

Bubi 3.0 bemutató

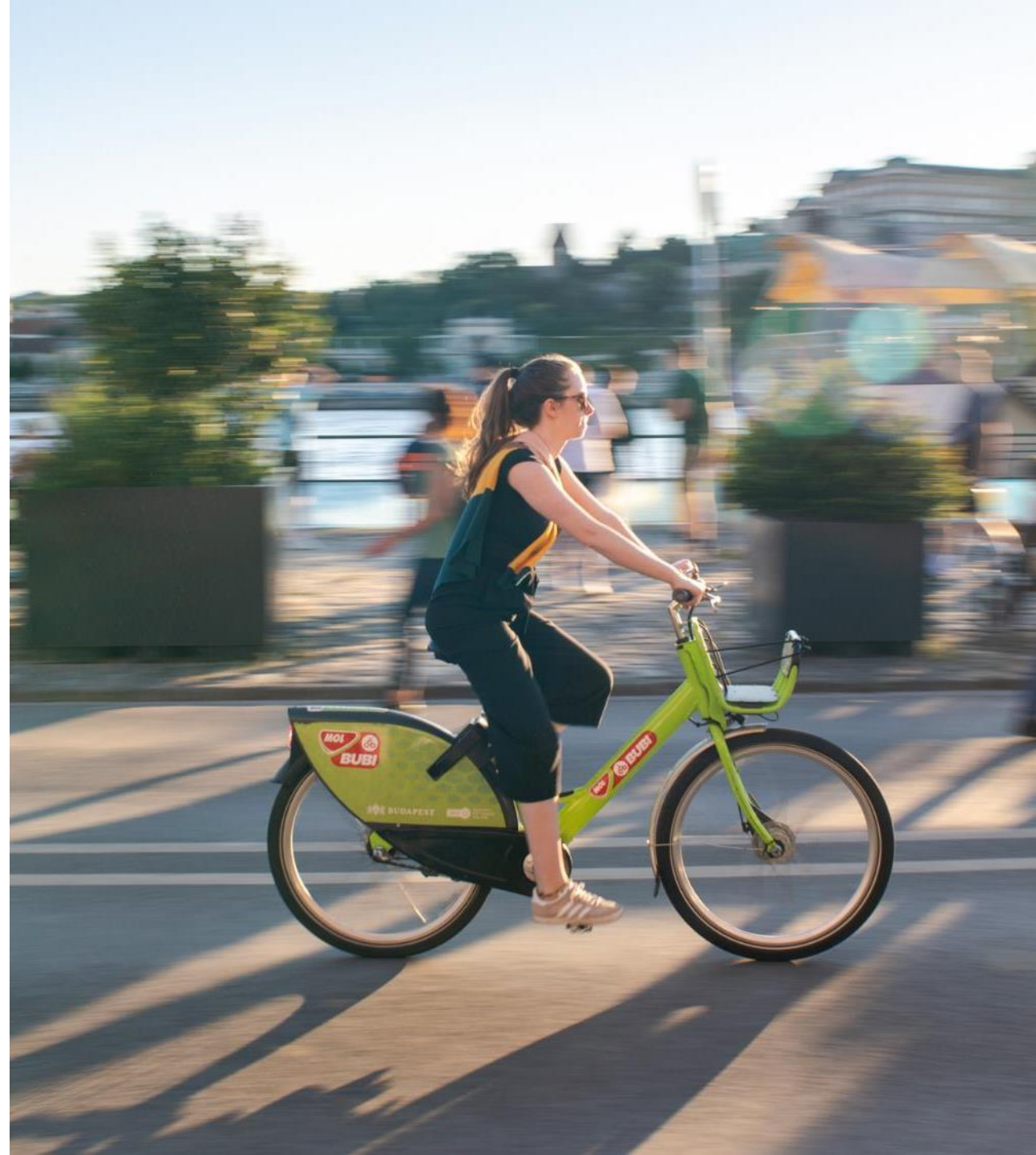
Fővárosi Közgyűlés klímavédelmi,
közlekedési és városfejlesztési
bizottság

2025. április 14.



Tartalom

1. **Bubi 1.0 - egy korszak kezdete**
 1. **Főbb eredmények és tanulságok**
2. Bubi 2.0 – a sikeres megújulás
 1. Főbb eredmények és tanulságok
3. Bubi 3.0 – a digitális megoldások és újítások korszaka
 1. Célok és főbb sarokpontok
 2. Flotta és terület
 3. Következő lépések

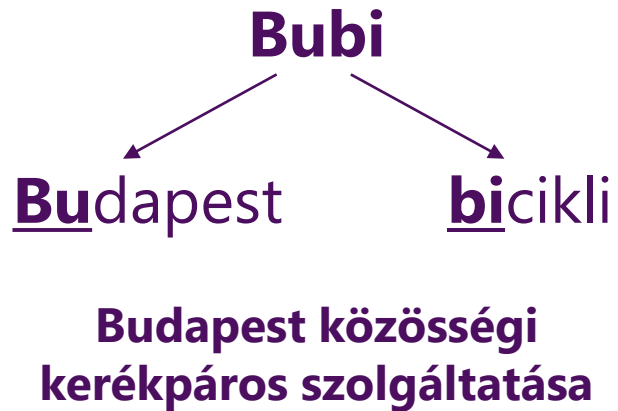


Vezetői összefoglaló

- A **Bubi 1.0 katalizátora volt a budapesti kerékpáros forradalomnak**, infrastruktúra fejlesztésének, új normát alkotott, **azonban eljárt felette az idő, teljeskörű megújításra volt szükség.**
- **Bubi 2.0**-ban a BKK **pótolta az előző rendszer hiányosságait** (digitalizáció, könnyebben tekerhető kerékpárok, letisztult és egyszerű árazás); a radikális megújulással ugrásszerű növekedés (**5-10x**) történt **a használatban.**
- 2026-tól **a Bubi 3.0-val célunk, hogy „a Bubi mindenki számára elérhető legyen”**: továbbra is elérhető áron, sokkal nagyobb területet több kerékpárral fedjünk le és új célcsoportokat is elérjünk, hatékony működtetés mellett.
- **Célok eléréséhez 6 területen változtatunk** a Bubi 3.0-ban:
 1. Hosszabb és rugalmasabb **szervződés**: a jelenlegi **fix 5 éves szervződés helyett** lehetőség van 18 hónapos **hosszabbításra**
 2. **Finanszírozási** modell megújítása: a fix díjazás helyett, kompenzáció elérésére van lehetőség, ami követi a növekvő használatot
 3. **Nagyobb és sűrűbb lefedettség**, Mobi-Bubi integráció: eleget tesz a felhasználói igényeknek a területi növekedés, ráadásul javul a versenyképessége az e-rollerekkel szemben
 4. **IT fejlesztésekre és MaaS integrációra** lehetőség: az új igényekre, és új funkciók biztosítására lehetőség van, ami a mostani szervződésben nem volt elérhető
 5. **Több és újabb típusú kerékpárok**: a rugalmas szervződés lehetőséget ad a használathoz igazítani a flottabővítést, ráadásul új típusú kerékpárok is lesznek pl. elektromos rásegítésű kerékpárok, de pilotolunk majd gyereküléses kerékpárt és teherkerékpárt is
 6. **Üzemeltetési kiválóság**: sűrű és nagy területi lefedettség mellett szükséges a helyszíni szerelés biztosítása, emellett közvetlen kommunikációs csatornákat is ki kell építeni (in-app message, push üzenet stb)
- Árazás vonatkozásában a **Közgyűlés** 2025 februárjában úgy **döntött**, a **Bubi 3.0**-ban automatikusan járjon a **BudapestGO-ban** vásárolt **bérletekhez havi 10 alkalom díjmentes bubizás**, legfeljebb alkalmanként 30 percig.

A BKK javaslata, hogy a közbeszerzés lefutása után, szervződészkötést követően javaslatcsomagot állít össze a flottára és díjszabásra vonatkozóan, amiket 2025 Q4 elején mutat be.

A közbringa rendszerek, így a Bubi célja is, hogy a városi kerékpározást népszerűsítsék, elősegítsék az első és utolsó mérföld megtételét, egyéni és társadalmi szinten is szemléletformálást végezzenek



Bubi, mint a közösségi közlekedés része

- A **Bubi a közszolgáltatás szerves része**, mind szabályozói, mind stratégiai szempontból, de nem tömegközlekedési eszköz, rugalmas, egyéni, rugalmas igényekhez igazodó eszköz
- Budapest **mobilitási céljainak eléréséhez fontos eszköz** a Bubi
- Társadalmi és egyéni szinten is fontos az **egészséges, zöld és fenntartható közlekedés biztosítása** Budapesten

Bubi fő jellemzői

- 0-24 órában, az év 365 napján, a város fix pontjain, állomásokon elérhető
- **Rövid, 10-15 perces utazások** megtételére használják, „első /utolsó mérföld”
- Igazi **love brand**, kimagaslóan **pozitív megítélés**, elkötelezett felhasználói bázissal

A Bubi üzemeltetési modellje

- 2014-2020 között a kerékpárok a BKK tulajdonában voltak, most már külső szolgáltató biztosítja a kerékpárokat és végzi az üzemeltetést (szerelés, logisztika, stb.)
- A MOL, mint névadó szponzor van jelen a 2014-es indulás óta

A Bubi 1.0 katalizátora volt a budapesti kerékpáros forradalomnak, infrastruktúra fejlesztésének, új normát alkotott, azonban eljárt felette az idő, teljeskörű megújításra volt szükség

A Bubi 1.0 2014-es induláskor a kerékpáros környezet az ideálistól még messze volt

- Szűk kerékpáros réteg (szubkultúra)
 - „Csak profik kerékpároznak”
- Nem megfelelő infrastrukturális adottságot
 - Védett kerékpársávok hiánya
- Tolerancia (autós-gyalogos-kerékpáros) még gyerekcipőben járt

A Bubi 1.0 jelentős változást ért el a budapesti kerékpározás megítélésében

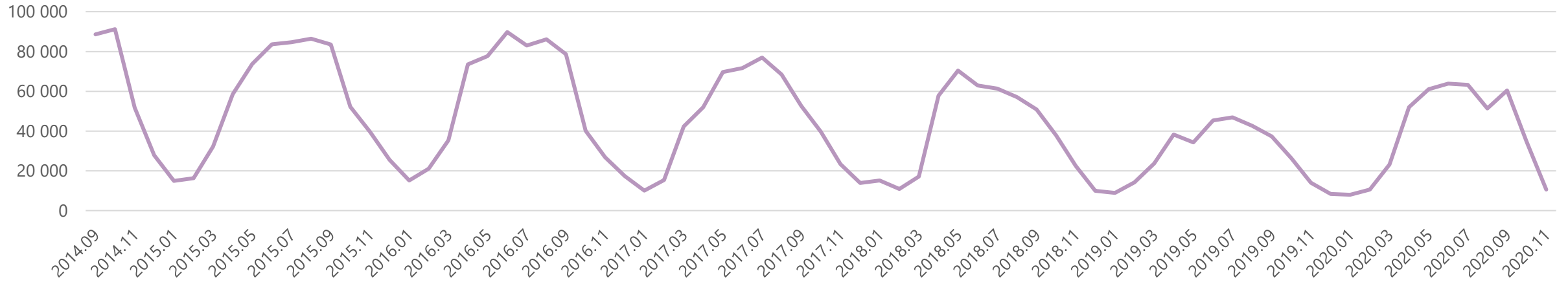
- Első megosztott mobilitási szolgáltatás
- Kerékpáros forradalom katalizátora lett
 - Nem csak „profik” kerékpározhatnak
 - Infrastruktúra fejlesztését belendítette
 - „Kapudrog” szerep
- Love brand: 2017-ben az év szavának választották
- Multimodális utazások fellendítése

Azonban eljárt a Bubi 1.0 felett az idő, ideje volt megújítani

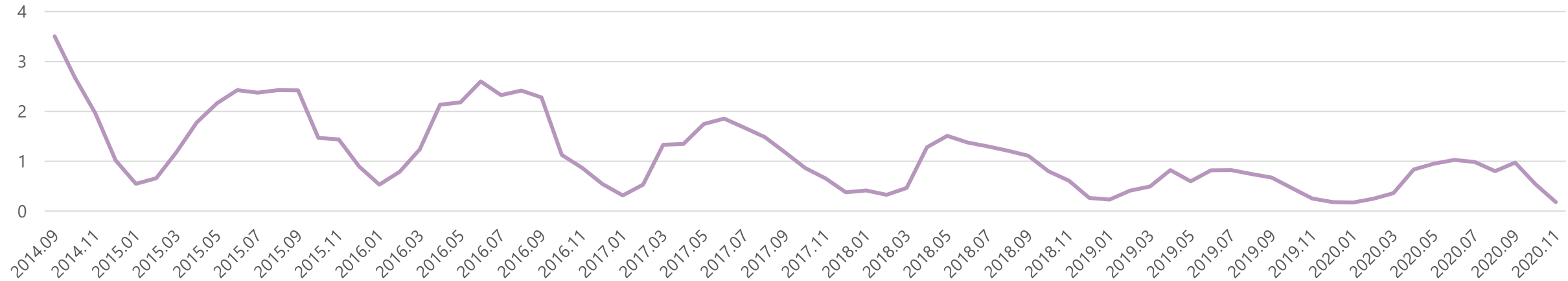
- Hiányos digitalizáció
 - Nem fejleszthető alkalmazás/bérlési folyamat
 - Személyes regisztráció
 - Lassú ügyféltájékoztatás
- Nehéz fizikai használat
 - Tömör gumi, nehéz tekerés
 - Dokkolás
 - Európai trendektől elmaradt
- Árazás
 - Árazás bonyolult
 - Magas kaució
 - Forrásigény optimalizáció

