

Эта книга принадлежит

Контакты владельца

Tom Vanderbilt

Traffic

Why We Drive the Way We Do
(and What It Says About Us)

Alfred A. Knopf,
a division of Random House, Inc.

[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)

Том Вандербильт

Трафик

Психология поведения на дорогах

Перевод Павла Миронова,
Светланы Кицюк

Издательство «Манн, Иванов и Фербер»
Издательство «Эксмо»
Москва, 2013

[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)

УДК 351.811
ББК 39.808
В17

Вандербильт, Т.
В17 Трафик. Психология поведения на дорогах / Том Вандербильт ; пер. с англ. П. Миронова, С. Кицюк. — М. : Манн, Иванов и Фербер ; Эксмо, 2013. — 432 с.

ISBN 978-5-91657-613-9

Почему возникают пробки на дорогах?

В чем основные причины дорожных аварий?

Эти факторы не существуют сами по себе, и дело совсем не в техническом несовершенстве дорог, а в психологическом несовершенстве тех, кто находится за рулем.

Так считает Том Вандербильт, который изучил все многочисленные аспекты «дорожного вопроса» и рассказал обо всем в понятной, легкой, немного шутливой манере.

Оказывается, всем проблемам на дорогах есть объяснение, подкрепленное статистикой и научными исследованиями. Главная причина — в человеческой природе, которую не так просто изменить.

Прочтите эту книгу и вам станет проще проводить время в пробках!

УДК 351.811
ББК 39.808

*Все права защищены.
Никакая часть данной книги не может быть воспроизведена
в какой бы то ни было форме без письменного
разрешения владельцев авторских прав.*

*Правовую поддержку издательства обеспечивает
юридическая фирма «Вегас-Лекс»*

VEGAS LEX

ISBN 978-5-91657-613-9

- © 2008 by Tom Vanderbilt. This translation published by arrangement with Alfred A. Knopf, an imprint of The Knopf Doubleday Group, a division of Random House, Inc.
- © Издание на русском языке. ООО «Манн, Иванов и Фербер», ООО «Издательство “Эксмо”», 2013
- © Перевод на русский язык, оформление. ООО «Манн, Иванов и Фербер», 2013

Оглавление

Пролог. Почему я не тороплюсь перестраиваться (и вам советую)	7
Глава 1. Почему по соседней полосе машины всегда едут быстрее, или Дорожное бешенство	25
Заткнись, я все равно тебя не слушаю! Анонимность, агрессия и проблемы коммуникации во время вождения	25
«Чего уставился?» Визуальный контакт, стереотипы и социальное взаимодействие на дороге	35
Ожидание в очереди и в пробке: почему соседняя полоса всегда движется быстрее	49
Постскриптум. А теперь — секреты позднего перестроения!	56
Глава 2. Почему вы не столь хороши, как думаете?	63
Если водить машину так просто — почему роботы с этим не справляются? Что показывают эксперименты по обучению роботов вождению	63
«Ну, и как вам мое вождение?» — «А я почему знаю?» Почему отсутствие обратной связи мешает нам на дороге	70
Глава 3. «Дорожное предательство»: как глаза и разум подводят нас в пути	91
Почему так сложно сосредоточить внимание на дороге	91
В дороге все сложнее, чем кажется: как нас подводят глаза	107
Глава 4. Почему муравьи, в отличие от людей, никогда не попадают в пробки: конструктивное взаимодействие как лекарство от заторов	121
Знакомьтесь: идеальный путешественник, или Чему можно научиться у муравьев, саранчи и сверчков	121
Сыграть в Лос-Анджелесе в Господа Бога	127

Торопись медленно, или Как меньшинство может оказаться сильнее большинства: дорожное движение и человеческая натура	139
Глава 5. Почему женщины вызывают больше заторов, чем мужчины, и другие секреты дорожного движения	152
«Кто все эти люди?» Психология поездок	152
Проблема с парковкой: почему мы так плохо паркуемся и как это влияет на пробки	165
Глава 6. Почему строительство новых дорог только увеличивает интенсивность движения? И как с этим быть	176
Эгоисты на дороге	176
Несколько решений дорожных проблем в духе Микки-Мауса	186
Глава 7. Когда опасный путь безопаснее	202
Шоссейная головоломка: что помогает водителю приспособиться к дорожным условиям?	202
Уберите дорожные знаки — и всем станет легче	212
Прощающие или разрешающие дороги? Роковые ошибки при организации дорожного движения	231
Глава 8. Дорожное движение как зеркало мира: национальные особенности	238
«Хорошие тормоза, громкий клаксон и удача»: в водовороте дорог Дели ...	238
Почему жители Нью-Йорка переходят дорогу на красный свет (и почему так не поступают жители Копенгагена): дорожное движение как культура	243
Опасность: коррупция как тайный признак нездорового дорожного движения	260
Глава 9. Финал Суперкубка, пикап, сельские дороги Монтаны, пиво, разведенный доктор Фред: риск на дороге и его причины	274
Подсознательный страх: почему мы неправильно оцениваем риски на дороге	274
Уйти или остаться? Почему так сложно оценить риск на дороге	278
Риски, связанные с безопасностью	294
Эпилог. Уроки вождения	310
Благодарности	321
Примечания	328

Пролог

Почему я не тороплюсь перестраиваться (и вам советую)

Почему всегда кажется, что на соседней полосе машины движутся быстрее?

Не сомневаюсь, что вы задавались этим вопросом, ползя по забитому шоссе и наблюдая с растущим негодованием за ускользящими вперед машинами. Вы барабаните пальцами по рулю, меняете радиоволну, выбираете какой-нибудь автомобиль и начинаете отмерять, насколько же вы продвинулись относительно его. Вы пытаетесь выяснить, для чего на самом деле нужна странная кнопка рядом с обогревателем заднего окна.

