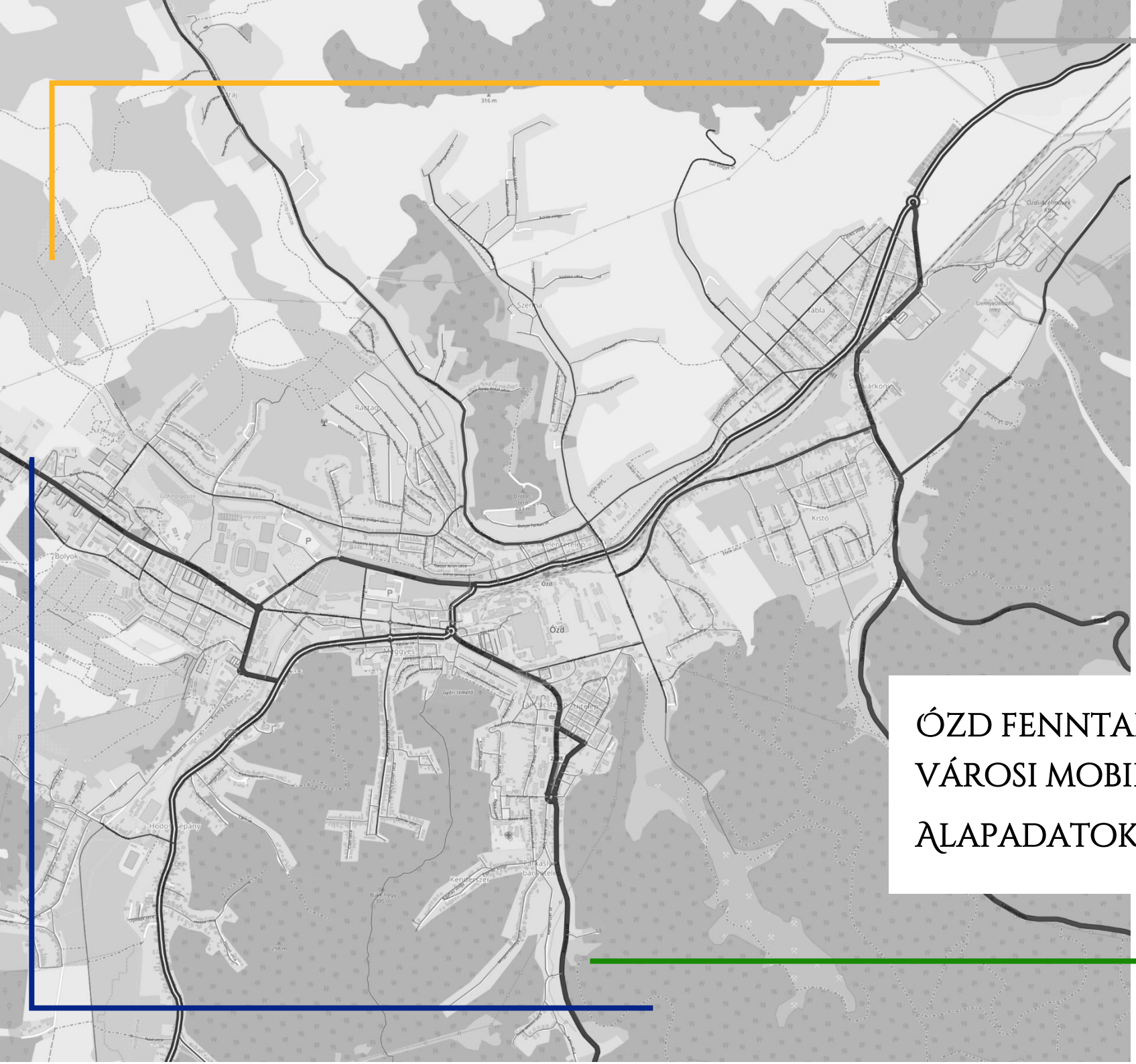


2018. NOVEMBER

ÓZD FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE

ALAPADATOK MELLÉKLET

Munka megnevezése: TOP-3.1.1-15-B01-2016-000021 „Kerékpárutak és egyéb közlekedésfejlesztési beruházások Ózd városában” projekt keretében Ózd Város Fenntartható Városi Mobilitási tervének elkészítése

Munkaszám: ML.321/2018

Megrendelő: Ózd Város Önkormányzata

Készítette: Mikroline Mérnöki és Szolgáltató Kft.

Ügyvezető, tervező: Dulicz László
Kamarai szám: 01-11543
Tervezési jogosultság: KÉ-K

Tervező: Varga Zsolt
Kamarai szám: 01-15837
Tervezési jogosultság: KÉ-K

Szerkesztő: Lukács Kata

TARTALOMJEGYZÉK:

1. Gazdasági, társadalmi és környezeti alapadatok 6
2. Közlekedéssel kapcsolatos alapadatok..... 15
2.1. Közlekedési rendszer alapadatok 15
2.2. Mobilitási igények, forgalmak 53
3. Lakossági kérdőíves felmérés eredményei 57
3.1. Felmérés alapadatai 57
3.2. Mobilitási jellemzők 59
3.3. Meglévő közlekedési rendszer értékelése 61
3.4. Fejlesztési irányok értékelése 64
3.5. Sajátszavas válaszok értékelése 67
3.5.1. Közúti közlekedés 67
3.5.2. Közösségi közlekedés 68
3.5.3. Kerékpáros közlekedés 69
3.5.4. Gyalogos közlekedés 69
3.6. Kérdőív 70

ÁBRAJEGYZÉK:

3-1. ábra: A kitöltések időbeli eloszlása 57
3-2. ábra: A kitöltők nem szerinti eloszlása 57
3-3. ábra: A kitöltők korfája 57
3-4. ábra: A Ózdi kitöltők lakhelyének városrészi eloszlása 58
3-5. ábra: A leggyakoribb városon belüli úti cél a közlekedők számára 58
3-6. ábra: A háztartásokban rendelkezésre álló közlekedési eszközök 59
3-7. ábra: A városon belüli utazások során használt közlekedési módok megoszlása 59
3-8. ábra: Hasonló méretű EU-s városok átlagos modal splitje 60
3-9. ábra: Közlekedési eszközök választásának szempontjai 60
3-10. ábra: Heti rendszerességgel használt közlekedési módok 61
3-11. ábra: A városon kívüli utazások során használt közlekedési módok egy hét alatt 61
3-12. ábra: Közlekedési módok feltételei kapcsolatos általános elégedettség 61
3-13. ábra: Közlekedési módok feltételei kapcsolatos általános elégedettség a használók körében 62
3-14. ábra: Helyi autóbuszos közlekedés problémáinak értékelése 62
3-15. ábra: Közúti közlekedés problémáinak értékelése 62
3-16. ábra: Kerékpáros közlekedési problémák értékelése 63
3-17. ábra: Gyalogos közlekedés problémáinak értékelése 63
3-18. ábra: Lakosság preferenciái 64
3-19. ábra: Közúti fejlesztések értékelése 65
3-20. ábra: Közösségi közlekedés fejlesztései 65
3-21. ábra: Kerékpáros közlekedési fejlesztések 66
3-22. ábra: Gyalogos közlekedési fejlesztések 66

Táblázatjegyzék:

1. táblázat: Ózdon mért, átlagos levegőszennyezettség 2007 és 2017 között éves bontásban 6
2. táblázat: Ózdon mért, átlagos levegőszennyezettség 2007 és 2017 között havi bontásban 6
3. táblázat: Ózdon mért, átlagos levegőszennyezettség 2007 és 2017 között napi bontásban 6
4. táblázat: Lakosságszám és változása a környező településeken 9
5. táblázat: Koreloszlás a környező településeken 2011-ben 12
6. táblázat: Koreloszlás a környező településeken 2011-ben 14
7. táblázat: Ózd területén található országos közutak mért jellemzői..... 45
8. táblázat: Ózd teljes közúthálózatának kiépítettsége 2008-2015 között 46
9. táblázat: A helyi autóbusz hálózat főbb jellemzői 2000-2016 között 46
10. táblázat: ÉMKK Észak-magyarországi Közlekedési Központ ózdi telephelyén üzemeltetett autóbuszok adatai 48
11. táblázat: Személy- és tehergépkocsi-birtoklási adatok alakulása 2001-2008 között 49
12. táblázat: Személy- és tehergépkocsi-birtoklási adatok alakulása 2009-2016 között 50
13. táblázat: Személykocsi-birtoklási adatok alakulása 2001-2008 között 1000 főre vetítve 51
14. táblázat: Tehergépkocsi-birtoklási adatok alakulása 2001-2008 között 1000 főre vetítve 51
15. táblázat: Személykocsi-birtoklási adatok alakulása 2009-2016 között 1000 főre vetítve 51
16. táblázat: Tehergépkocsi-birtoklási adatok alakulása 2009-2016 között 1000 főre vetítve 51
17. táblázat: Közúti balesetek száma Ózdon 2005 és 2016 közötti adatsora 52
18. táblázat: Közúti balesetek száma 1000 főre vetítve 2005 és 2016 közötti adatsora 52
19. táblázat: Országos főutak forgalmi adatait 2006 és 2017 között Ózd város területén 53
20. táblázat: Közlekedési módok közötti megoszlás (modal split) Ózdhoz hasonló méretű települések esetén 55
21. táblázat: A helyi autóbusz járatok utasforgalmi adatai..... 56
22. táblázat: Az országos közutak kerékpáros forgalmi adatai 56

1. Gazdasági, társadalmi és környezeti alapadatok

Ózd területén 2007 és 2017 között mért levegőszennyezettségi adatok napi, havi és éves bontásban mutatjuk be a következő táblázatokban:

	NO2	SO2	Ülepedő por
2007	27,59	6,11	7,74
2008	19,41	n.a.	n.a.
2009	24,75	n.a.	n.a.
2010	33,47	n.a.	n.a.
2011	34,37	n.a.	n.a.
2012	n.a.	n.a.	n.a.
2013	29,64	n.a.	n.a.
2014	36,47	n.a.	n.a.
2015	36,15	n.a.	n.a.
2016	48,46	n.a.	n.a.
2017	22,09	n.a.	n.a.
Átlag	31,55	6,11	7,74

1. táblázat: Ózdon mért, átlagos levegőszennyezettség 2007 és 2017 között éves bontásban
Forrás: Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat

	NO2	SO2	Ülepedő por
Január	36,42	3,49	3,91
Február	34,75	3,86	6,70
Március	35,98	2,97	10,55
Április	28,13	1,83	9,56
Május	25,39	2,60	9,75
Június	27,10	14,36	10,09
Július	28,52	3,76	n.a.
Augusztus	24,07	6,39	9,13
Szeptember	32,64	7,31	9,56
Október	34,83	6,03	3,79
November	36,29	7,92	3,16
December	37,83	16,39	8,96
Átlag	31,55	6,11	7,74

2. táblázat: Ózdon mért, átlagos levegőszennyezettség 2007 és 2017 között havi bontásban
Forrás: Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat

	NO2	SO2	Ülepedő por
Hétfő	29,58	6,78	9,56
Kedd	30,62	5,24	3,85
Szerda	31,62	8,13	9,75
Csütörtök	32,35	6,43	9,13
Péntek	32,73	4,74	6,80
Szombat	32,80	6,32	10,09
Vasárnap	31,13	5,32	9,26
Átlag	31,55	6,11	7,74

3. táblázat: Ózdon mért, átlagos levegőszennyezettség 2007 és 2017 között napi bontásban
Forrás: Országos Légszennyezettségi Mérőhálózat

Település	Terület (2011)	Lakosság-szám 1990	Lakosság-szám 2011	Lakosság-szám 2012	Lakosság-szám 2013	Lakosság-szám 2014	Lakosság-szám 2015	Lakosság-szám 2016	Lakosságszám változás (1990-2011)
Arló	46,87	3924	3870	3853	3807	3798	3736	3648	-54
Balaton	13,2	1371	1094	1076	1073	1053	1033	1031	-277
Bánhorváti	28,48	1751	1431	1401	1394	1373	1364	1332	-320
Bánréve	6,62	1463	1371	1352	1339	1331	1310	1280	-92
Bekölce	13,77	895	651	617	594	591	591	577	-244
Bélapát-falva	36,63	3287	3115	3075	3077	3041	2979	2950	-172
Borsodbóta	8,13	956	930	921	911	907	883	874	-26
Borsodná-dasd	28,08	3874	3266	3279	3240	3204	3185	3129	-608
Borsod-szent-györgy	21,52	1440	1205	1204	1197	1193	1195	1196	-235
Bükkmo-gyorósd	9,9	247	126	129	128	128	126	125	-121
Bükkszent-erzsébet	24,86	1307	1145	1114	1076	1067	1050	994	-162
Bükkszent-márton	8,26	393	305	291	303	295	278	267	-88
Cered	38,58	1393	1146	1122	1110	1105	1093	1068	-247
Csernely	20,62	1091	804	811	773	754	725	732	-287
Csokva-omány	15	1103	913	914	903	895	879	830	-190
Dédesta-polcsány	29,43	1732	1568	1546	1532	1526	1497	1471	-164
Domaháza	28,83	1065	844	825	852	828	781	752	-221

Település	Terület (2011)	Lakosság-szám 1990	Lakosság-szám 2011	Lakosság-szám 2012	Lakosság-szám 2013	Lakosság-szám 2014	Lakosság-szám 2015	Lakosság-szám 2016	Lakosságszám változás (1990-2011)
Dubicsány	13	286	275	271	253	233	227	209	-11
Egerbocs	15,95	683	587	588	572	562	549	540	-96
Egercsehi	10,39	1568	1361	1346	1334	1320	1280	1239	-207
Farkaslyuk	5,64	2031	1906	1929	1901	1940	1946	1888	-125
Fedémes	8,62	474	314	318	310	317	308	310	-160
Gömörszőlős	8,77	119	78	76	85	89	86	89	-41
Hangony	39,14	1753	1649	1639	1634	1602	1587	1583	-104
Hét	3,71	592	495	498	479	476	468	453	-97
Istenmezeje	32,79	2015	1691	1653	1615	1600	1540	1498	-324
Járdánháza	11,24	1821	1867	1857	1871	1852	1852	1847	46
Kelemér	18,81	525	520	523	520	507	506	488	-5
Királd	7,88	992	856	837	823	785	787	782	-136
Kissikátor	10,37	386	312	320	306	295	292	296	-74
Lénárddaróc	5,16	455	279	269	268	261	254	239	-176
Mályinka	24,21	693	478	468	450	447	429	424	-215
Mikófalva	14,41	856	766	748	722	698	704	692	-90
Miskolc	236,66	196442	164973	162905	161265	159554	158101	157177	-31469
Mónosbél	13,78	490	380	375	363	358	363	370	-110
Nagybarca	14,39	1099	980	981	960	939	944	946	-119
Nagyvisnyó	43,02	1215	997	968	939	913	914	903	-218
Nekézseny	14,1	951	790	779	766	752	725	699	-161

Település	Terület (2011)	Lakosság-szám 1990	Lakosság-szám 2011	Lakosság-szám 2012	Lakosság-szám 2013	Lakosság-szám 2014	Lakosság-szám 2015	Lakosság-szám 2016	Lakosságszám változás (1990-2011)
Ózd	91,65	41561	34942	34361	33944	33493	33141	32827	-6619
Putnok	34,72	7318	6980	6810	6764	6718	6609	6572	-338
Sajógalgóc	10,12	334	347	344	338	334	340	336	13
Sajómercse	11,18	310	213	219	214	209	202	216	-97
Sajónémeti	7,37	666	520	526	531	517	495	487	-146
Sajópüs-pöki	9,45	561	487	494	486	471	449	453	-74
Sajóvelezd	23,02	870	808	810	799	791	772	754	-62
Sáta	16,51	1509	1129	1143	1138	1133	1113	1100	-380
Serény-falva	19,64	1071	1028	1020	1004	983	967	946	-43
Szentdo-monkos	18,4	563	456	460	438	406	427	450	-107
Szilaspo-gony	14,4	429	308	296	291	298	295	286	-121
Szilvásvá-rad	37,82	1898	1724	1720	1671	1621	1623	1606	-174
Szúcs	8,49	421	411	442	444	424	413	387	-10
Tarnalelesz	37,13	1866	1801	1789	1777	1785	1751	1694	-65
Uppony	12,81	482	302	294	275	263	258	243	-180
Vadna	7,82	550	627	621	623	623	621	632	77
Váraszó	27,05	671	483	476	474	469	470	465	-188
Zabar	18,17	630	492	490	462	428	421	440	-138

4. táblázat: Lakosságszám és változása a környező településeken

Forrás: KSH

Kor	össz	0 - 4	0 - 4	5 - 9	5 - 9	10 - 14	10 - 14	15-19	15-19	20-24	20-24	25-29	25-29	30-34	30-34	35-39	35-39	40-44	40-44	45-49	45-49
Nem	össz	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő
Arló	3775	181	175	163	157	179	159	159	144	123	147	133	107	110	112	106	112	119	125	129	117
Balaton	1098	20	21	21	17	22	22	31	34	22	35	26	25	48	27	38	37	47	40	38	31
Bánhorváti	1395	21	20	28	27	29	34	45	52	53	45	37	48	48	29	43	35	43	52	62	52
Bánréve	1337	27	38	39	36	31	32	41	31	45	48	36	34	52	47	45	44	36	53	55	57
Bekölce	648	11	7	8	8	14	15	11	23	19	15	15	11	16	23	27	17	29	24	26	22
Bélapátfalva	3092	46	48	70	68	66	69	86	89	82	66	67	81	119	96	129	134	120	114	118	110
Borsodbóta	898	31	25	34	28	15	28	31	20	33	29	29	21	18	22	31	38	31	22	28	36
Borsodnádasd	3169	95	79	87	87	83	77	100	91	98	77	94	69	113	95	122	98	81	102	113	89
Borsodszent-györgy	1175	17	22	23	27	24	26	33	27	42	34	26	24	41	43	40	36	43	48	39	38
Bükkmogyorósd	128	0	1	3	1	4	3	3	4	3	6	2	3	4	1	0	1	8	7	7	2
Bükkszenterzsé-bet	1095	28	25	35	30	27	27	38	26	32	22	25	26	34	27	45	38	28	35	24	28
Bükkszentmár-ton	315	13	9	10	9	3	8	10	11	7	8	6	7	9	11	11	8	11	8	5	6
Cered	1127	15	19	22	22	31	28	31	20	33	17	28	23	37	34	40	36	37	39	39	34
Csernely	791	27	30	31	26	31	15	17	9	24	24	22	16	29	25	29	27	25	19	21	17
Csokvaomány	909	21	28	12	22	22	22	19	37	22	23	25	22	38	21	20	20	33	26	31	19
Dédestapol-csány	1525	33	23	36	21	24	34	55	37	57	37	47	44	59	45	58	39	51	59	63	54
Domaháza	844	30	36	36	33	27	38	41	20	19	32	33	27	31	23	31	20	21	24	29	21
Dubicsány	270	4	4	7	1	6	8	14	8	7	6	9	2	7	4	11	14	13	13	8	6
Egerbocs	591	12	5	19	12	14	13	13	18	12	7	13	18	17	25	19	13	24	17	22	14
Egercsehi	1371	31	23	39	40	57	36	32	40	37	34	32	32	40	45	52	66	45	36	41	43
Farkaslyuk	1935	105	86	100	85	104	71	101	98	77	70	50	49	52	58	67	62	67	49	56	48
Fedémes	309	3	2	2	3	4	5	5	9	5	11	10	8	8	6	11	10	11	8	11	10
Gömörszőlős	76	0	1	1	1	0	1	2	2	0	3	5	3	3	1	3	2	3	3	2	1

