Архитектурно-социологические аспекты реконструкции железнодорожных вокзалов малых городов

**Человек:** Рассмотрена возможность создания высокоурбанизированных многофункциональных узлов городской структуры в малых городах через реконструкцию железнодорожных вокзалов и прилегающих к ним территорий. На примере города Кинеля Самарской области выявлены градостроительные предпосылки проведения такой реконструкции. В сложившейся городской структуре рассматриваются три функционально-пространственных элемента: вокзальный комплекс (железнодорожный вокзал, автовокзал и прочая транспортная инфраструктура), система бытового обслуживания (сеть объектов торговли с рыночной площадью) и система коммуникативных связей (пешеходный мост). Сбор информации в исследовании осуществлялся через опрос местного населения методом индивидуального анкетирования. Обработка и анализ эмпирических данных производились с использованием компьютерных программ. Приведены результаты прикладного архитектурно-социологического исследования и их влияние на архитектурную организацию функциональных процессов реконструируемой городской среды. Отмечены перспективы развития территории железнодорожного вокзала как многофункциональной структуры с возможностью сохранения исторически сложившихся общественных пространств и существующих потребностей со стороны местного населения.

**Key words:** малый город, городская среда, общественное пространство, объект культурного наследия, функциональная программа, железнодорожный вокзал, реконструкция, высокоурбанизированный многофункциональный узел, многофункциональный мост, архитектурно-социологическое исследование

=================================

**FastText\_KMeans\_Clean:** Таким образом, городская структура рассматриваемой территории формируется из трёх функционально-пространственных элементов: вокзального комплекса (железнодорожный вокзал, автовокзал в южной части и автобусная остановка в северной части), системы бытового обслуживания (сеть объектов торговли с рыночной площадью) и системы коммуникативных связей (пешеходный мост). 4. получение услуг населению;. 6. следование к автовокзалу. Из этого следует, что распределение функциональных и рекреационных объектов в пространстве многофункционального моста при его реализации может не подчиняться равной доступности для жителей разных частей города.

**Key words part:** 0.6333333333333333

=================================

**FastText\_KMeans\_Raw/:** "Высокоурбанизированный многофункциональный узел городской структуры — это центр социальной активности, включающий в себя здания, сооружения, транспортные устройства и открытые пространства, в котором пересекаются, начинаются и заканчиваются потоки движения людей с целью получить в этом пространстве концентрированный максимум товаров и услуг, информации при минимальных затратах времени". Железнодорожный вокзал Кинель: слева — фотография начала XX века (http://vita-life777.livejournal.com/30710.html); справа — фотография 2016 года (фото автора). В конечном счёте, активное участие городского сообщества определяет возможности развития современной архитектуры в условиях реконструкции исторически сложившейся среды [15, 25, 26]. Так, проведённое автором в мае 2016 года архитектурно-социологическое исследование позволило дать социальную характеристику реконструируемой территории в части характера пешеходных коммуникаций, интенсивности пешеходных потоков, отношения местного населения к реконструкции. 4. получение услуг населению;. 6. следование к автовокзалу. первый вариант — строительство пешеходного моста закрытого типа и реконструкция вокзального комплекса с реставрацией здания железнодорожного вокзала;. Тем ещё более интересен тот факт, что население разделилось поровну на тех, кто выступает за сохранение и реставрацию вокзала и тех, кто поддерживает строительство нового вокзала.

**Key words part:** 0.7333333333333333

=================================

**FastText\_PageRank\_Clean/:** Погрешность социологического опроса определена на уровне 8%. 1. следование к железнодорожному вокзалу;. 2. посещение родственников, друзей;. 3. следование к месту работы (учёбы);. 4. получение услуг населению;. 5. совершение покупок;. 6. следование к автовокзалу. Функциональные процессы формируют функциональную программу многофункционального узла, включающую: транзитную зону, функциональную зону, рекреационную зону.

**Key words part:** 0.5333333333333333

=================================

**FastText\_PageRank\_Raw/:** Таким оно дошло до наших дней (рис. 2). Возможны различные формы участия населения [27]. Погрешность социологического опроса определена на уровне 8%. 1. следование к железнодорожному вокзалу;. 2. посещение родственников, друзей;. 4. получение услуг населению;. 5. совершение покупок;. 6. следование к автовокзалу.

