

BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság

"A" MÉRLEG Eszközök (aktívák)

adatok MFT-ban

Sor-szám	A tétel megnevezése	2023.12.31	2024.12.31
A.	Befektetett eszközök	129 346	90 614
I.	Immateriális javak	2 421	1 916
1.	Alapítás-átszervezés aktivált értéke	0	0
2.	Kísérleti fejlesztés aktivált értéke	0	0
3.	Vagyoni értékű jogok	1 269	1 187
4.	Szellemi termékek	1 148	727
5.	Üzleti vagy cégérték	4	2
6.	Immateriális javakra adott előlegek	0	0
7.	Immateriális javak értékhelyesbítése	0	0
II.	Tárgyi eszközök	122 849	84 772
1.	Ingatlanok és a kapcsolódó vagyoni értékű jogok	42 227	18 819
2.	Műszaki berendezések, gépek, járművek	991	793
3.	Egyéb berendezések, felszerelések, járművek	62 983	49 299
4.	Tenyészállatok	0	0
5.	Beruházások, felújítások	2 012	1 900
6.	Beruházásokra adott előlegek	14 636	13 961
7.	Tárgyi eszközök értékhelyesbítése	0	0
III.	Befektetett pénzügyi eszközök	4 076	3 926
1.	Tartós részesedés kapcsolt vállalkozásban	3 924	3 924
2.	Tartósan adott kölcsön kapcsolt vállalkozásban	0	0
3.	Tartós jelentős tulajdonú részesedés	1	1
4.	Tartósan adott kölcsön jelentős tulajdoni részesedési viszonyban álló vállalkozásban	0	0
5.	Egyéb tartós részesedés	0	0
6.	Tartósan adott kölcsön egyéb részesedési viszonyban álló vállalkozásban	0	0
7.	Egyéb tartósan adott kölcsön	151	1
8.	Tartós hitelviszonyt megtestesítő értékpapír	0	0
9.	Befektetett pénzügyi eszközök értékhelyesbítése	0	0
10.	Befektetett pénzügyi eszközök értékelési különbözete	0	0
IV.	Halasztott adó követelés	0	0
B.	Forgóeszközök	28 121	22 375
I.	Készletek	4 372	370
1.	Anyagok	321	368
2.	Befejezetlen termelés és félkész termékek	0	0
3.	Növendék-, hízó- és egyéb állatok	0	0
4.	Késztermékek	0	0
5.	Áruk	4 051	2
6.	Készletekre adott előlegek	0	0
II.	Követelések	21 195	20 184
1.	Követelések áruszállításból és szolgáltatásból (vevők)	960	368
2.	Követelések kapcsolt vállalkozással szemben	13 301	16 935
3.	Követelések jelentős tulajdoni részesedési viszonyban lévő vállalkozással szemben	0	0
4.	Követelések egyéb részesedési viszonyban lévő vállalkozással szemben	0	0
5.	Váltókövetelések	0	0
6.	Egyéb követelések	6 934	2 881
7.	Követelések értékelési különbözete	0	0
8.	Származékos ügyletek pozitív értékelési különbözete	0	0
III.	Értékpapírok	0	0
1.	Részesedés kapcsolt vállalkozásban	0	0
2.	Jelentős tulajdoni részesedés	0	0
3.	Egyéb részesedés	0	0
4.	Saját részvények, saját üzletrészek	0	0
5.	Forgatási célú hitelviszonyt megtestesítő értékpapírok	0	0
6.	Értékpapírok értékelési különbözete	0	0
IV.	Pénzeszközök	2 554	1 821
1.	Pénztár, csekkek	21	22
2.	Bankbetétek	2 533	1 799
C.	Aktív időbeli elhatárolások	1 846	5 341
1.	Bevételek aktív időbeli elhatárolása	1 758	5 176
2.	Költségek, ráfordítások aktív időbeli elhatárolása	88	165
3.	Halasztott ráfordítások	0	0
	ESZKÖZÖK ÖSSZESEN	159 313	118 330

BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság
"A" MÉRLEG Források (passzívák)

adatok MFT-ban

Sor- szám	A tétel megnevezése	2023.12.31	2024.12.31
D.	Saját tőke	3 261	3 821
I.	Jegyzett tőke	1 980	1 980
	ebből: visszavásárolt tulajdonosi részesedés névértéken	0	0
II.	Jegyzett, de még be nem fizetett tőke (-)	0	0
III.	Tőketartalék	2 437	2 437
IV.	Eredménytartalék	-5 289	-4 416
V.	Lekötött tartalék	3 380	3 260
VI.	Értékelési tartalék	0	0
VII.	Adózott eredmény	753	560
E.	Céltartalékok	610	528
1.	Céltartalék a várható kötelezettségekre	610	528
2.	Céltartalék a jövőbeni költségekre	0	0
3.	Egyéb céltartalék	0	0
F.	Kötelezettségek	15 747	22 662
I.	Hátrasorolt kötelezettségek	0	0
1.	Hátrasorolt kötelezettségek kapcsolt vállalkozással szemben	0	0
2.	Hátrasorolt kötelezettségek jelentős tulajdoni részesedési viszonyban lévő vállalkozással szemben	0	0
3.	Hátrasorolt kötelezettségek egyéb részesedési viszonyban lévő vállalkozással szemben	0	0
4.	Hátrasorolt kötelezettségek egyéb gazdálkodóval szemben	0	0
II.	Hosszú lejáratú kötelezettségek	349	442
1.	Hosszú lejáratra kapott kölcsönök	0	0
2.	Átváltoztatható és átváltozó kötvények	0	0
3.	Tartozások kötvénykibocsátásból	0	0
4.	Beruházási és fejlesztési hitelek	0	0
5.	Egyéb hosszú lejáratú hitelek	0	0
6.	Tartós kötelezettségek kapcsolt vállalkozással szemben	0	0
7.	Tartós kötelezettségek jelentős tulajdoni részesedési viszonyban lévő vállalkozásokkal szemben	0	0
8.	Tartós kötelezettségek egyéb részesedési viszonyban lévő vállalkozással szemben	0	0
9.	Egyéb hosszú lejáratú kötelezettségek	349	442
III.	Rövid lejáratú kötelezettségek	15 398	22 220
1.	Rövid lejáratú kölcsönök	0	0
2.	Rövid lejáratú hitelek	0	0
3.	Vevőktől kapott előlegek	1 685	2 239
4.	Kötelezettségek áruszállításból és szolgáltatásból (szállítók)	10 197	16 988
5.	Váltótartozások	0	0
6.	Rövid lejáratú kötelezettségek kapcsolt vállalkozással szemben	129	118
7.	Rövid lejáratú kötelezettségek jelentős tulajdoni részesedési viszonyban lévő vállalkozásokkal szemben	0	0
8.	Rövid lejáratú kötelezettségek egyéb részesedési viszonyban lévő vállalkozással szemben	0	0
9.	Egyéb rövid lejáratú kötelezettségek	3 387	2 875
10.	Kötelezettségek értékelési különbözete	0	0
11.	Származékos ügyletek negatív értékelési különbözete	0	0
G.	Passzív időbeli elhatárolások	139 695	91 319
1.	Bevételek passzív időbeli elhatárolása	13 346	7 000
2.	Költségek, ráfordítások passzív időbeli elhatárolása	4 475	2 479
3.	Halasztott bevételek	121 874	81 840
	FORRÁSOK ÖSSZESEN	159 313	118 330

Budapest, 2025. május 19.

Dr. Walter Katalin
vezérigazgató

Eredménykimutatás (Összköltség eljárással)

adatok MFT-ban

Sor-szám	A tétel megnevezése	2023	2024
1.	Belföldi értékesítés nettó árbevétele	93 739	107 954
2.	Export értékesítés nettó árbevétele	0	0
I.	Értékesítés nettó árbevétele	93 739	107 954
3.	Saját termelésű készletek állományváltozása	0	0
4.	Saját előállítású eszközök aktivált értéke	-142	-54
II.	Aktivált saját teljesítmények értéke	-142	-54
III.	Egyéb bevételek	159 806	209 750
	ebből: visszaírt értékvesztés	2 612	5 314
5.	Anyagköltség	779	634
6.	Igénybe vett szolgáltatások értéke	8 775	9 681
7.	Egyéb szolgáltatások értéke	1 280	1 225
8.	Eladott áruk beszerzési értéke	193	202
9.	Eladott (közvetített) szolgáltatások értéke	211 570	266 053
IV.	Anyagjellegű ráfordítások	222 597	277 795
10.	Béreköltség	13 248	14 913
11.	Személyi jellegű egyéb kifizetések	1 413	1 550
12.	Béjárulékok	1 909	2 158
V.	Személyi jellegű ráfordítások	16 570	18 621
VI.	Értékcsökkenési leírás	9 831	9 823
VII.	Egyéb ráfordítások	3 237	10 256
	ebből: értékvesztés	159	16
A	ÜZEMI (ÜZLETI) TEVÉKENYSÉG EREDMÉNYE	1 168	1 155
13.	Kapott (járó) osztalék és részesedés	0	0
	ebből: kapcsolt vállalkozástól kapott	0	0
14.	Részesedésekből származó bevételek, árfolyamnyereségek	0	0
	ebből: kapcsolt vállalkozástól kapott	0	0
15.	Befektetett pénzügyi eszközökből (értékpapírokból, kölcsönökből) származó bevételek, árfolyamnyereségek	0	0
	ebből: kapcsolt vállalkozástól kapott	0	0
16.	Egyéb kapott (járó) kamatok és kamatjellegű bevételek	630	196
	ebből: kapcsolt vállalkozástól kapott	0	0
17.	Pénzügyi műveletek egyéb bevételei	119	1 029
VIII.	Pénzügyi műveletek bevételei	749	1 225
18.	Részesedésekből származó ráfordítások, árfolyamveszteségek	0	0
	ebből: kapcsolt vállalkozásnak adott	0	0
19.	Befektetett pénzügyi eszközökből (értékpapírokból, kölcsönökből) származó ráfordítások, árfolyamveszteségek	0	0
	ebből: kapcsolt vállalkozásnak adott	0	0
20.	Fizetendő (fizetett) kamatok és kamatjellegű ráfordítások	1 023	1 157
	ebből: kapcsolt vállalkozásnak adott	0	0
21.	Részesedések, értékpapírok, tartósan adott kölcsönök, bankbetétek értékvesztése	0	0
22.	Pénzügyi műveletek egyéb ráfordításai	141	28
IX.	Pénzügyi műveletek ráfordításai	1 164	1 185
B.	PÉNZÜGYI MŰVELETEK EREDMÉNYE	-415	40
C.	ADÓZÁS ELŐTTI EREDMÉNY	753	1 195
X.	Adófizetési kötelezettség	0	635
XI/1.	Halasztott adókülönbözlet (+/-)	0	0
D.	ADÓZOTT EREDMÉNY	753	560

Budapest, 2025. május 19.

Dr. Walter Katalin
vezérigazgató

BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság

ÉVES BESZÁMOLÓ

Kiegészítő melléklete

2024. év

Tartalomjegyzék

1	Általános információk a beszámolóhoz	4
1.1	A Társaság bemutatása	4
1.2	A beszámoló elkészítésében közreműködők	6
1.3	A BKK Zrt. tulajdonában lévő üzletrészek	6
1.4	Konszolidáció	7
1.5	Közszolgáltatási költségtérítés elszámolása	8
2	A Társaság által kialakított számviteli politika ismertetése	11
2.1	A Társaság eredménykimutatásának és mérlegének felépítése, tartalma	11
2.2	Értékelési módszerek	11
2.3	A Társaság önköltség-számítási rendje	11
2.4	A Társaság leltározási rendje	12
2.5	Értékvesztések elszámolásának szabályozása	12
2.5.1	Részesedés értékvesztése	12
2.5.2	Követelések értékvesztése	12
2.5.3	Terven felüli értékcsökkenés	13
2.6	Értékcsökkenési leírás elszámolásának módja	13
2.7	Jelentős összegű hiba	13
2.8	Kivételes nagyságú és előfordulású bevételek, ráfordítások, költségek meghatározása	14
2.9	Mérleg és eredménykimutatás adatainak összehasonlíthatósága	14
2.10	Könyvvizsgálati kötelezettség	14
3	Mérleg egyes tételeinek kiegészítése, magyarázata	15
3.1	Befektetett eszközök	15
3.1.1	Tárgyi eszközök és immateriális javak	15
3.1.2	Tárgyi eszközök és immateriális javak állománya	17
3.1.3	Beruházásokra adott előlegek	18
3.1.4	Befektetett pénzügyi eszközök	18
3.2	Forgóeszközök	19
3.2.1	Készletek	19
3.2.2	Követelések	19
3.2.3	Értékpapírok	20
3.2.4	Pénzeszközök	20
3.3	Aktív időbeli elhatárolások	21
3.4	Saját tőke	22
3.5	Céltartalék	23
3.6	Kötelezettségek	23
3.6.1	Hosszú lejáratú kötelezettségek	23

3.6.2	Rövid lejáratú kötelezettségek	23
3.7	Passzív időbeli elhatárolás	25
4	Az eredménykimutatás elemeinek alakulása, részletezése	27
4.1	Bevételek alakulása.....	27
4.1.1	Értékesítés nettó árbevétele.....	27
4.1.2	Egyéb bevételek	28
4.1.3	Pénzügyi műveletek bevételei.....	30
4.1.4	Aktivált saját teljesítmény értéke	30
4.2	Ráfordítások alakulása	31
4.2.1	Anyagjellegű ráfordítások	31
4.2.2	Személyi jellegű ráfordítások	33
4.2.3	Értécsökkenési leírás.....	34
4.2.4	Egyéb ráfordítások	34
4.2.5	Pénzügyi műveletek ráfordításai	35
4.3	Társasági adóalap	36
5	Társaság vagyoni, pénzügyi, jövedelmi helyzetének bemutatása	37
5.1	A Társaság eszközei	37
5.2	A Társaság forrásai	37
5.3	Mutatószámok	37
5.3.1	Pénzügyi helyzet alakulásának mutatószámai.....	37
5.3.2	Vagyoni helyzet alakulásának mutatószámai	38
5.3.3	Jövedelmezőség mutatószámai	38
6	A társaság működésével, gazdálkodásával összefüggő egyéb adatok, információk	39
6.1	Létszám és bérigazgatás.....	39
6.2	Egyéb címen folyósított összegek.....	39
6.3	Likviditás alakulás (cash flow)	39
6.4	Mérlegen kívüli tételek.....	40
6.5	Kivételes nagyságú vagy előfordulású bevételek, költségek és ráfordítások	40
6.6	Környezetvédelemmel kapcsolatos kiegészítések	41
6.7	2024. évi adózott eredmény felhasználása	41
6.8	Mérleg fordulónapja utáni lényeges események.....	41

1 Általános információk a beszámolóhoz

1.1 A Társaság bemutatása

A Társaság cégneve:	BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság (röviden BKK Zrt.)
A Társaság székhelye:	1075 Budapest, Rumbach Sebestyén u. 19-21.
A Társaság internetes honlapja:	www.bkk.hu
A Társaság alapításának dátuma:	2010. november 2.
Cégbejegyzés száma:	Cg. 01-10-046840
Adószám:	23028966-4-44
Csoportos adóazonosító:	17781372-5-44
Statisztikai számjele:	23028966-4931-114-01
A Társaság fő tevékenysége	Városi, elővárosi szárazföldi személyszállítás
TEÁOR száma:	4931'08
A Társaság egyszemélyes	
Tulajdonosa:	Budapest Főváros Önkormányzata
A Társaság jegyzett tőkéje:	1 980 millió Ft (továbbiakban MFt)
Részvények száma, névértéke:	1 980 db 1 MFt névértékű törzsrészvény. Új részvények kibocsátására 2023-ban nem került sor.

A Budapesti Közlekedési Központot (teljes cégneven BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság, rövidített cégneven BKK Zrt.) a Fővárosi Közgyűlés 2010. október 27-i döntésével hozta létre. Ezzel a BKK Zrt., (továbbiakban „BKK” vagy „Társaság”) lett a budapesti közösségi közlekedés új irányító szervezete.

A BKK létrehozását többéves szakmai előkészítő munka előzte meg. Ennek során várospolitikai, városstratégiai, közlekedésszakmai és nem utolsósorban jogi szempontból vizsgálták meg a szakértők, hogy miként lehet a szétagolt rendszert megújítani. A BKK integrálta működésébe a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálya, a BKV Zrt., a Fővárosi Közterület-fenntartó Vállalat egyes feladatait, valamint a Parking Kft. és a Fővárosi Taxiállomásokat Üzemeltető, Szolgáltató Közhasznú Nonprofit Kft. teljes feladatkörét.

A társadalmi felelősségvállalás a BKK működési filozófiájának és vállalati kultúrájának meghatározó része. A Társaság – a törvényi előírásokon túl, önkéntesen – etikus, szolidáris magatartást tanúsít, és elkötelezett az esélyegyenlőség mellett.

Fontosnak tartjuk, hogy civil szervezetekkel együttműködve fontos társadalmi és szociális problémákra hívjuk fel a figyelmet. Megalakulása óta a BKK számos kampányban és rendezvényen részt vett, hogy támogassa partnereit.

Megalakulása óta a BKK aktívan részt vesz számos nemzetközi kutatás-fejlesztési-innovációs (K+F+I) projektben, amelyek eredményeiből a hazai és nemzetközi közlekedési szakma egyaránt profitálhat. Az Európai Unió támogatásával zajló K+F+I projektek fő célja, hogy elősegítse a városok közötti tudástranszfert, és hozzájáruljon az új, innovatív technológiák és közlekedési megoldások elterjedéséhez. Az együttműködésnek két fő formája létezik:

- projektpartnerként a BKK aktuális fejlesztési, innovációs munkája összekapcsolódik az adott projekt célkitűzéseivel, és a nemzetközi együttműködés kapcsán átfogó megoldások szülehetnek;
- szakmai támogatóként pedig a BKK munkatársai más európai projektekben külső szakértőként, közreműködőként vehetnek részt.

A BKK működését érintő főbb mérföldkövek

- 2010 október 27-én a Fővárosi Közgyűlés megalapította a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaságot.
- 2011 október 1-jével BKK Közút Zrt. néven megalakult egy közútfenntartással foglalkozó új gazdasági társaság, amely a BKK szakmai irányítása alá került.
- 2012 május 1-jétől a BKK átvette a BKV Zrt. több feladatát, többek között a közlekedésszervezést, a forgalomirányítást, a viteldíjrendszer fejlesztését, a jegy- és bérletértékesítést, illetve a jegy- és bérletellenőrzést.
- 2016 októberében a BÖK Kft. a BKK 100%-os tulajdonosa lett, majd a pótdíjkezeléshez kapcsolódó követeléskezelés üzletág a BKK-tól a BÖK Kft.-hez került kiszervezésre.
- 2017 márciusában a BKK leányvállalatoként létrejött a Budapesti Közlekedési Ügyfélkapcsolatok Zrt. (BKÜ), amely többek között a jegyellenőrzéssel, a

jegyértékesítéssel és az utastájékoztatással kapcsolatos feladatokat végezte, azonban 2020. június 30-ával a BKÜ üzletága visszaintegrálásra került, majd 2020. szeptember 30-ával a BKÜ beolvadt a BKK-ba.

- 2022. április 1-jével a BKK üzletág átruházás keretében megvásárolta a BÖK Kft. követeléskezelési üzletágát és azt visszaintegrálta a BKK-ba, majd 2022. november 30-ával a BÖK Kft. beolvadt a BKK-ba.

1.2 A beszámoló elkészítésében közreműködők

A beszámoló összeállításáért felelős személy:

Neve: Baksa Emese
regisztrált mérlegképes könyvelő
Nyilvántartási száma: 188290
Lakcím: 1041 Budapest, Károlyi István. u. 19. 2. lph.

A beszámoló aláírására jogosult személy:

Neve: Dr. Walter Katalin
vezérigazgató
Lakcíme: 1124 Budapest, Tamási Áron u. 8. A fsz. 1.

A könyvvizsgálatot végezte:

Cég neve: East Audit Zrt.
MKVK nyilvántartási száma: 004001
Székhely: 4025 Debrecen, Széchenyi u. 15.
Cégjegyzékszám: 01-10-000331
Személyében felelős
könyvvizsgáló: Tóth Kálmán Tibor
Lakcíme: 4024 Debrecen, Teleki u.22. 1. em. 3.
Kamarai tagsági száma: 002742

1.3 A BKK Zrt. tulajdonában lévő üzletrészek

Leányvállalat bemutatása:

Budapest Közút Zrt.

székhelye: 1115 Budapest, Bánk bán utca 8-12.

cégbejegyzés száma: 01-10-047164

2024. december 31-ei adatok:

jegyzett tőke: 1 500 MFt

saját tőke: 6 469 MFt

adózott eredmény: 163 MFt

birtokolt részesedés aránya: 100 %

Társult vállalkozás bemutatása:**Gellérthegyi Sikló Kft. (nem állnak rendelkezésre 2024. évi adatok)**

székhelye: 1013 Budapest, Lánchíd utca 15-17.

2023. december 31-ei adatok:

jegyzett tőke: 3,4 MFt

saját tőke: -60,3 MFt

adózott eredmény: -66,7 MFt

birtokolt részesedés aránya: 25 %

Tulajdonosi jogkörgyakorlás alapján kapcsolt vállalkozás:**BKV Budapesti Közlekedési Zrt.**

székhelye: 1980 Budapest, Akácfa utca 15.

cégbejegyzés száma: 01-10-043037

2024. december 31-ei adatok:

jegyzett tőke: 116 000 MFt

saját tőke: 158 674 MFt

adózott eredmény: 911 MFt

1.4 Konszolidáció

A vállalkozáscsoport konszolidált éves beszámolóját a BKK Zrt. állítja össze. A konszolidált éves beszámoló a BKK Zrt. 1075 Budapest, Rumbach Sebestyén u. 19-21. szám alatt található székhelyén megtekinthető.

1.5 Közszolgáltatási költségtérítés elszámolása

A Társaság 2036. március 31-ig – a projektmenedzsment közszolgáltatás esetén 2026. március 31-ig - hatályos feladat-ellátásról és közszolgáltatásról szóló keretmegállapodást kötött a Fővárosi Önkormányzattal, amely alapján alulfinanszírozottság esetén a feladatok ellátásával összefüggésben felmerült, de Forrással nem fedezett indokolt (és az Önkormányzat által elismert) költségek megtérítésére jogosult.

A Fővárosi Közgyűlés 283/2024.(III.27.) határozata szerint elfogadta a BKK Zrt. 2024. évi üzleti tervét, 166 921 MFt forrásösszeggel, melyből a Közlekedésszervezői forrás 165 363 MFt.

A 2024. évi Éves Szerződés szerint a Fővárosi Önkormányzat az alábbiak szerint biztosította a BKK részére a forrást a 2024. évre elfogadott forrásigény alapján:

adatok MFt-ban

Tevékenység	2024. évi elfogadott forrásigény
Közlekedésszervezői forrásigény (nettó)	165 363
Stratégiai közútkezelői forrásigény (bruttó)	889
Személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatással kapcsolatos feladatok forrásigénye (bruttó)	669
Projektmenedzsment forrásigény (bruttó)	0
BKK forrásigénye összesen	166 921

A 2024. évi Éves Szerződés 1. sz. módosításával a Fővárosi Önkormányzat felhatalmazta a BKK-t a 2024. évi Közlekedésszervezői Forrás utolsó negyedéves összegének, azaz 50 000 MFt Fővárossal szembeni követelése engedményezésére.

A 2024. évi Éves Szerződés 2. sz. módosítása alapján a Közlekedésszervezői Forrás keretösszegéből likviditási alapon lehívható 2025. március 31. napjáig 3 520 M Ft, és a likvid finanszírozástól eltérő módon a Fővárosi Önkormányzat által megfizetendő legkésőbb 2025. március 19. napjáig 50 000 MFt.

A 2024. évre elfogadott Közlekedésszervezői Forrás 165 363 MFt, ebből 2024-ben kifizetésre került – az engedményezett követelés 50 000 MFt-os értékét is figyelembevéve -161 842 MFt.

A 2025. évre átütemezett 3 520 MFt összeg lehívására nem kerül sor.

A BKK Zrt. a 2024. évi éves beszámolójában a keretmegállapodással összhangban az alábbi kompenzációs egyenlegeket szerepelteti:

adatok Mft-ban

TEVÉKENYSÉG	2023 tény	2024 tény
KÖZLEKEDÉSSZERVEZÉS		
Egyéb bevételként elszámolt közlekedésszervezői szolgáltatói díj	150 384	157 376
Közlekedésszervező saját bevételek	100 029	138 471
Alulkompenzációból adódó számított (nem könyvelt, a BKK alulfinanszírozottságát is tartalmazó) nettó finanszírozási igény	20 465	1 387
Tényleges alul/felülfinanszírozottság	-8 869	-4 466
STRATÉGIAI KÖZÚTKEZELÉS		
Stratégiai Közútkezelési Forrás	637	730
Egyéb bevételek	183	91
Alul/Felülkompenzációból adódó nettó finanszírozási igény	-16	30
Alul/Felülkompenzációból adódó bruttó finanszírozási igény	-20	38
TAXI		
Taxiállomás Használatának Ellenőrzésével Kapcsolatos és Taxi Szolgáltatás és Szolgáltatást Közvetítő Szolgálat Ellenőrzési Forrás	167	390
Egyéb bevételek	82	6
Alul/felülkompenzációból adódó nettó finanszírozási igény	-81	-137
Alul/felülkompenzációból adódó bruttó finanszírozási igény	-102	-174
PROJEKTMENEDZSMENT		
Projektmenedzsment Kompenzáció	0	0
Egyéb bevételek	0	0
Alul/felülkompenzációból adódó nettó finanszírozási igény	0	0
Alul/felülkompenzációból adódó bruttó finanszírozási igény	0	0

**Tartalmazza a pótdíjbevételt és nem tartalmazza az agglomerációs menetdíjbevételt (MÁV-HÉV Zrt-t és Volánbusz Zrt-t illető, átadásra került menetdíjbevétel)*

A Társaság a közlekedésszervezői feladatok ellátása kapcsán bevételekkel nem fedezett indokolt költség megtérítésére jogosult. A BKK Zrt. közlekedésszervező tevékenységét érintően a 2024. évi tényadatok figyelembevételével 4 466 Mft összegben felülfinanszírozott. A Stratégiai közútkezelői közszolgáltatás alulfinanszírozott bruttó 38 M Ft-tal, míg a Személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatással kapcsolatos feladat bruttó 173 Mft-tal felülfinanszírozott. A Fővárosi Önkormányzattal történt szakmai egyeztetések alapján a felülkompenzáció összegének visszafizetése helyett, a

Keretmegállapodás alapján, a 2024. évi eredmények összege a 2025. évi közszolgáltatási támogatásban az alábbiak szerint kerül érvényesítésre.

adatok MFT-ban

BKK eredmény levezetés	Közlekedésszervezői tevékenység	Stratégiai Közútkezelői tevékenység	Taxi tevékenység	Projektmenedzsment tevékenység	Piaci tevékenység*	BKK Összesen
Címkód	810201	825601	823601			
2024. évi elszámolandó eredmény nettó	5 035	-30	137	0	-9	5 132
<i>ebből Kötér</i>	569	0				569
2024. évi elszámolandó eredmény bruttó	4 466	-38	173	0	0	4 601
2024. évi elszámolás utáni eredmény	569	0	0	0	-9	560
2025. évi költségvetés Címkód megemelés	4 446	187	-31	0	0	4 601

* A BÖK Kft-től átvett parkolási díjhoz kapcsolódó követeléskezelési feladatok a Keretmegállapodás alapján nem lehet közszolgáltatási tevékenység, ezért piaci tevékenységként kell kimutatni.

A BKK Zrt. a BKV Zrt-vel érvényben lévő Közszolgáltatási szerződés szerint a Társaság a 2024. évi indokolt költségeinek tekintetében az egyeztető eljárást követően 819 MFT Bonus-t állapított meg, melyet a BKK Zrt felülfinanszírozottsága tartalmaz.

A 2024. évi Közlekedésszervezői Forrás, a Stratégiai Közútkezelési Forrás, a Személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatással kapcsolatos feladatok összegének elfogadásáról a Budapest Főváros Önkormányzata 2025.03.26-i Közgyűlése döntött, a 2024. évi Éves beszámoló elfogadásáról a 2025. május 28-i Közgyűlés dönt.

adatok MFT-ban

	2024. Tény	2025. Üzleti terv
Közlekedésszervezői saját bevételek	138 471	94 097
Indokolt költségek	295 847	280 345
Bevételekkel nem fedezett indokolt költségek	157 376	186 248
Elszámolt kompenzáció / Költségtérítési igény	157 376	186 248

A piaci körülmények alakulása és azok Társaságra gyakorolt hatásai folyamatosan követésre és elemzésre kerülnek, valamint a Fővárosi Önkormányzattal folyamatos egyeztetések zajlanak a szükséges intézkedések meghozatala érdekében.

2 A Társaság által kialakított számviteli politika ismertetése

2.1 A Társaság eredménykimutatásának és mérlegének felépítése, tartalma

Társaságunk az éves beszámoló mérlegeként a Sztv. 1. sz. mellékletében szereplő „A” változatú mérlegformát választotta; a beszámoló eredménykimutatása a Sztv. 2. sz. mellékletében szereplő összköltség eljárással készült. A költségek elszámolása elsődlegesen költségnevek szerint történik. A mérlegkészítés időpontja a tárgyévét követő év január 31.

A költségek felosztása tevékenységekre, szolgáltatásokra és projektekre az SAP rendszerében történik.

2.2 Értékelési módszerek

A BKK az egyes mérlegtételeket a lent bemutatott módszerek alapján értékeli:

- a tárgyi eszközök, valamint az immateriális javak értékelésénél egyedi értékelést alkalmaz
- készletek esetében:
 - a vásárolt készletek év közben tényleges beszerzési áron kerülnek értékelésre, a készletcsökkenések elszámolása mérlegelt átlagáron történik,
 - a készlet a mérlegben könyv szerinti értéken kerül kimutatásra, amely tartalmazza az értékvesztések elszámolását és visszaírását is.
- követelések esetében:
 - a vevő követelések az elismert, elfogadott értéken,
 - az egyéb követelések könyv szerinti értéken szerepelnek a könyvekben
- a pénzeszközök és aktív időbeli elhatárolások könyv szerinti értéken szerepelnek az eszközök között.
- tőkeelemek esetében:
 - a tőketartalék, az eredménytartalék, az adózott eredmény és a céltartalék forintban, könyv szerinti értéken,
 - a jegyzett tőke a Cégbíróságon bejegyzett, az alapító okiratban meghatározott összegben kerül bemutatásra a mérlegben.
- valuta és devizatételek esetében:
 - a Magyar Nemzeti Bank által a tárgyév december 31-én közzétett hivatalos devizaárfolyamon átszámított forintértéken kerülnek könyvelésre.

2.3 A Társaság önköltség-számítási rendje

Az önköltség-számítás rendszerében 2024-ben nem történt változás.

Az Önköltség-számítási Szabályzat által meghatározott költség-számítási rendszer biztosítja az elkülönítés révén annak ellenőrizhetőségét, hogy a Társaság maradéktalanul megfeleljen a keresztfinanszírozás tilalmára vonatkozó előírásoknak.

A költségfelosztás rendszere a BKK minden felmerült költségét kimutatja és felosztja a számviteli törvény előírásainak megfelelően. A költségfelosztási rendszerrel kimutathatók

az egyes feladatokra, szolgáltatási tevékenységekre, beruházásokra, projektekre jutó közvetlen és közvetett költségek, valamint elvégezhető a vállalati általános költségek arányos felosztása, a szabályzatban meghatározott utókalkulációval.

2.4 A Társaság leltározási rendje

A Számviteli Politikában, valamint az eszközök és a források leltárkészítési és leltározási szabályzatában meghatározott részletszabályok szerint a leltározást az alábbiak szerint kell elvégezni:

- a) Azon eszközökről és készletekről, melyeknél folyamatos mennyiségi nyilvántartást vezet legalább háromévente mennyiségi felvétellel;
- b) A csak értékben kimutatott eszközöknél és kötelezettségeknél, valamint a pénzeszközök közé nem tartozó - eszközöknél, továbbá a dematerializált értékpapíroknál minden üzleti év mérlegfordulónapjára vonatkozóan egyeztetéssel kell leltározni

2024-ben a tárgyi eszközökre vonatkozóan, a 3 éves ütemterv alapján az IT szakterülethez kapcsolódó eszközök leltár felvétele történt meg. A leltár kiértékelése folyamatban, előzetes adatok alapján nem lesz szükség jelentős hiány/többlet elszámolására, ezért azok pontos könyvelése a 2025. évben történik meg. Az értékben kimutatott eszközök (pl. követelések) és kötelezettségek, az idegen helyen tárolt eszközök és egyéb, a pénzeszközök közé nem tartozó eszközök, értékpapírok esetében a főkönyvi számláknak az analitikus nyilvántartásokkal és egyéb okmányokkal (bankkivonatok, folyószámla-kivonatok, egyeztető levelek, analitikus nyilvántartások, számítások) való egybevetése útján valósult meg a leltározás.

2.5 Értékvesztések elszámolásának szabályozása

2.5.1 Részesedés értékvesztése

A gazdasági társaságban lévő tulajdoni részesedést jelentő befektetéseknél – függetlenül attól, hogy az a forgóeszközök, illetve a befektetett pénzügyi eszközök között szerepel – értékvesztést kell elszámolni, a befektetés könyv szerinti értéke és piaci értéke közötti (veszteségjellegű) különbség összegében, ha ez a különbség tartósan mutatkozik és a Számviteli Politika szerint jelentős összegű.

A részesedések értékelését követően értékvesztés elszámolására nem volt szükség 2024-ben.

2.5.2 Követelések értékvesztése

Társaságunk Számviteli Politikájának előírásai figyelembevételével a mérlegkészítés időpontjáig pénzügyileg nem rendezett követeléseinél értékvesztést számol el akkor, ha a mérlegkészítés időpontjában rendelkezésre álló információk alapján a követelés mérlegfordulónapi könyv szerinti értéke és a követelés várhatóan megtérülő összege között veszteség jellegű különbség prognosztizálható és ha ez a különbség tartósan mutatkozik és jelentős összegű.

A BKK a vevői követelésekre értékvesztésből a 2024-es gazdasági évben 6,7 Mft értékben írt vissza a BUBI használatból származó követelésekkel

kapcsolatban a már előző években megképzett 10,1 MFt értékvesztés összegéből. Ezen felül egyedi vevői értékvesztés nem került elszámolásra indok hiányában.

2.5.3 Terven felüli értékcsökkenés

Terven felüli értékcsökkenést kell az immateriális jószágnál, a tárgyi eszköznél elszámolni akkor, ha

- a könyv szerinti értéke tartósan és jelentősen magasabb, mint ezen eszköz piaci értéke,
- az értéke tartósan lecsökken,
- megrongálódás, megsemmisülés, illetve hiány következtében rendeltetésszerűen nem használható,
- a vagyoni értékű jog a szerződés módosulása miatt csak korlátozottan vagy egyáltalán nem érvényesíthető.

Az érték csökkentését olyan mértékig kell végrehajtani, hogy az immateriális jószág, a tárgyi eszköz, a beruházás használhatóságának megfelelő, a mérlegkészítéskor érvényes piaci értéken szerepeljen a mérlegben.

A 2024. évben a BKK 385,9 MFt-ot számolt el terven felüli értékcsökkenést tárgyi eszközökkel kapcsolatban, mivel azok valószínűsíthetően már nem fogják szolgálni a BKK vállalászási tevékenységét a jövőben.

2.6 Értékcsökkenési leírás elszámolásának módja

Társaságunk az immateriális javainak és tárgyi eszközeinek értékcsökkenését a mindenkori bruttó érték, illetve értéknövelő felújítás esetén a felújítási ráfordítással növelt bruttó érték alapján lineáris leírási módszerrel határozza meg. Épületek, építmények és járművek kivételével maradványértékkel nem számolunk.

A BKK Zrt. Számviteli Politikájának előírásainak megfelelően:

- Az elszámolásra kerülő tervezett értékcsökkenési leírás, a maradványértékkel csökkentett bruttó érték várható hasznos élettartamra való időarányos elszámolásával történik. Az értékcsökkenés elszámolására a havi zárások alkalmával kerül sor.
- a 200 ezer forint egyedi beszerzési, előállítási bruttó érték alatti szellemi termékek, tárgyi eszközök beszerzési vagy előállítási költségét a használatbavételkor értékcsökkenési leírásként egy összegben kell elszámolni.
- A tárgyi eszközök besorolásánál azt az elvet kell alkalmazni, hogy a 20 ezer forint egyedi beszerzési érték alatti eszközöket egyedileg kell minősíteni. A fogyóeszköznek minősülő beszerzések anyagköltségként kerülnek elszámolásra.

2.7 Jelentős összegű hiba

A Társaság jelentős összegű hibának minősíti, ha a feltárt hibák és hibahatások együttes értéke a számviteli törvény előírásai alapján meghaladják az üzleti év mérlegfőösszegének 2%-át. A 2024. évben nem volt jelentős összegűnek minősített számviteli értelemben vett hiba.

2.8 Kivételes nagyságú és előfordulású bevételek, ráfordítások, költségek meghatározása

- tárgyi eszköz apport, amely meghaladja az 500 millió forintot;
- az ellenérték nélküli tartozásátvállalás és követelés elengedése, amely meghaladja a 100 millió forintot;
- térítés nélküli eszköz átadás/átvétel, amely meghaladja a 100 millió forintot;
- fejlesztési célú pénzeszköz átadás/átvétel, amely meghaladja a 100 millió forintot.

A kivételes nagyságú és előfordulású bevételek, ráfordítások bemutatása a 6.5 pontban található.

2.9 Mérleg és eredménykimutatás adatainak összehasonlíthatósága

A Társaság éves beszámoló készítésére kötelezett, melynek fordulónapja a tárgyév december 31-e. A Társaságnál az üzleti év megegyezik a naptári évvel.

A mérlegkészítés pénzneme a magyar forint.

A mutatóértékek alapján a Társaság éves beszámoló és üzleti jelentés készítésére kötelezett. A 2023. és 2024. évi adatok összehasonlíthatósága érdekében a kiegészítő melléklet táblázatait, valamint a mérleg és eredménykimutatás részletező tábláit millió Ft-ban (rövidítve: MFt) készítette el a Társaság, mivel, a mérlegfőösszeg a 100 milliárd forintot meghaladja.

2.10 Könyvvizsgálati kötelezettség

A BKK a számviteli törvény 155. §-ában meghatározottak alapján könyvvizsgálatra kötelezett.

3 Mérleg egyes tételeinek kiegészítése, magyarázata

3.1 Befektetett eszközök

3.1.1 Tárgyi eszközök és immateriális javak

3.1.1.1 Tárgyi eszközök és immateriális javak állományváltozása

A használatba vett immateriális javak és tárgyi eszközök eszköz csoportonkénti nyitó és záró állománya a következő:

adatok MFT-ban

Megnevezés	Bekerülési érték				Halmozott értékcsökkenés				Nettó érték	
	Nyitó	Növekedés	Csökkenés	Záró	Nyitó	Növekedés	Csökkenés	Záró	Nyitó	Záró
Vagyoni értékű jogok	2 903	248	-11	3 140	-1 634	-330	11	-1 953	1 269	1 187
Szellemi termékek	3 809	26	-29	3 806	-2 661	-447	29	-3 079	1 148	727
Üzleti vagy cégérték	6	0	0	6	-2	-2	0	-4	4	2
Immateriális javak összesen	6 718	274	-40	6 952	-4 297	-779	40	-5 036	2 421	1 916
Ingatlanok és kapcsolódó vagyoni értékű jogok	80 137	9	-45 223	34 923	-37 910	-4 426	26 232	-16 104	42 227	18 819
Műszaki berendezések, felszerelések, járművek	3 382	100	-2	3 480	-2 391	-298	2	-2 687	991	793
Egyéb berendezések, felszerelések, járművek	88 856	436	-16 187	73 105	-25 873	-4 321	6 388	-23 806	62 983	49 299
Beruházások, felújítások	2 012	6 284	-6 010	2 286	0	-386	0	-386	2 012	1 900
Beruházásokra adott előlegek	14 636	4 329	-5 004	13 961	0	0	0	0	14 636	13 961
Tárgyi eszközök összesen	189 023	11 158	-72 426	127 755	-66 174	-9 431	32 622	-42 983	122 849	84 772
Végösszeg	195 741	11 432	-72 466	134 707	-70 471	-10 210	32 662	-48 019	125 270	86 688

A növekedések főbb tételei mérleg soronként a következők:

Vagyoni értékű jogok:

- FUTÁR és Budapest Go applikáció fejlesztése: 91 MFt
- Adattárház fejlesztése fejlesztése: 99 MFt

Műszaki berendezések, gépek, járművek:

- TVM automaták beszerzése (2 db): 49 MFt
- TVM automaták felújítása: 51 MFt

Egyéb berendezések, felszerelések, járművek:

- Cisco hálózati eszközök: 45 MFt
- Hitachi szerver: 79 MFt
- Laptop, dokkoló, monitor beszerzések: 77 MFt
- Mentéstároló disk alrendszer: 41 MFt
- Testkamera rendszer: 31 MFt
- Videokonferencia eszközök: 15 MFt
- Zebra értékcsikk nyomtatók: 36 MFt

A befejezetlen beruházások állományában szereplő, 2024-ben bekerült jelentősebb tétel az alábbi:

- FUTÁR 2.0 és BudapestGo folyamatban lévő fejlesztés: 15 MFt
- Üzembe még nem helyezett Zebra mobil ellenőrzési eszközök: 117 MFt
- Folyamatban lévő szerverfejlesztések és kapcsolódó support: 45 MFt
- Befejezetlen adattárház fejlesztés: 53 MFt

A csökkenések főbb tételei mérleg soronként a következők:

Vagyoni értékű jogok:

- Leltárhiányok elszámolása: bruttó érték: 11 MFt, nettó érték 0 MFt

Szellemi termékek:

- Leltárhiányok elszámolása: bruttó érték: 29 MFt, nettó érték 0 MFt

Ingatlanok és kapcsolódó vagyoni értékű jogok:

- Villamos infrastruktúra értékesítése a BKV Zrt. részére: bruttó érték 45 223 MFt, nettó érték 18,991 MFt

Egyéb berendezések, felszerelések, járművek:

- Karsan midi buszok (16 db) értékesítése a BKV Zrt. részére: bruttó érték 878 MFt, nettó érték 355 MFt
- 22 db villamos értékesítése a BKV Zrt. részére: 13 281 MFt, nettó érték 9 218 MFt
- Egyéb gépek, felszerelések: bruttó érték: 563 MFt, nettó érték 106 MFt

3.1.2 Tárgyi eszközök és immateriális javak állománya

A tárgyi eszközök nettó állományának összetételét kiemelve az 500 Mft feletti projekteket a következő táblázat szemlélteti (Mft-ban):

Megnevezés	Vagyoni értékű Jogok	Szellemi termékek	Üzleti vagy cégérték	Ingatlanok	Műszaki berendezések, gépek, járművek	Egyéb berendezések, felszerelések, járművek	Beruházások	Beruházásokra adott előlegek	Összesen
Az 1-es és 3-as villamosvonal	0	0	0	3 411	0	140	0	0	3 551
1-es villamos meghosszabbítása az Etele térig	0	0	0	6 233	0	118	0	0	6 351
2-es metróvonal és a gödöllői HÉV összekötése és a rákoskeresztúri szárnyvonal kialakítása	0	545	0	0	0	0	0	0	545
Budai fonódó Bem rakparti ág előkészítés	0	0	0	960	0	0	0	0	960
Budai fonódó Széll K. téri ág előkészítés	0	0	0	1 314	0	0	0	0	1 314
Budapesti villamos és trolibusz járműbeszerzés	0	0	0	5 190	0	17 292	128	0	22 610
Budapesti villamos és trolibusz járműbeszerzés II.	0	0	0	744	0	16 628	5	0	17 377
Egységes utastájékoztatási és forgalomirányítási rendszer (FUTÁR)	39	0	0	97	0	819	0	0	955
Jegyautomata rendszer (TVM automata rendszer telepítése)	355	0	0	0	372	0	0	0	727
Troli Járműbeszerzés és infrastr. fejlesztés II. ütem	0	0	0	212	0	2 804	1	0	3 017
Trolibusz jármű	0	0	0	0	0	9 351	1	0	9 352
500 Mft feletti tételek összesen	394	545	0	18 161	372	47 152	135	0	66 759
Egyéb és 500 Mft alatti tételek összesen	793	182	2	658	421	2 147	1 765	13 961	19 929
Tárgyi eszközök és immateriális javak összesen	1 187	727	2	18 819	793	49 299	1 900	13 961	86 688

3.1.3 Beruházásokra adott előlegek

adatok MFt-ban

Megnevezés	2023	2024	Változás
Construcciones y Auxiliar De Ferrocarriles S.A	13 031	13 961	930
Scheidt & Bachmann GmbH	1 568	0	-1 568
STRABAG Generálépítő Kft.	37	0	-37
Összesen	14 636	13 961	-675

A beruházásokra adott előleg értéke mintegy 675 MFt értékben növekedett. Ennek fő oka elsősorban CAF villamosok szállítója, a Construcciones y Auxiliar De Ferrocarriles S.A. szállító részére, 51 db CAF villamosra adott előleg, valamint a devizában adott előlegek év végi nem realizált árfolyamkülönbözetének, illetve a Scheidt & Bachmann-nal szembeni, AFC eszközökre előlegek visszafizetése a szállító által a 2024 februárjában, a választott bírósági eljárás keretében létrejött megállapodásnak megfelelően.

3.1.4 Befektetett pénzügyi eszközök

adatok MFt-ban

Megnevezés	2023	2024	Változás
Budapest Közút Zrt.	3 924	3 924	0
Gellérthegyi Sikló Kft.	1	1	0
Részesedések	3 925	3 925	0
Tartósan adott kölcsönök	151	1	-150
Összesen	4 076	3 926	-150

A BKK meglévő részesedései nem változtak. Tartósan adott kölcsönként a Rumbach Center irodaház bérletéhez kapcsolódóan adott óvadék visszafizetésre került bankgaranciára cserélve.

3.2 Forgóeszközök

3.2.1 Készletek

adatok MFt-ban

Megnevezés	2023	2024	Változás
Hőpapír, menetjegy	321	368	47
Áruk és egyéb készletek	4 051	2	-4 049
Összesen	4 372	370	-4 002

A mintegy 4 Mrd Ft értékű csökkenés egyetlen okra vezethető vissza. A BKK a Fővárosi Önkormányzattal, helyi Önkormányzatokkal és az Irányító Hatósággal megkötött 6 db projektfinanszírozási szerződést konzorciumi megállapodásban keretében kerékpárutak létesítésére a VEKOP program keretében. A támogatási szerződés előírja, hogy a projektek lezárása, befejezése után a BKK köteles átadni a projektek eredményeként létrejött eszközöket. Az eszközök átadása és könyvekből történő kivezetése 2025-ben megtörtént.

3.2.2 Követelések

A követelés állomány jogcímei szerinti megoszlását az alábbi táblázat tartalmazza

adatok MFt-ban

Megnevezés	2023	2024	Változás
Követelések áruszállításból és szolgáltatásból	960	368	-592
Követelések kapcsolt vállalkozással szemben	13 301	16 935	3 634
Egyéb követelések	6 934	2 881	-4 053
Összesen	21 195	20 184	-1 011

A Társaság követelés állománya a 2023. évi összeghez képest 4,8%-kal csökkent. A csökkenés a fenti 3 követeléscsoport változásának eredője. Ennek nagyságrendi tételeit mutatja a lenti részletezés mérlegsorok szerint.

Követelések kapcsolt vállalkozással szemben megoszlása

adatok MFt-ban

Megnevezés	2023	2024	Változás
BKV Zrt.	13 301	16 935	3 634
Összesen	13 301	16 935	3 634

A kapcsolt vállalkozással szembeni követelések növekedése a BKV Zrt-nek fizetett 16,9 Mrd Ft szolgáltatási díjelőleg fizetése miatt merült fel.

Egyéb követelések jogcímei szerinti megoszlása

adatok Mft-ban

Megnevezés	2023	2024	Változás
Fővárosi Önkormányzattal szembeni követelés	3 100	0	-3 100
Szociálpolitikai menetdíj támogatás	1 743	154	-1 589
TVM pénzkészlet követelés	529	276	-253
Ügynöki elszámolási számla	0	103	103
Szállítónak fizetett előlegek	49	0	-49
Bankkártyás fizetések miatti követelés	201	72	-129
ÁFA elszámolás NAV-val	1 054	2 096	1 042
Munkavállalókkal szembeni követelés	23	23	0
MPT által szállított úton lévő pénz	168	68	-100
OEP kifizetések elszámolása	41	43	2
Óvadék, kaució	10	3	-7
Társasági adó előleg	1	0	-1
Egyéb követelések	15	43	28
Összesen	6 934	2 881	-4 053

Az egyéb követelések nagyarányú változása három soron jelentkezik. 2023. év végén a BKK rövid lejáratú kölcsönt nyújtott a Főváros részére 3 100 Mft értékben, melyet a Főváros visszafizetett 2024. januárjában.

Budapest Fővárosi Önkormányzat, az Építési és Közlekedési Minisztérium, valamint a BKK és az állami közszolgáltatók új 7 oldalú Megállapodást („agglomerációs megállapodás”) kötöttek 2024. február 29-én a közösségi szolgáltatásokra vonatkozó együttműködésről, mely 2024. március 1-jétől hatályos, melynek értelmében a Felek a megállapodásban meghatározott díjtermékeiket kölcsönösen értékesítik, elfogadják, valamint díjbevételeiket férőhelykilométereik (teljesítményük) arányában megosztják.

A fenti agglomerációs együttműködés során növekedett a BKK áfaköteles árbevétele, mely így az ÁFA fizetési kötelezettség növekedését okozta. Mindemellett a megállapodás miatt a kedvezményes bérletek beszerzése már nem volt kifizetődő az utasok számára, ezért értékesítésük jelentősen visszaesett, ami a szociálpolitikai menetdíjtámogatás csökkenését okozta.

3.2.3 Értékpapírok

A Társaság értékpapírokkal nem rendelkezik.

3.2.4 Pénzeszközök

A Társaság pénzkészletének záró állományát az alábbi táblázat mutatja.

adatok Mft-ban

Pénzeszközök	2023	2024	Változás
Pénztár	21	22	1
Bankszámlák	2 533	1 799	-734
Összesen	2 554	1 821	-733

A BKK szállító állománya jelentősen növekedett a 2024. év során, melyek pénzügyi teljesítése magával vonta a bankszámlák egyenlegének csökkenését

3.3 Aktív időbeli elhatárolások

Az aktív időbeli elhatárolások jogcímenkénti alakulását az alábbi táblázatok tartalmazzák.

adatok Mft-ban

Bevételek aktív időbeli elhatárolása	2023	2024	Változás
Integrált közlekedésszervezői forrás	0	30	30
TVM és mobil hálózaton értékesített jegyek	1 602	1 477	-125
Menetrendszerinti járatok és megállóhelyek üzemeltetési díja	41	40	-1
Férőhelykilométer alapján járó bevétel	0	2 679	2 679
OBVB bevétel	0	465	465
Továbbszámlázott szolgáltatások	8	2	-6
Egyéb időbeli elhatárolások	17	18	1
Hirdetés árbevétele	10	10	0
Hírszolgáltatás árbevétele	7	14	7
Kerületi tömegközlekedés	5	5	0
Egyéb közlekedés szervezői árbevétel	9	117	108
Bérleti díj	0	1	1
Uniók fejlesztési támogatás	59	184	125
Agglomerációs technológiai díj	0	134	134
Összesen	1 758	5 176	3 418

Az elhatárolt bevételek mintegy 194%-os növekedését főleg a BKK bevételei között megjelenő, az agglomerációs megállapodás szerint, a férőhelykilométer alapján járó megosztott bevételek, illetve a kapcsolódóan értékesített, újonnan szereplő OBVB bevételek okozták.

adatok Mft-ban

Költségek aktív időbeli elhatárolása	2023	2024	Változás
IT infrastruktúra működtetésével kapcsolatos költségek	36	51	15
Szoftver karbantartás	39	91	52
Bérleti díj	1	2	1
Elhatárolt éves bérletek anyagköltsége	5	3	-2
Egyéb tárgyévet követő évet terhelő költségek	7	18	11
Összesen	88	165	77

A költségek aktív elhatárolásának növekedése lényegében az elhatárolt infrastruktúrához, illetve szoftverkarbantartáshoz kapcsolódó költségek növekedésének az eredménye.

3.4 Saját tőke

A Társaság saját tőkéjének állománya a beszámolási időszakban 560 MFt-tal nőtt, melynek kizárólagos oka a 2024. évi nyereség.

A saját tőke elemeiben történt változások összefoglalása

adatok MFt-ban

Megnevezés	2023	2024	Változás
Saját tőke	3 261	3 821	560
Jegyzett tőke	1 980	1 980	0
Tőketartalék	2 437	2 437	0
Eredménytartalék	-5 289	-4 416	873
Lekötött tartalék	3 380	3 260	-120
Adózott eredmény	753	560	-193

A lekötött tartalék összetevőinek részletezése a saját tőkén belül a következő:

Dátum	Összeg eFt-ban	Szöveg
2021.07.12	1 500 000	Lekötött tartalék - pótbefizetés
2022.06.10	1 760 000	Lekötött tartalék - pótbefizetés
	3 260 000	

3.5 Céltartalék

A Társaság 2024. évben 343 MFt céltartalékot oldott fel és 261 MFt-ot képzett azokra a múltbeli, illetve a folyamatban lévő ügyletekből, szerződésekből származó, harmadik felekkel szembeni fizetési kötelezettségekre, amelyek a mérlegfordulónapon fennállnak, de összegük vagy esedékességük időpontja még bizonytalan. Előbbiek és a korábban képzett összegek együttes hatásaként a céltartalék záró állomány 528 MFt.

3.6 Kötelezettségek

A Társaság kötelezettségeinek állománya 22 662 MFt.

Kötelezettségek jogcímek szerinti megoszlása:

adatok MFt-ban

Megnevezés	2023	2024	Változás
Hosszú lejáratú kötelezettségek	349	442	93
Rövid lejáratú kötelezettségek	15 398	22 220	6 822
Szállítói kötelezettségek	10 197	16 988	6 791
Egyéb rövidlejáratú kötelezettségek	3 387	2 875	-512
Rövid lejáratú kötelezettségek kapcsolt vállalkozással szemben	129	118	-11
Vevőktől kapott előlegek	1 685	2 239	554
Összesen	15 747	22 662	6 915

3.6.1 Hosszú lejáratú kötelezettségek

A Társaság a 2024. évben 442 MFt hosszúlejáratú kötelezettséget tarott nyilván, ami az egy éven túli garanciális kötelezettségekből tevődik össze.

3.6.2 Rövid lejáratú kötelezettségek

A rövid lejáratú kötelezettségek jelentős része a szállítókkal szembeni kötelezettség, amely az előző évhez képest 66,6%-kal növekedett. A növekedés két fő tényezőre vezethető vissza.

A 3.2.2 alatt részletezett, 2024-ben megkötött agglomerációs megállapodás következtében 4 856 MFt kötelezettség állt fenn év végén a MÁV Zrt-vel szemben, mely a 2023. év végén még nem állhatott fenn ilyen tárgyú megállapodás hiányában.

Az egyik fő operátorral kötött halasztási megállapodás alapján 2024. év végén mintegy 2 000 MFt szállítói kötelezettség kifizetése 2025. januárra halasztódott, míg előző évben nem történt ilyen megállapodás.

Kapott garanciák és biztosítékok összetétele

adatok MFT-ban

Partner	Éven túli	Éven belüli
VT-Arriva Kft.	322	
JÓ-ÉP Építőipari szolg.Kft.	28	16
SENSO_MEDIA ZRT.		30
Kona-Sec Kft.		32
DUNAGÉP Szolgáltató Zrt.		23
Pont 8 Mérnöki Tanácsadó Kft.		15
BIG FISH Payment Services Kft.	11	
OTP Bank Nyrt	25	
MG Építész tervező és Szolg.		16
Legnagyobb tételek összesen	386	132
Egyéb tételek	56	81
Kapott pénzbeli garanciák, biztosítékok összesen	442	213

Kapcsolt vállalkozással szembeni kötelezettségek

adatok MFT-ban

Kapcsolt vállalkozással szembeni kötelezettségek	2023	2024	Változás
Szállítói kötelezettség BKV Zrt felé	79	62	-17
Szállítói kötelezettség Budapest Közút Zrt felé	50	56	6
Összesen	129	118	-11

A kötelezettségek az előző évekkel azonosan a közvetített szolgáltatások (informatikai, bérleti, közüzemi, távközlési díjak), valamint a BKV Zrt. közszolgáltatásának elszámolásából adódó tételek.

3.7 Passzív időbeli elhatárolás

A bevételek passzív időbeli elhatárolásának jogcímenkénti alakulását az alábbi táblázatok részletezik.

adatok MFt-ban

Bevételek passzív időbeli elhatárolása	2023	2024	Változás
Éves bérlet bevétel elhatárolás	3 740	2 028	-1 712
NM mobiljegy	639	369	-270
Egyéb bevétel elhatárolások	1	0	-1
BKK.Zrt. túlfinanszírozottság	8 966	4 603	-4 363
Összesen	13 346	7 000	-6 346

A 2024. évi közlekedésszervezői forrás 2024. december 31-ig részben kifizetésre került, ezért a 2024. évi elszámolást követően a túlfinanszírozottság a passzív időbeli elhatárolások között került kimutatásra 4 603 MFt értékben, melyből a közlekedésszervezői ág 4 466 MFt, a taxi tevékenység 137 MFt.

Az éves bérletek bevétele és az NM mobiljegy bevétel csökkent, mivel a 2024. március 1-től hatályos agglomerációs megállapodás miatt az éven áthúzódó időszakra vásárolt díjtermékek, éves bérletek iránti érdeklődés, azok értékesítése jelentősen csökkent. Mindemellett 2024. március 1-től csökkent az éves bérletek ára is.

adatok MFt-ban

Költségek passzív időbeli elhatárolása	2023	2024	Változás
Prémium és járulékok	928	1 053	125
BKV közvetített szolgáltatások	2 836	819	-2 017
Kerékpár rendszer üzemeltetés	0	79	79
FUTÁR üzemeltetés	335	236	-99
MM Közvetített szolgáltatás	37	0	-37
IT infrastruktúra működtetés	46	101	55
Egyéb (50 MFt alatti) tételek	293	191	-102
Összesen	4 475	2 479	-1 996

A passzív időbeli elhatárolások csökkenésének legjelentősebb tételei egyrészt a prémiumelhatárolás növekedése az előző évi béremelkedés hatására, másrészt a BKV alulfinanszírozottságának csökkenése.

