

VIA NORDICA CONGRESS
Helsingfors den 9.-11.6.2008

Samuli Haapasalo
generaldirektör
Finavia
samuli.haapasalo@finavia.fi

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

Så här analyserar jag trafikledernas, och särskilt väginfrastrukturens konstruktion och strukturer i Norden på en mycket lång sikt.

I själva verket har byggandet och finansieringen av trafiklederna alltid varit trefaldiga:

1. Staten, ”kronan”, har byggt (eller låtit bygga, men ändå tagit ansvar för) och finansierat trafikledsbyggandet. Det gäller framför allt huvudlederna, regionernas förbindelser och de trafikleder, som leder till internationella rutter.
2. Kommunerna har ofta ansvarat för, låtit bygga och byggt lokala vägnät och gator. I synnerhet stora projekt har kunnat innehålla (betydligt) stadsbidrag.
3. Privata personer och företag har genom tiderna byggt och finansierat ”spetsnätverk” till fastighetsägarnas behov. I detta varierar statens och kommunernas ansvar och finansieringsansatser mest.

Analysen gäller

- a) den första landtrafikförbindelsen, som har utformats redan vid staternas uppkomst
- b) alternativa sätt för finansieringen och ansvaret för den traditionella välfärdsstatens infrastruktur
- c) också i hänsyn till framtiden i analysen av nya former för finansieringen och förverkligandet

Alltid kommer en del av finansieringen från staten, lokala myndigheter (kommuner, län osv.) och från privatsektorn.

Finns det någon logik i detta? Ja. Finansieringen av infrastruktur är förknippad med samhällets allmänna utveckling, både staternas och lokala organisationernas utveckling, uppgifter och finansieringsförmåga, och delvis alla dess modeller.

Förändringarna har skett parallellt. Ändå kan man göra en väsentlig observation, att olika modeller anknyter sig till hela infrastrukturens anläggnings-, utvecklings- och underhållsskeden. Ansvaret mellan olika trafikformer varierar (betydligt).

Här kan man föreställa ett påstående och ett antagande: ansvaret för beställningen, produktionen och finansieringen av infrastruktur kan framdeles vara olika. Frågan är, *om det finns en idealmodell som man kan följa efter. Idealmodell, som skulle svara på kundefterfrågan och förverkliga kvaliteten (skapandet av förbindelser, smidighet, säkerhet, miljöhållbar och kostnadseffektivitet).*

Observeringen koncentrerar sig på väginfrastruktur. Järnvägsinfrastrukturen medför knappt nya synvinklar – kanske statsfinansiärens märkbara välvilja till viss andel.

Däremot flygtrafikens affärsmodell, som stiger av finansieringen från kunder, kan vara en intressant jämförelsepunkt, när man evaluerar väginfrastrukturens utvecklingsmodeller. I presentationen gör man vissa granskningar från historien till infrastrukturens framtid i kundefterfrågan, kundbehov och finansiering från kunder. Dessutom förankrar man granskningen för sin del i trafiksystemets utveckling och dess framtid, och de möjligheter det åstadkommer.

Jag presenterar här en modell över hur beställningen och ansvaret av väginfrastrukturen samt dess finansiering skulle få en ny grund genom att efterapa de beslut, som man gjort i flygtrafiken – de beslut, som baserar sig rent på kommersiell lönsamhet och kundefterfrågan.

Vad det gäller finansieringen så som marknadens omständigheter antar jag, att branschen utvecklas inom de kommande 10 åren med snabbare strukturförändringar än tidigare.

Vad är *gemensamt och viktigt för alla modeller*, om vi vill nå *idealen*, som svarar på *efterfrågan* med rätt *infrastruktur, service och kvalitet*?

Det är varje samhällets, statens eller regionens grundantagande, förstånd och förpliktelse till det, att man *försäkrar konkurrensförmågan i den globala ekonomin* med sådana infrastrukturlösningar, som samtidigt garanterar servicekapaciteten som baserar sig på efterfrågan, kostnadseffektiv anläggning och underhåll av infrastrukturen, rätt kvalitet, och hållbara kvalitativa och miljöbundna kriterier och randvillkor.

Vi kan närma oss med detta med olika modeller. *Men med den mest ideala modellen når man målet best.* Kan vi upptäcka det? Den som kan, lyckas bäst. Därmed får vi utomordentlig motivation samt möjligheter i denna branschens framtid. Under den globala förändringen är det vår plikt och ansvar.