A Bubi 1.0 használata évről évre csökkent, miközben az üzemeltetési forrásigény jelentősen nőtt

Bérlések alakulása, 2014-es indulástól 2020. novemberig



Egy kerékpárra jutó bérlések alakulása, 2014-es indulástól 2020. novemberig



Bubi 1.0 bebizonyította, hogy a megosztott szolgáltatások működnek Budapesten, de a működési modellen változtatni kell. A Bubi 1.0 kerékpárjait nehézsorsú emberek között osztották szét

A Bubi 1.0 kerékpárjait a Máltai Szeretet Szolgálat szétosztotta a 300 legszegényebb településen



Bubi 1.0 legfontosabb tanulságai



Megosztott szolgáltatások és a közösségi kerékpárrendszer működik Budapesten



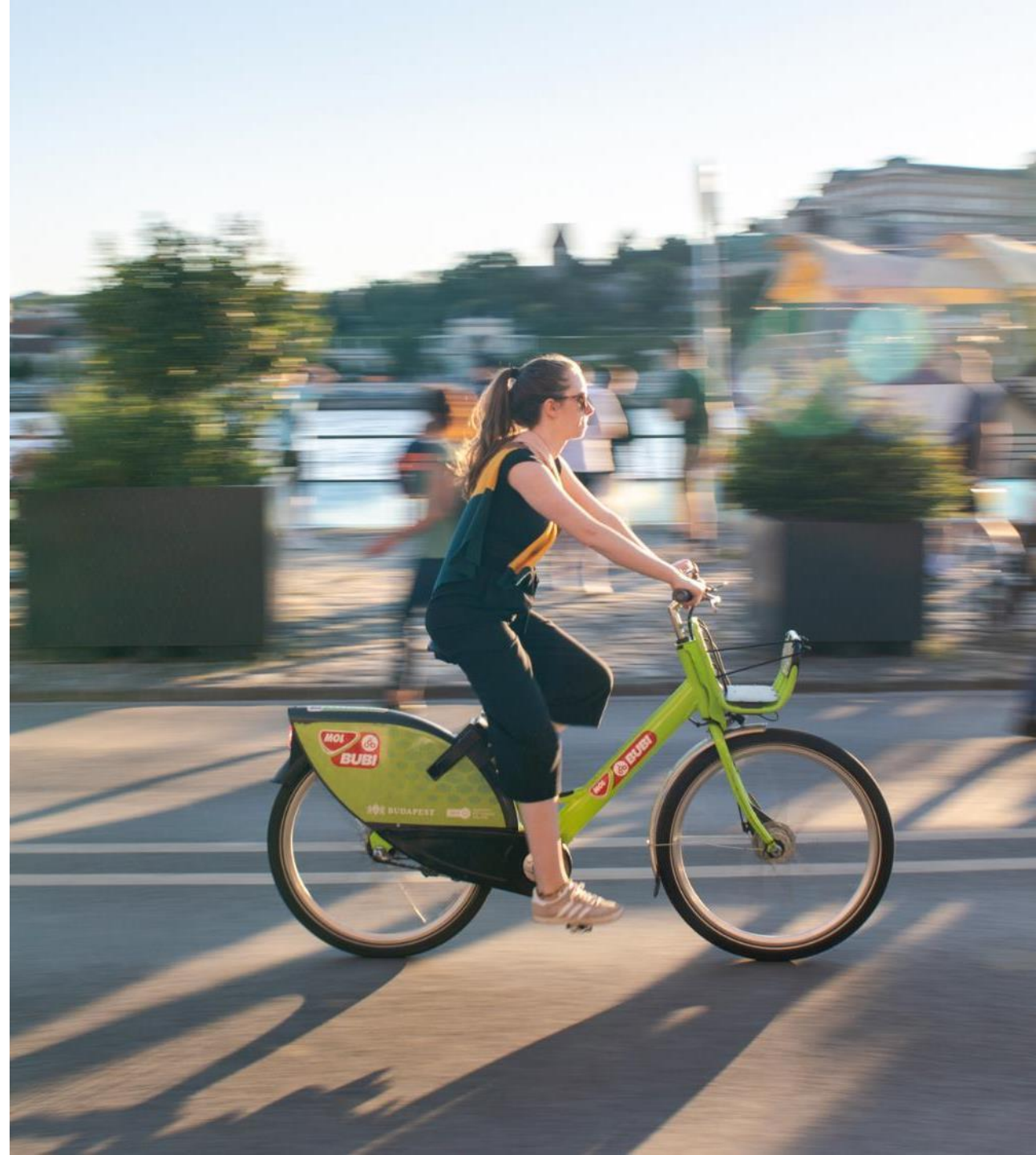
Működési modell váltás kell: SaaS alapú szolgáltatás felé mozdulni, kerékpárok tulajdonjoga ne legyen a BKK-nál



Rendezett városkép fontos, de a dokkolós megoldás elavult lett

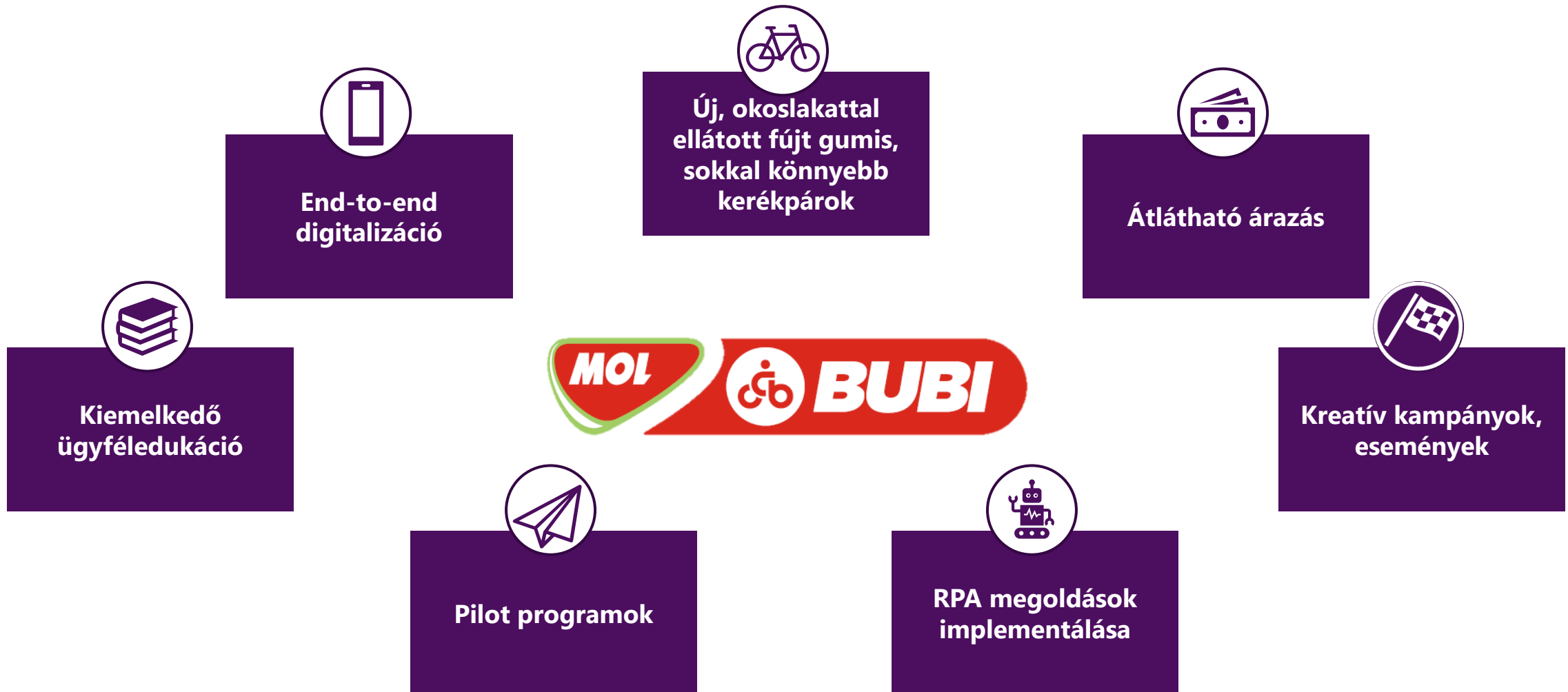
Tartalom

1. Bubi 1.0 - egy korszak kezdete
 1. Főbb eredmények és tanulságok
2. **Bubi 2.0 – a sikeres megújulás**
 1. **Főbb eredmények és tanulságok**
3. Bubi 3.0 – a digitális megoldások és újítások korszaka
 1. Célok és főbb sarokpontok
 2. Flotta és terület
 3. Következő lépések



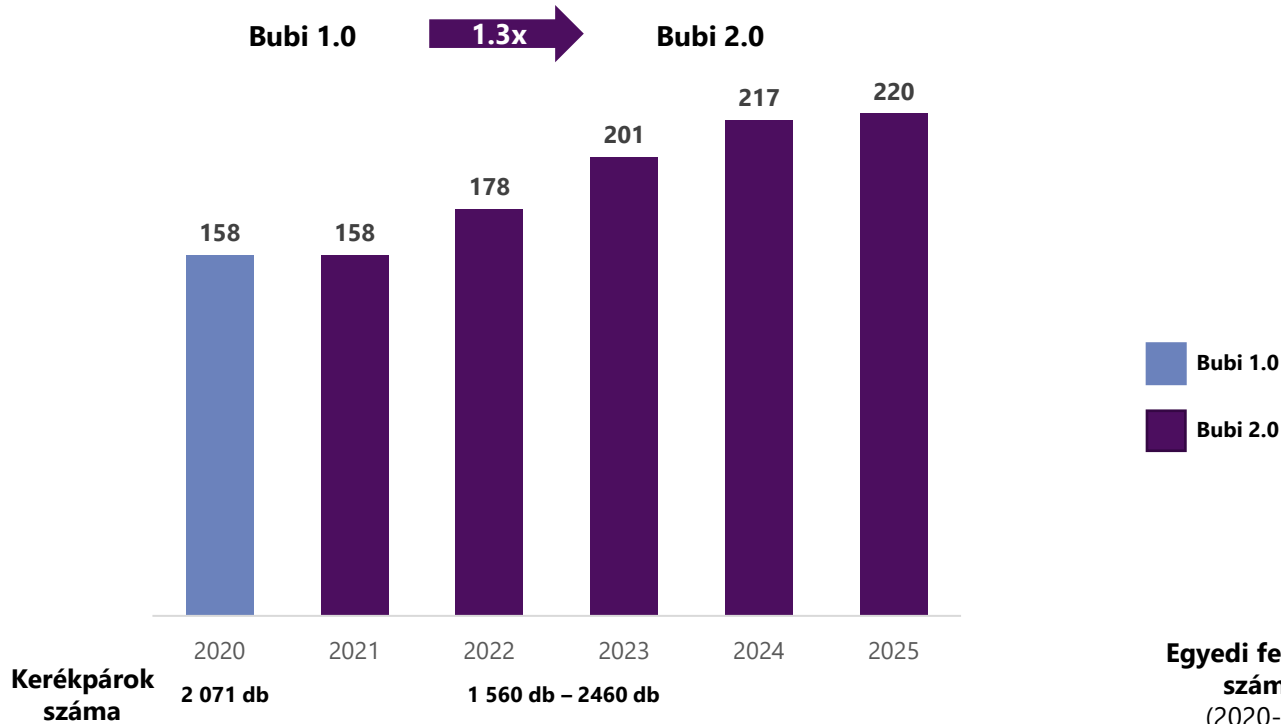
Bubi 2.0-ban a BKK pótolta az előző rendszer hiányosságait (digitalizáció, könnyebb kerékpárok és átlátható árazás) és sok olyan elemet fejlesztett és vezetett be, amivel a Bubi 2.0 sikerét megalapozta

