View the original article



Автомобильная пробка на проспекте аль-Фараби в Алматы Photo: Kenzhebek Tynybayev (RFE/RL)

КАЗАХСТАН

Заторы на дорогах и переполненные автобусы: чем вызваны транспортные проблемы Алматы и решаемы ли они?

28 ноября 2026, 10:40

Радио АЗАТТЫК

Давка в автобусах и переполненные остановки — суровая алматинская реальность в часы пик. Проблемы с общественным транспортом в крупнейшем городе Казахстана часто объясняют исключительно ростом численности населения. Однако эксперты и урбанисты утверждают, что корень кроется не только в

количестве жителей, но и в пространственной планировке города и его транспортной системе.

По официальным данным, ежедневно общественным транспортом в Алматы пользуется около миллиона человек, а по улицам города курсирует более миллиона машин. Утром и вечером в часы пик автомобили нередко застревают в пробках, а автобусы и метро оказываются настолько переполненными, что не могут вместить всех желающих.

Плотность населения и мировой опыт

По данным официальной статистики, в Алматы проживает 2,38 миллиона человек. При площади города 683,5 квадратного километра плотность населения составляет в среднем 3500 человек на квадратный километр.

В сравнении с другими мегаполисами мира показатель значительно ниже. Например, в Сингапуре плотность населения более чем в два раза выше, чем в Алматы, и превышает 8300 человек на квадратный километр. В Сеуле на территории около 605 квадратных километров проживает более 9,5 миллиона человек — это около 15–16 тысяч человек на квадратный километр, что в четыре раза превышает плотность населения в Алматы.

И хотя эти города тоже сталкиваются с транспортными проблемами, сети общественного транспорта там развиты гораздо лучше. Например, протяженность линий городского рельсового транспорта в Сеуле превышает 380 километров. В Сингапуре длина железных дорог составляет около 260 километров; местные власти делают ставку на развитие инфраструктуры, чтобы для восьми из десяти жителей станции находились в пешей доступности — максимум в 10 минутах ходьбы.



Люди на автобусной остановке в Алматы

С окраин в центр и обратно

Специалисты в 2024 году проанализировали проблемы транспортной системы Алматы и разработали транспортный план города. Научно-исследовательский институт «Алматыгенплан» совместно с экспертами в области транспорта составили карту нежилых объектов города, указав их функциональное назначение и численность сотрудников.



Адиль Нурмаков

Результаты исследований показывают, что в Алматы есть три основные зоны, на которые приходится основной объем пассажиропотока и в которых сосредоточено около 70 процентов всех рабочих мест города. В то же время новые жилые комплексы строятся преимущественно на окраинах. Каждое утро тысячи людей вынуждены добираться с периферии в центр, а вечером — совершать обратный путь.

Урбанист и политолог Адиль Нурмаков, основатель фонда Urban Forum Kazakhstan, связывает чрезмерную нагрузку на транспортную систему именно с этой динамикой.

«Если посмотреть на карту Алматы, то мы увидим, что довольно высокая плотность в центре города, в котором сосредоточены основные функции. И сейчас формирующиеся очаги плотности — на окраинах. Строятся большие массивы жилья на окраинах, очень много людей живет там. Они ездят на работу, на учебу, за услугами, за развлечениями в центр города и потом возвращаются обратно. Одна причина — это миграция внутри города между новыми районами, новыми жилыми массивами на окраинах и центром. Новых районов на самом деле много, в основном, это спальные районы. Из-за этого формируется транспортный запрос, запрос на перемещение у жителей этих районов», — поясняет урбанист.

Почему общественный транспорт задерживается и почему сложно подсчитать количество пассажиров?

Ежедневно на улицы Алматы выходит более 3200 автобусов. Однако городские власти отмечают, что определить число пассажиров на каждом конкретном маршруте непросто. В 2024 году в общественном транспорте фиксировалось в среднем 1,6 миллиона оплат проезда в сутки. Но это не означает, что автобусами воспользовались 1,6 миллиона уникальных пассажиров: один человек может оплатить проезд как минимум дважды — по пути на работу и обратно, а если приходится делать пересадки — то чаще.

