

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿՐԹՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԳԻՏՈՒԹՅԱՆ
ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

ՃԱՐՏԱՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԾԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ
ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԱԶԳԱՅԻՆ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆ

ՆԱՐԵԿ ՏԻԳՐԱՆԻ ԲԱՐՍԵՂՅԱՆ

**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՆՔԻ ՌԵԿՐԵԱՑԻՍԻՈՆ
ՕԲՅԵԿՏՆԵՐԻ ԵՎ ՀԱՄԱԼԻՐՆԵՐԻ ՏԵՂԱԲԱՇԽԱՆ ՑԱՆՑԸ ԵՎ
ՃԱՐՏԱՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄԸ**

ԺԸ.00.01 - «Ճարտարապետություն» մասնագիտություն
Ճարտարապետության թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման
ատենախոսություն

ՍԵՂՄԱԳԻՐ

ԵՐԵՎԱՆ 2016

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ АРХИТЕКТУРЫ
И СТРОИТЕЛЬСТВА АРМЕНИИ

БАРСЕГЯН НАРЕК ТИГРАНОВИЧ

**РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СЕТИ И АРХИТЕКТУРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ПРИДОРОЖНЫХ РЕКРЕАЦИОННЫХ ОБЪЕКТОВ И КОМПЛЕКСОВ
РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ**

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени кандидата архитектуры
по специальности 18.00.01 - "Архитектура"

ЕРЕВАН 2016

Ատենախոսություն թեման հաստատվել է Ճարտարապետության և
շինարարություն հայաստանի ազգային համալսարանում:

Գիտական ղեկավար՝
պրոֆեսոր

Ճարտ. դոկտոր,
Յու.Ս.

Ա.Սաֆարյան:

Պաշտոնական ընդդիմախոսներ՝

ճարտ. դոկտոր,
պրոֆեսոր **Գ.Ս. Շախյան**,
ճարտ. թեկնածու, դոցենտ
Է. Պարուբյան:
կազմակերպություն՝

Առաջատար
«Երևաննախագիծ» ՓԲԸ:

Պաշտպանությունը կայանալու է 2016թ. մայիսի 19-ին, ժամը 15⁰⁰-ին, ճարտարապետության և շինարարության Հայաստանի ազգային համալսարանին կից գործող ՀՀ ԲՈՅ-ի «ճարտարապետություն և շինարարություն» 030 մասնագիտական խորհրդում:

Հասցեն՝ 0009, ք.Երևան, Տերյան փ., 105:

Առնախոսությունը կարելի է ծանոթանալ ՃՀԱՀ-ի գիտական գրադարանում:

Հասցեն՝ 0079, ք.Երևան, Մառի փող., 17/1:

Սեղմագրին կարելի է ծանոթանալ ՃՀԱՀ-ի պաշտոնական կայքում՝ www.nuaca.am

Սեղմագիրն առավել է 2016թ. ապրիլի 18-ին:

Մասնագիտական խորհրդի գիտական քարտեզ
ճարտարապետության թեկնածու, դոցենտ
Թվմայան

Ս.Ա.

Тема диссертации утверждена в Национальном университете архитектуры и строительства Армении.

Научный руководитель:

доктор архитектуры, профессор
Сафарян Ю.А.,

Официальные оппоненты:

доктор архитектуры, профессор
Шахкян Г.С.,

кандидат архитектуры, доцент
Арутюнян Э. П.,

Ведущая организация:

ЗАО «Ереванпроект».

Защита состоится 19-го мая 2016г. в 15⁰⁰ часов на заседании Специализированного совета 030-«Архитектура и строительство» ВАК РА, действующего при Национальном университете архитектуры и строительства Армении (НУАКА) по адресу: 0009, г. Ереван, ул. Теряна, 105.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке НУАКА по адресу: 0079,

г. Ереван, ул Марра 17/1.

С авторефератом можно ознакомиться на официальном сайте НУАКА: www.nuaca.am

Автореферат разослан 18-го апреля 2016г.

Ученый секретарь Специализированного совета
кандидат архитектуры, доцент

ՉՅՄՏՅԱՆ Տ.Ա.

ՍՇԽՍՏԱՆՔԻ ԸՆԴՐՈՒՄ

Աշխատանքի պրոֆիլակսոնությունը

Վերջին 25 տարվա ընթացքում ավտոմոբիլային ուղևորների և բեռնափոխադրումների քանակը Հայաստանում աճել է շուրջ

հիևագ անգամ: Սկսած XX դարի վերջից՝ Հայաստանում ընթանում է տրանսպորտային համակարգի արդիականացում: Կառուցվում են նոր ճանապարհներ, թուներ, կամուրջներ, ձևավորվում է ծառայությունների միջավայրը: Սակայն ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների (ՃՌՕ) և համալիրների (ՃՌՀ) հարմարավետությունն ու ճարտարապետությունը չեն բավարարում արդի միջազգային պահանջներին:

ՃՌՕ-ների և ՃՌՀ-ների տեղաբաշխման և ցանցի և ճարտարապետական կազմակերպման կարևորությունը հիմնավորում է խնդրի՝ որպես ամենախիտ տազոտություն ամարկարգի տարկելու անհրաժեշտությունը:

Խնդրի ամարկարգ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների մեթոդաբանական մշակումների բացակայությունը Հայաստանի ճանապարհամերձ տարածքների ոչ մացիոնալ յուրացման հիմնական պատճառներից է:

Երկրի սոցիալ-տնտեսական և Էկոլոգիական հասունությունների սրման պայմաններում բնապահպանական քաղաքականություն ամառնահետընթացումը դառնում է կայուն զարգացման համակարգի տեղծման իրական մեխանիզմ:

Ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների տնտեսական զարգացումն է ապես կախված է նորագույն ճարտարապետական և շինարարական լուծումների ներդրումից:

Չխաթարված բնական լանդշաֆտներով, ցածր խտությունը բնակեցվածությունը վայրերով տարվող միջպետական և հանրապետական հաղորդակցական կապերի շինարարությունը մեծ թափ կհաղորդի երկրի տնտեսական զարգացմանը, որի արդյունքում կստեղծվեն լրացուցիչ աշխատատեղեր, կուլտուրայի մարզերի տնտեսական ակտիվությունը՝ նպաստելով ազգային և շրջանային արտահոսքի կանխմանը:

Ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների ռեկրեացիոն պոտենցիալի որոշումը՝ որպես լանդշաֆտի բնական, Էկոլոգիական և գեղագիտական որակների, ինչպես նաև ենթակառուցվածքի փոքր ձևերի և տարածքի ու նրա ամենախիտ տարրերի կազմակերպման խթանիչ, հնարավորություն և կտա բարձրացնել ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների հարմարավետությունը մակարդակը՝ նպաստելով վերջիններիս ճարտարապետություն արդիականացմանը:

Աշխատանքի նպատակն է՝ բացահայտել ճանապարհամերձ

ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների տեղաբաշխման և մշակել գիտականորեն հիմնավորված հանձնարարականներ՝ ելնելով ՀՀ ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն ներուժի հնարավորություններից:

Հետազոտության հիմնական խնդիրներն են՝

- վերհանել ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների զարգացման օրինաչափությունները,
- մշակել ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների քաղաքաշինական տեղակայման և դրանց գլխավոր հատակագծերի մացիոնալ լուծումների սկզբունքները,
- դասակարգել ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտները և համալիրները ըստ քաղաքաշինական և ճարտարապետական բնութագրիչ չափորոշիչների,
- բացահայտել ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների ճարտարապետաշինարարական կատարելագործման լուծումների վրա ազդող գործոնները և ձևակերպել դրանց նախագծման սկզբունքները:

Յեռագոտու թյան

մեթոդիկան

քաղաքաշինության,

ճարտարապետության բնագավառում տվյալ հետազոտության շրջանակներում գիտական ուսումնասիրություններին, նորմատիվատեսիկական հանձնարարական գրականության, նախագային փաստաթղթերի տվյալներին ամփոփումն է, առկա ճՌՅ-ների տեղում կատարված ուսումնասիրումը, փորձարարական նախագծումը, համակարգային վերլուծության տարրերի կիրառումը, գրաֆավերլուծական մեթոդը:

Յեռագոտու թյան առարկան

ներառում է նոր սոցիալ-տնտեսական պայմաններում ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների տեղաբաշխման ցանցը և ճարտարապետական կազմակերպումը:

Յեռագոտու թյան սահմանները

ներառում են ավանդական ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն կառույցներից մինչև ներկա ժամանակահատվածի ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտներն ու համալիրները, տարածքային առումով տրանսպորտային հաղորդակցությունների ազդեցության գոտիների սահմաններում, տիպայնական առումով դրանց ճարտարապետական նախագային առանձնահատկություններին շրջանակներում:

Առավել խոր ուսումնասիրվել է երևանյան ագլոմերացիայի գոտում քաղաքաշինության առումով ակտիվ ձևավորված ռեկրեացիոն համակարգի զարգացման գործընթացը, ինչպես նաև Լոռու մարզը, որն իր ռեկրեացիոն հարավորություններով առավել հզորներից է, նաև բնութագրական ու նպատակահարմարը, սակայն ռեկրեացիոն ինդուստրիայի զարգացման առումով դրանում քիչ բան է արված: Ստացված արդյունքները կարող են կիրառվել նաև ՀՀ այլ մարզերի համանման խնդիրներին լուծման համար:

Թեմայի ուսումնասիրվածությունը ու ն

Յեռագոտու թյան ընթացքի և հեղինակի հայեցակարգային դիրքորոշման ձևավորման վրա հիմնարար ազդեցություն են ունեցել գիտականներ Բ. Բարխուհի, Ա. Բուլանովի, Ա. Վերտուևովի, Ա. Իկոննիկովի, Կ. Կոլոձինի, Յու. Կուրբատովի, Ի. Լեծավայի, Վ. Նովիկովի, Ս. Օժեգովի, Ն. Սաարիկինայի, Վ. Ֆիրսանովայի աշխատությունները:

Ա. Պոլյանսկու, Յու. Լոբանովի, Ի. Ռոդիչկինայի, Յու. Խրոմովի, մշակումներում շեշտվում են ռեկրեացիոն տարածքների յուրացման խնդիրներին ուղղված առաջնային հետաքրքրությունները: Առաջարկում է ռեկրեացիոն խոշոր գոտիների ձևավորման համալիր մոտեցումներին հարածեշտությանը: Առաջարկվում է հաշվի առնել և համեմատել ռեկրեացիոն տարածքների հատակագծման տարբեր ինչպես նաև ռեկրեացիոն օբյեկտների կազմակերպման ճարտարապետական առանձնային և քաղաքաշինական մակարդակները:

Հայաստանում ատենախոսության թեմային առնչվող գրասառքություն համակարգման հիմքը դրվել է խորհրդային տարիներին՝ պետական ֆինանսավորմամբ, որի արդյունքում մշակվել են ներքինի շալ աշխատանքները:

• “Предложения по перспективе размещения и развития курортов, мест отдыха и туризма в АрмССР”, ЕрПИ им. К. Маркса, ОНИР, кафедра архитектуры, ответ. Исп. Микаелян М.Г., Ереван, 1968 г.,

• “Разработка проектных предложений и технико-экономических обоснований создания комплекса туристских предприятий АрмССР”, Центральный научно-исследовательский и проектный институт типового и экспериментального проектирования зданий торговли, общественного питания

и бытового обслуживания, ЦНИИЭП торговых зданий, Орлов М.А., г.Москва, 1969г.,

• “Схема развития и размещения курортов, мест отдыха и туризма, природных парков в СССР, Раздел АрмССР”, Канаян А.А., 1977г.,

• “Перспективная схема развития туризма в АрмССР”, ЦНИИЭП зданий торговли, общественного питания и бытового обслуживания, ЦНИИЭП торговых зданий, Орлов М.А., Касаржевский В.И., Лепский В.И., г. Москва, 1983г.,

• “Схема развития туристских зон в АрмССР” ЦНИИЭП зданий торговли, общественного питания и бытового обслуживания, ЦНИИЭП торгово-бытовых зданий и туристских комплексов, Белова О.Д., при авторском участии республиканского института “Ереванпроект”. г. Москва, 1985г.,

• “Схема развития туристских зон в АрмССР”, Госстрой Армянской ССР, “Армгоспроект”, Амирагян С.Ц., г.Ереван, 1987г.

Իր ժամանակին այս աշխատանքները զբոսաշրջության ոլորտում լուրջ տեսակն հենք լինելով նոր սոցիալ-տնտեսական պայմաններում էապես կորցրին իրենց արդիականությունը՝ ներկայացնելով ոլորտի անկառավարելի ընթացքի կատեգորիա և նոր հայեցակարգային մոտեցումների մշակման անհրաժեշտությունը, որի արդյունքում վերջին 15 տարվա ընթացքում մշակվել են մի շարք գիտատեսագոտակն աշխատանքներ, այդ թվում՝

• «Հայաստանի Հանրապետության զբոսաշրջության զարգացման հայեցակարգը, հաստատվել է ՀՀ կառավարության 2000թ ապրիլի 20-ի N 15 արձանագրային որոշմամբ,

• «Սևանի ռեկրեացիոն գոտու հիմնախնդիրները» Մ.Մ. Դավթյան, ատեսախոսություն, Եր., 2001թ.,

• «Հայաստանի Հանրապետության տարանկյեցման գլխավոր նախագիծ» «Հայ նախագիծ» ՓԲԸ, 2002թ.,

• «Սևանա լճի առախյա առաջնահերթ կառուցապատման երթակա տարածքների գոտիավորման փաստաթղթեր», «Հայ նախագիծ» ՓԲԸ, ն.գ.ճ՝ Ս.Ամիրադյան, 2003թ.,

• «Հյուրանոցային ծառայություններ մատուցելու կարգն ու պայմանները սահմանելու, հյուրանոցային տնտեսության օբյեկտների որակավորման կարգերը և որակավորման ընթացակարգը հաստատելու մասին» ՀՀ կառավարության որոշում, 10 հոկտեմբերի 2004 թ, N946-Ն,

• «Զբոսաշրջության համակարգի ձևավորումը Սյունիքի մարզի լեռնային և բարձրլեռնային բնակավայրերի վերականգնման և զարգացման գործընթացում» Ն.Գ.Պետրոսյան, Ե., 2005թ.,

• «Особенности формирования архитектуры учреждений отдыха в зоне Севанского бассейна», А. Р. Шатворян, диссертация Ер., 2005г.,

• «Երևանի ագլոմերացիայի տարածքային հատակագծման □□□□□□», «Երևան նախագիծ» ՓԲԸ, 2006թ.,

• «Երևան քաղաքի քաղաքամերձ գոտու տարածքային հատակագծման նախագիծ» «Քաղաքաշինության ԳՀՆԻ» ՓԲԸ, 2007թ.,

• «ՀՀ Մարտուկ-Եղեգնածոր լեռնային գոտու տարածակն զարգացման հեռանկարները», Ա. Ս. Քարամյան, ատեսախոսություն, Եր., 2007թ.,

• «Զբոսաշրջության քաղաքաշինական մոդելավորման սկզբունքները Հայաստանում», 2. Ս. Ամիրադյան, ատեսախոսություն, Եր., 2009թ.,

• «Հայաստանի Հանրապետության Աշտարակի տարածաշրջանի կայուն ճարտարապետաքաղաքաշինական զարգացման

առանձնահատկությունները», և. Ե. Մարտիրոսյան, ատենախոսություններ, Եր., 2012թ.:

• Չբոսաշրջային զարգացման քաղաքաշինական խնդիրներին մասնակիորեն անդրադարձել են՝

• «Հայաստանի տուրիզմի ոլորտը: Աճի հնարավորություններ և անհրաժեշտ միջոցառումներ», Առևտրի համաշխարհային կազմակերպություն, HCC, տուրիզմի վարչություն, Մաքքինզիի (McKinsey) կոնսուլտինգային ընկերություն, «Հայաստան 2020» ծրագիր, Երևան, 2005թ.,

• «2006/7թթ. Միջազգային այցելություններին ուսումնասիրության ողջ արդյունքները», WTTCC կոնսուլտինգային ընկերություն, 2007թ. համար:

Վերոհիշյալ աշխատանքներն իրենց արդիականությունը հանդերձ ընդգրկում են ոլորտի ուսումնասիրության առանձնացված ուղղվածություններ, որոնցում չեն դիտարկվում մեկրեացիոն ներուժի համալիր գնահատման մեթոդները:

Այս աշխատանքում, ի տարբերություն վերոհիշյալ հետազոտությունների, առաջին անգամ որպես առանձին ուսումնասիրության առարկա դիտարկվել են ՀՀ ճանապարհամերձ մեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների քաղաքաշինական տեղաբաշխման և ճարտարապետական կազմավորման խնդիրները: Հետազոտության մեջ պատմական և ժամանակակից առումներով դիտարկվում և վերլուծվում են ճանապարհամերձ միջավայրի և ճարտարապետական ձևավորման հիմնական ուղղությունները: ճանապարհամերձ միջավայրը ներառում է տարբեր մեկրեացիոն օբյեկտներ՝ սրննդի, տեղավորման, հանգստի, կազդուրման, զվարճանքի և այլն: Վեր են հանվել տվյալ օբյեկտների և դրանց միջավայրի ճարտարապետական կազմակերպման հնարքները:

Աշխատանքի գիտական նորույթը: Առաջին անգամ Հայաստանում՝

• դասակարգվել են ճանապարհամերձ մեկրեացիոն համալիրներն ըստ հզորության և ճարտարապետական հատկանիշների,

• առաջարկվել են ճանապարհամերձ գոտիներում մեկրեացիոն համալիրների քաղաքաշինական տեղաբաշխման սկզբունքները,

• մշակվել և բացահայտվել են տարբեր հզորության ճանապարհամերձ մեկրեացիոն համալիրների գլխավոր հատակագծերի կազմավորման սկզբունքներն ու առանձնահատկությունները,

• մշակվել են ճանապարհամերձ մեկրեացիոն տարածքներին տեղաբաշխման նախագծման հիմնական սկզբունքները ներառելով մեկրեացիոն տարածքների վայրը և ենթակառուցվածքների կազմի հստակեցումը,

• բացահայտվել են ճՌՀ-ների հորինվածքային կառուցվածքի ճարտարապետագեղարվեստական արտահայտչականությունը նպաստող օրինակաչափությունները:

Պաշտպանության ներկայացվում են՝ ՀՀ ճՌՀ-ների տեղաբաշխման սկզբունքային մոտեցումները և առաջարկությունները՝ վերջիններիս գլխավոր հատակագծերի ու ճարտարապետաշինարարական մացիոնալ լուծումներին վերաբերյալ:

Աշխատանքի գործնական նշանակությունը

Ստացված պրոյնունքների նշանակությունը պայմանավորված է ճՌՀ-ների ծավալատարածական և տիպաբանական և ուժեղացման կատարելագործման գիտամեթոդական գարգացման հիմնավորմամբ, որոնք կարող են հիմք դառնալ տվյալ ոլորտի գիտահետազոտական և նախագծային հաստատությունների աշխատանքներում քաղաքաշինական ծրագրային փաստաթղթերի, նախագծերի ճարտարապետատակազմային առաջարկանքների կազմման, ինչպես նաև ճարտարապետական մասնագիտությունների ասպարկման գործընթացում ուսումնական լիցենզիաների և նախագծային առաջարկանքների մշակման համար:

Աշխատանքի նախադրժապառարկությունը

Ատենախոսություն տարբեր բաժինները քննարկվել են ճՌՀ ԱՀ ճարտարապետություն տեսություն, պատմաճարտարապետական ժամանակություն վերականգման, վերականգնման, գեղեցիկ արվեստի և պատմություն ամբիոնի սեմինարներում և նիստերում, աշխատանքի հիմնական դրույթները ներառվել են ամբիոնի ավարտական աշխատանքներում, ինչպես նաև ՀՀ քաղաքաշինություն նախարարության պատվերով ԵՃԵՊՀ-ի կողմից մշակված ՀՀ միջպետական և հանրապետական նշանակություն ավտոճանապարհներին հարող տարածքներում առևտրի և սպասարկման օբյեկտների նախագծերի կառուցում:

Աշխատանքի պրոյնունքները ներդրված են ճՌՀ ԱՀ-ի

մագիստրոսական ուսումնական ծրագրերում ընդգրկված՝ «Գիտություն տեսություն և գիտահետազոտական աշխատանքների մեթոդաբանություն» առարկայի բաղկացուցիչ գծագրավերլուծական մասում:

Ատենախոսություն թեմայով հրատարակվել է 9 գիտական հոդված:

Ատենախոսությունը բաղկացած է

ներածությունից, երեք գլխից, ընդհանուր եզրակացությունից, 80 անուն օգտագործված գրականություն ցանկից, շարադրված է 125 էջի վրա, հավելվածներ՝ բաղկացած 24 պատկերից, որոնք ներառում են գծագրեր, լուսանկարներ, գրաֆիկներ և այլ ցուցադրական նյութեր:

ԱՇԽԱՏԱՆԵՐԻ ՀԱՄԱՌՈՏ ԲՈՎԱՆՂԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

Առաջին գլխում (□ ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների կազմավորման և ճարտարապետական գարգացման վործը □) սահմանվել է, որ ռեկրեացիոն օբյեկտները, որպես տրանսպորտային հաղորդակցություն ազդեցություն գոտիներում տեղակայված ճարտարապետական հատուկ տեսակի շինություններ՝ նախատեսված ժամանակավոր հանգրվանի համար, հայտնվել են դեռևս հնագույն քաղաքակրթության ժամանակներում: Ռեկրեացիոն շինությունների գարգացման գործընթացը սերտորեն կապված է մարդկության քաղաքակրթության, հաղորդակցության միջոցների և հաղորդակցական կայանի և, հետևաբար, մարդկային հանրության պահանջների և հնարավորությունների գարգացման հետ՝ պայմանավորված մի կողմից տեխնիկական գարգացմամբ, մյուս կողմից՝ հասարակության սոցիալ-տնտեսական կառուցվածքով:

Տարբեր ռեկրեացիոն կառուցվածքների ձևավորման առանձնահատկությունների հետազոտումը և համալիր վերլուծությունը հիմք են տալիս ենթադրություն, որ հանգստի և զբոսաշրջության վայրերի արդեն ձևավորված ճարտարապետատակազմային կառուցվածքները տարածքների

իրացման ավանդական սկզբունքների հետևանք են՝ հիմնված բնառեկրեացիոն գործունեության ուղիղ ղեկավարում:

Հին ժամանակներից իրենց մշտական բնակության վայրից հեռու հայտնված մարդիկ պետք է հոգ տանեին օթևան ու նենպուռ, սովելու, հուսալի ապաստանի և հանգստի մասին:

Ճանապարհամերձ ճեկրեացիոն օբյեկտներում մարդու ժամանակավոր կեցության կազմակերպման պահանջը հանդիսացել է այդ օբյեկտների ճարտարապետության ստեղծման և հետագա բարելավման հիմնական պատճառը:

Արդեն մ.թ.ա. առաջին հազարամյակում լայնորեն հայտնի էին այնպիսի ճանապարհամերձ հաստատություններ, ինչպիսիք են եվրոպական գիւնտուները, Հայաստանում՝ քարավանատուները և ասիական երկրներում՝ խաննա: Դրանք սոցիալական և հոգևոր կյանքի կարևոր տարրերից էին: Անտիկ ժամանակաշրջանում բնակչության շարժի ավելացումը կանխորոշել է այլ տեսակի ճանապարհամերձ հաստատությունների՝ հյուրատների առաջացումը: Հյուրատների առավել ճյուղավորված ցանցը ստեղծվել է Հռոմեական կայսրությունում՝ տեղադրվելով հատկապես գլխավոր ճանապարհներին մոտ:

Եվրոպական մայրցամաքում մ.թ. VIII դարում ստեղծվել են հատուկ տներ ու խումբերների համար: Միջնադարյան դղյակները նույնպես ճՌՀ-ների հատուկ տեսակ էին: Խնջույթների և մրցույթների ժամանակ, որոնք տևում էին մի քանի օր, հավաքվում էին հարյուրավոր հյուրեր, որոնց տեղավորումը և սպասարկումն իրականացվում էր ըստ հանրության մեջ նրանց գրաված աստիճանի:

Մ. թ. XVI դարում Անգլիայում ի հայտ են գալիս գիւնտուներ հասարակ մարդկանց համար: Դրանց ճարտարապետության ունևորներ գործնական կարևորություն:

Մ. թ. XII-XIII դարերում Արևմտյան Եվրոպայի օրինակով հյուրատներ են հայտնվում նաև Ռուսաստանում, որոնք այժմ չէին ընկնում հատուկ կարավանային ճանապարհներից: XV դարում հյուրատներ էին ստեղծվում փոստային կանգառներում, որոնք տեղակայված էին միմյանցից 30...50 կմ հեռավորության վրա: Ճանապարհամերձ հյուրատները գոյատևեցին մինչև XIX դարի կեսերը, իսկ որոշ տեղերում՝ նույնիսկ ավելի տևական ժամանակ: Դրանց զարգացումը կտրուկ նվազեց, կապված երկաթուղային տրանսպորտի տարածման հետ: Եվ միայն ավտոմոբիլային փոխադրումների զարգացման հետևանքով կրկին զգացվեց ճանապարհամերձ հյուրատանոցների անհրաժեշտությունը, բայց արդեն նոր մոթելների տեսքով:

Ռուսական քաղաքներում տարածված էր միջնադարյան ճանապարհամերձ հաստատությունների մեկ այլ տեսակ ևս՝ ընդարձակ հյուրատու խանութներով, որտեղ բացի հյուրերի տեղավորման և սննդի ծառայություններից, կային առևտրական գործարքներ իրականացնելու հնարավորություններ: Այստիպի հյուրատներն ունեին կապավորված սենյակներ, խոհանոց, առևտրի շաքեր, կրպակներ, պահեստները նախատեսված էին նաև առևտրի և ապրանքի պահեստավորման համար:

Ամերիկյան մայրցամաք ուղիղ դրած եվրոպացիներն իրենց հետ բերեցին հյուրատների և գիւնտուների կառուցման և շահագործման դարավոր փորձը: Ամերիկայում գիւնտուները ծառայել են նաև որպես հանրային կյանքի և քաղաքական հավաքավայր:

Պարզվել է, որ Հայաստանի ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն կազմավորումների համար նախատիպ են եղել քարավանատները, որոնք ստեղծվել են անտիկ ժամանակաշրջանում: Առանձնացվել են միջնադարի ճանապարհամերձ օբյեկտների հիմնական նախատիպերը և որոշակիացվել է դրանց ձևաբանությունը: ճանապարհամերձ կազմավորումների գարգացման գործընթացի հիմնական փուլները և դրանց փոխադարձ կապը հաղորդակցման միջոցների և ուղիների հետ, բերվում են ներքոհիշյալ բնութագրերում:

• **Մ.թ.ա I հազ մինչև մ.թ. IV դարը:** Վաղ քաղաքակրթություններ և անտիկ ժամանակաշրջան: Առանձին տարածաշրջանների միջև կայուն կապերի ծագում: ճանապարհախնոթյան սկիզբը և ճանապարհամերձ օբյեկտների (խանաներ, իջևանատներ, քարվանսարայներ) հայտնվելը: ՃՌՀ-ների ճարտարապետությունը կրում է արքունական և ուտիլիտար կառուցվածքի նրբերանգներ: Առանձնացված են հիմնական գոտիները և անհրաժեշտ աշխույժությունները ճանապարհորդների և քաշող կենդանիների համար:

• **IV-XVII դար:** Քաղաքագոյացման գործառույթ: Միջնադարյան ժամանակաշրջան: Տարածաշրջանների և մայրցամաքների միջև կայուն կապերի գարգացում: Ուխտապահները և ճանապարհորդների համար սոցիալական ապաստանների ստեղծում: ՃՌՀ-ների այդ ժամանակաշրջանի ճարտարապետությունը բազմազան է և բարձրարժեք: Ծիսություններին անհրաժեշտ հավաքածուն և Նշանակալիորեն ընդլայնված է՝ հաշվի առնելով հաճախորդի կարգավիճակը և նրա հետաքրքրությունները:

• **XVII-XX դար:** Արդյունաբերական ժամանակաշրջան: Տրանսպորտային միջոցների հաղորդակցությունները գարգացում և ճանապարհորդների ու սպասարկման ձեռնարկությունները ձևավորում: ճանապարհամերձ հանգստի օբյեկտների կազմավորում:

• **XX դարից մինչև մեր ժամանակները:** Հետարդյունաբերական ժամանակաշրջան: Սկսած 1945թ. ընթացքում է ճանապարհորդների սպասարկման գծով զանգվածային շինարարություն: Արևմտյան եվրոպայով տարածվեց արտասահմանյան զբոսաշրջիկների, առաջին հերթին՝ ամերիկացիների համար վճարովի հյուրընկալությունները: ՃՌՀ-ների ինդուստրիայի արագընթաց գարգացումը: ՃՌՀ-ների ճարտարապետությունում խաղային բիզնեսի արտացոլումը: Հայաստանում ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների նախագծման գործընթացը սկիզբ է առել դեռ խորհրդային ժամանակաշրջանի վաթսուևական թվականներից. այն դիտարկվեց որպես քաղաքաշինական կարգավորման դաշտ, որի արդյունքում մշակվեցին մի շարք նախագծային և տեսական աշխատանքներ՝ հիմք դնելով ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն նպատակներով տարածքների օգտագործման քաղաքաշինական ռեժիմների ստեղծմանը: Ուրուտի գարգացումն ինտենսիվ աճ արձանագրեց հանրապետության ողջ տարածքում՝ ստեղծելով զբոսաշրջային ենթակառուցվածքների համակարգ: Հանրապետությունը ունի դիտարկվելով որպես համամիութենական հանգստի, զբոսաշրջություն և ռեկրեացիայի կենտրոն՝ ստեղծվեցին մի շարք մեծածավալ առողջարանային, հյուրանոցային, ճամբարատիպ և այլ զբոսաշրջային կառույցներ:

Հյուրանոցային նախագծման հիմքում սկզբունքորեն առաջարկվել էր ստեղծել ժամանակակից, գեղեցիկ և

հարմարավետ հյուրանոցներ՝ կահավորված բարձրորակ և հարմար կահույքով՝ պատրաստված հայրենական նյութերից: Անհրաժեշտ էր կառուցել հյուրանոց, որը գերծ էր սոցիալիստական շինարարությանը ոչ հարիր ճոխությանը: Հարկ է նշել այդպիսի մոտեցման շինարարության դրական կողմերը, օրինակ՝ հատուկ հյուրանոցային կահույքի նախագծումն ու պատրաստումը: Ընդհանուր առմամբ՝ այդպիսի հյուրանոցները ներկայացնում էին ներդաշնակ համալիր՝ ճարտարապետական ստեղծագործությանը դարձնելով խորհրդային ժամանակների հյուրանոցների շինարարության սկզբունքային նոր մոտեցման կրողը:

Յուրօրինակ հյուրանոցների կառուցմանը գուզընթաց այդ ժամանակաշրջանում նախաձեռնում և կառուցվում են նոր տիպային հյուրանոցներ, սենյակների ընդլայնված կազմով՝ նախատեսված ավելի լիարժեք սպասարկման համար:

1988 թ. Սպիտակի ավերիչ երկրաշարժը տևական ժամանակ բացասական ազդեցություն ունեցավ հանրապետության տնտեսության վրա: Աղետի գոտում հայ տնվեցիկն հանրապետության մի քանի տասնյակ գյուղական և քաղաքային բնակավայրեր վերականգնման տարբեր աստիճանի վնասվածությամբ: Ստեղծված իրավիճակում ավերվեց նաև հյուրանոցային ֆունդի զգալի մասը, իսկ պահպանվածների գերակշիռ մասը համալրվեց աղետի հետևանքով անօթևան վիճակում հայտնված, ինչպես նաև Ադրբեջանից բռնազաղթված բազմաթիվ հայ ընտանիքներով: Միուրբյան փլուզումից հետո այդ հյուրանոցները շահագործման անկախտակալ հարմարության պատճառով, որպես կանոն, դարձան անօգտագործելի, իսկ որոշ դեպքերում, ենթարկվեցին էական վերակառուցումների փոխելով գործառնական նշանակությունը: Անկախության տարիներին դրանց փոխարինեցին փոքրածավալ և հաճախ էլ պատահականորեն ստեղծված խլած տարբեր սպասարկման օբյեկտներ, որոնք շատ դեպքերում բացասաբար ազդեցին բնական լանդշաֆտներին և պատմամշակութային հուշարձանների ճարտարապետագեղագիտական ընկալման վրա: Հանրապետության տարբերական կառուցվածքի և գուզընթաց, նշված օբյեկտները և համալիրները նախընտրելի և շահեկան են, ավելի լավ են ընկալվում մայրաքաղաքային ազլոմերացիայում գտնվող տարածքներում, բայց դա իր հերթին առաջացնում է համապատասխան գերբեռնվածություններ, իսկ ռեկրեացիոն մեծ պոտենցիալ ունեցող մի շարք մարզային ճանապարհներին հարող տարածքներում և են անօգտագործելի:

Հայաստանի ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների ճարտարապետական ձևավորման հիմնախնդիրը սրվեց նաև երկրի շուկայական տնտեսության անցման կապակցությամբ և էականորեն փոխեց ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների և համակարգերի կառուցվածքը, որի պարագայում վերոհիշյալ կառույցների գարգացումը փոխվել է մի դեպքում՝ դեպի ժողովրդավարացում, մյուս դեպքում՝ նաև դեպի ծառայությանը: Ելի տարացում, ինչը հանգեցրել է ճանապարհամերձ միջավայրի ռեկրեացիոն հիմնախնդիրների լուծման տարբեր մոտեցումների ձևավորմանը:

Այս պարագայում առաջ է քաշվում ռեկրեացիայի պլանավորող համակարգերի (բնակեցման, սպասարկման, տնտեսության, տրանսպորտի) բոլոր բաղադրիչների և գործոնների համալիր վերլուծության մեթոդաբանական

պահանջը՝ հաշվի առնելով բնական միջավայրի բարձր գեղազիտական հարմարավետությունը:

Վերոհիշյալի հետմեկտեղ, քերականում և այլ քաղաքներում (քթ. Գյումրի, Վանաձոր, Սևան, Ճաղկաձոր, Ջերմուկ, Դիլիջան և այլն) կառուցվեցին և արդիականացվեցին տարբեր տարակարգերի, թողունակություն և նշանակություն բազմաթիվ հյուրանոցային տնտեսություններ: Այս գործընթացն իր դրսևորումներով ու բազմազանությունամբ վերջինիս հիմնավոր կանոնակարգված ուղղորդման սկզբունքների մշակման խնդիր է առաջարկում՝ հաշվի առնելով արդեն իսկ ձևավորված նախաձեռնություն և շինարարական հայրենական փորձն ու արդի գարգացող պահանջների, ներքին առանձնահատկություններին, ինչպես նաև տնտեսական ներուժի հնարավորությունները:

Երկրորդ գլխում (Պճանապարհամերձ մեկրեացիոն օբյեկտներին և համալիրներին ճարտարապետական կազմավորումը)

որոշվել են մեկրեանտներին համարանհրաժեշտ հիմնական օբյեկտներն ու ծառայությունները, որոնց հիմնական տեսակներն են՝ նրանց տեղավորումը հանգստի և գիշերելու համար, սննդի կազմակերպումը, էքսկուրսիոն և տրանսպորտային սպասարկումը, զվարճուլունները, առևտուրը և այլն: Դրա համարանհրաժեշտ են հետևյալ շենքերն ու կառույցները՝ հյուրանոց, մոտո-հոթել, մոթել, քեմփինգ, հանգստի համար և նախատեսված տարածք, բարձրակարգ հյուրանոցային համարներ, ռեստորան, ճաշարան, սրճարան, խոհանոց, խոհարարություն:

ՃՌՅ-ների նորմալ գործունեություն համարանհրաժեշտ է նախատեսել ավտոմեքենաների վարձույթ, ապահովել հանրային և էքսկուրսիոն տրանսպորտ: Անհատական տրանսպորտի համարանհրաժեշտ են տեխնիկական սպասարկման, ինչպես նաև բենզալցման, գազալցման կայաններ և անհրաժեշտ կայանատեղիներ:

«ՃՌՅ-ների ճարտարապետություն և ձևավորման վրա ազդող գործոնների վերլուծություն» բաժնում ուսումնասիրվել է ՅՅ միջպետական և հանրապետական ՃՌՅ-ների նախաձեռման և կառուցման փորձը, առանձնացվել են ճարտարապետական միջավայրի հիմնական տարրերը, գտնվել են գործոններ, որոնք ազդում են դրանց ճարտարապետության և ներուժի վրա, որոշվել է գործառույթային կազմը և ուսումնասիրվել են վերջիններիս ցանցի կազմակերպման հարցերը:

Տարբեր տիպերի մեկրեացիոն կառույցների ձևավորման համալիր վերլուծությունը և առանձնահատկություններին հետազոտումը հիմք են տալիս եթադրելու, որ մեկրեացիոն կառույցները տարածություն յուրացման ավանդական սկզբունքի հետևանք են, որի հիմքում ընկած է մեկրեացիոն գործոնների որոշիչ դերը: Չնայած դրանց ձևավորման հարցում որոշակի առաջընթացին՝ ճանապարհամերձ մեկրեացիոն տարածքների գործառական գոտևորում իրականացված է: Բացի այդ, նկատելիորեն աճում են անհամաձայնությունները տարբեր եթահամակարգերի միջև մեկրեանտների սպասարկման, տեղավորման օբյեկտներով ապահովման ոլորտում:

Տրվել է հանրապետության ճանապարհամերձ մեկրեացիոն օբյեկտների ներկայիս վիճակի վերլուծական գնահատականը: Յարկ է նշել, որ մայրաքաղաքային ազլումերացիայի և մասնավորապես դրա քաղաքամերձ ազդեցության գոտևներում մեկրեացիոն օբյեկտների շինարարությունն իրականացվում է

տրանսպորտային հաղորդակցության ուղիների մերձակա տարածքներում, և որոշ տեղերում առաջ անում է ռեկրեացիոն բնակավայրերի միաձուլման և ուրբանիզացված գանգվածների ձևավորման վտանգ, ինչը պահանջում է կանխարգելիչ միջոցառումների իրականացում (կանաչ գոտիների ստեղծում, որոնք կարող են բեռնաթափել ռեկրեացիոն ազլոմերացիաների կենտրոնները):

ՃՌՅ-ների միջավայրի ներուժի ընդհանուր մակարդակը կարելի է գնահատել տվյալ վայրի էկոլոգիական, կլիմայական, սոցիալական, պատմամշակութային, գեղագիտական և տնտեսական բաղադրիչների գումարմամբ:

Սույն աշխատանքում առաջ է քաշվել այլ անավորվող ռեկրեացիոն համակարգերի քաղաքայինական կազմակերպման բոլոր բաղադրիչների և գործոնների համալիր վերլուծության պահանջը (տեղավորում, սպասարկում, տնտեսավարողություն, տրանսպորտ և այլն) հիմք ընդունելով բնական միջավայրի բարձր գեղագիտական հարմարավետությունը:

ՃՌՅ-ների վերլուծության արդյունքում գտնվել են դրանց համալիր գնահատման չափանիշներ: Ժամանակակից ՃՌՅ-ները տարբերվում են միմյանցից իրենց նշանակությամբ, տարողունակությամբ, հարկայնությամբ, կառույցի տիպով, հարմարության մակարդակով, շահագործման ռեժիմով, տեղակայմամբ և այլ հատկանիշներով:

Ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն գոտիներում տեղավորված են ՃՌՅ-ների առաջին անհրաժեշտություն անհի և ժամանակավոր բնակություն, բուսապատարկման, հանգստի, սպորտային և առողջարարական նշանակություն օբյեկտներ:

Ուսումնասիրվել է հանրապետության հիմնական մարտնչիներին հարակից սպասարկման և ռեկրեացիոն օբյեկտների ու համալիրների առկա վիճակը, կատարվել է դրանց դասակարգումն ըստ գործառնական նշանակություն:

- 1) ճանապարհամերձ սպասարկման, 2) սահմանային սպասարկման,
- 3) տրանսպորտային սպասարկման, 4) առևտրի կենտրոններ,
- 5) միջազգային հանդիպումների և մեծածախ առևտրի համալիրներ,

6) ռեկրեացիոն սպասարկման և ժամանցի համալիրներ:

Տրվել են նշված հաստատությունների՝ ըստ հիմնական գործառնական նշանակության ճանապարհամերձ առավել նախընտրելի հատվածներում տեղաբաշխման վերաբերյալ խորհրդատվություններ և առաջարկություններ՝ ելնելով տվյալ քաղաքայինական իրավիճակում բազմաբնույթ գործոնների ազդեցությունների համալիր գնահատման արդյունքից:

Որպես 33 տարաբնակեցման համակարգում առավել ուրբանիզացված գոտի, առանձին անդրադարձ է կատարվել երևանյան ազլոմերացիայի և քաղաքամերձ գոտիների համանման խնդիրների կանոնակարգմանը:

Բացահայտվել է Լոռու մարզի հարուստ ռեկրեացիոն ներուժն իր ոչ լիարժեք օգտագործմամբ, տարածքների ինտենսիվ յուրացմամբ, հնագիտական, պատմամշակութային, ճարտարապետական և բնական հուշարձանների, խմելու և հանքային բուժիչ ջրերի և ցեխերի առատության, լեռնամետալուրգիական բաց հանքավայրերի արդյունքում էկոլոգիական խնդիրներով, ավտոմոբիլային ճանապարհացանցի որոշ անկատարություններ և ռեկրեացիոն համակարգի բարենորոգման ու զարգացման խնդիրներով ու հեռանկարներով:

Մարզի մշակութային արժեքների պահպանմանը զուգընթաց հաղորդակցման ինտենսիվացումը կարիք ունի բարեկարգ երթևեկելի ճանապարհների, մշակութային և սպասարկման, ենթակառուցվածքների, տեղաբաշխման:

Վերոհիշյալ իրավիճակների համատեղ գնահատմամբ՝

- **Լոռու Մարզի 1 անդամային և բնակլիմայական յուրահատկություններից ելնելով՝** ռեկրեացիոն համալիրների տեղաբաշխման համար առանձնացվել է 3 1 անդամային տարածք (Ձորափի և Փամբակի միջին հոսանքներ և Դեբեդի ստորին վտակների հոսանք):

- **խմբավորվել են** պատմա-արտարապետական և քաղաքաշինական հուշարձանների նպատակահարմար թրոնդիներ՝ 3 նեվանք-4 ուրթան-4 յուլագարակ-Լոռու ռեկրեացիոն-Սվեդերլով-Դոբրանովսկի, Դսեդ-Քոբայր-Արդվի-Օձուկ-Սեդվի-Բգավոր, Սանահին-3 աղպատ: Մասսու-Ախթալա-հորակերտ-Բաղանիս-Կոթի-Ոսկեպար,

- **կազմվել են** առաջադրված ճՌՅ-ների մոդելներ:

Երրորդ գլխում (Ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների ճարտարապետական արակյան կառուցվածքի ազդեցման ուղիները) կատարվել է ճՌՅ-ների տիպաբանական կառուցման վերլուծությունը, ներկայացված է դրանց դասակարգումը, բացահայտվել են ճՌՅ-ների կառուցման հիմնական սկզբունքները, բերված են տեխնոլոգիական և գործառնական գոտիավորման սխեմաները:

Ձևակերպված է նաև ճՌՅ-ների դասակարգումն ըստ հիմնական օբյեկտների կառուցողական ուժեղությունների:

Մշակվել է **ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրի** գիտավարկածային մոդել: Ժամանակակից ճՌՅ-ների կազմության մեջ մտնում են զբոսաշրջիկների բնակեցման (հյուրանոցներ), սննդի (սրճարան, ճաշարան, ռեստորան), առևտրի (խանութներ, կրպակներ և այլն), զբոսաշրջիկների զվարճանքի, հանգստի օբյեկտներ, ինչպես նաև տրանսպորտի տեղավորման (ավտոտնակ, կիսածածկ, կայանատեղի) և տեխնիկական սպասարկման օբյեկտներ (ՏՍ, ԲԼԿ, ԳԼԿ), հսկման և պահպանության (ՅՍԿ, վարչական), սպասարկող անձնակազմի տեղավորման և բնակության օբյեկտներ: Մշակվել է նաև տիպաբանական շարք ըստ տարողունակի և տեղադրման վայրի նախընտրելի ուժեղության:

ճՌՅ-ների ճարտարապետական կառուցվածքի ազդեցման ուղիները որոշման հիմքում դրվել է դրանց կառուցման հիմնական սկզբունքների և տիպաբանական առանձնահատկությունների բացահայտումը,

Կատարվել է ճՌՅ-ների դասակարգումն ըստ գործառնական հատկանիշների, էքսկուրսիոն սպասարկման և զվարճությունների:

- **ճանապարհային ճՌՅ** – պատմամշակութային ժամանակակից և ճանաչման ձգտում (ներառյալ պատմա-արտարապետական միջավայրի օբյեկտները), ժամանակակից տեխնոլոգիաների կիրառման ձգտում, արդյունաբերական և ագրարային օբյեկտների ճանաչում,

- **առողջարարական ճՌՅ** – այցելությունն էկոլոգիապես բարենպաստ և մաքուր վայրեր, արգելոցներ, բնական ռեկրեացիոն գոտիներ, բուժիչ աղբյուրներ, գետեր, լճեր, բնամշակութային օբյեկտներ, ազգային պուրակներ,

• գվարճու թյուկների ճՌՅ – տեղավորված են ռեկրեացիոն-ժամանցային համալիրների մոտ կամ ճՌՅ-ների մոդելում ընդգրկված են ժամանցային նշանակության օբյեկտներ,

• ժողովրդագրական ճՌՅ – գործարանական, ճարտարապետագեղարվեստական և սպասարկման մեջ գերակշռում են էթնիկական թեմաների ու սովորույթները,

• ակունքային ճՌՅ – նախատեսված են ամենատարբեր ակունքային և հասարակական պաշտոնական և ոչ պաշտոնական կազմակերպությունների համար, որոնք ունեն որոշակի հետաքրքրություն ունեն (որսորդներ, ձկնորսներ, ձիավարության ակունք և այլն),

• կորպորատիվ ճՌՅ – նախատեսված է կորպորատիվ հավաքների և միջոցառումների անցկացման համար:

Մշակվել են ճՌՅ-ների տիպաբանական շարքեր ըստ տարբեր ցուցանիշների, այդ թվում՝.

1) ըստ ժամանակի տևողության–կանգառ (ճՌՅ տիպ-Ա)՝-4 ժամ, հանգիստ (ճՌՅ տիպ-Բ)՝-3-7 օր, վերականգնում (ճՌՅ տիպ-Գ)՝-12 օր և ավելի,

2) ըստ օբյեկտների շահագործման սեզոնայնության - ճՌՅ-ամառային, ճՌՅ-ձմեռային, ճՌՅ-միջսեզոնային, ճՌՅ-շուրջամյա,

3) ըստ սոցիալական գործոնների - ճՌՅ-էլիտար, ճՌՅ-կոմֆորտ, ճՌՅ-բիզնես-դաս, ճՌՅ-սոցիալական,

4) ըստ մատուցվող ծառայությունների - գիշերել (հյուրանոց, մոթել), սնունդ (սրճարան, ճաշարան, ռեստորան), էքսկուրսիոն սպասարկում, տրանսպորտային սպասարկում (ավտոմեքենաների վարձույթ, ավտոբուսային փոխադրումների կազմակերպում), ավտոսիրողների սպասարկում (ՏՍ, ԱԼԿ, ԳԼԿ և այլն), ակունքային սպասարկում, սպորտային և առողջարարական օբյեկտներ և դրանց սպասարկում և տարածաշրջանային առանձնահատկություններով օբյեկտների սպասարկում, կորպորատիվ սպասարկում,

5) ըստ քաղաքաշինական հատկանիշների՝ քաղաքային ճՌՅ -1,- գտնվում են մեծ և միջին քաղաքներում. արվարձանային ճՌՅ -2,- գտնվում են այդ քաղաքների արվարձանային գոտիներում, քաղաքից դուրս ճՌՅ -3,- գտնվում են փոքր պատմական քաղաքների և գյուղերի տարածքներում, քաղաքից դուրս ճՌՅ -4,- գտնվում են խոշոր մեգապոլիսներից դուրս հատվածում, միջգյուղական ճՌՅ -5,- գտնվում են մայրուղիների վրա միջգյուղական տարածքներում, գյուղական ճՌՅ -6,- գտնվում են գյուղական կամ ֆերմերային վայրերում:

Բացի նշվածից, ձևակերպվել են ճՌՅ-ների տիպաբանական հատկանիշներն, ըստ գլխավոր հատակագծի և դրա հիմնական օբյեկտների տեղադրության՝ տաղավարային տիպի, առանձին տներով ճՌՅ, մեկուսացած ճՌՅ՝ մեկ-երկու հարկանի տներ միաշար կամ երկշար մեկուսացմամբ:

Ճավալահատակագծային լուծումների տեսակետից ճՌՅ-ները կարող են լինել մեկ և երկհարկանի բնակելի օբյեկտներով՝ ավտոտնակների և կայանատեղերի կցման տարբերակներով:

Տարբեր հզորության ժամանակակից խոշոր ճՌՅ-ների կազմի մեջ մտնող շենքերի և շինությունների վերլուծությունը հնարավորություն է տալիս դրանց գլխավոր հատակագծի բոլոր քաղաքիչները խմբավորել հետևյալ գոտիներով.

ճՌՅ-ների հիմնական գոտի (հիմնական շենքերն են՝ հյուրանոցները և մոթելները), վարչական գոտի (մուտքի

տարածք, վարչ ու թյ ու ն և գրանցում), հանրային գոտի (ռեստորան, սրճարան-ճաշարան, խանութ): ԱճՌ-ում՝ դա և՛ սեփականատիրոջ տունն է, և՛ տնտեսական շինություններ են, սպասարկման գոտի, որն ընդգրկում է (ա/կենցաղային և օժանդակ սենյակների բլոկ, բ/ օժանդակ ծառայությունների բլոկ և տրանսպորտային կառույցներ, գ/ ինժեներանտեխնիկական կառույցներ), տրանսպորտային մուտքերի գոտի, կանաչ ապաստված գոտի:

Առաջարկվել են ճՌ-ների գլխավոր հատակագծերի մացիոնալ լուծման սկզբունքներ, որոնք արտացոլում են դրանց տարածքների գործառնական գոտիավորման և ըստ հզորության կառույցների համակցման առանձնահատկությունները:

- ճՌ-ների տարածքային գոտիավորումն ըստ գործառնականության բնակելի, տնտեսական, հիմնական, սպասարկման: Առաջարկվում է գոտիավորումն իրականացնել հորիզոնական կամ ուղղահայաց ուղղությամբ՝ կախված ճՌ-ների հզորությունից և հարկայնությունից,

- բնակելի-տնտեսական գոտու օբյեկտների բլոկավորումը հիմնական և սպասարկման գոտիների շինություններին հետ հորիզոնական կամ ուղղահայաց՝ կախված հզորությունից;

Գլխավոր հատակագծերի ամբողջական սխեմաների մշակման ժամանակ ճՌ-ների պատկերավոր բնութագրերի ստացման համար խորհուրդ է տրվում կիրառել երկայնական սխեմաներ՝ շենքերի ճակատներն ուղղելով դեպի գլխավոր տրանսպորտային մայրուղի:

ՃՌ-ների հիմնական շենքերն ու շինություններն են՝ հյուրանոցները, մոթելները և բնակելի տները, որոնց ծավալի և ատակագծային լուծումներն իրականացված են, հաշվի առնելով դրանց համար անհրաժեշտ բոլոր գործոնները և ներկայացվող պահանջները, ինչպես նաև դրանց միջև փոխադարձ կապերը: Այս բոլոր գործոններով որոշվում է բնակելի-տնտեսական համալիրի ընդհանուր ճարտարապետական ատակագծային կառուցվածքը:

Նշված բոլոր օբյեկտներն ու նեն իրենց յուրահատուկ պահանջները ծավալի և ատակագծային կառուցվածքի նկատմամբ՝ պայմանավորված ներքին և արտաքին գործոնների և նախադրյալների համակարգով: Որոշվել է դրանց իներարխրան և յուրաքանչյուր գործոնի նշանակությունը ընդհանուր համակարգում: Ըստ յուրահատկությունների կառուցված ծառը հնարավորություն է տալիս կիրառել ճՌ-ների ճարտարապետական լուծումների բազմառեսակ տարբերակների որակաչ ափսոսանք և գնահատականը:

Սահմանվել են ծառայողական սենյակների մոտավոր տարածքները և կազմը տարբեր դասիերի պատկանող ռեկրեանտների սպասարկման դեպքում: Օրինակ, էլիտար ճՌ-ների ապարտամենտներում նշարանի և աշխատասենյակի տարածքը 20 քմ մեկ ռեկրեանտի համար և ավտոտնակ՝ 50 քմ, կոմֆորտային ճՌ-ների դեպքում՝ համապատասխանաբար, 18 քմ և 30 քմ, բիզնես-դասի ճՌ-ների դեպքում՝ 12 քմ և 20 քմ, իսկ սոցիալական ճՌ-ների դեպքում՝ 10 քմ և 18 քմ:

Հաշվի առնելով ճՌ-ների տեղավորման քաղաքային ակուն մացիոնալ լուծումների և դրանց գլխավոր հատակագծերի ձևավորման վերաբերյալ արված եզրակացություններն ու առաջարկությունները՝ մշակվել են ճՌ-ների հիմնական ճարտարապետաչափային արակական կազմավորման սկզբունքները:

Ռեկրեացիոն օբյեկտների ռացիոնալ ծավալահատակագծային ձևավորման կարևորագույն սկզբունքը «ռացիոնալ ինքնավարության» սկզբունքն է, որով որոշվում է համալիրի բնակելի խմբի հզորության մակարդակը: Առանձնացվում են ինքնավարության երեք աստիճան՝ առավելագույն, սահմանափակ և նվազագույն.

- առավելագույն ինքնավարությունը ենթադրում է ճՌՀ-ների բնակելի և հյուրանոցային խմբերի ճարտարապետահատակագծային առանձին ձևավորում, որը բնութագրական է ավելի խոշոր տիպերի համար՝ 20 մարդ/տեղ և ավելի,

- սահմանափակ ինքնավարությունը ենթադրում է բնակելի և հյուրանոցային խմբերի ճարտարապետահատակագծային տարրերի միավորումը մեկ ընդհանուր ծավալահատակագծային կառուցվածքում՝ դրանք բլոկավորելով մեկ օբյեկտը մյուսին միացնող միջանցքի կամ կցակառույցի միջոցով (10-20 մարդ/տեղ հզորությամբ ճՌՀ-ների դեպքում),

- նվազագույն ինքնավարությունը ենթադրում է բնակելի և հյուրանոցային խմբերի ճարտարապետահատակագծային տարրերի միավորումը մեկ ընդհանուր ծավալահատակագծային կառուցվածքում՝ ներկառուցման կամ բլոկավորման միջոցով՝ հորիզոնական, ուղղահայաց կամ կասկադային ձևով (2-րդ և 4-րդ տիպի ԱՃՌՀ-ների դեպքում):

Առաջարկվել են նաև ճՌՀ-ների ծավալահատակագծային կազմավորման մի շարք սկզբունքներ տարբեր մակարդակի ինքնավարության համար՝ ինտեգրացված, սահմանափակ ինքնավար, և ինքնավար, ինչպես նաև գործառնական գոտիավորման և պարփակության սկզբունքներ:

Գործառնական գոտիավորմամբ նախատեսվում է օբյեկտների հատակագծային բաժանումը հիմնական՝ հյուրանոցային և սպասարկման գոտիների, ինչպես նաև սեփականատիրոջ և սպասարկող անձնակազմի, իսկ փոքր օբյեկտներում՝ սեփականատիրոջ բնակության գոտու:

Պարփակության սկզբունքը ենթադրում է էներգետիկ ծախսերի նվազարկում՝ բոլոր աստիճանների ինքնավարությամբ օբյեկտներում՝ ինտեգրացված, սահմանափակ ինքնավար, միաշիվար տաքին պատերի պարամետրերի և ներքին հաղորդակցական ուղիների կրճատման:

Առաջարկված սկզբունքներին առավելապես բավարարում են.

- ինքնավար կառուցվածքները՝ ճՌՀ-ում բնակելի տների, հյուրանոցների, կենցաղային կարիքների համար նախատեսված կառույցների և սպասարկման տարածքների կազմի մեջ,

- սահմանափակ ինքնավար կառուցվածքները՝ անհատական բնակելի տների կազմում, որը թունյլ է տալիս բլոկավորել բնակելի տունը ԱՃՌՀ-ների հետ միացնող միջանցքի կամ կցակառույցի միջոցով,

- համալիր կառույցների տեսքով ինտեգրացված օբյեկտներ՝ բաղկացած անհատական, բլոկավորված, սեկցիաներով, կետային բնակելի տներից՝ փոքր և միջին հարկանունությամբ ներկառուցված կամ կցակառուցված ճՌՀ-ով:

Կատարվել է ճՌՀ-ների ճարտարապետահատակագծային վերլուծություն՝ հաշվի առնելով տարածաշրջանային առանձնահատկությունները: Բացահայտվել են ճՌՀ-ների

հեռանկարային գարգացման ուղղությամբ ունենցող և ճարտարապետական կազմակերպման ամենաձևահատկություն ունենցող:

Որոշվել է անհատական ճՌՅ-ների նոր տիպաբանական շարք, ըստ տարողություն (անհատական ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիր, ընտանեկան սպասարկում) – ԱճՌՅ – I տիպ (5 -10 հոգի), ԱճՌՅ – II տիպ (10-20 հոգի), ԱճՌՅ – III տիպ (20 և ավելի հոգի):

Բերվում է ճՌՅ-ների տիպաբանական շարք ըստ կառուցվածքի հիմնարարության:

Առաջարկվում է ճՌՅ-ների հորինվածքային և ուժումները դասակարգել խորքային, ճակատային և ծավալային հորինվածքային սխեմաներով:

Յուրաքանչյուր ճՌՅ ունի վերը թվարկված դասակարգման ցուցանիշներից մի քանիսը, որոնց փոխադարձ կապով որոշվում են դրանց քաղաքաշինական և ուժումների ամենաձևահատկությունները, տիպաբանական և ճարտարապետական առաջային և ուժումները:

Ըստ ճՌՅ-ների գործառնական և շանակության, մշակվել են այդ հատատարություն ունենցող մոդելները՝ բացահայտելով դրանց միջև փոխադարձ գործառնական կապը՝ կախված հզորություն ունեցող և կազմակերպման ձևից, որոնք հիմք են ծառայել ճՌՅ-ների ռացիոնալ տեղադրման սկզբունքների, գլխավոր հատակագծերի և ճարտարապետական առաջային կառուցվածքի մշակման համար:

Զբոսաշրջիկների տեղավորման համակարգում տարատեսակ տնտեսվարական գործունեություն կազմակերպումը հանգեցրել է նոր կառուցվածքային տարրերի գարգացմանը:

Բնակավայրերի կառուցվածքում ճՌՅ-ների տեղակայման նախազային արակտիկային տեսանյալն հետագոտություն ունենցող արդյունքում բացահայտվել են բնակավայրերի տարածքում ճՌՅ-ների ամբողջական, մասնակի, ինչպես նաև միջգյուղական հարակից տարածքներում տեղավորման մեթոդները:

Արևմտյան երկրներում, որտեղ բնակչություն շարժը զգալիորեն ավելի հաճախ է տեղի ունենում, նկատվում է միջգյուղական տարածքներում ճՌՅ-ների խոշորացման միտում, երբ դրանք ունեն արտահայտված դիսամիկ զծային կառուցվածք: Ավելի խոշոր ճՌՅ-ների համար բնութագրական է պարփակ ճարտարապետական կառուցվածքը, որի դեպքում բոլոր բաղադրիչ մասերը գտնվում են մեկ համախմբված տարածքում:

ճՌՅ-ների ճարտարապետաշինարարական և ուժումների վերլուծություն և որակաչափական շարքի տիպաբանական կառուցման հիման վրա բացահայտվել են ճՌՅ-ների կառուցման հիմնական սկզբունքները, իրականացվել է գործառնական-տիպաբանական դասակարգում և առաջարկվել են ճՌՅ-ների ճարտարապետական կազմակերպման կառուցվածքային կառուցվածքը, որի դեպքում ուղիները:

Որոշվել են ժամանակակից ճՌՅ-ների կայուն միտումները՝ կոռպերացման, համակցման կամ դրանց ինտեգրացման տեսակետից:

Փոքր հզորություն կոռպերացված ճՌՅ-ները նպատակահարմար է իրականացնել ընդհանուր տեղեկատվական բաշխիչ կենտրոնի (ՏԲԿ) տվյալների հիման վրա, ինչպես նաև համատեղելով հանրային և տնտեսական կառուցյալների օգտագործումը՝ կազմակերպել միասնական սերվիս: Դա ենթադրում է ճՌՅ-ների կազմակերպում կից տարածքներում՝ բնակելի գոտու կազմում:

հնտեգրացված ճՌՅ-ները բնակելի գոտիների այլ շենքերի ծավալ ատարածական կառուցվածքում պետք է լինեն ավելի տարածված: Դա հնարավորություն կտա ստեղծել միասնական բնակելի համալիրներ:

ճՌՅ-ները կարող են լինել գլխավոր օբյեկտներ փոքր ավաններում և շարքայ են բաղադրիչ՝ ավելի մեծ բնակավայրերի ծավալ ատարածական կառուցվածքում: ճՌՅ-ների գլխավոր հատակագծերը դիտել ենք որպես բնակելի գոտիների միասնական տարածական ձևավորման տարր:

ճՌՅ-ների գլխավոր հատակագծերի ճարտարապետատարածական կառուցվածքը՝ որպես բնակելի գոտիների տարր, ձևավորվում է՝ ելնելով դրանց կազմից, տարածքի գոտիավորման գլխավոր հատակագծերի կառուցման, օբյեկտների բլոկավորման, ճարտարապետահորինվածքային ամբողջականության ասպահովման ընդունված սկզբունքներից:

Աշխատությունում ձևակերպված են հետևյալ հիմնական սկզբունքները.

- գոտիավորման սկզբունքը հնարավորություն է տալիս ավելի հստակ կազմակերպել ճՌՅ-ների տարածքը: Ցածր հարկայնության դեպքում կիրառվում է հորիզոնական, իսկ երկու հարկից ավելի ունեցող ճՌՅ-ների դեպքում՝ ուղղահայաց գոտիավորումը,

- շղթայական սկզբունքը, որը կնպաստի ճՌՅ-ների զարգացմանը «շղթա» ստեղծելու միջոցով: Կենտրոնական կոորդինացիոն բաշխիչ կենտրոնը (ԿԲԿ) համաձայնեցնում է աշխատանքը փոքր և միջին ճՌՅ-ների հետ,

- ճՌՅ-ների սոցիալական սեգմենտի ձևավորման սկզբունքը, ըստ հարմարավետության աստիճանի.

- ճՌՅ էլիտար - ապարտամենտներ, առանձնատներ,
- ճՌՅ կոմֆորտային - ապարտամենտներ, բլոկավորված և միացված տներ,
- ճՌՅ բիզնես-դաս - բլոկավորված տներ և մոթելներ, ավտոտնակներ,

- ճՌՅ սոցիալական - բլոկավորված տներ և կայանատեղիներ,

- Սպառողի մոտիվացիա - ճՌՅ-ների ճարտարապետական տեսքի ստեղծման ժամանակ հաշվի է առնվում ճանապարհորդի՝ որպես միջավայրի սպառողի հոգեբանական մոտիվացիան: Միջավայրի սպառողական պահանջի վերլուծությունը և նրական խառնուրդը՝ հաշվի առնելով սպառողի սոցիալական գործոնները,

- Ստեղծագործական ճարտարապետությունը՝ ճՌՅ-ների ճարտարապետական կերպարի ստեղծումն է, որի հիմքում դրված է ճարտարապետական օբյեկտի և շրջակա միջավայրի միասնական զարգացման գաղափարը՝ օգտագործելով «ինքնաբավություն» և «օազիս» սկզբունքները և կիրառելով էներգափնայնողություն, ինչպես նաև Էկոլոգիական ճարտարապետության մեթոդները:

Հեռանկարում կանխատեսվում է գյուղական էկոլոգիայի բարենպաստ վայրերում տեղադրված ցածրահարկ շենքերի օբյեկտների աճ, ինչպես նաև միջին հարկայնությամբ և բարձրահարկ հյուրանոցներ քաղաքներում և արվարձաններում:

ԵՐԱԿԱՏՈՒ ԹՅՈՒՆՆԵՐ

Իրականացված ուսումնասիրությունների արդյունքում ձևակերպված ձևակերպումները և համալիրների ռացիոնալ

ճարտարապետական լուծումների վերաբերյալ արվել են մի շարք եզրակացություններ:

1. Պարզաբանվել են Հայաստանում և արտասահմանում ճՌՀ-ների զարգացման գլխավոր օրինաչափություններն ու հեռանկարները: Ճամփորդների ժամանակավոր կացություն համար նախատեսված շենքերն ու շինություններն ի հայտ են եկել քաղաքակրթության դեռ վաղ ժամանակներում և այսօր կարևոր տեղ են զբաղեցնում ռեկրեացիոն ժամանակակից բիզնեսում: Այսօր և տեսանելի հեռանկարում գլխավոր խնդիրն է լայնորեն ներգրավել ճՌՀ-ները տրանսպորտային հաղորդակցման գոտիների, փոքր պատմական բնակավայրերի միջբնակավայրային տարածքների ճարտարապետահատակագծային կառուցվածքի մեջ: Հայաստանի զարգացման նոր սոցիալ-տնտեսական պայմաններում ձևավորվեց նոր տեսակի ճՌՀ-անհատական ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիր (ԱՃՌՀ):

2. Առաջարկվել են ճՌՀ-ների քաղաքաշինական տեղակայման սկզբունքներ փոքր պատմական բնակավայրերում, այդ թվում նաև միջմայրուղային և անմշակելի տարածքներում: ճՌՀ-ների հիմնական գնագվածը նպատակահարմար է տեղադրել միջբնակավայրային մայրուղիներին կից տարածքներում: Քաղաքների սահմանամերձ տարածքներում, բնակելի և կցաշար կառուցապատմաբնապատակահարմար է տեղադրել անհատական ճՌՀ-ները, որոնք կարող են ներառվել այլ տիպի բնակելի տներին կառուցապատման մեջ՝ սենյակ-ապարտամենտների տեսքով: Առաջարկվել են անհատական ԱՃՌՀ-ների գլխավոր հատակագծերի ռացիոնալ լուծումների սկզբունքներ, որոնք արտացոլում են վերջիններիս գործառնական գոտիավորման ամանձնահատկությունները և կառուցապատման բյուրավորումներն ըստ իրենց հզորության: Փոքր ԱՃՌՀ-ների կերպարային շեշտման նպատակով առաջարկվում է կիրառել գլխավոր հատակագծերի երկայնակի և լայնակի տեղադրման սխեմաներ, կողային ճակատների դեպի տրանսպորտային մայրուղի կողմնորոշմամբ:

3. Առաջարկվել է ճՌՀ-ների և այն ձևավորող հիմնական շենքերի տիպաբանական ամանձնահատկությունների դասակարգում և տրվել է դրանց հիմնական դասակարգված հատկանիշների փոխկապակցվածությունը (գործառնական, քաղաքաշինական, ծավալահատակագծային, ճարտարապետորոշիկ) ըստ հզորությունների և կազմակերպչական կառուցվածքի:

Առաջարկվում է փոքր դասի համարել մինչև 20 տեղ ունեցող ԱՃՌՀ-ները:

- 5-տեղանոց հյուրանոցն ընտանիքի լրացուցիչ եկամուտի աղբյուր է, նրա աշխատունակ անդամները կարող են աշխատել նաև այլ տեղ,

- 5-10 տեղանոց, որտեղ ընտանիքի աշխատունակ անդամներից մեկը կարող է ունենալ այլ աշխատանք,

- 10-20 տեղանոց՝ հիմնված ընտանիքի աշխատանքի վրա, որը նրա եկամուտի հիմնական աղբյուրներից մեկն է,

- 20 տեղից ավելի, որտեղ հնարավոր է վարձու աշխատանքի օգտագործում և ռեկրեացիոն գործունեությունը ընտանիքի եկամուտի հիմնական աղբյուրն է:

Թվարկված ԱՃՌՀ-ները տարբերվում են նաև իրենց ճարտարապետահատակագծային կազմակերպման հնարքներով:

4. Պարզաբանվել է տեսակաձևավորող այնպիսի գործոնների համակարգ, որոնք ազդում են ճՌՅ-ների հիմնական շենքերի և շինությունների ծավալահատակագծային կառուցվածքի ձևավորման վրա, որոշվել է դրանց հիերարխիան և կարևորությունները ներդրումները համակարգում: Մշակվել է տարբեր հզորություն և կազմակերպչական կառուցվածքի ճՌՅ-ների տեսական գործառնական ուրվագիծ-մոդելը: Հայտնաբերվել են ճՌՅ-ների ճարտարապետագեղարվեստական լուծումների կատարելագործման օրինակափունջությունները և ձևակերպվել են առաջարկություններ, որոնք վերաբերում են դրանց հորինվածքային կառուցվածքի ձևավորման միջոցների առանձնահատկություններին և առաջարկվել են տարբեր հզորությունների ճՌՅ-ների ճարտարապետագեղարվեստական արտահայտչությունները և բարձրագույն միջոցներ:

5. Ձևակերպվել են ճՌՅ-ների ըստ հոգորությունների նվազման հիմնական շենքերի և շինությունների ծավալահատակագծման լուծումների սկզբունքներ՝ ինքնավարություն համապատասխան աստիճաններով (առավելագույն, սահմանափակ, նվազագույն), ինչպես նաև գործառնական գոտևորման և համակցման սկզբունքներ, որոնք առավելագույնս արտացոլում են ճՌՅ-ների ինքնավարություն բոլոր հատկությունները:

Արտասահմանյան փորձի վերլուծությունը հնարավորություն տվեց բացահայտել ԱճՌՅ-ների կոոպերացման կայուն միտումները և շինությունների ինտեգրումը միասնական ծավալահատակագծային կառուցվածքում:

Հետազոտության արդյունքների կիրառումը ճՌՅ-ների նախագծման և շինարարության գործունեության մեջ հնարավորություն կտա բարձրացնել դրանց ճարտարապետության որակը, զգալիորեն բարելավել միջին և փոքր քաղաքների, գյուղական վայրերի բնակչության աշխատանքի և կենցաղի պայմանները, այսինքն՝ լուծել մեր հասարակության ամենակարևոր սոցիալ-տնտեսական խնդիրներից մեկը:

Կենտրոնական մայրաքաղաքային ռեկրեացիոն համալիրների ճարտարապետության ձևավորման ժամանակ անհրաժեշտ է հաշվի առնել ոչ միայն հիմնական ռեկրեացիոն հոսքերի ուղղությունները, այլև ռեկրեացիոն ծառայությունները սպառողների սոցիալական մակարդակն ու հիմնական ազդակները:

ԱսեՆախոսության հիմնական դրույթները հրատարակված են հետևյալ գիտական աշխատանքներում

1. **Բարսեղյան Ն.Տ.** Բնակլիմայական առանձնահատկությունների ազդեցությունը Հայաստանի Հանրապետության մերձձևապարհային սպասարկման օբյեկտների ճարտարապետական կազմակերպման վրա// ՃՃՅԱՀ գիտական աշխատություններ. – Երևան, 2014.-Յ. III (54).-Էջ 37-43:
2. **Բարսեղյան Ն.Տ.** ճարտարապետական փոքր ձևերը մերձձևապարհային սպասարկման օբյեկտների կառուցապատման մեջ// ՃՃՅԱՀ գիտական աշխատություններ. - Երևան, 2014.-Յ. IV (55).- Էջ 25-32:
3. **Barsegyan N.T.** The role and peculiarities of composition in the formation of wayside service objects and complexes// Proceedings of 7th International Conference

Contemporary Problems of Architecture and Construction, - Florence-Italy, 2015.-P. 227-230.