Bubi 1.0-hoz képest a Bubi 2.0-ban bevezetett legfontosabb változások

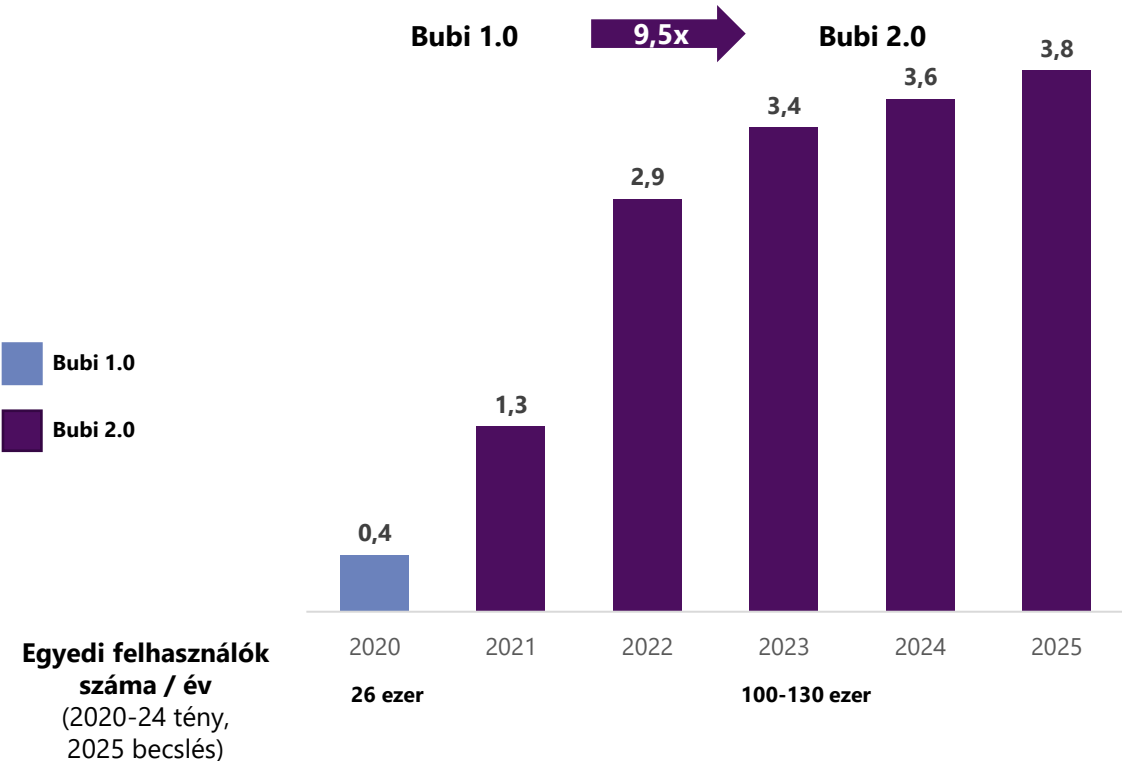


A változtatásoknak köszönhetően a Bubi 2.0 jelentős növekedést tudott elérni a használatban és lefedettségben, a cél, hogy a következő, 3.0-s rendszer is ezt a trendet kövesse

Bubi állomások száma 2020 – 2025 között



Bubi utazások száma 2020 – 2025 között

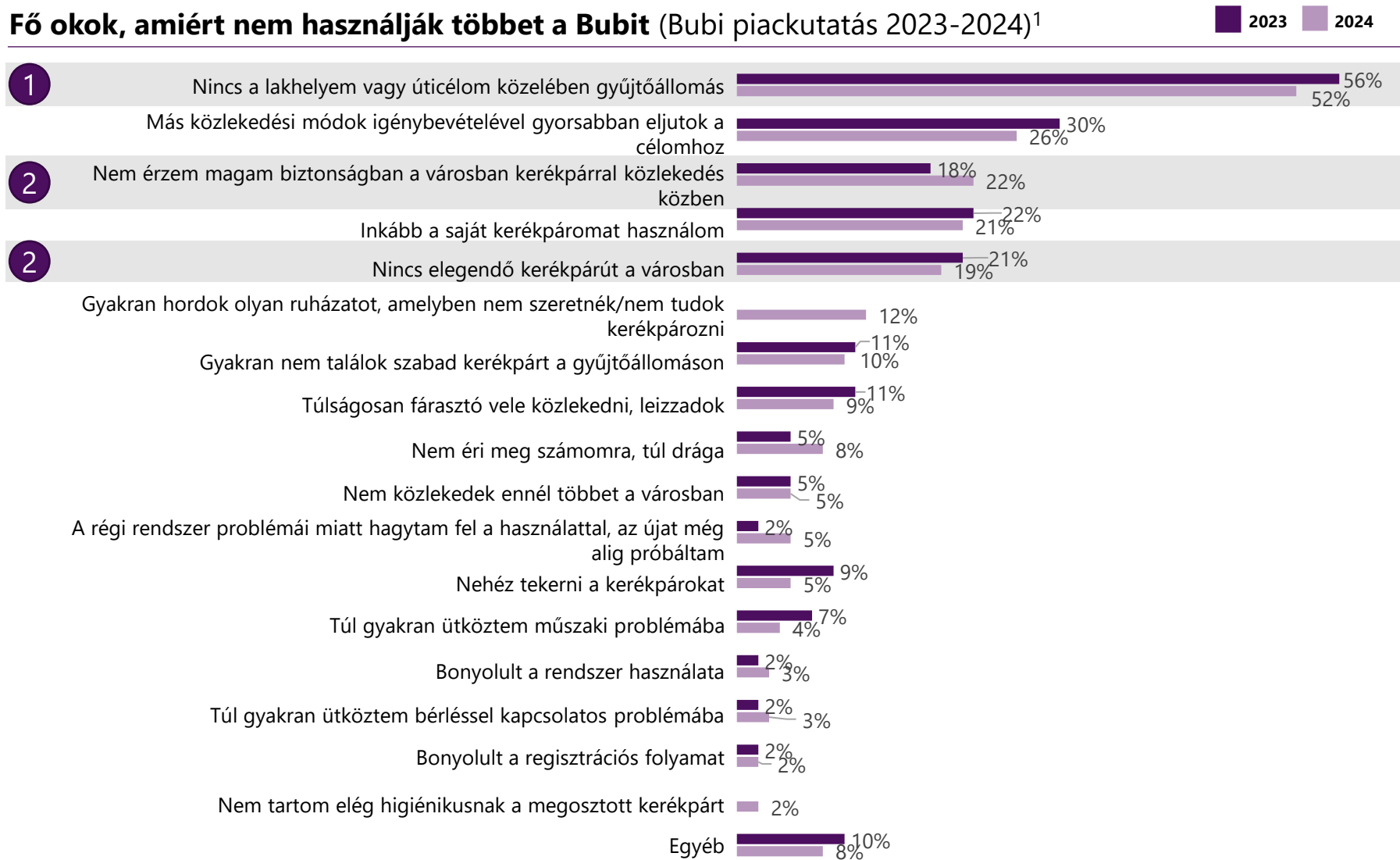


- A területi lefedettséget folyamatosan bővítjük, **2025 márciusára 220 helyszínen** érhető el a szolgáltatás (1.0-hoz képest +39%)
- A **flotta 2 év alatt duplázódott (+105%)** további növekedés nem lesz a 2.0-ban
- **1 kerékpárra jutó éves használat 4, ami 2,5-szerese** a Bubi 1.0 **legjobb évének** (2015), amikor 1,6 volt ez az érték

- A **Bubi 2.0** már 2021 nyarán a **Bubi 1.0** bérléseinek a 3-4-szeresét bonyolította le, ez a különbség folyamatosan nőtt, **2024-ben már 5-10-szeres volt a különbség**
- **2025-ben 3,8 millió bérlést várunk, ami 5%-kal magasabb, mint 2024-ben**

Ügyfélfelmérés alapján az ügyfelek akkor használnák többet a Bubit, ha több állomás lenne a környezetükben (amihez nagyobb flotta szükséges), valamint biztonságos és jó kerékpáros infrastruktúrát tudnának használni

Fő okok, amiért nem használják többet a Bubit (Bubi piackutatás 2023-2024)¹



A 2023-as és 2024-es Bubi felmérés alapján egyértelmű, hogy nem az ár a visszatartó erő a használatban

- A felhasználók számára az a fontos, hogy:

- 1 legyen a közelükben Bubi-állomás
- 2 biztonságosan és jó minőségű infrastruktúrát használva tudjanak A-ból B-be eljutni

A megkérdezettek mindössze 5-8% említette az árat, mint visszatartó tényező, **92-95% számára az ár nem jelent gondot**

A Bubi 2.0 bebizonyította, hogy fontos és sikeres eleme a közösségi közlekedésnek, ügyfél és kerületi igény is van rá, azonban további fejlődési lehetőségek vannak



Szerződéses rugalmasság megteremtése (flotta, szolgáltatások, kompenzáció stb.)



UI/UX hangsúlyos (IT) fejlesztések felé mozdulás



Motiválóbb KPI-ok és SLA-k bevezetése az üzemeltetőnek



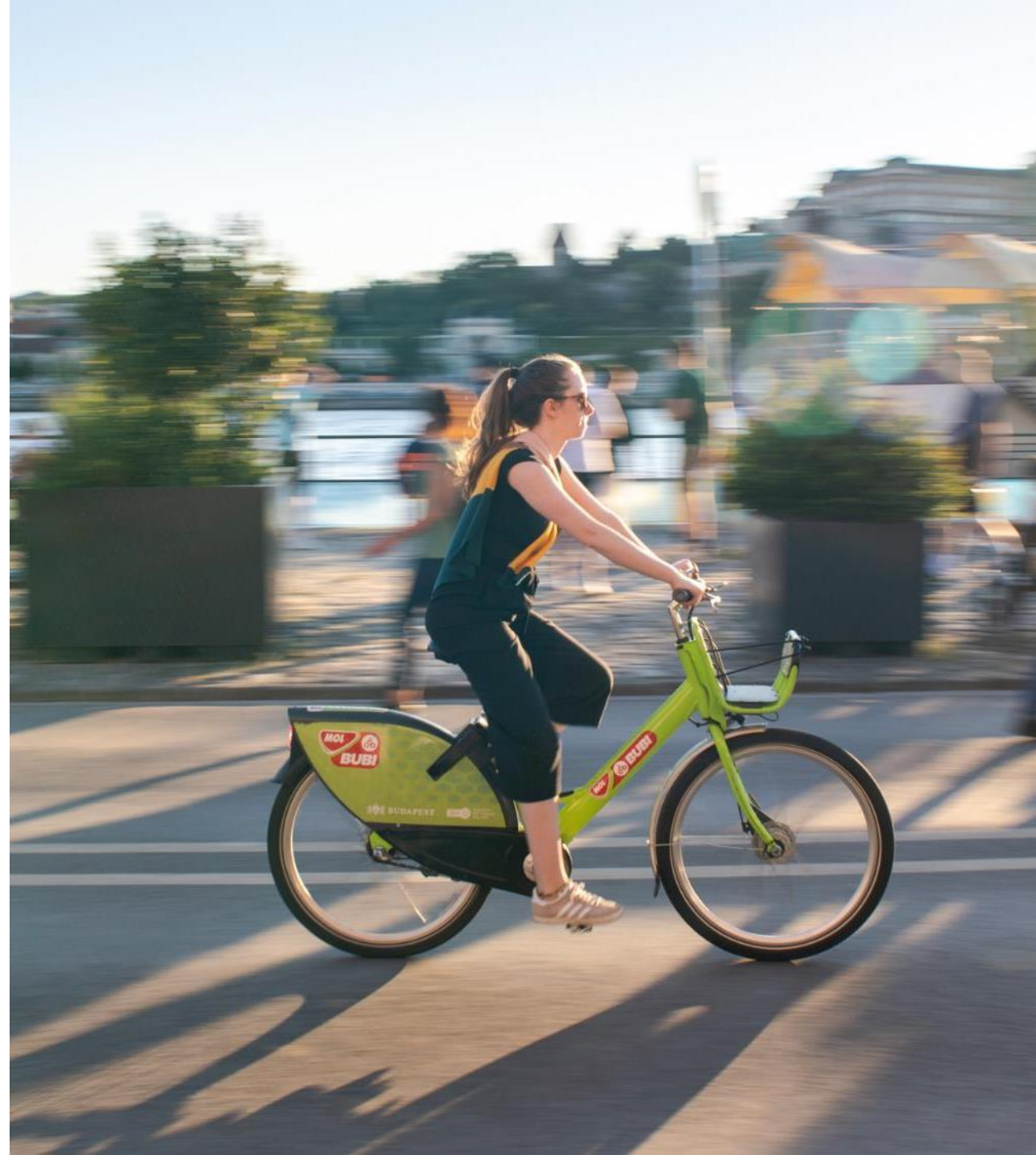
Új szegmenseket kell bevonni, új területeken és új célcsoportokat is, ehhez nagyobb flotta és új kerékpártípusok szükségesek



Sűrűbb infrastruktúra és lefedettség kell a versenyképességhez, azonban az állomások üzemeltetését le kell választani a Bubiról

