SÄHKÖAUTOKO PITÄISI OSTAA? Taas joutuu olemaan väkisinkin erimieltä. Syynä erimieltä olemiseen on ne väitteet, että kaikkien on hankittava sähköauto ja polttomoottori- ja dieselautojen valmistus pitää kieltää. Jallu Kekin kanssa kyllä kerran työpaikalla oltiin erimieltä siitä millainen on paras auto. Kekki väitti, että nelivetoinen auto on paras ja bensamoottorilla varustettuna se on edullisempi pitää kuin diisseli, koska ei tule käyttövoimaveroa. Samaan hengenvetoon Kekki nälvi minun farmariautoni joka on verotus-syistä muutettu paketti autoksi. Tuo pakettiautoksi muuttaminen tapahtui siihen maailman aikaan, kun sai vielä laittaa ohuella pehmusteella varustetun takapenkin. Vero putosi kerta laakista satoja euroja kun moottorina oli vielä diisseli. Kekki piruili, että auto on miestä myöten. Jäykät tulpanjohdot ja kova takapenkki kuvastaa Kekin mielestä auton omistajaa ja omistajansa luonteen piirteitä. Kuittasin sillä kertaa Kekin piruilun sanomalla, että vaikka Kekki olisi nelivetoinen ja autonsa näköinen, niin silti minä siirryn halvemmalla paikasta A paikkaan B. Ei erimieltä oleminen autoista Kekin kanssa tietenkään siihen loppunut, mutta palataanpa takaisin tuohon sähköautoasiaan. Mistäpä otettaisiin kaikki se sähkö jos kaikilla suomalaisilla pitäisi olla sähköauto? Nytkään ei itse tuotettu sähkö riitä vaan sähköä pitää tuoda naapurimaista. Toinen kysymys on kellä kaikilla on varaa hankkia sähköauto? Kolmas kysymys milläpä tuo lisääntyvä sähkön tarve tuotettaisiin? Aletaanpa purkaa asiaa ehjien tosiasioiden valossa. Suomen sähkön tuotanto edes nykyiseen käyttöön ei riitä vaikka Olkiluodon kolmos reaktori joskus valmistuisikin. Vaihtoehdoiksi jää joko ruveta rakentamaan kiireesti uutta ydinvoimaa tai ostaa lisää sähköä naapureilta. Vesivoima on Suomessa jo käytännöllisesti katsoen täydessä käytössä ja tuulimyllyjen tuotanto on lähinnä marginaalista. Jos ydinvoimaloiden rakentaminen kestää yhtä pitkään kuin Olkiluodossa, kerkeää ilmastotavoitteiden takarajat paukkua huru mykke. Vierailta ostettavan sähkön varaan ei pidä liiaksi rakentaa se on aikamoinen riski sekä saatavuuden että hintakysymyksenkin takia. Politiikka sotketaan myös usein näihin energia-asioihin joten tarkkana pitää olla ennen kuin suuria päätöksiä tehdään. Etenkin itäisen naapurin kanssa on energia-asioissakin oltava erityisen tarkka, ettei hölmöyksissään tee itsestään suoranaista kusettamisen kohdetta. Sähköauto on paitsi kallis, myös epävarma kapistus Suomen kaltaiseen maahan. Pelkkä sähköauto liikkumisen vaihtoehtona ajaa aika monen ukon ja akan rasvaamaan pyöränketjut, että pääsee liikekannalle. Suomen autokanta on Euroopan vanhinta sen takia, ettei suomalaisilla ole varaa ostaa edes uudempia bensa- tai diissliautoja sähköautoista puhumattakaan. Siihen kun lisätään vielä miten pitkä maa Suomi on, ja miten erilaisissa olosuhteissa joudutaan liikkumaan, on sähköautopakkoa ajavien utopiat täysin järjen vastaista haihattelua. Vielä on kolmas propleemi käsittelemättä, eli se millä sähkö tuotetaan. Tätä kysymystä tulee pohtia laajemmassa mittakaavassa, ei pelkästään Suomen näkövinkkelistä. Sähkön tuotannossa hiilivapaita tuotanto tapoja ovat aurinko, vesi ja tuulivoima. Ydinvoima voidaan myös laskea hiilivapaaksi, mutta ei aivan riskittömäksi tuotanto tavaksi. Maakaasukin on melko puhdas tapa tuottaa energiaa, muttei hiilivapaa polttoaine ole sekään. Puu ja muu biomassa lasketaan samaan kastiin, paitsi että ne ovat uusiutuvia luonnon varoja ja sitä kautta parempia vaihtoehtoja, kun tarkastelee asiaa ilmaan päätyvän hiilen suhteen. Maailma ei kuitenkaan pärjää näillä energian tuotantotavoilla, vaan lisäksi on pitänyt ottaa kivihiili ja öljy käyttöön. Kivihiili ja öljy yhdessä maakaasun kanssa hallitsevat ylivoimaisesti maailman energian tuotantoa. Jokaisella näistä polttoaineista on noin 30 prosentin osuus, joten ne hallitsevat 90 prosentin osuudella maailman energian tuotannosta. Näitä lukuja tutkittuani katson olevani oikeutettu olemaan erimieltä siitä, että sähköautoilulla olisi merkittävä vaikutus ilmastonmuutokseen. Sähkön kulutus maailmassa kasvaa koko ajan ilman sähköautojakin, joten mieluummin kannatan autoiluun ja muuhun liikkumiseen muita vaihtoehtoisia polttoaineita

kuin sähköä. Kaasut, etanoli, biodiisseli ja muut sen kaltaiset polttomoottoriin sopivat aineet olisivat oiva ratkaisu siihen, että voitaisiin käyttää jo olemassa olevia kulkuneuvoja varsinkin Suomen kaltaisessa maassa. Verotusta pitäisi säätää näitä vaihtoehtoisia polttoaineita suosivaksi, niin varmasti näiden uusien polttoaineiden kehitys saisi uutta pontta kysynnän kasvaessa. Minunkin farmarini jäykissä tulpanjohdoissa kulkisi biodiisseli jos se olisi vain hinnaltaan kilpailukykyinen fossiiliseen aineeseen nähden. Sähköautopakosta erimielisyyteni on niin jyrkkä, että jos sellainen vouhotus Suomen maassa lain voiman saa, niin ryhdyn epäröimättä vasta toimenpiteisiin. Rupean ostamaan naapurin Pertin sikalasta sian paskaa, josta kaasutan biokaasua. Tähän on jo varauduttu, sillä ostin huutokaupasta kuusi kuutiometriä vetävän säiliön reaktoriksi. Muutakin tarpeellista ostin prosessin rakentelua silmällä pitäen.