



Eesti Biogaasi Assotsiatsioon

UUDISKIRI

www.eestibiogaas.ee

Mai – August | II. 2020

Kohalik biometaani tootmine sai juurde kaks jaama

Käesoleva aasta suvel sai Eesti biometaani tootmine juurde kaks jaama, vastavalt Vinni ja Ilmatsallu. Vinni Biogaas OÜ ja Tartu Biogaas OÜ näol on tegemist põllumajanduslikel substraatidel töötavate biogaasijaamadega, mis juba 2009.aastal said KIKi meetmest investeeringutoetust biogaasist soojus-ja elektrienergia tootmiseks. Ümberehituse käigus toodavad nüüdsest mõlemad nimetatud jaamad biometaani andes sellega märkimisväärse panuse Eesti biometaani portfelli juba tegutsevate Biometaan OÜ ja Rohegaas OÜ kõrval. Vinni Biogaas OÜ ja Tartu Biogaas OÜ jaamadest biometaani tootmiseks asutati Eesti ettevõtete Infortar ja Alexela poolt ühissettevõtte Eesti Biogaas OÜ, mille alla kuulub ka Oisu Biogaas OÜ, kus aga veel biometaani ei toodeta. Ehitustöid mõlemas biometaanis teostas EG Ehitus AS.

Toetusalust biometaani toodavad tänase seisuga Eestis seega Rohegaas OÜ, Biometaan OÜ, Vinni Biogaas OÜ ja Tartu Biogaas OÜ. Nimetatud biometaani tootmisjaamadele on hetke seisuga välja makstud toetust 11,4 mln € ulatuses, meetme jääk on aga 20,5 mln €. Toetuse andmise eesmärk on aidata kaasa biometaani tarbimise ja tootmise hoogustamisele ning toetada tegevusi, mis aitavad panustada eesmärki, et aastaks 2030 moodustaks transpordikütuste tarbimises taastuvatest energiaallikatest toodetud kütus 14%. Toetuse kaudu kiirendatakse biometaani tarbimise laiendamist Eestis, eesmärgiga võimaldada lõpptarbijal tarbida biometaani maagaasi hinnaga, samal ajal tagades turupõhiselt tootmise intensiivistumise ja investeerimiskindluse antud sektorisse, et alates 2024 aastast üle minna turupõhisele biometaani tootmisele.





Foto: Vinni Biogaas OÜ (EG Ehitus AS)

Saksamaa pikendas teemaksuvabastust CNG/LNG tarbesõidukitele kuni 31.12.2023

Saksamaa Bundestag'i transpordi komitee otsustas pikendada CNG ja veeldatud maagaasi kasutatavate raske-tarbesõidukite teemaksu vabastust Saksamaal kuni 2023 aasta lõpuni. CNG & LNG on oluliseks alternatiiviks diiselmootorite heitmete vähenemise suunal täitmaks 2030 aastaks seatud kliimaeesmärkide saavutamist. Eeskujuks teistele EL liikmesriikidele ning turuosaliste investeeringute osaliseks katmiseks, otsustas Saksamaa Liiduvabariigi valitus loobuda 2023 aasta lõpuni teemaksu kogumisest LNG ja CNG kütusega töötavatel veoautodelt ja seda ka bivalentsete (kahe kütusega töötavatel) raskeveokite puhul¹.

Haapsalu tahab surumetaani tanklat

Käesoleva aasta Juulis andis Haapsalu linnavalitsus meedias teada, et otsivad ettevõtet, kes oleks huvitatud Haapsallu surumetaani (CNG) tankla rajamisest. Tanklaketid ei taha aga tulla enne, kui kohalik ühistransport hakkab sõitma surugaasi jõul. Surumetaani ehk surugaasiga sõitvate autode arv on Eestis päris suure hooga kasvanud. See kütus on odav ja keskkonnasõbralik, lisaks veel kodumaise tooraine baasil," ütles Haapsalu aselinnapea Innar Mäesalu. Ta lisas, et kuna linnade ja piirkondade vahel käib tihe võistlus parema elukeskkonna ja elamistingimuste nimel, et saada rohkem elanikke ehk maksumaksjaid, on see juba puhtalt konkurentsieelise küsimus – pakkuda inimestele naabrist paremaid võimalusi kvaliteetseks eluks.

¹ www.gaznet.ee

Eelmise aasta lõpus hakkas Mäesalu maad uurima, kas Haapsalu mahub mõne kütusefirma plaanidesse. Eesti Gaasi juhatuse liige Raul Kotov käis linnavalitsuse esindajatega Haapsalus asja arutamas sel varakevadel enne koroonakriisi. Lepiti kokku, et tehakse turu-uuring, millega küll alustati, kuid eriolukorra tõttu tuli vahele sunnitud paus ja nüüd loodab Eesti Gaas asjaga valmis saada sügiseks.