Tartalom

1. Bubi 1.0 - egy korszak kezdete
 1. Főbb eredmények és tanulságok
2. Bubi 2.0 – a sikeres megújulás
 1. Főbb eredmények és tanulságok
3. **Bubi 3.0 – a digitális megoldások és újítások korszaka**
 1. **Célok és főbb sarokpontok**
 2. **Flotta és terület**
 3. **Következő lépések**



Az üzleti koncepció 1,5 éves munka eredményeként állt össze, 2024 őszén kiírtuk a közbeszerzést, 2025 Q2 végén megkötjük a szerződést, a Bubi 2.0 lezárását követően 2026 Q1-ben elindulhat a Bubi 3.0

	2023				2024				2025				2026			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Koncepció egyeztetése, finomhangolása																
Konzultáció városokkal																
Bubi 2.0 és tanulságok összefoglalása																
Elsőkörös koncepció egyeztetése BKK menedzsmenttel, fővárossal																
EPK lefolytatása és lezárása (hazai és nemzetközi szereplőkkel)																
Külsős tanácsadóval workshop (EIT Urban Mobility)																
Műszaki leírás és szerződés véglegesítése																
Mobi-Bubi integráció előkészítése és egyeztetés önkormányzatokkal																
Közbeszerzés kiírása és lefolytatása																
Szerződéskötés																
Implementáció																
Bubi 2.0 vége																
Go-Live – 2026. Q1																
Flotta és terület fokozatos bővítése (megfelelő finanszírozás esetén)																

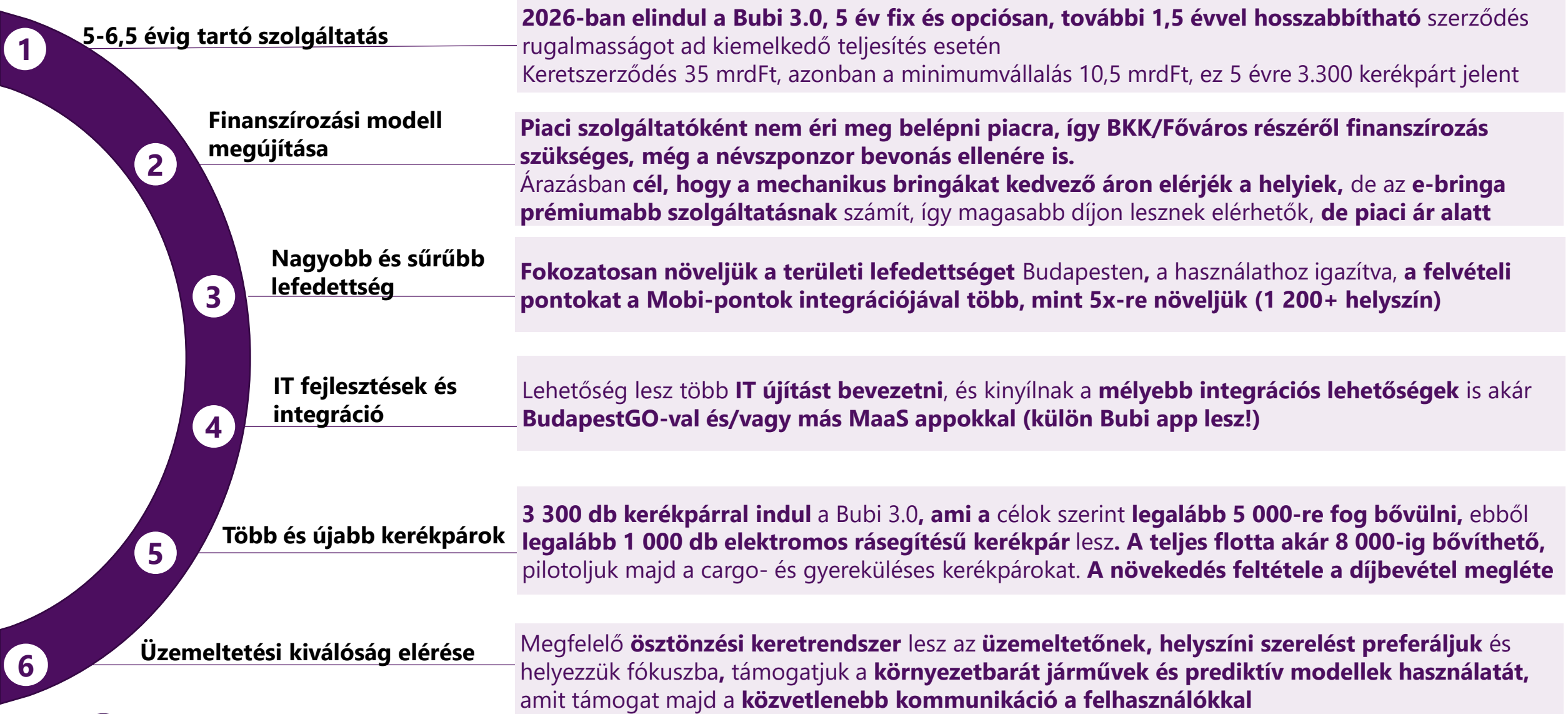
2026-tól a célunk, hogy „a Bubi mindenki számára elérhető legyen”: továbbra is elérhető áron, de sokkal nagyobb területet több kerékpárral fedjünk le és új célcsoportokat is elérjünk, hatékony működtetés mellett

„A Bubi mindenki számára elérhető legyen”

- 1 Új lokációk:** Nem csak tágabb értelemben belváros, hanem **minden sűrűn lakott rész, ahol hatékonyan működtethető** egy ilyen típusú megosztott szolgáltatás. Fedjünk le minden fontos közlekedési csomópontot
- 2 Új típusú bringák:** A város (jelentős részen nincs emelkedő) és a használati szokások (11-15 perces átlagos út) adottságai miatt **továbbra is többségében hagyományos** bringák, de új célcsoportok elérése érdekében **emellett jelentős elektromos rásegítésű kerékpár flotta** is (kevésbé sportosak, idősebbek, nők, stb., ill. kommunikációs szempontból elképzelhetetlenek tűnik, hogy 2031-ig nem lesz elektromos rásegítésű kerékpár Budapesten); ill. **pilotoljunk gyereküléssel és nagyobb csomagterű kerékpárokat** is
- 3 Jó ár-értékű szolgáltatás: hagyományos kerékpárok továbbra is olcsón** elérhetők legyenek (bérlet, x perces díjmentes utazás), **elektromos rásegítésű kerékpár viszont prémiumabb** és nagyobb költségű szolgáltatás. Az olcsó Budapest és Bubi bérlet és a fenntarthatóság miatt **állandó akció nem javasolt**, inkább **kampányszerűen, új felhasználók bevonása céljából** (pl. kuponok, első x perc díjmentes, „próbáld ki”)
- 4** Mindezt **hatékony üzemeltetési módon** tegyék: környezetbarát és modern megoldásokkal történő üzemeltetés, SLA-kkal és innovatív díjazási módokkal közös motiváció elérése az üzemeltetővel

Célunk, hogy az új rendszerrel akkora előrelépést tudjunk elérni, mint az 1.0-hoz képest a 2.0 volt.

Célok eléréséhez 6 területen változtatunk a Bubi 3.0-ban: (1) hosszabb és rugalmasabb szerződés (2) finanszírozási modell megújítása (3) nagyobb és sűrűbb lefedettség (4) IT fejlesztésekre és MaaS integrációra lehetőség (5) több és újabb kerékpárok, (6) üzemeltetési kiválóság elérése



Bár értékelési szempontrendszerben természetesen továbbra is az ár lesz a legnagyobb súllyal, azonban a kerékpárok súlyán túl a modern, BKK és felhasználók számára hasznos megoldásokat is pontozzuk

Szempont	Súly
 Ár	75%

- Várhatóan a mechanikus és elektromos rásegítésű kerékpárok havi díja adja majd az összajánlati ár domináns részét (~80-90%)
- Az üzemeltetési díjban nem csak a kerékpárok üzemeltetése van benne , hanem az IT környezet (app, back office, honlap, stb.) biztosítása és üzemeltetése is.

 Kerékpárok fizikai jellemzői	12%
---	-----

- A kerékpárok súlya az egyik legfőbb értékelési szempont az ár után (5%+5%)
- Az ügyfelek számára egyik legfontosabb elemet, a könnyen nyitható nyeregcsőbilincset (2%) is értékeljük

 App és háttérrendszer	13%
--	-----

- Olyan funkcióknak akarunk többlet pontot adni, amiket a piaci konzultációk során feltérképeztünk és a BKK vagy ügyfelek számára nagyon hasznosak lehetnek (kötelező elvárásként versenyszűkítő lenne):
 - Chatbot
 - MDS adatok
 - Ajánlási rendszer
 - Gamification / ösztönzési rendszer
 - Használati adatok összegzése
 - Appnyitási adatok nyomonkövetése és összevetése megvalósult bérlésekkel

Bubi 2.0-ban 95%-os súllyal szerepelt az ár, és 5%-os súllyal a kerékpár súlya

A Bubi 3.0-val a cél az volt, hogy minél szélesebb kör számára legyen elérhető a verseny, ezért nem szabtuk szűk műszaki feltételeket (pl. nem kötelező a visszatöltés vagy a variálható rásegítés). A részletes kerékpárparamétereket a tárgyalások során ismerjük majd meg.

A Bubi 3.0 SLA-elvárásait is újragondoltuk a 2.0 tapasztalatai és üzemeltetők valós működése alapján: szigorú, stabilitást biztosító elvárások mellett teljesen megújítottuk az elvárt rendelkezésre állást



Működési stabilitást biztosító SLA-k

- **Rendszer működés, IT és pénzügyi rendelkezésre állás – Bubi 2.0-hoz képest pontosítások**, minimális szigorítással (elsősorban összegben, nem %-ban)



Kerékpárok rendelkezésre állása - hány kerékpár van kint az utcán

- **Napi egyszeri mérés helyett 5 percenkénti folyamatos mérés**, magasabb napi (87,5%) és havi (90%) rendelkezésre állás a Bubi 2.0-hoz (85%) képest
- Elektromos bringák töltöttségének specifikálása (flotta 80%-ának legalább 10 km-re vagy 30 perces útra elegendő töltöttséggel kell rendelkeznie)



Kerékpárok rendelkezésre állása - hol vannak a kerékpárok

- Bubi 2.0-ban egyes állomásokra van elvárás (minden 90 / 180 / 240 percben legalább 1 kerékpár legyen ott), valós rendelkezésre állás nem biztosított, ezt teljesen újragondoltuk az elvárást:
 - 1) Mobi-Bubi integrációval állomás alapú **zónák kialakítása** szükséges, egyedi, **forgalom alapján meghatározott minimum kerékpárszám / zóna**
 - 2) **Reggeli kiemelt állomásokra**, pl. vasúti megálló, nagyobb ingázó csomópontokon (állomások max 2%-a, 20-30 db), reggelenkénti logisztika elvárása (minden reggel legyen ott kerékpárflotta max 10%-a)
 - 3) **Kiemelt állomásokon**, stratégiaileg fontos helyszíneken (állomások 2%-a, 20-30 db) minimum 3 db kerékpár / 90 perc türelmi idő



Egyéb

- Újragondolt tisztasági és meghatározott esetekben tájékoztatási/visszajelzési kötelezettséggel kapcsolatos elvárások az üzemeltetőtől, kiemelten az ügyfélszolgálati feladatokra fókuszálva is

A kompenzáció bevezetésével lehetőségünk nyílik a szolgáltató motiválására, mechanikus kerékpárok esetén üzemeltetési díj 15%-a, e-bringák esetén 50%-a érhető el többletként havi szinten

A megfelelő motiváció és a közös célok elérése érdekében **bevételi kompenzációs rendszer kerül bevezetésre** a Bubi 3.0 üzemeltetője felé annak érdekében, hogy:

- Érdekeltté tegyük a szolgáltatót **a jobb szolgáltatási színvonal** biztosítására: magasabb használati számok, területi bővítések mellett
- **Jobb disztribúció** valósuljon meg a városon és annak zónáin belül, különös fókusszal a külső területekre – mivel a belsőbb területeken jobb az önlogisztika és magas a kerékpárok kihasználtsága, a vállalkozó ne optimalizáljon a belső területekre
- rövidebbé váljon a kerékpárok karbantartásával és javításával töltött idő.