**Key words part:** 0.36666666666666653

=================================

**Mixed\_ML\_TR/:** Для обоснования такого решения необходимо в процессе градостроительного анализа дать развёрнутую архитектурно-социологическую характеристику городской среды. Ситуационный план: 1 — железнодорожный вокзал; 2 — пешеходный мост; 3 — автовокзал; 4 — привокзальная площадь; 5 — рыночная площадь. Таким образом, городская структура рассматриваемой территории формируется из трёх функционально-пространственных элементов: вокзального комплекса (железнодорожный вокзал, автовокзал в южной части и автобусная остановка в северной части), системы бытового обслуживания (сеть объектов торговли с рыночной площадью) и системы коммуникативных связей (пешеходный мост). Целевое пользование пешеходным мостом в Кинеле (в процентном соотношении для каждой части города в отдельности и города в целом). Частота пользования пешеходным мостом в Кинеле для перемещения из любой части города в железнодорожный вокзал (в процентном соотношении для каждой части города в отдельности и города в целом). Через социологический опрос респондентам была предоставлена возможность определить вариант реконструкции в общем виде:. третий вариант — строительство пешеходного многофункционального моста и реконструкция вокзального комплекса с реставрацией здания железнодорожного вокзала;. четвёртый вариант — строительство пешеходного многофункционального моста и реконструкция вокзального комплекса со строительством нового здания железнодорожного вокзала.

**Key words part:** 0.6666666666666666

=================================

**MultiLingual\_KMeans/:** Для обоснования такого решения необходимо в процессе градостроительного анализа дать развёрнутую архитектурно-социологическую характеристику городской среды. Ситуационный план: 1 — железнодорожный вокзал; 2 — пешеходный мост; 3 — автовокзал; 4 — привокзальная площадь; 5 — рыночная площадь. Целевое пользование пешеходным мостом в Кинеле (в процентном соотношении для каждой части города в отдельности и города в целом). Через социологический опрос респондентам была предоставлена возможность определить вариант реконструкции в общем виде:.

**Key words part:** 0.5666666666666667

=================================

**Multilingual\_PageRank/:** Кинель расположен в 40 км от областного центра, является административным центром Кинельского района, крупной железнодорожной станцией. Железнодорожный вокзал города обслуживает пассажиров как дальнего, так и пригородного следования, среднесуточный пассажиропоток на вокзале около 500 человек [12]. В 1936 году были пристроены восточная и западная части. Обработка и анализ эмпирических данных производились с использованием программ Microsoft Office Excel 2007 и IBM SPSS Statistics 24. Погрешность социологического опроса определена на уровне 8%. 2. посещение родственников, друзей;. 5. совершение покупок;. Общественное мнение почти равномерно разделилось между всеми вариантами.

**Key words part:** 0.4666666666666667

=================================

**RuBERT\_KMeans\_Without\_ST/:** Рассмотрим с этих позиций перспективы создания высокоурбанизированного многофункционального узла путём реконструкции территории железнодорожного вокзала города Кинеля Самарской области, являющейся историческим центром. В конечном счёте, активное участие городского сообщества определяет возможности развития современной архитектуры в условиях реконструкции исторически сложившейся среды [15, 25, 26]. Так, проведённое автором в мае 2016 года архитектурно-социологическое исследование позволило дать социальную характеристику реконструируемой территории в части характера пешеходных коммуникаций, интенсивности пешеходных потоков, отношения местного населения к реконструкции. Частота пользования пешеходным мостом в Кинеле для перемещения из любой части города в железнодорожный вокзал (в процентном соотношении для каждой части города в отдельности и города в целом). Общественное мнение почти равномерно разделилось между всеми вариантами.

**Key words part:** 0.7333333333333333

=================================

**RuBERT\_KMeans\_With\_ST/:** Здание вокзала было построено в 1895 году. Учитывая тот факт, что железнодорожный вокзал Кинель чуть ли не единственный памятник архитектуры в городе, его сохранение, кроме того, является важной задачей в определении исторической идентичности города, формировании "социальной среды и общественных ценностей" [18]. В конечном счёте, активное участие городского сообщества определяет возможности развития современной архитектуры в условиях реконструкции исторически сложившейся среды [15, 25, 26]. 2. посещение родственников, друзей;. Частота пользования пешеходным мостом в Кинеле для перемещения из любой части города в железнодорожный вокзал (в процентном соотношении для каждой части города в отдельности и города в целом). третий вариант — строительство пешеходного многофункционального моста и реконструкция вокзального комплекса с реставрацией здания железнодорожного вокзала;. Думается, что это связано с этикой отношения к архитектурным произведениям прошлого.

