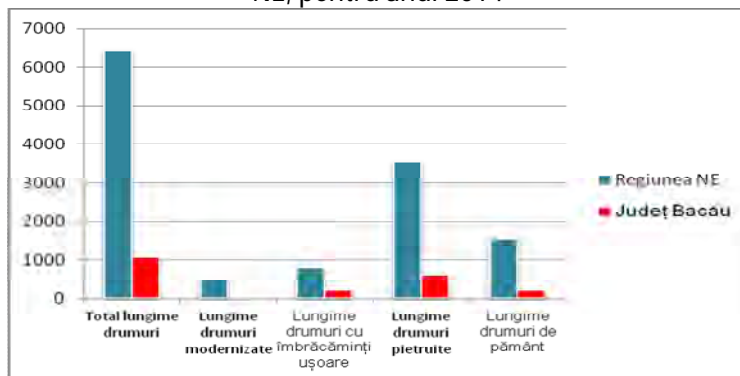
Raportul de activitate al Consiliului Județean Bacău, pentru anul 2015, menționează că au fost întocmite documentații tehnice pentru o serie de drumuri județene în vederea accesării de fonduri europene nerambursabile pe diferite programe. Prin amplasarea acestor lucrări de întreținere s-a reușit, ca la sfârșitul anului 2015, peste 75% din lungimea de 674,51 km a drumurilor asfaltate să fie menținută în stare bună și foarte bună, iar pe restul drumurilor județene starea de viabilitate să fie în bună măsură corespunzătoare. Se observă o evoluție ușor crescătoare a lungimii drumurilor, atât la nivelul întregii țări, cât și la nivelul județului și al regiunii.

Figura 3.17 - Situația defalcată a lungimii drumurilor județene, la nivelul județului Bacău și a Regiunii NE, pentru anul 2014



Sursa: Raport strategic privind monitorizarea PDR Nord-Est 2014- 2020, 2014

Figura 3.18 - Situația defalcată a lungimii drumurilor comunale, la nivelul județului Bacău și a Regiunii NE, pentru anul 2014



Sursa: Raport strategic privind monitorizarea PDR Nord-Est 2014- 2020, 2014

Este de observat faptul că din lungimea totală a drumurilor județene, din județul Bacău, 49% au fost modernizate, 25% sunt cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare, 24% sunt drumuri pietruite și 2% drumuri de pământ.

În ceea ce privește lungimea totală a drumurilor comunale, din județul Bacău, sub 1% au fost modernizate, 21% sunt cu îmbrăcămînți asfaltice ușoare, 59% sunt drumuri pietruite și 20% drumuri de pământ.

Tabel 3.19 - Lista drumurilor comunale din județul Bacău

Nr. crt.	Denumirea drumului	Traseul drumului	Lungimea reală(km)
1	DC1	DJ 159(Racova)-Hălmăcioaia-Gura Vaii (DJ 207 F)	5,000km
2	DC1A	DJ156B(Buhusi)-Manastirea Ciolpani	2,500km
3	DC2	Buhusi(DJ156H)-Marginea	2,800km
4	DC3	Buhusi(DN15)-Racova	3,000km
5	DC4	Girteni(DN15)-Surina	3,200km
6	DC5	Itesti-Ciumasi-Fagetel-Iliesti(DJ 207F)	7,060km
7	DC6	Ciumasi(DC5)-BerestiBistrita-Climesti-Galbeni	10,100km
8	DC7	Filipesti(DN2)-Limita judet Neamt	5,700km
9	DC8	Filipesti(DN2)-Cirligi	5,400km
10	DC 11	Filipesti(DN2)-Brad(DJ207D)	6,000km
11	DC12	Dumbrava(DN2)-Siretul(DJ207F)	2,500km
12	DC15	DJ207F(Saucești)-Costei	2,000km
13	DC 16	Șerbești (DJ207F) - DN2	2,553km
14	DC17	DJ207D(Traian)-Bogdanesti	5.500km
15	DC18	Traian(DN2F)-Hertioara Razesii	3,500km
16	DC19	Traian(DN2F)-Hertioara de Jos	2,800km
17	DC 20	Neguseni(DJ241A)-Poiana-Negri(DJ241E)	7,636km
18	DC22	Odobesti(DN2F)-Ciuturesti-Valea Mare	7,500km
19	DC23	DJ241A(Poieni)-Limita judet Neamt	3,700km
20	DC24	DJ241C(Misihanesti)-Valea Mica	1,500km
21	DC25	Secuieni(DN2F)-Chiticeni	2,000km
22	DC26B	Valea Caselor(DJ241C)-Valea Marului	2,000km
23	DC26C	Valea Caselor(DJ241C)-Valea Mosneaqului	2,000km
24	DC27	DN2F(Rusenii de Sus- Itcani	2,800km
25	DC28	DN2F(Dorneni)-Budesti	2,500km
26	DC28A	DN2F-Rusenii de Sus	5,000km
27	DC28B	DN2F-Rusenii de Jos	6,000km
28	DC28C	DN2F-Straminoasa	7,000km
29	DC30	Odobesti(DN2F)-Poiana-Satu Nou-Spria(DJ241)	13,500km
30	DC31	Satu Nou(DJ241)-Valea Mare	7,000km
31	DC32	DJ241A-Obarsia	4,000km
32	DC33	DJ241A(Izvoru Berheciului)-Baimac	4,400km
33	DC35	Balusa(DN2F)-Tisa Silvestri	6,000km
34	DC36	DJ241(Oprisesti)-Tochilea	2,000km
35	DC37	Burdusaci(DJ241)-Bucsa	3,300km
36	DC38	Fantanele(DJ243B)-Baclesti-Rotaria-Sendresti	6,200km
37	DC38A	Biclesti(DC38)-Fantanele	7,000km
38	DC39	Motoseni(DJ243B)-Chicerea-Chetreni-Cociu	7,000km
39	DC40	DC39(Chetreni)-Poiana	5,000km
40	DC41	Glavanesti(DJ241)-Putredeni	6,000km