Ugyan a bónusz rendszer extra költségekkel fog járni, összeredményét tekintve pozitív hatást várunk:

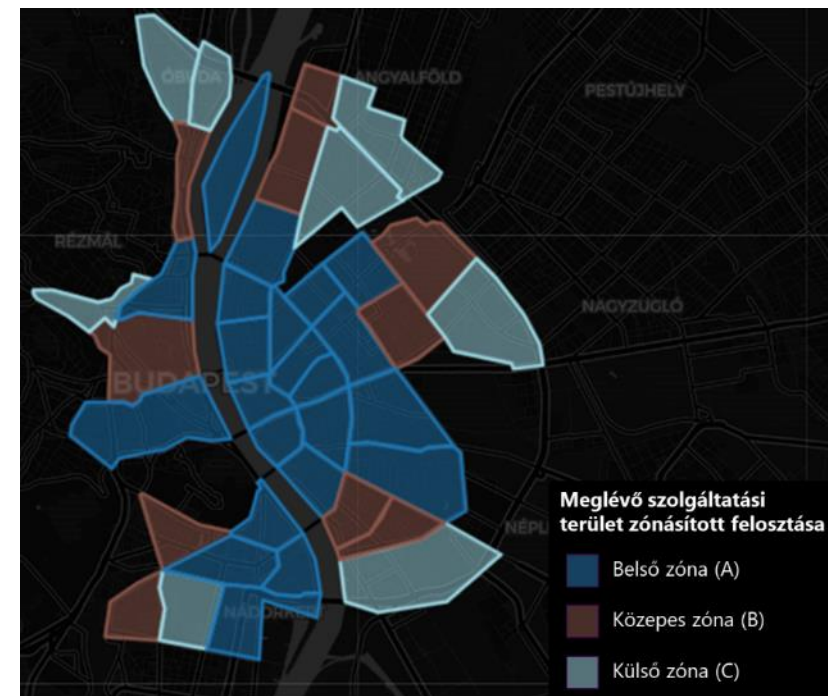
- **Csökkenő** fajlagos kerékpár **üzemeltetési díj** (indikatív ajánlatok alapján különböző mértékben, de számolnak ezzel a szolgáltatók, alacsonyabb árat adnak, amennyiben van kompenzáció)
- **Növekvő bérlésszámok**, mely az **elektromos rásegítésű kerékpár esetében többletbevételt** is jelent

Kompenzáció rendszere:

- Zónánként, kerékpártípusonként eltérő árazás (belső zónákra alacsonyabb kompenzáció)
- Havi szinten elvárt minimum használat (usage rate, UR) felett jár kompenzáció, bérlésenként
- Kompenzációs összeg a zónákban megtett utazások aránya alapján kerül meghatározásra
- Kompenzáció maximalizálva van a üzemeltetési díj %-ában (hagyományos Bubi esetén 15%, elektromos rásegítésű kerékpár esetén 50%, mivel utóbbi esetén minden egyes utazás garantáltan plusz bevételt generál a BKK-nak)

Kompenzáció összege, maximuma

Zóna	Mechanikus (Ft, nettó)	Elektromos rásegítésű (Ft, nettó)
A	75	200
B	150	400
C	200	600
MAX (cappelve)	üzemeltetési díj 15%-a	üzemeltetési díj 50%-a



Elvárt használat (UR)

Mechanikus		Elektromos rásegítésű	
Flotta	UR	Flotta	UR
2 999-ig	4,0	500-tól	2,0
3 999-ig	3,5		
4 000-től	3,0		

A 2030-as BMT célok teljesítéséhez és a nemzetközi jó gyakorlatok eléréséhez is többszörös, akár 4-6-szoros flottaméret növekedésre lenne szükség, új kerékpártípusokat is behozva

BMT modal split célszámok elérése

- A 2030-as **modal split célszám 10%** a kerékpározásra és a mikromobilitási eszközökre vonatkozóan (**500 ezer út**)
- A 2019-es **2%-os értéket 2023-ban** sem sikerült jelentősen meghaladni
- Bubi szerepe többértű lehet:
 - **„Kapudrog” hatás**, az ügyfél Bubival próbálja ki (újra) a városi kerékpározást: mind új területek bevonásával, mind új típusú kerékpárokkal új célcsoportok érhetők el
 - Kerékpáros **infrastruktúra kialakításának** lehet **fontos motorja** („akkor telepítünk állomásokat a területre, ha megfelelő kerékpáros infrastruktúrával rendelkezik” / „már Bubi is itt van, sokan használnak kerékpárt, fejleszteni kéne a kerékpáros infrastruktúrát”)
- Becsléseink szerint a Bubi teszi ki a kerékpáros közlekedés 10%-át, **így 500 ezer mikromobilitási úthoz ~50 ezer Bubi útra van szükség, ami a jelenlegi ~10 ezer 5-szöröse**

BMT modal split célok eléréséhez 4-6-szoros flottaméret (10-15 ezer Bubi kerékpár) szükséges

Nemzetközi legjobb gyakorlatok elérése

Város	Kerékpárok száma	Ezer lakosra jutó kerékpár
Lyon	5 000	10,0
Párizs	19 000	8,6
Toulouse	2 400	4,8
Barcelona	7 000	4,4
New York	33 000	4,0
Sevilla	2 600	3,7
Valencia	2 750	3,4
Nantes	1 000	3,3
Dublin	1 500	3,0
Varsó	3 200	1,8
Bécs	3 000	1,6
Budapest	2 460	1,4
London	12 000	1,3
Átlag	7 301	3,95

Az elkövetkező évtizedre nagy hatással van a most kialakított jó gyakorlat, **muszaj támogatni a fejlődést, hogy lépést tartson Budapest**

A jelenlegi legjobb nemzetközi gyakorlatok eléréséhez 2-3-szoros (5-7,5 ezer), 2030-ra számolva inkább 3-5-szörös (7,5-10 ezer) méretű flotta szükséges

A Bubi 3.0 indulására a flottát hagyományos és elektromos rásegítésű kerékpárok teszik ki, utóbbi az új célcsoportok bevonásához kell, teher- és gyereküléssel felszerelt kerékpárt később fogjuk pilotolni

Hagyományos kerékpár



Elektromos rásegítésű kerékpár



Gyereküléssel felszerelt kerékpár



Teherkerékpár



Elektromos roller



4 000 db



1 000 db



max. 600 db



max. 200 db



2026-tól a Bubi 3.0 flottájában hagyományos és elektromos rásegítésű kerékpárok lesznek

- A bérletek döntő többségét hagyományos bringával lehet megtenni (10-15 perces utak emelkedő nélkül), és jelentősen olcsóbb üzemeltetni
- Új célcsoportok bevonására jó eszköz az e-bringa (kevésbé sportosak, kockázat kerülők, stb..)
- Magyarország és Budapest első jelentős e-közbringa - flottáját hozzuk el
- Piaci konzultáció alapján cserélhető akkumulátor lesz az e-bringákon (költséghatékonyabb rugalmasabb, piaci standard)

A tapasztalatok és városokkal való egyeztetések alapján **pilotolni** fogjuk a **gyereküléssel felszerelt és a teherbringákat**, de **nem a 2026-os indulástól**

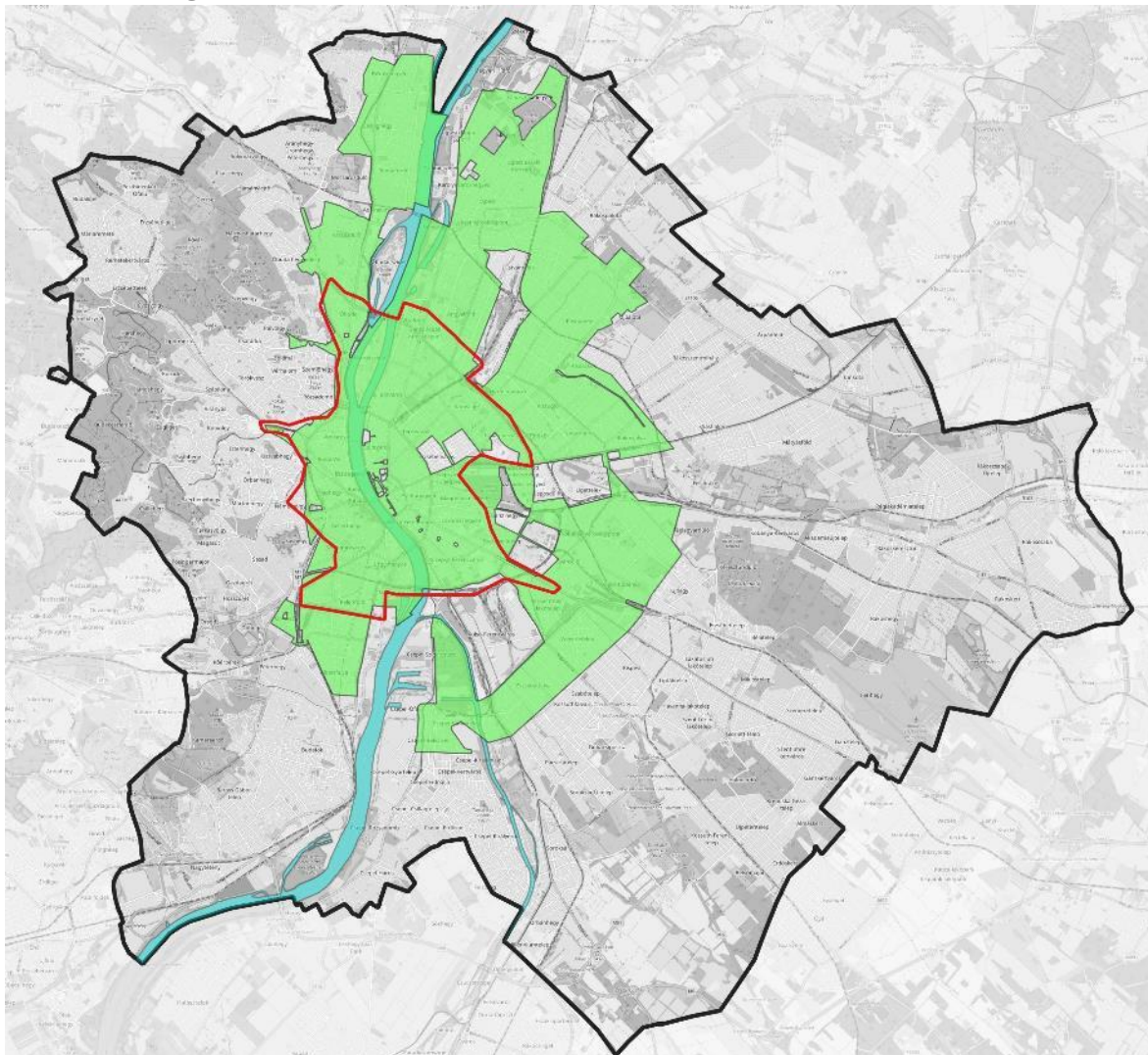
- Bécsben a gyereküléssel felszerelt kerékpárokat kevesebb, mint fele annyiszor bérelték ki, azt nem szeretnénk, hogy kihasználatlanok legyenek a kerékpárok
- Teherbringát tapasztalat nélkül nehéz vezetni, üzemeltetési nehézségek (állomás mérete)

Nem lesznek e-rollerok a Bubi 3.0-n belül

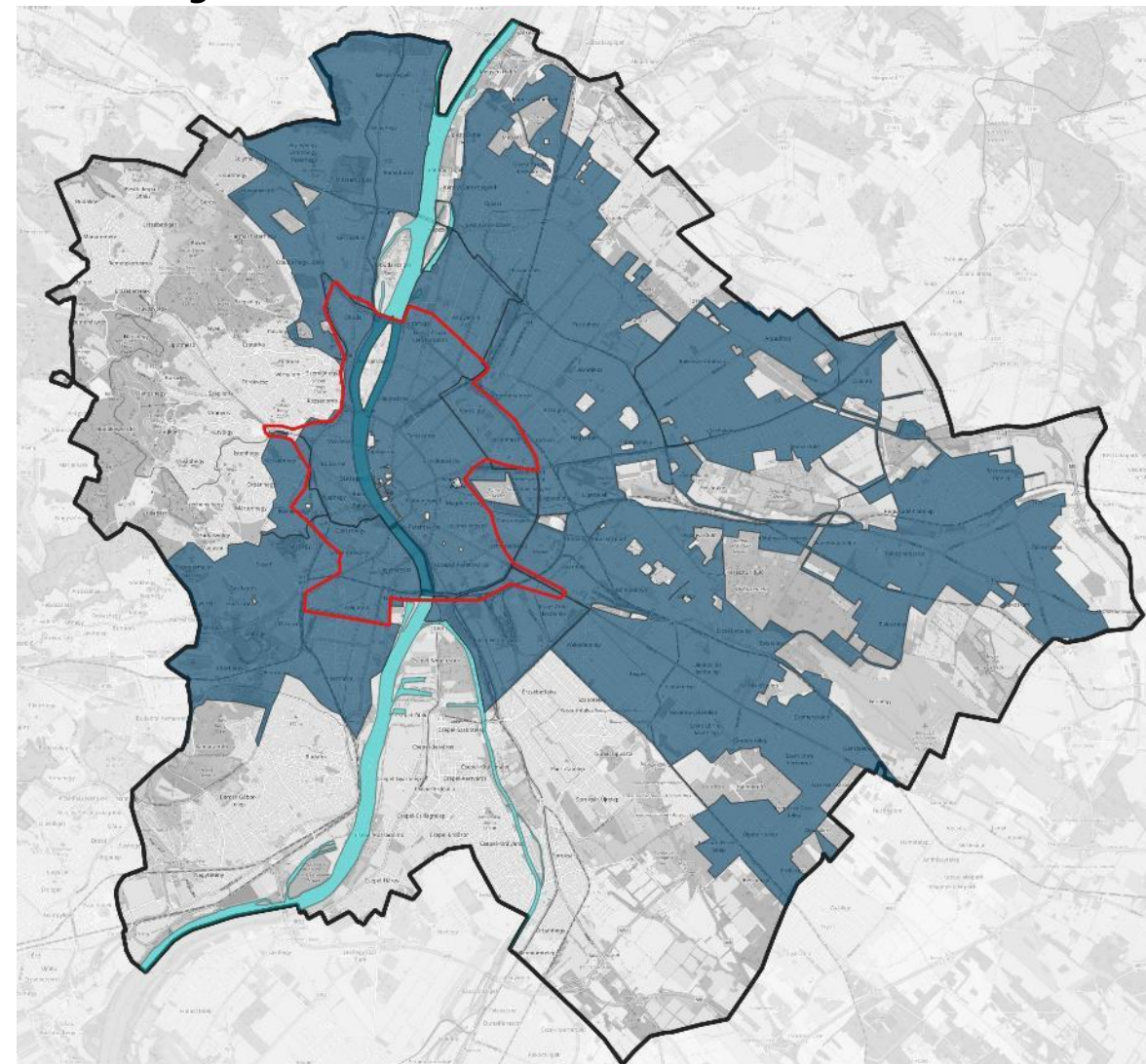
- Budapesti e-roller piac viszonylag telített, „piac megoldja”

