



Osaamista  
ja oivallusta  
tulevaisuuden  
tekemiseen

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

**Käytä viittauksessa alkuperäistä lähdettä:**

Putkiranta, A. (2020). Anematiikkaa - anematematiikkaa. *Stoori*, 3, s. 18-19.

# Anematiikkaa - anematematiikkaa

Ajan dieselillä. Ajan paljon. 30000 km vuodessa. En sähköllä, koska se ei auta luontoa. Tosin tyttäreni kieltäytyi juuri tulemasta kyytiini ja vaati sähköauton itselleen. Ja sai sen. Ei kulje enää julkisilla koronalingoilla. Vaan minä siis ajan dieselillä, koska se antaa tutkimuksieni mukaan paljon suuremman pelivaran luonnonsuojeluun ja ilmastomuutoksen torjuntaan sekä hiilinielujen synnyttämiseen.

Autoni saastuttaa 120 g CO<sub>2</sub>:ta kilometrillä. Se on vuodessa 30000x0,12 kg = 3,6 tonnia vuodessa. Aika paljon. Tosin nyt kilometrimäärä pienenee, kun tytär alkoi ajaa itse (sähköautolla). Paljonko joudun ostamaan tai istuttamaan metsää (siis lähinnä rouvani, kun itse en oikein metsähommia ymmärrä) kompensoidakseni tämän? Onneksi olen pannut korteni oikeaan kekkoon...

Luin – kuten aina teen – saunassa alani lehtiä. Ei käsityölehtiä, vaan talouden ja tekniikan alaa. Löysin artikkelin, jossa todettiin, että betoni on eräs suurimmista yksittäisistä CO<sub>2</sub>-lähteistä maailmassa. Se vastaa n. 7 % koko maapallon CO<sub>2</sub>-tuotannosta. Se on paljon. Ja eräs suomalainen petonkijätti on alkanut myydä CO<sub>2</sub>-kompensoitua sementtiä. Betonin hinta nousee 6 € kuutiolta, kun kuutio maksaa n. 100-200 euroa.

Sillä saa hyvän omantunnon. Ja kompensatio on jutun mukaan n. 1,5 - 2,5-kertainen. Eikä hinta ole kova.

Tästä innostuneena aloin miettiä, kuinka itse voisin auttaa. Ja paljonko pitäisi aneita ostaa, jotta voisin kompensoida dieselini päästöt? Eri lähteiden mukaan tonni CO<sub>2</sub>-päästöjen kompensatiota maksaa 1-3 euroa. Aika vähän. Jo lopetetun Vihreän langan mukaan (<https://www.vihrealanka.fi/essee/pelastus-pikkurahalla> - n. eurolla saa siis tonnin. Minun vuoden ajoni kuittaisi siis n. neljällä eurolla. Ajamalla dieselillä ja maksamalla n. 1,10-1,40 euroa litralta polttoaineesta eli veroa n. 60 senttiä per litra eli 3 euroa sataa kilometriä kohden, mahdollistan hallituksen ilmastopolitiikan toteutumisen. Siis jos hallitus osaisi käyttää

veroni oikein. Ja jos veroni voisi korvamerkitä ilmaston hyväksi. Viisas osaisi.

Jos siirryn sähköauttoon tai lataushybridiin, menee hallituksen mahdollisuudet ilmastopolitiikan toteuttamiselta. Riippumatta hallituksen kulloisesta-

kin värikirjosta. Ajamalla paljon dieसेleillä maksan paljon veroja ja siten mahdollistan kompensatioiden hankinnan. Olen hyvä ihminen. Kuten myös juomalla hyviä viinejä. Tosin halpoja viinejä juomalla maksaa suhteellisesti enemmän veroja ja

---

## Paljonko siis pitää ostaa aneita?

---

on siis vielä parempi ihminen.

T&T 14.8.2020 sisälsi hyvän artikkelin aneista. Suomessa on jo useampia yrityksiä, jotka myyvät hiilikompensaatiota. Osta puu ja aja autolla -periaatteella. Vaikkakin samalla suosittelevat elintapojen muutosta. Mutta paljonko siis pitää ostaa aneita? Lehdessä oli laskelma, joka selvitti asiaa hyvin. Kun istuttaa 5000 puuntainta, niin 100 vuodessa ne sitovat yli 2000 tonnia CO<sub>2</sub>:ta ilmakehästä. Se on paljon. Vai onko? Siis 20 tonnia vuodessa. Autoni tuottaa 10000 km vuodessa ajaen n. reilun tonnin CO<sub>2</sub>:ta vuodessa. Siis 5000 puuntainta kompensoi 20 auton CO<sub>2</sub>-tuotannon eli 250 tainta yhden auton tuotannon (oletus edelleen 10000 ajokilometriä vuodessa). Jos tuplataan kilometrit (tai CO<sub>2</sub>-päästöt), niin tarvitaan 500 tainta. Sama artikkeli totesi, että hehtaarille

istutetaan n. 1500 koivun tainta. Siis yhden auton vuoden päästöt kompensoidaan 250-500 taimella ja vastaavasti 0,15-0,3 hehtaarin maa-alalla. Suomessa on muuten metsitettävää maa-alaa 100.000-200.000 hehtaaria. Jos koko alla istutetaan, se vastaisi n. 300.000-1,200.000 henkilöauton vuosipäästöjä. Henkilöautoja on Suomessa liikenteessä n. 2,8 miljoonaa ja kuorma-autoja yli 150.000 sekä pakettiautoja vajaat 500.000. Voi olla, että laskuissani on tuttu pilkkuvirhe, mutta silti meidän metsät eivät riitä... Vaan STO:n kunniajäsen Tri (yksinkertainen) Hannu Räsänen myynee optioita omistaan ja minäkin saatan harkita myyväni optioita vaimon metsistä... ja ainakin osa meistä voi potea hyvää omaatuntoa. ●

**Antero Putkiranta**

### ***Kirjavinkki - Lähetä oma vinkkisi: [stoori@sto-ry.com](mailto:stoori@sto-ry.com) - Kirjavinkki***

<b>Kirja:</b>	<b>Four types of problems. From reactive troubleshooting to creative innovation</b>
<b>Kirjailija:</b>	Art Smalley
<b>Miten luin / kuuntelin:</b>	Kindle e-kirja (selaimen sekä tabletin Kindle-appin yli luettuna) (2018)
<b>Kirjan pituus:</b>	241 sivua
<b>Kuvaus:</b>	Kirjan ydinajatus on se, että ongelmia on neljäntyyppistä (yllättäen): troubleshooting, gap from standard, target condition ja open ended. Kaikissa niissä on jollain tasolla klassisessa ongelmanratkaisussa peräänkuulutettu kuilu (gap) nykytilan ja tavoitetilan välissä, ja kaikkiin pitää käyttää systemaattista ongelmanratkaisua, mutta detaljitasolla ratkaisemisen menetelmät ovat erilaisia. Myös ongelmanratkaisukyvykkyttä organisaatioon on helpompi rakentaa lähtien troubleshooting- ja gap from standard-tyyppisistä ongelmista käsin; oikotietä vaikeampien ongelmien ratkaisukyvykkyuteen ei ole. Kirjasta voi saada paljon ajatuksia omaan ongelmanratkaisuun ja koko organisaation kehitysosaamisen lisäämiseen.
<b>Kuka luki:</b>	Marja Blomqvist