

Газета "Trapped"*

19 ноября 2014

Номер 1(1)

"Оставайтесь с нами"

*trapped - попавший в ловушку _

ЗАТО БЫСТРО И БЕЗ ПРОБОК



Чарльз Ксавьер,
главный редактор

Девять вечера. Каким-то магическим образом пустое место, которое тут же занимают. «Осторожно, двери закрываются. Следующая станция Гостиный двор», и я уже почти влюблена в этот индифферентный голос, который отсчитывает станции до моего дома. Светящаяся полоска над дверью постепенно ползёт по третьей линии метро. Устало плюхаюсь на освободившееся сиденье – тут все как в джунглях, кто успел, тот и сел.

Сколько таких же удачливых, быстрых и дьявольски хитрых за сегодняшний день успели усестись на это место, даже и не представить. Метро для жителей мегаполиса уже что-то совершенно привычное и почти родное. Сел – три станции – пересадка – протиснулся – изобразил шпроту в банке – проехал еще четыре станции – вышел. Тысячи людей ежедневно, день за днем, пробегают по этим транспортным подземным артериям города. Ну, подумаешь, в вагоне места меньше, чем между клетками эпидермиса, зато добраться можно в почти любую точку города и быстро, без пробок. Метро вообще отличная штука, она здорово облегчает горожанам жизнь.

Поэтому 15 ноября я бы лично подняла стакан с чаем за 59-тый день рождения Петербургского метрополитена. Такое изобретение. В самом начале пути метро было лишь способом соединить между собой вокзалы города. А теперь это основной вид



транспорта для горожан, да еще какой. Под землей не то, что связь есть, так теперь еще и wi-fi, и киоски с едой и газетами-книгами, и скамеечки – хоть днями напролет катайся.

И главное – метро продолжает развиваться. Планов на будущее подземной транспортной системы громадь, ремонт старых и постройка новых станций, прокладывание новых веток. До безумной (но такой, надо признать, функциональной) лондонской «трубы» нам еще далековато, но мы уже на пути к ней. А что, это и не так плохо! В конце концов, в Лондоне метро действительно очень практичное, хотя и не самое простое – сесть и уехать не туда там самая обычная практика.

Зато каждый раз как приключение – доеду-нет?

Но шутка в том, что метрополитен туманного Альбиона насчитывает не много-не мало 150 лет, в то время как наш еще совсем «зеленый». Видимо, не успел просто так разрастись. Но какие наши годы, успеем.

«Уважаемые пассажиры! Не оставляйте свои вещи в вагонах метрополитена. Поезд прибыл на конечную станцию Рыбацкое». Встаю с насиженного теплого места и устало перехожу перрон – свою станцию я проехала. Ну а что? Зато быстро и без пробок.

ПОД ПОДЗЕМКОЙ

БАБУШКА, КУДА ВЫ ЕДЕТЕ?

ПЛАНЫ НА БУДУ- ЩЕЕ

РАБОТА МАШИНИ- СТА – НАБЛЮДАТЬ

СТУДЕНЧЕСКАЯ МАТЕ- МАТИКА В ПОДЗЕМКЕ

<p>"Передо мной –Танкист. Вместо каски на нем уютный зимний свитер..." стр. 3</p>	<p>" Они есть в метро всегда, независимо от дня недели и времени суток. Они есть там даже утром в субботу, когда я еду в университет к первой паре. Они - бабушки..." стр. 5</p>	<p>" С тех пор, как был дан сигнал к отправлению первого поезда Ленинградского метрополитена, прошло уже 59 лет..." стр. 4</p>	<p>Машинист петербургского метрополитена Сергей Баламутенко рассказал о восьмичасовых рабочих буднях наедине с туннелем стр. 2</p>	<p>"Здравствуйтесь, с сегодняшнего дня на месяц, пожалуйста..." стр. 6</p>
---	--	--	--	--

РАБОТА МАШИНИСТА – НАБЛЮДАТЬ



Питер Паркер,
бильдредатор, корреспондент

Машинист петербургского метрополитена Сергей Баламутенко рассказал о восьмичасовых рабочих буднях наедине с туннелем.

— У вас довольно необычная работа. Тяжело с ней справляться?