Bubi jelenleg nagyjából a Hungária körutat fedi le, a 2-2,5-szeres flottával (5-6 000 db / szolgáltató) rendelkező e-roller cégek ennél jelentősen nagyobb területen üzemelnek

Lime szolgáltatási területe



TIER szolgáltatási területe



A Bubi 3.0-ban Mobi és Bubi pontok integrálásra kerülnek: az 1.0-ás dokkolók átalakítása és az arculatváltás folyamatban van, az egységes arculat 2026-os indulásra lesz meg

Első generációs Bubi állomás



- **A Bubi 1.0-ból továbbhozott dokkolóállomások (~150db) elavulttá váltak:**
 - nem lát el funkciót
 - nagyobb helyigény
 - egységes arculat hiánya
 - költségesebb és lassabb kialakítás, rugalmatlanabb bővítési lehetőségek

Új arculat szerint kialakított állomás



- **2025 folyamán a régi, dokkolós állomások és Mobi-pontok is átalakulnak, ennek előkészítése folyamatban van**
- **2022 óta átadott állomások (50+ helyszín) már az új arculat szerint kerültek kialakításra:**
 - egyszerű kerékpártámaszok, amik költséghatékonyabb kialakítást és üzemeltetést tesznek lehetővé
 - kisebb helyigény
 - Mobi-pontokkal azonos megjelenés
 - meglévő Mobi-pontokon szükséges a hiányzó támaszokat pótolni

A keretmegállapodásnak köszönhetően rugalmasan, valós ügyféligény, üzemeltetési tapasztalatok és adatok alapján tudjuk majd bővíteni a flottát, akár 8000 kerékpárig, ha megfelelő forrás áll rendelkezésre

- **Keretmegállapodással** (6 hónap implementáció + 5 év fix üzemeltetés + 18 hónap opció) **az összegre teszünk kötelezettség vállalást, valamint 2026-ra vállalunk minimális kerékpárszám lehívást (2500 db mechanikus és 800 elektromos rásegítésű kerékpár)**
- **Így rugalmasan** (nincs kötelező lehívandó mennyiség és típus a 3300 db kerékpárok felül) és szakaszosan, a használati adatokat is figyelembe véve **lehet bővíteni a flottát** (pl.: elektromos rásegítésű kerékpár népszerűsége alapján)
- Ezzel **lehetőség van akár 5 ezernél is több kerékpár lehívására és akár az elektromos rásegítésű kerékpárok javára fordítani a kerékpárok arányát** – figyelembevéve a keretösszeget és a rendelkezésre álló forrást – most 3 modellt mutatunk be

Bubi 3.0 üzemeltetési időszak

Jelenlegi mechanikus flotta: 2 460 db

		2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
1	Minimum modell <i>Biztosan lehívandó mennyiség kötelezettségvállalás értéke 2 500 db mechanikus kerékpár 800 db elektromos rásegítésű kerékpár</i>	összesen	3 300	3 300	3 300	3 300	3 300	3 300
	<i>mechanikus</i>	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500
	<i>elektromos</i>	800	800	800	800	800	800	800
2	Realista modell <i>BKK vezetés és főpolgármester által jóváhagyott célmennyiség 4 000 db mechanikus kerékpár 1 000 db elektromos rásegítésű kerékpár</i>	összesen	3 800	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
	<i>mechanikus</i>	3 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
	<i>elektromos</i>	800	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
3	Ambiciózus modell <i>„Elméleti” maximum, nagy elektromos rásegítésű kerékpár súllyal 4 500 db mechanikus kerékpár 3 500 db elektromos rásegítésű kerékpár</i>	összesen	3 800	5 000	6 000	7 500	8 000	8 000
	<i>mechanikus</i>	3 000	4 000	4 000	4 500	4 500	4 500	4 500
	<i>elektromos</i>	800	1 000	2 000	3 000	3 500	3 500	3 500

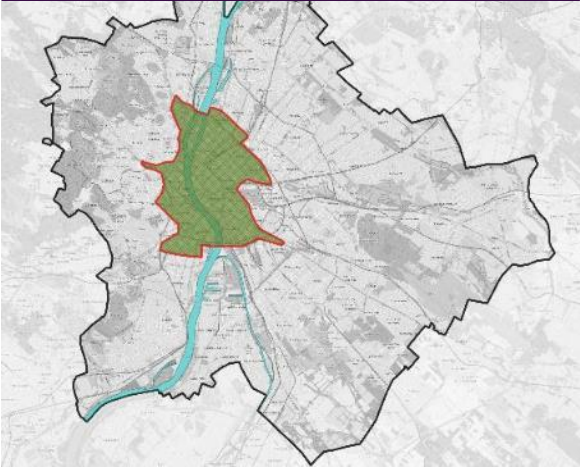
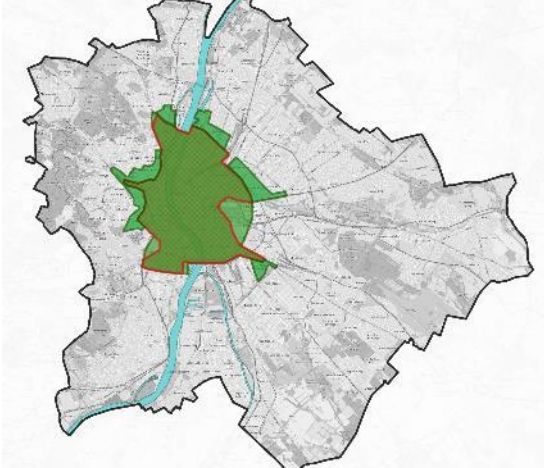
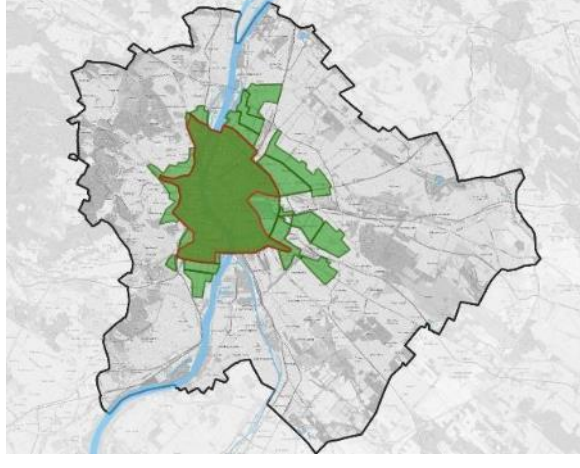
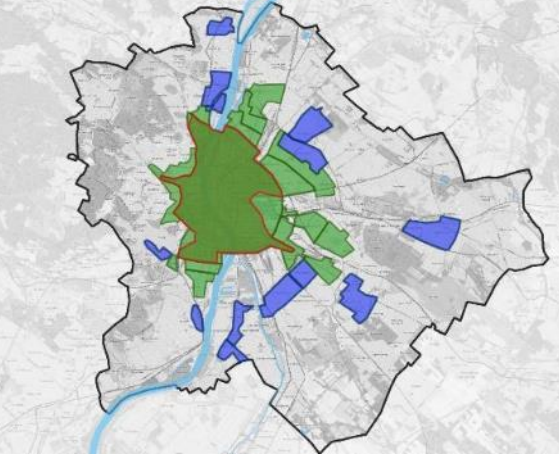
Bubi 3.0 területi bővítése 2028-ra 82 km²-re növelhető, pozitív tapasztalatok esetén a lefedettség akár 112 km²-re is növelhető

Bubi jelenlegi és jövőben tervezett bővítési területei



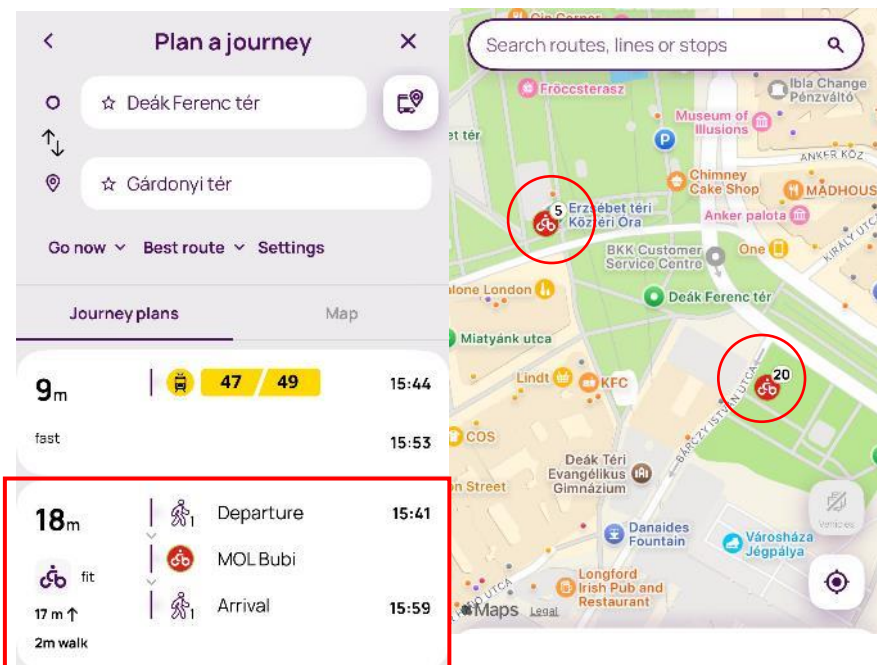
1



Jelenlegi szolgáltatási terület	Minimum modell	Realista modell	Ambiciózus modell
			
550 ezer fő	650 ezer fő	950 ezer fő	1,2 millió fő
2 460 db, csak mechanikus	3 300 db, ebből 800 e-bringa	5 000 db, ebből min. 1 000 e-bringa	8 000 db, ebből min. 2 000 e-bringa
42 km²-en 220 db állomás	57 km²-en 1 300+ db állomás	82 km²-en 1700+ db állomás	112 km²-en 2 300+ db állomás

A BPGO-ban már most is lehet Bubi-utazást tervezni, a 3.0-ban megmarad ez a funkció, bérlet és vásárlás bevezetéséről csak később lehet dönteni, de mérlegelni kell a többi folyamatban lévő BPGO fejlesztést is

Bubi 3.0 indulásakor elérhető lesz a BudapestGO-ban a Bubival való utazástervezés



- A BudapestGO-ban benne vannak a Bubi állomások helyszínei, az állomások telítettsége és az útvonaltervezés
- A Bubi 3.0 indulásra (külön app) nem tervezünk mélyebb integrációt, a fókusz, hogy egy stabilan működő appal és rendszerrel el tudjunk indulni

További funkciók fejlesztése csak a Bubi 3.0 későbbi időszakában lehet, azonban...



