

Отпечатано в типографии
ОАО «Первая Образцовая
типография», филиал
«Санкт-Петербургский
газетный комплекс».
198216, Санкт-Петербург,
Ленинский пр., 139.

Тираж — 10 025

Время подписания номера в печать
по графику — 20.00.

Номер подписан в 20.00.

№ заказа 1319

Распространение:

ЗАО «Роспечатъ», ООО «Метропресс»,
ООО «Союзпечатъ», Красногвардейское
МРА «Союзпечатъ»,
ООО «ПРЕССА», ООО «НИКА»,
ООО «Петропресс»,
ООО «Облпресса»,
МУП «Тоснопечатъ»,
все почтовые отделения Санкт-Петербурга
и Ленобласти, поезд повышенной
комфортности «Мегapolis»,
ЗАО «Нева-Пресс».

Редакция и издатель:

197101, СПб,
ул. Мира, д. 34, лит. А.
Телефон/факс 334-35-64.
E-mail: gazeta@vecherka.spb.ruРаспространение:
телефон 334-35-58,
тел./факс 334-35-57.
Рекламная служба:
телефон 325-39-81
e-mail: reclama@vecherka.spb.ruPR-служба:
телефон 644-50-19
m.zhurova@pr.baltmg.ru

Цена свободная

Старый, годов 80-х,
аппарат для покупки
билетов.

Счастливым билетикам приходит конец?

ПОЯВИВШИЕСЯ В ПЕТЕРБУРГСКИХ ТРОЛЛЕЙБУСАХ БИЛЕТНЫЕ КАССЫ... ВЫНУЖДЕНЫ ОБСЛУЖИВАТЬ ДВА ЧЕЛОВЕКА

История имеет особенность повторяться. Или: новое — хорошо забытое старое. Выберите, кому как больше нравится.

НА ПРОШЛОЙ НЕДЕЛЕ я посетил Музей электрического транспорта — уголок ностальгии и былой славы рельсового (и не только) транспорта Санкт-Петербурга. Там мы с женой и сыном рассматривали старую, годов 80-х, кассу для покупки билетов. Рассматривали долго, сын — с интересом, мы с женой — с умилением. Аппарат с большой круглой ручкой справа и бесконечной резиновой лентой посередине представлял как отражение совести жителей того времени. Сквозь призму вопросов сына: «А можно оторвать билет и не заплатить?», «Как достать монетки через стеклянный купол?», «А ты, папа, ездил зайцем?» — просматривались несовершенства платежной технологии. И в то же время ощущалось, что петербуржцам оставляли право выбора, кусочек свободы.

Проблема оплаты проезда в транспорте — это всегда потеря либо времени, либо денег. В Сан-Франциско пассажиры платят при входе в переднюю дверь автомату или водителю. В Стокгольме все отдано на откуп честности жителей. В Санкт-Петербурге транспорт — это не только потеря времени, когда водители автобуса впускают и выпускают пассажиров через переднюю дверь. Не только потеря (гораздо реже) денег перевозчиком, когда, запустив всех пассажиров в пригородный автобус, водитель долго вопрошает, кто не сдал за проезд, а потом, чертыхнувшись, отправляется в рейс. Но зачастую это потеря безопасности. Помните шутку про трехрукого водителя маршрутки?

На днях столкнулся с попыткой решить эти проблемы, прийти, так сказать, к усредненному показателю в петербургском (пока) троллейбусе.

Сев в троллейбус №8 на Литейном проспекте, протягиваю кондуктору сторублевую купюру и прошу два билета. Женщина дает сдачу пятидесятирублевой купюрой и начинает долго рыться в сумке, звеня мелочью. Я удивленно смотрю на нее. Неправильно истолковав мой взгляд, она говорит:

— Сегодня (18.00) всю мелочь у меня уже забрали (продолжает рыться в сумке).

— Я заплатил за два билета. Что вы ищете? Просто дайте мне билеты, — недоумеваю я, предполагая, что кондуктор просто хочет оставить меня без бумажных квитков, заработав полтинник себе в карман.

— Да ведь автомат бумажные купюры не принимает! — восклицает кондуктор, протягивая три железных червонца и четыре пятака. — Вот идите к автомату и опускайте.

Проследив взглядом жест кондуктора, я замечаю прямоугольную коробку в середине вагона. Автомат действительно принимает только мелочь: 1, 2, 5 и 10 рублей. На экране две цифры: цена билета и сумма, которую осталось бросить в автомат. В правом углу синими чернилами рукой кондуктора, видимо уставшего от вопросов, написано: «Стоимость билетов». Рядом — магнитное поле для карт и электронных проездных.

Рядом сидит сотрудник-консультант. Под-



Современный билетный автомат.

робно рассказывает, что и куда бросать, как жать на кнопку, как отрывать билет. Вежливо просит показать ему билеты, записывает их номера в толстую амбарную книгу и возвращает билеты мне. Все чинно и благородно. В салоне троллейбуса кроме нас с женой, женщины-кондуктора и мужчины-консультанта едут три человека.

В итоге

1. Автомат обслуживают два человека, что дороже для перевозчика и дольше для пассажиров. Сколько продлится работа консультанта с нашим почти генетическим отторжением всего нового — вопрос.

2. Исчезнет ли на этих маршрутах кондуктор? Вопрос из серии: когда автоматы за-

хватят Землю, у кого тогда спрашивать маршрут?

3. Автомат не принимает купюры и не дает сдачу. Не самая удобная схема для пассажиропотока, особенно в час пик.

4. Даже в 80-е годы в транспорте устанавливали 2 — 3 кассы на вагон. Мы имеем пока только один. Буду ли я проталкиваться к заветному платежному терминалу в отчаянной попытке заплатить за проезд? Не уверен.

5. Номер билета состоит из семи цифр. А как же традиция съедать счастливые билеты? Об этом-то никто не позаботился!

Илья БРЕМОВ, фото: Горэлектротранс