Раньше я думал, что дело просто в естественной хаотичности шоссе. Иногда судьба посылает мне быструю полосу, а иногда забрасывает на медленную.

Так было до недавнего времени, пока в моей жизни не произошел случай, заставивший меня пересмотреть свой традиционно пассивный взгляд на дорогу и разрушивший тщательно разработанную систему принципов, которыми я всегда руководствовался на дороге.

Я существенно изменил свой образ жизни. Я уже не *тороплюсь перестраиваться*.

Возможно, в какой-то момент вы окажетесь за рулем на трассе, где знак сообщает, что левая полоса, по которой вы и едете, будет закрыта для движения через милю и, соответственно, вам придется перестроиться на правую полосу.

Вы замечаете свободное место в правом ряду и быстро перестраиваетесь. Вы облегченно вздыхаете, счастливы, что благополучно устроились на Полосе, Которая Не Закончится. Затем, когда машина начинает

медленно подползать к пробке, вы начинаете замечать, все больше возмущаясь, что автомобили на покинутой вами полосе благополучно несутся вперед, мимо вас. Вы потихоньку закипаете и обдумываете свое возвращение назад на гораздо более быструю левую полосу — если бы только там был промежуток. В конце концов вы мрачно смиряетесь с существующим положением дел.

Однажды, не так давно, у меня было озарение на шоссе в Нью-Джерси. Это была обычная напряженная поездка мимо живописных нефтехранилищ и химзаводов северного Джерси. Внезапно на подъезде к эстакаде округа Пуласки замаячил знак: «ПОЛОСА ЗАКАНЧИВАЕТСЯ. ОДНА МИЛЯ. ПЕРЕСТРОЙТЕСЬ ВПРАВО».

Повинуясь некоему минутному импульсу, я отогнал копошащуюся в глубине моего мозга мысль о том, чтобы подстроиться в уже переполненную правую полосу. *«Просто сделай то, что подсказывает знак»*, — обычно советует этот внутренний голос. Но я послушался другого, более настойчивого голоса, который говорил: *«Не будь простофилей. Можно поступить лучше»*. И я погнал целенаправленно вперед, не обращая внимания на враждебные взгляды других водителей. Краем глаза я видел съезжившуюся на сиденье жену. Обойдя десятки машин, я подъехал к самому концу полосы, где машины перестраивались попеременно. Там я благополучно и свернул, гордый своей новообретенной наглостью. Я перестроился, впереди было свободно. Сердце мое колотилось. Жена сидела, закрыв лицо руками.

Позже в моей душе поселились вина и смятение. Может, я поступил неправильно? Или я поступал неправильно всю свою жизнь? В поисках ответа я отправил анонимный запрос на сайт под названием «Спросите Метафильтр»*, где можно задавать различные вопросы «коллективному разуму» анонимной аудитории самоуверенных ботаников-вундеркиндов. «Почему одна полоса движется быстрее, чем другая, — спросил я, — и почему люди, перестраивающиеся в самый последний момент, оказываются в выигрыше? Я решил изменить образ жизни и не торопиться перестраиваться. Это нормально или нет?»

Я был поражен количеством полученных откликов, а также быстротой их поступления. Больше всего меня поразили страсть и убежденность, с которой люди доказывали свою правоту, и то, что, хотя многие

* <http://ask.metafilter.com>.

люди считали меня неправым, почти столько же высказывалось в мою защиту. Вместо удобного консенсуса я обнаружил зияющую пропасть между непримиримыми оппонентами.

Первый лагерь — назовем его «Опыт» — вроде наклейки на бампере. Он считает рано перестраивающихся добродетельными душами, делающими все как надо, а водителей, перестраивающихся поздно, — высокомерными хамами. «К сожалению, люди — отстой, — пишет один случайный респондент. — Они пытаются сделать все от них зависящее, чтобы обойти вас и насладиться пробкой на несколько корпусов дальше, чем вы... Люди, которые считают, что у них более насущные проблемы, чем у вас, и что в целом они важнее вас, будут лезть вперед, а некоторые слабаки и чмошники позволят им делать это, тем самым замедлив и ваше движение. Вот такой отстой, но боюсь, что такова жизнь».

Другой лагерь, меньшинство, — назовем их «Живи свободно или умри» (девиз штата Нью-Гемпшир, который там прописывают на номерных табличках) — утверждает, что позднее перестраивание вполне рационально, так как позволяет использовать максимальную мощность шоссе, таким образом облегчая жизнь всем. По их мнению, попытки другого лагеря вызывать к вежливости и справедливости на деле вредили всем.

Ситуация все усложнялась. Некоторые утверждали, что позднее перестраивание ведет к большему количеству аварий. Другие говорили, что система работает намного лучше в Германии, и намекнули, что моя дилемма, возможно, выявила некоторые прискорбные особенности национального американского характера. Кто-то сказал, что они боялись «не вписаться» в последний момент, а некоторые признались, что они активно пытаются помешать перестраивающимся, так же как и водители грузовиков.

Так что же происходит? Разве мы не все ездим по одним и тем же дорогам и разве не все мы сдаем одни и те же экзамены на права? Настораживало не только различие в мнениях, но и то ощущение правоты, с которым каждый защищал свое поведение на дороге, а также желание каждого сжечь напалмом оппонента. По большей части люди ссылались не на правила дорожного движения или факты, а на их собственное представление о том, что правильно.

Я даже обнаружил человека, утверждавшего, что он, как и я, сменил веру в вопросах перестроения, но ровно противоположным образом. «До недавнего времени я был “поздно перестраивающимся”», — напи-

сал в деловом журнале автор, работающий менеджером в компьютерной компании¹. Почему он стал перестраиваться рано? «Потому что я осознал, что чем раньше все вольются в одну полосу, тем быстрее будет движение». Этой метафорой он иллюстрировал успешное создание команды в корпоративной Америке, где «поздно перестраивающимися» были те, кто постоянно ставил свои личные мнения и желания превыше всего. «Рано перестраивающиеся, — писал он, — могут подтолкнуть компании к “максимальной общественной скорости”».

