

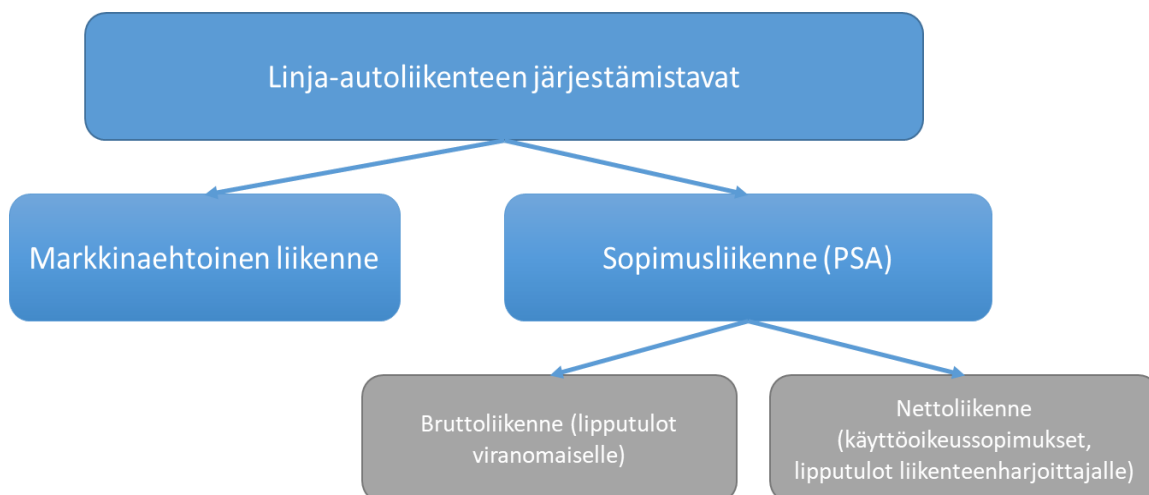
1 Försäljningsintäkter och prestationer som gäller busstrafiken, blankettanvisning

Frågorna i enkätblanketten gäller enbart busstrafik. Uppgifterna samlas in från alla företag som har ett persontrafikillstånd som berättigar till idkande av busstrafik och vars omsättning för busstrafik var minst 200 000 euro under räkenskapsperioden.

Den här anvisningen specificerar terminologin på blanketten. Den regelbundna kollektivtrafiken, som är öppen för alla, indelas i trafik på marknadsvillkor (marknadsbaserad) och avtalstrafik som ordnas av behöriga myndigheter. Inom avtalstrafik stannar biljettintäkterna antingen hos myndigheterna (bruttotrafik) eller hos trafikidkaren (nettotrafik).

Anvisningar cellvis (s.k. tooltips) om specifikation av försäljningsintäkter, resor, körkilometer, kostnader samt personal finns i en separat Excel-tabell på adressen: <https://stat.fi/sv/enkater/linti>.

Figur 1. Modeller för ordnande av trafik i reguljär kollektivtrafik öppen för alla



1.1 Behöriga myndigheter för kollektivtrafiken

Behöriga myndigheter för kollektivtrafiken har definierats i lagen om transportservice (181 §). I statistikföringen används följande indelning:

1.1.1 Trafik i stora städer (4 stadsregioner):

- Samkommunen Helsingforsregionens trafik inom det område som bildas av kommunerna Esbo, Grankulla, Helsingfors, Kervo, Kyrkslätt, Sibbo, Sjundeå, Tusby och Vanda
- Uleåborgs stad inom det område som kommunerna Ijo, Kempele, Limingo, Lumijoki, Muhos, Tyrnävä och Uleåborg bildar
- Tammerfors stad inom det område som kommunerna Birkala, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Tammerfors, Vesilahti och Ylöjärvi bildar
- Åbo stad inom det område som kommunerna Lundo, Nådendal, Pemar, Reso, Rusko, S:t Karins och Åbo bildar

1.1.2 Trafik i medelstora städer (10 städer och stadsregioner):

- Tavastehus stad inom det område som kommunerna Hattula, Janakkala och Tavastehus bildar
- Joensuu stad inom det område som kommunerna Joensuu, Kontiolahti och Libelits bildar
- Jyväskylä stad inom det område som kommunen Hankasalmi, Jyväskylä stad, kommunerna Laukas, Muurame, Petäjävesi och Toivakka samt Äänekoski stad bildar
- Kotka stad inom det område som kommunerna Fredrikshamn, Kotka och Pyttis bildar
- Kuopio stad inom det område som kommunerna Kuopio och Siilinjärvi bildar
- Lahtis stad inom det område som kommunerna Asikkala, Gustav Adolfs, Heinola, Hollola, Hämeenkoski, Kärkölä, Lahtis, Nastola, Orimattila, Padasjoki och Sysmä bildar
- Björneborgs stad inom det område som kommunerna Björneborg, Harjavalta, Kumo, Nakkila och Ulvsby bildar
- Kouvola stad
- Villmanstrands stad inom det område som städerna Imatra och Villmanstrand bildar
- Vasa stad

