

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK.....	1
SZERVEZETI HÍREK	1
SAJTÓKÖZLEMÉNYEK	5
KÖZLEKEDÉSI ÉVFORDULÓK.....	14
KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE.....	21

SZERVEZETI HÍREK

A HIRLEVÉL és HONLAP Bizottság legközelebbi ülése: **2025. február 24. 10.00 óra.** A Hírlevéllel kapcsolatos észrevételeket, javaslatokat a **2025. márciusi** Hírlevélben megjelentetni kívánt anyagokat a megbeszélés időpontjáig szíveskedjenek beküldeni.

Változás a KTE Titkárság dolgozóinak körében

A KTE titkárságának dolgozói körében két személyi változás is történt.

2025. január 1-jétől **Korner János** látja el a Közlekedéstudományi Egyesület titkárságvezetői/ügyvezetői feladatait.

A Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen közlekedésmérnöki Karán, Ipari- és szállítási logisztika szakirányon végzett.

A Közlekedéstudományi Egyesület előtt dolgozott a Volán Egyesülésnél, a KTI Nkft-nél, a BKK Zrt-nél és a 4iG Nyrt-nél vezetői és felsővezetői pozíciókban.

2025. január 1-jétől **Réti Bernadett** csatlakozik irodai asszisztensként a KTE Titkárságához, Kaposvári Lilla helyett.

Feladata elsősorban az titkárságvezető és a rendezvényszervezők napi munkájának segítése és a KTE Titkárság napi szintű adminisztratív területének működtetése.

Végzettség: Bernadett a Best Work Oktató Központban szerzett Családsegítő- és pedagógiai asszisztens, illetve gyermekpszichológiai konzulens végzettséget 2017-ben.

Szakmai tapasztalat, eddigi tevékenység:

Tanulmányai alatt gyakorlati kötelezettségét a Debrecen Nagytemplomi Református Egyházközség Immanuel Otthona, Általános Iskolája, Fejlesztő Nevelés-Oktatást Végző Iskolája és Készségfejlesztő Iskolájában töltötte. Tanulmányai befejezése után, szociális területen Európai Unió pályázatok szakmai megvalósításával foglalkozott, kedvezményezett oldalán.

Berni jókedélyű, alapos, célratörő és határozott személyiség. Célja, hogy gyors és hatékony munkájával, illetve minőségre törekvő hozzáállásával segítse a Titkárság munkatársait, hozzájáruljon az egyesület fejlődéséhez.



FELHÍVÁS RENDEZVÉNYEKRE**Közlekedési balesetek és a közlekedő ember
XVIII. Tudományos ülés és Workshop**

Időpont: egyeztetés alatt
Helyszín: Budapest
Szervező: Közlekedésbiztonsági Tagozat, Közlekedés-egészségügyi Szakosztály

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek hamarosan [honlapunkon](#) olvashatók.

XX. Regionális közlekedés aktuális kérdései

Időpont: 2025. március 26.
Helyszín: Debrecen
Szervező: Hajdú-Bihar Megyei Területi Szervezet, DKV Zrt.

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek hamarosan [honlapunkon](#) olvashatók.

XXV. Közlekedésfejlesztési és beruházási Konferencia

Időpont: 2025. április 08-10.
Helyszín: Bükfürdő, Greenfield Hotel
Szervező: Vas Megyei Területi Szervezet

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek hamarosan [honlapunkon](#) olvashatók.

A Közlekedési Kultúra Napja Témavezető Konferencia

Időpont: egyeztetés alatt
Helyszín: Budapest

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek hamarosan [honlapunkon](#) olvashatók.

A Közlekedési Kultúra Napja Megnyitója

Időpont: 2025. május 09.
Helyszín: Budapest, Május 11-i héthez kötődően országos és nemzetközi rendezvény

Az eseménnyel kapcsolatos további részletek hamarosan [honlapunkon](#) olvashatók.

IV. Vasúti Forgalmi Konferencia

Időpont: egyeztetés alatt
Helyszín: Budapest
Szervező: Vasúti Tagozat, KTE Központ, és a MÁV Zrt. Budapesti Területi Igazgatósága

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek hamarosan [honlapunkon](#) olvashatók.

XVII. Vasútvillamosítási Konferencia

Időpont: 2025. május 27-29.
Helyszín: Bikal
Szervező: Általános Közlekedési Tagozat, Fenntartható Közlekedés Szakosztály, a KTE Vasúti Tagozat Vasúti Erősáramú Szakosztálya, a Vasúti Erősáramú Alapítvány és az MTA Pécsi Akadémiai Bizottsága, Műszaki és Földtudományok Szakbizottságának Közlekedési Munkabizottsága

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek hamarosan [honlapunkon](#) olvashatók.

XV. Nemzetközi Közlekedéstudományi Konferencia

Időpont: 2025. június 12-13.
Helyszín: Győr, ETO Park Hotel
Szervező: Győr-Moson-Sopron Megyei Területi Szervezet, Széchenyi István Egyetem

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek [honlapunkon](#) olvashatók.

KIS RENDEZVÉNYEK

Közlekedéstechnikai Napok – Régi magyar vasúti járművek X.

Időpont: 2025. február 12.
Helyszín: Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemen
(1111 Budapest, Egrý József u, 20-22. A épület)
Szervező: Általános Közlekedési Tagozat

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek [honlapunkon](#) olvashatók.

Közös dolgaink – Egységjárműszorzók

Időpont: 2025. február 18.
Helyszín: FŐMTERV Zrt. Épületében Makadám Klub
Szervező: Gépjárműközlekedési Tagozat

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek [honlapunkon](#) olvashatók.

Közlekedéstechnikai Napok – Közlekedéstörténeti körkép

Időpont: 2025. február 26.
Helyszín: online
Szervező: Általános Közlekedési Tagozat

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek [honlapunkon](#) olvashatók.

XXX. Közutas Vasutas Szakmai Nap

Időpont: 2025. március 01.
Helyszín: Székesfehérvári Szakképzési Centrum Jáky József Technikum
Szervező: Fejér Megyei Területi Szervezet, Fejér Vármegyei Mérnöki Kamara

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek hamarosan [honlapunkon](#) olvashatók.

III. Közúti forgalmász ankét

Időpont: 2025. május 15.
Helyszín: Szombathely
Szervező: Vas Megyei Területi Szervezet, Vas Vármegyei Mérnöki Kamara

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek hamarosan [honlapunkon](#) olvashatók.

MÁS SZERVEZETEK ESEMÉNYEI

XVI. LED Konferencia

Időpont: 2025. február 11-12.
Helyszín: Óbudai Egyetem
Szervező: Magyar Elektronikai Egyesület Világítástechnikai Társaság

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek [honlapunkon](#) olvashatók.

UTAZÁS A TUDOMÁNYBAN KONFERENCIA – A mesterséges intelligencia korában

Időpont: 2025. február 28.
Helyszín: Budapesti Corvinus Egyetem
Szervező: Budapesti Corvinus Egyetem Fenntartható Fejlődés Intézet
Corvinus Mobilitás és Turizmus Központja

A konferenciára történő jelentkezés módja és a további részletek [honlapunkon](#) olvashatók.

SAJTÓKÖZLEMÉNYEK



131+1 a ráadás: Idén új dízeljárművek mellett hidrogénüzemű autóbust is beszerez a MÁV-csoport

Budapest, 2025. január 6. – 2025-ben is folytatja jármű-fiatalítási programját a MÁV-csoport: a 2018 óta forgalomba állított 2500 darab új autóbusz után az idén 131 db korszerű, dízelüzemű jármű és egy – a HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. támogatásával forgalomba álló – hidrogénmeghajtású autóbusz beszerzésére indított közbeszerzési eljárásokat a nemzet közlekedési vállalata. A folyamatos beszerzéseknek köszönhetően a vállalatcsoport autóbuszflottája érdemben megfiatalodott, az autóbuszok átlagéletkora mindössze ~10 év.

A MÁV-csoport a beruházási hitel rendelkezésre állásától függő, feltételes közbeszerzési eljárás indult 131 darab kéttengelyes, alacsony belépésű, helyközi kialakítású, összesen csaknem 10,5 milliárd forint értékű szóló autóbusz beszerzésére. A járművek **Baranya, Bács-Kiskun, Fejér, Győr-Moson-Sopron, Somogy, Tolna, Vas, Veszprém és Zala vármegye közlekedésében emelhetik a szolgáltatás színvonalát**, és legalább az Euro 6-os környezetvédelmi előírásoknak megfelelő dízelmotorral, 2 utasajtóval, fűtő- és hűtőberendezéssel, utastájékoztató, kamera- és utasszámláló rendszerrel kell rendelkezniük, illetve a gépkocsivezetővel együtt legalább 82 fő, valamint kerekesszékes utas szállítására is alkalmasnak kell lenniük. A közlekedési vállalat 2025. február 6-ig várja az ajánlatokat a felhívásra.

A MÁV-csoport még tavaly júniusban – a Zöld Busz Program keretében – nyert el **100 százalékos támogatást** egy hidrogén-üzemanyagcellás autóbusz beszerzésére is. A Széchenyi Egyetemi Csoporthoz tartozó HUMDA Magyar Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt. és az Energiaügyi Minisztérium közös pályázatán elnyert támogatás értéke 267,2 millió forint.

