

Så utvecklas kommun- och regionreformen i Finland

Finland dras med samma problem som Sverige. Hur ska kommunerna klara att ge medborgarna den service, vård och omsorg som de behöver när de äldre blir allt fler och allt färre kan försörja dem?

Av tradition har Finland många fler kommuner än Sverige. Före kommun- och servicestrukturreformen sattes igång fanns över 400 kommuner, men idag har de bantats till 348.

2009 gjordes 32 kommunsammanslagningar med målet att få kommuner med fler än 20 000 invånare. Helst skulle också fler än två kommuner slås samman, men sammanslagningarna är frivilliga. De kommuner som bestämmer sig för att gå ihop får större statsbidrag under några år som morot. Men det finns också möjligheter för kommuner att samarbeta inom vissa områden, exempelvis kollektivtrafik, utan att slås samman.

Tre kommuner blev en

Raseborgs kommun i södra Finland bildades 2009 av tre kommuner: Karis, Pojo och Ekenäs. Tillsammans fick den nya kommunen närmare 29 000 invånare, varav 66,6 procent har svenska som modersmål. I Ekenäs dominerar de svenskspråkiga och utgör 80 procent av befolkningen, i Karis utgör de 60 procent, medan förhållandet är omvänt i Pojo där 60 procent av befolkningen är finskspråkig.

Sammanslagningen innebar ett kulturskifte i Ekenäs, som den tekniska direktören och stadsdirektörens första ersättare Kaj Lindholm ser det. Han var tidigare stadsdirektör i Karis och ser hur de gamla kommunernas politiker och tjänstemän nu måste lära känna de andra kommunerna för att kunna fatta beslut. Sammanträdena i fullmäktige och stadsstyrelsen tog extra lång tid under det första året, när alla argumenterade för sin gamla kommuns bästa.

Ibland har kompromisserna inte blivit bra. Exempelvis lades samhällsservicen, som bland annat omfattar bygglov, miljövård, parker, vägar och planläggning, i Pojo, men 75 procent av bygglovsansökningarna kommer från Ekenäs. Även om det bara är några mil mellan orterna upplevde Ekenäsborna att servicen hamnat långt ifrån dem. Numera delas samhällsservicen mellan Karis och Ekenäs istället.

En annan stötesten var kommunvapnet, vitsippor på grön botten. Det blev folkstorm. Många tyckte inte att det var ett värdigt motiv för ett kommunvapen. I dag är vapnet accepterat både bland medborgarna och heraldiker, men stadsstyrelseordföranden och Socialdemokraten Ulf Heimberg frågar sig om de hade velat ha en krigisk symbol istället.

Bibliotek och skolor läggs ner

Överhuvudtaget konstaterat han att de borde varit tydligare med att kommunsammanslagningen också innebär att verksamheter måste dras in, eftersom ett syfte med reformen är att klara kommunens ekonomi bättre. Det kan betyda att skolor läggs ned på grund av det sviktande elevunderlaget och att bibliotek på små orter ersätts med bokbuss.

– Alla trodde att inget skulle ändras, men grundtanken var att förändra, säger han.

Antalet anställda i kommunen har däremot inte minskat, eftersom alla har fem års anställningstrygghet när kommunerna bygger en ny organisation. Idag har Raseborg 1 800 anställda, men på sikt kommer de att bli färre. Målet är att omstrukturera 25 årsarbeten per år.

Även fullmäktige och stadsstyrelsen ska krympa. Idag har fullmäktige 59 ledamöter, varav Svenska Folkpartiet har flest platser och Socialdemokraterna näst flest. Inför nästa val ska fullmäktige ha 43 ledamöter och stadsstyrelsen nio istället för 13 ledamöter.

Men redan har antalet möten minskat, eftersom det nu bara hålls ett fullmäktigemöte och ett nämndsmöte i den nya kommunen då det förut skulle ha varit ett möte i varje kommun.

De stora vinsterna med sammanslagningen, som Kaj Lindholm och Ulf Heimberg ser idag, är att de får mer resurser att utveckla kommunen när verksamheter slås samman och att de får en starkare röst i regionen Västra Nyland. Det hjälpte dock inte när det gällde BB i Ekenäs, som var en viktig verksamhet för många finlandssvenskar.

När samkommunen i Västra Nyland beslutade att lägga ner BB i Ekenäs för att underlaget var för litet och hänvisa kvinnorna till BB i Åbo, cirka elva mil därifrån, överklagade kommunpolitikerna i Raseborg beslutet till högsta förvaltningsdomstol, men förlorade. Den 1/6 i år lades BB ner. Det ser Ulf Heimberg som en stor förlust.

Inför framtiden är det viktigt att göra Raseborg mer känt i Finland, anser Kaj Lindholm. Ekenäs är välkänt och har stort PR-värde, men än så länge känner inte många till att staden numera ligger i Raseborgs kommun.

Bra kommunikationer blir allt viktigare

Raseborgs kommunpolitiker hoppas också på bättre kommunikationer och infrastruktursatsningar. Redan idag flyttar allt fler ut från Helsingfors för att bo billigare i Raseborg, men bara från Karis funkar det att pendla med tåg. Nu önskar sig kommunpolitikerna i Raseborg en elektrifierad, tvåspårig järnväg hela vägen från Karis till Hangö som ligger söder om Ekenäs. Den järnväg som finns idag är inte elektrifierad.