Но разве движение ускорилось, если люди перестраивались раньше? Или просто удобнее так думать? Возможно, вам кажется, что заставить людей своевременно перестраиваться, не убивая друг друга, — проблема не дорожная, а скорее *общечеловеческая*. Дорога — это больше, чем просто система правил и конструкций. Это место, где миллионы людей, имеющих весьма смутное представление о том, как себя вести, ежедневно оказываются вместе в своеобразной гигантской чашке Петри, где работают все виды этой неизведанной, малопонятной динамики. Не существует другого такого места, где столько людей из разных слоев общества — разных возрастов, рас, классов, религий, полов, политических предпочтений, образа жизни, уровня психологической устойчивости — так причудливо перемешиваются².

А что мы на самом деле знаем о том, как работает эта система? Почему мы поступаем так, а не иначе, и что это говорит о нас? Существуют ли люди, предрасположенные к определенному стилю вождения? Ведут ли женщины себя за рулем иначе, чем мужчины? И если права народная мудрость, гласящая, что водители становятся все менее цивилизованными с каждым новым десятилетием, то почему так? Становится ли дорога микрокосмом общества или это самостоятельный организм со своим набором правил? У меня есть друг, в жизни — робкий учитель латыни, который однажды рассказал мне, как на своей скромной Toyota Corolla демонстративно «опустил» водителя огромного трейлера, ехавшего по-хамски. Некие таинственные силы превратили этого мягкого ученого из пригорода в Трэвиса Бикла* с магистрали («Ты чё не держишь дистанцию, а?»). Была ли тому виной ситуация на дороге или зверь всегда жил внутри него?

* Трэвис Бикл — социопат, ветеран вьетнамской войны, работающий таксистом в Нью-Йорке и медленно сходящий с ума. Главный герой фильма Мартина Скорсезе «Таксист» в исполнении Роберта де Ниро. *Прим. ред.*

Чем больше вы будете думать об этом — или, скорее, чем больше времени вы проведете в пробках, где у вас будет время думать об этом, — тем больше запутанных вопросов такого рода всплывет на поверхность. Зачем нужно сидеть в абсолютно беспричинных пробках? Почему десятиминутный инцидент на дороге создает затор на 100 минут? Люди действительно медленнее выезжают с парковки, когда кто-то ждет, чтобы занять их место, или просто так кажется? А специальный ряд для служебных автомобилей помогает бороться с перегрузкой или приводит к еще большим пробкам? Насколько опасны большие грузовики? Как то, на чем мы едем, куда мы едем и с кем мы едем, влияет на то, как мы едем? Почему столько ньюйоркцев переходит улицу в неподобающем месте, а в Копенгагене такого почти не бывает? Уличное движение в Нью-Дели действительно так хаотично, как кажется, или же прекрасный порядок скрывается где-то там, в глубинах хаоса?

Как и я, вы, возможно, задавались вопросом: что может сказать нам дорожное движение, если кто-то просто остановится и начнет слушать?

Сначала вы услышите само слово. Трафик. С чем оно у вас ассоциируется? По всей вероятности, вы представляете себе перегруженное шоссе, полное людей, задерживающих вас по дороге. Неприятная ассоциация, что интересно: ведь поначалу слову *трафик* придавался положительный смысл. Первоначально оно использовалось (и до сих пор используется) в торговле и обозначало движение товаров. Это значение постепенно расширилось и стало обозначать людей, занимающихся торговлей, а также и сами отношения между людьми — в прологе шекспировской пьесы «Ромео и Джульетта» используется выражение *traffic of our stage*, то есть «действие на нашей сцене». Затем слово стало обозначать и само движение, как в выражении *road traffic* — «дорожное движение». В какой-то момент люди и вещи стали взаимозаменяемыми. Перемещение товаров и людей сплелось в единый клубок — в конце концов, если кто-то куда-то отправлялся, то, скорее всего, в коммерческих целях. Это по-прежнему актуально и сегодня: большинство проблем на дорогах происходит в часы пик, когда все едут на работу; однако теперь мы, кажется, менее склонны считать дорожное движение источником мобильности, великой рекой возможностей. Скорее мы относимся к нему как к стихийному бедствию.

Теперь, как и раньше, мы думаем о трафике как о некоей абстракции, скоплении вещей, а не совокупности индивидов. Мы говорим «вырваться

из пробки» или «застрять в пробке», но никогда не скажем, по крайней мере в приличном обществе, «вырваться от кого-то» или «застрять у кого-то». В новостях дорожное движение приравнивается к погоде, как если бы оно было пассивной силой, неподконтрольными нам; да и жалуемся на трафик мы потому, что становимся его частью. (Честно говоря, я полагаю, что теперь и погода неуправляема из-за выбросов в атмосферу в результате все того же движения.) Мы говорим «слишком интенсивный трафик», толком не понимая, что имеем в виду. Слишком много людей? Или на всех не хватает дорог? Или у людей слишком много денег, что позволило многим из них иметь собственный автомобиль?

Мы регулярно слышим о «транспортных проблемах». Но что это такое? Для инженера-транспортника это может означать недозагрузку автодорог. Для родителей, живущих на той же улице, «транспортная проблема» означает слишком интенсивное или быстрое движение. Для владельца магазина на той же улице «транспортная проблема» — когда автомобилей слишком мало. Блэз Паскаль, известнейший французский ученый и философ XVII века, посоветовал, пожалуй, единственное надежное средство решения транспортной проблемы — «оставайтесь дома». «Я обнаружил, — писал он, — что все несчастья человека происходят из одного-единственного источника: люди не могут чувствовать себя спокойно в собственных жилищах». Паскалю же приписывают и изобретение первой в истории городской автобусной службы. Он умер всего пять месяцев спустя. Был ли парижский трафик причиной его гибели?

