

Глава 1

Почему по соседней полосе машины всегда едут быстрее, или Дорожное бешенство

Заткнись, я все равно тебя не слушаю!
Анонимность, агрессия и проблемы коммуникации
во время вождения

Гудок сломан. Следи за моим средним пальцем.

Наклейка на бампере

В диснеевском мультфильме 1950 года «Страсть к мотору» пес Гуфи играет роль «господина Уолкера» — типичного пешехода, передвигающегося на своих двоих. Это «образцовый гражданин», вежливый и честный, пересвистывающийся с птицами и не наступающий на муравьев. Но как только он садится за руль машины, «случается нечто странное — вся его натура меняется». Он становится «господином Скоростные Колеса», одержимым властью «монстром-гонщиком», который обгоняет другие автомобили, проезжая через перекрестки на красный свет, и считает дорогу своей личной собственностью (а самого себя — «суперводителем»). Затем Гуфи выходит из машины и, избавившись от «доспехов», вновь превращается в господина Уолкера. Но каждый раз, когда он вновь садится в автомобиль, личность «монстра-гонщика» опять начинает доминировать, хотя пес помнит, как чувствует себя пешеход.

Диснею с присущей ему гениальностью удалось наглядно продемонстрировать простой, но интересный факт нашей жизни: наше поведение определяется способом передвижения. Я сам, как и Гуфи, страдаю

от подобного раздвоения. Идя пешком, я, подобно Уолкеру, воспринимаю автомобили как огромные и грязные раздражители, за рулем которых сидят беспрестанно болтающие по телефонам полупьяные провинциалы. А когда сижу за рулем, то пешеходы для меня — источник внезапной угрозы, безмозглые роботы в наушниках, беспечно и не глядя по сторонам пересекающие проезжую часть. Когда же я еду на велосипеде, то вообще оказываюсь «в худшем из миров». С одной стороны, меня обгоняют автомобили, и водителям совершенно не важно, что я берегу окружающую среду и экономлю топливо. С другой — меня проклинают пешеходы, переходящие улицу на красный свет, наплевав на то, что на них едет (причем на высокой скорости) «какой-то жалкий велосипед».

Думаю, что с вами тоже такое бывало. Давайте договоримся называть это состояние «модальным искажением»¹. Отчасти оно возникает из-за сбоя в нашей системе восприятия (этот вопрос мы обсудим в главе 3). Отчасти связано с разделом территории (особенно это заметно, когда велосипедисты и пешеходы, делящие одну полосу движения, начинают вопить друг на друга или огромная детская коляска, аналог внедорожника на проезжей части, полностью перегораживает тротуар). Однако когда мы превращаемся из людей едущих в людей идущих, с нами происходит еще более глубокая трансформация. Описанные в диснеевском мультфильме «доспехи» не просто выдумка. Одно исследование смертельных случаев среди пешеходов, проведенное французскими учеными, показало, что значительная их часть была связана с «изменением состояния»² — например, с выходом из машины и продолжением движения пешком. По мнению авторов исследования, складывалось впечатление, что водители, покидавшие свои машины, продолжали испытывать повышенное чувство неуязвимости.

Психологи давно пытаются понять сущность «отклонений» у водителей. Они создают детальные личностные профили, пытаются понять, какие люди наиболее подвержены «дорожному бешенству». Издавна принято считать, что некоторые водители предрасположены к попаданию в аварии — эта точка зрения отражена в своеобразной мантре: «Человек водит машину так же, как живет»³. Именно поэтому величина страховых взносов за автомобили привязана не только к истории вождения, но и (что может показаться странным) к кредитной истории. Предполагается, что безответственное поведение в отношении кредитов каким-то образом коррелирует с безответственностью

на дороге⁴. Статистическая связь между низким кредитным рейтингом и более дорогими страховками достаточно очевидна. Тем не менее не вполне понятно, почему стиль жизни человека должен каким-то образом отражаться на его манере вождения. А поскольку основная масса исследований проводится с помощью вопросников⁵, неизбежны различные формы искажений при ответах респондентов на вопросы о самих себе. Например, как бы вы ответили на вопрос: «Считаете ли вы, что ведете себя на дороге как бешеный психопат? (выберите один из вариантов: “никогда”, “иногда” или “всегда”)». В целом исследования приводят к достаточно предсказуемым заключениям, например: люди, склонные к поиску «новых впечатлений», «риска», «новизны» или «агрессии», будут вести машину более рискованно и агрессивно⁶. И если бы вы сами были спокойным и не склонным к риску человеком, то вряд ли доверили бы деньги безбашенным водителям, не так ли?

Однако даже само по себе использование фразы «дорожное бешенство» и подобных ей придает характер «болезни» тому, что в других обстоятельствах считалось бы просто плохим или недостойным поведением. Еще одна милая альтернатива — это «истерика трафика»⁷, термин, прикрывающий психологическую незрелость агрессивного водителя. Но самый интересный вопрос не в том, почему многие из нас, садясь за руль, начинают вести себя как маньяки-убийцы, а в том, почему наше поведение меняется в принципе. Судя по всему, изменения обусловлены не типом личности, а самой человеческой сущностью. В потоке нам просто трудно оставаться людьми.

Возьмем нашу речь — одну из фундаментальных определяющих человека характеристик. Чаще всего в машине мы молчим. Мы не можем пользоваться своим обширным словарем или богатой мимикой. Язык трафика ограничен — из соображений безопасности и экономии — небольшим количеством сигналов, формальных и неформальных, несущих в себе лишь самый простой смысл. Исследования показали, что многие из них, в особенности неформальные, часто воспринимаются неправильно, особенно новичками⁸. Вот лишь один пример. Преподобный Дэвид Роу, возглавляющий приход в Фейрфилде, зажиточном районе Коннектикута, — как это ни странно, ярый фанат неопанк-группы Green Day. Как-то раз он проехал мимо другой машины со стикером Green Day на бампере⁹. Он приветственно посигналил, однако получил в ответ оскорбительный жест. Нет нужды говорить о том, как это его взбесило.

Даже формальные сигналы порой кажутся нам недостаточно понятными. Например, перед нами едет автомобиль с включенным указателем поворота — что это значит? Планирует ли водитель поворачивать или просто забыл выключить «поворотник»? К сожалению, чаще всего у нас нет возможности спросить об этом самих водителей. В результате мы раздраженно восклицаем про себя: «Да будешь ты поворачивать или нет?» Вы не можете ни задать этот вопрос, ни получить ответ. Раздраженные неспособностью говорить, мы начинаем яростно жестиковать или подавать звуковые сигналы, то есть совершать действия, которые водитель, нарушающий правила, может интерпретировать неправильно. В какой-то момент вы можете услышать обращенный к вам сигнал и сразу же начнете защищаться и яростно реагировать («Ну что еще?!»), хотя на самом деле вас просто хотели предупредить о том, что вы забыли закрыть крышку бензобака.

Дорожное движение наполнено примерами подобной «асимметрии» в общении. Это слово — «асимметрия» — использует для описания сути происходящего на дорогах Джек Кац, социолог из Калифорнийского университета в Лос-Анджелесе, автор книги «Как проявляются эмоции»*. «Вы можете многое увидеть, но вас никто не слышит, — объясняет Кац. — По сути, вы становитесь немым. Вы можете кричать сколько угодно, но на ваши крики никто не обратит внимания».

На подобную «асимметрию» можно взглянуть и иначе. Вы часто видите, как другие водители совершают ошибки, однако значительно реже замечаете недочеты, которые допускаете сами. (Бывший мэр колумбийской столицы Богота нашел для таких ситуаций отличное решение. Он нанял мимов, которые стояли на перекрестках и молча высмеивали водителей и пешеходов, нарушающих правила дорожного движения¹⁰.) Водители также проводят большую часть времени, глядя на заднюю часть других машин, стоящих перед ними, что с культурной точки зрения ассоциируется с подчинением¹¹. Трафик приводит к развитию односторонней коммуникации: вы видите кучу водителей, которые не могут видеть вас. «Это напоминает попытку поговорить с человеком, идущим перед вами, а не стоящим к вам лицом, — говорит Кац. — Мы смотрим в спины других, но человек привык к тому, что эффективная коммуникация строится совсем иначе».

* Katz J. How Emotions Work. University of Chicago Press, 1999.

По мнению Каца, подобная немота приводит людей в бешенство. Мы отчаянно хотим что-то сказать. В ходе одного исследования сидевшие в машине ученые притворялись, что оценивают ощущения водителей, связанные со скоростью и дистанцией. На самом же деле выяснялось, каким образом участники исследования реагируют на гудок другого водителя. Для этого автомобилистов просили остановиться перед сигналом «Стоп» и начинали объяснять условия эксперимента. В это время начинал сигналить специально подъехавший сзади автомобиль. Более трех четвертей участников эксперимента реагировали словесно, хотя было очевидно, что сигналивший водитель их не услышит¹².

Когда вас «подрезают», это воспринимается как грубый или даже враждебный жест. При этом практически нет никакой возможности показать оскорбившему вас водителю, насколько он был неправ¹³: из-за большой интенсивности движения это вряд ли кто-то заметит. Никто, кроме вашего пассажира, не покачает головой в унисон с вами и не воскликнет: «Ну что же он творит?» В данной ситуации возможны как минимум два варианта ответной реакции. Первый — ускориться и, в свою очередь, подрезать оскорбившего вас водителя, чтобы «преподать ему урок». При этом нет никакой гарантии, что нарушитель осознает свой проступок (и поэтому ваш урок превратится в провокацию) или готов воспринять вас как «учителя». Даже если ваш урок удался, он не принесет вам никакой пользы в будущем. Можно использовать «неформальный» сигнал, например показать другому водителю оскорбительный жест (так, в Австралии в последнее время популярной стала демонстрация мизинца — она дает другому водителю понять, что превышение скорости или другие проявления агрессивного вождения представляют собой акт компенсации за недостаточно развитые мужские репродуктивные органы¹⁴). Но, по словам Каца, это имеет смысл лишь тогда, когда второй человек видит ваш оскорбительный жест. Кроме того, он просто может ответить вам тем же.

