



Mercedes O345 obok medresy Kukeldasz w Taszkencie

Marcin Stiasny

# Transport publiczny w dużych miastach Azji Środkowej

Jeszcze 20 lat temu, gdy kraje Azji Środkowej wchodziły w skład Związku Radzieckiego, standardy życia nie odbiegały znacząco od znanych w naszym regionie. Wszystko zaczęło się szybko zmieniać w momencie rozpadu imperium. Dla większości byłych republik nastął czas wieloletniego kryzysu, a czasem nawet wojen. Komunikacja miejska, jako gałąź gospodarki finansowana ze środków publicznych, w takiej sytuacji bardzo szybko ulega degradacji. O ile w dużych miastach podtrzymuje ją jeszcze popyt nakręcany przez mieszkańców, o tyle w średnich i małych transport publiczny przeżywa agonię. Pracownicy miesiącami nie otrzymują zaległych wypłat, a elektrownia odcina trolejbusom prąd za niezapłacone rachunki. Pracownicy zaczynają szukać sposobów jak zrekompensować sobie te niedostatki i droga do katastrofy gotowa. Zapraszam więc do krótkiej podróży komunikacją miejską przez trzy kraje Azji Środkowej: Uzbekistan, Kirgistan i Kazachstan.



Przedstawiciel pierwszej serii Mercedesów w Taszkencie – O405 w nieco zmodyfikowanej wersji



**Taszkent**, stolica Uzbekistanu, to największe miasto regionu. Liczy ponad 2 mln mieszkańców. To także jedyne miasto w Azji Środkowej, w którym funkcjonuje sieć metra. W komunikacji naziemnej podstawową funkcję pełnią autobusy. Ich sieć jest gęsta, na głównych ciągach funkcjonuje po kilka linii, z których większość kursuje co kilka minut. Wiele z nich łączy przeciwległe krańce miasta. Autobusy wywierają pozytywne wrażenie. Nie sposób uwierzyć, że znajdujemy się kilka tysięcy kilometrów od Europy. Po ulicach kursują głównie pojazdy spod znaku Mercedesa: najstarsze typu O405, nowsze O345 oraz zakupione w ostatnich latach niskopodłogowe Conecto. W ruchu jest też dużo autobusów małej pojemności SamAuto budowanych na tureckiej licencji w zakładach w Samarkandzie. Wszystkie autobusy są jednakowo pomalowane w atrakcyjne jasnozielone barwy z białym skośnym pasem, kojarzące się jednoznacznie z malowaniem firmowym przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Hanowerze. Bilety na przejazd sprzedają konduktorzy w pojazdach. Niekiedy do ich zadań należy też dawanie sygnału do odjazdu, bowiem na ważniejszych przystankach, np. w miejscu przesiadki z metra na autobus, powszechną praktyką jest jak wydłużanie czasu postoju w celu zabrania jak największej liczby pasażerów. Moment odjazdu wypada wówczas, gdy na przystanku brakuje już miejsca dla kolejnego nadjeżdżającego pojazdu. Pierwszy autobus wtedy odjeżdża (o ile oczywiście w jego kierunku nie podąża właśnie kolejny potencjalny pasażer), a pozostałe z otwartymi drzwiami posuwają się kawałek do przodu.

W Taszkencie funkcjonuje też sieć tramwajowa i trolejbusowa, jednak czasy świetności ma już dawno za sobą. W ostatnich latach rozebrano wiele linii tramwajowych, a z dwudziestu kilku linii trolejbusowych funkcjonują już tylko cztery i to z bardzo niskimi częstotliwościami. Zarówno tramwaje jak i trolejbusy prezentują sobą nienajlepszy stan techniczny. Widok zepsutego holowanego pojazdu można ujrzyć kilka razy dziennie. Pomimo okrojenia sieci, linie tramwajowe są długie, nieraz prowadzą przez całe miasto i cieszą się wciąż dużą frekwencją. Tu też bilety sprzedają



*Jeden z 400 zakupionych ostatnio niskopodłogowych Mercedesów Conecto przejeżdża obok taszkentckiego dworca kolejowego*



*Trolejbus ZIU-682 w wersji dla Uzbekistanu posiadał zwiększoną liczbę otwieranych okien*



*Uzbecki minibus – SamAuto NP37*



konduktorzy, choć na mniej uczęszczanych trasach opłatę wnosi się u prowadzącego pojazd przy wysiadaniu.

Na liniach podmiejskich i w komunikacji międzymiastowej dominują mikrobusy, ale atrakcyjną formą przejazdu są prywatne samochody osobowe. Kierowca takiego auta zbiera cztery osoby jadące w tym samym kierunku i za relatywnie niewielkie kwoty (średnio 80 groszy za kilometr) wiezie je szybko do celu, dużo szybciej niż autobus, który często zwleka z odjazdem aż zbiera komplet pasażerów.

