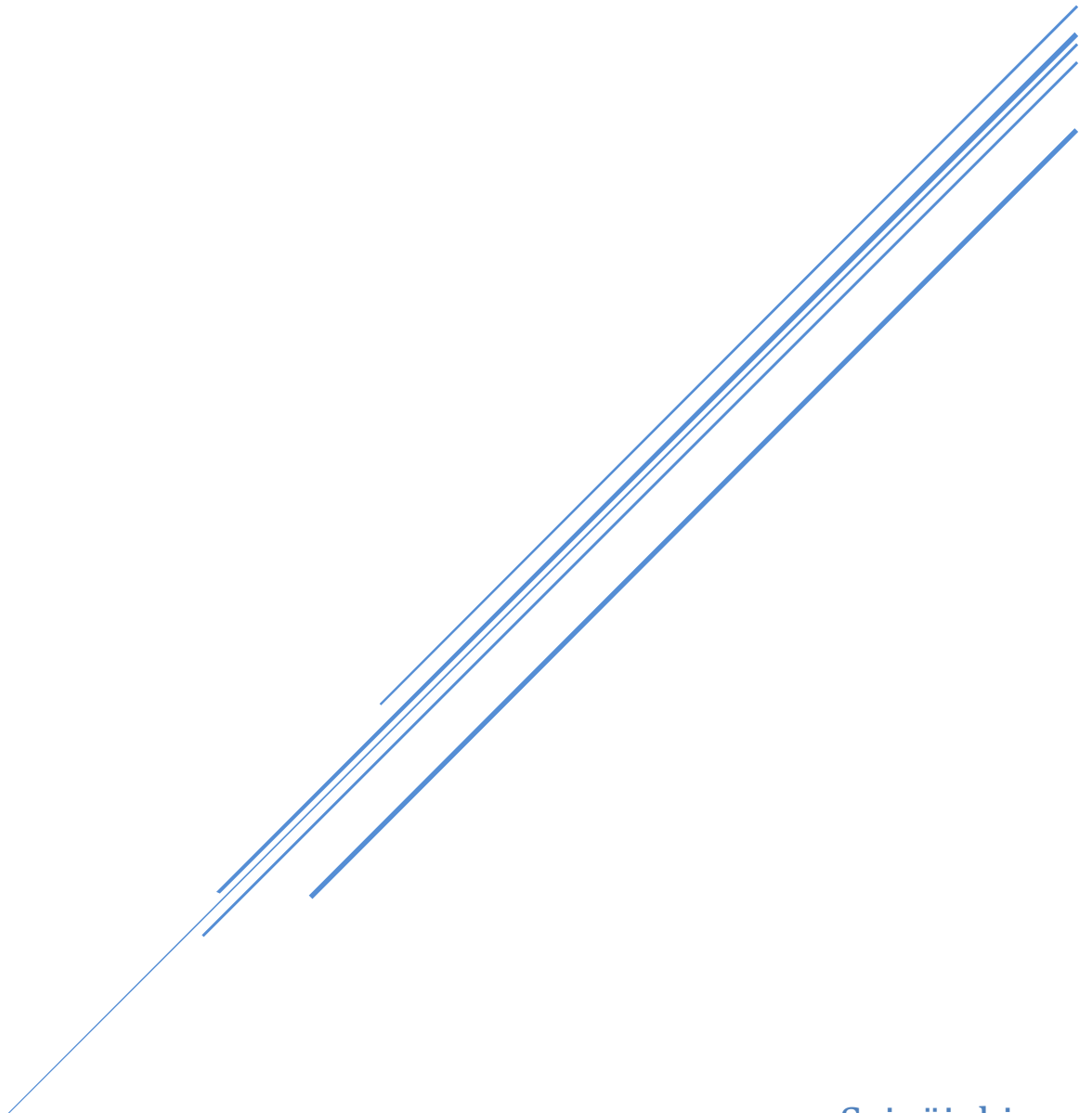


# ROVES19 - RASKAAN LIIKENTEEN PALVELUALUE

Konseptisuunnitelma vuokrattavasta rekkaparkista ja  
taukopaikasta EU:n Safe and Secure Truck Stop -konseptin  
mukaisesti



Seinäjoki  
Roveksen yritysalue, piirturiväylä



Euroopan unionin  
osarahoittama

## 1 Sisällysluettelo

<b>2</b>	<b>Johdanto ja tavoitteet</b> .....	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>Käytettävyys ja palvelut</b> .....	<b>3</b>
3.1	<i>Kuluttajasegmentin palvelurakenne</i> .....	4
3.2	<i>Ammattiliikenne</i> .....	5
<b>4</b>	<b>Hiilineutraalius palveluympäristössä</b> .....	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Turvallisuusratkaisut (EU SSTPA -standardin mukaisesti)</b> .....	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Safe &amp; Secure vaatimustaulukko ja referenssit</b> .....	<b>8</b>
<b>7</b>	<b>Benchmarkit</b> .....	<b>9</b>
7.1	<i>Recharge City (Tanska): Eurooppalaisen PST-toiminnan referenssikohde</i> .....	10
7.2	<i>Bivak Truck Park (Unkari): Keski-Euroopan Gold-tason referenssi</i> .....	11
7.3	<i>Andamur-verkosto (Espanja): Ketjumallin toimiva esimerkki</i> .....	11
7.4	<i>Vespucci Truck Village (Livorno, Italia): Intermodaalinen SSTPA-kokonaisuus</i> .....	11
<b>8</b>	<b>Taloudellinen toteutussuunnitelma</b> .....	<b>12</b>
8.1	<i>Liiketoimintamallin peruslogiikka</i> .....	12
8.2	<i>Ansaintalähteet ja kassavirran muodostuminen</i> .....	12
8.3	<i>Kolmen kohdan toteutusmalli</i> .....	13
8.4	<i>Rahoituslähteet ja EU-tuki</i> .....	14
8.5	<i>EU:n CEF rahoitus</i> .....	14
8.6	<i>Investointimalli</i> .....	15
<b>9</b>	<b>Palvelukonseptin kuvaus</b> .....	<b>16</b>
<b>10</b>	<b>Markkina-analyysi</b> .....	<b>18</b>
<b>11</b>	<b>Rekkaparkin kehitysprosessi</b> .....	<b>19</b>
<b>12</b>	<b>Yhteenveto</b> .....	<b>19</b>

## 2 Johdanto ja tavoitteet

Tavoitteena on kehittää kaupallisesti kannattava, turvallinen ja käyttäjäystävällinen vuokrattava rekkaparkki ja taukopaikka, joka palvelee kuljetusalan yrityksiä ja kuljettajia Roveksen

yritysalueella. Konseptin keskiössä ovat turvallisuus, palveluiden käytettävyys ja skaalautuva liiketoimintamalli.

Alueelle on valmistumassa investointihankkeen myötä raskaan liikenteen sähkölatauskenttä, johon tullaan kilpailuttamaan operaattorit vuoden 2026 aikana. Latauskentälle on suunniteltu neljätoista raskaan liikenteen käyttöön soveltuvaa sähkölatauspistettä kahden eri toimijan operoitavaksi.

Alueella on kasvavassa määrin raskasta liikennettä mm. alueella toimivien logistiikkayritysten sekä raideliikenteen puukuormaustermiinalin myötä.

Ohi kulkevalla VT19 liikkuu keskimäärin vuorokaudessa hieman vajaa kuusisataa raskaan liikenteen ajoneuvoa Fintraficin liikenteen automaattisen mittaustiedon mukaan (VT19 Kertunlaakso)

EU:n tavoitteena on rakentaa kattava turvallisten rekkaparkkien verkosto koko TEN-T tieverkon välille ja tähän lisänä on myös AFIR-asetus joka velvoittaa raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien verkoston rakentamista koko TEN-T tieverkon varrelle. Suomessa AFIR-asetusta on lähdetty toteuttamaan jakeluinfrastruktuuriohjelman avulla.

