



Дорогами «Восточной столицы»

(Продолжение. Начало в «АТ» № 12, 2010 г.)

И. Самойлов

Мы продолжаем интервью с бывшим сотрудником МИДа Игорем Василенко, который более двух десятков лет проработал в Японии, в частности, в одном из крупнейших мировых мегаполисов – Токио.

– Игорь Всеволодович, недавно узнал, что популярная в мире и у ныне нас «Интеллектуальная транспортная система (ИТС) управления дорожным движением» родилась в Японии и появилась в Токио благодаря принятому в 1974 г. решению правительства страны об организации транспортных потоков в столице. Это так?

– Не совсем. Да, действительно, в начале семидесятых годов правительство Японии было настолько озабочено неразберихой в организации движения в собственной столице, что было вынуждено принять специальное постановление по его упорядочению. В числе прочих мер было предусмотрено и внедрение самых современных методов и технологий управления движением.

– **Но Вы ведь были свидетелем внедрения ИТС в Токио?**

– Давайте всё-таки уточним: во-первых, согласен, интеллектуальная транспортная система управления до-



И. Василенко у ретроавто

рожным движением была одним из самых важных компонентов модернизации столичной транспортной системы, во-вторых, она стала внедряться только после того, как в Токио, да и по всей стране, построили сеть платных скоростных автомагистралей. Я приехал в Японию в 1975 г., как уже говорил, и весь этот процесс происходил у меня на глазах.

– **Вот об этом чуть подробнее, если можно...**

– О строительстве скоростных магистралей мы с Вами уже говорили. Теперь о системе...

Начну с того, что у них шикарные навигационные системы, причём в формате 3D. Ты просто садишься за руль и набираешь адрес, а можно и просто номер телефона, и навигатор сам выбирает маршрут в зависимости от дорожной ситуации на данный конкретный момент. Японский автопром сегодня выпускает автомобили с уже встроенными навигаторами. Ну про электронные табло распространяться не буду: они на каждом шагу информируют в режиме реального времени о ситуации на данной конкретной дороге. Красным цветом обозначаются плотные пробки, жёлто-оранжевым – затруднённое движение, ну а если дорога свободна – просто своим естественным цветом.

При въезде на платную дорогу – обязательно имеется такое табло! То есть у автомобилиста есть выбор: сворачивать на неё или ехать по обычной.

Мне в своё время довольно часто приходилось ездить по маршруту Токио – Саппоро, а это 1100 вёрст, между прочим! Так вот, вся информация по поводу пробок, дорожно-транспортных происшествий, ремонтных работ и даже метеоусловий у меня была постоянно перед глазами. Парковки на всём протяжении трассы через каждые 25-30 км.

– **И почём?**

– За стоянку ты уже заплатил при въезде на скоростную трассу, а вот за всё остальное придётся раскоше-



Этот водитель выбрал оптимальный маршрут

литься. Парковки там трёх категорий. Есть простенькие: туалет, заправка и пара-тройка автоматов с напитками. Более солидные: с кафе или небольшим рестораником, где можно перекусить, и в обязательном порядке – информационный центр. Здесь можно получить подробнейшую информацию не только по данной трассе, но и о дорожной ситуации на прилегающих магистралях, да и во всей стране в целом. Более того, ты можешь взять распечатку на тот или иной участок дороги, где скрупулёзно обозначены все парковки, заправки, автосервисы, кафе, рестораны, медучреждения, гостиницы – словом, всё-всё-всё... И, заметь, опять-таки совершенно бесплатно.

– **И даже, где пиво подешевле?**

– Э-э-э, нет! На всех скоростных магистралях Японии – никакого пива! Никакого алкоголя вообще! Всевозможные напитки – пожалуйста! Кстати, такого разнообразия напитков я не встречал ни в одной стране. В наборе каждого автомата не менее двух десятков видов, а их по 5-6 на каждой средней парковке от разных фирм. Вот и считай: по 100-120 сортов! Горячие: различного рода бульоны, супы, чай, кофе, какао... Холодные: соки, газированные напитки, те же чай и кофе...