**Key words part:** 0.6333333333333333

=================================

**RUBERT\_page\_rank\_Without\_ST/:** 1. железная дорога делит город на две части — северную и южную (рис. 1). Таким оно дошло до наших дней (рис. 2). Большое количество исследований посвящены проблемам реконструкции исторических объектов. 2. посещение родственников, друзей;. Общественное мнение почти равномерно разделилось между всеми вариантами.

**Key words part:** 0.4666666666666667

=================================

**RUBERT\_page\_rank\_With\_ST/:** Таким оно дошло до наших дней (рис. 2). Смещение торговой оси может привести к непредсказуемым последствиям…" Погрешность социологического опроса определена на уровне 8%. 5. совершение покупок;. Общественное мнение почти равномерно разделилось между всеми вариантами.

**Key words part:** 0.3333333333333333

=================================

**RUSBERT\_KMeans\_Without\_ST/:** 4. получение услуг населению;. Следует отметить различие целей и частоты пользования пешеходным мостом жителями города в зависимости от района проживания. Из этого следует, что распределение функциональных и рекреационных объектов в пространстве многофункционального моста при его реализации может не подчиняться равной доступности для жителей разных частей города. Стоит признать некоторую провокационность вопроса, учитывая отношение здания вокзала к охраняемым государством памятникам архитектуры.

**Key words part:** 0.5666666666666667

=================================

**RUSBERT\_KMeans\_With\_ST/:** 4. отмечена развитость сети предприятий торговли на прилегающих к железной дороге территориях. "…исследования показали, что в большинстве примеров оригинальное местоположение исторических торговых площадей играет определяющую роль для становления и развития всего города на протяжении истории. Смещение торговой оси может привести к непредсказуемым последствиям…" В частности, через архитектурно-социологическое исследование, позволяющее оценить факторы, обуславливающие развитие городской среды. 5. совершение покупок;. Целевое пользование пешеходным мостом в Кинеле (в процентном соотношении для каждой части города в отдельности и города в целом). первый вариант — строительство пешеходного моста закрытого типа и реконструкция вокзального комплекса с реставрацией здания железнодорожного вокзала;. 1. учитывая градоформирующую роль и месторасположение железнодорожного вокзала в малом городе, территории, прилегающие к нему, имеют перспективы развития как многофункциональной городской структуры;.

**Key words part:** 0.6666666666666666

=================================

**RUSBERT\_page\_rank\_Without\_ST/:** Возможны различные формы участия населения [27]. 2. посещение родственников, друзей;. 4. получение услуг населению;. 5. совершение покупок;. Общественное мнение почти равномерно разделилось между всеми вариантами.

**Key words part:** 0.3333333333333333

=================================

**RUSBERT\_page\_rank\_With\_ST/:** По данным Федеральной службы государственной статистики [11] численность населения города по состоянию на 01.01.2016 г. составляет 34,94 тыс. человек. Реконструкция предполагает полное сохранение исторически сложившейся структуры общественных пространств. Возможны различные формы участия населения [27]. 5. совершение покупок;. Общественное мнение почти равномерно разделилось между всеми вариантами.

**Key words part:** 0.43333333333333335

=================================

**Simple\_PageRank/:** В соответствии с Положениями о территориальном планировании городского округа Кинель Самарской области [13] развитие города планируется осуществлять за счёт освоения как южной, так и северной частей;. Таким образом, городская структура рассматриваемой территории формируется из трёх функционально-пространственных элементов: вокзального комплекса (железнодорожный вокзал, автовокзал в южной части и автобусная остановка в северной части), системы бытового обслуживания (сеть объектов торговли с рыночной площадью) и системы коммуникативных связей (пешеходный мост). Учитывая тот факт, что железнодорожный вокзал Кинель чуть ли не единственный памятник архитектуры в городе, его сохранение, кроме того, является важной задачей в определении исторической идентичности города, формировании "социальной среды и общественных ценностей" [18]. Из этого следует, что распределение функциональных и рекреационных объектов в пространстве многофункционального моста при его реализации может не подчиняться равной доступности для жителей разных частей города. первый вариант — строительство пешеходного моста закрытого типа и реконструкция вокзального комплекса с реставрацией здания железнодорожного вокзала;. второй вариант — строительство пешеходного моста закрытого типа и реконструкция вокзального комплекса со строительством нового здания железнодорожного вокзала;.

