

V Astaně otevřeli bezpilotní lehké metro

17.05 2026 20:29, Vít Hinčica, Metro

Včera, 16. 05. 2026, ve 13:00 místního času, došlo v hlavním městě Kazachstánu ke slavnostnímu zprovoznění první linky lehkého metra. Tato linka má v případě Astany dvě specifika: je z velké části nadzemní a bezpilotní. Na místní poměry revoluční projekt se ovšem neobešel bez komplikací, neboť stavba dráhy se táhla téměř jednu dekádu.



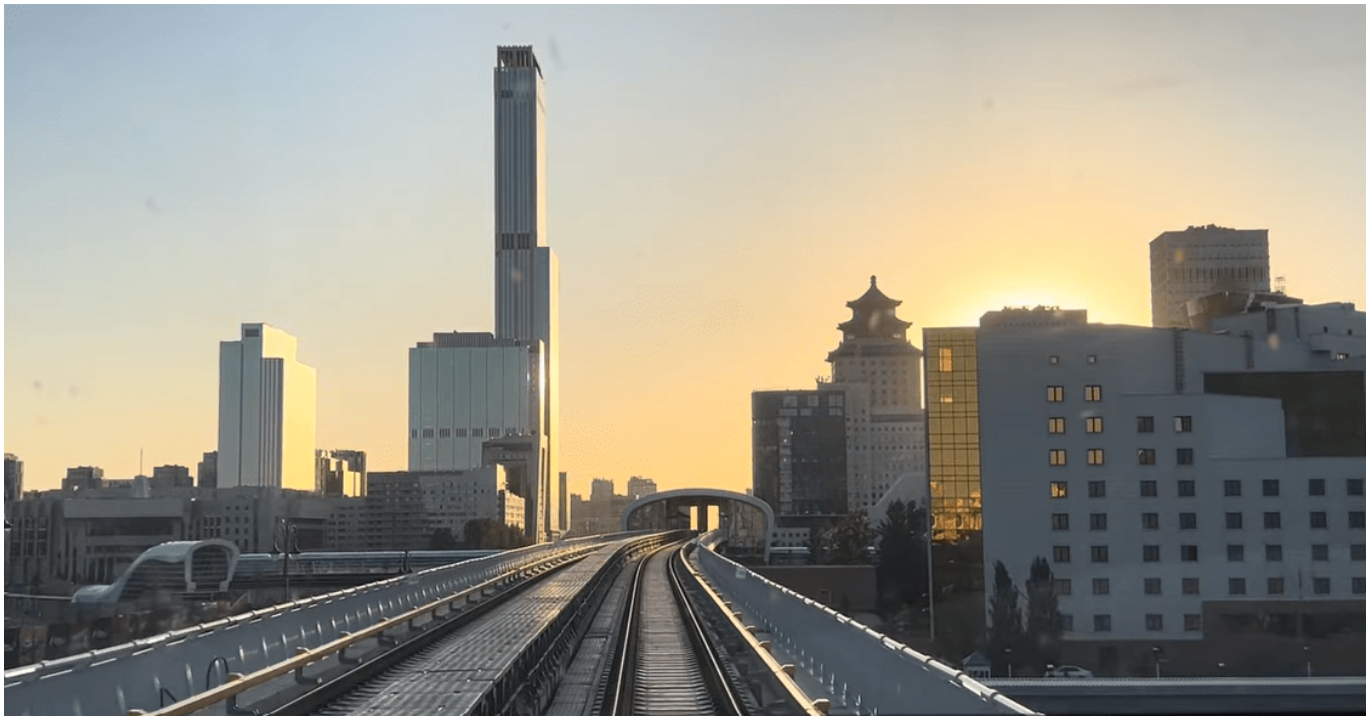
Plán stávající linky a plánované rozšíření. Žlutá větev se už staví od 6. května 2026. (zdroj: Akorda)

Radnice Astany se myšlenkou zavést do města metro vážně zabývala už na počátku tohoto století. Zvažovány přitom byly dvě základní možnosti: podzemní nebo nadzemní (s případným částečným úrovňovým vedením). V letech 2005 až 2007 bylo opakovaně uvedeno, že se půjde druhou cestou. Jednalo se o rozumné řešení, neboť hlavní astanské ulice jsou poměrně široké a průměrná hustota osídlení, potažmo i hustota zástavby, nijak vysoká. Ačkoli bylo oznámeno, že se začne stavět už v roce 2008 (kdy mimochodem přestaly ve městě jezdit trolejbusy), nakonec se místní občané dočkali nové dráhy až za zhruba dvě dekády. Na konci roku 2013 bylo dokonce oznámeno, že je projet kapacitní dráhy moc drahý, a tak bude do města zaveden autobusový BRT systém. Nakonec ale přišli na pomoc Číňané, se kterými kazašská vláda a radnice Astany „upekly“ prostřednictvím různých institucí kvapnou smlouvu na zavedení lehkého nadzemního metra, na základě které se stavební práce rozběhly v roce 2017.