A halasztott bevételek legnagyobb tételeit az alábbi táblázat tartalmazza

adatok Mft-ban

Megnevezés	2023	2024	Változás
Villamos és trolibusz projekt	51 817	39 720	-12 097
1-3-as villamos vonalak fejlesztése támogatása	18 757	3 812	-14 945
1-es villamos meghosszabbítása Etele térig	6 949	6 373	-576
Budai fonódó Széll K. téri ág megvalósítása	6 135	1 709	-4 426
Egységes utas tájékoztatási rendszer (FUTÁR)	2 085	1 129	-956
Budai fonódó Bem rakparti ág megvalósítás	2 576	401	-2 175
M2 metró és gödöllői HÉV összekötése	1 080	686	-394
Jegyautomata rendszer (TVM)	822	603	-219
M3 metró meghosszabbítása Káposztásmegyerig	1 233	1 217	-16
Budapesti Kerékpáros Közösségi Közlekedési rendszer kialakítása	2 179	0	-2 179
Troli Járműbesz és infrafejl II. ütem	3 100	2 891	-209
Villamos járműbeszerzés III.	12 883	12 898	15
Trolibusz járműbeszerzés III.	9 924	9 407	-517
IV. ker. Görgy A. utca tervezés, kivitelezés	691	0	-691
Egyéb	1 643	994	-649
Összesen	121 874	81 840	-40 034

A halasztott bevételek csökkenésének legjelentősebb okozója a BKV felé értékesített, korábban támogatásból megvalósult eszközök kivezetése miatt halasztott bevétel feloldása a megmaradó eszközök folyamatos értékcsökkenés arányos halasztott bevétel feloldása mellett.

4 Az eredménykimutatás elemeinek alakulása, részletezése

4.1 Bevételek alakulása

A Társaság a 2024. évben összesen 318 875 M Ft bevételt számolt el, melyből a belföldi értékesítés nettó árbevétele 107 954 M Ft, az egyéb bevétel 209 750 M Ft, a saját teljesítmény értéke -54 M Ft, a pénzügyi műveletekből származó bevétel 1 225 M Ft.

4.1.1 Értékesítés nettó árbevétele

adatok M Ft-ban

Belföldi értékesítés nettó árbevétele	2023	2024	Változás
Jegy- és bérletértékesítés bevétele*	69 896	59 985	-9 911
Agglomerációs megállapodás bevétele	0	33 724	33 724
Szociálpolitikai menetdíj támogatás	12 960	7 846	-5 114
Agglomerációs technológiai díj	0	1 750	1 750
Keret megállapodás szerinti árbevétel	708	1 120	412
Közlekedésszervezési tevékenység bevétele	1 224	1 194	-30
Közvetített szolgáltatás	8 071	1 345	-6 726
<i>Ebből kapcsolt vállalkozással szemben</i>	268	266	-2
Közösségi kerékpáros rendszer árbevétele	435	484	49
Egyéb árbevételek	441	506	65
<i>Ebből kapcsolt vállalkozással szemben</i>	2	3	1
Alkatrész értékesítés árbevétele	4	0	-4
Összesen	93 739	107 954	14 215

*: BKK által értékesített BKK és állami szolgáltatói termékek bevétele

A 2024-es évet alapjaiban határozta meg a 2024. március 1-vel életbe lépő agglomerációs megállapodás, amelynek értelmében a helyközi bérletek (Ország- és Pest Vármegyebérlet) a BKK járatain is, valamint a BKK bérletek az állami szolgáltatók járműveinek a budapesti szakaszán is elfogadásra kerülnek. A megállapodás pénzügyi fedezetét az új agglomerációs modell, azaz a menetdíjbevételek és a szociálpolitikai menetdíjbevételek megosztásából származó bevétel, valamint a megváltozott technológiai megállapodások (a BKK és a Főváros részéről megszűnt az állami szolgáltatók Budapest közigazgatási határán belüli működéséhez történő hozzájárulása) biztosítják.

A 2024. évi jegy- és bérletértékesítés bevétele – amely tisztán a BKK és állami szolgáltatói termékek értékesítési bevétele – 14%-kal csökkent, mellyel párhuzamosan a szociálpolitikai menetdíjtámogatás bevétele is mintegy 39%-kal csökkent. Mindez a fentebb említett új agglomerációs megállapodás következménye, mivel a megállapodás hatására bekövetkezett kölcsönös bérletelfogadásból adódó változás, miszerint a korábbi két bérlet (vármegye és Budapest) helyett a jövőben már csak egy bérletre van szükség, jelentősen csökkentette a BKK termékek vásárlása iránti hajlandóságot. Ezenkívül a teljesárú Budapest-bérletek árának 8 950 Ft-ra történő csökkentése, valamint, hogy a kedvezményes bérletek esetében a korábbi 3 450 Ft helyett márciustól már 945 Ft-ért

megvásárolható egy havi utazási jogosultság is jelentős bevételelmaradást okozott kiváltva az ezek után járó szociálpolitikai menetdíjtámogatások csökkenését is.

2024. március 1-vel életbe lépő agglomerációs megállapodás alapján a BKK által értékesített állami szolgáltató partner termékek bevétele, valamint a megállapodás alapján történő bevételmegosztás miatti, állami szolgáltatóktól származó bevétele összesen 33 724 M Ft volt. A kapcsolódó, a BKK által értékesített állami szolgáltatói termékek "beszerzésének", valamint a megállapodás alapján történő bevételmegosztás miatti, állami szolgáltatóknak fizetett díj miatti ráfordítás összesen 19 323 Ft volt.

A fentiek alapján összességében a BKK-nál 14 401 M Ft képződő eredmény kompenzálta a jegy-és bérletértékesítés bevételkiesését és a szociálpolitikai támogatás csökkenését az előző évhez képest.

A január 1-től érvényes átmeneti, majd a március 1-től hatályba lépett új technológiai megállapodások következtében a MÁV csoport számára nyújtott technológiai szolgáltatások többletbevétele 1 750 M Ft.

A közvetített szolgáltatások (Megvalósítási Megállapodások) bevételcsökkenésének jelentős része a Lánchíd Projekt bázis időszakban továbbszámlázott bevételének következménye.

A MOL Bubi bérlet és jegy bevételek emelkedése az utazások számának növekedésének köszönhető.

4.1.2 Egyéb bevételek

adatok M Ft-ban

Egyéb bevételek	2023	2024	Változás
Fővárosi Önkormányzattól kapott támogatások	141 687	158 093	16 406
<i>Ebből közlekedés szervezési támogatás</i>	<i>141 515</i>	<i>157 376</i>	<i>15 861</i>
Unió fejlesztési támogatás	6 286	36 470	30 184
Céltartalék felhasználás	2 803	343	-2 460
Beruházásokra kapott támogatás értékcsökkenés arányos része	1 982	4 662	2 680
Pótdíj bevétel	3 267	3 172	-95
Kapott kötbér, késedelmi kamat	876	721	-155
Káreseménnyel kapcsolatos bevétel	74	120	46
Egyéb támogatások, agglomerációban érintett önkormányzatoktól kapott támogatás	57	29	-28
Eszközértékesítés	1	576	575
<i>Ebből kapcsolt vállalkozással szemben</i>	<i>0</i>	<i>573</i>	<i>573</i>
Egyéb bevétel	300	421	121
Értékvesztés visszairása	2 473	5 143	2 670
Összesen	159 806	209 750	49 944

Az egyéb bevételek változása jelentős mértékben a Fővárosi Önkormányzattól kapott támogatások növekedésére, valamint a halasztott bevételek felhasználásra és a visszaírt értékvesztés növekedésére vezethető vissza. A közlekedésszervezői feladatok ellátására a Főváros 2024. évben 15 861 MFt-tal több forrást biztosított. A magasabb összegű forrást az energiaárak és infláció növekedés, valamint a bérfejlesztések hatására a BKK és az ArrivaBus költségeinek jelentős emelkedése tette szükségessé, melyre csak részben nyújtottak fedezetet a BKK saját menetdíjbevételei.

A halasztott bevételek növekedését a BKK részére értékesített eszközök halasztott bevételének 28 643 MFt értékű feloldása okozta a többi eszköz folyamatos értékcsökkenés arányos halasztott bevétel feloldása mellett.

Az eszközértékesítés bevételének jelentős mértékű növekedése a BKK részére értékesített vagyontárgyak árrésére vezethető vissza (573 MFt).

A BKK részére történt eszközértékesítés tranzakció fenti bekezdésekből adódó eredményhatása 29 216 MFt volt az adóhatásokat nem számolva. Ezt ellensúlyozták BKK által számlázott közvetített szolgáltatások jelentősen megemelkedett költségei.

A befolyt pótdíjbevételek összege 2024. évben 2023. évhez képest 95 MFt-tal alacsonyabb, melynek oka, hogy az agglomerációs együttműködés a pótdíjbevételekre is hatást gyakorol, a március 1-jével bevezetett új tarifa elemek (országbérlet, vármegye bérlet), valamint az utólagos bérlet-bemutatói lehetőség következtében kevesebb pótdíjazási esemény keletkezett.

A kapott kötbérek a busz vállalkozóktól kapott kötbérek következtében csökkentek, a CAF kötbérek emelkedése mellett.

A visszaírt értékvesztés növekedését a projekt kivezetések, selejtezések (AFC projekt eszközeinek kivezetése) okozták (5 143 MFt), melynek a tárgyévben eredményhatása nincs az eszközök bruttó értékének ráfordításként történő kivezetése miatt.

A céltartalékfelhasználás a peres ügyek jogi kiértékelése alapján történt (343 MFt).

4.1.3 Pénzügyi műveletek bevételei

adatok MFt-ban

Pénzügyi műveletek bevétele	2023	2024	Változás
Szabad pénzeszközök kamata	630	196	-434
Egyéb pénzügyi bevétel	119	1 029	910
Összesen	749	1 225	476

A külföldi pénzürtékre szóló eszközöket és kötelezettségeket év végén, a mérlegkészítéskor értékelni kell a nyilvántartási árfolyamhoz képest, illetve a pénzügyileg teljesített külföldi pénzürtékre szóló követeléseknél, kötelezettségeknél el kell számolni a teljesítés és a pénzügyi teljesítés közötti árfolyam különbség által okozott árfolyamnyereséget. Az egyéb pénzügyi bevételek ezen értékelések hatását mutatja.

Az elkülönítetten kezelt pénzeszközök és a működési számla pozitív egyenlegére kapott kamatbevétel csökkent 2023. évhez képest, az O/N BUBOR mint kamatbázis csökkenése (átlagos értéke 2023. évben 15,6% volt, 2024-ben 7,7%), illetve a szabad pénzeszközök összegének a csökkenése miatt.

4.1.4 Aktivált saját teljesítmény értéke

2024. évben a projektekre elszámolt saját teljesítményének értéke -54 MFt volt, ami 2023-ban -142 MFt volt. Mindez a projekt korrekciók eredménye.

4.2 Ráfordítások alakulása

A Társaság a 2024. évben összesen 317 679 MFt ráfordítást számolt el, melyből az anyagjellegű ráfordítások 277 795 MFt, a személyi jellegű ráfordítások 18 621 MFt, az értékcsökkenési leírás 9 822 MFt, az egyéb ráfordítások pedig 10 256 MFt, a pénzügyi műveletekből származó ráfordítások 1 185 MFt.

A ráfordítások közel 25%-kal növekedtek 2023-hoz képest, melyek a lenti tételek növekedésének következményei.

4.2.1 Anyagjellegű ráfordítások

adatok MFt-ban

Anyagjellegű ráfordítások	2023	2024	Változás
Anyagköltség	779	634	-145
Igénybevett szolgáltatások értéke	8 775	9 681	906
Egyéb szolgáltatások értéke	1 280	1 225	-55
Eladott áruk beszerzési értéke	193	202	9
Eladott (közvetített) szolgáltatások	211 570	266 053	54 483
Összesen	222 597	277 795	55 198

Az anyagjellegű ráfordítások értéke 2023. évről a 2024. évre összességében 25%-kal növekedett. Ennek eredője az eladott (közvetített) hasonló szintű növekedése (részletezése a továbbiakban kerül bemutatásra). Ebből kiemelhető a BKV-val kapcsolatos közvetített szolgáltatás értéke, amely 167 097 MFt-ról 208 063 MFt-ra, összesen 40 966 MFt-tal növekedett, valamint az operátori szolgáltatások költségei, amelyek 33 881 MFt-ról 35 692 MFt-ra 1 811 MFt-tal növekedtek. Ezen költségemelkedést tetézte még az agglomerációs megállapodás miatti bevételmegosztás ráfordítása 19 323 MFt-tal.

4.2.1.1 . Az igénybe vett szolgáltatások tételei

adatok MFt-ban

Igénybe vett szolgáltatások	2023	2024	Változás
Bérleti díjak	543	829	286
Karbantartási díjak	799	591	-208
Posta, telefon, internet költség	210	227	17
SAP és IT üzemeltetési költségek	3 437	3 783	346
Ingatlanüzemeltetési díj	344	305	-39
Üzleti IT rendszerek üzemeltetési díja	803	1 005	202
Egyéb szakértői tevékenység költsége	307	229	-78
Őrzés-védés költségei	243	244	1
Takarítás	53	65	12
Menetjegy viszonteladóknak fizetett jutalékok	927	1 117	190
Reptér megálló haszn.díj	386	453	67
Jogi, közjegyzői szolgáltatások díja	172	286	114
Egyéb (50 MFt alatti) tételek	551	547	-4
Összesen	8 775	9 681	906

Mintegy 10%-kal növekedett az igénybe vett szolgáltatásokra fordított kiadás, ami legfőképpen az év során folyamatosan emelkedő inflációval magyarázható, valamint a növekvő értékesítési volumenhez köthető.

4.2.1.2 . Egyéb szolgáltatások

Az egyéb szolgáltatások megoszlását az alábbi táblázat mutatja.

adatok MFt-ban

Egyéb szolgáltatások	2023	2024	Változás
Hatósági díj, közbeszerzési díj, illeték	47	42	-5
Bankköltség	488	574	86
Végrehajtási költség	728	590	-138
Biztosítási díj	17	18	1
Összesen	1 280	1 225	-55

A 2024. évben a hatósági díjak 42 MFt-tal nagyjából az előző évi szintnek megfelelően alakultak.

2023-ban kiugróan nagy számban, 18.885 új végrehajtási eljárást indított a BKK. 2023-ban két részletben (október és december hónapokban 50+30) összesen 80 millió Ft pótfedezetet kért/kapott a végrehajtási költségekre. 2024-ben 38%-kal kevesebb végrehajtási eljárást indított, összesen 11.655 ügyet. Ebből decemberben „előrehozottan” indított 2.595 VH-t, amiknél a végrehajtói költségek csak 2025-ben jelentkeztek. Ezek nélkül az év első 11 hónapjában a tervezettől alacsonyabb számban indított végrehajtási eljárásokat 9.060 ügyben, ami 48%-a 2023-ban indított végrehajtási ügyszámnak. Ezek együttesen eredményezték a végrehajtási költségek csökkenését.

Az éves bankköltség 574 M Ft, amely egyrészt tartalmazza a pénzügyi tranzakciók után felszámított jutalékok, banki könyvelési, forgalmi díjak, illetve a hitelkeretek rendelkezésre tartási jutalékát, másrészt a közösségi közlekedés felhasználói körében történt fogyasztói szokások (TVM automaták, BudapestGO dinamikus növekvő igénybevétele) miatti költség növekedést.

4.2.1.3 Közvetített szolgáltatások

adatok MFt-ban

Közvetített szolgáltatások	2023	2024	Változás
BKV Zrt. Közvetített szolgáltatás	167 097	208 063	40 966
Operátori szolgáltatók díjai	33 881	35 692	1 811
Fővárossal kötött Megvalósítási megállapodás alapján közvetített szolgáltatás	7 973	1 199	-6 774
MÁV Budapest bérlet részesedés	345	59	-286
Volán Budapest bérlet részesedés	148	25	-123
Egyéb projekt közvetített szolgáltatás	97	983	886
VOLÁN Zrt részére fizetett átalány	596	97	-499
MÁV HÉV Zrt. részére fizetett átalány	1 433	612	-821
Agglomerációs megállapodás ráfordítása*	0	19 323	19 323
Összesen	211 570	266 053	54 483

*:a BKK által értékesített állami szolgáltatói termékek "beszerzésének", valamint a megállapodás alapján történő bevételmegosztás miatti, állami szolgáltatóknak fizetett díj miatti ráfordítás

A közvetített szolgáltatások értéke több ellentétes hatás eredményeként mintegy 26%-kal növekedett. A közvetített szolgáltatások jelentős növekedésének hátterében a 2024. évet is meghatározó anyag- és energiaár emelkedés áll, melynek hatására a BKV és ArrivaBus költségei is jelentősen meghaladták a bázis évi értékeket.

A BKV szolgáltatói díjának emelkedését azonban legnagyobb mértékben a 2024. évi bérpolitikai megállapodás szerinti bérfejlesztés hatása, illetve a BKV által a BKK-tól megvásárolt eszközök miatti szolgáltatási díj növekedés okozta.

Az operátori díjak vonatkozásában az infláció miatti költségnövekedések és az üzemanyagár változás okozta a díjnövekedést.

A Fővárossal megkötött Megvalósítási megállapodás alapján közvetített szolgáltatás soron lévő csökkenés legjelentősebb része a kifutó Lánchíd Projekt bázishatásához köthető.

Mindemellett még az újonnan megjelenő agglomerációs megállapodás miatti bevételmegosztás ráfordítása is megjelent pluszban 19 323 MFt-tal.

4.2.2 Személyi jellegű ráfordítások

Személyi jellegű ráfordítások alakulását az alábbi táblázat mutatja

adatok MFt-ban

Személyi jellegű ráfordítások	2023	2024	Változás
Bérköltség	13 248	14 913	1 665
Személyi jellegű egyéb kifizetések	1 413	1 550	137
Bérfárulékok	1 909	2 158	249
Összesen	16 570	18 621	2 051

A személyi jellegű ráfordítások változását a 2024. évre jóváhagyott 13,5% mértékű bértömeg növekedés (12,5% bérfeljesztés és 1% Budapest pótlék) okozza.

4.2.3 Értékcsökkenési leírás

Az értékcsökkenési leírás alakulását a 3.1.1.1 alatt található eszköztükör részletezi.

4.2.4 Egyéb ráfordítások

adatok Mft-ban

Egyéb ráfordítások	2023	2024	Változás
Céltartalék a jövőbeni kötelezettségekre	310	261	-49
Adókötelezettségek	68	79	11
Kártérítések, büntetések, hiányok, kötbérek, késedelmi kamat	121	190	69
Értékesített, selejtezett, leltárhány tárgyi eszközök könyv.sz. értéke	2 473	5 274	2 801
Terven felüli értékcsökkenési leírás	0	386	386
Készlet értékvesztés	7	16	9
Egyéb	258	1	-257
Térítés nélkül átadott készlet	0	4 049	4 049
Összesen	3 237	10 256	7 019

Az egyéb ráfordítások 216%-kal növekedtek. A nagyobb tételek és változások a következőkben emelhetők ki:

- A BKK a Fővárosi Önkormányzattal, helyi Önkormányzatokkal és az Irányító Hatósággal megkötött 6 db projekt támogatási szerződést konzorciumi megállapodásban keretében kerékpárutak létesítésére a VEKOP program keretében. A támogatási szerződés előírja, hogy a projektek lezárása, befejezése után a BKK köteles átadni a projektek eredményeként létrejött eszközöket. Az eszközök átadása és könyvekből történő kivezetése 2024-ben megtörtént 4 049 Mft értékben. Az átadásnak eredményhatása nincs a kapcsolódó halasztott bevétel feloldásának következtében.
- A selejtezések értékének növekedését a projekt kivezetések, selejtezések, legnagyobb részben az AFC projekt használhatatlanná vált eszközeinek kivezetése okozza 5 146 Mft értékben, melynek a tárgyévben eredményhatása nincs az előző években elszámolt terven felüli értékcsökkenési leírások visszairása miatt. Ezenkívül a várhatóan már nem használható FUTÁR eszközök selejtezése történt meg mintegy 102 Mft nettó értékben.
- Terven felüli értékcsökkenési leírás került elszámolásra 386 Mft értékben a Fogaskerekű vasút fejlesztése és rekonstrukciója vonatkozású tervekkel, tanulmánytervekkel kapcsolatban, mivel azok felhasználása az engedélyek lejáratára és meg nem hosszabbíthatósága miatt már gyakorlatilag nem kivitelezhető, illetve a tanulmányterveket a Főváros nem kívánja átvenni.
- A múltbeli, illetve a folyamatban lévő ügyletekből, szerződésekből származó, harmadik felekkel szembeni fizetési kötelezettségekre alacsonyabb mértékű céltartalék került megképzésre (-50 Mft).

4.2.5 Pénzügyi műveletek ráfordításai

adatok MFt-ban

Pénzügyi műveletek ráfordításai	2023	2024	Változás
Fizetendő kamatok	1 023	1 157	134
Követelések és kötelezettségek árfolyamváltozása	141	28	-113
Összesen	1 164	1 185	21

A Társaság 2023-ban három bankkal kötött a likviditásának biztosítására folyószámla hitelszerződést, valamint egy bankkal az évközi likviditás biztosítására forgóeszköz hitel szerződést. A folyószámlahitelek és a forgóeszközhitel együttes éves kamatköltsége 1 157 MFt, átlagos hitelfelvétel 13 489 MFt volt.

A külföldi pénzürtékre szóló eszközöket és kötelezettségeket év végén, a mérlegkészítéskor értékelni kell a nyilvántartási árfolyamhoz képest, illetve a pénzügyileg teljesített külföldi pénzürtékre szóló követeléseknél, kötelezettségeknél el kell számolni a teljesítés és a pénzügyi teljesítés közötti árfolyam különbséget által okozott árfolyamvesztést, melyet a fenti táblázat tartalmaz.

4.3 Társasági adóalap

A Társaság 2024. évi tevékenységét 560 MFt nyereséggel zárta, 635 MFt társasági adófizetési kötelezettség merült fel.

adatok MFt-ban

Megnevezés	2023	2024	Változás
Adózás előtti eredmény	753	1 195	442
Szttv. szerinti terv szerinti értékcsökkenés, és kivezetett eszközök könyv szerinti értéke TAO tv. 8 § (1) b)	9 832	38 617	28 785
Terven felüli ÉCS összege TAO tv. 8. § (1) b)	0	386	386
Várható kötelezettségekre képzett céltartalék, az adóévben elszámolt ráfordítás TAO tv. 8. § (1) a)	310	261	-49
Ráfordításként elszámolt jogerős bírság, adóhiány TAO tv. 8. § (1) e)	61	57	-4
Nem a vállalkozás érdekében felmerült költség TAO tv. 3. sz. melléklet A) 13. pont	260	0	-260
Tárgyévben könyvelt, előző évet érintő tételek TAO tv. 8. § (1) p)	35	2	-33
Követelések értékvesztése TAO tv. 8. § (1) gy)	150	0	-150
Követelés kivezetése	0	20	20
Adóalap növelő tételek összesen:	10 648	39 343	28 695
TAO tv. szerinti adóévre elszámolható értékcsökkenés, és a kivezetett eszközök számított nyilvántartási értéke TAO tv. 7. § (1) d.)	9 079	26 085	17 006
Céltartalék felhasználása TAO tv. 7. § (1) b)	2 803	343	-2 460
Adomány TAO tv. 7. § (1) z)	0	0	0
Előző évi visszaírt értékvesztés TAO tv. 7. § (1) bekezdés n) pontja	139	8	-131
Kapott osztalék TAO tv. 7. § (1) bekezdés g) pontja	0	0	0
Adóalap csökkentő tételek összesen	12 021	26 436	14 415
Adóalap	-620	14 102	14 722
Tárgyévi felhasznált elhatárolt veszteség	0	7 051	7 051
Számított társasági adó	0	635	635
Fizetendő társasági adó	0	635	635

5 Társaság vagyoni, pénzügyi, jövedelmi helyzetének bemutatása

5.1 A Társaság eszközei

Eszközök összetételének bemutatása

Eszközök	2023		2024		Változás%
	MFt	%	MFt	%	
Befektetett eszközök	129 346	81,19%	90 614	76,58%	-29,94%
Forgóeszközök	28 121	17,65%	22 375	18,91%	-20,43%
Aktív időbeli elhatárolások	1 846	1,16%	5 341	4,51%	189,33%
Összesen	159 313	100,00%	118 330	100,00%	-25,72%

5.2 A Társaság forrásai

Források összetételének alakulása

Eszközök	2023		2024		Változás%
	MFt	%	MFt	%	
Saját tőke	3 261	2,05%	3 821	3,23%	17,20%
Céltartalékok	610	0,38%	528	0,45%	-13,44%
Kötelezettségek	15 747	9,88%	22 662	19,15%	43,91%
Passzív időbeli elhatárolás	139 695	87,69%	91 319	77,17%	-34,63%
Összesen	159 313	100,00%	118 330	100,00%	-25,72%

5.3 Mutatószámok

5.3.1 Pénzügyi helyzet alakulásának mutatószámai

Mutató	Mutató számítása	2023	2024	Változás
Gyorsráta /Likviditási mutató I./	<u>Pénzeszk.+Követelések</u> Rövid lejáratú köt.	1,542	0,990	-0,552
Likviditási mutató II.	<u>Forgóeszközök</u> Rövid lejáratú köt.	1,826	1,007	-0,819
Likvid eszközök aránya	<u>Pénzeszközök</u> Forgóeszközök	0,091	0,081	-0,009

5.3.2 Vagyoni helyzet alakulásának mutatószámai

Mutató	Mutató számítása	2023	2024	Változás
Tárgyi eszközök aránya	$\frac{\text{Tárgyi eszközök}}{\text{Összes eszköz értéke}}$	0,771	0,716	-0,055
Forgóeszközök aránya	$\frac{\text{Forgóeszközök értéke}}{\text{Összes eszköz értéke}}$	0,177	0,189	0,012
Saját tőke aránya	$\frac{\text{Saját tőke}}{\text{Összes forrás}}$	0,020	0,032	0,012
Kötelezettségek aránya	$\frac{\text{Kötelezettségek}}{\text{Saját tőke}}$	4,829	5,931	1,102
Készletek aránya a forgó-eszközökön belül	$\frac{\text{Készletek}}{\text{Forgóeszközök}}$	0,155	0,017	-0,138
Vagyonfedezeti mutató	$\frac{\text{Saját tőke}}{\text{Befektetett eszközök}}$	0,025	0,042	0,017
Saját tőke mutatója	$\frac{\text{Saját tőke}}{\text{Jegyzett tőke}}$	1,647	1,930	0,283

5.3.3 Jövedelmezőség mutatószámai

Mutató	Mutató számítása	2023	2024	Változás
Árbevétel-arányos eredmény	$\frac{\text{Üzemi eredmény}}{\text{Ért. N. árbev. + Egyéb bev.}}$	0,005	0,004	-0,001
Saját tőke jövedelmezősége (ROE)	$\frac{\text{Adózott eredmény}}{\text{Saját tőke}}$	0,231	0,147	-0,084
Egységnyi bérköltségre jutó üzemi eredmény	$\frac{\text{Üzemi eredmény}}{\text{Bérköltség}}$	0,088	0,077	-0,011
Egy foglalkoztatottra jutó üzemi eredmény	$\frac{\text{Üzemi eredmény}}{\text{Áltagos áll. létszám}}$	787,593	0,733	-786,860
Eszközlekötés jövedelmezősége	$\frac{\text{Adózott eredmény}}{\text{Tárgyi eszközök értéke}}$	0,006	0,007	0,001
Erőforrás arányos jövedelmezőség	$\frac{\text{Üzemi eredmény}}{\text{Bef. eszk. + Bérköltség}}$	0,008	0,011	0,003

6 A társaság működésével, gazdálkodásával összefüggő egyéb adatok, információk

6.1 Létszám és bérgazdálkodás

adatok fő-ben

Állomány csoport (fő)	Átlagos állományi			Időponti	
	2023	2024	Változás	nyitó	záró
Szellemi	987	1 006	19	988	1 008
Fizikai	563	568	6	563	563
Összesen	1 550	1 574	25	1 551	1 571
Teljes munkaidős	1 503	1 531	29	1 500	1 521
Nem teljes munkaidős	47	43	-4	51	50
Összesen	1 550	1 574	25	1 551	1 571

Az átlagos állományi létszám növekedését az üres pozíciók betöltése és a fluktuáció ütemének csökkenése eredményezi.

6.2 Egyéb címen folyósított összegek

Társaság igazgatósági és FB tagjai részére kifizetett

bruttó tiszteletdíj: 95 MFt

Könyvvizsgáló által végzett szolgáltatások költsége 8,5 MFt

ebből: könyvvizsgálati díj 8,5 MFt

A társaság korábbi igazgatósági, felügyelő bizottsági tagjaival szembeni nyugdíjfizetési kötelezettség nem merült fel, továbbá a részükre előleg és kölcsön folyósítására és a nevükben garancia vállalására nem került sor sem 2024-ben, sem a korábbi években

6.3 Likviditás alakulás (cash flow)

A bázis és a beszámolási időszakra vonatkozó cash-flow kimutatást az 1. sz. melléklet tartalmazza. Társaság 2023. év végén (2024. januári hatállyal) három bankkal kötött évközi likviditásának biztosítására folyószámlahitel szerződést, illetve egy bankkal 2024 folyamán (éven belüli lejáratú) forgóeszközhitel szerződést.

A 2024. évben a bankoktól felvett folyószámlahitel, illetve forgóeszközhitel átlagos éves, illetve évesített hitelfelvételi értéke szemben a 2023. évi 4 599 M Ft-tal 13 489 M Ft volt.

6.4 Mérlegen kívüli tételek

- A Társaság 2024. december 31-én az alábbi *biztosíték* állománnyal rendelkezik.

Megnevezés	2023		2024	
	M Ft	M EUR	M Ft	M EUR
Ajánlati biztosíték	-	-	-	-
Biztosítás fedezeti biztosíték	-	-	-	-
Teljesítési, hibás teljesítési biztosíték	1 378	11	1 915	4
Jótállási biztosíték	2 739	5	2 681	6
Összesen	4 117	16	4 596	10

- A Társaság *pótdíjkövetelésének* évenkénti állományát az alábbi táblázat mutatja be.

Követelés keletkezés éve	Követelés MFt	Változás előző évhez	Esetszám db	Változás előző évhez
2024	2 391	92,82%	49 784	93,27%
2023	2 576	141,07%	53 376	103,77%
2022	1 826	79,39%	51 435	70,05%
2021	2 300	121,56%	73 425	114,18%
2020	1 892	69,43%	64 308	73,90%
2019	2 725	78,60%	87 026	81,14%
2018	3 467	146,66%	107 254	144,42%
2017	2 364	93,14%	74 265	91,81%
2016	2 538	79,44%	80 890	80,00%
2015	3 195	93,56%	101 111	94,30%
2014	3 415	-	107 228	-

6.5 Kivételes nagyságú vagy előfordulású bevételek, költségek és ráfordítások

A Társaság tárgyévben, a számviteli politikája szerinti, következő kivételes nagyságú vagy előfordulású bevételeket, költségeket és ráfordításokat számolta el:

- BKV részére értékesített vagyontárgyak értékesítésének nettó bevétele: 573 MFt
- A BKK a Fővárosi Önkormányzattal, helyi Önkormányzatokkal és az Irányító Hatósággal megkötött 6 db projektektámogatási szerződést konzorciumi megállapodásban keretében kerékpárutak létesítésére a VEKOP program keretében. A támogatási szerződés előírja, hogy a projektek lezárása, befejezése után a BKK köteles átadni a projektek eredményeként létrejött eszközöket. Az eszközök térítés nélküli átadása a Fővárosi Önkormányzat és a Helyi Önkormányzatok felé, valamint könyvekből történő kivezetése 2024-ben megtörtént 4 049 MFt értékben. Az átadásnak nincs eredményhatása a kapcsolódó halasztott bevétel feloldás következtében.

6.6 Környezetvédelemmel kapcsolatos kiegészítések

A Társaságnál veszélyes hulladékok nem keletkeznek, ezért környezetvédelmi kötelezettségek, a környezet védelmét szolgáló jövőbeni költségek fedezetére a céltartalék képzés nem történt, illetve környezetvédelmi, helyreállítási kötelezettségek nem merültek fel.

A környezet védelmét közvetlenül szolgáló tárgyi eszközök állományváltozását az alábbi táblázat mutatja be:

Megnevezés	Bekerülési érték				Halmazott értékcsökkenés				Nettó érték	
	Nyitó	Növekedés	Csökkenés	Záró	Nyitó	Növekedés	Csökkenés	Záró	Nyitó	Záró
Karsan ATAK midibusz	878		-878	0	-465	-58	523	0	413	0
CAF URBOS 3/9 típusú alacsonypadlós villamos	17 065			17 065	-3 564	-568	0	-4 132	13 501	12 933
CAF URBOS 3/5 típusú alacsonypadlós villamos	35 742		-13 282	22 460	-7 005	-1 190	4 063	-4 132	28 737	18 328
Trollino 12 - trolibuszok	6 875			6 875	-1 669	-344	0	-2 013	5 206	4 862
Trollino 18 - trolibuszok	13 928	9		13 937	-2 111	-697	0	-2 808	11 817	11 129
Végösszeg	74 488	9	-14 160	60 337	-14 814	-2 857	4 586	-13 085	59 674	47 252

6.7 2024. évi adózott eredmény felhasználása

A Társaság 2024. évi adózott eredménye 560 MFt, mely 2025-ben az Eredménytartalékba kerül átvezetésre.

6.8 Mérleg fordulónapja utáni lényeges események

A Fővárosi Közgyűlés 2025. március 26-án elfogadta a Társaság 2025. évi Üzleti Tervét.

A fentiekben említett tényezőnek nem volt pénzügyi kihatása a 2024. december 31-vel záruló üzleti évre.

2025. március 26-án a Fővárosi Közgyűlés elfogadta a BKK 2024. évi Éves Elszámolását azzal, hogy a 2024. évi elszámolás során a BKK Zrt. által visszafizetendő felülfinanszírozottság összegeinek átvezetése a 2025. évre a tevékenységi címkódokra az alábbiak szerint került sor:

- 810201 – Közlekedésszervezői feladatok: +4 445 868 ezer Ft, mellyel az előirányzat összesen 171 687 975 ezer Ft
- 825601 – Stratégiai Közútkezelői feladatok: bruttó +186 868 ezer Ft, mellyel az előirányzat összesen bruttó 1 129 893 ezer Ft
- 823601 – Taxiellenőrzés és Projektmenedzsment feladatok: bruttó -31 396 ezer Ft, mellyel az előirányzat összesen bruttó 583 472 ezer Ft

A 2024. évi elszámolás elfogadásának hatása bemutatásra került az Éves Beszámolóban.

Lánchíd projekttel kapcsolatos mérlegfordulónap utáni események:

A BKK Zrt. és az A-HÍD Zrt. között 2021. február 2. napján Fővállalkozási Szerződés jött létre „Széchenyi lánchíd felújításának kivitelezése” tárgyban. A Szerződést a Felek kettő alkalommal módosították.

A felújítás lezárult, a BKK Zrt. a Fővállalkozási Szerződésben szereplő vállalkozási díjat – ideértve a megrendelt pótmunkák ellenértékét is – szerződésszerűen és teljeskörűen megfizette az A-Híd Zrt. részére.

Az A-Híd Zrt. a rendes üzleti kockázat feletti infláció okozta költségnövekményre hivatkozással 2023. június 19. napján újabb szerződésmódosítást kezdeményezett a 13/2023. (I. 24.) Korm. rendeletre, valamint az ezt kiegészítő, a 13/2023. (I. 24.) Korm. rendelet szerinti szakvélemény kiadásának részletes szabályairól szóló 4/2023. (II. 23.) ÉKM rendeletre hivatkozással. A BKK Zrt. az előterjesztett többletigény jogalapját el nem ismerve, a rendeletek szerint felkérte az építésgazdaságért felelős minisztert szakvélemény kiadására a költségnövekmény tárgyában. A kötelező érvénnyel nem bíró szakvélemény szerinti költségnövekmény az összes költségnövekménynek (nettó 2 226 038 464 Ft) az 50%-a, ami megegyezik a szerződéses ár 5,9%-ával, azaz mindösszesen legfeljebb nettó 1 113 019 232 Ft.

A BKK Zrt. – a szakvélemény nem kötelező jellege alapján is – az A-Híd Zrt. által kezdeményezett szerződésmódosítást elutasította. Ezt követően a Vállalkozó keresetet nyújtott be, amelyben a szakvéleményben foglalt összeg figyelembevételével kéri a bíróságot, hogy a Ptk. 6:73. § (1) bekezdése alapján hozza létre a Felek által megkötött – az A-Híd Zrt. által előszerződésnek tekintett – 2. számú szerződésmódosításban meghatározott tartalomra figyelemmel a felek között létrejött Fővállalkozási szerződés 3. számú módosítását.

A felperesi kereseti kérelem (és ennek megfelelően a polgári peres eljárás) tárgya a Fővállalkozási Szerződés 3. számú módosításának bíróság általi létrehozására irányul, mely módosítás tartalmilag a kereset alapján a vállalkozó részéről követelt nettó 1 113 019 232 Ft többletigény BKK Zrt. általi megfizetését írta elő.

A per folyamatban van, a BKK Zrt. érdemi ellenkérelmet készített elő.

BKK által 2022 novemberében és 2023. márciusában megrendelt, összesen 51 db CAF villamos beszerzésével kapcsolatos mérlegforduló nap utáni információk összefoglalása:

A BKK mint Megrendelő és a Construcciones Y Auxiliar de Ferrocarriles S.A. (a továbbiakban: „CAF”, „Szállító”) mint Szállító között, „51 db CAF villamos beszerzése Budapest részére” megnevezésű, 2014. március 5-én kelt Vállalkozással vegyes szállítási szerződés (a továbbiakban: „Szerződés”) került aláírásra.

A beszerzés támogatásáról és ezzel összefüggésben az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról szóló 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat módosításáról szóló 1053/2023. (II. 23.) Korm. határozat értelmében, a Kormány egyetértett a projekt megvalósításával, valamint a projekt 54 148 355 554 forint összegű támogatásának az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (a továbbiakban: IKOP) 3.1 beruházási prioritás többletkötelezettség-vállalásának terhére történő finanszírozásával, amelyre 2023. március 13-án Támogatási Szerződést kötött a BKK-val. A Támogatási Szerződés terhére mind az 51 db CAF villamos ellenértékének 30 %-át kitevő előleg 34 044 630 EUR (13,96 mrd Ft) kifizetésre került a Szállító részére.

A Támogatási Szerződés 7. pontja az 1053/2023 (II. 23.) sz. Korm. határozat alapján rendelkezik arról, hogy a 2021-27-es programozási időszakban a projekt átforgatásra kerül az IKOP Plusz programba, **azonban az átforgatást jelentő Támogatási Szerződés megkötésére a BKK érdekkörén kívül eső okból még nem került sor**, azonban a már megkötött Támogatási Szerződés alapján Magyarország Kormányának kötelezettségvállalása hatályos. A Támogatási Szerződés alapján a szükséges forrás 99,44%-nak biztosítása Magyarország Kormányának szerződésben vállalt feladata, a

BKK és a Fővárosi Önkormányzat a támogatáson felüli önerő mértékét a kifizetésekhez folyamatosan biztosította/biztosítja.

A szállító 2025. januárban és februárban annak alátámasztását kérte, hogy a BKK rendelkezik a villamosok ellenértékének kifizetéséhez szükséges forrással, illetve biztosíték adását igényelte erre vonatkozóan.

A BKK folyamatosan egyeztet/egyeztetett az illetékes szervek képviselőivel, és nyomatékosan felhívta a figyelmet a támogatás IKOP Plusz programba történő átforgatása és a Támogatási Szerződés átkötése érdekében.

Kockázat, ha az állami támogatási intézményrendszernek felróható okból, a szükséges uniós források hiánya miatt a BKK fizetési késedelembe esik a Szállító felé vállalt szerződéses kötelezettségeinek teljesítésével, vagy azokat nem tudja teljesíteni. A kockázatok mértéke jelen helyzetben pontosan nem meghatározható.

Összességében Magyarország Kormányának a támogatásra vonatkozó kötelezettsége hatályát nem veszítette, ezzel ellentétes döntést a BKK részére Magyarország Kormányának képviselői, illetve az Irányító Hatóság semmilyen formában nem küldtek.

Közösségi közlekedést igénybe vevők száma:

A 2024-es évben a közösségi közlekedést használókra leginkább a március 1-vel életbelépő új tarifaszövetségi együttműködés volt a legnagyobb hatással. A megállapodás célja a közösségi közlekedés versenyképességének növelése volt. Az együttműködés hatására egyszerűsödött a tarifarendszer, a kedvezőbbek lettek az árak, erősödött az agglomerációs és fővárosi közlekedés átjárhatósága. A megállapodás pozitív fogadtatását a közösségi közlekedés-használati adatok növekedése és az ügyfelek körében végzett kutatások is igazolják. A reprezentatív kutatások eredményei szerint, az együttműködés következtében azok, akik eddig is használták a közösségi közlekedést, most még gyakrabban veszik igénybe a szolgáltatást (+3 százalék) és minimálisan, de módváltás is látszik a számokban (+1 százalék).

Fenti együttműködésen túl, a jövőben is cél a közösségi közlekedés színvonalának folyamatos javítása, legyen szó a járműállomány korszerűsítéséről, az utastájékoztatás színvonalának növeléséről vagy az egyszerű és könnyen hozzáférhető értékesítési csatornák fejlesztéséről.

Költségszint, infláció:

A makrogazdasági környezet kedvezőtlen alakulása (infláció, az energiaár-bizonytalanság, árfolyamok és banki kamatok alakulása) nemcsak az előző üzleti éveket határozta meg, hanem kihathat a 2025-ös évre is.

Az orosz–ukrán háború miatti bizonytalanságok megjelenhetnek az energia- és nyersanyagárak változásában, amelyek emelhetik a vállalatok működési költségeit, csökkenthetik az új beruházások számát, illetve a beruházások elhalasztásához vezethetnek.

Fővárosi Önkormányzat pénzügyi helyzete:

A továbbra is kiszámíthatatlan és hosszú távon fenntarthatatlan finanszírozási helyzet - amely alapvetően a Fővárosi Önkormányzat pénzügyi helyzetéből fakad - okozza a legnagyobb kihívást a BKK számára.

A támogatói döntések hiányában további bizonytalanságot és kockázatot jelent az Európai Unió forrásból tervezett projektek előfinanszírozása is. Az összesen 151 milliárd forint összegű támogatási összegből eddig 6 milliárd forintról született támogató döntés. Annak érdekében, hogy a BKK számára nevesített projektek a programozási időszak végső határidejére meg tudjanak valósulni, szükséges volt egyes vállalkozói szerződéseket hatályba léptetni, illetve - a több hónapos átfutási idő miatt – a közbeszerzési eljárásokat feltételes módon meg kell(ett) indítani.

Budapest, 2025. május 19.

Dr. Walter Katalin

vezérigazgató

Mellékletek

1. sz. melléklet: Cash Flow kimutatás

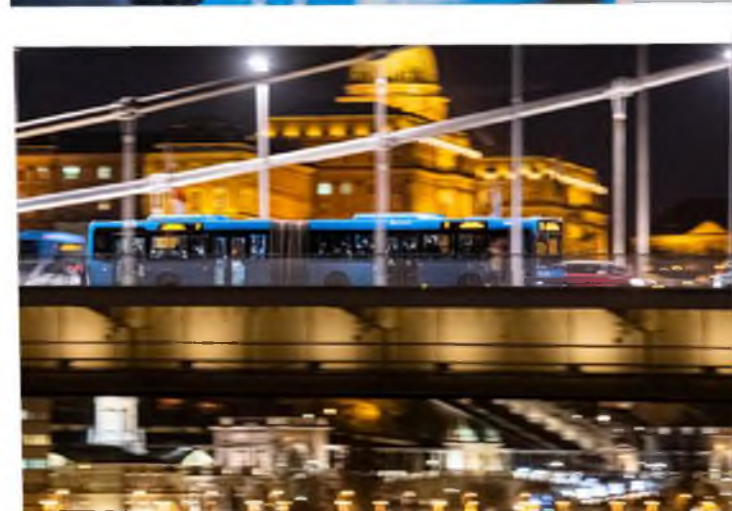
1. számú melléklet

Sor- szám		A tétel megnevezése	2023	2024
a		b	c	d
1	I.	Szokásos tevékenységből származó pénzeszköz-változás (Működési cash flow, 1-13. sorok)	20 135	-34 977
2	1a.	Adózás előtti eredmény ±	753	1 195
3		ebből: működésre kapott, pénzügyileg rendezett támogatás	141 515	157 385
4	1b.	Korrekciók az adózás előtti eredményben	-15	-37
5	1	Korrigált adózás előtti eredmény ±	738	1 158
6	2	Elszámolt amortizáció +	9 831	9 823
7	3	Elszámolt értékvesztés és visszairás ±	-2 453	-5 298
8	4	Céltartalék képzés és felhasználás különbözete ±	-2 493	-81
9	5	Befektetett eszközök értékesítésének eredménye ±	0	0
10	6	Szállítói kötelezettség változása ±	-3 721	6 791
11	7	Egyéb rövid lejáratú kötelezettség változása ±	-6 565	124
12	8	Passzív időbeli elhatárolások változása ±	29 417	-48 376
13	9	Vevőkövetelés változása ±	-384	600
14	10	Forgóeszközök (vevőkövetelés és pénzeszköz nélkül) változása ±	-14 068	4 413
15	11	Aktív időbeli elhatárolások változása ±	9 833	-3 496
16	12	Fizetett, fizetendő adó (nyereség után) -	0	-635
17	13	Fizetett, fizetendő osztalék, részesedés -	0	0
18	II.	Befektetési tevékenységből származó pénzeszköz-változás (Befektetési cash flow, 14-18. sorok)	-20 625	34 207
19	14	Befektetett eszközök beszerzése -	-20 625	34 207
20	15	Befektetett eszközök eladása +	0	0
21	16	Hosszú lejáratra nyújtott kölcsönök és elhelyezett bankbetétek törlesztése, megszüntetése, beváltása +	0	0
22	17	Hosszú lejáratra nyújtott kölcsönök és elhelyezett bankbetétek -	0	0
23	18	Kapott osztalék, részesedés +	0	0
24	III.	Pénzügyi műveletekből származó pénzeszköz-változás (Finanszírozási cash flow, 19-26. sorok)	0	0
25	19	Részvénykibocsátás, tőkebevonás bevétele +	0	0
26	20	Kötvény, hitelviszonyt megtestesítő értékpapír kibocsátásának bevétele +	0	0
27	21	Hitel és kölcsön felvétele +	24 000	34 000
28	22	Véglegesen kapott pénzeszköz +	0	0
29	23	Részvénybevonás, tőke kivonás (tőkeleszállítás) -	0	0
30	24	Kötvény és hitelviszonyt megtestesítő értékpapír visszafizetése -	0	0
31	25	Hitel és kölcsön törlesztése, visszafizetése -	-24 000	-34 000
32	26	Véglegesen átadott pénzeszköz -	0	0
34	IV.	Pénzeszközök változása (I±II±III. sorok) ±	-490	-770
35	27	Devizás pénzeszközök átvértékelése ±	15	37
36	V.	Pénzeszközök mérleg szerinti változása (IV±27. sorok) ±	-475	-733



ÜZLETI JELENTÉS

2024



Tartalomjegyzék

1. Vezetői összefoglaló	4
2. 2024 főbb stratégiai fókuszai és eredményei	6
2.1. Javuló hálózati kapcsolatok – Élhető város és átjárható, integrált hálózat	6
2.2. Vonzó járművek – Fejlesztett és bővített járműpark.....	7
2.3. Ügyfélélmény-növelő szolgáltatások – Ügyfélélmény-növelés.....	7
2.4. Hatékony intézményrendszer – BKK működési kiválóság erősítése	8
3. Beszámoló a BKK feladatairól és működéséről	9
3.1. Utazásszámok alakulása	9
3.2. Közlekedési rendszer és infrastruktúra tervezése, fejlesztése	10
3.2.1. Közlekedési stratégia tervezése	10
3.2.2. Adatmenedzsment és -modellezés	13
3.2.3. Mobilitásfejlesztés-tervezés.....	19
3.2.4. Stratégiai közútkezelés.....	20
3.2.5. Közlekedési hálózat és szolgáltatások fejlesztése	22
3.2.6. Fővárosi megbízásból megvalósított közlekedési infrastruktúra-beruházások.....	25
3.2.7. Tudásközpont és K + F.....	30
3.3. Közösségi közlekedési szolgáltatások működtetése	34
3.3.1. Közlekedésszervezés és -megrendelés	34
3.3.2. Forgalomszervezés	35
3.3.3. Közszolgáltatási teljesítmények.....	37
3.3.4. Közszolgáltatás értékelése.....	39
3.3.5. Közösségi közlekedésben részt vevő járműállomány és a BKK-tulajdonú	
BKV-üzemeltetésű eszközök kezelése	40
3.3.6. Forgalomirányítás és forgalomfelügyelet	42
3.3.7. FUTÁR-rendszer üzemeltetése és fejlesztése	43
3.3.8. Tarifaszövetségi Megállapodás	43
3.3.9. Taxiszolgáltatás-felügyelet	44
3.3.10. MOL Bubi kerékpáros közösségi közlekedési rendszer.....	48
3.4. Értékesítés és ügyfélkapcsolatok	50
3.4.1. Bevétel-összetétel és termékportfólió	50
3.4.2. Ügyfél-elégedettség.....	51
3.4.3. Értékesítési csatornák	51
3.4.4. Ügyfélszolgálat	56
3.4.5. Bevételebiztosítás	58
3.4.6. Utasbiztonság	62
3.4.7. Kommunikáció	62

4. További kötelező beszámolók	67
4.1. Irányítás	67
4.2. A Társaság szervezeti struktúrájában végbement változások	68
4.3. Foglalkoztatáspolitiká	69
4.4. Kockázatkezelési politika.....	71
4.4.1. Kockázatkezelési rendszer.....	71
4.4.2. Információbiztonság	71
4.5. Fenntarthatóság.....	74
4.6. Társadalmi felelősségvállalás.....	76
4.6.1. Esélyegyenlőség	76
4.6.2. Akadálymentesítés és hozzáférhetőség.....	76
4.6.3. Társadalmasítás	77
5. A BKK 2024. évi gazdálkodása.....	79
5.1. Közlekedésszervezői Forrás és közszolgáltatási kompenzáció elszámolása.....	79
5.2. A 2024. évi eredmény, bevételek és ráfordítások	80
5.3. Vagyoni helyzet, tőkestruktúra.....	84
5.4. Likviditás, fizetőképesség	85
6. Mérleg fordulónapja után bekövetkezett lényeges események.....	88
7. A gazdasági környezet várható alakulása.....	90

1. Vezetői összefoglaló

A koronavírus-járvány előtti, 2019-es átlagos munkanapi utazásszámokhoz képest az utasforgalom 2024 tavaszán és őszén is elérte az eddigi legnagyobb értéket (86 százalék). A BKK bevételeiben ugyanakkor jelentős strukturális átalakulás történt, mivel 2024. március 1-jével megvalósult egy stratégiai közlekedéspolitikai cél: az **integrált agglomerációs tarifarendszer**. A megállapodás pénzügyi fedezetét az új agglomerációs elszámolási modell biztosítja: valamennyi értékesített ország- és Pest vármegyebérlet, valamint a hozzájuk tartozó szociálpolitikai menetdíj-támogatás bevételeiből férőhelykilométer-alapon, százalékosan részesül a BKK, ugyanakkor a BKK is ad át a bevételeiből mind a napijegyek, mind a Budapest-bérletek és hozzájuk tartozó szociálpolitikai menetdíj-támogatás után, illetve megváltoztak a technológiai megállapodások is. A BKK és a Főváros részéről megszűnt az állami szolgáltatók Budapest közigazgatási határán belüli működéséhez történő hozzájárulása.

Az üzleti tervhez viszonyítva, az agglomerációs bevételmegosztást is fegyelembé véve a menetdíj- és pótdíjbevételek 4,3 milliárd forinttal (22 százalékkal) maradnak el a 2024-es tervtől, összhangban a BKK előzetes feltételezéseivel. Egyrészt megtörtént a migráció az OVB-termékekre, mivel a korábbi két bérlet helyett elegendő egy, másrészt csökkent a Budapest-bérlet ára. Az új elszámolással realizált 8,6 milliárd forintos többlet szociálpolitikai menetdíj-támogatás nagyrészt kompenzálta a kieső menetdíjbevételeket. Mindez segítette az elmúlt években is tapasztalt, a teljes működést meghatározó nehéz gazdasági helyzet (magas infláció, folyamatosan növekvő költségbázis) kezelését. Tekintettel a kritikus likviditási helyzetre 2024-ben is folyamatosan feszes likviditásmenedzsmentre volt szükség. Mivel Budapest Főváros Önkormányzata 2024 folyamán nem tudta a BKK Zrt. által benyújtott ütemezésben biztosítani a Közlekedésszervezői Forrás esedékes részleteit, ezért utasította a BKK Zrt.-t, hogy likviditásának fenntartása érdekében a 7 milliárd Ft folyószámlahitelen felül intézkedjen átmeneti évközi finanszírozásról 30 milliárd Ft értékben, továbbá a BKK 50 milliárd Ft értékben követelésvásárlási keretszerződést és követelés-adásvételi szerződést is kötött. Ezekkel a likviditásmenedzsmenti intézkedésekkel és szoros gazdálkodással a BKK a 2024-es évet számviteli eredmény szempontjából 560 millió forint nyereséggel zárta.

Eközben a **BKK 2021–2024-es vállalati stratégiájának** megvalósítása 2024-ben is folytatódott; a stratégia utolsó évéhez érve pedig a következő, a Budapesti Mobilitási Tervhez igazodóan 2030-ig tartó vállalati stratégia megalkotása is elkezdődött. A 2024-es évben nagy hangsúly helyeződött az ágazati stratégiák és a szakmai koncepciók megalkotására, valamint a következő évek legjelentősebb projektjeinek előkészítésére, ezzel is felkészülve a jövőbeni fejlesztésekre.

Az **infrastruktúra- és köztérfejlesztésekre** ez kiemelkedően igaz: átadásra került a Határ úti aluljáró, 2025 elején pedig elindult a Flórián téri felüljáró felújítása. Lezárult a IX. kerületi Mester utca, a IV. kerületi Pozsonyi út–István út, a II. kerületi Zugligeti–Szilágyi-csomópont, a Clark Ádám tér tervezése, és folytatódott a Pesti rakpart komplex felújítás tervezése is. Elkezdődött a bringasztrádák (Váci úti és Üllői úti, nagykörúti), illetve a Petőfi híd tervezésének, valamint a **kötőtpályás hálózatfejlesztések** előkészítése (3-as és 42-es villamosvonal, Újbuda–Újpest-villamosvonal, MillFAV), folytatódott a munka az alacsonypadlós villamosvonalak bővítésén és a trolibuszhálózat fejlesztésén.

2024-ben megkezdődött az **újabb 51 db CAF-villamos** szállításának előkészítése és forgalomba állításuk feltételeinek megteremtése, 2024. október 4-én megérkezett az első villamos, november 13-án a második is. Az autóbusz-járműpark megújításáról lezajlottak azok a közbeszerzési eljárások, amelyek eredményeképpen 2025-től ütemezetten **240 db új autóbusz** érkezése várható, közülük 90 db elektromos lesz. Az új szolgáltatási szerződések megkötésére irányuló tenderek közül a KDB 2024. 07. 22-én megsemmisítette az egyik, 50 db autóbusz szolgáltatására vonatkozó (Közforgalmú autóbuszvonalak üzemeltetése szülő autóbusszal – C3 tárgyú) közbeszerzési eljárást (az ügyben a BKK közigazgatási pert indított, a bírság befizetésére vonatkozóan azonnali jogvédelmet kapott). Az ezzel a szerződéssel pótolni tervezett járatüzemeltetési feladatok ellátására (megvizsgálva a külső operátori pótlás és a belső szolgáltató általi pótlás lehetőségét is), a nyitott operátori opciólehívások bizonyultak a legmegfelelőbb megoldásnak, amelyekről párhuzamosan intézkedett a BKK. A szolgáltatás folytonosságának biztosítása érdekében az így érintett autóbuszok forgalomba állásáig a lejáró szerződés (B3 jelű) egyes ütemeinek minimális (max. fél év) meghosszabbításáról is gondoskodni kellett. Elindult a **160 db trolibuszra** vonatkozó feltételes közbeszerzés is.

Összességében elmondható, hogy **az infrastrukturális és járműmegújítási projektek forrása továbbra is bizonytalan**, az EU-s források tekintetében egy támogatói szerződés sem került megkötésre 2024-ben, míg a fővárosi projekteknel a Főváros finanszírozási helyzete okozza a legnagyobb bizonytalanságot.

A jobb szolgáltatások biztosítása érdekében folytatódott a **BudapestGO applikáció** fejlesztése (digitális ország- és vármegyeberlet, a Budapestet érintő MÁV- és Volánbusz-útvonalak megjelenése, Felszállók gomb stb.). A havi egyedi vásárlók száma a tavalyi 300 ezerről csaknem 400 ezerre nőtt, és havi 60-80 ezer egyedi új vásárlóval bővült az ügyfélkör. A BKK piaci részesedése 84 százalékra nőtt a mobiljegypiacon, a BKK csatornáin belül pedig a teljes mobiljegy részesedése 30 százalék fölé emelkedett. A vásárlások mellett havi 4-4,5 millió útvonaltervezés történik. Ezzel párhuzamosan folytatódott a **bankkártyás, egylépéses jegyvásárlási és -érvényesítési rendszer (Pay&GO)** pilot, amely 1,5 év alatt 2,2 millió eladott jeggyel és körülbelül 1 millió egyéni felhasználóval rendelkezik. Az érintett járatokon a jegyekből származó Pay&GO-részesedés meghaladta a 30 százalékot, ezzel az értékesítési részarány 2024-ben az előző évihez képest további 2 százalékkal 3 százalékra erősödött.

