

Mer information:

kommunteknikchefen Anna Ahtila, tfn 050 544 6427

projektingenjören Petri Forsman, tfn 040 668 4215

fornamn.efternamn@grankulla.fi

Bakgrunden till upphandlingen och beredning av den

Grankulla stad har deltagit i beredningen av upphandlingen av ett regionalt stadscykelssystem. Helsingforsregionens trafik (HRT) har tillsammans med medlemskommunerna åren 2023–2024 berett konkurrensutsättningen av ett stadscykelssystem som omfattar hela HRT-regionen. I utredningsfasen deltog Helsingfors, Esbo, Vanda, Grankulla, Sibbo, Kyrkslätt, Sjundeå, Tusby, Kervo, Hyvinge och Nurmijärvi.

Målet var att år 2026 ha ett fungerande regionalt stadscykelssystem, där resenärerna kan röra sig mellan medlemskommunerna oberoende av kommungränserna. Det här förutsatte en konkurrensutsättning där en serviceproducent ansvarar för hela HRT-regionen. Sommaren 2024 var det dags att bereda upphandlingen av stadscykelstjänsten och verkställa projektet. Då övergick den ledande rollen i projektet till Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab (Stadstrafik). Grankulla stads samhällstekniska utskott beslutade om att delta i ramavtalet och om att underteckna samarbetsavtalet på sitt sammanträde [8.10.2024 \(§ 88\)](#).

Stadstrafik konkurrensutsatte upphandlingen, men den överklagades hos marknadsdomstolen (MAO). De egentliga målen för upphandlingen i fråga var Helsingfors, Esbo och Vanda. Grankulla deltog i upphandlingen som en option. Då hade Grankulla stad inte varit tvungen att skaffa tjänsten, men anbudsgivarna hade varit tvungna att lämna en offert gällande Grankulla stads område. Grankulla stad hade därmed haft möjlighet att under avtalsperioden skaffa en stadscykelstjänst till sitt eget område med det pris som fanns i anbudet. Upphandlingen överklagades hos marknadsdomstolen och marknadsdomstolen godkände besväret. I beslutet MAO:664/2025 redogörs noggrannare för motiveringarna till att besväret godkändes. [MAO:664/2025 - Marknadsdomstolen](#)

I MAO:s motiveringar kan en upphandlingsenhet, alltså i det här fallet Grankulla stad, eller någon annan stad som omfattas av ramavtalet inte delta som en option i upphandlingen. Varje upphandlingsenhet ska förbinda sig till upphandlingen redan i anbudsbegäran. På grund av MAO:s beslut kan inte Grankulla stads område ingå som en option i upphandlingen av en stadscykelstjänst. Staden måste därmed fatta ett bindande beslut om sitt deltagande redan när staden ansluter till upphandlingen. Det enda sättet för staden att delta villkorligt i upphandlingen är att kostnaderna för upphandlingen binds till ett visst maximipris/period/avtal. Därmed bör staden reservera ett anslag budgeten som är förordnat för stadscykelssystemet för den tid avtalsperioden gäller. Avtalsperioden är fastslagen till sju år med möjlighet till en option på tre år. Avtalsperioden omfattar därmed åren 2028–2034 + optionsåren 2035–2037.

Stadstrafik närmade sig Grankulla stad i mars 2026 och informerade om situationen kring upphandlingen av stadscykelstjänsten och beredningstidtabellen för upphandlingen. Enligt tidtabellen som Stadstrafik meddelade ska en kartläggning av marknaden starta i maj och avsikten är att publicera ett meddelande om upphandling och begäran om deltagande redan före sommaren. Målet är att publicera den slutliga anbudsbegäran före årsskiftet och fatta upphandlingsbeslutet i början av år 2027. För att kunna hålla sig till tidtabellen ska städerna meddela sitt bindande deltagande under april månad till Stadstrafik.