Kor	össz	0 - 4	0 - 4	5 - 9	5 - 9	10 - 14	10 - 14	15-19	15-19	20-24	20-24	25-29	25-29	30-34	30-34	35-39	35-39	40-44	40-44	45-49	45-49
Nem	össz	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő
Hangony	1622	42	48	47	51	68	65	64	65	58	43	51	44	46	47	55	51	51	62	55	51
Hét	499	9	7	14	11	13	10	17	19	27	12	12	12	19	10	18	16	20	14	17	22
Istenmezeje	1647	16	21	25	29	38	38	23	30	41	39	31	33	41	48	58	53	60	45	48	59
Járdánháza	1798	52	51	63	49	68	62	57	67	68	61	56	53	62	54	75	61	52	60	67	65
Kelemér	530	10	26	29	19	25	28	24	17	24	16	18	19	14	13	17	16	16	15	18	14
Királd	872	18	14	22	14	24	15	21	24	25	24	21	22	33	31	20	30	33	31	31	35
Kissikátor	307	4	4	4	9	6	7	9	7	7	8	7	4	11	10	12	8	7	14	12	12
Lénárddaróc	277	5	1	2	4	5	6	6	7	4	6	5	4	9	8	5	5	15	11	9	8
Mályinka	467	5	8	5	7	10	9	15	2	15	9	11	9	24	12	21	13	20	14	15	12
Mikófalva	770	18	13	21	9	14	17	26	25	14	21	19	19	26	30	30	28	31	23	32	17
Miskolc	167754	3912	3693	3912	3634	3930	3750	5593	5182	5962	5232	5264	4990	6419	6327	6407	6533	5769	5992	4705	5185
Mónosbél	370	10	6	12	10	16	24	16	11	6	9	11	2	10	8	12	10	11	8	11	7
Nagybarca	992	52	39	24	27	31	30	29	43	34	25	36	38	25	28	33	34	33	25	40	46
Nagyvisnyó	1000	17	20	17	10	21	15	31	17	30	26	29	19	39	32	41	39	41	35	28	28
Nekézseny	769	7	8	19	1	22	19	21	20	31	26	19	21	27	17	22	27	30	36	28	29
Ózd	34481	907	908	986	991	1106	1021	1119	1089	1038	1032	923	974	1148	1118	1197	1219	1077	1130	1017	1069
Putnok	6905	177	224	243	233	245	223	241	238	232	227	243	199	226	222	242	237	212	214	215	226
Sajógalgóc	339	10	10	14	8	10	12	15	11	9	10	8	7	5	7	15	14	14	14	13	20
Sajómercse	206	4	3	6	8	6	4	6	2	9	5	6	5	4	5	9	5	6	3	6	9
Sajónémeti	537	19	18	20	16	16	28	18	18	11	17	18	17	21	19	12	15	20	19	19	13
Sajópüspöki	480	11	8	17	16	22	16	18	21	17	8	4	11	15	16	17	13	18	29	19	17
Sajóvelezd	807	17	24	23	29	19	23	29	35	29	25	27	17	18	29	42	21	27	34	26	24
Sáta	1120	30	26	26	26	27	35	29	35	33	44	41	35	31	21	39	33	41	51	47	35
Serényfalva	1007	23	28	30	29	47	23	34	37	45	38	26	26	31	25	44	30	37	41	37	38
Szentdomonkos	442	5	8	13	13	9	11	15	14	16	10	15	9	10	11	14	17	11	9	12	11

Kor	össz	0 - 4	0 - 4	5 - 9	5 - 9	10 - 14	10 - 14	15-19	15-19	20-24	20-24	25-29	25-29	30-34	30-34	35-39	35-39	40-44	40-44	45-49	45-49
Nem	*össz*	*férfi*	*nő*	*férfi*	*nő*	*férfi*	*nő*	*férfi*	*nő*	*férfi*	*nő*	*férfi*	*nő*	*férfi*	*nő*	*férfi*	*nő*	*férfi*	*nő*	*férfi*	*nő*
Szilaspogony	*300*	*11*	*12*	*9*	*6*	*6*	*10*	*13*	*11*	*11*	*8*	*7*	*6*	*6*	*7*	*4*	*8*	*10*	*8*	*5*	*6*
Szilvásvárad	*1685*	*36*	*27*	*33*	*24*	*35*	*25*	*34*	*44*	*54*	*59*	*55*	*41*	*46*	*52*	*62*	*53*	*60*	*50*	*46*	*62*
Szúcs	*397*	*15*	*15*	*17*	*14*	*11*	*17*	*15*	*19*	*12*	*13*	*17*	*9*	*16*	*12*	*13*	*9*	*8*	*15*	*22*	*11*
Tarnalelesz	*1783*	*57*	*61*	*53*	*58*	*36*	*53*	*48*	*64*	*80*	*71*	*64*	*48*	*55*	*44*	*67*	*60*	*53*	*51*	*57*	*46*
Uppony	*287*	*4*	*2*	*1*	*2*	*2*	*5*	*7*	*3*	*6*	*7*	*10*	*5*	*10*	*6*	*6*	*7*	*14*	*10*	*12*	*16*
Vadna	*647*	*19*	*12*	*17*	*15*	*19*	*13*	*28*	*20*	*24*	*13*	*21*	*26*	*24*	*19*	*32*	*26*	*27*	*14*	*31*	*27*
Váraszó	*470*	*6*	*11*	*7*	*5*	*12*	*12*	*11*	*7*	*13*	*15*	*15*	*8*	*17*	*11*	*11*	*21*	*14*	*15*	*14*	*12*
Zabar	*490*	*22*	*6*	*17*	*15*	*17*	*23*	*15*	*23*	*11*	*8*	*8*	*10*	*9*	*11*	*16*	*19*	*21*	*13*	*13*	*11*

5. táblázat: Koreloszlás a környező településeken 2011-ben
Forrás: KSH

Kor	össz	50-54	50-54	55-59	55-59	60-64	60-64	65-69	65-69	70-74	70-74	75-79	75-79	80-84	80-84	85-	85-
Nem	össz	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő
Arló	*3775*	*125*	*112*	*88*	*104*	*74*	*98*	*43*	*64*	*57*	*91*	*27*	*51*	*18*	*34*	*11*	*21*
Balaton	*1098*	*36*	*43*	*38*	*35*	*32*	*56*	*26*	*27*	*29*	*46*	*24*	*34*	*12*	*26*	*5*	*27*
Bánhorváti	*1395*	*61*	*69*	*41*	*56*	*55*	*56*	*23*	*61*	*21*	*42*	*15*	*40*	*7*	*21*	*4*	*20*
Bánréve	*1337*	*54*	*41*	*49*	*56*	*39*	*45*	*24*	*41*	*27*	*31*	*13*	*37*	*15*	*19*	*4*	*15*
Bekölce	*648*	*20*	*24*	*26*	*21*	*13*	*24*	*16*	*22*	*17*	*44*	*14*	*27*	*11*	*16*	*2*	*10*
Bélapátfalva	*3092*	*115*	*135*	*122*	*140*	*96*	*121*	*61*	*86*	*55*	*92*	*31*	*74*	*29*	*67*	*21*	*69*
Borsodbóta	*898*	*26*	*26*	*30*	*27*	*18*	*31*	*29*	*39*	*23*	*27*	*21*	*19*	*7*	*13*	*2*	*10*
Borsodnádasd	*3169*	*102*	*103*	*119*	*133*	*99*	*117*	*69*	*107*	*68*	*101*	*59*	*82*	*29*	*75*	*20*	*36*
Borsodszent-györgy	*1175*	*52*	*56*	*49*	*51*	*34*	*42*	*18*	*45*	*30*	*42*	*16*	*34*	*11*	*22*	*8*	*12*
Bükkmogyorósd	*128*	*3*	*5*	*4*	*7*	*5*	*5*	*4*	*8*	*3*	*6*	*1*	*3*	*3*	*5*	*1*	*2*
Bükkszenterzsé-bet	*1095*	*38*	*46*	*50*	*47*	*28*	*44*	*26*	*42*	*23*	*37*	*22*	*30*	*15*	*25*	*1*	*21*

Kor	össz	50-54	50-54	55-59	55-59	60-64	60-64	65-69	65-69	70-74	70-74	75-79	75-79	80-84	80-84	85-	85-
Nem	össz	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő
Bükkszentmár-ton	315	9	15	13	16	10	14	10	10	14	7	0	9	6	6	4	2
Cered	1127	37	43	38	54	54	57	27	55	24	40	15	29	13	28	4	24
Csernely	791	25	27	24	26	27	26	19	22	14	35	15	31	3	14	3	16
Csokvaomány	909	30	29	37	42	20	34	24	28	24	39	16	36	10	30	12	15
Dédestapol-csány	1525	51	59	47	70	53	65	36	54	34	48	25	38	13	28	7	21
Domaháza	844	27	30	27	32	28	24	18	17	8	16	6	16	4	11	2	6
Dubicsány	270	10	16	16	7	2	12	6	8	7	7	6	8	2	7	1	3
Egerbocs	591	21	32	22	27	26	23	10	27	17	22	14	14	5	13	4	7
Egercsehi	1371	56	39	43	64	34	40	27	47	29	53	27	45	11	29	11	15
Farkaslyuk	1935	55	42	37	44	38	33	27	45	24	35	16	38	11	18	5	12
Fedémes	309	8	6	9	8	12	15	15	29	14	18	5	12	3	8	1	4
Gömörszőlős	76	3	1	2	7	4	1	2	2	0	1	2	6	2	3	2	1
Hangony	1622	67	57	46	55	40	52	24	42	28	42	18	26	10	29	6	16
Hét	499	24	19	17	12	10	23	13	16	11	21	8	9	4	8	3	2
Istenmezeje	1647	74	66	71	82	65	83	52	77	50	73	23	53	18	40	10	34
Járdánháza	1798	62	65	50	55	40	63	27	50	30	48	16	35	12	26	7	9
Kelemér	530	17	12	14	19	15	12	5	9	6	13	2	6	6	9	1	6
Királd	872	40	32	40	43	25	26	20	27	13	35	16	21	14	21	4	7
Kissikátor	307	12	11	16	14	8	8	9	13	6	7	10	16	6	5	1	3
Lénárddaróc	277	8	11	12	11	13	14	9	10	0	14	6	20	6	11	3	4
Mályinka	467	19	21	19	28	21	28	16	15	9	20	7	8	4	11	3	2
Mikófalva	770	24	25	38	19	21	36	15	38	20	23	17	22	9	11	7	12
Miskolc	167754	5020	6053	5966	7502	4618	6294	3705	5510	2937	4986	2029	4101	1298	2675	709	1960
Mónosbél	370	13	12	16	20	8	11	6	12	8	15	5	11	7	6	2	8
Nagybarca	992	44	28	31	36	26	26	27	26	12	16	7	18	3	9	3	8

Kor	össz	50-54	50-54	55-59	55-59	60-64	60-64	65-69	65-69	70-74	70-74	75-79	75-79	80-84	80-84	85-	85-
Nem	össz	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő	férfi	nő
Nagyvisnyó	1000	36	39	44	52	35	37	16	33	24	39	18	40	10	22	4	16
Nekézseny	769	28	31	18	36	33	32	25	31	21	22	9	17	3	15	3	15
Ózd	34481	1182	1313	1145	1438	981	1186	705	1156	615	1057	486	834	270	550	146	348
Putnok	6905	227	284	255	271	188	191	116	188	102	146	59	110	42	108	24	75
Sajógalgóc	339	15	9	8	7	10	11	7	9	6	9	2	6	3	6	1	4
Sajómercse	206	6	12	6	10	6	6	5	8	3	7	2	7	1	10	3	3
Sajónémeti	537	20	18	17	16	10	10	12	16	9	15	3	14	6	12	2	3
Sajópüspöki	480	11	8	27	12	10	20	13	18	6	15	3	10	2	8	0	4
Sajóvelezd	807	24	32	27	27	24	33	18	23	14	21	6	15	7	12	0	6
Sáta	1120	28	40	35	42	30	43	38	39	17	37	12	24	11	24	4	11
Serényfalva	1007	37	34	33	36	22	29	14	24	13	34	14	21	6	12	5	4
Szentdomonkos	442	11	21	27	17	22	20	12	13	8	17	7	13	6	7	1	7
Szilaspogony	300	7	12	9	4	6	13	10	7	4	20	11	17	4	8	0	4
Szilvásvárad	1685	73	68	72	85	49	62	48	68	54	63	15	42	20	35	12	21
Szúcs	397	17	17	11	15	9	7	4	7	4	4	3	9	4	3	1	2
Tarnalelesz	1783	53	66	68	72	43	55	39	52	25	52	15	45	7	31	6	28
Uppony	287	15	9	14	11	4	13	9	14	9	10	7	21	3	7	3	3
Vadna	647	23	37	26	23	16	18	4	17	14	11	6	11	5	7	0	2
Váraszó	470	18	26	20	15	9	21	14	21	9	28	9	14	6	10	3	10
Zabar	490	13	16	10	16	13	20	10	18	11	19	9	22	8	5	3	9

6. táblázat: Koreloszlás a környező településeken 2011-ben

Forrás: KSH

2. Közlekedéssel kapcsolatos alapadatok

2.1. Közlekedési rendszer alapadatok

Ózd területén található országos közutak mért jellemzőit a következő táblázat tartalmazza:

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	65	0	65	191	5: rossz	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	65	191	65	291	5: rossz	1: jó	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	65	291	65	304	3: tűrhető	1: jó	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	65	304	65	391	3: tűrhető	1: jó	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	65	391	65	691	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	65	691	66	0	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	66	0	66	191	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	7,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szel-vény (km)	Kezdő-szel-vény (m)	Végszel-vény (km)	Végszel-vény (m)	Burko-lat állapota	Egyenet-lenség osztályzat	Nyomvá-lyú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbí-rás osztály-zat	Behajlás-mérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	66	191	66	291	3: tűr-hető	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	66	291	66	391	5: rossz	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	66	391	66	491	5: rossz	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	66	491	66	591	5: rossz	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	66	591	66	691	5: rossz	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	66	691	66	791	5: rossz	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	66	791	66	891	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	66	891	66	991	5: rossz	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	66	991	67	91	5: rossz	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szel-vény (km)	Kezdő-szel-vény (m)	Végszel-vény (km)	Végszel-vény (m)	Burko-lat állapota	Egyenet-lenség osztályzat	Nyomvá-lyú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbí-rás osztály-zat	Behajlás-mérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	67	91	67	100	5: rossz	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	67	100	67	220	5: rossz	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	10,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	67	220	67	291	5: rossz	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	67	291	67	391	5: rossz	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	67	391	67	430	5: rossz	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	67	430	67	452	3: tűr-hető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	7,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	67	452	67	600	3: tűr-hető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	12,50
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	67	600	67	630	3: tűr-hető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	9,50
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	67	630	67	830	3: tűr-hető	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átke-lési	9,50

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	67	830	67	930	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,50
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	67	930	68	30	3: tűrhető	3: tűrhető	2: megfelelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,50
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	30	68	130	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,50
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	130	68	179	3: tűrhető	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,50
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	179	68	211		4: nem megfelelő	1: jó	2006.04.19	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	179	68	211	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2010.04.17			2: átkelési	6,50
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	211	68	311	4: nem megfelelő	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,50
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	311	68	511	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,50
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	511	68	590	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,50