Более того, по данным акимата (городской администрации), значительная часть пассажиров в часы пик не оплачивает проезд. В результате информация из платежной системы не дает точной или полной картины пассажиропотока. Эксперты отмечают, что без знания реального спроса сложно планировать необходимое количество автобусов на каждом конкретном маршруте.

Ержан Диханбаев, руководитель управления организации дорожного движения и пассажирских перевозок города Алматы, связывает задержки автобусов как с заторами, так и с проблемами при оплате проезда.

«Одна из главных причин задержек автобусов — пробки. Из-за заторов автобусы выбиваются из графиков и пассажиры дольше ждут на остановках, а затем несколько автобусов могут приехать одновременно. Во-вторых, один из важных моментов — это оплата проезда. В часы пик более 40 процентов пассажиров не оплачивают проезд. Из-за этого данные об оплате не отражают реальный пассажиропоток, значит, нам сложнее определить, на каких маршрутах необходимы дополнительные автобусы. Поэтому прошу жителей оплачивать каждую поездку. Это помогает точнее учитывать пассажиропоток и правильно планировать рейсы. Мы понимаем эту проблему и поэтому пересматриваем графики, анализируем загруженность маршрутов и при необходимости добавляем автобусы в часы пик», — говорит Диханбаев.

Пока автобусы стоят в пробках, на остановках скапливаются толпы пассажиров. Долго ожидавшие транспорт люди спешно штурмуют первый же подошедший автобус.



Автобус на центральной улице Алматы

Нагрузка на метрополитен

Переполненные автобусы и заторы на дорогах способствуют росту спроса на услуги метро. В городе функционирует только одна подземная линия, она не охватывает значительную часть Алматы. При всем этом число пассажиров метрополитена растет.

Ежедневно метро перевозит более 130 тысяч человек. В утренний час пик (с 7:00 до 9:00) услугами метро пользуются около 11 тысяч пассажиров, а в вечерний час пик — примерно 9 тысяч. Поезда в это время ходят с интервалом 3 минуты 25 секунд, но всё равно возникают ситуации, когда пассажиры не могут поместиться в вагоны.

По данным администрации метрополитена, изначально система была рассчитана на перевозку около 120 тысяч пассажиров в сутки, а текущий пассажиропоток превышает этот показатель примерно на 10 тысяч.

В настоящее время в алматинском метро работают 11 станций, протяженность линии составляет чуть более 14 километров. В декабре планируется открытие еще одной станции. Городские власти намерены расширять сеть в западном направлении.



Пассажиры в вагоне алматинского метро. Октябрь 2025 года

Рост населения и нехватка инфраструктуры

Население Алматы стремительно растет. Согласно официальным данным на сентябрь 2026 года, численность жителей города составляла примерно 2,38 миллиона человек. Три года назад в городе проживало 2,16 миллиона.

В период с января по август 2026 года население города увеличилось почти на 28 тысяч человек за счет миграции. Подавляющее большинство прибыли из других регионов Казахстана.

Около 1,3 миллиона человек проживают в населенных пунктах в пригороде. Значительная часть жителей пригорода ежедневно приезжает в Алматы — на работу, учебу, за получением медицинской помощи или за покупками. Однако официальных данных о точном количестве людей, ежедневно въезжающих в город и выезжающих из него, нет.

Адиль Нурмаков отмечает, что развитие систем скоростного общественного транспорта с большой пропускной способностью отстает от темпов роста населения города.

«Население увеличивалось в определённых районах, формируя постоянный обмен потоками горожан из одной стороны в другую. Но при всём этом мы не видели соответствующего внимания к развитию транспортной системы. Население выросло, но практически не появились новые виды скоростного общественного транспорта. Помимо одной ветки метро мы не видим полноценного BRT, мы лишились рельсового транспорта. Сейчас сталкиваемся с переполненным метрополитеном, с переполненными автобусами — это следствие того, что наше развитие шло на увеличение населения, на формирование очаговой плотности на окраинах при игнорировании задачи развития нормального общественного транспорта», — убежден основатель фонда Urban Forum Kazakhstan.

