

# Дорогами «Восточной столицы»



И. Самойлов

Именно так переводится с японского название столицы «Страны Восходящего Солнца».

С Игорем Василенко соседствую на одной лестничной площадке вот уже более четверти века. Правда, общались всё это время нечасто: 18 лет с 1975 г. он проработал в Японии, только изредка бывая наездами в Москве. Причем десять лет – дипломатом, помощником посла, консулом и восемь – в качестве сотрудника одной весьма известной в мире японской фирмы. Между прочим, первый из граждан нашей страны ещё в 1979 г. получил на островах чёрный пояс каратэ.

Сегодня Игорь Всеволодович на пенсии, и времени для общения появилось побольше. В числе многих проблем современной столичной жизни обсуждали, конечно же, и пресловутые пробки.

**– Игорь Всеволодович, скажи, а в Токио пробки в 70-е, 80-е годы были?**

– Разумеется, были, и очень даже неслабые.

**– А почему же их там сегодня нет?**

– Я бы так категорично не утверждал. Заторы случаются и сегодня, но

не такие, как были в те годы, ну, и, естественно, ни в какое сравнение не идут с московскими.

**– А что они сделали, чтобы наладить в мегаполисе дорожное движение?**

– Ну, во-первых, в Токио за последние десятилетия, построена целая сеть отличных хайвеев, то есть дорог, проложенных по эстакадам, на которых практически отсутствуют светофоры. Это платное удовольствие: въезд на хайвеев в черте города стоит 700 иен, или больше 7 долларов США, вне зависимости от того, сколько ты проехал, хоть из одного конца города в другой. Но это палка о двух концах. Случись какая авария – сразу образуется пробка – объехать её невозможно. Правда, происходит это достаточно редко. Сеть хайвеев окутывает весь город, и если ты хорошо знаешь схему развязок и узлов сопряжения этих дорог, ты сможешь быстро добраться из любой точки мегаполиса в нужный тебе район.

Что касается движения по нижнему уровню улично-дорожной сети, то в первую очередь я бы отметил здесь



И. Василенко

культуру вождения местных автомобилистов. То есть там никому и в голову не придёт не то что по встречке или по тротуару объехать возникший затор, но даже просто по обочине. Если такое увидишь – «рупь за сто» – это наш соотечественник. Ваш покорный слуга допустил однажды такое нарушение, но, заметь, не в городе, а на загородной трассе проехал несколько

километров по обочине. И то позволил себе это, пользуясь дипломатическим номером, то есть иммунитетом. А так увидеть подобное в городской черте – дело совершенно немислимое.

Во-вторых, в Японии действуют очень жёсткие правила по парковке машин. Меры драконовские. Конечно, в Токио гораздо больше платных парковок. Цены умеренные: в центре где-то 3–5 долларов за один час.

В-третьих, на улицах Токио действует запрограммированная схема работы светофоров, или то, что у нас называют «зелёная волна». У неё один недостаток: двигаться приходится с определённой и небольшой скоростью.

И последнее, о чём хотелось бы сказать, – это машины со спецсигналами. В Японии это только кареты скорой помощи, автомобили полиции и пожарных. Никакие чиновники самого что ни на есть высокого государственного ранга оснащать свои служебные автомобили специальными сигналами не имеют права. И вот что ещё интересно – эти машины, спеша по неотложным делам, почему-то не выезжают на встречные полосы. Правда, и отношение к ним других участников движения весьма уважительное: все уступают им дорогу, если надо, останавливаются, прижимаясь к обочинам.



### **Немного статистики**

**В Токио на 13 037 875 жителей приходится 5 215 950 автомобилей (данные на 1 июля 2010 г.)**

**В Москве на 10 562 099 жителей – 3 млн. авто.**

**Общая протяжённость дорожно-уличной сети в Токио – 7 307 км, в Москве – 3 580 км. О качестве и обустроенности, к сожалению, не говорится, но, думается, и так понятно: в Москве только в пределах Садового кольца более 1 100 перекрёстков!**

### **Японский городской**

– Игорь Всеволодович, давай всё-таки вернёмся к вопросу о мерах по организации дорожного движения, которые помогают японцам избегать возникновения безнадёжных пробок.

