

Uz visiem laikiem?

LAURAS VILERTES FOTO

Kā pārvietoties un vai mainīt paradumus, kā plānot ikdienas maršrutu, lai no punkta A nokļūtu uz vajadzīgajām pieturvietām vai galapunktiem, ir katra cilvēka izvēle. Ne vienmēr to nosaka degvielas dārdzība. Svarīgi faktori ir arī gadalaiks un laikapstākļi, cilvēka veselība, sociālā un ekonomiskā situācija, uzskati un citi iemesli.

Ar kājām – izdevīgāk un veselīgāk

“Bērniībā dzīvoju mazpilsētā, kur sabiedriskā transporta praktiski nebija, tāpēc visur nokļūt, aizejot kājām, bija norma. Vienmēr esmu bijusi kājām gājēja, bet mana sapratne, ka cilvēkam tiešām ir veselīgi staigāt, mainījās pēc tam, kad sāku atveseļoties pēc insulta,” pieredzē dalās skolotāja Aija Burkevica. Izlasījusi, ka soļot ātrā tempā esot pat ļoti ieteicams. To var pielīdzināt lēnam skrējienam, kas uzlabo sirds un asinsvadu sistēmu, elpošanu. Plus vēl iespēja izvēdināt galvu tiešā un pārnestā nozīmē. Tāpat uzzināju, ka soļošana ir lieliska profilakse osteoporozei. It sevišķi tām sievietēm, kurām 18 gadu nepaliek pirmo reizi. “Nu esmu kļuvusi par soļotāju ne tikai, lai pārvietotos pa pilsētu, bet arī, lai turētu tonusu savu veselību. Tagad, jāsaka, pat izbaudu to, ka kāju muskuļi saspringst no ieša-

nas!” ieguvumus turpina uzskaitīt kājāmgājēja. “Kad no Jaunliepājas, no mājām, eju uz centru, esmu izpētījusi, ka iet sanāk ātrāk un izdevīgāk nekā pirkt biļeti, gaidīt pieturā un braukt ar tramvaju. Tā kā soļot man patīk, izvēlos kvalitatīvus apavus, jo tie tomēr svarīgi. Ilgtermiņā šī kvalitāte un cena atmaksājas un noteikti sanāk lētāk nekā iegādāties sabiedriskā transporta biļeti,” viņa vērtē. “10 tūkstoši soļu ir mana dienas norma. Par rekordu uzskatu noietos gandrīz 30 tūkstošus,” teic liepājniece.

Paveicies braukt par adekvātu cenu

Edijs Krivcovs dzīvo Ezerkrasta pašā galā, blakus Mirdzas Ķempes ielas autobusu galapunktam, bet strādā Karostā, kur viņš ir instruktors piedzīvojumu parkā “Tarzāns”. Esot ļoti ērti ar vienu autobusu nokļūt no viena pilsētas rajona uz citu. “Dažreiz mēdzu iet kājām, ar to nav problēmu, bet brauciens ar autobusu ietaupa laiku,” saka puisis. Brauciens ilgst 40 minūtes. “Bieži lasu grāmatu, kādreiz vienkārši pasēžu telefonā,” viņš pastāsta.

Pašlaik Edijam nav automašīnas, tas esot vēl viens faktors, kāpēc pārvietojas ar autobusu. “Domāju, ka man ir paveicies šajā laikā, jo, salīdzinot ar tām cenām, šādi ir daudz izdevīgāk nekā braukt ar mašīnu,” viņš spriež. Vai turpinātu uz darbu braukt ar sabiedrisko transportu, ja nopirktu automašīnu? Iespējams, prāto Edijs, taču būs jāskatās, kā mainīsies cenas. Varbūt arī pierādīsot braukt ar auto. Puisis izrēķinājis, ka lētāk sanākot pirkt taloniņus desmit braucieniem nekā iegādāties mēnešbiļeti. “Dažreiz mani kāds paķer no darba ar mašīnu. Brīvdienās es sabiedrisko transportu principā neizmantoju,” viņš

PADOMI

Kā taupīt degvielu, ja no automašīnas tomēr nevar atteikties?

