

荣登亚马逊书店畅销书榜首

《纽约时报》、《纽约客》、《商业周刊》、《金融时报》隆重推荐

关于交通的“歌德巴赫猜想”

# 开车经济学

我们为什么这样开车？

[美] 汤姆·范德比尔特 著  
徐英 译

一次对坐在方向盘后人们的心理的全面体察，充满乐趣、启迪和奇思妙想。如果让我给这个交通糟糕的国家提些建议，那就是要求每位司机在拿驾照前，都必须读这本书。

——《纽约时报》



中信出版社·CHINACITICPRESS

为什么我们这样开车？

**TRAFFIC**  
**WHY WE DRIVE**  
**THE WAY WE DO**  
 (AND WHAT IT SAYS ABOUT US)

**开车经济学**

我们为什么这样开车？

【美】汤姆·范德比尔特 著  
 徐英 译

中信出版社  
 CHINA CITIC PRESS

图书在版编目 (CIP) 数据

开车经济学：我们为什么这样开车？ / (美) 汤姆·范德比尔特著，徐英译. —北京：中信出版社，2009.4

书名原文：Traffic: why we drive the way we do (and what it says about us)

ISBN 978-7-5086-1440-3

I. 开… II. ① 汤… ② 徐… III. 交通经济学—通俗读物 IV. F50-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 013278 号

Traffic: why we drive the way we do (and what it says about us) by Tom Vanderbilt

Copyright © 2008 by Tom Vanderbilt

Simplified Chinese translation edition © 2009 by China CITIC Press

This translation published by arrangement with Alfred A. Knopf, a division of Random House, Inc.

ALL RIGHTS RESERVED

开车经济学——我们为什么这样开车？

KAICHE JINGJIXUE

著者：[美] 汤姆·范德比尔特

译者：徐英

策划推广：中信出版社 (China CITIC Press)

出版发行：中信出版集团股份有限公司 (北京市朝阳区和平街十三区 35 号煤炭大厦 邮编 100013)

(CITIC Publishing Group)

承印者：北京诚信伟业印刷有限公司

开本：787mm × 1092mm 1/16 印张：18 字数：290 千字

版次：2009 年 4 月第 1 版 印次：2009 年 4 月第 1 次印刷

京权图字：01-2009-1471

书号：ISBN 978-7-5086-1440-3/F · 1544

定价：39.00 元

版权所有 · 侵权必究

凡购本社图书，如有缺页、倒页、脱页，由发行公司负责退换。

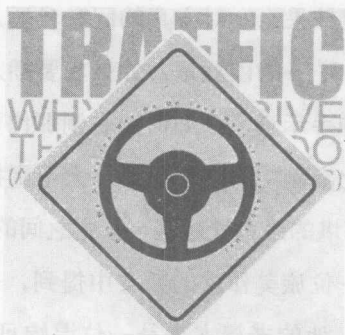
服务热线：010-84264000

<http://www.publish.citic.com>

服务传真：010-84264033

E-mail: [sales@citicpub.com](mailto:sales@citicpub.com)

[author@citicpub.com](mailto:author@citicpub.com)



## 序

### 给所有司机的一面镜子

如果说我的人生因为《开车经济学》而发生了改变，这未免有些夸张。这本书因而今后也不会被列入“对我的生活产生重大影响”的书籍名单。但是它无疑大大增加了我的驾车乐趣。再加上我每天花在路上的时间少说也有一两个小时，所以，如果说《开车经济学》没有让我的生活变得更有趣，那就是撒谎了。

它带给我的第一个乐趣在于，让我每一次普通的驾车出行成为有意思的实验过程。或宽阔或拥挤的马路是开放的实验室，各色汽车、骑车人乃至行人、警察、交通协管员全部是实验的对象。当然，我也是实验对象，只不过我还同时兼有观察员身份，把观察来的实验结果和书中列举的结论一一比对，然后窃喜，偷笑。如果你也和我一样，是一名有着7年驾龄的司机的话，你当然知道，《开车经济学》里说的这些都是千真万确的事实：

如果堵住路口的是一个女司机，那么会有更多的人（包括女司机）鸣笛。  
如果造成堵车的司机贴着“新手上路”的标签，对他鸣笛的人就更多。  
同样是堵塞了路口的交通，吉利会比奔驰招来更多的鸣笛。

