

Kyläautot Sysmässä ja Padasjoella

Kokemuksia ja havaintoja
kahdelta kokeilukesältä

**Älykkäät toimijat –
Viisaat kylät**

Päijänne-Leader ry
2025–2026



Euroopan unionin
osarahoittama



SYSMÄ



Elinvoimakeskus

LEADER

Päijänne



ÄLYKKÄÄT TOIMIJAT -
VIISAAT KYLÄT



Kyläauto osana maaseudun liikkumista

Yhteiskäyttöauto voi täydentää alueen liikkumismahdollisuuksia ja tarjota joustavan vaihtoehdon satunnaiseen auton tarpeeseen.

Sysmässä ja Padasjoella julkisen liikenteen tarjonta on vähäistä ja etäisyydet pitkiä. Yhteiskäyttöauto voi helpottaa liikkumista esimerkiksi silloin, kun omaa autoa ei ole, perheen ainoa auto on muualla käytössä tai autoa tarvitaan vain satunnaisesti.

Mahdollisia käyttäjiä ovat vakituisten asukkaiden lisäksi kesäasukkaat, veneilijät ja matkailijat. Tarve voi olla hyvinkin käytännöllinen: kauppareissu satamasta, asiointi kuntakeskuksessa, matka mökiltä palveluihin tai muu yksittäinen meno. Palautteissa juuri tällaiset tilanteet nousivat esiin.

2025–2026

Kaksi kuntaa. Kaksi kesää.

Kokemuksia yhteiskäyttöautosta maaseudulla.

Kyläautoja lähdettiin testaamaan kesällä 2025 osana Päijänne-Leaderin Älykkäät toimijat – Viisaat kylät -hanketta yhteistyössä Sysmän ja Padasjoen kuntien kanssa. Palveluntuottajaksi valittiin Omago Oy, jolta kunnat hankkivat autot ja niiden käyttöön tarvittavan palvelukokonaisuuden.

Tavoitteena ei ollut vain yhden kesän kokeilu, vaan saada käytännön kokemusta siitä, millainen yhteiskäyttöautomalli voisi toimia maaseudulla myös pidemmällä aikavälillä. Ensimmäisen kesän kokemusten perusteella kokeilua jatkettiin vuonna 2026. Kahden kesän jälkeen voidaan jo tarkastella, millaista käyttöä autoille syntyy ja **millaisella mallilla palvelua voisi olla mahdollista jatkaa.**



Ensimmäinen kokeilukesä 2025

Kesällä 2025 kyläautoja kokeiltiin ensimmäistä kertaa Sysmässä ja Padasjoella. Kokeilulla haettiin käytännön kokemuksia yhteiskäyttöauton toimivuudesta maaseudulla.

Kyläautot otettiin käyttöön kesäkuun alussa ja kokeilu jatkui elokuun loppuun. Padasjoella käytössä oli kaksi täyssähköautoa, jotka sijoitettiin satamaan. Sysmässä täyssähköauto sijoitettiin Päijänne Areenalle ja hybridi Suopellon satamaan. Sijoituspaikkojen valinnassa huomioitiin muun muassa saavutettavuus, latausmahdollisuudet ja mahdolliset käyttäjäryhmät.

Autot varattiin Omagon sovelluksella, joka toimi myös auton avaimena. Palveluntarjoaja vastasi autojen lisäksi varaustarjonnasta, käyttäjähallinnasta, vakuutuksista ja asiakaspalvelusta. Kunnille kyse oli siten valmiista palvelukokonaisuudesta eikä pelkästään autojen vuokraamisesta.

Kokeilun **hinnoitteluksi sovittiin 3 €/h tai 35 €/vrk + 0,14 €/km**. Hinta pidettiin tarkoituksella kohtuullisena, jotta palvelun kokeileminen olisi mahdollisimman helppoa.

Palvelua markkinoitiin vakituisille asukkailla, kesäasukkaille, veneilijöille ja matkailijoille. Kyläautoista kerrottiin mm. kuntien ja hankkeen viestintäkanavissa, paikallislehdissä ja tapahtumissa.

Ensimmäinen kesä numeroina

- **115 varausta**
- **76 käyttäjää***
- **4 autoa**

*Sama henkilö on voinut käyttää autoa molemmissa kunnissa.

Sijainnilla oli merkitystä

Sysmässä Suopellon sataman autoa käytettiin selvästi keskustan autoa enemmän. Padasjoella molemmat autot sijaitsivat satamassa, missä palvelu tavoitti myös veneilijöitä ja kesäasukkaita.