Что бы ни означало для вас словосочетание «транспортная проблема», возможно, вас утешит мысль о том, что такого рода неприятности во всем своем многообразии стары, как само дорожное движение. С тех пор как люди начали передвигаться, используя транспортные средства, общество пытается бороться с проблемами, возникающими вследствие мобильности, и разобратся в технических и социальных последствиях новых требований.

Посетители руин Помпеи, к примеру, увидят изрытые колеями улицы с отметинами от колес колесниц. Но многие улицы недостаточно широки для двух колесниц. Туристы удивляются: «Это была улица с односторонним движением? Выходит, смиренный простолюдин должен был свернуть с дороги, если один из императорских легионеров направлялся ему навстречу? А если две колесницы прибывали на перекресток одновременно, кто имел право ехать первым?» Эти вопросы не находили ответов

в течение многих лет, однако недавняя работа американского трафик-археолога Эрика Полера дала ответы на некоторые из них.

Изучив узоры износа на бордюрах по углам улиц, а также исследовав камни, которыми были выложены пешеходные дорожки в местах проезда колесниц, Полер сумел разгадать не только траектории движения, но и направление поворотов на улицы с двусторонним движением на перекрестках. Основываясь на «говорящих узорах износа» на бордюрах, ученый заключил, что в Помпеях было правостороннее движение (типично для большинства культур, в которых доминировали правши). В основном движение было односторонним, а на некоторых улицах оно было и вовсе запрещено³. Дорожных знаков и указателей там, скорее всего, не было⁴. Однако читателя утешит информация о том, что Помпеи тоже страдали при строительстве всяческих дорог и объездов (например, когда при возведении бань пришлось пустить в обратном направлении движение по Вико ди Меркурио)⁵.

В Древнем Риме движение колесниц стало настолько интенсивным⁶, что Цезарь, самопровозглашенный *curator viarum*, или «директор великих дорог», объявил дневной запрет на проезд телег и колесниц, «за исключением средств транспортировки строительных материалов в храмы богов или для других крупных государственных работ, а также для расчистки места от остатков зданий». Повозки могли въезжать в город только после трех часов пополудни. И все равно, как это часто бывает в мире трафика, почти каждое действие рождало равносильное противодействие. Облегчив рядовым римлянам задачу передвижения в течение дня, Цезарь лишил их ночного сна. Слова поэта Ювенала звучат как жалоба современного жителя Рима на скутеры, только с поправкой на II век нашей эры: «Только тот, у кого есть много денег, может спать в Риме. Источник проблемы — телеги, проходящие через узкие изогнутые улицы, и стада, которые останавливаются и производят так много шума, что способны разбудить даже каракатицу»⁷.

Переместимся в средневековую Англию. Транспортная проблема по-прежнему не решена. Посредством законов или сборов города старались ограничить участки, где странствующие купцы имели право продавать свои товары, и время торговли. Магистраты ограничивали въезд кованых телег в города, так как их колеса повреждали мосты и дороги. В одном городе лошадям было запрещено пить из реки, рядом с которой часто играли дети. Превышение скорости стало социальной проблемой. *Liber*

Albus («Белая книга»), свод правил для жителей Лондона XV века, запрещала водителю «управлять телегой быстрее, когда она пуста, чем когда нагружена». (В случае нарушения он получал талон за превышение скорости на 40 пенсов; был и более радикальный вариант: «тело его заключалось в тюрьму по воле мэра»⁸.)

В 1720 году «бешеные» телеги и кареты были названы основной причиной смерти в Лондоне (гашение огней и «неумеренное пьянство»), и в то же время осуждались «споры, ссоры и возмущения» водителей, «оспаривающих право проезда»⁹. Между тем в Нью-Йорке в 1867 году лошади убивали в среднем четырех пешеходов в неделю (немного больше, чем сегодня, хотя тогда было гораздо меньше людей и транспортных средств). Напуганные лошади попирали копытами растоптанных пешеходов, «лихачи»¹⁰ обращали мало внимания на ограничение скорости в 5 миль в час, а концепции права проезда фактически не существовало. «В нынешней ситуации, — писала газета *New York Times* в 1888 году, — водители, похоже, имеют юридическое право игнорировать переходы и заставлять пешеходов бегать через дорогу или уворачиваться от транспортных средств, если они хотят перейти улицу»¹¹.

По мере роста городов и появления новых средств передвижения управлять системой дорожного движения становилось все сложнее. Возьмем, к примеру, ситуацию, которая произошла на нижнем Бродвее в Нью-Йорке во второй половине дня 23 декабря 1879 года, когда «чрезвычайная и беспрецедентная блокада транспортного движения» длилась пять часов. Кто стоял в этой, по выражению *New York Times*, «неописуемой пробке»? Список потрясает: «одно- и двухместные экипажи, двухместные тандемы и четырехлошадные экипажи; верховые лошади, купе, грузовые телеги, подводы, телеги мясников, дилижансы, курьерские повозки, тележки бакалейщиков и разносчиков, двухколесные экипажи, подводы с мебелью и пианино, повозки ювелиров и продавцов предметов роскоши, а также два или три рекламных фургона, с прозрачными кузовами из натянутой парусины, светящимися в ночное время»¹².

И как раз когда уже казалось, что сложнее ситуации представить нельзя, на сцену вышло новое и неоднозначно принятое обществом транспортное средство — первый новый вид личного транспорта со времен римских цезарей, модное изобретение, нарушившее хрупкий баланс дорожного движения. Речь, конечно, о велосипеде.