Seinäjoki on logistisesti tärkeä solmukohta pohjanmaalla ja elintarviketeollisuuden näkökulmasta Suomen ruokakori. Tavarakuljetukset molempiin suuntiin esimerkiksi Vaasan, Kokkolan ja Ylivieskan alueilta kulkevat Seinäjoen kautta joko logistiikkakeskusissa tai suoraan. Arviolta 20% Suomen ruokatuotannosta kulkee kumipyörillä Seinäjoen kautta. Uusien investointien myötä ei ole näköpiirissä tämän osuuden vähenemistä ja teollisuuden matalasuhteenkin aikoina Etelä-Pohjalaisilla logistiikkayrityksillä on riittänyt töitä.

Roves on nykyisen VT19 uudistuksen myötä hyvä sijainti kuljettajien taukopaikaksi.

Roveksen alue on kasvanut jatkopalana kapernaumin yritysalueesta vain viidessätoista vuodessa. Seuraava vaihe on VT19 itäpuolelle rakentuva Rahkolan alue, jossa on jo kiertotaloutta sekä raakapuutermiinali. Kaupunki on jättänyt alueen suunnitelmiin option myös raideliikenteen tavaralogistiikkatermiinalin rakentamiselle. Raidelogistiikkakeskus tulisi logistiikan palvelualueen läheisyyteen. Roveksen alueella on vielä huomattava määrä rakentamattomia tontteja, alueelle on suunnitteilla esimerkiksi valmistavan teollisuuden toimintaa. Roveksen alueen kuortaneen tien puolelle, eli alueen pohjoisosaan on kaavoittamatta vielä kaupalliseen käyttöön tarkoitettuja alueita.

Tätä raporttia kirjoitettaessa on Rahkolan alueen yleiskaava tekeillä. Rahkolan alue sijaitsee Vt19 itäpuolella. Alueen kehityssuunnitelmiin kuuluu myös kattava moottoriurheilukeskus. Tämäkin kehitys tukee liikennepalveluaseman tarvetta alueelle.

Alueen läheisyyteen on tonttivarauksia myös suuren mittakaavan datakeskushankkeille. Näiden toteutessa logistiikan kasvu alueella on valtava jo rakennusvaiheessa, mutta itse datakeskusten ylläpito ja huolto vaatii jatkuvaa raskaan logistiikan operaatioita

Seinäjoki on perinteisesti kaupan keskus ja nykyiset kaupalliset alueet VT67 varrella kehittyvät edelleen. Näiden kaupan yksilöiden toimitukset tuovat kysyntää etenkin SSTS-konseptille, sillä kuljetukset sisältävät kuluttajatuotteita jotka tulee suojata varkauksilta.

### 3 Käytettävyys ja palvelut

Yhdistetty huoltoasema–rekkaparkki voidaan jäsentää ammattiautoilijan solmupisteenä, jonka ensisijainen tehtävä on tukea liikenteen operatiivista sujuvuutta ja kuljettajan työkykyä samalla kun se tuottaa omistajalleen ennakoitavaa ja skaalautuvaa kassavirtaa. Konsepti ei perustu yksittäisiin palveluihin, vaan kokonaisuuteen, jossa sijainti, infrastruktuuri, palveluprosessit ja digitaaliset ratkaisut muodostavat toisiaan tukevan järjestelmän. Tällaisessa ympäristössä pysähdys ei ole satunnainen, vaan tietoinen osa kuljetusketjua.

Konseptin perusta on vastata raskaan liikenteen vaatimuksia kansallisella ja kansainvälisellä tasolla. Kuljettajan päätös pysähtyä määräytyy ensisijaisesti turvallisuuden, saavutettavuuden ja sääntelyn asettamien reunaehtojen mukaan. Aidattu ja valaistu rekkaparkki, selkeät ajoreitit sekä riittävä mitoitus pitkille ja raskaille ajoneuvoille luovat edellytykset sille, että alue koetaan luotettavaksi ja ennakoitavaksi. Saniteettitilat, suihkut ja lepoa tukevat olosuhteet eivät ole lisäarvoa tuottavia elementtejä, vaan perusvaatimus, jonka puuttuminen sulkee kohteen kokonaan pois kuljettajan valinnoista. Samoin raskaan kaluston tankkauskapasiteetti ja ympärivuorokautinen saavutettavuus muodostavat niin sanotun toimiluvan markkinalle: ilman niitä konsepti ei ole uskottava.

Kun perusedellytykset täyttyvät, konseptin taloudellinen ydin rakentuu palveluista, jotka pidentävät pysähdyksen kestoja ja lisäävät oheismyyntiä. Lämmin ruoka, kahvila ja yöaikaan toimivat ravintolapalvelut kytkeytyvät suoraan ajo- ja lepoaikasääntelyyn ja kuljettajan arkeen. Pysäköinti ei ole vain tilankäyttöä, vaan tuotteistettu palvelu, jossa pitkäaikainen lepo, turvallisuus ja lisäpalvelut muodostavat hinnoiteltavan kokonaisuuden. Pyykinpesu, oleskelutilat ja toimiva verkkoyhteys tukevat kuljettajan arkea tavalla, joka tekee pysähdyspaikasta mieluummin valitun kuin vain välttämättömän. Näiden palvelujen arvo näkyy suoraan käyttöasteessa ja kassavirrassa, minkä vuoksi ne muodostavat konseptin kannattavuuden selkärangan.

Konseptin seuraava kehitysvaihe liittyy sitouttamiseen ja erilaistumiseen. Kun peruspalvelut ja ydintoiminnot ovat kunnossa, painopiste siirtyy niihin ratkaisuihin, jotka tekevät kohteesta vaikeasti korvattavan. Kuljetusliikkeille suunnatut sopimusmallit, kuljettajakohtainen tunnistauminen ja yritysasiakkaiden laskutusratkaisut siirtävät asiakassuhteen yksittäisestä pysähdyksestä jatkuvaksi yhteistyöksi. Aidatut ja valvotut premium-alueet palvelevat erityistarpeita, kuten arvokuljetuksia tai vaarallisten aineiden

kuljetuksia, ja mahdollistavat korkeamman hintapisteen ilman, että koko alueen kustannusrakenne kasvaa kohtuuttomasti. Samalla syntyy mahdollisuus kerätä ja hyödyntää dataa käyttöasteista, pysähdysajoista ja palveluiden kysynnästä, mikä tukee hinnoittelua ja investointien jatkokehitystä.

Pitkällä aikavälillä konsepti laajenee infrastruktuuripalveluksi, joka vastaa liikenteen murrokseen. Sähköistyminen, uudet käyttövoimat ja kiristynvä regulaatio edellyttävät joustavuutta ja vaiheistettavuutta. Raskaan kaluston sähkölatausmahdollisuuden myötä siihen liittyviä merkittäviä investointeja ei tarvitse seuraavissa vaiheissa tehdä. Näin konsepti säilyttää kilpailukykynsä ilman, että pääomaa sitoutuu ennenaikaisesti heikosti tuottaviin ratkaisuihin.

Kokonaisuutena huoltoasema–rekkaparkki ei ole enää polttoaineen jakelupiste, vaan osa ammattiautoilijan työympäristöä ja kuljetusyrityksen infrastruktuuria. Sen arvo syntyy siitä, että se vähentää kuljettajan epävarmuutta, tukee työssä jaksamista ja tekee kuljetusketjusta ennakoitavamman. Omistajalleen konsepti tarjoaa palvelu- ja sopimusliiketoimintaa, jossa käyttöaste, asiakasuskollisuus ja pitkän aikavälin investointikuri määrittävät menestyksen.

Rekkaparkin suunnittelu perustuu käytännöllisyyteen ja palveluiden saavutettavuuteen.

Konseptin toteutuksessa tulee ottaa huomioon ammattiliikenteen ohella kuluttajaliiketoiminnan mahdollisuudet. Tällä tavoin kokonaisuus on houkutteleva operaattorille. Liikenneasemamarkkina on tällä hetkellä muutoksen alaisena, markkinan vallannut kansallinen osuuskauppaoperaattori on aloittanut uudistustoimet ja sulkenut ison määrän kannattamattomia asemia. Samalla muut toimijat ovat uudistaneet toimintaansa tai kirkastaneet brändejään.