И, наконец, часто бывает попросту невозможно показать другому водителю, что он ведет себя неправильно. При этом мы начинаем беситься, даже при отсутствии аудитории. Кац полагает, что мы участвуем в своего рода театрализованном представлении в своей машине, гневно разыгрывая «моральные драмы¹⁵» (в которых выступаем в роли жертв, а затем и «героев-мстителей») внутри более широкомасштабного дорожного эпоса. Нам недостаточно просто подумать что-то плохое

о другом водителе. В сущности, мы начинаем злиться оттого, что наблюдаем за своей злобой со стороны. «Озлобленный водитель»¹⁶, по мнению Каца, «становится волшебником во власти собственной магии». Иногда, как считает ученый, действуя внутри «моральной драмы» и пытаясь создать некий «новый смысл», мы ищем какие-то неблагоприятные факты об обидевшем нас водителе (например, ускоряемся, чтобы внимательно его рассмотреть), параллельно прокручивая в голове список потенциальных злодеев (например, женщин, мужчин, подростков, стариков, водителей грузовиков, демократов, республиканцев, «идиотов с мобильными телефонами» или, на крайний случай, просто «идиотов») перед тем, как наша внутренняя драма найдет свое разрешение.

Это представляется мне одной из разновидностей того, что психологи называют «фундаментальной ошибкой атрибуции»: мы формируем мнение о личности человека на основании его действий. А в рамках так называемого «эффекта актера-наблюдателя»¹⁷ мы оправдываем собственные действия тем, что они совершались в определенных обстоятельствах. Маловероятно, что вы смотрите на себя в зеркало заднего вида и думаете: «Что за идиот сидит за рулем моей машины?» Психологи предполагают, что эффект актера-наблюдателя может быть следствием нашего желания контролировать сложные ситуации¹⁸, такие как движение в плотном потоке. Кроме того, нам куда проще проклинать «тупого водителя», подрезавшего нас, чем детально анализировать причины, по которым он это сделал.

На другом уровне мышления (если не принимать во внимание национальный или классовый шовинизм) это помогает нам понять, почему у автомобилистов во всем мире есть свои предубеждения по поводу способностей к вождению у представителей других народов: «Албанцы — ужасные водители», — говорят греки. «Хуже всего водят машины голландцы», — полагают немцы. С жителями Нью-Йорка лучше и не затевать разговор о том, как водят машины в соседнем Нью-Джерси. Мы склонны к фундаментальной ошибке атрибуции даже в отношении средств передвижения. Исследования показали, что когда велосипедисты нарушают правила дорожного движения, то они выглядят в глазах водителя безбашенными анархистами; если же нарушителями оказываются другие водители, то их действия обычно объясняются стечением обстоятельств¹⁹.

Как минимум отчасти этот гнев призван поддерживать наше самоощущение — еще одна человеческая черта, которая теряется в потоке дорожного движения. Водители ассоциируются с моделью своего

транспортного средства (довольно грубый стереотип) и обезличенным номером. Мы пытаемся найти проблески смысла в этом море анонимности: вспомните о том, как приятно вам видеть машину из своего города на другом конце континента. (Исследования показали, что люди чаще всего мягче относятся к человеку, родившемуся с ними в один день²⁰.) Некоторые водители, особенно в США, пытаются показать себя с помощью персонализированных и довольно тщеславных номерных знаков, но возникает вопрос: неужели вы хотите, чтобы вся ваша жизнь была отражена в нескольких буквах номера? Не говоря уже о том, насколько странно выглядит такое отчаянное стремление продемонстрировать окружающим вас незнакомым людям, кто вы такой! Американцы еще любят наклеивать дешевые стикеры на бамперы своих дорогих машин — например, шутливо сообщая: «Моя вторая машина — Porsche» или с помощью стикера MV* демонстрируя любовь к дорогим курортам. Немцы себе такого никогда не позволяют.

Проявить себя в потоке машин всегда сложно, потому что водитель переносит личность на свой автомобиль. Выражаясь словами Каца, мы превращаемся в киборгов²¹. Наши транспортные средства становятся продолжением нашей личности. «Вы проецируете параметры своего тела на автомобиль, — говорит Кац. — Когда кто-то выезжает на вашу полосу в сотне метров впереди, вы моментально чувствуете, что вас подрезали. Этот человек не коснулся вас физически, но вам приходится совершать вполне определенные физические действия: выравнять руль и притормаживать». И в этих ситуациях вы говорите: «Прочь с моей дороги», а не: «Прочь с пути — моего и моей машины».

Судя по всему, вопросы самоидентификации беспокоят только водителей. Доводилось ли вам замечать, что пассажиры совсем иначе реагируют на происходящее на дороге? Порой они даже начинают говорить вам о том, что вы неправы, управляя автомобилем с заднего сиденья. Все потому, что пассажиры более нейтральны. Они не связывают свою личность с автомобилем. Исследования мозговой деятельности водителей и пассажиров в ходе имитации различных дорожных ситуаций показали, что у этих двух групп активируются различные группы нейронов. В сущности, они ведут себя совершенно по-разному²².

* Имеется в виду Мартас-Виньярд, остров на юго-востоке Массачусетса, одно из любимых мест отдыха зажиточных жителей Нью-Йорка и Бостона. *Прим. перев.*

Исследования также продемонстрировали, что одиночки ведут машину более агрессивно, если судить по таким показателям, как скорость и соблюдение дистанции²³. В этом случае, при отсутствии человеческого общения (и связанного с ним ощущения стыда за неправильное поведение), они еще больше «сливаются» со своей машиной²⁴.

Как и многое другое в нашей жизни, такое положение вещей нашло свое отражение в популярной песне в стиле кантри. В песне Чели Райт под названием «Бампер моего внедорожника»^{*} рассказчица жалуется на то, что какая-то «леди в минивэне» оскорбила ее только потому, что на бампере ее внедорожника висела наклейка Корпуса морской пехоты США. «Неужели она знает, каковы мои ценности или во что я верю?» — печально поет Райт. Здесь стоит обратить внимание на борьбу рассказчицы за свою личность — она расстроена тем, что кто-то осмеливается рисовать ее образ. Но не исключено, что подобная реакция чрезмерна — что, кроме наклейки на бампере, могло в подобной ситуации рассказать, каковы ценности или вера незнакомого человека? И раз уж вы так сильно переживаете о том, что кто-то делает поспешные выводы о вашей личности, то для чего вы вешаете на свой бампер такую наклейку?

Мы черпаем информацию из наклеек при отсутствии других видимых характеристик личности. Это было наглядно продемонстрировано в ходе эксперимента, проведенного в 1969 году в California State College — месте, отмеченном ожесточенными схватками между «Черными пантерами»^{**} и полицией. Пятнадцати участникам с совершенно разной внешностью и типом автомобиля вручались яркие наклейки, которые они размещали на задних бамперах автомобилей. Ни один из них не получил за предшествующий эксперименту год ни одного штрафа. После двух недель езды с наклейкой на бампере нарушений уже было в общей сложности 33²⁵ (идея состояла в том, что люди, на чьих транспортных средствах есть яркие отличительные знаки, будут особенно сильно выделяться в случае нарушений правил дорожного движения). Творческая мысль экспериментаторов этим не ограничилась. Мне известно об идеях создания специальных наклеек для сексуальных преступников в Огайо или особенно бездумных водителей, носящих в Австралии кличку «чурбаны».

^{*} The Bumper of My S. U. V. Ришель Рене «Чели» Райт (род. 1970) — американская кантри-певица, борец за права сексуальных меньшинств. *Прим. ред.*

^{**} «Черные пантеры» (Партия черных пантер) — афроамериканская организация, борющаяся за права чернокожего населения. Основана в 1966 году. *Прим. ред.*

Оскорбленная владелица внедорожника из песни сделала целый ряд слишком общих предположений. Прежде всего, она предположила, что направленный в ее сторону оскорбительный жест был как-то связан с наклейкой на бампере, хотя на самом деле он мог быть вызван агрессивным вождением²⁶. Либо хотя бы тем, что водители огромных внедорожников значительно больше вредят окружающей среде, ставят пешеходов и водителей обычных машин в более рискованное положение на дороге²⁷ или повышают зависимость страны от импортируемой нефти. Кроме того, описывая «леди в минивэне», при этом упоминая «частные платные школы», рассказчица пытается создать негативный стереотип в отношении минивэнов. Она хочет сказать, что такие люди намеренно подчеркивают свою принадлежность к элите. Это не всегда справедливо, ведь внедорожники в среднем стоят больше, чем минивэны. Героиня песни виновна именно в том, в чем обвиняет свою «обидчицу».

Во время дорожного движения наши первые впечатления обычно так и остаются единственными. На дороге наше имя неизвестно никому. Анонимность действует как мощное лекарство с интересными побочными эффектами. Возможно, чувствуя, что за нами никто не наблюдает, или зная, что нас никто не увидит, в машине мы начинаем самовыражаться. Это может объяснить, почему, по данным ряда исследований, большинство людей (при возможности выбора) хотели бы, чтобы их путь на работу занимал как минимум 20 минут. Водители хотят провести какое-то время в уединении, попеть, вновь почувствовать себя подростком, отказаться от привычных ролей дома и на работе. Одно исследование показало, что машина была чуть ли не самым предпочтительным местом, где люди могли о чем-то поплакать или погрузиться²⁸. Не стоит забывать и о так называемом факторе исследования содержимого носа. Этот термин придумали ученые, установившие камеры внутри машин для изучения поведения водителей. Через довольно короткое время автомобилисты «забывали о камере» и начинали заниматься всем подряд, в том числе ковырять в носу²⁹.

Как показали психологические эксперименты Филиппа Зимбардо и Стэнли Милгрэма*, обратная сторона анонимности — агрессия. В своем исследовании 1969 года Зимбардо обнаружил, что участники

* Филип Джордж Зимбардо (род. 1933) — психолог, почетный профессор Стэнфордского университета, автор книг «Эффект Люцифера» и «Парадокс времени». Стэнли Милгрэм (1933–1984) — американский социальный психолог. *Прим. ред.*

эксперимента, лица которых закрыты капюшонами, были готовы подвергнуть своих «жертв» удару током, в два раза более сильному, чем другие участники, лица которых были открыты³⁰. У заложников, лица которых закрыты, меньше шансов выжить. По этой же причине людям, приговоренным к казни, надевают на голову мешки или поворачивают спиной к расстрельной команде — это делается не из благородства, а для того, чтобы они казались палачам менее похожими на людей³¹. Уберите из уравнения человеческую личность и человеческий контакт — и мы перестаем вести себя как человеческие существа. Когда меняется ситуация, меняемся и мы сами.