Kolejną środkowoazjatycką stolicą jest **Biszkek**, największe miasto Kirgistanu. W czasach ZSRR nosiło nazwę Frunze. Obecnie liczy ok. 1 mln miesz-



Trolejbus ZIU-682 na osiedlu Asanbaj w Biszkeku



Minibusowy żywioł w Biszkeku



Chiński midibus Yaxing JS6811GH stał się podstawą biszkeckiego taboru autobusowego

kańców. W komunikacji miejskiej można spotkać trolejbusy, autobusy i mikrobusy. Sieć trolejbusowa dość dobrze oplata całe miasto. Jednak 18 linii ładnie prezentuje się wyłącznie na kolorowym schemacie sieci. W rzeczywistości trolejbusy pojawiają się na przystankach dość rzadko i są przepełnione. Po godzinie 17 w ogóle znikają z ulic miasta. Jedyny plus to cena biletu – 5 somów (38 groszy) i bezpłatne przejazdy dla rzeszy uprawnionych. Z uwagi na te niedogodności większość mieszkańców na co dzień korzysta z marszrutek, czyli prywatnych mikrobusów zatrzymujących się w dowolnym miejscu na życzenie pasażera. Ten typowy dla krajów słabo rozwiniętych środek transportu jest tutaj prawdziwym żywiołem. Co minuta na przystanek podejżdza po kilka zdezelowanych furgonetek adaptowanych w różny dziwny sposób do przewozu ludzi. Niejednokrotnie korki na ulicach Biszkeku składają się z samych mikrobusów. Linií mikrobusowych jest ponad setka, a opanowanie ich tras zadaniem niełatwym. Przejazd mikrobusem kosztuje 8 somów (60 groszy) i nie jest polecany osobom o wzroście wyższym od przeciętnej.

Po kilkunastu latach mikrobusowego chaosu władze Biszkeku postanowiły położyć kres tej anarchii i reaktowały miejskie przedsiębiorstwo autobusowe. Z niedalekich Chin zakupiono 200 midibusów, przy pomocy których uruchomiono kilka kursujących z dużą częstotliwością linii miejskich. Na każdej z linii kursują autobusy



innego koloru. Opłata wynosi 6 somów (46 groszy). Płaci się u kierowcy przy wysiadaniu. W ostatnich miesiącach zakupiono też nowe niskopodłogowe trolejbusy produkcji białoruskiej. Działania porządkujące przyniosły pewne efekty – w prasie chwalono się, że z centrum wycofano dziesiątki kopających mikrobusów. Autobusy jednak kończą pracę o godzinie 20 i wieczorne podróże po Biszkeku dostarczają wiele emocji nie tylko dzięki tonącym w ciemnościach ulicom, na których często brakuje pokryw od studzienek, ale również za sprawą konieczności zatrzymania na przystanku właściwego mikrobusu, co wymaga dużego refleksu i błyskawicznego kojarzenia przebiegu poszczególnych linii.



Trolejbus KAZ-398 produkcji warsztatów remontowych w Alma-Acie

Leżąca u stóp gór Tien-szan 1,2-milionowa **Alma-Ata** była do niedawna stolicą Kazachstanu. W 1998 roku utraciła ten tytuł na rzecz położonej na północy kraju Astany. Centrum miasta tworzy siatka krzyżujących się prostopadłe ulic. Brakuje tu szerokich arterii komunikacyjnych, przez co dzień w dzień miasto stoi w gigantycznym korku. Z dawnej sieci tramwajowej obecnie pozostały już tylko dwie główne linie, które z miesiąca na miesiąc funkcjonują coraz gorzej. Oprócz tramwajów i budowanego metra (planowane otwarcie w grudniu 2010 r.) w Alma-Acie funkcjonują też trolejbusy i autobusy. Te pierwsze kursują po kilkunastu liniach, ale ich funkcjonowanie jest dalekie od doskonałości. Oczekiwanie na przystanku może się niespodziewanie wydłużyć, bo na obsługę wszystkich linii nie starcza sprawnego taboru. Choć zakupy trolejbusów odbywają się regularnie to fatalny poziom zaplecza sprawia, że żywotność pojazdów nie przekracza 5 lat. Ostatnim zakupem były niskopodłogowe trolejbusy chińskiej marki YoungMan budowane na licencji Neoplana.

