



Myynti- ja markkinointijohtaja Mikko Reinekarin mukaan liikennepäästöjen kokonaisongelma vaatii globaaleja ratkaisuja, ei pelkästään Suomen tai Pohjoismaiden toimintojen ratkaisuja. Muutoksessa haasteena on aikaikkuna, joka on kymmeniä vuosia.

Pitkien etäisyyksien Suomessa nopein tapa vähentää liikenteen päästöjä on ottaa määrätietoisesti käyttöön uusiutuvat dieselit ja biokaasut. Tuotteet ovat tarjolla. Puheiden sijasta päättäjiltä odotetaan pitkäjänteisiä ratkaisuja muun muassa verotuksellisesti. Silloin kuljetusyritykset pystyvät osallistumaanpäästöjen vähentämiseen. Liikenteen päästöjen vähentäminen on ollut suomalaisen St1:n ohjelmassa liki parikymmentä vuotta. Kotimaisista jätevirroista tuotettu, ensimmäinen etanoli Re85 tuli yhtiön huoltoasemille jo vuonna 2007. Tällä hetkellä tarjottavien ratkaisujen joukkoon ovat nousseet uusiutuvat HVO-diesel ja -polttoöljy. Yhtiö tähyää lähiaikoina myös uutta ratkaisua kotimaiselle raskaalle kalustolle biokaasun muodossa.

Puheiden tilalle tekoja

St1:n ohjenuorana on ollut tieliikenteen päästöjen vähentämisessä se, että tarvitaan tekoja, puheet eivät riitä. Poliitikot pitävät huolen puhumisesta, teot jäävät energiayhtiöille ja lasku lankeaa nykyisellä polttoaineverotuksella kuljetusyrittäjille.

Yrityksillä on puheitten vastineeksi jo kehitetty hyvä valikoima vähäpäästöisempiä uusiutuvia polttoaineita. St1:llä on tarjolla uusiutuvat tieliikenteen HVO-diesel sekä työkoneluihin ja lämmitykseen moottoripolttoöljy sekä Re85-polttoaine. Repertuaarissa on lisäksi tuulivoimalla tuotettua sähköenergiaa, biokaasu on vahvassa nosteessa ja synteettiset polttoaineet vedyn avulla tuotettuna tekevät tuloaan.

Fossiilisten tuella uusiutuvia

Myynti- ja markkinointijohtaja

Mikko Reinekari

sanoo, että St1:n myymästä polttoaineesta valtaosa on edelleen fossiilista, mutta niiden avulla yhtiö pystyy investoimaan ja kehittämään uusiutuvan energian ratkaisuja.

- Vuonna 2021 uusiutuvien polttoaineiden osuus oli 19 prosenttia. Biopolttoaineiden valmistuksessa raaka-ainepohja on kuitenkin rajallinen. Esimerkiksi HVO on upea tuote ja sillä on hyvät ominaisuudet, mutta sitäkään ei voi valmistaa määräänsä enempää.

Reinekarin mukaan energiaratkaisuja on tarkasteltava globaalisti, eikä päästöjen vähentämiseen ole yhtä ratkaisua. On järkevää pystyä käyttämään olemassa olevaa jalostamo- ja jakeluinfrastruktuuria.

- Biokaasu tulee olemaan raskaalle kalustolle hyvä vaihtoehto, joka on saatavilla käyttöön nopeasti. Esimerkiksi vedyn kehittäminen polttoaineeksi edellyttää, että meillä on tarjolla riittävän paljon uusiutuvaa, edullista sähköä.

Merkittävät kehityspanokset

- Energiatehokkuutta tarvitaan, pienetkin asiat on huomioitava. Uusiutuvien tuotannossa on katsottava kokonaishyötyä ja myös kehitettävä polttoaineiden rinnalla hiilen talteenottoa sekä kestävää hiilikiertoa, Reinekari sanoo.

St1 Nordic Oy -konsernin vuosikertomuksesta on nähtävissä, että yrityksen 83,3 miljoonan euron tutkimus- ja tuotekehityskustannukset olivat vuonna 2021 merkittäviä. Tutkimus- ja tuotekehityskustannukset sisältävät kiinteästä biomassasta tuotettujen polttoaineiden, biokaasun ja synteettisten polttoaineiden uusien tuotantoteknologioiden ja -menetelmien kehittämisen. Vuodelle 2021 kohdistui tavallista enemmän myös geotermiseen energiaan liittyviä tutkimus- ja tuotekehityskustannuksia.

Samana vuonna yrityksen investoinnit olivat 198 miljoonaa euroa. Meneillään on Pohjoismaissa useita uusiutuvan energian hankkeita. Göteborgin jalostamon yhteyteen on rakenteilla uusi biojalostamo, joka mahdollistaa laajan raaka-ainevalikoiman käytön ja tuo näin joustavuutta tuotantoprosessiin. Biojalostamon vuosittainen tuotantokapasiteetti tulee olemaan 200.000 tonnia uusiutuvaa dieseliä ja se aloittaa toimintansa vuonna 2023.