Ennek köszönhetően – a december végén megjelent közbeszerzési eljárás eredményes lefolytatása után – 2026 közepétől egy károsanyagkibocsátás-mentes, hidrogén-üzemanyagcellával működő, elektromos meghajtású, alacsonypadlós, 3 ajtós, kerekesszékes utas szállítására is alkalmas, legalább 350 km hatótávolságú, szóló felépítésű (nem csuklós) városi autóbusz kezdheti meg szolgálatát Budapest elővárosi közlekedésében. A kiírásnak megfelelően utastájékoztató, utasszámláló és kamerarendszerrel, valamint telemetriával is felszerelt, légkondicionált autóbusz **Csepel és Szigetszentmiklós térségében emeli majd az elővárosi közlekedés színvonalát**, egy fosszilis üzemanyaggal hajtott jármű kiváltásával évente mintegy 69,5 tonnával csökkentve Budapest elővárosának szén-dioxid-terhelését. Az eljárás ajánlattételi határideje 2025. január 31.

A stratégiai célok elérése és az utasok egyre színvonalasabb kiszolgálása érdekében elengedhetetlen a szolgáltatások és az autóbusz-állomány folyamatos fejlesztése. A MÁV-csoport jármű-fiatalítási programjának keretében 2018 és 2023 között **két és félezer új vagy újszerű autóbusz érkezett a Volánbuszhoz**, így az elmúlt hat évben a mintegy 5800 darabos járműállomány több mint 40 százalékát lecserélte a közlekedési társaság, ennek köszönhetően az autóbuszflotta átlagéletkora ~10 évre fiatalodott.

Utasellátó: 2024-ben közel 1 millió vendége volt a MÁV fedélzeti szolgáltatásának

Hamburger és a sör maradt a sláger

Budapest, 2025. január 12. – Az 1948-ban alapított, 2020-ban megújított Utasellátó a tavaly nyári szezonban többféle rekordot is megdöntött: évtizedes távlatban 2024-ben közlekedett a legtöbb vonat Utasellátó szolgáltatással, amit összességében közel 1 milliónyi utas vett igénybe a fedélzeti éttermeinkben és a bisztrókocsikban. Ma többnyire már kívül-belül megújult étkezőkocsik közlekednek, de nemcsak az utaskomfort javult, hanem a konyhatechnika is: modern berendezéseket szereltek az érintett járművekbe.

Naponta több mint 100 vonatban közlekedik étkező- vagy prémium- és bisztrószakasszal rendelkező kocsik a nemzetközi és a belföldi járatokban. A Budapestet a vidéki nagyvárosokkal (pl. Debrecennel, Miskolccal, Péccsel, Szegeddel) összekötő belföldi IC-kbe kapcsolt hazai gyártású IC+ prémium- és bisztrószakaszos kocsikban az Utasellátó jellemzően hideg italokkal, egyszerűbb ételekkel, valamint harapnivalókkal, édességekkel és kávéféleségekkel várja az utasokat. Az étkezőkocsikban viszont éttermi a színvonal és a kínálat egyaránt. Ezekben tavaly több mint 950 ezer utasunk vette igénybe a fedélzeti vendéglátást. Hamburgerekből 22 ezret adtunk el, felszolgáltunk közel 10 ezer adag gulyáslevest, 4000 adag marhapörköltet és 5800 adag csirkepaprikást is, mindehhez pedig több mint 280 ezer korsó sört csapoltunk. A népszerű desszertünkben, a csokirolóból pedig csaknem 70 ezret értékesítettünk.



A turisztikai szezonban is népszerű volt az Utasellátó szolgáltatása a balatoni és a nemzetközi járatokon. Nyáron a főváros és Keszthely között ingázó Balaton InterCityk étkezőkocsiján közel 45 ezer, a Kék Hullám IC-k bisztrókocsiján pedig több mint 21 ezer tranzakció történt. A Budapest és Split közötti Adria IC-k étkezőkocsiján négyezren fogyasztottak ételt vagy italt: a legnépszerűbbek a hamburgereink – több mint 1000 eladott adag, – valamint az újonnan bevezetett gyros tál és a jalapeno falatok voltak, melyekből mintegy 500-500 adagot értékesítettünk. Emellé az utasaink közel 6500 korsó sört is elfogyasztottak.

A fedélzeti konyha és vendéglátás kulisszatitkait a [Menetközben podcast](#) egy tavalyi adásában szolgáltuk fel.

Háttér-információk:

A mai **Utasellátó szervezet jogelődje**, az Utasellátó Nemzeti Vállalat **1948.** november 24-én, azaz több mint **76 éve** jött létre; 2020 óta pedig az Utasellátó Igazgatóságának több mint **400 munkatársa** foglalkozik a vasúti vendéglátási szolgáltatások tervezésével, szervezésével és napi szintű megvalósításával. Az Utasellátó **stratégiai célja** az utasok elvárásaihoz alkalmazkodó, modern és színvonalas fedélzeti és állomási vendéglátás megvalósítása, ezzel a vasúti utazás minőségének és versenyképességének növelése. Ma már az **étkező-, bisztró-, háló- vagy fekvőhelyes kocsi**val közlekedő vonatokon és két budapesti helyszínen – **Keleti pályaudvar** üzleti várótermében és a **Batthyány téri HÉV-végállomáson** – is találkozhatnak az utasok a vasúttársaság vendéglátó szolgáltatásaival.

Rákosrendezői ingatlanfejlesztés

Az ajánlatkérő érvénytelenítette kármentesítési és hulladékelszállítási feladatokra kiírt eljárást

Budapest. 2025. január 17. - Lázár János építési és közlekedési miniszter **2025. január 8-án 10** olyan vállalatot fogalmazott meg, amelyek célja, hogy a MÁV-csoport által nyújtott szolgáltatások gyorsan és érezhető mértékben javuljanak. Ezeknek a lépéseknek jelentős a forrásigénye, ez pedig indokoltá tette a közlekedési vállalatcsoport rendelkezésére álló erőforrások elosztásának és felhasználásának újragondolását.

Ennek következményeként a Rákosrendező fejlesztési terület kármentesítési és hulladékelszállítási feladatainak ellátására – eleve feltételes – kiírt közbeszerzési eljárást forráshiány miatt érvénytelenítette az ajánlatkérő.

A MÁV Zrt. ennek megfelelően nem végez majd kármentesítési-, bontási- és hulladékelszállítási tevékenységet, a terület – vasútüzemtől elválasztott része – várhatóan a jelenlegi állapotában kerül értékesítésre.

Felgyorsítottuk a telepítést: 110 tervezett, új helyszínből 79 ponton már működik a jegykiadó automata

Budapest, 2025. január 17. - A MÁV-csoport szervezeti integrációja **2025. január elsejével** lezárult, a szolgáltatások összehangolása és fejlesztése azonban gőzerővel folytatódik, többek között a jegyek, bérletek elérhetőségének további bővítésével is. Tavaly **110** – az autóbusz-állomásokon **93**, a HÉV helyszínein **11**, a vasútállomásokon pedig **6** darab – közös jegykiadó automata telepítése kezdődött meg a vállalatcsoportnál. A programot az **5 pontos akciót**erv részeként felgyorsítottuk, így január közepéig **79 készülék** már szolgálatba állt. A többi eszköz telepítése sem az eredetileg tervezett nyári időpontig fejeződik be, hanem már január végéig megtörténik.

A fejlesztéssel országsszerte **658-ra** nő az automaták száma, kiszolgálva és erősítve azt a fogyasztói trendet, hogy az utasok egyre nagyobb arányban váltják meg jegyüket, bérletüket önkiszolgáló felületeken, azaz online csatornákon (MÁV app, jegy.mav.hu) és az automatáknál.

Az új automaták telepítése október 7-én kezdődött a HÉV H5-ös és H8-as vonalán, október közepéig mind a **11 HÉV helyszínen** szolgálatba álltak a készülékek: Budakalász, Pomáz, Kistarcsa kórház, Kistarcsa, Zsófia liget, Kerepes, Szilasliget, Mogyoród, Szentjakab, Gödöllő, Erzsébet park és Gödöllő, Palotakert állomásokon. Az automaták telepítésével a H5-ös és a H8-as vonal valamennyi agglomerációban lévő megállóhelyén lehetővé vált a menetjegyváltás, a HÉV-en és Budapest egész területén a BKK-n is használható vármegye- és országbérleteket is meg lehet vásárolni.

Az autóbusz-állomásokon is szolgálatba állt **56 készülék** december végéig, és további **37 darab** érkezik a következő hetekben. Az autóbusz-állomásokon tehát összesen **93 darab** új jegykiadó automata segíti majd a gyors és egyszerű vásárlást, melyek közül **30 kizárólag bankkártyát** fogad el, míg az összes többi

készpénzes és bankkártyás fizetést egyaránt támogat. Az eszközök jellemzően a megyeszékhelyek legnagyobb autóbusz-állomására, illetőleg nagyobb városokba érkeztek és érkeznek országszerte.

A vasútállomások közül Dunaharaszti alsón, Pesterzsébeten, a Soroksári úton, a Sarkadi Cukorgyárnál, Szajolon és Zánka-Köveskálon találkozhatnak majd az utasok a most telepítendő berendezésekkel.