Схожим образом обстоят дела и на дороге. Вместо капюшона мы используем салон автомобиля с климат-контролем. Почему бы не подрезать другого водителя? Вы его не знаете и, скорее всего, никогда больше не увидите. Почему бы не проскочить через жилой микрорайон на высокой скорости? Вы все равно здесь не живете. Ученые просили участников одного исследования в машинах с откидным верхом подъехать к перекрестку, выезд с которого преграждал другой автомобиль, сознательно не двигавшийся даже после того, как свет на светофоре переключался на зеленый. Фиксировалось, как быстро водители стоящей сзади машины начинали подавать звуковой сигнал, сколько раз они гудели и с какой продолжительностью. Водители в кабриолетах начинали сигналить позже и реже, а сами гудки были довольно короткими (в сравнении с водителями крытых машин)³². Возможно, что люди, ехавшие в автомобилях с откинутым верхом, пребывали в лучшем настроении, но результаты исследования все-таки дают основания считать, что анонимность приводит к повышению агрессивности.

Быть участником дорожного движения — все равно что выходить в интернет-чат под псевдонимом. Мы свободны от своей личности, нас окружают люди, известные лишь под «никами» (на дороге — спрятавшиеся за номерными знаками). В чатах мы забываем обычные ограничения. Психологи называют это «эффектом онлайн-растормаживания»³³. Как и внутри машины, мы скрыты облаком анонимности, и нам кажется, что мы можем позволить себе стать самими собой. Все выглядят равными, и каждый участник преисполнен ощущения собственной важности. Пока мы не делаем ничего противозаконного, игра кажется честной. К сожалению, это также означает, что у нас нет никаких оснований обмениваться принятыми в обществе любезностями, и наш язык

становится довольно грубым и упрощенным. Никто не отвечает за свои слова: посетители чатов не беседуют лицом к лицу, более того, они не ждут ответа на свой негативный комментарий. Они могут написать кому-то неприятное сообщение, а затем просто выйти из системы, оставив своего собеседника в бессильной злобе.

«Чего уставился?» Визуальный контакт, стереотипы и социальное взаимодействие на дороге

*Джордж: Этот парень игнорирует мой взгляд.
Джерри: Я всегда смотрю перед собой, хотя и ненавижу
это делать.*

Джордж: Посмотри на меня! Я человек! Я — это ты!

Из юмористического шоу «Сайнфелд»*

Кинофильм «Столкновение»** начинается с рассказа водителя из Лос-Анджелеса, описывающего сцену дорожно-транспортного происшествия. «В Лос-Анджелесе никто к вам не прикасается. Мы все спрятаны за стенами из металла и стекла. Порой мне кажется: мы настолько сильно скупаем по контакту, что врезаемся на дороге друг в друга, чтобы хоть что-то почувствовать». Это заявление кажется абсурдным, но в нем есть доля истины. Иногда мы сталкиваемся с гуманностью в дорожном потоке, и это производит сильное впечатление. Вы наверняка имели дело с классическим случаем взаимодействия при смене полосы. Вы ловите взгляд другого водителя, он пропускает вас вперед, а вы с искренней человеческой теплотой машете ему рукой. Почему эта ситуация кажется вам особенной? Связано ли это с тем, что на дороге все безлики, либо же дело в чем-то еще?

Джей Фелан, биолог, работающий неподалеку от Джека Каца в Калифорнийском университете, часто размышляет о трафике, разъезжая на своем мотоцикле по Лос-Анджелесу. «Человечество на начальном этапе развивалось в условиях, когда каждого окружало не более сотни человек, — говорит он. — У нас были те или иные связи со всеми, кого

* «Сайнфелд» (Seinfeld) — американский телевизионный комедийный сериал, вышедший на канале NBC в 1989–1998 годах. *Прим. ред.*

** «Столкновение» (Crash) — криминальная драма режиссера Пола Хаггиса, выпущенная в прокат в 2005 году. *Прим. ред.*

мы встречали». Хорошо ли этот человек к вам относился? Вернул ли вещь, которую попросил неделей ранее? Подобный способ общения носит название «взаимного альтруизма». Ты мне, я тебе. Мы поступаем так, поскольку нам кажется, что это когда-нибудь поможет нам «в пути». По мнению Фелана, даже тогда, когда мы едем по Лос-Анджелесу вместе с сотнями тысяч других безликих водителей, в глубине души мы продолжаем казаться себе жителями небольшой доисторической деревни. «Поэтому когда кто-то делает для вас что-то приятное на дороге, то вам кажется, что вы обрели союзника. И ваш мозг воспринимает это как начало долгосрочных и устойчивых отношений».

Фелан считает, что когда кто-то совершает хорошие или плохие поступки, то мы начинаем «вести им счет» в голове — причем даже в случаях, если шансы вновь встретить этого человека крайне невелики. Но наш мозг, который, как нам кажется, развился достаточно для того, чтобы справляться с масштабными социальными сетями³⁴, получает довольно мощные сигналы от любого акта общения. Поэтому мы начинаем злиться из-за незначительных нарушений дорожных правил или чувствуем себя гораздо лучше после самых мелких проявлений вежливости. «Я чувствую, что на дороге происходит множество событий, — говорит Фелан. — Кто-то машет вам рукой, после того как вы даете ему перестроиться на вашу полосу. Мир начинает казаться лучше. Чувствуется, что в нем есть доброта и каждый готов позаботиться о другом». А как только вас кто-то подрезает, мир погружается во тьму. Теоретически ни первое, ни второе не должно значить особенно много, однако каждый раз у нас возникают сильные эмоции.

Эти моменты напоминают нам дорожную версию «игры в ультиматум» — эксперимента, который используют социологи для выявления степени взаимной справедливости в общении людей. В ходе игры один участник получает деньги и указание поделиться с другим участником, выбрав сумму по своему усмотрению. Если второй соглашается с предложением, то оба получают свои деньги. Если же он отказывается, то оба не получают ничего. Исследователи обнаружили, что люди обычно отказываются от предложений, составляющих менее 50%, даже если это значит, что они останутся ни с чем. Финансовые потери значат меньше, чем чувство справедливости или неприятное ощущение от того, что проиграл кому-то. (Одно исследование показало, что люди, чаще других отказывавшиеся от предложений, имели более высокий уровень тестостерона³⁵. Возможно, это

также объясняет, почему я больше склонен, чем моя жена, вступать в контакт с людьми, подрезавшими меня на дороге.)

Именно чувство справедливости заставляет нас агрессивно преследовать машину, до того «висевшую у вас на хвосте». Мы делаем это в ущерб собственной безопасности (можно спровоцировать аварию или нарваться на человека, готового к драке) и невзирая на то, что, возможно, никогда в жизни больше не увидим того, кого пытаемся наказать. В небольших городках имеет смысл быть вежливым на дороге, ведь шансы встретиться вновь велики, а водитель может оказаться вашим знакомым. Ваш пример может заставить других отказаться от опасного вождения. Однако при движении по шоссе или в крупных городах не вполне понятно, почему водители так хотят помочь или, напротив, обидеть других; другие водители никоим образом не связаны с вами, и вы вряд ли увидите их вновь. Неужели мы обманываем себя, рассчитывая, что наш альтруистичный жест вызовет аналогичную ответную реакцию, либо же вежливость — наша вторая натура? Поведение на дороге — всего лишь часть более крупной головоломки, вопроса о том, как люди (которые, в отличие от муравьев, не братья и сестры, работающие на королеву-мать) умудряются уживаться друг с другом (невзирая на краткосрочные конфликты). Пока что ученые не смогли дать этому толкового объяснения.

Экономист Эрнст Фер* и его коллеги предложили теорию «сильной взаимности»³⁶: «желание пожертвовать ресурсами во имя справедливости и наказания за нечестное поведение, даже если это приводит к дополнительным затратам и не обеспечивает человеку, склонному к взаимности, награды в настоящем или будущем». Примерно то же происходит с нами на дороге, когда мы пытаемся наказать кого-то за неправильные действия. В экспериментальных играх, участники которых должны внести определенную сумму в общий котел, лучший вариант развития событий — когда каждый добавляет свою долю. Однако для отдельно взятого участника выгоднее забрать часть денег остальных игроков (чем-то это напоминает поведение человека, который обходит длинную очередь машин, желающих съехать с шоссе, а потом вклинивается в нее в последний момент). Постепенно игроки перестают

* Эрнст Фер (род. 1956) — австрийский экономист, президент Ассоциации экономической науки (2003–2005). *Прим. ред.*

вносить вклады в общий котел. Сотрудничество заканчивается. Когда у них появляется возможность наказать других за то, что те не вносят свои деньги, после пары раундов большинство участников начинают делиться всем, что у них есть. Судя по всему, страх наказания помогает обеспечить сотрудничество.

Возможно (как предполагает экономист Герберт Гинтис*), в некоторых формах «дорожного бешенства» есть свои плюсы. Подача сигнала или даже агрессивное следование в хвосте подрезавшего вас человека, пусть оно и не соответствует вашим личным интересам, оказывается в интересах всего биологического вида. Странники «сильной взаимности» отправляют сигналы, которые заставляют потенциальных обманщиков сотрудничать; в трафике, как и в любой другой эволюционной системе, соответствие правилам обеспечивает «коллективное преимущество» для группы и тем самым помогает каждому отдельно взятому участнику. Бездействие повышает риск того, что нарушитель причинит вред группе хороших водителей. Когда вы гудели грубияну, то не думали о благе для своего биологического вида. Вы были просто злы, но ваш гнев при этом может оказаться альтруистичным³⁷ (и, подобно тому как курицы кудахтаньем предупреждают о приближении хищника, сигнал, который вы подаете угрожающему вас водителю, не отнимает у вас слишком много энергии). Так что, если вы поддерживаете теорию Дарвина, погудите в знак солидарности!

Какими бы ни были причины взаимодействия (эволюционные или культурные), наши глаза — один из главных его механизмов, а визуальный контакт может считаться самым важным человеческим навыком, который утрачивается при движении по дороге. Странно, однако, что люди, куда более склонные к сотрудничеству, чем наши ближайшие родственники-приматы, начинают вести себя в потоке совершенно иначе. Основную часть времени мы движемся слишком быстро — теряем возможность поддерживать визуальный контакт на скорости свыше 30 километров в час³⁸ — или считаем небезопасным глядеть по сторонам. Не исключено, что нам что-то мешает. Часто водители носят солнечные очки или стекла их автомобилей затонированы. (Да и хотели

* Герберт Гинтис (род. 1940) — американский ученый-психолог, бихевиорист, преподаватель и писатель. Известен своими теориями альтруизма, сотрудничества, эпистемической теорией игр, теорией генно-культурной коэволюции, человеческого капитала, волн эффективности и сильной взаимности. *Прим. ред.*

бы вы устанавливали визуальный контакт с водителем, сидящим в солнечных очках в машине с глухо затонированными стеклами?) Порой мы контактируем визуально через зеркало заднего вида, но такой контакт кажется нам слишком слабым и даже сомнительным (по сравнению со взглядом в глаза, «лицом к лицу»).