Ensimmäisen kesän aikana huomattiin nopeasti, että auton sijainnilla on suuri merkitys käytölle. Sysmässä Suopellon satamassa sijainnut hybridi oli selvästi keskustan sähköautoa aktiivisemmassa käytössä. Padasjoella molemmat autot sijaitsivat satamassa, missä ne olivat helposti myös veneilijöiden ja kesäasukkaiden saavutettavissa.

Kokeilu toi samalla esiin palvelun käytännön haasteita. Erityisesti sähköautojen lataaminen aiheutti ajoittain ongelmia, ja myös sovelluksen käyttöönotossa tarvittiin jonkin verran neuvontaa. Kokonaisuutena palvelu kuitenkin toimi suunnitellusti ja autoille löytyi käyttäjiä.

Ensimmäisen kesän perusteella yhteiskäyttöautolle löytyi käyttöä molemmissa kunnissa ja käyttäjäpalaute oli pääosin myönteistä. Samalla saatiin arvokasta tietoa autojen sijoittelusta, palvelun käytettävyydestä ja käytännön haasteista. Kokemusten perusteella kokeilua päätettiin jatkaa kesällä 2026 hieman muutetulla toteutuksella.

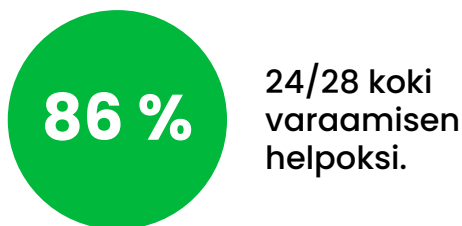
Mitä ensimmäinen kesä kertoi?

Padasjoki – käyttöä tasaisesti

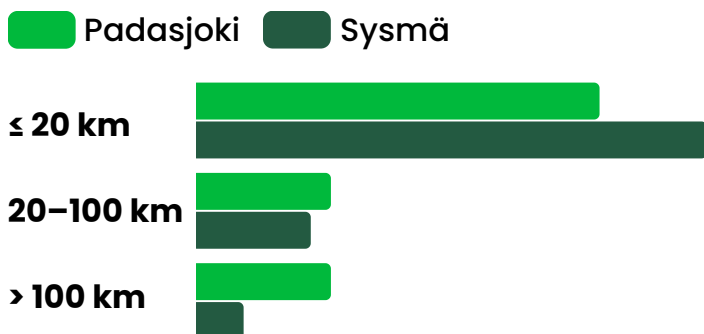
Padasjoella kahdella sähköautolla tehtiin kesän aikana **84 varausta**, ja käyttäjiä oli **50**. Keskimääräinen varaus kesti noin **4 tuntia** ja ajomatkaa kertyi keskimäärin **71 kilometriä** varausta kohden.

Valtaosa matkoista oli lyhyitä: noin 60 % jäi alle 20 kilometriin. Toisaalta autoilla tehtiin myös pidempiä matkoja, mikä nosti keskimääräistä ajomatkaa. Molempien autojen sijainti satamassa palveli hyvin myös veneilijöitä ja kesäasukkaita.

Varaaminen



Matkan pituus



Mihin autoja käytettiin?

Kyläautoja käytettiin monenlaisiin arjen menoihin. Palautteissa nousivat esiin erityisesti **kauppa- ja asiointimatkat**, mutta autoilla kuljettiin myös mökiltä tai satamasta palveluihin ja tehtiin pidempiä vapaa-ajan matkoja.

Palvelu oli hyödyllinen etenkin tilanteissa, joissa omaa autoa ei ollut käytettävissä. Kesäasukkaiden ja veneilijöiden palautteissa auton sijainti satamassa koettiin erityisen toimivaksi.

Sysmä – satama aktiivisempi

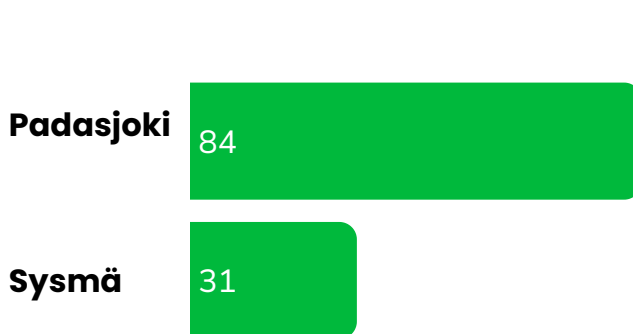
Sysmässä kahdella autolla tehtiin yhteensä **31 varausta**, ja käyttäjiä oli **26**. Keskimääräinen varausaika oli noin **3,5 tuntia** ja ajomatka **39 kilometriä**.