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	590	68	600	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	600	68	615	3: tűrhető				1: jó	2012.09.05	2: átkelési	8,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	615	68	630	2: megfelelő				1: jó	2012.09.05	2: átkelési	8,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	600	68	630	3: tűrhető	5: rossz	1: jó	2010.04.17			2: átkelési	8,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	630	68	730	3: tűrhető	5: rossz	4: nem megfelelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	10,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	730	68	749	3: tűrhető	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	10,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	749	68	895	3: tűrhető	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	8,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	895	68	955	3: tűrhető	5: rossz	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	8,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	68	955	69	55	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	8,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	69	55	69	155	3: tűrhető	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	8,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	69	155	69	255	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	8,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	69	255	69	327	3: tűrhető	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	8,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	69	327	69	427	4: nem megfelelő	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	69	427	69	527	4: nem megfelelő	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	69	527	69	627	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	69	627	69	727	4: nem megfelelő	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	69	727	69	827	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	69	827	70	0	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	9,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	70	0	70	27	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	70	27	70	127	3: tűrhető	2: megfelelő	2: megfelelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	70	127	70	327	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	70	327	70	527	4: nem megfelelő	3: tűrhető	2: megfelelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	70	527	70	627	4: nem megfelelő	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	70	627	70	727	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	70	727	70	827	4: nem megfelelő	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	70	827	70	927	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	70	927	71	27	3: tűrhető	3: tűrhető	2: megfelelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	71	27	71	227	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	71	227	71	327	3: tűrhető	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	71	327	71	427	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	71	427	71	527	3: tűrhető	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	71	527	71	727	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	71	727	71	827	3: tűrhető	4: nem megfelelő	3: tűrhető	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	71	827	71	927	3: tűrhető	2: megfelelő	2: megfelelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	71	927	72	0	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	72	0	72	127	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	72	127	72	227	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	72	227	72	327	3: tűrhető	1: jó	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	72	327	72	555	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	72	555	72	636	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	8,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	72	636	72	680		1: jó	1: jó		3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	8,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	72	636	72	680		3: tűrhető	1: jó	2010.04.17			2: átkelési	8,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	72	680	72	750	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	8,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	72	750	72	891	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	2: átkelési	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	72	891	72	980	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	1: külsőségi	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	72	980	73	0	3: tűrhető	3: tűrhető	2: megfelelő	2010.04.17	3: tűrhető	2012.09.05	1: külsőségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	73	0	73	37	3: tűrhető	3: tűrhető	2: megfelelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külsőségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	73	37	73	137	3: tűrhető	3: tűrhető	4: nem megfelelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külsőségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	73	137	73	237	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külsőségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	73	237	73	337	3: tűrhető	2: megfelelő	2: megfelelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külsőségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	73	337	73	437	3: tűrhető	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külsőségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	73	437	73	537	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külsőségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	73	537	73	637	3: tűrhető	3: tűrhető	2: megfelelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külsőségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másodrendű főút	73	637	73	737	3: tűrhető	4: nem megfelelő	3: tűrhető	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külsőségi	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szel-vény (km)	Kezdő-szel-vény (m)	Végszel-vény (km)	Végszel-vény (m)	Burko-lat állapota	Egyenet-lenség osztályzat	Nyomvá-lyú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbí-rás osztály-zat	Behajlás-mérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	73	737	73	837	3: tűr-hető	3: tűrhető	2: megfe-lelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	73	837	74	54	3: tűr-hető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	74	54	74	154	3: tűr-hető	3: tűrhető	2: megfe-lelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	74	154	74	254	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	3: tűrhető	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	74	254	74	354	3: tűr-hető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	74	354	74	419	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	74	419	74	454	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	10,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	74	454	74	554	3: tűr-hető	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	10,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	74	554	74	621	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	10,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szel-vény (km)	Kezdő-szel-vény (m)	Végszel-vény (km)	Végszel-vény (m)	Burko-lat állapota	Egyenet-lenség osztályzat	Nyomvá-lyú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbí-rás osztály-zat	Behajlás-mérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	74	621	74	654	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	74	654	74	854	3: tűr-hető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	74	854	74	954	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	74	954	75	354	3: tűr-hető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	75	354	75	454	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	75	454	75	554	3: tűr-hető	3: tűrhető	4: nem megfelelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	75	554	75	654	3: tűr-hető	3: tűrhető	2: megfe-lelő	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	75	654	75	854	3: tűr-hető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	75	854	75	874	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szel-vény (km)	Kezdő-szel-vény (m)	Végszel-vény (km)	Végszel-vény (m)	Burko-lat állapota	Egyenet-lenség osztályzat	Nyomvá-lyú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbí-rás osztály-zat	Behajlás-mérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	75	874	75	954	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	10,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	75	954	76	0	3: tűr-hető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	10,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	76	0	76	80	3: tűr-hető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	76	80	76	180	3: tűr-hető	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	76	180	76	280	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	76	280	76	380	3: tűr-hető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	76	380	76	480	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	76	480	76	980	3: tűr-hető	1: jó	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00
25	Kerecsend-Eger-Bánréve másod-rendű főút	76	980	77	51	3: tűr-hető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	1: jó	2012.09.05	1: külső-ségi	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szel-vény (km)	Kezdő-szel-vény (m)	Végszel-vény (km)	Végszel-vény (m)	Burko-lat állapota	Egyenet-lenség osztályzat	Nyomvá-lyú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbí-rás osztály-zat	Behajlás-mérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	0	0	0	100	4: nem megfe-lelő	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	1996.01.01	2: átke-lési	6,00
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	0	100	0	200	4: nem megfe-lelő	1: jó	1: jó	2010.04.17	3: tűr-hető	2011.05.10	2: átke-lési	6,00
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	0	200	0	300	4: nem megfe-lelő	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	3: tűr-hető	2011.05.10	2: átke-lési	6,00
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	0	300	0	400	4: nem megfe-lelő	1: jó	1: jó	2010.04.17	3: tűr-hető	2011.05.10	2: átke-lési	6,00
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	0	400	0	500	4: nem megfe-lelő	5: rossz	1: jó	2010.04.17	3: tűr-hető	2011.05.10	2: átke-lési	6,00
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	0	500	0	600	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	3: tűr-hető	2011.05.10	2: átke-lési	6,00
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	0	600	1	0	3: tűr-hető	1: jó	1: jó	2010.04.17	3: tűr-hető	2011.05.10	2: átke-lési	6,00
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	1	0	1	33	3: tűr-hető	1: jó	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	2: átke-lési	6,00
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	1	33	1	133	3: tűr-hető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	2: átke-lési	6,00
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	1	133	1	333	3: tűr-hető	1: jó	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	2: átke-lési	6,00
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	1	333	1	533	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	2: átke-lési	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2522	Ózd-Sáta összekötő út	1	533	1	633	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	2: átkelési	6,00
2522	Ózd-Sáta összekötő út	1	633	1	733	5: rossz	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	2: átkelési	6,00
2522	Ózd-Sáta összekötő út	1	733	1	933	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	2: átkelési	6,00
2522	Ózd-Sáta összekötő út	1	933	2	22	5: rossz	2: megfelelő	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	2: átkelési	6,00
2522	Ózd-Sáta összekötő út	2	22	2	222	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	2: átkelési	6,00
2522	Ózd-Sáta összekötő út	2	222	2	401	3: tűrhető	5: rossz	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	2: átkelési	6,00
2522	Ózd-Sáta összekötő út	2	401	2	501	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	2: átkelési	5,50
2522	Ózd-Sáta összekötő út	2	501	2	601	4: nem megfelelő	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	2: átkelési	5,50
2522	Ózd-Sáta összekötő út	2	601	2	639	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	2: átkelési	5,50
2522	Ózd-Sáta összekötő út	2	639	2	901	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	1: külsőségi	5,50
2522	Ózd-Sáta összekötő út	2	901	3	0	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	1: külsőségi	5,50

Út	Út megnevezése	Kezdő-szel-vény (km)	Kezdő-szel-vény (m)	Végszel-vény (km)	Végszel-vény (m)	Burko-lat állapota	Egyenet-lenség osztályzat	Nyomvá-lyú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbí-rás osztály-zat	Behajlás-mérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	3	0	3	1	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	1: jó	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	3	1	3	201	5: rossz	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	3	201	3	301	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	1: jó	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	3	301	3	401	5: rossz	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	1: jó	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	3	401	4	0	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	1: jó	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	4	0	4	1	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	4: nem megfe-lelő	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	4	1	4	101	5: rossz	4: nem megfelelő	2: megfe-lelő	2010.04.17	4: nem megfe-lelő	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	4	101	4	501	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	4: nem megfe-lelő	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	4	501	4	701	5: rossz	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	4: nem megfe-lelő	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	4	701	4	801	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	4: nem megfe-lelő	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50

Út	Út megnevezése	Kezdő-szel-vény (km)	Kezdő-szel-vény (m)	Végszel-vény (km)	Végszel-vény (m)	Burko-lat állapota	Egyenet-lenség osztályzat	Nyomvá-lyú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbí-rás osztály-zat	Behajlás-mérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	4	801	4	901	5: rossz	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	4: nem megfe-lelő	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	4	901	5	0	5: rossz	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	4: nem megfe-lelő	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	5	0	5	1	5: rossz	3: tűrhető	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	5	1	5	101	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	5	101	5	201	5: rossz	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	5	201	5	301	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	5	301	5	401	5: rossz	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	5	401	5	601	4: nem megfe-lelő	5: rossz	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	5	601	5	701	4: nem megfe-lelő	4: nem megfelelő	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	5	701	5	901	4: nem megfe-lelő	5: rossz	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	5	901	6	0	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	5: rossz	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50

Út	Út megnevezése	Kezdő-szel-vény (km)	Kezdő-szel-vény (m)	Végszel-vény (km)	Végszel-vény (m)	Burko-lat állapota	Egyenet-lenség osztályzat	Nyomvá-lyú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbí-rás osztály-zat	Behajlás-mérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	6	0	6	701	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	4: nem megfe-lelő	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	6	701	6	801	5: rossz	5: rossz	2: megfe-lelő	2010.04.17	4: nem megfe-lelő	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	6	801	6	901	5: rossz	5: rossz	1: jó	2010.04.17	4: nem megfe-lelő	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2522	Ózd-Sáta össze-kötő út	6	901	7	0	5: rossz	5: rossz	2: megfe-lelő	2010.04.17	4: nem megfe-lelő	2011.05.10	1: külső-ségi	5,50
2524	Ózd-Uppony ösz-szekötő út	0	0	0	89	3: tűr-hető	5: rossz	1: jó	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	2: átke-lési	6,00
2524	Ózd-Uppony ösz-szekötő út	0	89	0	100	3: tűr-hető	5: rossz	1: jó	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	1: külső-ségi	6,00
2524	Ózd-Uppony ösz-szekötő út	0	100	0	200	3: tűr-hető	2: megfe-lelő	1: jó	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	1: külső-ségi	6,00
2524	Ózd-Uppony ösz-szekötő út	0	200	0	500	3: tűr-hető	1: jó	1: jó	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	1: külső-ségi	6,00
2524	Ózd-Uppony ösz-szekötő út	0	500	0	600	5: rossz	1: jó	1: jó	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	1: külső-ségi	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2524	Ózd-Uppony összekötő út	0	600	1	0	5: rossz	2: megfelelő	1: jó	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	1	0	1	100	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	1	100	1	300	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	1	300	1	400	3: tűrhető	1: jó	1: jó	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	1	400	1	500	3: tűrhető	2: megfelelő	2: megfelelő	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	1	500	1	600	4: nem megfelelő	3: tűrhető	1: jó	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	1	600	1	700	4: nem megfelelő	4: nem megfelelő	1: jó	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	1	700	1	800	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	1	800	2	0	4: nem megfelelő	3: tűrhető	1: jó	2003.05.05	1: jó	2011.05.12	1: külsőségi	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2524	Ózd-Uppony összekötő út	2	0	2	100	4: nem megfelelő	4: nem megfelelő	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	2	100	2	300	4: nem megfelelő	3: tűrhető	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	2	300	2	326	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	2	326	2	426	5: rossz	5: rossz	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	2	426	2	526	5: rossz	4: nem megfelelő	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	2	526	2	626	5: rossz	3: tűrhető	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	2	626	2	826	5: rossz	2: megfelelő	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	2	826	2	926	5: rossz	3: tűrhető	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	2	926	3	26	5: rossz	2: megfelelő	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2524	Ózd-Uppony összekötő út	3	26	3	226	5: rossz	5: rossz	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	3	226	3	540	5: rossz	3: tűrhető	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	3	540	3	626	4: nem megfelelő	3: tűrhető	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	3	626	3	665	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	6,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	3	665	3	965	3: tűrhető	5: rossz	1: jó	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	4,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	3	965	4	0	3: tűrhető	5: rossz	2: megfelelő	2003.05.05	3: tűrhető	2011.05.12	1: külsőségi	4,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	4	0	4	65	3: tűrhető	5: rossz	2: megfelelő	2003.05.05	2: megfelelő	2011.05.12	1: külsőségi	4,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	4	65	4	865	3: tűrhető	5: rossz	1: jó	2003.05.05	2: megfelelő	2011.05.12	1: külsőségi	4,00
2524	Ózd-Uppony összekötő út	4	865	5	0	3: tűrhető	5: rossz	2: megfelelő	2003.05.05	2: megfelelő	2011.05.12	1: külsőségi	4,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2306	Zabar-Ózd összekötő út	20	0	20	25	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2011.05.09	2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	20	25	20	225	4: nem megfelelő	1: jó	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2011.05.09	2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	20	225	20	241	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2011.05.09	2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	20	241	20	469	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2011.05.09	2: átkelési	6,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	20	469	20	725	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2011.05.09	2: átkelési	6,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	20	725	20	969	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2011.05.09	2: átkelési	6,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	20	969	21	141	4: nem megfelelő	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2011.05.09	2: átkelési	6,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	21	141	21	241	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2011.05.09	2: átkelési	6,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	21	241	21	341	4: nem megfelelő	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2011.05.09	2: átkelési	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2306	Zabar-Ózd összekötő út	21	341	21	941	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2011.05.09	2: átkelési	6,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	21	941	22	0	4: nem megfelelő	1: jó	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2011.05.09	2: átkelési	6,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	22	0	22	256	3: tűrhető	1: jó	1: jó	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	6,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	22	256	22	356	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	6,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	22	356	22	770	3: tűrhető	1: jó	1: jó	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	6,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	22	770	22	856	3: tűrhető	1: jó	1: jó	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	22	856	23	50	3: tűrhető	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	23	50	23	156	3: tűrhető	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	10,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	23	156	23	256	3: tűrhető	2: megfelelő	3: tűrhető	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	10,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2306	Zabar-Ózd összekötő út	23	256	23	356	3: tűrhető	2: megfelelő	4: nem megfelelő	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	10,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	23	356	23	400	3: tűrhető	3: tűrhető	4: nem megfelelő	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	10,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	23	400	23	456	3: tűrhető	3: tűrhető	4: nem megfelelő	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	13,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	23	456	23	656	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	13,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	23	656	23	756	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	13,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	23	756	23	856	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	13,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	23	856	23	1 056	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	13,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	23	1 056	24	0	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	1: jó	2011.05.09	2: átkelési	13,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	0	24	56	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	2: megfelelő	2011.05.09	2: átkelési	8,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	56	24	60	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	2: megfelelő	2011.05.09	2: átkelési	8,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	60	24	256	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	2: megfelelő	2011.05.09	2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	256	24	354	3: tűrhető	2: megfelelő	2: megfelelő	2005.05.07	2: megfelelő	2011.05.09	2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	354	24	356	4: nem megfelelő	2: megfelelő	2: megfelelő	2005.05.07	1: jó		2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	356	24	386	4: nem megfelelő	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó		2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	354	24	386	4: nem megfelelő				2: megfelelő	2011.05.09	2: átkelési	9,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	386	24	400	2: megfelelő	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	2: megfelelő	2011.05.09	2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	400	24	556	4: nem megfelelő	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	2: megfelelő	2011.05.09	2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	556	24	656	4: nem megfelelő	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	2: megfelelő	2011.05.09	2: átkelési	7,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	656	24	829	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	2: megfelelő	2011.05.09	2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	829	24	856	1: jó	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó		2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	856	24	861	1: jó	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó		2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	829	24	861	1: jó				2: megfelelő	2011.05.09	2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	861	24	956	4: nem megfelelő	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	2: megfelelő	2011.05.09	2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	24	956	25	0	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2005.05.07	2: megfelelő	2011.05.09	2: átkelési	7,00
2306	Zabar-Ózd összekötő út	25	0	25	88	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2005.05.07	1: jó		2: átkelési	7,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	0	0	0	100	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	2: átkelési	12,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	0	100	0	300	4: nem megfelelő	1: jó	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	2: átkelési	12,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	0	300	0	400	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	2: átkelési	12,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	0	400	0	483	4: nem megfelelő	5: rossz	3: tűrhető	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	2: átkelési	12,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	0	483	0	500	4: nem megfelelő	5: rossz	3: tűrhető	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	2: átkelési	9,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	0	500	0	600	3: tűrhető	5: rossz	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	2: átkelési	9,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	0	600	0	700	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	2: átkelési	9,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	0	700	0	778	3: tűrhető	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	2: átkelési	9,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	0	778	0	800	3: tűrhető	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	0	800	0	900	3: tűrhető	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	0	900	1	0	3: tűrhető	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	2: átkelési	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	1	0	1	100	4: nem megfelelő	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	4: nem megfelelő	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	1	100	1	200	4: nem megfelelő	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	4: nem megfelelő	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	1	200	1	300	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2005.05.07	4: nem megfelelő	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	1	300	1	400	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	4: nem megfelelő	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	1	400	1	486	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2005.05.07	4: nem megfelelő	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	1	454	1	486	3: tűrhető						2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	1	486	1	500	4: nem megfelelő	5: rossz	1: jó	2005.05.07	4: nem megfelelő	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	1	500	1	600	4: nem megfelelő	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	4: nem megfelelő	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	1	600	1	700	4: nem megfelelő	5: rossz	3: tűrhető	2005.05.07	4: nem megfelelő	2012.10.04	2: átkelési	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	1	700	1	800	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	4: nem megfelelő	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	1	800	1	900	4: nem megfelelő	2: megfelelő	2: megfelelő	2005.05.07	4: nem megfelelő	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	1	900	2	0	4: nem megfelelő	1: jó	1: jó	2005.05.07	4: nem megfelelő	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	2	0	2	55	4: nem megfelelő	1: jó	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	2	55	2	155	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	2	155	2	255	4: nem megfelelő	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	2	255	2	344	4: nem megfelelő	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	2	344	2	455	4: nem megfelelő	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2012.10.04	2: átkelési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	2	455	2	555	4: nem megfelelő	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2012.10.04	2: átkelési	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szel-vény (km)	Kezdő-szel-vény (m)	Végszel-vény (km)	Végszel-vény (m)	Burko-lat állapota	Egyenet-lenség osztályzat	Nyomvá-lyú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbí-rás osztály-zat	Behajlás-mérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	2	555	2	755	4: nem megfe-lelő	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2012.10.04	2: átke-lési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	2	755	2	855	4: nem megfe-lelő	4: nem megfelelő	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2012.10.04	2: átke-lési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	2	855	2	955	4: nem megfe-lelő	2: megfe-lelő	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2012.10.04	2: átke-lési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	2	955	3	0	4: nem megfe-lelő	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	5: rossz	2012.10.04	2: átke-lési	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	3	0	3	64	4: nem megfe-lelő	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	1: külső-ségi	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	3	64	3	264	4: nem megfe-lelő	2: megfe-lelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	1: külső-ségi	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	3	264	3	364	4: nem megfe-lelő	3: tűrhető	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	1: külső-ségi	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	3	364	3	571	4: nem megfe-lelő	2: megfe-lelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	1: külső-ségi	6,00
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	3	571	3	850	4: nem megfe-lelő	2: megfe-lelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	2: átke-lési	6,00

