

Turvediesel olisi kotimainen liikennepolttoaine

(Helsingin Sanomat 27.9.2010)

Toisen sukupolven dieselöljystä, eli puusta valmistetusta dieselöljystä puhutaan nykyään hiljaa. EU:n vaatimus liikenteen biopolttoaineprosentista hoidetaan tuomalla maahan ensimmäisen sukupolven biopolttoaineita: etanolia Brasiliasta ja palmuöljyä Malesiasta. Näiden paikallisista ympäristövaikutuksista tuotantomaissa on saatu kuulla kauheita asioita.*

Tyrmäävät kannattavuuslaskelmat lienevät syy hiljaisuuteen. Vaikka tekniikka olisikin hallinnassa, puudieseltehdas kuluttaisi saman verran puuta kuin äsken suljettu Metsä-Botnian sellutehdas Kaskisissa. Tuotantomäärä riittäisi korvaamaan noin kymmenen prosenttia Suomen liikennepolttoaineista. Tuotteen maailmanmarkkina-arvo olisi vain noin 150 miljoonaa euroa vuodessa, kun vastaavan sellumäärän arvo olisi tänään noin 400 miljoonaa euroa. Puudieseltehtaan rakentaminen maksaisi nykytekniikalla saman verran kuin uuden sellutehtaan rakentaminen. Koska edes jo maksettu sellutehdas ei ollut kannattava, uutta puudieseltehdasta ei tietenkään voida ajatella.

Kannattavuus olisi hieman parempi, jos puun sijasta valittaisiin raaka-aineeksi selluksi kelpaamatonta turvetta, ja tekniikassa saavutettaisiin edistystä. Kotimaista turvedieseliä pitää harkita, vaikka turve ei virallisesti ole uusiutuva luonnonvara. Saavathan norjalaiset vapaasti rikastua myymällä fossiilista öljyä. Suomessa löytyy enemmän hyödyntämiskelpoisia turvereservejä luontoarvojen kannalta jo pilatuista pelto- ja metsäojitetuista soista kuin koko Pohjanmerestä löytyy öljyä.

Jarl R. Ahlbeck

tekniikan tohtori

Turku

[* Lisäys 7.10.2010/ J.Tammisola: Vrt. [1](#), [2](#), [3](#)]