Ett samarbetsavtal om upphandlingen av en stadscykelstjänst har undertecknats år 2024. Stadstrafik planerar att använda samma avtal i uppdaterad form i den här upphandlingen. På grund av tidtabellen för upphandlingen har Stadstrafik inte ännu utarbetat ett samarbetsavtal. Uppdateringarna som Stadstrafik ska göra i samarbetsavtalet omfattar åtminstone följande:

- uppdatering av upphandlingsmodellen (ramavtal/normal upphandling)
- uppdatering av uppgifter och ansvar som hänför sig till beslutsfattande och administrativa processer, exempelvis behandling av eventuella överklaganden och allokering av rättegångskostnader i sådana fall, beslut om att avbryta processen, risker
- alla centrala principer för samarbetet mellan olika parter förblir desamma (fördelningsprinciperna för kostnader och intäkter)
- reklamordningarna faller eventuellt bort och därmed även reklamintäkterna.

Reklamordningarna som installeras separat från stadscykelställningarna kommer med stor sannolikhet att slopas från upphandlingen. Esbo, Helsingfors och Vanda kommer var för sig att konkurrensutsätta reklamordningarna och då är marknaden som öppnar sig via stadscykelstjänsten inte längre tillräckligt lockande för de företag som utför utomhusreklam.

Situationen är problematisk för Grankulla, eftersom upphandlingsmodellen väsentligt ändrats från den som staden godkände i sitt beslut 2024. I det här skedet av året är det inte möjligt att meddela ett bindande deltagande i ett långvarigt projekt med okända kostnader och utan något som helst godkännande av anslag från fullmäktige i de kommande årens budgetar. Dessutom ökar stadens andel av kostnaderna när reklamintäkterna faller bort från upphandlingsmodellen.

Omfattning och kostnader

Om staden vill fortsätta att delta i upphandlingen av stadscykelstjänsten måste staden redan i det här skedet tänka över hur projektet ska finansieras och överväga en bindning av budgeten. Det enda sättet för staden att delta villkorligt i upphandlingen är att kostnaderna för upphandlingen binds till ett visst maximipris/period/avtal. Kommuntekniken har redan bearbetat omfattningen av projektet från projektplanen som godkändes hösten 2024 på grund av att kostnaderna i den upphandlingsmodell som nu valts är bindande. Kommuntekniken har beräknat för Grankullas del att ett lämpligt maximipris för den regionala stadscykelstjänsten är 50 000 euro/period, alltså 350 000 euro/avtalsperiod utan option och 500 000 euro/avtalsperiod inklusive tre optionsår. I stadscykelstjänsten omfattar en period tiden mellan 1.4 och 31.10. Alla optioner ska också vara listade i anbudsbegäran, det vill säga alla ytterligare beställningar i fråga om cyklar, fortsatt period eller vinterperiod. Optionerna ska meddelas inom maj.

För att stadscykel tjänsten ska vara fungerande i Grankulla är det en absolut förutsättning att åtminstone Esbo deltar i systemet.

Helsingfors, Esbo och Vanda ska anskaffa både elcyklar och mekaniska cyklar med relationstalet 50/50. Grankulla kan följa den här linjen som gäller i huvudstadsregionen och Stadstrafik rekommenderar också att riktlinjen är densamma hos alla. När det gäller Grankulla ska vi beakta att elcyklar skulle uppmuntra till att använda tjänsten mer. Med maximipriset 50 000 euro har kommuntekniken bedömt att staden kan skaffa cirka 35 elcyklar eller 20 elcyklar och 20 mekaniska cyklar.

Om staden vill dra sig ur upphandlingen, måste ett beslut om det också fattas. Om staden drar sig ur avtalet betyder det att nästa gång det är möjligt att få en regional stadscykel tjänst är efter den här avtalsperioden, det vill säga år 2038. Det är inte längre möjligt att ansluta till det stadscykelavtal som nu konkurrensutsätts om staden drar sig ur. Kommuntekniken har försäkrat sig om saken via Stadstrafik. Staden kan förstås som eget arbete och upphandling i egen regi senare konkurrensutsetta ett stadscykel system, men det går inte att få samma regionala system eller ansluta till det.

Stadscykel tjänsten bidrar till hållbar mobilitet och klimatneutralitet samt främjar välbefinnandet. Cykelleden längs kustbanan öppnar år 2027 för Grankullas del och stadscyklarna skulle stödja stadens största investering i gång- och cykelinfrastruktur. Med tanke på användbarheten är en av de väsentligaste egenskaperna för systemet i fråga om Grankulla att stadscyklarna är regionala. Esbo fattar ett beslut om omfattningen på sin upphandling före maj och det är mycket möjligt att Esbo utvidgar sitt eget stadscykelområde till Esbo centrum, Gröndal, Jorv, Kera och andra områden nära Grankulla. Om Esbo verkställer upphandlingen i den här omfattningen och om Grankulla ställer sig utanför avtalet, kommer området i Grankulla att bli en egen ö mitt i stadscykelområdet i Esbo.