A jegykiadó automatákban megvásárolhatók a Volánbusz és a MÁV-HÉV MÁV-START.ba történő beolvasásával létrejött a MÁV Személyszállítási Zrt. járatain, azaz a MÁV-, VOLÁN- és HÉV-járatokon érvényes helyközi menetjegyek és helyjegyek, a vármegye- illetve országbérletek, illetve ezek kedvezményes változatai, a Vármegye24, illetve Magyarország24 napijegyek, továbbá a Budapest-bérletek és a BKK napijegy típusú jegyei is. Az automatákból a HÉV-vonalak budapesti szakaszára érvényes vonaljegy típusú jegyek nem válthatók meg. (Ha az utas HÉV-vel budapesti állomásig utazik, ezekből az automatákból csak a közigazgatási határig – H5-ön Békásmegyér, H8-on Ilonatelep – szóló menetjegyét tudja megváltani, a jegyellenőrnél pedig pótdíjfizetés nélkül veheti meg a budapesti vonaljegyet.)

Az automaták megbízhatóan működnek; az eddig már üzembehelyezettek rendelkezésre állási mutatója 2024-ben kiemelkedően magas, közel 97%-os volt. Az automatás értékesítés aránya szintén jelentősen emelkedett; köszönhetően annak, hogy 2022 óta már több mint félezer automata állt az utasok szolgálatában főként Budapest elővárosi hálózatán és a jelentősebb forgalmú vidéki, illetve balatoni állomásokon, megállóhelyeken. Míg 2019-ben a vásárlók 12%-a, addig 2024-ben már minden ötödik (20,4%) jegyvásárló automatánál váltotta meg a jegyét.

MÁV-vezetők a GySEV igazgatóságában

Budapest, 2025. január 18. – Megújult a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. (GySEV) vezetése, miután január elsejétől az igazgatóság elnöke Dr. Mosóczi László, a MÁV-csoport vasúti személyszállító cégének korábbi vezérigazgatója lett. Ugyancsak a GySEV igazgatósági tagjává választották Hegyi Zsoltot, a MÁV Zrt. vezérigazgatóját, a MÁV-csoport vezetőjét.

Hegyi Zsolt a személyi döntésekkel kapcsolatban hangsúlyozta:

„A tény, hogy az idei esztendőből két, a MÁV-csoporttól érkező szakember is megkezdte a munkát a GySEV igazgatóságában, hozzájárulhat a két vasúttársaság együttműködésének szorosabbá és hatékonyabbá válásához. Külön öröm és megtiszteltetés számomra, hogy az igazgatóság elnöke Dr. Mosóczi László lett, aki államtitkárként korábban 4 évig az ország közlekedéspolitikájának irányítója is volt, évtizedeken keresztül pedig a nemzeti vasúttársaság meghatározó szakembere és vezetője, aki legutóbb épp a MÁV-csoport vasúti és autóbuszos személyszállító cégeinek az egyesítését hajtotta végre, és akitől én személyesen is rengeteget tanultam.”

Mint emlékeztet, Lázár János építési és közlekedési miniszter január elején bejelentett 10 vállalásának egyike arra vonatkozik, hogy az – immár meghatározó arányú, magyar állami tulajdonba került – GySEV Zrt. nagyobb szerepet vállal majd az észak-dunántúli vasúti közlekedésében, mind a pályahálózat működtetése, mind pedig a személyszállítási közszolgáltatások biztosítása terén.

A 2025 januárjától érvényes személyi változások hozzájárulnak e célok minél eredményesebb teljesüléséhez.

A főszezonig közel egy tucat érkezik: három már itt van!

Újabb villanymozdonyokkal erősít a MÁV-csoport

Budapest, 2025. január 24. – Magyarországra érkezett három újabb Vectron-mozdony. A lépés része annak – a járműflotta megerősítésére és korszerűsítésére vonatkozó – vállalásnak, amit Lázár János építési és közlekedési miniszter a január elején tartott Közlekedésinfón fogalmazott meg.

Ennek keretében csak 2025-ben 15 nagyteljesítményű dízel és 40 db villanymozdonnal, összességében tehát 55 db korszerű mozdonnyal bővül a vasúti járműparkunk.

2026 első félévében további 15 korszerű villanymozdony érkezik még.

Ezeknek az intézkedéseknek köszönhetően 2026 nyaráig a napi forgalomban közlekedő minden második villamos mozdonyunk korszerű lesz, az IC járatoknak pedig közel 90%-a fog korszerű, nagyteljesítményű mozdonnyal közlekedni.

Ez az elmúlt 30 év legnagyobb mozdonyflotta-erősítése, ami érdemben járulhat hozzá a kiszámíthatóbb, pontosabb vonatközlekedéshez.

A most Magyarországra érkezett Vectronokat továbbiak követik: a nyári menetrendváltásig közel egy tucatnyi ilyen típusú villanymozdony érkezik folyamatosan.

A már „hazaérkezett” 3 mozdonyt kollégáink átvizsgálják és felszerelik a vállalatcsoport szabályai által megkövetelt műszaki eszközökkel. Ezt követően megkapják az új mávos arculatukat, és megkezdhetik szolgálatukat a MÁV-csoport flottájában.

Az utasok előreláthatólag már februárban találkozhatnak velük a mindennapokban.

Tarifareform - Olcsóbb bérletek, kevesebb bliccelő

2025. január 25.

A 2024 márciusában bevezetett tarifareform egyszerűsítette a kedvezmények rendszerét és sokak számára tette olcsóbbá az utazást a helyközi közösségi közlekedésben. Egyszerűbbé vált a kedvezményre jogosultak ellenőrzése is a MÁV-csoport járatain, a jegy nélküli szabályszegések száma is jelentősen csökkent. A megbüntetett bliccelők száma így is meghaladta a 27 ezret. A MÁV-csoport vasúti cége közel 139 millió forintnyi, az autóbuszos pedig 30,5 millió forintnyi pótdíjat volt kénytelen beszédni 2024-ben. Bizonyos esetekben azonban eltekintett ettől a vállalatcsoport, legutóbb épp a csütörtöki bombariadók másnapján, 2025. január 24-én is, amikor a 14 év feletti diákoknak sem kellett tartaniuk a büntetéstől, hiszen a személyes holmijuk egy része – sokuk esetében a bérlet is – kényszerűen az iskolaépületekben maradt.

Noha az utazások száma az egyszerűbb és olcsóbb tarifarendszernek köszönhetően tovább növekedett, a bliccelések korábban növekvő tendenciája megfordult, és kevesebben próbáltak jegy nélkül utazni a MÁV-csoport járatain.

A vonatokon 2023-ban 25 ezer esetben, míg 2024-ben 24,1 ezer alkalommal szabtak ki büntetést a jegyvizsgálók a jegy nélkül utazók részére. Az elmúlt évben közel 7500 ügyet sikerült lezárni, ezzel 61 millió forintnyi tartozást egyenlítették ki a vasúttársaság felé. Ehhez adódtak hozzá a korábbi évekből visszamaradt büntetések befizetései, így összesen csaknem 139 millió forint érkezett be 2024-ben. A legnagyobb egyösszegű befizetés 128 ezer forint volt. Jelenleg több mint 80 ezer utas 181 ezer darab tartozását kezeli a társaság több mint 5 milliárd forint értékben.

A VOLÁN-járatokon 2024-ben több mint 3 ezer esetben szabtak ki pótdíjat 76 millió forint értékben. Tavaly összesen 30,5 millió forint érkezett be az elmúlt évek tartozásainak rendezésével együtt.

A büntetések többsége a vonatokon elsősorban a menetjegy hiánya miatt keletkezett. Járatainkon történt pótdíjazások jellemző okai az érvényes utazási okmány nélküli utazás (menetjegy nélküli utazás, lejárt

bérlet, a bérlettel nem a tulajdonosa utazik), kedvezmény jogosulatlan igénybevétele (lejárt diákigazolvány), eltérő okmányszám a bérleten, illetve a jegyen vagy bérleten szereplő távolságnál, viszonylatnál hosszabb utazás. Az is rendszeresen előfordult, hogy a vármegyebérletet nem csak a kijelölt vármegyében használta az utas, vagy a vármegye- és országbérlettel utazó nem tudta felmutatni a jogosultságra szóló igazolványt, melyet a bérletvásárláskor megadott.

A pótdíjat meg nem fizetőkkel szemben a MÁV-csoport minden esetben megteszi a szükséges lépéseket. A közlekedési társaság elsődleges célja nem a büntetések számának növelése, hanem az, hogy felhívja a figyelmet a jegyváltás és a szabályoknak megfelelő utazás fontosságára. A vásárlást folyamatos fejlesztésekkel segítik, az értékesítési rendszerek egységesítésével és kiterjesztésével online (a jegy.mav.hu oldalon vagy a [MÁV appban](#)), illetve a [jegypénztárakban és az egyre növekvő számú jegykiadó automatáiban](#) is könnyen, gyorsan hozzájuthatnak az utasok a jegyekhez, bérletekhez.

Pótdíjazással kapcsolatos háttérinformáció:

Az utazási igazolvány, kedvezményes vagy díjtalan utazásra jogosító okmány nélkül utazók által a helyszínen vagy három napon belül fizetendő pótdíj mértéke autóbuszos utazásnál 12 ezer, vasúton 2600 forint. Három napon túli befizetésnél a pótdíj összege 25 ezer forintra nő. A tartozást fontos a határidőn belül rendezni, mert annak elmulasztása esetén – 30 napon túl – emelt összegű, 50 ezer forintos pótdíj megfizetése válik szükségessé.

Az, aki utólagosan igazolni tudja az utazási jogosultságát, 15 napon belül mutathatja be az utazás időpontjában érvényes menetjegyet, névre szóló bérletét, utazási igazolványát, kedvezményes vagy díjtalan utazásra jogosító okmányát. Érdemes élni ezzel a lehetőséggel, hiszen az utólagos bemutatás díja vasúti utazásnál csak 2600, autóbuszon 2500 forint.