41	DC43	Razesu(DJ241)-Poiana	1,500km
42	DC44	DN11A-Plopu(DN11)	6,000km
43	DC44A	DJ241(Podu Turcului)-Giurgioana	2,500km
44	DC 44B	Lehancea (DN 11A) - Răcușana - Giurgioana - Limită Județ Vrancea	5,642km
45	DC45	DJ206A(Sarbi)-DJ241A(Negulesti)	4,800km
46	DC46	DJ241(Glavanesti)-Frumuselu-Tepoia-Cornatelu-Motoseni(DJ243B)	19,300km
47	DC46A	Gradesti(DJ241A)-Bobos	2,400km
48	DC46B	DJ206A-Muncelu-Frumuselu(DC46)	2,500km
49	DC46C	DJ243B-Tepoia	2,900km
50	DC47	Gura Craiesti(DJ243B)-Balotesti(DJ243B)	9,700km
51	DC48	DC49(Burdusaci)-Haghiac	1,500km
52	DC49	DJ241(Burdusaci)-Haghiac-Movilita-Dumbrava- Stanisesti (DJ243B)	13,200km
53	DC50	Rachitoasa(DJ241)-Fundatura Rachitoasa	4,200km
54	DC50A	Rachitoasa(DJ241)-Dumbrava(DC49)	4,300km
55	DC51	Barcana(DJ241)-Farcasa	3,300km
56	DC52	DJ241-Magazia	1,000km
57	DC53	Putini-Danaila(DJ241)	1,200km
58	DC54	Stanisesti(DJ243B)-Slobozia-Slobozia Noua - A ntohesti (DJ241A)	22,500km
59	DC55	Tomozia(DJ241A)-Valeni-Oncestii Vechi(DJ241A)	4,700km
60	DC55A	DJ241-Calini	3,000km
61	DC55B	Dealu Perjului(DJ241)-Taula	2,300km
62	DC56	Tarnita(DJ241A)-Faghieni(DJ241A)	3,600km
63	DC57	Izvoru Berheciului(DJ241)-Padureni	1,700km
64	DC58	DJ241A(Lichitiseni)-Belciuneasa-Benesti(DJ243B)	5,500km
65	DC59	Banca(DJ241A)-Calapodesti-Dealu Mare(DJ241A)	7,400km
66	DC59A	DC59-Dorofei	1,000km
67	DC59B	DC59-Bostanesti	3,500km
68	DC59C	DC59-Balanesti	1,400km
69	DC60	DJ206A(Dealu Morii)-Gradesti	1,100km
70	DC60B	DJ241A-Blaga	2,500km
71	DC60C	DJ241A(Dealu Morii)-Cauia	2,400km
72	DC61	DJ206A-Bodeasa	1,500km
73	DC62	DJ241A(Negulesti)-Capotesti-Huruiesti(DJ252)	7,400km
74	DC63	DJ241A-Tavadarasti	1,900km
75	DC64	Banca(DJ241A)-Ghionoia	1,600km
76	DC65	Lichitiseni(DJ241A)-Dadesti	3,900km
77	DC65A	DC65-Nazarioaia	2,500km
78	DC66	Gaiceana-Popesti-Hutu-Dorneni-Ghilavesti-Valea Merilor-Medeleni(DJ243B)	19,400km
79	DC68	Gaiceana(DJ252)-Arini	5,300km
80	DC70	Vultureni(DJ241A)-Tiganesti	1,800km
81	DC70A	Godinestii de Jos(DJ243B)-Valea Lupului	2,700km
82	DC70B	DJ243B-Godinestii de Sus	1,700km
83	DC71	DJ243B-Valea Salciei	1,700km
84	DC72	DJ241-Tomozia	1,500km
85	DC73	DJ241A(Dealu Perjului)-Barboasa	4,800km
86	DC74	Fruntesti(DJ241B)-Slobozia-Valea Botului	5,700km
87	DC75	DJ241A(Tarnita-Otelesti)	1,800km

88	DC76	DJ252-Soci-DJ252	2,600km
89	DC77	DJ252-Fundu Vaii	1,600km
90	DC78	DJ252-Vladnic	1,500km
91	DC79	Ungureni-Bota	2,000km
92	DC80	Bijghir-Viforeni(DJ252F)	5,700km
93	DC80A	Garla Anei(DJ252F0-Botesti	1,500km
94	DC81	Poieni(DJ243B)-Barna-Satu Nou	13,000km
95	DC82	Secuieni(DJ241A)-Valea Fanatului	5,000km
96	DC83	Buhoci(DJ252)-Bijghir-DN2F(Traian)	3,800km
97	DC84	Buhoci(DJ 252)-Dospinesti	1,200km
98	DC85	DN2F(Holt)-Radomiresti	5,800km
99	DC86	Letea Veche(DC85)-DC85	4,300km
100	DC87	Rusi Ciutea(DC86)-Siretul	1,700km
101	DC87A	DJ252A(Milestii de jos)-Milestii de Sus	1,500km
102	DC88	Tamasi(DJ252B)-Horgesti(DJ252A)	8,500km
103	DC89	Nicolae Balcescu(DN2)-Gara Valea Seaca	2,000km
104	DC90	Gheorghe Doja(DN2)-Gara Faraoni	1,500km
105	DC92	Nanesti(DJ252)-Marascu-Horgesti(DJ252A)	7,500km
106	DC93	Bibiresti(DJ252A)-Ungureni(DJ252F)	3,200km
107	DC95	Fulgeris-Chilia Benei	6,000km
108	DC96	Corbasca(DJ252)-Pancesti(DJ252B)	9,800km
109	DC97	Floresti(DJ252)-Ocheni-Fundoaia	9,000km
110	DC97A	Gherdana(DJ252)-Floresti-Huruiesti(DJ252)	6,000km
111	DC98	Rogoaza-Scarisoara(DJ252C)	3,300km
112	DC98B	Corbasca(DJ252)-Valcele	3,000km
113	DC98C	Corbasca(DJ252)-Rogoaza(DC98)	3,600km
114	DC99A	Tatarasti(DJ252C)-Cornii de Jos-Cornii de Sus-Giurgeni(DJ252C)	10,200km
115	DC99C	DJ252-Ungureni	2,000km
116	DC100	Cornii de Sus(DC99A)-Cornii de Jos	3,600km
117	DC102	DJ119A(Beresti)-DC102A	2,500km
118	DC102A	Sascut(DN2)-DC102	2,900km
119	DC104	Sascut(DN2)-Schineni	1,800km
120	DC105	Sascut(DN2)-Pancesti	6,300km
121	DC105A	DJ119A(Sascut-Sat)-Valea Nacului	5,000km
122	DC105B	Pancesti(DC105)-Sascut Sat	2,600km
123	DC107	DJ119D-Valea Seaca	3,400km
124	DC108	DN2(Orbeni)-Scurta	8,000km
125	DC109	DN2-Orbeni	3,200km
126	DC109A	Parava(DJ206B)-Teius	3,500km
127	DC109B	Parava(DJ119D)-Dragusani	3,200km
128	DC110	Racaciuni(DN2)-Gasteni-Fundu Racaciuni	13,500km
129	DC111A	Paltinata-DJ119(Temelia)	1,000km
130	DC111B	DJ119(Temelia)-Motocesti	2,200km
131	DC112	Gura Vaii(DJ119)-Viisoara-Floresti-Vranceni-Boistea- Boistea de Jos	15,600km
132	DC113	Onesti(RadeanaDN11A)-Viisoara(DC112)	0,935km
133	DC114	Caiuti(DN11A)-Heltiu(DC112)	2,000km
134	DC115	DN11A-Slobozia	2,800km
135	DC116	Cornatel(DN11A)-Satu Nou	1,900km
136	DC116A	DN11A(Cotofanesti)-Tamasoia	1,700km
137	DC 116B	Slanic Moldova(DN12B)-Poiana Sarata(DN11)	15,017km

