

**ВЫПУСКНАЯ
КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**
**На тему: Направления развития городского
транспорта г. Бишкек**

•
Автор работы: Фролов Максим Анатольевич

Научный руководитель:

Доцент каф. «Логистика»,

к.т.н. Кыдыков А.А

Каждый день на рейс выезжают



2700

115

110

Чтобы избавиться от маршруток,
на рейс должны выезжать

150

троллейбусов

800

автобусов

Что обещают власти?



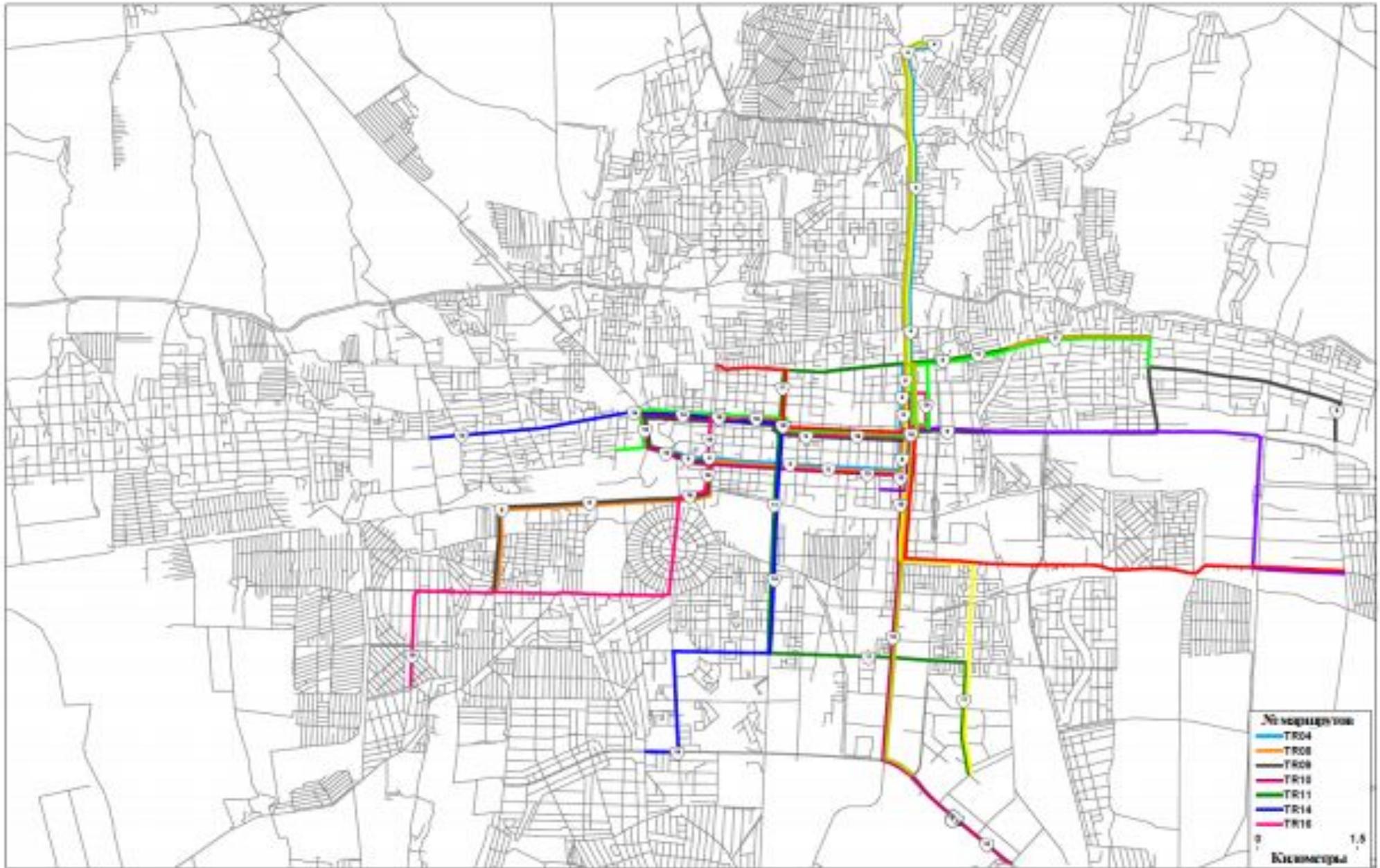
в 2020 году
в Бишкеке должно
появиться
52 новых
троллейбуса