Поскольку визуальный контакт на дороге — это редкость, мы можем испытывать неловкость, когда он все-таки происходит. Доводилось ли вам вставать на красный свет светофора и «чувствовать», что на вас смотрит кто-то, сидящий в соседней машине? Скорее всего, ощущения были неприятными. Первая причина — кто-то нарушает присущие трафику границы личного пространства. Вторая — отсутствие видимого повода, поэтому вы подсознательно оцениваете, не придется ли вам обороняться или бежать. Что вы делаете, если замечаете, что кто-то на перекрестке смотрит на вас? Вполне обычной реакцией будет нажать на педаль газа. Исследователи дорожного движения просили помощника подъезжать на скутере к автомобилям, стоящим на перекрестке, и внимательно смотреть на водителей. Эти автомобилисты после переключения сигнала светофора ехали по перекрестку значительно быстрее тех, на кого не смотрел экспериментатор. В рамках другого исследования на водителей смотрели пешеходы, стоявшие на перекрестке. Результат был таким же³⁹. Вот почему вам обычно не удается установить контакт со стоящим рядом водителем другой машины. Именно с этим связана основная проблема сетей для свиданий в пробках (позволяющих водителям обмениваться сообщениями анонимно). Большинство людей — не считая водителей Ferrari средних лет — не хотят, чтобы на них смотрели, когда они в пути.

Однако когда вам нужно, например, перестроиться из одной полосы на другую, визуальный контакт становится основным сигналом. Ведущий телевизионного шоу «Сайнфелд» Джерри Сайнфелд был прав, когда посоветовал своему гостю Джорджу Констанца, рассказывавшему о том, как он безуспешно пытался перестроиться на нью-йоркской улице и размахивал руками, следующее: «Думаю, что им недостаточно руки. Они должны увидеть человеческое лицо».

Многие исследования подтвердили, что визуальный контакт в значительной степени повышает шансы на сотрудничество в различных экспериментальных играх. Удивительно, но при этом глаза не обязательно должны быть *настоящими*. Исследование показало, что присутствие

нарисованных глаз на экране компьютера заставляло людей отдавать больше денег другому, невидимому им игроку⁴⁰. В рамках другого эксперимента ученые разместили фотографию глаз над кофейным аппаратом в комнате отдыха. Человек, желавший налить себе кофе, должен был положить в копилку определенную сумму⁴¹. Через неделю изображение глаз заменили фотографией цветов. И так несколько раз. Оказалось, что в недели, когда над аппаратом висело изображение глаз, люди стабильно платили больше. По некоторым данным, сама форма наших глаз, содержащих больше склеры («белой части»), чем у самых близких к нам приматов, как раз и призвана развить сотрудничество среди людей⁴². Белки помогают нам «привлечь внимание других», и мы становимся особенно чувствительными к направлению чужого взгляда⁴³. Младенцы будут без особых проблем следить за вашим взглядом, но вряд ли станут отслеживать ваши движения, если вы закроете глаза и будете просто мотать головой из стороны в сторону⁴⁴. По мнению некоторых ученых, глаза помогают нам показать, что нам нравится на самом деле. Визуальный контакт также подтверждает: мы не верим в то, что нам будет причинен вред, если раскроем свои намерения.

Бывают случаи, когда мы не хотим сообщать о своих намерениях. Именно поэтому некоторые игроки в покер надевают темные очки. Это также помогает объяснить и другую игру — вождение машины в Мехико. Символ сложности трафика в Мехико — так называемые *topes*: лежащие полицейские, разбросанные по всему городу, как таинственные земляные насыпи какой-то древней цивилизации. Эти устройства чуть ли не самые крупные по размеру среди себе подобных. Благодаря этому они очень эффективно гасят негативные импульсы водителей-чиланго (жителей Мехико). Горе тем, кто не успел снизить скорость перед этими насыпями до минимума. Старые автомобили застревают в них, после чего их откатывают на обочину и превращают в придорожные киоски по продаже всякой всячины.

Вряд ли *topes* можно назвать единственной проблемой дорожного движения в Мехико. Существуют еще и *secuestros express*, или «экспресс-ограбления», когда преступники наводят оружие на водителей, остановившихся на красный сигнал светофора, затем едут с ними к ближайшему банкомату и заставляют снять все наличные с карты. Часто преступник нервничает куда больше своей жертвы — так утверждает Марио Гонзалес Роман, бывший офицер безопасности в посольстве

США, которому довелось побывать в роли жертвы такого ограбления. В данной ситуации крайне важно сохранять спокойствие. «Большинство погибших в подобных инцидентах посылали преступникам неверные сигналы, — объяснял он, передвигаясь по Мехико на VW Beetle 1976 года выпуска (который в Мексике называют *vocho*). — Вы должны облегчить работу преступника. И если ему нужна лишь ваша машина, то считайте, что вам повезло».

К счастью, экспресс-ограбления случаются в Мехико довольно редко. Чаще водителям приходится иметь дело с другой проблемой — бесчисленными перекрестками без светофоров. Решение вопроса о том, кто поедет первым, а кто уступит, превращается в своеобразный социальный балет с неясными правилами. «Порядка никакого нет, кто приехал первым, тот и прав, — рассказывает Агустин Барриос Гомес, предприниматель и политик, ехавший вместе со мной по району Поланко в своем потрепанном Nissan Tsuru, выглядевшем несколько простоватым для статуса его хозяина. — Мексиканские преступники обращают пристальное внимание на вашу машину и другие признаки вашего благосостояния, например часы. В Монтре я ношу Rolex, а здесь предпочитаю Swatch». На каждом перекрестке он немного замедлял ход, проверяя, что будут делать водители, подъезжающие слева или справа. Проблема заключалась в том, что машины подъезжали к перекрестку в одно и то же время. В какой-то момент Гомес решительно рванул вперед, вынудив остановиться BMW, ехавший наперерез. «Я сознательно не смотрел ему в глаза», — твердо сказал он, проехав перекресток.

Визуальный контакт очень важен для преодоления перекрестков без разметки в Мехико. Стоит вам посмотреть на другого водителя, и он подумает, что вы его заметили и готовы пропустить. Если же вы не смотрите на соседа, то возлагаете все бремя ответственности на него (при условии, что он вас заметил), а это позволяет вам проехать первым (вы даете понять, что не имеете представления о его существовании). Всегда есть вероятность, что водитель смотрит куда-то еще. В случае Барриоса Гомеса социальная цена остановки будет большей для BMW, находящегося выше в социальной иерархии, чем старый Nissan Tsuru. Кроме того, для BMW материальный ущерб будет серьезнее в случае, если он не остановится и произойдет авария. Водители, не желающие сотрудничать на принципах «взаимного альтруизма», не смотрят по сторонам или притворяются — они стараются глядеть прямо перед собой.

То же происходит со многими нищами, которых можно встретить на перекрестках в Мехико. Им гораздо проще просить деньги, не устанавливая визуального контакта с прохожими⁴⁵. Именно поэтому не только в Мехико, но и в других городах многие водители в ожидании нужного сигнала светофора смотрят строго вперед.

Разумеется, ежедневная поездка на работу имеет мало общего с хитрыми стратегиями времен холодной войны, однако каждый раз, когда к перекрестку без разметки и знаков подъезжают две машины, возникает определенная игра. Теория игр, согласно определению экономиста и нобелевского лауреата Томаса Шеллинга*, представляет собой процесс стратегического принятия решений, имеющий место (подобно случаям ядерного противостояния или движения на перекрестке), когда «два или более участников должны принять решение, имеют свои предпочтения относительно желательного исхода и определенное знание относительно доступных другим участникам вариантов действий и их предпочтений. Исход зависит от решений, принимаемых обоими участниками или всеми участниками, если их число превышает два»⁴⁶.

В дороге возникает масса подобных моментов импровизированного принятия решений и балансирования на грани войны. По мнению Шеллинга, одна из наиболее эффективных, хотя и рискованных стратегий теории игр предполагает использование «асимметрии в коммуникации». Один водитель, подобно Барриосу Гомесу в Мехико, становится «недоступным» для принятия сообщений со стороны и таким образом исключает себя из числа участников, которые должны пересечь перекресток первыми⁴⁷. Подобная тактика может быть довольно эффективной, если вы готовы рискнуть своей головой ради того, чтобы следовать стратегии, применявшейся во времена холодной войны. Например, пешеходам часто говорят, что для перехода улицы на нерегулируемом перекрестке (без светофора) крайне необходим визуальный контакт, но как минимум одно исследование показало, что водители значительно чаще пропускали пешеходов, когда те *не смотрели* на приближающуюся машину⁴⁸.

* Томас Кромби Шеллинг (род. 1921) — американский экономист, лауреат Нобелевской премии 2005 года «За расширение понимания проблем конфликта и кооперации с помощью анализа в рамках теории игр», профессор Мэрилендского университета. *Прим. ред.*

Водители на перекрестках руководствуются довольно сложным набором мотивов и предположений; некоторые из них связаны с дорожным движением, другие — нет. Ученые показывали участникам одного исследования фотографии с изображением перекрестка, к которому приближались два транспортных средства (находившихся от него на одинаковом расстоянии). У одного был законный приоритет, а у второго — нет. Кроме того, второй водитель не знал, воспользуется ли своим правом первый. Участников эксперимента просили представить себя на месте водителей. Им нужно было предсказать, кто «выиграет» право приоритетного проезда при условии действия различных факторов: наличия или отсутствия визуального контакта, пола второго водителя, а также типа транспортного средства — грузовик, внедорожник или обычная небольшая легковая машина. Роль визуального контакта была поистине огромной. Большинство участников считало, что при его возникновении водители, имеющие право приоритетного проезда, им воспользуются. Автомобилисты также охотнее уступали дорогу, когда вторая машина была сопоставима по размерам. Они еще чаще уступали, когда вторая машина была того же размера, а за ее рулем сидела женщина — по мнению исследователей это было связано с общепринятым представлением о том, что женщины за рулем менее «опытны», «компетентны» или «рациональны». А может быть, это было лишь проявлением рыцарства?⁴⁹

Таким образом, трафик представляет собой живую лабораторию человеческих взаимоотношений, где действуют невидимые на первый взгляд проявления силы и слабости. Например, когда на светофоре на перекрестке загорается зеленый свет, а впереди стоящая машина не начинает движение, велики шансы, что прозвучит сигнал. Однако то, *когда* он прозвучит, *сколько раз* и *как долго*, далеко не случайные переменные.

