

**ДОРОГА Сине-жёлтый вагон** подъезжает к остановке у предприятия «Скоростной трамвай». Я поеду в трамвае впервые и почему-то вспоминаю знаменитое «Прибытие поезда» братьев Люмьер. Заходим в вагон и занимаем свободные места – мы тут почти туристы. А вот для многих жителей Старого Оскола трамвай – самый предпочтительный вид транспорта.

**ОКСАНА ПРИДВОРЕВА  
ПАВЕЛ КОЛЯДИН (ФОТО)**

**БОЛЬШЕ ДВУХ ТЫСЯЧ РАЗ  
ПО ЭКВАТОРУ**

Трамвайную сеть в Старом Осколе создавали с середины 1970-х как ведомственный транспорт для подвоза сотрудников Оскольского электрометаллургического комбината из города на предприятие. За пару лет до этого, в 1973 году, «Гипрокоммундортранс» разработал технико-экономическое обоснование для его выбора. Вариантов было два: доставлять людей поездами электрифицированной железной дороги с подвозом к станциям автобусами или перевозить скоростным трамваем. Последний «перевесил» за счёт технико-экономических показателей и времени доставки сотрудников комбината на работу.

В марте 1976 года в Старом Осколе начали строить линию скоростного трамвая, в 77-м создали трамвайное депо. Официальным его днём рождения считают 29 мая 1979 года – именно тогда исполняющий обязанности директора Оскольского комбината **Валентин Кудрявцев** подписал приказ «Об организации Управления скоростного трамвая». Так старооскольский скоростной трамвай стал одной из последних созданных в СССР и России трамвайных систем.

К его 40-летию, которое отметили в 2019 году, собрали парочку любопытных цифр: с 1980-го по 2019 год трамваи перевезли более 256 миллионов пассажиров, а общий пробег за это же время составил почти 110 млн километров, то есть он обогнул экватор 2,7 тыс. раз.

– Если средняя эксплуатационная скорость трамвая со всеми остановками составляет 24 км/час и выше, то его признают скоростным, – объясняет генеральный директор предприятия «Скоростной трамвай» **Игорь Свиридов**. – У нас обособленный путь, вынесенный в отдельное полотно. Поэтому идём спокойно, без влияния других участников движения, кроме как на переездах.

– Считаем рейс в одну сторону, и у старооскольского трамвая выходит около 27 км/час в среднем, – комментирует начальник службы пассажирских перевозок «Скоростного трамвая» **Людмила Забродина**.

**ОТ РАССВЕТА  
И ПОСЛЕ ЗАКАТА**

– Если взять Старый Оскол, – генеральный директор «Скоростного трамвая» чертит на листе карту города, – то вот его историческая часть – улица Ленина с административным центром. Вот Новый город, за ним – Юго-Западный микрорайон. Когда трамвай пустили, линия словно резанула Новый город. Чем удобно? По пути следования – автовокзал, большие торговые центры. Плюс ещё маршрутные такси проходят: доехав до какой-то станции, можно пересестись и уехать в частный сектор, в свой ИЖС или на Микро (часть Юго-Западного района). – **Прим. авт.**

На сегодняшний день предприятие «Скоростной трамвай» принадлежит в разных долях администрации Старооскольского городского округа и ОЭМК им. А.А. Угарова. По-прежнему большая часть пассажиров трамвая – сотрудни-



# Старооскольский скоростной

## Почему трамвай в Старом Осколе – и средство передвижения, и городская достопримечательность

Бортовые номера означают порядок поступления вагонов в депо



Генеральный директор ООО «Скоростной трамвай» Игорь Свиридов

ки Оскольского электрометаллургического комбината.

Трамвай ходит по трём маршрутам: «Городское кольцо – ОЭМК», «Городское кольцо – БСИ (промзона «База «Стройиндустрии»», – **Прим. авт.**), «ООО «Скоростной трамвай» – Городское кольцо» (вагон-челнок до трамвайного депо). Протяжённость маршрута с севера на юг – до конечной станции ОЭМК – почти 25 км. Полный круг – оборотный рейс «Городское кольцо – ОЭМК» и обратно составляет 48,6 км, то есть один час пятьдесят в пути для водителя трамвая. Именно так, а не вагоновожатый, называется эта должность, уточняет Людмила Забродина.

Выходы трамвая на линию подстроены под рабочий график сотрудников комбината.