138	DC117	Cotofanesti(DN11A)-Borsani	2,400km
139	DC119	Caiuti(DN11A)-Marcesti	3,000km
140	DC119C	Cornatel-Lunca Dochiei	4,392km
141	DC121	Radeana(DN11A)-Racauti	5,200km
142	DC122	Radeana(DN11A)-Gutinas	5,200km
143	DC124	Onesti(DN11)-Racauti-Buciumi	8,200km
144	DC125	Casin(DJ115)-Buciumi	3,600km
145	DC126	Casin(DJ115)-Manastirea Casin	7,000km
146	DC127	Casin(DJ115)-Curita	4,500km
147	DC128	Onesti(DN11)-Tuta-Paraul Boghii(DJ116)	5,790km
148	DC129	Bogdanesti(DN11)-Nicoresti(DJ116)	4,000km
149	DC130	Comanesti(DN12A)-Podei	1,200km
150	DC131A	DN12A-Seaca-Stefan Voda	4,800km
151	DC132	DN12A(Darmanesti)-Salatruc	7,000km
152	DC133	Cotumba-Hanganesti(DN12A)	1,300km
153	DC134	Darmaneasca(DN12A)-Lapos	3,500km
154	DC135	DN12A(Agas)-Sulta-Cosnea	15,700km
155	DC136	Agas(DN12A)-Cotumba(DC133)	2,800km
156	DC137	Palanca(DN12A)-Ciughes-Cadaresti-Pajistea- Cosnea (DC135)	16,000km
157	DC138	DN12A-Diaconesti	3,000km
158	DC139	Palanca(DN12A)-Popoiu	2,000km
159	DC141	Faget(DN12A)-Rachitis	14,000km
160	DC142	Faget(DN12A)-Tarhaus	2,200km
161	DC143	Brusturoasa(DN12A)-Camenca	4,100km
162	DC144	Buruienis(DN12A)-Buruienisul de Sus	2,800km
163	DC145	DJ116B-Asau-Gara Asau	2,000km
164	DC146	Asau(DJ116B)-Apa Asau-Paltinis	16,000km
165	DC148	Comanasti(int.DN12A CU DN2G)-Vermesti	1,900km
166	DC149	DN12A(Popu)-Pagubeni-Larga-Cucuieti-Dofteana	9,500km
167	DC149A	Darmanesti-Pagubeni	1,500km
168	DC151	Tg.Ocna(DN12A)-Valcele	4,800km
169	DC152	Tg.Ocna(DJ116)-Targu Trotus(DN12A)	4,900km
170	DC153	DN11(Slobozia)-Caraclau-Barsanesti	8,500km
171	DC154	Barsanesti(DJ116)-Albele	6,100km
172	DC154A	Poiana(DC155)-Albele	7,000km
173	DC155	Helegiu(DN11)-Poiana-Scariga(DJ117)	6,400km
174	DC156	Prajoaia(DJ117)-Mateiesti-Tisa	2,800km
175	DC157	Orasa(DN11)-Stufu	5,000km
176	DC158	DJ116- Bratesti	6,000km
177	DC159	Helegiu(DN11)-Dragugesti	7,000km
178	DC159A	Helegiu(DJ159)-Deleni	6,200km
179	DC160	DN11(Caraclau)-Bratila	4,000km
180	DC161	DN11(Onesti)-Slobozia	1,500km
181	DC163	Gheorghe Doja(DN2)-Ciucani(DJ119)	5,000km
182	DC164	Valea Mica(DN2)-Somusca(DJ119)	4,000km
183	DC165	DN2(Valea Mica)-Cleja(DJ119)	2,300km
184	DC166	DN2(Alunis)-Faraoani	1,600km
185	DC 166A	de la Pantaru Gheorghe nr. 550 pe la Andrei Valentin r. 580 si pana la fantana de pe Moghiorus noua limita de intravilan	0,752km
186	DC 166B	P62/1479/29/3 de la DJ119 H pana la locuitorul Cojocaru Mihai	0,424km

187	DC 166C	de la locuitorul Bortos Stefan nr. 251 pana la locuitorul Roca Ignat nr.263	0,455km
188	DC167	DN2-Faraoani	2,500km
189	DC 167A	de la locuitorul Balint Martin nr.1375 pana la locuitorul Moraru Magda nr. 1314	0,257km
190	DC 167B	T22/829/574 de la drumul comunal DC 167 pana la drumul comunal P22/829654	0,507km
191	DC 167C	de la locuitorul Jitaru Sel Grigore nr. 752 pana la locuitorul Ciuraru Pal Isidor nr. 783A	0,880km
192	DC 167D	de la locuitorul Farcas Anton nr.920 pana la locuitorul Cochior Anton nr.934	0,461km
193	DC 167E	de la locuitorul Ișvanca Mihai nr.1024 pana la locuitorul Coșa Compi Mihai nr. 1054	0,364km
194	DC168A	DJ119(Valea Seaca)-Buchila	1,500km
195	DC169	Nicolae Balcescu(DN2)-Valea Seaca-Larguta	9,500km
196	DC170	DJ116(Nicolae Balcescu)-Baltata	1,700km
197	DC171	DJ119-Osebiti	1,000km
198	DC172	DN11-Coman	4,500km
199	DC174	Sanduleni(DJ118)-Versesti	2,300km
200	DC175	Beresti Tazlau(DJ118A)-Turlianu	4,900km
201	DC175A	Poduri(DJ117)-Valea Sosii	2,200km
202	DC176	Tescani(DJ118A)-Cornet-Bucsesti	8,200km
203	DC177	Tescani(DJ118A)-Romanesti-Cernu(DJ117)	6,200km
204	DC178	Ardeoani(DN2G)-Cornet(DC176)	4,700km
205	DC179	DN2G(Sesuri)-Prohozesti(DJ117)	4,400km
206	DC180	Gazarie(DN2G)-Valea Arinilor-Moinesti(DJ117)	4,000km
207	DC 180A	Zemes-Bolatau	23,232km
208	DC181	Gazarie(DN2G)-Prajesti	3,500km
209	DC182	Leontinesti(DN2G)-Bahnaseni(DC183)	6,600km
210	DC183	Solont-Sarata-Bahnaseni-Tarata(DJ156A)	10,000km
211	DC183A	Sarata(DC183)-Cucuieti	3,200km
212	DC 184	Scorteni-Pustiana-Campeni-Parjol – Barnesti-Cucuieti	14,600km
213	DC185	DJ156A-Ludasi	4,000km
214	DC186	Balcani(DJ156A)-Schitu Frumoasa	8,800km
215	DC187	Basasti(DJ156B)-Campeni(DC174)	5,000km
213	DC185	DJ156A-Ludasi	4,000km
214	DC186	Balcani(DJ156A)-Schitu Frumoasa	8,800km
215	DC187	Basasti(DJ156B)-Campeni(DC174)	5,000km
216	DC192	Blagesti(DJ156B)-Tardenii Mari	6,600km
217	DC193A	DN15(Garleni)-Garlenii de Sus	2,300km
218	DC194	Lilieci(DJ119B)-Fantanele-Valea Budului-Trebes	5,500km
219	DC194A	DN2G(Luncani)-Slatina	2,800km
220	DC195	Podis(DN2G)-Poiana	11,000km
221	DC196	Podis(DN2G)-Serpeni-Bogdanesti-Grigoreni(DN2G)	5,500km
222	DC197	Strugari(DJ118B)-Cetatuia-Scorteni	3,600km
223	DC199	Bacau-Magura(DJ119B)	3,500km
224	DC200	Enachesti(DJ118)-Iaz-Pietricica(DN11)	11,400km
225	DC201	Strugari(DJ118B)- Cetatuia	4,600km

Drumurile comunale de pământ reprezintă cca 15% din totalul drumurilor comunale din pământ la nivelul regiunii, drumurile pietruite 18% iar drumurile cu îmbrăcămînți ușoare rutiere 30%, fiind



modernizate un procent de 0,45% din totalul drumurilor de pământ modernizate de la nivelul Regiunii Nord-Est.

Tabel 3.2 - Lista străzilor orășenești pe localități (total și modernizate)

Lungimea totală a străzilor (km)	2010		2015	
	Total	Modernizate	Total	Modernizate
Județ Bacău	741	457 (61,7%)	753	457 (60,6%)
Municipiul Bacău	208	162 (77,9%)	202	167 (82,7%)
Municipiul Moinești	70	38 (50,5%)	82	36 (44%)
Municipiul Onești	99	86 (86,8%)	99	87 (87,9%)
Oraș Buhuși	60	35 (58,3%)	60	35 (58,3%)
Oraș Comănești	124	47 (38,1%)	124	49 (39,5%)
Oraș Dărmănești	74	18 (24,3%)	85	29 (34,4 %)
Oraș Slănic Moldova	46	40 (87%)	41	22 (53,6 %)
Oraș Țirgu Ocna	60	31 (51,6%)	60	32 (53,3%)

Sursa: INS, baze de date Tempo online

Conform Planului de Dezvoltare al Regiunii Nord-Est, nevoile exprimate pentru reabilitarea/modernizarea străzilor orășenești vizează localitățile: Bacău (inclusiv parcuri și pasaje), Buhuși, Moinești, Dărmănești, Slănic Moldova, Comănești, Onești.