— Работа не сложная, но монотонная. По сути, ты просто сидишь в кабине, по восемь часов смотришь в трубу, то есть в туннель, и едешь по одной линии туда-обратно. Иногда, правда, нас отправляют в «командировки» на другую линию, в моем случае с пятой на вторую, но это бывает редко. Видели, когда на Невском приходят пустые вагоны? Это мы!

— То есть из-за монотонности работы требования к сотрудникам не очень суровые?

— Я бы так не сказал. Для того чтобы пойти обучаться на курсах, нужно пройти несколько тестов, один из которых заключается в том, что ты сидишь два часа в темной комнате и смотришь в экран. Это как раз-таки готовит к тому, что долгое время придется смотреть вглубь туннеля. Помимо этого теста проходишь еще психологический (на то, как себя поведешь в аварийной ситуации) и медицинский (где проверяют твое здоровье).

— А в чем заключается обучение?

— Обучение проводится семь месяцев, из которых три с половиной уходит на теорию, изучение всевозможных инструкций, которых просто огромное количество. Если их все собрать вместе, их, наверно, будет больше, чем вмещает книжный шкаф моих родителей. Для каждой ситуации существует своя инструкция. Также проводятся медицинские комиссии на профессиональную пригодность и подготовка к инструктажам.

— А потом сразу на работу?

— Не совсем. Сначала ты становишься маневролом, то есть маневренным машинистом. Его задача заключается в том, чтобы ездить в кабине с машинистом и четко следить за тем, что тот делает. Когда машинист решит, что маневрол достаточно подготовлен, он предоставит ему управление поездом.

— Что вообще должен делать машинист? Он управляет поездом, как водитель автомобилем?

— (смеется) Нет, тут немного другая концепция. На дворе уже 21 век и на всех линиях стоит система автоведения. Это значит, что работа машиниста в целом



заключается в наблюдении за приборами, за путем следования поезда, чтобы никто не держал двери. Раздражает, когда люди держат двери, из-за этого поезд не может дальше поехать, так как автоведение чуть ли не открывает и закрывает двери самостоятельно. Из-за того, что двери не закрыты, поезд трогаться не может. Происходят задержки, в том числе и в системе оповещения, так как она тоже работает автоматически. Остановки рассчитаны на определенное время. Если происходит внештатная ситуация, то машинисту приходится самому оглашать следующую остановку.

— Вы все время наблюдаете за приборами и туннелем? Не становится скучно, и вы ничем другим не занимаетесь?

— Я стараюсь качественно выполнять свою работу. Бывает, некоторые читают или даже играют в телефон, но за всем этим строго следят и потом могут лишиться премии.

— Каков в принципе режим работы

машиниста?

— Рабочий день - восемь часов. Если идешь в первую смену, то в 7:56 заступление на службу. Каждый раз обязательно нужно освидетельствоваться в медицинском пункте, там проверяют твой пульс, давление, не пьяный ли ты и так далее. Дальше заступаем на работу. Примерно через час можно выйти в туалет или покурить. Обед в строго определенное время. Тебя заменяет другой машинист, а ты пока идешь в специальную комнату, отведенную для обеда. Там есть все необходимое: еда, чайник или кулер, стол и стул. Если приходится работать ночью, то в определенное время оставляем поезд в депо или на станции и идем спать, тоже в специальную комнату, в которой добрые бабушки уже постелили постель. На сон отводится 4 часа, после чего эти же бабушки тебя будят. И дальше по расписанию. Плюс такого распорядка в том, что остается много свободного времени на себя, а также отпусков у нас больше, нежели чем у остальных людей, можно съездить на

море отдохнуть или еще куда. Также у нас есть определенные льготы, за счет того, что работа шумная и монотонная, ну и заработная плата высокая.

— Сколько вы уже работаете в метрополитене и были ли в вашей практике какие-нибудь внештатные ситуации?

— Работаю около шести-семи лет. Внештатных ситуаций, как таковых, не было, все-таки мы не в Москве. Никто под поезд, слава Богу, не бросался. Было однажды, что сломался вагон, (в составе всего шесть вагонов), так пришлось отцеплять и ехать с пятью.

— Обычно у пассажиров всегда есть какие-то претензии или пожелания к работникам метрополитена. Есть ли у вас что-то подобное к ним, помимо придерживания дверей?

— Хотелось бы попросить, чтобы руками не махали, будто машину тормозят. Раздражает жутко. Да и неоригинально это.