Käyttö painottui vielä Padasjokea selvemmin lyhyisiin matkoihin: noin kolme neljästä matkasta jäi alle 20 kilometriin. Autojen välillä oli selvä ero: Suopellon sataman hybridiautoa käytettiin huomattavasti keskustan sähköautoa enemmän.

Hinnoittelu



Varausten määrä



Mitä käyttäjät ajattelivat?

Käyttäjäkokemukset olivat pääosin myönteisiä. 23 vastaajaa 28:sta kertoi käyttävänsä kyläautoa uudelleen, jos palvelu olisi jatkossakin tarjolla.

Kehittämistarpeita nousi erityisesti palvelun tunnettuudessa ja käyttöönotossa. Myös autojen sijoittelulla ja sähköautojen latauksen toimivuudella oli merkitystä käyttökokemukseen. Toiveissa oli, että auton voisi ottaa käyttöön ja palauttaa useampaan paikkaan.

Kokemuksia muualta

Yhteiskäyttöautoja on kokeiltu eri puolilla Suomea erilaisilla toimintamalleilla. Kokemuksista löytyy sekä onnistumisia että haasteita.

Yhteiskäyttöautoja on otettu käyttöön eri puolilla Suomea osana kuntien ilmasto- ja kestävä liikumisen työtä. Samalla ne voivat tarjota konkreettisen lisän alueen liikkumispalveluihin. Käyttäjinä voivat olla kunnan henkilöstön lisäksi vakituiset asukkaat, kesäasukkaat ja matkailijat.

Erityisesti pienillä paikkakunnilla yhteiskäyttöauto voi täydentää liikkumismahdollisuuksia siellä, missä joukkoliikennettä tai kaupallisia autonvuokrauspalveluja on vähän. Toisaalta potentiaalisia käyttäjiäkin on vähemmän, joten auton sijainnilla ja paikallisella käyttötarpeella on suuri merkitys.

Monissa kunnissa yhteiskäyttö on rakennettu kunnan oman käyttötarpeen ympärille. Henkilöstö käyttää autoa työajoihin, ja vapaina aikoina auto voidaan avata myös muiden varattavaksi. Näin kunnan omat ajot muodostavat autolle peruskäyttöä, eikä palvelu ole kokonaan riippuvainen asukkaiden varauksista. Kustannuksia voidaan tällöin verrata myös kilometrikorvauksiin ja kunnan oman autokaluston kustannuksiin.

Kokemukset osoittavat myös, ettei käyttö synny itsestään. Markkinointi ja jatkuva tiedottaminen ovat tärkeitä, ja uudenlainen palvelu vaatii aikaa tullakseen tutuksi. Varaamisen ja käyttöönoton pitää lisäksi olla mahdollisimman helppoa.

Pieni kunta ei välttämättä ole yhteiskäyttöautolle huono ympäristö.

Kaupungeissa vaihtoehtoisia liikkumispalveluja on enemmän. Maaseudulla käyttäjiä on vähemmän, mutta yhteiskäyttöauto voi samalla täydentää selvästi rajallisempaa palvelutarjontaa.

Kunnan koko ei yksin ratkaise palvelun menestystä. **Utsjoella** kunnan henkilöstön käytössä oleva auto on muina aikoina asukkaiden ja matkailijoiden varattavissa. Kokeilua on jatkettu, ja autolla on edelleen aktiivista käyttöä. Myös **Taipalsaarella** palvelu on löytänyt käyttäjiä ja saanut kehuja.

Mikkelissä auton avaaminen ulkopuolisille käyttäjille ei sen sijaan tuonut riittävästi käyttöä, vaikka auto jatkoi kaupungin henkilöstön käytössä. Lahdessa kaupallinen sähköautojen yhteiskäyttöpalvelu toimi useita vuosia, mutta supistui ja lopulta päättyi.

Kokemukset ovat siis erilaisia. Suurempi väestöpohja ei automaattisesti tarkoita suurempaa kysyntää: kaupungeissa yhteiskäyttöauto kilpailee joukkoliikenteen ja muiden liikkumispalvelujen kanssa, kun taas pienemmissä kunnissa vaihtoehtoja on usein vähemmän.



Toinen kokeilukesä 2026



Ensimmäisen kesän kokemusten perusteella kyläautokokeilua jatkettiin kesällä 2026. Tavoitteena oli nähdä, vakiintuuko palvelulle käyttöä.

