ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿՐԹՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԳԻՏՈՒԹՅԱՆ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

ՃԱՐՏԱՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԱԶԳԱՅԻՆ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆ

ՆԱՐԵԿ ՏԻԳՐԱՆԻ ԲԱՐՍԵՂՅԱՆ

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՄԵՐՁ ՌԵԿՐԵԱՑԻՈՆ ՕԲՅԵԿՏՆԵՐԻ ԵՎ ՀԱՄԱԼԻՐՆԵՐԻ ՏԵՂԱԲԱՇԽԱՆ ՑԱՆՑԸ ԵՎ ՃԱՐՏԱՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՈՒՄԸ

ԱՏԵՆԱԽՏՍՈՒԹՅՈՒՆ

ԺԸ .00.01- «ճարտարապետություն» մասնագիտությամբ

ճարտարապետության թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման

Գիտական ղեկավար՝

ճարտարապետության դոկտոր,

պրոֆեսոր Յու.Ա.Սաֆարյան

ԵՐԵՎԱՆ 2016

Էջեր

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ 2

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ 4

ԳԼՈՒԽ 1
ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՄԵՐՁ ՌԵԿՐԵԱՑԻՈՆ ՕԲՅԵԿՏՆԵՐԻ ԵՎ ՀԱՄԱԼԻՐՆԵՐԻ ԿԱԶՄԱՎՈՐՄԱՆ ԵՎ ՃԱՐՏԱՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՓՈՐՁԸ

1.1 Պատմական զարգացման փուլերը 10

1.2 Կազմավորման և զարգացման խորհրդային և հետխորհրդային ժամանակաշրջանների փորձը Հայաստանում 22

Առաջին գլխի եզրակացություններ 40

ԳԼՈՒԽ 2
ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՄԵՐՁ ՌԵԿՐԵԱՑԻՈՆ ՕԲՅԵԿՏՆԵՐԻ ԵՎ ՀԱՄԱԼԻՐՆԵՐԻ ՃԱՐՏԱՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ԿԱԶՄԱՎՈՐՈՒՄԸ

2.1 Հիմնական տեսականին ըստ սպասարկման ձևերի, հիմնական շինությունների ու տարածքների 41

2.2 Ճարտարապետաշինարարական լուծումների վրա ազդող գործոնները 46

2.3 Գործառական դասակարգումն ու տեղաբաշխման սկզբունքները հանրապետությունում 57

2.4 Երևանյան ագլոմերացիայի ռեկրեացիոն առանձնահատկությունների վերլուծությունը 63

2.5 Երևանից դուրս եկող մայրուղիներին հարող տարածքների կառուցապատման կանոնակարգման խնդիրները 65

2.6 Լոռու մարզի ճանապարհամերձ տարածքների ռեկրեացիոն կառուցապատման խնդիրները 71

2.6.1. Ռեկրեացիոն ինդուստրիայի ռեսուրսները Լոռու մարզում 72

2.6.2. Հնագիտական, ճարտարապետական քաղաքաշինական 73

2.6.3 ռեսուրսներ 74
Լոռու մարզի ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն
2.6.4. համալիրների տարածական կազմակերպման 75
2.6.5. խնդիրները 77
Լոռու մարզի տրանսպորտային ցանցը
Ճարտարապետական հուշարձանների դերը Լոռու 83
մարզի սոցիալական զարգացման գործում
Երկրորդ գլխի եզրակացություններ

ԳԼՈՒԽ 3
ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՄԵՐՁ ՌԵԿՐԵԱՑԻՈՆ ՕԲՅԵԿՏՆԵՐԻ ԵՎ
ՀԱՄԱԼԻՐՆԵՐԻ ՃԱՐՏԱՐԱՊԵՏԱՇԻՆԱՐԱՐԱԿԱՆ
3.1. ԿԱՏԱՐԵԼԱԳՈՐԾՄԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ 85

3.2. Տիպաբանական առանձնահատկությունները և 90
հիմնական սկզբունքները
3.3. Նոր տիպի ռեկրեացիոն համալիրների 94
3.4. ճարտարապետության ձևավորումը 97
Արդիականացման մոտեցումները, ձևերն ու
3.5. եղանակները 99
Քաղաքաշինական իրավիճակի վրա ազդող
չափանիշների գնահատման մեթոդները
Ճարտարապետական կազմակերպման և արդիականացման 111
սկզբունքային մոտեցումները: 112
114
Երրորդ գլխի եզրակացություններ 119
ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ 120
Օգտագործված գրականության ցանկ 144
Օգտագործված հապավումների ցանկ
Հավելվածների ցանկ

ՆԵՐԱԾՈՒԹՅՈՒՆ

Աշխատանքի արդիականությունը: Վերջին 25 տարվա ընթացքում ավտոմոբիլային ուղևորների և բեռնափոխադրումների քանակը Հայաստանում կտրուկ աճել է: Սկսած XX դարի վերջից՝ Հայաստանում ընթանում է նաև տրանսպորտային համակարգի արդիականացում: Կառուցվում են նոր ճանապարհներ, թունելներ, կամուրջներ, ձևավորվում է ծառայությունների միջավայրը: Սակայն ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների հարմարավետությունն ու ճարտարապետությունը դեռևս չեն բավարարում արդի միջազգային պահանջներին:

Երկրի սոցիալ-տնտեսական և էկոլոգիական հակասությունների սրման պայմաններում բնապահպանական քաղաքականության առաջնահերթությունը դառնում է կայուն զարգացման համակարգի ստեղծման իրական մեխանիզմ:

Զբոսաշրջության զարգացումը հանրապետության համար ունի էական նշանակություն և համարվում է միանգամայն արդիական: Տվյալ ոլորտի վերջին տարիների զարգացման դինամիկան (1998-2015թթ) ցույց է տալիս, որ այն հանրապետության տնտեսության առավել արագ աճի ցուցանիշներ դրսևորող բնագավառներից է: Ընդ որում, պետք է նշել, որ էապես ընդլայնվել է նաև այցելուների աշխարհագրության քարտեզը: Հայաստան այցելել են զբոսաշրջիկներ ավելի քան 80 երկրներից, այդ թվում ԱՊՀ երկրներից՝ 22%, Եվրոպական երկրներից՝ 30.2%, Ամերիկայից՝ 23.3% և Մերձավոր Արևելքից 90.2%, ինչը կարևոր զարգացման ցուցանիշ է համարվում [1] (տես՝ հավելված 1):

Դրական աճ է նկատվում նաև ներքին զբոսաշրջության մեջ: Հյուրանոցային շինարարությունը, ռեստորանային ցանցի ընդլայնումը, հուշանվերների վաճառքի աճը, տրանսպորտային համակարգի ակտիվացումը, միջնորդական ծառայությունների կտրուկ աճը պայմանավորված է էական պահանջարկով, նկատելի առաջընթաց է դիտվում ռեկրեացիոն համակարգի ենթակառուցվածքների զարգացման մեջ: Անցկացվում են մշակութային միջոցառումներ, համերգներ,

տոնակատարություններ, որոնք նպաստում են հանրապետության՝ որպես զբոսաշրջային երկրի վարկանիշի ամրապնդմանը [1, 3]:

Ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների տնտեսական զարգացումը էապես կախված է նորագույն ճարտարապետական և շինարարական լուծումների ներդրումից:

Քննության առարկա ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների գծով մեթոդաբանական մշակումների բացակայությունը Հայաստանի ճանապարհամերձ տարածքների ոչ ռացիոնալ յուրացման գլխավոր պատճառն է: Չխաթարված բնական լանդշաֆտներով, ցածր խտությամբ բնակեցվածության վայրերով տարվող միջպետական և հանրապետական հաղորդակցական կապերի շինարարությունը մեծ թափ կհաղորդի երկրի տնտեսական զարգացմանը, որի արդյունքում կստեղծվեն լրացուցիչ աշխատատեղեր, կուժեղանա մարզերի տնտեսական ակտիվությունը՝ նպաստելով ազգաբնակչության արտահոսքի կանխմանը: Անհրաժեշտ է նաև լուծել ճանապարհամերձ հանգստի համալիրների կազմավորման հարցը քաղաքաշինական համակարգային կառուցվածքում՝ որպես առաջնային քաղաքաշինական տարր:

Ճանապարհամերձ հանգստի օբյեկտների ու համալիրների ցանցի ռացիոնալ բաշխման և ճարտարապետական կազմակերպման կարևորությունը հիմնավորվում է խնդիրը՝ որպես առանձին հետազոտության առարկադիտարկելու անհրաժեշտությամբ:

Ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների ռեկրեացիոն պոտենցիալի որոշումը՝ որպես լանդշաֆտի բնական, էկոլոգիական և գեղագիտական որակների, ինչպես նաև ենթակառուցվածքի փոքր ձևերի և տարածքի ու նրա առանձին տարրերի կազմակերպման խթանիչ, հնարավորություն կտա բարձրացնել ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների (ՃՌՕ) և համալիրների (ՃՌՀ) հարմարավետության մակարդակը՝ նպաստելով վերջիններիս ճարտարապետության արդիականացմանը:

Աշխատանքի նպատակն է՝ բացահայտել ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների տեղաբաշխման ցանցի և

ճարտարապետական կազմակերպման օրինաչափությունները և մշակել գիտական առաջարկություններ՝ ելնելով ՀՀ ռեկրեացիոն ներուժի առանձնահատկություններից և հնարավորություններից:

Հետազոտության հիմնական խնդիրներն են.