ОДНАЖДЫ Я ВИДЕЛ...

Вечер, станция метро Маяковская. Вбегаю в вагон метро, отогреваюсь после влажного, холодного мартовского воздуха. Ноги в демисезонных сапогах промокли и продрогли – я поторопилась со сменой обуви, снег еще не растаял до конца, а улицы покрыты подтаявшим льдом. Подхожу к дверям вагона, чувствую, как подошва сапог задевает чью-то ногу, машинально извиняюсь. Опускаю взгляд на обувь пострадавшего и... не нахожу её. Передо мной стоит босой человек. Босой человек в Петербурге. В марте. А я в тяжелых сапогах грациозно протопталась по его ногам. Молодой человек, убеждения – это хорошо, но ноги-то одни. И почки тоже!



ПОД ПОДЗЕМКОЙ



Барри Аллен,
корреспондент

Передо мной – «Танкист». Вместо каски на нём уютный зимний свитер, а вместо железной громадины он сейчас управляет чашкой с малиновым чаем. Он – петербуржец, но не «коренной», а «подземный». Можно сказать, что родом из пригорода. Пригорода, в котором всё наоборот. Днём там жуткая темень, а ночью включают фонари, и становится видно длинные однообразные улицы. Каждый день его посещают миллионы людей, но все – проездом. Сколько бы ты не проводил там времени, ты всё равно турист, но, в то же время, достаточно один раз попасть туда, чтобы стать местным. Дело в том, что Танкист – диггер, а город этот – метро.

Диггерство впервые возникло в Англии в 1649 году. Это было политическое движение, последователи которого вторгались на общинные земли, вскапывали их и засеивали. За это они и получили своё прозвище «дигтеры» (от англ. dig – копать). Сегодня же, чтобы стать одним из них – необязательно орудовать лопатой. В современном понимании «диггерство» – это увлечение, заключающееся в исследовании любых подземных сооружений. Мне достался опытный экскурсовод.

«Существуют два типа полазок: дневной и ночной». Танкист рассказывает мне азы теории. «Дневной – более опасный, так как свет в тоннелях не горит, и поезда движения не прекращают». Проникаешь в метро. Дожидаешься, когда пройдёт поезд и бежишь по тоннелю до сбойки (пустое пространство между соседними тоннелями), выжидаешь там следующего состава. Как только поезд пронесётся мимо – выскакиваешь из своего убежища и бежишь до следующего. Так несколько часов подряд. В крошечной темноте. Без шанса на падение. Если споткнёшься, скорее всего в следующий раз на костылях будешь от поездов бегать. Поэтому диггеры обычно ходят командой, чтобы в случае чего, дотащить товарища до сбойки на руках.

Танкист, как и я, больше любит ночное метро. Только я из-за того, что народ исчезает, а он из-за того, что появляется. «Ночью в тоннелях выключают свет, с контактного рельса сходит напряжение, становится тихо, спокойно, практически безопасно».



Город засыпает, просыпаются работники метрополитена. Диггеры называют их «монтерами» (сленг от слова «монтер»). Главным испытанием как раз и становится избежать встречи с ними. Хотя некоторые, наоборот, сами их ищут. «Для меня это игра в шпионов для взрослых. Главная цель – обмануть их, запутать, обвести вокруг пальца. Я всегда стараюсь подойти к ним, поболтать и не выдать себя. От этого я получаю больше всего адреналина», – говорит агент Танкист. У него есть монтерская форма, он выучил некоторый их сленг, иногда даже подсказывает им, куда идти или решает

проблемы с техникой. Точнее делает вид. «Это просто. У меня много раз так было. Они меня видят, кричат: “Эй, подойди сюда. Тут кажется трансформатор накрылся”. Я приближаюсь, здороваюсь с ними, достаю из кармана вольтметр, тыкаю в будку, о которой мало что знаю, и, почесывая подбородок, говорю: “Да, напряжения совсем нет”. Затем обещаю сбегать буквально до следующей станции за мастером и быстренько делаю отсюда ноги». Ну, это такой рядовой случай. У него были и более критичные ситуации. Однажды Танкист, прогуливаясь по тоннелю, вышел на станцию метро «Садовая» и увидел, что на платформе стоит человек 20 сотрудников МЧС. Можно было развернуться, уйти, никто бы и не заметил, но бегство для трусов, настоящие диггеры подходят и спрашивают у них: «Что это у вас тут происходит?». Танкист – настоящий диггер. Ему ответили, что проходят учения, он ещё с минуту постоял посмотрел на происходящее и пошёл гулять дальше. Но не тут-то было. Сзади его окрикнули: «Электрик!». Пришлось вернуться. Там всё обошлось, его попросили принести какой-то «европереходник». Долго они тогда, наверное, ждали.