- Mindenképpen vizsgálni fogjuk a mélyebb szintű Bubi – BudapestGO integrációt (pl.: bérlet, termékvásárlás)
- A Bubi a felhasználók egy szűkebb részét érinti, nem egyértelmű, hogy a havi ~1,5 milliós látogatottságú appba hogyan érdemes beépíteni

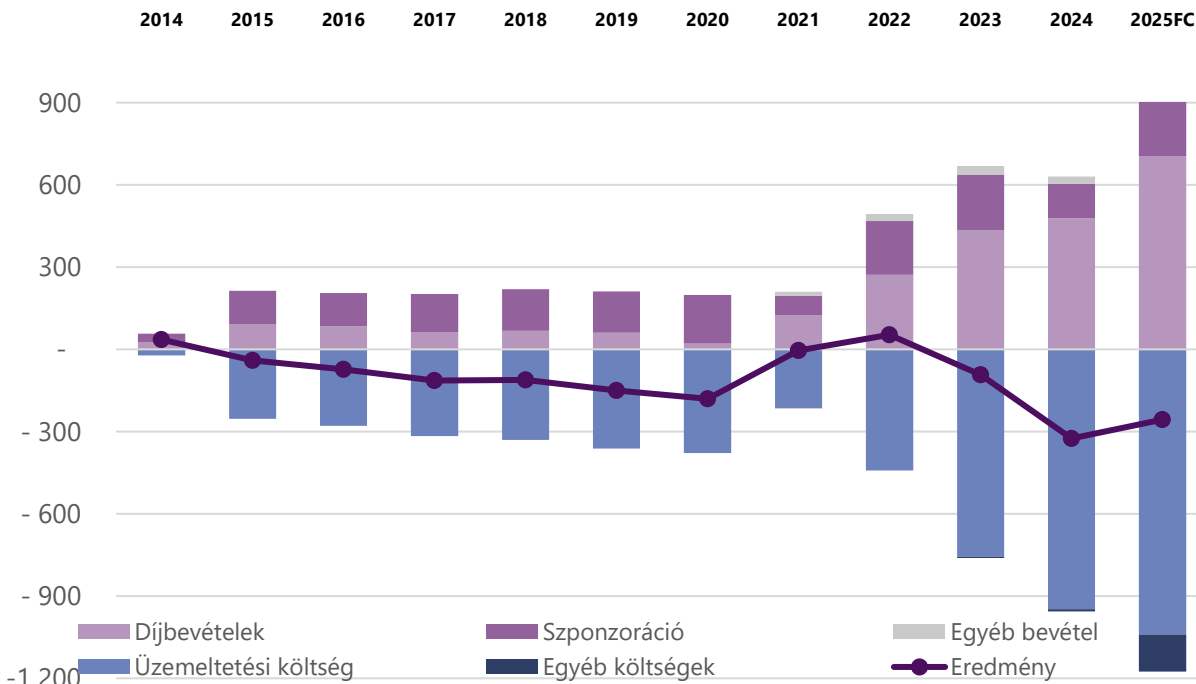
...figyelembe kell venni a többi BudapestGO-t érintő fejlesztést



- A BudapestGO leterheltsége már így is nagy, alapos átgondolás kell, hogy milyen új funkciókat vonunk be az appba
- Az alkalmazás elsődleges célja továbbra is az utazástervezés és jegyértékesítés

A Bubi 1.0 az indulásától kezdve magas forrásigénnyel rendelkezett, a 2.0 a kezdeti években fedezni tudta a költségeit, azonban elsősorban a magas inflációból adódó költségnövekedések miatt 2023-tól forrásigényessé vált. A Bubi 3.0 végső árazásáról a döntést 2025 Q4 elejére javasoljuk, amikor látjuk a végleges költségeket és kereteket

Bubi 1.0 és Bubi 2.0 pénzügyi eredményeinek összehasonlítása (2014-2025)¹



- A **Bubi 2.0** indulásakor az árak alacsonyabbak voltak, mint a **Bubi 1.0-nál** (kivéve 2020. március), **mégis 2022-ig fedezte az üzemeltetési költségeket** – ellentétben az előző rendszerrel.
- **2023-tól a bevételek már nem fedezik a kiadásokat**, főként a szerződések inflációkövetése (pl. 2023: 17,6%) és a 2022-ben lehívott, drágább kerékpárok miatt.
- Míg a Bubi 1.0 esetében a szponzoráció dominált (~70%), a 2.0 bevételei jelentősen nőttek, és 2024-re várhatóan csak ~27%-os lesz a szponzorációs arány.
- **A Bubi 2.0 gazdaságilag nehezebb környezetben, alacsonyabb árakkal is sikeresebb lett, és csak 2025-ben lépte túl a Bubi 1.0 díjszintjeit.**

Javaslat a Bubi 3.0 árazásának kialakítására vonatkozóan

1

A közbeszerzési eljárás eredményét várjuk meg, annak érdekében, hogy az üzemeltetési **költségeket és kereteket** pontosan megismerhessük (mire képes a szolgáltató rendszere pontosan (IT és kerékpárok), milyen üzemeltetési díjak mellett)

2

Célzott, árazásra és használatra vonatkozó kutatásokat készítünk az szolgáltató és IT lehetőségek ismeretében

3

Elemzéseket felhasználva konkrét **árazási és flottafelfutási javaslatokat, kereszthatás-elemzéseket** készítünk, amiket 2025 Q4 elején bemutatunk a **bizottság számára**

Mellékletek

Legfőbb változtatások Bubi 2.0-hoz képest (1/2)

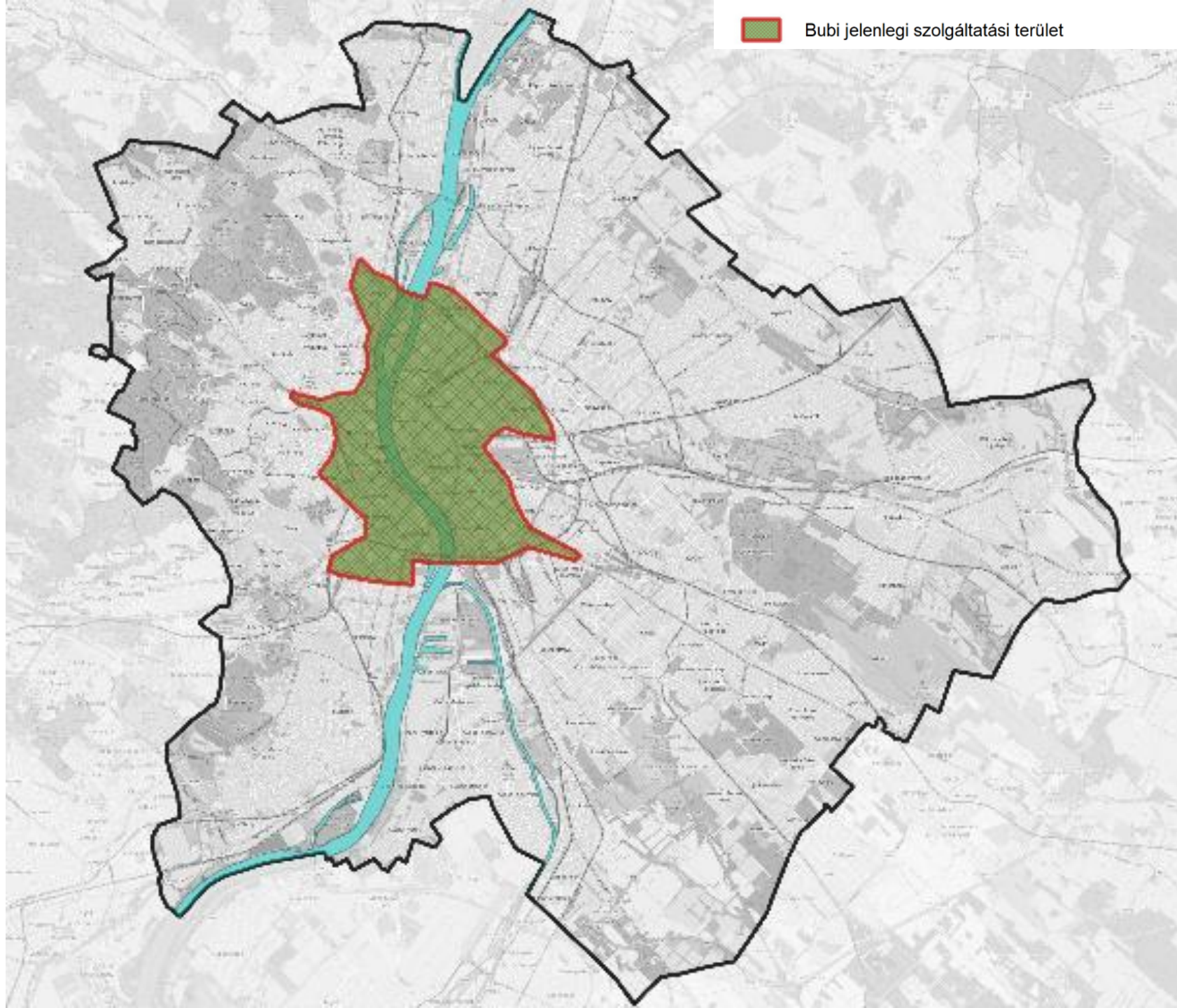
Téma	Bubi 2.0	Bubi 3.0	Indok
Szerződés formája	Keretszerződés	Keretmegállapodás	A jelenleg érvényes szerződésben kötött, fix mennyiségek vannak, ami nem ad lehetőséget az ügyféligények rugalmas kezelésére (pl. flottabővítés, területi bővítés, IT fejlesztés, stb) Keretmegállapodás esetén összegre és minimális, de a jelenleginél nagyobb kezdőflottára teszünk vállalást
Szerződés hossza	Fix 5 év	6 hónap implementáció + 5 év + 18 hónap opció	Több nemzetközi példa van arra vonatkozóan, hogy közbringa rendszer üzemeltetésére 5 évnél hosszabb szerződés is van, költséghatékony (alacsonyabb szolgáltatási díj a kerékpároknak) és zöldebb (nem kell az eszközt lecserélni gyakran), opcióval kezelhető
Flotta	Csak mechanikus kerékpár	Mechanikus kerékpár, elektromos rásegítésű kerékpár , lehetőség szerint gyereküléssel felszerelt kerékpár és teherkerékpár	Nemzetközi trendek alapján az elektromos kerékpárok alapvetőnek számítanak , jelentős új célcsoportokat érhetünk, mechanikus kerékpárok a szolgáltatás gerincét adják, a gyereküléses és teherkerékpárok pilotprojektként valósulnának meg – nem a 2026-os indulásra
Állomások – Mobi pont integráció	Csak gyűjtőállomáson (220 db) lehet felvenni és leadni a kerékpárokat, állomáson kívüli lezárás esetén bírság van	Mobi-pontokon és Bubi állomásokon (1100+ állomás) is fel lehet venni és leadni a kerékpárokat, állomáson kívüli lezárás esetén bírság van	Versenyhátrány csökken az e-rollerekhez képest , és a first és last mile funkciót hatékonyabban látja el a szolgáltatás, ami jelentős ügyfélművelési növelő hatás . EPK során a szolgáltatók támogatták ezt a működési modellt. Valamint, 5x több helyen lehet majd felvenni és leadni a kerékpárokat
Állomások – feladatok elosztása	Tervezési, üzemeltetési és kivitelezési feladatok részben a vállalkozónál, részben a Budapest Közútnál van	Állomásokkal (Bubi és Mobi) kapcsolatos tervezési, kivitelezési és üzemeltetési feladatok nem részei a szerződésnek , hanem BKK felel érte (akár külsős szolgáltatót, pl. Bp Közút bevonva)	Felelősségi körök tisztázásra kerülnek és egy kézbe kerülnek a szorosan kapcsolódó feladatok és felelősségi körök, Bubi 3.0 üzemeltetőjének nem lesz állomásokkal kapcsolatos feladata – az állomások kivitelezési és üzemeltetési feladatait kiszervezzük másik beszerzés keretében
Üzemeltető díjazása	Fix üzemeltetési díj, hibapont után malus kerül levonásra	Fix üzemeltetési díj, hibapontok esetén malus kerül levonásra, valamint teljesítmény alapú kompenzáció kerül beépítésre	Bubi 3.0 céljainak eléréséhez elengedhetetlen, hogy a jelenlegi ellenérdekeltség az üzemeltetővel feloldásra kerüljön – ezt az egy kerékpárra jutó használathoz kötött többlet kompenzációval lehet elérni

Legfőbb változtatások Bubi 2.0-hoz képest (2/2)