После нескольких фальш-стартов «велосипедный бум» конца XIX века произвел фурор в обществе. Велосипеды были слишком быстрыми. Они угрожали ездокам странными заболеваниями, такими как *kyphosis bicyclistarum*, или «сутулость велосипедиста». Они пугали лошадей и приводили к авариям. Были кулачные бои между велосипедистами и невелосипедистами. В городах пытались запретить их совсем. Велосипеды были вытеснены с улицы, так как они не были повозками, а также с тротуаров, потому что они не были пешеходами. Велосипедистам-энтузиастам сегодняшнего дня, требующим запретить автомобильное движение в таких местах, как парк на Бруклинском проспекте, более 100 лет назад предшествовали любители, боровшиеся за право кататься на велосипедах в этом самом парке. Были подняты новые вопросы этикета: должны ли мужчины уступать дорогу женщинам?¹³

Существует закономерность, которой подчиняется все — от колесницы в Помпеях до сегвея* в Сиэтле. Как только люди решили перемещаться как угодно, лишь бы не пешком, как только они стали «транспортном», им пришлось освоить новый способ передвижения и научиться ладить друг с другом на дорогах. Для чего дорога? Для кого она? Каким образом взаимодействуют транспортные потоки? Не успела улечься пыль, поднятая велосипедами, как вся система была снова перевернута с ног на голову автомобилем, который стал носиться по тем самым «хорошим дорогам»¹⁴, которые помогли создать — вот она, слегка трагическая ирония — сами велосипедисты.

Поначалу автомобиль считался «адской колесницей». Мы редко находим время остановиться и задуматься над новым образом жизни, который начал тогда формироваться. Когда первый электрический автомобиль появился в середине XIX века в Англии, ограничение скорости было поспешно установлено на 4 мили в час — с такой скоростью человек с красным флагом мог бежать впереди автомобиля, въезжающего в город (тогда это была еще редкость). Человек с красным флагом, бегущий наперегонки с автомобилем, был своего рода метафорой самого дорожного движения. Тогда еще автомобиль и человек двигались с одинаковой скоростью. Автомобилю вскоре предстояло создать собственный мир, где люди, отделенные от окружающей среды, но все же каким-то

* Сегвей (торговая марка Segway) — электрический самобалансирующийся самокат с двумя колесами, расположенными по обе стороны от руля. Изобретен Дином Кейменом. *Прим. ред.*

образом связанные между собой, будут двигаться на скоростях, намного превышающих те, к которым их подготовила эволюция.

Сначала автомобиль просто присоединился к хаотичному движению, уже бурлившему на улицах, где единственным реальным правилом дорожного движения в большинстве городов Северной Америки было «держаться правой стороны». В 1902 году Уильям Фелпс Ино, «известный яхтсмен, член клуба и выпускник Йельского университета», который прославился как «первый техник дорожного движения во всем мире», решил избавиться от вони на улицах Нью-Йорка. (К тому времени смерти по вине автомобиля уже были, согласно *New York Times*, «повседневной реальностью» с маленькой «новостной ценностью», если в этом не были замешаны лица «исключительной социальной или деловой значимости».)¹⁵ Ино был как истинным американским аристократом, так и социальным реформатором — нередко встречающийся тип в тогдашнем Нью-Йорке. Он рокотал о «глупости водителей, пешеходов и полицейских» и выдавал свою любимую сентенцию: «Легко управлять обученной армией, но регулировать толпу почти невозможно». Ино предложил ряд «радикальных постановлений», чтобы обуздать дорожное движение в Нью-Йорке. Этот план кажется безнадежно устаревшим в наши дни: инструкции по «правильному заворачиванию за угол»¹⁶ и смелое требование вести автомобиль только в *одном* направлении вокруг Круга Колумба. Однако Ино, который стал своего рода мировой знаменитостью и плавал в Париж и Сан-Паулу, чтобы решать там местные транспортные проблемы, был таким же социальным инженером, как и логистиком: он научил огромное количество людей действовать и общаться по-новому, часто против их воли.

Вначале новое наречие было больше похоже на язык Вавилонской башни, чем на эсперанто. В одном городе резкий свисток полицейского мог означать «стоять», в другом — «проезжай». Красный свет означал то одно, то другое. Первые знаки «Стоп» были желтыми, хотя многие люди думали, что они должны быть красного цвета. Один дорожный инженер подытожил правила начала XX века такими словами: «Было множество знаков со стрелками, фиолетовых знаков, знаков с крестами и так далее, и все они давали специальные инструкции автомобилисту, который, как правило, не имел ни малейшего представления о том, что эти указания значат»¹⁷. Системы, которые мы считаем естественными сегодня, эволюционировали много лет и зачастую вызывали споры.

Первый светофор имел два индикатора: по одному для остановки и движения. Потом кто-то предложил третий индикатор — «нейтральный», дающий автомобилистам время очистить перекресток. Некоторые инженеры возражали против этого на том основании, что машины лихорадочно пытались проехать на желтый свет и опасность движения возрастала. Другие хотели включать желтый свет перед тем, как сигнал менялся на красный, *и еще раз* — прежде чем сигнал переключался с красного на зеленый (такая система используется сегодня в Дании и некоторых других странах, но не в Северной Америке). Были странные региональные решения-однодневки, так и не претворенные в жизнь: например, светофор на углу улиц Вилшир и Вестерн в Лос-Анджелесе был оснащен небольшими часами, стрелка которых показывала приближающемуся водителю, сколько «зеленого» или «красного» времени у него осталось¹⁸.