Út	Út megnevezése	Kezdő-szelvény (km)	Kezdő-szelvény (m)	Végszelvény (km)	Végszelvény (m)	Burkolat állapota	Egyenetlenség osztályzat	Nyomvályú mélység osztályzat	RST mérés ideje	Teherbírás osztályzat	Behajlásmérés éve	Szakasz jelleg	Burkolat tényleges szélessége
2508	Ózd-Szilvásvárad összekötő út	3	850	4	200	5: rossz	2: megfelelő	1: jó	2005.05.07	1: jó	2012.10.04	2: átkelési	6,00
251222	Bolyok bekötő út	0	0	0	500	3: tűrhető				1: jó	1991.01.01	2: átkelési	7,00
251222	Bolyok bekötő út	0	500	0	550	4: nem megfelelő				1: jó	1991.01.01	2: átkelési	7,00
251222	Bolyok bekötő út	0	550	0	675	4: nem megfelelő				1: jó	1991.01.01	2: átkelési	12,00
251222	Bolyok bekötő út	0	675	0	810	4: nem megfelelő				1: jó	1991.01.01	2: átkelési	7,00

7. táblázat: Ózd területén található országos közutak mért jellemzői
Forrás: Magyar Közút: Országos Közúti Adatbank, 2013

A következő táblázat Ózd teljes közúthálózatának kiépítettségét mutatja 2008-2015 között.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Belterület kiépített, km	154	154	155	155	155	155	155	155
Gyalogút és járda, km	87	88	88	89	89	89	89	89
Belterület kiépítetlen, km	9	9	9	9	9	9	9	9
Belterület összesen, km	163	163	163	164	164	164	164	164
Belterületi kiépítettség, %	95	95	95	95	95	1	1	1
Külterület kiépített, km	8	8	8	8	8	8	8	8
Külterület kiépítetlen, km	309	309	309	309	309	309	309	309
Külterület összesen, km	317	317	317	317	317	317	317	317
Bel- és külterület összesen, km	480	480	480	481	481	481	481	481
Kerékpárút, km		1	1	1	1	1	1	1

8. táblázat: Ózd teljes közúthálózatának kiépítettsége 2008-2015 között
Forrás: Teir

A helyi autóbusz hálózat főbb jellemzőinek alakulását 2000-2016 között a következő táblázat tartalmazza

	Autóbusz járműállomány [db]	Autóbusz hálózat hossza [km]	Autóbusz útviszonylatok száma [db]
2000	20	49	24
2001	18	48	16
2002	18	48	17
2003	18	48	18
2004	18	48	18
2005	19	48	18
2006	25	48	18
2007	19	48	18
2008	25	48	17
2009	24	47	17
2010	22	48	17
2011	22	46	16
2012	18	46	16
2013	18	46	23
2014	18	46	23
2015	15	46	24
2016	16	46	24

9. táblázat: A helyi autóbusz hálózat főbb jellemzői 2000-2016 között
Forrás: Teir

Az ÉMKK Észak-magyarországi Közlekedési Központ ózdi telephelyén üzemeltetett autóbuszok adatait az alábbi táblázat mutatja.

Rend-szám	Gyártmány név	Típus név	Felépítmény SZ-CS	Felépítmény változat M-SZ-HSZ-CS	Férőhely	I. üzembe helyezés időpont	Átépítés éve
DUM993	IKARUS	280.03	CS	CS	117	1988.01.01	
BHK478	IKARUS	280.52	CS	CS	147	1987.02.13	2001. Átépítés
AKD199	IKARUS	280.54	CS	CS	120	1990.01.18	
HEM867	IKARUS	C80.30M	CS	CS	123	2000.03.29	
NWX307	VOLVO	7700A B9LA	CS	CS	105	2007.12.18	
NWX308	VOLVO	7700A B9LA	CS	CS	105	2007.12.20	
NWX309	VOLVO	7700A B9LA	CS	CS	105	2007.12.18	
FLX357	VOLVO	7700A B9LA	CS	CS	147	2007.04.26	
LGH047	ARC	127.00A	SZ	HSZ	93	2009.06.15	
LKK249	ARC	127.00A	SZ	HSZ	93	2008.11.04	
LVM735	IKARUS	101.134E	SZ	HSZ	97	2011.07.22	
LTG557	IKARUS	101.134E	SZ	HSZ	97	2011.01.19	
LTG556	IKARUS	101.134E	SZ	HSZ	97	2011.01.12	
LTG508	IKARUS	101.134E	SZ	HSZ	97	2010.08.16	
KXG397	VOLVO-ALFA	B12B-REGIO EH09	SZ	HSZ	110	2007.10.29	
KMB044	VOLVO-ALFA	B12B-REGIO EJ03	SZ	HSZ	98	2006.10.19	
KMB045	VOLVO-ALFA	B12B-REGIO EJ03	SZ	HSZ	98	2006.10.19	
FKE796	VOLVO-ALFA	B7R-REGIO EC02	SZ	HSZ	98	2004.08.26	
FKE797	VOLVO-ALFA	B7R-REGIO EC02	SZ	HSZ	98	2004.08.26	
FKE799	VOLVO-ALFA	B7R-REGIO EC02	SZ	HSZ	98	2004.07.30	
MLG011	HIGER	SCANIA-HIGHER A80T	SZ	SZ	51	2013.08.26	
MHX253	HIGER	SCANIA-HIGHER A80T	SZ	SZ	51	2013.02.21	
MHX254	HIGER	SCANIA-HIGHER A80T	SZ	SZ	51	2013.02.21	
MHX255	HIGER	SCANIA-HIGHER A80T	SZ	SZ	51	2013.02.21	
NML984	IRISBUS	SFR160 Crossway	SZ	SZ	78	2010.05.03	
NRL919	Mercedes-Benz	633.05 Intouro	SZ	SZ	82	2009.08.27	
FLR812	VOLVO-ALFA	B12B INTER-REGIO	SZ	SZ	81	2006.08.03	

Rend-szám	Gyártmány név	Típus név	Felépítmény SZ-CS	Felépítmény változat M-SZ-HSZ-CS	Férőhely	I. üzembe helyezés időpont	Átépítés éve
FLR926	IKARUS	256.42V1	SZ	SZ	78	1999.11.15	
JMN901	IKARUS	256.42V1	SZ	SZ	78	1999.11.15	
JMN943	IKARUS	256.42V1	SZ	SZ	78	1999.11.15	
JOB687	IKARUS	256.44	SZ	SZ	73	1995.05.17	
BOS773	IKARUS	256.44F	SZ	SZ	73	1997.02.17	
BOS774	IKARUS	256.44F	SZ	SZ	73	1997.02.17	
JOB686	IKARUS	260.32	SZ	SZ	75	1989.09.18	2002 átépítés
BHK419	IKARUS	260.32	SZ	SZ	75	1988.04.25	
JOB688	IKARUS	260.43	SZ	SZ	82	1989.09.17	
HLD893	IKARUS	C56.22V4	SZ	SZ	72	2000.12.15	
HLD894	IKARUS	C56.22V4	SZ	SZ	72	2000.12.15	
JMN894	IKARUS	C56.42V1	SZ	SZ	78	2000.12.12	
HIV474	IKARUS	C56.42V1	SZ	SZ	78	2000.08.25	
HRN282	IKARUS	C56.42V1	SZ	SZ	78	2000.08.25	
GOT994	IKARUS EAG	E95.04	SZ	SZ	69	1998.04.21	
NML991	IRISBUS	SFR160 Crossway	SZ	SZ	78	2010.07.20	
NML994	IRISBUS	SFR160 Crossway	SZ	SZ	78	2009.09.14	
LHT802	KRAVTEX	CREDO EC12 AR	SZ	SZ	90	2008.10.27	
LHT803	KRAVTEX	CREDO EC12 AR	SZ	SZ	90	2008.10.27	
FLR988	KRAVTEX	CREDO EC12 AR	SZ	SZ	88	2007.06.29	
LVN787	KRAVTEX	CREDO EN9,5 EB	SZ	SZ	68	2011.03.24	
HYG655	MAN	A74 SL283	SZ	SZ	96	2001.12.13	
FLR813	VOLVO-IRIZAR	B7R-INTERCENTURY	SZ	SZ	52	2006.08.03	

10. táblázat: ÉMKK Észak-magyarországi Közlekedési Központ ózdi telephelyén üzemeltetett autóbuszok adatai
Forrás: ÉMKK Észak-magyarországi Közlekedési Központ

Személy- és tehergépkocsi-birtoklási adatok alakulása 2001-2008 között az alábbi táblázatban látható.

Időszak	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Benzinüzemű személygépkocsik száma (db)	6137	6433	6843	6808	6874	6918	6986	6996
Gázolajüzemű személygépkocsik száma (db)	337	406	529	663	755	823	893	954
Egyéb üzemű személygépkocsik száma (db)	14	13	20	19	13	7	10	7
Benzinüzemű tehergépkocsik száma (db)	216	200	177	144	124	107	94	80
Gázolajüzemű tehergépkocsik száma (db)	489	536	570	603	670	657	670	713
Egyéb üzemű tehergépkocsik száma (db)		1	2	2	3			
Személygépkocsik száma a járásban	9258	9979	10837	11032	11287	11562	11795	11923
Személygépkocsik száma a megyében	126267	136035	146959	151943	157460	163101	166335	168747
Személygépkocsik száma a régióban	242873	260211	279930	287099	295967	305636	311961	316353
Személygépkocsik száma az országban	2482827	2629526	2777219	2828433	2888735	2953737	3012165	3055427
Tehergépkocsik száma a járásban	1070	1133	1167	1181	1266	1226	1240	1279
Tehergépkocsik száma a megyében	19192	20118	20594	21062	22363	23117	23656	24340
Tehergépkocsik száma a régióban	36901	38495	39445	39968	42085	43747	45133	46138
Tehergépkocsik száma az országban	380441	396081	406863	410486	427648	444448	459439	470755

11. táblázat: Személy- és tehergépkocsi-birtoklási adatok alakulása 2001-2008 között
Forrás: KSH

Személy- és tehergépkocsi-birtoklási adatok alakulása 2009-2016 között az alábbi táblázatban látható.

Időszak	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Benzinüzemű személygépkocsik száma (db)	6809	6591	6386	6203	6183	6205	6283	6488
Gázolajüzemű személygépkocsik száma (db)	983	965	967	1013	1089	1227	1387	1570
Egyéb üzemű személygépkocsik száma (db)	12	11	26	49	54	56	66	67
Benzinüzemű tehergépkocsik száma (db)	68	60	55	46	51	52	50	48
Gázolajüzemű tehergépkocsik száma (db)	698	666	642	580	577	590	587	606
Egyéb üzemű tehergépkocsik száma (db)			2	2	3	4	5	2
Személygépkocsik száma a járásban	11697	11350	11078	10954	11073	11456	11720	12291
Személygépkocsik száma a megyében	166439	164643	162680	162811	165280	167986	172810	179535
Személygépkocsik száma a régióban	311410	306882	302842	302830	307065	311187	319917	331926
Személygépkocsik száma az országban	3013719	2984063	2967808	2986028	3040732	3107695	3196856	3313206
Tehergépkocsik száma a járásban	1260	1214	1166	1106	1105	1141	1130	1155
Tehergépkocsik száma a megyében	24076	24417	24598	24645	24902	25569	26075	27100
Tehergépkocsik száma a régióban	45365	45215	45083	45400	46107	47287	49090	50728
Tehergépkocsik száma az országban	466720	464879	465686	467001	475120	490844	508522	528962

12. táblázat: Személy- és tehergépkocsi-birtoklási adatok alakulása 2009-2016 között
Forrás: KSH

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Benzinüzemű személygépkocsik száma (db)	156	165	177	178	182	186	190	194
Gázolajüzemű személygépkocsik száma (db)	9	10	14	17	20	22	24	27
Egyéb üzemű személygépkocsik száma (db)	0	0	1	0	0	0	0	0
Személygépkocsik száma a járásban	150	163	178	184	191	198	206	212
Személygépkocsik száma a megyében	168	182	198	207	216	226	233	239
Személygépkocsik száma a régióban	187	201	218	225	234	243	251	257
Személygépkocsik száma az országban	244	259	274	280	286	293	300	304

13. táblázat: Személykocsi-birtoklási adatok alakulása 2001-2008 között 1000 főre vetítve
Forrás: KSH

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Benzinüzemű tehergépkocsik száma	6	5	5	4	3	3	3	2
Gázolajüzemű tehergépkocsik száma	12	14	15	16	18	18	18	20
Egyéb üzemű tehergépkocsik száma	0	0	0	0	0	0	0	0
Tehergépkocsik száma a járásban	17	18	19	20	21	21	22	23
Tehergépkocsik száma a megyében	26	27	28	29	31	32	33	35
Tehergépkocsik száma a régióban	28	30	31	31	33	35	36	38
Tehergépkocsik száma az országban	37	39	40	41	42	44	46	47

14. táblázat: Tehergépkocsi-birtoklási adatok alakulása 2001-2008 között 1000 főre vetítve
Forrás: KSH

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Benzinüzemű személygépkocsik száma (db)	193	190	187	179	181	184	189	197
Gázolajüzemű személygépkocsik száma (db)	28	28	28	29	32	36	42	48
Egyéb üzemű személygépkocsik száma (db)	0	0	1	1	2	2	2	2
Személygépkocsik száma a járásban	213	211	209	200	204	214	221	235
Személygépkocsik száma a megyében	239	239	239	237	244	250	260	273
Személygépkocsik száma a régióban	256	255	255	253	260	266	276	289
Személygépkocsik száma az országban	301	298	298	301	307	315	325	338

15. táblázat: Személykocsi-birtoklási adatok alakulása 2009-2016 között 1000 főre vetítve
Forrás: KSH

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Benzinüzemű tehergépkocsik száma	2	2	2	1	1	2	2	1
Gázolajüzemű tehergépkocsik száma	20	19	19	17	17	17	18	18
Egyéb üzemű tehergépkocsik száma	0	0	0	0	0	0	0	0
Tehergépkocsik száma a járásban	23	23	22	20	20	21	21	22
Tehergépkocsik száma a megyében	35	35	36	36	37	38	39	41
Tehergépkocsik száma a régióban	37	38	38	38	39	40	42	44
Tehergépkocsik száma az országban	47	46	47	47	48	50	52	54

16. táblázat: Tehergépkocsi-birtoklási adatok alakulása 2009-2016 között 1000 főre vetítve
Forrás: KSH

A 2005 és 2016 közötti közúti baleseti adatsorokat a következő táblázatok ismertetik:

Időszak	Halálos közúti közlekedési baleset (eset)	Súlyos sérüléses közúti közlekedési baleset (eset)	Könnyű sérüléses közúti közlekedési baleset (eset)	Gyalogos okozta balesetek száma (eset)	Kerékpár által okozott balesetek száma (eset)	Tehergépkocsi által okozott balesetek száma (eset)	Személygépkocsi által okozott balesetek száma (eset)	Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár által okozott balesetek száma (eset)	Lakott területen történt összes közúti közlekedési baleset (eset)	Lakott területen kívül történt összes közúti közlekedési baleset (eset)	Az ittasan okozott balesetek száma (eset)
2005	4	13	33	8	4	1	33	3	50		12
2006	1	19	17	4	3	3	24	3	37		5
2007	1	23	34	5	8		38	5	58		13
2008	3	16	33	8	8	3	26	4	51	1	6
2009	2	16	27	7	6	4	25	3	44	1	9
2010	1	10	28	2	5	1	25	6	39		11
2011		12	32	5	10		20	7	39	5	6
2012	1	7	32	1	3	2	29	3	36	4	5
2013		14	30	2	6	2	26	7	39	5	4
2014		14	17	2	4		22	3	27	4	
2015		17	37	2	11	3	32	3	48	6	6
2016	1	12	40	5	9	4	33	1	48	5	10

17. táblázat: Közúti balesetek száma Ózdon 2005 és 2016 közötti adatsora
Forrás: KSH

	Könnyű sérüléses közúti közlekedési baleset Ózdon	Súlyos sérüléses közúti közlekedési baleset Ózdon	Halálos közúti közlekedési baleset Ózdon	Személyi sérüléssel járó közúti baleset az országban	Személyi sérüléssel járó közúti baleset a régióban	Személyi sérüléssel járó közúti baleset a megyében	Személyi sérüléssel járó közúti baleset a járásban
2005	0,87	0,34	0,11	2,06	1,73	1,66	1,10
2006	0,46	0,51	0,03	2,08	1,61	1,55	0,98
2007	0,93	0,63	0,03	2,05	1,53	1,47	1,26
2008	0,92	0,44	0,08	1,91	1,47	1,41	1,21
2009	0,77	0,45	0,06	1,78	1,37	1,27	1,09
2010	0,81	0,29	0,03	1,63	1,27	1,18	0,83
2011	0,94	0,35	0,00	1,59	1,18	1,09	1,17
2012	0,92	0,20	0,03	1,53	1,12	1,02	1,04
2013	0,88	0,41	0,00	1,59	1,18	1,03	1,13
2014	0,50	0,42	0,00	1,61	1,17	1,01	0,93
2015	1,11	0,51	0,00	1,66	1,33	1,21	1,34
2016	1,21	0,36	0,03	1,69	1,33	1,16	1,34

18. táblázat: Közúti balesetek száma 1000 főre vetítve 2005 és 2016 közötti adatsora
Forrás: KSH

2.2. MOBILITÁSI IGÉNYEK, FORGALMAK

Országos főutak forgalmi adatait 2006 és 2017 között Ózd város területén a következő táblázat tartalmazza:

Összes forgalom (j/nap)	Csépány úton (25. sz. főút)	Vasvár úton (25. sz. főút)	Dobó István utcán (2522. j. út)	Munkás úton (2508. j. út)	Bolyki fő-úton (2306. j. út)	Brassói úton (25122. j. út)	Jánossza völgy (2524. j. út)
2006	7746	6618					
2007	7964	7702	1018	7365	5400	3543	599
2008	8787	7043	971	7144	3550	4657	583
2009	7635	6920	1072	7261	6725	4630	571
2010	7048	5613	1817	3944	8138	4983	586
2011	7110	5366	1156	3430	4649	4202	491
2012	6540	5342	1457	3232	4353	3922	461
2013	6543	5347	614	3208	7201	3998	466
2014	6635	5290	1180	3130	2832	3831	452
2015	7358	6028	1211	3178	4787	3918	458
2016	7610	6103	1212	3224	6740	3928	459
2017	6049	6158	1329	3544	9881	4249	495

