

# Дорогами «Восточной столицы»

(Окончание, начало в  
«АТ», № 1, 2, 2011)

Эх, Москве бы такую сеть хайвеев!



И. Самойлов

Среди многочисленных мер по борьбе с пробками, предлагаемых столичными властями, не последнее место занимает и программа строительства новых паркингов. Так, только в центре Москвы планируется открыть в ближайшие годы стоянки на миллион(!) машино-мест. В реальность воплощения сего «проекта» вряд ли бы поверил даже неисправимый мечтатель Манилов из бессмертных «Мёртвых душ». Однако примем чисто теоретическую цифру за некую данность. Если так, то для строительства плоскостных парковок понадобится площадь не менее трёх тысяч гектаров в пределах Садового кольца. Понятно, что таких свободных территорий не только в центре, но и вообще в городе нет. Правда, авторы проекта предполагают возведение многоуровневых паркингов. А вот опыта их массового строительства у столичных транспортников как раз-то и нету.

Ну что же, обратимся в очередной раз к наблюдениям экс-дипломата И. Василенко.

**Игорь Всеволодович проработал в Японии 18 лет, да и сейчас бывает в этой стране довольно часто. Начинал в 1975 г. помощником посла, потом был консулом, а затем перешёл работать в одну весьма известную японскую фирму.**

– В крупных городах, как Токио или Осака, – разьясняет Игорь Всеволодович, – такого вида парковок, как у нас, вообще нет! «Дикие» парковки здесь запрещены повсеместно. Более того, с этим явлением в мегаполисах Японии начинают бороться ещё до того, как ты приобрёл автомобиль.

– **Как это?**

– А вот так: ты не сможешь зарегистрировать вновь приобретённую машину в полиции, пока не предоставишь справку, что у тебя есть для неё постоянное парковочное место. Не важно, своё собственное или арендованное.

– **Наверное, недешёвое удовольствие?**

– Это как посмотреть. Я, например, платил за парковку где-то 300 – 500 долларов в месяц.

– **Для сравнения напомним, в центре Москвы берут по три с половиной – пять долларов за час!**

– Да, но не всё так просто. Та цена, что я назвал, ночная, льготная и действует только с восьми вечера до восьми утра, а затем уже совсем другой тариф. Постоянным клиентам, правда, и здесь предлагаются определённые скидки.

– **Ну это, что касается, так сказать, постоянных парковок в местах проживания, а вот, допустим, вы приехали в центр города?..**



На улицах Токио



Такие наземные парковки в Токио редкость

– Здесь тоже интересная система. В последние годы я довольно часто по делам бываю в Токио и всегда останавливаюсь в «Бизнес-отеле», что в центре города. Здесь неподалёку от гостиницы есть паркинг со специальными автоматическими счётчиками. Кстати, тарифы не сильно отличаются от московских – где-то чуть более трёх долларов за час. Но! После восьми вечера все эти счётчики попросту отключают и машины всю ночь стоят совершенно бесплатно.

– **Да ладно! А если я не постоялец отеля?**

– А это никого не волнует. Более того, такие паркинги функционируют с выключенными счётчиками в выходные дни, когда на дорогах столицы относительно свободно.

– **Игорь Всеволодович, ну скажите, зачем им это надо?**

– Как объяснил мне один из столичных чиновников, таким образом они стимулируют приезд автолюбителей из пригородов и провинций страны во вне рабочее время. Ведь осмотреть достопримечательности столицы, приехать в гости к родственникам или друзьям можно и после восьми вечера, а ещё лучше – в выходные.

– **Умно. Но это, насколько я понял, Вы рассказывали о наземных плоскостных паркингах. Значит, они в Токио всё-таки существуют?**

– Существуют. Но, во-первых, их немного, а во-вторых, они очень маленькие, рассчитаны, как правило, всего на 10 – 15 машин. Причём ты сам не загоняешь своё авто, а отдаёшь ключи парковщику, который ставит его, при необходимости перегоняет с места на место, чтобы освободить въезд и выезд другим автомобилям.

Но не такие стоянки, конечно же, решают проблему парковок в Токио, а многоярусные компактные паркинги самого различного типа. Так, например, весьма распространены многоярусные паркинги, созданные по принципу колеса обозрения. То есть «люльки» находятся в постоянном движении и останавливаются только при въезде или выезде машин. Когда ты приходишь забирать авто – в этой люльке-боксе есть специальная платформа – твой автомобиль разворачивают на 180° капотом вперёд на выезд.

– **По типу разворотных кругов на конечных остановках городских трамваев?**

– Совершенно верно. Очень удобно. Мой хороший знакомый – владелец фирмы по строительству таких парковок. Так вот, работы у него хватает. Они очень востребованы не только в столице, но и в других крупных городах страны.