为了实验全面起见，我在国贸桥下掉头时故意把车开到靠前的位置，然后试图并线，并且按照书中建议的那样，除了降下玻璃，伸手示意之外，还

看着别人的眼睛。想知道结果么？对方真的同意我插入队伍了。达成交流果然是解决问题的好办法，唯一的困扰是：如果我要插入右转弯队列的话，应该以怎样的姿态从右侧伸手示意，又如何让右侧那位司机看到我的眼睛呢？不过，应该声明的是，此案例纯属实验行为，大范围推广则会失效并带来灾难性后果，那就是混乱不堪的路口秩序甚至车主之间的纠纷。

遥想多年前读到的一位旅美作家的散文中提到，一位中国男人对女人学开车颇有微词，理由是，他的老婆本来是一位温婉可人的百分百贤良淑女，可一旦开上了车，她的脾气秉性顿时没来由的火爆乖张起来，驾车时动辄大爆粗口，实在不可理喻。如果那位先生今天碰巧能够读到这本《开车经济学》，他自然会了解：并非女人格外善变，或者女人因为掌握了方向盘就自命不凡，实在是因为，在面对同一件交通问题时，司机和乘客的大脑活动是不同的。他们活动的神经区域不一样。实际上他们属于不同类别的人群。所以，乘客面对其他人的违规并线、低速行驶以及冒险的加塞这类行为时，态度更加中立。他们并不认为自己被冒犯，因为他们不认为自己的身份和汽车密切相关。另外，在路上驾车的感觉好像身处网络聊天室，无人知晓他人的真实姓名。只有在线名字（车牌号）的“匿名”的状态也能够让司机妄自尊大的情绪开始膨胀。

不过，人在驾车时的行为和心态并不总是和车外的生活大相径庭的。比如：司机在 80% 以上的驾驶时间里都盯着前方的路看，而只用 6% 的驾驶时间来看后视镜，也就是说，我们更关注超过我们的车辆，而不是被我们超过的车辆。换言之，更多的时间我们都在关注损失而不是收获。由此可以推导出一个在拥挤的驾驶路途和人生旅途上同样奏效的办法：在无关紧要的时刻，多看看后视镜，多想想不如我们的人，我们会感觉更舒服。等等，难道你没有发现，这些来自北美洲道路上的调研结果和中国两千年前业已形成的轻逸的哲学思想异曲同工么？我早就发现，这不是一本驾驶教科书，而是一面给所有人的镜子：一面帮助我们了解自己和别人以及如何更安全更快乐生活的魔镜。

翻译作品通常会让语言的精准在转换中受到损耗，但即便如此，范德比



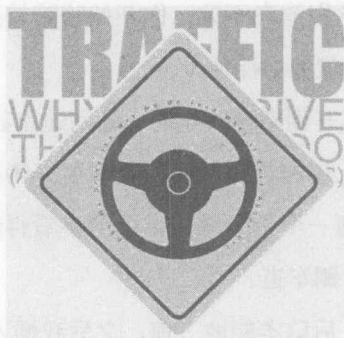
尔特的行文仍然俏皮可爱。细节的描述和案例的引用更是时时逗引人会心一笑。全书九个章节分别从行为经济学、应用心理学和社会学等多个角度揭示了日常交通行为背后的身体、心理和技术因素，却丝毫没有板起面孔拿名词术语唬人。一部本来颇有可能写成论文状的著作读来却丝毫没有笨拙艰涩之感，反而妙趣横生，实在难能可贵。要知道，在这样一个高速运转的社会里，一本令人费解的书是往往会被放在桌子上做临时杯垫用的。

印象中，我们进行交通安全宣传的传统做法是：将各种鲜血淋漓触目惊心的图片集合在一起，制作成展板，陈列在北京的各大繁华路口，以期达到震慑过往群众的目的。而实际上，大多数路人难以直面如此惨烈的画面，娇弱的姑娘们不慎误看之后甚至难免花容失色，避之唯恐不及。况且，司机们也难有弃车步行的机会去接受此种深刻的再教育。相形之下，阅读一本好书似乎是一种更文明和有效的宣传方式吧。一个不切实际的狂想是：有关部门团购此书后直投给所有驾驶员，人手一册。当然，如果城市的管理者也能拨冗阅读这本充满着全国各地各种实践的成功经验和失败教训的有趣读物，则交通环境的和谐会更值得期待。