19. táblázat: Országos főutak forgalmi adatait 2006 és 2017 között Ózd város területén
Forrás: Magyar Közút, Országos Közúti Adatbank

A közlekedési módok közötti megoszlást (modal split) mutatja az alábbi táblázat az Ózdhoz hasonló méretű települések esetén:

Város	Ország	Év	La-kosszám	Gyalogo-sok arány-nya	Kerékpá-rosok aránya	Közös-ségi köz-lekedés aránya	Gépjár-művek aránya
Kortrijk	Belgium	2011	75623	16	24	15	46
Haskovo	Bulgaria	2013	74826	31	5	12	52
Veliko Tarnovo	Bulgaria	2011	71412	13	2	20	65
Zlín	Czech Re-public	2015	75112	22	1	26	51
Castrop-Rauxel	Germany	2009	76270	22	5	10	63
Galway	Ireland	2011	76778	16	6	7	71
Pavia	Italy	2010	71142	21	21	12	47
Roosendaal	Nether-lands	2015	76968	8	27	5	60
Fredrikstad	Norway	2014	77591	17	5	7	71
Tromsø	Norway	2014	71590	25	4	12	59
Konin	Poland	2012	77847	7	7	15	71
Barreiro	Portugal	2011	78764	19	0	35	45
Doncaster	United Kingdom	2009	70000	20	2	11	67
Bamberg	Germany	2009	69827	23	22	12	43
Kardjali	Bulgaria	2013	67460	34	3	17	46

Város	Ország	Év	Lakosszám	Gyalogosok aránya	Kerékpárosok aránya	Közösségi közlekedés aránya	Gépjárművek aránya
Gladsaxe	Denmark	2009	66693	18	23	9	50
Herford	Germany	2011	66015	17	12	5	66
Faro	Portugal	2011	64560	26	1	8	66
Érd	Hungary	2012	63000	15	3	30	52
Palmela	Portugal	2011	62831	13	1	20	66
Savona	Italy	2014	60760	7	7	35	51
Vratza	Bulgaria	2013	60692	24	1	20	55
Rosenheim	Germany	2011	60000	22	18	6	54
Drammen	Norway	2009	59833	24	3	10	63
Sandnes	Norway	2009	58701	19	4	7	70
Frankfurt an der Oder	Germany	2013	58237	35	4	12	49
Schweinfurt	Germany	2010	57917	22	13	6	59
Gabrovo	Bulgaria	2013	57820	12	2	41	45
Martin	Slovakia	2009	57300	21	8	58	13
Cuneo	Italy	2013	55697	21	8	10	61
Portimão	Portugal	2011	55614	20	1	10	69
Montana	Bulgaria	2014	55209	40	1	18	41
Greifswald	Germany	2009	53845	31	24	5	40
St Pölten	Austria	2012	52160	16	11	17	56
Ampelokipoi - Menemeni	Greece	2015	52117	24	1	37	38
Waterford	Ireland	2011	51519	15	2	3	80
Jihlava	Czech Republic	2013	50598	29	7	36	28
Passau	Germany	2010	50000	22	11	13	54
Bodø	Norway	2014	49731	24	7	5	64
Monopoli	Italy	2013	48403	33	7	5	55
Agueda	Portugal	2011	47729	13	2	3	82
Sarpsborg	Norway	2009	47157	17	4	5	74
Skien	Norway	2009	45975	19	5	4	72
Ålesund	Norway	2014	45747	21	3	6	70
Bayonne	France	2010	45000	27	2	8	63
Veroia	Greece	2013	44847	15	10	15	60
Karditsa	Greece	2014	44002	15	35	15	35
Lemgo	Germany	2011	44000	18	17	9	56
Kirchheim unter Teck	Germany	2009	39389	24	13	4	59
Kranj	Slovenia	2010	37151	16	8	22	54
Třebíč	Czech Republic	2010	36880	35	5	24	36
Velenje	Slovenia	2012	32912	14	5	10	71
Porsgrunn	Norway	2009	32504	17	7	5	71
Feldkirch	Austria	2013	31428	18	18	19	45
Fagaras	Romania	2015	30714	33	20	9	38

Város	Ország	Év	Lakosszám	Gyalogosok aránya	Kerékpárosok aránya	Közösségi közlekedés aránya	Gépjárművek aránya
Bernheze	Netherlands	2015	29888	17	27	4	52
Gjøvik	Norway	2014	29668	20	2	5	73
Hamar	Norway	2014	29520	21	8	5	66
Fundão	Portugal	2011	29213	24	0	12	64
Bregenz	Austria	2014	28412	25	20	15	40
Olhão	Portugal	2011	28344	27	2	5	66
Leoben	Austria	2011	27545	26	15	9	50
Lillehammer	Norway	2014	27028	24	4	8	64
Molde	Norway	2014	26048	22	4	5	69
Bauska	Latvia	2015	25613	25	10	25	40
Harstad	Norway	2014	24441	22	3	4	71
Kristiansund	Norway	2014	24395	22	3	5	70
Elverum	Norway	2014	20563	19	7	4	70
Barcelos	Portugal	2011	20493	16	0	19	65
Alta	Norway	2014	19822	17	5	4	74
Balchik	Bulgaria	2013	12755	29	9	16	47
Kavarna	Bulgaria	2013	12669	30	10	20	40
Ajaccio	France	2017	69378	35	1	2	62
Bastia Agglomeration	France	2017	58374	34	1	5	60
Bastia	France	2017	44070	39	1	6	54
Merano	Italy	2017	40000	32	20	9	39
Reghin	Romania	2017	33281	28	7	3	62

20. táblázat: Közlekedési módok közötti megoszlás (modal split) Ózdhoz hasonló méretű települések esetén
Forrás: European Platform on Mobility Management - The EPOMM Modal Split Tool, 2018

A helyi autóbusz járatok utasforgalmi adatait mutatja a következő táblázat:

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Szállított utasok száma [millió fő]	10	34	10	34	10	34	10	34	10	34	10	34	10	34	10	34	10
Szállított utasok száma [millió fő]	11	36	11	36	11	36	11	36	11	36	11	36	11	36	11	36	11

21. táblázat: A helyi autóbusz járatok utasforgalmi adatai
Forrás: KSH

Az országos közutak kerékpáros forgalmi adatai a következő táblázatban találhatóak.

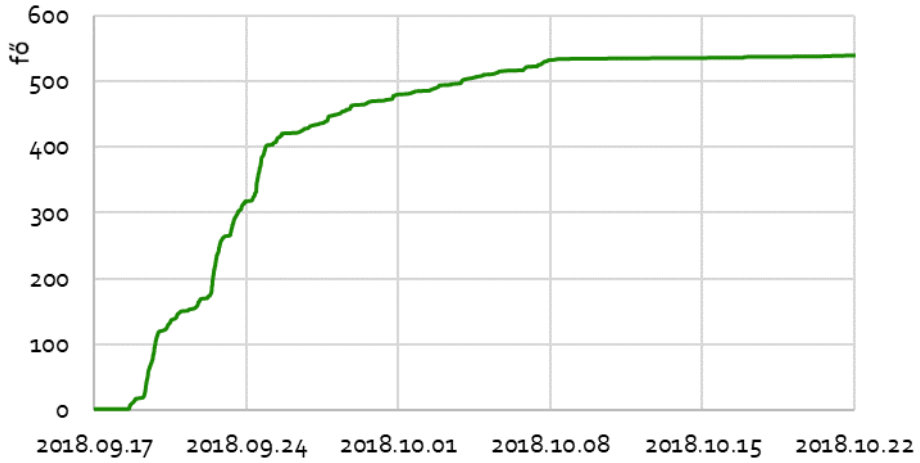
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Csépány úton (25. sz. főút)	229	235	247	216	200	261	295	296	216	335	349	288
Vasvár úton (25. sz. főút)	166	246	141	138	112	196	144	144	170	285	246	249
Dobó István utcán (2522. j. út)	98	95	101	142	168	174	161	66	134	136	109	136
Munkás úton (2508. j. út)	272	264	282	395	122	127	117	108	104	105	84	105
Bolyki főúton (2306. j. út)	302	253	142	154	285	196	181	198	41	234	241	265
Brassói úton (25122. j. út)	106	103	109	100	201	209	193	242	232	236	189	236

22. táblázat: Az országos közutak kerékpáros forgalmi adatai
Forrás: Magyar Közút: Országos Közúti Adatban

3. Lakossági kérdőíves felmérés eredményei

A Mikroline Kft. által összeállított és az önkormányzattal egyeztetett kérdőív elsődleges célja Ózd jelenlegi közlekedési helyzetének feltárása, a helyi lakosság véleményének és preferenciáinak megismerése volt. A kérdőív olyan kérdéseket foglalt magába, amelyek egyaránt lehetőséget biztosítanak a jelenlegi közlekedési helyzet értékelésére, és a jövőbeli fejlesztési irányok megtervezésére. A feltett 20 db kérdés megválaszolása során lehetőség volt a jelenlegi problémák azonosítására, hangsúlyok meghatározására, továbbá a válaszadók személyes véleményeik megfogalmazására. A kérdőív megtalálható a 3.6. fejezetben.

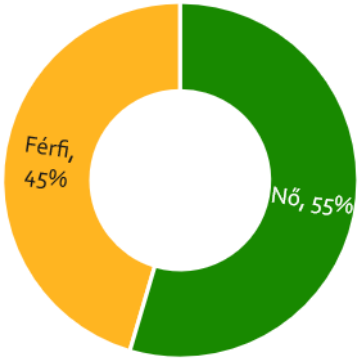
A kérdőív 2018. szeptember elejétől volt elérhető egészen november elejéig. A minél szélesebb körű felmérés érdekében több online felületen (a város honlapján, közösségi médiában stb.) és a városi televízióban is promotálva volt a felmérés. **Összesen 539 db beérkezett választ kaptunk a felmérés során,** amely egy Ózd méretű város esetén kiválónak mondható (a teljes lakosság közel 2%-a).



3-1. ábra: A kitöltések időbeli eloszlása

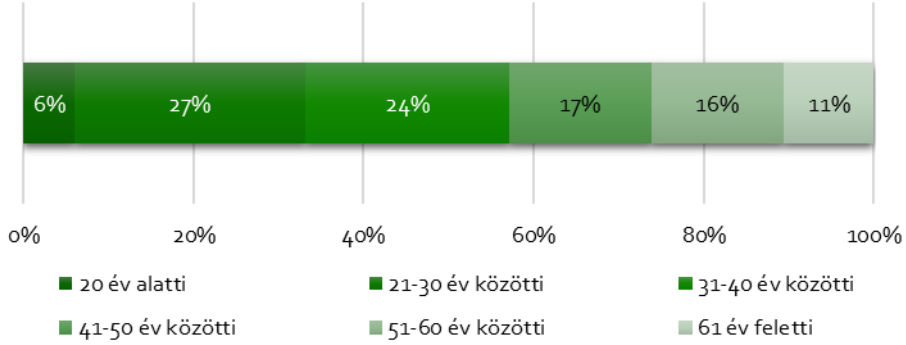
3.1. Felmérés alapadatai

A **kitöltők neme** szerinti megoszlását tekintve közel fele-fele arányban képviseltették magukat a válaszadók. 55%-a volt nő, amely kis mértékben eltér a városi lakosság demográfia eloszlásától (ahol 54% a nők aránya).



3-2. ábra: A kitöltők nem szerinti eloszlása

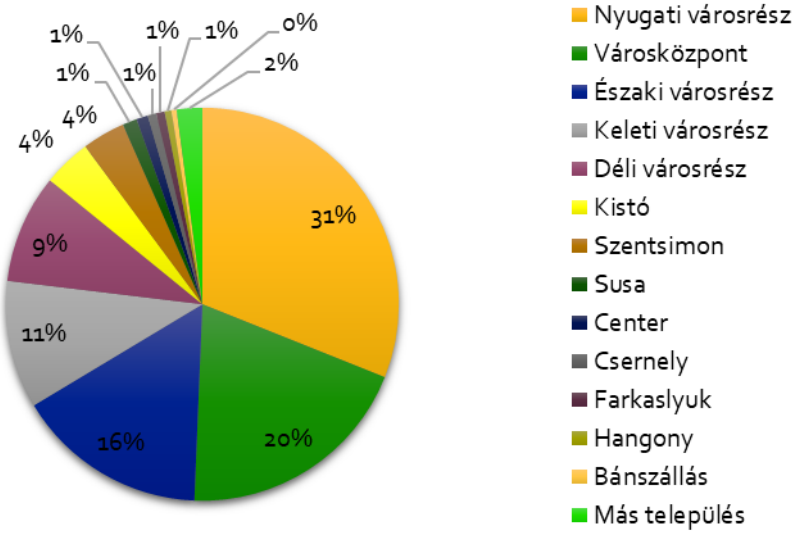
A **kitöltők koreloszlás** szerinti ábrázolásában jól látható, hogy főként a 20 és 50 év közötti lakosok válaszoltak az igényfelmérésre.
A város demográfiai eloszlásaihoz viszonyítva kevesebb 61 év feletti (29% helyett 11%) töltötte ki a kérdőívet. A 21-30 év közötti korosztály okozott nagyobb aktivitást a kitöltések során, Ózd lakosságának 16%-a tartozik ebbe a korcsoportba, addig a kitöltőknek 27%-a.



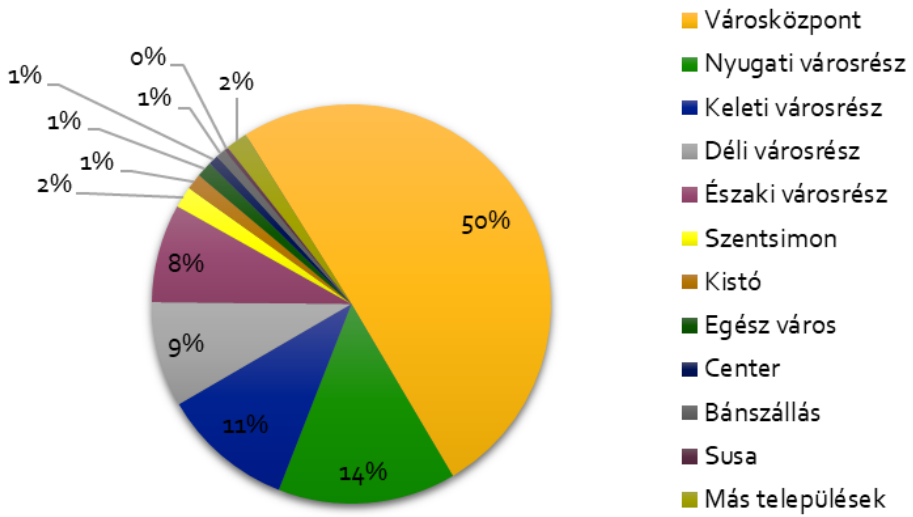
3-3. ábra: A kitöltők korfája

A reprezentatívabb eredmények érdekében a felmérést a kitöltők neme és kora szerint súlyoztuk úgy, hogy teljes Ózd lakosság demográfiai eloszlását tükrözze. A következőkben bemutatott adatok és diagramok e szerint korrigáltak.

A felmérésen keresztül megismertük a **kitöltők lakhelyének és leggyakoribb úti céljának városrészi eloszlását**, amely hozzájárult a városrészenkénti preferenciák, problémák megismeréséhez, valamint képet adott a meglévő közlekedési szokásokról. Az ózdi kitöltők 31%-a Nyugati városrészen, míg 20%-a Városközpontban él. A nem helyi lakosok közül Csernely, Farkaslyuk és Hangony településen élők töltötték ki a legtöbben a kérdőívet.



3-4. ábra: A Ózdi kitöltők lakhelyének városrészi eloszlása



3-5. ábra: A leggyakoribb városon belüli úti cél a közlekedők számára

Az előző ábrán látható, hogy a válaszadók leggyakoribb úti célja (50%-os arányával) a Városközpont lett, de gyakran látogatott városrészek között van a Nyugati és Keleti városrész környéke, ami a nagyfoglalkoztatók elhelyezkedésével függ össze. Minden városrészből a Városközpontba közlekednek a legtöbben, a 2. hely megoszlik a Nyugati, Keleti, Északi városrészek között.

A megkérdezett Ózdiak 2%-ának leggyakoribb úticélja más település, amely elsősorban Bánszállás, Domaháza, Borsodnádasd, Budapest, de sokan közlekednek Egerbe és Kazincbarcikára is.

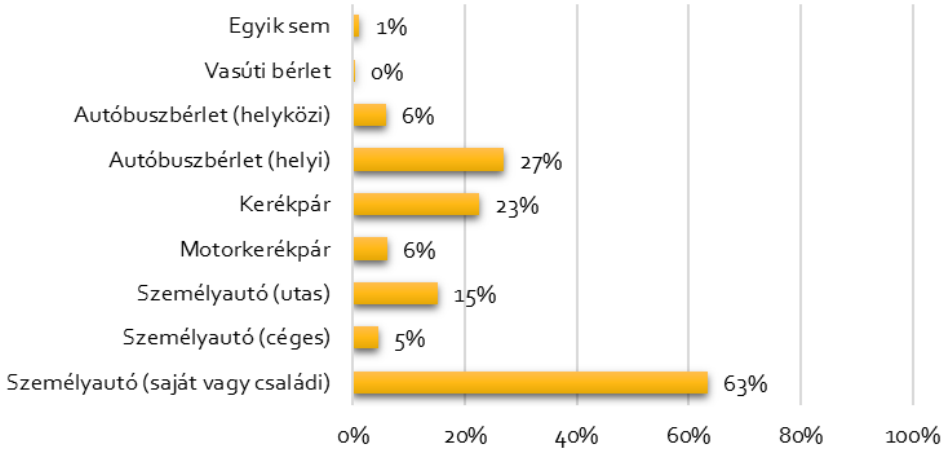
3.2. Mobilitási jellemzők

Ózd SUMP tervezéséhez kiemelkedően fontos információt nyújt a mobilitási jellemzők megismerése. A fenntartható városi mobilitási terv készítése során fontos megfelelő ismerettel bírni a helyi lakosság részére **rendelkezésére álló közlekedési eszközök**ről. A kitöltők 63%-a rendelkezik személygépjárművel, mely arány az Északi városrészen a legmagasabb (77%) és a Keleti városrészen a legalacsonyabb (54%). Motorkerékpár szintén az Északi városrészen van a legtöbb.