Alexela on samuti pannud juba paar aastat tagasi Haapsalule kui potentsiaalsele CNG tankla asukohale silma peale, kuid ei saanud toona, 2017. aastal KIK-ilt tankla rajamiseks loodetud toetust. Ilma ankurkliendi või riigi toetuseta ei näe aga nemadki võimalust Haapsallu CNG tanklat teha, kuigi ettevõttel on tavatankla siin olemas. „Oleme jätkuvalt valmis tegema Haapsallu CNG tankla kohe, kui baastarbimine on olemas,” kinnitas Alexela juhatuse liige Alan Vaht. Baastarbimise all peab Alexela silmas ühistransporti. „Ei saa ehitada gaasitanklat ja jääda ootama, et tekiks piisav tarbimine. Investeeringute mõte ei ole raha teadmata ajaks seisma panna”.

Mäesalu nentis, et nii diiselkütus kui ka bensiin lähevad tasapisi ajalukku. „See on üheotsasõit, siit tagasiteed enam pole. Seda enam, et CNG on puhas, kodumaine kütus, sellest rohelisemat pole hetkel olemas – CNGd toodetakse kohalikust biomassist,” selgitas Mäesalu.

Kuna CNG autode tootmine ja populaarsus on järjest kasvamas, on tema sõnul vägagi nukker, et suuremal osal Haapsalu ja Läänemaa elanikel pole mõtet sellist autot soetada, sest tankida pole kuskil. „Pääskülalt Lääne poole pole ühtegi CNG tanklat. Haapsalu on aga ka värav Hiiumaale ja populaarne suvituslinn – siia on kindlasti CNG tanklat vaja,” ütles Mäesalu².

Palju maksab sõit Tartust Tallinna ja tagasi Tartusse surumetaaniga

Kuigi Valitsus langetas nii bensiini kui ka diisli aktsiisi ei saa kumbki fossiilkütustest vastu tunduvat keskkonnasõbralikumale surumetaanile, mille hind jääb endiselt alla 90 senti kilo kohta. Kuid ainult gaasi soodne kilohind ei anna päris täpselt edasi seda, mida tähendab gaasiautoga sõitmine. Palju paremini illustreerib CNG ökonoomsust üks korralik autosõit, näiteks Tartust Tallinna ja tagasi. Reisikaaslaseks osutus üks Volkswagen Grupi tuntud gaasiga mudelid SEAT Leon Xcellence, mida veab edasi 1,5-liitrine hübriidne gaasi ja bensiini kasutav sisepõlemismootor. Gaasimootor viib läbi 6-käigulise DSG-kasti ratasteni 96 kW, mis on Eesti teedel (ka neljarealistel) täiesti piisav.

Ametlike tehaseandmete järgi on Leoni keskmiseks kütusekuluks 3,6 kilogrammi surumetaani 100 kilomeetri kohta. Saja kilomeetri läbimiseks kulub kombineeritult linnas ja maanteel sõites ca 3 eurot. Maanteel isegi veidi vähem. Teatavasti on Leonil juba ka uus põlvkond väljas, kuid viiruse tõttu ei ole esimesed mudelid veel Eestisse jõudnud ning hetkel saab “vana” põlvkonna kasutamata gaasimudelid kätte vaat et poolmuidu.

Kerge ja kätte sobiv rool koos tavapärasest veidi sportlikumate istmetega andsid juba Tartus aimu, et ees ootab tundide viisi sõidurõõmu, mitte lihtsalt ebamugavat kulgemist. Sõidu sujuvusele aitas kaasa ka adaptiivne püsikiirusehoidja, mis pidurdab ja kiirendab ise vastavalt ees olevate sõidukite kaugusele.

Tavapärasest tühjemal maanteel sõit läheks isegi kiiremini kui muidu ning veidi peale kaht tundi oligi sihtkohta jõutud. Pealinnas asjad aetud ja väike tiir ka linnast välja tehtud, võis alata

² www.online.le.ee



kodee. Keskmisele kütusekulule teekonna vältel me pilku ei visanud, kuna eesmärgiks oli sõita normaalselt, ilma liigset ökosõitu tegemata – pidevalt kütusekulul silma hoidmine sunnib aga tahes-tahmata paremat jalga veidi talitsema. Kuus tundi ja 437 kilomeetrit hiljem võis lõpuks ette võtta Sõiduki Andmete alalehe, millelt vaatasid vastu järgmised numbrid:

- Keskmiseks kütusekuluks kujunes 3,4 kg/100 km kohta, mis teeb saja kilomeetri hinnaks 2,95 eurot – tankides tavalist surumetaangaasi ja võtmata arvesse mitmesendist allahindlust, mida tankla kliendikaardiga saab;
- Sõit heade mõtete linnast pealinna ja sealt tagasi heade mõtete juurde läks autojuhile maksma seega 13 eurot. Sarnase kütusekuluga bensiin enam ei konkureeri, kuid ökonoomsema diiselmootoriga võib tegelikult üpris sarnast kütusekulu näha.