2008年北京奥运会之前，我和搭档罗兵曾经在交通广播的直播中抛出“如何改造汽车”的狂想式标题。那一次，相当多的听众都对智能汽车显示了浓厚的兴趣。我们极力畅想着真有一天，一种尾部显示屏上可以出现“谢谢”、“你好”、“对不起”、“你的车门没关好”这类温暖字眼的汽车能够大行其道，把拥挤的大街变成浪漫的乐园。而读了这本书让我忽然发觉，我们当初看似荒唐的“狂想”也并非全然无厘头：或许我们不再需要更高科技含量的粗鲁汽车，而是需要更“柔软”的汽车，让钢铁的机器也能展现主人的气质。而在这个时刻到来之前，我们在路上还是可以对粗鲁的司机鸣笛抗议，因为达尔文以及《开车经济学》的作者共同告诉我们：这种愤怒对规规矩矩的司机有利。

刘思伽

2009年2月14日



## 前言

### 为什么我后来插队？（为什么你也这么做？）

似乎另外的车道始终可以开得更快，这是为什么？

当你在拥挤的公路上缓缓前行，看着旁边的车辆轻松开到前面去，内心越加感到沮丧时，你就想到了这个问题。手指敲着方向盘，不停调换广播电台，盯住另外一辆同样开不动的车，你很诧异后窗除霜器旁的奇怪按钮到底有什么实际用途。

我曾认为这是高速路上悠然自得的状态，认为这是再正常不过的了。命运有时会带我开进快车道，有时又弃我于慢车道上。

直到不久前一天，一次经历让我开始反思一直以来对路况的消极看法，也打乱了曾不断指导我路上行为的一套精心构想。

我的生活方式发生了很大改变，我成为了一个“后来的插队者”（late merger）。

可能某些时候，你驾车行驶在高速路上，指示牌显示你所在的左侧车道在前方1英里处关闭，你必须并入右侧车道。

这时你注意到了右侧车道的空当，然后迅速朝那里插了进去，你松了口气，欣然并且安全地加入“畅通无阻”的车道。接下来，前方路段渐渐堵起来，看到你先前所在车道上的车辆却一直在加速，你越来越生气，只能眼睁

睁看着那些车辆，直至它们消失不见。你开始暗暗较劲，打算开回左侧的快车道，只要前方有空当，就务必抓住机会。

不久前的一天，我车开到新泽西州的一处高速路收费站。在泽西城北部，四周是一些漂亮的石油仓库和化学处理厂，我要开得格外谨慎才行。我忽然在珀拉斯凯高架桥上看到一个指示牌，上面的字看得越来越清楚：此道路前方1英里处关闭，请走右侧车道。

我一下子有种冲动，后脑本能地一惊，之后我插入右侧已然拥挤的车道。有个声音经常提醒我“按指示牌驾驶”，不过我听从了另外一个坚定的声音：别傻了，可以开得更好的！我故意向前插队，无视其他司机敌视的眼神。我用眼睛余光看到妻子在向他们讨好。超了十几辆车后，我开到隘路，那儿有很多新插进来的车，那些车的司机看上去都理直气壮。我右转到狭窄的车道上，车辆纵横交错，我插过去，眼前是一片柏油路面。我心跳加速，妻子则用手遮住了脸。

接下来的几天，我渐渐被一种罪恶和困惑的心情笼罩。我这么做有错吗？或者我向来都是不对的？为了找到答案，我匿名在 Ask MetaFilter 网站提了个问题。在这个网站上大家可以随意提出各种问题，可以和那些受过很高教育或者固执己见的怪人、一些习惯“蜂巢式思考”（hive mind）<sup>①</sup>的匿名游客交流。我想知道为什么一个车道上的驾驶速度比另外一个车道上快，为什么最后一刻才去插队的人会得到回报？我的新生活方式，也就是成为后来的插队者，是不是有些大逆不道呢？

一连串的回答让我感到很震惊，这些回复竟然如此及时。最让我惊讶的是那些讨论他们各自不同情形的人，他们充满了热情和信心。而且，虽然有很多人认为我不对，但几乎也有同样多的人认为我没有错。这不是简单的随声附和，我陷入了不可调和的分歧之中。

---

<sup>①</sup> 蜂巢式思考（hive mind），在电脑游戏中，hive mind 一般表示其中一方的主脑，如《命令与征服》中的主脑 Hive Mind，《生死空间》中的怪物 Hive Mind。凯文·凯利（Kevin Kelly）在其著作《失控》中将互联网比作蜂巢，将蜂巢式思考（hive mind）和群体行为（swarm behavior）作为数字文化的核心。——编者注