4. **Բարսեղյան Ն.Տ.** Երևանի քաղաքային տարածքի սպասարկման օբյեկտների և համալիրների ճարտարապետական զարգացման պատմական փորձը // ԾՃՅԱՅ տեղեկագիր. – Երևան, 2015. – N6 (49).-Էջ 3-10:

5. **Барсегян Н.Т.** Современные методы оценки критериев, влияющих на градостроительную ситуацию объектов и комплексов придорожного сервиса // Вестник Инженерной академии Армении. – Ереван, 2015. – Т.12, N4. – С. 657-659.

6. **Բարսեղյան Ն.Տ.** Հայաստանի Հանրապետության քաղաքային տարածքի սպասարկման համալիրների արդիականացման հարցի վերաբերյալ // ԾՃՅԱՅ տեղեկագիր. – Երևան, 2015. – N6 (49).- Էջ 11-14:

7. **Օհանյան Ս.Բ., Բարսեղյան Ն.Տ.** Միջպետական և հանրապետական քաղաքային տարածքի և հարող գոտիներում քաղաքային տարածքի սպասարկման օբյեկտների գործառնական դասակարգումը // ԾՃՅԱՅ գիտական աշխատություններ. – Երևան, 2015.-Յ. IV (59).-Էջ 48-58:

8. **Օհանյան Ս.Բ., Բարսեղյան Ն.Տ.** Երևանի քաղաքային ագլոմերացիան գոտիներում մայրուղիներին հարող տարածքների կառուցապատման կանոնակարգման խնդիրները // ԾՃՅԱՅ տեղեկագիր. – Երևան, 2016. – N1 (50).- Էջ 3-12:

9. **Բարսեղյան Ն.Տ.** Երևանի քաղաքային տարածքի հոլշարձանների դերը Լոռու մարզի սոցիալական զարգացման գործում // ԾՃՅԱՅ գիտական աշխատություններ. – Երևան, 2016.-Յ. I (60).-Էջ 3-8:

БАРСЕГЯН НАРЕК ТИГРАНОВИЧ

АРХИТЕКТУРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ И РАСПРЕДЕЛЕНИЕ СЕТИ ПРИДОРОЖНЫХ РЕКРЕАЦИОННЫХ ОБЪЕКТОВ И КОМПЛЕКСОВ РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ

РЕЗЮМЕ

Диссертация посвящена вопросам упорядочения сети градостроительного распределения объектов и комплексов основных придорожных рекреационных зон Республики Армения с учетом современных требований и местных особенностей.

На основе анализа исторического, а также международного и отечественного опыта последних десятилетий выявлены основные тенденции развития вопросов формирования рекреационных объектов и комплексов и распределения их сети по градостроительным и рекреационным признакам.

Рассматриваются основные направления архитектурного формообразования и дизайна объектов придорожной среды. Придорожная среда

включает в себя различные рекреационные объекты питания, размещения, отдыха и развлечений. Выявляются особенности архитектуры и дизайна форм данных объектов и приемы организации их искусственной среды. Подчеркивается полифункциональность объектов дорожного сервиса, сформировавшихся на протяжении многовековой истории, включающих в себя искусственную и естественную природу, культурно-бытовое и производственное обслуживание коммуникационных линий, средства коммуникации и рекреантов.

Выявлены тенденции по эволюционному преобразованию архитектуры придорожных рекреационных комплексов (ПРК), представлены типологические схемы и пути совершенствования их архитектурной формы в зависимости от их места и роли в системе расселения придорожного обслуживания Республики Армения, а также от их пропускной мощности и состава по видам обслуживания.

На примере Лорийской области, характерной для многих градостроительных ситуаций РА (удаленность от столицы, богатый и недостаточно использованный рекреационный потенциал, археологическое, историко-культурное и архитектурное наследие, питьевые и лечебные водные ресурсы, благоприятные природно-климатические условия, незавершенность автомобильных дорог, а также техногенные экологические проблемы), выявлены первоочередные задачи и направления развития рекреационных объектов.

При формировании архитектуры рекреационных комплексов столичного региона необходимо учитывать основные направления рекреационных потоков, а также социальный уровень и основные мотивации потребителя рекреационных услуг.

Разработан комплекс мероприятий, направленных на развитие рекреационной индустрии, разработку основ и методов комплексного планирования и управления рекреационными ресурсами. Рекреационные ресурсы придорожных пространств, предназначенные для организации рекреационной деятельности, должны эффективно использоваться для создания условий по удовлетворению потребностей рекреантов при активном и полноценном отдыхе и приобщению к культурно-историческим ценностям.

На основе анализа архитектурно-строительных решений ПРК и типологического построения квалиметрического ряда ПРК были выявлены основные принципы построения ПРК, а также создана функционально типологическая классификация и предложены пути совершенствования архитектурной организации ПРК.

Определены устойчивые тенденции современных ПРК по кооперированию или их интеграции и предложены наиболее целесообразные пути их применения в зависимости от их пропускных мощностей.

Разработаны подходы по формированию архитектурного образа ПРК как самостоятельного градостроительного объекта по следующим принципам:

- формообразование – тематика в поиске архитектурных образов диктуется спецификой и специализацией ПРК (этнический, оздоровительный, паломнический, развлекательный, познавательный, клубный, корпоративный);
- смена режиссированных картин, архитектурных пейзажей и др. (по мотивам легенд, мифов, народных сказок и др.);
- самостоятельность архитектурного формообразования ПРК, находящегося в контрасте с окружающим ландшафтом;
- самодостаточность архитектурного объекта, находящегося на удалении от селитебных образований и не зависящего от этих образований;

- многостильность направлений в формировании среды ПРК;
- возможности развития ПРК (роста) в горизонтальном и вертикальном направлениях без капитальных затрат на реконструкцию существующего ПРК;
- возможность гибкой, трансформируемой структуры ПРК, динамическое изменение образа во времени и пространстве путем применения динамических и гибких кинематических архитектурных объектов;
- идея устойчивого развития архитектурного объекта в формировании архитектурного образа ПРК в совокупности с окружающей средой, используя принципы “самодостаточности” и “оазиса” с применением методов энергосберегающей и экологической архитектуры. Сформулирована матрица поиска архитектурного образа ПРК с учетом специфики формообразования среды ПРК и вектора архитектурных требований.

Установлено, что основные пути совершенствования архитектурной организации придорожных рекреационных комплексов лежат в русле изучения современного потока рекреантов с учетом потребительского запроса на уровень обслуживания и уровень образа зрительного восприятия среды при движении по автострате и в состоянии покоя во время остановки.

Определены также специфические “паломнические” потоки путешествующих при создании для этого соответствующей среды для их отдыха.

В перспективе прогнозируется рост малоэтажных рекреационных объектов, расположенных в экологически благоприятных местах сельской местности, а также гостиниц средней и повышенной этажности в пригородных зонах столицы и городов в РА.

NAREK TIGRAN BARSEGHYAN

ARCHITECTURAL ORGANIZATION AND DISTRIBUTION OF THE ROADSIDE RECREATION FACILITIES AND COMPLEXES IN THE REPUBLIC OF ARMENIA

SUMMARY

The dissertation is devoted to streamlining the network of urban distribution of the main roadside recreation facilities and complexes in the Republic of Armenia considering the modern requirements and local features.

Based on the analysis of the historical, as well as international and domestic experience of the last decades, the main development trends of the issues related to the formation of recreation facilities and complexes and distribution of their network by urban and recreational characteristics are revealed.

The main directions of architectural formation and design of the roadside facilities are considered. The roadside environment includes different recreation facilities of food, accommodation, rest, and entertainment. The architectural features and the design of the given facilities as well as the methods for organizing their artificial environments are revealed. The multifunctional character of the roadside services is highlighted which were formed throughout the long history and include the artificial and natural environment, cultural and community, as well as production services of communication lines, and means of communication.

The trends of architectural evolution of the roadside recreation complexes (RRC) are revealed, the typological schemes and the ways to improve their architectural forms are presented depending on their location and the role in the roadside service settlement system of the Republic of Armenia, as well as on their capacity and the types of service.

On the example of Lori Marz being characteristic for many urban situations of Armenia (remoteness from the capital city, rich and underexploited potential, archaeological, historical, cultural and architectural heritage, drinking and medicinal water resources, favorable natural-climatic conditions, incompleteness of roads, as well as man-made environmental problems) the priority issues and directions of recreation facility development are shown.

While forming the architecture of the recreation complexes in the capital region, it is necessary to take into consideration the main directions of the recreational flows, as well as the social level and the main motivation of the recreation service consumers.

A complex of measures has been worked out aimed at development of recreational industry, elaboration of basics and methods for complex planning and management of recreational resources. The recreational resources of the roadside areas should be used efficiently to create adequate conditions meeting the requirements of the campers during their active and full rest and introduction to cultural and historical values.

Based on the analysis of the RRC architectural-construction solutions and the typological construction of qualitative range of RRC, the main principles of RRC construction have been revealed, the functional typological classification has been created and the ways to improve the RRC architectural organization have been proposed.

Sustainable trends for cooperation and integration of the modern RRC are determined and the most expedient ways of usage are proposed depending on their capacities.

The approaches of forming the architectural image of RRC as an independent urban unit were developed according to the following principles:

- Formation – the theme in search of architectural image is selected according to the specifics and specialization of RRC (ethnic, health, pilgrimage, entertainment, educational, club, corporate);
- Change of orchestrated views, architectural scenery, etc (based on the legends, myths, folk tales, etc);
- Independence of the architectural formation of RRC contrasting with the surrounding landscape;
- Self-sufficiency of the architectural facility located at a distance from residential entities and not depending on them;
- Multi-stylishness of directions in forming the RRC environment;
- Opportunities of the RRC development (growth) in horizontal and vertical directions with no capital costs for reconstruction of the existing RRC;
- Opportunity of flexible transformable structure of RRC, dynamic changes of the image in time and space by using mobile and flexible kinematical architectural units;
- Idea of sustainable development of the architectural facility in the formation of the RRC image in conjunction with the environment applying the principles of “self-sufficiency” and “oasis” by using the methods of energy saving and environmental architecture. The matrix for searching the RRC architectural image is formed taking into account the specifics of the RRC environment formation and the vector of architectural requirements.

It has been established that the main ways to improve the architectural organization of the.

Roadside recreation complexes are in line with studies of the modern flows of campers in the light of the consumer requirements for service level and the level of visual perception of the environment when driving on the highway and at rest during the stop. Specific "pilgrimage" flows of travelers are also considered with creating appropriate environment for their recreation.

In the long term, the growth of low-rise recreational facilities are anticipated situated in the environmentally favorable places in countryside, as well as medium and high-rise hotels in the suburb zones of the capital and large cities.

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and strokes, positioned to the right of the text.