



Vuorsola hoiti erikoiskuljetuksen, myös liikenteenohjauksen.

Lavettien kuljettaja ohjasi kaukosäätimellä ja käveli perässä. Näin mateli 500-tonninen säiliökuljetus Teuvan konepajalta Kaskisten satamaan. Nakkilalainen vuorineuvos teollisuusjohtaja

Tauno Matomäki

lausui kuuluisiksi jääneet sanat:

Suomesta ei

kannata hevosta pienempää ulkomaille viedä.

Kooltaan suurimpia vientituotteita ovat Meyerin Turun telakalta valmistuvat loistoristeilijät, jotka työllistävät laajasti kotimaista alihankintateollisuutta.

Vuoden alussa Meyer Turku alkoi rakentaa Royal Caribbean Groupille viidettä jättiristeilijää (Icon 5), jonka kahden miljardin euron hinnasta 70 prosenttia jää Suomeen. Teuvalainen konepajayritys West Welding sai tehtäväkseen valmistaa laivaan kaksi nestemäisen maakaasun (LNG) polttoainesäiliöitä.

Samantyyppisiä säiliöitä käytetään kaasukuorma-autoissa, mutta kokoluokka on mahtilaivoissa luonnollisesti aivan toinen. Kryogeeniset säiliöissä LNG-polttoaine pidetään noin –160 asteen lämpötilassa, jotta kaasu säilyy nestemäisenä ja ei ala höyrystymään. Rakenteessa on huomioitava riittävä eristys ja lujuus. Vaikka liikutaan aavalla merellä millaisessa myrskyssä, rakenteen on kestävä.

VUORSOLAN HOMMIA Kaasusäiliö painaa 300 tonnia, mutta kuljetuskalusto huomioiden erikoiskuljetuksen kokonaispaino oli 500 tonnin luokkaa. Pituutta erikoiskuljetuksella oli 32 metriä ja korkeutta 14 metriä. Säiliö kuljettiin Teuvalta ensin Puolaan, josta se tuli myöhemmin Turun telakalle. Kuljetuksen suunnittelu ja toteutus lankesi porilaiselle

erikoiskuljetusyritys Vuorsolalle. Suuren osan matkasta säiliö kulki meritse proomulla Kaskisten satamasta. Sinne on matkaa West Weldingin tuotantolaitoksesta 30 kilometriä ja tieprofiili on tasaista. Vaikka maantiematka ei ollut kovin pitkä, haasteita oli kuitenkin riittämiin.

Ajoreitillä oli kantatietä (67), seututietä (673) ja valtatietä (8). Tien leveys piennar huomioiden vaihteli 7–10 metrin välillä. Kun kuljetuksen leveys oli lähes 15 metriä, se tarkoitti, etteivät erikoiskuljetuksen liikenteenohjaajat voineet ohjata vastaan tulevaa liikennettä esimerkiksi bussipysäkille. Ja tostit olisivat kaikuneet pitkin Etelä-Pohjanmaan lakeutta, jos henkilöautoilijat olisivat joutuneet matelemaan erikoiskuljetuksen takana kävelyvauhtia.

West Welding rakensi kookkaamman hallin, jotta mahtisäiliön rakentaminen käy helpommin. Kuvassa ollaan valmiina lähtemään tien päälle.

Tieosuuksia piti sulkea, piti järjestää kiertoreitit. Kuljetushetkeksi valittiinkin hiljainen aika, helatorstain ilta ja seuraava yö. Erikoiskuljetuksen reittisuunnittelua tehtiin vuoden verran. Liikennemerkkejä ja portaaleja poistettiin ja siirrettiin uusiin paikkoihin, liittymiä ja tietä levennettiin. Sähköilmajohtoja maakaapelointiin. Kahdesta 110 kilovoltin sähkölinjasta piti katkaista virrat ja voimajohtoja nostaa. Reitille tehdyt muutostyöt helpottavat seuraavia mahtikuljetuksia. Heinäkuun 9. päivä haalataan samanlainen West Weldingin valmistama kaasusäiliö samaa reittiä pitkin.

Säiliö lastattiin Meriauran proomuun Kaskisten satamassa.

KETTERÄT LAVETIT Erikoiskuljetuskalusto ei ollut tyypillistä eli rekkaveturi keulalla, lavetti perässä. Vuorsolalla on kyllä järeä erikoisrakenteinen Sisu Polar, mutta sitä ei tarvittu maantiellä. Säiliö sijoitettiin kahdelle rinnakkaiselle kauko-ohjattavalle itsekulkevalle lavetille. Samalla periaatteella, mutta pidemmällä lavettikokoonpanolla, kuljetettiin viime elokuussa Kiirunan kirkko, josta oli juttua Ajolinjan numerossa 7/2025. Kirkko oli säiliötä vähän painavampi eli 600-tonninen, mutta kookkaampi eli

leveyttä ja korkeutta oli 40 metriä. Kuljetettava matka oli Kiirunassa vain viitisen kilometriä.

– Kiirunan kuljetus tehtiin katuverkolla. Olemme edelleen siinä uskossa, että tämä olisi Pohjoismaiden suurin maantiekuljetus. Ainakaan Suomessa ei tietääkseni ole koskaan ennen suljettu valtatie kokonaan kuljetuksen takia, toteaa Ajolinjalle Vuorsolan varatoimitusjohtaja, kuljetuspäällikkö

Elina Hassinen

.

Vuorsolan lavetti, joita oli säiliökuljetuksessa kaksi rinnan, on mallia SPMT Cometto MSPE48T. Lavetti koostuu moduuleista, joten kuormatilan pituus on muutettavissa. Yhdessä lavetissa on 18 akselia ja kantavuus yhdellä akselilinjalla 48 tonnia. Lavetit olisivat voineet ottaa hartioilleen siis suuremmankin massan kuin 500 tonnia.

Voimajohtoja piti nostaa kuljetusten tieltä.

Lavetit ovat hydrostaattisella vedolla, varustettu R500-Scaniasta tutuilla 15,6-litran Euro 5-päästötason vinkkelikaseilla. Kun yhdessä lavetissa on yksi 500-heppainen voimanlähde, yhteistehoa oli käytettävissä tuhat hevosvoimaa. Hydrostaattinen voimalinja on portaaton kuin automaattivaihteisto. Lavetit ovat erittäin ketteriä, sillä pyörät kääntyvät 135 astetta molempiin suuntiin. Näin ollen lavetit voivat kääntyä ympäri vaikka paikoillaan tai liikkua sivusuuntaan. Jousitus on myös hydrostaattinen eli nesteellä toimiva, lavetin korkeutta pystyy säätämään helposti.

Matka Teuvalta Kaskisten satamaan otti aikaa 15 tuntia. Iltakuudelta lähdettäessä oltiin perillä seuraavana aamuna yhdeksän maissa. 30 kilometrin matkan keskinopeudeksi tuli siis 2 km/h.

Suomen suurin maantiekuljetus tehtiin ilman kuorma-autovetoa

Kirjoittanut Ajolinja
21.08.2026 00:00

Lavetin kuljettaja ohjasi kuljetusta samantapaisella rinnalla roikkuvalla kaukosäätimellä kuin ohjataan kappaletavaranosturia. Mutta erikoiskuljetuksessa piti kävellä perässä, paljonkohan kertyi askeleita?

Teksti: Jouni Hievanen, kuvat: West Welding ja Vuorsola

[TILAA AJOLINJA](#) | [OSTA DIGILEHTI](#)