- Visekonomiskāk auto degvielu patērē, braucot ātrumā no 90–110 km/h un nepārsniedzot 2500 apgriezienus minūtē;
- Automašīnas svārs ietekmē degvielas patēriņu, tādēļ ieteicams lieki nevizināt līdz smagas lietas, bez kurām var iztikt, pēc braucieniem izkrāmēt bagāžnieku, tostarp izvērtēt jumta bagāžnieka un velosipēda turētāja nepieciešamību;
- Regulāri jāpārbauda spiediens riepiņās. Augsta degvielas patēriņa iemesls var būt pārāk platu riepu izvēle, bet šauras riepas patēriņu samazinās;
- Jāizvēlas drošs braukšanas stils – jābrauc vienmērīgi, bez vajadzības nemētājoties pa joslām;
- Jāuztur mašīna tehniskā kārtībā, jāveic regulāras tehniskās apkopes, jāseko līdzīgas, degvielas un gaisa filtru nolietojumam;
- Automašīnas degvielas patēriņu ietekmē arī daudzas citas automašīnā esošās sistēmas. Piemēram, ja gaisa kondicionēšana darbojas nepareizi, tas palielina patēriņu.

saka. Gadalaiku maiņa pārvietošanās paradumos lielu lomu nespēlēšot. “Mani pārāk neietekmē, ārā auksts vai silts. Vajag apgērbties pareizi,” atzīmē Edijs.

Gan ar tramvaju, gan autobusu ikdienā uz darbu koncertzālē “Lielais dzintars” dodas Liepājas Simfoniskā orķestra mākslas pasākumu organizatore Rinalda Meķe. “Mašīna man atkrīt redzes dēļ, nevaru pati to vadīt un ģimenē arī nav transporta,” viņa pastāsta. Rinalda atzīstas, ka nedaudz esot slinkums iet kājām to gabalu no Siguldas ielas. “Tad ir sabiedriskais transports – viens vai otrs, kas nu kurā brīdī ērtāk un kāds ir noskaņojums. Domāju, ka šāds pārvietošanās veids ir maciņam draudzīgs. Iegādājos mēneškartītiņu par 30 eiro un tad varu braukt pēc izvēles, un katru dienu kaut vai vienu pieturu, tad kāpt ārā un atkal iekāpt citā transportā. Salīdzinot ar visu cenu celšanos un vispārējo dārdzību, manuprāt, tā ir adekvāta cena, ja mēnešbiļeti aktīvi izmanto,” viņa vērtē. Jaunajos tramvajos esot patīkami braukt, bet arī autobusiņiem neesot ne vainas – ir tīrs, karstajā laikā darbojas kondicionieris. Ja nonāks līdz tarifu celšanai, būšot bēdīgāk. “Ja būs ļoti dārgāk, tad tas būs jūtami. Īpaši darba cilvēkiem uz darbu būs jānokļūst, arī man. Bet nevar blaut, ka viss ir slikti un viss ir dārgi, ir loģiski jāplāno sava dzīve,” spriež R. Meķe.▶

EKSPERTS

DIENAS
TĒMA

Ekonomiskie stimuli ietekmē rīcību



Pēteris Strautiņš, bankas “Luminor” ekonomists

Mainoties ekonomiskajai situācijai, ir notikušas iedzīvotāju paradumu izmaiņas. Nākotnē tās turpināsies – arī tad, kad pirktspēja atkal pieaug. Nav šaubu, ka dzīves dārdzības pieaugums var likt atteikties no braukšanas ar auto. Enerģijas izdevumi ir viena no straujāk augošajām izdevumu pozīcijām. Šī gada jūnijā transporta degviela bija par 60,3% dārgāka nekā pirms gada. Braukšana ar velosipēdu kļūst populārāka, jo tiek veidota piemērota infrastruktūra, cilvēki apzinās veselīga dzīvesveida priekšrocības. Tas kļūst stilīgi, šķiet, ka cilvēki pamazām atvaidās no priekšsta, ka braukt ar auto ir prestiži. Viņi gūst gandarījumu no tā, ka rīkojas videi draudzīgi un sociāli atbildīgi. Turīga ir nevis valsts, kur nabagi brauc ar auto, bet kur bagātie brauc ar velosipēdu vai sabiedrisko transportu. Arī es bieži braucu uz darbu ar velosipēdu, un degvielas cenas noteikti veicina šādu izvēli. Nav šaubu, ka ekonomiskie stimuli ietekmē cilvēku rīcību.