Lopputuloksena voisikin olla ammattiliikennettä korkeatasoisesti palveleva kuluttajaliikenneasema jossa brändäys ja teemoitus liittyy kuitenkin rekkoihin. Tämä muotoilu toisi mukaan etenkin lapsiperhe-segmentin ja toimintaa voidaan elävoittää kalustoesittelyiden tai muiden tapahtumien avulla.

### 3.1 Kuluttajasegmentin palvelurakenne

Monipuolinen sähkölatausinfra houkuttelee paikalle myös sähkökäyttöisiä henkilöautoja. Koska raskaan liikenteen kysyntä ei alkuvaiheessa liene valtavaa, on nopea lataus hyvä mahdollisuus myös henkilöautoille.

#### *Selkeä ravintolapalvelukonsepti*

Palvelupolku on oltava selkeä ja konsepti ymmärrettävä. Tässä tapauksessa olisi mahdollisuus nostaa Etelä-Pohjanmaa ruokatuotantoa esiin ja tarinallistaa ruokatuote paikallisten tuottajien kanssa. Tässä kohtaa helposti ajatus siirtyy lihapainotteiseen imagoon, mutta suosituksena on tutkia koko maakunnan monipuolista elintarviketeollisuutta. *Pellolta pöytään.*

### *Kioski tai pieni elintarvikekauppa,*

Kioski palvelee myös kuluttajia ja lisää volyymin potentiaalia palvelukokonaisuudessa. Tämä voidaan toteuttaa myös itsepalvelumallina, tästä hyviä esimerkkejä ovat R-kioskin automaattit sairaaloissa tai Seinäjoella sijaitseva itsepalvelukauppa.

### *Lapsiparkki tai leikkipaikka*

Aktiivinen taukopiste jossa on turvallisia ja toiminallisia elementtejä lapsille. Tähänkin voidaan rakentaa esimerkiksi lisensoinnin avulla jokin pieni teemapuisto joka on linjassa muun brändäyksen kanssa. Tämä ei tuo palveluihin suoria tuloja, mutta voi toimia *syy-tulla* elementtinä myös paikallisille perheille.

## **3.2 Ammattiliikenne**

Rekkaparkin palvelupolkua suunniteltaessa on otettava huomioon käyttäjänäkökulma. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että kansallisesti ei tulisi liikaa päällekkäisiä aplikaatioita tai järjestelmiä, jotka vaikeuttavat käyttäjän reittiä päästä palveluihin käsiksi.

Rekkaparkki tarvitsee oman varausjärjestelmän, sekä lisäpalveluiden ostoa varten digitaalista ympäristöä, mutta tämä tulee pitää mahdollisimman yksinkertaisena rekisteröinnin ja maksamisen suhteen.

Ammattiliikenteen palvelua suunniteltaessa pitää ottaa kaksi näkökulmaa, aidan sisälle pysäköivät, eli pidempään viipyvät sekä aidatun alueen ulkopuolelle pysähtyvät, lyhyen pysähdyksen autoilijat. Lisäksi muut ammattiautoilijat, kuten taksit ja lähetit, joilla on pienempi kalusto on otettava huomioon konseptin toteutuksessa.

### *Peruspalvelut*

- Sähköistetyt pysäköintipaikat rekoille ja yhdistelmille
- WC-, suihku- ja taukotilat
- Jätehuolto ja kierrätyspisteet
- Hyvä valaistus ja opasteet
- Erottelu henkilö- ja ajoneuvoliikenteelle

### *Lisäpalvelut*

- Ravintola tai automaattikahvila
- Pyykinpesumahdollisuus
- Varaosien ja huollon myyntipiste (alueen yhteistyökumppanien kanssa)
- Rekkapesu ja pienet huollot (alueen yhteistyökumppanien kanssa)

## 4 Hiilineutraalius palveluympäristössä

Roveksen logistiikka-alueen kehittämisen keskiössä on tavoite rakentaa moderni, valtakunnallisesti merkittävä ja samalla hiilineutraali logistiikan palveluympäristö.

Alue tulee suunnitellaan kokonaisuutena, jossa energijärjestelmät, liikkuminen, rakentaminen, kiertotalous ja operatiivinen logistiikka muodostavat yhtenäisen ja vähäpäästöisen ekosysteemin. Hiilineutraalius on integroitu jo suunnitteluvaiheesta alkaen, eikä se ole erillinen lisäosa alueen kehitykseen.

Energiainfrastrukturi luo perustan hiilineutraaleille toimintamalleille. Alueelle voidaan rakentaa laaja uusiutuvan energian kokonaisuus, jossa aurinkovoima hyödynnetään kattopinnoilla ja tarvittaessa maa-asennuksina. Tuulivoima ja lämpöpumppuratkaisut täydentävät kokonaisuutta, ja teollisten prosessien sekä kiinteistöjen hukkalämpö voidaan kierrättää energiaverkkoon. Energiavarastointi voidaan toteuttaa akkujärjestelmillä, jotka tasaavat sähkölatauksen kulutushuippuja. Lisäksi on hyvä varautua vedyn tai synteettisten polttoaineiden varastoinnin tulevaan tarpeeseen. Alueen energianhallinta voidaan rakentaa älykkääksi kokonaisuudeksi, joka mahdollistaa kysyntäjouston ja ohjaa energiankäyttöä reaaliaikaisesti kohti vähäpäästöisiä tuotantotunteja.

Liikenne- ja polttoaineinfrastrukturi muodostavat toisen keskeisen hiilineutraalisuuden osa-alueen. Alueelle suunniteltu raskaan liikenteen sähkölatauskenttä ja jo toiminnassa oleva kaasurekan latausasema luovat vahvan perustan puhtaalle liikkumiselle. Näitä voidaan täydentää korkean kapasiteetin DC-latausinfrastruktuurilla, joka palvelee sekä raskasta kalustoa että henkilöajoneuvoja. Biokaasun ja synteettisen metaanin jakelu tarjoaa siirtymäkauden vähäpäästöisen vaihtoehdon, ja vedylle voidaan varata infrastruktuurivalmius tulevaisuuden tarpeita varten. Kevyen ja keskiraskaan kaluston sähköistymistä tuetaan monipuolisella latausinfrastruktuurilla sekä mikromobilitteettiratkaisuilla, jotka palvelevat lähialueen yritysten henkilöstöä.

Rakennetun ympäristön hiilineutraalisuus on keskeinen osa kokonaisuutta. Rakennukset tulee suunnitellaan muuntojoustaviksi ja elinkaarikustannuksiltaan tehokkaiksi. Kaikille rakennushankkeille toteutetaan elinkaariarvioinnit, jotka ohjaavat suunnittelua ja rakentamista mahdollisimman pieniin päästöihin. Viherrakentaminen, viherkatot ja kasvillisuusvyöhykkeet tukevat alueen ekologista monimuotoisuutta ja toimivat hiilinieluina. Samalla hulevesien hallinta voidaan toteuttaa imeytysalueilla ja luonnonmukaisilla ratkaisuilla.

Logistiikan operatiivinen tehokkuus on merkittävä tekijä hiilineutraaliuden saavuttamisessa. Yritysten yhteiskäyttöiset terminaalit, konsolidointipisteet ja varastot vähentävät ajosuoritetta ja tehostavat tavaravirtoja. Alueelle voidaan rakentaa data-alusta, joka ohjaa liikennettä, aikatauluja ja resursseja reaaliaikaisesti. Alueen energiankäyttö ja ajoneuvojen lataus voidaan ohjata älykkäiden digitaalisten järjestelmien avulla siten, että sähköä käytetään tehokkaasti ja päästöt pysyvät alhaisina. Samalla alueen sisäisiä tavaravirtoja voidaan hoitaa sähköisillä ja

itsenäisesti liikkuvilla ajoneuvoilla, kuten automatisoiduilla trukeilla ja roboteilla, mikä tekee logistiikasta sujuvaa, turvallista ja ympäristöystävällistä. Jälkimmäiseen on esimerkiksi Seamkillä olemassaoleva hanke RovesUGV.