• վերհանել ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների զարգացման օրինաչափությունները,

• մշակել ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների տարածական պլանավորման, քաղաքաշինական կազմակերպման սկզբունքային մոտեցումներ,

• բացահայտել ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների ճարտարապետության արդիականացման վրա ազդող գործոնները և մշակել դրանց համապատասխան նախագծային սկզբունքներ:

Հետազոտության մեթոդաբանությունը քաղաքաշինության, ճարտարապետության բնագավառում տվյալ հետազոտության շրջանակներում գիտական ուսումնասիրությունների, նորմատիվատեխնիկական հանձնարարական գրականության, նախագծային փաստաթղթերի տվյալների ամփոփումն է, գործող ՃՈՀ-ների բնական ուսումնասիրումը, փորձարարական նախագծումը, համակարգային վերլուծության տարրերի կիրառումը, գծագրավերլուծական մեթոդները:

Հետազոտության առարկան ներառում է նոր սոցիալ-տնտեսական պայմաններում ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների տեղաբաշխման ցանցի կազմավորման հատակագծային տարածական ռազմավարությունը և ճարտարապետական կազմակերպումը:

Հետազոտության սահմանները ներառում են ՀՀ խորհրդային և հետխորհրդային ժամանակաշրջանների ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների նախագծային և շինարարական փորձը, ընդգրկելով ավանդական ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն կառույցներից մինչև ժամանակակից միջազգային հարուստ փորձի ուսումնասիրությունը:

Թեմայի ուսումնասիրվածությունը

Ռեկրեացիոն ոլորտի տեսական հիմքը դրվել է ԽՍՀՄ գլխամասային և ՀԽՍՀ տարածաշրջանային և հանրապետական գիտահետազոտական, փորձարարական նախագծման ինստիտուտների կողմից կատարված աշխատանքներում՝ ելնելով շրջակամիջավայրի տեղական առանձնահատկությունների քաղաքաշինական և տիպաբանական պահանջներից, որոնք արտացոլված են նշանավոր գիտնականների և ճարտարապետների հետևյալ աշխատանքներում. Барановский М. И. «Туристские базы» [4, 6], Виноградова М. В, «Туристская гостиница» [7], Дунаевский А. Ю. «Архитектура лечебных зданий» [8], Тхор Э. А. «Детские курортно-оздоровительные учереждения и комплексы», Топуз В. Г. «Учереждения и комплексы туризма для молодежи» [5], Холостенко Н. Н., «Оценка природных условий при проектировании зон отдыха»:

Հայաստանի Հանրապետությունում մշակվել են նաև վերոհիշյալ ոլորտին առնչվող հանրապետության առանձնահատկությունները առավել բնութագրող մի շարք գիտական աշխատանքներ [տես՝ 9,10,11,12], որոնք զբոսաշրջության ոլորտում հանդիսանալով լուրջ տեսական հենք, նոր սոցիալ տնտեսական պայմաններում էապես կորցրել են իրենց արդիականությունը:

Վերջին 15 տարվա ընթացքում մշակվել են ուսումնասիրության թեմային առնչվող աշխատանքներ մի շարք մասնագիտական հաստատությունների («ՃԾՀԱՀ», «Հայնախագիծ» [13,15,28], «Երևաննախագիծ» [14,17], ՓԲԸ-ներ և «Քաղաքաշինություն» ԳՀՆԻ) գիտաշխատողների կողմից՝ Մ. Դավթյան [16], Ն. Պետրոսյան [19], Ա. Ծատվորյան [20], Ա. Քարամյան [21], Косоржевский В. И., Амирагян С. Ц., Զ. Ամիրաղյան [22], Ն. Մարտիրոսյան [23], Ա. Առուստամյան, Ս. Ամիրաղյան [18], Ս. Օհանյան, Զ. Մամյան:

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

Սույն հետազոտությունում, ի տարբերություն վերոհիշյալ հետազոտությունների, առաջին անգամ՝ որպես առանձին ուսումնասիրության առարկա, դիտարկվել են ՀՀ ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտները և համալիրները քաղաքաշինական տեղաբաշխման և ճարտարապետական կազմավորման համատեքստում: Պատմական և ժամանակակից առումներով դիտարկվել և վերլուծվել են ճանապարհամերձ միջավայրի և ճարտարապետական ձևավորման հիմնական ուղղությունները: Ճանապարհամերձ միջավայրը դիտարկվում է որպես մի համալիր միջավայր, որը ներառում է տարբեր՝ սննդի, տեղավորման, հանգստի կազդուրման և զվարճանքի ռեկրեացիոն օբյեկտներ: Բացահայտվել են տվյալ օբյեկտների և դրանց միջավայրի ճարտարապետական կազմակերպման և կատարելագործման մոտեցումները:

Առավել խորն է ուսումնասիրվել Երևանյան ագլոմերացիայի գոտում քաղաքաշինության առումով ակտիվ ձևավորված ռեկրեացիոն համակարգի զարգացման գործընթացը, ինչպես նաև Լոռու մարզը, որն իր ռեկրեացիոն հնարավորություններով առավել հզորներից է, նաև բնութագրականն ու նպատակահարմարը, սակայն ռեկրեացիոն ինդուստրիայի զարգացման առումով նրանում քիչ բան է արված: Ստացված արդյունքները կարող են կիրառվել Հայաստանի Հանրապետության, ինչպես նաև նրա սահմաններից դուրս՝ համանման քաղաքաշինական և միջավայրային իրավիճակների պարագայում:

Աշխատանքի գիտական նորույթը.

Առաջին անգամ Հայաստանում՝

•դասակարգվել են ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտներն ու համալիրները ըստ իրենց թողունակության, քաղաքաշինական տեղաբաշխման, ճարտարապետահատակագծային և գործառնական հատկանիշների,

•առաջարկվել են ճանապարհամերձ գոտիներում ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների քաղաքաշինական տեղաբաշխման սկզբունքները,

• մշակվել են ՃՈՒ-ների գլխավոր հատակագծերի և ճարտարապետական կազմակերպման արդիականացման սկզբունքային մոտեցումներ:

Պաշտպանության ներկայացվում են՝ ՀՀ ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների (ՃՈՒ-ների) տեղաբաշխման սկզբունքային մոտեցումներ և առաջարկություններ՝ վերջիններիս գլխավոր հատակագծերի ու ճարտարապետաշինարարական ռացիոնալ լուծումների վերաբերյալ:

Աշխատանքի գործնական նշանակությունը

Ստացված արդյունքների նշանակությունը պայմանավորված է ՃՈՒ-ների ծավալատարածական և տիպաբանական այն լուծումների կատարելագործման գիտամեթոդական զարգացման հիմնավորմամբ, որոնք կարող են հիմք հանդիսանալ տվյալ ոլորտի գիտահետազոտական և նախագծային հաստատությունների աշխատանքներում քաղաքաշինական ծրագրային փաստաթղթերի, նախագծերի ճարտարապետահատակագծային առաջադրանքների, ինչպես նաև ճարտարապետական մասնագիտության դասավանդման գործընթացում ուսումնամեթոդական ձեռնարկների և նախագծային առաջադրանքների կազմման համար:

Աշխատանքի նախապատրաստությունը

Ատենախոսության տարբեր բաժինները քննարկվել են ՃԾՀԱՀ «Ճարտարապետության տեսության, պատմաճարտարապետական ժառանգության վերականգնման, վերակառուցման, գեղեցիկ արվեստի և պատմության» ամբիոնի սեմինարներում և նիստերում, աշխատանքի հիմնական դրույթները ներառվել են ամբիոնի ավարտական աշխատանքներում, ինչպես նաև ՀՀ քաղաքաշինության նախարարության պատվերով ԵՃԾՊՀ-ի կողմից մշակված ՀՀ միջպետական և հանրապետական մայրուղիներին հարող տարածքներում հանգստի և սպասարկման օբյեկտների օրինակելի կատալոգում [24] (տես՝ հավելված 16):

Ատենախոսության թեմայով հրատարակվել է 9 գիտական հոդված:

Ատենախոսությունը բաղկացած է ներածությունից, երեք գլխից, ընդհանուր եզրակացությունից, 80 անուն օգտագործված գրականության ցանկից, շարադրված է 125 էջի վրա, հավելվածներ՝

բաղկացած 24 ցուցադրական վահանակից, որոնք ներառում են գծագրեր, լուսանկարներ, գրաֆիկներ և այլ ցուցադրական նյութեր:

Գլուխ1
ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՄԵՐՁ ՌԵԿՐԵԱՑԻՈՆ ՕԲՅԵԿՏՆԵՐԻ ԵՎ ՀԱՄԱԼԻՐՆԵՐԻ ԿԱԶՄԱՎՈՐՄԱՆ ԵՎ ՃԱՐՏԱՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ՁԱՐԳԱՑՄԱՆ ՓՈՐՁԸ