第一阵营——暂且根据帖子上的“随心行善”（Practice Random ACTS of Kindness）字样命名为随心行善派——认为先行插队的人高尚而正确，后来插队的人是自大的粗人。“不幸的是，有的人很糟糕”，一位游客发帖说，“他们会想尽办法超过你，打算在几辆车前面享受堵塞的交通……那些认为自己的事情更紧急的人会一直向前开，一些懦弱的笨蛋还给他们让路，你只好驾驶得更慢。这很糟糕，我看全世界都是这样。”另外一个阵营，也就是少数派，我们称之为“龙威派”（Live Free or Die），名字源于新罕布什尔州车牌照上的题字。这组人认为后来插队者相当理性地利用了高速路的最大承载量，这对大家都有帮助。在他们看来，另一组所坚持的礼貌公平原则实际上对所有人都没有好处。

情况变得越加复杂，有人认为后来插队会造成更多交通事故，有人说德国的道路系统更好，似乎是在暗示：我的困境可能暴露出美国国民的某些性格缺点，有人担心后来插队却不被“放行”，还有人说会主动阻止别人插队，卡车司机就经常这样。

这是怎么回事呢？我们不是同样都在路上开车吗，不是都通过了驾驶员资格考试吗？让我感到困惑的不仅是回复的千差万别，每个人在高速路上看待各自行为时表现出十足的正义感，以及持相反观点的人们对其他人的刻薄态度，都让我不解。通常，人们判断正误并不依赖引用交通法规或有效证据，而是基于自己的感受。

我甚至还发现一些人，他们诉说了与我完全相反的经历。“直到最近，我才变成了后来的插队者，”一位软件公司的经理在一份商业杂志上这样写道。为什么他重新变成了一个先行插队者？“因为我认识到人们插队越早，交通越畅通。”他以此来比喻美国公司里成功的团队建设。在团队中那些“后来的插队者”会一直把自己的想法和动机置于广大的队友面前。他写道“先行插队者可以推动公司以‘集体最大速度’发展。”

可是，如果人们后来插队，车速的确会更快？或者这种看法只是看上去合情合理而已？

如果说及时插队是一种时尚，只要对他人不造成伤害就不存在交通问题，

这种做法也不过是人品的问题，你可能会心存怀疑。道路不仅仅意味着一系列规则和设计，也是我们无数人松散活动的场所。我们每天在一起，像生活在培养皿中，各自没有身份。我们运动和工作，对他人知之甚少。能容纳这么多生命不同走向的人，除了道路，其他地方不可能做到。不同年龄、种族、阶级、宗教、性别、政治倾向、生活方式、心理稳定级别的人，大家都在此自由融合。

我们怎样才能真正了解它的运转方式？为什么在路上如此行事，这样的行为方式对我们来说意味着什么？某些人倾向于特定的驾驶方式吗？男女之间有何区别？似乎按照常理，在过去几十年里司机变得越来越横冲直撞，越来越不文明，为什么会这样？道路是社会的一个缩影吗？或者其本身就有一套自己的规则？我的一位朋友是名小心翼翼的拉丁语老师，他曾告诉我，他开着一辆体面的丰田花冠轿车，无视前面那个开着十八轮卡车的司机，有意插进了队伍，因为他认为这辆车是在霸占道路。让这个彬彬有礼的乡下学者变成了收费处的恶霸（你用后挡板撞我？），这种神奇的力量来自道路吗？或者他内心深处就是一个魔鬼？

越加思考，或者花越多的时间来考虑交通问题，更多这类让人困惑的问题就会浮出水面：为什么在路上一个人无缘无故就赶上堵车？为什么事故仅仅维持 10 分钟，造成的交通堵塞却长达 100 分钟？空出其他人正在等待的车位真的需要那么长时间？还是仅仅看上去需要这么长时间？高速路上的共乘车道（car-pool lane）<sup>①</sup>缓解了交通拥挤还是造成了交通堵塞？重型卡车有多危险？我们开什么车，去往何处，与谁共乘，这些因素又如何影响到我们的驾驶“方式”？怎么有这么多纽约人乱穿马路，而在哥本哈根几乎没人这么做？新德里的交通真的和看上去一样混乱？或者在无序的外表下掩藏着美好的秩序？