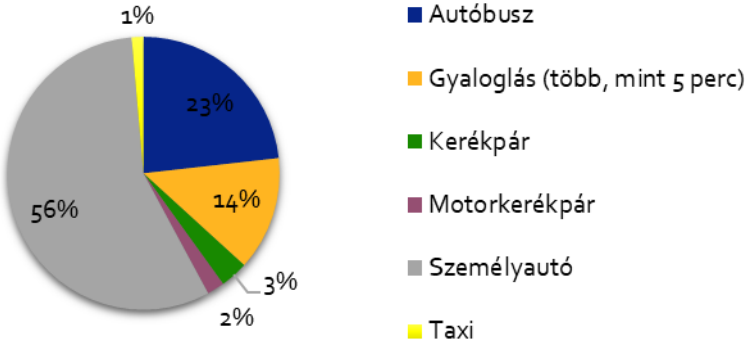
A helyi autóbuszbérletet Szentsimonban és Keleti városrészen lakók vásárolnak magasabb arányban (44-43%). Kiemelkedően alacsony a helyi bérlettulajdonosok száma a Városközpontban és Déli városrészen. A helyközi autóbusz bérlettel rendelkezők aránya Szentsimon esetében a legmagasabb (20%), míg az Északi városrészen a legalacsonyabb (1%). Arányaiban a legtöbb vasúti bérletes a Nyugati városrészen van. A válaszadók közül kerékpárral átlag felett rendelkeznek Szentsimon és Keleti városrész területén élők. A válaszadók 1%-a nem rendelkezik semmilyen mobilitási eszközzel. Jellemzően minél közelebb van a városközponthoz a városrész, annál inkább nagyobb ez a szám (pl. a Városközpontban 4%).

A **városon belüli közlekedési módok eloszlása** az egyik legfontosabb közlekedési szokásjellemző, amely azt mutatja, hogy egy átlagos nap az emberek milyen arányban használják a közlekedési módokat. A kérdőív szerint Ózd esetében ez elég kedvezőtlen képet mutat, mivel egy hasonló méretű és fejlettségű városokhoz képest többen közlekednek személygépjárművel, míg a közösségi és kerékpáros közlekedés részaránya összességében alacsonynak tekinthető.

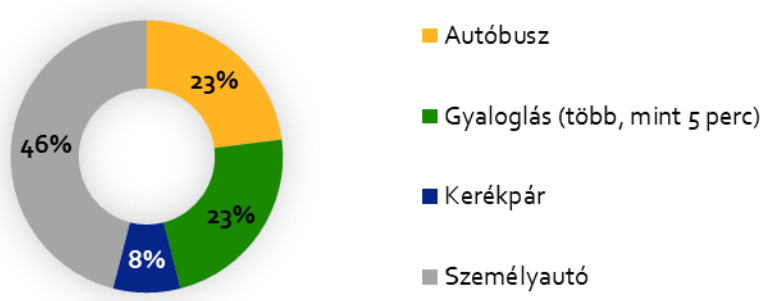
A város (részközlekedések száma szerinti) modal splitjének értékeléséhez érdemes összevetni az adatokat hasonló méretű, EU-s városok átlagos értékével, amelyet a következő oldali ábra mutat. Az országok közötti eloszlást tekintve erősen kitűnnek a nyugat-európai városok eltérő értékei a kelet-európaiakéhoz képest. Az előbbiek esetében a kerékpározást és a közösségi közlekedést hasonló arányban (10-10%) használják, addig az utóbbiak esetében nagyságrendbeli eltérés figyelhető meg (kerékpározás 10%, kö-



3-6. ábra: A háztartásokban rendelkezésre álló közlekedési eszközök



3-7. ábra: A városon belüli utazások során használt közlekedési módok megoszlása



3-8. ábra: Hasonló méretű EU-s városok átlagos modal splitje
Forrás: az European Platform on Mobility Management

zösségi közlekedés 29% körüli arányban). Európa nyugati részén egy Ózd nagyságú városban tíz emberből hét, míg a keleti részen tíz emberből négy közlekedik gépjárművel.

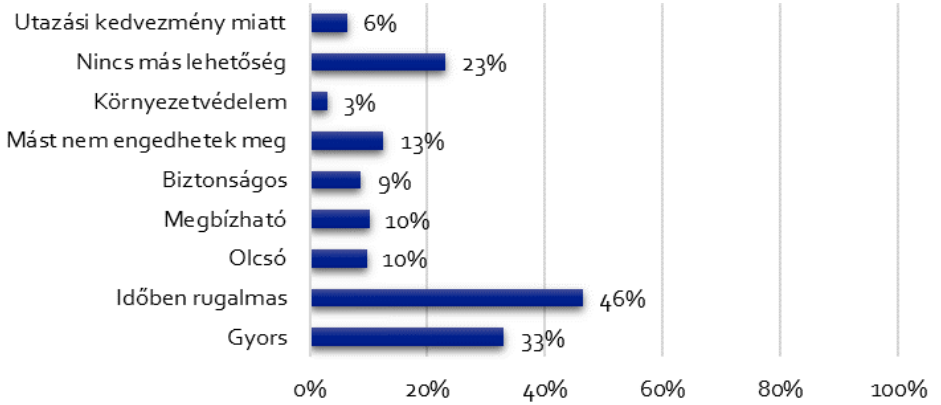
A részletesebb vizsgálatok szerint a különböző korcsoportok modal splitje jelentős eltérést mutat. Személygépjárművel a 20-40 közöttiek 72%-a közlekedik a leggyakrabban. Átlagosan 40 és 50 év közöttiek sétálnak a leggyakrabban. A 30-50 év közöttiek 7%-a választja napi szinten a kerékpárt, míg a 60 felettiek közül nem mértünk kerékpárhasználót. Sokat elárul a közösségi közlekedés szolgáltatási szintjéről az a tény, hogy az ingyen vagy kedvezmény igénybevételével utazó 20 év alattiak és 50 és 60 év közöttiek csupán 28-28%-a használja napi utazásai során.

A közlekedési szokások nemek szerinti vizsgálatakor a használt eszközei alapján is akadnak érdekes adatok. A nők 36%-a autóbusszal közlekedik, míg a férfiak csupán 8%-a. A személyautóval közlekedő nők aránya 54%, míg evvel szemben a férfiak 70%-a használja közlekedésére ezt a közlekedési módot. A többi eszköznél nem figyelhető meg ilyen mértékű szórás.

A városrészi eloszlás szerint is megvizsgáltuk a modal split alakulását. Szentsimon és Keleti városrész területéről arányaiban az átlagnál kétszer többet járnak autóbusszal napi szinten. Gyalogosan a legtöbben a Városközpontban és a Déli városrészben lakók közlekednek (22-22%). Az átlagosnál többen kerékpároznak a Nyugati városrészben, míg a Déli városrészben minimálisan.

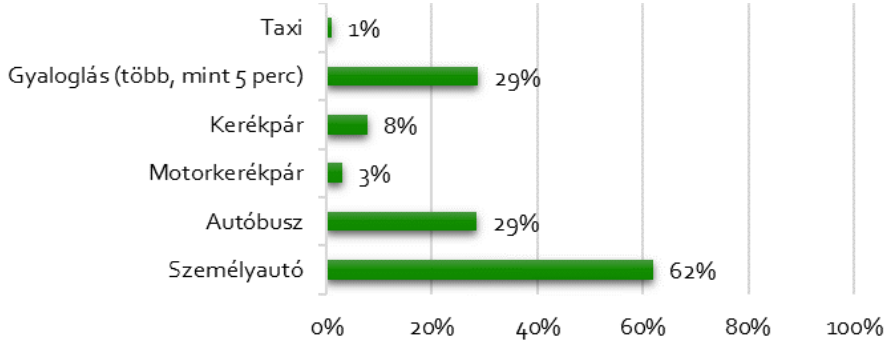
Rákérdeztünk a **közlekedési módválasztás indok**ára, vagyis, hogy milyen szempontok alapján választanak a közlekedési eszközt a városban közlekedők a napi utazásaik során. A feltett kérdésre előre meghatározott kijelentések közül volt lehetőség választani. Első helyeken az időben rugalmas közlekedés és a gyors eljutás áll, amely összefügg a gépjárműhasználat magas arányával. Sajnálatos módon e két kritériumnak a közösségi közlekedés nehezen tud csak megfelelni, mind meglévő, mind akár egy fejlesztett állapotában.

Szintén sokat elárul a város közösségi közlekedéséről, hogy a vele közlekedők 26%-a az utazási kedvezmény miatt választja, illetve az utasok 35%-a nem engedhet meg magának mást, a 36% válasz szerint nincs más lehetősége. A környezeti fenntarthatóság elég alacsony arányban jelenik meg a módválasztási döntések meghozásánál. Nem meglepő módon a gyalog és kerékpárral közlekedőknek leginkább az időbeni rugalmasság és költségtakarékosság a fő szempont.



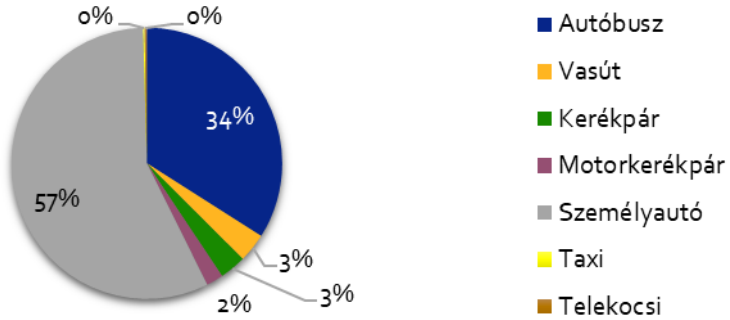
3-9. ábra: Közlekedési eszközök választásának szempontjai

Míg az eddigi vizsgálat a napi utazásokra vonatkozott, megkérdeztük azt is, hogy **milyen közlekedési módokat választanak egy hét leforgása alatt** a városon belüli utazásuk során. A legnagyobb változás a napi utazási szokásokkal összevetve a gyaloglás és kerékpározás esetében van, minekután kétszeres ez az arány.



3-10. ábra: Heti rendszerességgel használt közlekedési módok

Fontos még bemutatni az Ózdon túlnyúló, a **városon kívüli utazások**hoz leggyakrabban választott közlekedési eszközök megoszlását. A városon kívüli közlekedés esetén is dominál a személygépkocsi használat, és viszonylag alacsony a kerékpározók aránya (3%), ami érthető annak tekintetében, hogy kevés település irányában van kiépített kerékpáros nyomvonal. Az autóbusszal történő közlekedés aránya is jónak mondható és a telekocsis rendszer is megjelenik.

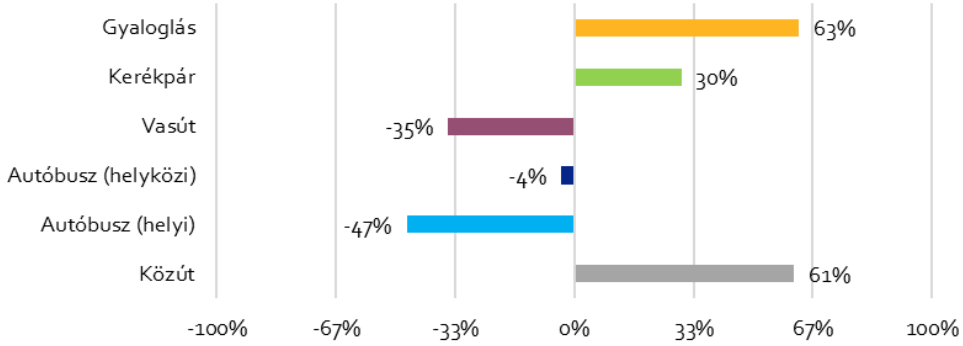


3-11. ábra: A városon kívüli utazások során használt közlekedési módok egy hét alatt

3.3. Meglévő közlekedési rendszer értékelése

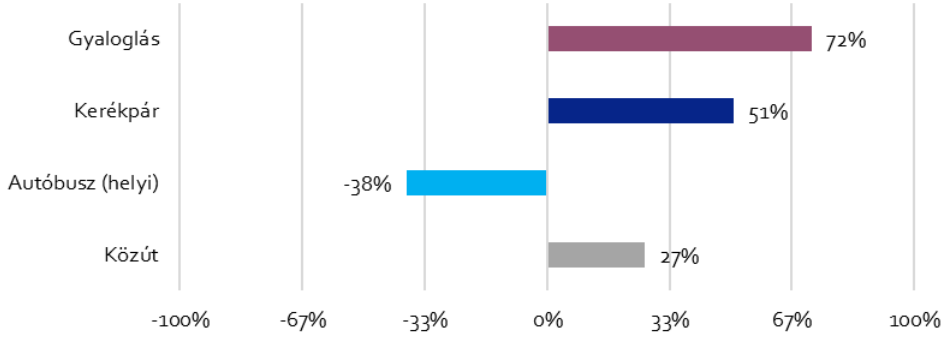
E fejezetben ismertetjük Ózdon **közlekedők elégedettségét a meglévő közlekedési rendszerrel kapcsolatban**. Az elégedettséget mérő kérdések célja a jelenlegi problémák feltárása, a fejlesztésre szoruló tényezők megismerése volt.

A következő két ábra mutatja a közlekedési módokkal való **általános elégedettség**et, ahol a +100% jelenti, hogy mindenki teljesen elégedett, a -100% a mindenki elégedetlen. A közlekedés meglévő feltételei közül a válaszadók leginkább a gyaloglási lehetőségekkel elégedettek, ezt követi a közúti, majd a kerékpáros közlekedés, utóbbi megítélése már csak fele az első két helyen állónak. A válaszadók elégedetlenek a helyközi autóbusz közlekedéssel, amelynél jóval rosszabb képet mutatnak a vasúti és a helyi autóbusz közlekedési módok.



3-12. ábra: Közlekedési módok feltételei kapcsolatos általános elégedettség

A 3-12. ábra a teljes lakosság véleményét mutatja a közlekedési módokkal kapcsolatban, míg a 3-13. ábra csak az adott közlekedési módot használók elégedettségét. Érdekes, hogy szinte az összes közlekedési módról jobb véleménnyel vannak azok, akik legalább heti rendszerességgel közlekednek vele, mint azok, akik ennél ritkábban. Kivételt a közúti közlekedés képez, ahol drasztikusan rosszabb – de összességében még mindig pozitív – véleménnyel vannak a gyakran járművel közlekedők.

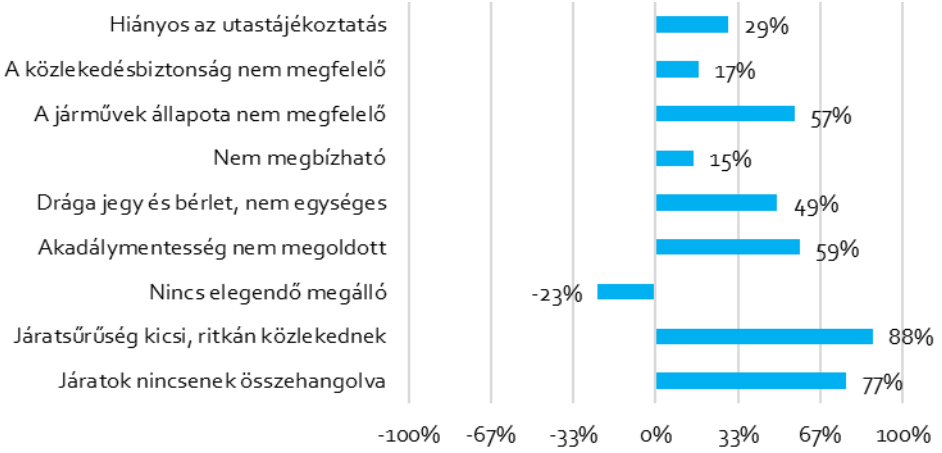


3-13. ábra: Közlekedési módok feltételei kapcsolatos általános elégedettség a használók körében

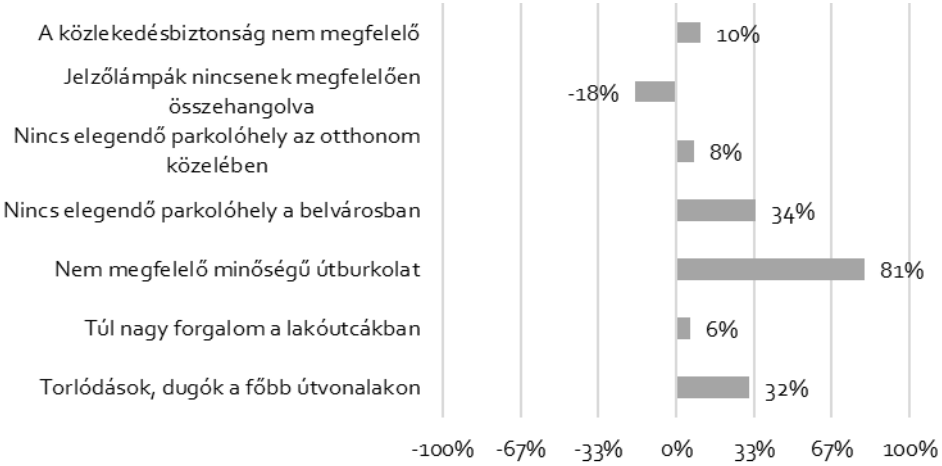
Az általános elégedettség bemutatása után közlekedési módonként részletezzük a felmerült fő problémákat. Az ábrákon bemutatott szempontokat előre rögzítettük. A válaszok értékelése +100% és -100% között alakul, ahol a +100% esetén minden válaszadó teljes mértékben egyetért az adott kijelentéssel, míg -100% esetén egy válaszadó sem ért egyet, 0%-nál pontosan annyian értenek egyet amennyien nem.

Az ózdi **helyi autóbusz közlekedés** rendkívül sok probléma terheli – ahogy a 3-14. ábra mutatja –, a legdominánsabb a nem megfelelő járatsűrűség, és a járatok összehangolatlansága.

A **közúti közlekedés**en belül a legnagyobb probléma a sok helyen nem megfelelő útburkolat, de számos más kevésbé súlyos probléma visszaigazolást nyert ahogy a 3-15. ábra mutatja.