Kiertotalouden periaatteet vahvistavat alueen hiilineutraaliutta. Materiaalivirtojen kierrätykseen voidaan perustaa keskitetty kierrätyskeskus, joka palvelee pakkausmateriaalien, muovien, metallien, renkaiden ja akkujen käsittelyä. Jätteiden lajittelu voidaan toteuttaa korkealla tarkkuudella yhteisen järjestelmän kautta. Vesitalous suunnitellaan resurssitehokkaaksi keräämällä ja hyödyntämällä hulevesiä sekä varmistamalla laadunhallinta teknisillä ratkaisuin.

Henkilöstön ja vierailijoiden liikkuminen muodostaa oman osa-alueensa, koska työmatkaliikenteellä on merkittävä vaikutus alueen kokonaispäästöihin. Joukkoliikenteen yhteydet voidaan integroida sujuvasti alueen rakenteeseen Roveksen kehittyessä. Pyöräilyolosuhteiden kehittäminen on myös tärkeä osa alueen kokonaiskehitystä.

Hiilineutraalisuuden toteuttaminen edellyttää selkeitä ohjausmekanismeja ja läpinäkyvää seuranta. Alueelle voidaan laatia yhteinen hiiliaselaskenta, jota päivitetään vuosittain ja jonka avulla seurataan kehitystä suhteessa tavoitteisiin. Sertifiointimallit, kuten LEED for Communities tai BREEAM Communities, tarjoavat rakenteen ympäristö- ja energiatehokkuuden arviointiin. Avoin datamalli mahdollistaa energiankulutuksen, logistiikan ja päästöjen seurannan yritysten ja Seinäjoen kaupugin välillä.

Kokonaisuutena Roveksen logistiikka-alueella on mahdollisuus profiloitua hiilineutraalin logistiikan edelläkävijäksi. Energiaratkaisujen, monipuolisen käyttövoimainfrastruktuurin, vähähiilisen rakentamisen, kiertotalouden ja digitalisoidun logistiikan integraatio muodostaa kilpailukykyisen ja tulevaisuuden vaatimuksiin vastaavan toimintaympäristön. Tämä kokonaisuus vahvistaa alueen vetovoimaa ja tukee yritysten siirtymistä kohti vähäpäästöisiä ja vastuullisia toimintamalleja.

## 5 Turvallisuusratkaisut (EU SSTPA -standardin mukaisesti)

Safe & Secure Truck Stop -konsepti perustuu kokonaisvaltaiseen turvallisuuden hallintaan, jossa yhdistyvät alueen fyysinen suojaus, tekninen valvonta ja henkilöstön turvallisuuspalvelut. Tavoitteena on tarjota raskaan liikenteen kuljettajille turvallinen ja luotettava pysähdyspaikka, jossa sekä ajoneuvot että ihmiset ovat turvassa.

Perustason turvallisuusratkaisut muodostavat konseptin rungon. Alue on aidattu ja sisäänajo kulunvalvottu, mikä estää luvattoman pääsyn. Alueella on jatkuva 24/7 kameravalvonta, ja ajoneuvojen rekisterikilvet tunnistetaan automaattisesti sisään- ja ulosajossa. Turvallisuutta tukevat selkeät turvalat sekä hätäviestintäjärjestelmät. Kuljettajille on varattu valvottu lepoalue, jossa voidaan huolehtia sekä levon että turvallisuuden edellytyksistä. Nämä perusratkaisut luovat turvallisen perustan kaikelle toiminnalle ja takaavat, että alue on hallittu ja suojattu ympäristö.

Korkeamman tason varustelu tuo lisää tehokkuutta ja näkyvyyttä turvallisuuteen. Reaaliaikainen varaus- ja maksujärjestelmä mahdollistaa pysäköinti- ja latauspaikkojen hallinnan joustavasti ja sujuvasti. Turvapalvelun säännölliset kierrokset lisäävät näkyvää valvontaa, ja SOS-painikkeet sekä hätäviestintäjärjestelmät varmistavat nopean reagoinnin poikkeustilanteissa. Lisäksi yhteistyö vakuutusyhtiöiden kanssa tukee turvallisuussertifiointia ja lisää varmuutta alueen käyttäjille ja palveluntarjoajille.

Uutena ja innovatiivisena osana konseptia voidaan pilotoida **Drone-in-Box** -ratkaisua. Tämä etäohjattava droni voidaan tarvittaessa nostaa taivaalle, jolloin se voi tarkastella alueen katvealueita, kuten laajempia pysäköintialueita tai piilossa olevia kulkureittejä. Drone-in-Box lisää valvonnan joustavuutta ja nopeutta poikkeustilanteisiin reagoimisessa ilman, että henkilöstön tarvitsee jalkautua alueelle.

Kaikki nämä ratkaisut yhdessä muodostavat modernin ja monitasoisesti valvotun turvallisuusjärjestelmän, joka vastaa nykyaikaisen raskaan liikenteen tarpeisiin. Safe & Secure Truck Stop -konsepti tarjoaa kuljettajille, ajoneuvoille ja palveluntarjoajille hallitun ja turvallisen ympäristön sekä normaaliin toimintaan että poikkeustilanteisiin.

## 6 Safe & Secure vaatimustaulukko ja referenssit

SSTS-konsepti on rakennettu neljätasoiseen laatuja järjestelmään. Jokainen taso rakentuu edellisen päälle ja sisältää vaatimuksia sekä turvallisuuden että palveluiden osalta.

Taso	Turvallisuusvaatimukset	Palveluvaatimukset
Bronze	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aidattu pysäköintialue</li> <li>• Yksi hallittu sisään-/uloskäynti</li> <li>• Porttikontrolli (esim. rekisterikilpitunnistus)</li> <li>• Valaistus alueella</li> <li>• Videovalvonta portilla</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Selkeä opastus ja liikennemerkinä</li> <li>• Jätehuolto</li> <li>• Hätäpuhelin tai yhteys turvallisuuspalveluun</li> </ul>
Silver	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaikkien Bronze-tason vaatimusten täyttyminen</li> <li>• Täysimittainen CCTV-videovalvonta koko alueella</li> <li>• 24/7 aluevalvonta (vartija tai etävalvonta)</li> <li>• Kuljettajien sisäänkirjausjärjestelmä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• WC- ja suihkutilat (erikseen miehille ja naisille)</li> <li>• Juomaveden saatavuus</li> <li>• Vähintään välipala-automaatti tai ruokailumahdollisuus lähietäisyydellä</li> </ul>

Gold	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaikkien Silver-tason vaatimusten täyttyminen</li> <li>• 24/7 vartija tai henkilökunta alueella</li> <li>• Ajoneuvojen ja lastin jatkuva valvonta</li> <li>• Mahdollisuus tarkastaa kuljettaja ja ajoneuvo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ravintola tai lämminruokapalvelu alueella</li> <li>• WiFi-yhteys kuljettajille</li> <li>• Latauspisteet kylmäyksiköille tai sähköajoneuvoille</li> <li>• Kuljettajien lepotilat tai lounge-tila</li> </ul>
Platinum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kaikkien Gold-tason vaatimusten täyttyminen</li> <li>• Kehittynyt tunnistautuminen (esim. RFID, biometria)</li> <li>• Älykäs valvonta ja hälytysjärjestelmät</li> <li>• Integrointi logistiikkajärjestelmiin (esim. telematiikka, etähallinta)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terveystuotopalvelut tai ensiapuasema</li> <li>• Pesula tai vaatteiden huoltopalvelut</li> <li>• Kuntoilu-/virkistystilat</li> <li>• Varausjärjestelmä pysäköintipaikoille</li> </ul>

## 7 Benchmarkit

Euroopan raskaan liikenteen toimintaympäristö kehittyy nopealla tahdilla kohti turvallisempia ja palveluvaltaisempia pysäköinti- ja taukoratkaisuja. EU:n Safe and Secure Truck Parking Area (SSTPA) -tiekartan mukaisesti jäsenvaltioita kannustetaan rakentamaan sertifioituja pysäköintialueita TEN-T-väylien varrelle, ja rahoitusinstrumentit (mm. CEF Transport, PASS4CORE ja SSTPA-rahoitusikkunat) tukevat tätä kehitystä. Tässä analyysissä tarkastellaan eurooppalaisia vertailukohteita Roveksen palvelualueen konseptikehityksen tueksi. Pääbenchmarkkina toimii Tanskan Recharge City, joka on tällä hetkellä yksi Euroopan tunnetuimmista ja kehittyneimmistä SSTPA-kokonaisuuksista.