Насколько удачным был сам выбор цветов? В 1923 году было отмечено, что примерно один из 10 человек, страдающих дальтонизмом, видел только серый цвет, глядя на сигнал светофора. Может, синий и желтый цвета, которые почти каждый в состоянии разглядеть, были бы лучшим вариантом? Или это бы вызвало катастрофическую путаницу среди тех, кто уже научился различать красный и зеленый?¹⁹ Несмотря на всю эту неопределенность, дорожные инженеры вскоре уже вознесли себя на шаткий пьедестал власти, хотя, по утверждению историка транспорта Джеффри Брауна, нейтрально звучащая прогрессивная научная идеология, которая приравнивала «исцеление» от пробок к борьбе с брюшным тифом, отражает ожидания малой части городской элиты (например, владельцев автомобилей). Таким образом, было быстро установлено, что главная цель трафика — как можно быстрее переместить как можно большее количество автомобилей. До сих пор эта функция улиц остается доминирующей²⁰.

Казалось бы, за более чем 100 лет работы и исследований транспортные проблемы можно было решить. В основном так и есть. Мы едем по улицам, которые везде выглядят практически одинаково: красный свет в Марокко означает то же, что и в штате Монтана. «Светофорный человек», который «переводит» нас через улицу в Берлине, делает то же самое и в Бостоне, даже если выглядит несколько иначе. (Чудный *Amrpelmänchen* в шляпе из бывшей Германской Демократической Республики пережил падение Берлинской стены²¹.) Мы едем по шоссе,

которые так хорошо спроектированы, что забываем о скорости — на самом деле мы иногда несемся, не понимая, что движемся.

За всем этим стандартизированным сходством, впрочем, стоит много такого, что еще не известно нам — как управлять всеми этими потоками людей в движении: водителями, пешеходами, велосипедистами и прочими — наиболее безопасным и эффективным способом. Например, вы, возможно, видели в некоторых городах «обратный отсчет сигнала», который указывает в секундах, сколько времени у вас осталось до того, как «Идите!» сменится на «Стойте!». Некоторые чиновники думают, что это новшество облегчило жизнь пешеходам, однако легко найти и других людей, полагающих, что данное нововведение ни к чему хорошему не привело²². Некоторые думают, что специально отмеченные велосипедные полосы на улицах идеально подходят для велосипедистов, в то время как другие предпочитают отдельные дорожки, а третьи полагают, что, возможно, для самих велосипедистов лучше, если отдельных дорожек для них вовсе не будет. Какое-то время считалось, что движение на шоссе будет более безопасным, если водители грузовиков будут вынуждены подчиняться более жестким ограничениям скорости, чем водители «легковушек». Но «дифференцированные пределы скоростей», как оказалось, просто заменили один вид риска аварии другим, без учета общих интересов безопасности, поэтому они были со временем отменены²³.

Генри Барнс, легендарный уполномоченный по проблемам дорожного движения в Нью-Йорке в 60-х, размышляя о своей долгой карьере в своих мемуарах с очаровательным названием «Человек с красными и зелеными глазами»*, замечает: «Дорожное движение — настолько же эмоциональная проблема, насколько физическая и механическая». Людей, заключает он, было сложнее сломать, чем автомобили. «С течением времени технические проблемы стали более спонтанными, а людские — более сюрреалистичными»²⁴.

Моя книга посвящена именно этой, «сюрреалистической» стороне дорожного движения. Я начал свое исследование в попытке резко изменить взгляд на явление, ставшее настолько привычным, что мы его не замечаем. Мне хотелось заставить читателя на минуту остановиться и подумать о том, что на самом деле происходит, когда мы сидим

* Barnes H. The Man with the Red and Green Eyes. N. Y.: E. P. Dutton & Company, 1965.

за рулем, идем пешком, едем на велосипеде или используем какой-то другой способ передвижения. Я попробовал научиться «читать между строк» дорожной разметки, разобраться в странных и причудливых узорах трафика и дать новую интерпретацию небольшим финтам и уловкам во время движения. Я изучал не только дорожные знаки, которым мы подчиняемся, но и сигналы, которые посылаем друг другу.

Многие из нас (в том числе и я) относятся к вождению достаточно непринужденно, возможно, в силу слухов о независимости и могуществе водителей. На самом же деле это невероятно сложная и требующая серьезных усилий задача — мы прокладываем себе путь в рамках сложной юридической системы, становимся действующими лицами спонтанно разыгрывающихся сцен, перерабатываем огромные массивы информации, вынуждены постоянно делать прогнозы, расчеты и мгновенно принимать решения, важные для нашего будущего. Мы участвуем в сложнейшей сенсорной и когнитивной деятельности, масштабы которой ученые только начинают осознавать.

Значительная часть нашей жизни на дороге, как и прежде, окружена завесой тайны. Мы приветствуем появление в транспортных средствах новых технологичных устройств типа мобильных телефонов, навигационных систем и радиоприемников, показывающих названия песен, до конца не понимая, к каким серьезным последствиям может привести их использование. Мы ведь не можем договориться даже о базовых правилах поведения. Должны ли руки лежать на руле на отметках 10 и 2 часа (как нас учили) или такое положение может оказаться опасным в случае аварии и срабатывания подушек безопасности? Достаточно ли при перестроении в другой ряд подать сигнал и посмотреть в зеркала или следует повернуть голову и посмотреть через плечо? Зеркала не позволяют увидеть «слепые» зоны, которые, по мнению инженеров, есть у любой машины (более того, автомобили как будто специально спроектированы так, чтобы «слепые» зоны появлялись в самом неудобном и опасном месте — слева и сзади от водителя). Но когда вы поворачиваете голову назад, то не смотрите вперед, а это может привести к аварии. «Поворот головы — одно из самых опасных движений при вождении²⁵», — считает директор по исследованиям Департамента дорожной безопасности.