### 3.3. Accesibilitate rutieră, aeriană și feroviară

#### 3.3.1. Accesibilitate rutieră

Județul Bacău se află la intersecția mai multor căi de comunicație terestră: este traversat de de la nord la sud de E85 (DN2) care face legătura între București și Nordul țării, se leagă de municipiul Vaslui către Est prin DN2F, spre Vest comunică prin DN11 (E 574) cu Brașovul, spre Piatra Neamț și centrele de interes turistic din zonă prin DN15, spre Miercurea Ciuc prin DN12A.

Municipiul Bacău, nod rutier important, este traversat de drumurile europene E85 și E57 ce fac legătura cu Bucureștiul, cu nordul țării și cu Transilvania; de asemenea este punct de intersecție între DN 2F (ce face legătură cu partea de est a județului), DN 2G (ce face legătură cu partea de vest a județului) și DN 15 (ce face legătură cu partea de nord a județului). În municipiul Onești se întretaie 2 drumuri naționale, cel care străbate Valea Troțușului, făcând legătura cu Transilvania prin Trecătoarea Ghimeș - Palanca și cel care face legătura între Bacău și Brașov, prin Trecătoarea Oituz. Accesul rutier în Dărmănești se poate realiza prin intermediul DN 12A, care tranzitează orașul și care îl leagă direct de Onești și Miercurea-Ciuc. De la Bacău la Dărmănești se ajunge via Moinești prin intermediul drumului DN 2G, care intersectează DN12A la Comănești.

#### 3.3.2. Accesibilitate feroviară

Transportul feroviar se desfășoară pe trei sectoare de linii care străbat teritoriul județului, însoțind cursul principalelor râuri:

- linia magistrală Suceava-București, care străbate județul pe direcția nord-sud, pe malul drept al râului Siret;
- linia Adjud-Ciceu, cu prelungirea Comănești-Moinești, construită de-a lungul Văii Troțușului și
- linia Bacău-Piatra Neamț, care urmează cursul râului Bistrița.

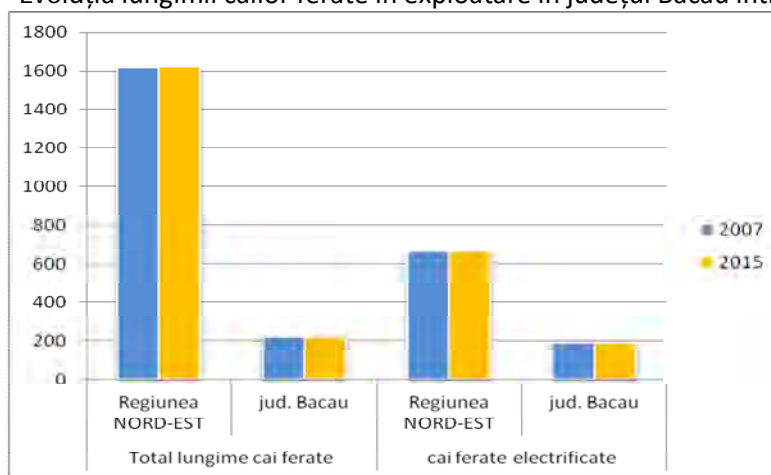
Densitatea căilor ferate în județul Bacău de 33,4 km/1000km<sup>2</sup>, în 2015, este redusă, față de media pe țară care este de 36 km/1000 km<sup>2</sup>.

Pe teritoriul județului funcționează:

- calea ferată dublă și electrificată: - Adjud – Bacău – Roman care face parte din magistrala 500 București – Buzău – Focșani – Bacău – Pașcani – Vișani, cotate ca magistrală trans-europeană;
- calea ferată dublă și electrificată – pe direcția Onești – Adjud;
- calea ferată simplă electrificată – pe traseul Onești – Comănești – Ciceu;

Traseele care au cale ferată simplă neelectrificată sunt pe direcțiile: Comănești – Moinești și Bacău – Bicz.

Figura 3.21 - Evoluția lungimii căilor ferate în exploatare în județul Bacău între 1990-2015



Sursa: INS, baze de date Tempo online

Municipiul Bacău este un important nod de cale ferată, situat pe una din magistralele feroviare ale țării, linia 500, de importanță europeană: București – Ploiești - Buzău – Focșani - Bacău – Suceava, dispunând de infrastructură pentru traficul de călători și marfă. În anul 2015, lungimea totală a căilor ferate în exploatare era de 221 km, în scădere față de 1990 (226 km) iar cea a căilor ferate electrificate era de 189 km, de asemenea în scădere față de 1990 (191 km).

Tabel 3.22 - Lista gărilor și haltelor din județul Bacău

Magistrala 500 București (nord) - Ploiești (sud) - Adjud - Pașcani - Suceava - Vicșani	Adjud (h), Adjudu Vechi (h), Șișcani (hm), Sascut (hm), Orbeni (hm), Răcăciuni (hc), Fărăoani (hm), Siretu Bacău (h), Valea Seacă, Letea, Bacău, Ițești (hm), Șerbești Bacău (h), Galbeni
Magistrala 501 (Adjud - Comănești-Ghimeș-Siculeni)	Adjud, Urechești, Cornățel Moldova (hc), Bilca (hm), Căiuți, Borzești Bacău, Borzești Bacău (h), Onești, Troțuș (hm), Viișoara (hc), Târgu Ocna, saline (hc), Cireșoia (hm), Dofteana Bacău, Valea Uzului (hc), Valea Uzului, Comănești, Asău, Caralița (hc), Goioasa (hm), Simbrea, Brusturoasa (hc), Palanca, Ghimeș, Bolovăniș (hc), Luca de Mijloc (hc), Tarcău, Lunca de Sus, Utusoiu (h), Livezi Ciuc, Caracău (h), Nădejdea (hm), Nadejdea sat (h), Mihăileni (hm), Siculeni
Magistrala 508	Comănești, Moinești (gară dezafectată)
Magistrala 509 (Bacău - Piatra Neamț – Bicz)	Bacău, Hemeiuș (Hm), Gârleni (Hm), Lespezi Bacău (h), Racova (h), Buhuși
Nota:	h. = Haltă fără vânzare de bilete