A digitális megoldások fejlesztésével párhuzamosan 2024-ben pont került a korábban meghíúsult elektronikus jegyrendszer (AFC-projekt) évtizedes ügyének végére. Az ügyben 2021-től nemzetközi választottbírói eljárás volt folyamatban, ami 2024. március 5. napján ítéletbe foglalt egyezségi megállapodással zárult. Az ítélet alapján a korábbi vállalkozó, a Scheidt & Bachmann GmbH kötelezettséget vállalt 5.950.000 euró megfizetésére a BKK részére. A választottbírói eljárás eredményeként sikerült a korábbi város- és cégvezetés idején kifizetett összeget részlegesen visszaszerezni, amit – a még hatályban lévő Fejlesztési Megállapodás lezárása érdekében – a BKK részben visszafizetett a Fővárosi Önkormányzatnak, ezt meghaladóan pedig a BKK-nál maradvány az önkormányzat által fizetendő Közlekedésszervezői Forrás igényét csökkentette.

Elindult a fővárosi közlekedési rendszer egyik, ha nem a legfontosabb központi rendszerének, a **FUTÁR** megújítását célzó közbeszerzése, amelynek eredményeként tervezetten 2028-ra valósul meg teljeskörűen az új rendszer. Mindeközben a jelenlegi FUTÁR biztonságos továbbüzemeltetéséről is gondoskodni kellett: az erre indított nyílt közbeszerzési eljárás a 2024. júniusban megkötött szerződéssel sikeresen lezárult és 2028 október 31-ig biztosítja a működést.

A MOL Bubi használata töretlen és dinamikus: 2024-ben az előző évihez képest ~ 7 százalékkal több utazás volt, mostanra már 217 gyűjtőállomás (16 új állomás létesítésével) fogadja a kerékpározókat. A kerékpárrendszer fejlesztését biztosító Bubi 3.0 közbeszerzési eljárás is elindult 2024-ben.

2016. március 31-ével a Budapest Közút Zrt.-be kiszervezett taxiszolgáltatási feladatok a 621/2023. (VI. 28.) számú Főv. Kgy. határozat alapján 2024. január 1. napjától visszakerültek a BKK-hoz, azaz a BKK látja el teljeskörűen a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatással kapcsolatos feladatokat.

2024-ben is kiemelt cél volt a BKK működésének további hatékonyságjavítása, amelyiknek az egyik meghatározó iránya a BKK digitális képességeinek és infrastruktúrájának az erősítése. Ennek keretében teljeskörűen megújult a **BKK adatelemzési módszertana és működése**. A meglévő adatok feldolgozásának fejlesztése mellett számos új elemzés, előrejelzés, modellezés készült. Egyre több esetben alkalmaz a BKK saját fejlesztésű informatikai megoldásokat, szoftverrobotokat a folyamatok egyszerűsítéséhez, gyorsításához, illetve modernizálásához. A fejlesztés részeként 2024 decemberétől már elektronikus igazolásokkal is kiváltható a kisgyerekes bérletigazolvány, de a beérkező elektronikus dokumentumok feldolgozásában, kategorizálásában és riportolásában is digitális megoldások segítik az ügyfélszolgálat munkáját.

Összegezve, a stratégia megvalósítása 2024-ben is aktívan folytatódott, ugyanakkor a BKK működési és finanszírozási környezete továbbra is rendkívül kihívásokkal teli, az intézményi környezet is jelentős változásokon ment keresztül az év utolsó negyedében. Többek között megszűnt a Társaság Igazgatósága 2024.12.01-től, a hatáskörébe tartozó döntések a Fővárosi Közgyűlés és a Társaság Vezérigazgatója között kerültek megosztásra.

2. 2024 főbb stratégiai fókuszai és eredményei

A BKK 2024-ben is folytatta a 2021–2024-es stratégiában (Stratégia) meghatározott feladatok megvalósítását, igazodva a Budapesti Mobilitási Terv (BMT) célkitűzéseire. Ugyanakkor az előző évvel zárult is a 2021–2024-es stratégiai ciklus, ezért az év második felében elindult egy széles körű bevonással történő átfogó munka a BKK-n belül, hogy elkészüljön az új stratégia, amely már 2025-re is megfogalmazza a fő irányokat, célokat és a megvalósításukat szolgáló intézkedéseket. Az új stratégia – a BMT-hez igazodva – 2030-ig szól.

A BKK a céljait a BMT négy stratégiai pillére – **Javuló hálózati kapcsolatok, Vonzó járművek, Ügyfélművelő szolgáltatások és Hatékony intézményrendszer** – mentén fogalmazta meg. A 2024. év értékeléseként összességében elmondható, hogy a Társaság több kiemelten fontos, a főváros egészére ható stratégiai projekt előkészítését kezdte el az évben, illetve ezeken túlmenően is jelentős mérföldkövek teljesültek az egyes pillérek kapcsán.

A BKK 2024-es céljai és elért eredményei stratégiai pillérenként bemutatva a következők.

2.1. Javuló hálózati kapcsolatok – Élhető város és átjárható, integrált hálózat

Az integrált közlekedésszervezés-, közlekedés-, illetve infrastruktúra-fejlesztések megalapozása érdekében 2024-ben több hiányzó stratégia és koncepcionális tervezés kezdődött. Elkészült a közösségi közlekedés hálózatfejlesztési stratégiája, melyhez a Társaság meghatározta az egyéni gépjármű-közlekedéssel versenyképes közösségi közlekedési szolgáltatás hálózati paramétereit, illetve elkészült egy részletes dízelbusz-elektifikációs megvalósíthatósági tanulmány, valamint egy agglomerációs akcióterv is, amely az agglomerációból érkező gépjárműforgalom közösségi közlekedésre terelését célozza meg.

Az év során új tervezési útmutatók készültek a közutak, közterek infrastruktúra-fejlesztéseire és a hálózattervezésekhez, amelyek betartatása a közútkezelői feladatokban kiemelten fontos jövőbeni cél. Tovább javultak a közösségi közlekedési hálózati kapcsolatok, a kerületek bevonásával pedig folytatódott a Sulizóna program, illetve elkészült a Közlekedésbiztonsági stratégia intézkedési programja; ezek alapján csaknem 10 útvonalon valósult meg sebességkorlátozás, illetve számos figyelemfelhívó, szemléletformáló kampányt indított a BKK a biztonságos közlekedésről, például a holttérré figyelmeztető kampány.

A fővárosi parkolási rendszer működtetésére, átalakítására koncepcionális javaslat született. A Városházával közös projektben **elkészült a budapesti szintű e-mobilitási stratégia tervezete**, amelynek véglegesítésére 2025. első felében kerül majd sor.

A fejlesztések és a hálózati változások megismertetését, elfogadtatását számos társadalmi egyeztetéssel támogatta a BKK 2024-ben is. Az év során a 12 kérdőíves társadalmi érvelés összesen 20 ezer kitöltő vett részt, emellett a Társaság 15 BKK Agóra lakossági és utcafórumot szervezett, a civil és szakmai szervezetek álláspontját pedig a Mobilitási Témacsoporton belül csatornázták be az egyes fejlesztések és stratégiák kapcsán. 2024-től a BKK megújult weboldalán kiemelt helyen jelennek meg a társadalmi egyeztetésekkel kapcsolatos információk.

Az infrastruktúra-fejlesztéseket tekintve **átadásra került az akadálymentes Határ úti aluljáró**, pénzügyileg is lezárultak a VEKOP-projektek. A közterület-fejlesztésekben az év során hangsúlyosak voltak a tervezési és az előkészítési munkálatok is, pl. a pesti rakpart komplex felújítása; a Flórián téri felüljárók felújítása; a IX., Mester utca; a IV., Pozsonyi út–István út; a II., Zugligeti–Szilágyi-csomópont.

Előkészítő szakaszába lépett több villamoshálózat-fejlesztés: a 3-as és a 42-es villamosvonal, az Újbuda–Újpest-összekötés, a MillFAV, amelyekre az IKOP Plusz-1.1.0-23 kódszámú programban 2024. február 7-én a Társaság támogatási kérelmet nyújtott be; döntés még nem született. Folytatódott a munka az érkező alacsonypadlós villamosok közlekedését biztosító vonalak bővítése, a kapcsolódó akadálymentesítések, illetve a trolibuszhálózat fejlesztéséről, amire a BKK várja a forrást biztosító európai uniós felhívás megjelenését.

A kerékpárút-fejlesztéseknél 2024 folyamán – dedikált forrás hiányában – kiskorrekciók beavatkozásokkal 6 budapesti útszakaszon összesen 4,5 km-rel bővült a kerékpárforgalmi főhálózat. Ezzel párhuzamosan a BKK a TOP Plusz Bringasztráda forrására 3 szakaszra nyújtott be pályázatot, amelyek műszaki tervezésének előkészítése szintén elkezdődött 2024-ben. Az év folyamán 198 db új Mobi-pont létesült Budapesten, ezzel már 932 pontra bővült a hálózat. A zónák besorolásának és határainak módosításához szükséges rendelettervezet is elkészült, melynek fővárosi jóváhagyása 2025-re tervezett feladat.

2.2. Vonzó járművek – Fejlesztett és bővített járműpark

Folyamatos célként jelenik meg a járműpark megújítása, ezért **2024-ben elkezdődött az újabb 51 db CAF-villamos szállításának előkészítése** és forgalomba állításuk feltételeinek megteremtése. Az érkező villamosok garanciális javításainak, fenntartáskezelésének szabályozásával szintén foglalkozott a BKK, erre új keretrendszer készült. **160 db új trolibuszra** vonatkozó feltételeken kiírt, keretmegállapodás megkötésére szóló közbeszerzés indult.

A 2024-ben lebonyolított szolgáltatási (köz)beszerzések eredményeképpen 2025–2027-ben összesen **240 új, korszerű autóbusz** áll forgalomba, közülük 2026–2027. évben **90 lesz elektromos** jármű. A 240 autóbuszból 2025 nyarától az év végéig ütemezetten várhatóan mintegy 70 modern dízelautóbusz állhat forgalomba, elkezdve a közszolgáltatást.

2.3. Ügyfélélmény-növelő szolgáltatások – Ügyfélélmény-növelés

2024. március 1-jén megvalósult egy nagyon fontos közlekedésszakmai cél: **az agglomerációval integrált tarifarendszer**. Az ország- és Pest vármegyebérletek (OVM) érvényességének Budapestre történő kiterjesztésével **létrejött a zónaalapú közlekedési rendszer** (ország, vármegye, Budapest). A kölcsönös bérletelfogadás bevezetésével egyidejűleg a teljes árú Budapest-bérletek ára havi 9.500 forintról – céges változatukban 10.500 forintról – 8.950 forintra csökkent, tekintettel arra, hogy a 9.450 forintba kerülő Pest vármegyebérletnél kisebb területre érvényes.

A korábbi, számos bevételi és költségelemből álló agglomerációs elszámolást felváltotta egy **új, egyszerűbb rendszer**: a kölcsönös elfogadásban érintett díjtermékek **menetdíjbevételeit** (és kedvezményes bérlet esetében a kapcsolódó szociálpolitikai menetdíj-támogatást is) **férőhelykilométer-teljesítmények arányában osztja meg** egymás között a BKK, a GYSEV Zrt. és a MÁV Személyszállítási Zrt.

Az ügyfélélmény-növelés érdekében folytatódott a **BudapestGO funkcióinak fejlesztése, a felhasználói aktivitás pedig 3-4-szeresére nőtt a korábbi FUTÁR-éhoz képest**. A havi egyedi vásárlók száma a tavalyi 300 ezer helyett majdnem 400 ezer, és havi 60-80 ezer egyedi új vásárló lett. A BKK **piaci részesedése 84 százalékra emelkedett a mobiljegypiacon**, a BKK csatornáin belül pedig a mobiljegyek teljes részesedése 30 százalék fölé nőtt. A vásárlásokon kívül **havi 4-4,5 millió útvonaltervezés történik**. A fejlesztések mellett a 2024-es év egyik nagy feladata volt az **új BudapestGO** üzemeltetési és fejlesztési közbeszerzés levezénylése, valamint az új monitoring-rendszer bevezetése. A működésstabilizációs időszakot követően a Társaság **2-3 havonta ismét új funkciókat vezetett be**, folyamatosan javítva az ügyfélélményt.

A termékpaletta és az útvonaltervezés szolgáltatási területének bővítése mellett 2024-ben a BKK 5 fejlesztési csomagot adott ki, pl. ilyen volt a digitális ország- és vármegyebérlet, valamint a Budapestet érintő MÁV- és Volánbusz-útvonalak az appban történő megjelenítése – ezzel 200 agglomerációs településsel bővült a szolgáltatás elérhetőségi területe –, a Felszállók gomb funkció fejlesztésével pedig gyorsabbá vált a bérletbemutató.

Az e-jegy-rendszer előszobájaként folytatódott a bankkártyás, egylépéses jegyvásárlási és -értékesítési rendszer (Pay&GO) pilotprojektje, amely 1,5 év alatt 2,2 millió eladott jegyet és hozzávetőleg 1 millió egyéni felhasználót jelent. Az érintett járatokon a jegyeket tekintve a **Pay&GO részesedése meghaladta a 30 százalékot**, ezzel az **értékesítési részarány 2024-ben az előző évihez képest további 2 százalékkal 3 százalékra erősödött**.

A **MOL Bubi használata dinamikusan növekedett**: 2.460 db kerékpárral és 2024-ben 16 db új állomással bővülve most már 217 gyűjtőállomáson érhető el a Bubi-szolgáltatás. A MOL Bubi-igénybevétel sikerességét mutatja az is, hogy **2024-ben összesen 3,65 millió bérlet történt**. Az elmúlt 3,5 év alatt a bérletek száma átlépte a 11,3 milliót, ami több mint 3,3-szerese a 2014 és 2020 között működő rendszer összes bérletének, és a bevételeinkben 7 százalékos növekedést eredményezett. 2024 októberében hivatalosan is elindult a Bubi 3.0 közbeszerzési eljárása.

Még mindig a **TVM-hálózaton keletkezik** a BKK bevételeinek csaknem 50 százaléka. Az automaták további üzemeltetését és megújítását célzó közbeszerzési eljárás 2025 elején sikeresen zárult. Ezzel a BKK-nak lehetősége lesz a teljes automatahálózat megújítására és üzembiztos működtetésére a következő években is. Ha ez elmarad(na), jelentős kockázatot jelent a jegy- és bérletértékesítésben, hiszen a géppark már több mint 10 éves: a főbb hardverelemek elhasználódtak (nyomtató, érme- és bankjegykezelő egységek, POS-terminál).

Elindult a **FUTÁR 2.0 közbeszerzése**, amelynek sikeres zárásával tervezetten 2028-ra valósulhat meg teljeskörűen az új rendszer. Mivel a FUTÁR 2.0-ra való átállásig a FUTÁR 1.0 rendszer továbbüzemeltetése elengedhetetlen, nyílt közbeszerzési eljárás eredményeként 2024. júniusban megkötött szerződéssel sikerült ezt biztosítani. A bevételbiztosítási tevékenység folyamatos megújítása az ellenőrzések számának növelésével és a digitalizációs fejlesztésekkel elérte, hogy az ellenőrzések száma 2024 végére meghaladja a havi 4 milliót. A csomóponti és megállóhelyi ellenőrzések újraszervezésével megvalósult a jegyellenőrzési tevékenységgel összefüggő és ellenőrzés-támogató folyamatok teljes digitalizációja. Az ellenőri eszközpark megújult, a sikeres beszerzési eljárás eredményeként a BKK 400 db Zebra TC58 típusú ellenőri mobilkészülékhez jutott.

2.4. Hatékony intézményrendszer – BKK működési kiválóság erősítése

2024-ben is kiemelt cél volt a **BKK működésének további hatékonyságjavítása**, melynek egyik meghatározó iránya a Társaság digitális képességeinek és infrastruktúrájának erősítése. Ennek keretében korszerűsödött az irodai és telephelyek IT-hálózata, érdemi lépések történtek az információbiztonság javításában. Mindemellett teljeskörűen **megújult a BKK adatelemzési módszertana és működése**. A meglévő adatok feldolgozásának fejlesztése mellett számos új elemzés, előrejelzés, modellezés készült.

Folytatódott a munka a belső folyamatok automatizálásában, pl. HR-ügyintézés, ahol új workflow-k kerültek a Nexonba, illetve digitális támogatással megújultak az ügyfélszolgálati folyamatok és az e-learning keretrendszere. Májusban a BKK megrendezte az **első Balázs Mór-konferenciát**, a korábbi években elindult **kutatás-fejlesztési projektek haladtak**: az e-mobilitással foglalkozó USER-CHI projekt zárult le közülük. A futó kutatás-fejlesztési projektek mellett a BKK részvételével alakult konzorciumok 2024-ben 2 európai uniós forrású felhívásra adtak be pályázatot, és 1 kapott támogatást (INCLUDES).

A szervezeti kultúrát és a kompetenciát fejlesztő programok is folytatódtak 2024-ben: vezetőfejlesztés, kompetenciafejlesztés, a „Digitális BKK-s vagyok” edukációsorozat keretében webinárok, oktatások zajlottak a digitális tudás elmélyítésére. Számos soft kompetencia fejlesztése is megtörtént a közvetlen, személyes ügyfél-interakciókban érintett munkavállalók részére: stressz- és konfliktuskezelés, valamint az asszertív kommunikáció témakörében.

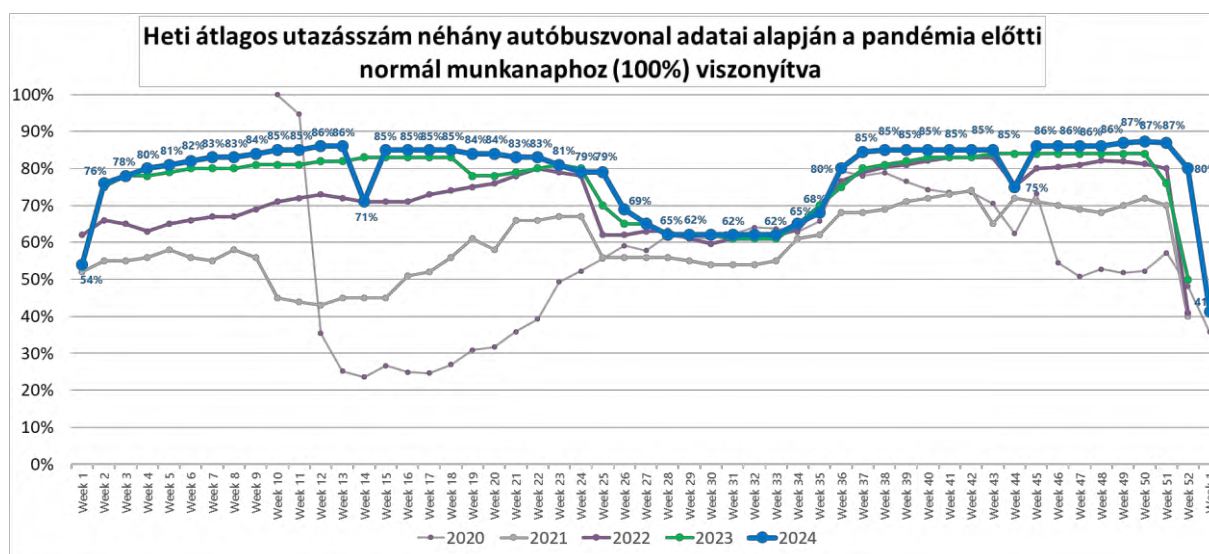
Folytatódtak a közösségépítő és munkavállalói jóllétet támogató események is, így a „Töltődj fel, BKK!”, a „Kukkants be hozzánk!” programsorozat, a Kávészünet, a rendkívül népszerű Kvízt, az Ebédrelett, a mindig nagyon várt BKK-nap és az évzáró rendezvények. A BKK-imázs erősítése érdekében szeptemberben elindult az „Összehozzuk a várost” közösségi kampány.

2024-ben is voltak fenntarthatósági akciók, és rendszeressé vált a BKK Fenntarthatósági jelentésének kiadása is.

3. Beszámoló a BKK feladatairól és működéséről

A beszámoló szerkezeti felépítése a BKK fő feladataira (közlekedési rendszer és infrastruktúra tervezése, fejlesztése; közösségi közlekedési szolgáltatások működtetése; értékesítés és ügyfélkapcsolatok) épül, ezek mentén mutatja be a Társaság éves tevékenységét és 2024-ben elért eredményeit. A beszámoló tartalmazza továbbá az egyes témákhoz kapcsolódóan a Feladatellátásról és közszolgáltatásról szóló keretmegállapodásban rögzített indikátorokat, valamint azokat a pénzügyi és egyéb kötelező elemeket, amiket számviteli törvény előírt. A telephelyek az 1. sz. mellékletben találhatók.

3.1. Utazásszámok alakulása



1. ábra: Heti átlagos utazásszám néhány autóbuszvonal adatai alapján a pandémia előtti normál munkanaphoz (100%) viszonyítva

A 2024-ben szenzoros mérőeszközökkel gyűjtött adatok alapján még érdemes 5 év távlatából megvizsgálni a közösségi közlekedés forgalmát a 2019-es (Covid-járvány előtti) értékekkel összevetve: szokásos szezonális változások és enyhén növekvő forgalom volt a jellemző. A 2024. november–decemberi időszakban a forgalom nagysága 2020 márciusa óta elérte az eddigi legnagyobb értéket, a 87 százalékot.

A főváros területén a közösségi közlekedés (mint motorizált közlekedési mód) az összes közlekedési módon belül mért részaránya (modal split)

A BKK-nak a Közlekedésszervezői feladatok ellátása során a megrendelt közszolgáltatásokra vonatkozó mennyiségi és minőségi követelményeknek kell megfelelnie. Ezt a megfelelést a Feladatellátásról és közszolgáltatásról szóló keretmegállapodás 6. fejezetében rögzített indikátorok alapján szükséges nyomon követni.

A 2024-es adat az EFM-háztartásfelvétel a szezonális hatások figyelembevételével korrigált **előzetes értékeit** tartalmazza:



2. ábra: Utazásszám alapú modal split kutatás eredményei és a 2030-as célkitűzés [A 2024-es értékeket a szezonális torzító hatását korrigálva, az Egységes Forgalmi Modell fejlesztéséhez használt háztartásfelvétel adatai alapján határozta meg]

3.2. Közlekedési rendszer és infrastruktúra tervezése, fejlesztése

3.2.1. Közlekedési stratégia tervezése

Budapesti Mobilitási Terv (BMT)

A 2024-es év folyamán a BKK elemezte a Budapesti Mobilitási Terv célkitűzéseinek költség-hatékony elérési lehetőségeit, és elkészített egy akciótervet. Ebbe olyan projektek és intézkedések kerültek, amelyek fővárosi hatáskörbe tartoznak, stratégiai szintűek, 2030-ig megvalósíthatók vagy előkészíthetők, valamint jelentősen növelik az ügyfélményt. A BKK a projektek hatékonyságának vizsgálatánál a főváros legfőbb mobilitásfejlesztési céljait vette figyelembe. Mivel a modal split változása és a CO₂-kibocsátás jól mérhető, előrejelezhető, kiszámítható és kiválóan kapcsolódik a városfejlesztési célokhoz, ezért a BKK a költség-hatékony mutató kiszámításához ezt a két hatást hasonlította össze a potenciális beruházási és üzemeltetési költségekkel. A költség-hatékony rangsor elején jellemzően az alacsony forrásigényű, de nagy hatású beruházások szerepelnek, mint például a citylogisztikai és a parkolási szabályozás fejlesztése, a közösségi közlekedési járművek előnyben részesítése, a fenntartható közlekedést ösztönző szemléletformálás, a buszos és trolibuszos közösségi közlekedési hálózatfejlesztések, illetve a nagyobb jelentőségű kerékpáros fejlesztések. A BKK elkezdte továbbá a projektértékelési rendszer felülvizsgálatának folyamatát is.

Közlekedésbiztonsági stratégia és közúthálózati terv

2024-ben elkészült a közlekedésbiztonsági stratégia intézkedési terve, melyben az alábbi elemek megvalósulása zajlott párhuzamosan:

- **Újabb Sulizóna projekt létrehozása meglévő módszertan alapján:** 2024-ben a X. kerület, Harmat utca–Kada köz sulizóna módszertan szerinti átépítése történt meg a Kőbányai Harmat Általános Iskola környezetében a kerület és a Budapest Közút közreműködésével.
 - Önálló webinár keretében mutatta be a BKK a programot az érdeklődő önkormányzatok számára: Sulizóna-program - BKK.hu.
 - 2024-ben visszamért és bemutatta a 2023-ban létrehozott zónákba járó iskolások szüleinek a szubjektív biztonságérzetet. A részt vevő iskolák közössége jelentősen javuló biztonságérzetről számolt be.

- **Sebességcsökkentési intézkedések megvalósítása:** Annak érdekében, hogy a Közúthálózati Tervben meghatározott közúti szerepnek megfelelő sebességhatárok alkalmazása Budapest-szerte megtörténjen, 2024 folyamán az alábbi útszakaszokon csökkent a megengedett legnagyobb sebesség. Az intézkedés célja a halálos és súlyos sérülések számának csökkentése.
 - 50 km/óra módosuló sebességhatárok (XIII., Váci út: Dózsa György út–Árpád híd; XV., Szentmihályi út: M3-as bevezető–Nyírpalota út; III., Bécsi út: Vörösvári út–Váradi utca; X., Kőbányai út: Könyves Kálmán körút–Szállás utca; IV., Megyeri út: Szilas patak–Íves út)
 - 40 km/óra módosuló sebességhatárok (VI., Andrássy út: Oktogonon belül (Bajcsy-Zsilinszky út–Oktogon); I., Attila út: Mikó utca–Alagút utca)
- **Tervezési útmutatók speciális intézményi környezetre:** a BKK Tervezési Útmutatóinak részeként elkészült az útmutató „Speciális intézményi környezetek” tárgyaló szakasza, amely tartalmazza a Sulizónák általánosan elvárt eszközrendszerét, valamint egyéb, kiemelt figyelmet érdemlő intézmények környezetének kialakítási elvárásait.

Az BKK közreműködőként vett részt az alábbi, a közlekedésbiztonság javításához kapcsolódó intézkedésekben:

- BRFK-val és BK-val egyeztetett javaslat a sebességmérők elhelyezésére vonatkozóan;
- infrastruktúra-fejlesztések során a közlekedésbiztonsági elvek érvényesítése;
- jogszabályok véleményezése;
- az ÉKM–KTI által koordinált KRESZ-módosító bizottságban a BKK továbbra is szakértőként szerepelt.

Sokéves munka eredménye, hogy – a széles körben egyeztetett és normaszöveg szintjén megfogalmazott KRESZ-határozati javaslatcsomag, valamint a szűkebb körben egyeztetett addicionális témafelvetések ÉKM részére 2023. március 14-i beküldését követően – az ÉKM–KTI által koordinált KRESZ-módosító bizottságban a BKK továbbra is szakértői szinten képviseltette magát.

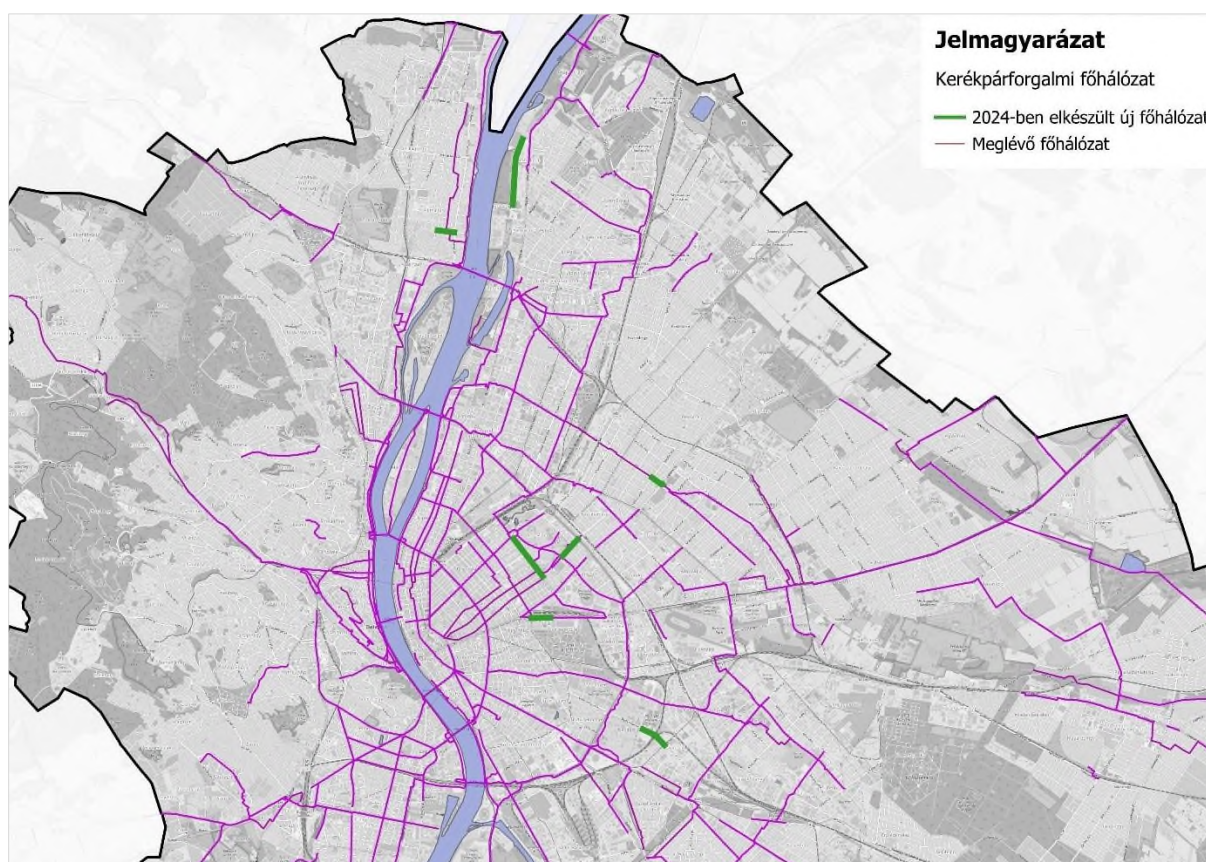
2024-ben az ÉKM és a KTI szervezésében elindultak azok a Közlekedési fórumok, amelyek célja az új KRESZ megalkotása volt. 2024-ben 6 ilyen fórumot szerveztek, amelyeken a BKK szakmai szinten vett részt. A 2024. október 22-ei Közlekedésszakmai Fórumon felmerült annak a lehetősége, hogy a villamospályán, illetve a BUSZ feliratú sávban a közlekedéssel kapcsolatos BKK-javaslatokat – ismételt átgondolást követően – továbbítsák a jogszabályalkotók felé. Ennek megfelelően a BKK a Budapest Közúttal és a BKV-val közösen megfogalmazta szakmai javaslatát a villamospályán és buszsávon közlekedéssel kapcsolatos normák kiegészítésére, módosítására. Ezt az új kiegészítést a BKK 2025. január 24-én küldte el a KTI részére. A BKK Közlekedésbiztonsági Munkacsoportot működtet a Budapest Közút delegált szakértői munkájának a koordinálásával.

Több edukációs, szemléletformáló és kampányvideóban (pl. közlekedésbiztonsági témában) a BKK üzeneteket juttatott el a célcsoportokhoz a social medián keresztül, több ezer embert elérve.

Budapest kerékpárforgalmi főhálózati terve

2024 folyamán **összesen 4,5 km-rel bővült a kerékpárforgalmi főhálózat** Budapesten. Dedikált forrás hiányában elsősorban közösségi költségvetési projektek segítségével és kiskorrekciós beavatkozásokkal bővült a hálózat az alábbi elemekkel:

- Dózsa György út, kerékpársáv (980 m)
- EV6: Újpest, kerékpárút (1485 m)
- Kerepesi út, kerékpársáv (580 m)
- Ajtósi Dürer sor, kerékpársáv (600 m)
- Vajda Péter utca–Fertő utca, kerékpársáv (600 m)
- Rákospatak utca, kerékpárút (220 m)



3. ábra: Kerékpárforgalmi főhálózat kiépülési üteme – BKK MF

Városszerte **több kerékpársáv kapott fizikai elválasztást pollerekkel**, többek között a nagykörúti, a Bartók Béla úti, az Irinyi József utcai és a Bajza utcai.

Ezzel párhuzamosan a **TOP Plusz Bringasztráda** forrásából **3 szakaszra nyújtott be pályázatot a BKK**, amelyek műszaki tervezésének előkészítése szintén 2024 folyamán kezdődött:

- a Nagykörút Nyugati tér és Boráros tér közötti szakasza;
- a Váci út Lehel tér és Csángó utca közötti szakasza;
- az Üllői út Nagyváradi tér és Ecseri út közötti szakasza.

3.2.2. Adatmenedzsment és -modellezés

A 2024-es év adatmenedzsment tekintetében a fővárosi közlekedés napi szintű, adatalapú nyomon követésének lehetőségét és megértését tűzte ki célul. 2024-ben az adatelemzés a mobilitási témák egyre szélesebb körét támogatta. A BKK honlapján 2024-ben is bővült a rendszeresen frissített, publikált adatkör.

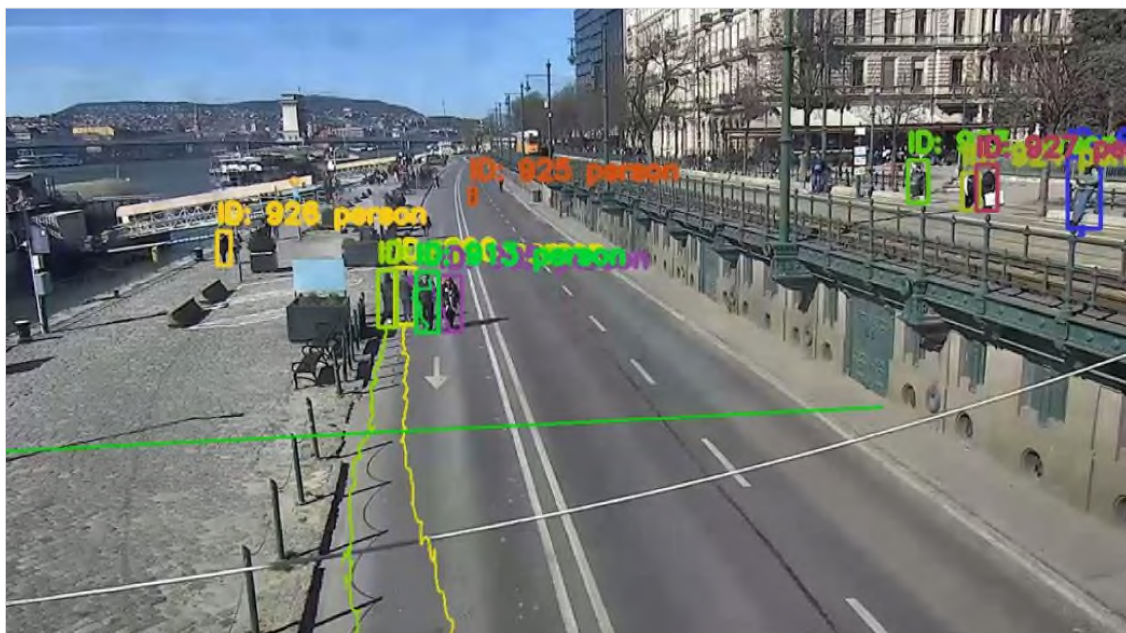
A következőkben az adatmenedzsment-folyamat életciklusa (adatgyűjtés és -feldolgozás, adatelemzés és -felhasználás, publikálás) szerint kerül bemutatásra, avagy hogyan vált adatvezéreltebbé a budapesti mobilitási rendszer üzemeltetése és fejlesztése 2024-ben.

Adatgyűjtési és adatfeldolgozási fejlesztések

A gyűjtött adatok minden közlekedési mód esetében növekedtek, **az adatfeldolgozás egyes közlekedési módoknál pedig felgyorsult vagy automatizálttá vált.** A közösségi közlekedést figyelembe véve több mint 950, utasforgalmi adatok gyűjtésére képes jármű (villamos, trolibusz, autóbusz) volt forgalomban, ami mintegy 3 százalékos növekedést jelent. A Budapest Közút együttműködésével a BKK több mint 950, útpályába épített forgalomszámláló induktív hurokdetektor gépjárművel, illetve kerékpárral közlekedők adataihoz fért hozzá, ami 5 százalékkal több, mint az előző évi. Az összes közlekedési ágazat adatgyűjtésére és -feldolgozásra képes kamerakép-analízis segítségével 2024-ben több mint 1.500 órányi videóelvételt használt fel a BKK, ami 30 százalékkal több az előző évinél.

Minden közlekedési módot érintő fejlesztés

A BKK 2023 nyarán kezdte használni azt a **kamerakép-elemzésre alkalmas szoftvert**, amelyiket egy külső szállító biztosított számára. A szoftver segítségével a BKK alkalmassá vált keresztmetszetek modal split szintű forgalmi mérésére. Ennek az alkalmazásával több átfogó elemzés készült (pl. a Blaha Lujza tér, a Lánchíd forgalmának elemzése vagy éppen a megnyitott pesti rakpart folyamatos monitoringja) 2023-ban, ami folytatódott 2024-ben is. A kamerakép-elemzés sokrétű használatával az adatstratégiában megfogalmazódott, hogy a külső szállító szoftvere mellett a BKK kezdje el azt a munkát, amelyik lehetővé teszi ennek a megoldásnak és a kapcsolódó szakértelemnek a szervezetten belüli meglétét. Ebben az első fontos lépés megtörtént: 2024 végére elkészült a BKK saját fejlesztésű kameraképanalízis-alapú objektumdetektáló és forgalomszámláló szoftverének az első verziója. 2025-ben ennek éles tesztelése és aktív használatának a kidolgozása a következő mérföldkő.

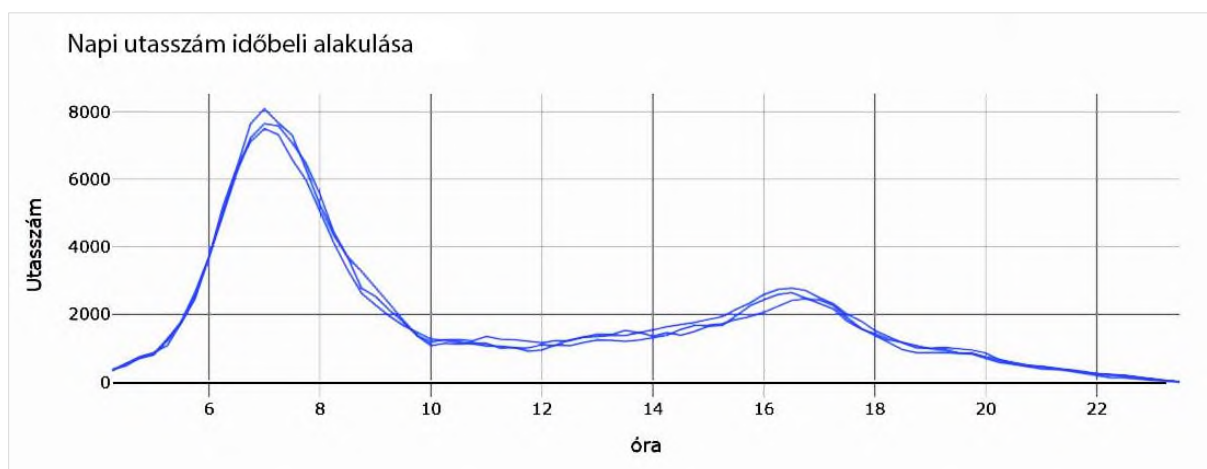


4. ábra: Kamerakép-elemző szoftver képkivágatmintája a Jane Haining rakparton

Közösségi közlekedést érintő fejlesztések

Azok a közlekedési ágazatok, amelyekben mérőműszerekkel még nem vagy nem teljeskörűen megoldott az utasforgalom valamiféle rendszerességgel történő mérése, azok a jellemzően adathiányos területek. Közéjük tartoznak a budapesti metróvonalak, ahol kézi számlálással biztosíthatók az utasforgalmi adatok. Jellemzően fakadóan ez a megoldás rendkívül költséges, folyamatosan nem lehetséges, és technológiai szempontból sem korszerű.

Az adatstratégia megfogalmazta, hogy az adathiányos, a mérést technológiai szempontból csak elavult megoldásokkal lehetővé tévő területeken meg kell vizsgálni az alternatív megoldásokat, azaz milyen keretek között váltható ki a kézi forgalomszámlálás. Ennek a munkának a keretében már 2023-ban, és ezt folytatva 2024-ben is több pilotprojektet futtatott a BKK: a bluetoothtechnológia lehetséges használata a felszín alatti és a felszíni közösségi közlekedésben, súlymérési adatok felhasználhatósága a metróknál stb. A legígéretesebbnek a mobilcella alkalmazása bizonyult, amit a Társaság szintén tesztelt az év során. Hosszú előkészítő munka után megvizsgálhatta a valós mobilcellaadatokat, méghozzá az M4-es metróon. Egy szerződéses együttműködés keretében a 2024-es üzem 230 napjának utasforgalmi adatát lehetett megismerni. A kapott adatokat összevetve a kontrollként használt kézi forgalomszámlálás adataival az eredmények bizakodásra adnak okot: reális közelségbe került a kézi forgalomszámláláshoz a mobilcellaadatokra (az M4-es metróon és várhatóan az M2-es metró esetében). A hagyományos kézi, helyszíni megfigyeléses forgalomszámlálás a metróágazat esetében nagy mennyiségű humán erőforrást igényel, emiatt rendkívül költséges, és csak mintavételes adatfelvételre ad lehetőséget. A mobilcella-technológiából képzett utasforgalmi adatokkal immáron az év több napjából, időszakából megállapíthatók a menetrend- és hálózattervezéshez szükséges legjellemzőbb naptípusok átlagos utasforgalmi adatai is. Ezenkívül újfajta adatkör is hozzáférhetővé válik, és szintén rendelkezésre állnak majd a honnan-hová adatok a teljes M2-es, M3-as és M4-es metró állomásai között.



5. ábra: Kelenföld vasútállomás M4-es metró felszállószámai 2024. február egyes napjain a mobilcellaadatok alapján

A közösségi közlekedés szenzoros mérési technológián alapuló **adattfeldolgozásának automatizálása** részben megtörtént, a közösségi közlekedés terv és tény adatait a BKK naponta betölti az adatközpontjába. Az ismert adathibák felismerhetőségét és javítását dokumentálta, ami az algoritmizálás alapfeltétele.

A **BudapestGO** applikációból származó honnan-hová útvonaltervezések adattárházba történő bekötése elkezdődött; ez a munka várhatóan 2025. nyárra lezárulhat, és egyúttal elindulhat az útvonaltervezési adatok szisztematikus feldolgozása adattudományi megoldásokkal. A bekötéssel párhuzamosan már megtörtént az útvonal-adatbázison és az ajánlott útvonalakon alapuló automatizált riportok fejlesztése és egyeztetése a belső felhasználókkal.

Közüti közlekedés

Véget ért a több mint 500, útpályába épített mérőműszer (hurokdetektor) adataival kapcsolatos fejlesztés. Ennek eredményeként a **forgalmi volumen és átlagsebesség** adatai napi szinten automatikusan töltődnek át a BKK adattárházába órás bontású, pontos adatot szolgáltatva.

A **Budapest Közút és a BKK** közti adatszolgáltatás és együttműködés erősítése érdekében egyeztetési folyamat kezdődött a kapcsolódó adatkörökről és az adatátadás strukturáltabb, automatizáltabb formájáról. Cél a budapesti közúti forgalmi adatok pontosabb és szélesebb körű vizsgálatának megteremtése (pl. a VJT-táblákból nyerhető eljutási idő adatai elérhetőségének kialakítása).

Elkészült egy big data **Waze-adatokra alapozott torlódási dashboard**, amely a közúti forgalommal kapcsolatos munkákat segíti. Megtörtént a Waze-ből származó eljutási időadatok lekérése, IT-háttérének megtervezése. Az IT-architektúra kialakítása, az adatok validálása és a felhasználási javaslatok összeállítása folyamatos. Kialakult a Waze-adatok adattisztítási folyamata, amellyel érthetővé vált a baleseti bejelentések száma és a tényleges balesetek száma közötti számítási kapcsolat.

Városi szintű fejlesztések és komplex vizsgálatok

Az adatgyűjtési képesség és az adatfeldolgozás fejlődésével összhangban a BKK 2024-ben újragondolta az elmúlt évek időszakos felmérésein alapuló **modal split** módszertanát. A külföldi legjobb gyakorlatok megvizsgálásával, szakmai egyeztetéseket követően meghatározta az **új modal split módszertan** elméleti háttérét. A cél az, hogy a modal split a BKK számára folyamatosan rendelkezésre álló adatok segítségével időszakosan visszamérhető, a szezonaritást torzító hatásoktól független, egységes definíciók alapján kalkulált mutató legyen. 2024 során az elméleti háttér és képlet összeállítása megtörtént; a következő lépés a metaadatok összerendelése és a módszertan éles tesztelése.

A 2024-es év során véglegesítésre került a Budapesti Mobilitási Terv (BMT) értékelését bemutató **első SUMP-riport**, amelyhez az adatalapúság biztosítása érdekében a BKK több témában (így például a modal split kérdésében) is adatokat szolgáltatott.

2024 elejére elkészült a **Lánchíd** felújítását követően kialakított új forgalmi rend bevezetésének hatását vizsgáló elemzés, amely összefoglalja és lezárja a Lánchídon rendszeresen végzett monitoringtevékenységet. 2023 után 2024-ben is folyamatos monitoringot végzett a BKK a **Pesti alsó rakparton**. A vizsgálatot ugyanakkor kiterjesztette olyan újabb témacsoportokkal, mint a hétvégi rakpartmegnyitás, a tavaszi árvíz hatásának elemzése, az őszi árvíz hatásának elemzése, a közterület-használat és a hőmérsékleti adatok korrelációs vizsgálata.

A **citylogisztikai** koncepció támogatására több helyszínrre kiterjedő vizsgálat készült azzal a céllal, hogy érthető legyen a városi áruszállítás volumenének szezonális változása és közterület-használatra gyakorolt hatása.

Közösségi közlekedési adatelemzési dokumentumok

Az adatelemzés területe minden 2024-ben futó közösségi közlekedési fejlesztést támogatott, többek között az elsőajtós felszállási rend kiterjesztését vagy az autóbuszok előnyben részesítésével kapcsolatos fejlesztéseket.

A BKK 2024 elején három ütemben vezette be 26 vonalon a munkanapi 20 óra utáni elsőajtós felszállási rendet, ami zökkenőmentesen zajlott, többek között a megfelelő utastájékoztatásnak és az utaskoordinátori támogatásnak köszönhetően. **A Társaság adatalapon megvizsgálta az elsőajtós felszállási rend** tapasztalatait és kiterjesztésének lehetőségeit, illetve összeállított egy döntés-előkészítő anyagot, várhatóan 2025-ben vezeti be. **Elkészített továbbá az autóbuszok előnyben részesítésével és a villamosok gyorsításával foglalkozó** koncepcionális anyagot is.

Közúti adatelemzés

Elkészült a helyszínektől független, a BKK számára rendelkezésre álló közúti, gépjárműforgalmi adatokból összeállítható **gépjárműforgalmi áramlási mutató módszertan**, amit már alkalmaz is. A módszertanalkotás során többkörös egyeztetés zajlott mind civilekkel, mind szakmai körben. A módszertan a bővülő adatok körével folyamatosan finomodik. Alkalmazásával érthetővé és összehasonlíthatóvá válnak a közlekedési és a közterületi beavatkozások hatásai.

A Közlekedésbiztonsági Stratégia kijelölt céljainak megfelelően a **sebességcsökkentéssel** érintett útszakaszok monitoringelemzése folyamatos, melynek hatásai – a visszamérések eredményeit a közlekedésbiztonsági szakértőkkel megosztva – folyamatosan nyomon követhetők.

Mikromobilitási elemzés

Az év során elkészült az **aktív és mikromobilitási** forgalomra fókuszáló **adatstratégia**, ami definiálja az ágazat rövid és középtávú feladatait, illetve kijelöli az akcióterületeket. Az elkészült anyag erősen kapcsolódik a többi közlekedési ágazathoz is: elkészítéséhez szem előtt kellett tartani, hogy a budapesti csomópontokban, forgalmi keresztszetszeken milyen mérési technológia áll rendelkezésre, ami nemcsak az aktív és mikromobilitás mérésére alkalmas, hanem más ágazatokéra is, és hogy ott milyen technológia telepítésére van műszaki lehetőség.

A BKK átlátható működését és döntéshozatalát támogató közérthető dokumentumok publikálása minden módra kiterjedő nyers és elemzett adatokkal

- Elkészült és publikálásra is került a [BKK egy napját](#) bemutató látványterkép, ami szemléletesen ábrázolja a közösségi közlekedés komplexitását.
- 12 db havi és 1 db éves [BudapesTrend](#) összefoglaló kiadvány jelent meg a BKK honlapján és a közösségi médiában közérthető adatokkal és elemzésekkel, bemutatva a budapesti közlekedés mindennapjait.
- A BKK honlapján továbbra is elérhető a nyilvános [adatvizualizációs felület](#), amely folyamatosan friss és új tartalmakkal bővül.

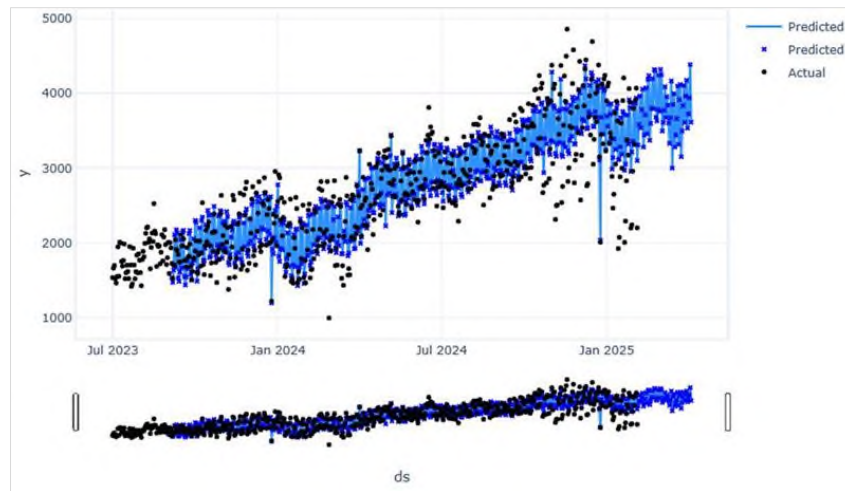
Data science, az adattudományi terület fejlődése

A 2024-es év legnagyobb adattudományi célja a Data Science Concept Paper megalkotása volt, ami kijelölte a stratégiai irányokat. Ennek alapján indultak el az első projektek és a terület működését megalapozó fejlesztési munkák.

Az év során a mobilitás több területét érintve készültek prototípusok és benchmarkmodellek korszerű data science megoldások alkalmazásával. Elkezdődött az adatok és a data science folyamatok átvezetése a felhős környezetbe, a Databricks-alapú működés kialakítása. Megtörtént az eddig elérhető adatkörök teljes körű áttöltése a központi BKK-adattárházba. A BKK kialakított egy belső elemzési igényeket kiszolgáló dashboardfelületet, amit minden dolgozója könnyen elérhet.

Elkészült data science munkák

- Megtörtént a Pay&GO adatainak alapelemzése, és összeállt a felhasználási lehetőségeket bemutató anyag, mellyel folytonossá vált a közösségi közlekedés utasforgalmi adatainak megismerése. Ennek kapcsán elkészült – és 2024 októberétől már a gyakorlatban is alkalmazott – a 100E utasforgalmi predikciós modellje; ezt a gépi tanulási modellt a menetrend tervezésére használja a BKK.



6. ábra: Pay&GO-s tranzakciók száma a 100E autóbuszon és az előrejelző modell számításai az egyes napokon

- Elkészült a MOL Bubi kerékpárok mozgását előrejelző predikciós modell, amellyel a logisztikai feladatokat tudja támogatni a BKK.
- A Közlekedésbiztonsági Stratégia végrehajtásának támogatására AI-működésű közlekedésbiztonsági modell épült, ami a sebességcsökkentésre kijelölt helyszíneket prioritizálja.
- Megtörtént a BudapestGO utazástervezési adatok áttöltése, a riportok definiálása, és elkészült az első elemzés (100E megállóhely-bővítési vizsgálata).



7. ábra: AI- és adatalapú vizsgálat a sebességcsökkentéssel érintett útszakaszokra Budapesten

Az Adatelemzés és -modellezés osztályon belül 3 fő állandó data science munkavállalóval és 2 fő gyakornokkal bővült az adattudománnyal (data science) foglalkozó terület. 2024. márciustól rendszeres a data science értekezlet, amelynek célja a tudásmegosztás, az inspiráció és az új adatalapú megoldások inkubálása. A data science terület együttműködést alakított ki az Üzleti Intelligencia és az IT más területeivel, valamint a mobilitási területek nagy részével. A további bővülés és a nem adattudományi háttérű kollégák segítségével tudástár készült, ami összefoglalja az alkalmazott technológiákat és megoldásokat.

Modellezések

A modellezés területén a 2024-es év legfőbb célja a BKK forgalmi modellezéssel kapcsolatos stratégiájának felülvizsgálata volt, kiemelt figyelmet fordítva a modellezési portfólió letisztítására és bővítési lehetőségeinek feltérképezésére, a használt modellek frissítésére és fejlesztésére, a modellezés döntéshozatali folyamatban betöltött szerepének megerősítésére, illetve a humánerőforrás-tervezés középtávú megoldására.

A modellezési stratégiában azonosított modellezési szintek közül a szakterület jelenlegi portfóliójába a makro- és mikroszintű modellezés tartozik. Közülük egyértelműen a makromodellezés tölt be fontosabb szerepet az Egységes Forgalmi Modell (EFM) révén, ami az egyik legfontosabb döntés-előkészítő eszközként segíti a stratégiai és operatív hálózattervezési feladatokat. Emellett a mikromodellezésben is folytatódott a korábbi években elkezdett munka a kisebb, egy-egy kereszteződést, forgalmi **szakaszt érintő beavatkozások** tervezéstámogatásával és a társadalmilag érzékeny projektek vizualizációjával. A modellezési portfólió a tervek szerint az elkövetkezendő években bővülni fog az urbanisztikai és közlekedési projektek egymásra hatásának elemzésével, illetve a hálózati beavatkozások makroszinten már nem értelmezhető attribútumainak vizsgálatával.

Ezzel párhuzamosan **elkészült az EFM éves frissítése** is, amit belső modellezési feladatokra és közlekedési adatbázisként használt a BKK, de egyúttal elkezdődött a modell egy teljesen új verziójának kialakítása a nyár eleji háztartásfelvétel eredményeinek felhasználásával. A fejlesztett modell így már közös, utazásilánc-alapú igénymodellel kezeli a budapesti és agglomerációs utazásokat, felismeri a turisztikai jellegű mobilitási igényeket, és pontosabb hálózati réteget alkalmaz a budapesti közösségi közlekedési, az elővárosi busz- és vasút-, valamint a kerékpáros infrastruktúra-hálózatra egyaránt. A frissített modellek, és az azokban végrehajtott változtatások a 2024-es és 2025-ös EFM-fórumon bemutatásra kerültek, illetve kerülnek, ahol a hazai forgalmi modellezési szakma mondhatja el véleményét a megvalósult fejlesztésekről és adhat javaslatot a jövő fejlesztési irányaira.

A modellezési kapacitás jobb kihasználására létrejött a modellezési munkacsoport, amely a különböző szakterületről érkező kollégák bevonásával erősíti a modellezési eredmények mélyebb integrációját a döntéshozatali folyamatba. Ennek első, kézzelfogható eredménye a vágányzárak idején az ideiglenes forgalmi rend és hálózati változások bevezetése előtti makro- és mikromodellezések, amelyek segítik az ezekre a beavatkozásokra allokált erőforrások optimalizálását.