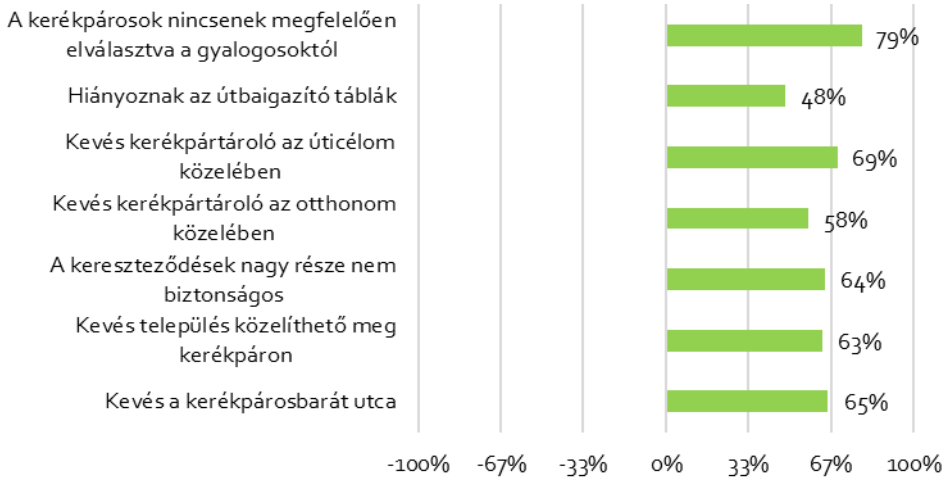


3-14. ábra: Helyi autóbuszos közlekedés problémáinak értékelése

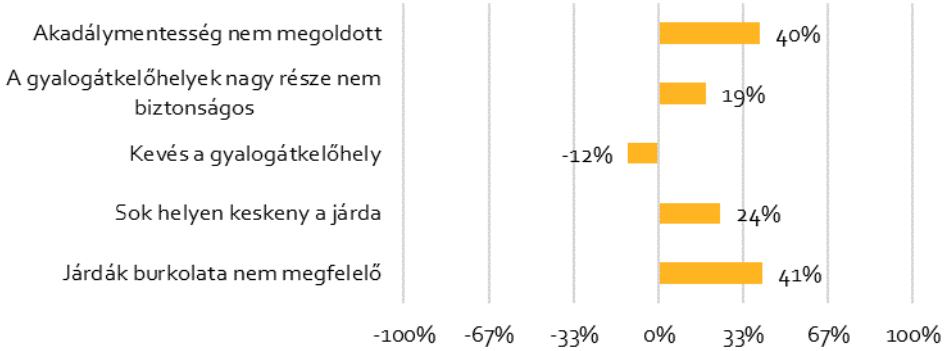


3-15. ábra: Közúti közlekedés problémáinak értékelése

A kérdőívre érkezett válaszok a **kerékpáros közlekedés** tekintetében minden felvetett problémakört igaznak ítéltek. A válaszokat és a jelenlegi trendeket figyelembe véve egyértelműen kijelenthető, hogy a lakosság igényli a kerékpárosbarát várost. A szabadszavas válaszok között is gyakori észrevétel a kerékpáros közlekedés jelenlegi helyzetének negatív megítélése.



3-16. ábra: Kerékpáros közlekedési problémák értékelése



3-17. ábra: Gyalogos közlekedés problémáinak értékelése

A **gyalogos közlekedés**sel kapcsolatosan a válaszadók többsége szerint valós probléma az akadálymentesség hiánya, illetve a nem megfelelő minőségű útburkolat. A szabadszavas válaszokban is megtalálhatóak azok az észrevételek, amelyek a gyalogos közlekedés biztonságának növelését igényelnék. Ez sok esetben burkolatjavítással, vagy a kerékpárosoktól történő elválasztással, de előfordult a járda kiépítésének szükséglete is a jelenleg még hiányzó területeken.

A meglévő közlekedési rendszer **összefoglalásaként** a tíz legsúlyosabbnak jelölt problémák az alábbiak:

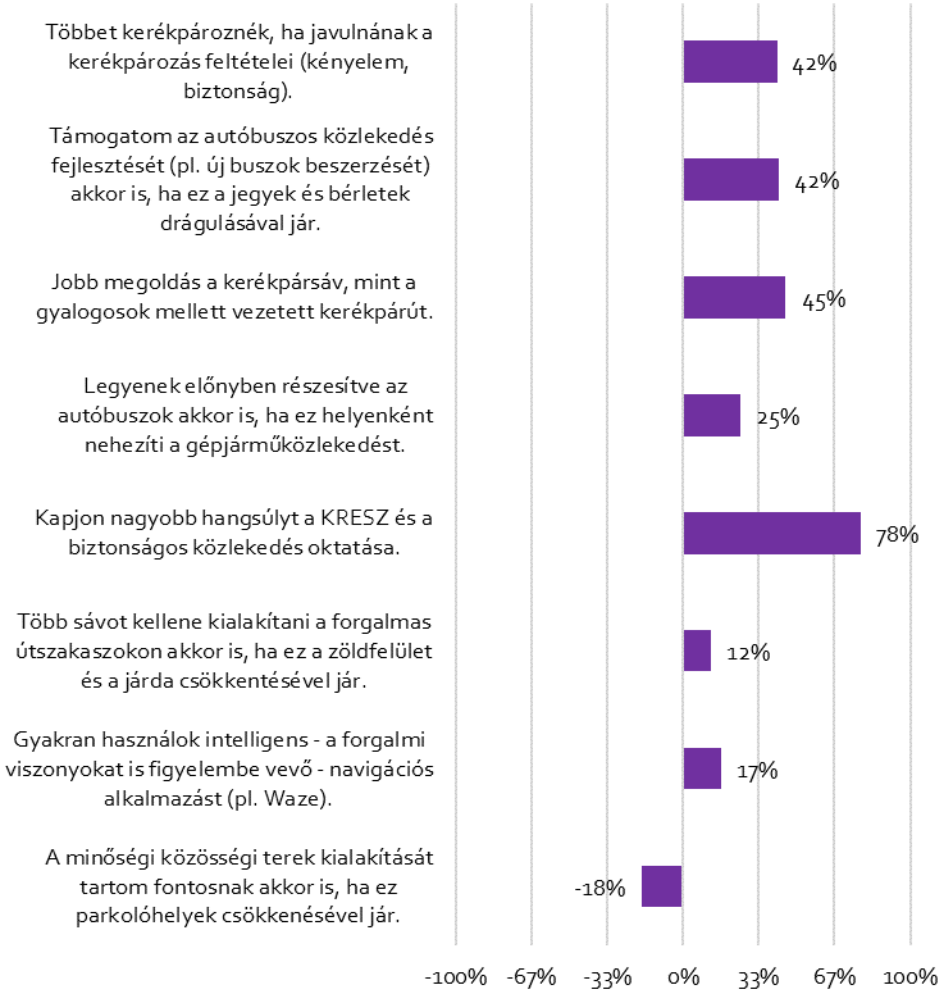
1. Járatsűrűség kicsi, ritkán közlekednek 88%
2. Nem megfelelő minőségű útburkolat 81%
3. A kerékpárosok nincsenek megfelelően elválasztva a gyalogosoktól 79%
4. Járatok nincsenek összehangolva 77%
5. Kevés kerékpártároló az úticélom közelében 69%
6. Kevés a kerékpárosbarát utca 65%
7. A kereszteződések nagy része nem biztonságos 64%
8. Kevés település közelíthető meg kerékpáron 63%
9. Akadálymentesség nem megoldott 59%
10. Kevés kerékpártároló az otthonom közelében 58%

3.4. FEJLESZTÉSI IRÁNYOK ÉRTÉKELÉSE

A kérdőíves felmérés negyedik szakaszában a lakosság értékválasztásának megismerését tűztük ki célul, amely által megtörténhetett a fejlődési irányok és prioritások azonosítása.

Először a **közlekedési módok közötti preferenciák**at és a mobilitási szokások változékonyságát mértük fel. Többségében sarkos állításokat fogalmaztunk meg emiatt, amelyekre adott válaszok szükségképp magában hordozzák a közlekedési módok között prioritási sorrendet. A megkérdezettek jelentős többsége egy kijelentéssel értett csak egyet: Kapjon nagyobb hangsúlyt a KRESZ és a biztonságos közlekedés oktatása.

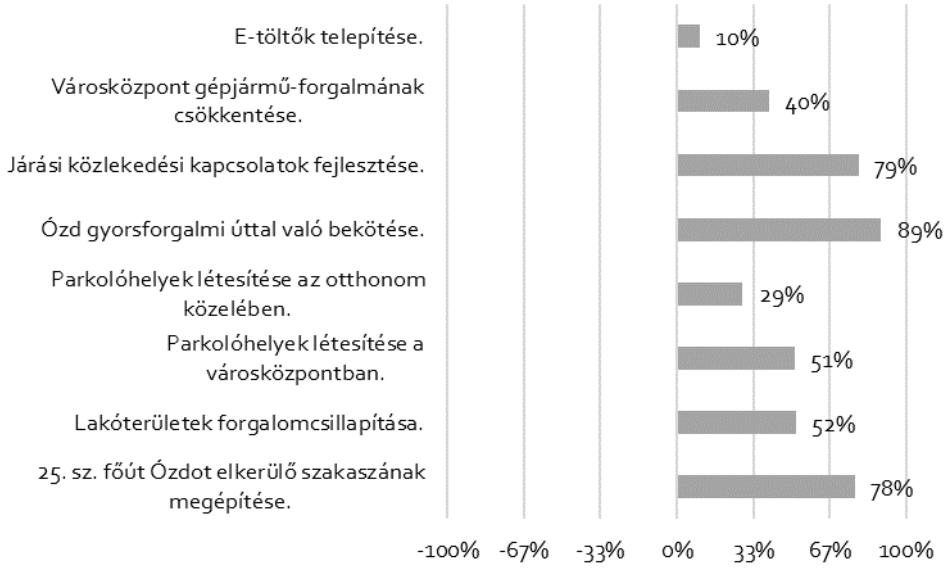
Kiemelendő, hogy a megkérdezettek nagyobb része szerint fontosabb a parkolóhelyek megtartása, mint az új közösségi terek kialakítása.



3-18. ábra: Lakosság preferenciái

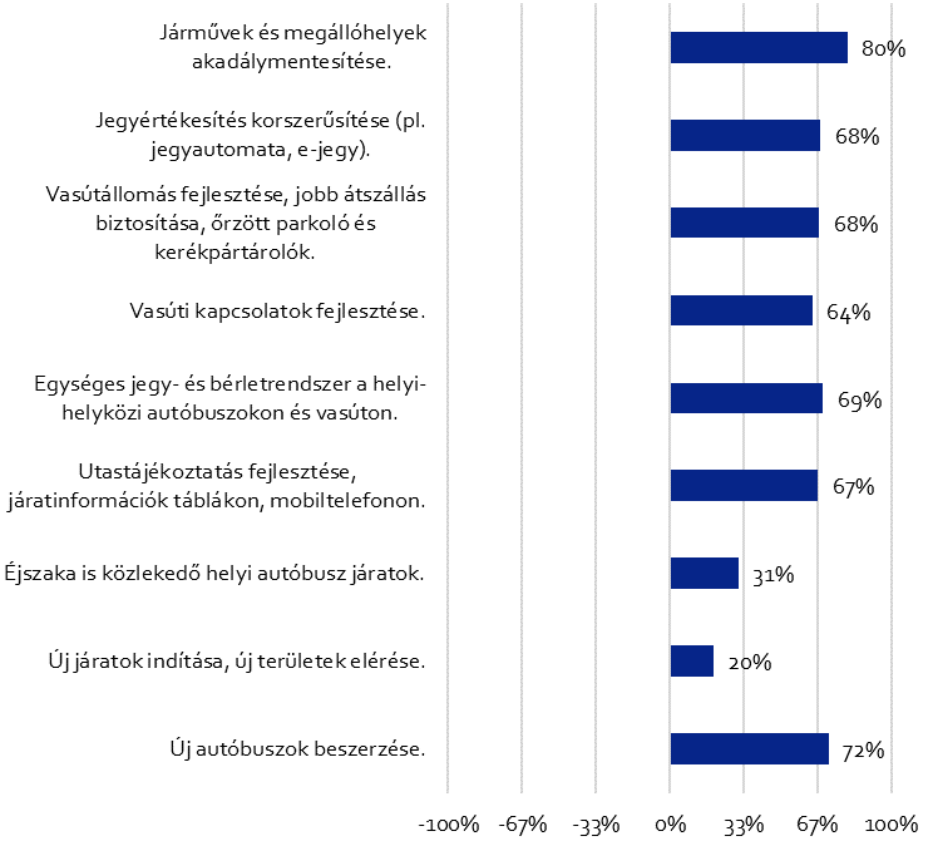
A komplex mobilitási szokások, vélemények elemzése után a közlekedési módonkénti fejlesztési irányokra kérdeztünk rá, kezdve a közúti közlekedéssel.

A válaszadók a felvázolt **közúti közlekedés**i fejlesztések közül mindet szükségesnek tartanak, de a legfontosabb Ózd gyorsforgalmi úttal való bekötése, a járási közlekedési kapcsolatok fejlesztése, illetve a 25. sz. főút Ózdot elkerülő szakaszának megépítése.



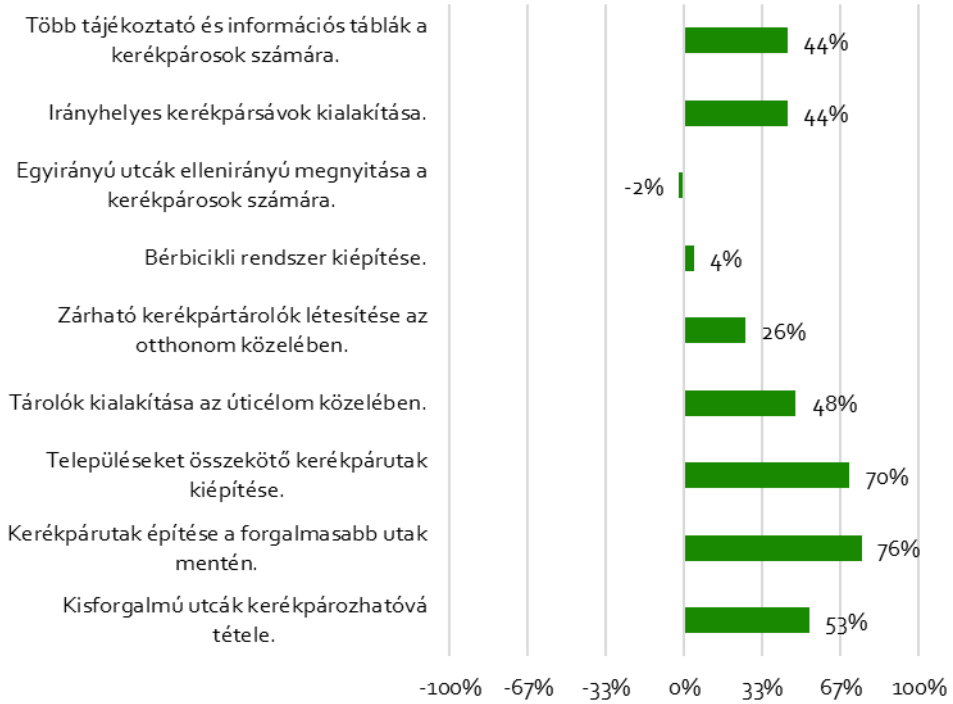
3-19. ábra: Közúti fejlesztések értékelése

A **közösségi közlekedés** fejlesztési javaslatok közül két választ leszámítva mind 60%-on, valamint a maradék kettő is 20%-on felüli támogatást kapott. A heti rendszerességgel közösségi közlekedést használók természetesen mindegyik felsorolt elemet többre értékelték, mint a teljes minta: például az új autóbuszok beszerzését a gyakran tömegközlekedést használók 85%-a tartja fontosnak. Legmagasabbra értékelt, a válaszadók 80%-a a járművek és megállóhelyek akadálymentesítésére szánna fejlesztést.



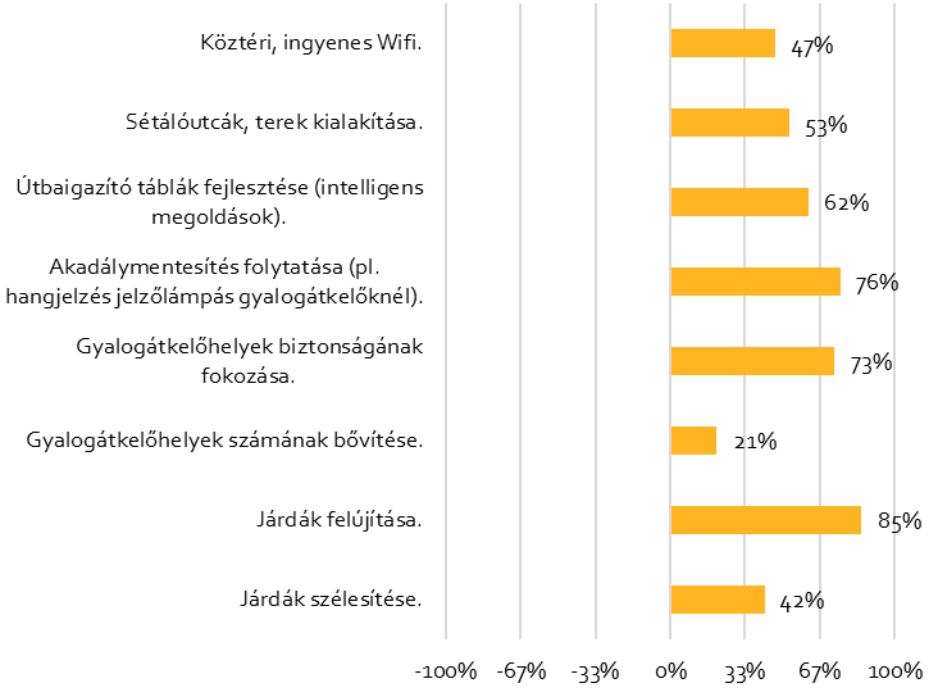
3-20. ábra: Közösségi közlekedés fejlesztései

A **kerékpáros közlekedés** kapcsán a vizsgálatba bevont fejlesztési elképzelések közül sok válasz kapott magas értéket. Első helyre a kerékpárutak építése a forgalmasabb utak mentén került, amely a szabadszavas válaszok között is többször előfordult. A településeket összekötő kerékpárutak fontossága szintén látható az ábrán. ez jól mutatja az ózdi és környező településekről ingázó kerékpározók igényeit. A diagramon negatív irányba kizárólag az egyirányú utcák ellenirányú megnyitása a kerékpárosok számára válasz került.