和我一样，你可能也想知道，交通能告诉我们什么？有人愿意留心听一听吗？

---

<sup>①</sup> 共乘车道：美国政府为缓解交通压力，在高速路上设置共乘车道，给坐满 2 人以上（或 4 人，各处规定不一）的车子行走。——编者注

你最先听到就是这个词语本身：交通。读到这个词你想到什么？你很可能想到一条拥挤的公路，上面挤满了人，妨碍你向前驾驶。这个想法不怎么让人愉快。有意思的是，长久以来交通的意义都是正面的。它最初（仍旧）用来指代贸易和商品活动。这一意义渐渐扩展到从事贸易和交易的人本身，在《罗密欧与朱丽叶》的序文中，莎士比亚描写了“我们的舞台交通”（traffic of our stage）。后来，交通开始指代活动本身，比如“路上交通”。在某种情形下，它既可以指代人，也可以指代事物。在一个企业里，商品与人之间的活动不可分割，毕竟当一个人想去某地时，他最可能做的就是从事商业活动。这在今天看来仍是如此，因为很多交通事故都发生在我们上班途中，而更多的时候我们把交通看成是造成不幸生活的原因，却很少从运动和流动的角度把它看做机会的重要源泉。

和以前一样，我们现在抽象地理解交通，将其看做事物的汇聚而不是当成个体的集合。我们都说“避开交通高峰”或者“堵在路上”，却从不和大家客气地谈论“挤过人群”或者“堵在人群中”。新闻也随处可见“交通和天气”的话题，似乎在很大程度上这都是我们不可抗拒的消极因素，即使我们抱怨时，我们也这样认为，因为我们本身就是交通的组成部分（公平起见，我假设我们现在也是天气的组成部分，因为我们和汽车都向大气排放气体）。我们会说“交通太拥挤”，却不知这确切指代什么。我们是在说人很多吗？或者是说路容不下这么多人？要么就是富裕的生活让太多人都有私家车？

我们习惯性地听到“交通问题”。然而，什么是交通问题呢？对于道路工程师来说，“交通问题”可能意味着街道承载量不足；对于住在那条街上的父母亲来说，“交通问题”可能是说路上车辆太多，或者车开得太快；而此条街上的商店老板心中的“交通问题”，指的是交通量不足。17世纪著名的法国科学家和哲学家布莱仕·帕斯卡（Blaise Pascal）提出了应对交通问题的唯一简单的办法：待在家中。“我发现人类的不快都源于一个事实，”他写道，“那就是他们不能安静地待在自己房里”。巧合的是，帕斯卡因为发明历史上第一辆郊区汽车而大受赞扬。但仅在5个月后，他就去世了。他的死亡是巴黎的交通造成的吗？

不管“交通问题”对你来说意味着什么，如果能意识到，各种交通问题和交通本身一样古老，你就多少会感到些欣慰。自从人类开始依靠自身的努力向前发展，这个社会就一直在努力追求运动的意义，社会和技术依据新的需求不断做出调整。

比如参观庞贝遗址的人们能看到被车轮碾过的街道上布满车辙印，然而很多道路只能容得下一组车轮，参观者对此不免感到好奇：这里是单行道吗？难道看到皇家军团从另一个方向快步赶来，身份卑微的平民一定要从原路上退回去？如果两辆车同时到达岔路口，哪一辆应该先行？这些问题多年来一直被忽视，不过美国交通方面的考古学家艾瑞克·波哈尔（Eric Poehler）给出了一些答案。

波哈尔通过研究转角处路边石的磨损样式，以及了解路人穿过车道的垫脚石，他不仅辨别出了行驶方向，还分辨出双向行驶道路的路口转弯方向。基于对路边石“磨损方式的方向研究”，似乎可以知道庞贝的司机都是右侧驾驶（这是习惯右手活动的文化的一个组成部分）。他们最初使用一组单行道，并非所有街道上都有权行驶。道路看上去似乎没有什么信号灯或标志牌。有一件事情读者最好知道：庞贝人对这种道路的迂回建设很吃不消（就像在修建室内游泳池的时候，行驶在维科·娣·默丘里奥路（Vico di Mercurio）路上的车辆不得不从原路退回去）。