Kesällä 2026 kyläautot palasivat Sysmään ja Padasjoelle. Perusidea säilyi samana: autot olivat käyttäjien varattavissa Omagon sovelluksella ja niitä pystyi käyttämään joustavasti lyhyistä asiointimatkoista pidempiin varauksiin.

Ensimmäisen kesän kokemukset vaikuttivat kuitenkin toteutukseen. Padasjoella jatkettiin kahdella autolla, kun taas Sysmässä käytössä oli yksi auto. Sysmässä auton sijaintia myös vaihdettiin kesän aikana: alku- ja loppukesästä auto oli keskustassa ja keskikesällä Suopellon satamassa.

Ratkaisulla haluttiin palvella erilaisia käyttäjäryhmiä eri vaiheissa kesää. Suopellon satama oli osoittautunut jo ensimmäisenä kesänä toimivaksi sijainniksi erityisesti kesäasukkaiden ja veneilijöiden kannalta.

Toisena kesänä palvelu ei ollut alueella enää kokonaan uusi. Osa käyttäjistä tunsivat toimintamallin jo edelliseltä kesältä, ja palvelusta tiedotettiin edelleen vakituisille asukkaille, kesäasukkaille, veneilijöille ja matkailijoille.

Keskeinen kysymys oli, säilyykö kyläautoille kysyntää ensimmäisen kokeilukesän jälkeen. Varausten kokonaismäärä pysyi lähes samalla tasolla kuin vuonna 2025, vaikka autoja oli käytössä yksi vähemmän ja käyttäjiä oli vähemmän.

Erityisesti Sysmässä yhdellä autolla tehtiin lähes yhtä monta varausta kuin edellisenä kesänä kahdella. Myös Padasjoella varausten määrä säilyi lähes ennallaan. Kahden kesän tulokset antavat jo hyvän kuvan palvelun käytöstä ja kysynnästä.

Toinen kesä numeroina

Kesällä 2026 kyläautoilla tehtiin yhteensä 112 varausta. Padasjoella käytössä oli kaksi autoa ja Sysmässä yksi.

Padasjoki – käyttö jatkui tasaisena

Kahdella autolla tehtiin kesän aikana **82 varausta**, ja käyttäjiä oli **31**. Keskimääräinen varaus kesti **3,46 tuntia** ja ajomatkaa kertyi keskimäärin **48 kilometriä** varausta kohden.

Käyttö painottui lyhyisiin matkoihin: 59 % matkoista oli enintään 20 kilometriä. Autoilla tehtiin kuitenkin myös selvästi pidempiä matkoja.

Sysmä – yksi auto riitti lähes samaan varausmäärään

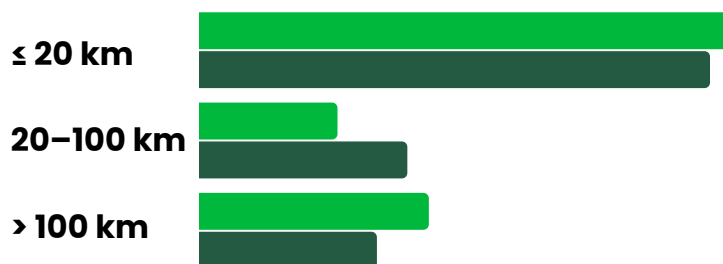
Yhdellä autolla tehtiin kesän aikana **30 varausta**, ja käyttäjiä oli **21**. Keskimääräinen varaus kesti **4,32 tuntia** ja ajomatkaa kertyi keskimäärin **56 kilometriä** varausta kohden.

Myös Sysmässä lyhyet matkat korostuivat: 57 % matkoista oli enintään 20 kilometriä. Keskimääräinen ajomatka oli kuitenkin hieman Padasjokea pidempi.

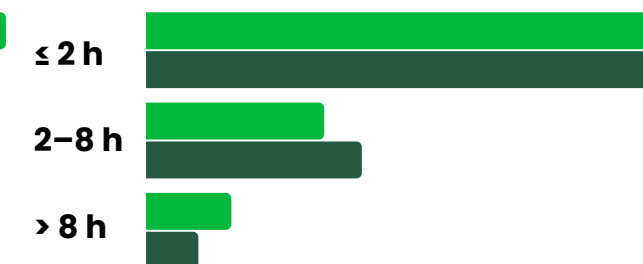


Matkan pituus

■ Padasjoki ■ Sysmä



Varausten kesto



Kyläautoa käytettiin useimmiten lyhyihin matkoihin

Sekä matkojen pituus että varausten kesto kertovat samansuuntaisesta käytöstä. Suurin osa matkoista oli lyhyitä, ja noin kaksi kolmesta varauksesta kesti enintään kaksi tuntia. Kyläautoa käytettiin siis erityisesti tilanteissa, joissa autoa tarvittiin muutamaksi tunniksi esimerkiksi asiointiin.