Kaalukeele toob gaasimootori kasuks asjaolu, et surumetaani kilo hind on soodsam kui isegi aktsiisi langusega diislikütuse liitri hind ning madalamad heitkogused võrreldes nii diisli kui bensiini kasutavate sõidukitega³.



Fotod: SEAT Leon Xcellence (Autogeenius)

³ auto.geenius.ee

Läti sai juurde kolmanda CNG tankla

Lätis avati mai lõpus kolmas surumetaani tankla. Kui esimene tankla avati 2019.aastal Jekabpilsis, siis teine avati juba Riias. Nüüd, kolmas tankla rajati samuti pealinna, mille aadress on Spilves iela 83, Spilve, Babītes pagasts, LV-2101, kus kilogrammi hinnaks on 0,89 €.



Foto: Läti surumetaani tanklate paiknemine

Pealinna uus ajastu: surugaasibussid tulevad, et jääda

"Esimesed keskkonnasõbralikud surugaasibussid on Tallinnasse jõudnud ning aasta lõpuks lisandub linnaliiklusesse 100 ja lähiaastatel 350 biokütust kasutavat uut bussi," ütles Tallinna Linnatranspordi AS (TLT) juhatuse liige Deniss Boroditš. "Uute biometaanil sõitvate busside liinile jõudmisel on tegu viimaste aastate suurima keskkonnasõbraliku uuendusega Tallinna ühistranspordis.

Uute busside kasutuselevõtuga väheneb Tallinna ühistranspordi ökoloogiline jalajälg linnakeskkonnale ca 25 000 tonni võrra aastas.

Linnapea Mihhail Kõlvart ütles, et kui Tallinn tahab saada Euroopa roheline pealinna tiitlit, siis peame endale seadma eesmärgiks teha kõik, et linna keskkond oleks puhas ja elamisväärne. Ja ühistransordil on siin täita oluline osa selle sihi suunas liikumisel.

Keskkonnasõbralike uuendustega koos on Boroditši sõnul oluline pakkuda sõitjatele paremat teenust ning populariseerida ühistranspordi kasutamist, kuna ühistransport on linna piires turvaline, puhtam ning säästlikum liikumise viis. Tänapäevaks on Tallinnasse jõudnud 43 biometaanil sõitvat bussi ning esimesed testsõidu läbinud gaasibussid alustavad sõitu liinigraafikutel juba sel nädalal.

"Esimesest 100 surugaasibussist 60 on 80 reisijale mõeldud Solaris Urbino 12 CNG normaalbussid ja 40 on 150 reisijat mahutavad Solaris Urbino 18 CNG liigendbussid. Madala sisenemisega uued linnabussid paistavad silma stiilse välimuse ja usaldusväärse ning töökindla tehnoloogiaga," tõi TLT juhatuse esimees välja.

Boroditš lisis, et Solaris Urbino surugaasibussidel on standardvarustuses nii konditsioneer kui ka näiteks USB-pistikud ja turvakaamerad. Bussidele annab unikaalse ilme esiklaasi suur kumerus,

mis aitab juhil paremini jälgida peatuses toimuvat, suurendades sellega bussi ootavate reisijate turvalisust.

"Surugaasibusside kasutuselevõtt aitab lisaks ühistranspordi keskkonnasõbralikumaks muutmisele hoida kütusekuludelt kokku 30 protsenti ehk ligi kaks miljonit eurot aastas," selgitas juhatuse esimees, lisades, et 350 biometaanil sõitva bussi liinile jõudmisel väheneb CO2 linnaõhku paiskamine ca 25 000 tonni võrra aastas, mis on hinnanguliselt võrreldav keskmiselt 7000 sise põlemismootoriga sõiduauto aastase heitmekogusega.

Kadaka tee ja Peterburi tee bussiterminalidesse rajatakse biometaanipõhised gaasitanklad Bioforce Infra OÜ, CNG Fuels LTD ja ICP Solutions OÜ poolt, kus järgneva kümne aasta jooksul varustatakse uusi surugaasil sõitvaid busse keskkonnasõbraliku kütusega⁴.

⁴ www.pealinn.ee