1.1. Պատմական զարգացման փուլերը

Ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտները՝ որպես ճարտարապետական շինության հատուկ ձև՝ նախատեսված ճանապարհամերձ գոտիներում ժամանակավոր ապրելու և հանգստի համար, հայտնվել են հնագույն քաղաքակրթությունների ժամանակաշրջանում:

Ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների ճարտարապետության զարգացման պատմական հիմքը համարվում է Անտիկ ժամանակաշրջանը, երբ շինություններն ու կառույցները տեղավորվում են գլխավոր քաղաքների՝ պլիսների տրանսպորտային հաղորդակցությունների ազդեցության գոտիներում, ինչպես քաղաքներում և գյուղերում, այնպես էլ տրանսպորտային հաղորդակցություններում, իրարից մեկ օրվա ընթացքում հասանելիության վրա: Կարելի է նշել այդ ժամանակաշրջանում քաղաքների ճարտարապետատարածական հորինվածքում ռեկրեացիոն գոյացությունների ենթակայության, իսկ գյուղական միջավայրում՝ հաճախգերակադերը:

Խոշոր ճանապարհամերձ համալիրները ձևավորվում են հունահռոմեական քաղաքակրթությունների ժամանակաշրջանում քարով սալարկված ճանապարհների շինարարությունն սկսելու հետ միաժամանակ: Հունաստանում օլիմպիական խաղերը սկսելուն համընթաց արդեն գոյություն ունեին հյուրանոց-պրիտանետներ: Մեկ բակ-ատրիում, չհանգչող օջախով և ոչ մեծ լուսամուտով մեկ երկհարկանի շենք կենվորների համար: Պրիտանետներում ընդունում էին դեսպաններին, կազմակերպում էին հանրային

հավաքույթներ և հանդիսություններ: Այստեղ հանգիստ և սնունդ էին ստանում պոլիսի պատվավոր քաղաքացիները [25]:

Բնակչության տեղաշարժերի ավելացումը անտիկ ժամանակաշրջանում կանխորոշեց այլ տիպի ճանապարհամերձ հիմնարկների՝ իջևանատների հայտնվելը, ստեղծելով իջևանատների առավել ճյուղավորված ցանց Հռոմեական կայսրության տարածքում, իրարից 40 կմ հեռավորության վրա:

Հունաստանում գոյություն ունեին ճանապարհամերձ հյուրանոցներ՝ կատագոգիներ, որոնք ճանփորդների, առևտրականների և ռազմական ջոկատների տեղաշարժերի ժամանակ մակեդոնացի զինվորների համար ծառայում էին որպես օթևան: Շենքը երկհարկանի էր, ուղղանկյուն հատակագծով և ներսի խաչաձև կառույցներով: Լուսամուտները նայում էին ներսի բակին, որը տրոհված էր չորս հավասար մասի: Յուրաքանչյուր բակ ուներ 25x25 մ տարածք՝ սալարկված քարերով և շրջապատված ծածկված սյունաշարով: Դեպի գլխավոր փողոց դուրս էին գալիս երկու դարպասներ: Տանտիրոջ, պահակների և սպասավորի համար սենյակները գտնվում էին առաջին հարկում՝ մուտքի կողմից, և ունեին ոչ մեծ լուսամուտներ, որոնք նայում էին մայրուղուն: Համալիրում կային ճամփորդների հանգստի համար անհրաժեշտ տարբեր գործառական սենյակներ (տես՝ հավելված 2):

Հին Հունաստանում հանրային սննդի օբյեկտների ճարտարապետությանը կարելի է հետևել ըստ պանդոկների էվոլյուցիայի: Կատագոգիա-հյուրանոցներում և հյուրանոց-լառնիդեոններում սննդի խնդիրը լուծում էր ինքը՝ ճամփորդը:

Վաղ շրջանի պանդոկները տեղավորվում էին տաճարների շրջակայքում:

Որոշ պանդոկներ ունեին փոքր բեմեր ներկայացումների համար, կային առանձին խցեր, որտեղ կարող էին առանձնանալ Աֆրոդիտեին երկրպագողները:

Հռոմեական կայսրությունում, կապված զարգացած տրանսպորտային ճանապարհների ցանցի հետ, առաջանում էին պետական և մասնավոր իջևանատներ: Ի կարգի ճանապարհների երկարությունը կազմում էր 90 հազար կմ. դրանք գտնվում էին

պետության հոգածության տակ: II կարգի ճանապարհների երկարությունը 20 հազար կմ էր, այդ ճանապարհները մագիստրատների հոգածության տակ էին և նախատեսվում էին, առաջին հերթին՝ ռազմական ջոկատների ինչպես նաև հարկահավաքների, վաճառականների, մտավորականության առանձին շերտերի համար: Ճանապահների կարևոր մասն էր կազմում փոստային կայանների ցանցը: Պետական անհրաժեշտության համար ճանապարհորդները կարող էին փոխել քարշող կենդանիներին, ստանալ սնունդ և օթևան փոստային կայաններում, պատվիրել ուղեկցող, կազմել երթուղին, ստանալ տեսարժան վայրերի նկարագրությունը և քարտեզը, պատվիրել ծովային ճանապարհորդություն և այլն [26]:

Հռոմեական կայսրությունում ձևավորվում էր երկու տեսակի ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն գոյացություն՝ պատրիցիաների և պլեբեյների համար (տես՝ հավելված 2):

Այդ օբյեկտները բավականին լայն գործառական նշանակություն ունեցող սենքերի որոշակի համալիրներ էին ճանապարհորդների տեղավորման և ծառայությունների համար: Այստեղ տեղադրված էին պահեստները, ախոռները, կրպակները, արհեստանոցները և այլ շինություններ: Որպես կանոն, հյուրանոցները կառուցվում էին քարից, ծածկերն արվում էին փայտից: Ձմռանը հյուրանոցները տաքացվում էին:

Հանրային սննդի օբյեկտների ճարտարապետության հետագա զարգացումը իրականանում է պանդոկներում, որոնց ճարտարապետահատակագծային լուծումների հորինվածքային հիմքը ճաշասրահն էր՝ շրջապատված օժանդակ սենյակներով:

Առաջանում են բազմաթիվ բարեկարգ և հարուստ իջևանատներ, որոնցում կային բաղնիքներ, մերսման սենքեր՝ լվացքատներ և այլ ծառայություններ (տես՝ հավելված 2):

Արևելքում ստեղծվում են այլ տիպի ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտներ՝ խաններ, քարավանատներ և քարվանսարայներ: Այս օբյեկտները ճանփորդներին տալիս էին հանգիստև ապահովում ճանապարհի անվտանգությունը [27, 28]:

Մեր թ. II և III դարերում Հռոմեական կայսրության մեջ մեծ դեր են սկսում խաղալ քրիստոնյաները: Նրանք ճանապարհորդում էին ոչ միայն միսիոներական, այլև պաշտամունքի վերաբերող նպատակներով, որի հետ կապված՝ եկեղեցու կարգադրությամբ 4-5-րդ դարերում բոլոր քաղաքներում կառուցվում են իջևանատներ կրոնականների համար թեմական եկեղեցիների մոտ և հատուկ պաշտամունքային վայրերում:

Գոսպիցիաները կազմավորվում էին բնակավայրերում և հիմնական ճանապարհների երկայնքով: Դրանք ապաստան էին տալիս ոչ միայն հոգևորականներին, այլև յուրաքանչյուր ճամփորդին [29]: Հետագայում մենաստանների և եկեղեցիների վրա դրվում էր գոսպիցիաները պահելու պարտականությունը՝ ճանապարհորդներին օթևան, սնունդ, բժշկական օգնություն և լոգանքի հարմարությունների ընձեռումը: Այդ հյուրանոցները մեծ զարգացում են ստացել Ծվեյցարիայում, որը դրա շնորհիվ ունի ամենահին հյուրանցային ավանդույթները և ամենաբարձր հեղինակությունն է վայելում այդ ոլորտում աշխարհի մասշտաբով:

X-XI դարերում Արևմտյան Եվրոպան իրավամբ համարվում է ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն բիզնեսի հիմնադիրը: Սկզբնական շրջանում սովորաբար կային սենյակներ, համարներ՝ ճամփորդների համար, ովքեր կանգ էին առնում գիշերելու, և նրանց համար, ովքեր շարունակելու էին ապրել այդտեղ: Սովորաբար այդպիսի հիմնարկի կազմի մեջ մտնում էին սնունդ ընդունելու տեղը, հյուրերի համար սենյակները, ախոռը և կառքերի կայանատեղին:

XII-XIII դարերում Եվրոպական հյուրանոցների հենքի վրա ստեղծվեցին նաև ռուսական իջևանատները, որոնք հյուրընկալում էին տարբեր խավի ճամփորդների և չէին առանձնանում հատուկ սպասարկման հարմարավետությամբ, ինչն ազդում էր այդ կառույցների ճարտարապետահատակագծային լուծումների վրա: XV դարում դրանք տեղադրվում էին փոստային կայաններում միմիանցից 50 կմ հեռավորությամբ:

Ռուսաստան ժամանող առևտրականներին օթևան և անհրաժեշտ ծառայություններ ապահովող հաստատություններից էր համարվում