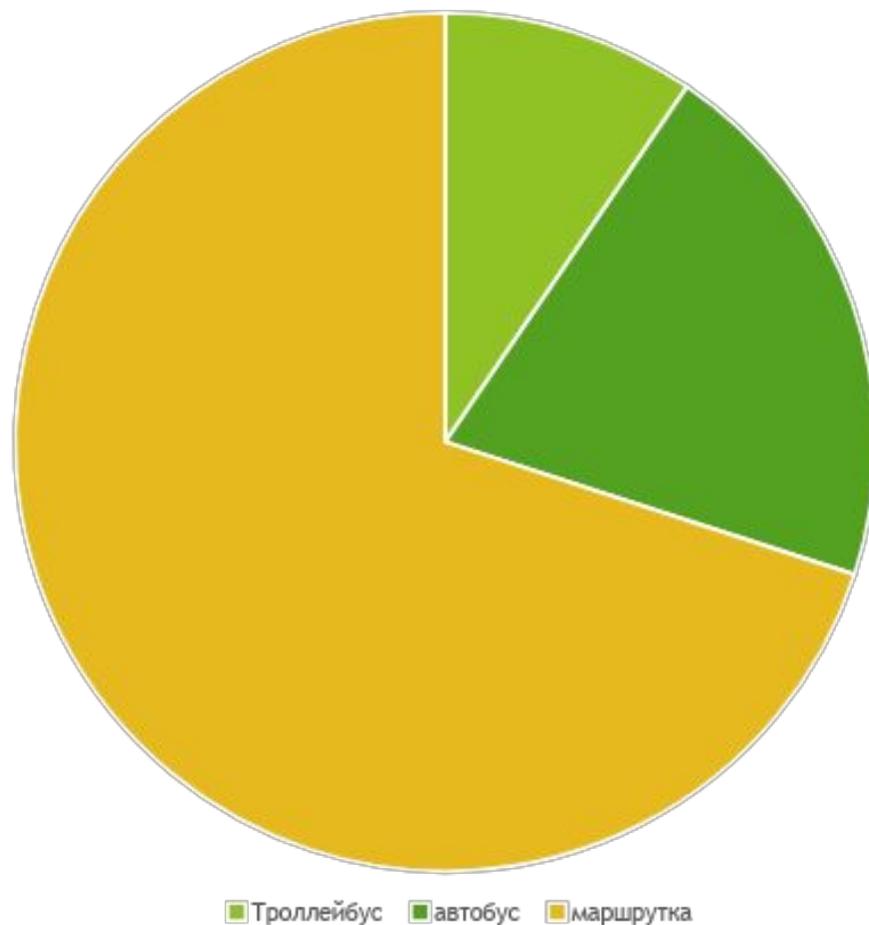
в 2020 году для
Бишкека закупят
350 новых
автобусов

Открытие троллейбусного движения произошло 13 января 1951 года, когда была запущена первая очередь. Протяжённость линий составляла всего 8,4 км. С тех пор осуществлялось планомерное развитие троллейбусного движения вместе с развитием нашей столицы. Наибольшего развития троллейбусная система достигла примерно к концу 80 – нач. 90 гг. XX века. Тогда город Бишкек обслуживало 18 маршрутов, общая протяженность которых составляла 232 км

Номер	Пункт отправления	Пункт прибытия	Парк обслуживания	Интервал
4	Мясокомбинат (Ошский рынок)	Рынок "Дордой" (Кожзавод)	№1	5-8 минут
5	Микрорайон "Джал"	Аламединский базар	№2	7-8 минут
7	Жил. Массив "Ак-Оргоо"	Микрорайон "Тунгуч"	№1, №2	7-10 минут
8	Жил. Массив "Ак-Оргоо"	Улица Лермонтова	№1	10-12 минут
9	Институт земледелия	Микрорайон "Аламедин-1"	№1, №2	25-30 минут
10	Микрорайон "Асанбай"	Улица Фучика - Завод "Сетунь" (оборот вокруг Ошского рынка)	№1	14-15 минут
11	Микрорайон "Асанбай"	Восточный (старый) автовокзал	№2 (до 2013 - №1)	8-10 минут
14	Микрорайон "Джал"	Киркомстром (улица Алыкулова)	№1	12-16 минут
17	Микрорайон	Рынок "Дордой"	№2 (до 2013 - №1)	8-12 минут



Пассажиропоток



объем перевозок троллейбусами не превышает 10% от общего количества перевезенных пассажиров

преимущества перед автобусом:

- нулевые вредные выбросы в атмосферу;
- значительно большая надежность привода транспортного средства, а также более высокая ремонтпригодность;
- возможность рекуперации электрической энергии при торможении троллейбуса и возвращения ее в сеть за счет перехода двигателя в генераторный режим.

1. Классический электробус. Со статической зарядкой ночью в депо, сочетает в себе все преимущества автобуса и троллейбуса. Он, как и троллейбус, может за счет рекуперации использовать накопленную кинетическую энергию – в данном случае она пойдет на заряд аккумуляторов. Кроме того, как правило, электричество в ночное время дешевле, чем днем, что также является преимуществом.

Однако, большим недостатком является масса и цена аккумуляторов

2. Троллейбус с значительным автономным ходом. Является экономически и экологически выигрышным вариантом для городов с существующей троллейбусной инфраструктурой.

	Хмельницкий (Украина)		автономным ходом		
2	г. Минск (Белоруссия)	01.2020	Троллейбус с автономным ходом	30	235000
			электробус	200	327000
			автобус	Не ограничен	163000
3	г. Новосибирск (РФ)	2019	Троллейбус с автономным ходом	17	290000
4	г. Краснодар	2019	Троллейбус +переделка для автономного хода	5	182500, в том числе 21900 переделка



TUT.BY

№	Название конечного пункта	Номера маршрутов	Район охвата	Удлинение маршрута, км
1	Микрорайон "Джал"	5,14,1	Арча-Бешик, Чон-арык	5-6
2	Жил. Массив "Ак-Оргоо"	7,8,9,16	Селекция, Ак-Ордо	6-7
3	Микрорайон "Асанбай"	10,11,17,13,15	Кок-Жар, Бешкунгей	5-6
4	Микрорайон "Аламедин-1"	9,15,2	Новопокровка,	6
5	Рынок "Дордой" (Кожзавод)	4,17	Келечек, Дордой	5