Но у этих парковок один недостаток: они не принимают по габаритам микроавтобусы и крупные внедорожники.

– **С точки зрения нашего человека, весьма существенный недостаток.**

– Вот именно! К примеру, мои знакомые – люди, далеко не бедные, предпочитают автомобили нормальных габаритов. Более того, большинство из них в будние дни добираться до работы на общественном транспорте. Но здесь нужно отдать должное организаторам токийского муниципального транспорта. Все его виды настолько взаимосвязаны, что пассажир может быстро добраться до любой точки города, теряя минимум времени на пересадках, даже если он живёт в пригороде.

– **И достаточно комфортно, наверняка...**

– Насчёт комфорта не скажу, электрички, например, в часы пик идут переполненными. Но и этому есть объяснение: на пригородных электропоездах можно попасть в самый центр Токио. Железнодорожная сеть покрыла практически весь мегаполис, почти как линии метрополитена, а поездка на электричке обходится даже дешевле, чем на сабвее.

– **Ну и, конечно, отдельные полосы движения для муниципального транспорта: автобусов, троллейбусов и трамваев...**

– Само собой, только одно уточнение: трамвайные маршруты значительно сокращены, а троллейбусов я в последние годы вообще в Токио не видел.

– **Но ведь это самые экологически чистые виды транспорта?!**

– Всё верно, но они занимают слишком большое место в дорожной сети и достаточно громоздки, а троллейбусы, как ты знаешь, ещё имеют обыкновение останавливаться в самый неподходящий момент из-за потери контакта с проводами и стопорить всё движение на отве-



Японцы тоже любят стиль «ретро»



Самый экологически чистый вид общественного пассажирского транспорта в Токио

дённой для общественного транспорта полосе. Вот японцы и решили от них отказаться.

### **Реплика в сторону**

*В этой связи не таким уж нелепым кажется предложение нового мэра Москвы о закрытии троллейбусных маршрутов в центре города...*

– Так что в центре города по этим самым специальным полосам движутся в основном автобусы. На всех въездах стоят чёткие указатели, что эта полоса предназначена только для общественного транспорта с 7.30 до 9.30.

– **Вечера?**

– Не-е-ет! Утра! Запрет для остального транспорта действует только в часы пик. А в другое время – пожалуйста! Поезжай кто хочет! Но многие мои знакомые вообще от станций метро и электричек предпочитают добираться до работы и обратно на велосипедах.

– **Это как?**

– А очень просто: на всех крупных станциях есть специальные «паркинги» для велосипедов – это такие клетки, куда двухколёсная машина ставится под определённым углом наклона ( с целью экономии площади), вся эта конструкция запирается на замочек. Человек приезжает на станцию, берёт свой велосипед и отправляется на работу на своих двоих... колёсах.

– **По специальным велодорожкам, разумеется...**

– Никаких велодорожек в Токио попросту нет, но и по

проезжей части велосипедисты не гоняют, а двигаются по тротуарам, ловко маневрируя среди прохожих. Вечером процесс повторяется в обратном порядке. Стоит всё это удовольствие – 20 долларов в месяц. И это, повторюсь, люди, далеко не бедные. Просто они считают, что такой способ «транспортировки» более надёжен, экономичен, скор, да и для здоровья полезен.

### **Ещё одна реплика**

*Только представьте себе чисто гипотетически картину: Потанин, Абрамович или Прохоров едут в переполненном вагоне метро или электрички, а Чубайс или Ресин крутят педали двухколёсной машины. Попробовали? Ну вот видите, и у меня не получилось...*

– **Игорь Всеволодович, недавно были опубликованы данные о том, что по результатам проверки только на МКАД выявлено около 900 незаконных съездов к торговым центрам и здесь же обнаружены многочисленные нарушения правил парковки. Одно из самых распространённых – хроническая нехватка машино-мест на стоянках, что вынуждает посетителей этих центров парковаться где попало и как попало, создавая тем самым помехи в дорожном движении, а порой и аварийные ситуации.**

– В Токио, да и вообще в Японии, такая ситуация в принципе немыслима. Торговый комплекс с паркингом, не могущим вместить автомобили посетителей по максимуму, просто не был бы принят в эксплуатацию.

Причём в крупных городах это многоярусные стоянки, в малонаселённых могут быть и плоскостные. Принцип оплаты тот же: при въезде ты получаешь специальную карточку с отметкой времени, при выезде – оплачиваешь в зависимости от продолжительности стоянки. Но и здесь есть один нюанс: если ты сделал покупки в этом магазине на сумму более 40 долларов, тебе тут же в кассе на карточке сделают специальную отметку и ты первые два часа стоянки своего автомобиля можешь не оплачивать. Мелочь, а приятно.

