

# Изобретатель счастливого пути

Нет лучше порядка на дорогах, чем броуновское движение. Это доказал голландский инженер Ханс Мондерман.

Историки утверждают, что в этих местах в 879 году погиб князь Рюрик, пытаясь отвоевать свои бывшие владения. Сегодня Фризия — это плоская равнина, отделенная от мелкого моря дюнами и дамбами, покрытая зелеными пастбищами. На них пасутся лучшие в Нидерландах молочные коровы. Из их молока делают вкусный сыр.

Драхтен возник в XVII веке из слияния маленьких деревень на речке Драхт. Еще в начале 50-х годов прошлого столетия здесь обитали всего десять тысяч душ. Потом «Филипс» построил фабрику, в которой четырнадцать тысяч наемных рабочих стали делать электробритвы. На дрожжах «Филипса» Драхтен вырос в город-пятидесятитысячник.

Но сюда я приехал не за красивым пейзажем, не за сыром и не за бритвами.

Ханс Мондерман — инженер дорожного движения, трафик-инженер. Среди коллег во всем мире он известен ненавистью к дорожным знакам. Нет, он не против понятного знака на загородном шоссе перед крутым виражом. Но убежден, что большинство знаков не только раздражают, но и опасны. Они — расписка в беспомощности трафик-инженеров, которые не смогли обустроить улицу, перекресток, площадь.

К Хансу едут со всего мира: коллеги, градоначальники, журналисты. Он самый известный из трафик-инженеров новой закваски: одновременно еще и архитектор, дизайнер, социолог, психолог. И еще, как у нас говорят, подвижник. Он пытается реализовать свои идеи, продавливая стену консерватизма.

— Двадцать пять лет назад я начал анализировать аварии, — вспоминает он. — Часами стоял на перекрестках, наблюдая за поведением людей. Почему случаются аварии? Потому что другие не видят или не хотят видеть твоих ошибок. А человеку свойственно ошибаться. При разборе происшествий на первом плане технические и правовые аргументы, и меньше всего — человеческий фактор. В результате наблюдений оказалось, что даже правильные сигналы и знаки могут способствовать авариям.

Инженер дорожного движения — это профессия, которой обучают в вузах. В Западной Европе не полиция, а трафик-инженеры определяют, где поставить знак, светофор, как разметить дорогу.

Эта наука родилась, когда автомобиль начинал господствовать на дорогах. Основы были заложены в Англии школой Макадама. Чуть позднее, в 1927 году, широкую известность получил пример обустройства Редберна в Америке. Американцы начали строить города для машин. В 1963-м инженер Бьюкенен представил доклад британскому правительству, в котором определил современные отношения между городом и автомобилем. Автомобиль и человек должны быть разделены, гласил его вердикт. Этот принцип апартеида главенствует и сейчас. Макадам, Редберн и Бьюкенен — три столпа науки о трафике. Мондерман освоил классику, но сразу же в ней усомнился.

— Мои исследования показывают, что господин Бьюкенен был не прав. Разве цель в том, чтобы доехать из точки А в точку Б? Это одно из средств. А цель — качество жизни, комфортабельное человеческое пространство, где вы часть исторической и культурной среды. В современном городе слишком много правил и мало этики. В конечном счете это затрудняет движение. Чем дальше, тем хуже. Выход из тупика в том, чтобы превратить проезжую часть в человеческое пространство. И пусть люди, включая водителей, ведут себя на нем, как люди. Хорошие, плохие — разные.

— Что значит «человеческое пространство»?

— Такое, в котором все вокруг побуждает вести себя так, как ведут себя нормальные люди, не скованные приказами. Знак, разметка, светофор — это приказы. В обычной жизни вы действуете не по приказам, а по обстоятельствам. Я предложил убрать лишние знаки и перестроить проблемные перекрестки.

Можно выделить шесть «мер Мондермана».