Третья категория парковок самая солидная. Здесь уже есть гостиница, центр отдыха, в том числе и для детей, стоянки для легковых автомобилей и большегрузов отдельно.

Да, кстати, вот ещё что... В конце декабря – начале января, если помнишь, у нас в аэропортах случился коллапс. И премьер выразил тогда недовольство тем, что самолёты не вылетали, а пассажиры продолжали прибывать в наши воздушные гавани. «Надо было вовремя оповестить о ситуации в аэропортах», – сказал он тогда.

Так вот, в Японии такого не могло произойти в принципе. Поясню. Есть в 70 км от Токио аэропорт «Нарита» – это нечто подобное нашему «Шереметьеву-2», то есть главные воздушные ворота страны. В десяти минутах езды от него есть парковка, на которой ты можешь получить полную информацию о прилёте и отлёте самолётов, о всех задержках, отменах рейсов и прочее. То есть, ты заезжаешь сюда, заказываешь кофеёк и смотришь электронное табло, поглядывая на часы... Более того, ты ещё получишь информацию о наличии свободных мест на парковках непосредственно у аэропорта!

– **Ну просто сказки Шахерезады Степановны какие-то...**

– Игорь Сергеевич, клянусь, всё это правда! Приведу ещё пару примеров обустройства платных скоростных магистралей, которые покажутся нашим автомобилистам просто нереальными.

В хрониках ДТП у нас давно стала штампом фраза «выехав на встречную полосу движения...» – ну и далее по тексту. Японцы, как ни переводы, этого просто не поняли бы. Отбойники на встречке стали монтировать и у нас. Но они громоздки, дороги и занимают чуть ли не целую



Здесь на «встречку» не выскочишь

полосу. В Японии пошли по другому пути. Они натянули между встречными транспортными потоками стальные тросы. Это занимает около 30 см дорожного полотна. Но и это пространство они использовали с умом: посадили здесь кусты, которые дорожные службы подстригают до уровня – ты будешь смеяться! – чтобы свет встречных фар не слепил глаза!

– Ну надо же! Что хотят, то и делают эти японцы!

– Вот именно. У нас тоже сейчас появились светоотражающие круглые экранчики, которые обозначают край дороги. Но дорога есть дорога: пыль, грязь, осадки, выхлопные газы – они быстро тускнеют. Что придумали японцы? Они смонтировали на каждом из них своеобразные «дворники»: это рама в виде фирменного знака Мерседеса, на каждом из трёх лучей которого маленькая щётка. На одном из них щётка у края экрана, на втором – в середине, на третьем – в центре. Поток воздуха от проезжающих автомобилей приводит в движение эту конструкцию по принципу детского пропеллера. Всё. Проблема решена – не надо регулярно ездить и промывать эти дорожные знаки!

– Игорь Всеволодович, раз уж мы затронули тему обустройства дорог, немного о ремонте и содержании автомагистралей, чуть подробнее об этом...

– Все ремонтные работы в городах проводятся только в ночное время. Утром дорожники сворачиваются и накрывают участок металлическими щитами, по которым и идёт транспорт как ни в чём не бывало. Вообще японцы очень тщательно следят за городскими магистралями. Грузовик, например, со стройплощадки не выпустят, не вымыв колёса. Бортовые машины с сыпучими грузами (песок, гравий, мусор и т.д.) обязательно аккуратно прикроют тентами. В связи с этим вспоминаю такой смешной случай. Я в то время работал в фирме, которая обеспечивала гастроли нашего цирка в Японии. Доехали мы до Токио и решили не тащить по городским улицам огромную фуру-слоновозку, а перевезти каждую из трёх слонов на отдельных бортовых машинах. Везём. Останавливаемся на красный у перекрёстка. Смотрим: народ хохочет, рука-

ми показывает на нашу слониху. В чём дело, думаем, что здесь за народ такой дикий, слонов, что ли, никогда не видел? Оказывается, наша «артистка» хоботом сорвала сверху висающий светофор, бросила в кузов и растоптала. Ну не понравился её запрещающий сигнал, и всё тут! Остальных слонов везли уже с опаской: на ушах у каждой из них висели по два ассистента дрессировщика.

– Вернёмся к ремонту дорог, Вы сказали, что работы ведутся только в ночное время...