Впрочем, не всегда такие встречи хорошо кончаются. Один раз Танкист решил сводить в метро девушку. Что может быть романтичнее, чем показать Петербург таким, каким его больше никто не видел? Так все и было, пока их не увидели монтеры. На протяжении сорока минут они пытались убежать и спрятаться. В конце концов, их окружили. С двух сторон тоннеля на них, как магниты на металл, наступали монтеры, и нужно было быстро решать, что делать. Танкист срывает с девушки жилет работника метрополитена, прячет его, хватая её за руки и просит подыграть. Как только приблизились монтеры, он начал орать: «Ах ты! Зачем ты сюда-то полезла? Неужели больше заняться нечем?». Дружной компанией они стояли и ругали бедную девушку, пока не пришел начальник участка. Он заметил их в камеру наблюдения и попросил предъявить документы, которых не было. Утро началось в отделении. Зато как романтично.

Как и диггерство в целом. Это же романтика. Просто у каждого она в этом своя. Кто-то сидит в вагоне и вспоминает, как на этой станции он чудом ушёл от монтеров, кто-то, как часами прятался в сбойках с друзьями, дожидаясь, пока включат свет, кто-то, как гулял по этому самому тоннелю в тишине совершенно один. А что вы видите сквозь стекло с надписью «Не прислоняться»?



ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ



Вандер Вумэн,
заместитель главного
редактора

С тех пор, как был дан сигнал к отправлению первого поезда Ленинградского метрополитена, прошло уже 59 лет. Тогда, более чем полсотни лет назад, своим появлением подземка во многом изменила стиль и ритм жизни петербуржцев. И, безусловно, за полувековую историю существования, и сама претерпела большие изменения. Но, пожалуй, с самого момента своего появления, метро было и остаётся самым востребованным, быстрым и надёжным видом городского транспорта, ведь только подземные экспрессы всегда приходят строго по расписанию и не застревают от пробок.

Сегодня Петербургский метрополитен насчитывает 67 метровокзалов, 5 линий метро, более 1,5 тысяч вагонов и примерно 14,5 тысяч рабочих, обслуживающих подземную магистраль. Но метро - это не просто сложная транспортная система; оно сродни живому, постоянно развивающемуся организму, а доказательством тому является постоянный процесс совершенствования и роста.

В настоящее время идёт строительство сразу четырёх новых станций: ст.м. «Спортивная-2» (на пересечении набережной Макарова, Кадетской и 1-ой линий), ст.м. «Проспект Славы» (Бухарестская улица, южнее пересечения Бухарестской ул. с пр. Славы), ст.м. «Дунайский проспект» (Бухарестская ул., юго-восточнее пересечения Дунайского пр. и Бухарестской ул.) и ст.м. «Шушары» (пос. Шушары, Автозаводская ул., уч. №1, западнее пересечения с Софийской ул.). Их пуск планируется осуществить

в ближайшее время. Так, в 2015 году в эксплуатацию будет введён второй выход со «Спортивной», а в 2018 году - продолжение Фрунзенского радиуса от ст.м. «Международная»: ст. «Проспект Славы», ст.м. «Дунайская», ст.м. «Шушары», депо «Южное». Также в 2015 году на углу Большого проспекта В.О. и 26-й линии начнётся строительство первого вестибюля станции метро «Горный институт», которая будет являться следующей за станцией «Театральная». Второй вестибюль «Горного» предполагается построить на пересечении 23-й линии и Масляного канала.