1. Минимум дорожных знаков и умная архитектура дороги. Она, а не знаки и разметка, диктует поведение.
2. Улица не должна быть унылой. Приветствуются яркие фасады с цветами, расставленные со вкусом малые скульптуры, оригинальные светильники. (На главной площади Драхтена фонтаны меняют высоту в зависимости от плотности трафика.)
3. Одинаковое освещение дороги и тротуаров. Иначе — ощущение дискриминации, апартеида.
4. Больше жизни вдоль дороги. Столики кафе на улице создают атмосферу. Лишь бы не мешали проезду.
5. Зрительный контакт между всеми участниками движения. Они сами определяют, кто кого пропускает, лучше, чем знаки и разметка, на которые мало кто обращает внимание.
6. Одинаковая высота тротуара и дороги. Граница между ними — символическая.

Его теория основана на психологии человека в поездке. График поведения водителя, получивший название «ступенек Мондермана», вошел в специальные учебники.

Въезжаем в деревню Нийега, где Мондерман провел первый эксперимент. После шоссе, сам того не замечая, сбрасываю скорость до сорока. Нога не опускается ехать быстрее, потому что дорога вымощена красной плиткой, как во дворе замка, нет разметки, а впереди, кажется, тупик. На самом деле тупика нет — он организован зрительно, за счет подстриженной живой изгороди и смещения оси дороги.

На перекрестке — церковь, пивная. Столики на тротуаре. Собственно тротуара нет. Он того же материала и цвета, как дорога, от которой отделен пологой дождевой канавкой. Патриархальная идиллия. Между тем за день здесь проезжает пять тысяч транспортных средств, не считая велосипедов и инвалидных колясок, и раньше было много аварий, несмотря на знаки и светофор.

— Здесь я проверил, насколько далеко могу зайти. После этого взялся за городской перекресток с потоком в семнадцать тысяч машин. Потом — за площадь, через которую проезжают 22 тысячи. И до сих пор система работает. Аварийность снизилась, а число серьезных аварий — в разы. Пробок практически не бывает.

По словам Ханса, это и есть «переход от мира трафика к миру человека».

— В итоге все зависит от человека. Если вы хотите, чтобы люди вели себя, как в церкви, для начала нужна церковь. Один и тот же человек в церкви и на дискотеке разный. И на дороге тоже. Он ведет себя в зависимости от ее состояния, окружения.

В Драхтене с его 50-тысячным населением (что по европейским меркам немало) было несколько десятков светофоров. Осталось три, на въездах. Перекресток Каден и Торенстраат — один из самых бойких. Он — гордость Мондермана. Ни знаков, ни светофоров, ни разметки. Та же кирпично-красная брусчатка, тротуары вровень с проезжей частью.

Глядя на фотографии, снятые до вмешательства Мондермана, я представляю, что здесь вот держал бы положенные шестьдесят и глядел на светофор. Затормозил бы на красный. Может быть, резко. А сейчас смотрю на мозаику мостовой, на велосипеды, пешеходов, другие машины и только притормаживаю. Вот пожилой господин с тростью. Он не скоро окажется на моем пути, значит, я успею проехать. А этих велосипедистов лучше пропустить. Им труднее затормозить, чем мне. Синий «Ниссан» хотя и слева, но он уже пропустил три машины. Встречаемся взглядами, и я пропускаю его. В потоке пешеходов молодая пара подошла к краю дороги, но останавливается и кивает, чтобы я проезжал. Все ведут себя просто как нормальные люди.

Ханс показывает трюк, который в Москве потянул бы на цирковой. Руки за спину — и не глядя пятится через площадь. Он не боится, ибо знает, что его видят. Потому что смотрят на него, а не на светофор-знак-разметку. Конечно, как на чудака, но это издержки эксперимента. Нормальный пешеход не будет в такой вот крайней форме отстаивать свой приоритет перед машиной. Обычно взглядом договариваются, кто кому уступает.

Дальше Ханс ведет нас к точке, которая стала сегодня апофеозом торжества его теории.

Вот площадь, на которой разместились отделения всех крупных нидерландских банков. Она ежедневно пропускает 22 тысячи автомобилей, десятки тысяч велосипедов и пешеходов. «Зебры» едва обозначены, нет

светофоров, знаков. Здесь Ханс доказал, что и в большом городе без них можно обойтись. Свидетельство — цифры полицейской статистики и видимое отсутствие пробок даже в часы пик.