Tarvetta oli myös pidemmille ajoille

Lyhyiden varausten rinnalla autoilla tehtiin myös pidempiä matkoja ja yli kahdeksan tunnin varauksia. palvelun käyttö ei siten rajoittunut pelkästään lähialueelle. Tämä on yhteiskäyttöauton kannalta tärkeä havainto: sama auto voi palvella hyvin erilaisia ja eripituisia liikkumistarpeita.

Kaksi kesää rinnakkain

Varausten määrä pysyi toisena kesänä lähes ennallaan, vaikka autoja ja käyttäjiä oli vähemmän. Kahden kesän vertailu kertoo, että palvelulle löytyi käyttöä myös ensimmäisen kokeilukesän jälkeen.

Padasjoki

	2025	2026
Varauksia	84	82
Käyttäjiä	50	31
Autoja	2	2

Sysmä

	2025	2026
Varauksia	31	30
Käyttäjiä	26	21
Autoja	2	1

Padasjoella varausten määrä pysyi lähes ennallaan: vuonna 2025 varauksia tehtiin 84 ja vuonna 2026 yhteensä 82. Toisen kesän tulosta korostaa se, että autot olivat käytössä ensimmäistä kesää lyhyemmän ajan, vain kesäkuun puolivälistä elokuun puoliväliin.

Vuonna 2026 käyttö painottui selvästi keskikesään. Kesäkuussa tehtiin 22 varausta, heinäkuussa 48 ja elokuussa 12. Heinäkuu oli siis selvästi vilkkain kuukausi. Lyhyempi käyttökausi huomioiden autojen käyttö säilyi Padasjoella hyvällä tasolla.

PADASJOKI 2026

+46 %

enemmän varauksia
käyttökuukautta kohden

115 → 112 varausta

Varausten kokonaismäärä pysyi lähes ennallaan, vaikka vuonna 2026 autoja oli käytössä yksi vähemmän. Padasjoella myös käyttökausi oli ensimmäistä kesää lyhyempi.

Molemmissa kunnissa käyttäjiä oli toisena kesänä vähemmän, vaikka varausten määrä säilyi lähes ennallaan. Käyttö keskittyi siten aiempaa pienemmälle käyttäjäjoukolle, joka teki keskimäärin useampia varauksia. Tämä voi kertoa siitä, että palvelun löytäneet käyttäjät hyödynsivät autoa ensimmäistä kesää aktiivisemmin.

Sysmässä kesän alku oli hiljainen, mutta käyttö lisääntyi kesän edetessä. Tämä vahvistaa kokeilun aikana syntynyttä havaintoa siitä, että uuden palvelun tunnetuksi tekeminen ja käyttäjien löytäminen vaativat aikaa ja aktiivista tiedottamista.

Loppukesästä käyttö oli jo hyvällä tasolla, vaikka auto oli osan ajasta keskustassa eikä koko kesää ensimmäisen vuoden aktiivisimmaksi osoittautuneessa Suopellon satamassa. Yhdellä autolla tehtiin lopulta 30 varausta, kun edellisenä kesänä kahdella autolla varauksia oli 31.

Molemmissa kunnissa käyttäjiä oli toisena kesänä vähemmän, mutta varausten määrä säilyi lähes ennallaan. Omagon mukaan vuonna 2026 uusia käyttäjiä rekisteröityi Sysmässä vain yksi ja Padasjoella ei yhtään. Palvelu näyttää siis säilyttäneen aiemmin löytämänsä käyttäjäkunnan, mikä viittaa käyttäjien sitoutumiseen. Samalla uusien käyttäjien tavoittaminen on selvä kehittämiskohde.

Mitä kahdesta kesästä opittiin?



Kahden kokeilukesän perusteella yhteiskäyttöautolle löytyy käyttöä myös maaseudulla. Toimiva palvelu vaatii kuitenkin hyvän sijainnin, riittävästi tunnettuutta ja paikalliseen tarpeeseen sopivan toimintamallin.