Развитие метрополитена - это не только открытие новых станций, но и реконструкция старых. Со временем любая станция начинает нуждаться в ремонте, и это нормально. Причиной тому являются огромный пассажиропоток и имеющая способность устаревать техника. К метровокзалам, нуждающимся в ремонте, в Петербурге сейчас относятся ст.м. «Елизаровская», «Василеостровская» и «Выборгская». Станцию «Елизаровская» закрытие ждёт в 2016 году, в ней запланирован ремонт вестибюля и наклонного хода эскалаторов. «Выборгская» будет закрыта на капитальный ремонт в январе 2015 года. Согласно планам руководства подземки, работы на станции продлятся 10 месяцев. За это время в ней так же будет отремонтирован наклонный ход эскалаторов и проведена реконструкция наземного вестибюля. Об этом со ссылкой на ГУП «Петербургский метрополитен» сообщает портал «Фонтанка.ру». Что до «Василеостровской», её закроют на ремонт сразу

после ввода в эксплуатацию второго выхода со ст.м. «Спортивная», который планируется осуществить к следующему Дню города - 27 мая. Об этом сообщает пресс-секретарь петербургского градоначальника Георгий Полтавченко.

На двух станциях подземки ремонт идёт уже сейчас - это ст.м. «Лиговский проспект» и «Пушкинская». Первую должны открыть уже 1 декабря этого года, вторую - летом будущего года.

А вот открытие станции «Театральная», которое было запланировано на 2018 год, к сожалению, будет перенесено на год или более позже указанного срока. Это связано с реконструкцией консерватории, находящейся на Театральной площади, и с планами по реставрации исторического здания Мариинского театра. Подземный вестибюль «Театральной» будет находиться под перекрёстком площади и улицы Декабристов, его открытие задержано, главным образом, для того, чтобы не парализовать движение в данном районе в связи с большим количеством работ.

Существующий проект кольцевой линии Санкт-Петербургского метрополитена пока выглядит очень не убедительно. Питерская подземка имеет радиальную структуру, что не очень удобно. Взять, например, маршрут «Василеостровская» - «Адмиралтейская». Если посмотреть на него, скажем, через приложение «Яндекс метро», можно понять, почему он, мягко говоря, не совсем удобен. На фоне радиальной питерской структуры метро радиально-кольцевая, как в Московском

метрополитене, выглядит весьма привлекательной. Для Петербурга уже разработан проект кольцевой линии. Начать её планируется на станции «Нарвская». Далее состав будет проходить через «Василеостровскую» и «Петроградскую» в сторону «Ладужской», потом пойдёт дальше через «Международную» и «Парк Победы» к всё той же «Нарвской». Однако прокатиться по кольцу можно будет только после 2025 года, так как предполагаемые сроки проектирования назначены на 2020 год, строительство начнётся лишь после 2025 года, частичный ввод в эксплуатацию после 2030 года, а окончательно сдано в эксплуатацию кольцо будет и вовсе после 2035-го года. Кроме того, весь этот красивый проект может попросту остаться на бумаге, если из бюджета не будет выделено достаточное количество средств.

Подводя итог, нужно сказать, что развитие Санкт-Петербургского метрополитена идёт стремительными темпами. Одновременное строительство нескольких новых станций и своевременный ремонт старых, использование новейших строительных материалов и технологий и создание не просто метровокзалов, а роскошно оформленных станций только подтверждает это. В условиях пятимиллионного мегаполиса метро - лучший вид городского транспорта, поэтому развивать его необходимо, чтобы подземные экспрессы продолжали выручать от адских наземных пробок и связывать своей сетью самые отдалённые уголки большого города.

МЕТРО ВИРТУАЛЬНОЙ РЕАЛЬНОСТИ



Брюс Беннер,
корреспондент

В последнее время в компьютерной индустрии прослеживается популяризация апокалиптических сюжетов. Данное направление стало набирать популярность несколько лет назад, когда 21 декабря 2012 года нашу планету ожидал конец света.

Создатели компьютерных игр то ли, из-за своей веры в уничтожение Земли, то ли из-за своей меркантильности начали создавать качественные шутеры, в которых игрокам предстояло выживать в условиях постапокалиптического мира. Самыми популярными локациями для выживания стали всемирно известные места, покинутые людьми.