A hamis vagy más nevére szóló jeggyel, bérlettel utazók, a kedvezményt jogosulatlanul igénybe vevők, valamint akik megsértik a magatartási szabályokat (pl. dohányzási tilalom, vészfék indokolatlan meghúzása stb.) szintén 25 ezer forintos pótdíjat kell fizetniük. A felár nélküli vagy kocsiosztály-különbözet nélküli utazás pótdíja 1000 forint.

A MÁV-csoport számos lehetőséget biztosít a tartozások rendezésének megkönnyítésére, melyekkel célszerű élni annak érdekében, hogy a követelés összegének további növekedése elkerülhető legyen. A bliccelők egyedi fizetési konstrukciót, részletfizetést, fizetési halasztást is kaphatnak, ha szeretnék rendezni tartozásukat. A fizetést megtagadók esetében azonban a bírósági végrehajtók a jövedelemből tilthatják le a MÁV-csoportnak járó összeget, míg az adósság nem rendeződik, vagy rosszabb esetben a bliccelő ingatlanjára vethetnek ki végrehajtási jogot. A magas összeggel tartozók ellen a MÁV-csoport büntető feljelentést tehet, mivel az már csalásnak minősülhet. A cél, hogy mindenki érvényes jeggyel vagy bérlettel utazzon a MÁV-csoport járatain.

Tavaly több mint 1,1 millió személyszállító vonatot közlekedtettünk – ötből négyet késés nélkül

Budapest, 2025. február 1. - Az idei nyártól pénzvisszatérítés jár majd a 20 percet meghaladó késés után: ilyen mértékű késésben az összes vonatunk ~6%-a volt érintett.

2024-ben a magyar vonatok menetideje ~95, 5 millió perc volt, ami több mint 181 évnek felel meg. Erre jutott ~3,6 millió percnyi (~6,9 év) késés, ami a teljes menetidőhöz viszonyítva 3,8%-os arány. Ez ugyan elmarad a világjárvány utáni évekből rögzített számoktól, a vármegye- és országbérletek bevezetése, majd a tarifareform hatására azonban 2024-ben már jóval többen és jóval többet utaztak a MÁV-csoporttal, mint korábban, ami nagyobb igénybe vételt jelent az egyre inkább előregedő pályahálózatnak és járműállománynak is.

Az új tarifarendszer hatására nőtt az elszállított csoportok (pl. kiránduló osztályok) száma is: csak a regisztrált csoportok száma megközelítette a 29 ezret!

A HÉV-ek pontossága 2024-ben is kiemelkedő volt: a 99,6%. Ez világviszonylatban is a legpontosabb szolgáltatások közé emeli az elővárosi vasutunkat.

Tavaly több mint 12 millió autóbuszunk közlekedett, ugyancsak magas, 97,7%-os pontossággal!

Itt érhető el a MÁV-csoport éves riportja, amely a 2024-es év közlekedési közszolgáltatásokra vonatkozó adatait és azok összefüggéseit mutatja be közérthető módon.



Elkezdődött az új CAF-villamos éles tesztelése

Budapest, 2025. január 9. – Útnak indult Budapesten az új CAF-villamos: a korszerű, alacsonypadlós járművet utasok nélkül tesztelik, és majd akkor állhat utasforgalomba, ha a mostani vizsgálatok után kifogástalanul teljesíti a közlekedési hatóságok által előírt 1000 kilométeres próbafutását. A villamos annak a korábban megrendelt és folyamatosan gyártás alatt lévő 51 járműből álló CAF-flottának a része, amelynek köszönhetően a jelenlegi 30-ról mintegy 40 százalékra növekedhet az alacsonypadlós villamosok aránya a fővárosban.

Kezdetét vette az új CAF-villamos tesztje, ezt megelőzően a gyártó szakemberei alaposan átvizsgálták és tesztelték a jármű vezérlőberendezését: többek között a fékberendezését, a klímaberendezését, az ajtók működését vezérlő szoftvereket, és összehangolták ezeket.

Az új járművet a sikeres tesztek, a következő hetekben kezdődő 1000 kilométeres kötelező próbafutás, majd a hatósági vizsga hibátlan teljesítése után adják át a megrendelő BKK-nak, és akkor állhat az utasok szolgálatába. Forgalomba állását követően először tervezetten a dél-pesti vonalakon növekedhet vele az alacsonypadlós villamosok aránya.

A spanyolországi Zaragozában gyártott és ott összeszerelt, 34 méter hosszú villamost a korábbinál nagyobb teljesítményű klímaberendezéssel szerelték fel, és kialakítása tovább fejlődött a már Budapesten forgalomban lévő CAF-okéhoz képest. Korszerűbb a karosszériája, ezért megújultak a jármű oldalai, az ajtók és az azokhoz kapcsolódó belső burkolatok.

Folyamatos a járműflotta megújítása

A megújuló járműállomány lehetőséget ad arra, hogy a jelenleginél több alacsonypadlós szerelvény közlekedjen azokon a vonalakon, ahol már most is járnak, így a jövőben többek között **az 1-es, a 14-es, a 42-es, az 50-es és a 69-es vonalán** is tovább bővíülhet a kényelmes, alacsonypadlós, légkondicionált villamosok száma.

Az összesen 51 új jármű forgalomba helyezésével a tervek szerint **a 2-es, a 23-as és a 24-es járatcsaládon, valamint az 51A és a 62-es vonalon** is megjelenhetnek a korszerű villamosok, ha a szükséges európai unióstámogatás rendelkezésre áll, és megvalósulnak az új járművek közlekedtetéséhez elengedhetetlen infrastrukturális beruházások.

A flotta utolsó járműve előreláthatólag 2026 végén állhat forgalomba.

Újabb villamosok jöhetnek 2030-ig

További járművek beszerzése is esedékessé válik a jövőben: a BKK már dolgozik annak a tendernek a kiírásán, amelynek köszönhetően akár további több mint 100 db új, korszerű villamos érkezhet Budapestre. A 2022-ben kezdett műszaki előkészítés, az egyeztetések, majd a sikeres hatósági eljárás eredménye, hogy elvi előzetes típusengedélyt szerzett a BKK.

A budapesti villamos-fejlesztésekről és a járműflotta megújításáról [ezen az oldalon](#) olvasható bővebb információ.

A projekt az Európai Unió és Magyarország Kormánya társfinanszírozásával valósul meg.

Biztonságosabbá válik a közlekedés a Budai alsó rakparton

Budapest, 2025. január 9. – Január 10-étől, péntektől 50 km/óra lesz a megengedett legnagyobb sebesség a Budai alsó rakpart Tímár utca és Rákóczi híd közötti szakaszán. A sebességhatárok egységesítése és csökkentése szorosan kapcsolódik azokhoz a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott Közlekedésbiztonsági Stratégiában megfogalmazott intézkedésekhez, amelyeket a BKK és a Budapest Közút a biztonságosabb közlekedés érdekében hajt végre. Ezek célja, hogy tovább csökkenjen a közutakon a súlyos és halálos sérülések száma.

A Budai alsó rakparton folytatódik a [Közlekedésbiztonsági Stratégiában](#) is szereplő intézkedések megvalósítása. A Tímár utca és a Rákóczi híd közötti – csaknem 8 kilométer hosszú – útszakaszon január 10-étől, péntektől a 70 km/órás és az 50 km/órás útszakaszok váltakozása helyett egységesen **50 kilométer per óra** lesz a megengedett legnagyobb sebesség, kivéve a Nagyszombat utcai kijelölt gyalogos-átkelőhely és kerékpárút-átvezetés környezetét, ahol marad az alacsonyabb, 40 km/órás sebességhatár.

A BKK és a Budapest Közút szakemberei a megengedett legnagyobb sebességet az útszakasz hálózati és közterületi szerepéhez kapcsolódva határozták meg, miközben szem előtt tartották a Duna-parthoz igyekvő fővárosiak és ide látogatók biztonságát, akik az alsó rakparti gyalogátkelőhelyeken keresztezik a forgalmas útszakaszt.

A sebességhatár felülvizsgálatát és módosítását többek között az indokolta, hogy az érintett útszakaszon 2019 és 2023 között összesen 51 személyi sérüléssel járó közúti közlekedési esemény történt (ezek közül egy halálos, 15 súlyos és 35 könnyű sérüléssel végződött), valamint a turisztikai célpontoknál – például az Angelo Rotta rakparton és az A38 Hajó környezetében – fokozott gyalogosforgalom tapasztalható.

Az egyes útszakaszok kapacitását a megengedett sebesség érdemben nem befolyásolja, azt elsősorban a csomópontok áteresztő képessége határozza meg, míg a gépjárművel közlekedők menetidejét városi környezetben a forgalom nagysága befolyásolja leginkább. Ráadásul a Budai alsó rakparton a 70 km/órás sebességet a gyakorlatban eddig is csak éjszaka vagy a hajnali órákban (amikor jellemzően rosszabbak a látási viszonyok) lehetett elérni, mivel napközben hosszabb szakaszokon is jellemző a torlódás. Az alacsonyabb sebesség éjszaka és hajnalban a közlekedésbiztonság javítása mellett többek között a zajterhelést is csökkenti. A szakemberek a jövőben is folyamatosan mérik az ott közlekedők sebességét, és monitorozzák a forgalmat. Azokon a helyszíneken, ahol [már korábban bevezették az intézkedéseket](#), jelenleg is zajlanak a vizsgálatok.

