



Ari Lampinen tekee kuten puhuu: hän ajelee biokaasautolla.

Miksi ulosteita ja banaaninkuoria ei jalosteta mersun polttoaineeksi?

Monessa asiassa Suomi on seurannut Ruotsia, mutta yksi ruotsalainen menestystarina tuntuu niin käsittämättömältä lahden täällä puolella, että sitä ei ole pystytty seuraamaan. Lähes kaikille suomalaisille oikeus päästää ajoneuvojen pakokaasuja muiden hengittämään ilmaan on niin itsestään selvää, että sitä ei pystytä kyseenalaistamaan – puhuttiinpa ympäristöongelmista miten paljon hyvänsä. Monet ruotsalaiset mieltävät asian toisin, ja se heidän demokraattisen päätöksentekojärjestelmänsä kautta myös näkyy.

Ruotsissa on jo yli 170 tankkausasemaa, joissa on saatavissa pääasiassa WC-jätteistä, mutta myös muista biojätteistä valmistettua biokaasua. Toiminnassa on yli 40 jalostamoja, joissa biokaasureaktoreista saatava raakakaasu jalostetaan ajoneuvokäyttöön sopivaksi samoin kuin raaka maakaasu jalostetaan. Tämä saavutus on seurausta hyvin kehittyneestä kunnallisesta, tietopohjaisen biotalouden tarkoituksen sisäistävästä päätöksenteosta. EU-tason lainsäädännön nojalla kunnilla on vastuu alueellaan syntyvistä biojätteistä ja valta määrätä niiden kohtalosta. Toisaalta kunnilla on valta päättää monen alueellaan liikkuvan ajoneuvon polttoainevalinnoista, siis kuntien ja kunnallisten yhtiöiden autojen ja työkonien, linja-autojen ja muiden henkilökuljetuspalvelujen sekä jäteautojen ja tavarankuljetuspalveluiden. Kymmenet Ruotsin kunnat ovat päättäneet jalostaa biojätteensä liikennepolttoaineeksi ja samanaikaisesti myös päättäneet niiden käytöstä. Muna-vai-kana-ongelmaa uuden polttoaineen tuomisessa markkinoille ei siis tässä tapauksessa ole.

Tuloksena on saatu kaupallisesti kannattava, teknologisesti toimiva ja ekologisesti kestävä liikennejärjestelmä. Biokaasu vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja muita päästöjä enemmän kuin mikään muu biopolt-

toaine. Samalla jätteen jalostusarvo maksimoidaan ja saadaan moottoriteknisesti erinomaista 140-oktaanista polttoainetta, joka kelpaa paitsi mersujen myös voitokkaiden kilpa-autojen polttoaineeksi alle puolella bensiniin hinnasta.

Hämmästyttä on jo kauan herättänyt se, miksi Suomen kunnat eivät ole pystyneet seuraamaan. Henkilöautojen osalta syynä on ollut valtiovarainministeriön vuodesta 1965 ylläpitämä noin 10 000 euron vuotuinen käyttövoimavero, jota joutui maksamaan vuoden 2003 loppuun asti uusiutuvan energian käyttöön pystyvistä autosta. Vuoden 2004 alusta alkaen tilanne Suomessa on ollut suurin piirtein sama kuin Ruotsissa. Oleellista on kuitenkin, että raskaiden autojen osalta tilanne on aina ollut Ruotsiin verrannollinen, mutta Suomen kunnat eivät silti ole pystyneet siirtämään bussi- ja jäteautoliikennettä biokaasulle. Juuri nämä kaksi liikennemuotoa ovat useimmissa Ruotsin kunnissa olleet ensisijaisia biokaasulle siirrettäviä sekä ympäristö- että terveysystiä.

Vuodesta 2002 alkaen Suomen ainut liikennebiokaasun tuotanto- ja tankkauspaikka on sijainnut Kalmarin maatilalla Laukaassa. Hankkeita kunnallisten tuotantopaikkojen synnyttämiseksi on ollut joka puolella Suomea. Kouvola otti lopulta kansallisen pioneeriaseman. Kunnalliset vesi- ja energiayhtiöt sekä seudullinen jäteyhtiö investoivat maaliskuussa 2011 käynnistyneeseen biokaasulaitokseen, johon ollaan parhaillaan rakentamassa Suomen ensimmäistä kunnallista liikennebiokaasujalostamoja. Sen kaasua päästään tankkaamaan syksystä alkaen. Toivottavasti tämä Kouvolan todella merkittävä avaus saa muutkin asiaa harkinneet ja myös harkitsemattomat kunnat päättämään samanlaiseen johtopäätökseen.

Ari Lampinen

Kirjoittaja on Suomen Biokaasuyhdistyksen puheenjohtaja, *Biokaasu*-lehden päätoimittaja ja projektipäällikkö Joensuun Seudun Jätehuolto Oy:ssä, etunimi.sukunimi(at)liikennebiokaasu.fi, www.liikennebiokaasu.fi