Подача сигналов происходит в соответствии с определенной тенденцией, которая не всегда отвечает нашим представлениям. Мы уже видели, что водители, ехавшие в машинах с откинутым верхом и не имевшие возможности скрыться под маской анонимности, подавали сигнал значительно реже, чем все остальные. По тем же причинам водители в Нью-Йорке⁵⁰, окруженные миллионами незнакомцев, будут, скорее всего, сигналить чаще и быстрее, чем автомобилисты в небольшом городке в Айдахо, где в машине, не сдвинувшейся вовремя с места, может сидеть их друг. Важно и то, что именно делает водитель стоящей впереди машины. Когда автомобиль сознательно не двигался с места из-за

того, что водитель разговаривал по телефону, то другие водители обычно начинали гудеть — причем, как говорят выводы одного исследования, чаще и дольше, чем во всех других случаях (оказалось, кроме того, что мужчины были более склонны подавать звуковой сигнал, чем женщины, хотя женщины ничуть не меньше выражали свой гнев заметным для других способом)⁵¹.

В игре участвует множество других факторов — начиная от пола и заканчивая типом машины и опытом водителей. В классическом эксперименте, проведенном в США и потом повторенном в Австралии⁵², ключевым фактором для принятия решения был статус автомобиля. Когда статус «блокирующей машины» считался «высоким», следовавшие за ней водители были склонны сигналить меньше и реже, чем дешевой или старой машине⁵³. В Мюнхене было проведено иное исследование. Ученый, сидевший в автомобиле VW Jetta и блокировавший движение, наблюдал за теми, кто начинал сигналить. Несложно догадаться, что водители Mercedes начинали сигналить быстрее, чем водители Trabant⁵⁴. Аналогичное исследование, проведенное в Швейцарии, не выявило этого эффекта — возможно, вследствие культурных различий, таких как присущие жителям этой страны сдержанность и любовь к тишине⁵⁵. Еще одно исследование показало, что когда водителем блокировавшей движение машины была женщина, то другие водители (в том числе *другие женщины*) сигналили более активно⁵⁶. Проведенный в Японии эксперимент выявил, что когда на блокирующей машине висел обязательный стикер «водитель-новичок», то ехавшие сзади автомобили сигналили чаще (возможно, считая, что тем самым преподают «дополнительный урок вождения»⁵⁷). В нескольких европейских странах водители быстрее и чаще сигналили, когда впереди стоящая машина имела номерной знак другого государства⁵⁸.

Мужчины сигнализируют чаще женщин (более того, мужчины и женщины чаще сигнализируют, обращаясь к женщинам). Жители мегаполисов сигнализируют чаще, чем жители небольших городков. Люди склонны чаще сигналить водителям дорогих машин — возможно, об этом вы и сами догадывались⁵⁹. Самое главное — понять, что, двигаясь в потоке, мы руководствуемся набором стратегий и убеждений, причем даже не осознавая этого. Целый ряд интереснейших экспериментов провел Йен Уокер — психолог из Университета Бата в Англии. По его словам, в комплексных системах наподобие трафика, где постоянно взаимодействуют между собой тысячи людей с различным представлением о правилах дорожного

движения, участники конструируют «ментальные модели», направляющие их действия. «Они просто создают собственную идею того, как все работает, — рассказал мне Уокер во время обеда в деревне Сэйлсбери. — А эти идеи у всех совершенно разные».

Возьмем машину и велосипед, стоящие на перекрестке. Исследования стабильно показывают, что перекрестки — одно из самых опасных мест для велосипедистов (не говоря уже об автомобилях), в частности из-за плохой видимости и других проблем восприятия (о них мы поговорим в главе 3). Но даже когда водители видят велосипедистов, ситуация не становится проще. Уокер показывал автомобилистам (действительно опытным водителям, находившимся в лабораторных условиях) фотографию велосипедиста, остановившегося на перекрестке и смотрящего на боковую улицу (при этом велосипедист не подавал рукой сигнала о том, что собирается на нее повернуть). Когда водителей просили предсказать следующее движение велосипедиста, 55% сказали, что он не будет совершать поворот, а 45% предположили обратное. «Вот хороший пример неформального характера ментальных моделей людей, — объясняет Уокер. — Существует множество неформальных сигналов, используемых на дороге. Исследования показывают, что почти половина аудитории предполагает одно, другая — совершенно иное, а это прямой путь к ДТП».

Однако, как предположил Уокер, в данном случае речь идет о чем-то более интересном, чем просто непонимание происходящего. В ходе другого исследования⁶⁰ ученый показал участникам (опять-таки водителям, находившимся в лабораторных условиях) фотографии ярко одетого велосипедиста в различных дорожных ситуациях, происходящих в типичной английской деревне. Участников просили отметить на компьютерном экране, будут ли они двигаться или остановятся в зависимости от своего представления о дальнейших действиях велосипедиста на различных перекрестках. На некоторых изображениях велосипедисты четко показывали, что собираются совершить поворот, на других просто смотрели вбок или через плечо, а на остальных не подавали никаких явных сигналов. Возможными исходами были «правильные ответы» (то есть грамотная оценка ситуации водителями), «ложные сигналы» (водители останавливались, когда не должны были этого делать) и ситуации, которые, по мнению Уокера, неминуемо привели бы к столкновению. Как и следовало ожидать, наиболее часто «ложные сигналы» возникали, когда велосипедист смотрел через плечо или не подавал никаких

знаков. Поскольку водители не понимали, что собирается делать велосипедист, они вели себя чрезмерно осторожно. Однако когда Уокер изучил ситуации «столкновений», то обнаружил, что наиболее часто они происходили в случаях, когда велосипедист показывал самый четкий сигнал, то есть указывал рукой в сторону поворота. Более того, когда водители принимали правильное решение остановиться, время реакции на сигнал со стороны велосипедиста было самым медленным.

Почему же четкие сигналы, заметные и понятные водителям, могли значительно чаще привести к столкновению, чем отсутствие знаков? Возможно, дело в том, что велосипедисты выглядят как люди, а не как безликие машины. В ходе предыдущего исследования⁶¹ Уокер просил участников изучить различные фотографии трафика и описать, что на них изображено. Когда участники видели изображения с автомобилем, они использовали слова для описания неодушевленного предмета. Когда же они смотрели на фотографии пешехода или велосипедиста, то значительно чаще использовали слова для описания человека. Вполне естественной кажется фраза «велосипедист уступил дорогу автомобилю», однако фраза «водитель ударил велосипед» звучит куда более странно. На одной из показанных Уокером фотографий были видны женщина в автомобиле и мужчина на велосипеде, стоявший за ее машиной. Хотя женщину было видно довольно четко, участники почти никогда не описывали ее как человека (в отличие от велосипедиста). Иными словами, женщина в автомобиле оставалась для участников «невидимой»⁶².

В теории это может быть на руку велосипедистам — кто из них не хотел бы, чтобы его считали человеком? Однако здесь может возникнуть новая проблема, связанная с обезличенностью трафика, которую я описал выше. Транспортные средства движутся на скоростях, которых мы сами достичь не в состоянии, несмотря на свою высокоразвитость: жизнь никогда не учила нас принимать решения, связанные с общением с себе подобными на высокой скорости. Поэтому, когда мы едем по дороге, на которой появляется человек на колесах, мы не можем удержаться от искушения взглянуть ему в лицо, а затем и в глаза. В рамках другого проведенного Уокером исследования участники изучали фотографии велосипедистов, а специальная компьютерная программа следила за движениями их глаз. Оказалось, что взгляд участников чаще всего инстинктивно падал на лица велосипедистов

и задерживался на них, вне зависимости от того, что еще было изображено на фотографии.

Глаза — универсальный сигнал, и Уокеру удалось это наглядно продемонстрировать. В его ноутбуке есть две собственные фотографии. На одной он смотрит прямо в камеру (то есть в глаза). Другая фотография выглядит почти так же, но в ней что-то неуловимо меняется. Насколько сильно он отвел взгляд для того, чтобы я как зритель понял, что он уже не смотрит на меня? Всего лишь на два пикселя (притом что ширина экрана составляет 640 пикселей). Уокер полагает, что когда мы видим глаза велосипедиста или даже движение его руки, то запускаем — возможно, автоматически — цепочку когнитивных процессов. И это происходит, вне зависимости от нашего желания, каждый раз, когда мы видим другого человека. Чтобы изучить человека, нам требуется больше времени, чем для изучения предмета, и мы вынуждены приложить больше умственных усилий (исследования показали, что в ситуациях, когда два человека встречаются взглядами, происходит всплеск умственной деятельности, проявляющийся в виде заметного пика на энцефалограмме⁶³). Возможно, мы пытаемся понять при взгляде на них нечто большее, чем возможное направление поворота. Мы ищем признаки враждебности или, напротив, доброты. Не исключено, что мы хотим получить хотя бы малую толику альтруизма. А может быть, желаем посмотреть туда же, куда они, а не разбираться в том, о чем сигнализирует нам их рука.

Сознательно или нет, но мы всегда понемногу меняем ситуацию на дороге путем постоянной невербальной коммуникации. Уокеру удалось это убедительно доказать, когда он покинул лабораторию и вышел на вполне реальную автотрассу⁶⁴. Будучи сам велосипедистом, он живо интересовался рассказами других о том, что чем больше дорожного пространства они захватывали, тем больше пространства им были готовы уступить проезжавшие мимо машины. Его также заинтересовали исследования, в которых говорилось, что водители склонны воспринимать велосипедистов в шлемах как более «серьезных, вдумчивых и предсказуемых участников дорожного движения».

Имеет ли все это какое-то значение на дороге или же машины просто проезжают мимо велосипедистов, как мимо обычных людей? Чтобы получить ответ на этот вопрос, Уокер снабдил свой велосипед ультразвуковым датчиком расстояния и начал колесить по дорогам Сэлисбери и Бристоля. Порой он путешествовал в шлеме, а порой без него. Он двигался

на разном расстоянии от обочины. Более того, иногда он переодевался в женщину и надевал парик с длинными волосами. Когда Уокер обработал данные, он обнаружил ряд интересных закономерностей. Чем дальше от обочины он ехал, тем меньше пространства оставляли ему машины. Когда он был в шлеме, транспортные средства проезжали ближе к нему, чем когда он был без шлема. Водители воспринимали шлем как знак того, что даже в случае столкновения риск травмы у велосипедиста ниже. Не исключено, что шлем лишал его человеческих черт в глазах автомобилистов. А скорее всего (по мнению Уокера), те воспринимали шлем как признак более ответственного и предсказуемого велосипедиста, не склонного к сюрпризам. В любом случае наличие шлема меняло поведение проезжающих мимо водителей.

