



Osaamista
ja oivallusta
tulevaisuuden
tekemiseen

Tämä on rinnakkaistallenne. Rinnakkaistallenteen sivuasettelut ja typografiset yksityiskohdat saattavat poiketa alkuperäisestä julkaisusta.

Käytä viittauksessa alkuperäistä lähdettä:

Linja-Aho, Vesa (2020). Lataustolppa, uusi kaapelitelevisio? / Taloyhtiörakkautta. Tuulilasi 3. 58-59.

Sähköistä liikennettä numeroina

1 443

Tammikuussa 2020 Suomessa ensirekisteröitiin 1 443 pistorasiasta ladattavaa henkilöautoa, joista 180 oli täyssähköisiä. Edellisen kuukauden vastaavat luvut olivat 964 ja 157.

1 263

Ladattavia hybridejä ensirekisteröitiin tammikuussa 2020 kaikkien aikojen ennätys: 1263 yksilöä, eli enemmän kuin koko vuonna 2016 (1 208). Vertailun vuoksi: dieselautoja rekisteröitiin tammikuussa 1 636 kappaletta.

73

73 prosenttia Suomessa vuonna 2018 autoihin tankatusta kaasusta oli biokaasua.

Lataustolppa, uusi kaapelitelevisio?

Uusi tekniikka aiheuttaa aina sekä kritiikitöntä hypetystä että jääripäistä vastustamista, ja tietenkin kaikkea siltä väliltä. Sähköautojen yleistyessä yhä useammassa taloyhtiössä keskustellaan sähköautojen lataamisesta. Miten toteutetaan, mitä maksaa, onko turvallista? Keskustelu muistuttaa 1980-luvulla käytyä vääntöä kaapelitelevisiosta.

Kaapelitelevisio rantautui Helsinkiin vuonna 1975 ja pienempiin kaupunkiin 1980-luvulla. Jo tuoreeltaan se aiheutti poliittista vääntöä: televisiotoiminta oli valtion monopoli, mutta kaapelia pitkin välitetty kuva oli lainsäädännössä tuntematon käsite. Pitäisikö kaapelitelevisiotoimintakin alistaa Yleisradion valvontaan? Aihetta käsiteltiin vuonna 1976 Apu-lehdessä provosoivalla otsikolla: Kaapeli-tv - Ison rahan renki vai tarpellinen vaihtoehto? Myös koko toiminnan kieltämistä vällyteltiin. Kymmenen vuoden päästä kaapelitelevisioon suhtauduttiin olemassaolevana arkisena tekniikkana. Kuulostaako tutulta?

USEAMMAN SÄHKÖAUTON lataaminen etenkin vanhemmissa taloyhtiössä voi vaatia pysäköintialueen kaapeloinnin uusimisen. Vastaavan ongelman kanssa kipuiliin myös kaapelitelkkarin kanssa: Etelä-Suomen Sanomat kirjoitti 23.5.1984, että aivan uusia taloja lukuunottamatta nykyiset sisäverkot ovat Lahdessa kaapelitelevisiotoimintaan sopimattomia. Siksi Päijät-Visio edellyttää, että taloverkko joko kunnostetaan tai uusiin ennen kiinteistön kytkemistä kaapeliverkkoon. Tämälä luonnollisesti puhutti yhtiökokouksissa. Nimimerkki Enemmistö yksinäisiä oli samaisessa lehdessä huolissaan siitä, että yksinäisten eläkeläisten rahat eivät riitä näiden ”hyvinvoivien ilojen” kustantamiseen. Tuttuja kaikuja herättää myös televisioyhtiön vastauskirjoitus, jossa vedotaan muun muassa siihen, että kaapeli-tv nostaa asuntojen arvoa.

Vääntö myös lainsäädäntötasolla jatkui: liikenne- ja ministeriö esitti, että lakia muutettaisiin niin, että televisioverkkoon liittymistä vastustavat eivät joutuisi osallistumaan liittymisestä aiheutuviin kustannuksiin. Kiinteistöliitto ärähti tästä (ESS 1.2.1986) vetoamalla muun muassa siihen, että samalla logiikalla lapsetto-

mien asukkaiden ei pitäisi osallistua taloyhtiön leikkipaikan kustannuksiin. Tätä pykälää ei lakiin lopulta tullut, vaan kaapelitelevisioon liittyminen tapahtui jatkossakin yhtiökokouksen enemmistöpäätöksellä.