Gondos előkészítés előzte meg a döntést

A sebességhatár-csökkentés életet menthet – ez alapján folytatja a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott Közlekedésbiztonsági Stratégiában is szereplő intézkedések megvalósítását a BKK és a Budapest Közút. Az

intézkedések bevezetése a legvédtelenebb úthasználók, így a gyalog közlekedők biztonságát is szem előtt tartja, a stratégia egyes elemei ezért is kapcsolódnak járművek sebességének csökkentéséhez.

A tervek kidolgozására a BKK munkatársainak segítségére volt a társaság által kifejlesztett úgynevezett prediktív modell, amely értékeli, hogy melyik útszakaszokon van kifejezetten nagy szerepe a megengedett sebességnek az ütközések előidézésében. Az adatalapú, mesterséges intelligencia modell segítségével a szakemberek 5 év adatainak értékelésével még jobban megbizonyosodhatnak arról, hogy hol van szükség beavatkozásra a biztonságos közlekedés érdekében.

A már bevezetett és a tervezett intézkedések célja az, hogy jelentősen csökkenjen a személyi sérüléssel járó közlekedési események száma, illetve azok súlyossága, ezzel is közelebb kerülve [a Vision Zero célkitűzéseéhez](#), azaz a halálos és súlyos sérülések teljes megszüntetéséhez Budapest útjain.

Zöldebb Nagykörút, biztonságosabb közlekedés az Üllői és a Váci úton

Már csak egy lépésre az EU-s forrás

Budapest, 2025. január 11. - Kedvező elbírálást kapott a BKK támogatásra irányuló pályázata, ennek köszönhetően rendelkezésre fog állni az európai uniós forrás ahhoz, hogy megvalósuljon a Nagykörút zöldítése, valamint, hogy biztonságosabbá váljon a közlekedés az Üllői úton és a Váci úton. A forrás biztosításához szükséges támogatási szerződés leendő megkötésével a BKK folytathatja kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztéseit, amelyek a Fővárosi Önkormányzat törekvéseihez kapcsolódva hozzájárulnak az élhetőbb, fenntarthatóbb városi környezet kialakításához.

A BKK még 2024 tavaszán nyújtotta be pályázatát – a nagykörúti, valamint az Üllői úti és a Váci úti fejlesztések tervezési és kivitelezési munkái az Európai Unió TOP Plusz-4.1.2-23 Bringasztráda program keretében valósulhatnak meg. A pályázat kedvező elbírálásával és a támogatási szerződés megkötésével a projektek újabb szakaszukba léphetnek, így Budapest még zöldebb, közlekedése pedig még biztonságosabb lehet. Ez annak is köszönhető, hogy a BKK gondos előkészítő munkával megteremtette a lehetőségét annak, hogy a szükséges források rendelkezésre állása esetén megvalósíthatók legyenek a program elemei.

• Nagykörút – zöldítés, humanizálás

Pest egyik legmeghatározóbb, emblemikus útján a 2020-ban kialakított kerékpársávok szinte azonnal a város egyik legkedveltebb kerékpáros útvonalát hozták létre. Ugyanakkor az is látható, hogy további fejlesztésekre van szükség ahhoz, hogy az ott élők és a szolgáltatásokat igénybe vevők számára is vonzó legyen a környék. Ez a cél azonban csak a közterületek – a Nagykörút nagyvárosi presztízséhez méltó – rendezésével és a biztonságos közlekedés feltételeinek javításával érhető el. Ennek érdekében a BKK a Nagykörút mindkét oldalán, a Nyugati pályaudvar és a Mester utca között fizikailag is védett bringasávokat hoz létre, amelyeket egy többfunkciós (az igényektől függően rakodásra, megállásra stb. használható) sáv választ majd el a gépjárműforgalomtól.

A BKK [tavaly ősszel társadalmi egyeztetést](#) indított a beruházás tervezéséről, amely során a fővárosban közlekedők és idelátogatók véleményére, elvárásaira, igényeire volt kíváncsi. A kérdőívet csaknem 10 ezren töltötték ki, az eredmények összegzése folyamatban van, illetve a társaság helyszíni kitelepüléseket is szervez, amelyek eredményét beépíti a tervezési folyamatba.

A BKK tavaly decemberben előzetes piaci konzultációt (EPK) indított, és indikatív árajánlatokat kért be a tervezési feladatokra. A tervezésre vonatkozó közbeszerzési eljárás az EPK lezárulta után, várhatóan 2025 második negyedévében indulhat. A kiviteli tervek – eredményes eljárás lefolytatása esetén – előreláthatólag 2026 negyedik negyedévében állhatnak rendelkezésre. Ezt követően indulhat a kivitelezés előkészítése és

megvalósítása a most elnyert EU-s támogatás felhasználásával, a fővárosi és a kerületi önkormányzatokkal együttműködve.

• Üllői út és Váci út - Biztonságosabb közlekedés

A fejlesztések célja a közlekedésbiztonság javítása. Ennek eleme, hogy az Üllői út és a Váci út egy-egy további szakaszán, az út mindkét oldalán (irányhelyesen) magas minőségű, széles, jellemzően épített elemmel fizikailag is elválasztott, védett kerékpársávok és kerékpárutak létrehozásával újabb városrészek váljanak biztonságosan elérhetővé kerékpárral.

A BKK tavaly novemberben feltételes közbeszerzési eljárást indított a kerékpárutak tervezésére, az érintett szakaszokról [korábbi közleményében](#) írt bővebben. Ezek az Üllői út esetében a Nagyvárad térnél, a Váci út esetében a Lehel térnél (Gogol utca) közvetlenül kapcsolódnak a korábbi években már kialakított védett kerékpársávokhoz, de azoktól eltérő módon jöhetnek majd létre. A kiviteli tervek eredményes közbeszerzési eljárás lefolytatása esetén az Üllői út tekintetében 2026 második felében, a Váci út esetében pedig 2025 végén készülhetnek el. Ezt követően indulhat a kivitelezés előkészítése és megvalósítása a most elnyert EU-s támogatás felhasználásával, a fővárosi és a kerületi önkormányzatokkal együttműködve.

Európai megoldások a budapesti közösségi közlekedésben: mit hoz a jövő?

A Fővárosi Önkormányzat és a BKK elkötelezett a Budapest közösségi közlekedését még versenyképesebbé tévő beruházások megvalósítása mellett, ezért közösen készítette elő a TOP Plusz, az IKOP Plusz és az RRF-pályázatokhoz a szakmai tartalmat, illetve nyújtott be további támogatási kérelmeket. Ezek elbírálása még folyamatban van, azaz a támogatási szerződések megkötése egyelőre várat magára.

Pedig ezekben – az előző ciklushoz hasonlóan – nagy számban jelennek meg a Budapesti Mobilitási Tervben (BMT) is meghatározott közlekedés- és városfejlesztési célok eléréséhez szükséges kötöttpályás projektek, és nagy hangsúlyt kap a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, az akadálymentesítés, valamint az élhető közterek megteremtése is.

Kedvező elbírálás esetén olyan jelentős előkészítési projektek valósulhatnak meg európai uniós forrásból, mint

- az észak-pesti és a dél-budai villamoshálózat összekötésének előkészítése és megtervezése a Váci út és a Bajcsy-Zsilinszky út rehabilitációjával és a Nyugati tér megújításával;
- a kisközponti meghosszabbításának és a meglévő vonal felújításának előkészítése;
- a dél-budapesti villamosgyűrű első ütemének előkészítése: a 3-as villamos pesterzsébeti meghosszabbításának előkészítése;
- a 42-es villamos meghosszabbítására vonatkozó tervek elkészítése.

Pozitív kormányzati döntés esetén ugyancsak EU-s forrásból valósulhatna meg az Id. Antall József rakpart és az Erzsébet híd alatti terület átépítése (TOP Plusz-4.1.3-23 Komplex klímaadaptációs és közterület-megújítási program), amelyre a BKK már beadta támogatási kérelmét, illetve az EuroVelo 14 kerékpárút fővárosi szakaszainak fejlesztése, a trolibuszhálózat bővítése, vagy az új CAF-villamosok közlekedtetéséhez elengedhetetlen infrastrukturális beruházások megvalósítása.

Budapest és az Európai Unió közötti szoros együttműködés lesz továbbra is a közlekedési fejlesztések sikerének a záloga, a BKK ennek szellemében halad tovább a megkezdett úton, és folytatja a projektek előkészítő munkáit, valamint az azokhoz kapcsolódó társadalmi egyeztetések, közbeszerzések lefolytatását.

Több milliós pótdíjat fizettek a rekorder bliccelők 2024-ben

Budapest, 2025. január 16. – A fővárosban utazók többsége becsületesen megváltja jegyét vagy bérletét, amikor buszra vagy metróra száll, ám 2024 rávilágított arra is, hogy néhányan nemhogy rendszeresen bliccelnek, hanem a pótdíjbefizetést is elhanyagolják. Ennek súlyos következményei lehetnek: a tavalyi év legnagyobb egyösszegű pótdíjfizetése közel 2 millió forintra rúgott.

A Budapesti Közlekedési Központ adatai szerint az elmúlt évben egy 48 éves budapesti hölgy lett az év „pótdíjrekordere”, aki közel 2 millió forintot fizetett ki több mint hét év halogatás után. A 2024-es év pótdíjazási toplistájának második helyezettje egy 40 éves férfi, aki több mint 1,5 millió forintot fizetett, a harmadik helyet pedig egy 53 éves nő szerezte meg, aki több mint 1,3 milliós tartozását törlesztette.