Biokaasu on yksi ST1:en ratkaisuista raskaan kaluston päästöihin.

Rohkea pioneeri Yrityksen tavoite on olla uusiutuvan CO₂-hyvän energian johtava valmistaja ja myyjä. Vahvassa tuotekehityksen vauhdissa on myös asemaverkosto laajentunut jakelu-yhtiöiden ostojen kautta Suomen lisäksi Ruotsissa, Norjassa.

Lisäksi St1 on vahvistanut jäteraaka- aineelliketoimintaansa ostamalla Brocklesby Ltd:n Iso-Britanniasta. Brocklesby on elintarviketeollisuuden jätteen kierrätysasiantuntija, ja yritys on yksi Ison-Britannian tämän alan johtavista raaka-ainelastajista.

Jakeluasemia on lähes 1 300 ja niiden lisäksi Ruotsissa on puolensataa biokaasun tankkausasemaa. Pohjoismaissa St1:llä on bensiinimarkkinoista noin viidennes ja dieselissä hiukan pienempi.

HVO-dieseliä voi tankata kolmellakymmenellä St1:n ja Shellin huoltoasemalla, jotka sijaitsevat pääasiassa Etelä-Suomessa. Jakeluasemista on kehittymässä monitankkauspisteitä, joihin keskitetään fossiiliset sekä uusiutuvat polttoaineet, kaasu, raskaan sähkökaluston lataus ja tulevaisuudessa vetykin.

Dieselit ajossa vielä pitkään

Mikko Reinekarin mukaan EU:ssa käydään tiivistä keskustelua teollisuuden ja poliitikkojen kesken. Muutoksessa haasteena on aikaikkuna, joka on kymmeniä vuosia. Liikennepäästöjen kokonaisongelma vaatii globaaleja ratkaisuja, ei pelkästään Suomen tai Pohjoismaiden toimintojen ratkaisuja.

- On luotettava insinöörien kykyyn ratkaista päästöongelmat. Vaikka diesel- ja bensiinimoottoreiden valmistus ja myynti kiellettäisiin, tulee maailman teillä olemaan dieselkalustoa vielä pitkään. Lisäksi näiden autojen kieltäminen ei vähennä bensiinin tai dieselin

tuotantoa, ellei kaikkia öljyjakeita pystytä vähentämään samassa suhteessa.

Henkilöautot ja paikalliset jakokuljetukset sähköistyvät jollakin aikavälillä, mutta raskas kalusto tarvitsee nestemäisiä polttoaineita vielä pitkään.

Biokaasua Ylä-Savosta

Reinekarin mukaan St1 on jo nyt Pohjoismaissa huomattava biokaasun tuottaja. Meillä on Ruotsissa noin 30 prosentin markkinaosuus tieliikennesegmentissä. Biokaasutoiminnot sijaitsevat eteläisen Ruotsin kaupunkialueilla ja Tukholmassa. Yhtiö tuottaa, tuo ja vie biokaasua ja toimittaa sitä asiakkaille useiden myyntikanavien kautta. St1:llä on kuusi biokaasun tuotanto- ja jalostuslaitosta Ruotsissa. Lisäksi olemme tehneet investointipäätöksen biokaasun jalostus- ja nesteytyslaitoksen rakentamisesta Boråsin Sobackeniin.

Yritys tähyää vahvasti myös kotimarkkinoille. St1:n ja Valion yhteisyritys Suomen Lantakaasu Oy suunnittelee Suomen suurimman biokaasulaitoskokonaisuuden rakentamista Ylä-Savoon Kiuruvedelle. Biokaasulaitoksen tarkoitus on tuottaa maitotilojen lannasta ja maatalouden sivuvirroista uusiutuvaa nesteytettyä biokaasua liikenteen polttoaineeksi.

Suomen Lantakaasun tavoitteena on yhteensä 1 TWh uusiutuvan liikennepolttoaineen tuotanto, mikä vastaisi neljäsosaa Suomen biokaasutavoitteesta vuoteen 2030 mennessä. St1 tulee jakelemaan biokaasun oman maanlaajuisen asemaverkostonsa raskaan liikenteen tankkauspisteiden kautta. Parin vuoden päästä aloittavan ensimmäisen biokaasulaitoskokonaisuuden vuosituotantokapasiteetiksi on suunniteltu 125 GWh.

Suomen Lantakaasun tavoittelema koko tuotantokapasiteetti vastaisi 100 miljoonaa litraa perinteistä dieseliä ja Ylä-Savon laitoksen tuotanto vastaa 12 miljoonaa litraa dieseliä. Biokaasun tuotanto pienentää näin sekä ruoantuotannon että liikenteen päästöjä. Biokaasun arvoketju kierrättää tehokkaasti myös ravinteita ja vähentää ravinnevalumia vesistöihin.

Uusiutuva diesel ja biokaasu ratkaisuna raskaan kaluston päästöihin

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus

25.04.2023 00:00

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)