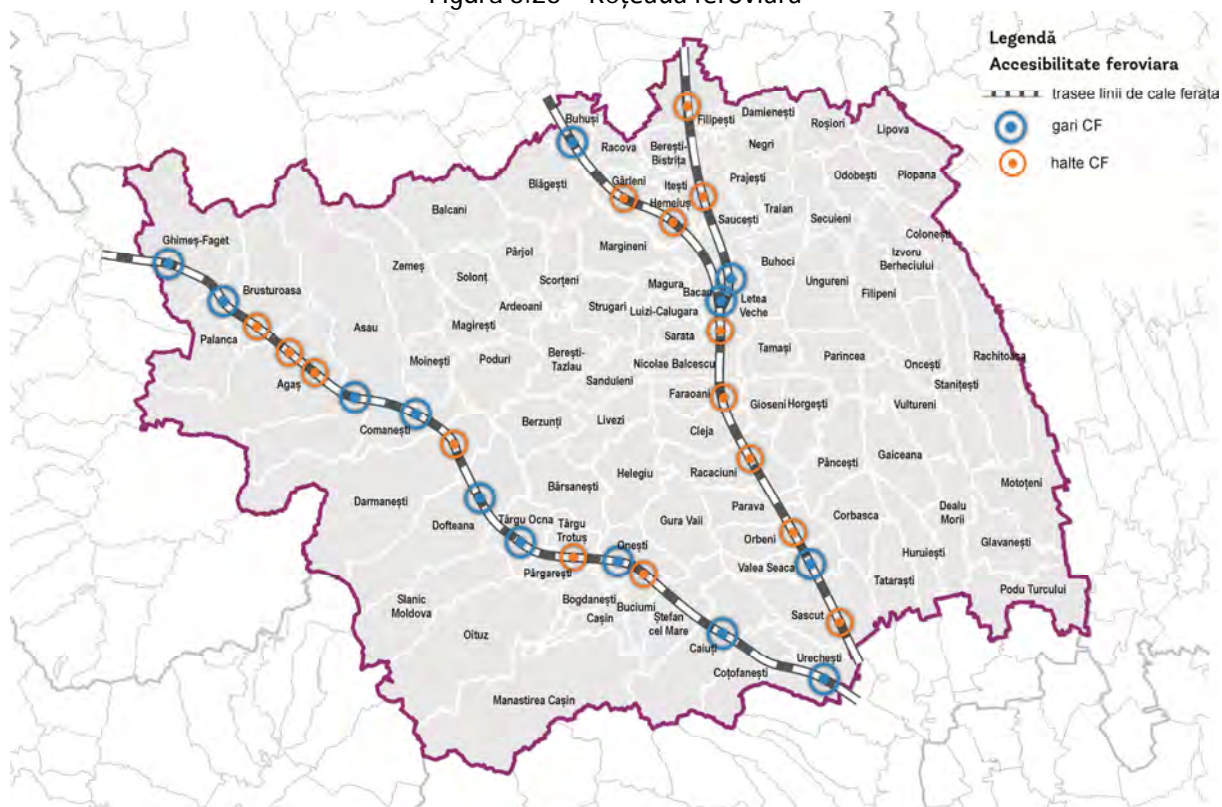
	hm. = Haltă de mișcare hc. = Haltă deschisă pentru achiziționarea biletelor
--	--

Sursa: Mersul Trenurilor, 2016

Repartizarea geografică a căilor ferate asigură o bună legătură între orașele și centrele industriale ale județului cu volum mare de transport, cât și cu celelalte județe învecinate. Municipiul reședință de județ Bacău, nu dispune de legături solide prin cale ferată cu județele învecinate din vest și est.

Starea tehnică a rețelei de cale ferată în județ este în general bună, însă nivelul dotărilor și starea tehnică a liniilor nu permit viteze mai mari de 60-80 km/h. Lucrările de artă întâlnite pe rețeaua de căi ferate a zonei în studiu sunt viaductele, podurile cu deschideri mai mari de 10m și podețe cu deschideri între 0,5 și 10m. Trecherile la nivel cu calea ferată în mare parte nu dispun de instalații automate de semnalizare rutieră, sunt fără barieră și nu sunt păzite. Pasajele denivelate, superioare sau inferioare de pe traseul căilor ferate sunt într-un număr redus.

Figura 3.23 – Rețeaua feroviara



Conform priorităților, Compania Națională de Căi Ferate CFR SA va demara programe de investiții feroviare pe termen mediu și lung în județul Bacău, acestea fiind evidențiate în tabelul de mai jos.

Tabel 3.24 – Programe de investiții feroviare pe termen mediu și lung în județul Bacău

Nume proiect	Descriere	Termen estimativ de realizare
Sistem de detectare a cutiilor de osii supraîncălzite și a frânelor strănse DCOS	O parte dintre secțiunile de linii pentru amplasarea stațiilor DCOS se află pe raza județului Bacău, coridorul IX, secțiunea E, Brazi – Pașcani – Iași / Republica Moldova - 5 DCOS – Târgu Frumos, Băile Sărata Monteoru, Cotești, Sascut, Secuieni, Roman.	2017, urmat de perioada de 24 de luni pentru notificarea defectelor.

Modernizarea instalațiilor de centralizare electro-mecanică pe secția de circulație Siculeni – Adjud	Vizează modernizarea a 12 stații de cale ferată, dintre care 7 pe raza SRCF Galați: Ghimeș, Palanca, Simbrea, Goioasa, Asău, Dofteana și Tg. Ocna.	Proiect demarat: 2016 Termen estimat pentru finalizare - 2018, urmate de 2 ani perioadă pentru notificarea defectelor.
Lucrări de reabilitare poduri podețe și tuneluri de cale ferată – SRCF Iași	Obiective aflate pe raza județului Bacău: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pod km 281 + 494, Linia cf 500 Ploiești – Vicșani Liniile I – V, în stația Faraoani, jud. Bacău;</li> <li>• Podeț km 290 + 159, Linia cf 500 Ploiești – Vicșani Liniile I și II, între stațiile Faraoani și Valea Seacă, jud. Bacău;</li> <li>• Podeț km 322 + 537, Linia cf 500 Ploiești – Vicșani Linia II, în stația Galbeni, jud. Bacău;</li> <li>• Podeț km 318 + 924, Linia cf 500 Ploiești – Vicșani Liniile I și II, între stațiile Itești și Galbeni, jud. Bacău</li> </ul>	Proiect demarat: 2016 Estimat realizare 2018
Modernizarea liniei de cale ferată Ploiești Triaj-Focșani-Adjud-Bacău-Roman-Pășcani-Iași-Frontieră	Scopul proiectului: <ul style="list-style-type: none"> <li>• creșterea traficului de marfă de tranzit.</li> <li>• îmbunătățirea condițiilor de siguranță a traficului feroviar;</li> <li>• reducerea timpului de călătorie prin creșterea vitezei de circulație pe întregul tronson;</li> <li>• îmbunătățirea confortului în timpul călătoriei;</li> <li>• reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și impactul negativ asupra mediului.</li> </ul>	Demarare 2017 Finalizare 2024 perioada de notificare a defectelor – 24 luni – aproximativ 2026
Modernizarea/reabilitarea a 47 de stații de cale ferată din România	Stația CF Comănești (monument istoric cuprins în lista clădirilor declarate monument istoric). Îmbunătățirea condițiilor de exploatare în stație și furnizarea de servicii de calitate pentru călători, prin aducerea stațiilor la parametri de funcționare care să respecte normele de exploatare românești și europene în domeniul feroviar.	Demarare 2017 Finalizare 2022
Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa I	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podeț Km 49+563, linia c.f. 501 Adjud – Siculeni, între stațiile Onești – Tg. Ocna, jud. Bacău;</li> <li>• Pod Km 34+648, linia c.f. 501 Adjud – Siculeni, între stațiile Borzești – Onesti, jud. Bacău;</li> <li>• Pod Km 110+461, linia c.f. 501 Adjud – Siculeni, între stațiile Ghimeș – Bolovăniș, jud. Bacău;</li> <li>• Pod Km 84+312, linia c.f. 501 Adjud – Siculeni, între stațiile Asău – Ghimeș, jud. Bacău;</li> <li>• Pod Km 82+983, linia c.f. 501 Adjud – Siculeni, între stațiile Asău – Goioasa, jud. Bacău;</li> <li>• Pod Km 98+011, linia c.f. 501 Adjud – Siculeni, între stațiile Asău – Ghimeș, jud. Bacău;</li> <li>• Pod Km 38+530, linia c.f. 501 Adjud – Siculeni, între stațiile Onești – Tg. Ocna, jud. Bacău;</li> <li>• Pod Km 53+470, linia c.f. 501 Adjud – Siculeni, între stațiile Tg. Ocna – Cireșoaia, jud. Bacău.</li> </ul>	Termenul pentru semnarea contractelor: 2016, urmând ca demararea lucrărilor să se efectueze ulterior semnării contractelor.
Lucrări de	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pod km 263 + 875, Linia cf 500 Ploiești - Vicșani</li> </ul>	Termen de

modernizare/înlocuire poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa II	<p>Linia II, între stațiile Sascut și Orbeni, jud. Bacău</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Podeț km 322 + 645, Linia cf 500 Ploiești - Vicșani Liniile I și II, în stația Galbeni, jud. Bacău</li> <li>• Pod km 263 + 529, Linia cf 500 Ploiești - Vicșani Linia II, între stațiile Sascut și Orbeni, jud. Bacău</li> <li>• Pod km 265 + 027, Linia cf 500 Ploiești - Vicșani Linia II, între stațiile Sascut și Orbeni, jud. Bacău</li> <li>• Pod km 308 + 785, Linia cf 500 Ploiești – Vicșani Linia II, între stațiile Bacău și Itești, jud. Bacău</li> </ul> <p>Pod Km 99+883, linia c.f. 501 Adjud - Siculeni, între stațiile Asău-Ghimeș, jud. Bacău</p>	implementare: 2019-2023.
--	---	--------------------------