A 2024-ben felmerülő belső modellezési feladatmennyiség (a 2022-es 41-ről és a 2023-as 79-ről 2024-ben 222-re nőtt a makromodellezési feladatok száma) indokolta, hogy az erőforrásnövelés eredményeképpen júliusra a Modellezés szakterület már 3 főállású forgalmi modellező kollégával rendelkezett; két PTV VISUM- (EFM, makromodellezés) és egy PTV VISSIM-licenccel, melyek mindegyike egy-egy nagy teljesítményű modellező számítógépen fut. 2024-ben az alábbi modellezések segítették a BKK döntés-előkészítő és döntéshozatali munkáját:

- IKOP Plusz projektekhez kapcsolódó döntés-előkészítő dokumentumok támogatása: Bajcsy-Zsilinszky úti villamostengely kialakítása, dél-pesti villamoshálózat fejlesztése, 42-es villamosvonal meghosszabbítása;
- versenyképes közösségi közlekedési folyosók makromodellezése;
- hálózati stratégia csomagjainak ütemezett modellezése: kb. 80 csomag makromodellezése;
- belvárosi forgalomcsillapítási intézkedések makromodellezése és hatásvizsgálata;
- vágányzári és felújításokhoz tartozó modellezések: 1-es villamos dél-budai vágányzárához kapcsolódó pótlás modellezése a forgalmi rend kialakításához és a pótlóbuszhálózat optimalizálásához;
- a Flórián téri felüljáró felújítása idején a forgalmi rendek modellezése;
- a Petőfi híd felújítása idejére a forgalmi rendek modellezése;

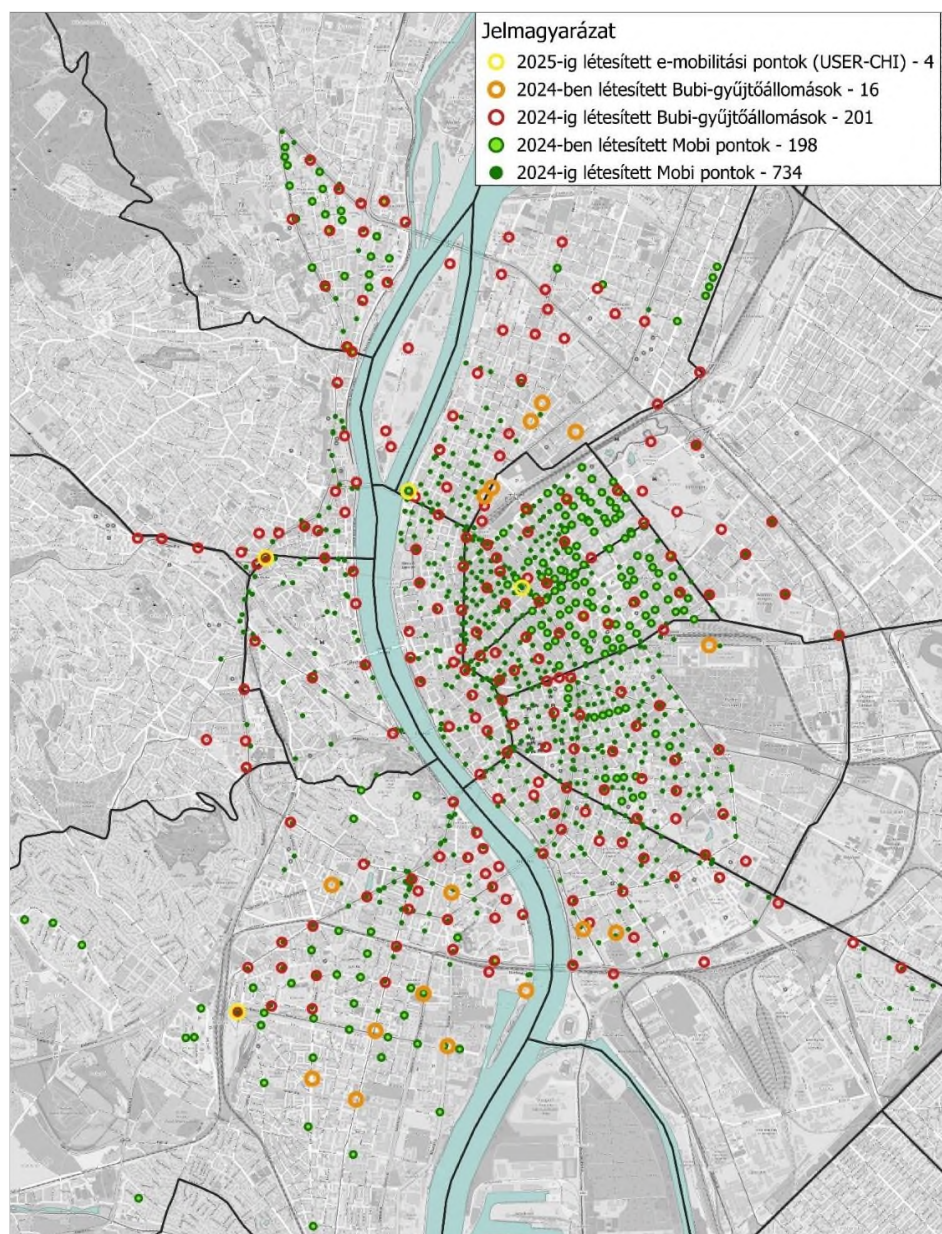
- mikromodellezési feladatok: a Szent Gellért rakpart és a Rudas fürdő villamosmegálló fejlesztéséhez, a Sulizóna programban a bevezetendő optimális forgalmi rend kiválasztásához és eldöntéséhez, a Nagykörút és a Kiskörút fejlesztéséhez kapcsolódva az ideális keresztmetszeti funkcionalitás kialakításához.

3.2.3. Mobilitásfejlesztés-tervezés

A **megosztott mobilitási** szolgáltatások közé tartozik a BKK saját (köz)szolgáltatása: a MOL Bubi, továbbá a privát (piaci) roller-, robogó- és autómegosztó szolgáltatások. Mindezekkel kapcsolatban a BKK az integrált és komplex szemléletű stratégiai és műszaki tervezésen túl pilot-szolgáltatásmenedzsment feladatokat végez.

2024 folyamán **198 db új Mobi-pont létesült** Budapesten, ezzel 932 pontra bővült a hálózat. A zónák besorolásának és határainak módosításához szükséges rendelettervezet is előkészítésre került, amit a 2025. februári Fővárosi Közgyűlés elfogadott 2025. április 1-jei bevezetéssel.

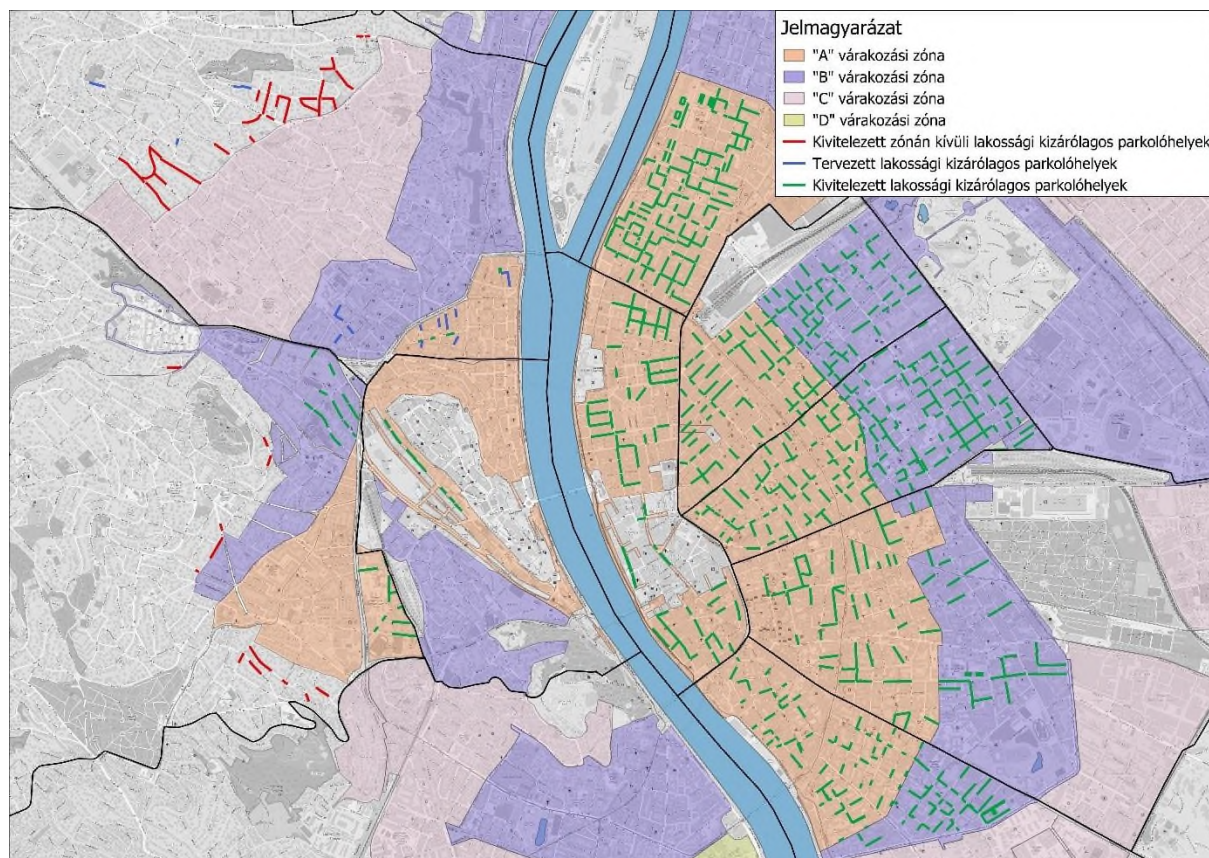
2024-ben **16 db új MOL Bubi-állomás létesült**, ezzel 217-re nőtt a gyűjtőállomások száma.



8. ábra: Mobi-pontok, Bubi-gyűjtőállomások kiépülési üteme – BKK MF

Az év folyamán döntés született arról, hogy a Bubi 3.0 ütemének 2026-os bevezetésekor a két mikromobilitási szolgáltatás infrastruktúra-hálózata integrálódik. Ehhez elkészült egyrészt az integrált rendszer állomásainak arculata, valamint elkezdődtek az egyeztetések a Főváros, a kerületek és a rollerszolgáltatók releváns szereplőivel.

2024 során az I., a VIII., a IX., a XII. kerület területeivel bővült a lakosok parkolását segítő lakossági kizárólagos parkolóhelyek rendszere, valamint a BKK segítette a II. kerületi helyszínek bevezetésének előkészítésében is.



9. ábra: Fizető parkolási zónák, valamint a tervezett és megvalósult lakossági kizárólagos parkolóhelyek – BKK MF

3.2.4. Stratégiai közútkezelés

A BKK mint stratégiai közútkezelő folyamatos szakmai támogatást nyújt és tervet véleményez fővárosi, kerületi, állami, valamint magánberuházások közterületet és közúti infrastruktúrát érintő beruházásai kapcsán. Továbbá javaslatot tesz arra, hogyan valósítható meg, hogy azok illeszkedjenek Közlekedésbiztonsági Stratégiához, a közúthálózati tervhez és a kerékpárforgalmi főhálózati tervhez. A BKK a Fővárosi Önkormányzattal és a Budapest Közúttal szoros együttműködésben folyamatosan frissíti az útfelújítási és műtárgyfelújítási prioritási listákat.

A Budapest Közút szakmai tevékenységének ellenőrzése

2024-ben még mindig elmaradt a fenntartási tevékenységre fordított forrás az útállapot szinten tartásához vagy javításához szükséges összegétől, emiatt összességében romlott a közutak állapota.

Továbbra is fennáll a 108/2022. (2022. 06. 20.) számú BKK Zrt. igazgatósági határozat alapján a BKK Belsőellenőrzési osztálya által 2022 folyamán lefolytatott vizsgálat megállapítása, miszerint a jelenleg a BKK és a Budapest Közút Zrt. feladatköröit szabályozó Együttműködési Megállapodás nem tudja betölteni a célját sem az együttműködés szervezeti kereteit, sem a felelősségi rendjét, sem a határidőket nem szabályozza megfelelően, és a Budapest Közút Zrt. közúthálózat-fenntartási feladatainak

elektronikus nyilvántartási rendszeréhez a BKK részére továbbra sem biztosított a hozzáférés. A tulajdonosi szerkezet egyes elemeinek átgondolása elkezdődött, ezen folyamat részeként 2023 folyamán sor került a taxiszolgáltatással kapcsolatos feladatok átstrukturálására: az ezzel kapcsolatos operatív és felügyeleti feladatokat 2024. január 1-jétől a BKK látja el, de a többi területen mind ez idáig nem történt előrelépés. 2024. október 30-án a Fővárosi Közgyűlés felkérte a Klímavédelmi, Közlekedési és Városfejlesztési Bizottságot, hogy 2025. január 31-éig tegyen javaslatot a 34/2008. (VII. 15.) önkormányzati rendelet helyébe lépő olyan korszerű, új rendelet szabályozási koncepciójára, amely a közutak kezelésével, fejlesztésével, fenntartásával és felújításával kapcsolatos közfeladatok hatékonyabb ellátását biztosító, a BKK feladatait kiterjesztő, illetve megrendelői funkciójának megerősítését is tartalmazó szervezeti modell megteremtésére irányul.

Közúti és közterület-tervezési útmutató

A Közút- és közterület-tervezési útmutató 1.0 verziója a szakmai vélemények feldolgozását követően 2024 novemberére elkészült, a tervezési útmutatók [önálló oldalán](#) nyilvánosan hozzáférhető.

Kiemelt fővárosi projektek támogatása

A BKK a Fővárosi Önkormányzat kiemelt projektjeinek szakmai támogatójaként részt vett a rakpart 2024. nyári időszakára tervezett ideiglenes megnyitásának előkészítésében, a Városháza park tervezésének támogatásában és a Népliget rövid távú akciótervének kidolgozásában. A 2023-ban elfogadott közösségi költségvetési ötletek, valamint az elkészült és már jóváhagyott kerékpárforgalmi főhálózati terv alapján projektjavaslatokat készített elő és támogatta a megvalósulásukat (kerékpárutak és kerékpársávok biztonságának növelése, Nagykörút pollerezése). A BKK részt vett a TOP Plusz Egészséges utcák pályázat tervsűrűjében. Összesen 21 kerület 52 projektjét véleményezte közlekedési és közterület-használati szempontból. A pályázatra végül 39 pályamű érkezett 19 kerületből, ezek kiértékelése – amiben a BKK továbbra is szakmai támogató – 2025. Q2 folyamán várható.

A BKK részt vett a Fővárosi Önkormányzattal közösen megrendezett mobilitási heti és az autómentes napi programok szervezésében.

Tervvéleményezések

A BKK 2024-ben is számos állami, fővárosi és magánbefektetői beruházás közúti, közterület-rendezési és forgalomtechnikai tervét véleményezte, valamint több budapesti kerület és agglomerációs település közlekedésszabályozási tervéhez készített közlekedésszakmai véleményt. Ezek közül kiemelve a legfontosabbakat:

BKK kezelésében lévő fejlesztések

- Nagykörúti bringasztráda műszaki diszpozíciója
- Váci úti bringasztráda műszaki diszpozíciója
- Üllői úti bringasztráda műszaki diszpozíciója

BFVT-tanulmánytervek és településrendezési eszközök

- Fővárosi DÉS
- Fővárosi Települési Terv

Külső szereplők fejlesztései

- H7 Csepeli HÉV felújítása
- 71-es vasútvonal felújítása (Rákospalota–Újpest, városhatár); 142-es vasútvonal felújítása (Kőbánya-Kispest–városhatár)
- Szegedi úti felüljáró és a kapcsolódó úthálózat közlekedésfejlesztési terve
- Kelenföld, intermodális csomópont
- Városliget közlekedésfejlesztési tervei
- Liszt Ferenc Budapest Nemzetközi Repülőtérre vezető gyorsforgalmi út fejlesztési terve
- XIII. és XI. kerületi magánfejlesztői ingatlanberuházások közlekedési munkarészei
- Bosnyák tér, Zugló városközpont közlekedésfejlesztési terve
- Palotaliget lakópark közlekedésfejlesztési terve
- Agóra irodaház fejlesztése
- Dürer park iroda- és lakópark fejlesztése
- CTP-logisztikai park, Érd–6-os út
- Kerületi szabályozási tervek (II., III., IV., VII., VIII., IX., XI., XII., XIII., XIV., XVII., XVIII., XIX., XXI., XXII., XXIII.)
- Agglomerációs települések szabályozási tervei (Ecser, Alsónémedi, Dunakeszi, Szigetmonostor, Érd, Nagytarcsa, Vecsés, Maglód, Dunaharaszti, Pécel, Budakalász, Kistarcsa)

3.2.5. Közlekedési hálózat és szolgáltatások fejlesztése

Hálózat-, szolgáltatásfejlesztési és menetrendi változások

A BKK folyamatosan fejleszti közösségi közlekedési hálózatát, amelynek segítségével reagál az ügyféligényekre, és új utasok megnyerésével – a BMT-célokkal összhangban – versenyképes tömegközlekedést biztosít Budapesten.

Minden hálózati módosítást részletes elemzés, forgalmi modellezés és az érintett önkormányzatokkal történő tételes egyeztetés előz meg. A hálózati javaslatot a BKK társadalmi egyeztetésre bocsátja a honlapján, majd a beérkezett észrevételeket figyelembe véve alakítja ki a végső hálózati megoldást. A társadalmasítás keretében a BKK többször tartott Agóra fórumot, ahol az érintett lakosok meghallgatásával a változások tervezése közösen zajlott.

2024. évi jelentősebb fejlesztések

A BKK 2024-ben is számos hálózatfejlesztést hajtott végre, közülük is kiemelhető az Újpest önkormányzatával együttműködve kialakított hálózatmódosítás, ami az egyik legnagyobb volt az évben. Átszállásmentes kapcsolat létesült Újpesten Megyer és Káposztásmegyer között a 196-os autóbusz fejlesztésével, és a térség hálózati kapcsolatainak bővüléséhez szintén hozzájárult a 121-es, a 296-os és a 296A autóbusz útvonalának a módosítása is. A BKK hálózatának módosításához Újpest önkormányzata új megállóhelyek kiépítésével járult hozzá.

Kiemelendő, hogy összetettsége és nagyobb területi hatása miatt Rákosmente térségében 2023 végén–2024 elején bővült az autóbusz-hálózat, majd 2024. év elején a 908-as autóbusz útvonalának módosításával egyszerűbb és jobb kapcsolatokat adó éjszakai autóbusz-hálózat alakult ki. 2024-ben egy új, eddig ki nem szolgált térségben 275-ös jelzéssel indult buszjárat Rákoscsabán, ami a térség beépítettsége és a valós forgalmi igények megismerése céljából igényvezérelten (TELEbuszként) közlekedik, a vasúthoz hangolt menetrenddel.

A BKK számára kiemelt fontosságú, hogy a valós forgalomhoz igazodó, adatalapú tervezéssel előkészített menetrendeket alkalmazzon. A repülőtéri járatra mindig kiemelt figyelem irányul, ezért a folyamatosan növekvő, a Budapestre érkező légi forgalommal párhuzamosan a BKK több lépésben, az utasforgalmi adatok alapján sűrítette a közvetlen belvárosi kapcsolatot adó 100E Repülőtéri Expressz járatot és a Kőbánya-Kispestől induló 200E autóbust. A turisztikai forgalomhoz igazodó idénymenetrendek jobban kiszolgálták a Normafa felé közlekedő 21-es, valamint a Margitszigetre tartó 26-os autóbusz utasait is.

További fejlesztések

Járat	Változás, fejlesztés oka
2024. Q1	
275, 298,	Rákosmente önkormányzatával együttműködve a BKK új autóbuszjáratot indított Rákoscsaba vasútállomás és a Piski utca között 275-ös jelzéssel munkanapokon a Bártfai utcán keresztül. A járat csúcsidőben fix indulásokkal, azon kívül igényvezérelt TELEbusz-rendszerben közlekedik. A 298-as járat útvonala bővült, és nagyobb terület számára biztosít a vonathoz hangolt versenyképes közlekedési lehetőséget.
176E, 298	A 298-as autóbusz útvonala bővült a Sport tértől a Zimonyi út irányába. Az önkormányzat kérésére a 176E autóbusz a Bártfai utca helyett a Naplás úton keresztül közlekedik Rákoscsaba irányába.
908, 908A, 998	Útvonalmódosítások Rákosmente térségében az éjszakai járatoknál: egyszerűbb és jobb kapcsolatokat adó éjszakai autóbusz-hálózat alakult ki a térségben: a 908-as autóbusz Cinkota autóbuszgarázs helyett Rákoscsaba-Újtelep, Tóalmás utcáig közlekedik Rákoskeresztúr városközpont érintésével. A 998-as autóbusz útvonala egyszerűsödött Rákosliget térségében (a Bártfai utcát nem érinti a jövőben). 908A jelzéssel új éjszakai járat indul a belváros irányából Rákoskeresztúr városközpont irányába.
122E	A 122E autóbuszon egyre többen utaznak, ezért reggel sűrített menetrend szerint indul az utasforgalmi igények alapján.
100E	A BKK a repülőtéri 100E járat utasforgalmának bővülésével párhuzamosan és a Budapest Airport Zrt. előrejelzése alapján az idénymenetrendeket az utasforgalomhoz igazította, valamint az ünnepek és a téli szünet alatti magasabb utasforgalom kiszolgálására a sűrűbb, majd március végéig a téli idénymenetrendet alkalmazta.
21, 26	A turisztikai forgalom tavaszi bővülésével március 15-étől új idénymenetrendek léptek életbe a Normafára közlekedő 21-es és a Margitszigeten közlekedő 26-os járatokon.
2024. Q2	
39, 226, 914, 914A, 950, 950A	Új megállóhelyekkel bővült Budapest számos pontja: a 226-os autóbusz a Zenélőkút, a 39-es autóbusz a Széll Kálmán tér M (Csaba utca), illetve a 914-es, a 914A, a 950-es, a 950A autóbusz érinti az Albert Flórián út elnevezésű megállóhelyet.
200E	A folyamatosan növekvő légi forgalommal párhuzamosan többen utaznak a 200E autóbuszon is, hiszen a repülőtéren és a kapcsolódó logisztikai parkban egyre több munkavállaló dolgozik. Továbbá azon légi utasok száma is növekszik, akik az M3-as metró végállomásától indulnak a repülőtérre. A BKK ezzel összhangban első lépésben szombatonként a hajnali és kora reggeli időszakban sűrített menetrendet vezetett be a 200E vonalán.
100E	A turisztikai forgalom bővülésével a 100E autóbusz a tavaszi–őrszi idénymenetrendről a legsűrűbb nyári menetrendre állt át.
122E	Az egyre bővülő forgalommal összhangban a 122E autóbuszvonalon a munkanapok reggeli és délutáni csúcsidőszakaiban a szóló autóbuszok mellett megjelentek a csuklós autóbuszok is a legkihasználtabb induláskor.

137, 237	A 137-es és a 237-es autóbusz vonalán a BKK többletindulásokat biztosít a hajnali időszakokban az utasforgalmi igények alapján.
54	A járművezetői munkakörülmények javításának eredményeként, szolgáltatói kérésre a 54-es autóbusz vonalán munkanapokon napközben és késő este csuklós autóbuszok is közlekednek.
2024. Q3	
121, 196, 296, 296A	Bővülő hálózati kapcsolatok Káposztásmegyeren: Újpest önkormányzatával együttműködve a 121-es, a 196-os, a 296-os és a 296A autóbusz útvonala módosult augusztus 10-től. A BKK meghosszabbította a 121-es autóbusz útvonalát, így egészen Káposztásmegyer, Szilas-patakig közlekedik a Fóti út – Sporttelep utca – Óceánárok utca útvonalon. Továbbá bővítette az autóbusz korábbi üzemidejét hétköznapiakon és hétvégén, menetrendjüket pedig az elővárosi vonathoz hangolta. A 196-os autóbusz útvonalát szintén meghosszabbította: Káposztásmegyer, Szilas-patakig közlekedik, így létrehozta az eddig hiányzó Megyer – Káposztásmegyer I. autóbuszos kapcsolatot a Megyeri út – Óceánárok utca útvonalon keresztül. A 296-os autóbusz útvonala egyszerűsödött: a Külső Szilágyi úton át éri el Káposztásmegyer, Szilas-patakot Újpalota felől (a Fóti út – Sporttelep utca útvonalon a meghosszabbított útvonalú 121-es busz közlekedik). Az autóbusz korábbi üzemideje bővült az esti időszakban. A 296A autóbusz útvonala egyszerűsödött (a 296-oséhoz hasonlóan), továbbá meghosszabbodott Káposztásmegyer lakótelepen belül a Mogoródi-patak irányába. A BKK több indulást is bevezetett a járaton napközben.
75, 75A	Útvonal-módosítások Kőbányán: tesztjelleggel meghosszabbított útvonalon felsővezeték nélkül, önjáró üzemből közlekedik a 75-ös trolibusz. A tesztüzem I. ütemében, augusztus 17-étől a trolibuszok a Kerepesi út – Pongrácz út – Liget tér érintésével érik el Kőbánya alsó vasútállomást. A korábbi 75-ös trolis útvonalán 75A jelzéssel betétjárat közlekedik.
124, 125, 125B, 277	Új végállomás a Bosnyák téren: a Bosnyák téren megvalósuló ingatlanberuházás keretében a térségben közlekedő autóbuszok közül a 124-es, a 125-ös a 125B és a 277-es autóbusz végállomása új helyre került: a Nagy Lajos király útjáról indulnak az autóbuszok.
200E	Munkanapokon a reggeli időszakban sűrített menetrend került bevezetésre a 200E vonalán. Az őszi időszakban a 100E járaton is jelentősen több utas utazott a repülőtérre a közösségi közlekedést választva.
157, 157A	Az egyre bővülő forgalommal összhangban a 157-es és a 157A autóbusz vonalán munkanapokon a midi autóbuszok helyett nagyobb kapacitású szóló autóbuszok közlekednek.
931A	Az egyre nagyobb éjfél körüli forgalommal összhangban a 931A autóbusz vonalán a BKK további indulást biztosított.
72	A folyamatosan bővülő forgalommal párhuzamosan szeptembertől a 72-es trolibusz vonalán munkanapokon a reggeli és a délutáni csúcsidőszakokban sűrített menetrend lépett érvénybe, amit a BKK a 9-es buszával is összehangolt.
2024. Q4	
75	Trolibuszfejlesztés Kőbányán: tesztjelleggel meghosszabbított útvonalon, felsővezeték nélkül, önjáró üzemből közlekedik a 75-ös trolibusz. A tesztüzem II. ütemében, november 9-étől a trolibuszok a Hungária körút – Salgótarjáni utca – Pongrácz út – Liget tér érintésével érik el a Kápolna utcát. A tesztüzem idején utasforgalmi felmérés, társadalmi egyeztetés és üzemeltetési elemzés is történik.
110, 112	Új végállomás a Bosnyák téren: a Bosnyák téren megvalósuló ingatlanberuházás keretében a térségben közlekedő autóbuszok közül a 110-es és a 112-es autóbusz – a járatok útvonalának meghosszabbításával – a Rákospatak utca végállomásról indul.

100E, 200E	A folyamatosan növekvő légi forgalommal párhuzamosan az őszi–téli időszakban a 100E járaton is jóval több utas utazott a repülőtérrel a közösségi közlekedést választva. A 100E járat a tavalyi évihez képest sűrűbb menetrenddel közlekedett. A repülőtér és a kapcsolódó logisztikai parkban egyre több munkavállaló dolgozik, így a 200E autóbusszon is megnövekedtek az utasforgalmi igények. Ezzel összhangban vasárnapokon a reggeli időszakban sűrített menetrend lépett érvénybe a 200E vonalán.
16, 216	Az egyre bővülő vári forgalommal összhangban a 16-os és a 216-os autóbussz vonalán hétköznapokon délután, valamint a hétvégi időszakban sűrűbben közlekednek az autóbusszok.
151	A 151-es autóbusszvonalon új megállóhely létesült: a Határ utca megállót is érintik az autóbusszok.
16, 196, 216, 916	Budapest számos pontján új autóbussz-megállóhelyek épültek, amelyek javítják a BKK autóbussz-hálózati lefedettségét: a 196-os autóbussz vonalán Gimnázium és Farkas-erdő (Állatsziget) elnevezéssel, bővítve ezzel Káposztásmegyer elérhetőségét; továbbá a 16-os, a 216-os és a 916-os autóbussz vonalán Halászbástya (Schulek Frigyes-lépcső) elnevezéssel.

Egyéb szolgáltatásfejlesztések

Az utazók biztonságának fokozása és az utazásijogosultság-ellenőrzés hatékonyságának növelése érdekében a Társaság **elsőajtós felszállási rendet** vezetett be hétköznapokon 20 óra után az este kis forgalmú 11, 31, 32, 66, 66B, 70, 74, 78, 97E, 110, 112, 123, 123A, 176E, 182, 184, 244 és 276E járat vonalán. A bevezetést az utaskoordinátorok és a hatékony kommunikáció segítette.

3.2.6. Fővárosi megbízásból megvalósított közlekedési infrastruktúra-beruházások

Az uniós forrásból megvalósuló fejlesztésekre benyújtott 6 támogatási kérelemből kettő esetében érkezett támogató döntés. Ezek a TOP Plusz-4.1.2-23 Bringasztráda pályázatok (Üllői út–Váci út és Nagykörút fejlesztése). A támogatási szerződések megkötése a beszámoló lezárásának időpontjában folyamatban van. A további négy kérelemmel kapcsolatban még nem született döntés annak ellenére, hogy a BKK rövid határidőn belül megválaszolta, illetve beküldte a hiánypótlásokat. Ezek a „Fővárosi kötőtpályás projektek”, a „Budapesti trolibusz járműbeszerzés III. ütem és állatkerti deltavágány kiépítése”, valamint a „Komplex klímaadaptációs és közterület-megújítás” két projektje, összességében 26 milliárd forint értékben.

Az „51 CAF-villamos beszerzése Budapest részére, valamint 51 CAF-villamoshoz és 48 trolibuszhoz kapcsolódó infrastruktúra-fejlesztések” című pályázati felhívás mostanáig nem jelent meg, így támogatási kérelem benyújtására sem volt lehetőség.

CAF-villamosok szállítása

A BKK 2014-ben szállítási szerződést kötött összesen 124 db villamos gyártására. 2021. 06. 08-ig ebből több ütemben 73 átadása és kifizetése megtörtént. A BKK az 1053/2023. (II. 23.) számú kormányhatározat szerint uniós támogatás terhére két ütemben, 2022. 11. 15-én és 2023. 03. 09-én további 51 db villamos gyártását rendelte meg, ezzel kimerítve a 2014-es szerződés keretét. A támogatási szerződésben az Irányító Hatóság vállalta, hogy a finanszírozást átszakaszolja a következő IKOP Plusz programozási ciklusra. A 30 százalék előleg kifizetése az IKOP terhére megtörtént, ugyanakkor az IKOP Pluszba történő átforgatás még nem, és ez kiemelt kockázat a gyártás alatt lévő villamosok finanszírozását tekintve.

Az első kocsi 2024. október 4-én hajnalban érkezett meg Budapestre végszerelésre, a második 2024. november 13-án. A villamosok első utcai próbái 2025. január 8–9-én éjjel elkezdődtek. 2025. március 14-én és 26-án 3 villamos került átadásra. A villamosbeszerzéshez kapcsolódóan a villamosokra szerelendő rádiós váltóállító eszközökre a szerződés aláírása került 2024. május 10-én.

CAF-villamosokhoz kapcsolódó infrastruktúra-fejlesztés: Ahhoz, hogy a megrendelt 51 db villamos gazdaságosan, új nyomvonalakon is üzemeltethető legyen, 3 feladatcsoport megvalósítására van szükség. Vonali infrastruktúra (áramellátási és pályafeltételek), Peron-infrastruktúra és

akadálymentesítés (szükséges hosszúságú peronok biztosítása és lehetőség szerinti akadálymentesítés), Kocsiszíni feltételek (tárolás és karbantartás).

Jelenleg három feltételes kivitelezési tender fut, amelyek célja a villamoshálózat modernizálása és az akadálymentesítés javítása: a Viadukt esetében a tender 2024. december 23-án megjelent, a megadott ajánlattételi határidő 2025. május 13. Az 56-os villamosvonal akadálymentesítésénél 2024. november 6-án megérkezett a feltételes támogató tanúsítvány, a szükséges módosításokat a BKK Igazgatósága 2024. november 13-án jóváhagyta. Az 50-es villamosvonal esetében az IKOP Pluszra módosított dokumentációt 2024. november 4-ei ülésén hagyta jóvá a BKK Igazgatósága, így ennek KFF-ellenőrzése november második hetében kezdődött.

A BKK a CAF-tender kifizetését követő időszakra egy új, villamosbeszerzésre vonatkozó keretszerződés közbeszerzésének előkészítését kezdte meg, ehhez az elvi előzetes típusengedély rendelkezésre áll.

Trolibeszerzés és kapcsolódó infrastruktúra-fejlesztések

Járműbeszerzés: a BKK trolibuszszállítási szerződést kötött 2014-ben 108 db jármű szállítására. A szerződés alapján 48 db opciós jármű lehívására volt még lehetősége a BKK-nak, 2021. november 12-én mindegyik megrendelésre került. Ehhez a Főváros előfinanszírozására volt szükség, azzal, hogy az IKOP Plusz biztosítja a forrást az 1846/2017. (XI. 14.) kormányhatározat alapján. A járművek 2023. június 6-án átvételre kerültek, a támogatási kérelem 2023. december 7-én benyújtásra került, de a támogatói döntés azóta nem született még meg; további információ nem áll rendelkezésre.

A BKK az RRF RePower támogatási konstrukcióhoz kapcsolódóan elindította egy új, 160 db trolibuszra vonatkozó feltételes keretmegállapodás közbeszerzését. A tárgyalásos eljárás első bontása 2024. július 31-én, az utolsó tárgyalás 2024. november 5-én volt. A végleges ajánlattételi szakasz 2024. december 19-én indult. A kiegészítő tájékoztatókérésekkel kapcsolatos válaszadás folyamatosan zajlik, a tervezett ajánlattételi határidő 2025. március 3., a közbeszerzés várhatóan 2025. Q2-ben zárul. Jelenleg nem ismert, hogy az RRF RePower konstrukció hiányában milyen más uniós forrásból valószínűsíthető meg a fejlesztés.

Infrastruktúra-fejlesztés: a trolibuszok gazdaságos és hatékony közlekedtetésének feltétele, hogy több elemben felsővezeték-hálózati infrastruktúra épüljön ki. Egy elem (Állatkerti delta) finanszírozása a 48 db trolibusz szállításához kötött kormányhatározatban szerepel; a BKK üzleti tervében fővárosi jóváhagyással jelenleg előfinanszírozza, a kivitelezés folyamatban van, a munkaterület átadása 2024. november 4-én történt. A következő elemeket tervezetten a 1053/2023. (II. 23.) kormányhatározat alapján a CAF-szállításhoz kapcsolódó támogatási szerződés fogja biztosítani. A Kőbányai úti felsővezeték esetében a feltételes kiviteli tender elindításához a tervek műszaki ellenőrzése megtörtént. A Népligethez vezető trolibusz-felsővezeték kapcsán a módosított tervezőiköltség-becslést a korábbi tervező elkészítette. Ezt követően mindkét feltételes tender indítható, tervezetten a Fővárosi Közgyűlés 2025. áprilisi jóváhagyását követően. A Kassai téri trolibusz-felsővezeték tervezési közbeszerzése 2024. július 31-én megjelent, azonban – a forrásnak az RRF-IKOP Plusz átforgatása miatt – az eljárás újraindítása szükséges, előzetes KFF-minőségbiztosítással. Az Előzetes Piaci Konzultáció és az indikatív ajánlatkérés lezajlott, a végleges anyag összeállítása folyamatban van.

Kötőtpálya-fejlesztések

Az IKOP Plusz program, az 1053/2023. (II. 23.) kormányhatározat alapján négy db kötőtpálya-tervezési feladatra biztosít forrást. A támogatási kérelmet 2024. február 7-én a BKK benyújtotta, támogatási döntés ez idáig nem született, a hozzá kapcsolódó közbeszerzési eljárások feltételesen elindíthatók. A kivitelezési forrásról nem született kormányhatározat.

Pesti fonódó II. ütem: a projekt a Lehel tér–Deák Ferenc tér között, a Váci úton és a Bajcsy-Zsilinszky úton vezető korábbi villamosvonal visszaépítésével, de a teljes Újbuda–Újpest-tengelyen szükséges különböző beavatkozásokat megtervezi, érintve a XXII. kerületet is. Feltételes tervezési közbeszerzésre a KFF-tanúsítvány 2024. június 12-én megérkezett. A közbeszerzési eljárás 2024. augusztus 9-én megjelent, bontása 2024. november 20-án megtörtént. Az értékelés a beszámoló készítésekor még

folyamatban van. A Főváros Közgyűlése 2025. márciusban döntött a tervezés forrásának előfinanszírozásáról, a kapcsolódó, Főváros–BKK közötti Fejlesztési Megállapodás előterjesztése az áprilisi Közgyűlés napirendjén szerepel.

Pesterzsébeti villamoshálózat fejlesztése és a 42-es villamosvonal meghosszabbítása:

a Főpolgármesteri Kabinet 2024. január 25-ei döntése értelmében az engedélyezési tervezést egy tanulmányterv előzi meg, melyet a területi összefüggés miatt a 42-es villamoséval közösen kell elkészíteni. A vonatkozó közbeszerzés lezajlott, a feltételes tervezési szerződést a felek 2024. december 18-án aláírták. Hatályba lépése legkésőbb 2025. június 17-én lehetséges.

MillFAV fejlesztése: a MillFAV-felújítás a vonal teljes rekonstrukcióját és akadálymentesítését tűzte ki céljául, hogy az esélyteremtő Budapest jegyében növelje a hozzáférhetőséget, az átszállási kapcsolatok javítását a Hungária körútnál, illetve fejlessze a forgalomirányítási és utastájékoztatási rendszert. A stratégiai eldöntendő kérdések egyeztetve lettek a városvezetéssel, ezek alapján történt a műszaki diszpozíció összeállítása. Azóta Rákosrendező területének fejlesztése okán a műszaki tartalomnál koncepcionális kérdések nyíltak ki, így a műszaki diszpozíció módosítása szükséges. A projekttel párhuzamosan a BKV elkezdte az előregedett járművek cseréjének előkészítését.

Köztér- és útfejlesztések

Rakpark tervezése: a jelenlegi projekt előzményeként építészeti tervpályázat, majd azt követően engedélyezési tervek készültek a Parlament–Szabadság híd szakaszán. A BKK feladata az engedélyezési tervek átdolgozása és a kiviteli tervek elkészítése fővárosi forrásból, az eredetinelélhetőbb és zöldőbb kialakítással, beépítve az ideiglenes megnyitások tapasztalatait és a civil szervezetek véleményét is. A kivitelezéshez szükséges TOP Plusz támogatási kérelmet az Id. Antall József rakpartra és az Erzsébet híd alatti hídfőre vonatkozóan a BKK 2024. szeptember 13-án benyújtotta. A pályázat által meghatározott Zöldinfrastruktúra tervszűri előírta az Országos Építészeti Tervtanács bevonását is. 2025-ben újabb tervtanács konzultációval folytatódik a jóváhagyások kérése.

Duna-Buda tervezése: a jelenlegi projekt előzményeként építészeti tervpályázat, majd azt követően engedélyezési tervek készültek három területre: Felhévíz, Bem József tér, Fő utca és teresedései. A BKK jelenlegi feladata a kiviteli tervek elkészítése, azonban a korábbi tervekhez képest számtalan módosítási igény jelent meg az eredeti tervben szereplő fakivágások elkerülésétől a Nagy Imre tér leválasztásán át különböző tenderszakaszokig, amely igényeket a megkötött tervezési szerződés kereteiben nem lehet kielégíteni. A BKK javaslata szerint a Fő utca és a Bem tér vonatkozásában a tervezés folytatható, ugyanakkor előbb a szerződéses kérdéseket szükséges tisztázni.

Clark Ádám tér tervezése: a kormány az 1447/2018. (IX. 18.) számú határozatával a Lánchíd felújításának 6 milliárd forint összeggel történő támogatása mellé vállalta, hogy javaslatot tesz a Széchenyi tér, Clark Ádám tér, József Attila utca tervezésének ütemezésére és finanszírozására. Ennek megfelelően a BKK tervezési szerződést kötött a fenti köztér tervezésére, majd állami forrás hiányában saját fedezetre 2022. március 31-én hatályba léptette azt. Mivel a tervezési időszak alatt a kormány a 2022. évi XXIV. törvény alapján a Széchenyi tér és a József Attila utca tulajdonjogát magához vonta, majd az V. kerületi önkormányzatnak adta vagyonkezelésbe, így ezen részek tervezését a BKK készségi szinten lezárta. A Clark Ádám tér tervezési feladata 2024. 09. 26-án valósult meg, a tervek minden engedéllyel és jóváhagyással rendelkeznek, kivitelezési forrás jelenleg nincs.

Útfelújítás-tervezések

A Főváros és a BKK közötti, BKK Zrt. 2020–2023. évi útfelújítási program Útfelújítás-tervezés, tervfelülvizsgálat feladat megvalósításáról szóló MM több útfelújítás tervezéséről is rendelkezik. Közülük az alábbiak tervezése zajlott a közelmúltban:

IX., Mester utca tervezése: a Mester utca Ferenc körút–Haller utca közötti szakaszára a tervező a tenderdokumentációt 2025. január 8-án leszállította, a tervezés ezzel lezárult. A 2025. februári Fővárosi Közgyűlés ülésén döntés született a kivitelezési forrás biztosításáról, így elindítható a kivitelezői közbeszerzési eljárás.



10. ábra: Mester utca látványterve

IV., István út–Pozsonyi utca tervezése: az 1,79 km hosszú útszakasz felújításáról a tervező a tenderdokumentációt 2024. augusztus 28-án leszállította, a tervezés ezzel lezárult. A 2025. februári Fővárosi Közgyűlés döntött a kivitelezési forrás biztosításáról, így indítható a kivitelezői közbeszerzési eljárás.

II. és XII., Zugligeti út–Budakeszi út–Szilágyi Erzsébet fasor csomópont tervezése: a javított engedélyezési tervek leszállításra kerültek, a szükséges hozzájárulások kérése megtörtént. A vasúthatósági engedélyt és az útépitési engedélyt a BKK megkapta, a fakivágási engedély megszerzése 2 alkalommal is ellehetetlenült. A tervezési szerződés lezárult, a kivitelezési forrás biztosítását követően indítható a kivitelezői közbeszerzési eljárás.

Híd-műtárgy fejlesztések

M3 Határ úti aluljáró akadálymentesítése: végleges műszaki átadás-átvétel az üzemi terekkel és a nyilvános illemhellyel együtt 2024. május 29-én lezárult, május 30-án ünnepélyes átadására sor került, az aluljáró felújítása és akadálymentesítése megtörtént.

Flórián téri felüljáró felújítása: a leromlott állapotú felüljáró felújítási forrásának biztosításáról a Közgyűlés 2024. március 27-én döntött. A BKK lefolytatta a közbeszerzési eljárást, szerződéskötés 2024. december 16-án történt. A munkaterület-átadás időpontja 2025. február 14. volt, 2025. március 1-jén lezárásra került a déli felüljáró, a munkavégzés elkezdődött.

Petőfi híd tervezése: a főmederi Duna-hidak felújítása kiemelt feladat; ahhoz, hogy a felújítások gazdaságosak legyenek, 5 évente 1 híd felújítását el kell végezni, a következő hídét pedig meg kell tervezetni. A Lánchíd után a Petőfi híd következik, a tervezési forrás biztosításához a BKK több alkalommal fordult levélben a Főváros vezetéséhez. Jelenleg a BKK előkészítette a tervezési közbeszerzési eljárást, valamint az MM-tervezetet is.

Kerékpáros fejlesztések

VEKOP-projekt zárása: a 2014–2020-as programozási időszak VEKOP operatív programja közlekedésbiztonsági és kerékpáros fejlesztéseket tartalmazott, amelyek a Főváros és a BKK, valamint az érintett kerületi önkormányzatok konzorciumában valósultak meg. Az Irányító Hatóság általi zárás határideje 2024. március 31. volt, a megadott határidőre valamennyi vagyonrendezési megállapodás hatályba lépett, az átadott vagyont pedig a kerületi önkormányzatok és a Fővárosi Önkormányzat

aktiválta, és vagyonnyilvántartásba vette. A megvalósult létesítmények projektzárása az elszámolással együtt megtörtént.

EuroVelo projektek: 4 db EuroVelo tervezésére kötött a BKK szerződést a „Fővárosi EuroVelo kerékpáros útvonalak fejlesztése” nevű MM alapján. A tervezési feladatok egy része a már meglévő kerékpáros útvonalak fejlesztése. A korábbi megvalósításoknál a kevésbé konfliktusos szakaszok már elkészültek, a feladat tehát azoknak a szakaszoknak a megtervezése és engedélyezése, ahol nem elég a tervek elkészítése, hanem többszereplős politikai egyetértés is szükséges hozzá. Ilyen például az Óbudai-sziget jelenleg lezárt szakaszának a megnyitása vagy a Halász utcai felhajtó rámpa funkció váltása. Vannak szakaszok, ahol szabályozási kérdéseket kell kerületi és fővárosi szinten egyeztetni, és közösen eldönteni. Ilyen például a dél-budai szakaszon a Háros térség, vagy a Kaszáló rét kérdése. Nem elég tehát a terveket elkészíteni, az engedélyek megszerzéséhez ezeket a kérdéseket politikai szinten rendezni kell.

A tervezési feladatok folyamatban vannak, a kivitelezési forrást a Budapest–Balaton- és a Rákospatak menti kerékpárúthoz az IKOP Plusz program keretében, az ÉKM-mel konzorciumban biztosítja az EU. A támogatási kérelmek benyújtásához szükséges, az ÉKM-mel megkötendő konzorciumi szerződések aláírása megtörtént.

Észak-Pest és Budapest–Balaton: minden szakaszon zajlik az engedélyezési tervek véglegesítése, a kezelői és a tulajdonosi hozzájárulások beszerzése, azonban a hozzájárulás-kérések megadása elhúzódik.

Észak-Buda: a tervezési szakaszon két jelentős akadályoztatás van, amelynek feloldása a fővárosi érdekkörön kívül esik. 1. A Budapest Garden–H-híd szakaszán a korábbi tanulmánytervtől eltérő, teraszos kialakítású konzolos támfalépítést írt elő a KDVVIZIG, ennek sem a tervezését, sem a kivitelezését nem tartjuk kezelhetőnek a projektben. 2. Az óbudai-szigeti szakaszon jelenleg a bejutás a közforgalom számára tiltott. A Petőfi Kulturális Ügynökség kezelésében lévő területen olyan mértékű tervezési és a jövőben kivitelezési feladat előírása történt, amelyet a projektben nem tudunk kezelni. A BKK javaslata ezen szakaszok készültségi szinten történő lezárása.

Dél-Buda: a XXII. kerületi jegyző előzetes szakhatósági nyilatkozata szerint az engedélyezési tervdokumentáció Háros utca–Naphal utca közötti szakaszára vonatkozó terv nem felel meg a DKÉSZ-nek; a Nagytétény, Erdélyi utcai buszforduló–Campona utca közötti szakaszára vonatkozó terv pedig nem felel meg a KÉSZ-nek. Ezek módosítására vonatkozó szakhatósági nyilatkozatok kiadásához a kerületi jegyző kéri a Fővárosi Önkormányzat előzetes írásos nyilatkozatát, hogy a szabályozási vonal kijelöléséből adódó kisajátítási, illetve kártalanítási összegek megfizetését teljes mértékben a Fővárosi Önkormányzat viseli. Ezt a BKK 2024. november 8-án és 28-án jelezte a Városfejlesztési Főosztály részére.

EuroVelo 14 Rákospatak: a projekt jogilag erdő területet érint. Bár a kiépítéshez minimális fakivágásra lesz csak szükség, a besorolásmódosítás miatt csereerdősítés szükséges. A csereerdősítéshez kijelölt XVII. kerületi helyszínen az előzetes mérések alapján a talaj megfelelőnek tűnik. Az erdő-igénybevételi eljárást a Főváros meghatalmazása alapján a BKK 2024. augusztus 26-án megindította. Párhuzamosan a BKK egyeztet a Fővárosi Önkormányzattal a konzorciumi szerződést, illetve készíti elő a tervezési közbeszerzési eljárást (a projektet eredetileg VEKOP-program keretében részben megtervezte).

Bringaszátrádák: a TOP Plusz Bringaszátráda felhívása 6 milliárd Ft keretösszegére az alábbi szakaszokkal pályázott a BKK a Városvezetéssel egyeztetve. A támogatói döntés 2025. január 9-én érkezett. A támogatási szerződések megkötése ez idáig nem történt meg, a feladatok beszerzésére feltételes tervezési közbeszerzési eljárások előkészítése és elindítása történik/történt.

- **Váci úti és Üllői úti bringasztrádák:** az ajánlati felhívás 2024. november 4-én jelent meg, az ajánlattételi határidő 2025. 01. 24. Az eljárás lezárult, a beszámoló időpontjában a KFF április 16-án meghozta szabályossági döntését.
- **Nagykörút megújítása:** a műszaki diszpozíció szakmai egyeztetését és lakossági fórumokon történő társadalmasítását követően a 2025. márciusi közgyűlés döntött a közbeszerzési eljárás megindításáról.

3.2.7. Tudásközpont és K + F

Tudásközpont

2024. május 3-án a BKK nagy sikerrel rendezte meg történetének első saját szervezésű közlekedésszakmai konferenciáját, az I. Balázs Mór-konferenciát 120 fő (ebből 81 külsős) részvételével. A „Határtalan mobilitás” című konferencia résztvevői a plenáris részek mellett négy szekcióban tárgyaltak a *Költséghatékonyság és service design a közösségi közlekedésben; Egészséges utca: az új norma vagy a kivétel?; Milyen megosztott mobilitási szolgáltatásokra van szükség egy sikeres városban?; Hogyan tudja segíteni a digitalizáció a jobb ügyfélélményt a közlekedésben?* témákról.

2024-ben a tavaszi konferencián kívül 2 online Balázs Mór Klub-találkozó és 2 Különjárat került megrendezésre átlagosan 115 fős átlagos résztvevőszámmal – a 2023-asokhoz hasonlóan –, így összesen 36 sikeres online BMK-rendezvényt szervezett a BKK 2021 óta.

A jelenleginél tudatosabb, proaktívabb tudásmenedzsment-folyamat felépítése és üzemeltetése érdekében a belső tudásmegosztó csatornákat és folyamatokat a BKK 2024-ben felülvizsgálta; új eszközök és módszerek alkalmazására, a rendelkezésre álló erőforrások jobb kihasználására új tudásmenedzsment-koncepciót dolgozott ki.

A belső tudásmegosztásra szolgáló BKK Tudásközpont online felülete megújult 2024-ben: az jobban átlátható, a tudáselemeket könnyebben lehet keresni. Belső igények alapján 41 különböző témában készült benchmark, illetve több tudásmegosztó reggeli, uzsonna és séta is megrendezésre került az évben, amelyeken összesen több mint 150 kolléga vett részt.

Kutatás és fejlesztési projektek

A K + F-ben rejlő lehetőségek hatékonyabb kihasználására 2023-ban elkészült a Társaság K + F-koncepciója, amelynek számos akciója 2024-ben megvalósult, köztük a hatékonyabb belső működés kialakítása, a tudatosabb pályázati részvétel, megkezdődött a hazai vállalatokkal és egyetemekkel az együttműködések kialakítása, formalizálása is.

A BKK öt nagy nemzetközi közlekedésszakmai szervezetben rendelkezik tagsággal: [UITP](#) (Közösségi Közlekedési Világszövetség), [EMTA](#) (Európai Nagyvárosok Közlekedési Hatóságai), [POLIS](#) (Európai városok és régiók hálózata az innovatív közlekedési megoldásokért), [EUROCITIES](#) (Európai nagyvárosok hálózata) és [Cities Today Institute](#) (Városok és a közlekedésszakmai intézmények egyesülete). A POLIS és a UITP esetében egyes munkacsoportok működésében vezető szerepet is vállal a BKK, az EMTA-nál dr. Walter Katalin, a BKK vezérigazgatója tölti be az elnöki pozíciót. A nemzetközi munkacsoportokon keresztül értesül a legfrissebb trendekről, a jó-rossz gyakorlatokról, illetve ezek a tagságok a legfőbb forrásai az új projektpartneri megkereséseknek is.

1. táblázat: A BKK 2024-ben 9 közvetlen európai uniós forrású K + F-projektben vett részt projektpartnerként, amelyekben a ráeső költségvetés összesen 2.267.760 €

Projekt neve	Projekt célja	2024-ben megvalósult eredménytermékek	Státusz
USER-CHI	Felhasználóbarát e-mobilitási állomások kialakítása, budapesti e-mobilitási stratégia elkészítése	E-mobilitási stratégia első részének elkészítése, e-mobilitási pontok eredményeinek értékelése.	Zárás: 2024. júliusban.
UPPER	Közösségi közlekedés vonzóságának növelése, ehhez Budapesten az EFM, a FUTÁR, a BudapestGO fejlesztése, illetve az utazási szokások jobb megértése társult	Elkészült az EFM frissítéséhez a háztartásfelvétel (12.000 háztartásra; 5 budapesti kerületben 4000 fő bevonásával az utazási szokások jobb megértését célzó haránt irányú utazási szokások és igények felmérése. Lezárult az iskolai modal split felmérés pilotja.	Megvalósítás, 2023. januárban indult.
ASCEND	Pozitív energiamérlegű városrész kialakításának támogatása, Budapesten a Megyeri út 45. számú épület átalakítása, energiahatékony közlekedési megoldások tervezése	A helyszín felmérése, adatgyűjtés, stakeholder-egyeztetések.	Megvalósítás, 2023. januárban indult.
DREAM_PACE	Nem fix útvonalon járó igényvezérelt közösségi közlekedési útvonal kialakítása és tesztelése Budapesten	A rugalmas, igényvezérelt közösségi közlekedési pilot előkészítése: terület kiválasztása és bejárása, társadalmi egyeztetés, IT-rendszer műszaki kialakításának előkészítése	Megvalósítás, 2023. márciusban indult.
GRETA	Fenntartható városi logisztikai megoldások kialakítása és tesztelése, budapesti curbside management koncepció kialakítása	Elkészült a Szegélyzóna Management koncepció- és funkcióvizsgálati módszertan (külső szakértő közreműködésével), erre alapozva a BKK előkészítette a szegélyzóna-mintabeavatkozások (forgalomtechnikai beavatkozások) beszerzéseit a IV. és VIII. kerületi helyszíneken.	Megvalósítás, 2023. áprilisban indult.
REALLOCATE	Biztonságos és élhető közterület-átalakítások kidolgozása és tesztelése Budapesten a Baross utcában és a Megyeri úton	Stakeholderek feltérképezése, bevonása, kiinduló állapotra vonatkozó adatfelvételek előkészítése és elvégzése. Az eredmények kiértékelése alapján a lehetséges intézkedéslista összeállítása, valamint a legszükségesebb beavatkozások meghatározása. Adatalapon koncepcionális terv készítése.	Megvalósítás, 2023. májusban indult.

deployEMDS	Európai adattér létrehozása, és a részt vevő városoknak pilotszintű csatlakozása; Budapesten a kialakítás alatt lévő adattárház csatlakozásra alkalmassá tétele	Előkészítésre kerültek az európai mobilitási adattér kialakításához és a budapesti részfeladatokhoz (predikciós modell, BudapestGO-paraméterezési javaslatok, mozgásukban korlátozottakat segítő rendszer) az adatkörök, és azok becsatornázását megkezdte az UIH a helyi adattérbe.	Megvalósítás, 2023. novemberben indult.
TRA2026	Az Európai Bizottság 2 évenként megrendezére kerülő közlekedési nagykonferenciájának, a TRA szakmai előkészítése 2026-ra Budapestre.	Projekt indítása, a 2026. évi konferencia főbb kereteinek meghatározása, a lehetséges technical visitek összegyűjtése.	Megvalósítás, 2024 áprilisában indult.
REDU-CE-D	A közlekedési módok energiahatékonyságának növelése Közép-Európában az Energiahatékonysági irányelv (EED) átültetésével a különböző szektorokba (légi, városi, vízi és vasúti közlekedés) a testre szabott Környezetirányítási Rendszer (EMS) segítségével.	Projektindítás, az energetikai igényfelméréshez szükséges adatok összegyűjtése. A projekt stratégiai energiamenedzsment témájú tanulmányához szükséges beszerzés műszaki tartalmának meghatározása.	Megvalósítás, 2024 májusában indult.

2. táblázat: A BKK részvételével alakult konzorciumok 2024-ben 2 európai uniós forrású felhívásra adtak be K + F-pályázatot, amelyek közül 1 kapott támogatást

Projekt neve	Támogatásban részesült-e?	Téma
INCLUDES	Pozitív elbírálásban részesült, 2025 májusában indul	Akadálymentességi szabályozás, stratégiák
TEUM	Magas pontszáma ellenére a nagy túljelentkezés miatt nem kapott támogatást	Közlekedési modellezés fejlesztése, köz- és magánszektor, valamint kutató-intézetek együttműködése

Nemzetközi szakmai munkacsoporti feladatok

- Az Európai Bizottság Directorate-General for Mobility & Transport B.3 – Innovation and Research szervezete által összehívott szakértői munkacsoportokban a BKK képviseli a fővárost is, valamint közreműködik a B.4 Sustainable & Intelligent Transport szervezet munkájában is:
 - Active mobility and safety of vulnerable road users
 - Public transport and shared mobility
 - Future of urban mobility – urban space in inclusive and climate-friendly cities
 - Creating a common European mobility data space (EMDS)
- A UITP által összehívott szakértői munkacsoportokban a BKK képviseli a Fővárost is:
 - Combined Mobility Committee
 - Organising Authorities Committee – A munkacsoporti tevékenység kiemelt eredménye a Car Electrification and Urban Mobility – Policy Brief, amelyben a budapesti megoldások (BudapestGO és Mobi-pont hálózat) jógyakorlatként szerepelnek
 - Demand Responsive Transport Working Group
 - Shared Mobility Division
 - Public Transport and Active Modes
- A POLIS városközi szakmai szervezet által összehívott szakértői munkacsoportokban a BKK képviseli a Fővárost is:
 - Traffic Efficiency – A munkacsoporti tevékenység kiemelt eredménye a Cities in motion POLIS által szerkesztett szaklapban megjelent „Budapest Breathes” címmel a budapesti jógyakorlatokat bemutató cikk
 - Active Travel and Health
 - Safety and Security
 - Shared Mobility
 - Parking
 - Urban Freight

3.3. Közösségi közlekedési szolgáltatások működtetése

BKK megrendelésére a tényleges személyszállítási szolgáltatásokat a közvetlenül megbízott belső szolgáltató (BKV Zrt.), valamint a közbeszerzési eljárásokon nyertes operátor (ArrivaBus Kft.) látja el, szolgáltatási díj ellenében.

Az elszámolás a közbeszerzési eljárások nyerteseivel az eljárások során kialakult, majd a szerződések szerint indexált fajlagos szolgáltatási díjak és a tényteljesítmények alapján, míg a BKV – mint megbízott belső szolgáltató – esetében a Közszolgáltatási Szerződésben rögzített, indokolt költségek megállapításának és elszámolásának módszertana szerint történik.

A szolgáltatók értékelésére és ösztönzésére a BKK egységesített és utasközpontú minőségi elvárásrendszert működtet kötbértételekkel, valamint a BKV esetében bonus-malus értékeléssel (statisztikai mérésen alapuló minőségiszint-mérési) SLA-rendszert).

3.3.1. Közlekedésszervezés és -megrendelés

A BKK feladata részletesen megtervezni és összeállítani a közösségi közlekedési szolgáltatók részére a napi közlekedési megrendeléseket minden naptári időszakra (pl. hétköznapi, hétvége, tanítási szünet). A mindennapi közösségi közlekedési szolgáltatás magas színvonalú biztosítása mellett fel kell készülni a rendkívüli közlekedési helyzetekre, illetve a főváros életének változásából, így az utasforgalmi igények dinamikus alakulásából adódó közlekedési igények módosulására is.

Az ügyféligények magas szintű kiszolgálása érdekében, a szolgáltatókkal együttműködve az év folyamán a BKK a forgalomlebonyolítási tapasztalatok figyelembevételével a szolgáltatás megbízhatóságának növelésére törekedve, illetve az infrastruktúrát érintő korlátozásokhoz, valamint a megnövekvő utasforgalmi igényekkel járó nagyrendezvényekhez igazodva alakította ki és módosította a közösségi közlekedési hálózatot és a menetrendeket.