– Но мы-то приходим на работу ещё раньше, – говорит Забродина. – В 5:07 у нас явка первого водителя, а в 5:30 по расписанию от городского кольца выезжает первый трамвай. Последний уходит по первому пути с этой же остановки в 22:22, делает оборотный рейс и заканчивает работу по наряду в 0:12.

– Интервал движения зависит от ввоза и вывоза сотрудников комбината, – рассказывает Игорь Свиридов. – В утреннее время все едут на работу, соответственно, интервал минимум пять минут. Когда-то было две-три минуты, но работники комбината пересе-

ли на личные машины, поэтому пассажиропоток немного упал. Пустые вагоны катались.

Час пик в трамвае, говорит Игорь Викторович, как и в любом общественном транспорте, приходится на утро и вечер. Утром на линию выходят 22 вагона, и большая часть из них – двоянные.

По словам Людмилы Забродиной, в год скоростной трамвай в среднем перевозит 2,5 млн пассажиров. – Давайте посчитаем, – она открывает калькулятор в мобильном телефоне. – Если мы в день перевезём примерно 7 тыс. пассажиров – беру среднее, потому что день на день не приходится, – то в месяц получится 217 тыс. человек.

С июля 2019 года предприятие перешло на безналичную оплату. Чтобы проехать в трамвае от городского кольца до Незнамово, нужно заплатить 20 рублей по карте или наличными. Если пассажир едет дальше, то проезд стоит уже 30 рублей.

Сотрудники ОЭМК им. А.А. Угарова ездят по проездным безлимитным картам. Количество поездок на них не ограничено, поэтому оплачивать картой можно не только поездки на работу и обратно, но и личные по городу. В месяц работникам комбината такая карта обходится в 467 рублей.

Конечно, передвигаются по Старому Осколу на трамвае и горожане.



Начальник службы пассажирских перевозок Людмила Забродина

– КАКОВ ПОРТРЕТ ВАШЕГО ПАССАЖИРА?

– Это разные люди, – поясняет Свиридов. – Говорить конкретно – всё равно что попутателя в магазине описывать. В трамвае ездят школьники и студенты, пенсионеры и мамы с колясками, многочисленные дачники.

**СВОЯ ШКОЛА**

В «Скоростном трамвае» 328 сотрудников. Водителей трамвая из них – 68 человек, кондукторов – 46. Последнее в дефиците, признаёт Людмила Забродина.

Максимально в смену водитель может сделать четыре рейса до ОЭМК. Кроме непосредственного управления транспортным средством он объявляет остановки – в направлениях туда и обратно их 42, – сообщает дополнительную информацию, в случае отсутствия кондуктора собирает оплату на остановках, а если вагон оборудован валидатором, то пассажир может самостоятельно оплатить проезд.

Водителей трамвая готовят в учебном центре ОЭМК им. А.А. Угарова.

– Под нас получают лицензию на трамвайную категорию, готовят по полному циклу со сдачей экзамена в ГИБДД на право управления рельсовым транспортным средством, – рассказывает Игорь Свиридов. – Занятия по устройству трамвайного вагона проходят как в самом учебном цен-

тре, так и в нашем депо. Вождение мы тоже сами здесь принимаем, и только после этого, проведя стажировку, выпускаем на линию.

Как правило, в учебную группу набирается 18–20 человек. В этом году возникли сложности с набором из-за пандемии коронавируса: часть желающих отсеялась, потому что пришлось подождать, пока группа сформируется. Тем не менее подготовленных водителей трамвая выпустили 1 октября, затем наберут новых.

– КТО ПРИХОДИТ УЧИТЬСЯ?

– Люди совершенно разного возраста, – говорит Людмила Забродина. – Кому-то уже 50 лет, просят и совсем молодые, но у нас права на вождение трамвая можно получить с 20 лет.

– Много водителей, у которых открыта только категория Тп, – добавляет Свиридов. – Прежде чем выйти на линию самостоятельно, новички стажировались, сидя в кабине рядом с опытным водителем или управляя трамваем под его присмотром. Так они ездят порядка 20 смен.

– Да я сама учиться пришла на водителя трамвая в 32 года, – вдруг добавляет Людмила Забродина. Оказывается, в этой должности она проработала полтора года. – Очень хотела в молодости получить права, но думала, что в Старом Осколе такое не преподают.