Или вот ещё с интересным опытом организации индивидуальных парковок у жилых домов я познакомился, когда работал заместителем генерального комиссара Всемирной выставки цветов в Осаке. Второй по числу жителей, между прочим, после Токио город Японии. Около домов там расположены двухъярусные парковки на две машины: одно место под землёй, другое – над. Ты выходишь из дома, вставляешь специальный ключик в замок и твоя машина поднимается, а соседская, соответственно, опускается. Очень удобно, функционально и вдвое экономит дворные площади, занятые под стоянки.

**– Игорь Всеволодович, Вы рассказали очень много интересного и поучительного об опыте борьбы с пробками, о мерах по безопасности дорожного движения, по улучшению сервисного обслуживания автомобилистов и прочее. Но ответьте, пожалуйста, на главный вопрос: почему они могут рационально организовать у себя дорожное движение при самых неблагоприятных условиях, а мы нет? Мы, что, хуже?**

– Понимаете, мы не хуже и не лучше – мы другие. Вопрос слишком глобальный, я бы сказал, философский, и вот так сразу раскрыть тайны «загадочной японской души», простите, не смогу. Приведу просто два забавных, но, если хотите, тестовых эпизода. А уж выводы делайте сами...

В 1975 году я только приехал в Токио и меня сразу прикрепили в качестве переводчика к инженеру-строителю Вячеславу Ивановичу Шлыкову, который осуществлял надзор за строительными работами на территории нашего посольства. В частности, японцы сооружали двухэтажную подземную парковку для автомобилей дипломатов. В проекте не была предусмотрена смотровая яма и мужики – водители и механики – пеняли за это инженеру.



Таких монстров на улицах японских городов не увидишь. Они предназначены только для экстремального туризма, охоты, рыбалки и прочее...

Мы с Вячеславом Ивановичем обратились к японским строителям с просьбой сделать это нехитрое сооружение.

– Хорошо, – отвечают те, – только представьте нам, пожалуйста, чертёж объекта.

– Ну какой там чертёж, – возражаем, – яма она и есть яма.

– Нет, нет, возьмёмся только после предоставления соответствующих документов.

Почертыхались, поругали их педантизм, но требование выполнили, тем более, дело-то нехитрое. Предоставили подробнейший чертёж с указанием всех размеров.

– Годится, – одобрили чертёж японцы, – приходите через два с половиной дня (заметьте: не через два, не через три, а через два с половиной – зануды!) – всё будет готово.

И тут наш инженер вспомнил, что не предусмотрел в чертеже бортики, чтобы неопытный водитель не завалился в яму колёсами. Побежал и в последний момент эти самые бортики от руки пририсовал.

Приходим чуть раньше намеченного срока, а японцы уже докрашивают бортики. Высотой, как сейчас помню, 63 с половиной сантиметра! То есть не то что легковушка, но даже КРАЗ не проедет! Мы к ним с претензиями. Они нам чертёж, а там высота поребриков не указана, зато отмечена глубина ямы. Японцы самостоятельно и вычислили пропорционально глубине высоту бортиков по всем законам строительного искусства. Нам крыть нечем. Ты сделал заказ, изготовил чертёж – изволь отвечать за него!

Другой случай. Мы уже с Вами говорили, что японцы строят очень быстро и качественно, и не только дороги и парковки. Нам нужно было построить посольскую школу для детей дипломатов, сотрудников торгпредства, «Аэрофлота» и других постоянных советских представительств в Японии. Наученные предыдущим опытом тщательнейшим образом проверили документацию, цифры, проект, подетальные чертежи – словом, всё-всё-всё! Им оставалось только согласовать проект в соответствующих японских инстанциях.

– Когда приступите к строительству? – спрашиваем.

– Через две недели.

– Да чего так долго-то? – удивляемся. – Мы бы максимум за неделю всю эту бумажную волокиту утрясли.

– Извините, – вежливо возражают, – пока мы не привезём все необходимые стройматериалы, инструменты, конструкции и другие детали вплоть до сантехники и необходимого количества гвоздей и шурупов – к возведению здания не приступим.

А у нас: кирпич есть, раствор – ёк! Вот такая культура производства. Не знаю, наверное, я не смог ответить на Ваш вопрос. Пусть об этом судят читатели.

**Мой собеседник поскромничал, как заявил в подобных случаях известный знаток человеческих душ Шерлок Холмс: «Побочные обстоятельства бывают иногда так же красноречивы, как муха в молоке».**

**«На сегодня это всё, – как говорят в одной популярной телепередаче, – но нам ещё есть что сказать!» Так что милости просим, читатель, пишите, звоните, приглашаем к диалогу...**