A közösségi közlekedési szolgáltatás megszervezésének és szolgáltatóktól történő megrendelésének volumenét a következő számadatok érzékeltetik:



11. ábra: A mindennapok közlekedésszervezése és – megrendelése

3.3.2. Forgalmiszervezés

Kiemelt forgalmi változások előkészítése (nagyberuházásokhoz, vágányfelújításokhoz, nagyrendezvényekhez, ünnepekhez kapcsolódó közlekedési változások)

- a nyári iskolaszüneti időszakban a fővárosi villamoshálózat több kiemelt vonalán (pl. nagykörúti 4-es, 6-os, a Hungária gyűrűn közlekedő 1-es és a hűvösvölgyi villamosok) több héten át és több ütem szerint zajló autóbuszos pótlásának megszervezése;
- az év végi időszakban a legforgalmasabb villamosvonalakon (közműjavítás miatt a 4-es, 6-os vonal, illetve a Déli Körvasút építéséhez kapcsolódóan az 1-es vonal déli szakaszán) autóbuszos pótlás került megszervezésre;
- 2024-ben a BKK számos további kötőtpálya-karbantartásához és -felújításához szükséges vágányzár (pl. dél-pesti villamoshálózat, M2-es metró kelet-pesti szakaszának hétvégi lezárása, rendszeres nagykörúti pályakarbantartás) idején is magas színvonalon biztosította a közösségi közlekedési szolgáltatást a pótlási rendek alapos, körültekintő megszervezésével;
- 2024-ben a BKK számos ideiglenes forgalomkorlátozással járó útfelújításhoz, -átépítéshez kapcsolódóan is biztosította a folyamatos közösségi közlekedési szolgáltatást az érintett járatok terelésének megszervezésével (pl. a Nagykörösi út márciusban kezdődött és több hónapon át tartó felújítása idején a BKK – kiemelt utastájékoztatás és ügyfél-kommunikáció mellett – módosította a Pestszentimre legforgalmasabb autóbusztengelyén a belváros irányába közlekedő járatok útvonalát);
- a 2024-ben megrendezésre kerülő, jelentős számú látogatót vonzó sporteseményekhez és koncertekhez kapcsolódva a BKK többlétszolgáltatással biztosította a rendezvényhelyszínek kényelmes megközelítését, valamint kiemelt kommunikációval támogatta az eseményeket. Ezek közül kiemelt jelentőségű a Puskás Arénában megrendezett – telt házas, kb. 60-70 ezer fő nézőszámú – események idején a helyszínt érintő főbb vonalakon (M2, M4, 1-es villamos) sűrített menetrend bevezetése, amire az év folyamán 15 alkalommal került sor;
- **2024. december 24-én** – az elmúlt évek forgalomleboncolási tapasztalatait, illetve a szolgáltatói visszajelzéseket figyelembe véve – a korábbi évekéhez képest a metrók bővebb üzemidőben (16 helyett 18 óráig) történő közlekedését rendelte meg a BKK. **Szilveszter** éjjelén a BKK bővített kapacitást biztosított: egész éjjel közlekedtek a metrójáratok és a kiemelt jelentőségű villamosjáratok (pl. 4-es, 6-os, 14-es, 17-es, 50-es és 56A). A visszajelzések és a tapasztalatok alapján a szilveszteri szolgáltatás sikeresen és zavartalanul üzemelt;
- az **augusztus 20-ai** ünnepi hétvége alatt a rendezvények környezetében, a hatóságokkal szorosan együttműködve forgalomkorlátozások és -terelések történtek, illetve a BKK városszerte járatsűrítésekkel biztosította a kedvező eljutást az ünnepi tűzijátékokhoz;
- a BKK a **Múzeumok Éjszakájához** kapcsolódó többlétszolgáltatással segítette a közlekedést (a szerződéses partnerrel együttműködve: Múzeumbuszok indítása);
- **mindenszentek ünnepe** tájékán **járatsűrítések** segítették a sírkertek kényelmesebb megközelítését;
- hagyomány- és értékteremtő céllal tavasztól őszig nagy sikerű **nosztalgiajáratok** közlekedtek a városban;
- a BKK megrendelte a szolgáltatótól az adventtől vízkeresztig tartó időszakban az ünnepi járművek (**adventi fényvillamosok, Mikulásbusz, Mikulás- és fénytrolli**) közlekedését;

- 2024-ben a BKK magas színvonalon biztosította számos további nagyrendezvényhez és az ünnephez is (pl. március 15-ei megemlékezések, SPAR Maraton, Autómentes Hétvége, Budapest születésnapja alkalmából a Bulivillamos közlekedése, további futóversenyek stb.) a közösségi közlekedési szolgáltatást.

A dunai árvíz miatti rendkívüli közlekedési rendek megszervezése

Az elmúlt évtized legnagyobb árvize miatt harmadfokú árvízvédelmi készültség volt érvényben 2024. szeptember közepén Budapesten. Az árvízi védekezés idején a BKK mindent megtett annak érdekében, hogy a közösségi közlekedést igénybe vevő utasok, minél kisebb kényelmetlenség árán jussanak el úti céljukhoz. A BKK árvízi törzset működtetett, mely naponta ülést tartott. Az egyeztetések résztvevői a BKK érintett szakterületei mellett a BKV, a MÁV–HÉV és a Budapest Közút képviselői voltak. A rendszeres ülés biztosította az aktuális, legfrissebb információkat, amelyek alapján a BKK elvégezte a forgalomszervezési és kommunikációs feladatokat.

Kiemelt feladatot jelentett, hogy a Duna vízállásához igazodva újabb és újabb forgalomkorlátozásokat kellett előkészíteni és bevezetni igen rövid idő alatt, mint például:

- a budai és pesti rakparti villamosjáratok közlekedésének átszervezése a lánchídi aluljáró lezárása miatt (pl. a 2-es villamos vonalán ideiglenes vágánykapcsolat létesítése);
- a Batthyány tér metró- és HÉV-állomás lezárása miatt a tér környéke elérésének segítése autóbuszos sűrítéssel, illetve az alternatív (Árpád híd és Margit híd) villamoskapcsolat megerősítése.

Az ár levonulása után természetesen gondoskodni kellett a közlekedési rend fokozatos, ütemezett visszaállításáról, ami ugyanilyen egyeztetési folyamatokat és szoros együttműködést igényelt.

Közösségi közlekedés megbízhatóságát célzó javaslatok megfogalmazása és megvalósulásuk kezdeményezése

A BKK szolgáltatásait igénybe vevő ügyfelek fontos minőségi elvárása a versenyképes, vonzó, megbízható és biztonságos közlekedés. A BKK a szolgáltatás megbízhatóságának növelése érdekében kiemelt feladatként foglalkozik a forgalmi akadályok csökkentésére irányuló intézkedésekkel, bevonva az érintett szervezeteket.

A BKK 2024-ben is folytatta a közösségi közlekedési forgalom akadályozásának csökkentésére, illetve a forgalombiztonság növelésére irányuló intézkedéseit a Budapest Közúttal és a szolgáltatókkal együttműködve, kiemelten:

- a villamosvágányok védelmére és a villamosközlekedés zavartalan biztosításására a magasvágányra hajtások megelőzését célzó beavatkozási javaslatcsomagot állítottak össze, ez alapján 9 helyszínen (Hűvösvölgyi út, Völgy utca–Vadaskerti út, Fóti út, Népszínház utca, Soroksári út–Vágóhíd utca, Mester utca–Máriássy utca, Könyves Kálmán körút, Kőbányai út, Nagy Lajos király útja–Szabács utca torkolata) avatkoztak be. A láthatóság javítására vonatkozó további beavatkozási javaslatcsomagot is megfogalmaztak, amelyben pilotjelleggel 3 újabb helyszínt választottak ki (Népszínház utca–Orczy út, Mexikói út–Erzsébet királyné útja, Gubacsi út–Szabadkai utca), ahol egy új, eddig nem használt burkolati jelet alkalmaztak, továbbá 8 újabb helyszín esetében történt beavatkozás a villamosközlekedés folyamatos fenntartása érdekében;
- a közösségi közlekedést akadályozó szabálytalan parkolások megelőzésére a BKK kezdeményezésére valósultak meg forgalomtechnikai beavatkozások (Arany János utca, Ráth György utca, Hegedűs Gyula utca, Gyömrői út–Zsolt utca). Ezenfelül a BKK további 5 kiemelt helyszínen kezdeményezett beavatkozásokat (Frankel Leó út, Erzsébet tér, Gaál Mózes utca, Ráth György utcai megvalósítás kiegészítése, Pozsonyi út–Budai Nagy Antal utca);

- előnyben részesítési intézkedések megfogalmazása, pl. az újpárat nagy forgalmú buszjáratok (196-os család) haladási körülményeinek, megbízhatóságának javítására: autóbuszforgalmi sáv létesítésének kezdeményezése a Bánkút utcában, ami a reggeli csúcsidőszakban kb. 2 perccel csökkentette az autóbuszok menetidejét.

Energiahatékonyságot célzó intézkedések a szolgáltató BKK-val együttműködve

A BKK elkötelezett az energiahatékonyságot és ezzel együtt az utazási komfort növelését is célzó lehetőségek feltárásában és bevezetésében. Folytatva a korábbi években elkezdett vizsgálatokat és feladatokat:

- a BKK-val együttműködve 7 újabb helyszínen – a kiemelt forgalmú nagykörúti és a budai fonódó villamosvonalakon – bevezette az emelt sebességű áthaladást (10 helyett 15 km/óra) a kitérőkön, vágánykereszteződéseken. 2019-től kezdődően ezzel összesen 27 csomópontban gyorsabb áthaladás valósul meg;
- a BKK összesen 14 csomópontban kezdeményezte a Budapest Közútnál a jelzőlámpaprogram módosítását.

3.3.3. Közszolgáltatási teljesítmények

Az M3-as metró pályarekonstrukciójának 2023. évi befejezését követően a teljesítmény nagyságrendileg visszaállt a rekonstrukció előtti időszakára úgy, hogy tartalmazza az azóta megvalósult hálózati fejlesztések hatásait is. Fontos kiemelni, hogy 2023. szeptembertől az autóbusz-ágazatban fokozatosan csökkent és 2024. év végére normalizálódott a személyzethiány miatti menetkimaradások aránya.

3. táblázat: Közszolgáltatási teljesítmények alakulása a bázisévihez és a tervhez képest

Ágazat	Tény 2023	Éves Szerződés szerinti terv 2024*	Tény 2024	2024 Tény / Terv
	ezer fh-km	ezer fh-km	ezer fh-km	%
Autóbusz	6 389 466	6 420 771	6 360 413	-0,9
Trolibusz	476 337	508 342	495 905	-2,4
Metró	4 830 828	5 092 708	5 114 791	0,4
Villamos	4 368 594	4 433 520	4 428 488	-0,1
Összesen	16 065 225	16 455 340	16 399 597	-0,3
	üzemóra	üzemóra	üzemóra	%
Komp	3 636	4 760	4 694	-1,4

* Az Éves Szerződésben foglalt teljesítmények megegyeznek a BKK 2024. évi üzleti tervében rögzítettekkel

A menetrendi terv és az Éves Szerződés szerinti terv közötti eltérés az alábbi fő okokra vezethető vissza:

- A BKV kezdeményezésére a tervezettől eltérően valósultak meg a vágányzárak, amelyek összességében növelték a villamos- és metróágazat teljesítményét, az autóbuszét pedig csökkentették (pl. M2-es metró, 1-es, 28-28A, 37-37A villamos, kiskörúti vágányzár stb.). A korábbi évekhez képest a villamoságazatban volt magasabb a menetkimaradások száma.
- A trolibuszágazat teljesítményét a tervezett hálózatfejlesztések bevezetése és átütemezése módosította (pl. 75-ös kőbányai hosszabbításának a tervezetthez képest későbbi bevezetése).
- Egyes járatok a tervezettől eltérő, rendkívüli forgalmi rend szerint közlekedtek (pl. a Puskás Ferenc Stadionban tartott koncertek és futballmérkőzések).

A tény- és a havi megrendelések közti eltéréseket jellemzően az egész évben folyamatosan jelen levő – kiemelten a trolibuszágazatot érintő – forgalmi okú menetkimaradások és a műszaki hibák okozták. A trolibuszágazatban az éves összes indulás mintegy 1,3 százaléka forgalmi és csaknem 0,8 százaléka műszaki ok miatt nem teljesült.

4. táblázat: Utaskilométer alakulása a bázisévihez képest

ezer utas-km

Ágazat	2023. év Tény	2024. év Tény	Eltérés
			2024. Tény– 2023. Tény
Autóbusz	2 181 246	2 061 392	-119 854
Trolibusz	157 637	152 529	-5 108
Metró	1 661 289	1 688 560	27 271
Villamos	1 084 369	1 110 400	26 031
Összesen	5 084 541	5 012 881	-71 660

A teljes személyszállítási férőhely-kilométeren belül a kötőtpályás közlekedés aránya

A BKK a közlekedésszervezői feladatok ellátása során köteles megfelelni a megrendelt közszolgáltatásokra vonatkozó mennyiségi és minőségi követelményeknek. Ezt a megfelelést a Feladatellátásról és közszolgáltatásról szóló keretmegállapodás 6. fejezetében rögzített indikátorok alapján szükséges nyomon követni.

A kötőtpályás közlekedés arányát jelző indikátor értékelése évente, a tényteljesítmények (fh-km) kötőtpályás közlekedési arányszámának és az Éves Szerződés szerinti tervteljesítmények (fh-km) kötőtpályás közlekedési arányszámának összevetésével történik.

5. táblázat: Kötőtpályás közlekedés aránya a bázisévihez és tervhez képest

Ágazat	2023. tény	2024. terv	2024. tény
Kötőtpályás közlekedés aránya	60,2%	61,0%	61,2%

A kötőtpályás ágazatok tényteljesítményének aránya nőtt a 2023. évi tényértékéhez mérten. Ennek legfőbb oka az M3-as metrórekonstrukció 2023. év tavaszi befejezése, hiszen 2024-ben már a teljes vonalon közlekedett az M3-as metró. Az arányt javítják továbbá a trolibuszágazatban bevezetett hálózatfejlesztések is.

3.3.4. Közszolgáltatás értékelése

BKK rendszeresen ellenőrzi a személyszállítási közszolgáltatás minőségi paramétereit, kiemelten figyeli a szolgáltatásoknak az utasok számára fontos szempontjait. Az ellenőrzéseket utaselégedettségi adatokra és ügyfélszrevételekre alapozva tervezi.

A BKK a személyszállítási közszolgáltatás minőség-ellenőrzését nagyrészt kötbérszankció útján végzi. **2024. évben több mint 103 ezer helyszíni szolgáltatás-ellenőrzés történt**, ami a korábbi évihez képest 2 százalékkal volt több. Ehhez adódik az informatikai rendszerből, az utaspanaszok kivizsgálásából és a diszpécseri jelentésekből adódó további szankciók száma. A fenti ellenőrzések és vizsgálatok alapján 358 millió Ft értékben keletkezett pénzügyileg is érvényesített kötbér. A szankcióval érintett kötbéresetek kiemelten az ügyfélszempontú utastájékoztatáshoz, utaskomforthoz, a megállóhely jelleg, a beállási rend be nem tartásához, a hőmérséklet-szabályozáshoz kapcsolódtak. A BKV esetében a közösségi közlekedési szolgáltatás minőségének vizsgálata – a közvetlen kötbéres eseteken túl – a statisztikai mintavételen alapuló SLA-rendszerben is történik, amelyet bonus-malus értékelési rendszerben számolnak el a belső szolgáltatóval. A változásokat elemezve kiemelhető, hogy a gumikerekes ágazatoknál a korábbi évekre jellemző járművezetői hiány 2024. januártól kezdődően stabilizálódott. Ezért a 2023-ban még malus szintű ágazatok (autóbusz és trolibusz), 2024-ben bonus besorolásba kerültek. A trolibuszágazatban az új járművek forgalomba állásának és a korszerűtlen járművek selejtezésének eredménye, hogy jelentősen csökkent a műszaki okú menetkimaradások száma is 2023 azonos időszakához mérten. A vaskerekes ágazatok menetteljesítése megfelelő szinten alakult, hasonlóan a 2023. évihez. A metróágazat menetkimaradási mutatóját rontották az év végi műszaki zavarok. Az autóbusz- és a trolibuszágazatban nőtt a balesetek száma, emiatt a baleseti mutató besorolása mindkét ágazatnál visszaesett. Az előző évihez képest jelentősebb változás tapasztalható a metró (jármű) esetében az esztétikai és utaskomfort-szempontú megfelelőségi mutató alakulásában: értéke a 2023. évihez viszonyítva 1 szintet romlott.

A közösségi közlekedés baleseti és biztonsági statisztikai adataiból képzett értékek

A BKK a közlekedésszervezői feladatok ellátása során a megrendelt közszolgáltatásokra vonatkozóan mennyiségi és minőségi követelményeknek köteles megfelelni. Ezt a megfelelést a Feladatellátásról és közszolgáltatásról szóló keretmegállapodás 6. fejezetében rögzített indikátorok alapján szükséges nyomon követni. A baleseti és biztonsági index (mérőszám, indikátor) a megrendelt közszolgáltatás ellátása közben (a garázs- és az átszerelő meneteket is magába foglalóan) a járművekkel történt balesetek súlyozott, ágazatonkénti fajlagos értékének 1 millió kilométer futásteljesítményre vetített mutatószáma (db/millió vonat-km).

Az elmúlt évek adatait elemezve megállapítható, hogy a Covid-időszakot követően a gépjárműforgalom folyamatos növekedésével párhuzamosan nőtt a közúti balesetek száma is. A mutató 2022-ről 2023-ra szinte nem változott, míg 2024-ben a balesetek számának növekedésével jelentősen romlott. Az autóbusz- és a trolibuszágazatban romlott a mutató értéke, míg a villamoságazatban minőségiszint-javulás volt tapasztalható.

Az indikátor meghatározásában a következő „baleseti kategóriák” eltérő súlyozással szerepelnek:

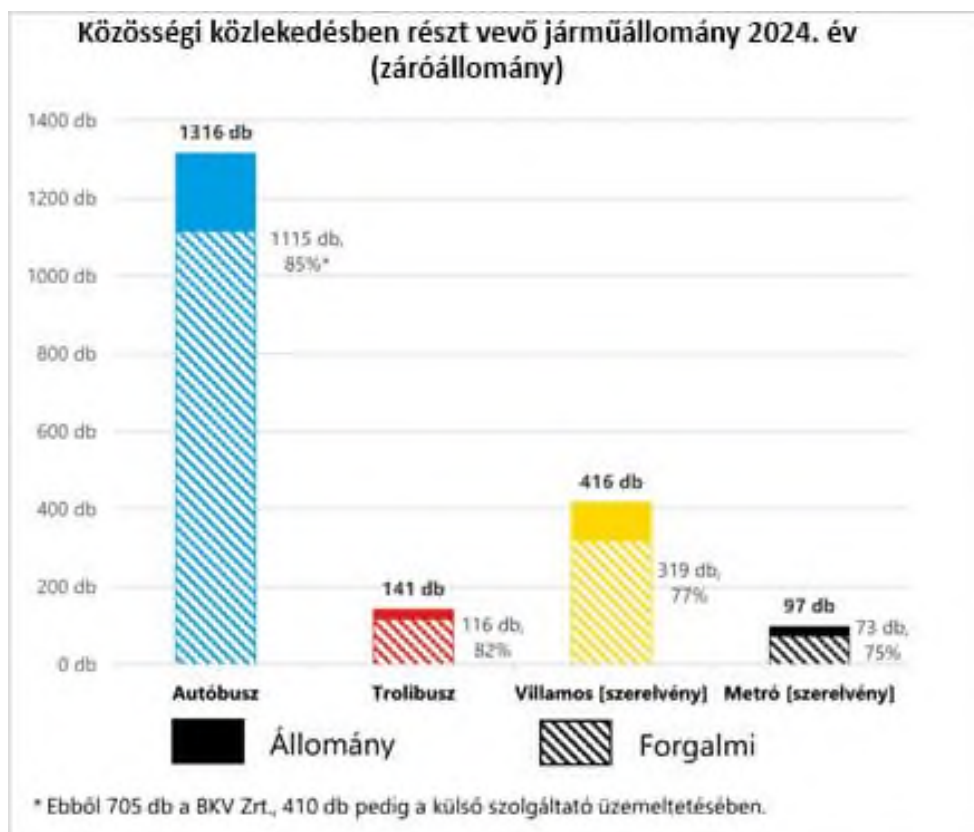
- idegenhibás baleset (súlyérték: 0,2);
- saját hibás anyagi káros baleset (súlyérték: 3);
- saját hibás személyi sérüléssel baleset (súlyérték: 5);
- saját hibás halálos kimenetelű baleset (súlyérték: 10).

6. táblázat: Közösségi közlekedés baleseti adatai

Év	Tény idegenhibás baleset összesen [db]	Tény saját hibás baleset [db]				Baleseti index, célérték	Baleseti index, tény
		Anyagi káros	Személyi sérüléses	Halálos kimenetelű	Összesen		
2019	2 446	1 118	53	0	1 171	29,7	36,0
2020	1 883	821	35	0	859	29,7	26,7
2021	1 487	546	29	0	575	27,3	25,4
2022	2 134	765	50	0	815	25,4	26,3
2023	1 936	780	33	0	813	26,3	26,6
2024	1 952	1 013	53	0	1 066	26,3	33,8

3.3.5. Közösségi közlekedésben részt vevő járműállomány és a BKK-tulajdonú BKKV-üzemeltetésű eszközök kezelése

A BKK megrendelésére a főváros közlekedési közszolgáltatásában részt vevő járműállomány főbb adatai (a versenyeztetett szolgáltató járműállományát is tartalmazza):



12. ábra: Közösségi közlekedésben részt vevő járműállomány 2024. év (záróállomány)

Az állományi és forgalmi kiadás arányát befolyásolja a járművek átlagéletkora és műszaki állapota.

7. táblázat: Közszolgáltatásban részt vevő járművek forgalmi átlagéletkora

Forgalmi átlagéletkor	2023. év	2024. év
Autóbusz	8,1	8,9
BKV	9,8	10,5
külső szolgáltató	5,0	6,0
Trolibusz	6,8	7,8
Villamos*	34,3	35,3
Metró*	14,7	15,7

* szerelvényekre meghatározva

A budapesti autóbusz-állomány 2024-ben kismértékben változott: a BKV üzemeltetésében **10 db csuklós és 10 db szóló, alacsonypadlós, korszerű hajtásrendszerű jármű forgalomba állítása** lehetőséget teremtett a legöregebb, legkorszerűtlenebb és legrosszabb állapotú járművek kivonására a forgalomból. A BKV Zrt. 2024. év Q4-ben összesen 65 db (+ 20 db járműopció) korszerű, ún. maximidi autóbusz bérlésére kötött szerződést, amelyek várhatóan 2025. III. negyedévben állnak forgalomba. Az új járművek érkezése lehetőséget ad a korszerűtlen buszok kiváltására.

240 db, külső szolgáltató által üzemeltetett jármű lejáró szerződéseinek kiváltására 2024-ben aláírásra kerültek új szolgáltatási szerződések, melyek eredménye, hogy 2025–2026-ban 150 db korszerű dízelautóbusz mellett 2026-ban és 2027-ben ütemezetten 90 db elektromos autóbusz állhat forgalomba. Ezzel Magyarországon elsőként valósul meg nagy darabszámú és csuklós elektromos autóbusz flottaszintű közlekedtetése. Amellett, hogy ez technológiai szempontból korszakváltást jelent, a közlekedési szektor zöldítésében is jelentős előrelépés.

Az új szolgáltatási szerződések megkötésére irányuló tenderek közül a KDB 2024. 07. 22-én megsemmisítette az egyik, 50 db autóbusz szolgáltatására vonatkozó (Közforgalmú autóbuszvonalak üzemeltetése szóló autóbusszal – C3 tárgyú) közbeszerzési eljárást. Tehát az ezzel a szerződéssel pótolni tervezett járatüzemeltetési feladatok ellátására megoldást kellett kidolgozni. Ennek érdekében, megvizsgálva a külső operátori pótlás és a belső szolgáltatói pótlás lehetőségét is, a nyitott operátori opciólehívások bizonyultak megfelelő megoldásnak az 50 db autóbusz pótlására, amelyekről párhuzamosan intézkedett a BKK. A szolgáltatás folytonosságának biztosítására az így érintett autóbuszok forgalomba állásáig a lejáró szerződés (B3 jelű) egyes ütemeinek minimális (max. fél év) meghosszabbításáról is gondoskodni kellett.

A villamosflotta megújítása folytatódik a 2022-ben és 2023-ban lehívott 51 db új CAF-villamosnak köszönhetően. Az új szerelvények 2025 tavaszától várhatóan 2026 végéig ütemesen állnak forgalomba.

BKK-tulajdonú járművek

A BKK-tulajdonú járműveket a BKV üzemelteti Üzemeltetési Megállapodások alapján. A Škoda–Solaris Trollino trolibuszok és a Karsan Atak midibuszok, valamint a már nem garanciális CAF-villamosok terv szerinti és eseti karbantartását egyaránt a BKV végzi, aminek a finanszírozása a közszolgáltatási díjból történik.

A garanciális CAF-villamosok karbantartása és a nem garanciális hibák (pl. sérülések) javítása a BKK kötelezettsége; ennek a költsége a tárgyidőszakban 131 millió forintot tett ki, ami 33 százalékkal volt alacsonyabb a tervezettnél annak köszönhetően, hogy kevesebb lett a javítási költség. A bázisévhez képest 2024-ben 50 százalékkal alacsonyabb költség realizálódott, ennek oka, hogy 2024 júniusában

az összes CAF-villamos garanciája lejárt, így az év második felében nem jelentkezett a villamosokhoz kapcsolódó garanciális költség.

16 db Karsan midibusz, illetve 22 db CAF-villamos tulajdonjoga vagyonátruházással a BKV tulajdonába került 2024. 12. 31-i teljesítéssel.

8. táblázat: BKK-tulajdonú járművek darabszáma

BKK-tulajdonú eszközök – 2024. év		
Ágazat	Típus	Járműszám
Autóbusz	Karsan Atak	16*
Trolibusz	Škoda–Solaris	108
Villamos	CAF	73**

* 2025. 01. 01-től mind a 16 db jármű a BKV tulajdonába került

** 2025. 01. 01-től a 73 db-ból 22 db (rövid) jármű a BKV tulajdonába került

3.3.6. Forgalomirányítás és forgalomfelügyelet

2024-ben a városi mobilitás feltételei tovább javultak, az előző évihez képest jelentősen csökkent a közlekedési (forgalmi) zavarokból adódó menetkimaradások száma. A járművezető-hiány a negyedére csökkent a 2023. évihez képest, azonban még mindig magasabb a 2021-es kiegyensúlyozott időszakéhoz viszonyítva. Ennek köszönhetően a személyzethiány miatti menetkimaradások száma 101.960-ról (2023) 23.228-ra (2024) csökkent (2021-ben 4596 volt). A pozitív változások javították a menetrend szerinti közlekedés megbízhatóságát, és a diszpécserok leterheltségét is valamelyest csökkentették: a beavatkozások száma 17 százalékkal volt alacsonyabb. A kötöttpályás vonalakon a forgalmi akadályok száma ugyanakkor 17 százalékkal növekedett.

9. táblázat: Közlekedési zavarok elhárításának számai a bázisévihez képest

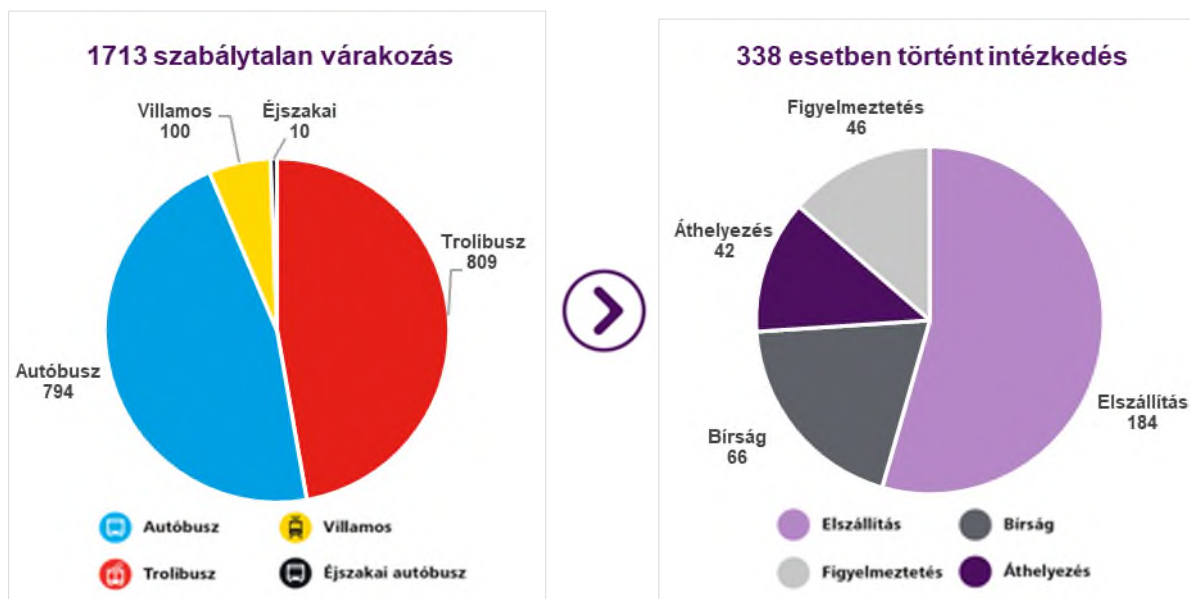
Közlekedési zavarok elhárítása	Diszpécseri beavatkozások száma	Kötöttpályás zavar kezelése és pótlás
2023. évi összesen	218 262	989
2024. évi összesen	180 500	1 161

A monitoringtevékenység azonosította az aktuális problémapontokat, amelyek rendszeresen zavarják a közösségi közlekedést, valamint ahol a forgalomtechnika átalakításával, illetve a menetrend(ek) módosításával gyorsabban és megbízhatóbban lehet közlekedni. A két legforgalmasabb villamosvonal (1-es és a nagykörúti 4-es, 6-os) zavarairól részletes elemzés is készült, megfogalmazva a szükséges következtetéseket és javaslatokat.

A Budapesti Rendőr-főkapitányság (a továbbiakban: BRFK) és a Fővárosi Önkormányzat Rendészeti Igazgatóság (a továbbiakban: FÖRI) közreműködésével a BKK 2024-ben továbbra is havi két alkalommal ellenőrizte, hogy a járművezetők szabadon hagyják-e az autóbuszforgalmi sávokat. A közösségi közlekedést akadályozó áruakadályokkal szemben a BRFK 402 alkalommal intézkedett.

2024-ben csak kisebb jelentőségű forgalomtechnikai korrekciók történtek, így a szabálytalan várakozás miatti forgalmi akadályoztatások száma növekedett az előző évihez képest (2023: 1550; 2024: 1713). Az előző évihez képest több, 338 szabálytalan várakozás zárult hatósági intézkedéssel (áthelyezés, elszállítás, bírság, figyelmeztetés), valamint 20 esetben tett a BKK feljelentést. A legtöbb akadály

továbbra is a 74-es és a 78-as trolibusz VII. kerületi szakaszain (Dohány utca, Wesselényi utca, Nefelejcs utca) jelentkezett. A Fővárosi Közgyűlés határozata alapján a Budapest Közút kidolgozza és megvalósítja a trolibuszok zavarmentes közlekedését célzó forgalomtechnikai korrekciókat. Elsőként a Dohány utca forgalmi rendje változhat meg.



13. ábra: 2024-ben szabálytalan várakozások miatt okozott forgalmi akadályoztatások száma ágazonként, valamint ebből intézkedéssel zárult esetek száma

3.3.7. FUTÁR-rendszer üzemeltetése és fejlesztése

FUTÁR 1.0

A Forgalomirányítási és UtasTájékoztatási Rendszer üzemeltetésének keretében történik a központi infrastruktúra, az alkalmazások, a géptermi és hálózati szolgáltatások, az interfészek, az IT-környezet, az eszközök (pl. járműfedélzeti, utastájékoztatási, adatkommunikációs és beszédkommunikációs eszközök) működtetése.

A FUTÁR 1.0 üzemeltetési szerződése 2024. 11. 30-ig volt hatályos, a közszolgáltatás fenntartásához ugyanakkor elengedhetetlen a rendszer és eszközeinek további működtetése. Az ennek biztosítása érdekében indított nyílt közbeszerzési eljárás a 2024. 06. 03-i szerződéskötéssel sikeresen lezárult, így biztosított a folyamatos üzem a FUTÁR 2.0 rendszer bevezetéséig – a FUTÁR 1.0 funkcionalitásával, kizárólag a rendszer működésének fenntartásához szükséges fejlesztések végrehajtása mellett.

FUTÁR 2.0

A jelenlegi FUTÁR-rendszer további működésével párhuzamosan elindult a FUTÁR több éven át tartó megújításának előkészítése. A BKK a meglévő informatikai rendszer felújításával együtt 2300 járművön tervezi a fedélzeti eszközök cseréjét, és 1400 járművön az ethernetalapú kommunikációs rendszer létesítését készíti elő. A FUTÁR 2.0 fejlesztéseit és üzemeltetését tartalmazó ajánlati kiírás EU-forrásból való finanszírozhatóságának előzetes ellenőrzése lezárult, 2024. augusztusban elindult a közbeszerzési eljárás, aminek sikeres lebonyolítása biztosítja majd a FUTÁR-rendszer és a kapcsolódó szolgáltatások megújítását 2027–2028 folyamán.

3.3.8. Tarifaszövetségi Megállapodás

A helyi személyszállítási közszolgáltatások elővárosi személyszállítási szolgáltatásokkal történő ellátására, valamint a regionális vagy elővárosi személyszállítási közszolgáltatás közös működtetési feltételeinek biztosítására 2024. március 1-jei hatályba lépéssel együttműködési megállapodás (a továbbiakban: Tarifaszövetségi Megállapodás) jött létre a Fővárosi Önkormányzat és az építési

és közlekedési miniszter mint ellátásért felelősök, valamint a BKK mint fővárosi közlekedésszervező, illetve a VOLÁNBUSZ Zrt., a MÁV–HÉV Zrt., a MÁV–START Zrt. és a GYSEV Zrt. mint állami közszolgáltatók között.

A közösségi közlekedési közszolgáltatásokkal kapcsolatos együttműködésről szóló Tarifaszövetségi Megállapodás alapján a BKK és a közszolgáltatók megegyeztek a személyszállítási közszolgáltatással kapcsolatos technológiai feladatellátásról.

A teljes forgalomfelügyelet és zavarelhárítás – ideértve az operatív (zavarelhárítási célú) pótlási feladatok ellátását is – meghatározták

A VOLÁN-szolgáltatásokra vonatkozóan:

- a forgalomfelügyelet működéstechnológiai leírását;
- a pótlás és átcsoportosítás folyamatát;
- a pótlás díjazását;
- az adatszolgáltatást és kapcsolattartást.

A HÉV-szolgáltatásokra vonatkozóan:

- az operatív pótlás és forgalomfelügyeleti szolgáltatás megrendelésének folyamatát;
- a helyszíni forgalomirányítói intézkedéseket;
- a HÉV-vonalak forgalomleboncolási technológiáját;
- a pótló járművek kiállításának szintidejét és a pótlás díjazását;
- az adatszolgáltatást és kapcsolattartást.

A Technológia Megállapodások életbe lépése óta 2024-ben 126 esetben pótolta a BKK agglomerációs Volán-járatot több mint 5000 km futásteljesítménnyel (ebből a legtöbbször, 42 esetben a 22-es autóbuszcsaládot). HÉV-et megrendelés alapján 14 esetben pótolta a BKK mintegy 3000 km futásteljesítménnyel (ebből a legtöbbször, 8 esetben a H6-os Ráckevei vonalat).

A fentiek mellett a BKK a környéki autóbuszokon biztosítja a jegy- és bérletellenőrzési, a követeléskezelési / pótdíjazási és az integrált ügyfélszolgálati feladatok ellátását, míg a HÉV-eken mindezek mellett a menetdíjbevételek-beszedési feladatok ellátását is.

A technológiai feladatok végzéséből – a két szolgáltatótól összesen – havi 132 millió forint bevétel származott márciustól.

3.3.9. Taxiszolgáltatás-felügyelet

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 12. §, a személygépkocsival díj ellenében végzett közúti személyszállításhoz tartozó 176/2015. (VII. 7.) Korm. rendelet, valamint a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás és a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működtetésének feltételeiről, a taxiállomások létesítésének és igénybevételeinek rendjéről, illetve a személytaxi-szolgáltatás hatósági áráról szóló 31/2013. (IV. 18.) Főv. Kgy. rendelet alapján a BKK ellátja a hatályos feladatellátási és a közszolgáltatási keretszerződés IV. része által előírt taxiszolgáltatáshoz kapcsolódó feladatokat.

A BKK a feladat ellátása során szorosan együttműködött a taxiszolgáltatáshoz kapcsolódó hivatali szervezetekkel (pl. Budapest Főváros Kormányhivatal, BRFK, NAV, FÖRI).

Taxitársaságok minősítése

A beszámolási időszakban a Bolt, az UBER TAXI, a Főtaxi, a City Taxi és a 6X6 társaság rendelkezett a legnagyobb flottával. Ezek a társaságok foglalkoztatták a taxisok csaknem 85 százalékát.

A vizsgált időszakban a Tele 5, a Best Taxi, a Gotaxi megszűnt, míg az UBER TAXI mellett új taxitársaságként megjelent az RT Taxi 1986 is, mely nem rendelkezett flottával.

10. táblázat: Taxik száma és aránya társaságonként

Taxitársaságok 2024-ben	Taxik száma [db]	Taxik aránya [%]
BOLT	3.044	42,1
FŐTAXI	1.327	18,4
UBER TAXI	927	12,8
CITY TAXI	518	7,1
6X6	327	4,5
TAXI 4	67	0,9
TAXIM	54	0,7
ELIT TAXI	37	0,5
RT TAXI 1986	-	-
Független	636	8,8
Nincs adat*	287	4
ÖSSZESEN	7.224	100

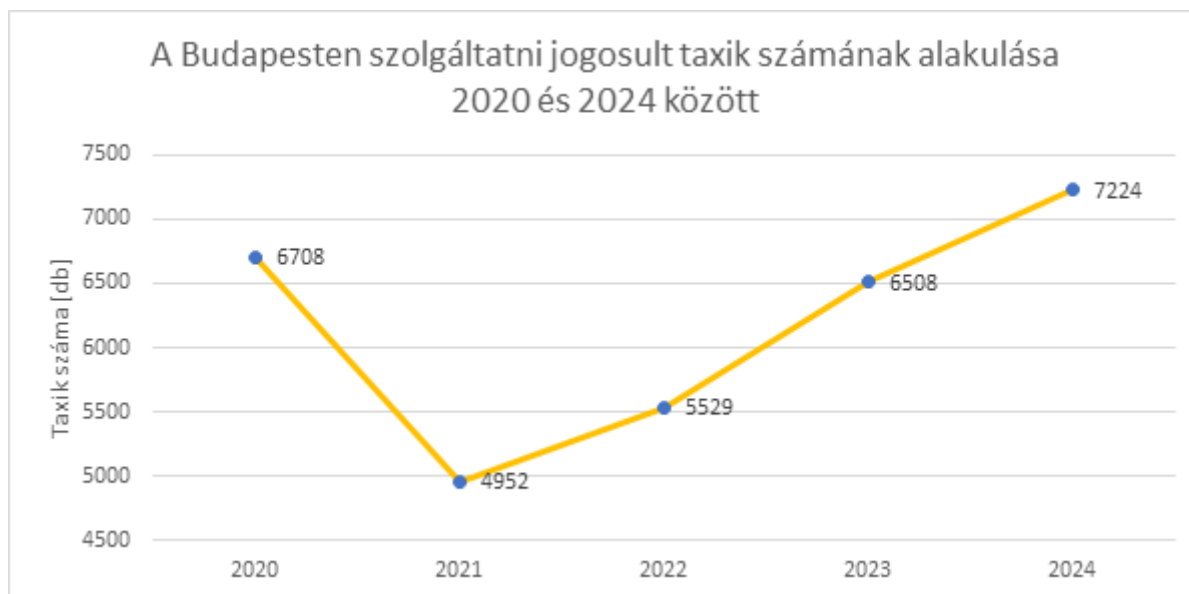
* Nincs adat: pl. éppen társaságot vált, befejezi a taxis tevékenységet stb.

Taxitársaságok ellenőrzése

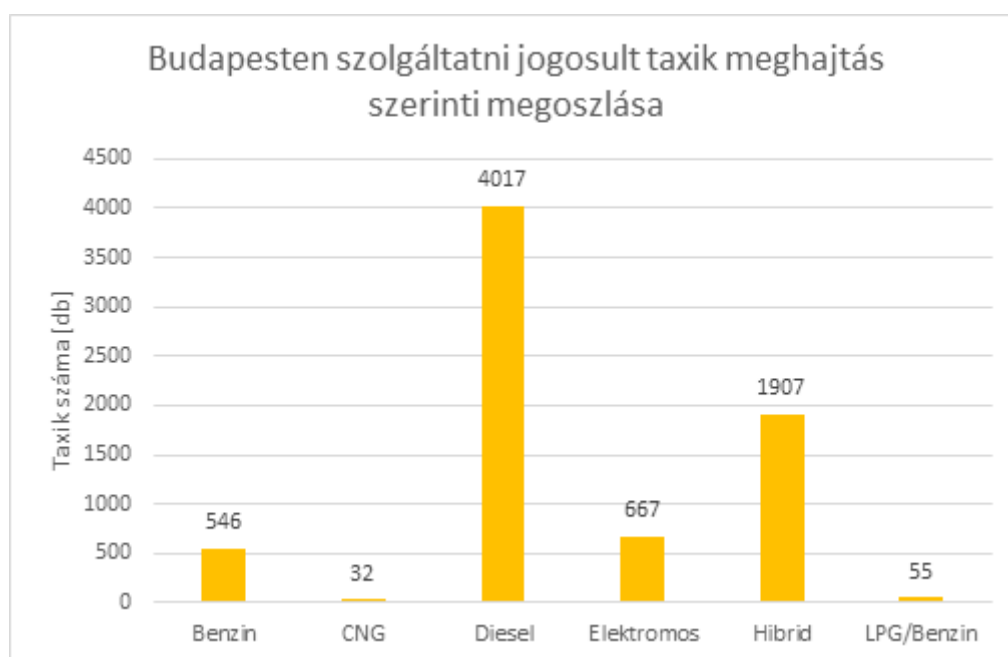
A taxitársaságok helyszíni ellenőrzésére 21 alkalommal került sor. Az ellenőrzések többnyire a közlekedési hatósággal együtt történtek, és lényeges hiányosságokat nem tártak fel.

A diszpécsterszolgáltatás működésének helyszíni ellenőrzésén túlmenően a BKK ellenőrizte a társaságok pénzügyi megfelelőségét is; mindegyik engedéllyel rendelkező taxitársaság igazolni tudta a pénzügyi megfelelőségét (saját tőke jogszabályszerű min. 100 millió Ft összegű megléte).

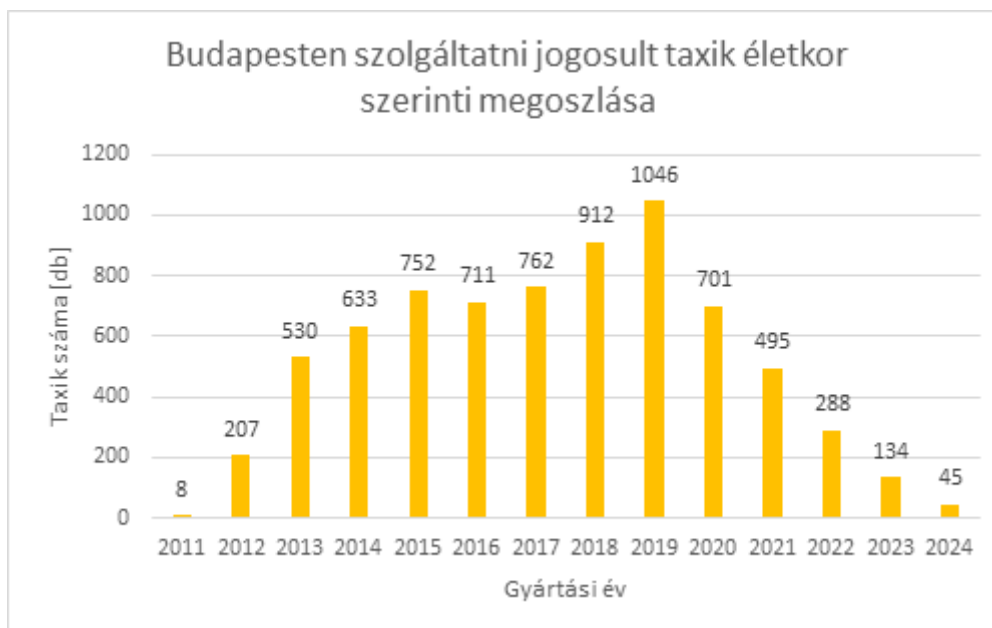
Budapesten szolgáltatni jogosult taxik száma



14. ábra: Budapesten szolgáltatni jogosult taxik száma 2020–2024



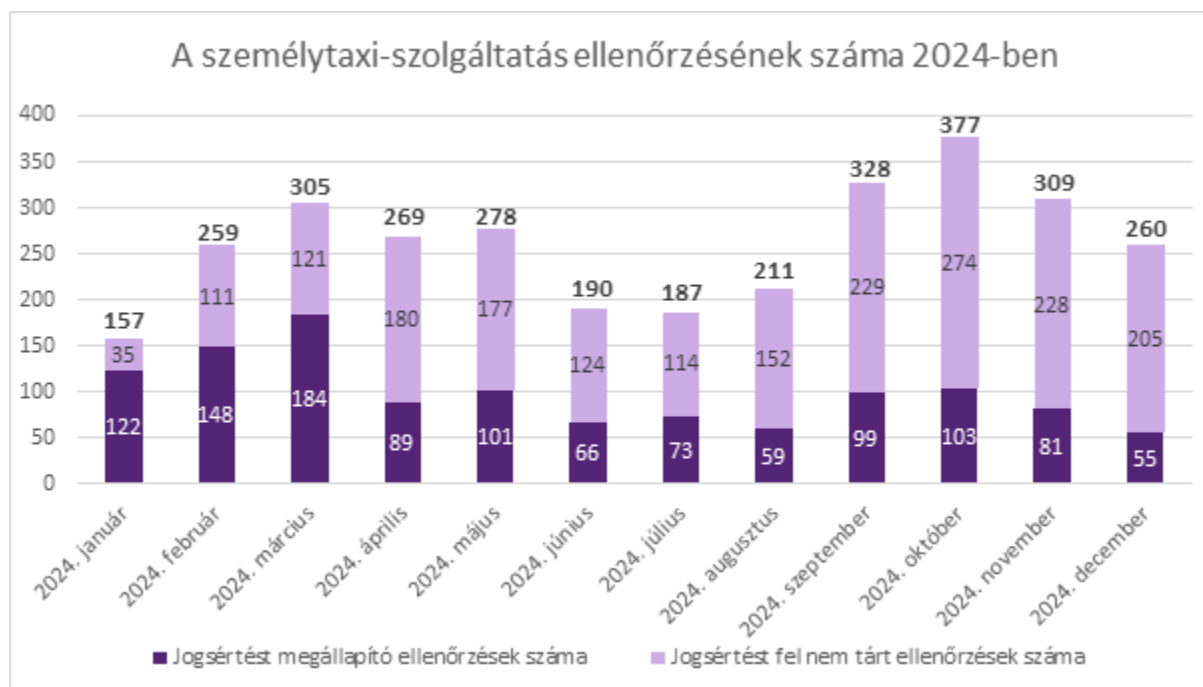
15. ábra: Budapesten szolgáltatni jogosult taxik meghajtás szerinti megoszlása



16. ábra: Budapesten szolgáltatni jogosult taxik életkor szerinti megoszlása

Taxiszolgáltatás-ellenőrzés adatai

Belső átszervezés eredményeként 2024. január 1-jétől a BKK-n belül a szolgáltatás-ellenőrzés operatív / front területi feladatainak ellátása ágazattól függetlenül (taxi, közösségi közlekedés) egy szervezeten belül, integrált folyamat alapján történt. Az ellenőrzések a jogsértéssel leginkább érintett helyszíneket, szolgáltatókat érintették.



17. ábra: Személytaxi-szolgáltatás ellenőrzéseinek száma 2024-ben

2024-ben összesen 3130 komplex taxiellenőrzés történt, ami havi átlagban mintegy 260 ellenőrzést jelentett. A jogsértések vizsgálata során, a jogi garanciákat megtartva kellett nyilatkozniuk az érintett vállalkozásoknak. Intézkedési indítványok készültek a hatáskörrel és illetékességgel rendelkező

hatóságok felé (közlekedési hatóság, rendőrség, NAV, fogyasztóvédelmi hatóság). A taxitársaságok tájékoztatása a vizsgálatok eredményéről és az esetleges szankciókról megtörtént.

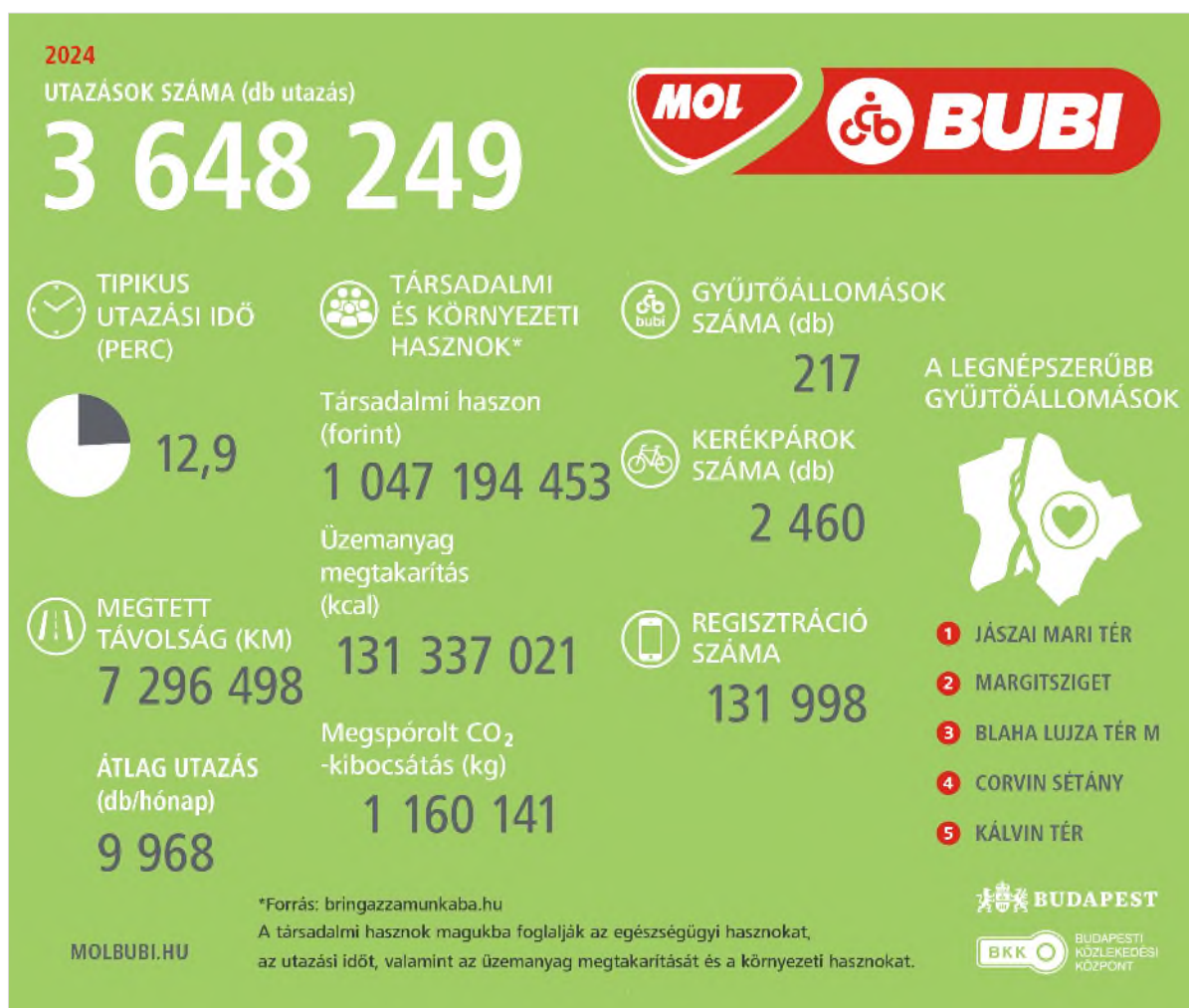
2024-ben 325 személytaxi-szolgáltatással kapcsolatos panasz érkezett, melyeket a BKK megvizsgált. A bejelentések többségét a viteldíjjal kapcsolatos visszaélések adták, nagyrészt külföldi állampolgárok panaszja alapján.

3.3.10. MOL Bubi kerékpáros közösségi közlekedési rendszer

2024-ben összesen 3,65 millió bérlés történt, a 3,5 év alatt a bérlések száma átlépte a 11,3 milliót. Ez több mint 3,3-szorosa a 2014 és 2020 között működő rendszer összes bérlésének. A regisztrált bérlések 2024. májusban kiugróan magasak voltak: a felhasználók több mint 457 ezer alkalommal választották a MOL Bubi szolgáltatását, a kerékpárokat, ami csaknem 2 százalékos növekedést jelentett a korábbi, 2023. szeptemberi rekordhoz képest (448 ezer bérlés).

A közbeszerzési korlátok miatt a kerékpárflotta bővítésére 2024-ben nem volt lehetőség, azonban 16 db új gyűjtőállomás telepítése történt, közülük 12 épült meg önkormányzatok és piaci cégek támogatásával. Így összesen már 217 állomással üzemelt a rendszer 2024 végére.

A MOL Bubi-rendszer 2024-re vonatkozó főbb paramétereit, valamint a kimagasló társadalmi és környezeti hasznok összefoglalását az alábbi infografika mutatja be:



18. ábra: MOL Bubi rendszer főbb paramétereit

A jelentősen növekvő költségek ellenére (az üzemeltetési díj inflációkövető, illetve 2023-ban az év során jelentősen növekedett a flottaméret is) **2024-ben nem történt áremelés.**

A bevételek kismértékben növekedtek, de a 2024-es áremelés hiányában a költségnövekedést nem tudták fedezni, emiatt az eredmény némiképp romlott, de az utazások számára vetítve a Bubi még mindig a leghatékonyabb közlekedési forma és szemléletformáló eszköz.

11. táblázat: A MOL Bubi 2023-ra, valamint 2024-re vonatkozó fő pénzügyi mutatói

millió Ft

Bubi-bevételek	2023. év Tény	2024. év Tény	Eltérés	
			24. Tény– 23. Tény	24. Tény / 23. Tény %
Bubi-bérlet bevételei	219	273	54	25%
Bubi percalapú használata	216	211	-5	-2%
Szponzoráció és egyéb üzleti szolgáltatás árbevétele	186	181	-5	-3%
Értékesítés nettó árbevétele	621	666	44	7%

millió Ft

Bubi-ráfordítások	2023. év Tény	2024. év Tény	Eltérés	
			24. Tény– 23. Tény	24. Tény / 23. Tény %
Kerékpárrendszer üzemeltetési költsége	757	950	194	26%

A 2024-es év során a **MOL Bubi szolgáltatásából összesen 666 millió forintnyi bevétele** származott a BKK-nak, ez a **korábbi évihez képest 7 százalékos növekedést jelent** az összbevételekben. Ennek döntő részét a bérletértékesítés és percalapú hozzáférés adta, 484 millió forint értékben, ami 2023-hoz képest 11 százalékos többletet jelent. A MOL Nyrt.-vel kötött szponzoráció a bevételek 27 százalékát tette ki, 181 millió forint értékben. A szerződéses érték fele a KPI-ok teljesítéséhez kötött, aminek az elszámolása negyedévenként történik.

A fentiekén túl – ahogy 2023-ban, úgy 2024-ben is – a MOL ÚJ Európa Alapítványától 40 millió forintra pályázott a BKK, hogy fejlessze és üzemeltesse a rendszert, de az alapítvány csak 2025-ben hagyta jóvá a támogatást. Továbbá egyéb bevételek is realizálódtak a Bubi kapcsán, elsősorban az állomáslétesítéseket illetően.

A karbantartási és üzemeltetési **költségek értéke 950 millió forint volt.** Üzemeltetési költségeket tekintve 2024-ben az egy kerékpárra jutó fajlagos, havi üzemeltetés díj 32 ezer forint volt. Ez az összeg **inflációkövető**, ami a 2024-es üzemeltetési díjakat figyelembe véve **17,6 százalékos növekedéssel** járt. Ahogy 2023-ban, úgy 2024-ben sem tudták a bevételek már kompenzálni az üzemeltetési díjakat, és ez **2024-ben 284 millió forint többletforrásigényt jelentett.**

3.4. Értékesítés és ügyfélkapcsolatok

3.4.1. Bevétel-összetétel és termékportfólió

Az ország- és Pest vármegyebérletek (OVM) érvényességének Budapestre történő kiterjesztésével **2024. március 1-jével megvalósult a zónalapú közlekedési rendszer** (ország, vármegye, Budapest). A kölcsönös bérletelfogadás bevezetésével egyidejűleg a teljes árú Budapest-bérletek ára havi 9500 forintról – céges változatban 10.500 forintról – 8950 forintra csökkent, hiszen kisebb területre érvényes, mint a 9450 forintba kerülő Pest vármegyebérlet.

A korábbi, számos bevételi és költségelemből álló agglomerációs elszámolást felváltotta egy **új, egyszerűbb rendszer**: a kölcsönös elfogadásban érintett díjtermékek **menetdíjbevételét** (és kedvezményes bérletnél a kapcsolódó szociálpolitikai menetdíj-támogatást is) **férőhelykilométer-teljesítmények arányában osztja meg** egymás között a BKK, a GYSEV Zrt. és a MÁV Személyszállítási Zrt.