Ja runājam par paradumu maiņu, man šķiet, ka vispār cilvēki ir diezgan konservatīvi, viņu paradumu kopums atspoguļo līdzšinējo dzīves pieredzi, kuras iegūšanas cena var būt ļoti augsta. Lai cik nepatīkams ir šī gada dārdzības pieaugums, ilgākā laikā reālie ienākumi sabiedrības vairākumam ir pieauguši. Piemēram, kopš 2010. gada cenas ir augušas par 40%, bet vidējās algas ir vairāk nekā divkārtējušas. Aptaujas rāda, ka vairākums uzskata dzīvi par visumā veiksmīgu un izdevušos. Saskaņā ar SKDS pētījuma centru datiem, pērn caurmērā cilvēku apmierinātība ar dzīvi bija 6,93 punkti no 10. Ja dzīve ir laba, kāpēc to mainīt? Ja

var runāt par kādu izmērāmu paradumu maiņu ilgākā laikā, tad tā ir bijusi pāreja uz arvien labāku preču pirkšanu, biežāka došanās ceļojumos. Šis gads ir kā auksta duša, pirmo reizi 10 gados pirktspēja ir samazinājusies, daudziem tas liks savilkt jostas. Tomēr, iespējams, ir jāmaina nevis paradumi, bet tehnoloģijas. Cilvēkiem, kuri dzīvo siltinātās mājās, kuras apkurina ar šķeldu, siltuma izmaksas par kvadrātmetru nākamajā ziemā būs apmēram 5–6 reizes mazākas kā cilvēkiem, kuri dzīvo nesiltinātās mājās, ko apkurina ar gāzi. Uz jautājumu par to, no kā varētu būt visgrūtāk atteikties, vislabāk var atbildēt katrs pats. Protams, ir likumsakarības, ir vispārzināmā Maslova vajadzību piramīda, kuras pamatā ir fiziskā izdzīvošana. Katram pašam ir jādomā, kā sabalansēt ienākumus ar izdevumiem, bet valstij un pašvaldībām būs jāparūpējas par to, lai šī sabalansēšana neliek atteikties no paša nepieciešamākā.

Nevarētu teikt, ka cilvēki Latvijā maz veido uzkrājumus. Pandēmijas sākumā 2020. gadā mājāsaimniecību uzkrājumu summa bija 7,5 miljardi, bet šī gada maijā – jau 9,8 miljardi. 2020. gadā noguldījumu summa auga par 21,4%, pērn par 15,2%. Izmaksu kāpums ir veicinājis uzkrājumu pieauguma bremsēšanos. Taču pieaugums turpinās līdz pat maijam. Gada griezumā tas bija 8,8% un 0,7% salīdzinājumā ar aprīli. Ir arī cita veida uzkrājumi – aug Latvijas iedzīvotāju uzkrājumi 2. un 3. pensiju līmenī, kurus galvenokārt iegulda akcijās. Ir privātpersonu individuāli veiktie ieguldījumi finanšu tirgos. Arī hipotekāro kredītu pamatsummas atmaksa ir uzkrāšanas veids, kas palielina mājāsaimniecības bagātību. Patiesi ir apgalvojums, ka Latvijas iedzīvotāju finanšu bagātība ir zema uz Rietumeiropas fona – ir bijis mazāk laika krāt, turklāt ienākumi pagaidām ir zemāki. Svarīgs aspekts strauja dzīves dārdzības kāpuma brīdī ir tas, ka augoša uzkrājumu kopsumma nenozīmē, ka uzkrājumi aug visiem. Bagātība sabiedrībā sadalās daudz nevienlīdzīgāk nekā ienākumi, kas arī Latvijā ir visai nevienlīdzīgi. Saskaņā ar “Luminor” pērn decembrī veikto aptauju, 35% Latvijas iedzīvotāju ar saviem uzkrājumiem varētu izdzīvot, augstākais, divus mēnešus.▶

UZZIŅAI

- Latvijas iedzīvotājs dienā ar kājām noiet vidēji 2,7 km.
- Pārvietošanās attālums, izmantojot dažādus transportlīdzekļu veidus, vienam Latvijas iedzīvotājam vidēji ir 29,6 km dienā.
- 47% iedzīvotāju par savu galveno pārvietošanās līdzekli nosauc automašīnu, no tiem 10% ceļā dodas kā pasažieri, bet 37% paši vada auto. 33% cilvēku pārvietojas kājām, 15% izmanto dažādu veidu sabiedrisko transportu, bet pārējie norādīja, ka pārvietojas ar velosipēdu.
- Ar vienu auto ikdienā brauc vidēji 1–2 personas, brīvdienās – 2–3 cilvēki.
- Vispopulārākais Latvijas iedzīvotāju pārvietošanās iemesls (34%) ir došanās uz darbu un mājup no tā. 24% gadījumos pārvietošanās iemesls ir iepirkšanās, bet 20% – atpūta.
- Minot iemeslu, kāpēc dod priekšroku braucienam automobilī, 39% aptaujāto sacīja, ka tās ir personīgā komforta prasības, 31% respondentu norādīja uz laika ekonomiju, bet 10% minēja mazākas izmaksas.

AVOTS: 2017. GADĀ VEIKTA MOBILITĀTES APTAUJA