Téma	Bubi 2.0	Bubi 3.0	Indok
Extra üzemeltetési, fejlesztési szolgáltatások	Nincs / korlátozott lehetőség virtuális / eseti állomások létrehozására, áthelyezésére, helyszíni jelenlétre vagy támogatásra (pl. kiállítások, fesztiválok)	Rendezvények biztosítását, eseti és virtuális állomások kezelését belefoglaltuk a műszaki elvárásokba, egyéb üzemeltetési és fejlesztési feladatok egyedileg megrendelhetők	Már előre definiálható üzemeltetési feladatokra egyértelműen szükség lesz, emellett megfelelően rugalmasan tudjuk kezelni a rendszert , hogy ügyfeleknek a legjobb szolgáltatást tudjuk nyújtani
Közvetlen kommunikáció	Csak saját, BKK fejlesztéssel volt lehetőség meglépni a push üzenetek küldését	Alap elvárás a közvetlen BKK által meghatározható automatikus és eseti push és pop-up üzenetek küldése, hírlevél funkció, és azok visszamérése	A leghatékonyabb eszközünk az ügyfelekkel való kommunikációban és edukációban a közvetlen kommunikációs eszközök megléte és használata, a piacon meglévő funkciókat várunk el
SLA – kerékpárok rendelkezésre állás	Napi rendelkezésre állása a kerékpároknak , naponta 1 alkalommal van mérve, min 85%	Napi rendelkezésre állása a kerékpároknak, 5 percnél mélyebbre, napi min 87,5%, havi min 90%	Egyik legkritikusabb – ügyfelek által is érzett KPI , jelenlegi szolgáltató puffer-készlet nélkül, minimális helyszíni karbantartással átlagosan ~83-84%-ot el tud érni, puffer-készletet kötelezően írunk elő a szolgáltatóknak
SLA – területi rendelkezésre állás	Területi rendelkezésre állása a kerékpároknak – minden állomáson 90-180-240 percnél mélyebbre legyen egy db kerékpár	Zónák kialakítása – egységes türelmi idő, de eltérő, forgalomtól függő minimum elvárt kerékpár szám	Mobi-pontok kezeléséhez szükséges meglépni a zónák bevezetését, együttesen állomások , a területi rendelkezésre állás méréséhez, állomások feltöltése meghatározott állomásokon történhet – reggeli csúcsidőben kiemelt helyszíneket kell feltölteni. Ez tudja a valós keresletet jobban kezelni.
SLA – elektromos rásegítésű kerékpárok	Elektromos rásegítésű kerékpárok nem képezik a flotta részét	Elektromos rásegítésű kerékpárokra külön elvárásokat fogalmaztunk meg az SLA-kban	A flotta legalább 80%-ának legalább 10km-es útra vagy 30 perces útra elegendő töltöttséggel kell rendelkeznie, biztosítva azt, hogy a felhasználók eljuttak a céljukhoz.
Ügyfélszolgálat	Bevételbeszedést és számlázást BKK végzi , ill. az ügyfélszolgálati feladatok nagy részét is	Ügyfélszolgálati feladatok döntés esetén kiszervezhetők a Vállalkozónak	Jelentős hatékonyságnövekedést hozhat a kiszervezés: gyorsabb reakcióidő, rugalmasabb kezelés, belső erőforrás jelentős megtakarítási lehetősége. A legtöbb EPK résztvevő saját maga látja el ezen feladatokat, kidolgozott folyamatok, nemzetközi jó gyakorlatok, kevesebb IT integráció.

Jelenlegi szolgáltatási terület, 2 460 db mechanikus kerékpár

- 2020 végén 445 ezer, jelenleg 550 ezer lakóhelyén elért ember
- 2020 végén 34 km² területet fedett le a szolgáltatás, jelenleg **42km² (+8km²)**
- **12 db kerületben vagyunk jelen**



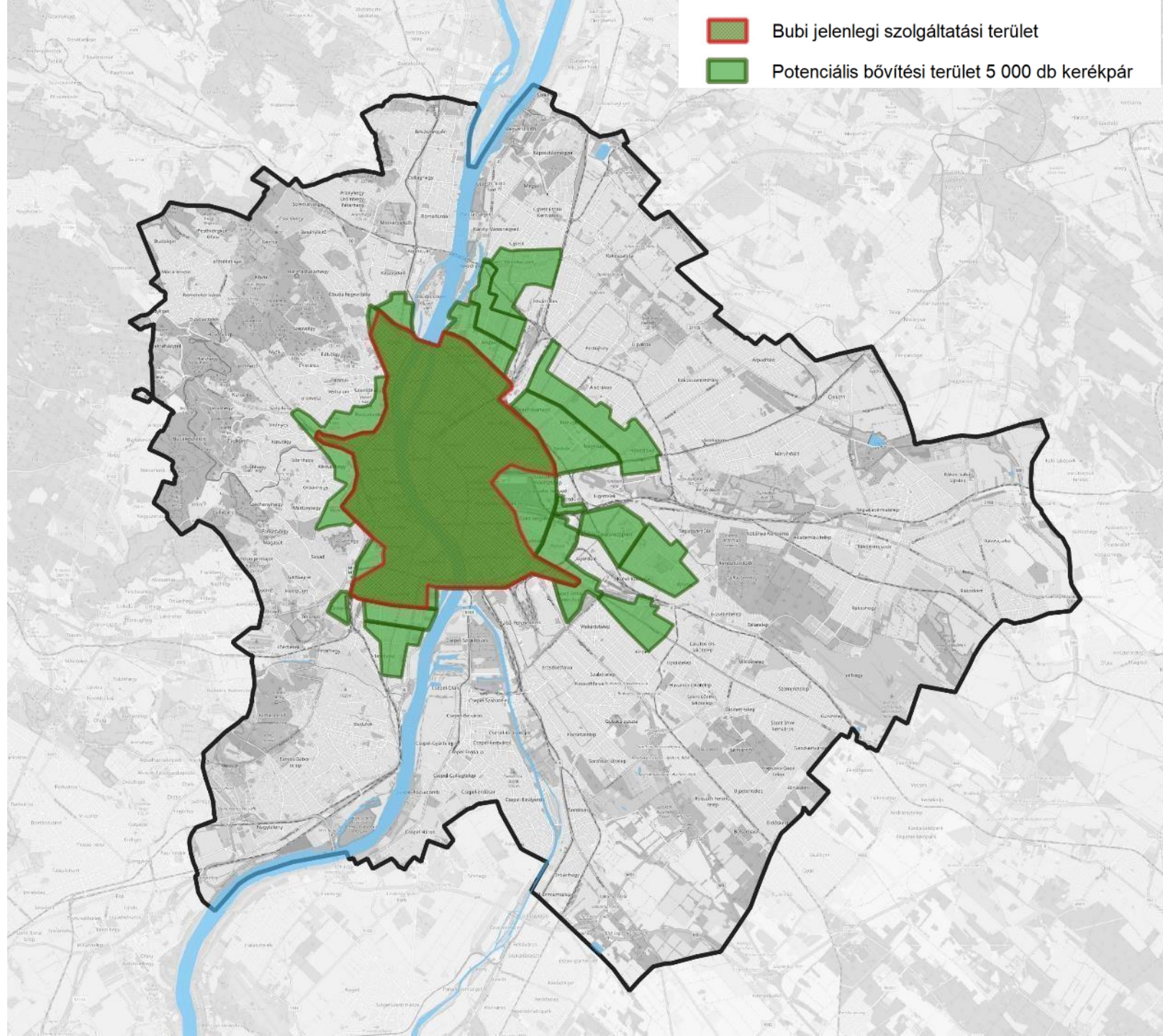
Bővítési terület, minimum modell, 2 500 db mechanikus és 800 db mechanikus

- 3 300 db kerékpárral csak minimális növekedés lehetséges.
- 57 km² 1 300+ helyszín, + 15 km²
- **Újonnan elért kerületek: X. és XIX. kerület**



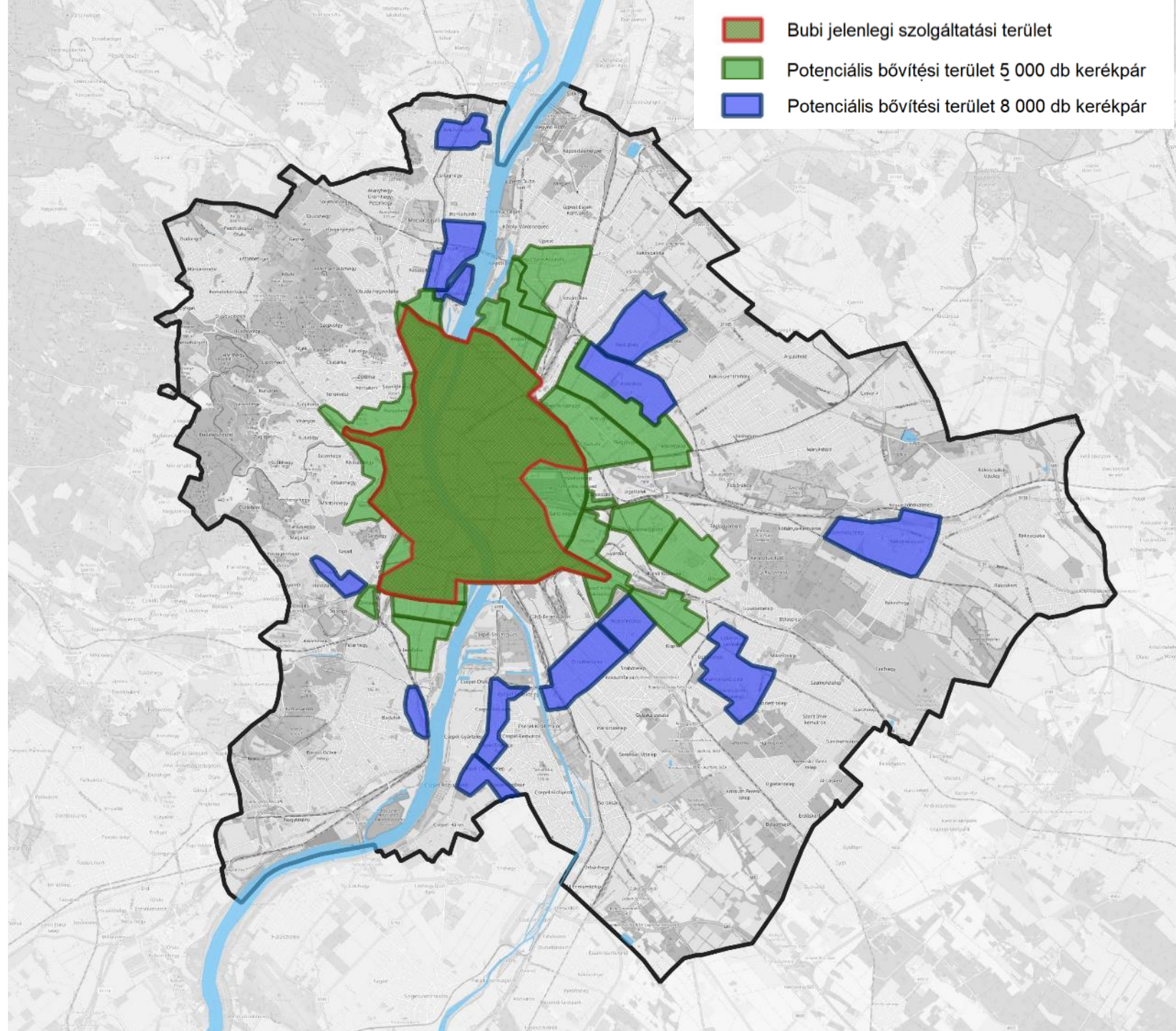
5000 db kerékpár (legalább 1 000 db elektromos rásegítésű kerékpár)

- 950 000 lakóhelyén elért ember
 - + 400 000 fő
 - Budapesti lakosok több mint 50%-ának elérhető lesz a szolgáltatás a lakhelyén
- 82 km² terület
 - + 40 km²
 - Szinte megduplázzuk a rendszert
- 15 kerület,
 - +3 db:
 - **IV.** (Újpest)
 - **X.** (Kőbánya)
 - **XIX.** (Kispest)
- Új területek :
 - Óbudai lakótelep
 - Angyalföld
 - Zugló
 - Kelenföld, Őrmező, Albertfalva
 - Kőbánya, Népliget
 - József Attila lakótelep
 - Újpesti lakótelep
 - Kispesti lakótelep



8 000+ db kerékpár (legalább 2 000 db elektromos rásegítésű kerékpár)

- 1 200 000 lakóhelyén elért ember
 - + 650 000 fő
- 112 km² terület
 - + 70 km²
- 21 db kerület (adicionális)
 - +9 db:
 - **X.** (Kőbánya)
 - **IV.** (Újpest)
 - **XIX.** (Kispest)
 - **XXI.** (Csepel)
 - **XV.** (Újpalota)
 - **XX.** (Pesterzsébet)
 - **XXII.**(Budafok)
 - **XVIII.** (Pestszentlőrinc)
 - **XVII.**(Rákosmente)
 - Új területek (adicionális):
 - Kaszásdűlő, Aquincum, Békásmegyér
 - Újpalota, Pestújhely
 - Budafoki lakótelep
 - Rákoskeresztúr
 - Pesterzsébet
 - Wekerletelep
 - Csepel
 - Zugló
 - Havanna-Gloriett-Lakatos úti lakótelep
 - Gazdagrét



10 000 fölötti utasforgalommal rendelkező közösségi közlekedési megállók majdnem mindegyikét lefedhetjük nagyobb flottával (8 000+ db kerékpár)

- Egy kivétellel, minden 10 000 fölötti forgalommal rendelkező megállót lefedjük Bubival
- Legfontosabb csomópontok amiket újonnan elérünk
 - Szent Imre tér
 - Békásmegyer H
 - Rákoskeresztúr, Városközpont
 - Újpalota, Fő tér
 - Kaszásdűlő
 - Aquincum
 - Csepel H
- Szinte az összes jelentős lakótelepen elérhető lesz a szolgáltatás, kivétel Káposztásmegyer és Centenáriumi lakótelep