Suomessa rekkaparkin suunnittelussa on otettava huomioon kotimaan raskaalle liikenteelle sallittu selvästi suurempi kalusto kuin mitä muualla Euroopassa tavallisesti käytetään. Erot näkyvät sekä yhdistelmien pituuksissa että niiden kokonaismassoissa, ja ne vaikuttavat suoraan siihen, millaista pysäköinti- ja liikenneinfrastruktuuria on tarkoituksenmukaista rakentaa.

Suomessa ajoneuvoyhdistelmien enimmäispituus voi olla jopa 34,5 metriä, kun yleisimmät yhdistelmät asettuvat 25–33 metrin välille. Keski-Euroopassa vastaavat enimmäismitat ovat huomattavasti pienempiä ja rajoittuvat useimmissa maissa noin 18,75–20,75 metrin tasolle. Tämä tarkoittaa, että suomalaisen rekkaparkin pysäköintipaikkojen on oltava huomattavasti pidempiä, ja sisään- sekä ulosajoreittien geometria on suunniteltava täysin eri lähtökohdista. Pitkät ajoneuvoyhdistelmät edellyttävät huomattavasti laajempia kääntöalueita, suurempia liikeratoja ja selkeitä ajolinjoja koko pysäköintialueella.

Ajoneuvojen massoissa erot ovat yhtä olennaisia. Suomessa sallitaan jopa 76 tonnin kokonaispaino, ja erikoistapauksissa tätäkin raskaampia yhdistelmiä. Keski-Euroopan

valtavirta toimii yleensä 40–44 tonnin rajoilla. Suomalainen kaluston painotaso tarkoittaa, että pysäköintialueen rakenteiden ja päällysteen on kestävä huomattavasti suurempaa kuormitusta. Raskaampien yhdistelmien vuoksi rekkaparkin kantavuus-, pohjarakenne- ja routamitoitusten on oltava selvästi järeämmät kuin eurooppalaisissa verrokkikohteissa, ja ajoväylien sekä pysäköintiruudujen on kyettävä kestämaan toistuvaa 60–76 tonnin akselipainojen jakautumista ilman painumia tai rakenteellista vaurioitumista.

Nämä mitoitukselliset ja rakenteelliset vaatimukset vaikuttavat lisäksi palveluiden sijoitteluun. Esimerkiksi lataus- ja tankkauspisteiden suunnittelussa on varmistettava, että pitkä yhdistelmä mahtuu ajamaan laitteelle suorassa linjassa ja poistumaan turvallisesti ilman jyrkkiä käännöksiä. Samoin huolto-, vaaka- ja odotustilojen mitoitus on tehtävä suomalaisen kaluston mukaisesti, jotta palvelut ovat aidosti käyttökelpoisia.

Suomalainen rekkaparkki poikkeaa suunnitteluperiaatteiltaan keskieuropalaisista ratkaisuksista olennaisesti. Kotimaan pidemmät ja raskaammat yhdistelmät edellyttävät väljempiä pysäköintiratkaisuja, laajempia kääntö- ja liikennealueita sekä rakenteellisesti vahvempaa infrastruktuuria. Nämä tekijät on tunnistettava jo suunnitteluvaiheessa, jotta alue palvelee suomalaisen kuljetuskaluston tarpeita turvallisesti ja tehokkaasti.

### 7.1 Recharge City (Tanska): Eurooppalaisen PST-toiminnan referenssikohde

Recharge Cityä voidaan pitää nykyaikaisen SSTPA-toiminnan suunnannäyttäjänä. Kohde sijaitsee Horsensin alueella E45-väylän varrella, ja se hyödyntää Tanskan vahvaa raskaan liikenteen sähköistymisstrategiaa. Recharge City on yksi Euroopan suurimmista ja korkeimman sertifiointitason saavuttaneista kohteista (SSTPA Platinum). Pysäköintipaikkoja on noin 450, mikä luo poikkeuksellisen mittakaavan myös kaupallisten palvelujen, energiainfrastruktuurin ja turvallisuusjärjestelmien kannalta.

Kohteen erityispiirre on raskaan liikenteen laaja sähköisen latauskapasiteetin tarjonta. Alueelle on rakennettu korkean tehon latausinfrastruktuuri, ja suunnittelussa on huomioitu tuleva megawatt-lataus. Latausinfrastruktuuri yhdistyy kulunvalvottuun pysäköintiin ja digitaalisiin palveluihin, mikä vastaa tulevaisuuden raskaan liikenteen teknisiä vaatimuksia.

Recharge Cityn turvallisuusratkaisut muodostavat esimerkin siitä, mitä SSTPA Platinum -luokka käytännössä edellyttää. Alue on kokonaan aidattu, sisäänajo tapahtuu ANPR-pohjaisen kulunvalvonnan kautta, ja 24/7-valvonta yhdistää kamerajärjestelmän, vartioinnin sekä reaaliaikaisen tapahtumamonitoiminnan. Lisäksi kuljettajille tarjotaan sosiaalitulat, ravintola- ja kauppapalvelut, pyykkihuolto sekä suojattuja lepoalueita. Palvelurakenne korostaa kuljettajien hyvinvointia ja työolosuhteita, mikä on EU:n tavoitteissa keskeistä.

Recharge Cityn liiketoimintamalli pohjautuu merkittävään alkuinvestointiin, jota on täydennetty EU:n CEF- ja muilla rahoitusinstrumenteilla. Tukea on hyödynnetty erityisesti latausinfrastruktuurin ja turvallisuutta parantavien ratkaisujen rakentamisessa. Mittakaava

ja monitoimijamalli ovat mahdollistaneet alueen kaupallisen kilpailukyvyn ja vahvistaneet sen roolia kansainvälisen liikenteen solmukohtana.

## 7.2 Bivak Truck Park (Unkari): Keski-Euroopan Gold-tason referenssi

Bivak Truck Park on yksi Keski-Euroopan tunnetuimmista SSTPA Gold-luokan kohteista. Se sijaitsee strategisesti M5-moottoritien varrella Unkarissa, ja se palvelee sekä Keski-Euroopan sisäistä jakeluliikennettä että kansainvälisiä transitoajoja. Kapasiteetti on keskikokoinen (tyypillisesti 100–200 ajoneuvoa), mikä on yleistä Gold-tason kohteille.

Turvallisuusjärjestelmät vastaavat Gold-sertifioinnin edellyttämää perustasoa: alue on aidattu ja kulunvalvottu, kameravalvonta on kattavasti toteutettu, ja vartiointi on läsnä ympäri vuorokauden. ANPR-järjestelmät sekä digitaalinen varaus- ja maksujärjestelmä ovat kehittyneitä, mikä tekee kokonaisuudesta operointitehokkaan ja kuljettajille ennakoitavan.

Palveluvalikoima on laaja mutta ei yhtä monipuolinen kuin Recharge Cityssä. Suihkut, WC:t, ravintola, automaattit, pesulapalvelut ja Wi-Fi muodostavat palvelurakenteen ytimen. Bivak osoittaa, että Gold-tason SSTPA-kohteessa voidaan toteuttaa kustannustehokas mutta turvallinen ja luotettava palvelumalli, joka tarjoaa kuljettajalle kaikki olennaiset palvelut ilman erittäin suurta kaupallista mittakaavaa.

## 7.3 Andamur-verkosto (Espanja): Ketjumallin toimiva esimerkki

Espanjalainen Andamur toimii useiden turvallisten pysäköintialueiden verkostona, joista useat täyttävät SSTPA Gold -tason vaatimukset tai toimivat TAPA-sertifioituina vaihtoehtoina. Andamurin merkittävin erityispiirre on verkostomainen toimintalogiikka: yksittäinen pysäköintialue ei välttämättä ole kapasiteetiltaan yhtä merkittävä kuin Recharge City, mutta yhteenliittymä mahdollistaa vahvan asiakas- ja kuljetusvirran.