Как же тогда быть? Существует еще и проблема зеркал заднего вида. В США боковое стекло с пассажирской стороны выпуклое. Обычно

на нем написано предупреждение: «Объекты в зеркале ближе, чем кажутся». Зеркало с водительской стороны плоское. А в Европе оба зеркала выпуклые. «Плохо, что в США и Европе разные системы зеркал, — уверен Майкл Флэннеген, исследователь из Мичиганского университета, изучающий проблемы, связанные с обзором дороги. — Две системы не могут быть одновременно оптимальными. Каждая из них основана на укоренившихся традициях, а не на рациональных доводах»²⁶. Проблема с зеркалами, как и многие другие проблемы трафика, глубже, чем кажется на первый взгляд.

Итак, мы ездим по дорогам, имея достаточно смутное представление о том, как все работает. Каждый из нас мнит себя «экспертом в области дорожного движения», однако наши представления чаще всего искажены. Мы видим окружающий мир через ветровое стекло собственной машины. По статистике страховых компаний²⁷, большинство аварий происходит рядом с домом. На первый взгляд, этому есть логичное объяснение: вы особенно часто ездите именно по своему району. Но, может быть, есть другая, более глубинная причина? Психологи утверждают, что человеческие привычки помогают сэкономить значительный объем умственной энергии при выполнении рутинных задач. Они формируют образ мышления, подсказывающий нам, как вести себя в определенных обстоятельствах. Поэтому, когда мы оказываемся в знакомых условиях (например, на улицах около собственного дома), нами управляют привычки. С одной стороны, это удобно: мы не должны оценивать массу новой информации или отвлекаться на мелочи. Однако, тратя меньше энергии на оценку происходящего вокруг, мы можем отключить внутренний самоконтроль. Если из какого-то переулка в течение трех последних лет никогда не выезжали машины, то что случится, если на четвертый год оттуда все-таки выкатится автомобиль? Сможем ли мы вовремя обратить на него внимание? Заметим ли мы его вообще? Наше ощущение безопасности и контроля над ситуацией — наша слабость. Исследование группы израильских ученых показало, что водители значительно чаще нарушают правила дорожного движения на хорошо знакомых им трассах²⁸.

У вас самих наверняка были случаи, когда вы вели машину и вдруг как будто «просыпались». При этом вы не могли вспомнить, что происходило в несколько последних мгновений. Можно сказать, что именно в таком состоянии — полусонном, сопровождающемся автоматическими

мышечными сокращениями и полустертыми изображениями — мы проводим за рулем большую часть времени. Во время движения мы гораздо чаще думаем, куда мы направляемся, чем о том, где находимся в настоящий момент. Время и пространство как будто сжимаются. Восприятие действительности становится фрагментарным и зачастую нечетким. Мы видим и почти сразу же забываем сотни, а то и тысячи сцен и впечатлений. Каждую минуту нас окружают совершенно новые люди, с которыми мы делим пространство, но никогда не общаемся и не встречаемся вновь.

Поскольку мы проводим за рулем больше времени, чем за обедом, в отпусках или в кровати с партнером²⁹, стоит получше разобраться в том, что с нами происходит. Как любой типичный американец начала XXI века, я живу в обществе людей, зависящих от машин, адаптировавшихся к ним и радующихся каждой пройденной миле. Мы тратим на вождение больше времени, чем на питание или визиты к врачу. По данным последней переписи, автомобилей в США уже больше, чем жителей. В 1960 году редко можно было встретить семью, владеющую тремя машинами. Большинство обходилось одной. Сейчас все наоборот³⁰.

Хотя численность средней североамериканской семьи за последние десятилетия сократилась, количество домов с гаражами на несколько машин выросло почти в два раза — у каждого пятого нового дома имеется гараж на три машины³¹.

За большее пространство для жилища мы расплачиваемся более долгими переездами. Один из недавних опросов о транспорте в США показал резкий рост числа загородных жителей-«экстремалов», проводящих в движении по трассе или в пробках по два часа в день. Многие из этих людей вынуждены селиться далеко от места работы из-за роста цен на жилье — еще дальше плакатов с надписями «Если бы вы решили поселиться здесь, то уже имели бы свой дом». Они удаляются от центра до тех пор, пока не находят жилье, которое могут себе позволить. Иными словами, происходит обмен километров на доллары ипотеки. В 2005 году средний американец проводил за рулем в пробке около 38 часов в год³². В 1969 году почти 50% американских школьников шли в школу пешком или ехали на велосипеде, теперь же их доля упала до 16%. С 1977 по 1995 год количество пешеходных прогулок снизилось почти вдвое³³. Появилась даже шутка: пешеход в Америке — это человек, который только что припарковал свою машину.

Трафик превратился в образ жизни. Подставка для стаканчика, ставшая стандартным элементом комплектации автомобилей лишь в 80-е, в наши дни превратилась в важный элемент культуры питания автомобилистов³⁴, для которых разрабатываются продукты типа Campbell's Soup at Hand и Yoplait's Go-Gurt*. В 2001 году слова, связанные с движением, присутствовали в названии или рекламе 134 продуктов питания. К 2004 году их число выросло до 504³⁵. В США и Европе, по некоторым данным, растет и количество случаев, когда еда поглощается непосредственно во время движения (с 73,2 миллиарда в 2003 году до 84,4 миллиарда в 2008 году³⁶). Около 70% продаж ресторанов быстрого обслуживания обеспечивают люди, не выходящие из своих машин. (Когда-то мы предпочитали оставлять автомобили на парковках, но теперь это кажется наследием прежней, более медленной эпохи.³⁷) В обычных американских ресторанах 22% заказов делается через окно автомобиля³⁸. Постепенно эта тенденция начинает проявляться и в других странах, например в Северной Ирландии, каждый восьмой житель которой питается в машине как минимум один раз в неделю³⁹. Компания McDonald's добавила дополнительные окна для выдачи в сотнях своих ресторанов в США, чтобы обслуживать все больше автомобилистов⁴⁰. Новые рестораны компании в Китае (название которых звучит как De Lai Su — «Приходи и получай сразу») предлагают клиентам блюда с учетом региональных особенностей (например, «рисовые бургеры»)⁴¹. Компания Starbucks, которая в прежние времена всячески избегала любых ассоциаций с фастфудом, теперь обслуживает автомобилистов почти в половине своих новых торговых точек⁴². Похоже, что «третьим местом», где можно общаться и отдыхать (помимо работы и дома), становятся не кафе Starbucks**, а автомобили.