**Key words part:** 0.7333333333333333

=================================

**TextRank/:** Таким образом, городская структура рассматриваемой территории формируется из трёх функционально-пространственных элементов: вокзального комплекса (железнодорожный вокзал, автовокзал в южной части и автобусная остановка в северной части), системы бытового обслуживания (сеть объектов торговли с рыночной площадью) и системы коммуникативных связей (пешеходный мост). Частота пользования пешеходным мостом в Кинеле для перемещения из любой части города в железнодорожный вокзал (в процентном соотношении для каждой части города в отдельности и города в целом). первый вариант — строительство пешеходного моста закрытого типа и реконструкция вокзального комплекса с реставрацией здания железнодорожного вокзала;. второй вариант — строительство пешеходного моста закрытого типа и реконструкция вокзального комплекса со строительством нового здания железнодорожного вокзала;. третий вариант — строительство пешеходного многофункционального моста и реконструкция вокзального комплекса с реставрацией здания железнодорожного вокзала;. четвёртый вариант — строительство пешеходного многофункционального моста и реконструкция вокзального комплекса со строительством нового здания железнодорожного вокзала.

**Key words part:** 0.6

=================================

**TF-IDF\_KMeans/:** Рассмотрим с этих позиций перспективы создания высокоурбанизированного многофункционального узла путём реконструкции территории железнодорожного вокзала города Кинеля Самарской области, являющейся историческим центром. Здание вокзала было построено в 1895 году. Автовокзал Кинель и привокзальная площадь (фото автора). Учитывая тот факт, что железнодорожный вокзал Кинель чуть ли не единственный памятник архитектуры в городе, его сохранение, кроме того, является важной задачей в определении исторической идентичности города, формировании "социальной среды и общественных ценностей" [18]. 1. следование к железнодорожному вокзалу;. Частота пользования пешеходным мостом в Кинеле для перемещения из любой части города в железнодорожный вокзал (в процентном соотношении для каждой части города в отдельности и города в целом). второй вариант — строительство пешеходного моста закрытого типа и реконструкция вокзального комплекса со строительством нового здания железнодорожного вокзала;. 3. архитектурно-социологическая характеристика городской среды позволяет дать рекомендации на изменение градостроительной ситуации реконструируемой территории и создание архитектурного пространства проектируемого объекта.