A legnagyobb összegek többévi figyelmen kívül hagyott pótdíjazásból, elindított végrehajtási eljárásokból és jelentős késedelmi díjakból halmozódtak fel.

Negatív csúcsok, drága tanulságok

A BKK által kiszabott pótdíjakból származó legnagyobb befizetések 2024-ben az alábbiak szerint alakultak:

1. 1 977 401 Ft
2. 1 574 294 Ft
3. 1 373 188 Ft
4. 1 351 298 Ft
5. 1 226 490 Ft
6. 1 215 339 Ft
7. 1 192 167 Ft
8. 1 161 757 Ft
9. 1 148 523 Ft
10. 1 120 904 Ft

Vannak, akik sajnos még mindig hisznek abban a régóta terjedő városi legendában, miszerint a kiszabott pótdíjak automatikusan elévülnek, ezért szándékosan nem fizetik be a csekkeket. Ez azonban súlyos tévedés, ugyanis a BKK jogi úton minden eszközt megragad a behajtásra, az elhúzódo eljárás miatt pedig a kezdeti összeg jelentősen megnövekedhet. A BKK és az utasok közös érdeke tehát, hogy időben rendezzék a tartozásokat, ezzel elkerülve a késedelmi díjakat és a végrehajtási eljárásokat.

Pozitív trend: kevesebb bliccelő a BKK járatain

A Budapesti Közlekedési Központ utasainak többsége saját bevallása szerint becsületesen utazik. Egy 2024-ben végzett kutatásban a megkérdezettek 91 százaléka úgy nyilatkozott, hogy mindig jeggyel vagy bérlettel használja a BKK járatait – ez az arány minimális javulást mutat a társaság korábbi felméréséhez képest.

A BKK szerint a pozitív változás az elmúlt évek erőfeszítéseinek köszönhető. A társaság a digitális megoldások – főként a [BudapestGO](#) – fejlesztése mellett több kényelmi szolgáltatással ösztönzi ügyfeleit arra, hogy szabályosan utazzanak:

- Jó döntés például, ha a bliccelésen ért utas még a pótdíjazás napján bérletet vásárol, mert [jelentősen csökken a pótdíj mértéke](#), ha a bérletet utólag, 2 munkanapon belül bemutatják.
- A BKK lehetőséget biztosít arra is, hogy a bliccelésen ért utas az ellenőrnél bankkártyával fizesse ki a helyszíni – mérsékelt – pótdíjat, így elkerülhetők a további késedelmi díjak és a tartozás növekedése.

- A társaság e-mail-értesítést küld a pótdíjtarozásról, ezzel felhívja a figyelmet a fizetési határidőre, hogy a bliccelő megelőzhesse a pótdíj emelkedését, továbbá
- bevezette pótdíjfizetés lehetőségét elektronikus felületen is.

A felsoroltak mellett, a tavalyi tarifa-megállapodásnak köszönhetően - az összes bérletértékesítést nézve – a teljesáru bérletek eladása 3-5%-kal nőtt 2024 őszén, ami arra enged következtetni, hogy a bliccelők közül egyre többen választhatják a bérletvásárlást.

Ezek a megoldások jó hatással vannak a pótdíjbefizetések arányára, sokan élnek a gyors, egyszerű, kedvező fizetési lehetőségekkel. A pozitív tendencia nemcsak a közlekedési rendszer finanszírozását segíti, hanem a becsületesen utazók elégedettségét is növeli.

Legjobb döntés a bérletvásárlás

A legjobb választás egyértelműen az, ha mindenki érvényes jeggyel, vagy bérlettel utazik, hiszen ma már [kevesebb mint 9 ezer Ft-ért](#) bárki korlátlanul használhatja Budapest közösségi közlekedését. A BKK termékeinek jelentős része digitális formában is elérhető, például a [BudapestGO](#) alkalmazásban, azaz a nap 24 órájában bármikor, bárhol, akár otthonról is megvásárolható számos jegy- és bérlet típus.

Elképesztő számokat produkál a BKK applikációja: 3 millió felhasználó, 7 millió letöltés

Budapest, 2025. január 17. – Újabb sikerrel indította 2025-öt a Budapesti Közlekedési Központ népszerű alkalmazása, a BudapestGO. Már több mint hárommillió egyedi felhasználó regisztrált az applikációban, összesen pedig már több mint hétmillió alkalommal töltötték le az alkalmazást. A BudapestGO-felhasználók száma hónapról hónapra növekszik, tavaly decemberben minden eddiginél több, négyszázezer ügyfél döntött a digitális jegy- vagy bérletvásárlás mellett. Az alkalmazás nemrég új funkcióval bővült: a decemberben bevezetett „felszállok” gomb segítségével – amelyet már több mint ötvenezer próbált ki – a bérleteseknek egyszerűbb és gyorsabb elsőajtós buszra vagy trolira szállni, mert nincs szükség kódbeolvasásra.

Egyre nagyobb teret hódítanak a digitális jegy- és bérletvásárlási megoldások a fővárosi közösségi közlekedésben. Ebben a folyamatban jelentős szerepet játszik a BKK saját fejlesztésű alkalmazása, a BudapestGO, amellyel a gyors és egyszerű vásárlás mellett egyetlen felületen lehet integrált utazást tervezni nemcsak a BKK, hanem akár a MÁV-csoport vonat-, HÉV- és buszjárataira történő átszállásokkal. Az utazástervezés funkció azért is népszerű, mert kiszámíthatóvá teszi a közösségi közlekedés használatát. A használók igényei alapján fejlesztett új funkciók is nagyban hozzájárulhatnak a BudapestGO sikeréhez.

Rekordot döntött az egyedi felhasználók száma

Az applikáció lassan három éve könnyíti meg a Budapesten közösségi közlekedést használók mindennapjait, folyamatosan növekvő érdeklődést kiváltva. Tavaly decemberben minden eddiginél többen, négyszázezer vásároltak az alkalmazásban, és az új vásárlók száma is rekordot döntött, így idén januárra elérte a hárommilliót a BudapestGO-ban regisztráltak száma.

Az alkalmazást rendszeresen közel másfél millióan használják havonta, összesen pedig már hétmillió letöltést generált. Emellett a BKK ügyfelei eddig összesen több mint 26 millió jegyet és bérletet vásároltak digitálisan, és több mint 122 millió útvonalat terveztek meg a BudapestGO-ban.

Egyre többen használják a „felszállok” gombot

Tavaly decemberben a BKK egy új funkcióval tovább egyszerűsítette a digitálisbérlet-használatot. A „felszállok gomb” a „metró” gomb továbbfejlesztése felszíni járművekre, melynek köszönhetően a bérleteseknek egyszerűbb és gyorsabb elsőajtós buszra vagy trolira szállni, mert nincs szükség kódbeolvasásra.

A BKK ügyfelei körében hamar népszerű lett az új funkció: a bevezetéstől számított egy hónap alatt több mint ötvenezer ügyfél próbálta ki, napi szinten pedig több mint tízezer ügyfél használja, jellemzően naponta egy-két alkalommal.

A fejlesztés a Budapest-bérletek, a Pest vármegye- és országbérletek, valamint napijegyek használata esetén könnyíti meg a felszálláshoz szükséges mozgó ábra gyors bemutatását. A bérleteket csak akkor kell felmutatni, ha azt az ellenőr kéri a metróbejáratnál, vagy az adott járaton elsőajtósnál felszállás van érvényben. Mindazonáltal az eseti jegyeknél – mint például a vonaljegy, amelyet minden esetben érvényesíteni kell – továbbra is kódbeolvasásra van szükség a jegyérvényesítéshez, azaz a mozgó ábra előhívásához. A „felszállok” gombot a fővároson belül a BKK-járatokon mellett a MÁV-csoport autóbuszjáratain is lehet használni.

A „felszállok” gombról további tudnivalók [ebben a videóban](#) láthatók.

Ahhoz, hogy az alkalmazásban mindig megjelenjenek a legfrissebb fejlesztések, érdemes kiválasztani a telefon beállítások menüjében az automatikus frissítést, így a jövőben mindig elérhetővé válnak az alkalmazás újdonosságai.

A BudapestGO-ról további tudnivalók [ezen az oldalon](#) érhetők el.

Az utasok biztonságérzetének növelése és a szociális segítségnyújtás egyaránt feladata az új fővárosi szervezetnek

Budapest, 2025. január 27. – Egységes irányítás és megjelenés, közös fellépés és segítségnyújtás: összefogtak a fővárosi cégek az utasbiztonság erősítése érdekében, az összehangolt tevékenységben résztvevők a Budapesti Utasbiztonsági Szolgálat ernyőrendszerben végzik a munkájukat. Az integrált rendszerben a korábban is működő BKK, illetve BKV biztonsági szolgálatok mellett az újonnan létrejött BKK-rendészet, valamint a fővárosi rendészet összehangoltan dolgozik az utasokért. Az egységek tevékenységét irányító, 24 órában működő diszpécserközpont gyorsabb reakciót tesz lehetővé probléma esetén, emellett az utasok folyamatos rendészeti jelenlétet tapasztalhatnak a kiemelt vonalakon (pl. 4-6-os villamos). A közös irányítású Budapesti Utasbiztonsági Szolgálat nemcsak az ügyfelek biztonságérzetének és utazáskomfortjának javításáért felel, hanem az utazási feltételek megsértése miatt (pl. szennyezett ruházat, kéregetés, ittas állapot) az utazásból kizárt, szociálisan nehéz helyzetben lévő embereknek is segítséget nyújt a hajléktalanok ellátását végző fővárosi, valamint civil szervezetekkel együttműködésben.