Najlepiej mają się więc autobusy. W Alma-Acie funkcjonuje ponad setka linii obsługiwana przez kilkanaście prywatnych firm. Bilety sprzedają w nich konduktorzy, którzy dodatkowo mają za zadanie pozyskiwać pasażerów. Na każdym przystanku wybiegają więc z pojazdu lub wystawiają głowę przez okno i wykrzykują nazwy przystanków do jakich można dojechać ich autobusem. Od zeszłego



Najnowszy tabor trolejbusów w Alma-Acie: Neoplan / Youngman JNP6120GDZ



Daewoo BS090 na pętli Orbita w Alma-Acie



roku trwa proces instalacji automatów biletowych we wszystkich autobusach, analogicznych jak w tramwajach. Automaty przyjmują monety i drukują bilet jednorazowy. Wydają również resztę. Mają być one kolejnym krokiem do ucywilizowania transportu publicznego w Ałma-Acie, po przeprowadzonej w ubiegłym roku reformie układu komunikacyjnego, obejmującej także przenumerowanie większości linii. W taborze autobusowym spotyka się tu wschód z zachodem. Oprócz używanych pojazdów sprowadzonych niemal ze wszystkich zakątków Europy można spotkać wiele autobusów koreańskich (Daewoo) i chińskich (Huanghai).

W 1998 r. stolicę Kazachstanu przeniesiono z Ałma-Aty do leżącego 1000 kilometrów na północ miasta Akmola, zmieniając wówczas jego nazwę na **Astana**. Od tamtej pory miasto dynamicznie się rozwija. Wciąż rozbudowuje się nowa dzielnica rządowa, gdzie jeden przy drugim powstają drapacze chmur sygnowane nazwiskami światowej sławy architektów.

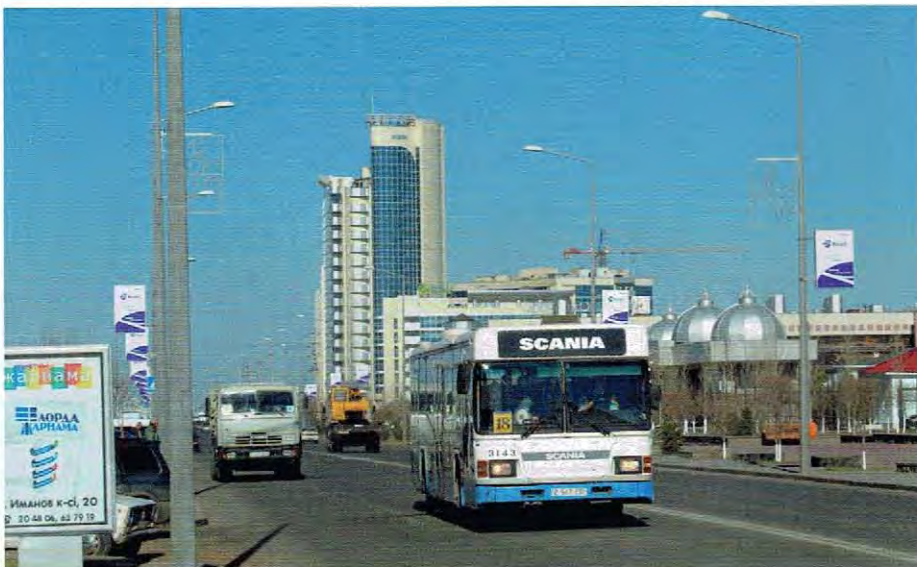
Stołeczna komunikacja miejska działa sprawnie, choć opiera się wyłącznie na autobusach. Ostatnią linię trolejbusową zamknięto w 2008 r. Miejskie przedsiębiorstwo trolejbusowe rok po roku wpadało w coraz większe długi, aż ostatecznie upadło. Mieszkańców wożą więc autobusy kilku różnych firm prywatnych. Bilet na przejazd,



MAN SL202 na ul. Puskina w Ałma-Acie



Chiński Huanghai DD6892S01 ma wiele zapożyczeń z MAN Lion's City



Scania MaxCi w nowej dzielnicy rządowej w Astanie

sprzedawany przez konduktora, kosztuje 60 tenge (1,30 zł) co jest najwyższą ceną biletu w Kazachstanie. Ale też komunikacja oferuje tu najwyższy standard. Wszystkie autobusy mają jednakowe estetyczne malowanie, jeździ sporo pojazdów niskopodłogowych, a personel jest schludnie umundurowany.

Z pewnością powyższe kilkadziesiąt zdań nie opisuje wyczerpująco tematu, jak i innych atrakcji samego regionu. Choćby dlatego, że skupia się wyłącznie na największych miastach. Bez wątpienia pozwoli jednak przybliżyć obraz komunikacji miejskiej w tym rzadko odwiedzanym przez turystów rejonie świata.