Sijainti ratkaisee paljon

Auto pitää viedä sinne, missä potentiaaliset käyttäjät liikkuvat. Sysmässä Suopellon satama osoittautui toimivaksi sijainniksi, ja Padasjoella satama tavoitti hyvin myös kesäasukkaat ja veneilijät. Toisaalta myös keskustasijainnille löytyi käyttöä.

Palvelun löytäminen vie aikaa

Käyttö ei synny heti auton saapuessa. Molempien kesien kokemukset korostivat markkinoinnin, näkyvyyden ja jatkuvan tiedottamisen merkitystä. Pysyvämpi palvelu voisi helpottaa tätä, kun toimintamallia ei tarvitsisi tehdä käyttäjille tutuksi joka kesä uudelleen.

Kesä on luonteva käyttökausi

Käyttö painottui erityisesti keskikesään, jolloin alueella on vakituisten asukkaiden lisäksi paljon kesäasukkaita, veneilijöitä ja matkailijoita. Tämä tukee ajatusta siitä, että myös pelkästään kesäkaudelle rakennettu palvelu voisi olla yksi realistinen vaihtoehto.

Helppous on koko palvelun edellytys

Ensimmäisen kesän palaute osoitti, että sovelluksella varaaminen koettiin pääosin helpoksi ja hinnoittelu sopivaksi. Käyttöön-otossa tarvittiin silti myös opastusta, ja sähköautojen latauksessa kohdattiin käytännön haasteita. Yhteiskäyttöauton täytyy olla käyttäjälle mahdollisimman vaivaton kokonaisuus.

Palvelulle löytyi uskollisia käyttäjiä

Toisena kesänä käyttäjiä oli vähemmän, mutta varausten määrä pysyi lähes ennallaan. Käyttö perustui siis pitkälti aiemmin palveluun rekisteröityneisiin käyttäjiin. Tämä viittaa siihen, että kyläauto vastaa käyttäjiensä tarpeisiin. Jatkossa haasteena on nykyisten käyttäjien säilyttämisen lisäksi uusien tavoittaminen.

Kyläauto toimii teknisesti ja sille löytyy käyttäjiä. Seuraava kysymys on, millä mallilla palvelusta saadaan taloudellisesti ja käytännössä kestävä.

Miten tästä eteenpäin?

Jatkossa ratkaistavaksi jää, millaisella toimintamallilla palvelusta saadaan käyttäjälle riittävän helppo ja samalla taloudellisesti kestävä.

01 Erillinen yhteiskäyttö-autopalvelu

Auto ja tarvittavat palvelut hankitaan valmiina kokonaisuutena. Malli on kunnalle helppo, mutta edellyttää riittävästi käyttöä suhteessa kustannuksiin. Myös kesäkaudelle painottuva palvelu voisi olla vaihtoehto.

02 Kunnan työauto + yhteiskäyttö

Kunnan henkilöstö käyttää autoa työajoihin ja muina aikoina se on muiden varattavissa. Työajot tuovat autolle peruskäyttöä. Myös kunnan nykyisen auton liittämistä yhteiskäyttöön kannattaa selvittää.

03 Yritykset mukaan

Paikallinen yritys tai useampi toimija voisi osallistua palvelun kustannuksiin esimerkiksi näkyvyyttä vastaan. Malli voisi sopia erityisesti kesäkauteen, sataamiin ja muihin matkailukohteisiin.

Mitä pysyvä palvelu vaatisi?

Hinnoittelu

Kokeilussa hinta pidettiin tarkoituksella matalana. Pysyvässä palvelussa käyttäjämaksujen pitäisi kattaa suurempi osa kustannuksista, mutta hinnan säilyä houkuttelevana.

Tunnettuus

Käyttäjien löytäminen vaatii aktiivista tiedottamista. Pysyvä palvelu voisi helpottaa tätä, kun kyläauto tulisi vähitellen tutuksi eikä palvelua tarvitsisi käynnistää ja tehdä tunnetuksi joka kesä uudelleen.

Vaihtoehto omalle autolle

Yhteiskäyttö mahdollistaa auton käytön ilman omaa investointia. Esim. sähköautoa voi kokeilla ilman kallista hankintaa. Autoilun kustannusten noustessa yhteiskäyttö voi olla hyvä vaihtoehto myös kotitalouden toiselle autolle.

Seuraava askel ei välttämättä ole uusi kokeilu, vaan pysyvän toimintamallin löytäminen.



Lisätietoja:
pajanne-leader.fi/kylaauto/



Euroopan unionin
osarahoittama



Elinvoimakeskus