Pohled na trať. (foto: Akorda)

Nicméně za dva roky se nasmlouvané čínské společnosti a místní kazašští subdodavatelé zmohli jen na zřízení několika stavenišť a hlavní poskytovatel financování, Bank of Astana, vešel do likvidace. Prezident Kazachstánu Tokajev, který se ujal funkce v roce 2019 a dosud ji zastává, zpochybnil krátce po svém nástupu do čela země význam celého projektu, když poukázal na to, že v naplánované trase první linky letiště – nádraží Nurly Žol, která měla obsloužit převážně jihovýchodní perimetr města s novou zástavbou a centrum města spíše lemuje než projíždí, byla poptávka po MHD sotva na úrovni několika málo tisíců lidí denně, zatímco projekt uváděl číslo 146 tisíc přepravených osob denně. Nakonec se potvrdilo, že nápad vystavět lehké metro provázela obří korupce, a tak okolo roku 2021 zvláštní soud poslal „do tepláků“ na několik let řadu kazašských úředníků za zpronevěru peněz, přičemž některým zkonfiskoval i majetek. Z Číňanů se za mříže ale nepodíval nikdo, naopak vláda v čele s prezidentem vyjednala za účelem dokončení projektu novou formu financování s argumentem, že je nutné dílo dokončit. Hovořilo se přitom o různých možnostech optimalizace projektu, aby se ušetřilo, ale účet tak jako tak narůstal, přičemž konečný účet není dosud znám, ale poslední údaje hovoří o zhruba 15 mld. korun (přes 330 mld. tenge).



Pohled ze dne 16. května 2026. (zdroj: AiTomBei)

Dělníci se sice opravdu po roce 2021 na stavbě objevili, ale až roku 2023 a tempo prací na více než 22 km dlouhém úseku nebylo ani tentokrát nijak závratné, což veřejnost opakovaně kritizovala. Plánované termíny otevření se proto znovu opakovaně odsouvaly. Ještě loni touto dobou byla položena sotva čtvrtina délky kolejí budoucí dvoukolejné trati a několik objektů nebylo dostavěno. První dvě z nasmlouvaných 19 čtyřvozových souprav o délce zhruba 60 m a kapacitě asi 600 cestujících dorazily do Astany z čínského Tchang-šanu na počátku června 2025, další docházely v následujících měsících. Zkoušky se soupravami, z nichž 4 mají být v rezervě a 15 v běžném provozu, začaly loni na podzim. Za účelem bezproblémového chodu metra bylo nutné, aby byli včas také zaškoleni budoucí pracovníci dráhy. Proto se část pracovníků školila i v Číně.



Jedná ze souprav při pokládce na koleje na podzim 2025. (foto: radnice Astany)

Jízdní zkoušky se soupravami byly ukončeny 30. dubna 2026. Následně se na dokončené stavbě intenzivně uklízelo, opravovaly nedodělky a vyladily všechny inženýrské systémy. Celkem se po trase rozkládá 18 stanic (jedna bude otevřena později po dokončení přilehlých obytných čtvrtí), z toho 7 nadzemních, a moderní depo ležící nedaleko mezinárodního letiště. Doba jízdy po celé trase je přibližně 40 minut při průměrné rychlosti mezi stanicemi 50–60 km/h (s maximálním zrychlením až na 80 km/h). Interval vlaků je 5–6 min. Stupeň automatizace provozu je nejvyšší možný, a sice GoA4. Celou trasu je možné vidět například zde.



Koncová stanice u letiště. (foto: -vh-)

Včerejší otevření přilákalo do lehkého metra davy zvědavců. Už dnes provozovatel metra, kterým je účelově zřízená společnost City Transportation Systems, vydal tiskovou zprávu, ve které poukazoval na některá porušování pravidel bezpečného systému, přičemž jmenovitě uváděl, že někteří cestující:

– na nástupišti stanice stiskli tlačítko nouzové brzdy bez toho, že by k tomu byl důvod;
– aktivovali nouzové tlačítko pro otevření skleněných dveří nástupiště, které je umístěné uvnitř souprav za ochranným sklem;
– pokusili se sami zevnitř otevírat dveře soupravy;
– úmyslně bránili zavření dveří tím, že dávali své ruce mezi křídla dveří.



Snímek z léta 2025 ukazuje nedokončenou stanici nedaleko centra města. (foto: -vh-)