И, наконец, водители давали Уокеру больше пространства, когда он переодевался в женщину. Был ли этот «эффект новизны» основан на статистическом факте, что на британских дорогах меньше женщин-велосипедисток? Или же водители просто думали: «Что это за псих в женском парике?» Не исключено, что люди за рулем (пол которых Уокер не мог определить) уступали женщинам на велосипеде больше места из вежливости или же руководствуясь стереотипным представлением о женщинах как о непредсказуемых или менее компетентных личностях?

Интересно, что возможная гендерная предвзятость (даже ошибочная) имеет некоторые общие черты с исследованием перекрестков, упомянутым выше, — если помните, водители чаще уступали право проезда женщинам за рулем. Водители, сознательно или нет, полагаются на стереотипы (некую версию «ментальных моделей» Уокера). Причина столь активного применения стереотипов на дороге может быть связана с тем, что у нас мало информации об окружающих, как и в случае, ставшем сюжетом песни о наклейке на бампере внедорожника. Вторая причина может заключаться в том, что мы полагаемся на стереотипы как на «ярлыки сознания», помогающие нам найти смысл в окружающей нас сложной среде, причем в условиях, когда у нас нет времени на тщательную оценку. И это не всегда плохо: водители, видящие ребенка на обочине, воспользуются стереотипом о том, что «дети не могут контролировать свои импульсы», предположат, что малыш может выскочить на проезжую часть, и снизят скорость⁶⁵.

Тем не менее несложно представить себе ситуацию, когда мы видим нечто не отвечающее нашим ожиданиям. Позвольте рассказать вам

о результатах одного хорошо известного психологического исследования. Участники читали слово, которое отражало личностную характеристику, подтверждавшую, отрицавшую или избегавшую определенного гендерного стереотипа. Затем им вручался листок с именем, после чего нужно было определить, принадлежит ли оно мужчине или женщине. Люди реагировали значительно быстрее, когда стереотипическая характеристика соответствовала имени. Они тратили гораздо меньше времени на раздумья, когда видели фразы «сильный Джон» или «нежная Джейн», чем фразы «сильная Джейн» или «нежный Джон». Только когда участников просили противостоять стереотипу и лишали их «когнитивных ограничений» (то есть давали достаточно времени), они были способны преодолеть автоматическую ответную реакцию⁶⁶.

Водители, проезжавшие мимо Уокера на велосипеде, тоже делали автоматические суждения. Но помогал или мешал участникам движения стереотип о велосипедисте в шлеме как компетентном и предсказуемом? Мы помним, что водители проезжали достаточно близко. Может быть, стоило носить парик, маску Дарта Вейдера или что-то еще, дающее водителю другой сигнал? Пока что это непонятно, но после экспериментов у Уокера сложилось положительное ощущение от пребывания на дороге. «Вы можете надеть шлем, и это сразу приведет ко вполне весомым изменениям в поведении. По мере того как водитель приближается к велосипедисту, он может выдвинуть свое индивидуальное суждение о нуждах этого человека. Автомобилист относится к каждому человеку как к личности. Он не просто стрижет всех велосипедистов под одну гребенку. Разве это не может не радовать?»

Наши правила дорожного движения определяются анонимностью, но не стоит забывать, что вокруг нас находятся другие люди, а не вещи.

Ожидание в очереди и в пробке:
почему соседняя полоса всегда движется быстрее

*Ждущие чего-то люди не умеют объективно оценивать время,
и 30 секунд кажутся им пятью минутами.*

Джейн Остин, «Мэнсфилд-Парк»

Когда вы в последний раз злились на что-то неподконтрольное вам? Скорее всего, вы находились в одной из трех ситуаций: стояли в пробке;

ждали своей очереди в банке, аэропорту, на почте или в другом подобном месте; дожидались, пока на ваш телефонный звонок ответит представитель отдела по работе с клиентами какой-то компании.

Во всех трех случаях вы стояли в очереди. Вы наверняка злились больше в первом и третьем случаях, потому что находились в комфортной обстановке своего дома или автомобиля. Но свой гнев вы можете проявить и в каком-то публичном месте, и поэтому корпорации тратят огромные суммы и много думают о том, чтобы сократить количество и длину очередей до минимума.

Очереди в потоке машин несколько иного рода. Самая распространенная — очередь перед светофорами, а медленно переключающийся светофор — давний источник раздражения. Как и в случае традиционных очередей, инженеры-дорожники пытаются оценить объем «поступающего потока». Они стараются понять, подъезжают ли автомобили к перекрестку случайным образом или же следуют принципам «пуассоновского потока» (названного так в честь французского математика Симеона-Дени Пуассона), как в случае банковской очереди. А если это не пуассоновский, но не хаотичный поток (представьте себе хотя бы очереди на паспортном контроле в аэропортах, которые периодически пополняются группами прибывающих пассажиров)? Инженеры-дорожники увеличивают «время цикла» в часы пик точно так же, как Starbucks выпускает больше работников кафе в пиковые утренние часы перед началом рабочего дня.

Существуют и «движущиеся очереди». Например, вы стоите в более быстрой левой полосе на шоссе, застряв за тем, что инженеры называют «взводом» транспортных средств. По мере того как некоторые машины перемещаются в более медленные полосы, вы «продвигаетесь вперед» в своей. Если кто-то в вашей полосе забывает двинуться вперед, вы мигаете ему фарами или подкатываетесь поближе, что в обычном общении равносильно легкому покашливанию или прикосновению к плечу человека, стоящего перед вами, о чем-то задумавшегося и забывшего сделать несколько шагов. Возможно, вы тоже это замечали: мы склонны делать это даже тогда, когда четко понимаем, что это не приведет к сокращению времени ожидания. Кажется, сам факт наличия пустого пространства заставляет нас нервничать.

Пробки нарушают привычную логику ожидания. Мы стоим в очереди, но часто не знаем, где она начинается или заканчивается. Каким

образом мы можем оценить степень нашего продвижения? Не вполне понятно, напоминает ли трафик обычную очередь, но интересно, что он влияет на нас точно так же. Дэвид Майстер*, эксперт в области «психологии очереди», выдвинул ряд предположений, связанных с ожиданием в очереди⁶⁷. Как ни странно, они вполне применимы и для трафика.

Предположение номер 1: «Свободное время тянется медленнее». Именно поэтому в продуктовых магазинах перед кассами часто ставят стойки с журналами. По этой же причине мы слушаем радио или разговариваем по мобильному телефону в автомобилях. А вот предположение номер 3: «Из-за чувства беспокойства ожидание кажется более долгим». Вам доводилось застревать в пробке по дороге на важную встречу или с почти пустым бензобаком? Предположение номер 4: «Ожидание в условиях неопределенности кажется более продолжительным». Вот почему инженеры-дорожники используют электронные табло, показывающие, сколько времени еще придется простоять в пробке. Исследования показывают, что когда мы в точности знаем, сколько нам нужно ждать, то тратим меньше умственной энергии на размышления об этом. Именно поэтому один инженер, занимавшийся проблемами трафика в индийской столице Дели, разместил «сигналы обратного отсчета» на нескольких светофорах, с тем чтобы участники дорожного движения видели, через сколько секунд красный свет сменится зеленым.

Заслуживает внимания и предположение номер 6: «Ожидание, воспринимаемое как несправедливое, кажется более долгим». Представьте себе светофоры, ограничивающие выезд на шоссе со второстепенной дороги. Водители сердятся: «Почему мы должны ждать, когда другие машины спокойно едут по шоссе?» Исследование показало, что люди считали ожидание в таких условиях в 1,6–1,7 раза «более обременительным», чем стояние в пробке на самом шоссе⁶⁸. Чем больше людей осознает значение таких светофоров (об этом я расскажу в главе 4), тем меньше их напрягает ожидание. Это напрямую связано с предположением номер 5: «Ожидание по непонятным причинам кажется намного более длительным». Отсюда и возникает наше раздражение в случаях, когда мы не видим «причины» для пробки. Если мы знаем, что впереди случилась авария или идет строительство, нам становится легче. Логично и предположение номер 8: «Когда вы сидите в машине один, без

* Дэвид Майстер (род. 1947) — американский писатель и гуру бизнеса. *Прим. ред.*

пассажира, вам сложнее переносить ожидание». Согласно исследованиям, водители, едущие в одиночку, считали время, сэкономленное в пути, крайне важным фактором. Предполагается, что они сильнее беспокоятся, чем люди, едущие в компании с кем-то еще. (Самое смешное, что в некоторых странах машины с несколькими пассажирами имеют право ехать по специально выделенным полосам, то есть объективно имеют больше возможностей двигаться быстрее, чем машины с водителями-одиночками⁶⁹.)

Очереди всегда играют странные игры с нашим восприятием времени⁷⁰, ощущением удовлетворенности или даже чувством «социальной справедливости». Исследования показали, что люди обычно склонны переоценивать объем времени, проведенного в очереди, и вследствие этого испытывают меньше удовлетворенности, когда их наконец начинают обслуживать (именно по этой причине Disney World придумывает хитрые схемы, позволяющие облегчить процесс ожидания своей очереди на аттракционы). Но если вы думаете, что главное в очереди — это количество людей, стоящих перед вами, то вы ошибаетесь: исследования показывают, что не менее важно и количество людей позади вас. Так, эксперимент, проведенный в почтовом отделении в Гонконге, показал, что чем больше людей стояло за участником в очереди, тем реже он сдавался и уходил. Место в очереди внезапно начинало казаться ему более ценным. Еще одна теория гласит, что когда люди испытывают беспокойство — что бывает в очередях довольно часто, — то они начинают смотреть не вперед, а назад. Иными словами, вместо того чтобы страдать: «Как же далеко стоят первые люди в очереди», они думают: «Мне хотя бы лучше, чем всем тем, кто стоит за мной»⁷¹.