Andamurin kohteissa korostuvat seuraavat piirteet:

- ennakoitavat ja standardoidut palvelut
- vahva painotus turvallisuuteen (aidat, kameravalvonta, vartiointi)
- polttoaine- ja huoltopalveluiden integrointi
- keskeinen sijainti TEN-T-verkoston pääkäytävillä

Palvelurakenne on suunniteltu selkeästi kuljettajalähtöiseksi, ja useissa kohteissa tarjotaan hotellitasoisia lepo- ja majoitusratkaisuja. Andamur osoittaa, että verkostomainen toimintatapa voi lisätä käyttöastetta ja vähentää yksittäisen sijainnin riskiä. Samalla se toimii esimerkkinä siitä, kuinka palvelutarjonta voidaan standardoida useille sijainneille ilman ylisuurta investointia yhteen keskukseseen.

## 7.4 Vespucci Truck Village (Livorno, Italia): Intermodaalinen SSTPA-kokonaisuus

Livornon Vespucci Truck Village on yksi Etelä-Euroopan laatu- ja turvallisuustasoltaan parhaista esimerkeistä. Kohde on rakennettu lähelle Livornon satamaa ja intermodaalista logistiikkakeskusta. Tämä mahdollistaa korkeatasoisen turvallisuuden lisäksi sujuvan

kytkennän merikuljetuksiin, rautatielogistiikkaan ja maan sisäiseen tavaravirtaan. Kohde on SSTPA Gold -tasolla ja hyödyntänyt PASS4CORE- ja CEF-hanketukea.

Vespucci on suunniteltu keskisuureksi mutta monipuoliseksi palvelualueeksi, jossa korostuvat seuraavat osa-alueet:

- kulunvalvottu ja aidattu pysäköinti
- 24/7 kameravalvonta ja vartiointi
- tilavat kuljettajapalvelut ja sosiaalitalat
- ravintolat ja kauppapalvelut
- erilliset alueet ADR-kalustolle

Kohde osoittaa, että laadukas SSTPA-alue voidaan integroida osaksi suurempaa logistiikkaklusteria, mikä vahvistaa käyttöastetta ja parantaa kustannustehokkuutta.

## 8 Taloudellinen toteutussuunnitelma

Roveksen logistiikan palvelualueen taloudellinen toteutus perustuu vaiheittain etenevään, markkinaehtoiseen investointimalliin, jossa infrastruktuurin rakentaminen, palvelutuotanto ja liiketoiminnan kasvu etenevät hallitusti alueen kysynnän ja käyttöasteen kehittymisen mukaisesti. Lähtökohtana on riskien minimointi alkuvaiheessa sekä mahdollisuus skaalata toimintaa ilman merkittäviä rakenteellisia muutoksia.

### 8.1 Liiketoimintamallin peruslogiikka

Palvelualueen ydinliiketoiminta ei perustu yksittäiseen palveluun, vaan useiden toisiaan tukevien tulovirtojen kokonaisuuteen. Taloudellinen peruslogiikka rakentuu seuraaville periaatteille:

- pysäköinti ja turvallisuus ovat tuotteistettuja palveluita, ei pelkkää infrastruktuuria
- perustoiminnot voidaan operoida vähäisellä henkilöstöllä ja korkealla automaatioasteella
- lisäpalvelut kasvattavat kassavirtaa käyttöasteen noustessa, mutta eivät ole välttämättömiä toiminnan käynnistämiseksi

Tämä mahdollistaa liiketoiminnan käynnistämisen maltillisella investoinnilla ja kannattavuuden parantamisen vaiheittain.

### 8.2 Ansaintalähteet ja kassavirran muodostuminen

Palvelualueen tulovirrat voidaan jakaa kolmeen pääluokkaan:

#### Peruskassavirta (vakaa ja ennakoitava)

- Aidatun ja valvotun rekkaparkin pysäköintimaksut
- Pitkäaikaiset pysäköintisopimukset kuljetusliikkeille

Nämä muodostavat liiketoiminnan taloudellisen selkärangan ja ovat edellytys kannattavuudelle jo alhaisella käyttöasteella.

#### **Palvelupohjainen lisäkassavirta**

- Pyykinpesu, sauna ja muut kuljettajapalvelut
- Kioski tai kauppapalvelut
- Yhteistyökumppaneiden palveluprovisiot (Yhteistyökumppani pääsee toimittamaan palvelua alueelle, esimerkiksi huolto tai rengaspalvelu)

Nämä palvelut kasvattavat asiakaskohtaista tuottoa.

#### **Sopimus- ja kumppanuuspohjainen kassavirta (skaalautuva)**

- Yritysassiakkaiden sopimusmallit
- Operaattorivuokrat (ravintola, kauppa, huolto, pesu)
- Energian jakeluun ja latausinfrastruktuuriin liittyvät vuokramallit
- Tämä tulovirta kehittyy tyypillisesti vasta alueen vakiinnuttua ja käyttöasteen noustua.

### **8.3 Kolmen kohdan toteutusmalli**

Taloudellisesti vähäriskisin toteutusmalli perustuu kolmeen vaiheeseen:

#### **Vaihe 1: Perus-SSTS (käynnistysvaihe)**

- Aidattu ja valaistu rekkaparkki
- Digitaalinen varaus- ja maksujärjestelmä
- Perussaniteetti moduuli- tai konttiratkaisuilla
- Ulkoistettu vartiointi ja siivous

Tässä vaiheessa investointitaso on matala ja toiminta voidaan toteuttaa ilman raskasta palvelurakennetta. Kannattavuus on mahdollista jo alle 50 % käyttöasteella.

#### **Vaihe 2: Palveluiden laajennus**

- Kiinteä liikenneasema- tai palvelurakennus
- Ravintola- ja kauppapalvelut
- Laajempi energiajakeluinfrastruktuuri, esimerkiksi omat sähkölatausasemat

Toteutetaan, kun käyttöaste ja asiakasvirrat ovat vakiintuneet.

#### **Vaihe 3: Premium- ja erikoispalvelut**

- Gold/Platinum-tason SSTPA-ratkaisut
- Sopimusasiakkaille räätälöidyt alueet
- Intermodaaliset ja logistiikkaintegraatiot

Tämä vaihe nostaa tuottopotentiaalia mutta ei ole välttämätön peruskannattavuuden kannalta.

#### 8.4 Rahoituslähteet ja EU-tuki

Hankkeen rahoitus perustuu sijoittajavetoiseen malliin, jossa:

- sijoittaja vastaa maa-alueen hankinnasta ja infrastruktuurista
- palvelutuottajat vastaavat operatiivisesta liiketoiminnasta
- kaupunki mahdollistaa hankkeen kaavoituksen, hinnoittelun ja kunnallistekniikan kautta sekä ohjaa investointitukien haussa

#### 8.5 EU:n CEF rahoitus

CEF on EU:n rahoitusväline, joka tukee liikenne-, energia- ja digitaalisten yhteyksien kehittämistä Euroopan unionissa. Liikenneinfrastruktuurin osalta CEF:n tuki kohdentuu erityisesti hankkeisiin, jotka parantavat liikenteen turvallisuutta ja palvelutasoa, edistävät ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ratkaisuja ja tukevat logistiikan ja liikenteen sujuvuutta.

Hankkeella on mahdollista hakea EU:n CEF rahoitusta vaikka alue ei sijaitse TENT-T tieverkon varrella. Kokonaisuus täyttää useita EU:n CEF-rahoituksen kriteerejä, erityisesti turvallisuuden, energiatehokkuuden ja liikenteen sujuvuuden osalta. CEF-tuki voi merkittävästi pienentää alkuvaiheen investointiriskiä erityisesti valaistuksen, valvonnan ja latausinfrastruktuurin osalta.

