

DOI 10.58351/2949-2041.2025.29.12.018

**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, поликентричен, 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/км<sup>2</sup>.

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, Бердяуш).

□ 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. Наблюдаются 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 муниципального 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. Миасса 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 обездных 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=mj960oux22671530345](https://pravmin.gov74.ru/files/norm_act/pravmin/387-p_5.pdf?ysclid=mj960oux22671530345).
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)

