

## **АНАЛИЗ ИСТОРИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ СО ВРЕМЕН ДРЕВНЕЙ ВИЗАНТИИ И ДО НЫНЕШНИХ ВРЕМЕН**

*Стреж Александра Витальевна, студентка 4-го курса*

*кафедры «Автомобильные дороги»*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск*

*(Научный руководитель – Гатальский Р.К., старший преподаватель)*

Стоянки, поселения, населенные пункты, деревни, города, мегаполисы... Что послужило толчком для развития из скученного проживания небольшой группы людей на одной территории, к многомиллионному слаженному механизму – город-мегаполис?

Постоянное перемещение людей в поисках лучших условий для жизни и работы приводило к тому, что в некоторых местах начинали создаваться или образовываться поселения, а нажитые до сей поры места покидались и приходили в упадок. Первоначальным двигателем были простые, жизненные обстоятельства – поиск защиты и безопасности для себя и своих близких. Так стали появляться города на местах бывших оборонительных укреплений, на возвышенностях, в местах слияния рек. Следующим фактом послужили уже экономические причины: город – это сложный организм, население которого состояло из людей разного положения и рода занятий: знатные дворяне или управляющая всеми верхушка власти, богатые купцы и мелкие торговцы, ремесленники и подмастерья, но в целом это была несельскохозяйственная часть общества. Для баланса и равновесия, для взаимовыгодного существования понятно, что при городах и вокруг стали возникать малые сельские поселения, которые занимались только производством сельскохозяйственной продукции. Следовательно, города с примыкающими к ним небольшими поселениями, появляются в тех местах, где сходятся либо пересекаются торговые пути – водные реки и наземные дороги. А это уже начало развития дорожной инфраструктуры, или говоря простым языком – условий, необходимых для проживания, передвижения, развития и торговли. Получают развитие дороги, мосты, переправы...

По своему внутреннему строительству города были похожи друг на друга. В центре – площадь, от которой в разные стороны расходилась сеть, как паутина, узких кривых улочек, тесно застроенных, подпирающих друг к другу домами горожан. Улицы соединялись в переулки, образуя систему удобных, но порой

очень узких проходов вокруг площади. Кольцевой тип застройки складывался естественным образом вокруг главных объектов города, вход и выход в который осуществлялся через въездные ворота, либо заканчивался тупиками. Но порой в ход естественной застройки и прокладке дорог коррективы вносили географические особенности и рельеф местности. Например, река, параллельно которой прокладывались улицы и, через которую перебрасывались мосты, если она делила город на две части.



Рисунок 1 – Колеса телег выбили колею в камне. Ворота Орта-Капу города-крепости Чуфут-Кале (известен с 1254 года), Крымский полуостров

С ростом городов и расширения его уже не только экономических функций, но и социальных, меняется их и планировка. Расширяются центральные площади, либо добавляются новые, которые выполняют уже не только роль места торговли, как в прошлом рыночные либо ярмарочные для народных гуляний, но и площади, как часть духовной жизни населения с храмом в центре. На улицах и площадях возводятся новые архитектурные сооружения и памятники, запланированная ширина улиц и правильное их расположение способствует удобному городскому движению, повсеместным правилом становится регулярная застройка города. Хаотичная прокладка улиц и переулков складывается в ровные квартальные застройки.

Разгружая главные магистрали города, часть дорожной инфраструктуры выносится за его пределы, вокруг города выстраиваются из случайных поселений населенные пункты, каждый из которых выполняет свою функциональную привязанность к городу: промышленный либо сельскохозяйственный районы.

Начало технического прогресса в 16 – 18 веках, а в 19 веке появление и распространение автомобильного транспорта, повлекло за собой и развитие

соответствующей инфраструктуры населенных пунктов. Что такое инфраструктура? Простыми словами – обустройство, которое обеспечивает жизнедеятельность людей по принципу «проживание – производство». Сегодня город, либо другой населенный пункт, образуется там, где живут и работают люди. Разветвляется дорожная сеть, появляются сложные развязки, мосты, наземные и подземные переходы, бульвары, пешеходные и велодорожки, парковки, дорожный и придорожный сервис. Дорожно-транспортная инфраструктура только часть сложной системы инфраструктуры города или населенного пункта. Важным для людей является и доступность социально значимых объектов, ведь обеспечение необходимыми услугами определяется качеством жизни.<sup>1</sup>



Рисунок 2 – Крупномасштабная дорожная инфраструктура: результат – стремление куда-то мчаться, г.Минск

Развитая инфраструктура делает не только большой город привлекательным для современного человека, но и небольшой населенный пункт.

#### Литература:

1. Береговских А. «Планирование и реализация развития городской инфраструктуры» // «Строительный вестник Тюменской области». Тюмень, март, 2018 г. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа <https://urtmag.ru/public/315/> (дата обращения: 17.04.2023).