Московский метрополитен так же не остался без внимания разработчиков игр. Украинская компания 4A Games в 2010 году выпустила в свет игру «Metro 2033», ставшую невероятно популярной. Сюжет игры основан на произведении



Дмитрия Глуховского «Метро 2033». Московский андеграунд будущего - единственное место, где люди могут спокойно существовать, но и здесь все не так тихо, как кажется на первый взгляд. Подземка кишит различными мутантами и вражду-

ющими между собой группировками. В этом аду молодой парень Артём должен добраться от ВДНХ до другой станции, чтобы попросить подмогу в борьбе с новыми мутантами, одолевающими жителей ВДНХ.

«Metro 2033» вызвало огромный ажиотаж среди геймеров по всему миру. Игра заслужила высокие оценки от нескольких известных компьютерных изданий. Волна популярности положила начало циклу новых шутеров о Московском метро, а так же целой вселенной книг «Метро 2033».

БАБУШКА, КУДА ВЫ ЕДЕТЕ?



Вандер Вумэн,
заместитель главного
редактора

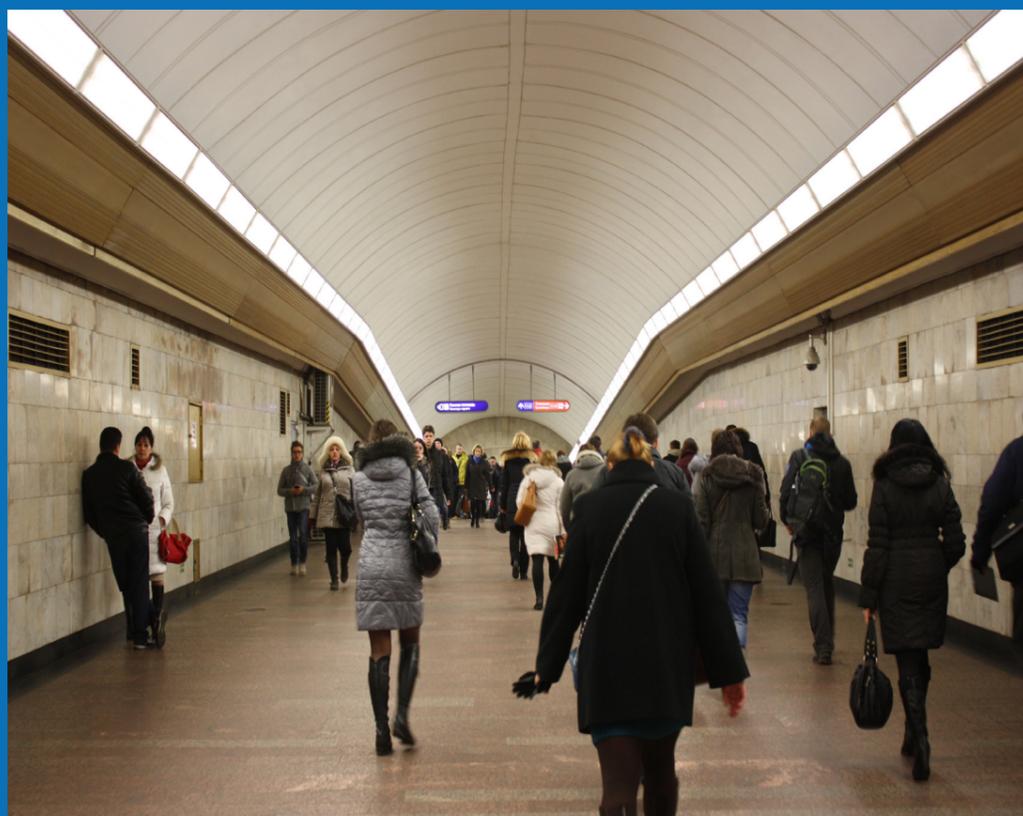
Они есть в метро всегда, независимо от дня недели и времени суток. Они есть там даже утром в субботу, когда я еду в университет к первой паре. Они - бабушки. Что заставляет их спускаться в метро в такую рань? Этот вопрос уже давно не давал мне покоя, и вот я решила положить конец неизвестности и узнать об этом у них лично. Вопрос о цели поездки я задала 15 бабушкам на разных станциях метро. А, как выяснилось, ездят наши старушки по самым разным причинам.