Но больше всего нас бесят люди, бессовестно лезущие вперед. Вот почему, по словам Ричарда Ларсона (директора Центра основ инженерных систем в Массачусетском технологическом институте и одного из ведущих мировых авторитетов по вопросу очередей), множество разных типов компаний — начиная от банков и заканчивая ресторанами быстрого обслуживания — переключились с систем, в которых множество очередей обслуживается множеством касс, на единую очередь, тянущуюся подобно змее. «В теории очередей имеется теорема, согласно которой среднее время ожидания в любой конфигурации примерно одинаково», — объясняет Ларсон. Тем не менее люди предпочитают единую очередь, причем настолько, что они готовы ждать больше

в сети ресторанов Wendy's, чем в McDonald's, где посетители распределяются на несколько очередей. Почему? Все дело, по словам Ларсона, в чувстве социальной справедливости. «Если имеется единая очередь, то можно гарантировать, что тот, кто придет первым, первым и будет обслужен. В случае нескольких очередей происходит то, что происходит в McDonald's во время обеда. Вы с трудом занимаете очередь, понимая, что человек, одновременно с вами вставший в соседнюю, вполне может получить заказ раньше вас. И это раздражает всех»⁷².

Подобные ситуации постоянно происходят в дороге, где стояния в пробке часто невозможно избежать. Именно поэтому я не тороплюсь перестраиваться, хотя многим это кажется неправильным (я вкратце объясню, почему этого не стоит делать). Иногда перестроение (то есть переход в другую очередь) может оказаться полезной стратегией, однако в большинстве случаев мы не получаем от этого никакой выгоды. В одной новостной программе канадского телевидения были показаны два водителя, ехавшие в одно и то же время по шоссе. Первого попросили как можно чаще перестраиваться из полосы в полосу, а второго — оставаться в одной и той же полосе. Люди, склонные к непрерывным перестроениям, могли сэкономить всего 4 минуты в поездке, занявшей 80 минут⁷³, что вряд ли можно считать значительным достижением. Наверняка стресс, связанный с перестроениями, отнял у водителя куда больше 4 минут жизни.

Одна из причин, по которым многие постоянно перестраиваются из полосы в полосу, была продемонстрирована в ходе потрясающего эксперимента, проведенного Дональдом Редельмайером и Робертом Тибширани (клиническим эпидемиологом из Торонто и статистиком из Стэнфорда соответственно). С помощью простого компьютерного моделирования трафика в двух полосах с соблюдением обычных правил поведения, а также видеофильма с реальным загруженным шоссе ученые выявили одну интересную иллюзию: хотя машина определенного участника эксперимента обгоняла столько же машин, сколько обгоняли ее саму (то есть двигалась примерно с той же скоростью, что и автомобили в соседней полосе), время, в течение которого ее обгоняли другие машины, было большим, чем время, когда она сама совершала обгон⁷⁴.

По некоторым причинам (о которых я расскажу позже) трафик чем-то напоминает аккордеон: как только он замедляется перед пробкой, то начинает сжиматься; по мере прохождения пробки аккордеон

«расширяется», и машины начинают набирать скорость. Из-за присущих такому типу движения случайностей эти изменения происходят в различных полосах в разное время. Водитель, находящийся во временно освободившейся полосе, может довольно быстро проехать мимо группы стоящих автомобилей в соседней. Однако затем он обнаружит себя в сжимающейся полосе. Что происходит дальше? Он наблюдает за «сжиманием» в соседней полосе. Хуже того, исследователи выяснили, что чем ближе водитель подъезжает к машине, находящейся перед ним, и чем чаще смотрит на соседнюю полосу, тем более неприятной ему кажется иллюзия того, что он выбрал неверный путь.

Возможно, созданию иллюзии сопутствует кое-что еще. Водители проводят большую часть времени — по данным исследований, от 80 до более чем 90%, — глядя вперед на дорогу⁷⁵. Разумеется, и на соседние полосы тоже. Расчеты показывают, что на каждые два взгляда на собственную полосу приходится один взгляд на соседнюю — просто для того, чтобы понять, стоит ли оставаться в своей полосе⁷⁶. Это означает, что мы достаточно хорошо осведомлены о транспортных средствах, проезжающих мимо нас. Мы тратим лишь 6% времени вождения на изучение того, что творится в зеркале заднего вида⁷⁷. Иными словами, мы значительно лучше представляем себе, кто нас обгоняет, чем кого мы оставили позади.

Тот факт, что мы в дороге больше времени наблюдаем за проигрышем, чем за выигрышем, идеально соответствует известной психологической теории под названием «избегание потерь»⁷⁸. Множество исследований показало, что люди склонны запоминать потери лучше, чем приобретения. Более того, наши мозги более чувствительны к потере⁷⁹. Психолог Даниэль Канеман* называл это «аффектом жертвенности»⁸⁰. Согласно его гипотезе, как только люди что-то получают, сразу же начинают испытывать нежелание это вернуть.

Помните свою почти детскую радость после того, как вам удавалось найти свободное место на парковке торгового центра в час пик? Не исключено, что вы выезжали оттуда с ощущением сожаления, особенно когда вашего отъезда кто-то ждал. Исследования показали, что людям требуется больше времени на то, чтобы выехать с парковки, когда их

* Даниэль Канеман (род. 1934) — израильско-американский психолог, один из основоположников психологической экономической теории и поведенческих финансов. *Прим. ред.*

ждет другой водитель (или даже когда им так кажется). Судя по всему, парковочное место начинает казаться более ценным, когда на него начинает претендовать кто-то еще. Это действительно так, хотя место уже не имеет ценности для человека, покидающего парковку⁸¹. Подобная чувствительность к потерям может помочь нам объяснить суть дилеммы позднего перестроения, описанной в прологе. На самом деле решение о смене полосы обусловлено не холодной и рациональной оценкой незагруженных транспортных мощностей, а тем фактом, что машины в другой полосе едут мимо, а вы вынуждены стоять на месте. Иными словами, любой выигрыш автомобилей в другой полосе воспринимается вами как собственный проигрыш.

Но опасно ли перестроение из полосы в полосу само по себе? Исследование, организованное Национальным департаментом безопасности дорожного движения, показало, что почти 10% столкновений было связано с перестроением в другую полосу⁸². А какая их часть действительно необходима⁸³? Осознаем ли мы, какие факторы играют роль в принимаемых нами решениях? Именно этот вопрос был основным для исследования Дональда Редельмайера и Роберта Тибширани. Редельмайер, трезво мыслящий врач с мягким голосом, проводящий треть своего рабочего времени в общении с пациентами центра Sunnybrook Health Sciences в Торонто, отлично разбирается в последствиях решений, которые мы принимаем за рулем⁸⁴.

«Чаще всего я изучаю поведение людей, которые серьезно пострадали в ДТП, — рассказал он мне. — Жизнь многих из них разрушена навсегда. Большинство испытывает чувство огромного сожаления или огорчения — они понимают, что если бы вели себя лишь чуть-чуть иначе, то дело не закончилось бы больницей. Зачастую такое мышление уже не основано на фактах. Когда у человека диагностируют рак поджелудочной железы, он сильно страдает, но при этом обычно не начинает гадать, что нужно было сделать, чтобы избежать столь ужасающего диагноза. А в случае аварии подобные мысли лезут в голову постоянно. И я понял, насколько все-таки сложен процесс вождения».

Итак, мы сами не понимаем, почему совершаем некоторые поступки во время движения. Но как же избавиться от иллюзии того, что другая полоса движется быстрее? Редельмайер предполагает (возможно, не совсем всерьез), что мы чувствуем себя лучше, если чаще смотрим в зеркало заднего вида. Тогда мы можем сравнивать свое положение с положением тех,

кто стоит за нами (как в случае с экспериментом на гонконгской почте), и это помогает нам почувствовать себя немного лучше. Однако может случиться и так, что мы столкнемся с автомобилем, едущим впереди нас. И тогда машины в соседней полосе действительно начнут двигаться быстрее. Сама природа вождения — поступательное движение в бесконечной очереди — берет над нами верх. Она туманит наши мысли странным и парадоксальным образом: мы ведем себя не как нормальные люди, но при этом иногда проявляем просто невероятную человечность.

Постскрипtum.

А теперь — секреты позднего перестроения!

Люди боятся перестраиваться на лос-анджелесских шоссе.

Брет Истон Эллис, «Меньше, чем ноль»

Человечеству удалось достичь невероятного прогресса. Мы открыли тайну генома, отправили космические корабли в самые дальние уголки Солнечной системы и даже смогли заморозить луч света. Но одна научная загадка нас поставила в тупик. Причем самое странное в том, что она не кажется слишком сложной: нам так и не удалось найти способ заставить водителей двигаться по дорогам с максимальной эффективностью и безопасностью.

Ситуацию, описанную в «Прологе» и испытанную мной на шоссе в Джерси, инженеры-дорожники называют «слиянием в зоне работ». Судя по всему, именно такие зоны представляют собой самые сложные и опасные участки шоссе⁸⁵. Несмотря на предупреждения о серьезных штрафах за столкновение с рабочим (или надписи с требованием сбросить скорость), случающиеся там дорожные инциденты оказываются гораздо опаснее для автомобилистов, чем для рабочих: примерно 85% людей, погибших в зонах работ, — водители или пассажиры. Понять причины несложно. Водители, только что свободно двигавшиеся на большой скорости, вынуждены ползти или даже останавливаться, а то и менять полосу и миновать узкий проезд, группы рабочих, строительную технику и другие отвлекающие внимание объекты.

В какой-то момент две полосы движения сливаются в одну (или три в две и так далее). Люди, ехавшие в разных полосах, внезапно замечают

друг друга. Тут и возникают сложности. Каждый из нас предоставлен на дороге самому себе, и общение кажется водителям довольно некомфортным занятием. Исследование Техасского института транспорта показало, что основная причина стресса на дороге — «проблемы при слиянии полос»⁸⁶.

Инженеры-дорожники потратили на изучение этой проблемы массу времени и денег, но она была не так проста, как казалось. Вариант слияния полос, с которым я столкнулся на шоссе в Нью-Джерси, отлично работает при неинтенсивном движении. Водители заранее знают, что им нужно перестроиться, и въезжают на соседнюю полосу на комфортной скорости и достаточном расстоянии, не конфликтуя с другими водителями. Однако сама природа зоны работ означает, что движение по ней вполне может быть затруднено. Шоссе, на котором две полосы сливаются в одну, утрачивает как минимум половину своей пропускной способности — и даже больше, если водители замедляют скорость, чтобы рассмотреть, что именно происходит. А поскольку пропускная способность резко снижается из-за новых подъезжающих машин, неминуемо возникает «хвост». Разумеется, он будет длиннее в полосе, открытой для движения, потому что все дорожные знаки в такой ситуации указывают водителям, чтобы они свернули именно на нее.