Január 1-jével a Fővárosi Önkormányzat Rendészeti Igazgatóság hatályba lépett új szervezeti és működési szabályzatának megfelelően megalakult a BKK rendészeti osztály, amely jelenleg 39 fővel látja el a feladatát a budapesti közösségi közlekedés járatain és megállóiban. A rendészek száma folyamatosan nő, a teljes létszámuk 75 fő lesz. Az újonnan létrejött egység a BKK, illetve a BKV korábban is szolgálatot teljesítő vagyon- és biztonsági őrivel összehangolva folytatja tevékenységét, és a fővárosi rendészet munkatársaival kiegészülve a Budapesti Utasbiztonsági Szolgálat rendszerében dolgozik, amelyben az egyidejű szolgálat során több mint fél száz munkatárs felügyeli a rendet a közösségi közlekedésben.

Fővárosi cégek összefogása az utasok biztonságáért

„A BKK számára kiemelten fontos a biztonság kérdése, a legforgalmasabb felszíni járatokon és megállóknál évek óta biztonsági őrök felügyelik a rendet” – mondta el Dr. Walter Katalin. A BKK vezérigazgatója arról is tájékoztatott, hogy a társaság 2009 óta biztosít személy- és vagyonőri szolgáltatást a felszíni járatokon, a BKV biztonsági szolgálata pedig a metrókban felügyeli a rendet. „A BKK Biztonsági Szolgálatának működtetése az elmúlt években a társaság adataalapú méréseinek köszönhetően hatékonyabb lett; ennek hatására háromszorosára nőtt az intézkedések száma. Az ügyfél-elégedettség mérések szerint összességében nőtt az utasok biztonságérzete is a BKK-járatain. 2022 decemberétől a vagyonőri és járőri jelenlétet a BKK területre, járatra, napszakra lebontott incidensszám alapján erőteljesebben irányítja azokra a járatokra, amelyekre nagyobb valószínűséggel fordulnak elő a vagyon- és személybiztonságot fenyegető esetek” – tette hozzá.

Emellett a társaság 2021 óta a Budapesti Rendőr-főkapitánysággal stratégiai partnerségben rendszeresen tart kiemelt járatellenőrzéseket, amelyekhez a FÖRI és a BKV munkatársai is csatlakoznak – tehát nem újkeletű a különböző szervezetek közös fellépése az utasbiztonsági területen (a BKK és a BRFK 2024-es évre vonatkozó ellenőrzéseiről összegzés [itt olvasható](#).) (Fontos megjegyezni, hogy a közbiztonság továbbra is állami feladat, amelyet a rendőrség lát el.)

A korábbi utasbiztonsági intézkedések és a fővárosi cégek közösen végzett tevékenységeinek tapasztalatai nagy segítségére voltak az érintett cégek (FÖRI, BKK, BKV) még szorosabb együttműködését igénylő, a megalakult BKK-rendészettel kiegészülő Budapesti Utasbiztonsági Szolgálat rendszerének elindításában, amelynek előkészítése több hónapja zajlik, és amelyet folyamatosan fejlesztenek az ügyfelek visszajelzései alapján.

Új funkció a BudapestGO-ban

Márciustól a BudapestGO alkalmazásban megjelenő új funkció lehetőséget ad az utasoknak a közvetlen jelzésre: rendészeti beavatkozást igénylő esetekben (kéregetés, ittas, bódult személy stb.) ők maguk hívhatják az utasbiztonsági rendszer központi irányítószolgálatát, a személy- és vagyonbiztonságot közvetlenül veszélyeztető helyzetekben pedig a 112-t. A BKK a következő időszakban nagy hangsúlyt fektet az utasok tájékoztatására a biztonsági szolgáltatás hatékony használata érdekében: fontos, hogy baleset vagy veszélyhelyzet esetén – utasrosszullét, vandalizmus, agresszió stb. – továbbra is azonnal a 112-őt hívják.

Jelenleg az utasok a rendészeti munkatársaktól, illetve a személy- és vagyonőröktől közvetlenül, vagy ha nem tartózkodnak a közelben, akkor a járművezetőn vagy a jegyellenőrön keresztül kérhetnek segítséget rendészeti beavatkozást igénylő esetekben. Előbbiek azonnal intézkednek, utóbbiak a diszpécsterszolgálaton keresztül hívnak segítséget.

A közös, 24 órás diszpécsterszolgálatnak kiemelt szerepe van a munkatársak hatékony vezénylésében, a jelzést követően ők irányítják a helyszínre a leggyorsabban odaérő egységet, köztük a BKK zavarelhárító autójával szolgálatot teljesítő zavarelhárító-rendész párost.

Nem pusztán rendészeti munka

Amennyiben az utasbiztonsági szolgálat munkatársai szociálisan rászoruló emberrel kapcsolatban intézkednek, gondoskodnak az illető további ellátásáról a főváros hajléktalanellátó intézményének, a Budapesti Módszertani Szociális Központ és Intézményei (BMSZKI), illetve a szerződéses civil partnerek – Menhely Alapítvány, Máltai Szeretetszolgálat, Oltalom Alapítvány – munkatársainak bevonásával.

„Az új rendszerben a különböző egységek munkatársai nemcsak az ügyfelek biztonságérzetének, utazáskomfortjának javításáért felelnek, hanem a szociálisan nehéz helyzetben lévő embereknek is segítséget nyújtanak. A társaság 2022 óta működik együtt a Menhely Alapítvánnyal, melynek keretében a BKK járatain dolgozók értesítik a szervezet diszpécsterszolgálatát, ha rászoruló láttnak, akinek segítségre, elhelyezésre van szüksége” – mutatott rá a közösségi közlekedés során tapasztalható komplex problémákra a BKK vezérigazgatója.

A Budapesti Utasbiztonsági Szolgálat rendszerében dolgozó munkatársak (rendészek, személy- és vagyonőrök) az egyszerűbb azonosíthatóság érdekében közös formaruhában, azaz egyforma láthatósági sárga mellényben fogják végezni a tevékenységüket.

Dr. Walter Katalin kiemelte azt is, hogy az intézkedéseket a BKK az ügyfelek közösségi közlekedésre vonatkozó tapasztalataihoz és visszajelzéseire igazítja. *„Ezek alapján elmondható, hogy az utasok biztonságérzetét nagyban növelik a járműveken elhelyezett kamerák. Ezért a BKK szolgáltatási területén üzemeltetett járművek már körülbelül 70 százaléka rendelkezik kamerával, és minden további új*

beszerzésnél feltétel a kamera megléte, így a BKK az új járművek érkezésével a jövőben is folyamatosan növeli a fedélzeti kamerával rendelkező járművek arányát”. Hozzátette, hogy 2024. december 9-ével a társaság 50 darab testkamerával látta el a jegyellenőröket, utaskoordinátorokat, valamint a BKK Biztonsági Szolgálat munkatársait, a cél pedig, hogy a tapasztalatok és a pénzügyi lehetőségek fényében a jövőben ne csak a járműveken bővüljön a kamerák száma, hanem minél több jegyellenőr, utaskoordinátor és BKK Biztonsági Szolgálat munkatársának munkavégzését is segítse a technológia.

Már több mint egymillió fizettek ezzel a módszerrel a fővárosban

Budapest, 2025. január 30. – Jelentősen nőtt a Budapest Pay&GO-t használók száma az utóbbi hónapokban a fővárosi közösségi közlekedésben. A BKK adatai szerint már több mint egymillióan próbálták ki a társaság egyedülálló fizetési megoldását, amelyhez csak egy bankkártyára vagy egy okoseszközre van szükség. Tavaly decemberben minden eddiginél többen választották a szolgáltatást, összesen több mint kétszázezer jegyvásárlás történt a rendszeren keresztül. A 100E Repülőtéri Expressz járaton hatvan százalékkal nőtt az érintésmentes fizetések száma az egy évvel korábbi adatokhoz képest, míg az M1-es metróon huszonkét százalékkal több jegyet fizettek Budapest Pay&GO-val.

Több mint egy éve indult el a BKK a Mastercard, a Monet+ és a K&H együttműködésével indított szolgáltatása, amely nemcsak modern, hanem gyors, kényelmes és felhasználóbarát is, hiszen nem kell regisztrálni applikációban vagy egyéb online felületen, sőt papírbjegyet sem kell magunknál tartani. A Budapest Pay&GO rendszeren keresztüli fizetés egyben jegyértékesítést is jelent, és fizikai, illetve digitalizált, okoseszközön tárolt bankkártyával történik. Az ügyfelek bankkártyája alkalmas arra, hogy ellenőrzés esetén igazolja az utazási jogosultságot.

Egymillió felhasználó

A szolgáltatás – amely jelenleg a fővárosban a leggyorsabb és legegyszerűbb jegyvásárlási forma – egyre népszerűbb: idén januárra már több mint egymillióan próbálták ki az egy érintéssel történő fizetést és jegyértékesítést.

A társaság adatai szerint tavaly decemberben kiugró volt a Pay&GO-t használók száma, ebben a hónapban összesen több mint kétszázezer jegyvásárlás történt a rendszeren keresztül. A 100E Repülőtéri Expressz járaton hatvan százalékkal nőtt a Pay&GO-s vásárlások száma az egy évvel korábbi adatokhoz képest, míg az M1-es metróon huszonkét százalékkal több jegyet fizettek ezzel a módszerrel.