Kommunteknikens årliga investeringsbudget är begränsad till 800 000 euro per år. Den har minskat till följd av balanseringsåtgärderna för ekonomin. Det finns investeringsobjekt som står i kö inför många kommande år. Om stadscykel tjänsten finansieras genom trafikledsinvesteringar, måste staden minska på andra kommuntekniska investeringar i framtiden (planering, anläggande av gator, småobjekt, grönområden vid gator, trafiksäkerhetsobjekt och så vidare). Vi måste också beakta att stadscykel tjänsten är en tjänsteupphandling, precis som namnet säger, därför är det sannolikt inte möjligt att finansiera upphandlingen med investeringsanslag. Kommuntekniken konstaterar att om staden vill fortsätta med projektet bör ett separat anslag på 500 000 euro reserveras i stadens ekonomiplan från och med år 2027 för stadscykel tjänsten. Beloppet som reserveras årligen är 50 000 euro och gäller i en period på tio år. Det här motsvarar anvisningarna från stadens ekonomitjänster.

Förslag om upphandling

Kommuntekniken föreslår att staden förbinder sig till följande upphandlingshelhet:

- 7 stadscykelstationer utan ställningar
- antingen 20 elcyklar + 20 mekaniska cyklar eller 35 elcyklar

Maximipriset för upphandlingshelheten är 50 000 euro (moms 0 %)/period.

OPTIONER

Upphandlingen omfattar följande tilläggsoptioner:

Option, ytterligare beställning:

- 20 elstadscyklar
- 2 stadscykelstationer

Option, ytterligare beställning av mekaniska cyklar:

- 30 mekaniska stadscyklar
- 3 stadscykelstationer

Staden beslutar om optionerna separat och är inte förpliktad att använda optionerna. Om Esbo stad beslutar att använda optionen om förlängd period, alltså optionen för mars och/eller november, kan de här optionerna även läggas till för Grankulla innan anbudsbegäran färdigställs.

Preliminärt läge för stationerna

Läget för de föreslagna sju stadscykelstationerna i Grankulla är preliminärt:

- stationsområdet i Grankulla
- bollhallen
- ishallen
- området kring Arbetarakademin
- närområdet kring Björkgårds station
- området kring Helsingforsvägen och Trädgårdsvägen (preciseras under den fortsatta planeringen)
- området kring Gallträsk, nära lekredskap.

Stationernas slutliga placering preciseras i samband med den fortsatta planeringen.

Minimiantalet stationer och cyklar fastställs i samband med det här beslutet. Kommunteknikens förslag på minimiantal är antingen 35 elcyklar eller 20 elcyklar och 20 mekaniska cyklar och 7 stationer utan ställningar. Kommuntekniken stannade för stationer utan ställningar eftersom de är förmånliga och kräver mindre plats.

Sammanfattning

Grankulla stad kan inte förbli i en situation utan beslut om upphandlingen av stadscyklar. För att den regionala upphandlingen ska framskrida behöver staden nu fatta ett beslut om att delta i eller dra sig ur upphandlingen. Om staden deltar i upphandlingen innebär det ett bindande deltagande och verkställande av upphandlingen om priset är under det maximipris som staden angett. Om upphandlingspriset överstiger det fastställda maximipriset, kommer upphandlingen på nytt till godkännande i samhällstekniska utskottet. Övriga beslut som ansluter till upphandlingen och avtalet kommer senare till behandling.

Det är stadsfullmäktige som har beslutanderätt i att staden förbinder sig långvarigt till upphandlingen och i den framtida finansieringen av upphandlingen. Ett lagakraftvunnet beslut av fullmäktige är möjligt tidigast i juni, inte i april som Stadstrafiks tidtabell förutsätter.