հյուրերի «պալատը» (Гостиный двор)՝ ի սկզբանե նախատեսված քաղաքային կենտրոններում՝ արտասահմանցի ճամփորդների և առևտրականների համար, որտեղ վաճառականները հիմնականում զբաղվում էին մեծածախ առևտրով, ինչպես նաև բնակվում էին: Այսպիսով, այն ձեռք էր բերում արտասահմանյան գաղութի կարգավիճակ՝ տեղական իշխանությունների նկատմամբ ունենալով ինքնորոշված կարգավիճակ: Ավելի ուշ այդ հաստատությունները կորցրին իրենց նախկին նշանակությունը՝ վերածվելով քաղաքային կենտրոնական շուկաների [30, էջ 52]:

Միջնադարյան Արևելքը մուսուլմանության զարգացման և առևտրային կապերի ամրապնդման հետ ուժեղացնում է ճանապարհամերձ օբյեկտների շինարարությունը քարվանսարայների, քարավանատների և խանների տեսքով, որոնք հետզհետե երկարելով՝ վերածվում էին առևտրային փողոցների:

Քարվանսարայների շինարարությունը հատկապես լայն տարածում է ստանում IX-XVIII դարերում՝ քաղաքների աճին և քարավանային տարանցիկ առևտրի զարգացման ուժեղացմանը զուգընթաց: Առավել տարածված էին երկու տիպի քարավանատներ՝ սրահավոր և ներքին բակով: Հայաստանի ճանապարհամերձ սպասարկման օբյեկտների զարգացման պատմական փորձը ձևավորվել է 12-14-րդ դարերում քաղաքների բուռն զարգացման ապրանքային արտադրության, քարավանային առևտրի ծաղկման կապակցությամբ, որն ուղեկցվում էր ճանապարհաշինությամբ և կամրջաշինությամբ:

Դրանք տեղադրվում էին ճանապարհների ուղղությամբ՝ միմյանցից սովորաբար մեկ օրվա հեռավորությամբ, ըստ որում, կառուցման համար ընտրվում էին նպաստավոր՝ քամիներից ու բքից պաշտպանված, ջրով ապահովված տեղանքներ:

Քարավանատների հատակագծային և ծավալատարածական հորինվածքը կազմավորվել է ժողովրդական ճարտարապետության որոշակի ազդեցությամբ: Դրանք կարելի է բաժանել երկու հիմնական տիպերի՝ միադահլիճ և բազմադահլիճ: Ընդ որում, բազմադահլիճ քարավանատները լինում էին բակավոր և անբակ: Վերջիններս, ըստ երևույթին, ծառայում էին նաև որպես տոնավաճառի և ապրանքափոխանակության տեղեր:

Հանրապետության և պատմական Հայաստանի տարածքում պահպանվել է շուրջ 15 քարավանատուն, որոնցից առավել հանրահայտը Սելիմի (Սուլեյմանի) քարավանատունն է՝ Մարտունու և Եղեգնաձորի շրջանների սահմանագլխին (ծովի մակարդակից 2410մ բարձր): Այն բաղկացած է երեք մասից՝ բուն քարավանատուն երկլանջ կտուրով ծածկված եռանավ դահլիճից (340մ2), նախասրահից և թաղածածկ մատուռից:

Ներքին Թալինի քարավանատունը իր չափերով (37.0x73.2 մ) առավել խոշոր ու հորինվածքով ինքնատիպ բակավոր քարավանատներից է: Նրա երկու եռանավ դահլիճները ծառայում էին քարավանների տեղավորման համար, իսկ դրանց միջև գտնվող բակում (36.0x36.0 չափերով)՝ հավանաբար կատարվում էր առևտուր և ապրանքափոխանակություն:

Ինժեներական առումով սրանք լուրջ կառուցվածքներ էին, երբեմն իրականացված բացառիկ դժվարին տեղերում՝ հովիտներով հոսող ջրառատ գետերի վրա, խորը կիրճերի բարդ ռելիեֆի պայմաններում, շինանյութի նպատակահարմար գործադրությամբ շինարվեստի բարձր մակարդակի, ամրակայուն միջոցների կիրառության, տեղանքի պայմանների հնարամիտ օգտագործման և մի շարք հատկանիշների շնորհիվ իրենց արժանի տեղն են գրավում համանման կառույցների ճարտարապետության համաշխարհային գանձարանում [31, 32]:

Քարավանատները ճանապարհներին ամրանում էին պաշտպանական պատերով կամ միանում էին արհեստավորական կենցաղային արվարձաններին և պաշտամունքային հիմնարկներին (տես՝ հավելված 2):

Արևելքի և Արևմուտքի առևտրային փոխհարաբերությունների բազմադարյա զարգացման ընթացքում Մերձավոր Արևելքի երկրներում ձևավորվել են ինչ-որ չափով ավելի բնութագրական ճանապարհամերձ առևտրային բազմագործառական շինություններ: Բեյրութում, օրինակ, Ազարիայում հիմնականը կենտրոնական ծածկած դահլիճն է, որի շուրջը սյունասրահով խմբավորվում են բազմաթիվ ավելի փոքր սենյակները: Սա առավել բնութագրական

շինություն է, որը կառուցված է երկու ուղղահայաց փողոցների փոխհատման տեղում:

Կենտրոնական սրահը գոտևորում է միջանցիկ կամարագմբեթաձև խորը որմնախորշերով սյունասրահը: Այդ սյունասրահից դռները տանում են կամարակապ սենյակներ, որոնց լույսն ընկնում է վերևից: Այդ խցերը, սովորաբար, օգտագործվում էին որպես խորդանոցներ: Կենտրոնական սրահը ծածկված է ընդարձակ գմբեթով: Այս շինությունների կոնստրուկտիվ համակարգերն ու մեթոդները հետաքրքրություն են առաջացնում նաև ժամանակակից շինարարության համար:

Գծային տիպի առևտրային շինություններն իրենց գործառական նշանակությամբ համապատասխանում էին միջնադարի շինություններին՝ սուկերին (այն ժամանակվա խոշոր առևտրային պասաժ՝ համապիտանի նշանակությամբ): Դրանք սովորաբար տեղավորվում էին քաղաքի կենտրոնում, որոնց շուրջը գոյանում էր առևտրային շարքերի բարդ լաբիրինթոս՝ բազմաթիվ հրապարակների հետ միասին տարալուծվելով քաղաքի մոտակա փողոցներում և նրբանցքներում:

Առևտրային շինությունների այս տիպը՝ բեդեստանը, կառուցվում էր պարփակված ծավալի տեսքով մուտքային և լուսամուտային բացվածքներով: Շենքի մեջտեղում տեղավորվում էր բավականաչափ ուղղանկյուն առևտրային սրահը, որտեղ ընթանում էր սննդամթերքների և ձեռքով պատրաստված արտադրանքների առևտուրը: Առևտրի սրահը շրջապատում էր կրպակներով սյունասրահը՝ խուլ պատերով ուղղված դեպի դուրս: Առևտրականները, որպես կանոն, տեղավորվում և ապրում էին հենց այդտեղ՝ ապրանքի մոտ: Մի շարք դեպքերում առևտրային շենքերը ըստ երկարության ձգված տեսք էին ստանում, ինչը էապես ազդում էր հրապարակների և հասարակական կենտրոնների ձևավորման վրա արևելյան միջերկրածովային քաղաքների պատմաճարտարապետական միջավայրում: Դա հատկապես բնորոշ էր Փոքր Ասիայի և Մերձավոր Արևելքի քաղաքներին:

Եվրոպայում վճարովի հյուրընկալության ազնվական ավանդույթը կապված է քաղաքների աճի հետ: Պատահական չէ, որ այդ

կարգի կազմակերպությունները հայտնվեցին Ռեյնում, Մոզելում (միջնադարի կարևորագույն առևտրային ճանապարհ): Իջևանատները սովորաբար տեղավորվում էին կարևոր առևտրային ճանապարհների փոխհատման տեղերում կամ քաղաքի կենտրոնում՝ շուկայի հրապարակի մոտ, որտեղ գտնվում էին գլխավոր տաճարը և քաղաքապետարանը [29]:

Միջին դարերում Վենետիկի հետառևտուր անող գերմանացիները այնտեղ ունեին իրենց հյուրանոցային տունը: Կիպրոսի թաթարների հետ առևտուր անող վենետիկցիները Տանում նույնպես ունեին իջևանատուն և ամբարներ: Ճենովացիներն ունեին իջևանատուն Մեսսինում:

Անգլիայում ամենավաղ շրջանի իջևանատները և հյուրանոցները պահպանում էին գարեջրատների ավանդույթները: Հյուրանոցներ կային խոշոր քաղաքներում և փողոցների խաչմերուկներում, անցատեղերում: Ծենքերն ավելի շատ նման էին ապաստարանների՝ նվազագույն կահույքով: Հողե կամ քարե հատակին գցում էին խսիրը, իսկ գլխավոր սենյակում փռում էին ներքնակներ, որոնց վրա քնում էին:

XV դարում որոշ ճանապարհամերձ հյուրանոցներ բաղկացած էին 20…30 սենյակից: Գեորգիևյան հյուրանոցներից մեկն ուներ գինու մառան, պահեստարան, խոհանոց, տանտիրոջ և տանտիրուհու համար սենյակ, կար նաև հատուկ աշխատող, որը ձիերին էր հետևում:

Թեոդորների թագավորական դինաստիայի տիրապետության ժամանակ (1485-1603թթ.), ինչպես նաև դրանից որոշ ժամանակ հետո ճանապարհորդող դերասանների խմբերը ներկայացումներ էին տալիս հյուրանոցների բակերում: Հանդիսատեսը նստում էր բակը շրջապատող գալերեյաների վրա:

Շատ հյուրանոցներում կար այգի-մարգագետին՝ գնդերով խաղի համար: Որոշ հյուրանոցներում կար գարեջրի գործարան, որտեղ պատրաստում էին սեփական գարեջուր, երկարավուն սենյակը (ժողովների համար) մեծ բուխարիով ծառայում էր բանկետների և պարահանդեսների համար:

Երբ Հենրիխ III-ը սահմանեց, որ եկեղեցական հողերը պետք է նրանցից անջատվեն կամ վաճառվեն, վերացավ եկեղեցու՝ որպես

ճանապարհորդների համար ապաստարանի դերը: Դրա արդյունքում սկսեց ծաղկել ռեկրեացիոն գործը: 1577թ. վերահաշվարկը բացահայտեց 14202 գարեջրատուն, 1631 հյուրանոց և 329 պանդոկ Անգլիայում և Ուելսում: Ազգային փոտային համակարգի ստեղծումից շատ առաջ առանձին հյուրանոցներ պետք է ունենային ձիեր և ախոռներ՝ արքայական փոստի կողմից օգտագործման համար: Դա նույնպես նպաստում էր ճանապարհամերձ գոտիներում հյուրանոցների կառուցման զարգացմանը:

Անգլիական հյուրանոցը սպորտի տարբեր ձևերով զբաղվելու վայր էր: Տարբեր տեսակի խաղեր կային՝ ոսկորներով, դոմինո, բիլիարդ, մեծ հաջողություն ունեին աքլորակռիվները: Նրանք, ովքեր նախընտրում էին սպորտի ակտիվ ձևերը, հյուրանոցներն օգտագործում էին որպես ձկնորսության, հրաձգության, որսորդության և բազեի որսի գնալու հավաքատեղիներ: Արյան տեսարան սիրողները կարող էին հաճույք ստանալ արջերին և ցուլերին շներով հալածելուց, ինչպես նաև աքլորներին քարկոծելուց: Լերկ գետնի վրա շների կռիվները և ըմբշամարտը նույնպես տարածված էին: Սակայն հիմնական ժամանակն անցկացնում էին՝գարեջուր, գինի, հետագայում նաև՝ ջին օգտագործելով:

Արդյունաբերական հեղափոխության ժամանակաշրջանի ճանապարհամերձ օբյեկտները և ռեկրեացիոն համալիրներն իրենց ծագումով և նախատիպով պարտական են XV դարում Հունգարիայում փոստային կառքի հայտնագործմանը: Որպես ճանապարհամերձ հյուրանոցներում անհրաժեշտ սենյակ կամ առանձին շենք հայտնվում է կառքային մարագը (որտեղ իրականացնում էին կառքի և ֆայտոնների լվացումը,նորոգումը):

Հին անգլիական ճանապարհամերձ հյուրանոցի օրինակ կարող է ծառայել փոստային հյուրանոցը,որը ծաղկում էր ապրում X-XII և XIX դ. սկզբում: Մեծ Բրիտանիայում փոստային կառքերի զարգացումը մեծ թափ ստացավ, երբ ազգային ժողովը կառքերին լիազորեց տեղափոխելու կառավարական փոստը:

Երբ 1838թ. Ազգային ժողովը թույլ տվեց փոստը փոխադրել երկաթգծով, ավարտվեց փոստային կառքերի դարաշրջանը, և

ճանապարհամերձ օբյեկտները սնանկացան: Երկու դար անց՝ 50-ական թվականներին, հյուրանոցներն ու պանդոկները նորից բացվեցին հեծանվորդների, այնուհետև՝ մոտոցիկլավարների կողմից. Անգլիայի, Ուելսի և Շոտլանդիայի գյուղերի գեղեցիկ հյուրանոցները նորից ձեռք բերեցին նախկին արժեքավորությունը ճամփորդների համար:

Ամերիկյան մայրցամաք եկած եվրոպական նորաբնակներն իրենց հետ բերեցին իջևանատների և պանդոկների կառուցման ու կառավարման փորձը՝ հարստացնելով դրանք որպես հանրային կյանքի կենտրոններ և քաղաքական հավաքույթների վայրեր:

Ճանապարհային ծառայության օբյեկտների զարգացման արդյունաբերական ժամանակաշրջանը նպաստեց բացարձակապես նոր տիպի ճանապարհամերձ հանգստի և ժամանցի համալիրների, օրինակ, երկաթուղային, ավտոմոբիլային և օդանավային նախագծման և շինարարության զարգացմանը, սկզբնական շրջանում համակցված՝ հանգստի, զվարճանքների ու դեռևս չզարգացած հաղորդակցական գործառույթներով:

Արդյունաբերական հեղաշրջումը նպաստել է տրանսպորտի բոլոր հիմնական տեսակների՝ ավտոբուսային և ավտոմոբիլային, գետային, ավիացիոն, երկաթուղային, արդյունաբերացմանը և զարգացմանը: Այդ բոլորը խիստ փոփոխության ենթարկեցին հանգստի համալիրների ճարտարապետությունը տրանսպորտային հաղորդակցությունների գոտիներում:

XIX դարի երկրորդ կեսին ռեկրեացիոն արդյունաբերությունն ընդլայնում է իր արտադրության ոլորտը: Տարբեր հարմարավետության հյուրանոցային տնտեսության հիմնարկներին ավելանում են ճանապարհորդությունների առաջին բյուրոները, որոնց խնդիրը զբոսաշրջային ճանապարհորդությունները կազմակերպելն էր: Հյուրանոցներն իրենց հաճախորդներին առաջարկում էին տարբեր էքսկուրսիաներ պատմական և մշակութային տեսարժան վայրեր, երբեմն նաև՝ մեկ կամ երկօրյա զբոսաերթեր [25]:

XX դարի սկզբին Եվրոպայի, Ասիայի և Ամերիկայի շատ երկրներում երիվարային տրանսպորտին փոխարինեց ավտոմոբիլը,

իսկ 30-ական թվականներին այդ երկրներում հայտնվում են նաև ավտոտուրիստների սպասարկման առաջին հյուրանոցները: Այդ ճանապարհամերձ հյուրանոցները կոչվում էին մոթելներ:

Ռեկրեցիոն արդյունաբերությունն իր հետագա զարգացումն ստացել է հետպատերազմյան ժամանակաշրջանում: Հենց այդ ընթացքում է ռեկրեացիան զանգվածային բնույթ ստանում՝ ճոխության առարկայից այն վերածվում է պահանջմունքի՝ բարձր զարգացած արդյունաբերական երկրների բնակչության համար: Ձևավորվում է հանգստի հզոր արդյունաբերություն՝ իր գործիքամիջոցներով, սննդամթերքով, արտադրական ցիկլով, արտադրության կազմակերպման և կառավարման մեթոդներով: Անցյալ դարի 50-60-ական թվականները Արևմտաեվրոպական երկրներում հյուրանոցների, մոթելների, ռեստորանների և տարբեր բնույթի զվարճանքային հիմնարկների զանգվածային շինարարության ժամանակաընթացք էր:

Ուսումնասիրվում և ներդրվում է ԱՄՆ-ում կիրառվող սպասարկման տեխնոլոգիա: Աշխարհի երկրների ռեկրեացիոն բիզնեսում ընթանում է անդրօվկիանոսյան կապիտալի ակտիվ ներհոսք աշխարհի շատ երկրների ռեկրեացիոն բիզնես: Հայտնվում և ձևավորվում են հյուրանոցային համակարգեր:

Կախված ճանփորդների կայանման տևականությունից՝ մոթելները ստորաբաժանվում էին տարանցիկայինի և վերջնականի: Տարանցիկայինները տեղավորվում էին երկրի մայրուղիների երկայնքով: Վերջնականները, որպես կանոն, կառուցվում էին հանգստի համար բարենպաստ տեղերում՝ գետերի, լճերի, ջրավազանների և այլ արհեստական ջրամբարների ափերին:

Ճանապարհային սպասարկման օբյեկտների զարգացման հետարդյունաբերական ժամանակաշրջանը նշանավորվում է ռեկրեացիոն գործունեության նոր տեսակների առաջացմամբ և բարդ ռեկրեացիոն գոյացությունների ստեղծմամբ, որոնք ապահովում էին հանգիստ, առանձնացում և երիտասարդացում: Սակայն զարգանում է խաղային բիզնեսը և հանգստի նկատմամբ սպառողական վերաբերմունքը, որոնք կողմնորոշված էին արատավորության և հոգեկան խեղանդամության խորացմանը: Զուգահեռաբար ընթանում