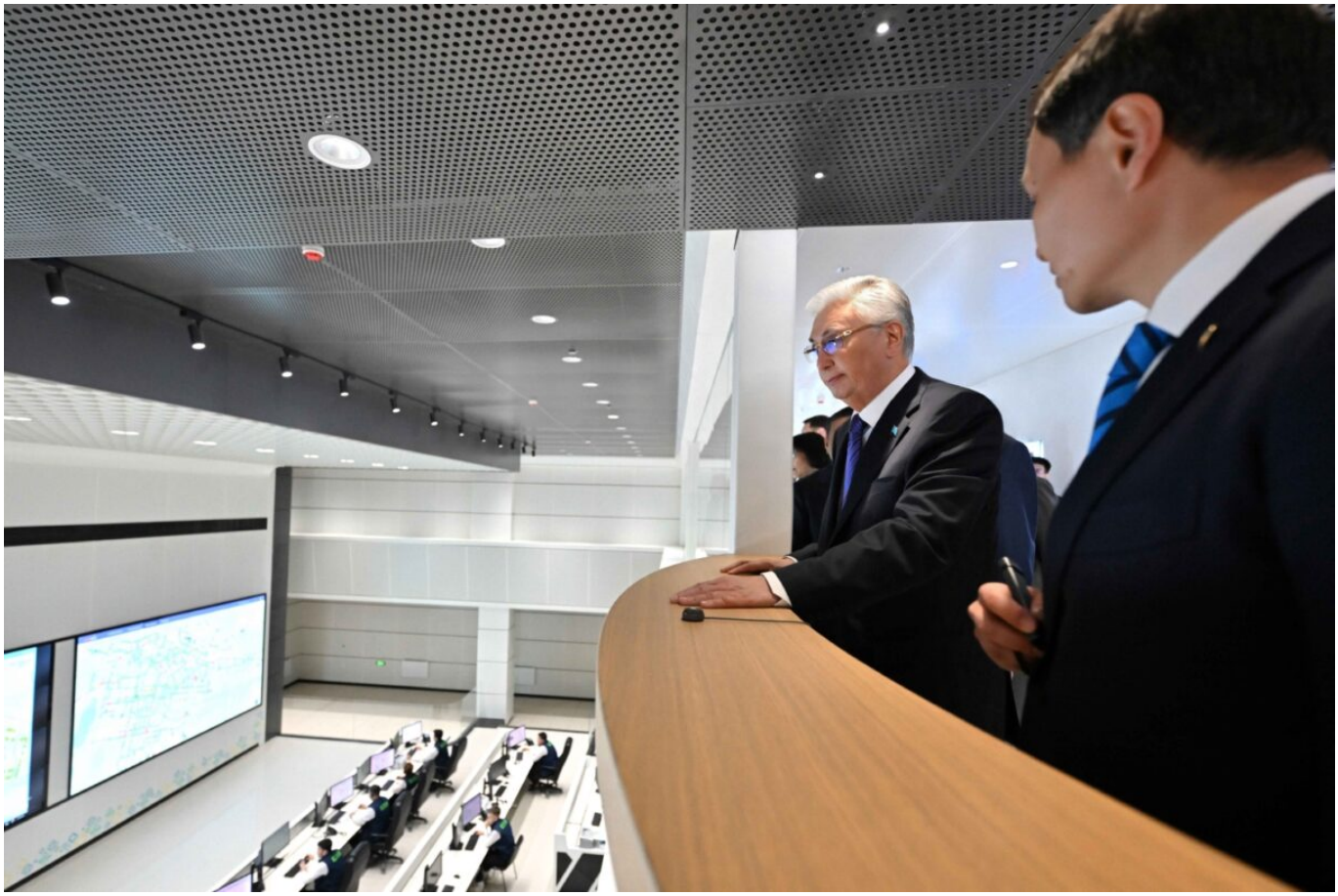
Provozovatel proto požádal cestující o dodržování pravidel s tím, že ve vlaku je vždy přítomen technik, který může v případě výpadku provozu dveře soupravy sám otevřít. Zároveň provozovatel upozornil, že díky četným kamerám ve stanicích i uvnitř souprav metra budou všichni pachatelé těchto činů ztotožněni a případně předáni trestním orgánům, neboť podobné incidenty vedou k narušování provozu lehkého metra a také má kvůli nim docházet k ohrožení bezpečnosti ostatních cestujících (čím přesně, to už provozovatel neuvedl).



Rozvětvení do depa nedaleko letiště. Snímek je z července 2025. (foto: -vh-)



Souprava metra po otevření. (zdroj: liter.kz)



Prezident Kazachstánu včera na návštěvě dispečerského centra. (foto: Akorda)



Kolejové rozvětvení. (foto: Akorda)



Dispečeři mají vše na kamerách. (foto: Akorda)



Soupravy mají zajímavý interiér. (foto: Akorda)



Stanice jsou moderní. Platit jde různými způsoby, přičemž v provozu jsou i klasické pokladny, kde si lze koupit jízdenku.



Pohled nedaleko centra. (foto: Akorda)



Prosklené dveře ve stanici. (foto: Akorda)



Z provozu metra budou mít určitě radost turisté, kteří budou moci při cestě směrem do centra z letiště a zpět podstatně ušetřit, protože nynější cena jízdenky je jen 200 tenge, což je sotva 9 korun. Asi největší zklamání je provozní doba, která je omezená na 6. až 23. hodinu (provozovatel toto ovšem na webu nikde neuvádí), proto na všechny, kteří mají brzký ranní odlet nebo přílet, čeká v tomto časovém okně nadále privátní nebo sdílené taxi.

Url: V Astaně otevřeli bezpilotní lehké metro