— Сейчас, въезжая в Амстердам, Брюссель или Антверпен, вы остаетесь в плену автомобильного мира, а мы пытаемся изменить это. Конечно, не можем сразу, а маленькими шажками, постепенно.

— Как на это смотрят полиция, страховщики?

— Были сложности, но в последние лет десять и полиция изменилась. Разумеется, есть основы: ездить по правой стороне и пропускать тех, кто справа. Но и они не абсолютны. Старушка на велосипеде с сумками в ливень едет через перекресток слева, а я сижу в машине. У кого приоритет? По-человечески это очевидно: у старушки. По правилам — у меня. На одном пространстве действуют две разные системы: социальная и дорожная. Как показали исследования, на нерегулируемых перекрестках люди склонны вести себя по социальной модели. Это входит в противоречие с системой, закрепленной правилами. Хорошо, что в Нидерландах закон защищает велосипедиста и пешехода. Если столкновения можно было избежать, то однозначно виноват водитель автомобиля. В других европейских странах тоже есть понятие «слабого участника движения». То есть законодательство понемногу движется к социальной модели поведения.

— Наверное, это все же не для мегаполиса, где от дома до работы двадцать и больше километров, — пытаюсь я добавить ложку дегтя.

— В больших городах нужна сеть скоростных дорог. Специально для того, чтобы доехать из А в Б. Шесть, семь полос — сколько требуется. Но не через центры жизни и активности людей. Транспорт должен служить городу, а не город транспорту. Социальная модель в глубине своей не сильно различается в большом и малом городе. Даже в мегаполисе есть малый район, где вы — дома. Не знаю Москву, но, наверное, и она состоит из ячеек, которые можно представить как малые города или даже деревни.

Площадь Звезды в Париже придумал не Мондерман, но считает, что там схема движения вписывается в его философию. Парижский водитель отнюдь не паинька и не «тормоз». Но что было бы на площади, в которую упираются двенадцать магистралей, включая Елисейские Поля, если поставить светофоры, нарисовать разметку? Паралич. А так — броуновское движение, саморегулирующийся хаос. Серьезных аварий ничтожно мало для потока в сто пятьдесят тысяч машин в день.

Неудивительно, что голландцы, известные смелыми социальными экспериментами, придумывают новое и в дорожном движении. Но идеи Мондермана не замыкаются в границах этой малой страны. Их вариации претворяются в жизнь в Австрии, Дании, Франции, Германии, Испании, Швеции, Великобритании, США. Если без стереотипов, то зачем нужна дорога? Быстро попасть из А в Б — это одно из средств, а цель — качество жизни. В самых процветающих городах мира больше публичного пространства, где человек не чувствует себя рабом трафика, открыт для общения. В таких районах недвижимость дорожает. Туда, подальше от магистралей и развязок, переселяется креативная часть общества. Это постепенно понимают отцы крупных городов.

— Мои коллеги воплощают эту философию в Нью-Йорке, Лондоне, Уэст-Палм-Бич... Когда мы предложили перестроить знаменитую лондонскую Кенсингтон-Хай-стрит, власти назвали это авантюрой. Магистральная торговая улица. Я настоял и взял на себя ответственность. За три года после реконструкции аварийность снизилась на 60 процентов. Водители знают, что там надо ехать по-человечески, обращать внимание на пешеходов.

— Если обращаться с людьми, как с сэндвичами, они так и будут вести себя. Если лишить человека этического измерения, права на выбор, у него атрофируется нерв социального поведения. Он привыкает, что за него решают, сверху спускают правила. Отнимая ответственность, заменяют ее правилами. Но никакие совершенные правила не учитывают всего богатства действительности. Возникает соблазн их нарушить, если нет надзора, принуждения. Потом нарушение становится нормой. В итоге мы приходим к состоянию, когда за людьми надо постоянно следить, множить число следящих, обеспечивать их объективность и неподкупность. Но нельзя же поставить на каждом перекрестке по полицейскому.

Александр Минеев, наш соб. корр.,  
Драхтен (Нидерланды) — Брюссель

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

*Связаться с редакцией Бабра:*

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### **НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:**

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### **ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:**

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### **КОНТАКТЫ**

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](#)

эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

#### **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)