Riitoja ei uusi laki lopettanut: Tekniikan Maailma 2/1988 kirjoitti, että joissain taloyhtiöissä vastustajat ovat kieltäytyneet maksamasta kaapelitelevisioon liittymisestä koitunutta rahoitusvastiketta, mikä on johtanut luonnollisesti perintätoimiin, joista äärimmäinen on uhkaaminen asunnon haltuunotolla. Asialla ovat olleet varsinkin vanhemmat ihmiset, joilla ei ollut varoja liiemmästi.

KAAPELITELEVISIOLLA JA sähköautojen latauspisteillä ja niistä käydylä keskustelulla on paljon yhteistä, mutta löytyy myös yksi olennainen ero. Kaapelitelevisiotoiminnassa taloyhtiöillä oli - riitelevien asukkaiden lisäksi - vain yksi neuvottelukumppani eli paikallinen kaapelitelevisioyhtiö. Sähköauton latausmarkkinoilla on pakka levällään: on paikallinen verkkoyhtiö, sähköurakoitsijat, latauslaitteiden myyjät ja maahantuojat, sähkötukut, sähköurakoitsijat, sähkösuunnittelijat ja latauskartoitusten tekijät. Ja ettei tässä olisi vielä tarpeeksi, latauspisteet voi ostaa sekä palveluna että ostamalla pelkät laitteet sähkötoineen. Ei ole yksittäistä yhtiötä myyntitykkeineen, jonka intressinä on saada yhtiö mukaan liittymään uuteen tekniikkaan. Tällä on sekä hyvät että huonot puolensa. Kaapelitelevisioyhtiöltä taloyhtiö sai selkeän tarjouksen siitä, mitä lysti yhtiön osalta maksaa, josta isännöitsijä laski kätevästi, miten se vaikuttaa yhtiövastikkeeseen. Yhtiökokous sitten hyväksyi tai hylkäsi.

Sähköautojen latauspisteiden osalta kilpailua on enemmän, minkä voi olettaa alentavan hintoja, mutta se vaikeuttaa myös vaihtoehtojen vertailua ja kaikki alkaen kartoituksesta maksaa erikseen. Jos kartoituksen tilaa yhtiöltä joka myös myy latausratkaisuja, kartoituksen lopputulos on suurella todennäköisyydellä yrityksen omien tuotteiden suositteluun.

Eroa on myös tuotteesta nauttimisen mahdollisuudessa: tv-vastaanotin oli 1980-luvulla lähes joka kodissa, mutta sähköauto on toistaiseksi harvinaisen ja kallis investointi verrattuna televisioon.