– В городах, да, что касается загородных хайвеев, то там дорожные работы ведутся круглосуточно и быстро. Информацию о работах водители получают на тех же электронных табло загодя: за 20 – 30, а то и за 50 км.



Ремонтные работы в Токио ведутся быстро, аккуратно и качественно

Причём, чем ближе место работ, тем она подробнее. Более того, задолго до места тебя потихоньку начинают отжимать от полосы, где ведутся работы, красными пластиковыми конусами. А не так, как у нас: ты неожиданно выскочил на ремонтников и бьёшь по тормозам или, того хуже, резко перестраиваешься, создавая аварийную ситуацию. А непосредственно перед местом проведения ремонта стоит робот-полицейский, который постоянно делает отмашку совсем уж непонятливым автомобилистам. Ты напрасно смеёшься – к безопасности дорожного движения японцы подходят очень серьёзно.

Японский городской!

– Есть ещё много смешных, с точки зрения нашего человека, приёмов, с помощью которых японские «гаишники» борются с дорожной аварийностью. И весьма эффективно. Вот, например, на перекрёстках или других потенциально опасных участках дороги они устанавливают даже не манекены, а некую конструкцию светоотражающих материалов, имитирующую полицейскую портупею: ремни там всякие, каску, жезл и т.д. Подъезжая ночью к такому макету, ты воспринимаешь светящийся предмет за амуницию живого стража дорог и невольно сбрасываешь скорость. А ещё они в таких местах устанавливают столбики с проблесковыми полицейски-



Встречаются на дорогах Японии и настоящие полицейские

ми маячками на высоте крыши легкового автомобиля. Тоже ночью полная иллюзия, что здесь тебя поджидает патрульная машина дорожной полиции. Реакция та же – снижаешь скорость.

– **Игорь Всеволодович, мы этой теме уже касались, но ещё раз расскажите о работе дорожной полиции.**

– Очень требовательны, но неизменно корректны, об этом я уже говорил. Приведу такой пример. В самом начале своей дипломатической карьеры я работал в консульстве города Саппоро – это остров Хоккайдо. Самый северный из крупных островов страны и самый горный. Зимой здесь случаются и снегопады, как у нас, да и гололёд не редкость. Короче, без зимней резины выезд на дороги здесь вообще воспрещён. А у нас в 1970-е годы и понятия-то такого не было. Выезжаю как-то на трассу Саппоро-Токио, меня останавливает патруль. Объясняют, что без зимней резины ездить по дорогам

нельзя. Но у меня дипломатические номера, и я им говорю, что у себя в России привык обходиться и так. Выслушали, пожелали счастливого пути, вежливо втягивая воздух через зубы, что у японцев признак величайшего уважения к собеседнику. Еду по трассе, а сразу за городом дорога идёт в гору и довольно круто. На подъёме догоняет меня всё тот же патруль и делает знак остановиться. Я опять-таки знаками даю понять, что остановлюсь только по окончании подъёма. Они сопроводили меня до въезда в тоннель и поинтересовались, почему я не выполнил их требование. Объяснил, что на крутом подъёме да по гололёду, если бы остановился, то потом сдвинуться с места не смог бы. Поняли. Вежливо повтягивали воздух, снова пожелали счастливого пути и отпустили с миром. А могли и штрафануть.

– **Подумаешь...**

– Э-э-э, не скажите, при получении в очередной раз прав тебе подсчитают все нарушения и, мало того, что тебе придётся доплатить за это, так ещё и в течение почти целого дня выслушивать лекцию, а потом ещё и сдавать экзамены по правилам дорожного движения. А оно мне надо? К тому же я бы лишился возможности получения прав с золотой окантовкой, которые, как я уже говорил, впоследствии получил за езду без нарушений в течение трёх лет. Этот документ даёт, как ты помнишь, право получать водительское удостоверение не через три года, как все, а через пять лет.



На улицах Токио

Продолжение беседы в следующем номере журнала. Речь пойдёт о том, как в Токио, Осаке, других крупных городах Японии борются с пробками на дорогах при помощи разветвлённой сети различного рода компактных паркингов и других методов.