Men konkurrensen om statsbidragen till infrastruktur är hård. Det behövs satsningar vid de städer där inpendlingen ökar kraftigt, framför allt Helsingfors, Tammerfors och Åbo. Cirka 100 000 personer pendlar in till Helsingfors från andra orter i regionen och de väntas öka till 170 000–180 000 personer fram till 2030.

Även ansvaret för infrastruktur och kollektivtrafik omstrukturerades i år. Den 1 januari bildades statliga närings-, trafik- och miljöcentraler i 15 regioner i Finland. De har tagit över de uppgifter som tidigare sköttes av exempelvis länsstyrelsernas trafik- och bildningsavdelningar, vägdistrikten och Sjöfartsverket.

Enligt Heli Siimes, vid avdelningen för transport och infrastruktur på närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, är fördelen att de nu kan planera infrastruktur och kollektivtrafik tillsammans. Som hon ser det skulle det behövas mer pengar för att lösa trängselproblemen i Helsingfors, till exempel genom att bygga bussfiler för att minska bilköerna. Det pågår också diskussioner om att införa trängselavgifter som i Stockholm.

En elektrifierad järnväg från Hangö till Karis har planerats, men inte blivit av eftersom det finns krav på att fler måste använda den innan en så stor investering kan göras.

Flera dyra projekt behövs

Representanter för Östra Nyland, som går in i Nylands förbund 2011, har varit i Skåne och tittat på hur regionen försöker lösa infrastrukturproblemen, bland annat genom Citytunneln som tas i bruk i december i år. En liknande lösning har diskuterats för Helsingfors som liksom Malmö har en så kallad säckstation som tågen inte kan köra igenom, men det skulle kosta en miljard.

Ändå är det en nödvändighet om inpendlingen till den finska huvudstaden fortsätter att öka, enligt Erkki Vähätörmä, planeringschef i Östra Nylands förbund.

– Om huvudbanan norrut förbättras blir det ändå inte bättre om inte fler tåg ryms i Helsingfors. Vi måste åtminstone göra två dyra projekt för att det ska hjälpa, säger han.

Nylands förbund kommer att företräda 28 kommuner i södra Finland, däribland Helsingfors, med 1,4 miljoner invånare, från och med nästa år. Förbundet är en del av den kommunala förvaltningen och arbetar framför allt med regionutveckling och regionplanering. Förbundet gör en landskapsöversikt vart femte år och lägger sedan fram ett landskapsprogram

med förslag på satsningar till närings-, trafik- och miljöcentralen och en landskapsplan till medlemskommunerna.

I kommun- och regionreformen har förbunden fått uppgiften att öka styreffekten, så att exempelvis koldioxidutsläppen blir så små som möjligt. Förbundet, som styrs av politiker från medlemskommunerna, ska också jämka samman de skilda viljorna i kommunerna och prioritera vilka infrastrukturprojekt som behövs bäst i regionen. Till exempel står behovet av en järnväg mellan Borgå, Lovisa och Kotka i sydöstra Finland mot en järnväg mellan Nummela, Lohja och Åbo i sydvästra Finland.

– Riksdagen beslutar vilken som byggs ut. Där människor bor kommer den, säger Erkki Vähätörmä.

Lättare att samarbeta om kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken är betydligt mer utbyggd i Sverige än i Finland. Anledningen är att det är större avstånd mellan orterna och en mindre marknad i Finland, enligt Silja Siltala, trafikingenjör på finska Kommunförbundet.

Tidigare var det så att endast kollektivtrafiken i de tre stora städerna, Helsingforsregionen, Tammerfors och Åbo, upphandlades. Staten upphandlade trafiken för landsbygden.

I och med den nya kollektivtrafiklagen får mer än 20 medelstora städer större ansvar för kollektivtrafiken och kan välja mellan att upphandla den för att få bättre service eller låta privata trafikbolag driva den med hjälp av biljettintäkter, utan kommunalt stöd.

De medelstora kommunerna klarar kollektivtrafiken nuförtiden genom att betala 20–40 procent själva och ta in 60–80 procent genom biljettintäkter. De kan också få statsbidrag.

De små kommunerna betalar ingen stor del av kollektivtrafiken utan ger endast lite stöd för biljettpriser. Därför är det lättare att klara trafiken om flera kommuner går samman.

Silja Siltala upplever det som lättare för kommunerna att samarbeta om kollektivtrafiken än om andra frågor, dels för att det inte är så mycket känslor inblandade och dels för att trafiken går över kommungränser och att man därför behöver samarbeta.

– Kollektivtrafiken är en väldigt liten del av verksamheten, men den är viktig för att nå den offentliga servicen, säger Silja Siltala.

Mindre kommuner i Finland

Sammanfattningsvis kan man säga att Sverige har redan gjort den stora kommunreform som Finland nu håller på att genomföra. De finska kommunerna har varit betydligt mindre än de svenska.

I Sverige ligger fokus mer på att förstora regionerna, för att klara framtida krav på sjukvård exempelvis, men diskussionerna är likartade.

Kollektivtrafiken ses som en möjlighet att binda samman regioner och skapa större arbetsmarknadsområden, men kräver också stora investeringar.

Ingela Rutberg