3-21. ábra: Kerékpáros közlekedési fejlesztések

A **gyalogos közlekedés**hez kapcsolódó igényfelmérésben a válaszadók a legfontosabbnak látták az általunk kitűzött fejlesztési alternatívák közül a járdák felújítását, az akadálymentesítés folytatását, a gyalogátkelőhelyek biztonságának fokozását. Minden fejlesztési javaslatot fontosnak ítéltek, a legalacsonyabb értékkel a gyalogátkelőhelyek számának bővítése rendelkezik.



3-22. ábra: Gyalogos közlekedési fejlesztések

A felsorolt fejlesztéseket összesítve kialakult egy erősorrend, amely azt mutatja, hogy a kérdőívet kitöltők leginkább milyen típusú beavatkozásokat támogatnak. A tíz legfontosabb:

1. Ózd gyorsforgalmi úttal való bekötése 89%
2. Járdák felújítása 85%
3. Járművek és megállóhelyek akadálymentesítése 80%
4. Járási közlekedési kapcsolatok fejlesztése 79%
5. 25. sz. főút Ózdot elkerülő szakaszának megépítése 78%
6. Akadálymentesítés 76%
7. Kerékpárutak építése a forgalmasabb utak mentén 76%
8. Gyalogátkelőhelyek biztonságának fokozása 73%
9. Új autóbuszok beszerzése 72%
10. Településeket összekötő kerékpárutak kiépítése 70%

3.5. Sajátszavas válaszok értékelése

A kérdőívben lehetőség volt a sajátszavas válaszadásra, véleménynyilvánításra is, amely során a kitöltőknek megírhatták a városi közlekedési rendszerrel kapcsolatos további észrevételeiket, véleményüket. Az összes kitöltő több, mint egyötöde (115 fő) élt is ezzel a lehetőségével, melyek megismerése nagymértékben hozzájárult egy olyan terv elkészítéséhez, melyet a teljes lakosság véleményét tükrözi, illetve amit mindenki magáénak érezhet.

3.5.1. Közúti közlekedés

„A városi közlekedés személyautóval nem okoz különösebb gondot, nincs folyamatosan nagy forgalom (ami néha előfordul, azt ki lehet bírni). A mellékutcák és a peremkerületekben található kisebb utcák útfelújítását meg kell csinálni." - egy kitöltő

A beérkezett vélemények 40%-a a közúti közlekedésre vonatkozik. A válaszok könnyebb kezelhetősége érdekében több kategóriába sorolva mutatjuk be a legsűrűbben említett kijelentéseket gyakoriság szerinti sorrendben.

A szorosan **infrastruktúrához kötődő legfontosabb megjegyzések**:

- Piac út – Lidl üzlet kereszteződésében körforgalom kialakítása;
- gyorsforgalmi út fejlesztése a könnyebb elérhetőség érdekében;
- a Gyújtósi körforgalom kapacitásfejlesztése (pl. kiemelt sarokforgalom a Vasvár út – Munkás út ágakon, vagy alternatív útvonalak megnyitása);
- a város jobb megközelítését biztosító úthálózat kiépítése;
- a törzsgyár területének közúti megnyitása;

- körforgalmaknál a gyalogátkelőhelyek könnyebb észlelhetősége, felismerhetősége szükséges.

Az ózdi **parkolási viszonyok**ra beérkezett észrevételek az alábbiak:

- elegendő parkolási lehetőség biztosítása a városközpontban piac és egyéb rendezvények idején is;
- iskolák és óvodák környezetében parkolók kialakítása;
- Nyugati városrész lakótelepén parkolóhelyek kialakítása;
- általános parkolásszabályozás és annak ellenőrzése.

Az **útburkolat minőség**ével, állapotával kapcsolatos meglátások gyakoriság szerinti sorrendben:

- az útminőség általános felújítása a városban, tekintettel a főbb közlekedési útvonalakra, valamint a mellékutcákra;
- Csépányi út burkolatának javítása;
- Szentsimon irányból Eger irányába történő útszakasz felújítása;
- Kisamerika út szilárd burkolatának megvalósítása;
- Somsály és Szenna főutak felújítása.

A **forgalomszabályozás és -irányítás** témakörében az alábbi hozzászólások érkeztek:

- műszakváltáskor érzékelhető forgalomnövekedés kiküszöbölése;
- Vasvár út tehermentesítése.

„A fontossági sorrendben talán az első; hogy a várost a gyorsforgalmi utak hálózatába bekössék, a közeli autópályához fejlesszék az infrastruktúrát, hiszen ezzel elérhető a nagyvállalatok idecsalogatása - az alacsony képzettség ellenére -, amivel mindenki jól járhat!" – egy kitöltő

3.5.2. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

„A helyi és helyközi autóbusz közlekedés bővítése, több járatot. Ezzel csökkenteni lehetne az autósforgalmat a városban, akkor kevesebb parkolóra lenne szükség, javulna a levegő minősége." – egy kitöltő

A beérkezett sajátszavas válaszok közel fele közösségi közlekedés témakörben érkezett. Ez jól mutatja téma vizsgálatának indokoltságát. A legtöbb válasz a buszok menetrendjének átalakítására vonatkozik. A válaszadók sok esetben a sűrűbb menetrend igényét fejezték ki, de a városközpont elérhetősége is nagymértékű nehézséget jelent a válaszadók szerint.

A helyi autóbusz **járműflottá**jával és infrastruktúrájával kapcsolatban az alábbi megjegyzések érkeztek:

- kisebb, de sűrűbben közlekedő buszok;
- öreg autóbuszállomány cseréje új, környezetbarát járműflottára;
- a járművek tisztasága nem megfelelő;
- több a kerekesszékesek, babakocsisok számára kedvezőbb, alacsonypadlós jármű beszerzése;
- az iskolák közelében buszmegállók kihelyezése.

A helyi autóbuszhálózat **menetrend**jére, **vonalhálózat**ára vonatkozó észrevételek:

- ritkán közlekedő autóbuszjáratok;
- helyi autóbuszjáratok jobb összehangolása a helyközi járatokkal;
- vasútra ráhordó és elhordó járatok igazodjanak a vonatinduláshoz;
- Ráctag, Uraj, Bolyok, Susa, Somsály, Szenna, Szentsimon autóbusszal történő feltárásának biztosítása, településrészek elérhetőségének javítása;
- a kórház könnyebb és gyorsabb elérése;
- rendezvények idején sűrített menetrend;

- legyenek körjáratok csökkentve ezáltal az átszállások számát;
- műszakváltáshoz igazított járatok;
- iskolabuszok bevezetése.

„Mindenképpen jó lenne, ha az autóbuszok sűrűbben járnának. A túlzsúfolt járatok a diákoknak, a kisgyermekeseknek és a sok csomaggal utazóknak nagyon sok szenvedést okoz, ami mindennapos vitákat generál az utazás során." – egy kitöltő

3.5.3. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

Sajnálatos módon Ózd kerékpáros közlekedés jelenlegi helyzetére vonatkozó válaszok mindösszesen 10% a sajátszavas véleményeknek, amelyek közül a leggyakrabban említettek az alábbiak:

- kerékpárút-hálózat fejlesztése, meglévő nyomvonalak összekötése;
- kerékpáros közlekedés oktatása.

„Kerékpározás biztonságát kellene növelni, a közlekedők oktatása fontos lenne, veszélyes kereszteződéseknél figyelmeztető tábla jó lenne."

3.5.4. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

A szabadszavas vélemények közel negyede érkezett a gyalogos közlekedéshez kapcsolódóan. A legtöbbek által említett és fejlesztést igényét alátámasztó válaszok:

- Gyújtósi körforgalom gyalogos átvezetésének újragondolása;
- gyalogos járdák útminőségének javítása;
- járdaszegélyek akadálymentesítése (babakocsival és kerekesszékkel nehézkes a használat);
- gyalogátkelő helyek jobb megvilágítása, láthatóvá tétele;
- járda nem mindenhol kiépített – például Március 15. úton.

„Tapasztalataim alapján javasolnám a gyalogátkelőhelyek kellő megvilágítását. Sötétben vannak olyan átkelőhelyek, ahogy egyáltalán nem lehet látni a gyalogosokat, csak ha már az út közepén lépkednek."

A kérdőív szabad hozzászólásokkal való kiegészítése hitelesebbé teszi a képet a közlekedési helyzetről. A kérdőív során beérkezett válaszok, hozzászólások és javaslatok egyaránt hozzájárultak egy magasabb minőségű mobilitási terv kialakításához.

3.6. KÉRDŐÍV

1. Az ön neme?

Férfi *Nő*

2. Ön melyik korcsoportba tartozik?

20 év alatti *21-30 év közötti* *31-40 év közötti*
41-50 év közötti *51-60 év közötti* *61 év feletti*

3. Ön melyik városrészen, településen lakik?

Északi városrész
Keleti városrész
Déli városrész
Nyugati városrész
Városközpont
Kistó
Bánszállás
Center
Susa
Szentsimon
Egyéb

4. Ön melyik városrészbe, településre utazik a leggyakrabban?

Északi városrész
Keleti városrész
Déli városrész
Nyugati városrész
Városközpont
Kistó
Bánszállás
Center
Susa
Szentsimon

5. Milyen közlekedési eszközök állnak rendelkezésre az Ön számára az alábbiak közül?

Személyautó (vezető, saját vagy családi tulajdonú gépjármű)
Személyautó (vezető, céges tulajdonú gépjármű)
Személyautó (utas)
Motorkerékpár
Kerékpár
Autóbuszbérlet (helyi)
Autóbuszbérlet (helyközi)
Vasúti bérlet
Egyik sem

6. Ön melyik közlekedési módot használja a leggyakrabban városon belüli utazásai során?

Személyautó
Motorkerékpár
Kerékpár
Gyaloglás (több, mint 5 perc)
Autóbusz
Taxi

7. Miért az előző kérdésben megadott közlekedési eszközt választja utazásai során?

- Fontos számomra, hogy a leggyorsabb megoldást válasszam.
- Fontos számomra, hogy rugalmasan – ne időhöz kötve – tudjak közlekedni.
- Fontos számomra, hogy a legolcsóbb megoldást válasszam.
- Közlekedési szempontból megbízható, színvonalas eszközt választok.
- A lehetőségek közül ez a legbiztonságosabb.
- Nem engedhetek meg magamnak mást.
- A környezetet leginkább kímélő megoldást választok.

- Olyan távolságban közlekedem, ahol csak ez a megoldás lehetséges számomra.
- Meglévő utazási kedvezményem, bérletem miatt döntök így.

8. Ön melyik közlekedési módot használja heti rendszerességgel városon belüli utazásai során?

- Személyautó
- Autóbusz
- Motorkerékpár
- Kerékpár
- Gyaloglás (több, mint 5 perc)
- Taxi

9. Ön melyik közlekedési módot használja heti rendszerességgel városon kívüli utazásai során?

- Személyautó
- Telekocsi
- Autóbusz
- Vasút
- Motorkerékpár
- Kerékpár

10. Az Ön véleménye szerint mennyire egyszerű, könnyű közlekedni az alábbi közlekedési módokkal Ózd vonatkozásában?

- Közúti (személygépkocsi)
- Autóbusz (helyi)
- Autóbusz (helyközi)
- Kerékpár
- Gyaloglás

Válaszlehetőségek:

Teljesen egyszerű, könnyű
Kis mértékben egyszerű, könnyű
Inkább bonyolult, nehéz
Teljes mértékben bonyolult, nehéz
Nem foglal állást

11. Ön szerint az alábbi problémák közül melyek jellemzőek az ózdi helyi autóbuszos közlekedésre?

- Nincs elegendő megálló.
- Járatok nincsenek összehangolva.
- Járatsűrűség kicsi, ritkán közlekednek.
- Hiányos az utastájékoztatás.
- A közlekedésbiztonság nem megfelelő.
- Akadálymentesség nem megoldott.
- Drága jegy és bérlet, nem egységes a helyi-helyközi járatokon.
- A járművek állapota nem megfelelő.
- Nem megbízható (késések, járatkimaradások).

Válaszlehetőségek:

Nem igaz
Inkább nem igaz
Inkább igaz
Jellemzően igaz
Nem foglal állást

12. Ön szerint az alábbi problémák közül melyek jellemzőek Ózd közúti közlekedésére?

- Jelzőlámpák nincsenek megfelelően összehangolva.
- Torlódások, dugók a főbb útvonalakon.
- Nem megfelelő minőségű útburkolat.
- Túl nagy forgalom a lakóutcákban.
- Nincs elegendő parkolóhely az otthonom közelében.
- Nincs elegendő parkolóhely a belvárosban.
- A közlekedésbiztonság nem megfelelő.

Válaszlehetőségek:

Nem igaz
Inkább nem igaz
Inkább igaz
Jellemzően igaz
Nem foglal állást

13. Ön szerint az alábbi problémák közül melyek jellemzőek Ózd kerékpáros közlekedésére?

- Kevés kerékpártároló az úticélom közelében.
- A kerékpárforgalom nincsen megfelelően elválasztva a gyalogosoktól.
- Kevés település közelíthető meg biztonságosan kerékpáron.
- A kereszteződések nagy része nem biztonságos a kerékpárosok számára.
- Kevés a kényelmesen, biztonságosan kerékpározható utca.
- Kevés kerékpártároló az otthonom közelében.
- Hiányoznak az útbaigazító táblák, térképek.

Válaszlehetőségek:

Nem igaz *Inkább nem igaz* *Inkább igaz*
Jellemzően igaz *Nem foglal állást*

14. Ön szerint az alábbi problémák közül melyek jellemzőek Ózd gyalogos közlekedésére?

- Sok helyen keskeny a járda.
- Járdák burkolata nem megfelelő.
- Kevés a gyalogátkelőhely.
- A gyalogátkelőhelyek nagy része nem biztonságos.
- Akadálymentesség nem megoldott.

Válaszlehetőségek:

Nem igaz *Inkább nem igaz* *Inkább igaz*
Jellemzően igaz *Nem foglal állást*

15. Ön mely kijelentésekkel ért egyet az alábbiak közül?

- Kapjon nagyobb hangsúlyt a KRESZ és a biztonságos közlekedés oktatása.
- A minőségi közösségi terek kialakítását tartom fontosnak akkor is, ha ez parkolóhelyek csökkenésével jár.
- Több sávot kellene kialakítani a forgalmas útszakaszokon akkor is, ha ez a zöldfelület és a járda csökkentésével jár.
- Támogatom az autóbuszos közlekedés fejlesztését (pl. új buszok beszerzését) akkor is, ha ez a jegyek és bérletek drágulásával jár.
- Jobb megoldás a kerékpársáv, mint a gyalogosok mellett vezetett kerékpárút.
- Gyakran használok intelligens - a forgalmi viszonyokat is figyelembe vevő – navigációs alkalmazást (pl. Waze) utazásaim során.
- Többet kerékpároznék, ha javulnának a kerékpározás feltételei (kényelem, biztonság).
- Legyenek előnyben részesítve az autóbuszok akkor is, ha ez helyenként nehezíti a gépjárműközlekedést.

Válaszlehetőségek:

Egyáltalán nem ért egyet *Inkább nem ért egyet* *Inkább egyetért*
Teljes mértékben egyetért *Nem foglal állást*

16. Kérem értékelje az alábbi közúti fejlesztések szükségességét!

- Parkolóhelyek létesítése az otthonom közelében.
- Parkolóhelyek létesítése a városközpontban.
- E-töltők telepítése. 25. sz. főút Ózdot elkerülő szakaszának megépítése.
- Ózd gyorsforgalmi úttal való bekötése.
- Városközpont gépjármű-forgalmának csökkentése.
- Lakóterületek forgalomcsillapítása.
- Járási közlekedési kapcsolatok fejlesztése.

Válaszlehetőségek:

Egyáltalán nem fontos *Inkább nem fontos* *Közepesen fontos*
Nagyon fontos *Nem foglal állást*

17. Kérem, értékelje az alábbi közösségi közlekedési fejlesztések szükségességét!

- Új autóbuszok beszerzése.
- Új járatok indítása, új területek elérése.
- Éjszaka is közlekedő helyi autóbusz járatok.
- Utastájékoztatás fejlesztése, járatinformációk táblákon, mobiltelefonon.
- Egységes jegy- és bérletrendszer a helyihelyközi autóbuszokon és vasúton.
- Vasúti kapcsolatok fejlesztése.

- Vasútállomás fejlesztése, jobb átszállás biztosítása, őrzött parkoló és kerékpártárolók.
- Jegyértékesítés korszerűsítése (pl. jegyautomata, e-jegy).
- Járművek és megállóhelyek akadálymentesítése.

Válaszlehetőségek:

Egyáltalán nem fontos *Inkább nem fontos* *Közepesen fontos*
Nagyon fontos *Nem foglal állást*

18. Kérem, értékelje az alábbi kerékpáros fejlesztések szükségességét!

- Kisforgalmú utcák kerékpározhatóvá tétele
- Kerékpárutak építése a forgalmasabb utak mentén
- Településeket összekötő kerékpárutak kiépítése
- Tárolók kialakítása az úticélom közelében
- Zárható kerékpártárolók létesítése az otthonom közelében
- Bérbicikli rendszer kiépítése
- Egyirányú utcák ellenirányú megnyitása a kerékpárosok számára
- Irányhelyes kerékpársávok kialakítása
- Több tájékoztató és információs táblák a kerékpárosok számára

Válaszlehetőségek:

Egyáltalán nem fontos *Inkább nem fontos* *Közepesen fontos*
Nagyon fontos *Nem foglal állást*

19. Kérem, értékelje az alábbi gyalogos közlekedési fejlesztések szükségességét!

- Járdák szélesítése.
- Járdák felújítása.
- Gyalogátkelőhelyek számának bővítése.
- Gyalogátkelőhelyek biztonságának fokozása.
- Akadálymentesítés folytatása (pl. hangjelzés jelzőlámpás gyalogátkelőknél).
- Útbaigazító táblák fejlesztése (intelligens megoldások).
- Sétálóutcák, terek kialakítása.
- Köztéri, ingyenes Wifi.

Válaszlehetőségek:

Egyáltalán nem fontos *Inkább nem fontos* *Közepesen fontos*
Nagyon fontos *Nem foglal állást*

Kérem, írja le véleményét Ózd közlekedési rendszeréről, lehetséges változtatásainak lehetőségeiről!