էր վիրտուալ տարածության ինտենսիվ յուրացումը: Այդ ժամանակաշրջանի ռեկրեացիոն գոյացությունների ճարտարապետությունն արտացոլում է հանգստի տեխնոլոգիան և ակտիվորեն ազդում է էկոլոգիական իրավիճակի վրա:

Սկսած 60-ական թվերից՝ ԱՄՆ-ում հանրաճանաչ են դառնում մոտոհյուրանոցները: Ճանապարհամերձ այս օթևանների տեսակն առաջարկում է այն նույն ծառայությունները, ինչ և մոթելները, բայց տարբերվում է դրանցից հյուրանոցներին բնորոշ բարելավված հարմարություններով և սպասարկման ավելի բարձր որակով, որի լավ ֆինանսական ցուցանիշները նպաստել են շատ մոթելների ճարտարապետական վերակառուցմանը:

Վերջին 30 տարում ճանապարհամերձ օբյեկտներում նկատվել է էկոնոմդասի հյուրանոցների նոր տարակարգի հայտնվելը: Դրանք ոչ թանկ, բայց հարմարավետ հյուրանցներ են, որոնք ԱՄՆ-ում և արևմուտքի մի շարք երկրներում (Ֆրանսիա, Մեծ Բրիտանիա, Իսպանիա) ռեկրեացիոն ծառայությունների շուկայում իրենց լավ են ներկայացրել: Այստեղ ապահովում են բարձր ստանդարտի սպասարկում՝ երաշխավորելով ցածր գներով տեղավորում ժամանակակից, գործառապես մտածված համարներում [47]:

Հարկ է նշել նաև արտասահմանյան ռեկրեացիոն ավանների շինարարության առանձնահատկությունները՝ զարգացած սպորտային-զվարճանքային ենթակառուցվածքով:

<u>Ճանապարհամերձ օբյեկտների զարգացման փուլերի համառոտ բնութագրերը՝</u>

• **մ.թ.ա I հազ մինչև մ.թ. IV դարը:** Վաղ քաղաքակրթություններ և անտիկ ժամանակաշրջան: Առանձին տարածաշրջանների միջև կայուն կապերի ծագում: Ճանապարհաշինության սկիզբը և ճանապարհամերձ օբյեկտների (խաններ, իջևանատներ, քարվանսարայներ) հայտնվելը: ՃՈՀ-երի ճարտարապետությունը կրում է արքունական և ուտիլիտար կառուցվածքի նրբերանգներ: Առանձնացված են հիմնական գոտիները և անհրաժեշտ շինությունները ճանապարհորդների և քարշող կենդանիների համար:

• **IV-XVII դար:** Քաղաքագոյացման գործառույթ: Միջնադարյան ժամանակաշրջան: Տարածաշրջանների և մայրցամաքների միջև

կայուն կապերի զարգացում: Ուխտագնացների և ճանապարհորդների համար սոցիալական ապաստարանների ստեղծում: ՃՈՀ-ների այդ ժամանակաընթացքի ճարտարապետությունը բազմազան է և բարգմարժեք: Շինությունների անհրաժեշտ հավաքածուն նշանակալիորեն ընդլայնված է՝ հաշվի առնելով հաճախորդի կարգավիճակը և նրահետաքրքրությունները:

• **XVII-XX դար:** Արդյունաբերական ժամանակաշրջան: Տրանսպորտային միջոցների հաղորդակցությունների զարգացում և ճանապարհորդների ու սպասարկման ձեռնարկությունների ձևավորում: Ճանապարհամերձ հանգստի օբյեկտների կազմավորում:

• **XX դարից մինչև մեր ժամանակները:** Հետարդյունաբերական ժամանակաշրջան: Սկսած 1945թ.՝ ընթանում է ճանապարհորդների սպասարկման գծով զանգվածային շինարարություն: Արևմտյան Եվրոպայում սկիզբ առավ արտասահմանյան զբոսաշրջիկների, առաջին հերթին՝ ամերիկացիների համար վճարովի հյուրընկալության ինդուստրիայի արագընթաց զարգացումը, ՃՈՀ-երի ճարտարապետությունում՝ խաղային բիզնեսի արտացոլումը (տես՝ հավելված 2):

Ակնհայտ է, որ մարդկային քաղաքակրթության առումով համեմատաբար վերջերս՝ XIX–րդ դարից սկսած է տուրիզմը դարձել համամարդկային երևույթ [33, 34]:

Զբոսաշրջության լավագույն կազմակերպումը երկրի ազգային հարստության վկայությունն է, բնակչության բարեկեցության բարձր աճի, նրամշակույթի ցուցանիշը [35]: Ժամանցն ու հանգիստը, հիմնականում ոչ պես զբոսաշրջության տարբեր ձևեր, որը վաղ ժամանակներում չի դիտվել որպես ինքնուրույն խնդիր, բազմաթիվ երկրներում վաղուց ի վեր դրված է բարձր հիմքերի վրա:

1.2. Կազմավորման և զարգացման խորհրդային և հետխորհրդային ժամանակաշրջանների փորձը Հայաստանում

Խորհրդային իշխանության, այդ թվում նրա կազմում գտնվող Հայաստանի Հանրապետության բոլոր ռեկրեացիոն օբյեկտները ազգայնացվեցին և փոխանցվեցին տեղական մարմինների

իրավասությանը: Մինչհեղափոխական ժառանգություն մնացած հյուրանոցային ֆոնդը հիմնականում բաղկացած էր ոչ մեծ հյուրանոցներից, իսկ բնակարանային պակասը լրացվում էր՝ բնակիչներին ետնախորշերից տեղափոխելով հյուրանոցներ՝ վերածելով դրանք առանց տարրական հարմարությունների բնակելի տների:

1937թ. ՀԽՍՀ հյուրանոցային ֆոնդի գերակշիռ մասը բնակեցվեց մշտական բնակիչներով:

Այդ ժամանակաշրջանում կառուցված հյուրանոցներից կարելի է նշել մի շարք մեծ, լավ կահավորված հյուրանոցներ: Բացի այդ, շատ հյուրանոցներ կառուցվեցին տարբեր գերատեսչությունների և ձեռնարկությունների կողմից:

Խոշոր հյուրանոցների կառուցմանը զուգընթաց նշանակալից ուշադրություն է դարձվում նաև ոչ մեծ տիպային նախագծերի շինարարությանը: 50, 75, 100, և 150 տեղանոց հյուրանոցների առաջին տիպային նախագծերը մշակվել են երեսնական թվականներին: Այդ շենքերի ճարտարապետական լուծումները ուտիլիտար էին՝ համարային ֆոնդի միջանցքային կազմակերպմամբ, տարրական հարմարություններով և միջանցքի վերջում սանիտարատեխնիկական սենքերի ու սարքավորումների տեղադրմամբ:

Համարում կային մահճակալներ, սեղան, աթոռներ, հագուստի և սպիտակեղենի պահարան, երբմն նաև մահճակալի մոտ՝ կողապահարան: Կահույքը ցածրորակ էր, սենյակները վատ էին լուսավորված: Շատ համարներ չունեին սանիտարատեխնիկական սարքավորումներ:

Ըստ հյուրանոցի տարակարգի, պարզորոշ գրվում էր կահույքի, սարքավորման, փափուկ և կոշտգույքի ցուցակը՝ համարների ֆոնդի, նախասրահների և ընդհանուր օգտագործման տեղերի համար:

Երկրորդ և երրորդ հնգամյակների տարիները, ընդհանուր առմամբ, բնութագրվում են մասնավորապես հյուրանոցային շինարարության զարգացմամբ:

Բարձրանում են հյուրանոցների բարեկարգման և ներսույթի (ինտերիերի) գեղարվեստական ձևավորման նկատմամբ պահանջները:

Հյուրանոցային նախագծման հիմքում որպես սկզբունք նպատակադրված էր ստեղծել ժամանակակից, գեղեցիկ և հարմարավետ

հյուրանոցներ՝ սարքավորված բարձրորակ և հարմար կահույքով՝ պատրաստված հայրենական նյութերից: Անհրաժեշտ էր կառուցել հյուրանոց, որը զերծ էր սոցիալիստական շինարարությանը ոչ հարիր ճոխությունից: Հարկ է նշել նաև այդպիսի մոտեցման շինարարության դրական կողմերը, օրինակ՝ հատուկ հյուրանոցային կահույքի նախագծումն ու պատրաստումը: Այդպիսի հյուրանոցների տարբեր սենյակների համար պատրաստվել է տասնյակ լրակազմ տարբեր նյութերից: Հյուրանոցների ներսույթները զարդարում էին գեղարվեստական պլաֆոնները: Ընդհանուր առմամբ, այդպիսի հյուրանոցները ներկայացնում էին ներդաշնակ անսամբլ՝ ճարտարապետական ստեղծագործությունը դարձնելով խորհրդային ժամանակների հյուրանոցների շինարարության սկզբունքային նոր մոտեցման կրողը [36]:

Յուրօրինակ հյուրանոցների կառուցմանը զուգընթաց այդ ժամանակաշրջանում նախագծվում և կառուցվում են նոր տիպային հյուրանոցներ, ըստ նախապես մտածված ծրագրի՝ սենյակների ընդլայնված կազմով, որոնք նախատեսված էին ավելի լիարժեք սպասարկման համար [37 էջեր 336-344]:

Բարձրակարգ տիպի հյուրանոցները պետք է բավարարեին հետևյալ պահանջները՝

- ժամանողների սպասարկումը միայն համարային համակարգով,
- ռեստորան-ճաշարանի, բուֆետի, վարսավիրանոցի, էլեկտրաազդանշանման, դրամարկղների, ռադիոյի, կենտրոնացված ջեռուցման, ջրամատակարարման և ջրահեռացման, տաք ջրամատակարարման ընդհանուր և անհատական օգտագործման վաննաների և ցնցուղների, ընդհանուր օգտագործման և յուրաքանչյուր համարում հեռախոսի պարտադիր առկայությունը,
- բարձրորակ սպիտակեղենով համարների ապահովումը և հյուրանոցներում անբասիր մաքրության պահպանումը,
- հյուրանոցներում համարները և սպասասրահները պետք է հարմարավետ կահավորվեն և ճարտարապետագեղարվեստորեն ձևավորվեն,

•ժամանողների հագուստի և կոշկեղենի մաքրումը, սպիտակեղենի լվացքը, կինոների և թատրոնների տոմսերով ապահովելը,

•հյուրանոցներում գրադարան-ընթերցասրահների, բիլիարդանոցի, գրքերի և թերթերի կրպակների առկայությունը,

•հյուրանոցում ապրողների և սպասարկող անձնակազմի միջև փոխհարաբերությունների կարգավորման համար ներքին կարգուկանոնի կանոնադրության կիրառումը:

Հայաստանում ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների նախագծման գործընթացը սկիզբ է առել դեռ խորհրդային ժամանակաշրջանի վաթսունական թվականներից. այն դիտարկվեց որպես քաղաքաշինական կարգավորման դաշտ, որի արդյունքում մշակվեցին մի շարք նախագծային և տեսական աշխատանքներ՝ հիմք դնելով ռեկրեացիոն նպատակներով տարածքների օգտագործման քաղաքաշինական ռեժիմների ստեղծմանը: Ոլորտի զարգացումն ինտենսիվ աճ արձանագրեց հանրապետության ողջ տարածքում՝ ստեղծելով զբոսաշրջային ենթակառուցվածքների համակարգ: Հանրապետությունը դիտարկվելով որպես համամիութենական հանգստի, զբոսաշրջության և ռեկրեացիայի կենտրոն՝ ստեղծվեցին մի շարք մեծածավալ առողջարանային, հյուրանոցային, ճամբարատիպ և այլ զբոսաշրջային կառույցներ:

Ռեկրեացիոն համալիրների նախագծման և շինարարության հայրենական փորձը: Ստացիոնար հանգստի հիմնարկությունների գոյություն ունեցող ֆոնդի մեծ մասը կառուցվել է անհատական նախագծերով, որոնց գործառական կազմակերպման և ծավալ ահատակագծային կառուցվածքը լուրջ հետաքրքրություն է ներկայացնում հետագա նախագծման և շինարարության գործընթացում վերջիններիս առաջավոր միտումների ներառման տեսանկյունից: Սույն աշխատանքի թեմային համապատասխան՝ դիտարկվում են նախագծային պրակտիկայի այն հարցերը, որոնք անմիջականորեն առնչվում են ակտիվ հանգստի և այն համապատասխան կառույցներով ապահովման հետ:

Անցյալ դարի 60-80 թվականներին հանրապետության ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների նախագծման առաջատար դերն իր վրա է

ստանձնում «Հայպետնախագիծ» ինստիտուտը (այժմ՝ «Հայնախագիծ» ՓԲԸ), որի նախագծերով այդ ընթացքում հանրապետության տարբեր վայրերում իրականացվեցին շուրջ 27.000 ընդհանուր թողունակությամբ հյուրանոցային և առողջարանային հանգստի համալիրներ: Դրանց շարքում հարկ ենք համարում ներկայացնել առավել օրինակելի և բնութագրական նախագծերն ու կառույցները, որոնք աչքի են ընկնում գործառական խնդիրների հմուտ և հստակ լուծումներով, կառույցների որոշակի ճարտարապետատարածական հորինվածքների հնարամտությամբ, ինչպես նաև, իրենց փոխհարաբերությամբ քաղաքաշինական, բնակլիմայական և լանդշաֆտային առանձնահատկությունների հետ (տես՝ հավելված 3, 4, 11):

Հյուրանոց Վանաձորում (հեղ. Յու. Մ. Նալբանդյան)

Համալիրը տեղադրված է Մայ մեխլեռան անտառապատ լանջին, որի վրա նախատեսվում է կազմակերպել լեռնադահուկային ճոպանուղիների մի քանի ուղեգծեր:

Գլխավոր հատակագծի լուծման մեջ դրվել է դահուկորդների վայրէջքի գոտին ննջարանային մասնաշենքերի և ավտոմեքենաների կայանատեղիների հետ հարմարավետ կապի ապահովման խնդիրը: Համալիրում նախատեսված են՝ 215 երկտեղանոց համարներ, կինոպարասրահ, խաղահրապարակ, գրադարան, խաղասենյակներ, սրճարան-բար, ռեստորանային դահլիճներ որոնցից մեկը՝ նախատեսված դրսից սպասարկման հնարավորությամբ [38, էջ 149]:

Պիոներական ճամբար Ծաղկաձորում (նախագիծ 1971թ.)

Համալիրը նախատեսված է կառուցել «Քաջալ» սարի տարածքում: Տարածքը բնութագրվում է արևհայաց դիրքով և 24° թեքությամբ լայն ամֆիթատրոնային փռվածքով, որով պայմանավորված է օբյեկտի ծավալատարածական կառուցվածքը: Ճամբարը նախատեսված է շուրջամյա գործունեության համար՝ աշնանը և ձմռանը՝ որպես մեծահասակների պանսիոնատ: Ծավալատարածական հորինվածքը (ննջարանային մասնաշենքը, կից մշակութային և սպորտային գործառույթի սրահներով) լուծված է ամեն մի հարկը տարածքի հետ անմիջական կապի հնարավորությամբ, որտեղ կազմակերպված են խաղերի և հանգստի տարբեր հարթակներ [38, էջ 136]:

«Հայպետնախագիծ» ինստիտուտի պանսիոնատ Դիլիջանում (հեղ. Հ.Պողոսյան, Ա.Մկրտչյան, նախ.1973թ.)

Տեղադրված է Դիլիջանին հարակից տարածքում: Համալիրը ներառում է 150 ննջատեղ, ճաշարան, կինոդահլիճ, լողավազան: Համալիրի ճարտարապետությունը լուծված է երկլանջ կղմինդրե ծածկի կիրառմամբ՝ ներդաշնակված միջավայրի լանդշաֆտի, տարածքի ավանդական կառուցապատման և բնակլիմայական պայմանների հետ[38, էջ 84]:

500 տեղանոց առողջարան Ջերմուկում (հեղ. Մ.Գ.Միքայելյան, Ֆ.Ծ.Վաղարշակյան նախ. 1968թ.):

Տեղադրված է Արփա գետի խորը ժայռակիրճերի և նրա Սառնաղբյուր վտակի միացման գեղատեսիլ հատվածում: Տեղանքի ռելիեֆային պայմանները, ձորի տարածական իրավիճակը, կանխորոշել են համալիրի հորինվածքային կառուցվածքը, որը ներկայացնում է բարձրահարկ (10...12 հարկ) ննջարանային և հորիզոնական սպասարկման մասնաշենքերի (ճաշարան, բուժական խումբ լողավազանով, ակումբային սենքեր հանդիսասրահով) կոնտրաստային համադրում [38, էջ 56]:

«Խոտորջուր» կուրորտային համալիր Հանքավանում (հեղ. Մ.Գ.Միքայելյան 1969թ.)

Համալիրը տեղադրված է Մարմարիկ գետի աջակողմյան անտառապատ հովտում՝ ծովի մակարդակից 1900...1950մ բարձրության վրա: Առողջ կլիման, հարուստ բազմազանությամբ բնությունը և Հանքավանի կենսատու հանքային աղբյուրները հիմք են ծառայել այս ձորում կուրորտային շղթայի ստեղծման համար:

Խոտորջուրը նշված համակարգի հիմնական օղակն է:

Ջրամբարի շուրջ համախմբված համալիրը կազմված է առողջարանական, առևտրահանրային, սպորտկենցաղային մասերից գետի աջակողմյան, ինչպես նաև առանձնացված բնակելի մասից՝ ձախակողմյան ափում:

Առողջարանին մոտեցումները կազմակերպվում են Հրազդան-Հանքավան ճանապարհից: Համալիրում նախատեսված են չորս 500, երկու 250 և մեկ 1000 տեղանոց մասնաշենքեր և 250 տեղանոց հյուրանոց: Կենտրոնում 800 տեղանոց կուրորտային սրահ, առևտրի

կենտրոն, կինոթատրոն և պլիկլինիկա: Ջրամբարի վրա նախատեսված են արհեստական լողավազաններ և նավակային զբոսանքի կայաններ [38, էջ 55]:

200 տեղով առողջարան Արզնիում (հեղ. Մ.Մանուելյան 1970թ.)