Sursa: CFR SA

### 3.3.3. Accesibilitatea aeriană

Județul Bacău este deservit de Aeroportul Internațional din municipiul Bacău, a cărui aerogară destinată transportului de marfă și persoane, asigură curse regulate către diferite destinații naționale și europene. Aeroportul Internațional Bacău este situat la 6,5 Km sud de municipiul Bacău, poziția în teritoriu creând disfuncționalități datorită amplasamentului acestuia în zona de locuit a municipiului Bacău. În ultimii trei ani, Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău s-a poziționat în primele cinci aeroporturi la nivel național ca număr de pasageri procesați. Statutul de Aeroport Internațional conferă dreptul operatorilor aerieni de a efectua zboruri externe directe, regulate, atât în spațiul european (Schengen), cât și în afara acestuia.

Traficul de pasageri pe Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău a înregistrat o creștere cu 2% în 2014 față de 2013 și cu 16% în 2015 față de 2014.

Figura 3.25 - Statistici de trafic pentru Aeroportul Bacău, trafic pasageri (intrări – ieșiri)

Anul	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Număr pasageri	49,000	112,000	114,000	195,321	240,778	336,961	393,352	307,488	313,376	364,727

Sursa: baze de date Tempo online, 2016

Aeroportul dispune de o pistă de 2.500 m lungime și 80 m lățime și o suprafață totală de peste 200 ha, Bacăul fiind cel mai mare aeroport din zona nord estică a României. Poziția geografică favorabilă în zona centrală a Moldovei - distanțe aproximativ egale față de principalele centre urbane din vecinătate - Galați, Brașov, Suceava, Iași, Piatra Neamț, Vaslui, Focșani și accesul rapid la importante căi de comunicații terestre: calea ferată București - Suceava și drumul european E 85 (ambele la mai puțin de 400 m de aerogară), sunt atu-uri importante pentru dezvoltarea viitoare a aeroportului.

Figura 3.26 - Traseele aeriene operate de Aeroportul Internațional George Enescu

Plecări din Bacău către:	Sosiri în Bacău din:
Torino	Londra
Londra	Torino
Roma	Roma
Bruxelles	Bruxelles
Bergamo	Bergamo
Paris	Paris
Liverpool	Liverpool
Madrid	Madrid

Bologna	Catania
Catania	Dublin
Dublin	Bologna

Sursa: Aeroportul Internațional "George Enescu", Bacău

Proiectele de modernizare ale Aeroportului Internațional "George Enescu" Bacău au ca scop asigurarea capacității infrastructurii și facilităților operaționale necesare satisfacerii nivelului de cerere de servicii de transport aerian din anii 2020–2025 și desemnarea Aeroportului ca și Hub Internațional. Aeroportul este cuprins în Master Planul General de Transport, iar acest fapt poate facilita demersurile Regiei Autonome pentru obținerea de fonduri europene.

### 3.4. Transport public și privat

În județul Bacău, transportul în comun se realizează prin intermediul autobuzelor și a microbuzelor particulare. Județul nu beneficiază transport ecologic - troleibuze sau tramvaie. Transportul public local este organizat doar în 4 localități urbane din județul Bacău (conform datelor publicate de către ANRSC pe site-ul său), iar numărul de operatorilor de transport public local autorizați este de 6 (Alexdomat SRL Buhuși, Transmar SRL Moinești, Chimoto Transcom, Genora Com SRL, Transmoldova SRL în Onești și Transport Public SA în Bacău).

Parcul auto din localitățile urbane cuprindea, în 2015, în total 77 vehicule de inventar pentru transport public de pasageri, autobuze și microbuze, în scădere accentuată față de 1990 (209 vehicule).

Tabel 3.27 - Evoluția transportului urban de pasageri pe total țară, regiune dezvoltare și județ

	1990	1995	2000	2005	2010	2015
<b>Romania</b>	5828	6090	5535	6189	5244	4942
<b>Regiunea Nord-Est</b>	713	657	551	659	484	534
<b>Județul Bacău</b>	209	217	170	159	72	77

Sursa: baze de date TEMPO online

Tabel 3.28 - Numărul pasagerilor care utilizează transportul în comun în județul Bacău, pe categorii de vehicule (mii persoane)

Tip	UAT	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2014	2015
<b>Autobuze și microbuze</b>	RNE	113023,1	115518,3	119063,3	111523	105875,3	107192,4	109741,8	115.573
	Bacău	33392,4 29,5%	25187 21,8%	13665 11,47%	11809 10,6%	10320 9,74%	10864 10,13%	8729,3 7,95%	8535 7,38%

Sursa: PDR NE

Se observă scăderea numărului de pasageri transportați la nivelul județului (cca 25% din numărul pasagerilor transportați în 2007) și, de asemenea, scăderea exponențială a procentului pasagerilor transportați la nivelul județului raportat la numărul pasagerilor transportați în regiunea Nord-Est (de la 29,5% în 2007 la 7,38% în 2015).

În Bacău traficul în zona centrală a municipiului, în general, dar mai ales la orele de vârf, se desfășoară greoi din cauza aglomerărilor frecvente. Procesul de asigurare a fluenței traficului întâmpină dificultăți, în mare parte cauzate de traficul de tranzit care, conform estimărilor, reprezintă 60% din traficul la nivel de municipiu. Transportul în comun este caracterizat în prezent de o viteză comercială medie de 15 km/h. Din acest motiv, sistemul modern și

ecologic de transport public, adaptat specificului municipiului, constituie ținta unui program de eficientizare. Principalul operator de transport public din municipiul Bacău, asigură transportul de călători pe raza municipiului Bacău și în unele comune limitrofe. Societatea oferă servicii doar cu autobuze, acestea fiind singurele mijloace de transport în comun din Bacău.

În Onești transportul public este asigurat pe doua trasee de către TRANSMOLDOVA.

Serviciul de transport public din Municipiul Moinești a fost delegat de către Consiliul Local companiei TRANSMAR S.R.L. care deține un număr de 7 microbuze moderne (Mercedes), achiziționate în perioada 2008-2009, cu ajutorul cărora operează 3 trasee în interiorul municipiului (conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Moinești, 2016)

Activitatea de transport public local de persoane și transport elevi în orașul Târgu Ocna, conform Strategiei de Dezvoltare Durabilă Târgu Ocna 2014-2020, era efectuată de 2 operatori economici autorizați, cu un număr de 9 microbuze și 1 autocar. La nivelul anului 2013, activitatea de transport mărfuri și persoane în regim de taxi s-a efectuat cu 10 operatori autorizați, 3 dintre aceștia fiind nou autorizați în anul 2013.