**Key words part:** 0.7666666666666667

=================================

**Текст:** «Высокоурбанизированный многофункциональный узел городской структуры — это центр социальной активности, включающий в себя здания, сооружения, транспортные устройства и открытые пространства, в котором пересекаются, начинаются и заканчиваются потоки движения людей с целью получить в этом пространстве концентрированный максимум товаров и услуг, информации при минимальных затратах времени».. Для обоснования такого решения необходимо в процессе градостроительного анализа дать развёрнутую архитектурно-социологическую характеристику городской среды. Программа реконструкции должна решаться в новой парадигме «города для людей» [9]. Как отмечено в [10] в городском планировании «можно заранее делать пространство более гибким, смешанным и способным к адекватным быстрым изменениям». Рассмотрим с этих позиций перспективы создания высокоурбанизированного многофункционального узла путём реконструкции территории железнодорожного вокзала города Кинеля Самарской области, являющейся историческим центром.. Кинель расположен в 40 км от областного центра, является административным центром Кинельского района, крупной железнодорожной станцией. По данным Федеральной службы государственной статистики [11] численность населения города по состоянию на 01.01.2016 г. составляет 34,94 тыс. человек. Железнодорожный вокзал города обслуживает пассажиров как дальнего, так и пригородного следования, среднесуточный пассажиропоток на вокзале около 500 человек [12]. В процессе исследования градостроительной ситуации отмечены следующие особенности:. 1. железная дорога делит город на две части — северную и южную (рис. 1). Южная часть является основной по размещению жилого фонда и учреждений культурно-бытового обслуживания, здесь проживает большая часть населения города. В соответствии с Положениями о территориальном планировании городского округа Кинель Самарской области [13] развитие города планируется осуществлять за счёт освоения как южной, так и северной частей;. . Рис. 1. Ситуационный план: 1 — железнодорожный вокзал; 2 — пешеходный мост; 3 — автовокзал; 4 — привокзальная площадь; 5 — рыночная площадь. 2. развитие железнодорожной станции определило островное в плане положение железнодорожного вокзала: он размещается между перронными железнодорожными путями на островной платформе (рис. 1). Железнодорожный вокзал с 1993 года является памятником архитектуры. Здание вокзала было построено в 1895 году. В 1936 году были пристроены восточная и западная части. Таким оно дошло до наших дней (рис. 2). В 2012 году по результатам технического обследования было дано заключение о его аварийном состоянии и необходимости проведения комплекса противоаварийных и ремонтно-реставрационных работ;. . Рис. 2. Железнодорожный вокзал Кинель: слева — фотография начала XX века (http://vita-life777.livejournal.com/30710.html); справа — фотография 2016 года (фото автора). 3. в южной части города располагается автовокзал с привокзальной площадью (рис. 1, 3);. . Рис. 3. Автовокзал Кинель и привокзальная площадь (фото автора). 4. отмечена развитость сети предприятий торговли на прилегающих к железной дороге территориях. В южной части города располагается продовольственный рынок (рис. 1);. 5. связь южной и северной частей города осуществляет открытый пешеходный мост через железную дорогу (рис. 1, 4).. . Рис. 4. Пешеходный мост через железную дорогу в Кинеле (фото автора). Таким образом, городская структура рассматриваемой территории формируется из трёх функционально-пространственных элементов: вокзального комплекса (железнодорожный вокзал, автовокзал в южной части и автобусная остановка в северной части), системы бытового обслуживания (сеть объектов торговли с рыночной площадью) и системы коммуникативных связей (пешеходный мост). Исходные предпосылки создают достаточные условия для реконструкции сложившейся многофункциональной городской структуры в многофункциональный узел городской среды. Реконструкция предполагает полное сохранение исторически сложившейся структуры общественных пространств. Отметим наиболее значимые аргументы такого подхода для каждого элемента.. В отношении вокзального комплекса наибольшую настороженность вызывает памятник архитектуры — железнодорожный вокзал. Большое количество исследований посвящены проблемам реконструкции исторических объектов. В них отмечены два основных подхода: стремление к сохранению культурного наследия и строительство на их месте новых объектов из-за невозможности или нежелания приспособления памятников архитектуры для современного использования [14, 15, 16, 17]. В тех же и других работах указывается на важность и возможность сохранения исторической застройки и включения её в развитие города. Учитывая тот факт, что железнодорожный вокзал Кинель чуть ли не единственный памятник архитектуры в городе, его сохранение, кроме того, является важной задачей в определении исторической идентичности города, формировании «социальной среды и общественных ценностей» [18].. Особенный социальный аспект — сохранение городского рынка. Рыночная площадь с расположенным на ней рынком не является охраняемым объектом культурного наследия, но является частью исторической среды города. Рынок очень противоречивое и неоднозначное пространство, однако, важен следующий факт:. «…исследования показали, что в большинстве примеров оригинальное местоположение исторических торговых площадей играет определяющую роль для становления и развития всего города на протяжении истории. Смещение торговой оси может привести к непредсказуемым последствиям…» [19].. Современное понимание рыночного пространства позволяет развивать его через выразительную архитектуру и многофункциональность [20]. Из чего можно заключить, что «рынок в городе, это не пережиток прошлого, а реальная потребность современного города» [21].. Основная коммуникативная функция в рассматриваемой структуре относится к пешеходному мосту. Существующий мост не отвечает современным требованиям по обеспечению доступной среды и комфортного пребывания пешеходов [22]. Минимальным