A fentiekén túl **2024 novemberében** újabb tarifaváltozás történt: az üzleti ügyfeleknek szánt, 126.000 forintba kerülő, arcképes igazolvány nélkül is használható éves bérlet mellett a Tarifaszövetségi Megállapodás életbe lépését követően **az ügyfelek körében igény merült fel éves bérletre a havibérlettel arányos áron**. Ehhez az igényhez igazodva **bevezetésre került egy naptári évre érvényes éves bérlet 8950 forint/hó áron**. **Az új bérlet illeszkedik a Tarifaszövetségi Megállapodás logikájába is**, hiszen év végén az ország- és vármegyebérletekből szintén bevezették a 12 havibérlet áráért váltható éves bérleteket az állami és önkormányzati ügyfelek számára.

Menetdíjbevételek tekintetében a **2024-es év első két hónapja jelentősen meghaladta mind a 2023-as év tényértékeit** (a többlet körülbelül 900 millió forint/hónap), **mind a 2024-es üzleti tervet** (a többlet körülbelül 450 millió forint/hónap). Mindez köszönhető a 2023-as aktivitások áthúzódó hatásainak (2023. április: 100E jegyáremelése és a termékportfólió egyszerűsítése, 2023. szeptember: eseti jegyek árának emelése, az ügyfelek ösztönzése a bérletvásárlásra).

A kölcsönös bérletelfogadás bevezetése és a tarifaváltozások jelentősen átalakították a BKK bevételi struktúráját. A feltételezésekkel összhangban a változások az alábbiak szerint hatottak a bevételek alakulására 2024 márciusát követően.

A Budapest és az agglomeráció között közlekedőknek egyrészt a korábbi **két bérlet** (vármegye és Budapest) **helyett már csak egy bérletre van szükségük**, másrészt a teljes árú Budapest-bérletek árának 8950 forintra csökkentése jelentős (a két hatás együttesen kb. 37-39 százalék, ami az előzetes modellezésnek megfelelő) bevételelmaradást okoz a 2024. évi üzleti tervhez és a 2023. évihez képest is.

A kedvezményes bérletek esetében a korábbi 3450 forint helyett **2024. márciustól már 945 forintért megvásárolható az egyhavi utazási jogosultság**, ami jelentős, 71-73 százalékos menetdíjbevétel-kiesést okozott (a csökkenés mérsékeltebb, mint az előzetes modellezésnél várt).

A napijegyek bevétele a tervhez képest (-14,5 százalék) a növekvő eladott darabszám ellenére az új elszámolással összefüggésben alacsony, az eseti jegyekből származó bevétel márciustól folyamatosan csökkent (-11 százalék), a reptéri jegy értékesítése ugyanakkor kedvezően alakult (+25 százalék).

Az együttműködés a pótdíjbevételekre is hatást gyakorolt. 2024. márciust megelőzően az érintett HÉV- és a „kék Volán”-vonalak szakaszaihoz kapcsolódó bevételek a mért utasforgalmi adatok alapján kerültek átadásra. 2024 márciusától azonban azt a szolgáltatót illeti a bevétel, amelyiknek a járatán a pótdíjazás történt, és ez a korábbinál minimálisan nagyobb (a beszedett pótdíjakból havonta 2,5 százalék helyett 4 százalék) bevételátadást jelent.

A szociálpolitikai menetdíj-támogatásból származó bevételek nőttek, ugyanis a bevételmegosztás része minden kedvezményes ország- és Pest vármegyebérlet utáni támogatás.

Összességében **2024 a közösségi közlekedést tekintve igazi mérföldkő**: a márciusban létrejött Tarifaszövetségi Megállapodás jelentős előnyöket jelentett az ügyfelek számára.

A **BKK** a menetdíjbevételek, a pótdíjak és a szociálpolitikai menetdíj-támogatás szempontjából **körülbelül nettó 601 millió forint bevétellel szárnyalta túl az addig rekordévnek számító 2023-at.**

3.4.2. Ügyfél-elégedettség

A 20/2012. (III. 14.) önkormányzati rendelet II. rész 7. § (3) bekezdés c) pontja alapján éves jelentésében a BKK köteles beszámolni az utaselégedettségről is.

Az ügyfél-elégedettségi mutató célja megismerni és értékelni a közösségi közlekedés 8 attitűdjét befolyásoló szempont minőségét (ár, gyorsaság, elérhetőség, biztonság, megbízhatóság, komfort, tájékoztatás, szolgáltatói magatartás).

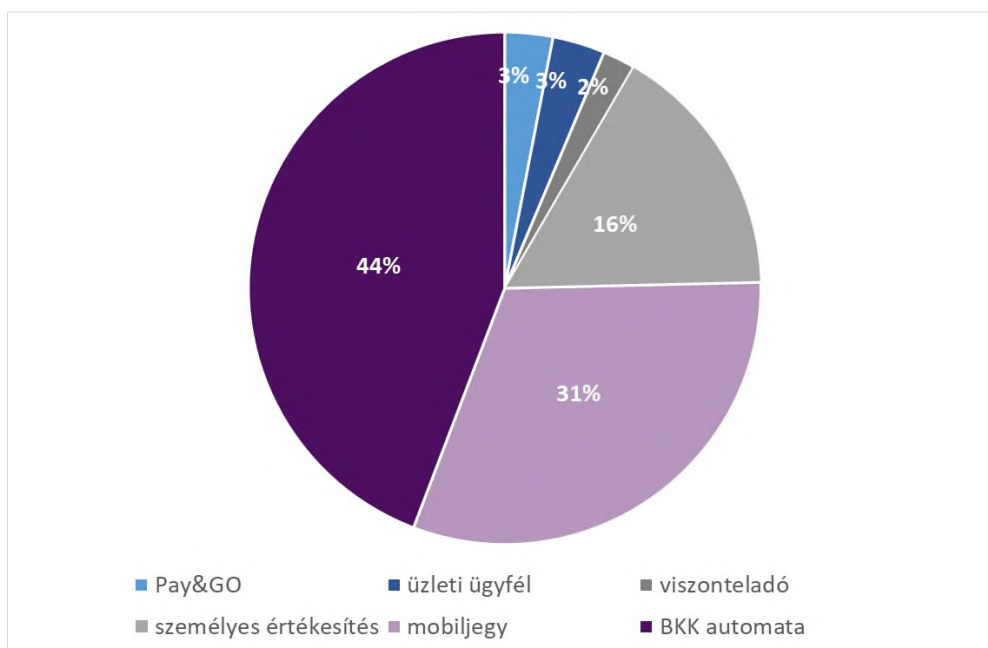
Az indikátor értékelése menetrendi évre történik, és egy független piackutató közvélemény-kutatásán alapul. A Budapest és a közigazgatási határától 30 km-re elterülő agglomeráció lakóhely szerinti **reprezentatív felmérése 2024 októberében zajlott.**

A felmérés alapján a tény indexértéke 75 százalék lett, ami megegyezik a 2023-ban mért eredményekkel. A vizsgált 8 szempont közül az árszínvonal esetében volt releváns, 3 százalékpontos javulás 2023-hoz képest. Ez a március 1-jével életbe lépett új Tarifaszövetségi Megállapodással magyarázható, amelynek lényege a kölcsönös bérletelfogadás, vagyis az agglomerációban élők már Pest vármegyebérlettel is igénybe vehetik a BKK szolgáltatásait, és a korábbi kettő bérlet helyett csak egyet szükséges váltaniuk. Ezzel párhuzamosan csökkent a Budapest-bérlet ára is, így a kizárólag budapesti zónát igénybe vevő utasok is jobban jártak a változással.

A kutatás teljes mintáján nőtt az elégedettek aránya: **emelkedett a gyorsasággal (+4 százalék), az árszínvonallal (+8 százalék) és a komforttal (+4 százalék) való elégedettség.** Arra a kérdésre, hogy összességében mennyire elégedettek a BKK szolgáltatásaival 2023-hoz képest, 7 százalékkal többen (93 százalék) adtak 3-as vagy 4-es értéket az 1-től 4-ig terjedő skálán.

3.4.3. Értékesítési csatornák

Értékesítési csatornák éves megoszlása 2024-ben (%)



19. ábra: Értékesítési csatornák éves megoszlása 2024-ben (%)

Értékesítési csatornák tekintetében **2024-ben tovább nőtt a digitális arány**. A mobiljegy és a Pay&GO együtt éves átlagban már **34 százalékát adta az értékesítésnek**. Az automatahálózat 2024-ben még mindig a legerősebb értékesítési csatorna, de a digitális értékesítés évről évre közelebb kerül hozzá. A személyes értékesítés súlya enyhén, de tovább mérséklődött 2024-ben is. Bár a **Pay&GO** rendszerébe a BKK nem vont be további járatokat, a 2023-as 1 százalékos általános értékesítési súly **2024-ben már 3 százalékra erősödött**.

A csatornák súlyának alakulására két tényező volt hatással 2024-ben: a márciusi agglomerációs megállapodás életbe lépésével **az ország- és a Pest vármegyebérletek** a többi csatorna mellett immár **mobiljegyként is elérhetővé váltak**, továbbá **április végén a 10-es gyűjtőjegy digitális változata szintén megjelent a BudapestGO applikációban**.

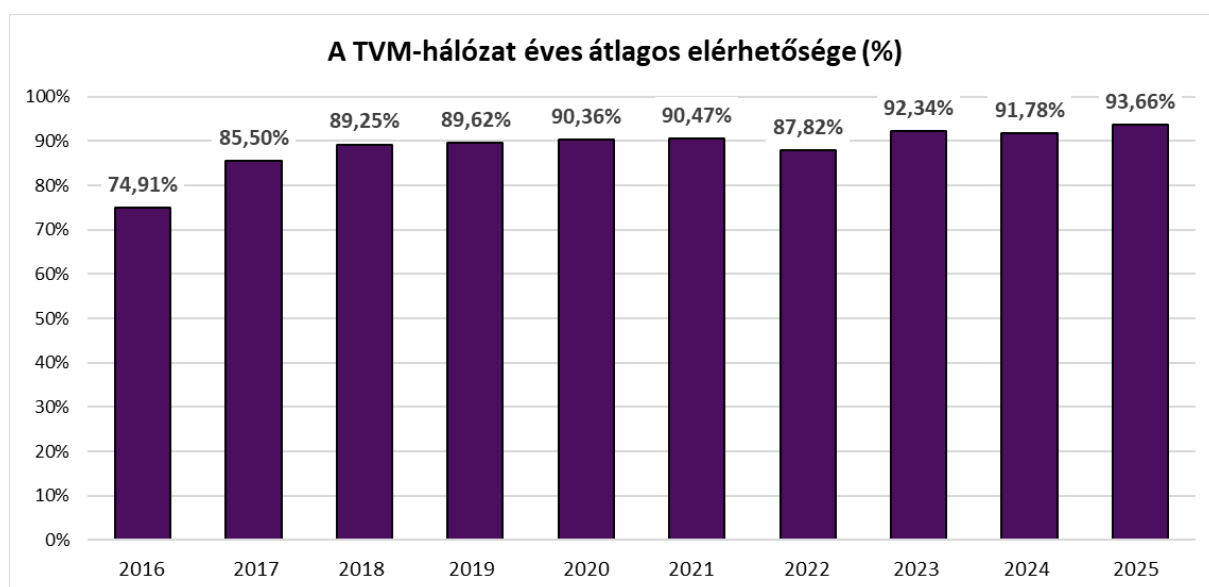
2024-ben az üzleti ügyfelek megrendeléseiből származó bevétel (3 százalékos csatornaaránnal) nettó 2,398 milliárd forint volt. A márciustól érvényes Tarifaszövetségi Megállapodásnak megfelelően ebből az összegből 1,761 milliárd forint realizálódott a BKK-nál.

A fő értékesítési csatornákat (bérletpénztárak, ügyfélközpontok, automatahálózat és mobiljegy) tekintve **a forgalom 85 százalékát bankkártyahasználattal bonyolították le az ügyfelek 2024-ben**. Az érték 4 százalékkal magasabb a 2023-as rátánál (81 százalék).

TVM, a jegy- és bérletkiadóautomata-rendszer

A TVM-hálózat **rendelkezésre állása** – 2023 után – **2024-ben is éves szinten 90 százalék felett realizálódott**. Az előző évihez képest minimálisan, csupán 0,56 százalékkal romlott, átlagosan 91,8 százalék volt, ami azt jelenti, hogy a hibaarány 8 százalék körüli. A fő kiváltó ok, hogy a géppark elöregedett (több mint 10 éves), a kedvezőbb rendelkezésre állás elérése érdekében az üzemeltető partner plusz humán erőforrást vont be. A magas szintű rendelkezésre állás biztosítása azonban egyre nehezebb feladat lesz, mivel **2023 második felétől folyamatosan nő a meghibásodások száma**. **A 10 éves géppark stabil működőképességének fenntartása, az ügyfélélmény növelése és a működési hatékonyság fokozása érdekében indokolt vagy új automatákat telepíteni, vagy a meglévők elhasználandó hardverelemeit (kiemelten nyomtató, bankjegy- és érmekezelő egység, kijelző, bankkártyás terminál stb. – a továbbiakban: mélyfelújítás) cserélni.**

A TVM-hálózat megújításának (új jegy- és bérletkiadó automaták beszerzése, valamint a fennmaradó gépek mélyfelújítása) **elmaradása veszélyezteti** az üzletmenet folytonosságát, a magas szintű rendelkezésre állást, végső soron csökkenti **az ügyfelek jegy- és bérletvásárlási lehetőségét**.



20. ábra: A TVM-hálózat éves átlagos elérhetősége (%)

A 2024-es évben folyamatos volt a jegy- és bérletkiadóautomata-rendszer (TVM-ek) **hardverfókuszú továbbfejlesztése**, az alapértelmezett működés **finomhangolása**, továbbá a „TVM-üzemeltetés, mélyfelújítás, automata beszerzése” tárgyú **közbeszerzési eljárás előkészítése és elindítása**.

2024. februárban pilotjelleggel **10 db** magas tranzakciószámot lebonyolító készülékbe **új típusú nyomtatóberendezés** került, szem előtt tartva, hogy **a 11 éves automatákban ezek a leginkább elöregedett és az elvárt működést legnagyobb mértékben befolyásoló hardverelemek**. A begyűjtött tapasztalatok alapján az új eszközökkel szerelt automaták üzembiztosabbá váltak: a nyomtatóberendezés működésére nincs hatással az időjárás, továbbá a hőpapír vágásakor felszabaduló „finom por” elvezetési technológiája is jelentősen hatékonyabb, mint a hagyományos berendezésekben.

A 2023. év végén fejlesztett és élesített **automatikus incidenskezelés 2 hónapos pilotidőszakát követően apró módosítások és hibajavítások után 2024. márciusban vált véglegessé**, biztosítva a 100 százalékos rendszerfelügyeletet, kiiktatva az emberi tényezőből fakadó látenciát (az üzemeltető a hibáról azonnal értesül riasztás és hibajegy formájában), továbbá nagymértékben csökkentve a társterületek (mint pl. Ügyfélszolgálat / Monitoring) leterheltségét.

A BKK a TVM-hálózat megújítása és üzembiztos fenntartása érdekében **2 piloprojektet indított**, melynek keretében **Budapest forgalmas csomópontjain** (Astoria; Keleti pályaudvar; Örs vezér tere; Oktogon; Deák Ferenc tér):

- áprilisban **3 db teljes körű (külső és belső) mélyfelújításban részt vett automatát telepített** (2 db teljes funkcionális és 1 db készpénzmentes);
- májusban **2 db teljes funkcionális / nagyképernyős berendezést telepített** (teljes funkcionális, azaz egyaránt elfogad készpénzt és bankkártyát).

Mindkét pilot sikeresnek mondható, hiszen **valamennyi készülék néhány hónap elteltével – az éles üzem tapasztalatai nyomán elvégzett további finomhangolást és optimalizálást követően – 60 százalékkal kevesebb hibát generál, mint a hagyományos (nem felújított) automaták, emellett még mindig magas fokú kihasználtsággal üzemel**.

Nyáron előzetes piaci konzultáció indult a „TVM-üzemeltetés, mélyfelújítás, automatabeszerzés” tárgyban, majd **októberben megtörtént a közbeszerzési eljárás elindítása is, ami eredményesen zárult. Az új szerződést a felek 2025. 02. 21-én írták alá, így biztosított a TVM-hálózat további 5 évvel történő üzemeltetése. Az új közbeszerzési eljárásban a BKK-nak lehetősége lesz a teljes automatahálózat megújítására és annak üzembiztos működtetésére a következő években.**

BudapestGO

A BudapestGO mobilalkalmazást **2022. február 14-én vezette be a BKK mint integrált applikációt**, amelynek fő értékajánlata, hogy felhasználója egy helyen menedzselheti budapesti és agglomerációs közlekedését:

- bérlet- és jegyvásárlás;
- útvonaltervezés és valós idejű járatinformációk;
- tájékoztatás az aktuális forgalmi változásokról.



21. ábra: BudapestGO alkalmazás használata

Az alkalmazást aktívan használók száma továbbra is folyamatosan nő, átlagban havi 1,4 millió. 2024. év végéig már több mint **6,9 milliónál jár a letöltők száma, csaknem 3 millióan regisztráltak, 2 millióan vásároltak** az applikációban, és **1,5 millióan feliratkoztak a hírlevélre.**

A havi egyedi vásárlók száma a tavalyi 300 ezerről körülbelül 400 ezerre nőtt, és havi 60-80 ezerre tehető az egyedi új vásárlók száma. A BKK **piaci részesedése 84 százalékosra nőtt a mobiljegypiacon**, a BKK csatornáin belül pedig a teljes mobiljegy részesedése 30 százalék fölé emelkedett. A vásárlások mellett, **havi 4-4,5 millió útvonaltervezés történik.**

2024-es év egyik nagy feladata volt az **új BudapestGO** üzemeltetési és fejlesztési közbeszerzésének a levezénylése és az új monitoringrendszer bevezetése. A működésstabilizációs időszak után, **2-3 havonta a BKK ismét új funkciókat vezetett be**, hogy az ügyfélményt javítsa, továbbá kényelmi funkciókkal és bővülő digitális szolgáltatásokkal tegye még könnyebbé a fővárosban közlekedők életét, növelje a fenntartható digitális jegyek részarányát a jegy- és bérletvásárlásban.

Főbb BudapestGO-fejlesztések 2024-ben:

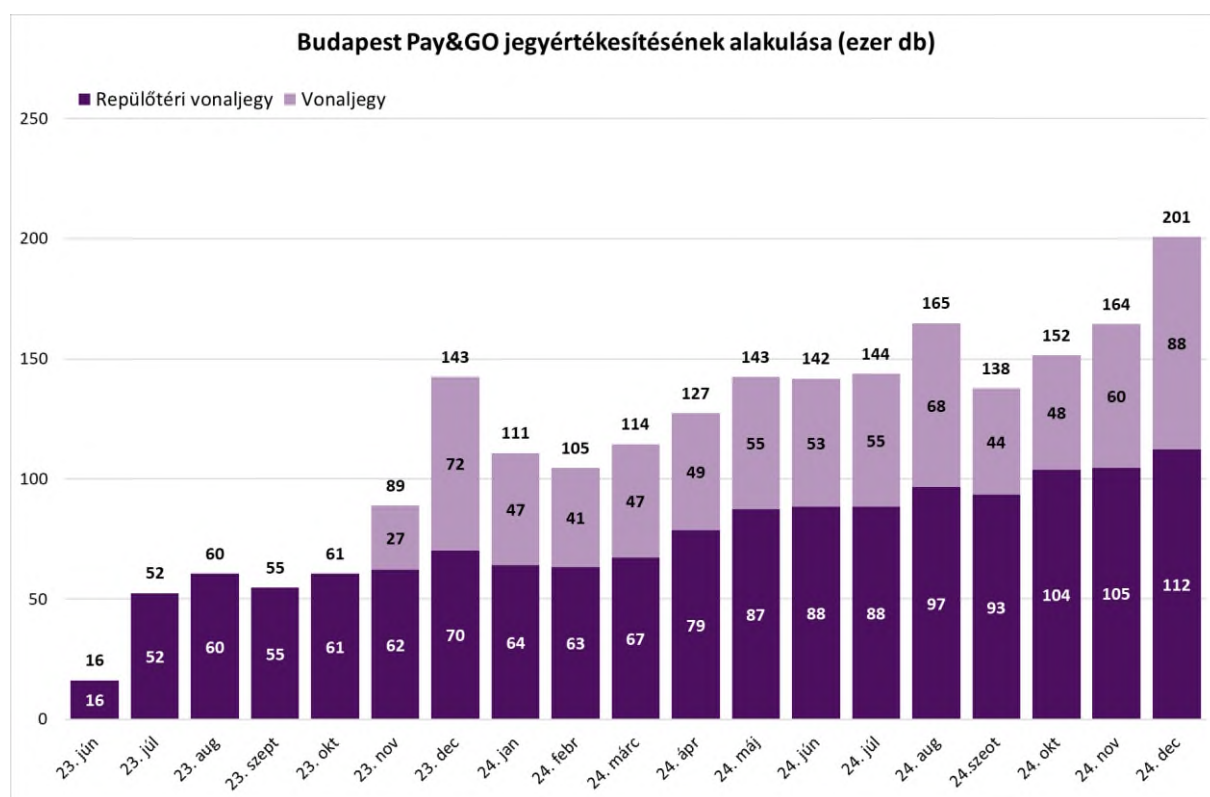
- Bővült az útvonaltervezés szolgáltatási területe: már **csaknem 200 agglomerációs településről lehet utazást tervezni** a BudapestGO-val;
- **10 darabos gyűjtőjegy, digitális ország- és Pest vármegyebérlet bevezetése;**
- **Felszállok gomb** bevezetésével még könnyebb és gyorsabb bérletbemutató;
- Minden Budapestet érintő **MÁV-vonat útvonalát és aktuális helyzetét a teljes szakaszon, valós időben jeleníti meg az alkalmazás, bővültek az elérhető Volánbuszok;**
- **Sötét mód** bevezetése;
- **In app message** a még hatékonyabb ügyfél-kommunikáció és edukáció megvalósításáért.

Budapest Pay&GO

A 2023. június 20-án a 100E buszon elkezdett, majd 2023 novemberében az M1-es metróra (kisföldalatti) is kiterjesztett Pay&GO-pilot **2024-ben is folyamatos növekedést mutatott**. Az érintett járatokon a jegyeket tekintve a **részesedésük meghaladta a 30 százalékot**, a 2023-as 1 százalékos általános **értékesítési súly 2024-ben már 3 százalékra erősödött**. 2024 végéig több mint 2 millió jegyet vásároltak ezen a csatornán, és 1 millió egyedi ügyfél használta a szolgáltatást.

Ahhoz, hogy ezeket a számokat elérje, több aktivitást is végzett a BKK, többek között részletes ügyfélfelmérések alapján finomhangolta az ügyélfolyamatokat, valamint értékesítési és edukációs kampányokat folytatott. Ezeknek is köszönhető, hogy ismertsége és kedveltsége folyamatosan növekszik. Mivel a pilotprojekt megvalósítása PCP formájában („pre-commercial procurement”) történik, amelynek egyik fontos feltétele az üzleti társfinanszírozás, a **rendszer beruházási vagy üzemeltetési költségei** – a kártyahasználati díjon kívül – **nem terhelik a BKK-t**.

A BKK a pilot tapasztalatait és a nemzetközi jógyakorlatokat is figyelembe véve dolgozik a rendszer Budapestre és az agglomerációra való kiterjesztését lehetővé tevő közbeszerzés előkészítésén.

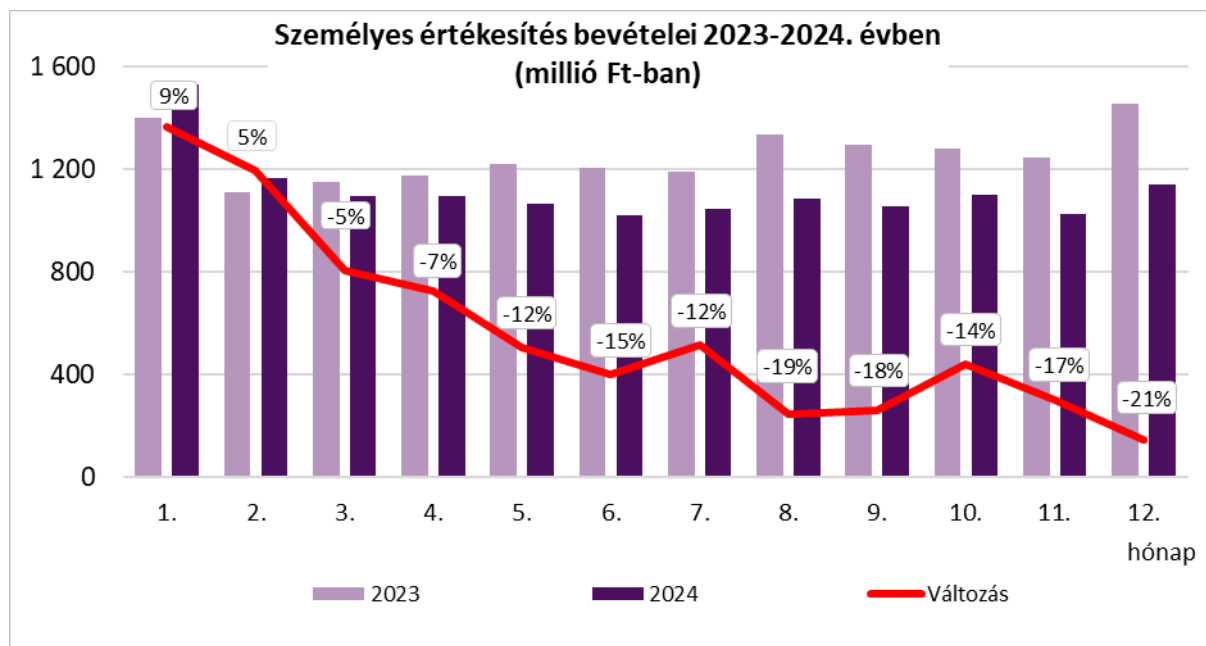


22. ábra: Budapest Pay&GO jegyértékesítésének alakulása (ezer db)

A személyes értékesítés 2024. évi eredményei

Az előző évi eredményekhez viszonyítva 2024-ben **11 százalékkal csökkent a személyes értékesítésből származó bevétel** – a Tarifaszövetségi Megállapodás hatására csökkenő teljes árú Budapest-bérlet-árak, valamint a Budapesten is igénybe vehető ország- és Pest vármegye-bérletek miatt –, **a kiszolgált ügyfelek száma ugyanakkor 0,4 százalékkal nőtt**.

Az alábbi ábra havi bontásban mutatja a személyes értékesítésből származó bevételek alakulását 2023–2024-ben.



23. ábra: Személyes értékesítés bevételei 2023-2024 évben (millió Ft-ban)

A személyes értékesítési tevékenységet érintő fontosabb események 2024-ben:

- **Mobil értékesítési pont** üzemelt az ügyfelek kiszolgálására a **fontosabb rendezvényeken** (pl. Formula–1 Magyar Nagydíj, Európai Mobilitási Hét, Vivicitá, SPAR Budapest Maraton Fesztivál), valamint az értékesítési hálózatot érintő ideiglenes zárások idején (pl. M2 vágányzár – Őrs vezér tere, ügyfélközpont légtechnikai felújítása – Csepel).
- **A repülőtéri ügyfélközpontokban a Budapest Kártya értékesítéséből származó 2024. évi bevétel meghaladta a 208 millió forintot, ezzel elérve a szerződés szerinti 10 százalékos jutalékszintet.**

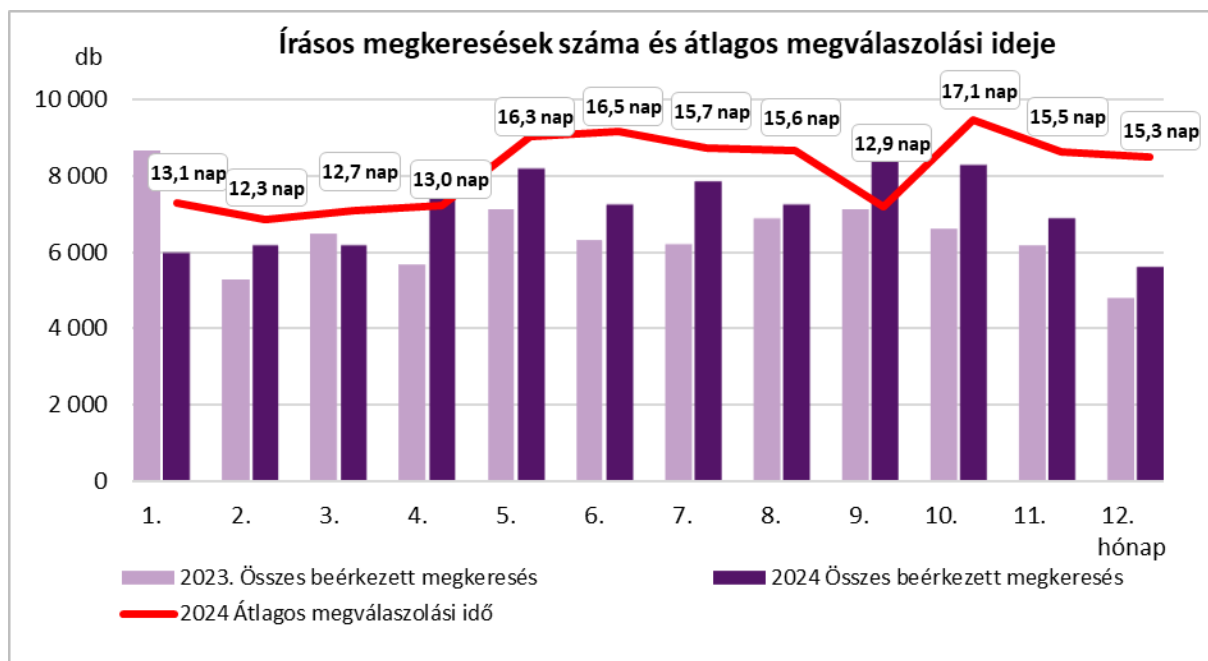
3.4.4. Ügyfélszolgálat

Az Ügyfélszolgálat 2024. évi eredményei

Az előző évi mennyiségekhez viszonyítva 2024-ben mind az írásos, mind a telefonos ügyfélszolgálati csatornán nőtt az ügyfélmegkeresések száma: az írásbeliek 12 százalékkal, a telefonos csatornán érkezettek 9 százalékkal.

A BKK levelezési ügyfélszolgálatára beérkezett ügyek száma 12 százalékkal (majdnem 10 ezerrel) magasabb volt, mint 2023-ban. A BKK a szigorú szakmai kontroll és a rendelkezésre álló erőforrások optimális felhasználásával **2024-ben az írásos válaszidőt átlagosan 14,7 napra csökkentette a 2023-as év 17,1 napos értékéről.**

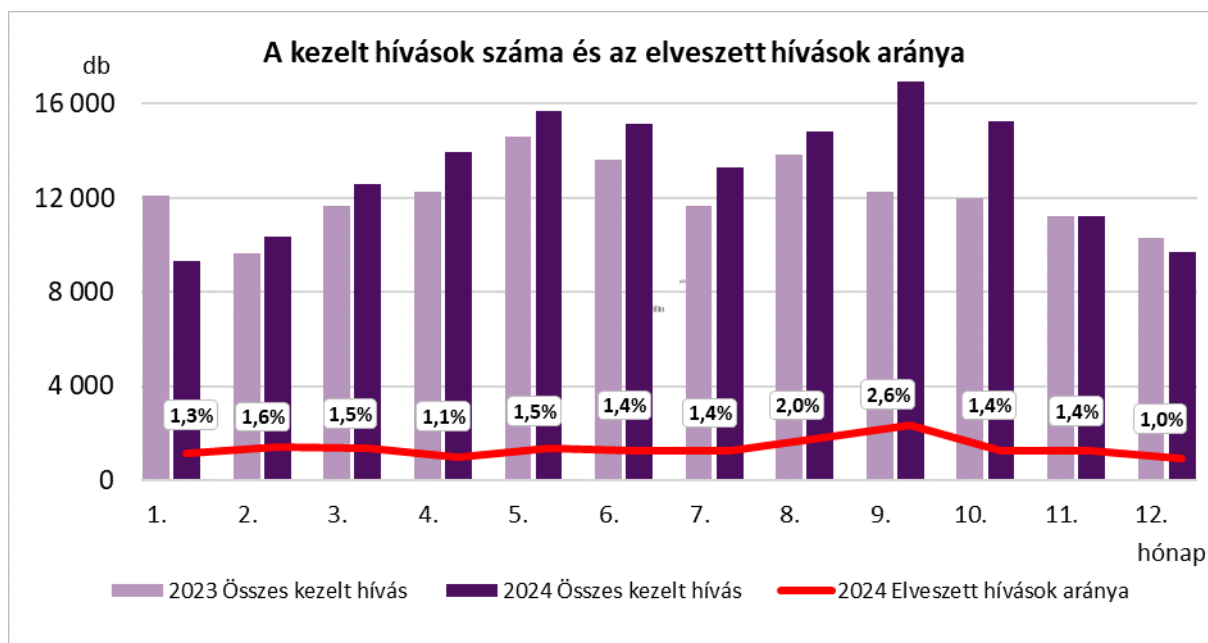
Az alábbi ábra havi bontásban mutatja az írásos ügyek számát 2023–2024-ben, valamint az átlagos válaszadási idő 2024. évi alakulását.



24. ábra: Írásos megkeresések száma és átlagos megválaszolási ideje

A BKK telefonos ügyfélszolgálatára érkezett hívások száma 9 százalékkal (több mint 13 ezerrel) volt magasabb, mint 2023-ban, ugyanakkor **az „elveszett” hívások arányában javulás történt: a korábbi 2,9 százalékról 1,5 százalékra csökkent.**

A következő ábra havi bontásban mutatja a kezelt hívások számának alakulását 2023–2024-ben, valamint az elveszett hívások arányának tárgyévi alakulását.



25. ábra: A kezelt hívások száma és az elveszett hívások aránya

Az erőforrás-optimalizáció és a kiszolgálás színvonalának szinten tartása érdekében az Ügyfélszolgálat területén 2024-ben bevezetett legfontosabb hatékonyságnövelő intézkedések:

- A BudapestGO-n keresztül érkező **Shakebugs üzenetek** még hatékonyabb kezelésére **elkezdődött a vizsgálat a mesterséges intelligencia (MI) használatának lehetőségeinek figyelembevételével.**
- Tovább **bővült és formailag egyszerűsödött a levelezési ügyfélszolgálat által használt sablontár** a könnyen értelmezhető, egyszerű megfogalmazású, empatikus és ügyfélbarát válaszok létrehozása érdekében.
- **2024 júliusában elérhetővé vált** az ügyfelek számára a mind megjelenésében, mind kezelhetőségében **megújult online bejelentőfelület.**
- A levelezési ügyfélszolgálat által végzett bejelentéskezelési folyamat manuális lépéseinek csökkentésére műszaki leírás készült egy **ügyfélszolgálati workflow-menedzsmentrendszer** beszerzéséhez, melynek első lépéseként indikatív árajánlatkérési folyamat kezdődött Q4-ben.
- Az **angol nyelvű bejelentések ügyintézési idejének csökkentéséhez** hozzájárult az **MI** (TranslateGPT és DeepL fordítóprogram) **használat**a a levelezési ügyfélszolgálaton.
- A **szoftverrobot** (RPA-val) **optimalizálható ügyfélszolgálati folyamatok** azonosítását követően első lépésként 2024. november 20-ától a **kisgyerekes bérletigazolvány** kiváltásának folyamatában dolgozik az RPA, ami az e-igazolas@bkk.hu postafiókba érkező, az igazolvány kiváltásához szükséges elektronikus igazolások leválogatását, kategorizálását végzi.
2024 októberében a Baross Gábor Oktatási Központ nyolcadik alkalommal megrendezett, **a közösségi közlekedési ügyfélkapcsolati dolgozók országos versenyén ismét első helyezést ért el a BKK csapata.**

3.4.5. Bevételelbiztosítás

A közösségi közlekedést jogosulatlanul igénybe vevők arányát bemutató index

Budapest Főváros Önkormányzata 20/2012. (III. 14.) önkormányzati rendelete alapján a BKK a közösségi közlekedési szolgáltatást jogosulatlanul igénybe vevők statisztikai arányáról is köteles beszámolni az éves jelentésében.

A közösségi közlekedést jogosulatlanul igénybe vevők arányát bemutató index, a helyszíni ellenőrzésen alapuló módszertan szerint végzett mérés adatait figyelembe véve került értékelésre. A jogosulatlanul utazók számának meghatározása forgalmi adatfelvétellel történik az alábbi módszertan szerint:

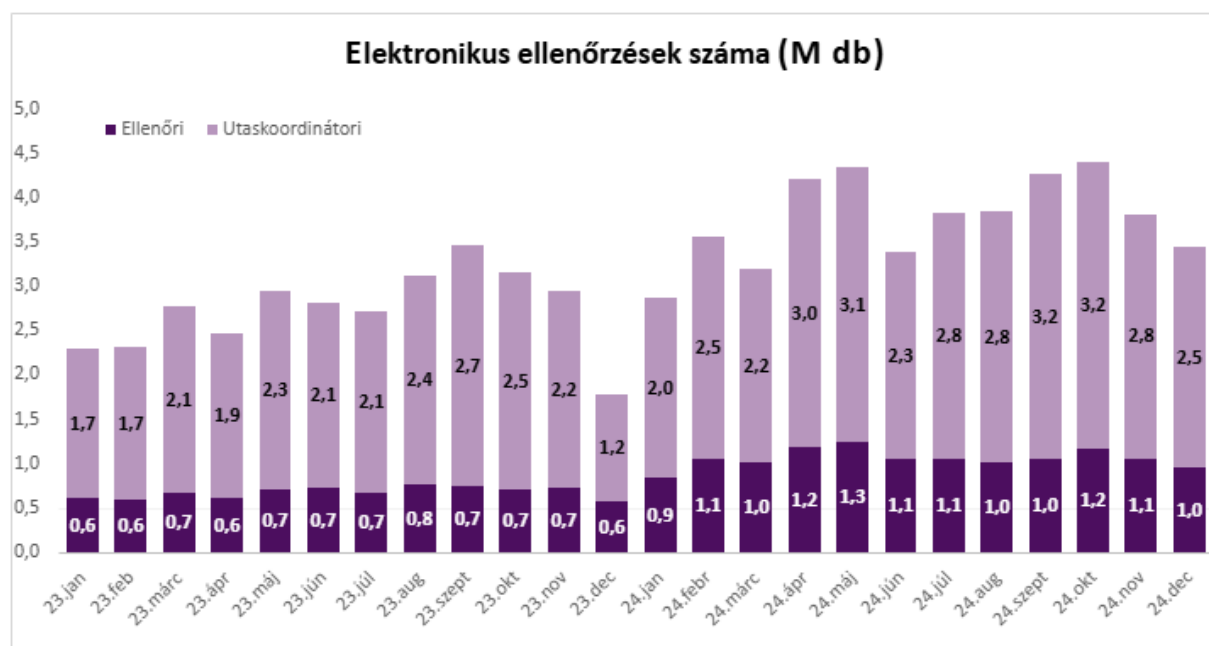
- a jegyellenőrzés a jármű összes utasa jogosultságának ellenőrzésével történik, a megfelelő számú ellenőr mellett 1 fő adatfelvételi folyamatot felügyelő személy közreműködésével;
- az ellenőröket közterület-felügyelők is kísérik a hatékonyság elősegítése érdekében;
- az ellenőröket csak erre figyelő, utasszámlálást végző személyek is kísérik az utasszám feljegyzése érdekében;
- az egyes mérések reprezentatív mintanagyságot érnek el és mind ágazatilag, mind területileg jól leképezik a tényleges forgalmi arányokat.

A jogosulatlanul utazók számát a mérések eredménye alapján kell arányosítani az ellenőrzött személyek számához. Jogosulatlanul utazó személynek kell tekinteni minden olyan utast, aki ellen pótdíjfolyamati eljárás indult, helyszíni pótdíjat fizetett, vagy bármilyen módon a jegyellenőrzésnek nem volt hajlandó magát alávetni.

12. táblázat: Jogosulatlan utazók 2023-2024.

Jogosulatlan igénybe vevők aránya	2023. év Tény	2024. év Tény	Eltérés 2024 vs 2023
Autóbusz	5,9%	2,6%	-3,3%
Trolibusz	6,6%	1,4%	-5,2%
Metró	4,6%	2,5%	-2,1%
Villamos	5,4%	1,6%	-3,8%

2024-ben tovább csökkent a jogosulatlanul utazók aránya, amire legnagyobb hatással a Tarifaszövetségi Megállapodás volt, amelynek keretében a legmagasabb bliccelési hajlandósággal rendelkező demográfiai csoport (18–29 évesek) március 1-jét követően kedvezményes vármegyebérlettel, 945 forintért veheti igénybe a szolgáltatást, ami az ügyfelek részéről jelentősen csökkentette a blicceléssel járó kockázatvállalást. A csökkenésre további hatással volt az ellenőrzési és követeléskezelési tevékenység hatékonyságának fokozása, illetve az elsőajtó felszállások kiterjesztése. A jegyellenőri készülékekkel végzett **elektronikus ellenőrzések darabszáma a 2023. évi ~33,1 millióról ~45,5 millióra növekedett 2024-ben.** Az ösztönzési rendszer folyamatos változása és a digitális fejlesztések is támogatják a minél több elektronikus ellenőrzést, amely nagyobb arányban teszi lehetővé az érvénytelen vagy nem eredeti díjtermékek kiszűrését.

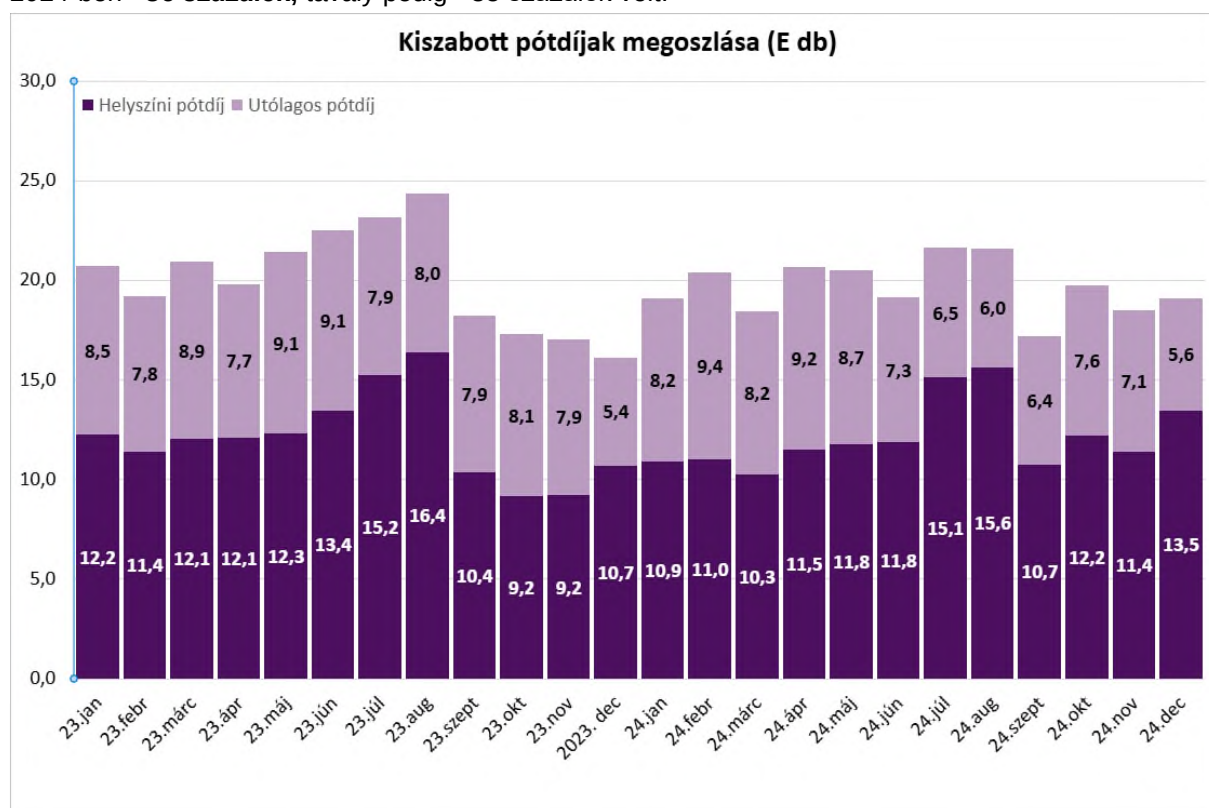


26. ábra: Elektronikus ellenőrzések száma (M db)

A pótdíjbevételek alakulása

Az összpótdíjbevétel 2023-ban ~3,26 milliárd forint volt. A Társaság 2024-ben csaknem azonos pótdíjbevételezt ért el: ~3,16 milliárd forintot. A helyszíni pótdíjak darabszáma is hasonlóan alakult az elmúlt két év relációjában: mindösszesen ~0,9 százalékos növekedés történt 2024-ben. Ezzel szemben az utólagos pótdíjbefizetéshez történő adatrögzítések száma némiképp – 6,7 százalékkal – visszaesett. Ez utóbbit az magyarázza, hogy az ország- és vármegyebérletek bevezetésével járó, egyes korcsoportoknak nagyobb kedvezményt biztosító 2024-es Tarifaszövetségi Megállapodás hatására több utas vásárol bérlettípusú díjterméket.

A helyszíni pótdíjak bankkártyás fizetési aránya 2024 végén hasonlóan alakult a 2023-as évihez: 2024-ben ~86 százalék, tavaly pedig ~85 százalék volt.



27. ábra: Kiszabott pótdíjak megoszlása (E db)

Bevételbiztosításon alkalmazott technológiai és működésfejlesztések

A napi munkavégzés dokumentálására szolgáló papíralapú **ellenőrzési jegyzéket** és napi jelenléti ívet már 2023-ban kiváltotta az elektronikus jegyzék a jegyellenőri és az utaskoordinátori állománycsoportban. **2024-ben a HÉV-jegyellenőrök és a BKK szerződéses partnere által biztosított vagyonőrök is az áttértek az elektronikus jegyzék használatára.**

2024 júniusában a fizikai állománycsoportokban **bevezetésre került** a jegyellenőri készülékre telepített Jegyellenőri applikációból indítható **e-jelentések/kérelmek funkció** használata, amely a frontban dolgozó munkavállalók és a back office munkavégzéssel kapcsolatos kommunikációját könnyíti meg. **A digitalizálás csaknem 500 főt érintett.** Ezzel a jegyellenőri és utaskoordinátori állománynál a BKK teljes egészében digitalizálta a korábbi papíralapú folyamat működését.

Az erősen elavult (2017-es beszerzésből származó) **ellenőri eszközpark 2024-ben megújult.** A sikeres beszerzési eljárás eredményeként **400 db Zebra TC58 típusú ellenőri mobilkészülék** lehetett cserélni azokat.

Elindult a **SoftPOS bankkártyás fizetési pilot** a fizikai POS-, mPOS-terminálok tervezett kiváltása érdekében. Az új ellenőri mobilkészülékek kiosztását követően **a cél a teljes átállás a SoftPOS használatára.** Ezzel a megoldással nem szükséges pluszeszközt használniuk az ellenőröknek a bankkártyás fizetésekhöz.

2024-ben – az előző évihez képest – **4,5 százalékkal több pótdíjazott utas adta meg a valódi e-mail-címét az utólagos pótdíjfizetéshez** szükséges adatfelvétel során, ami annak a feltétele, hogy a **Pótdíjasszisztens rendszer** fizetési emlékeztető levelet küldjön a részükre. **2024 júniusától ezekből a tájékoztató levelekből közvetlenül is megnyitható az OTP SimplePay fizetési felülete,** ami tovább egyszerűsítette a Pótdíjasszisztens rendszeren keresztül történő bankkártyás

pótdíjbefizetést. Az emlékeztető levelek egyúttal átestek formai és tartalmi frissítésen, és angol nyelven szintén megkapják az érintettek. **Az e-mail-címüket megadó utasok 72,8 százaléka fizeti meg a pótdíjat** az önkéntes befizetési időszakon belül (30 nap).

Az utólagos pótdíjbefizetés érdekében egyre elterjedtebb az NFC-technológián alapuló, **e-okmányból történő adatkilvasás**, a jegyellenőrzést végző munkavállalók és az utasok is megszokták ezt a fajta adatrögzítési módot, ami 2023 óta tovább gyorsította a folyamatot. **2024. év végén a személyes adatok automatikus rögzítése ~67 százalékban valósult meg a 2023-as év ~63 százalékával szemben.**

A **HÉV-eken már jegyet is lehet bankkártyával vásárolni** a Jegyellenőri applikációban történt fejlesztésnek köszönhetően, melynek keretében **létrejött a Kosár funkció**, hogy több díjtermék is megvásárolható legyen egyetlen bankkártyás tranzakcióval. Ez alapfeltétele volt a fejlesztés bevezetésének.

Megjelent a **BKK Hírnök** alkalmazás általános használata az ellenőrzési feladatok ellátásában. A BKK Hírnök olyan, az operatív feladatok, információk azonnali elektronikus közlésére szolgáló tájékoztató rendszer, amely az ellenőri eszközön figyelemfelkeltő módon, **pop-up ablakban jeleníti meg a munkavégzés szempontjából kiemelten fontos információkat** (elsősorban forgalmi akadályok, működési hibák stb.).

Újraszervezésre kerültek a csomóponti és megállóhelyi ellenőrzések, a jegyellenőrzést végző állomány mellett a vagyonőröket is bevonva (intermodális csomóponti, illetve centrális utasforgalom-ellenőrzési technológiai pilotok, belvárosi céllenőrzések stb.) annak érdekében, hogy a rendelkezésre álló erőforrás minél több járművet tudjon ellenőrizni.

Követeléskezelés

2024-ben **megvalósult a tömeges levélsablonok felülvizsgálata**, ennek eredményeként új szövegezés, szemléletes ábrák és az online bankkártyás fizetés elindításához egy QR-kódos hivatkozás egészíti ki a leveleket.

A FusionR (2017.08. hóig keletkezett pótdíjakat nyilvántartó rendszer) állapotfelmérését követően **elkészült két fejlesztés, ami lehetővé tette a rendszerben nyilvántartott lezárt, behajthatatlan állomány tömeges kivezetését, anonimizálását**, továbbá a rendszerben nyilvántartott, **nem jogi eljárás alatt lévő pótdíjak INDECS** (2017. 08. hótól keletkezett pótdíjak) **rendszerbe történő részleges migrációját**, ahol a további kezelésük történik.

A **JBK (Jogi Behajtási Keretrendszer) dokumentumai automatizálásának (RPA) fejlesztése is elindult**. Ennek keretében a végrehajtóktól érkező dokumentumok több mint 60 százalékának iktatása automatikus, valamint elkezdődött ezen levelek automatizált feldolgozásának kialakítása is.

A 2022 folyamán elindított soft behajtási folyamatok implementálása, átállás a pótdíjkövetelések jogi eljárást megelőző, többszöri levélben történő felszólítására **2024-ben teljes mértékben megvalósult**. Ennek eredményeként **az előző évinél 7,5 százalékkal több tömeges felszólító levelet lehetett kiküldeni, és már 38 százalékkal kevesebb új végrehajtási eljárás indult**. A folyamatok finomhangolása folyamatosan nyomon követett.

Az év során az üzleti terv szerint a Társaság egy **892 millió forintos pótdíjkövetelés-állományt értékesített a DHK Zrt. részére pilot keretében**. Párhuzamosan egy ezzel megegyező darabszámú és értékű kontrollcsoport elkülönítése valósult meg azzal a céllal, hogy összevesse a DHK Zrt. és a BKK behajtási folyamataink eredményességét. A kampány elindítását követő 2. hónapot követően – a közvetlen (postai, nyomdai) költségek levonása után – elmondható, hogy **a BKK az engedményezés összegénél magasabb megtérülést ért el**.

3.4.6. Utasbiztonság

2024-ben is fontos fókusz volt mind az utasok, mind a munkavállalók biztonságának biztosítása. Az utasok esetében ennek egyik eszköze az **elsőajtó felszállás** is, amelynek fokozatos kiterjesztése nem csupán az árbevétel megvédése szempontjából előnyös, de lehetőséget ad az utazók szűrésére (utazási feltételeknek nem megfelelő utasok), és ezzel közvetve a járműveken észlelhető szubjektív biztonságérzetre is hatással van.

A munkavállalói biztonság növelése érdekében 2024 decemberében – a sikeres beszerzési eljárást követően – elindult a **testkamerapilot 50 db eszközzel** a jegyellenőri, utaskoordinátori, ellenőrzési utaskoordinátori, külsős vagyonőri feladatokat végzőknél. A testkamerák nemcsak a jegyellenőr munkavállalók ellen elkövetett atrocitásokat előzhetik meg, hanem az utasok szubjektív biztonságérzetére is pozitív hatást gyakorolnak.

A **Budapesti Utasbiztonsági Szolgálat (BKK-rendészet)** létrehozását követően a BKK – a FÖRI közterület-felügyelőinek beosztásával összehangoltan – **a FÖRI-vel és a BKV-val szoros együttműködésben szervezi a BKK és a BKK szerződéses partnerei által biztosított vagyonőrök területi vezénylését.** A teljes vagyonőri vezénylés átstrukturálásának hatására a BKK vagyonőri állománya a nappali üzemidőben ellenőrzi a felszíni járatok közbiztonságát, míg a BKK rendelkezésre bocsátott vagyonőrei az éjszakai járatok ellenőrzésében vesznek részt. 2025 folyamán a BudapestGO alkalmazás kibővül olyan funkcióval, amellyel az utasok a rendészeti beavatkozást igénylő eseményeket az alkalmazás használatával is jelenteni tudják. A funkció két lépcsőben valósul meg: első lépcsőben hívásalapú bejelentéssel, a későbbiekben pedig tervezetten a chat jellegű bejelentések lehetőségével.

A MÁV–HÉV kérésére **2024 márciusában a H8/H9 vonalon** a MÁV–HÉV-rendészekkel és a szerződéses partner vagyonőreivel **kiemelt ellenőrzés** zajlott az ott kialakult **közbiztonsági helyzetre tekintettel**, ennek eredményeként a problémás gödöllői HÉV-en a HÉV-jegyellenőrök júliustól **vagyonőri támogatást** kapnak. A H8/H9-es vonalon végzett utaskoordinátori beléptetés és a vagyonőri támogatás a **rendőrök** vezénylésével összehangoltan történik.

A járműveken utazók és a járművezetők biztonságának és biztonságérzetének növelése érdekében, a hatóságokkal együttműködve a BKK már 3. éve folyamatosan végez ellenőrzéseket:

- ezt a folyamatot 2024. február–márciusban a BKK jelzése alapján céllenőrzésekkel erősítette meg a 9-es vonal kőbányai és józsefvárosi szakaszán;
- a BKK a 9-es vonalon utazásos és végállomási ellenőrzéseket végzett a BRFK, a FÖRI és a X. kerületi közterület-felügyelet jelenlétével, valamint az ellátó szervezetek bevonásával;
- a végállomáson kihelyezett telefonszámon az incidenst tapasztaló járművezető közvetlenül kapcsolatba tud lépni a járőrökkel irányító diszpécserrel.

3.4.7. Kommunikáció

Utastájékoztatás

A BKK folyamatosan azon dolgozik, hogy az utasok naprakészen, jó minőségben elérjék a számukra szükséges információkat. Az ügyfélelégedettségi kutatások visszaigazolják ezeket az erőfeszítéseket: a BKK utasai magas szinten (92 százalék) elégedettek a számukra nyújtott utastájékoztatással.

A BKK Utastájékoztatás területe 2024-ben is számos fejlesztést végzett, illetve nagy mennyiségben hajtott végre változtatásokat a megállóhelyeken és az utasforgalommal intenzíven érintett helyszíneken.

2024-ben 34.859 megállóhelyi menetrendet cseréje történt meg, nagy hangsúlyt helyezve a megállók arculati megjelenésére is. 148 megállóhely újult meg, 566 sérült vagy elhasználódott névtábla került lecserélésre. Szintén a fizikai formában megjelenő tájékoztatás részeként 25.698 forgalmi tájékoztatót helyeztek ki (10.104-et a megállóhelyekre és 15.594-et a járművekbe, valamint a metróállomásokra).

A technikai lehetőségek határain belül a BKK törekszik a legkorszerűbb elektronikus tájékoztatást megvalósítani a járművek fedélzetén. Ahol lehetséges, a beltéri kijelzőkön megjelentek a valós idejű átszállási kapcsolatok, illetve elhangzanak az aktuális akusztikus információk (2024-ben a forgalmi változásokról és egyéb információkról 12.319 akusztikus tájékoztató beállítása valósult meg a járműveken és metróállomásokon).

2024. évi utastájékoztatási fejlesztések

Anyagkezelő alkalmazás adatbázisának teljes felépítése, mellyel lekérdezhető a BKK kezelésében lévő megállóhelyekre kihelyezett eszközök és tájékoztató anyagok mennyisége és állapota.

Helyközi buszok indulásainak integrációja a FUTÁR-rendszerbe: a BKK-s közterületi és járműfedélzeti kijelzőkön, az elővárosi vonatokét és HÉV-ekét követően megjelentek a Volánbusz valós idejű járatinformációi is. Ezzel a lépéssel, illeszkedve a BudapestGO alkalmazáshoz, minden olyan járat megjelenik az utastájékoztató kijelzőkön, amelyeket Budapest-, illetve Pest vármegyebérlettel igénybe lehet venni.

KCSV-7 típusú villamosok felszerelése oldalsó kijelzőkkel: a BKK és a BKV együttműködésében a pesti fonódón közlekedő 30 db KCSV villamosok a már forgalomból kivont járművekből újrashasznosított kijelzőkkel lettek felszerelve. Ez a fejlesztés a jobban látható tájékoztatás mellett kiváltotta a költséges és nehezen cserélhető műanyag táblák használatát.

Látássérültek tájékozódásának fejlesztése (VIAR): a jelzőlámpák és a köztéri kijelzők mellett 2024-től már a járművek külső hangszórói is megszólaltathatók az MVGYOSZ által rendszeresített távirányítóval. Az ún. VIAR jellevő beépítésével a távirányító jelére a jármű a külső hangszórókon bemondja a járat számát és útirányát. Az új járművek beszerzésekor a jellevő beszerelése követelmény lett, és 2024-ben 348 db troli-, illetve autóbuszba került be a jellevő, jelentősen növelve azon járatok számát, amelyeken elérhető a látássérültek tájékozódását könnyítő funkció.