Трафик повлиял даже на форму еды. Огромное количество продуктов, таких как Crunchwrap Supreme производства компании Taco Bell***, было создано по принципу «удобно есть одной рукой»⁴³. Для Crunchwrap Bell не нужна вилка, поэтому с ним можно управиться в машине.

* Суп в баночках и йогурт в тубиках соответственно. *Прим. ред.*

** A third place between work and home («Посередине между работой и домом») — один из слоганов Starbucks. *Прим. ред.*

*** Crunchwrap Supreme — мягкая маисовая лепешка с начинкой из говядины, сырным соусом, моллюсками, низкокалорийной сметаной, салатом и помидорами. Taco Bell — международная сеть ресторанов быстрого обслуживания, ориентированная на мексиканскую кухню; основана в 1962 году Гленном Беллом. *Прим. ред.*

Как-то раз я провел день в Лос-Анджелесе в обществе руководителя рекламного агентства, который по поручению своего клиента проверял в «полевых» условиях, какие продукты удобнее всего есть за рулем. Основным критерием было количество использованных салфеток. Но если еда все-таки сыплется в салон, водитель может легко воспользоваться Tide to Go — напоминающим авторучку устройством для удаления пятен. Его можно купить в любом из 1200 магазинов CVS*, оснащенных специальным окошком для обслуживания автомобилистов⁴⁴. Аудиокниги, появившиеся только в 80-х годах прошлого века, превратились в бизнес с годовым оборотом в 871 миллион долларов. Тема автомобильных пробок занимает важное место в исследованиях Ассоциации аудиопроизводителей⁴⁵. Поездка в машине стала настолько неотъемлемым атрибутом обычной жизни, что National Public Radio называет свои наиболее популярные передачи *driveway moments*: внимание слушателей так поглощено этими передачами, что они забывают выйти из машины. Несколько синагог в Лос-Анджелесе были вынуждены перенести время вечерней службы с 8 часов вечера на 6, чтобы люди могли попасть на нее по дороге с работы⁴⁶. Вернуться домой, а потом успеть вовремя в синагогу кажется уже нереальным. По данным исследований, из-за большого количества времени, проведенного за рулем, у американцев (в особенности у мужчин) чаще возникает рак кожи с левой стороны тела⁴⁷. В странах с левосторонним движением ситуация обратная.

Американцы известны своей любовью к передвижениям. Французский писатель XIX века Алексис де Токвиль**, посетивший США, писал о миллионах людей, «одновременно марширующих в сторону горизонта»⁴⁸. Эта фраза приходит мне на ум каждый раз, когда я проскакиваю через какой-нибудь крупный город и гляжу на параллельные полосы из белых и красных огней, тянущиеся вдоль горизонта подобно сверкающему ожерелью.

Однако эта книга посвящена не только Северной Америке. И хотя именно в США автомобильная культура, судя по всему, самая бескомпромиссная, дорожное движение все-таки глобальное явление, имеющее свои особенности в каждом регионе.

* CVS Pharmacy — сеть аптечных магазинов, в нее входит более 7000 магазинов в США и Пуэрто-Рико. Основана в 1963 году. *Прим. ред.*

** Алексис де Токвиль (1805–1859) — французский политический деятель, лидер Партии порядка, министр иностранных дел Франции, автор историко-политического трактата «Демократия в Америке». *Прим. ред.*

Так, в Москве привычная для прошлого картина людей, стоящих в очередях, сменилась картиной стоящих в пробках автомобилей. Количество владельцев автомобилей в Ирландии выросло с 1990 года в два раза⁴⁹. Когда-то тихая Лхаса, столица Тибета, теперь может похвастаться подземными парковками⁵⁰ и дорожными заторами. В Каракасе⁵¹, столице Венесуэлы, дорожное движение, пожалуй, самое неупорядоченное в мире. Отчасти это связано с экономическим бумом в стране, экспортирующей нефть, отчасти — с низкими ценами на топливо (около 7 центов за галлон). Богатые жители Сан-Паулу предпочитают не стоять в пробках, а перемещаться на вертолетах, для которых оборудовано 300 специальных площадок⁵². В Джакарте огромное количество индонезийцев работает «автожокеями». Водители платят им за то, что они садятся к ним в машины, обеспечивая количество пассажиров, позволяющее воспользоваться выделенной полосой для общественного транспорта⁵³.

По словам Цзянь Шувана, руководителя Kijiji (аналога аукциона eBay в Китае), в Шанхае и других крупных населенных пунктах появилась и другая работа, связанная с дорожным движением. Так называемые Zhiye dailu (профессиональные проводники) запрыгивают в вашу машину и указывают дорогу в незнакомом городе, по сути выполняя функции живого «навигатора»⁵⁴. Однако за все приходится платить. Число жертв на дорогах Китая в год превышает число автомобилей, которые производились в стране в 1970 году. К 2020 году, по прогнозам Всемирной организации здравоохранения, дорожно-транспортные происшествия станут третьей по частоте причиной смерти⁵⁵.

Все мы движемся по одному пути, но каждый по-своему. Я приглашаю вас присоединиться к моему путешествию. Давайте попытаемся услышать сквозь шум проезжающих машин, о чем нам хочет рассказать трафик.



[Почитать описание, рецензии
и купить на сайте](#)

Лучшие цитаты из книг, бесплатные главы и новинки:

