

Торопова Ксения Дмитриевна, студент
Московский архитектурный институт
Toropova Ksenia Dmitrievna, student
Moscow Architectural Institute

**ТРАНСПОРТНАЯ СТРУКТУРА МИАССА
В РАМКАХ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО АНАЛИЗА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА
TRANSPORT STRUCTURE OF MIASS
WITHIN THE URBAN PLANNING ANALYSIS OF THE CITY**

Аннотация. Статья посвящена исследованию транспортного каркаса города Миасс в Челябинской области в рамках градостроительного анализа территории промышленного моногорода линейного типа. Рассматриваются особенности, состав транспортной структуры. В результате проведенного анализа выявлены характеристики в рамках исследуемого города, а также потенциал развития транспортного каркаса Миасса

Abstract. The article is devoted to the transport infrastructure of Miass, a city in the Chelyabinsk region, as part of an urban development analysis of a linear single-industry town. The features and composition of the transport structure are examined. The analysis identifies characteristics within the city, as well as the potential for developing transport infrastructure of Miass

Ключевые слова: Транспортный каркас, линейный город, моногород, внешние транспортные связи, железная дорога

Keywords: Transport framework, linear city, single-industry town, external transport links, railway

Миасс – город, расположенный в Челябинской области, на берегу реки Миасс, у подножия горных хребтов Южного Урала. Город является одним из крупнейших промышленных центров Урала, с 2014 года имеет статус моногорода [1]. В моногородах сосредоточены стратегические виды экономической деятельности, их значимость для функционирования регионов велика [4]. Кроме того, Миасский городской округ является Территорией опережающего социально-экономического развития с 2019 г.

С точки зрения планировочной структуры Миасс относится к линейному типу города, вытянутому вдоль единой природной и транспортной оси, полицентричен, имеет три основных центра, что обусловлено историей формирования и развития города. В линейных городах зачастую затруднена транспортная и пешеходная доступность из-за низкой связности частей города, большой протяженности и расстояния между районами.

Для анализа транспортной инфраструктуры Миасса были изучены следующие документы территориального планирования:

- ☐ Генеральный план Миасского городского округа (с изменениями от 30.09.2022) [2];
- ☐ Схема территориального планирования Челябинской области [3].

Город Миасс расположен в западной части Челябинской области, в 96 км к юго-западу от Челябинска. Город занимает важное положение в транспортной системе региона, так как размещен в наиболее активном транспортном коридоре, протянувшимся с запада на восток и связывающим Челябинскую область с Башкортостаном и Курганской областью.

Город связан с соседними регионами федеральной автомобильной дорогой М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск. Дорога является частью дороги Е 30 европейской сети маршрутов и азиатского маршрута АН6. Данная транспортная артерия обеспечивает взаимосвязь города с Московской, Рязанской областями, Республикой Мордовия,

Пензенской, Ульяновской, Самарской, Оренбургской областями, Республиками Татарстан, Башкортостан. Транспортная связь с Екатеринбургом обеспечена посредством региональной дороги общего пользования 75К-015 и ответвления трассы М-5 «Урал».

Через Миасс также проходит Транссибирская железнодорожная магистраль, соединяющая европейскую часть России с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком. Магистраль проходит через всю Россию с запада на восток. Станция "Миасс-1" является важным железнодорожным узлом на участке Челябинск – Златоуст.

Автомобильные дороги

На формирование существующей улично-дорожной сети города оказали влияние как природные факторы: горный рельеф, наличие рек, ручьёв, так и искусственные: магистральная железнодорожная линия, коридоры магистральных сетей. Улично-дорожная сеть города, представляющая собой систему магистральных дорог и улиц общегородского и районного значения, вследствие его растянутости в меридиональном направлении, имеет протяженность – 89,25 км, при плотности 1,2 км/км².

Городская территория обслуживается меридиональной транспортной магистралью, проспект Автозаводцев, переходящий в проспект Октября. Магистраль соединяет между собой Южный, Центральный и Северный планировочные районы и обеспечивает выход к внешним автодорогам общей сети: автодорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения: «Миасс – Карабаш – Кыштым» на севере и «Миасс – Чебаркуль» – на востоке, а также к федеральной трассе М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск в южном направлении [2].

Железные дороги и железнодорожные станции

Миасс является важным железнодорожным узлом на Транссибирской магистрали. Железнодорожная линия проходит через город с востока на запад, связывая Челябинск и Златоуст. Участок относится к Южно-Уральской железной дороге (филиал ОАО "РЖД"). Участок Челябинск – Миасс – Златоуст является двухпутным, электрифицированным. Исторически железнодорожное движение в Миассе было открыто в 1892 году. На момент 2025 года действуют следующие железнодорожные станции:

- Станция Миасс-1 (Миасс-Пассажирский). Основная пассажирская станция, расположена в центральной части города (ул. Вокзальная). Обслуживает поезда дальнего следования (Москва, Адлер, Кисловодск, Анапа, Новый Уренгой) и пригородные электрички (Челябинск, Златоуст, Бердяш).

- Станция Миасс-2 (Миасс-Товарный). Грузовая станция, расположенная в северной части города (район Машгородка), имеет развитую систему подъездных путей. Обслуживает промышленные предприятия (УралАЗ, ММЗ).

- Остановочный пункт Тургояк. Является ближайшей станцией к озеру Тургояк, расположенной в 8 км от центра города. Используется в основном в летний сезон дачниками и туристами, предназначена для движения электричек.

Объекты внутреннего водного транспорта

Водные объекты Миасса представлены озером Тургояк, Миасским городским прудом, озером Ильменским и рекой Миасс. Река не является судоходной, используется только для любительских сплавов. На озере Тургояк в летний период осуществляются прогулочные рейсы на катерах и теплоходах, функционирует водное такси до острова Веры, работает прокат лодок и катамаранов. Берега озера оборудованы системой причалов и пристаней. На Миасском городском пруду и озере Ильменском осуществляется прогулочное катание на лодках, имеются лодочные станции.

Общественный транспорт

Общественный транспорт Миасса представлен автобусами (в том числе для междугороднего сообщения), маршрутными такси и троллейбусами.

Основной перевозчик – МУП "Миассавтотранс", автобусный парк представлен автобусами ПАЗ, НефАЗ, ЛиАЗ. В городе действует порядка 30 автобусных маршрутов, 5 троллейбусных маршрутов. Маршрутные такси дублируют основные автобусные маршруты, на текущий момент в городе порядка 20 маршрутов. Отсутствуют отдельные выделенные полосы для движения общественного транспорта. В Миассе работает несколько служб такси, включая федеральные и местные службы.

Велосипедная инфраструктура в городе развивается стихийно, наибольшая плотность наблюдается в районе озера Тургояк. Специальные выделенные велодорожки в центральной части города отсутствуют.

На основании проведенного анализа существующей системы общественного транспорта, основных маршрутов автобусов и троллейбусов, а также размещения остановочных комплексов можно сделать следующие выводы:

- ☐ наибольшая плотность системы наблюдается в центральной части города, в районе Автозавод;
- ☐ автобусная система обеспечивает взаимосвязь трех основных районов города, а также озера Тургояк, Ильменского заповедника и близлежащих СНТ; троллейбусная система представлена только в центральном районе и Машзаводе, не обеспечивает связь с южной частью города;
- ☐ основной магистралью для движения общественного транспорта является проспект Автозаводцев, переходящий в проспект Октября. Наблюдается высокая степень зависимости транспортной системы от одной артерии города;
- ☐ городу требуется альтернативное решение в части общественного транспорта для разгрузки основной транспортной магистрали и увеличения связности основных районов города.

Предложения Генерального плана Миасского городского округа

Генеральным планом Миасского городского округа (с изменениями от 30.09.2022) предлагается создание автомобильной дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения на участке между городом Миасс и поселком Нижний Атлян для формирования связи между трассой М-5 «Урал» и автодорогой общего пользования регионального значения «Миасс – Златоуст». Также планируется внесение следующих изменений в улично-дорожную сеть города [2]:

- ☐ формирование дублирующей меридиональной общегородской связи в западной части города, состоящей из участков существующих и проектируемых улиц, берущей начало от западного обхода г. Масса и выходящей на автодорогу общего пользования регионального значения «Миасс – Златоуст».
- ☐ строительство в северной части города магистральной городской дороги, являющейся частью западного грузового обхода г. Миасса, проходящей параллельно ул. Богдана Хмельницкого до Миасского тракта.
- ☐ строительство участка магистральной улицы общегородского значения – ул. Лихачева от ул. Колесова до ул. Кирова со строительством моста через р. Миасс и путепровода через железнодорожную линию.
- ☐ во всех планировочных районах предлагается увеличить плотность магистральной сети путем реконструкции улиц местного значения, а также строительства новых участков магистралей.

Достоинствами градостроительного контекста Миасса являются наличие федеральной трассы, связывающей Миасс с Челябинском и Уфой, компактность исторической части города с

развитой улично-дорожной сетью. Недостатки же обусловлены линейной структурой города и низкой транспортной связностью между разрозненными районами города. К основным проблемам улично-дорожной сети можно отнести: низкую связность удаленных районов города; перегруженность центральных магистралей из-за отсутствия объездных дорог; устаревшую инфраструктуру железнодорожной сети, низкую частоту пригородного сообщения, отсутствие скоростного сообщения с Челябинском.

На основании проведенного анализа, можно сделать вывод, что перспективным направлением развития транспортной сети города Миасс, является создание дополнительных транспортных связей между районами города, в том числе за счет введения альтернативного вида общественного транспорта, а также преобразование системы общественного транспорта в пределах центральных магистралей города

Список литературы:

1. Распоряжение Правительства РФ от 29.07.2014 N 1398-р (ред. от 21.01.2020) «Об утверждении перечня монопрофильных муниципальных образований Российской Федерации (моногородов)».
2. Генеральный план Миасского городского округа [Электронный ресурс] // Администрация Миасского городского округа URL: <https://miass.gov74.ru/miass/information/GradostrArhitektura/genplans.htm?ysclid=mj7apanvwz546262509>.
3. Схема территориального планирования Челябинской области [Электронный ресурс] // Администрация Миасского городского округа URL: https://pravmin.gov74.ru/files/norm_act/pravmin/387-p_5.pdf?ysclid=mj960oyx22671530345.
4. Тихонова М.В, Усатая А.А. Стратегические аспекты промышленного развития моногородов РФ [Электронный ресурс] // Россия: тенденции и перспективы развития. – 2019. – №14 (2). – С. 949-953. – Научная электронная библиотека КиберЛенинка. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strategicheskie-aspekty-promyshlennogo-razvitiya-monogorodov-rf/viewer> (дата обращения 15.12.2025)