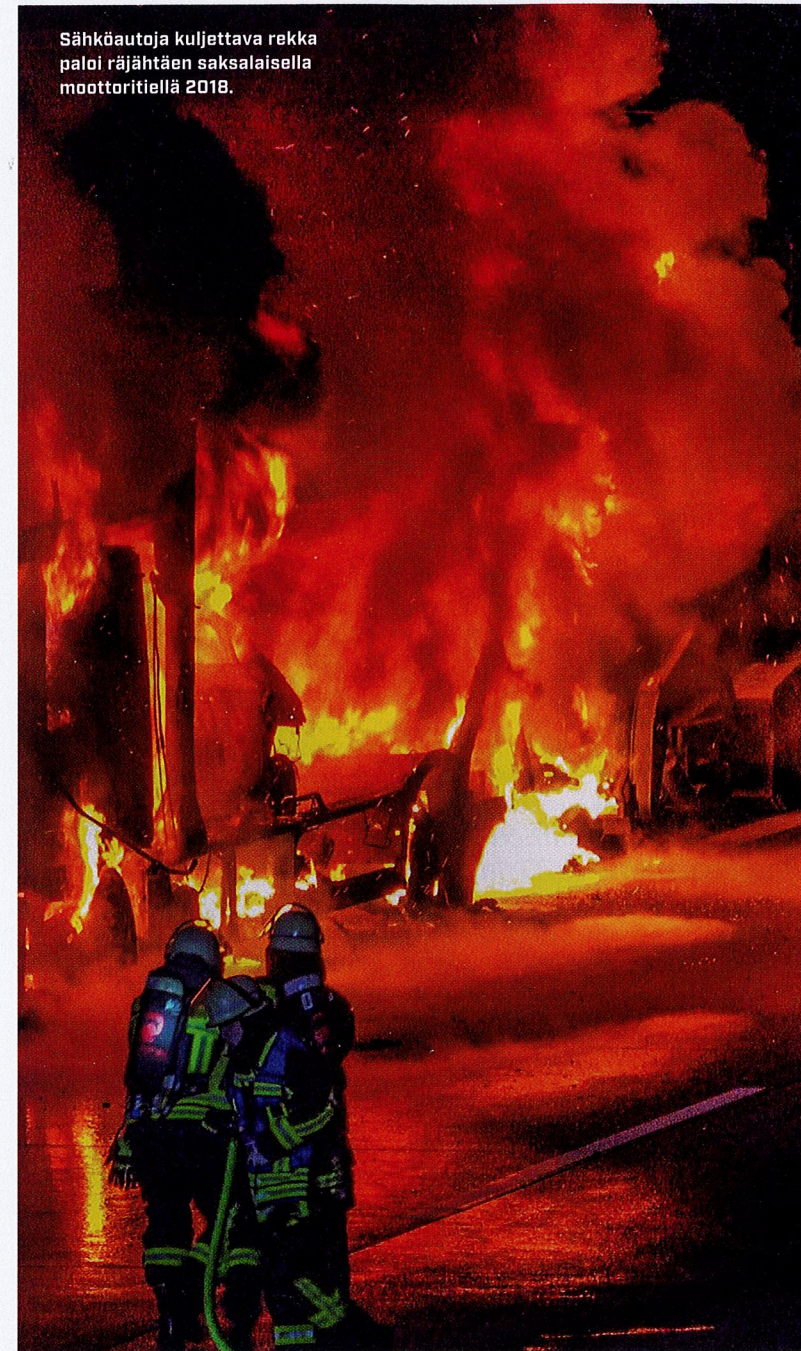
Epäselvyyttä ympäristöystävällisyydestä

ERI käyttövoimien hiilidioksidipäästöjen vertailua on jo pitkään voinut tehdä MIT:n liikennelaboratorion Carbon Counter -työkalulla (carboncounter.com). Joulukuussa Ilmastopaneeli-asiantuntijaryhmä julkaisi Autokalkulaattori-palvelun, joka on käytännössä kotimaisiin olosuhteisiin sopeutettu vastine palvelulle.

Laskuri on saanut hyvän vastaanoton: perusteltua kritiikkiä on herättänyt ainoastaan se seikka, että kaasuautoissa biokaasun osuudeksi oletetaan vain 50 prosenttia, vaikka käyttäjä voi halutessaan ostaa pelkästään biokaasua. Biodieselin ja -etanolin kans-

sa tilanne on kuluttajalle ongelmallisempi: sekoitelvelvoitelainsäädännön (ja rajatun tuotannon) takia kuluttajan valinta tankata biodieselillä tai -etanolia ei vaikuta liikenteen nettopäästöihin.

Biodieselin ympäristöystävällisyydestä käytyä faktapohjaista keskustelua häiritsee se, että polttoaineen raaka-aineiden alkuperä on Nesteen liiketalaisuus. Lisäksi päästöjen laskentaan vaikuttaa se, kohdellaanko biodieselin keskeistä raaka-ainetta, palmuöljytisä PFAD:ia laskentamenetelmässä tähteenä vai sivutuotteena. Alkuperätietojen pimitämisestä kirjoitti Tekniikka & Talous helmikuussa.



Sähköautoja kuljettava rekka paloi räjähtäen saksalaisella moottoritiellä 2018.

KUVA: ADP

Taloyhtiö-rakkautta

VESA LINJA-AHO



Haitin verkostoitumislounaalla puolileikkiläni, että olikohan kaapelitelevisiosta aikanaan samanlainen vääntö taloyhtiöissä kuin mitä nyt käydään sähköautojen lataamisesta. Vastapäätä istunut pitkän linjan sähköalan ammattilainen sanoi naurah- taen, että kyllä oli.