– Я тебе вот что скажу: в Токио улицы в среднем в два раза уже, чем в Москве, а уж такие широкие проспекты, как Кутузовский или Садовое кольцо им и не снились. Вот у нас в Москве городские власти беспощадно борются с автолюбителями, паркующимися на тротуарах. А куда им деваться? Парковок-то в городе прак-





тически нет. Ну, хорошо, я могу ещё понять, когда с тротуаров беспощадно сгоняют машины на Тверской. Но возьмём наше с тобой Крылатское. Зачем здесь такие широкие тротуары: демонстраций не наблюдается, туристы тоже толпами не ходят. Зачем?! А ведь и у нас уже заметны постоянно возникающие пробки, чего ещё года два-три назад не было. Сделайте специальные карманы – сразу освободится как минимум одна полоса. Именно поэтому пути пошли японцы. Они не стали тупо следовать устаревшим правилам, а пересмотрели их, и там, где это возможно, сузив тротуары, выделили дополнительные парковочные места, разгрузив таким образом дорожное движение.

– **Игорь Всеволодович, ты говорил о драконовских мерах за нарушение правил парковки. Вот об этом чуть подробнее. Как в таких случаях действует дорожная полиция?**

– Работа японской полиции – это вообще отдельный разговор. Так, например, местные «гаишники» на дорогах не стоят: они постоянно патрулируют улицы города на машинах и мотоциклах, отслеживают и тут же пресекают всякие нарушения ПДД, в том числе и правила парковки. Если ты остановился в неполюбованном месте больше чем на 5 минут – всё, это уже нарушение правил парковки, и тебе тут же на лобовое стекло наклеят штрафную квитанцию. Штраф 20 тыс иен, или более 200 долларов.

– **Ну что же, они с секундометром стоят и ждут, когда пройдут эти самые 5 минут?**

– Почти, – смеётся. – У них есть специальная служба, в которой работают в основном девушки. Так вот, эти молодые японочки патрулируют строго определённый, как правило, очень небольшой городской район на маленьких машинках. Подъезжает такая девчонка к неправильно припаркованному автомобилю и рисует мелом чёрточку на колесе и асфальте таким образом, чтобы они совпадали, и на асфальте прямо на риске записывает точное время, когда сделана эта отметка. И едет себе дальше. Через 10–15 минут, делая повторный объезд, она видит, что машину не убрали, – тут же, без разговоров, вызывает эвакуатор. А это ещё плюс 150 долларов. Используют тут, как и у нас, блокираторы. Поставил на колесо, и всё – ты уже никуда не поедешь. Но это крайняя мера, для особо злостных нарушителей.

– **И что? Договориться полюбовно с японским полицейским никак нельзя?**

– Да о чём ты говоришь?! Что такое взятка – они даже представления не имеют!

– **«Та ну, так уж и вмэр, шо и нэ выпье?»**

– Я тебе клянусь. Минувшим летом на загородном шоссе в субботу рано утром я сделал правый поворот там, где это разрешено только после 18 часов вечера. Тут же меня догнал полицей-

ский на мотоцикле, остановил и вежливо попросил права. Я показал. А у меня японские права с золотой каёмочкой.

– **Прямо, как у Ильфа и Петрова. И что это означает?**

– А это значит, что я проездил три года без единого нарушения и теперь имею право менять права не через три года, как все остальные, а через пять лет. Полицейский долго сокрушался, что мне в следующий раз не дадут льготные права с золотой окантовкой, но все данные всё-таки занёс в компьютер. По-человечески он мне очень сочувствовал, но как полицейский был непреклонен.

– **Ну и предложил бы ему мзду...**

– Да он бы меня даже не понял, несмотря на то, что, скажу без ложной скромности, японским владею неплохо. Вот в Штатах, где я тоже прожил два года, копы бы меня просто скрутили или, в лучшем случае, выписали бы огромный штраф.

– **Японский городовой!**

– Вот так. Японский полицейский неизменно вежлив, корректен, но совершенно непреклонен в исполнении своего служебного долга.

Ещё много интересного рассказал Игорь Всеволодович о жизни и нравах нашего восточного соседа, о том, чему мы могли бы у него поучиться, в том числе и в деле организации эффективной и рациональной работы автотранспортного комплекса страны. Но подробности уже в следующих номерах нашего журнала...