Míg a 100E Repülőtéri Expresszen hónapról hónapra egyenletesen nő az eladott jegyek száma, addig a kisközpontoknál jobban érzékelhető a szezonális hatás. Ennek értelmében a karácsonyi szezonban az M1-es vonalán elhelyezkedő látványosságok közelében lévő megállóknál – mint a Hősök tere, a Széchenyi fürdő vagy a Vörösmarty tér – kiemelkedően sok volt a jegyvásárlók száma.

Egész Budapesten elérhető lehet az érintésmentes jegy- és bérletvásárlás

Mivel a szolgáltatás hónapról hónapra egyre népszerűbb, a BKK tavaly júliusban közbeszerzési eljárás részeként előzetes piaci konzultációt indított, hogy megvizsgálja, milyen feltételekkel teheti elérhetővé a főváros teljes területén a Pay&GO-t, valamint hogyan fejleszthetné tovább a rendszert. Az eljárás során a társaság pontosabb képet kap arról, hogy az egyes piaci szereplők milyen megoldásokat kínálnak az elektronikus jegyrendszer kiterjesztésére és megvalósítására, így a BKK a legmegalapozottabb döntést tudja hozni a Pay&GO rendszer bővítésére vonatkozóan.

MAGYAR VASÚT *online*

Tájékoztatjuk a tisztelt olvasóinkat, hogy 2024-ben megjelent a Magyar Vasút online havonta megjelenő hírlevele, a vasúti világ híreivel, melyre az alábbi linken lehet feliratkozni: <https://magyarvasut.hu/#Hirlevel>

KÖZLEKEDÉSI ÉVFORDULÓK

Jubileumi évfordulók Február hónap

175 éve történt: (1850):

- Február 02.** Erdély kormányzója elrendeli az országos utak helyreállítását.
- Február 20.** A nagyváradi katonai kerület parancsnoka hirdetményt ad ki, az utazók feletti rendőri felügyelet rendszabályairól. Az útlevél nélkül kóborló egyedek miatt a háztulajdonosok kötelesek jelenteni lakóikat. Vendéglősök az utazók adatait kötelesek bejelenteni. Érvényben van: 1887. 02.09-ig.

150 éve történt:(1875):

- Február 18.** A Közmunka-és Közlekedésügyi Minisztérium és a Magyar Északkeleti Vasút szerződést köt a vasúttársaság és a Nyíregyháza – Ungvár másodrendű vasútvonal függő ügyeiről. A Magyar Északkeleti Vasút új elsőbbségi kötvényeket bocsát ki. A szerződést törvénybe iktatja az 1875.XLV. törvénycikk. .

125 éve történt: (1900):

- Február 05.** Vas megye közgyűlése szabályrendeletet fogad el a bérkocsi iparról. Kiscell, Jánosháza, Vasvár, Szentgotthárd, Gyomfalva, Németújvár, Pinkafő, Felsőőr, Rohonc területén 5-5 bérkocsi lehet. Sárváron 6, Körmenten és Muraszombatban 12, Vármelléken 2.
- Február 17.** A főváros elfogadja a Duna-parti villamosvasút területhasználati szerződését.
- Február 19.** A Kereskedelemügyi Minisztérium kiadja a Fiumei Villamos Közúti Vasút engedélyokirat függelékét.
- Február 28.** A fővárosban megkezdődik a villamosközlekedés a Hűvösvölgyben.

100 éve történt: (1925):

- Február 06.** „ Minthogy a városi könyvtár hivatalos személyzete tudományos munkálkodását a Gróf Károlyi utcában közlekedő tehergépkocsik, valamint a teherautók dübörgése nagymértékben zavarja”- a főváros megtiltja az állandó forgalmat 9-19 óra között a fővárosi könyvtár környékén.
- Február 10.** A Kereskedelemügyi Minisztérium elrendeli, hogy a közterületeken közlekedő gépjárművek kerekeit rugalmas gumibronccsal kell ellátni. Érvényes: 1929. 02.01., 1930 12.29.

75 éve történt: (1950):

- Február 02.** A főváros reggeli csúcsforgalmának szabályozása céljából a Közlekedés-és Postaügyi Minisztériumban és a neki alárendelt budapesti hivatalokban a munkaidő 8.30 órakor kezdődik.
- Február 24.** Elindul az első ún. 500-as mozdony az 500 km-es sztahanovista mozgalom keretében. Célja: a körfolyamatos mozdonyforduló megvalósításával az egy

mozdonyra eső napi haszon-kilométer teljesítmény fokozása. Az 500 km-es mozgalom a kor legnagyobb karriert befutó vasúti munkaversenye. Annak ellenére, hogy „egyetlen mozgalom sem ütött ekkora rést a magyar vasút elavult normáin, régi gondoskodását őrző bástyafalán”, az 500 km-es mozgalom 1952 nyarán kifulladt.

25 éve történt: (2000):

- Február 01.** Országos vasutassztrájk kezdődik. A menetrend szerinti vonatok 30%-a közlekedik. A sztrájk február 14-ig tart.
- Február 09.** Aláírásgyűjtésbe kezdenek a trolibuszosok a hálózat megszüntetése ellen.
- Február 13-14.** Az Európai Vasutak Közössége, a Nemzetközi Vasútegylet, az Európai Vasúti Gyártók Szervezete és a MÁV Rt. kétnapos konferenciája Budapesten.
- Február 14.** Véget ér a vasutassztrájk. A MÁV becslése szerint a 14 napos munkabeszüntetés 1,9 milliárd Ft kárt okozott.
- Február 15.** Önálló környezetvédelmi osztályt állítottak fel a közlekedési tárcánál.
- Február 16.** A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium és a Kerékpárral Közlekedők Országos Szövetsége együttműködési megállapodást köt.
- Február 22.** A MÁV és a három reprezentatív vasutas szakszervezet aláírja a sztrájkmoratóriumot tartalmazó hároméves megállapodást, a bértmegállapodást, a kollektív szerződést rögzítő dokumentumokat.
Kihirdetik a Fővárosi Munkaügyi Bíróság végzését, mely szerint február 13-án 18.00 órától a vasutasok jogellenesen sztrájkoltak.
- Február 23.** A Zsófia nagyhercegné konferenciahajó névadó ünnepe.
- Február 29.** A kormány az autópálya program finanszírozásáról tárgyal. A cél: 10 év helyett, 5 év alatt 600 km autópálya készüljön, az 1997-es árakhoz képest 5 %-kal olcsóbban. A kormány határozata: a Magyar Fejlesztési Bankot képessé kell tenni, hogy az elkövetkező években a Magyarországon elmaradt infrastrukturális beruházások állami finanszírozását elvégezze. Az építés irányítását a közlekedési tárca helyett a Magyar Fejlesztési Bankra bízák.

LAPSZEMLE

Közlekedéstudományi Szemle

A Közlekedéstudományi Egyesület tudományos folyóirata
Megjelenik kéthavonta, 64 oldalon, B5 formátumban

Előfizetési információk

A KTSZ egyes számai ingyenesen, online elérhetők a <https://ojs.mtak.hu/index.php/ktsz> linkre kattintva
Print formátum éves előfizetési díja (6 lapszám):

- nem KTE tagoknak és cégeknek: 10 000 Ft/év, egyes lapszámok ára: 1700 Ft/db
- egyéni KTE tagoknak 5000 Ft/év, egyes lapszámok ára: 850 Ft/db

Egyes számok megvásárolhatók a KTE Titkárságán (1066 Budapest Teréz krt. 38., tel: 36-1353-2005, e-mail: szemle@ktenet.hu).

A KTSZ megrendelhető az alábbi letölthető megrendelőlap kitöltésével és a szemle@ktenet.hu e-mail címre történő elküldésével.

Letölthető megrendelőlap (Kérjük, kattintson erre a szövegre!)

A **kéziratok benyújtása** az online rendszerben lehetséges. Bővebb információért kérjük, kattintson a <https://ojs.mtak.hu/index.php/ktsz> linkre.

Városi Közlekedés

Előfizetési információk:

A Közlekedéstudományi Egyesület lapja

Az újság előfizetéséhez töltsse ki az alábbi megrendelő lapot és küldje meg, a vk@ktent.hu e-mail címre.

MEGRENDELŐ LAP

A korábbi számok megvásárolhatók a KTE Titkárságán

1066 Budapest, Teréz Krt. 38.

Tel: +36-1-353-2005, +36-1-353-0562

E-mail: vk@ktenet.hu

HIRDESSZEN HÍRLEVELÜNKBEN!

Hirdetési tarifáink:

Első oldalon (A5 méret)

50.000.- Ft + ÁFA

Hátsó oldalon (A5 méret)

30.000.- Ft + ÁFA

Belső oldalon (A5 méret, vagy szórólap)

20.000.- Ft + ÁFA

A jogi tagvállalataink kedvezményt kapnak.

Cím: **Közlekedéstudományi Egyesület Titkárság** (Budapest VI. Teréz krt. 38. II. em. 235.)

Tel: 353-2005, 353-0562

Közlekedéstudományi Egyesület

1066 Budapest, Teréz krt. 38.

Felelős szerkesztő: Imre Lászlóné

Hírlevél és Honlap Bizottság
elnöke

Telefon/fax: 353-2005, 353-0562

Internet: www.ktenet.hu

E-mail: levelezes@ktenet.hu