Projektet innefattar osäkerhetsfaktorer och avvikande upplägg med tanke på kommunala förfaringsätt. Trots det har vi i tjänsteinnehavarberedningen strävat efter att utreda förutsättningarna för att kunna fortsätta med projektet om staden så önskar, i enlighet med beslutet från 2024. Vi har också beaktat olika tillvägagångssätt och förslag under åren. Ett av förslagen är [fullmäktigemotionen från år 2018](#).

Esbo har förbundit sig till upphandlingen. Om Esbo våren 2026 beslutar att inte delta i upphandlingen, deltar inte heller Grankulla.

Låt oss konstatera att fullmäktiges beslut vinner laga kraft tidigast 2.7.2026. Staden kan meddela sitt deltagande till den part som ansvarar för beredningen av upphandlingen redan tidigare, men anbudsbegäran ska inte publiceras förrän stadens beslut vunnit laga kraft.

Stadsstyrelsen:

Fullmäktige beslutar att

- reservera ett separat anslag på 500 000 euro i stadens ekonomiplan från och med år 2027 för en period på tio år enligt anvisningarna från stadens ekonomitjänster
- Grankulla deltar i upphandlingen av stadscykel-tjänsten med ett maximipris på 50 000 euro/period, vilket innefattar 7 stationer utan ställningar och antingen 35 elcyklar eller 20 elcyklar och 20 mekaniska cyklar, med förutsättningen att Esbo deltar i upphandlingen
- befullmäktiga samhällstekniska utskottet att besluta om huruvida staden drar sig ur upphandlingen av stadscykel-tjänsten, ifall maximipriset på 50 000 euro/period överskrids eller om Esbo inte deltar i upphandlingen.

.....

Stadsdirektören redogjorde för ärendet.

Motförslag under diskussionen

Under diskussionen gjorde ledamoten Mikko J. Salminen ett motförslag 5.2 som understöddes av ledamöterna Matti Kauppila, Ritva Häyrinen-Immonen, Patrick Nysten, Binga Tupamäki, Virva Wahlstedt, Taisto Miettinen, Minna Aitola, Elina Moisisto och ersättaren Pontus Berglund:

"5.2 Nytt motförslag: Grankulla stad ska inte ansluta sig till den upphandling av ett stadscykel-system som leds av Stadstrafik Ab (Salminen Mikko J.).

Grankulla stad ska inte ansluta sig till den upphandling av ett stadscykel-system som leds av Stadstrafik Ab med följande motivering: 1. I föredragnings-texten har beredarna inte ens försökt bedöma den kvantitativa nyttan av investeringen på en halv miljon. 2. Stadsstrukturen i Grankulla stöder enligt internationella undersökningar inte ett stadscykel-system. Grankulla är inte ett "tätt och blandat stadscentrum" med hög invånar- och arbetsplatstäthet, i Grankulla blandas inte boende, arbetsplatser och tjänster i markanvändningen. Fungerande områden är till exempel stadskärnan i Helsingfors, Köpenhamn, Paris och Washington DC. I

Esbo kan Otnäs-Hagalund-Kägeludden utgöra ett sådant här område, eventuellt något annat regioncentrum i Esbo, men även det är osäkert på grund av det ovanstående kravet på stadsstrukturen. 3. I fungerande system är avståndet mellan stationerna 300–500 meter och det finns alltid tillgång till cyklar. Tillgången till cyklar kräver kontinuerliga transporter mellan stationerna. 4. På grund av väderförhållandena i Finland är de ”dugliga” cykeldagarna färre än 100 om året. 5. De senaste åren har vi till exempel skurit ner på understödet till Bio Grani för kvalitetsfilmer med ett par tusen euro. I den här situationen är det tokigt att använda en halv miljon på ett stadscykelssystem, särskilt när det inte finns några bedömningar som helst av återbetalningstiden. 6. En motsvarande summa investerad på ungdomsidrott tjänar mångdubbelt effektivare in vad den kostar. 7. AI:s ståndpunkt: Grankulla är inte tillräckligt urbant för att skapa stark egen efterfrågan på stadscyklar.”

Under diskussionen lade ledamoten Taisto Miettinen fram följande motförslag 5.1:

”5.1 Tillägg till beslutet (Miettinen Taisto)

Grankullas beslut är villkorligt. Grankulla stad fattar ett separat beslut om upphandlingen av det regionala stadscykelssystemet och undertecknandet av upphandlingsavtalet när konkurrensutsättningen är slutförd år 2027 samt fattar ett slutgiltigt beslut om användningen av budgetreserven och verkställandet av upphandlingen senast våren 2030.”