Начиналось всё не совсем удачно так как первая бабушка, которую я спросила, была явно удивлена моим вопросом и крайне напугана. Стремясь скорее удалиться, она бросила лишь, что спешит на Приморскую. Следующие две бабушки тоже обошлись кратким ответом. Но торопились они уже не на Приморскую, а домой. На станции метро «Невский проспект» я увидела симпатичную пару старушек. Они были одеты в яркие пальто и широкополые шляпы и не могли не привлечь внимания. Из завязавшейся беседы я узнала о том, что они безумно любят ходить на разного рода культурные мероприятия и, например, вчера посетили этнографический музей. А сейчас на «Невский» они приехали для того, чтобы «насладиться прогулкой по городу», чего посоветовали и мне. Сразу после я встретила двух бабушек-блокадниц, которые направлялись в городскую библиотеку на совещание по организации праздника к семидесятилетию со дня снятия блокады Ленинграда. Спешили старушки не только на совещание, домой или прогулку, но и в больницу, магазины, на юбилей и службу в церковь! Такие вот, оказывается, активные и занятые эти «вечные» пассажиры метро.

ОДНАЖДЫ Я ВИДЕЛ...

Станция метро «Василеостровская». Примерно девять часов утра. Я немного опаздываю на первую пару. Держусь за турникет, рука ёрзает туда-сюда от поворотов поезда, как будто я метая копьё, а не пытаюсь не раздавить кого-нибудь. Передо мной на сидении женщина, выглядит спокойной, смотрит фотографии на телефоне. Поезд остановился перед закрытыми дверями, все, как атлеты перед стометровкой, напряглись, заняли исходные позиции. Вообще, в вагоне метро утром, как на Олимпийских играх. Бегуны, копьеметатели. Открываются двери, женщина вскакивает, начинает расталкивать народ, я понял, что надо держаться за ней, и помех на пути не будет. Не тут-то было. Перед самым фини-

шем её нога проваливается в промежуток между поездом и платформой. Ей начали помогать несколько молодых людей, но почему-то дело не ладилось. Тянули в разные стороны, наверное. Народ сзади ни перед чем не останавливался. Я и ещё несколько парней, которые стояли прямо перед местом происшествия уперлись руками в потолок, чтобы остановить поток. Держали мы так секунд с сорок. Кончилось всё хорошо. Женщину достали, все вышли. Наверное, в этом вагоне собрались все самые занятые люди, которые не могли хотя бы просто подождать. Чего уж там о помощи говорить. Просто некоторые «спортсмены» «по головам пойдут», чтобы финишировать первыми.



СТУДЕНЧЕСКАЯ МАТЕМАТИКА В МЕТРО



Чарльз Ксавьер,
главный редактор

«Здравствуйте, с сегодняшнего дня на месяц, пожалуйста». И если прислушаться, то можно услышать, как 725 рублей плавно стекают с моей стипендии. И только что пополненная БСК сразу кажется какой-то слишком тяжелой.

Студенческая БСК – прекрасная льготная вещь, один из неплохих студенческих бонусов. Она покрывает всю сеть метро (100 поездок на месяц) и наземного транспорта, включая трамваи, автобусы и троллейбусы, однако исключая маршрутки. И вот тут-то и начинается некоторый диссонанс. Вроде БСК – замечательная привилегия для студентов, система «все включено» и всё тому подобное. Но недавно я наткнулась на петицию, целью которой было понизить цену на заветный пропуск. Видно, не все готовы платить за такое удовольствие – да и не всем оно нужно.

По данным опроса, проведенного нашим корреспондентом среди студентов Санкт-Петербургских ВУЗов, получилось, что мнения в вопросе цены БСК расходятся.

В процессе опроса вечерников стало даже немного жалко – бедняги, ладно иметь выбор, покупать тебе билет на все направления или нет, а когда такой возможности даже нет, становится как-то грустно.

Заинтересованная, я решила пролистать страницу с той самой петицией, в которой студенты выражали свою волю – мол, будьте людьми, дорого же. В пример авторы петиции привели московское метро: столичные студенты платят за безлимитную месячную БСК 350 рублей. Учитывая размер академической стипендии (которая, кстати, есть тоже не у всех), студентам Северной Столицы становится совсем туго: в комментариях к петиции проскальзывают шутки вроде «ем просроченный хлеб, хочу накопить на нормальный». Многие студенты попросту не используют все возможности проездного (например, используют только метро или не проезжают всё количество поездок в месяц) – грубо говоря, неслабо переплачивают за то, что им не нужно. А ведь мы