在古罗马，众多战车使交通变得很紧张，自诩为“路官”和“大路指挥者”的恺撒公布了日间车辆禁行令，“只有装载圣殿以及其他大型公共设施的建筑材料和要运走的残砖废料”的车辆方可通行。运货马车下午3点之后方可进城。而且人们经常发现在交通方面，无论发生任何行为，对此几乎都会产生相应的或者相反的回音。恺撒让罗马平民日间通行，但夜间他们很难入睡。诗人朱韦纳尔（Juvenal）哀叹道：“除非一个人有很多钱，这样他才能在罗马入睡。问题的根源在于运货马车穿过弯曲的隘路，在路上碾到石块，发出很大噪声……即使一条魔神鱼（devil-fish）也无法入睡。”这听上去很像当代罗马人在公元2世纪写的抱怨速可达摩托的文章。

进入到中世纪后，英国的交通问题仍旧没有得到解决。市镇尽量通过实施法律和征收过路费的方式来限制旅行商人们售货的时间和地点。地方法官限制“旧车”进城，因为它们会破坏道路桥梁。在城镇里，马不能在河里喝水，因为孩子们经常在河流附近玩耍。车辆加速也变成一个社会问题。做为15世纪伦敦的道路规则，《白皮书》（*Liber Albus*）规定司机“不载物时行驶速度不准超过载物时的速度”（如不遵守，违者会收到40便士的超速罚单，如果情形严重，会“依照市长意愿将其送进监狱”）。

1720年，“疯狂驾驶”的两轮马车和四轮马车造成了许多致命的交通事故，这是伦敦人员死亡的最重要的原因之一（另外的原因包括余烬引发的火灾和饮酒过度）。司机为了“争路”而“辩论、争吵，甚至造成了骚乱”，评论家对此进行谴责。同样，1867年，纽约市的马匹平均每周夺走4个路人的生命（稍高于现在的交通死亡率，尽管当时的人和车辆数目远远低于现在）。跑道像中了邪，路人被踩在脚下，“鲁莽的司机”对每小时5英里的限速不屑一顾，没有什么交通优先权的概念。1888年的《纽约时报》上写道：“司机过马路时横冲直撞，这看似合乎法律规定。他们无视十字路口，导致（行人）奔跑着躲避车辆”。

城市的面积越大，人们设计的市内马路就越多，交通也因此更为复杂，对此加以管理的难度也加大。举个例子，这是1879年12月23日下午发生在纽约市百老汇南部的一幕，是一次“不同寻常而且前所未有的交通堵塞”，前后共持续5小时。这个《纽约时报》所谓的“难以对其进行归类的堵车事件”中，谁受到了影响？名单令人吃惊：单匹马和两匹马的马车，一前一后两匹马拉的车，四乘马车队伍，出租马车，双座四轮马车，运货马车，板车，屠夫驾驶的马车，单马拉的两轮马车，拉家具和钢琴的马车，快速马车，杂货店和小贩的四轮马车，珠宝商和小商品商人的轻便四轮货车，还有两三辆广告货车，广告货车侧面透明的薄帆布在夜晚熠熠生辉。

看上去路上的情况复杂到了极点，这时一部新型机器开过来，引发了人们的很多争议。从罗马恺撒时代算起，这是第一种新型私人运输方式，这种新发明打破了道路上脆弱的平衡状态，当然，我说的是自行车。



经历几次失败之后，19世纪后期“风行的自行车”在社会上造成轰动。自行车速度过快，各种奇怪的因素让骑车人深感不安，就像“驼背的骑车人”或者“弯腰骑车”这样的嘲讽。他们吓坏了马，因此造成交通事故。骑车人和不骑车的人殴打在一起。市民们彻底制止了骑车人，不允许他们在路上骑车，因为他们驾驶的并不是四轮马车。他们也不准在便道上骑车，因为他们不算行人。现在骑自行车的人坚持禁止汽车在布鲁克林的展望公园通行，但100年前，这些“轮子上的人”却还奋力争取在这个公园享有骑车的权利。自行车也使得人们开始讨论新的骑车礼节问题：和女人相比，男人更有通行优先权吗？

这里从庞贝的军车到西雅图的赛格威牌汽车都存在一个模式。以往人们只选择步行，一旦他们构成“交通”的一部分，他们一定要学习完全新鲜的走路方式以及与他人交往的方式。道路有什么用途？道路为谁服务？川流不息的车辆如何同时向前移动？自行车掀起的热潮还未降温，所有的秩序又被汽车打乱。富有悲剧色彩和反讽意味的是，骑车人自己努力缔造的“良好路况”再次被颠覆。