În Dărmănești, transportul în comun este asigurat de microbuze, conform Strategiei locale de dezvoltare durabilă a orașului Dărmănești pentru perioada 2014-2020.

Între localitățile județului se efectuează curse de transport public de persoane prin servicii regulate în trafic județean, după un program actualizat la data de 1 ianuarie 2016.

### 3.5. Forme de transport intermodal

România este parte semnatară a Acordului European privind marile linii de transport combinat și instalații conexe (AGTC). La Bacău funcționează un terminal de transport combinat de mărfuri. În cadrul Master Planului General de Transport sunt prezentate terminalele intermodale de marfă ale CFR Marfă dar și cele operate privat iar, în județul Bacău, este un terminal multimodal activ care are o macara în funcțiune, cu 1604 containere operate în anul 2011. Volumele actuale de mărfuri multimodale din România sunt mici, iar acest lucru se datorează stării proaste a facilităților concepute pentru a le primi. Linii de cale ferată deservește zonele industriale, cum ar fi cele în apropiere de Bacău: Buhuși, situat la 28 km de Bacău are cea mai mare fabrică de textile din Europa de Est.

Prin Master Plan se propune renovarea terminalului și extinderea spre sud-est pentru creșterea eficienței, reducerea costurilor și timpului de tranzit. Creșterea prognozată în sectorul intermodal presupune că dispunerea curentă a terminalului Bacău va fi depășită în curând și trebuie realizate îmbunătățiri pentru creșterea volumului de transbordare, dar și pentru a permite stocarea unui volum mai mare de containere. Acest proiect este programat pentru implementare în perioada 2015-2020 de către CFR SA și CFR Marfă, împreună cu sectorul privat. Dacă reabilitarea terminalului existent nu este posibilă atunci recomandarea va fi aceea de construire a unui terminal nou.

### 3.6. Concluzii, probleme și tendințe

- Rețeaua de drumuri eficientă, sigură și care este utilizată în condiții de siguranță, este de o importanță fundamentală pentru succesul economiei românești și, în cele din urmă pentru recunoașterea potențialului de dezvoltare. Accesibilitatea și legăturile directe între drumurile

județene existente, cu cele naționale, cu centrele de comună, sau între sate, trebuie îmbunătățite, analizând situația drumurilor comunale care îndeplinesc condițiile pentru a fi clasate ca drumuri județene pentru Bacău. De asemenea, legăturile directe cu județele învecinate trebuie îmbunătățite. Municipiul Moinești, împreună cu orașele Comănești și Slănic Moldova nu sunt conectate la niciuna din rețelele TEN-T (rutieră sau feroviară) din județul Bacău. De asemenea, municipiul Moinești nu mai este conectat rețeaua de transport feroviară.

- Rețelele de căi de comunicație și transport reprezintă 1,49% din suprafața județului Bacău, nu cu mult sub media pe țară de 1,63%. Densitatea drumurilor publice în județ este mai ridicată față de densitatea pe țară, dar rețeaua actuală este deficitară pe direcția Est – Vest, lipsind trasee directe și facile de legătură cu axele principale. Acest fapt constituie un obstacol pentru reducerea decalajelor între zona de est și de vest a județului. Zona de est a județului, paralelă cu albia Siretului, deși are o rețea de drumuri județene bine pusă la punct, nu este conectată direct la niciuna din rețelele TEN-T (rutieră sau feroviară) din județul Bacău. Rețeaua de căi de comunicații și transport nu deservește în județul Bacău direcțiile Est – Vest prin trasee directe și facile de legătură cu traseele importante - DN, DJ, drumuri europene. Zona de est a județului Bacău ce reprezintă 1/3 din totalul suprafeței județului nu dispune de nici un traseu de cale ferată.
- Din analiza stării de viabilitate a drumurilor locale, județene și comunale, s-a observat că, de regulă, starea de viabilitate a podurilor este similară cu cea a drumurilor, necorespunzând cerințele de capacitate portantă (clasa E de încărcare) și nici cerințelor traficului actual. Pe rețeaua de drumuri naționale și locale unde există lucrări de artă (pasaje, poduri și podețe), dar mai ales pe traseele drumurilor naționale, se constată că, în general, acestea au o stare tehnică bună, dar nu toate sunt în clasa de încărcare E.
- Traficul pe calea ferată este inadapdat la cerințele traficului European, necesitând amenajări la parametrii de trafic internațional. Necesitatea îmbunătățirii și dezvoltării infrastructurii de cale ferată poate deveni o prioritate pentru județul Bacău, mai ales pentru consolidarea și modernizarea nodului intermodal existent.
- Tendința la nivel european este de creștere a accesibilității către rețeaua europeană de transport TEN-T, dar și de dezvoltare a deplasărilor efectuate prin aeroporturi. Astfel aeroportul internațional Bacău, prin proiectele viitoare de modernizare, poate juca un rol mult mai important la nivel local, dar și regional.
- Pentru a crește atractivitatea serviciilor de transport public și reduce astfel utilizarea automobilelor, orașele, precum și companiile de transport public trebuie să fie motivate să asigure o bună calitate a serviciilor în cadrul sistemului de transport public, între altele, prin punerea în aplicare a următoarelor măsuri:
  1. Extinderea și simplificarea rețelei de transport public, de exemplu, prin: re-proiectarea configurației rețelei, creșterea frecvenței și a numărului de ore de funcționare, introducerea unui transport la cerere (DRT), respectiv, un serviciu de transport public care funcționează exclusiv la cerere, de exemplu, călătorii cheamă autobuzul prin telefon.
  2. Modernizarea infrastructurii (în special în punctele de schimb intermodal) și creșterea confortului întregii călătorii cu mijloacele de transport în comun, de exemplu, prin : instalarea unor amenajări de așteptare de înaltă calitate (scaune, refugii, servicii de vânzare a bunurilor de consum); construirea unor standuri securizate pentru biciclete, amenajări de parcare de tip „park and ride”, sisteme de folosire în



codiviziune a autovehiculelor etc.; facilitarea accesului la stații (de exemplu, piste pentru pietoni și biciclete, indicatoare, reproiectarea spațiului înconjurător); îmbunătățirea nivelului de pregătire al șoferilor pentru a conduce fără probleme și într-o manieră eficientă din punct de vedere energetic.

3. Creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele, în special pentru persoanele cu nevoi speciale, de exemplu prin: punerea în aplicare a unor instrumente informaționale diferite adaptate persoanelor cu handicap (de exemplu, sisteme de asistență vizuală, anunțuri vocale); asigurarea accesibilității fizice în zonele de așteptare și în vehicule (de exemplu, pentru landouri, cărucioare pentru copii, scaune cu roțile, cadre de mers).

4. Îmbunătățirea siguranței și securității în stații, opriri și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură, de exemplu prin: punerea în aplicare a unei strategii de securitate, cum ar fi montarea camerelor video în stații și în interiorul vehiculelor; crearea unor condiții mai sigure în stații și în jurul acestora (de exemplu, iluminat mai bun); formarea în domeniul siguranței și securității, precum și creșterea gradului de sensibilizare pentru șoferi și călători.

- Zona de est a județului necesită intervenții suplimentare pentru recuperarea în timp a decalajelor de dezvoltare față de restul județului. Convergența dezvoltării zonelor rurale cu urbanul, a părții estice cu vestul județului se poate realiza și prin îmbunătățirea stării infrastructurii de transport între aceste zone și în interiorul lor. Pentru locuitorii din mediul rural, în special cei din partea estică, un sistem de transport îmbunătățit va permite o mai mare mobilitate a forței de muncă, un acces sporit la servicii medicale și de educație, o penetrare logistică mai atractivă pentru mediul de afaceri.