требованиям соответствует мост закрытого типа с подъёмными устройствами. Однако, как показано в [23], стремлению к увеличению функциональной ёмкости городского пространства в большей мере соответствует многофункциональный пешеходный мост. Кроме того, это самый гибкий элемент городской среды, функционально трансформируемый на запросы населения.. Так как город — это самоуправляемое сообщество [24], то все эти аргументы должны служить интересам местных жителей в определении вектора развития города. В конечном счёте, активное участие городского сообщества определяет возможности развития современной архитектуры в условиях реконструкции исторически сложившейся среды [15, 25, 26]. Возможны различные формы участия населения [27]. В частности, через архитектурно-социологическое исследование, позволяющее оценить факторы, обуславливающие развитие городской среды. Так, проведённое автором в мае 2016 года архитектурно-социологическое исследование позволило дать социальную характеристику реконструируемой территории в части характера пешеходных коммуникаций, интенсивности пешеходных потоков, отношения местного населения к реконструкции. Эта характеристика легла в основу социальной модели архитектурного объекта.. Сбор информации в исследовании осуществлялся через опрос местного населения методом индивидуального анкетирования. Обработка и анализ эмпирических данных производились с использованием программ Microsoft Office Excel 2007 и IBM SPSS Statistics 24. Погрешность социологического опроса определена на уровне 8%.. Исследованием было установлено, что пользование пешеходным мостом связано со следующими потребностями жителей (рис. 5):. 1. следование к железнодорожному вокзалу;. 2. посещение родственников, друзей;. 3. следование к месту работы (учёбы);. 4. получение услуг населению;. 5. совершение покупок;. 6. следование к автовокзалу.. . Рис. 5. Целевое пользование пешеходным мостом в Кинеле (в процентном соотношении для каждой части города в отдельности и города в целом). Функциональные процессы формируют функциональную программу многофункционального узла, включающую: транзитную зону, функциональную зону, рекреационную зону.. Транзитная зона рассматривается под транзитный и пассажирский трафики. Под транзитным трафиком понимается объём пешеходного движения с целью перемещения из одной части города в другую, под пассажирским трафиком — из любой части города в железнодорожный вокзал. Размеры общих транзитного и пассажирского трафиков являются сопоставимыми (рис. 6, 7). То есть транзитные пешеходы и пассажиры в равной степени пользуются пешеходным мостом.. . Рис. 6. Частота пользования пешеходным мостом в Кинеле для перемещения из одной части города в другую (в процентном соотношении для каждой части города в отдельности и города в целом). . Рис. 7. Частота пользования пешеходным мостом в Кинеле для перемещения из любой части города в железнодорожный вокзал (в процентном соотношении для каждой части города в отдельности и города в целом). Транзитная функция моста является побуждающей к развитию функциональной и рекреационной зон, подразумевающих кратковременные целевые посещения объектов, связанных с предоставлением услуг и отдыхом. Следует отметить различие целей и частоты пользования пешеходным мостом жителями города в зависимости от района проживания. Из этого следует, что распределение функциональных и рекреационных объектов в пространстве многофункционального моста при его реализации может не подчиняться равной доступности для жителей разных частей города. Но общая функциональная плотность для транзитных пешеходов и пассажиров должна быть равномерной, на что указывают сопоставимые общие трафики.. Через социологический опрос респондентам была предоставлена возможность определить вариант реконструкции в общем виде:. первый вариант — строительство пешеходного моста закрытого типа и реконструкция вокзального комплекса с реставрацией здания железнодорожного вокзала;. второй вариант — строительство пешеходного моста закрытого типа и реконструкция вокзального комплекса со строительством нового здания железнодорожного вокзала;. третий вариант — строительство пешеходного многофункционального моста и реконструкция вокзального комплекса с реставрацией здания железнодорожного вокзала;. четвёртый вариант — строительство пешеходного многофункционального моста и реконструкция вокзального комплекса со строительством нового здания железнодорожного вокзала.. Распределение аудитории по предлагаемым вариантам реконструкции вокзального комплекса выявила неоднозначность общественного мнения (рис. 8). Общественное мнение почти равномерно разделилось между всеми вариантами. Тем самым жители практически единогласно выразились о необходимости реконструкции, и только один человек о том, что реконструкция не требуется. Такая картина открывает широкие возможности для творческого поиска архитектора.. . Рис. 8. Выбор варианта реконструкции вокзального комплекса Кинеля населением города (в процентном соотношении для каждой части города в отдельности и города в целом). Стоит признать некоторую провокационность вопроса, учитывая отношение здания вокзала к охраняемым государством памятникам архитектуры. Тем ещё более интересен тот факт, что население разделилось поровну на тех, кто выступает за сохранение и реставрацию вокзала и тех, кто поддерживает строительство нового вокзала. Думается, что это связано с этикой отношения к архитектурным произведениям прошлого.. Таким образом, проведённая работа позволяет сделать следующие выводы:. 1. учитывая градоформирующую роль и месторасположение железнодорожного вокзала в малом городе, территории, прилегающие к нему, имеют перспективы развития как многофункциональной городской структуры;. 2. реконструкция территории должна проводиться через принцип историко-культурной преемственности, направленного на сохранение и развитие исторического центра;. 3. архитектурно-социологическая характеристика городской среды позволяет дать рекомендации на изменение градостроительной ситуации реконструируемой территории и создание архитектурного пространства проектируемого объекта..