

UTVECKLINGEN  
SOM LETT TILL DE NUVARANDE  
ORGANISATIONSSTRUKTURERNA;  
FINNS DET EN IDEALMODELL  
I TRAFIKINDUSTRI?

Samuli Haapasalo, generaldirektör

10.6.2008



## IDEALMODELLEN?

Frågan i hela utvecklingen av trafikinfrastrukturen är:

Finns det en idealmodell som man kan följa upp?

En idealmodell som skulle svara på kundefterfrågan, och förverkliga kvaliteten och följa hållbara randvillkor:

- skapandet av förbindelser
- kapacitet
- smidighet
- säkerhet
- miljöhållbarhet

## FINNS DET ETT GRUNDANTAGANDE BAKOM VALET AV STRUKTURER?

Oberoende av utvecklingen, finns det ett grundantagande om infrastrukturens betydelse för konkurrensförmåga, och därtill, samhällets framgång och välstånd?

# TREFALDIGT TRAFIKSLEDSBYGGANDE OCH FINANSIERING

1. Staten, "kronan", har byggt (eller låtit bygga, men ändå ansvarat för) och finansierat trafikledsbyggandet. Det gäller framför allt huvudlederna, regionernas förbindelser och de trafikleder, som leder till utanför landets gränser.
2. Kommunerna har ofta ansvarat för, låtit bygga eller byggt lokala väg- och gatunät. I synnerhet stora projekt har kunnat innehålla (betydligt) stadsbidrag.
3. Privata personer och företag har genom tiderna byggt och finansierat nätverkets yttersta trafikleder. I detta varierar statens och kommunernas ansvar och finansieringsansatser mest.

## FINNS DET NÅGON LOGIK I DETTA?

Ja.

Finansieringen av infrastrukturen är förknippad med samhällets allmänna utveckling, både staternas och lokala organisationernas utveckling, uppgifter och finansieringsförmåga och finansieringsmodeller.

## KRITERIER FÖR "DET SAMHÄLLELIGA GODA"

avviker från en trafikform till en annan,  
även mycket.

Det är därför det nödvändigtvis inte finns någon  
stark logik eller en idealmodell.

Ett exempel på det 

## ÄVEN OM JAG "ÄLSKAR" ETT FUNKANDE JÄRNVÄGSSYSTEM OCH JÄRNVÄGARNAS KULTURHISTORIA...

... frågar jag, om det är motiverat, att på grund av "det samhälleliga goda" använda helt olika evalueringsprinciper mellan olika landtrafikinfrastukturer. Eller är densamma energikonsumtionen, 2 % för både flygtrafik och järnvägar, ändå en slutsats? Järnvägar belastar lite, och är miljövänliga – flygtrafiken belastar mycket och är miljöovänlig? Fast belastningen är samma för de båda två, 2 %.

## BAKGRUNDEN FÖR EN IDEAL OCH VÄLFÖRVERKLIGAD STRUKTURUTVECKLING

Min åsikt är, att till följd av strukturutveckling är det väsentligt, och gemensamt bakom alla modeller, att...





1. Samhället identifierar infrastrukturen, och den service det medför, som en nödvändig grund till samhällets konkurrensförmåga i den globala ekonomin
2. Att infrastrukturen och infrastrukturservicens betydelse förstärker konkurrensförmågan = en nödvändig förutsättning till välståndet, och tvärtom:  
utan en fungerande infrastruktur kan samhället inte nå framgång på lång sikt, och överleva i den globala ekonomin

3. Infrastrukturen som medför konkurrensförmåga och välstånd
  - a. Svarar på kundefterfrågan på ett rätt och rättvist sätt, med de förbindelser och service infrastrukturen skapat
  - b. Är på sin plats beträffande kapacitet och serviceförmågans kvalitet
  - c. Är livsviktig för stater och regioner i den globala marknaden – nödvändiga globala förbindelser
    - I regel i Norden, åtminstone i Finland, är synvinkeln ofta överraskande "nationell", inhemsk. Ändå skulle infrastrukturen och trafiksystemet garantera närvaron i den globala ekonomin.  
Utan "det internationella" är betydelsen av "det inhemska" marginal. Det leder till att samhället inte når välståndet.

- d. Man måste lägga märke till kostnadseffektiviteten i hänsyn till finansieringsmöjligheter och konsumtion av naturresurser
- e. I kvalitetskriterier framhävs miljö hållbarheten och säkerheten som oundgängliga randvillkor

Det är de just nämnda saker som jag baserar min idealmodell på – det härstammar ju från samhällets tidigare val och utveckling

## IDEALMODELLEN

1. Garanterar den globala konkurrensförmågan för samhället som är inför valet
2. Baserar sig på kundefterfrågan
3. Förverkligar kapaciteten och kvaliteten
4. Är kostnadseffektiv
5. Garanterar hållbart resultat för miljön och säkerheten

## VAD ÄR DET DÅ?

1. Samhället uppgör en metod och en organisation för utarbetningen och beslutsfattandet, av vilka man får kunskap av infrastrukturen och dess betydelse för samhällets konkurrensförmåga = välståndet inom lång sikt
2. Samhället försäkrar miljön och säkerheten och andra randvillkor med hjälp av regulationen
3. Samhället väljer utvecklingsformen för infrastrukturen – en sådan form, som baserar sig på kundefterfrågan
4. Kundefterfrågan, finansieringsmodellen och effektiviteten knyts ihop

## DET VILL SÄGA...

... att samhället bör evaluera trafikinfrastrukturen som en helhet på grund av sin egen, global konkurrensförmåga, och

utsätta beslutsfattandet för kundefterfrågan, och i förverkligandet av infrastrukturen använda en finansieringsmodell, som baserar sig på kundefterfrågan.

Finns det överhuvudtaget en sådan här modell?

# JÅ.

Samhällets infrastruktur och dess finansiering bör basera sig på kundefterfrågan inom ramen för alla randvillkor, och produktionen också enligt de ovannämnda principer.



## ALLTSÅ...

Beslutsfattandet och förverkligandet av trafiksystemet som en helhet; på grund av kundefterfrågan och finansieringen som baserar sig på det.

Regulationen tillförsäkrar samtidigt miljön och säkerheten som randvillkor.

Det är så här jag skulle utsätta hela organisationsutvecklingen och alla dess mål; för kundernas synvinkel, och för finansieringen som baserar sig på detta, och miljö- och säkerhetsregulationerna som randvillkor.

## FINNS DET ETT KONKRET EXEMPEL PÅ DETTA?

- Flygtrafikens infrastruktur förverkligas helt med finansiering från kunder, och affärsverksamhet, som baserar sig på kundefterfrågan.
- Modellen är ett exempel i Finland på den globala konkurrensförmågan och närvaron i världen, som är viktiga för hela samhället och dess regioner
- Just nu medför det för Finland och dess ekonomiska regioner 40 dagliga, direkta förbindelser till Europa med en stark frekvens
- Denna tillgång till förbindelser förstärks av gatewayn till Asien med 12 dagliga, direkta destinationer i Japan, Kina, Indien osv.

## DET HÄR BETYDER...

En global konkurrensförmåga som är förverkligad med affärsverksamhetsprinciper, och som är, med detsamma, en av de viktigaste faktorer av välståndet i Finland.

# TACK!