CEF-rahasto tarjoaa mahdollisuuden rahoittaa erityisesti turvallisuusjärjestelmiä, valaistusta ja energiatehokkaita ratkaisuja, mikä voi merkittävästi tukea hankkeen toteutumista ja lisätä sen vaikuttavuutta.

Safe & Secure -rekkaparkin hanke täyttää useita CEF-rahoituksen kriteerejä:

##### **Turvallisuus ja valvonta**

CEF voi rahoittaa suoraan turvallisuusjärjestelmiä, kuten kameravalvontaa, kulunvalvontaa, hälytysjärjestelmiä ja muuta valvontateknologiaa.

Valaistus, merkit ja muut pysäköintialueen turvallisuutta parantavat infrastruktuuriratkaisut ovat myös tuettavissa.

##### **Kestävä ja energiatehokas rakentaminen**

Hankkeessa voidaan hyödyntää CEF-rahoitusta sähköajoneuvojen latausasemien rakentamiseen sekä energiatehokkaisiin rakenteisiin ja valaistukseen.

Tuki voi kattaa myös suunnitteluvaiheen konsultointikustannuksia, jos ne liittyvät energiatehokkuuteen ja turvallisuuteen.

### **Liikenteen sujuvuuden tukeminen**

Vaikka Seinäjoki ei kuulu TEN-T tieverkkoon, hanke parantaa alueellista logistiikkakyvykkyyttä ja sujuvoittaa tavaraliikennettä valtakunnallisella tasolla.

CEF tukee myös hankkeita, jotka edistävät liikenteen palvelutasoa ja vähentävät pysäköintiin liittyviä pullonkauloja.

### **Hakuprosessi ja käytännön huomioita**

- CEF-rahoitusta haetaan Euroopan komission liikenneosaston kautta.
- Hakemuksessa on kuvattava hankkeen vaikutukset turvallisuuteen, liikenteen sujuvuuteen ja energiatehokkuuteen.
- Suositeltavaa on laatia tarkka kustannusarvio, aikataulu ja ympäristövaikutusten arviointi hakemuksen tueksi.

## **8.6 Investointimalli**

Hankkeen investointimalli voidaan kuvata hyvin yksinkertaisesti sijoittaja-palveluntuottaja -mallilla. Sijoittaja hankkii tarvittavan tontin Seinäjoen kaupungilta ja hakee CEF-tukea investointiin. Käytännössä sijoittajan kannattaa perustaa alueelle oma kiinteistöyhtiö joka hallinnoi infrastruktuuria.

Tässä alla kuvatussa mallissa palveluntuottajia on useita, jossa jokainen erikoistuu omaan palvelusegmenttiin. Palveluntuottajan kannattavuuden kannalta on kuitenkin suositeltavaa kerätä yhden yksikön alle useita palveluita, jotta mahdolliset henkilöstökulut saadaan katettua palvelun monipuolisuuden myötä.



## 9 Palvelukonseptin kuvaus

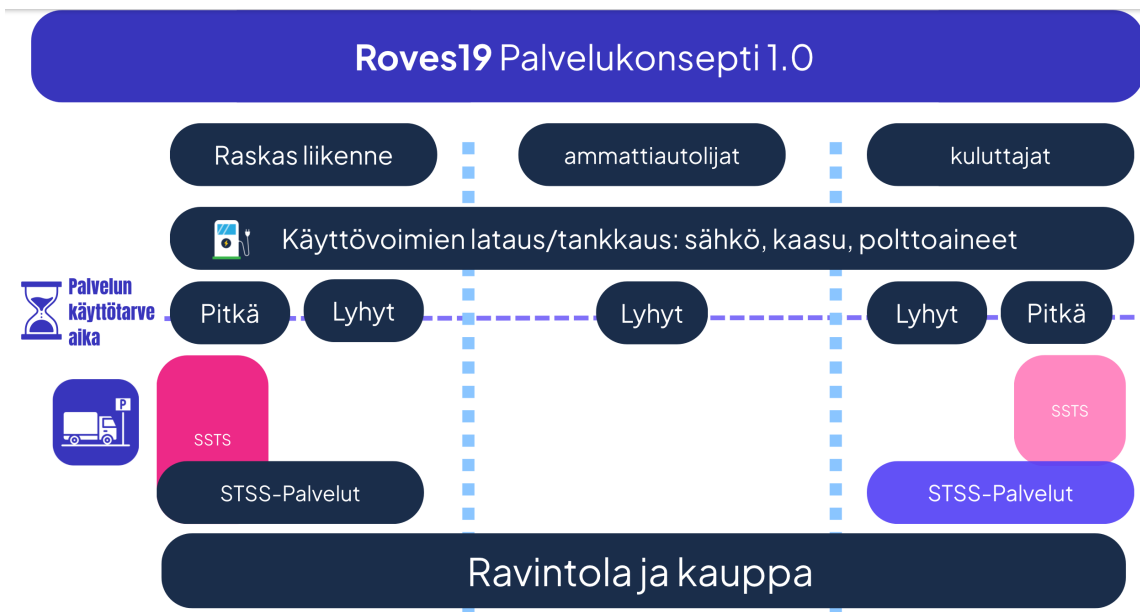
Palvelukonseptin rakentamisessa täytyy aluksi tunnistaa kohderyhmät ja jakaa ne eri palvelutarpeisiin.

Tässä tapauksessa palvelutarve on jaettu aikajänteisiin sekä työ-vapaa-ajan tarpeisiin. Pääkohderyhmä on raskaan liikenteen kuljettajat, jotka viipyvät joko lyhyen 15-45 minuutin tauon tai yön yli. Raskasta liikennettä edustavat yhdistelmä-ajoneuvojen kuljettajat, paikallisjakelua tekevät kuljettajat sekä mm. jäteauton kuljettajat ja linja-auton kuljettajat. Toinen ammattiautoilijoiden ryhmä on taksit, lähetit ja viranomaiset joiden palvelutarve voi olla tauon lisäksi esimerkiksi vuoron vaihto, työkokoukset tai päivystys.

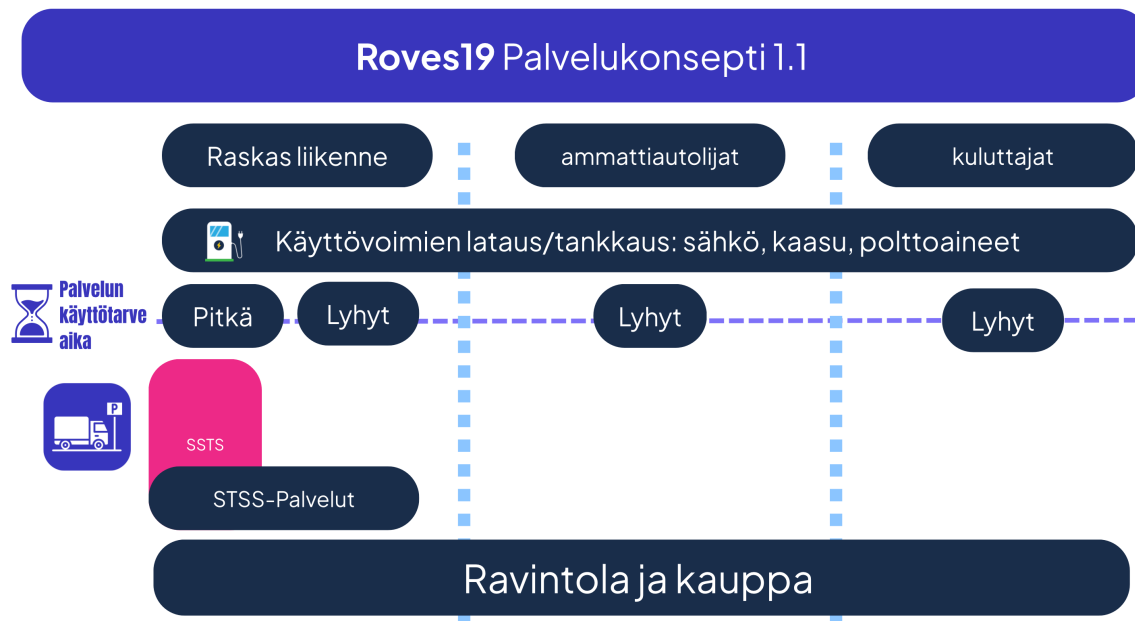
Vapaa-ajan kohderyhmää ovat ohikulkevat autot, alueen työssäkäyvät ihmiset sekä lähialueilla asuvat ihmiset. Lisäksi bussien kautta on potentiaalisia ryhmiä, joiden palvelutarve liittyy ruoka- kahvio ja kauppalpalveluihin.