Dessutom gjorde ledamoten Sonja Ahtiainen ett motförslag 5.3 som understöddes av ledamoten Suvi Kiesiläinen och Helka Hosia:

”5.3 Nytt motförslag (Ahtiainen Sonja)

Grankulla deltar i upphandlingen av stadscykel-tjänsten med ett maximipris på 30 000 euro/säsong, vilket berättigar till 7 stationer utan ställningar och antingen 35 elcyklar eller 20 elcyklar och 20 mekaniska cyklar, förutsatt att Esbo deltar i upphandlingen.”

Ledamoten Taisto Miettinen's motförslag förföll på grund av bristande understöd.

Genomförda omröstningar

Ordföranden lade fram ett förslag på omröstningsordningen. I den första omröstningen ställs Sonja Ahtiainens motförslag 5.3 mot stadsstyrelsens grundförslag.

I den andra omröstningen ställs det förslag som vinner den första omröstningen mot Mikko J. Salminens motförslag 5.2 om att helt förkasta grundförslaget.

Omröstningsordningen som ordföranden föreslog godkändes enhälligt.

I den första omröstningen enligt ordförandens förslag röstade de som understödde grundförslaget JA och de som understödde Sonja Ahtiainens motförslag 5.3 NEJ.

I den förrättade omröstningen röstade 4 JA, 28 NEJ och 3 röstade blankt. Därmed vann Sonja Ahtiainens motförslag 5.3 över grundförslaget.

Det antecknades att i det elektroniska mötessystemet syns även en tidigare omröstning som gäller samma omröstning, men som avbröts på grund av tekniska problem som uppstod under omröstningen.

I den andra omröstningen enligt ordförandens förslag röstade de som understödde Sonja Ahtiainens motförslag 5.3 JA och de som understödde Mikko J. Salminens motförslag NEJ.

I den förrättade omröstningen röstade 6 JA, 25 NEJ och 4 röstade blankt.

Därmed godkändes Mikko J. Salminens motförslag 5.2.

Numreringen hänvisar till siffrorna i det elektroniska mötessystemet. Hur ledamöterna röstade framgår i detalj av **protokollbilagan** med omröstningsrapporten från det elektroniska mötessystemet.

Beslut:

Fullmäktige beslutade att Grankulla stad inte ska ansluta sig till den upphandling av ett stadscykelssystem som leds av Stadstrafik Ab med följande motivering:

1. I föredragningstexten har beredarna inte ens försökt bedöma den kvantitativa nyttan av investeringen på en halv miljon.
2. Stadsstrukturen i Grankulla stöder enligt internationella undersökningar inte ett stadscykelssystem. Grankulla är inte ett "tätt och blandat stadscentrum" med hög invånar- och arbetsplatstäthet, i Grankulla blandas inte boende, arbetsplatser och tjänster i markanvändningen. Fungerande områden är till exempel stadskärnan i Helsingfors, Köpenhamn, Paris och Washington DC. I Esbo kan Otnäs-Hagalund-Kägeludden utgöra ett sådant här område, eventuellt något annat regioncentrum i Esbo, men även det är osäkert på grund av det ovanstående kravet på stadsstrukturen.
3. I fungerande system är avståndet mellan stationerna 300–500 meter och det finns alltid tillgång till cyklar. Tillgången till cyklar kräver kontinuerliga transporter mellan stationerna.
4. På grund av väderförhållandena i Finland är de "dugliga" cykeldagarna färre än 100 om året.
5. De senaste åren har vi till exempel skurit ner på understödet till kvalitetsfilmer i Bio Grani med ett par tusen euro. I den här situationen är det tokigt att använda en halv miljon på ett stadscykelssystem, särskilt när det inte finns några bedömningar som helst av återbetalningstiden.
6. En motsvarande summa investerad på ungdomsidrott tjänar mångdubbelt effektivare in vad den kostar.
7. AI:s ståndpunkt: Grankulla är inte tillräckligt urbant för att skapa stark egen efterfrågan på stadscyklar.

Bilagor:

Omröstningsrapport