Megállóhelyi menetrendek előállításának automatizálása: új szoftver fejlesztése, ami alkalmas arra, hogy a forgalomtervezési adatok alapján manuális szerkesztés nélkül előállítsa a BKK arculatának megfelelő grafikákat.

2024. évi kiemelt utastájékoztatási feladatok

A BKK az alapfeladatain túl kiemelten foglalkozott különböző, nagy tömegeket érintő tájékoztatási, valamint az ügyfélményt befolyásoló és az azt javító feladatokkal:

- **aluljárós tájékoztató rendszerek fejlesztése:** összesen 345 db új táblagrafika elkészítése és a táblák cseréje 16 helyszínen, ebből 2 helyszínen teljesen új táblarendszer létesítése;
- **járműarculati** leírások készítése, karbantartása, az új járműtípusok (pl. Alstom metrók, MillFAV, Ganz–Solaris trolik) bevonása a BKK egységes arculatába;
- MOL Bubi-gyűjtőállomások térképeinek aktualizálása;
- végállomások és csomópontok ütemezett, terv szerinti felújítása és karbantartása.

Kampánykommunikáció

A BudapestGO applikáció népszerűsítése: az ügyfelek visszajelzései alapján a BKK folyamatosan fejleszti az applikációt. 2024-ben az alábbi új funkciók kerültek bemutatásra, valamint népszerűsítésre a BKK saját felületein, a villamosmegállóknál a CLP-ken, buszbelsők plakátjain, social felületeken. A BudapestGO 2. születésnapja alkalmából a BKK 150 forintos szülőNAPIjegyet vezetett be, amit influenzszerrel készült videóval népszerűsített (összesen 321 ezer embert sikerült elérni). A tavaszi kampánnyal megerősítésre került a BudapestGO imázsa, és frissült az edukációs kreatívok arculata is.

Értékesítésösztönzés: a BKK célja, hogy minél többen vásároljanak jegyet és/vagy bérletet a BudapestGO-ban, ezért vásárlásösztönző kampányokat indított. Az első célcsoport a Z generáció volt a kedvezményes ország- és Pest vármegyebérletek BudapestGO-ban történő vásárlásának ösztönzésével, ezt követően az agglomerációban élők kerültek fókuszba. BKK együttműködést kötött

a Woltttal és a Mastercarddal is. Utóbbival két nagy kampányt indított, amelyek keretében fesztiváljegyekhez és értékes nyereményekhez juthattak azok szerencsés résztvevők, akiknek kedvezett a sorsolás. Az őszi kampány fő célja volt a BKK Spotify-csatornájának a bevezetése. A nyereményjátékot influenszer is népszerűsítette. A kampány erős online lábakon állt: a BKK meghirdette a Spotify-csatornáját, videó készült az influenszerrel, amit a kampány arca is megosztott, illetve a BKK-nak a Spotify felületén is volt lehetősége hirdetni. A promóció összesen 440 ezer emberhez jutott el.

„Összehozzuk a várost” imázskampány: az „Összehozzuk a várost” kampánysorozat 2024-es reklámfilmjében a BKK a saját dolgozóinak munkáját mutatta be, a kulisszák mögé lesve. A Társaság ebben a részben a Katona József Színházzal együttműködve a társulat színésznőjével dolgozott. A kampány kreatívjai a BKK saját offline felületei mellett a buszok hátoldalán és a forgalmasabb metróállomások ambient felületein is megjelentek. Az online hirdetések összesen 600 ezer embert értek el, a videót több mint 80 ezren tekintették meg. A számos online és offline megjelenésen kívül a Budapest Film együttműködésének köszönhetően ezt a reklámot a cég mozijaiban is láthatták a nézők.

MOL Bubi: a BKK a bővülő MOL Bubi-rendszer új gyűjtőállomásairól és az új kerékpárokról szintén folyamatosan tájékoztatta a nyilvánosságot sajtóközleményben és online posztokban. A bérletvásárlás és a szolgáltatáshasználat ösztönzésére együttműködés jött létre a Decathlonnal, a Foodorával, az MLSZ-szel és színész-influenszerrel is. A Bubi 3.0 előkészítéséről szintén kommunikált a Társaság. A BKK és a MOL között fennálló szerződéses kötelezettség teljesítéséhez csaknem 290 ezer elérésszám az elvárás, amit több online kampánnyal és socialmedia-hirdetéssel teljesített a BKK, és a Bubi 3.0 előkészítéséről számos sajtóhírt és socialmedia-megjelenést tett közzé.

Tarifaváltozások, új termékek bevezetésének kommunikációja: az új Tarifaszövetségi Megállapodással az ország- és Pest vármegyebérletek bekerültek a BudapestGO applikációba, illetve változott a Budapest-bérlet ára. A változások az ügyfélközpontokban, a pénztárakban, a metróállomásokon, a villamosmegállókban kihelyezett tarifatáblákra is át lettek vezetve.

Szemléletformálás: az ügyfélattitűdöket figyelembe véve több témában is indult szemléletformáló kampány, mint pl. bliccelés, elsőajtós felszállás. A BKK-nak a saját online és offline felületeivel, illetve online hirdetésekkel több mint 80 ezer embert sikerült elérnie.

Bliccelés elleni kampány: közös érdek és a közlekedési kultúra része az, hogy mindenki fizessen azért a szolgáltatásért, amit igénybe vesz, legyen az akár egy kifli a boltból, akár egy éttermi vacsora. A közösségi közlekedés is szolgáltatás, tehát az igénybevételéért is fizetni kell. Ennek a tudatosítása volt a BKK bliccelés elleni kampányához kapcsolódó akció üzenete. Május 14-én a BKK jegyellenőrei I love BKK feliratú matricát vagy kitűzőt adtak az ellenőrzött utasoknak, és – rendhagyó módon – senkit sem pótdíjaztak. Az akció ráirányította a figyelmet az utaskoordinátorok és jegyellenőrök munkájának fontosságára is, illetve arra, hogy a közösségi közlekedési szolgáltatás árát az azt igénybe vevőknek szükséges megfizetniük. Az akció másik fontos eleme az utasokkal történő közvetlen kommunikáció és a blicceléssel kapcsolatos információk, adatok gyűjtése volt.

Holttérre figyelmeztető kampány: a BKK a közösségi és az autós közlekedéshez kapcsolódva a járművek holtterére felhívó/figyelmeztető kampányt indított. A buszokra és a trolikra állandó jelleggel a holttérre figyelmeztető matricák kerültek ki, illetve 120 busz hátoldalára – időszakosan – egy-egy látványos dekoráció is. A matricákat videós tartalommal egy ebben a témában is szakértő autós-influenszer népszerűsítette. A videó meghirdetésével 160 ezer emberrel sikerült megismertetni a holttér veszélyeit, és 16 ezren látták a videót.

Válts közösségi közlekedésre! kampány: a BKK folytatta a „Válts közösségi közlekedésre!” sorozatát, amivel célja, hogy az autóval közlekedők is vegyék igénybe a közösségi közlekedést, hiszen a korábbi két bérlet (Pest vármegye és Budapest) helyett március 1-jétől ehhez már csak egy bérlet szükséges. A kampányt a MÁV–Volán-csoporttal közösen valósult meg, az agglomerációra fókuszálva. A célcsoport eléréséhez videós tartalom, online és rádiós hirdetés, buszdekor készült; a kampány összesen 500 ezer elérést generált, és 31 ezren látták a videót.

Egészségtudatosságra ösztönző kampányok: a BKK – a BKV-t is bevonva – csatlakozott a mellrák elleni kampányhoz, illetve összefogott a Csepp Figyelem Alapítvánnyal: három forgalmas metróállomáson szakemberek segítségével végzett ingyenes szűrővizsgálaton vehettek részt az arra közlekedők.

Digitális kommunikáció

Socialmédia-felületek: a BKK közösségimédia-felületeinek követőszáma 2024-ben is tovább nőtt mindegyik social felületen. A megtekintésszámok az alábbiak szerint alakultak:

- BKK Facebook: 580 poszt 18.497.616 megtekintés;¹
- BKK Instagram: 203 poszt 2.555.019 megtekintés;
- LinkedIn: 121 poszt 218.000 megjelenés;
- TikTok: 58 tartalom 5.363.527 megtekintés;
- YouTube: 38 videó 1.020.704 megtekintés;
- MOL Bubi Facebook: 136 poszt 1.562.118 megtekintés;
- MOL Bubi Instagram: 75 poszt 1.562.118 megtekintés.

Weboldal: a BKK weboldala 2024 márciusára teljesen megújult: egyszerűbb és átláthatóbb struktúrával, a korábbinál felhasználóbarátabb felülettel szolgálja a BKK márka- és kommunikációs stratégiai céljait.

A weboldalon 2024-ben 12 millió megtekintés történt, az oldalon töltött átlagos idő 1 perc 36 másodperc. A MOL Bubi weboldalát ugyanebben az időszakban 658 ezren tekintették meg, átlagosan 55 másodpercet töltve az oldalon.

Sajtókommunikáció

Együttműködések: a BKK sajtókommunikációs szakterülete fejlesztette kapcsolatrendszerét az agglomerációban és a külső kerületekben élőket elérő szerkesztőségekkel és kommunikációs osztályokkal, hogy hatékonyabban érje el üzeneteivel az ingázókat. A Fővárossal és a BKV-val közösen közlekedési havaria folyamatot dolgozott ki. Mindezek lehetővé teszik a tervezhetőbb, összehangoltabb és hibamentesebb kommunikációt.

Háttérbeszélgetések, sajtóbejárások, sajtóközlemények: hogy bemutassa háttérműködését, a BKK sajtóbejárásokat szervezett, jellemzően a FUTÁR Központba. Ezek a riportkészítést támogató programok elősegítették, hogy a sajtó hiteles, első kézből származó információkkal lássa el a közvéleményt, erősítve ezzel a BKK transzparens működését és szakmai hitelességét, elfogadottságát. Ezenkívül szervezett sajtó-háttérbeszélgetéseket is, amelyek lehetőséget adtak az újságírók számára, hogy mélyebb szakmai betekintést kapjanak a közlekedésszervezési folyamatokba és a BKK aktuális projektjeibe.

- BKK által kiadott sajtóközlemények száma (db): 321
- BKK által az MTI-nek kiadott forgalmi hírek száma (db): 138
- BKK-hoz érkező újságírói megkeresések (interjúkérelmek, írásban feltett kérdések) száma (db): 430
- Sajtóesemények (sajtótájékoztatók, háttérbeszélgetések) száma (db): 17

Közlekedési Hírszolgálat (BKK Info)

Híradások: a Közlekedési Hírszolgálat (BKK Info) 2024-ben 7411 különböző közúti és közösségi közlekedési változásról számolt be a közlekedési információs csatornákon, a BudapestGO alkalmazásban, a BKK Info Facebook-oldalán, valamint elektronikus hírlevelekben. A terület

¹ 2024-től elérhető a megjelenés, megtekintésalapú elsődleges teljesítménymutató, így a korábbi évekével nem hasonlítható össze

munkatársai 15 különböző fővárosi rádió 25.000 rádióadásában ismertették a közlekedési információkat.

Együttműködések: a BKK a közlekedési információcsere forrásait és a közlekedési hírek célcsoportját bővítve 2024-ben bartermegállapodást kötött Budapest Főváros IX. Kerületi Önkormányzatának médiacégével. A fővárosi közlekedési információk értékesítéséből 2024-ben nettó 11.874.946 forint bevétele származott a BKK-nak.

BKK Info weboldalfejlesztése: a weboldal korszerűsítésének első, 2024-re tervezett ütemében az oldalon pontosabb, áttekinthetőbb információtartalommal, az okozott forgalmi hatásoknak megfelelő sorrendben jelennek meg a publikált közösségi közlekedési változások, miközben megújultak és személyre szabható beállításokat kaptak az oldalon regisztrált felhasználói fiókok is.

Rendezvények és akciók

Európai Mobilitási Hét: a 2024-es Autómentes Hétvégén, október 5–6-án a megosztott közösségi terek témáját feldolgozó programokkal, aktivitásokkal várta a Fővárosi Önkormányzat és a Budapesti Közlekedési Központ, valamint a szakmai és civil partnerek az érdeklődőket. Az eseményre látogató több ezer embert a Kálvin tértől egészen a Szabadság híd budai hídfőjéig rengeteg változatos, a környezettudatosságot és a fenntartható közlekedést népszerűsítő program fogadta.

Balázs Mór-konferencia: májusban került megrendezésre a közlekedésszakmai célcsoportnak szóló első, egész napos Balázs Mór Konferencia *Határtalan mobilitás* címmel és 120 résztvevővel.

Lánchíd-piknik: a BKK 2023-ban, a felújított Lánchíd átadásakor rendezte meg először a Lánchíd-pikniket. A programot 2024. május 26-án – már második alkalommal – szervezte meg, hasonlóan változatos programokkal és 12 ezer ember részvételével.

Bringásreggeli: 2024-ben is két alkalommal csatlakozott a BKK a *Bringázz a munkába!* kampányhoz. Ehhez kapcsolódva az egyik MOL Bubi-gyűjtőállomáson összesen 600 adag bringásreggelivel várta az arra közlekedő kerékpározókat.

Köztisztasági akciók: a BKK 2024. március 14. és november 21. között 20 alkalommal szervezett köztisztasági és közrendvédelmi akciót, amelyekben rendszeresen részt vett a Budapesti Közművek Nonprofit Zrt. keretein belül önállóan működő FKF Köztisztasági és FŐKERT Kertészeti Divízió, a BKV, a BRFK és a Menhely Alapítvány. Az akciók közül a Társaság 19-ről adott ki sajtóközleményt, amelyek – nyilvántartás szerint – összesen 39 médiamegjelenést eredményeztek. Az akciósorozat sikeresnek mondható, hiszen a publikált hírek, tudósítások döntő többsége pozitív hangvételű volt.

Egyéb rendezvények: a LEGO elkészítette a világ első életnagyságú villamosát legókockákból, amit november végén állított ki a Deák Ferenc téren, az adventi időszakban az arra közlekedők rendre megcsodálták. A LEGO villamosra, LEGO Vilire a **nemzetközi sajtó** is felfigyelt. Az ünnepi díszbe öltöztetett Mikulástrolí decemberben már tizedik alkalommal indult el fővárosi ajándékgyűjtő útjára a Városháza parkból. A BKK ajándékokat gyűjtött és adott át a Baptista Szeretetszolgálatnak.

4. További kötelező beszámolók

4.1. Irányítás

A BKK Budapesti Közlekedési Központ Zrt. vezetői

Dr. Walter Katalin

Szarka Zsolt

Diószegi Ágnes

Bannert András

Békési Ákos

Lázár Levente

Bodor Ádám

Fajcsák Lajos

Dr. Farkas Róbert

Horváth László

Bársony Péter

Horváth Zénó

Sághy Andrea

Szendi Ákos

vezérigazgató

operatív vezérigazgató-helyettes (2024. 05. 31-ig)

ügyfélkapcsolati és értékesítési vezérigazgató-helyettes

működéstámogatási és -fejlesztési igazgató

gazdasági igazgató (2024. 08. 22-ig)

gazdasági igazgató (2024. 08. 22-től)

mobilitásfejlesztési igazgató

mobilitásmenedzsment-igazgató

jogi igazgató

beruházási igazgató

stratégiai adatmenedzsment- és tudásközpont-igazgató

IT-igazgató

HR-igazgató

ügyfélszolgálat- és bevételbiztosítás-igazgató

Felügyelőbizottság (2024. 11. 15-ig)

Iker Áron (elnök)

Berényi Erzsébet

Czeglédy Gergő (2024. 06. 30-ig)

Wintermantel Zsolt

Almásy András (munkavállalói küldött)

Hajtman Tibor (munkavállalói küldött)

Igazgatóság (2024. 11. 15-ig, megszűnt)

Dr. Draskovics Tibor (elnök)

Agócs Ádám

Kabos Eszter

Kéri András

Simkó János

Dr. Simon András László

Dr. Szilágyi Demeter

Felügyelőbizottság (2024. 12. 01-től 2025. 05. 31-ig)

Dr. Benda Mónika (elnök)

Dr. Tamási Júlia

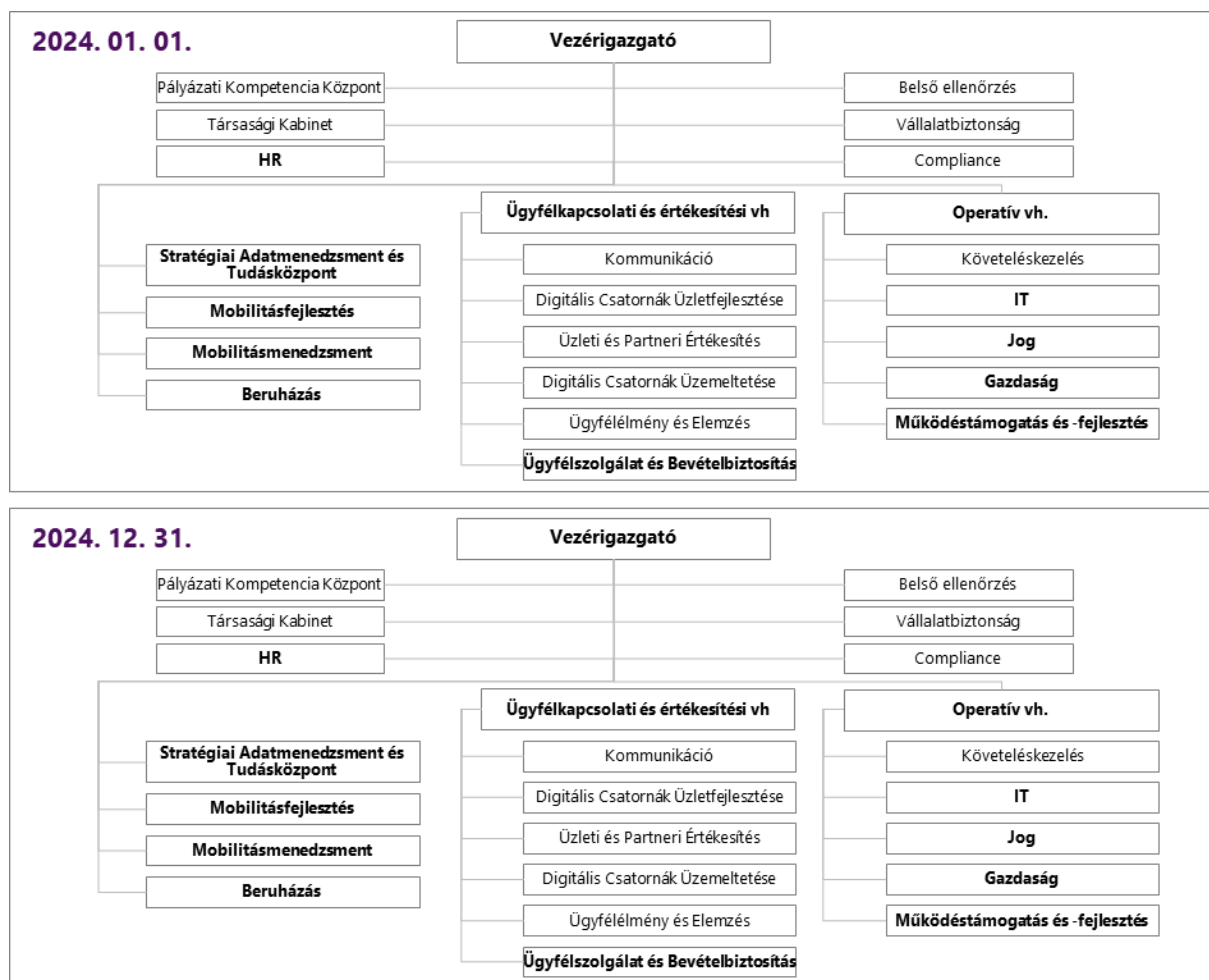
Almásy András (munkavállalói küldött)

4.2. A Társaság szervezeti struktúrájában végbement változások

A BKK szervezeti felépítése a tulajdonos által elfogadott stratégiai célokhoz, üzleti igényekhez, valamint a Társaság digitális fejlődéséhez igazodóan folyamatosan változik. 2024. évben két, igazgatósági döntést igénylő szervezeti változás mellett számos, az ügyrendet érintő változás történt.

A Fővárosi Közgyűlés döntésének következtében a BKK szervezeteihez kerültek feladatok a Budapest Közút Zrt.-től. Az előzetes igazolások és a taxiállomás-használati hozzájárulás kiadásához rendelt hatósági feladatok a Mobilitásmenedzsment igazgatóságra, a taxiállomások létesítéséhez, üzemeltetéséhez és ellenőrzéséhez kapcsolódó feladatok pedig a Mobilitásfejlesztés igazgatóságra kerültek.

A határidőn túl meg nem fizetett követelésállományok kezelése, a fizetési felszólítások kiküldése, a részletfizetési megállapodások megkötése, valamint az ezekhez kapcsolódó ügyfél-tájékoztatás, illetve a jogi eljárások indítása, végrehajtási eljárások nyomon követése és a végrehajtókkal történő kapcsolattartás, azaz a követeléskezelési folyamat teljes ciklusát az Ügyfélszolgálat és Bevételekbiztosítás igazgatóság menedzseli.



28. ábra: Szervezeti felépítés

4.3. Foglalkoztatáspolitikai

Munkáltatóként a BKK fontos célja a munkavállalók általános jólléte, melynek egyik legfontosabb része a biztonságos munkahely. A változó, digitálisan fejlődő munkakörnyezetben elengedhetetlen a folyamatos tanulás, az önfejlesztés, a képességek fejlesztése annak érdekében, hogy a munkavállalók lépést tudjanak tartani a változásokkal, és ezáltal biztonságban érezzék magukat a munkahelyükön. Egészségprogramjára és a közösségi aktivitásain keresztül a mentális jóllétre is nagy hangsúlyt fektet a BKK. A programok eredményeképpen a munkavállalói elkötelezettség folyamatosan nő. Munkavállalói, közlekedésszakmai utánpótlásprogramokon, iskolai együttműködésekben és toborzási csatornák szélesítésén keresztül hat a munkaerőpiacra. Ismert munkáltatói márkává, vonzó munkahellyé vált a BKK a munkaerőpiacon, és ez kedvezően befolyásolta a toborzási hatékonyságot és a fluktuáció alakulását is. Az üzleti tervben megfogalmazott feladatok végrehajtásához szükséges munkavállalói kompetenciák rendelkezésre állnak. A belső működés folyamatos fejlesztésének köszönhetően a digitalizált, egyszerűsített munkafolyamatok nagymértékben támogatják a hatékony munkavégzést, ezáltal a hatékonyabb vállalati működést.

Szervezet-, kultúra- és kompetenciafejlesztés

A BKK továbbra is fontosnak tartja, hogy a munkatársak ne csak a szervezeti egységeken belül, de társasági szinten is megismerjék egymás feladatait, projektjeit; megértsék a folyamatokat, a kapcsolódási pontokat az egyes szervezeteken belül és a szervezetek között egyaránt. A 2023-ban elindított *Kukkants be hozzánk!* programsorozat újabb szakterületek bevonásával folytatódott, valamint a BKK-s munkavállalók gyerekei is, megismerhették anyu vagy apu „dolgozóját”. A közösségépítő rendezvények is folytatódtak (*BKK-nap*, *Kvízest*, *BKK-pub*), sőt egy új elemmel, az *Ebédrelett* programmal bővültek. Ez utóbbi célja, hogy véletlenszerűen, ebédpartner-sorsolással más szakterületen vagy más telephelyen dolgozó kollégák egy közös ebéd / kávézás során megismerjék egymást. A *Kávészünet* program, ahol kötetlen formában kérdezhetnek a kollégák a felső vezetés tagjaitól, szintén megújult; alkalmanként több vezetővel, hosszabban és kisebb csoportokban tudnak beszélgetni az őket foglalkoztató témákról.

A *Legyél te is BKK-angyal!* – belső akció keretében immár harmadik éve segítették a kollégák azokat a BKK-s családokat, akiknek nehézséget jelentett, hogy gyermekük (vagy gyermekeik) karácsonyi kívánságát teljesítsék. Azok a munkatársak, akik szerettek volna élni ezzel a segítséggel, előre elküldték a gyermekük (vagy gyermekeik) kívánságlistáját. A BKK-angyalok 86 kisgyermek ünnepét tették boldogabbá, szebbé 2024 karácsonyán.

Vezetői szinteken keresztfüggőként belső működésfejlesztési programok indultak, hogy javítsák az együttműködést. Szintet lépett a vezetőfejlesztés: értékláncok mentén csoportos coaching keretében nemcsak vezetők, hanem szakértő kollégák bevonásával 4 folyamat indult, valamint szervezeti bizalom fókusszal további 2 folyamat a front területek vezetői és az újonnan kinevezett vezetők számára. Továbbra is biztosított az egyéni coachinglehetőség a szakértő és a vezető kollégáknak.

A BKK 2024-ben a testi és lelki egészségtudatosságot ösztönző *Töltődj fel, BKK!* program új elemeként a front területeken a stressz csökkentése érdekében pszichológiai támogatást nyújt külsős szakemberek bevonásával. A BKK minden munkavállalója részére vitamincsomagot biztosított, és a szellemi munkát végzőknek egészségügyi szűrőprogramot szervezett.

Munkaerőpiaci versenyképesség erősítése, tudatos utánpótlás-menedzsment

2024-ben a munkaerőpiaci versenyképesség erősítése érdekében a fő fókusz a fiatal tehetségek bevonására helyeződött. Az állásbörzéken túl a BKK egyetemi és középiskolai pályaorientációs programokat szervezett, szakmai előadásokat tartott a Társaság iránt érdeklődő fiatalok részére. Kiemelt figyelmet kapott az ELTE Informatika Kar Tudományos Diákköri Konferencia megszervezése, amelynek első ízben adott otthont a BKK központi irodaháza. Továbbá szintén fontosnak számítottak a BME közlekedési és gazdasági karok kollégiumában tartott közvetlen hangulatú pályaorientációs és szakmai előadások, amelyek erősítették a BKK szakmai hírnevét és pozitív megítélését a diákok körében. A tudatos utánpótlási stratégia fő bázisa a Tandem gyakornoki program, melyben 2024-ben

20 fő egyetemi, főiskolai hallgató csatlakozott a BKK-hoz. A program 2022-es indulása óta 19 főállású gyakornok jutott munkalehetőséghez a BKK-nál.

A BKK munkaerőpiaci versenyképessége tovább erősödött a kékgalléros munkavállalói célcsoportban is. A kampányszerű, rendszeres havi toborzás és a transzparens csoportos kiválasztási folyamat eredményeként a fizikai pozíciókat sikeresen betöltötték. 2024-ben nagy hangsúly helyeződött a belső karrierutak megtervezésére és a belső utánpótlásra. A BKK álláshirdetéseinek többsége a belső karrierportálon is megjelenik; a kollégák jelentkezésre ösztönzése a belső hírleveleken keresztül történik, ennek köszönhetően a belső álláshirdetések, valamint a jelentkezők szám is szinte duplájára emelkedett az előző évihez képest. A belső kiválasztási folyamatok objektivitása tovább erősödött az egzakt kiválasztási metodika kidolgozásával, illetve a munkahelyi viselkedést és kompetenciákat, a stressztűrést mérő tesztek alkalmazásával.

A munkaerőpiaci versenyképesség erősítését szolgálja az esélyegyenlőségi stratégia megalkotása is; célja az előítélet- és diszkriminációmentesség, a sokszínűség és szolidaritás elmélyítése. Az éves terveknek megfelelően 2024-ben érzékenyítő és szemléletformáló esélyegyenlőségi képzések és rendezvények szervezésével zajlott a megváltozott munkaképességű munkavállalók munkahelyi integrációja

Ösztönző javadalmazás, elismerések

A Főváros és a Bércszövetséget alkotó szakszervezetek megállapodása 2024. évre is a minimálbér és a garantált bérminimum növelésével arányos bérfeljesztési forrást biztosított, ami lehetőséget teremtett a teljesítményalapú, differenciált, versenyképes bérfeljesztésre, az ösztönzőrendszerek teljesítményfókuszának növelésére. A BKK a munkavállalói részére az ország közösségi közlekedési hálózatának igénybevétele lehetővé tevő országbérletet biztosít. A szakmai elismerési program elemei: Balázs Mór-díj, Elismerő Oklevél, Év Csapata díj, valamint a kimagasló vezetői teljesítményt értékelő Év Vezetője díj. A legkomplexxebb és legváratlanabb haváriahelyzet kezelésében nyújtott kiemelkedő szakmai tudást és eredményes együttműködést pedig az Év Havária díjával ismeri el a BKK. Folyamatos fejlesztés alatt vannak a front területi jutalékrendszerek is, a teljesítményértékelési rendszerben a feladatok hatékonyabb ellátásához szükséges kompetenciákat is értékeli.

Képzés, belső működésfejlesztés

A hagyományos képzések kiváló megvalósítása mellett egyre nagyobb hangsúlyt kap a modern, belső ügyfélszemléletű elektronikus tanulási támogatás (Learning Experience Platform) intézménye is. A digitális kompetencia fejlesztése kiemelt fókusszal volt jelen 2024-ben. A NEXON4 személyügyi és bérügyviteli nyilvántartó rendszer használatával a Társaság fenntartható (papírmentes) digitális munkakultúrája tovább erősödött, számos folyamatot digitalizált, az elektronikus ügyintézés irányába terelve azokat. A tömeges, valamennyi munkavállalót érintő nyomtatványok közül az év végi adó- és járuléknnyilatkozatok hiteles, digitális aláírással ellátott publikálása már 2023-tól a NEXON4 rendszerben történik, továbbá a foglalkozás-egészségügyi beutalók generálása és a cafeteria nyilatkoztatás is papírmentesen zajlik. A HR-nek a dolgozói önkiszolgáló felület mobilkliensével nemcsak az irodából, hanem mobiltelefonról is bejelenthető a személyes adat(ok) változása, tervezhető távollét, igényelhető szabadság és kezelhetők a havi jelenléti ívek, módosíthatók a havi beosztások. Míg az egyedi igények a NEXON4 rendszerében zárt folyamatban adhatók fel és kerülnek feldolgozásra, addig a DIGI HR Ügyfélszolgálat kialakításával a munkavállalók általános ügyintézési kérdésekkel fordulhatnak az automata válaszadó rendszerhez.

4.4. Kockázatkezelési politika

4.4.1. Kockázatkezelési rendszer

2024-ben a Társaság integrált kockázatkezelési rendszert működtetett, amelynek koordinációs feladatait a Compliance osztály látta el. A kockázatkezelési rendszer működését meghatározó szabályzat az Integrált kockázatkezelés eljárásrendje című vezérigazgatói utasítás 2024-ben felülvizsgálatra, aktualizálásra került. A Társaság a folyamataiban azonosított kockázatokat abból a szempontból vizsgálta, hogy azok miként befolyásolják, veszélyeztetik a stratégiai céljai megvalósulását. A kockázatok értékelése a Társaság sajátosságaira tekintettel kialakított Kockázatértékelési Kritérium Mátrix segítségével történt.

A kockázatok kezelésére kockázatkezelési intézkedéseket határoztak meg a folyamatfelelősök. A kockázatkezelési intézkedések alapvetően a kockázatok okainak megszüntetésére és/vagy a kockázat hatásainak csökkentésére, elkerülésére irányultak. A kockázat elviselésére vonatkozó kockázatkezelési döntés esetében meghatározásra kerültek a kockázatot folyamatosan kontrolláló folyamatfelelősök.

A kockázatkezelési szabályzat előírásaira tekintettel a Társaságnál Kockázatkezelési Munkacsoport működött, mely ellátta a vezérigazgatói döntés-előkészítő anyagok előzetes véleményezését, javaslatot tett a Társaság 2024. évi Kockázati Leltárára, a kockázati tűréshatár értékére, valamint a kockázatkezelési intézkedési terv feladataira.

2024-ben a kockázatfelmérés eredményeként a BKK összeállította a 2024. év Integrált Kockázati Leltárát, a vezérigazgató a Kockázatkezelési Munkacsoport javaslatára tekintettel meghatározta a kockázati tűréshatár értékét, illetve elfogadta a kockázati tűréshatárt elérő és azt meghaladó kockázatok esetében a Társaság 2024. évi Integrált Kockázatkezelési Intézkedési Tervét. A BKK 2024. évi Integrált Kockázatkezelési Intézkedési Terve többek között rögzíti a kezelendő kockázatokat, a kockázatkezelési intézkedéseket, valamint az intézkedések határidejét és felelőseit.

A Társaság kiemelt figyelmet fordít a feltárt kockázatok kezelésére meghatározott kockázatkezelési intézkedések nyomon követésére. A 2023. évi Integrált Kockázatkezelési Intézkedési Terv feladatainak teljesítéséről az érintett folyamatfelelősök a vezérigazgatónak a Compliance osztályon keresztül számoltak be. A kockázatkezelési feladatok teljesítéséről az Integrált Kockázatkezelési Intézkedési Terv beszámolóját a Compliance állította össze, amit a vezérigazgató jóváhagyott.

4.4.2. Információbiztonság

SeCube GRC rendszer bevezetése

A SeCube GRC egy biztonsági, kockázat-, megfelelőségi, auditálási és üzletmenet-folytonossági menedzsment szoftver, amely modulárisan integrálható egyetlen keretrendszerbe.

Előnye, hogy integrált támogatást nyújt az információbiztonsággal kapcsolatos elemzési, tervezési és karbantartási folyamatokhoz a BKK különböző szakterületein, ezáltal megoldást teremtve az információbiztonság átlátható és jelenthető kezelésére a Társaság teljes egészére vonatkozóan.

A SeCube GRC rendszer képes menedzselni

- a BKK működési modelljének (erőforrások, rendszerek, adatok, folyamatok) felépítését;
- az üzleti hatáselemzés mentén a folyamatos működés és szolgáltatás értékelését és tervezését;
- az egyes vagyonelemeket érő kockázatok (információbiztonsági, fizikai, humán, üzleti) és azok kiterjedésének egyéb folyamatok és erőforrások azonosítását, értékelését és kezelését;
- az üzletmenet-folytonossági és katasztrófa-helyreállítási tervezést;
- a belső audit- és compliance-vizsgálatokat egységes moduláris rendszerben.

Üzletmenet-folytonossági menedzsmentrendszer (BCM) bevezetése

A BCM-rendszer kialakításának első mérföldköve az üzleti hatás elemzése (BIA), amelyik meghatározza a kritikus folyamatokat, lehetővé téve azok prioritásának felállítását és célzott helyreállítási tervek kidolgozását. Ezek a tervek hozzájárulnak ahhoz, hogy a leállásokból adódó károkat minimalizálják.

A BIA a BKK teljes működési spektrumát lefedve, valamennyi szakterületre kiterjedően valósult meg, 85 szakterület és 480 működési folyamat átfogó vizsgálatával. Az elemzés eredményeként négy folyamat minősült kritikusnak.

A négy kritikus folyamatra vonatkozóan üzletmenet-folytonossági tervek (BCP) készültek, amelyek részletesen tartalmazzák a folyamatok leállása esetén alkalmazandó alternatív lépéseket és intézkedéseket.

Információbiztonsági architektúra elkészítése

Az információbiztonsági architektúra célja egy átfogó, koherens és jól strukturált biztonsági rendszer kialakítása, mely megfelelő védelmet nyújt a szervezet adatainak és rendszereinek, segítve a folyamatos üzletmenetet és a bizalmas információk védelmét.

Az elkészített architektúra biztosítja, hogy a Társaság kritikus adatai és rendszerei megfelelően védettek legyenek a külső és belső fenyegetésekkel szemben. Célja, hogy minimalizálja az adatvesztés, adatlopás és rendszerleállás kockázatát.

Információbiztonsági kockázat elemzése

Elkészült a BKK 2024-re vonatkozó információbiztonsági kockázatelemzése, amelynek során azonosításra kerültek a szervezetet érintő releváns információbiztonsági kockázatok.

A kockázatelemzés eredményeként több fenyegetés is azonosításra került, köztük a kibertámadások, a villamosenergia-szolgáltatás kiesése, a jogosulatlan hozzáférés, a kulcsfontosságú személyzet elérhetetlensége, valamint a szándékos adatszivárogtatás.

Információbiztonsági éves audit

Az éves audit kritikus fontosságú a Társaság számára; ez biztosítja **az adatok védelmét, az üzleti folyamatok biztonságos működését, valamint a törvényi megfelelésnek a fenntartását**. Az audit a szabályzatokban megfogalmazott információkra vonatkozóan zajlott, az érintett szakterületeket bevonva.

Hardeningsvizsgálat és -elemzés

Külső partner bevonásával lezajlott a kritikus szerverek hardeningvizsgálata, amely során részletes elemzés készült a biztonsági beállítások megfelelőségéről. A vizsgálat magában foglalta a korábbi hardeningjavaslatok kockázatarányos értékelését, valamint a bevezetésre ajánlott intézkedések végrehajtásának szakértői támogatását.

A vizsgálat során feltárt nem megfelelőségek kezelésére intézkedési terv készült, ami meghatározza a szükséges lépéseket és határidőket a kockázatok csökkentése és a biztonsági szint növelése érdekében. A terv végrehajtása jelenleg folyamatban van.

Szerepköralapú tananyag elkészítése

Az oktatási anyag kidolgozásánál kiemelt szempont volt, hogy a Társaság hatályos szabályzatai maradéktalanul megjelenjenek benne, valamint hogy az információbiztonsággal kapcsolatos ismereteket minden munkatárs számára érthetően, munkakör-specifikusan adja át.

Információbiztonsági tudatosító kampány 2024

A kampány célja az információbiztonsági incidensek megelőzése az egyéni felelősségvállalás és a biztonságtudatossági hozzáállás fejlesztésével. Az információbiztonsági tudatosító kampányban meghatározott feladatok (2024. március–november vége időszak) egy előre meghatározott tervezés alapján, elosztva valósultak meg. A kampány során a munkatársak információbiztonsági témájú rövid tanácsokat, képregénytípusú figyelemfelkeltő témájú, illetve külön a vezetőknek és külön a munkatársaknak szóló adathalász-szimulációs leveleket kaptak.

4.5. Fenntarthatóság

A közösségi közlekedés járműveivel okozott maximális környezetszennyezés, a kibocsátott káros anyagok mennyiségéből képzett mutatószám

A BKK a Közlekedésszervezői Feladatok ellátása során a megrendelt közszolgáltatásokra vonatkozóan mennyiségi és minőségi követelményeknek köteles megfelelni. Ezen megfelelést a Feladat-ellátásról és Közszolgáltatásról szóló Keretmegállapodás 6. fejezetében rögzített indikátorok alapján szükséges nyomon követni.

A közszolgáltatásban részt vevő autóbuszok kibocsátott károsanyag-mennyiségét tonna/1 millió km mértékegységben határozták meg. A kibocsátási értékek meghatározása az autóbuszok fogyasztása, az európai emissziós norma előírásai, valamint a futásteljesítmények alapján, rögzített módszertan szerint történt.

A 2023. évi tény fajlagos értékekhez képest valamennyi károsanyag-kibocsátási indikátornál kismértékű javulás tapasztalható, amely elsődlegesen a kisebb darabszámban történt, de a legkorszerűtlenebb, legszennyezőbb autóbuszok kiváltását célzó járműcserék eredménye. A tervnél nagyobb mértékű NMHC és NO_x fajlagos értékei a legkorszerűtlenebb (EURO2 és EURO3) hajtásrendszerű autóbuszok tervezetthez képest többletfutásából adódnak.

13. táblázat: A közösségi közlekedés járműveinek károsanyag-kibocsátási értékei (BKK összesen) 2024. évben

Káros anyag	2023. évi tény fajlagos kibocsátás t/millió km	2024. évi terv fajlagos kibocsátás t/millió km	2024. évi tény fajlagos kibocsátás t/millió km	Eltérés	
				2023. éves tény / 2024. éves tény	2024. éves terv / 2024. éves tény
				%	%
szén-dioxid (CO ₂)	711,46	697,48	695,63	98	100
szén-monoxid (CO)	4,45	4,33	4,29	96	99
nem metán szénhidrogének (NMHC)	0,66	0,58	0,60	91	103
nitrogén-oxidok (NO _x)	3,66	3,00	3,17	87	106
szilárd részecske (pm)	0,08	0,07	0,07	83	100

14. táblázat: A közösségi közlekedés járműveinek károsanyag-kibocsátási értékei (BKK-autóbusz) 2024. évben

Káros anyag	2023. évi tény fajlagos kibocsátás t/millió km	2024. évi terv fajlagos kibocsátás t/millió km	2024. éves tény fajlagos kibocsátás t/millió km	Eltérés	
				2023. éves tény / 2024. éves tény	2023. éves tény / 2024. éves tény
				%	%
szén-dioxid (CO ₂)	1316,36	1316,36	1313,04	100	100
szén-monoxid (CO)	8,23	8,14	8,1	98	100
nem metán szénhidrogének (NMHC)	1,21	1,09	1,13	93	104
nitrogén-oxidok (NO _x)	6,78	5,63	5,98	88	106
szilárd részecske (pm)	0,14	0,13	0,13	93	99

Fenntarthatósági munkacsoport

2021-ben megalakult a Fenntarthatósági munkacsoport, amely önkéntesen 2024-ben is aktívan dolgozott azon, hogy fenntarthatóbbá tegye a cég működését. A munkacsoport több mint 20 aktív tagot számlál, az alábbi témákban szervezett akciókat és végzett szemléletformálást: hulladékgyűjtés, adományozás, önkéntesség, munkahelyi mobilitás, irodazöldítés, víz- és energiagazdálkodás.

A fenntarthatósági munkacsoport koordinálásában elkészült a 2023-as évet összefoglaló **Fenntarthatósági jelentés**, amely öt pillérén keresztül mutatja be, hogy a BKK munkavállalói mit tesznek a fenntarthatóbb munkakörnyezetért, illetve a BKK mint Budapest közlekedésszervezője mit tesz azért, hogy Budapest minél élhetőbb legyen. A BKK 2023-as fenntarthatósági jelentésében a kiemelt témák között megtalálható, például, a Lánchíd új, környezetbarát forgalmi rendje, közlekedésbiztonsági stratégiai célkitűzései, a 2023. évi társadalmi egyeztetéshez, akadálymentesítéshez kapcsolódó eredmények, illetve a papírmegtakarítás.

A **Fenntarthatósági munkacsoport** 2024-ben számos szemléletformáló előadást (hulladékgazdálkodás, gyógynövény), látogatást (Gellért-hegyi Grauber József víztározó, Kőbányai víztározó) és adományozási akciót (Radírozzuk ki a különbségeket!) szervezett.

- Az „Érkezzünk együtt aktívan a munkába!” akcióban 30 fő BKK-s kolléga gyalogolt vagy kerékpározott együtt a munkába. Emellett a BKK ingyenes kerékpárszerviz biztosításával és a kerékpározást ösztönző videóval készült a kollégák aktív munkába járásának támogatására.
- A BKK 2024-ben is elnyerte a Kerékpárosbarát munkahely díjat, a kollégák részt vettek a Mastercard GoGreener játékában is.

Fenntarthatóság 2024 Feladatok, akciók		TEGYÜNK EGYÜTT A FENNTARTHATÓSÁGÉRT!			
Január	Február	Március	Április	Május	Június
• Készülj a téli kerékpározásra! - videó • Kérdőív 		• Gellért-hegyi Grauber József víztározó - nyílt nap 	• Kerékpárosbarát munkahely díj • Közösségi fűszerkert - tervezés 	• Érkezzünk együtt aktívan a munkába! - akció • Bringás reggeli, kerékpárszerviz 	• BKK nap - fenntarthatósági quiz 
Július	Augusztus	Szeptember	Október	November	December
• 2023 éves fenntarthatósági jelentés • Hulladékgazdálkodás - előadás • Közösségi fűszerkert - akció 	• Radírozzuk ki a különbségeket - adományozási akció 	• GoGreener - játék • Érkezzünk együtt aktívan a munkába! - akció • Bringás reggeli, kerékpárszerviz 	• Kőbányai víztározó látogatás - nyílt nap • Kerékpározást ösztönző videó • Háztartások környezeti hatásairól - előadás 	• BKK bútorok eladományozása 	• Felkészülés a tél kihívásaira - előadás • Hogyan tehetjük fenntarthatóbbá a karácsonyt? - tippek 

29. ábra: Fenntarthatóság, 2024 Feladatok, akciók

4.6. Társadalmi felelősségvállalás

4.6.1. Esélyegyenlőség

A BKK 2024-ben tovább erősítette esélyegyenlőségi stratégiáját, biztosítva a munkahelyi sokszínűség elmélyítését és a diszkriminációmentes környezet kialakítását. Az Esélyegyenlőségi munkacsoport megújult, tematikus kis csoportokat hozva létre, amelyek célzott programokkal járultak hozzá az egyenlő esélyek megteremtéséhez. Az éves terveknek megfelelően érzékenyítő és szemléletformáló képzések és rendezvények zajlottak, különös tekintettel a megváltozott munkaképességű munkavállalók munkahelyi integrációjára.

Az Esélyegyenlőségi nap alkalmával meghívott előadó a mentális akadálymentesítésről tartott előadást, ezt követően interaktív játékokon keresztül a kollégák kipróbálhatták, milyen kerekesszékkal, illetve milyen érzés bekötött szemmel, fehér bottal közlekedni. A programok sikerességéhez a BKK tapasztalati szakértői is hozzájárultak. Tudásmegosztó reggelin két vállalat mutatta be a megváltozott munkaképességű munkavállalók foglalkoztatásának folyamatát, és kerekasztal-beszélgetésen egy civil szervezet képviseltette magát.

A BKK aktív kapcsolatépítést folytatott civil szervezetekkel, valamint részt vett több esélyegyenlőségi konferencián. Az Esélyegyenlőségi munkacsoport tudásmegosztó rendezvényt szervezett, amely lehetőséget biztosított a tapasztalatcserére más szervezetekkel.

A belső fotópályázat új kategóriával bővült „Ezerarcú Budapest” címmel, amelyben a kollégák esélyegyenlőségi témájú fotókat küldhettek be. Az év negyedik negyedévében a Puskin moziban mutatták be a Nyomik című dokumentumfilmet, amely fogyatékkal élő fiatalok mindennapjait mutatta be. A vetítést követően a film rendezője és szereplői szemléletformáló beszélgetésen vettek részt a meghívottakkal.

Az év végére az Esélyegyenlőségi munkacsoport elkészítette a BKK új, 2025–2029-es esélyegyenlőségi tervét, amely hosszú távon biztosítja az egyenlő bánásmódot elősegítő intézkedések fenntarthatóságát. A BKK elkötelezett abban, hogy folyamatosan fejlessze és alkalmazza azokat a munkahelyi gyakorlatokat, amelyek minden munkavállaló számára egyenlő lehetőségeket biztosítanak.

4.6.2. Akadálymentesítés és hozzáférhetőség

A BKK 2024 során a következő projektek megvalósításával és előkészítésével javította a budapesti közlekedés akadálymentességét és hozzáférhetőségét:

- gyalogátkelőhelyek létesítése: pl. Örs vezér tere, Astoria, Szentkirályi utca;
- mopedek szállításának előkészítése, jogi helyzetük tisztázása;
- „Beszélő buszok” projekt megvalósítása, vagyis a látássérültek által megszólaltatható járművek számának kiterjesztése a troliflottára 100 százalékosan, az autóbuszflottára ~50 százalékosan.

2024-ben a BKK által megrendelt buszjáratok 100 százalékosan, a trolibuszflotta közel csaknem 100 százalékosan, az M4-es és M3-as metró 100 százalékosan alacsonypadlós szolgáltatást nyújtott, míg a villamosflotta 30 százaléka volt alacsonypadlós, amellyel a villamoshálózaton utazók 59 százalékosan alacsonypadlós kiszolgálásban részesültek.

Az akadálymentesen hozzáférhető szolgáltatások arányát mutató index – utasszámmal súlyozott akadálymentességi szint a közösségi közlekedésben 2024-ben: 76 százalék.

Az akadálymentesen hozzáférhető szolgáltatások arányát mutató index

A BKK a közlekedésszervezői feladatok ellátása során a megrendelt közszolgáltatásokra vonatkozóan mennyiségi és minőségi követelményeknek köteles megfelelni. Ezt a megfelelést a Feladatellátásról és közszolgáltatásról szóló keretmegállapodás 6. fejezetében rögzített indikátorok alapján szükséges nyomon követni.

Az akadálymentes szolgáltatás térbeli, illetve időbeli lefedettségéből képzett mutatószám nem más, mint a teljesült (statisztikai férőhely-kilométer) alacsonypadlós szolgáltatás aránya az összes szolgáltatáshoz képest, százalékban kifejezve.

15. táblázat: Akadálymentesen hozzáférhető szolgáltatások aránya a bázisévhez és a tervhez képest

Ágazat	Akadálymentes tény (2023; %)	Akadálymentes terv (2024; %)	Akadálymentes tény (2024; %)
Autóbusz	100	100	100
Trolibusz	97	97	99
Metró	66	68	68
Villamos	47	46	47

A trolis- és a metróágazat esetében a tényleges akadálymentes szolgáltatás felülmúlta a 2023. évi tényértéket. A metróágazatnál a növekedés oka, hogy a bázisévben még tartott az M3 metróvonal felújítása, míg 2024-ben már egész évben és a teljes vonalon akadálymentesített metrók közlekedtek. A 2022–2023-ban ütemesen érkező 48 db új SST trolibusz, melyek jellemzően a magaspadlós járműveket váltották ki, 2024-re egész éves hatást gyakoroltak.

4.6.3. Társadalmasítás

A BKK nemcsak a kijelölő rendelet által előírt esetekben tesz eleget társadalmi egyeztetési kötelezettségeinek, hanem önként vállalt kötelezettségként törekszik a cég által menedzselt projektek lehető legszélesebb spektrumát megismertetni az érintettekkel, és a részvételiség konzultációs szintjéig eljuttatni a projekteket.

Míg a jelentős módosítással járó, végleges hálózati változások egyeztetése a BKK kijelölő rendelete által előírt vállalás, az üzletszabályzat módosításáról szóló egyeztetés jogszabályi kötelezettség, a készülő stratégiai dokumentumok, előkészítés alatt álló beruházások és szolgáltatásfejlesztések körébe önként vonja be a BKK az érintett lakosokat, vállalkozásokat és civil szervezeteket. A korábbi évekéhez hasonlóan 2024-ben is komoly hangsúlyt helyezett a kerületi önkormányzatokkal – mint a helyi érdekeltek képviselőivel – történő egyeztetésre.

Transzparens kommunikáció

2024 folyamán [a BKK megújult weboldalán kiemelt helyen jelennek meg](#) a társadalmi egyeztetésekkel kapcsolatos információk azzal a céllal, hogy a társadalmi egyeztetési folyamatok átláthatóságát biztosítsák. A BKK minden esetben közzéteszi honlapján a társadalmi egyeztetések összefoglaló és részletes eredményeit is.

Kérdőíves egyeztetések

A BKK 2024-ben **összesen 12 alkalommal** – 6 esetben hálózati fejlesztésről, 5-ször beruházásokról (3 villamosprojektről, a Nagykörútról és a Bubiútról), valamint 1 alkalommal az üzletszabályzat módosításáról – folytatott széles körű társadalmi egyeztetést. Ezeken összesen mintegy **20 ezer kitöltő** vett részt. Legtöbbször, 9600-an a Nagykörúti bringaszállás projektről mondták el véleményüket, ami nemcsak a helyszín Budapest életében betöltött fontosságát mutatja, hanem bizonyítja a bevonás fontos szerepét is egy projekt társadalmi támogatottságának a megszerzésében.

BKK Agóra – lakossági és utcafórumok

A társadalmi egyeztetések során elsősorban villamos- és hálózatfejlesztések témájában 15 BKK Agóra lakossági fórumra és utcai kitelepülésre került sor, hogy a lakosok szemtől szemben is feltehessék kérdéseiket az illetékes szakembereknek a tervezett fejlesztésekkel kapcsolatban.

Mobilitási Témacsoport és civil szervezetek

A civil szervezet szakmai álláspontjának kifejtésére a BKK több felületet is biztosít. Az egyes fejlesztésekkel, stratégiákkal érintett szervezeteknek lehetőségük van bilaterális egyeztetést kezdeményezni a Társasággal. A komplex, több szakmai területet is érintő kérdések megvitatására jött létre a Mobilitási Témacsoport, amelyben közlekedésszakmai és a fogyatékkal élők érdekvédelmét ellátó szervezetek egy asztalnál ülve, egymás észrevételeire is reagálva fejthetik ki szakmai álláspontjukat. A Mobilitási Témacsoport 27 tagja között megtalálható többek között a Magyar Kerékpárosklub, a Magyar Autóklub, a Közlekedő Tömeg Egyesület, a Magyar Közlekedési Klub, a Városi és Előváros Közlekedési Egyesület (VEKE) képviselője is. A civil szervezeteket ezen a fórumon keresztül a BKK 11 alkalommal vonta be 10 fejlesztés szakmai véleményezésébe, köztük 6 alkalommal a kötőpályás közlekedés, 3 alkalommal a főváros egészének közlekedését érintő stratégiák, 2 alkalommal pedig a kerékpáros hálózatot érintő témákra fókuszáltak. A Mobilitási Témacsoport ügyrendje megtalálható a [Mobilitási Témacsoport - BKK.hu](#) oldalon. A bevonas@bkk.hu e-mail-címen keresztül minden érintett számára lehetőség van a dedikált párbeszéd kezdeményezésére.

Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletezési Társaság (MLBKT)

Külön hangsúlyt helyeztünk a logisztikával foglalkozó érintettek bevonására is. Az MLBKT keretei között a BKK kezdeményezésére jött létre a Fenntartható City Logisztika Tagozat, amelynek elsődleges célja egy egyeztető fórum működtetése a citylogisztikában aktív tevékenységet folytató cégek szakemberei, illetve a városi közlekedés szabályozásában közvetlenül vagy közvetve érintett vállalatok, kutatóintézmények számára. Kiemelt célja a fenntartható, környezettudatos, hatékony városi áruellátási rendszerek kialakításának és működésének támogatása, amelynek érdekében 2024-ben 8 alkalommal találkozott, és számos írásbeli egyeztetést folytatott.

Kerületi egyeztetések

A társadalmasítási folyamatokat a kerületi önkormányzatok bevonása is erősíti. A rendszeres operatív egyeztetések mellett 2024 novemberétől már 7 kerülettel zajlottak magas szintű döntéshozói egyeztetések, amelyek biztosítják, hogy a BKK a kerületi igényeket is figyelembe vegye a döntései során. Az egyeztetéssorozat 2025-ben is folytatódik azzal a céllal, hogy mind a 23 fővárosi kerülettel szoros partnerség alakuljon ki, hiszen minden egyes BKK-s fejlesztés közvetlenül érinti területüket. A társadalmi egyeztetések érintettjei bevonásának is kitüntetett szerepük van, mert saját csatornáikat felhasználva közvetlenül tudják elérni a helyi lakosságot, támogatva a társadalmi egyeztetési folyamatokat.

5. A BKK 2024. évi gazdálkodása

5.1. Közlekedésszervezői Forrás és közszolgáltatási kompenzáció elszámolása

A Fővárosi Közgyűlés 283/2024. (III. 27.) határozata szerint elfogadta a BKK 2024. évi üzleti tervét 166.921 millió forint forrásösszeggel, melyből a Közlekedésszervezői Forrás 165.363 millió forint.

Forrásigény tevékenységenként

millió Ft

	2024. évi elfogadott forrásigény		2024. év Tény		Eltérés (nettó)	
					Tény–elfogadott	Tény/elf. %
	nettó	bruttó	nettó	bruttó		
Közlekedésszervezés	165 363	165 363	157 376	157 376	-7 986	-5%
Stratégiai közútkezelői	700	888	730	927	30	4%
Személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatások	527	669	390	496	-137	-26%
Projektmenedzsment	0	0	0	0	0	-
A BKK forrásigénye összesen	166 589	166 921	158 496	158 799	-8 093	-5%

16. táblázat: Forrásigény tevékenységenként

Budapest Főváros Önkormányzata likviditási helyzetére való tekintettel év közben felhatalmazta a BKK-t a 2024. évi Közlekedésszervezői Forrás utolsó negyedéves összegének, azaz 50.000 millió forint Fővárossal szembeni követelése engedményezésére.

A 2024. évre elfogadott Közlekedésszervezői Forrás 165.363 millió forint, ebből 2024-ben kifizetésre került – az engedményezett követelés 50.000 millió forintos értékét is figyelembe véve – 161.842 millió forint. A 2025-re átütemezett 3.520 millió forint összeg lehívására nem történt meg.

A 2024. évi elszámolásban bemutatásra került, hogy a tényadatok alapján a Közlekedésszervezői Feladatok ellátása összességében 4.466 millió forint értékben felülfinanszírozott. A Stratégiai Közútkezelési Feladatok nettó 30 millió forint, azaz bruttó 38 millió forinttal alulfinanszírozott, míg a Személytaxival Végzett Személyszállítási Szolgáltatással Kapcsolatos Feladatok nettó 137 millió forint, azaz bruttó 174 millió forinttal túlffinanszírozott.

A BKK eleget tett a közlekedésszervezői és közszolgáltatási feladatok ellátására vonatkozó elszámolási kötelezettségének 2024. évre.

A BKK 2024. évi eredménye az elszámolást követően a piaci tevékenység fedezetével csökkentve **560 millió forint**.

5.2. A 2024. évi eredmény, bevételek és ráfordítások

A 2024. év gazdálkodási körülményeit döntően a Főváros nehéz pénzügyi helyzete, az előző évekről begyűrűző magas mértékű infláció hatása, az energia- és nyersanyagárak formálták. A bevételek tekintetében a 2024-et alapjaiban határozta meg a 2024. március 1-jével életbe lépő új tarifaszövetségi együttműködés.

A Társaság 107.954 millió forint nettó árbevétele és 209.750 millió forint egyéb bevétele mellett a 2024. évi **eredménye 560 millió forint** volt.