驾车时代开始后，汽车就像庞然大物，我们几乎没有时间停下来反思一下正在发生的新的生活方式。19世纪中期，英国出现了第一辆电车，其时速很快限定在每小时4英里，这一速度相当于一个人举着红旗跑，但依旧比车辆早进城——这种事一直很少发生。擎着红旗的人与车辆赛跑就像是对交通本身的一个暗喻。车辆的速度和人的速度相仿，这可能是最后一次。后来汽车缔造了一个自己的世界，在这里人类与车外的一切其他事物分隔开来，只存在些许联系。车辆一直在进化，它可以高速行驶，可以超越历史中出现过的任何速度。

首先，汽车不过进入了已然杂乱无章的道路，在多数北美城市的道路，唯一的交通规则是“右侧通行”。威廉·菲尔普斯·伊诺（William Phelps Eno）是一位“大家熟知的帆船运动员，也是一位花花公子，毕业于耶鲁”，1902年，他成为全世界第一个道路技师，解除了纽约市令人不快的道路麻烦（据《纽约时报》报道，汽车造成的死亡“每天都在发生”，因此没有什么

“新鲜价值”，除非关系到“社会或经济地位很显赫的人”)。美国新教派的精英教徒认为伊诺很像社会改革家，他这种身份在纽约很常见。他所说的“愚蠢的司机，行人和警察”震惊了他人。伊诺大胆地使用自己最喜欢的一句格言：“控制一支训练有素的队伍很容易，管理一个暴民却难上加难”。他提出了一系列“极端法令”来控制纽约的交通，这个计划现在看来很离谱，比如指导人们“右侧通行，在拐角处转弯”，大胆地要求驾驶在哥伦比亚环岛附近的车辆只能单向行驶。然而，勉强称得上世界名人的伊诺却乘船到巴黎和圣保罗去了，他去解决当地的交通问题，既做社会工程师又做道路工程师，教育很多人用新方式来做事和交流，通常这些方式违背了这些人的意愿。

最初，交通语言只是巴别塔<sup>①</sup>的语言，人们语言不通、无法交流，这不是人人皆懂的世界语言。在一座城里，警察吹哨的意思可能是叫停，在另外的地方可能是允许通行。红灯在一个地方和另外一个地方的意思也不相同。最初的停车标志是黄色，即便有很多人认为应该是红色。一位道路工程师总结了20世纪早期的道路管理：“有很多箭头形状的面镜，有紫色的面镜，还有上面带十字的面镜等等，这些都是用来指导开车人的，而通常他们根本不会顾及这些特殊标志的意义。”经过多年的变革，这一体系一度受到争论，现在被看做理所当然。最初的交通灯有两个指示灯：一个是停，一个是走。有人又提出了第三种灯，也就是现在表示等待的黄灯，这样可以帮助岔路口处的车辆了解状况。有些工程师反对这么做，理由是车辆会“闯黄灯”，或者争取闯黄灯，这样就更加危险。其他人希望在红绿灯交替的期间可以亮起黄灯（现在丹麦就是如此，其他地方也有类似做法，但在北美没有实行）。奇怪的是这种具有地域特色的标志没有流行起来，比如在洛杉矶的威尔郡和西部的一处路口，采用的标志是一只形状不大的钟表，指针告诉开过来的司机余下的通行时间或者需要等待的时间。

然而，使用红色和绿色就是正确的做法吗？1923年，有人指出接近四分之一的人看到的交通灯是灰色的，因为有人是色盲。用蓝色或者黄色，几

<sup>①</sup> 巴别塔 (Tower of Babel)，在英语中赋予了“嘈杂和混乱的场面，嘈杂的声音”等意思，典故出自《圣经》首卷“创世纪”。——编者注

乎每个人都分得清，这样岂不更好？尽管将信将疑，道路工程还是很快就堂而皇之地树立了自己的权威。即使是交通运输史学家杰弗里·布朗（Jeffrey Brown），也认为工程师的中立的改革科学观（他们将“治愈”交通堵塞比作对抗伤寒）反映的不过是少数城市精英（比如有车族）的愿望。不久，道路的首要目标就得到确立，即更多的车辆以尽可能快的速度移动。这一想法掩盖了城市街道的很多其他作用，在今天也是如此。