1.0 versiossa on pohditty myös matkailuautojen ja vaunujen palvelujen luomista rekkaparkin yhteyteen. Rahkolan alueelle on suunnitteilla moottoriurheilukeskus, lisäksi ohikulkevaa karavaanariliikennettä on jonkin verran. Tässä mallissa on kuitenkin

omat haasteensa rekkojen ja henkilöliikenteen sekoittuessa rekkaparkkialueella. Lisäksi tämä lisäksi jalankulkijoita rekkaparkkialueella eikä asfalttikenttä välttämättä ole kaikista viihtyisin Paikka leirityä vapaa-ajan matkalla.



1.1 Versio on suoraviivaisempi ja siinä STSS-palvelut ovat ainoastaan ammattiautoijoille. Molemmissa malleissa käyttövoimien tankkaus sekä kauppa ja ravintolapalvelut ovat suunniteltu kaikille kolmelle kohderyhmälle



## 10 Markkina-analyysi

Uuden alueen kehityksessä tulee huomioida ajoitus sekä mittakaava. Dataa kerätessä tulee huomioida useita eri muuttujia jotta voidaan tehdä uskottava laskelma potentiaalista sekä rekkaparkin palveluiden mittakaavasta.

Vuoden 2023–2024 tietojen mukaan Kertunlaakson kohdalla valtatie 19:n liikennemäärä on noin 3 210 ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus on noin 800 ajon./vrk. Nämä luvut perustuivat Fintrafficin LAM-pistedataan ajanjaksolta 1.3.2023–29.2.2024.

Into Seinäjoen mukaan Roveksen alueella on n. 500 yritystä. Näistä suurimpia ovat Prima Power (ohutlevykoneiden valmistus, n. 400 työntekijää), Epec (koneiden ohjauksjärjestelmät, n. 200 työntekijää), logistiikkayrityksistä Huhtala logistics, SaVe logistics, Inex Partners sekä DSV työllistävät yhteensä arviolta 400 henkeä. Kaikenkaikkiaan alueen työpaikoista puhuttaessa työlukuna on useampi tuhat työntekijää.

Alueen pohjoispuolella on suosittu karhuvuoren asuinalue. läheisestä sijainnista huolimatta karhuvuoren asukkaita ei kannata laskea markkina-analyysiin mukaan, sillä sieltä ei ole luontevaa kulkureittiä Rovekseen. Myöskään eteläpuolella ei ole lähialuetta josta asiakasvirtaa olisi luontevasti tulossa.

Tulevina vuosina iso investoinnit Seinäjoella tulevat todennäköisesti kohdistumaan Roves-Rahkola-Kivenneva alueille. Tämä johtuu siitä, että vt67 alueet ovat pääosin jo rakentuneet ja uusia kaavoitettuja tai kaavoituksessa olevia yritystontteja on pääosin vt19 varrella.

Aikajänne kehityksessä on vaikea arvioida, mutta kokonaisuus on mittakaavaltaan suuri tulevina 10-15 vuotena.

## 11 Rekkaparkin kehitysprosessi

Alueen liikennepaine on tämän raportin kirjoitushetkellä kohtuullinen, mutta esimerkiksi liikennemäärät toisella puolen kaupunkia sijaitsevalla vt67 ovat Rovekseen nähden moninkertaisia. Kuten edellä on tullut ilmi alueella on tulossa voimakasta kasvua tulevina vuosina mutta liiketoiminnallisesti se asettaa kysymysmerkkejä käynnistämismalliin suhteen.

Mikäli aluetta lähetään kehittämään suoraan liikenneasema-mallisenä, se vaatii etupainotteista pääomaa ja kassapuskuria useiksi vuosiksi. Voimakas kassavirta saattaa odottaa vasta pitkän ajan päästä ja tästä syystä on hyvä ottaa huomioon muitakin malleja alueen rakentumiselle.

Yksi vaihtoehto kehitykselle on rakentaa palvelut vaiheittain ja muun kehityksen myötä kasvattaa palvelukokonaisuutta ja investoida osio kerrallaan.

Rakennusten suhteen vähäriskinen vaihtoehto on tehdä ensivaiheen palvelut kontti- tai moduulirakenteisina jolloin muutostyöt ovat kustannustehokkaita. Esimerkiksi pelkkä aidattu ja valvottu rekkaparkki peruspalveluineen voidaan ratkaista kevyemmällä rakenteilla riittävän laadukkaasti.

## 12 Yhteenveto

Tässä raportissa esitetty Roveksen logistiikan palvelualueen konsepti muodostaa kokonaisvaltaisen ja vaiheittain toteutettavan mallin, joka vastaa samanaikaisesti raskaan liikenteen operatiivisiin tarpeisiin, kiristyvään EU-tason sääntelyyn sekä kaupallisen kannattavuuden vaatimuksiin. Konsepti nojaa vahvasti Safe & Secure Truck Stop -kehikkoon, mutta on sovitettu suomalaisen raskaan kaluston mitoitukseen, markkina- ja alueelliseen kehityskuvaan.

Roveksen sijainti, alueen teollinen ja logistinen kasvu sekä käynnissä olevat ja suunnitellut investoinnit muodostavat poikkeuksellisen vahvan perustan kaupallisesti toimivalle ja pitkäjänteisesti kehitettävälle rekkaparkki- ja liikenneasemakokonaisuudelle. Palvelualue ei näyttäytyä irrallisena pysähdyspaikkana, vaan osana laajempaa logistiikan infrastruktuuria, joka tukee kuljetusketjujen ennakoitavuutta, kuljettajien työhyvinvointia ja yritysten vastuullisuustavoitteita.

Konseptin keskeinen vahvuus on sen modulaarisuus. Peruspalvelut ja turvallisuusratkaisut luovat välittömästi markkinoille kelpaavan ja sertifioitavissa olevan kokonaisuuden, jota voidaan täydentää vaiheittain kysynnän, teknologisen kehityksen ja rahoitusmahdollisuuksien mukaisesti. Tämä lähestymistapa pienentää investointiriskiä ja

mahdollistaa EU-rahoituksen tehokkaan hyödyntämisen erityisesti turvallisuus- ja energiaratkaisuissa.

Kuten monesti isoissa hankkeissa, toimintaympäristön kehitys määrittää tahdin Roves19 konseptin rakentumiselle. Esimerkiksi mahdollinen datakeskushanke lähialueella voi sysätä myös rekkaparkille uudenlaista vauhtia. Maailmantilanteesta tulee ottaa huomioon myös Ukrainan jälleenrakentamisen myötä mahdollisen rakentamisen hinnannousun.

Kokonaisuutena Roveksen logistiikan palvelualueella on edellytykset kehittyä valtakunnallisesti merkittäväksi raskaan liikenteen solmupisteeksi ja hiilineutraalin logistiikan referenssikohteeksi. Konsepti tarjoaa selkeän pohjan jatkosuunnittelulle, investointipäätöksille ja operaattorien löytämiselle sekä tukee Seinäjoen kaupungin strategisia tavoitteita elinkeinojen, liikenteen ja kestäväen kehityksen osalta.



Tämä konseptisuunnitelma on tehty osana Euroopan unionin osarahoittamaa Hiilineutraali Roves – Yritysalueen kestävän kehityksen edistäminen -hanketta. Hankkeen tavoitteena on kehittää Roveksen yritysalueesta pitkällä aikavälillä hiilineutraali ja vetovoimainen alue, jossa yhdistyvät ympäristöystävällisyys, teknologinen innovaatio ja taloudellinen kilpailukyky.

Joonas Soini, projektipäällikkö Into Seinäjoki Oy 2025