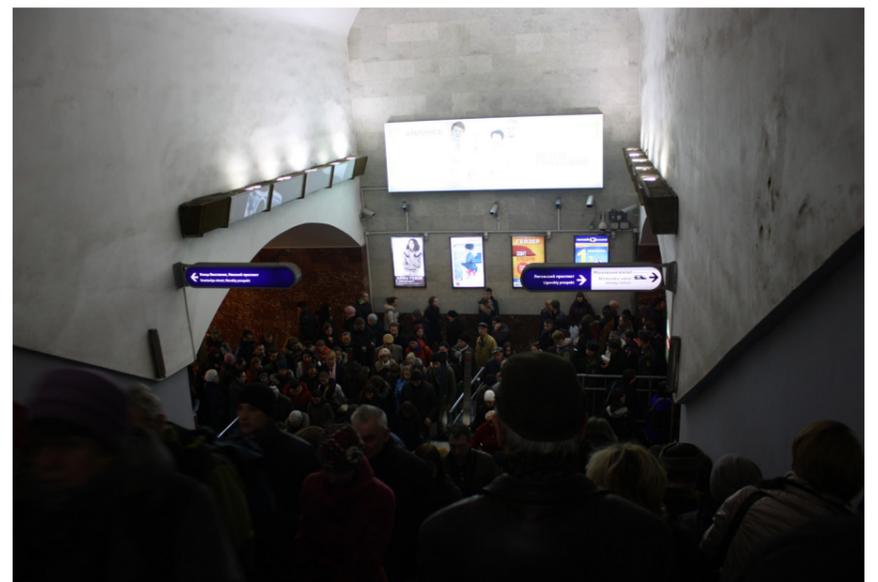


ещё и жители культурной столицы, нам ещё по музеям ходить надо.

По сути своей, если провести хитрый математический расчет, то можно опровергнуть факт дороговизны желанных карточек. Если в среднем студент прокатывается в месяц примерно 60 поездок (если считать за поездку дорогу от дома до университета, и, соответственно, обратно), то получается, что стоимость одной поездки равна примерно 13 рублям – что, в принципе, звучит неплохо.

Но даже если в деталях картина выглядит довольно позитивно, в целом 725 рублей все равно бьют по ограниченному студенческому бюджету. Не стоит забывать и о том, что многие студенты живут в общежитиях за пределами города – соответственно, помимо автобуса-метро для таких счастливиц существует статья «расходы на электричку». А еще расходы на общежитие, еду, и прочие прелести жизни – а ведь считалось, что на стипендию можно жить. И тут снова на помощь приходит простая математика: если исходить из суммы в 1400 рублей (хорошо округленная стипендия среднестатистического студента), то 725 рублей – это немалая часть. Попробуйте прожить месяц на 575 рублей в Петербурге – и многие поаплодируют стоя. Пожалуй, это

один из тех случаев, когда легкость давит сильнее тяжести – облегченный кошелек оттягивает карман и пригибает несчастного студента к земле-матушке. Фигурально выражаясь, конечно.



ОДНАЖДЫ Я ВИДЕЛ...

Маленький металлический кружок пронесится мимо меня по эскалатору. Кто-нибудь когда-нибудь задумывался о том, какую опасность представляет собой монетка, запущенная по стойке вдоль эскалатора?

В один из будних дней в 8 часов утра, когда в метро обычно стоит огромная очередь желающих побить маленькой шпиротой в консервной банке, я находился на сходе с эскалатора на станции Комendantский Проспект.

В метре от меня стоял хорошо одетый молодой человек. Он был закутан в тёплое осеннее пальто известной европейской фирмы. Ступеньки эскалатора закончились и он уверенным шагом ступил на твёрдые плиты платформы. За его спиной раздался тихий металлический звон и его дорогое пальто было пробито обычной монетой номиналом в один рубль. Всего несколько секунд и маленький рубль, ущемляемый европейскими валютами, портил несколько сотен евро.

Но если отойти от первой победы рубля над евро за последний месяц, то эта картина выглядит ужасно. Выходит, что простая детская шалость может нанести человеку серьезную травму. Что бы произошло с этим мужчиной, не окажись на нем пальто? Думаю, что огромный синяк ему точно был бы обеспечен и это, пожалуй, лучшее, что могло произойти с ним в данной ситуации.