Muistikuvat ja mielikuvat elävät, joten asiat on aina parasta tarkistaa kirjallisista lähteistä. Kaapelitelevisiotoiminnan kultakautena ei vielä sosiaalista mediaa tunnettu, vaan keskustelu käytiin pihaparlamenteissa ja sanomalehtien mielipidesivuilla. Ei muuta kuin nenä Kansaliskirjastoon ja tietokanta auki. Lopputulos lepää tuossa vasemmalla.

Olihan se tunteita herättävä tekniikka, aina pääpoliitikkoja myöten. Pelkkää lainsäädäntöäkin sorvattiin liki kaksi vuosikymmentä, joten on helppo kuvitella, millainen sota on ollut käynnissä yhtiökokouksissa ja rappukäytävillä. Tästä lehdistäartikkelit ja yleisönosastot tarjoavat vain pintaraapaisun.

ITSE ASUN onneksi taloyhtiössä, jossa naapureiden kesken vallitsee hyvä henki, ja asukkaiden kaikki kolme sähköautoa on saatu sovussa piuhan päähän. Omakotiasujat voivat tässäkin asiassa huokaista helpotuksesta. Kunhan eivät huokaise liikaa: etenkin vanhassa omakotitalossa sähköistyksen kunto kannattaa tutkia, etenkin jos mieli ladata 8 ampeeria suuremmalla virralla. Sähköauto on kuormana poikkeuksellinen: siinä missä vedenkeitintä käytetään pari minuuttia ja lämminvesivaraajaa ja kuivausrumpuakin yleensä pari tuntia kerrallaan, sähköauto voi hörppiä virtaa koko yön. Jos jossain on huono liitos tai kaapelivaurio, se voi pahimmassa tapauksessa sytyttää tulipalon - ja vieläpä silloin, kun asukas on nukkumassa. Tämä ei ole syy vältellä sähköauton hankintaa, mutta järkevää riskienhallintaa ei kannata laiminlyödä. Sähköautojen yleistyessä yleistyvät niistä aiheutuvat tulipalotkin.

TALOYHTIÖISSÄ IHMISSÄ on joskus kummallisia käsityksiä lainsäädännöstä. Asuessa- ni opiskelijana kerrostalossa ovikelloani soit- ti mummo, joka keräsi nimiä addressiin, jossa vaadittiin, että ne osakkaat joilla on parveke, maksavat itse parvekeremonttinsa. Ei onnis- tunut. Joskus jäävät ovat valmiita taistelemaan pitkäänkin: vuonna 2016 korkein oikeus päätti taloyhtiöriidan, jossa pariskunta oli vastusta- nut talon pyykkituvan kustannusten kattamista yhtiövastikkeesta, koska ”heillä oli oma pesu- kone”. Ei mennyt läpi yhtiökokouksessa. Eikä lopulta missään oikeusasteessa. Mikä meitä ai- kuisia ihmisiä oikein vaivaa?

Paloturvallisuus puhuttaa

SÄHKÖAUTOJEN paloturvallisuus on puhuttanut säännöllisesti, ja keskustelu sai lisää kierroksia Norjan Stavangerin lento-aseman pysäköintilaitoksen palon vuoksi. Vaikka palo ei saanut alkuaan sähköautosta, hallissa paloi useita han- kalasti sammutettavia sähköautoja.

Joulukuussa paloturvallisuus-suun- nittelija Ari Mattila esitti Ylen haas- tattelussa, että sähköautojen lataus- pisteitä ei pitäisi rakentaa sisätiloihin lainkaan. Suomen Autolehden helmi-

kuussa haastatteleman, litiumakkupa- loihin erikoistuneen Pelastusopiston erikoistutkija Marko Hassisen mukaan tämänhetkinen tietämys ei kuitenkaan puolla moista totaalkieltoa.

Sähköauton palo eroaa poltto- moottoriauton palosta juuri hanka- lan sammutettavuutensa johdosta: litiumakkupallo vaatii runsaasti vettä ja sammutettu akku voi syttyä ja usein syttyykin uudelleen.