A BKK számviteli eredménye

millió Ft

	2023. év	2024. év		Eltérés	
	Tény	Terv	Tény	2024. Tény– 2023. Tény	2024. Tény – 2024. Terv
Értékesítés nettó árbevétele	93 739	91 643	107 954	14 215	16 311
Menetdíjbevétel	67 866	70 218	59 985	-7 881	-10 233
Szociálpolitikai menetdíj-támogatás	12 960	12 931	21 535	8 575	8 604
Tarifaszövetségi Megállapodás alapján átadott menetdíjbevétel és szocpoltámogatás	2 030	1 782	20 032	18 002	18 250
Taxi és Közút tevékenység bevétele	708	1 227	1 120	412	-107
Egyéb árbevétel	10 175	5 485	5 282	-4 893	-203
- ebből: Megvalósítási megállapodások bevétele	7 973	2 927	1 199	-6 774	-1 728
Aktivált saját teljesítmények értéke	-142	0	-54	88	-54
Egyéb bevételek	159 806	217 151	209 750	49 944	-7 401
- ebből: Közlekedésszervezői Forrás	141 515	165 363	157 376	15 861	-7 986
Bevételek összesen	253 403	308 794	317 650	64 247	8 856
Anyagjellegű ráfordítások összesen	222 598	272 172	277 795	55 197	5 623
- ebből: BKV szolgáltatói díj	167 097	213 679	208 063	40 966	-5 617
- ebből: Versenyeztetett operátori autóbuszok	33 881	36 564	35 692	1 811	-872
- ebből: Tarifaszövetségi Megállapodás alapján átadott menetdíjbevétel és szocpoltámogatás	2 030	1 782	20 032	18 002	18 250
- ebből: Megvalósítási megállapodások	7 973	2 927	1 199	-6 774	-1 728
Személyi jellegű ráfordítások összesen	16 570	19 578	18 621	2 051	-957
Értécsökkenési leírás	9 831	9 874	9 823	-8	-51
Egyéb ráfordítások	3 237	4 644	10 256	7 019	5 612
Üzemi ráfordítások összesen	252 235	306 268	316 495	64 260	10 227
Üzemi (üzleti) tevékenység eredménye	1 168	2 526	1 155	-13	-1 371
Pénzügyi műveletek eredménye	-415	-1 701	39	455	1 740
Adózás előtti eredmény	753	825	1 194	441	369
Adófizetési kötelezettség	0	825	635	635	-190
Adózott eredmény	753	0	560	-193	560

17. táblázat: BKK számviteli eredménye

Az **értékesítés nettó árbevétele** 15 százalékkal, 14.215 millió forinttal meghaladja a 2023. évi ténnyt, ami több tényező együttes hatása: a menetdíjbevételek csökkenése (-7.881 millió forint), a szociálpolitikai menetdíj-támogatás növekedése (+8.575 millió forint), az állami szolgáltatóknak átadott bevétel (+18.002 millió forint), valamint az alacsonyabb fővárosi megállapodások alapján megvalósított projektek bevétele (- 6.774 millió forint).

Menetdíjbevételek, szociálpolitikai menetdíj-támogatás, pótdíjbevételek

millió Ft

	2023. év Tény	2024. év		Eltérés	
		Terv	Tény	2024. Tény– 2023. Tény	2024. Tény/ 2023. Tény %
Menetdíjbevétel a BKK-termékekből	67 866	70 218	49 011	-18 855	-27,8%
Teljes árú Budapest-bérletek	36 618	37 836	23 034	-13 584	-37,1%
Tanuló Budapest-bérletek	6 228	6 233	1 722	-4 506	-72,3%
Nyugdíjas Budapest-bérletek	611	636	184	-427	-69,9%
Napijegyek	14 777	5 239	4 481	-10 297	-69,7%
Eseti jegyek (a 100E nélkül)	5 260	15 691	14 020	8 760	166,6%
Repülőtéri vonaljegy, 100E	4 037	4 251	5 300	1 263	31,3%
Egyéb	334	332	269	-65	-19,4%
Menetdíjbevétel az állami szolgáltatók termékeiből	0	0	10 974	10 974	-
Pest vármegyebérlet	0	0	7 146	7 146	-
Pest vármegyebérlet, kedvezményes	0	0	582	582	-
Országbérlet	0	0	2 287	2 287	-
Országbérlet, kedvezményes	0	0	953	953	-
Kombinált országbérlet	0	0	2	2	-
Kombinált országbérlet, kedvezményes	0	0	5	5	-
Menetdíjbevétel összesen	67 866	70 218	59 985	-7 881	-11,6%
Szociálpolitikai menetdíj-támogatás összesen	12 960	12 931	21 535	8 575	66,2%
Menetdíjbevétel és szocpoltámogatás összesen	80 826	83 149	81 520	694	0,9%
Pótdíjbevétel	3 256	3 140	3 163	-93	-2,9%
Menetdíj, szocpol, pótdíj összesen	84 082	86 289	84 683	601	0,7%

18. táblázat: Menetdíjbevételek, szociálpolitikai menetdíj-támogatás, pótdíjbevételek

A 2024-es évet alapjaiban határozta meg a 2024. március 1-jével életbe lépő Tarifaszövetségi Megállapodás, amelynek értelmében a helyközi bérleteket (ország- és Pest vármegyebérlet) a BKK járatain is, valamint a BKK-bérleteket az állami szolgáltatók járműveinek a budapesti szakaszán is elfogadják. A megállapodás pénzügyi fedezetét az új agglomerációs modell, azaz a menetdíjbevételek és a szociálpolitikai menetdíj-támogatás megosztásából származó bevétel, valamint a megváltozott technológiai megállapodások (a BKK és a Főváros részéről megszűnt az állami szolgáltatók Budapest közigazgatási határán belüli működéséhez történő hozzájárulása) biztosítják.

Az új megállapodással összefüggésben – a BKK számviteli elszámolása szerint – az állami szolgáltatóknak átadott bevételek az Értékesítés nettó árbevétele, valamint az Eladott (közvetített) szolgáltatások soron azonos összeggel, elkülönítetten szerepelnek.

A menetdíjbevétel és a szociálpolitikai menetdíj-támogatás együttes összege 0,9 százalékkal magasabb a 2023. évi értéktől. A menetdíjbevétel 11,6 százalékkal, 7.811 millió forinttal alacsonyabb; a 2024. márciusi Tarifaszövetségi Megállapodás hatására bekövetkezett kölcsönös bérletelfogadásból adódó változás – miszerint a korábbi két bérlet (vármegye és Budapest) helyett a jövőben már csak egy bérletre van szükség –, valamint a teljes árú Budapest-bérletek árának 8950 forintra csökkentése, továbbá a kedvezményes bérletek esetében a BKK 3450 forintos terméke helyett márciustól már 945 forintért megvásárolható egyhavi utazási jogosultság, bevételelmaradást okozott az előzetes feltételezéseknek megfelelően. A szociálpolitikai menetdíj-támogatás 66,2 százalékkal, 8.575 millió forinttal magasabb, mivel nemcsak a kedvezményes Pest vármegyebérletek, hanem valamennyi kedvezményes országbérlet értékesítése után is részesedik a BKK a szociálpolitikai menetdíj-támogatásból, és annak fajlagos mértéke is magasabb. Tehát a szociálpolitikai menetdíj-támogatásból származó bevételek jelentős mértékben kompenzálják a kieső menetdíjbevételeket. Az állami szolgáltatóknak átadott bevétel 18.002 millió forinttal magasabb, a közvetített szolgáltatások ráfordításai között is szerepel, így nincs hatása az eredményre.

A január 1-jétől érvényes átmeneti, majd a március 1-jétől hatályba lépett új technológiai megállapodások következtében a MÁV-csoport számára nyújtott technológiai szolgáltatások többletbevétele 1.750 millió forint.

A MOL Bubi-bérlet és jegybevételek emelkedése az utazások számának növekedésének köszönhető.

A közvetített szolgáltatások bevételecsökkenésének jelentős része a Fővárossal kötött Megvalósítási megállapodások alapján megvalósult beruházások értékének 6.774 millió forinttal alacsonyabb értékéből adódik.

Az egyéb bevételeken elszámolt 209.750 millió forint 49.944 millió forinttal haladja meg a 2023. évi értéket. Az egyéb bevételek változása a Fővárosi Önkormányzattól kapott támogatások növekedésére, valamint a halasztott bevételek és a visszaírt értékvesztés növekedésére vezethető vissza. A közlekedésszervezői feladatok ellátására a Főváros 2024-ben 15.861 millió forinttal több forrást biztosított. A magasabb összegű forrást az energiaárak és az infláció növekedése hatására a BKV és az ArrivaBus költségeinek emelkedése tette szükségessé, amire csak részben nyújtottak fedezetet a BKK saját menetdíjbevételei.

A halasztott bevételek növekedését a BKV részére értékesített eszközök halasztott bevételeinek 28 643 millió forint értékű feloldása okozta a többi eszköz folyamatos értékcsökkenés-arányos halasztott bevétel feloldása mellett.

Az eszközértékesítés bevételeinek jelentős mértékű növekedése a BKV részére értékesített vagyontárgyak árrésére vezethető vissza (573 millió forint).

A BKV részére történt eszközértékesítési tranzakció fenti bekezdésekből adódó eredményhatása 29.216 millió forint volt, az adóhatásokat nem számolva. Ezt ellensúlyozták BKV által számlázott közvetített szolgáltatások jelentősen megemelkedett költségei. A befolyt pótdíjbevételek összege 2024. évben a 2023. évihez képest 93 millió forinttal alacsonyabb. Ennek oka, hogy az új Tarifaszövetségi Megállapodás a pótdíjbevételekre is hatást gyakorol: a március 1-jével bevezetett új díjtermékek (országbérlet, vármegyebérlet), valamint az utólagos bérletbemutatói lehetőség hatására kevesebb pótdíjazási esemény keletkezett.

A működési költségek közül az anyagjellegű ráfordítások értéke 55.197 millió forinttal, 25 százalékkal haladja meg a 2023. évi főként a közvetített szolgáltatások növekedése miatt. A közvetített szolgáltatások értéke több ellentétes hatás eredményeként 24,8 százalékkal növekedett. A közlekedési szolgáltatók (BKV és ArrivaBus) díjai jelentősen meghaladták a bázisévi értéket az infláció, a magas anyag- és energiaárak, valamint a bérköltségek emelkedésének következtében. A Fővárossal megkötött Megvalósítási megállapodások továbbszámolt költségként elszámolt összege csökkent (- 6.774 millió forint, a Tarifaszövetségi Megállapodás alapján az új elszámolásnak megfelelően az állami szolgáltatóknak átadott bevétel költségként elszámolt összege jelentősen megemelkedett (+18.002 millió forint).

Az **anyagjellegű ráfordítások** értéke a tervnél 5.623 millió forinttal, 2 százalékkal magasabb, amelynek jelentős része a közvetített szolgáltatások értékének növekedéséből és az igénybe vett szolgáltatások alacsonyabb értékéből adódik. Utóbbinál a -3.728 millió forintos eltérés a szigorú költségmegtakarítási intézkedések és a következő évre átütemezett beszerzések eredménye. A Fővárossal kötött Megvalósítási megállapodások alapján megvalósított beruházások értéke 1.728 millió forinttal, a BKV közszolgáltatási díja 5.617 millió forinttal marad el a tervezettől, a nem tervezett tarifaszövetségi együttműködés hatásaként az állami szolgáltatók számára átadott bevétel költségként elszámolt összege 18.250 millió forinttal haladja meg a tervet.

A BKK legfőbb költsége a BKV közszolgáltatási díja. Közszolgáltatói díjból 178.819 millió forint (a tervnél a 2024. évre megállapított bónusz összegével, 819 millió forinttal magasabb) likviditási alapon, míg 29.244 millió forint (a tervnél 6.435 millió forinttal alacsonyabb) az év végén a BKV részére átadott eszközök beszámításával (fenntartási időszakon túli, támogatásból megvalósuló járművek és infrastruktúra) teljesült. A versenyeztetett operátori szolgáltatói díj a tervezettnél 872 millió forinttal alacsonyabb, a kisebb megrendelt teljesítmény (alapvetően a téli időszakban alacsonyabb 100E-megrendelés), a menetkimaradások, valamint a gázolaj árának a kedvező alakulása miatt.

Közlekedési szolgáltatók

millió Ft

Közlekedési szolgáltatók	2023. év Tény	2024. év Terv	2024. év Tény	Eltérés	
				2024. Tény- 2023. Tény	2024. Tény- 2024. Terv
BKV Zrt.	167 097	213 679	208 063	40 966	-5 617
ArrivaBus Kft.	33 881	36 564	35 692	1 811	-872
Összesen	200 977	250 243	243 754	42 777	-6 488

19. táblázat: Közlekedési szolgáltatók

A **személyi jellegű ráfordítások** bázishoz viszonyított növekedése a létszámnövekedéssel összefüggésben mutatkozik. A megtakarítást a tervhez képest pedig alapvetően a Jegyellenőrzés és a Preventív ellenőrzés területén a betöltetlen pozíciók eredményezik.

Létszám

fő

	2023. év Tény	2024. év		Eltérés	
		Terv	Tény	2024. Tény- 2023. Tény	2024. Tény- 2024. Terv
Zárólétszám	1 551	1 674	1 571	20	-103
Átlagos állományi létszám	1 550	1 643	1 574	24	-69

20. táblázat: Létszám

Személyi jellegű ráfordítások

millió Ft

	2023. év Tény	2024. év		Eltérés	
		Terv	Tény	2024. Tény- 2023. Tény	2024. Tény- 2024. Terv
Bérköltség	13 248	15 855	14 913	1 665	-942
Személyi jellegű egyéb kifizetések	1 413	1 424	1 550	137	126
Bérfeladások	1 909	2 299	2 158	249	-140
Személyi jellegű ráfordítások összesen	16 570	19 578	18 621	2 051	-957

21. táblázat: Személyi jellegű ráfordítások

Az **értékcsökkenési leírás** bázis- és tervszinten alakult.

Az **egyéb ráfordítások** összege 7.019 millió forinttal haladja meg a 2024. évi tényadatokat, ami az AFC befejezetlen beruházás selejtezéséhez kapcsolódó eszközkievetés 5.143 millió forintos értékéből, a VEKOP-projekthez kapcsolódó 4.049 millió forintos vagyonátadásból és az M3 metróvonal-rekonstrukció tervdokumentációjának bázisévi készletkievetéséből (-2.301 millió forint) adódik. Ezen többletnek eredményhatása nincsen, mivel az Egyéb bevételek között szerepel az ehhez kapcsolódó és az értékvesztéssel azonos mértékű elszámolt halasztott bevétel.

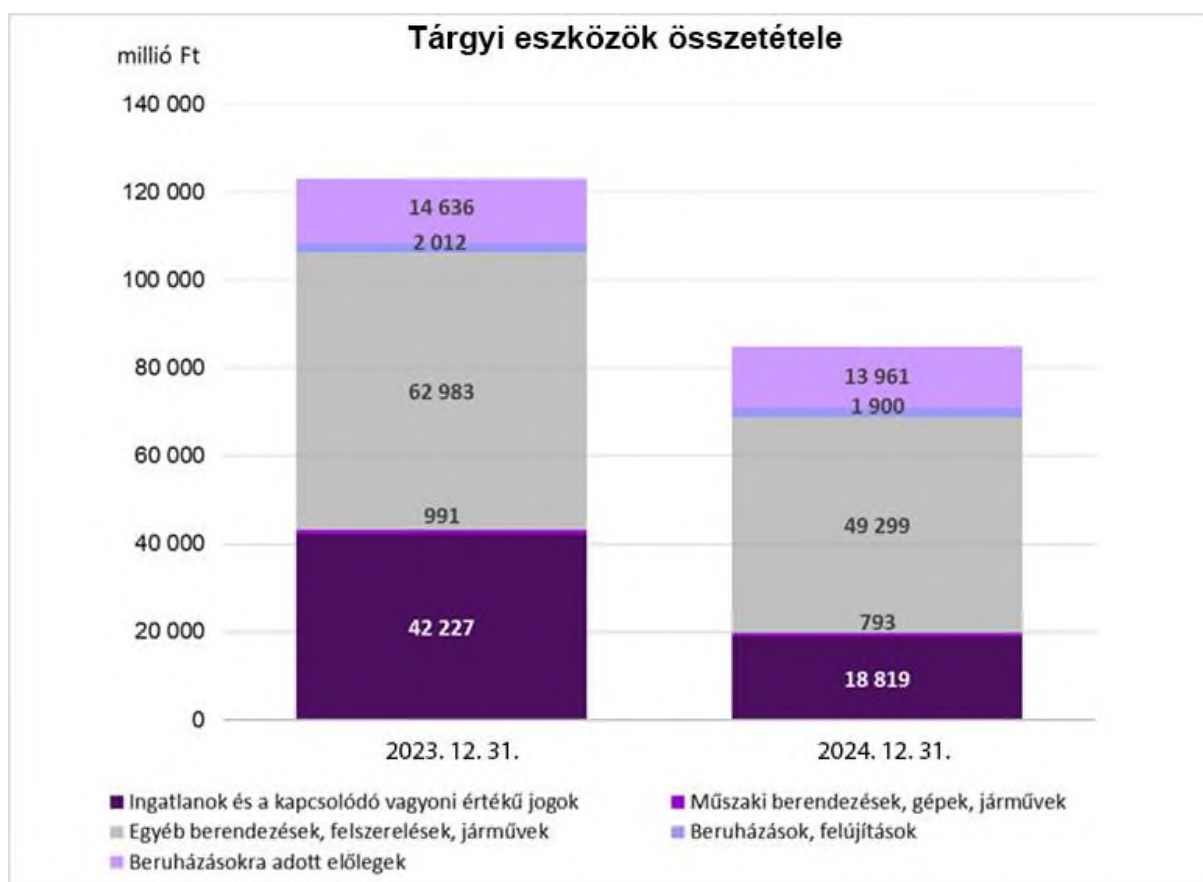
A Társaság 2024-ben a keretmegállapodásban foglalt kötelezettségeinek és feladatainak folyamatosan eleget tett. Budapest Főváros Önkormányzata pénzügyi helyzetére tekintettel az Éves Szerződést kétszer módosította.

5.3. Vagyoni helyzet, tőkestruktúra

millió Ft

	2023.12.31	2024.12.31	Eltérés	
			2024.Tény- 2023.Tény	2024.Tény/ 2023.Tény %
Befektetett eszközök	129 346	90 614	-38 732	-30%
Forgóeszközök	28 121	22 375	-5 746	-20%
- ebből: Követelések	21 195	20 184	-1 011	-5%
- ebből: Pénzeszközök	2 554	1 821	-733	-29%
Aktív időbeli elhatárolások	1 846	5 341	3 495	189%
Eszközök összesen	159 313	118 330	-40 983	-26%
Saját tőke	3 261	3 821	560	17%
- ebből: Jegyzett tőke	1 980	1 980	0	0%
Céltartalékok	610	528	-82	-13%
Kötelezettségek	15 746	22 662	6 916	44%
- ebből: Kötelezettségek áruszállításból és szolgáltatásból (szállítók)	10 197	16 988	6 791	67%
Passzív időbeli elhatárolások	139 696	91 319	-48 377	-35%
Források összesen	159 313	118 330	-40 983	-26%

22. táblázat: Mérleg



30. ábra: Tárgyi eszközök összetétele.

Mutatószámok	2023. év	2024. év
Likviditási mutató	1,826	1,007
Saját tőke aránya	0,020	0,032
Saját tőke/Jegyzett tőke aránya	1,647	1,930

23. táblázat: Mutatószámok

5.4. Likviditás, fizetőképesség

Budapest főváros integrált közlekedési rendszerének irányításával és működtetésével összefüggésben a Társaság finanszírozását – a Budapest Főváros Önkormányzata, valamint a BKK között létrejött feladatellátásról és közszolgáltatásról szóló keretmegállapodás alapján – a közlekedésszervezői és a stratégiai közútkezelői feladatok ellátását; továbbá a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatással kapcsolatos feladatokat, illetve a biztosított projektmenedzsment-tevékenységeket érintően a havi likviditási előrejelzéseken alapuló kifizetések biztosították.

Az első negyedévi finanszírozás jogi háttérét a fővárosi költségvetési rendelet biztosította azzal, hogy 90 napig – a feladatellátásról és közszolgáltatásról szóló keretmegállapodás éves mellékletének aláírásáig – biztosítja a BKK számára a likviditási alapú finanszírozást.

2024. március 27-én aláírták a közlekedésszervezői feladatellátásról és közszolgáltatásról szóló 2024. évi Éves Szerződést, ebben rögzítették, hogy mind a Közlekedésszervezői Forrást, mind a közszolgáltatási díjakat a főváros – likviditási alapon – biztosítja a BKK részére.

A 2024. évi Éves Szerződés szerint a Fővárosi Önkormányzat a 2024. január 1. és december 31. közötti időszakra Közlekedésszervezői Forrásként 165.363 millió forintot, míg közszolgáltatási díjakra összesen bruttó 1.558 millió forintot biztosított.

A BKK az elfogadott üzleti terve alapján a BKV-val a 2024. évi Éves Megállapodást 2024. május 6-án írta alá, ami 213.679 millió forint közszolgáltatási díjat tartalmazott, ebből likvidálapon 178.000 millió forint pénzügyi díjösszeg teljesítését határozta meg.

A BKK és rajta keresztül a BKV finanszírozását az év folyamán a Főváros likviditási alapon biztosította, a napi likviditástervezés mellett hetente operatív szintű és kéthetente gazdasági felsővezetői egyeztetések valósultak meg.

Az AFC a választottbírószági eljárás lezárását követően a Scheidt & Bachmann GmbH 5.950.000 EUR összeget utalt a BKK számára 2024. március 6-ai értéknappal, amely összeget 393,69 HUF/EUR árfolyamon a BKK forintra váltotta. A BKK és a Főváros között az AFC-projekthez kapcsolódó Fejlesztési Megállapodás közös megegyezéssel 2024. március 28-án megszűnt, a Fővárossal az elszámolás megtörtént.

A Főváros kérésére – az elfogadott üzleti tervvel összhangban – a BKK 2024-ben beszerzési eljárást indított 30.000 millió forint forgóeszközhitel felvételére, amelynek a nyertese a K&H Bank lett, és 2024. március 28-án írták alá 2024. szeptember 30-ai lejáratúval.

2024. május 22-én a BKK és Főváros aláírta az Éves Szerződés 1. számú módosítását, amelyben rögzítették, hogy az éves Közlekedésszervezői Forrásból 50.000 millió forint – likvid finanszírozástól eltérő módon biztosítandó keretösszeget – a Főváros legkésőbb 2025. március 19-ig köteles megfizetni a BKK részére.

A BKK – a Főváros kérésére – 50.000 millió forint keretösszegű követelésértékesítésre két pénzintézettel 2024. május 22-én követelésvásárlási (követelés-adásvételi) keretszerződést írt alá 25.000-25.000 millió forint keretösszegre, a vételár összege megegyezett a BKK Fővárossal szemben fennálló követelésének összegével. Az ügylet a BKK részéről költségmentes volt, a szerződés alapján a Fővárosi Önkormányzat a fizetési kötelezettségét a pénzintézetek felé teljesíti.

2024. év végén a BKK 3.950 millió forint összegben halasztott 2025. évre szállítói kifizetést, valamint 16.934 millió forint közszolgáltatásdíj-előleget biztosított a BKV-nak a 2025. évi közszolgáltatási díja terhére.

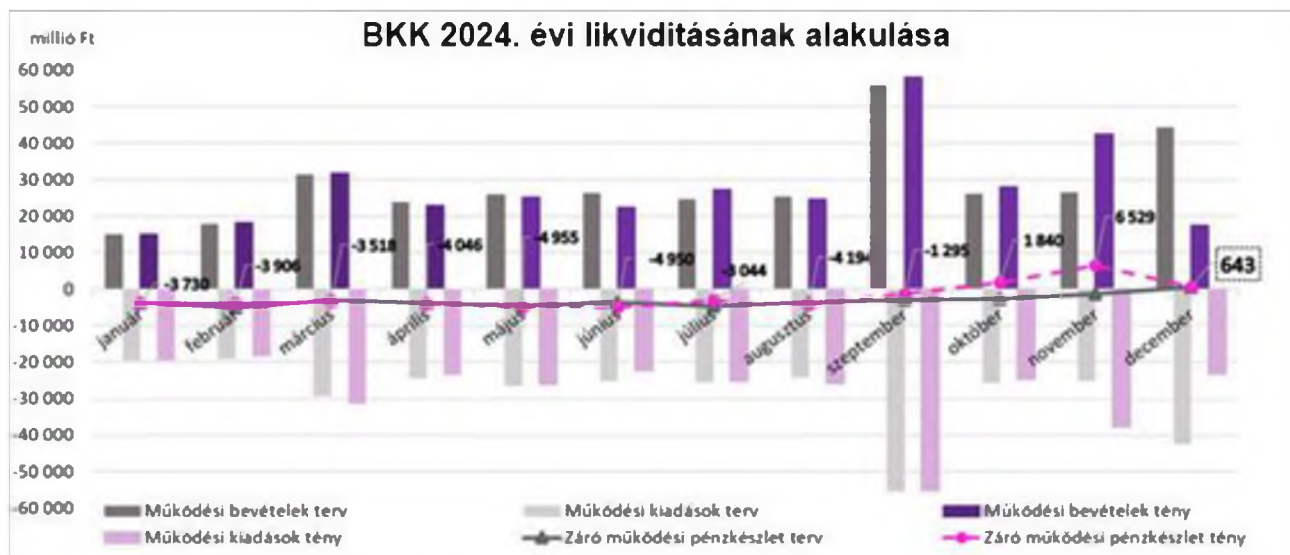
2024. december 31-én a BKK megfelelt a 2011. évi CXCV. Magyarország gazdasági stabilitásáról szóló törvénynek.

A BKK-nak 2024-ben 3 bankkal volt hatályos folyószámla-hitelszerződése összesen 7.000 millió forint összegben. Az év folyamán 252 napon kellett a BKK-nak folyószámlahitelt igénybe vennie. Az átlagos kihasználása 3.581 millió forint volt. A Fővárosi Közgyűlés az 55/2024. (01. 31.) számú, valamint az 56/2024. (01. 31.) számú határozatában úgy döntött, hozzájárul ahhoz, hogy a BKK és a BKV között egységes likviditásmenedzsment jöjjön létre, és ennek keretében a BKV és a BKK egymásnak kölcsönt nyújtson, továbbá jóváhagyta a BKK és a BKV közötti cash-pool szolgáltatás igénybevételét 2025. január 2-ától.

A Főváros felkérte a BKK-t a két cég számára közös folyószámla-hitelkeret beszerzésére.

A lefolytatott eljárás eredményeként a BKK összesen 30.000 millió forint keretösszegre folyószámlahitel-szerződéseket kötött, a hitelkeretek 2025. január 2-án nyíltak meg.

A BKK működési záró pénzeszköze 643 millió forint volt, a projektes és az elkülönített számlákon, pénztárban a záró pénzeszköz 1.178 millió forint.



31. ábra: BKK 2024. évi likviditásának alakulása.

6. Mérleg fordulónapja után bekövetkezett lényeges események

2024. évi Éves elszámolás

A Fővárosi Önkormányzat 2025. március 26-ai ülésén elfogadta a BKK 2024. évi elszámolását az abban kimutatott alul-, illetve felülfinanszírozottság rendezésével. A 2024. évi elszámolás bemutatta, hogy a tényadatok alapján a közlekedésszervezői feladatok ellátása összességében 4.466 millió forint értékben felülfinanszírozott, míg a stratégiai közútkezelői feladatok nettó 30 millió forinttal alulfinanszírozottak, a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatással kapcsolatos feladatok nettó 137 millió forint összegben felülfinanszírozottak.

Az Éves elszámolás eredményeképpen kimutatott alul- és felülfinanszírozottság összegének pénzügyi rendezése 2025. áprilisban történik.

CAF-villamosok beszerzése

A BKK mint Megrendelő és a Construcciones Y Auxiliar de Ferrocarriles S.A. (a továbbiakban: CAF, Szállító) mint Szállító között „51 db CAF-villamos beszerzése Budapest részére” megnevezésű, 2014. március 5-én kelt Vállalkozással vegyes szállítási szerződés (a továbbiakban: „Szerződés”) került aláírásra.

A beszerzés támogatásáról és ezzel összefüggésben az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési keretének megállapításáról szóló 1247/2016. (V. 18.) Korm. határozat módosításáról szóló 1053/2023. (II. 23.) Korm. határozat értelmében, a kormány egyetértett a projekt megvalósításával, valamint a projekt 54.148.355.554 forint összegű támogatásának az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (a továbbiakban: IKOP) 3.1 beruházási prioritás többletkötelezettség-vállalásának terhére történő finanszírozásával, amelyre 2023. március 13-án Támogatási Szerződést kötött a BKK-val. A Támogatási Szerződés terhére mind az 51 db CAF villamos ellenértékének 30 százalékát kitevő előleg 34.044.630 EUR (13,96 milliárd forint) kifizetésre került a Szállító részére.

A Támogatási Szerződés 7. pontja az 1053/2023. (II. 23.) sz. Korm. határozat alapján rendelkezik arról, hogy a 2021–27-es programozási időszakban a projekt átforgatásra kerül az IKOP Plusz programba, azonban az átforgatást jelentő Támogatási Szerződés megkötésére a BKK érdekkörén kívül eső okból még nem került sor. De a már megkötött Támogatási Szerződés alapján Magyarország Kormányának kötelezettségvállalása hatályos. A Támogatási Szerződés alapján a szükséges forrás 99,44 százalékának biztosítása Magyarország Kormányának szerződésben vállalt feladata, a BKK és a Fővárosi Önkormányzat a támogatáson felüli önerő mértékét a kifizetésekhez folyamatosan biztosította/biztosítja.

A szállító 2025. januárban és februárban annak alátámasztását kérte, hogy a BKK rendelkezik a villamosok ellenértékének kifizetéséhez szükséges forrással, illetve biztosíték adását igényelte erre vonatkozóan.

A BKK folyamatosan egyeztet/egyeztetett az illetékes szervek képviselőivel, és nyomatékosan felhívta a figyelmet a támogatás IKOP Plusz programba történő átforgatása és a Támogatási Szerződés átkötése érdekében.

Kockázat, ha az állami támogatási intézményrendszernek felróható okból – a szükséges uniós források hiánya miatt – a BKK fizetési késedelembe esik a Szállító felé vállalt szerződéses kötelezettségeinek teljesítésével, vagy nem tudja teljesíteni azokat. A kockázatok mértéke jelen helyzetben pontosan nem meghatározható.

Összességében Magyarország Kormányának a támogatásra vonatkozó kötelezettsége hatályát nem veszítette; ezzel ellentétes döntést a BKK részére Magyarország Kormányának képviselői, illetve az Irányító Hatóság semmilyen formában nem küldött.

Lánchíd projekt

A BKK és az A-HÍD Zrt. között 2021. február 2. napján fővállalkozási szerződés jött létre „Széchenyi lánchíd felújításának kivitelezése” tárgyban. A szerződés kettő alkalommal módosult.

A felújítás lezárult, a BKK a fővállalkozási szerződésben szereplő vállalkozási díjat – ideértve a megrendelt pótmunkák ellenértékét is – szerződésszerűen és teljeskörűen megfizette az A-Híd Zrt. részére.

Az A-Híd Zrt. a rendes üzleti kockázat feletti infláció okozta költségnövekményre hivatkozással 2023. június 19. napján újabb szerződésmódosítást kezdeményezett, mely előterjesztett többletigényt a BKK nem ismerte el, és az A-Híd Zrt. által kezdeményezett szerződésmódosítást elutasította. Ezt követően az A-Híd Zrt. keresetet nyújtott be, a felperesi kereseti kérelem (és ennek megfelelően a polgári peres eljárás) tárgya a fővállalkozási szerződés 3. számú módosításának bíróság általi létrehozására irányul. A per folyamatban van, a BKK érdemi ellenkérelmet készített elő.

2025. évi üzleti terv

A BKK Alapszabályának 9.3.13.) pontja alapján (Az Alapító hatáskörébe tartozik a Társaság éves üzleti tervének jóváhagyása) a Fővárosi Közgyűlés 2025. március 26-án elfogadta a Társaság 2025. évi üzleti tervét az alábbiakban részletezett tevékenységi forrásigényekkel:

millió Ft

	2025. év Terv	
	nettó	bruttó
Közlekedésszervezés	186 248	186 248
Stratégiai közútkezelés	890	1 130
Személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatások	459	583
Projektmenedzsment	0	0
Összesen	187 597	187 961

24. táblázat: Forrásigény tevékenységenként

A BKK Zrt. 2025. évi elfogadott üzleti terve az alábbi feltételezésekkel készült: a bevételi terv a 2024. március 1-jével megvalósult zónalapú közlekedési rendszer, új tarifaszövetségi együttműködés szerinti elszámolási modell alapján az értékesítési csatornákon belül a mobiljegy (BudapestGO) folyamatos növekedésével számolt; a 2025. januári portfólióegyszerűsítést tartalmazza, évközi díjváltozással nem számol. A tervezett személyi jellegű ráfordítások 8 százalékos bérfejlesztést tartalmaznak.

A tényleges pénzmozgások alapján következtetéseket csak 2025. III. negyedévben lehet levonni, amelyek figyelembevételével a BKK a 2025. 1. – 2025. 6. havi tényadatok alapján elkészíti a 2025. évi várható üzleti előrejelzését az esetleges további szükséges források meghatározásához.

7. A gazdasági környezet várható alakulása

Közösségi közlekedést igénybe vevők száma

2024-ben a közösségi közlekedést használókra leginkább a március 1-jével életbe lépő új tarifaszövetségi együttműködés hatott. A megállapodás célja a közösségi közlekedés versenyképességének növelése volt. Az együttműködés hatására egyszerűsödött a tarifarendszer, kedvezőbbek lettek az árak, erősödött az agglomerációs és a fővárosi közlekedés átjárhatósága. A megállapodás pozitív fogadtatását a közösségi közlekedés-használati adatok növekedése és az ügyfelek körében végzett kutatások is igazolják. A reprezentatív kutatások eredményei szerint az együttműködés hatására azok, akik eddig is használták a közösségi közlekedést, most még gyakrabban veszik igénybe a szolgáltatást (+3 százalék) és minimálisan ugyan, de közlekedésmód-váltást is mutatnak a számok (+1 százalék).

Fenti együttműködés mellett a jövőben is cél a közösségi közlekedés színvonalának folyamatos javítása, legyen szó a járműállomány korszerűsítéséről, az utastájékoztatás színvonalának növeléséről vagy az egyszerű és könnyen hozzáférhető értékesítési csatornák fejlesztéséről.

Költségszint, infláció

A makrogazdasági környezet kedvezőtlen alakulása (infláció, energiaár-bizonytalanság, árfolyamok és banki kamatok alakulása) nemcsak az előző üzleti éveket határozta meg, hanem kihat a 2025-ös évre is.

Az orosz–ukrán háború illetve a kiszámíthatatlan vám bevezetések miatti bizonytalanságok továbbra is jelen vannak az energia- és nyersanyagárak változásában, amelyek tovább emelhetik a vállalatok működési költségeit, csökkenthetik az új beruházások számát, illetve a beruházások elhalasztásához vezethetnek.

Fővárosi Önkormányzat pénzügyi helyzete

A továbbra is kiszámíthatatlan és hosszú távon fenntarthatatlan finanszírozási helyzet – ami alapvetően a Fővárosi Önkormányzat pénzügyi helyzetéből fakad – okozza a legnagyobb kihívást a BKK számára.

A támogatói döntések hiányában további bizonytalanságot és kockázatot jelent az európai uniós forrásból tervezett projektek előfinanszírozása is. Az összesen 151 milliárd forint támogatási összegből eddig 6 milliárd forintról született támogató döntés. Annak érdekében, hogy a BKK számára nevesített projektek a programozási időszak végső határidejére megvalósuljanak, szükséges volt egyes vállalkozói szerződéseket hatályba léptetni, illetve – a több hónapos átfutási idő miatt – a közbeszerzési eljárásokat feltételes módon el kell(ett) indítani.

Budapest, 2025. május 19.

.....
Dr. Walter Katalin

Vezérigazgató

Sorszám	Jelleg	Név	Cím	Tulajdonos / Bérbeadó	Üzemeltető (szervezeti egység megjelöléssel)	Bérlemény alapterülete (m2)	Használó szervezet/szakterület	Szerződés típusa
1	Központi iroda	Rumbach Center Irodaház	1075 Budapest, Rumbach Sebestyén u. 19-21.	rav. Rumbach PropCo Kft.	Addval és BKK IGLÜ	7 084	BKK Zrt.	Bérlet + üzemeltetés
2	Ügyfélközpontok	Liszt Ferenc repülőtér 2B terminál	1185 Bp., BUD Nemzetközi Repülőtér	Magyar Állam / BA Zrt. vagyonkezelő	BA Zrt. vagyonkezelő	23	BKK Ügyfélszolgálat	Haszonkölcsön
3	Ügyfélközpontok	Liszt Ferenc repülőtér 2A terminál	1185 Bp., BUD Nemzetközi Repülőtér	Magyar Állam / BA Zrt. vagyonkezelő	BA Zrt. vagyonkezelő	14	BKK Ügyfélszolgálat	Haszonkölcsön
4	Ügyfélközpontok	Kelenföld vasútállomás + tartózkodó + prev. tartózkodó	1115 Budapest, Etele tér - Kelenföld gyalogos aluljáró	Budapest Főváros Önkormányzata	Budapest Közút és BKK IGLÜ	443	BKK Ügyfélszolgálat	Haszonkölcsön
5	Ügyfélközpontok	Baross tér	1087 Budapest, Baross tér - gyalogos aluljáró	Budapest Főváros Önkormányzata	Budapest Közút és BKK IGLÜ	162	BKK Ügyfélszolgálat	Haszonkölcsön
6	Ügyfélközpontok	Csepel Szent Imre tér	1211 Budapest, Szent Imre tér 10. Pavilon	Csepeli Önkormányzata	Csepeli Önkormányzat és BKK IGLÜ	48	BKK Ügyfélszolgálat	Haszonkölcsön
7	Ügyfélközpontok	Deák Ferenc tér	1052 Bp., Deák Ferenc tér gyalogos aluljáró	Budapest Főváros Önkormányzata	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	53	BKK Ügyfélszolgálat	Haszonkölcsön
				BKV Zrt.		63	BKK Ügyfélszolgálat	Bérlet + üzemeltetés
8	Ügyfélközpontok	Kőbánya-Kispest	1191 Budapest, Vak Bottyán u. 75. A-C - KÖKI Term	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	51	BKK Ügyfélszolgálat	Bérlet + üzemeltetés
9	Ügyfélközpontok	Déli pályaudvar	1013 Budapest, Krisztina krt. 37/A - Ügyfélközpont	MÁV Zrt.	MÁV Zrt. és BKK IGLÜ	92	BKK Ügyfélszolgálat	Bérlet + üzemeltetés
10	Ügyfélközpontok	Széll Kálmán tér	1024 Budapest, Széll Kálmán tér, Szolgáltatóépület	Budapest Főváros Önkormányzata	BFVK Zrt. és BKK IGLÜ	203	BKK Ügyfélszolgálat	Haszonkölcsön
11	Ügyfélközpontok	Népliget	1091 Budapest, Üllői út Népliget metróállomás jegy	BKV Zrt.	BKK IGLÜ	52	BKK Ügyfélszolgálat	Bérlet
			1092 Budapest, Üllői út Népliget gyalogos aluljáró	Budapest Főváros Önkormányzata	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	13	BKK Ügyfélszolgálat	Haszonkölcsön
12	Ügyfélközpontok	Szentlélek tér	1033 Budapest, Szentlélek tér HÉV-megálló	MÁV-HÉV Zrt.	BKK IGLÜ	55	BKK Ügyfélszolgálat	Bérlet
13	Pénztárak	VII. Blaha Lujza tér M	1085 Budapest, Blaha Lujza tér metróállomás	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	29	BKK Ügyfélszolgálat	Bérlet
14	Pénztárak	XIV. Puskás Ferenc Stadion M	1087 Budapest, Kerepesi út Stadionok metróállom.	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	25	BKK Ügyfélszolgálat	Bérlet
15	Pénztárak	X. Őrs vezér tere, Fehér út M	1149 Budapest, Őrs vezér tér metro (Fehér út)	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	29	BKK Ügyfélszolgálat	Bérlet
17	Pénztárak	IV. Újpest-központ (BUSZ-felszín)	1042 Budapest, Árpád út Újpest-Központ metróállom.	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	7	BKK Ügyfélszolgálat	Bérlet
18	Pénztárak	I. Batthyány tér M	1011 Budapest, Batthyány tér metróállomás	MÁV-HÉV Zrt.	MÁV-HÉV Zrt. és BKK IGLÜ	30	BKK Ügyfélszolgálat	Bérlet
19	Pénztárak	Móricz Zsigmond körtér, aluljáró, M	1114 Budapest, Móricz Zsigmond körtér - M	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	78	BKK Ügyfélszolgálat	Bérlet
20	Pénztárak	Nyugati tér pénztár	1066 Budapest, Nyugati tér 1.	Skála Metró Zrt.	BKK IGLÜ	8	BKK Értékesítés	Bérlet+üzemeltetés
21	Iroda	Futár központ	1088 Budapest, Szabó Ervin tér 2.	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	927	BKK Futár központ	Bérlet
22	Iroda	Orczy úti telephely	1089 Budapest, Orczy út 34.	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	254	BKK Szolgáltatásfelügyelet	Bérlet
23	Iroda	Bosnyák tér (zuglói remiz)	1149 Budapest, Bosnyák tér 1.	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	744	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
24	Iroda	Hungária kocsiszín	1087 Budapest, Asztalos Sándor út. 16. _iroda	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	184	BKK TAXI szolgáltatás felügyelet	Bérlet
25	Raktár	Hungária kocsiszín	1088 Budapest, Asztalos Sándor út. 16. _raktár	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	27	BKK TAXI szolgáltatás felügyelet	Bérlet
26	Iroda	KÖKI iroda-tartózkodó	1191 Budapest, Vak Bottyán u. 75. A-C - KÖKI Term	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	203	BKK Bevételbiztosítás, Értékesítés	Bérlet
27	Iroda	Preventív ellenőrzés	1143 Budapest, Gvadányi utca 33-39.	BFVK	BFVK Zrt. és BKK IGLÜ	543	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
28	Raktár	Truck	1144 Budapest, Gvadányi utca 33-39.	BFVK	BFVK Zrt. és BKK IGLÜ	80	BKK Értékesítés	Bérlet
29	Raktár	Irattár	1144 Budapest, Gvadányi utca 33-39.	BFVK	BFVK Zrt. és BKK IGLÜ	367	BKK Ügyvitel és Irattár	Bérlet
30	Iroda	Jegyraktár	1144 Budapest, Gvadányi utca 33-39.	BFVK	BFVK Zrt. és BKK IGLÜ	160	BKK Értékesítés	Bérlet
31	Raktár	Ellátás / Követeléskezelés	1145 Budapest, Gvadányi utca 33-39.	BFVK	BFVK Zrt. és BKK IGLÜ	82	BKK Ellátás / Követeléskezelés	Bérlet
32	Iroda+műhely	Tájékoztatás	1144 Budapest, Gvadányi utca 33-39.	BFVK	BFVK Zrt. és BKK IGLÜ	228	BKK Ügyféltájékoztatás	Bérlet
33	Egyéb	konténer	1144 Budapest, Gvadányi utca 33-39.	BFVK	BFVK Zrt. és BKK IGLÜ	55	BKK Ügyféltájékoztatás	Bérlet
34	Egyéb	HÉV Cinkota 107es ép-új gondnokság HRSZ: 115789	1164 Budapest, Állomás tér 2. (Cinkota)	MÁV-HÉV Zrt.	MÁV-HÉV Zrt.	14	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
35	Utánfizető	HÉV Cinkota mh. Forgalmi épület HRSZ: 115789	1164 Budapest, Állomás tér 2. (Cinkota)	MÁV-HÉV Zrt.	MÁV-HÉV Zrt.	47	BKK Bevételbiztosítás, Értékesítés	Bérlet
36	Utánfizető	HÉV Dunaharaszti külső állomás HRSZ: 5235	2330 Dunaharaszti, HRSZ: 5235	MÁV-HÉV Zrt.	MÁV-HÉV Zrt.	44	BKK Bevételbiztosítás, Értékesítés	Bérlet
37	Iroda	HÉV Szentendre Jt. 1-es fejpépület, HRSZ: 396	2000, Szentendre, HRSZ: 396	MÁV-HÉV Zrt.	MÁV-HÉV Zrt.	41	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
38	Utánfizető+iroda+tartózkodó	HÉV Szentendre állomásépület HRSZ: 396	2000, Szentendre, HRSZ: 396	MÁV-HÉV Zrt.	MÁV-HÉV Zrt.	48	BKK Bevételbiztosítás, Értékesítés	Bérlet
39	Egyéb	Ráckeve (HÉV állomás)	2300 Ráckeve, HÉV állomás	MÁV-HÉV Zrt.	MÁV-HÉV Zrt.	28	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
40	Raktár	Porcelán úti raktár	1106 Budapest, Porcelán u. 3-9.	MAVEX Rekord Kft.	MAVEX Rekord Kft.	404	BKK Ellátás	Bérlet
41	Tartózkodók	I. Batthyány tér	I. Batthyány tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	30	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
42	Tartózkodók	I. Batthyány tér	I. Batthyány tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	49	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
43	Tartózkodók	I. Naphegy tér	I. Naphegy tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	40	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
44	Tartózkodók	II. Hűvösvölgy (aut)	II. Hűvösvölgy (aut)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	86	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
45	Tartózkodók	II. Hűvösvölgy (vill.)	II. Hűvösvölgy (vill.)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	48	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
46	Tartózkodók	II. Pasaréti tér	II. Pasaréti tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	30	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
47	Tartózkodók	II. Széll Kálmán tér	II. Széll Kálmán tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	50	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
48	Tartózkodók	III. Árpád híd,Szentlélek tér	III. Árpád híd,Szentlélek tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	41	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
49	Tartózkodók	III. Bécsi út (Vörösvári út)	III. Bécsi út (Vörösvári út)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	210	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
50	Tartózkodók	III. Békásmegyer (Csobánka tér)	III. Békásmegyer (Csobánka tér)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	21	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
51	Tartózkodók	III. Békásmegyer, Újmegyeri tér	III. Békásmegyer, Újmegyeri tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	40	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
52	Tartózkodók	III. Kolossy tér	III. Kolossy tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	36	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
53	Tartózkodók	III. Óbuda, Bogdáni u.	III. Óbuda, Bogdáni u.	BKV Zrt.	BKV Zrt.	168	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
54	Tartózkodók	IV. Káposztás Megyer, Megyeri út	IV. Káposztás Megyer, Megyeri út	BKV Zrt.	BKV Zrt.	12	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
55	Tartózkodók	IV. Káposztás Megyer,Szilaspatak	IV. Káposztás Megyer,Szilaspatak	BKV Zrt.	BKV Zrt.	111	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
56	Tartózkodók	IV. Káposztásmegyer, Mogyorodi patak	IV. Káposztásmegyer, Mogyorodi patak	BKV Zrt.	BKV Zrt.	67	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
57	Tartózkodók	IV. Rákospalota-Újpest vasútállomás (Szilágyi u.)	IV. Rákospalota-Újpest vasútállomás (Szilágyi u.)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	93	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
58	Tartózkodók	IV. Újpest - Központ	IV. Újpest - Központ	BKV Zrt.	BKV Zrt.	74	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
59	Tartózkodók	V. Deák F. tér	V. Deák F. tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	16	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
60	Tartózkodók	VI. Nyugati pályaudvar	VI. Nyugati pályaudvar	BKV Zrt.	BKV Zrt.	102	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
61	Tartózkodók	VII. Keleti pu.Baross tér	VII. Keleti pu.Baross tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	31	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
62	Tartózkodók	VII. Keleti pu Bethlen G. utca	VII. Keleti pu Bethlen G. utca	BKV Zrt.	BKV Zrt.	14	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
63	Tartózkodók	VII. Keleti pu. Garay utca	VII. Keleti pu. Garay utca	BKV Zrt.	BKV Zrt.	59	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
64	Tartózkodók	VII. Keleti pu.(Festetics utca)	VII. Keleti pu.(Festetics utca)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	62	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
65	Tartózkodók	VIII. Blaha L. tér(Népszínház u.)	VIII. Blaha L. tér(Népszínház u.)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	56	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
66	Tartózkodók	VIII. Orczy tér	VIII. Orczy tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	33	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet

Sorszám	Jelleg	Név	Cím	Tulajdonos / Bérbeadó	Üzemeltető (szervezeti egység megjelöléssel)	Bérlemény alapterülete (m2)	Használó szervezet/szakterület	Szerződés típusa
67	Tartózkodók	Nagyvárad tér	Nagyvárad tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	44	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
68	Tartózkodók	IX. Aszódi utca	IX. Aszódi utca	BKV Zrt.	BKV Zrt.	46	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
69	Tartózkodók	IX. Boráros tér	IX. Boráros tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	84	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
70	Tartózkodók	IX. Boráros tér (Közhírtár utca 15 busz)	IX. Boráros tér (Közhírtár utca 15 busz)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	36	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
71	Tartózkodók	IX. Gubacsi út	IX. Gubacsi út	BKV Zrt.	BKV Zrt.	35	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
72	Tartózkodók	IX. Határ út	IX. Határ út	BKV Zrt.	BKV Zrt.	81	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
73	Tartózkodók	IX. Mester u.(Ferenc körút)	IX. Mester u.(Ferenc körút)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	48	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
74	Tartózkodók	IX. Népliget 103aut.)	IX. Népliget 103aut.)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	85	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
75	Tartózkodók	IX. Vágóhíd (Közhírtár 2,24 vill)	IX. Vágóhíd (Közhírtár 2,24 vill)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	50	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
76	Tartózkodók	X. Kőbánya alsó vasútállomás	X. Kőbánya alsó vasútállomás	BKV Zrt.	BKV Zrt.	38	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
77	Tartózkodók	X. Kőbánya alsó vasútállomás	X. Kőbánya alsó vasútállomás	BKV Zrt.	BKV Zrt.	38	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
78	Tartózkodók	X. Örs V.tere (Fehér úti faház)	X. Örs V.tere (Fehér úti faház)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	98	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
79	Tartózkodók	X. Örs vezér tere dél	X. Örs vezér tere dél	BKV Zrt.	BKV Zrt.	104	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
80	Tartózkodók	XI. Budafo-Álbertfalva vasútáll.(Forgalmi utca)	XI. Budafo-Álbertfalva vasútáll.(Forgalmi utca)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	29	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
81	Tartózkodók	XI. Gazdagréti ltp.	XI. Gazdagréti ltp.	BKV Zrt.	BKV Zrt.	60	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
82	Tartózkodók	XI. Kamaraerdei Ifjúsági Park (41 vill.)	XI. Kamaraerdei Ifjúsági Park (41 vill.)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	8	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
83	Tartózkodók	XI. Kelenföldi pu. (Etele tér)villamos	XI. Kelenföldi pu. (Etele tér)villamos	BKV Zrt.	BKV Zrt.	32	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
84	Tartózkodók	XI. Móricz Zs.krt.	XI. Móricz Zs.krt.	BKV Zrt.	BKV Zrt.	28	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
85	Tartózkodók	XI. Móricz Zs.krt. (Karinthy F. utca)	XI. Móricz Zs.krt. (Karinthy F. utca)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	41	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
86	Tartózkodók	XI. Móricz Zsigmond körtér (Villányi út)	XI. Móricz Zsigmond körtér (Villányi út)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	50	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
87	Tartózkodók	XI. Újbuda - Központ	XI. Újbuda - Központ	BKV Zrt.	BKV Zrt.	84	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
88	Tartózkodók	XII. Apor Vilmos tér	XII. Apor Vilmos tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	42	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
89	Tartózkodók	XII. Farkasrét, Márton Áron tér	XII. Farkasrét, Márton Áron tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	21	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
90	Tartózkodók	XII. Fogaskerekű Széchenyi hegy végáll.	XII. Fogaskerekű Széchenyi hegy végáll.	BKV Zrt.	BKV Zrt.	30	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
91	Tartózkodók	XII. Fogaskerekű, Városmajor végállomás	XII. Fogaskerekű, Városmajor végállomás	BKV Zrt.	BKV Zrt.	50	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
92	Tartózkodók	XII. Normafa	XII. Normafa	BKV Zrt.	BKV Zrt.	28	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
93	Tartózkodók	XII. Szent János kórház	XII. Szent János kórház	BKV Zrt.	BKV Zrt.	35	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
94	Tartózkodók	XIII. Árpád híd, metró áll.	XIII. Árpád híd, metró áll.	BKV Zrt.	BKV Zrt.	44	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
95	Tartózkodók	XIII. Gyöngyösi utca	XIII. Gyöngyösi utca	BKV Zrt.	BKV Zrt.	74	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
96	Tartózkodók	XIII. Lehel tér	XIII. Lehel tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	36	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
97	Tartózkodók	XIV. Bosnyák tér (7 busz)	XIV. Bosnyák tér (7 busz)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	42	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
98	Tartózkodók	XIV. Csáktornya park	XIV. Csáktornya park	BKV Zrt.	BKV Zrt.	45	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
99	Tartózkodók	XIV. Csértő utca	XIV. Csértő utca	BKV Zrt.	BKV Zrt.	25	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
100	Tartózkodók	XIV. Erzsébet kir.-né útja alúljáró	XIV. Erzsébet kir.-né útja alúljáró	BKV Zrt.	BKV Zrt.	46	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
101	Tartózkodók	XIV. Mexikói út (Kacsóh Pongrácz út)	XIV. Mexikói út (Kacsóh Pongrácz út)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	71	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
102	Tartózkodók	XIV. Puskás Ferenc Stadion	XIV. Puskás Ferenc Stadion	BKV Zrt.	BKV Zrt.	15	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
103	Tartózkodók	XIV. Puskás Ferenc Stadion Ifjúság útja	XIV. Puskás Ferenc Stadion Ifjúság útja	BKV Zrt.	BKV Zrt.	38	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
104	Tartózkodók	XV. Énekes utca 10/B	XV. Énekes utca 10/B	BKV Zrt.	BKV Zrt.	30	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
105	Tartózkodók	XV. Rákospalota, Kossuth utca (Fő u.)	XV. Rákospalota, Kossuth utca (Fő u.)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	58	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
106	Tartózkodók	XV. Rákospalota, MÁV telep (Mézeskalács tér)	XV. Rákospalota, MÁV telep (Mézeskalács tér)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	103	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
107	Tartózkodók	XV. Újpalota, Erdőkerülő utca	XV. Újpalota, Erdőkerülő utca	BKV Zrt.	BKV Zrt.	72	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
108	Tartózkodók	XV. Újpalota, Nyírpalota utca	XV. Újpalota, Nyírpalota utca	BKV Zrt.	BKV Zrt.	46	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
109	Tartózkodók	XV. Újpalota, Szentmihályi út (Zsókavár)	XV. Újpalota, Szentmihályi út (Zsókavár)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	55	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
110	Tartózkodók	XVI. Rákosszentmihály vasútállomás (Csömöri u.)	XVI. Rákosszentmihály vasútállomás (Csömöri u.)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	39	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
111	Tartózkodók	XVII. Rákoscscaba-Újtelep, Tóalmás utca	XVII. Rákoscscaba-Újtelep, Tóalmás utca	BKV Zrt.	BKV Zrt.	13	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
112	Tartózkodók	XVII. Rákoskeresztúr Városház	XVII. Rákoskeresztúr Városház	BKV Zrt.	BKV Zrt.	30	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
113	Tartózkodók	XVIII. Pestszenlőrinc VasútállomásJegenye fasor	XVIII. Pestszenlőrinc VasútállomásJegenye fasor	BKV Zrt.	BKV Zrt.	33	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
114	Tartózkodók	XVIII. Pestszenlőrinc, Béke tér (Üllői út)	XVIII. Pestszenlőrinc, Béke tér (Üllői út)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	50	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
115	Tartózkodók	XVIII. Pestszenlőrinc, Szarvas csárda tér, (Czuczor G. utca)	XVIII. Pestszenlőrinc, Szarvas csárda tér, (Czuczor G. utca)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	27	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
116	Tartózkodók	XVIII. Pestszentimre Központ (Vasút út)	XVIII. Pestszentimre Központ (Vasút út)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	28	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
117	Tartózkodók	XVIII. Pestszentimre Központ (Dózsa Gy.út)	XVIII. Pestszentimre Központ (Dózsa Gy.út)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	34	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
118	Tartózkodók	XIX. Kíspes, Vas Gereben utca	XIX. Kíspes, Vas Gereben utca	BKV Zrt.	BKV Zrt.	39	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
119	Tartózkodók	XIX. Pesterzsébet, Pacsirta telep	XIX. Pesterzsébet, Pacsirta telep	BKV Zrt.	BKV Zrt.	97	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
120	Tartózkodók	XX. P.erzsébet Ady E. tér	XX. P.erzsébet Ady E. tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	34	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
121	Tartózkodók	XXI. Csepel, Határ út	XXI. Csepel, Határ út	BKV Zrt.	BKV Zrt.	39	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
122	Tartózkodók	XXI. Csepel, Szt. Imre tér	XXI. Csepel, Szt. Imre tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	123	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
123	Tartózkodók	XXI. Csepel,Csillagtelep	XXI. Csepel,Csillagtelep	BKV Zrt.	BKV Zrt.	54	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
124	Tartózkodók	XXII. Budafo, Városház tér	XXII. Budafo, Városház tér	BKV Zrt.	BKV Zrt.	66	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
125	Tartózkodók	XXII. Budaatény vasútállomás, Campona	XXII. Budaatény vasútállomás, Campona	BKV Zrt.	BKV Zrt.	42	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
126	Tartózkodók	XXII. Nagytétény,Chinoín	XXII. Nagytétény,Chinoín	BKV Zrt.	BKV Zrt.	24	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
127	Tartózkodók	XXII. Savoyai Park	XXII. Savoyai Park	BKV Zrt.	BKV Zrt.	36	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
128	Tartózkodók	XXIII. Szentlőrinci úti lakótelep (Mezsgye utca)	XXIII. Szentlőrinci úti lakótelep (Mezsgye utca)	BKV Zrt.	BKV Zrt.	23	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
129	Tartózkodók	M3 Forgách utca (Metróállomás)	XIII. M3 - Forgách utcai metróállomás	BKV Zrt.	BKV Zrt.	12	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
130	Tartózkodók	M3 Kálvin tér (Metróállomás)	98. számú helyiség	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	29	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet
131	Tartózkodók	M3 Lehel tér (Metróállomás)	181. sz helyiség	BKV Zrt.	BKV Zrt. és BKK IGLÜ	29	BKK Bevételbiztosítás	Bérlet