### 3.7. Analiza SWOT

Puncte tari	Justificare
Amplasarea pe rețeaua rutieră și feroviară TEN-T rutieră de bază și extinsă	Județul este amplasat pe următoarele rețele TEN-T: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rețeaua rutieră TEN-T de bază: Sascut-Bacău-Roman-Fălticeni – Suceava - Siret E85 (DN2)</li> <li>• Rețeaua rutieră TEN-T complementară: Bacău - Onești - Oituz E574 (DN11)</li> <li>• Rețeaua feroviară TEN-T de bază: Sascut – Bacău – Roman - Pașcani – Dolhasca – Suceava - Vicșani M500</li> <li>• Rețeaua feroviară TEN-T complementară: Adjud - Onești - Comănești - Ghimeș Linia 501</li> </ul>
Existența terminalului multimodal de mărfuri	În județul Bacău, funcționează un terminal multimodal activ, care este propus prin Master Plan pentru renovare și extindere spre sud-est pentru creșterea eficienței, reducerea costurilor și timpului de tranzit. Acest proiect este programat pentru implementare în perioada 2015-2020 de către CFR SA și CFR Marfă, împreună cu sectorul privat.
Accesibilitate crescută pe rețeaua rutieră existentă	Din analiza echipării cu drumuri publice – DN, DJ, DC a județului Bacău a rezultat că în 2014, lungimea drumurilor publice pe total județ, conform datelor din Anuarul Statistic 2016, este 37 km/100 kmp, fiind peste media pe țară care este de 35,8 km/100 kmp. Județul Bacău se află la intersecția mai multor căi de comunicație terestră: este traversat de la nord la sud de E85 care face legătura

	între București și nordul țării, se leagă de municipiul Vaslui către Est prin DN2F, spre Vest cu Brașovul prin DN11 (E 574), spre Piatra Neamț și centrele de interes turistic din zonă prin DN15, spre Miercurea Ciuc prin DN12A.
Accesibilitate feroviară	Repartizarea geografică a căilor ferate asigură o bună legătură între orașele și centrele industriale ale județului cu volum mare de transport, cât și cu celelalte județe învecinate.
Evoluția ascendentă a activității aeroportului internațional Bacău	Poziția geografică favorabilă în zona centrală a Moldovei - distanțe aproximativ egale față de principalele centre urbane din vecinătate - Galați, Brașov, Suceava, Iași, Piatra Neamț, Vaslui, Focșani și accesul rapid la importante căi de comunicații terestre: calea ferată București - Suceava și drumul european E 85 (ambele la mai puțin de 400 m de aerogară) facilitează accesibilitatea aeroportului în teritoriu. Traficul de pasageri pe Aeroportul Internațional „George Enescu” Bacău a înregistrat o creștere cu 2% în 2014 față de 2013 și cu 16% în 2015 față de 2014. Rutele operate asigură curse regulate către diferite destinații naționale și europene (destinațiile preferențiale fiind Italia, Spania și Marea Britanie).
<b>Puncte slabe</b>	<b>Justificare</b>
Conectivitate redusă a unora din localitățile urbane	Orașul Slănic Moldova nu este conectat primar sau secundar la rețeaua TEN-T din județul Bacău. Orașul Moinești nu mai este conectat la rețeaua feroviară. Rețeaua de căi ferate nu corespunde standardelor europene, deși starea tehnică a acesteia, la nivelul județului, este în general bună, însă nivelul dotărilor și starea tehnică a liniilor nu permit viteze mai mari de 60-80 km/h. Trecherile la nivel cu calea ferată în mare parte nu dispun de instalații automate de semnalizare rutieră, sunt fără barieră și nu sunt păzite. Pasajele denivelate, superioare sau inferioare de pe traseul căilor ferate sunt într-un număr redus.
Starea de degradare a drumurilor comunale / străzilor orășenești în special, dar și a celor județene.	Din totalul drumurilor publice (DN, DJ, DC), pentru anul 2014, 890 km (36%) sunt drumuri modernizate, 471 km (19%) au îmbrăcămînți asfaltice ușoare și 852 km (35%) sunt drumuri pietruite și 242 km (10%) drumuri de pământ. În municipiul Moinești și orașele Comănești și Dărmănești, procentul de modernizare a străzilor este sub 50%
Poluarea fonică a aeroportului	Amplasarea aeroportului în zona de locuit a municipiului Bacău face ca acesta să se prezinte ca un factor de disconfort pentru locuitorii din zonă.
Transport public neatractiv și esistența unor disparități la nivel urban	Parcul auto din localitățile urbane cuprindea în 2015 în total 77 vehicule de inventar pentru transport public de pasageri, autobuze și microbuze, în scădere accentuată față de 1990 (209 vehicule). Numărul de pasageri transportați a scăzut la nivelul județului în 2015 (cca ¼ din numărul pasagerilor transportați în 2007). Transportul în comun nu este fluent în centrul municipiului Bacău din cauza traficului de tranzit.
<b>Oportunități</b>	<b>Justificare</b>
Îmbunătățirea situației transporturilor rutiere, feroviare, aeriene, prin accesarea de fonduri europene și prin programe	Îmbunătățirea infrastructurii de transport este o prioritate pentru perioada 2016 – 2023 și, așa cum este definit în Masterplanul General de Transport, aprobat în septembrie 2016 de către Comisia Europeană, proiectele ce vor fi finanțate vor spori accesibilitatea către și din județul Bacău. De asemenea, în Master Planul General

naționale de investiții	de Transport există unele propuneri ce vizează direct județul Bacău în ceea ce privește dezvoltarea transportului intermodal. Datorită amplasamentului favorabil, există posibilitatea de avansare a aeroportului regional Bacău la statutul de Aeroport Hub Internațional. La nivel feroviar, Compania Națională de Căi Ferate CFR SA va demara programe de investiții feroviare pe termen mediu și lung în județul Bacău. La nivel urban, realizarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană, va permite implementarea de măsuri de îmbunătățire a circulației auto, de achiziționare de mijloace de transport în comun nepoluant (autobuze electrice), de management de trafic, etc.
<b>Pericole</b>	<b>Justificare</b>
Lipsa fondurilor necesare pentru întreținerea infrastructurii de transport	Lipsa unor surse de investiții pentru proiectele cuprinse în Master Planul General de Transport pot afecta și prejudicia activitatea economică a județului pe termen lung. Infrastructura de transport rutier și feroviar necesită lucrări și operațiuni de întreținere, iar alocarea deficitară a resurselor poate afecta calitatea acestora. Resursele bugetare sunt insuficiente și nu permit întreținerea și dezvoltarea flotei de mijloace de transport în comun.
Creșterea numărului de autovehicule personale	Creșterea numărului de mașini proprietate personală, care permit deplasarea pe distanțe lungi sau scurte, și care, suplinesc lipsa mijloacelor de transport în comun sau a gradului de acoperire a acestora, are efecte directe în crearea de ambuteiaje în trafic.
Diminuarea activității de pe piața tradițională de transport de marfă în sectorul feroviar	Starea precară a infrastructurii de transport feroviar și tarifele ridicate de utilizare a infrastructurii conduc la tarife de transport mari și fac ca sectorul feroviar să fie din ce în ce mai puțin atractiv ca mijloc de transport.
Săderea volumului de mărfuri tranzitate prin noduri intermodale	Starea proastă a facilităților și lipsa subvențiilor pentru întreținerea/modernizarea infrastructurii terminalelor existente, cât și a infrastructurii de transport conexe, nu permit dezvoltarea nodurilor intermodale, în ciuda unui amplasament geografic favorabil.

**ANEXA 3.1. – Extras din Ghidul de investiții pentru drumuri județene (MDRAP / BANCA MONDIALĂ 2015)**