И это приводит к еще большим проблемам. По мере роста очередь начинает отодвигаться все дальше назад (инженеры называют такую ситуацию «против течения»), причем иногда даже за пределы зоны, где размещены знаки о сужении дороги. Это означает, что подъезжающие водители столкнутся с непонятно откуда возникшей пробкой. Они не понимают, что находятся в полосе, которая чуть дальше будет закрыта для движения. Как только они это осознают, они будут вынуждены «проталкиваться» в полосу, где уже стоит много машин. Водители на стоящей полосе сочтут новичков (скорее всего, не вполне справедливо) «мошенниками». По мере того как новые водители замедляются или даже останавливаются для того, чтобы перестроиться в другую полосу, они формируют вторую очередь. Автомобилисты, раздраженные долгим стоянием в пробке, решают грубо перестроиться в более быструю, открытую для движения полосу. А это приводит к тому, что они сталкиваются со впереди идущей машиной (самый частый вид столкновений в зонах дорожных работ).

Для решения этой проблемы североамериканские инженеры разработали два основных способа. Первый — «школа раннего перестроения». Чтобы устранить проблему вынужденного перестроения, работа начинается до начала его зоны. Водители заблаговременно, за несколько километров (а не за пару сотен метров), видят сигналы о том, что полосы будут объединены. Зачастую на полосе, которая будет закрыта для движения, помещается знак «Проезд закрыт»⁸⁷. Теоретически более раннее предупреждение означает, что водители начнут перестраиваться раньше и с меньшим «напряжением» (по вежливому выражению инженеров) и будут куда меньше удивлены внезапно возникшей перед их глазами очередью из остановившихся автомобилей. Исследование одной строительной площадки, проведенное в 1997 году в Индиане с помощью этой системы, показало значительное снижение числа вынужденных перестроений, меньшее количество «конфликтов во время движения» и уда ров сзади.

Однако у этого подхода есть важный недостаток. Не было доказано, что при этом транспортные средства проезжают зону работ быстрее, чем при вынужденном слиянии. Согласно одной математической модели, транспортным средствам требовалось *больше времени* на проезд зоны работ, возможно, из-за того, что машины, способные ехать быстрее, раньше вставали в общую полосу за медленно едущими машинами, тем самым искусственно создавая пробку. Система раннего перестроения также требует изменений в законодательстве и введения санкций, не позволяющих водителям нарушать правила. Но, как мы знаем, присутствие полицейской машины может иметь свои неоднозначные последствия.

Вторая концепция, связанная с поздним перестроением, была выдвинута инженерами-дорожниками в Пенсильвании в 90-е в ответ на отчеты об агрессивном вождении в местах слияния полос. Инженеры размещали последовательность знаков, начиная с расстояния в полторы мили от места слияния. Сначала несколько раз появлялся знак «Используйте для движения соседнюю полосу», а затем, непосредственно в месте соединения полос, — «Слияние полос, сверните на соседнюю полосу».

Эта система хороша тем, что она лишает водителей ощущения опасности или беспокойства, которое те могут испытывать при выборе полосы движения, а также раздражения из-за действий проезжающих мимо «мошенников». В рамках этой системы сжимается расстояние,

на котором производится множество маневров, в противном случае «растянутых» на несколько километров. Никто не будет скакать из полосы в полосу, так как поток и скорость будут примерно одинаковыми в обеих, — а это снижает вероятность столкновения со впереди идущей машиной. Поскольку машины используют обе полосы вплоть до момента их слияния, очередь сокращается вдвое.

Самое удивительное в этой концепции то, что она демонстрирует *15% ускорение потока* по сравнению с вынужденным слиянием. Судя по всему, девиз «Живи свободно» верен. Позднее перестроение, кажущийся символ эгоизма и алчности, на самом деле улучшает положение дел для всех. По словам одного из представителей движения: «Разве не очевидно, что лучший вариант действий — тот, при котором обе полосы движения заполнены до последнего момента, а затем сливаются в одну, и машины по очереди пропускают друг друга? Таким образом пропускная способность дороги используется на полную мощность, и эта система справедлива для всех. Это куда лучше, чем ситуация, при которой куча людей начинает перестраиваться раньше обычного и пытается искусственным образом создать единственную полосу для движения раньше, чем необходимо». (Разумеется, это не относится к людям, пытающимся вклиниться в очередь, объезжая другие машины по обочине. Подобный тип действий может временно блокировать нормальный поток и вызвать раздражение у людей, которые уже стоят в пробке.)

Проблемы с перестроением возникают не только в Северной Америке. Во внутреннем отчете Британской лаборатории транспортных исследований, посвященном новым методам организации движения в зонах дорожных работ, говорилось о «плохом использовании закрытой полосы движения задолго перед препятствием» и о «транспортных средствах, сознательно блокировавших перестроения остальных водителей». «В 90-е дорожное ведомство Британии начало экспериментировать с новыми знаками и так называемым слиянием в виде змейки, использовавшимся в Германии с 70-х. Предупреждающие знаки размещались задолго до момента слияния полос. Однако испытания, проведенные Лабораторией на дорогах Шотландии, показали, что, хотя эта система сокращала длину очередей, она не облегчала проезд через зону работ⁸⁸ (отчасти это вызвано тем, что водители не знают точно, где будет осуществляться слияние полос⁸⁹: там, где размещен знак, там, где две полосы действительно сливаются в одну, или где-то посередине?

Большинство европейских инженеров-дорожников пытаются избежать этой проблемы, отказываясь от слияния полос. Они создают новые временные полосы для движения — обычно более узкие. Это не только позволяет сохранить количество полос, но и вынуждает водителей замедлиться. Повышается уровень безопасности⁹⁰.

Стоит отметить одну важную особенность⁹¹, связанную с принятой в США системой позднего перестроения. Она наиболее эффективна в условиях напряженного движения, особенно связанного с проведением дорожных работ. Когда трафик ничем не затруднен, возникает довольно очевидная логистическая проблема: сначала можно двигаться на скорости 90 км/ч до конца полосы, а потом, в последний момент, «вставать в очередь». Вот почему инженеры-дорожники начали работать над усовершенствованной системой под названием «динамическое позднее перестроение». В нее включаются «уведомления с меняющимся содержанием» и мигающие сигналы, активирующиеся в те моменты, когда объем трафика достигает уровня, при котором позднее перестроение становится более желательным. В случае незначительного трафика эти знаки просто предупреждают о сужении дороги и необходимости перестроения в удобное для водителя время.

Однако опыты с динамическим поздним перестроением, проведенные Департаментом транспорта Миннесоты летом 2003 года на автострате 10⁹², показали, что даже идеально продуманные планы инженеров-дорожников часто натываются на причуды человеческого поведения. Хотя в ходе эксперимента и удалось сократить длину очередей на 35%, обнаружилось также, что количество транспортных средств, проезжавших через место слияния, значительно снизилось.

Что же произошло? Судя по всему, многие водители либо не понимали инструкций, либо предпочитали их игнорировать (им следовали лишь немногие автомобилисты, двигавшиеся по закрывающейся полосе). Некоторые транспортные средства просто перестраивались в удобное для них время, а другие оказывались зажатыми среди грузовиков⁹³ и других самозванных «дорожных полицейских», которые, невзирая на все знаки, мешали формированию единой очереди, причем порой довольно агрессивно. Возможно, это было связано с тем, что водителям грузовиков сложнее всего ускориться и замедлиться в зонах работ. Именно поэтому они делали все, чтобы избежать единой очереди. Некоторые водители настойчиво перестраивались из закрывавшейся полосы, так как им

казалось невежливым ехать быстрее остальных (не забывайте, что дело было в Миннесоте, где вежливость в большом почете). И в таких случаях водители, следовавшие за ними, также отказывались ехать дальше в прежней полосе и начинали перестраиваться. Разумеется, Департамент транспорта даже и не предполагал чего-то подобного, поэтому жаловался в своем отчете: «Значительное количество участков, на которых осуществлялось перестроение, обусловило ненужные нарушения, снижение скорости и заставило транспортные средства ускоряться и тормозить значительно чаще, чем было необходимо».

Водители, действовавшие исходя из соображений вежливости или собственного представления о справедливости, полагали, что поступают правильно. Но на самом деле они просто провоцировали замедление общего движения. Можно было бы простить потерю времени, если бы она каким-то образом повышала безопасность, но в данном случае речи об этом нет. Напротив, водители создавали значительное напряжение из-за того, что не соблюдали инструкции или действовали слишком жестко по отношению к тем, кто пытался их нарушить. Департамент транспорта был озадачен: «По какой-то непонятной причине небольшое количество водителей не желало изменить свое поведение». Со временем ситуация улучшилась, но к этому моменту эксперимент уже завершился.

Помимо сугубо инженерных проблем, каждая концепция слияния полос содержит в себе еще массу нюансов. Так, концепция раннего слияния подразумевает, что люди в большинстве своем добропорядочны и намерены действовать правильно. Они хотят перестроиться при первой возможности и с минимальным количеством контактов с другими участниками движения. Они способны преодолеть искушение во имя сотрудничества. Очередь может быть чуть длиннее, но это небольшая цена за совместную деятельность во имя общего блага. Концепция позднего перестроения предполагает, что люди не столь добры либо добры настолько, насколько им позволяют обстоятельства. Вместо того чтобы давать им решать, где и перед кем перестраиваться, концепция сама определяет место и правила перестроения. В соответствии с ней свобода в виде свободных зон может оказаться слишком велик для обычного смертного, поэтому его источник просто ликвидируется. А как же обычные перестроения, с которыми мы сталкиваемся практически каждый день? Здесь руководящие инстанции предпочитают вообще не вмешиваться в процесс. Они помещают людей в определенные

обстоятельства, дают им довольно расплывчатые указания, что нужно делать, а затем оставляют в покое. В результате ранние и поздние перестроения осуществляются одновременно, и от массы конфликтующих убеждений, ожиданий и действий возникает хаос. Поэтому не стоит удивляться, что такая система работает хуже всего.

Вот что я хочу вам предложить: в следующий раз, когда вы окажетесь на загруженной четырехполосной дороге и увидите, что вам скоро придется перестраиваться, не паникуйте. Не останавливайтесь, не пытайтесь резко свернуть в другую полосу. Оставайтесь на своей — при достаточном объеме трафика распределение между двумя полосами будет более-менее одинаковым — вплоть до точки слияния. Водители, которые едут в полосе, открытой для движения, вполне могут пропустить перед собой одну машину из закрывающейся полосы (то же должны сделать водители, находящиеся во второй полосе и вынужденные перестраиваться). Сотрудничайте, отказывайтесь от личных предпочтений, доверяйте друг другу, соблюдайте простые и объективные правила — и тогда хорошо будет всем.