道路经历了一个多世纪的修修补补，有了多年的传统惯例和科学研究，人们认为一切事情应该已经平息。大多数问题的确平息了下来，我们驾车所到之处看到的景象如出一辙：摩洛哥和蒙大拿的红灯代表的意思一致，柏林和波士顿都有带我们过马路的行走着的“人”，即便这个“人”看上去有些不同[受人喜爱又自鸣得意的戴着帽子的道路管理员（ampelmännchen），是柏林墙倒塌后，前民主德国幸存下来的遗产]。我们开足马力在公路上行驶，忽视了自己是在高速行驶，实际上，我们有时根本觉察不到自己在移动。

对于这些标准化的千篇一律现象，很多我们还不了解，例如怎样最安全有效地管理道路上的人流，包括司机，行路人，骑车人和其他人。比如说，在有些城市使用倒计时标志，以秒来计算，精确地显示绿灯多久之后变成红灯。在交通方面有人认为这种创新对路人有帮助，但也有人认为这起不到任何帮助。有人认为应该在路上标记出自行车道，这是骑车人的点子，然而别人更喜欢独立车道，更有人觉得不设自行车道对骑车人最好。人们曾一度相信在高速路上如果卡车的限速低于汽车的限速，交通会更加顺畅安全。但“区别限速”似乎意味着只是把一种撞车危险换成了另一种，对整体安全并没有什么益处，因此，渐渐地，“区别限速”又不再被大肆提倡。

亨利·巴恩斯（Henry Barnes），纽约市富有传奇色彩的交通处长，其回忆录《红绿色眼睛的人》（*The Man with the Red and Green Eyes*）的书名很引人注目，书中记录了他漫长的职业生涯。他观察到“交通是一个物理和机械层面的问题，同样也是一个情感问题。”他总结说，比起车来，人的问题更加难以解决。“随着时间的推移，技术问题变得更加自动化，而人的问题却变得越加超现实。”

交通“超现实”的一面是本书关注的焦点。我的调查从人们停下车来对周围环境左顾右盼所体现的意图开始，因为如果大家对此很熟悉，反而会视而不见。这里稍作停留，考虑一下我们驾车、步行、骑车或者是通过其他途径去别处时，周围会发生什么事情（下次你去俄勒冈州的波特兰，要当心滑板专用路的标志）。我的目的是理解公路上虚线的含义，明白道路的各种奇怪样式，清楚车辆之间的虚晃、避开、闪躲和推挤等动作。我要研究的不仅是我们遵守的交通标志，还有我们自己发出的道路信号。

我们很多人，包括我自己在内，对开车掉以轻心，这可能是因为我们沉浸于虚构的独立意识和权利之中。然而驾车这项工作的确复杂得让人难以置信，它对人类提出了很高要求：我们避开法律体系，成为自发场景中的社会角色，处理很多令人困惑的信息，不断地预想和计算，快速判断冒险的几率和因此带来的收获，我们所从事的是一种感官和认知活动，对于所有这一切，科学家们不过刚开始认识到。

在我们的交通生活中，还有很多依旧蒙着神秘和模糊的面纱。车里引入了新科技，像手机、车载导航系统，以及收音功能（可以显示歌名），可我们还没来得及认识这些设备给我们的驾驶带来的复杂影响。我们通常在最基本的做事方式上出现意见分歧。双手在方向盘上放置的角度应该是时钟上午10点和下午2点钟的位置吗？我们以前就是这样学的——或者要准备好缓冲气囊以防出现危险状况？换车道时，单单看看交通标志，望一下后视镜就够了吗？然而，仅仅依靠镜子会使人进入盲区，工程师认为所有的车辆都存在这种情况（的确，这些地点似乎位于最不易看到和最危险的区域，像司机的背后和左侧的位置）。一旦你回头向后看，你就无法看前方，在这关键一秒钟可能出事情。“转头来查看路况是你做的最危险的事”，公路安全局的研究部主任如是说。

我们能做什么呢？如果认为这些情况还不够复杂，再想想右侧的后视镜。在美国，司机会注意到右侧镜是凹进去的，上面经常写着警告：镜中物体比实际距离近。司机的左侧车镜就不一样。在欧洲，司机两侧的车镜都是凹进去的。“你现在看到的情况都不真实，”密歇根大学专门从事驾驶视野研究的