1.1.3 Trafik i små städer (13 städer och stadsregioner)

- Havslapplands regionala kommunala kollektivtrafikmyndighet inom det område som kommunerna Kemi, Keminmaa, Simo, Tervola och Torneå bildar
- Hyvinge
- Kajana
- Karleby
- S:t Michel
- Raseborg
- Raumo
- Riihimäki
- Rovaniemi
- Salo
- Nyslott
- Seinäjoki

1.1.4 Annan kollektivtrafik (9 NTM-centraler och primärkommunerna)

Kommuner som inte hör till ovan nämnda kommuner (s.k. primärkommuner). Trafiken är antingen intern trafik som NTM-centralerna ordnar eller intern trafik som kommunen ordnar.

1.2 Allmänna anvisningar för kolumner

1.2.1 Reguljär busstrafik som är öppen för alla (kollektivtrafik)

Med reguljär busstrafik avses kollektivtrafik som är öppen för alla passagerare.

1.2.1.1 Trafik på marknadsvillkor

Trafik på marknadsvillkor ordnas på basis av trafikidkarens egen planering och prissättning utan offentlig finansiering. Trafik på marknadsvillkor är i huvudsak fjärrtrafik på längre resor men kan också vara inom de behöriga myndigheternas områden. Trafik på längre resor som bedrivs på marknadsvillkor och som går genom flera behöriga myndigheters områden behöver inte specificeras efter region utan anges i sin helhet under punkten fjärrtrafik.

1.2.1.2 Nettotrafik

De koncessionsavtal som grundar sig på lagen om transportservice. Trafikidkaren har ensamrätt till trafik eller rutter på något geografiskt område. Enligt ett koncessionsavtal får trafikidkaren ersättning enligt avtal och biljettintäkter. Tjänsteleverantören bär den risk som är förknippad med utnyttjandet av tjänsterna och kan inverka på trafikens lönsamhet genom sin egen planering.

1.2.1.3 Bruttotrafik

Avtalsmodell för trafik enligt upphandlingslagen eller försörjningslagen, enligt vilken den behöriga myndigheten svarar för planeringen av trafiken och bär risken som hänför sig till biljettintäkter. Av trafikidkaren köper man körning av en viss rutt enligt en viss tidtabell och på en viss kvalitetsnivå. I bruttomodellen får den behöriga myndigheten biljettintäkterna och trafikidkaren ersättning enligt upphandlingsavtalet för att sköta trafiken.

1.2.1.4 Direktupphandling

Brutto- eller nettotrafik som upphandlas utan anbudsförfarande.

1.2.1.5 Servicesedel

Ett arrangemang där kommunen eller en myndighet ersätter passageraren för kostnaderna för trafiktjänster upp till ett på förhand fastställt värde.

1.3 Allmänna radanvisningar

1.3.1 Fjärrtrafik

Trafik på marknadsvillkor som främst gäller längre resor. Fjärrtrafik kan också vara netto- eller bruttotrafik som myndigheterna köper ensam eller gemensamt (t.ex. inköpt trafik mellan landskapscentra).

1.3.2 Reguljär utrikestrafik

Trafik på marknadsvillkor som riktar sig till utlandet.

1.3.3 Trafik i stora städer

Trafiken inom de 4 stora stadsregionerna. I netto- och bruttotrafiken är aktören ifråga också beställare av trafik. Se listan ovan.

1.3.4 Trafik i medelstora städer

Trafik inom 10 medelstora stadsregioner. I netto- och bruttotrafiken är aktören ifråga också beställare av trafik. Se listan ovan.

1.3.5 Trafik i små städer

Trafik inom 13 små städer och stadsregioner. I netto- och bruttotrafiken är aktören ifråga också beställare av trafik. Se listan ovan.

1.3.6 Annan kollektivtrafik

Trafik som bedrivs enbart inom NTM-centralernas behörighetsområde. I netto- och bruttotrafiken är aktören ifråga också beställare av trafik. Se listan ovan.

1.4 Beställningstrafik

Beställningstrafik är transport som beställs för en viss grupp, t.ex. skolelever, och som inte är tillgänglig för utomstående passagerare.

1.4.1 Regelbunden beställningstrafik (t.ex. skolskjuts)

Rutten och tidtabellen är regelbundna, trafiken baserar sig i allmänhet på avtal och fortgår under längre perioder. Dessutom är trafiken riktad till en viss avgränsad grupp av passagerare. Exempel på trafik som hör till den här gruppen är beställningskörningarna för skolelever och beväringarnas semestertransporter.

1.4.2 Annan beställningstrafik

Rutten och tidtabellen är avtalsenliga och trafiken är av engångsnatur eller beställningskörningarna görs under en kortare tidsperiod. Till denna grupp hör t.ex. bussturism.

1.4.3 Utrikes bussturism

Beställningstrafik och bussresor till utlandet.