Смена приоритетов: SkyTrain вместо BRT

За последние годы в Алматы обновили парк автобусов и троллейбусов, а также закупили новые вагоны для метрополитена. Однако строительство новых линий скоростного пассажирского транспорта продвигается медленно. Транспортный план города предусматривает расширение сетей метрополитена, легкорельсового транспорта (LRT) и системы скоростных автобусных перевозок (BRT) к 2030 году. Согласно этому плану, сеть скоростного транспорта должна охватить 75 процентов жилых районов и 81 процент рабочих мест.

Одним из проектов стала линия BRT (система скоростного общественного транспорта с выделенными полосами для автобусов) на проспекте Райымбека. Автобусы, курсирующие по отдельным полосам, не стоят в дорожных заторах, что позволяет быстро и стабильно перевозить большое количество пассажиров.



Автобусы на проспекте Райымбека

Строительство 17-километровой линии BRT на проспекте Райымбека должно было начаться в 2024 году и завершиться к 2026 году. Но после выполнения около 40 процентов работ акимат города приостановил проект, допустив возможность его переноса на окраину города. Вместо этого городские власти предложили построить SkyTrain — монорельсовую систему, проходящую по эстакаде и полностью изолированную от остального дорожного движения.

Согласно текущему плану, система SkyTrain в Алматы будет состоять из двух линий общей протяженностью 46,4 километра. Первая линия, 22,5 километра, пройдет вдоль проспекта Райымбека — от транспортного узла «Барлык» до транспортного узла «Шыгыс» — и будет включать 13 станций. Ее завершение запланировано на 2029 год. Вторая линия, 23,9 километра, будет насчитывать 14 станций, однако точные сроки ее запуска неизвестны.

Проект SkyTrain еще не получил окончательного одобрения: схема маршрута претерпела ряд изменений и все еще находится на стадии согласования. По предварительным оценкам, строительство двух линий может обойтись в 567 миллиардов тенге.

Адиль Нурмаков, основатель фонда Urban Forum Kazakhstan, утверждает, что подобные решения лишь отсрочат решение проблем:

«Такие решения, которые появляются из ниоткуда, как SkyTrain, очень дорогостоящие, — не самое эффективное решение для городской мобильности. Они на самом деле мешают, они будут откладывать решение проблем, которые город уже очень сильно испытывает, очень сильно от них страдает. Мы сейчас могли бы уже, например, пользоваться BRT на Райымбека, но не можем этого делать, потому что внезапно было принято решение о том, что там пройдёт SkyTrain, который еще неизвестно вообще появится или нет».

Снижение зависимости от одного центра: концепция полицентричности

По мнению экспертов, наряду с расширением транспортной сети, в Алматы необходимо изменить подход к градостроительству. Несмотря на то что в отдаленных районах было построено множество жилых домов, большая часть рабочих мест, учебных заведений, медицинских учреждений, а также торговых и развлекательных центров сосредоточена в центральной части.

Урбанисты называют такую структуру «моноцентричным городом» — городом, зависящим от одного центра. Чтобы к 2040 году снизить эту зависимость, власти Алматы планируют создать пять «полицентров»: «Север», «Запад», «Юго-Запад», «Исторический центр» и «Восточные ворота».

Концепция полицентричности предполагает, что жителям не придется ездить в центр города для удовлетворения повседневных потребностей. Рабочие места, школы, поликлиники и зоны отдыха должны располагаться непосредственно в каждом районе.

Программа ООН по населенным пунктам UN-Habitat выступает за схожий подход — принцип «смешанного землепользования». Урбанисты утверждают, что грамотно спланированные районы должны объединять не только жилую застройку, но и офисы, социальные объекты и предприятия сферы услуг. В мировой практике крупные мегаполисы делают ставку на развитие сетей метрополитена и пригородного железнодорожного сообщения, создание выделенных полос для автобусов и комплексное планирование районов — всё это направлено на снижение нагрузки на транспортную систему.

This item is part of

Общество | Казахстан | Темы дня

Азаттык Азия © 2026 RFE/RL, Inc. | Все права защищены.