Կառուցված է Հրազդանի կիրճի բարձրադիր ափին: Եռահարկ ննջարանային մասնաշենքը արարողությունների դահլիճով հառնում է ժայռային ռելիեֆից: Ճակատների հորիզոնական ջլատմամբ շեշտադրված ճարտարապետությունը հակադրվում է բազալտե ժայռի սյունային կառուցվածքին [38, էջ 51]:

240 տեղով հյուրանոց Սևանա լճի ափին (հեղ. Ս.Ա.Գուրզադյան, Մ.Գ.Մուրզա 1968թ.)

Կառույցը տեղադրված է Ցամաքաբերդ գյուղի մոտակայքում, որտեղից բացվում է ողջ Սևանա լճի և նրան շրջապատող լեռնաշղթաների գեղեցիկ համայնապատկերը:

Շենքի հորինվածքը թելադրված է ռելիեֆով և ներկայացնում է միմյանց հետ սահուն ձևով կապակցված ու շրջակա միջավայրի հետ ներառված երեք ծավալ:

Հինգ-յոթ հարկայնությամբ ծավալներում տեղադրված են հյուրանոցային համարները: Ցոկոլային հարկում բաշխված են 170 տեղանոց դահլիճը և խաղասենյակը, իսկ առաջին հարկում բար՝ 32 նստատեղով: Ներկայումս ընթանում են համալիրի արդիականացման աշխատանքներ [38, էջ 43]:

Մոթել Սևանալճի ափին (հեղ. Յու.Մ.Նալբանդյան)

Մոթելը տեղադրված է 1920մ ծովի մակարդակից բարձրությամբ՝ Երևան-Թբիլիսի ավտոմայրուղու վրա: Նախատեսված է 215 հյուրի համար, 110 ավտոկայանատեղիով: Համալիրում ներառված են ռեստորան բանկետային սրահով, կինոդահլիճ, բար, խաղասենյակներ, դեպի լիճ նայող ննջասենյակներով և բացօթյա սրճարանով [38, էջ 34]: Հետխորհրդային տարիներին հիմնովին արդիականացվեց՝ վերանվանվելով «Հարսնաքար» հյուրանոցային համալիրի (տես 38 էջ):

Հանգստի օբյեկտ Սևանի թերակղզում 1968թ.

Հատակագծում շրջանաձև Քոթեջ-մոթելը խոյանում է Սևանի ժայռոտ ափամերձ բարձունքի վրա: Այստեղ նախատեսված են չորս

ննջարան, բիլիարդանոց և ցերեկային հանգստի սրահ բուխարիկով և խոհանոցային բլոկով: Ողջ ճակատը հիշեցնում է նավի տախտակամած:

Մյուսը նույնպես կառուցված է ժայռի վրա՝ դեպի լիճ կողմնորոշմամբ: Տեղանքի առանձնահատկությունների թելադրանքով շենքը լուծված է թերասաձև: Առաջին հարկում տեղադրված են նախասրահը, ցերեկային հանգստի սրահը, բուխարիկով, ընդհանուր սրահը և բիլիարդանոցը: Երկրորդ հարկում տեղակայված են ննջասենյակային համարները և թերասան [38, էջ 26]:

«Լեռնային Հայաստան» առողջարան Դիլիջանում (հեղ. Զ.Տ.Բախշինյան)

Առողջարանը կառուցված է քաղաքը շրջապատող բարձրադիր անտառային միջավայրում: Համալիրի ճարտարապետությունը ներառված է շրջակա լանդշաֆտում: Հիմնական մասնաշենքի երկրորդ և երրորդ հարկերում բաշխված են 130 տեղով ննջարանները, իսկ առաջին հարկում՝ բուժման և օժանդակ սենյակները: Հիմնական մասնաշենքը ճեմուղով միանում է ճաշարանին և մշակութային սպասարկման տարածքներին, այդ թվում՝ ճաշարան-խոհանոց, հանդերձարան, նախասրահ, գրադարան խաղասրահ և այլն [38, էջ 27]:

«Երազ» պանսիոնատ 250 տեղով Արզաքանում (հեղ. Մ.Գ.Միքայելյան, Կոտայքի մարզ 1980թ.)

Տեղադրված է Արզաքան գյուղից 2կմ հեռավորությամբ Դալար գետի ձորից բարձրացող եռանկյուն հարթակի վրա: Այն հիմք է հանդիսացել կառույցի բրգաձև կողավորությամբ ծավալային լուծման համար, որը շահեկանորեն ընկալվում է միջավայրի տարբեր կետերից: Կառույցը կազմված է երեք տիպի (ննջարանային, ճաշարանային և բուժառողջարանային) սենքախմբերից:

Ննջարանային բլոկը կազմված է երկու մասից՝ ներքին թերասային և մանկական սենյակներով, 100 հոգու (մանուկներով և ծնողների) համար և հինգհարկանի բրգաձև, ներքին բակով՝ մեծահասակների մասից: Կենտրոնական եռանկյունաձև բլոկում գտնվում են դահլիճը և նախասրահը: Վեցանկյուն հատակագծով ճաշասրահի տակ կազմակերպված է խոհանոցը: Բուժառողջարանային

սենքերի խումբը հարում է նախասրահին և բուժլողավազանին [38, էջ 152]:

Գլխավոր սպորտային բազա Ճաղկաձորում (հեղ. Ն. Ա. Ալախվերդյան, Լ. Ա. Ինջիկյան)

Տեղադրված է Թեղենիստ սարի անտառապատ լանջին՝ ծովի մակարդակից 2000մ բարձրության վրա, զբաղեցնելով 50հա տարածություն: Սպորտային բազայի հարևանությամբ կառուցված է սպորտային ճոպանուղի, որը կապում է սարի գագաթը ձմեռային սպորտահարթակի հետ: Համալիրի կազմում ներառված են՝ երեք քառահարկ ննջարանային մասնաշենք յուրաքանչյուրը 780 տեղանոց ֆիզիոթերապևտիկ բաժանմունքներով և դրանց հարող սաունայով և ռուսական բաղնիքով: Առկա են մասնագիտացված սպորտային դահլիճներ 36x18մ, սպորտային մանեժ 250x18մ, ակումբ-ճաշարան, սպորտային լողավազան թռիչքային աշտարակով, հրաձգարան, հեծանվահրապարակ, բաց սպորտային շինություններ (սպորտային միջուկ, թեթև աթլետիկայի հարթակ, վազքուղի, ֆուտբոլի, վոլեյբոլի, բասկետբոլի, թենիսի, ձիասպորտի հարթակներ և այլն): Հետխորհրդային տարիներին այն համալրվեց ժամանակակից սպորտային փակ լողավազանով [38, էջ 24]:

Հյուրանոց Ճաղկաձորում 124 տեղով (1964թ. հեղ. Մ. Գ. Միքայելյան, Գ. Ս. Աչյան)

Տեղադրված է քաղաքի կենտրոնական հրապարակում, կազմված երկու մասնաշենքից՝ ննջարանային և ռեստորանային՝ միացված գետակի երկու ափերը կապող կամրջակ-անցումով: Գետակը դուրս գալով հրապարակի վրա՝ հյուրանոցի առջև վերածվում է ջրային կասկադների: Ջրավազանի վրա կախված կամրջակը միացնում է գլխավոր մուտքը ռեստորանային դահլիճի դիմացի հարթակին: Անցումային կամրջակում կազմակերպված է բանկետի դահլիճը: Ննջարանային բլոկում նախատեսված են մեկ-երկու տեղանոց համարներ, որոնք ունեն խաղերի և հանգստի սենյակներ, բացօթյա սրճարան և բար [38, էջ 31]:

Մշակված ռեկրեացիոն հիմնարկությունների նախագծերի վերլուծությունը ցույց է տալիս սպորտային և առողջարարական նշանակության կառույցների կազմի առկայության և դրանց

ընդլայնման կայուն միտումները (սպորտային դահլիճների, լողավազանների, փակ սեզոնային կառույցների), ինչպես նոր կառուցվող, այնպես էլ արդիականացման ընթացքում գտնվող ռեկրեացիոն հիմնարկներում [39]:

Այդ համալիրներում գլխավոր հասարակական մասնաշենքում ճաշասրահի, հանդիսասրահի և ակումբային սենքերի հետ համատեղ ներառված են լողավազանը, սպորտային դահլիճը, սեղանի թենիսի, շոգեբաղնիքի և այլ մարզասրահներ: Հիմնականում նախագծվել են 25մ երկարությամբ ուղղանկյուն լողավազաններ (ինչը թույլ է տալիս անցկացնել լողի ուսուցման և առողջարարական պարապունքներ), սպորտային դահլիճներ 24x12մ, 30x18մ, ինչպես նաև համապիտանի դահլիճներ սպորտային և մշակութազանգվածային միջոցառումների համար:

Ներկայումս մեծ տարածում է ստացել գործող սպորտային և առողջարանային հիմնարկությունների ընդլայնումը լողավազանային, սպորտային և այլ մարզային սենքեր պարունակող մասնաշենքերի համակցմամբ: Հաճախ հանգստի հիմնարկություններում նախատեսվում են կառույցներ ոչ միայն առողջարանային և սպորտային պարապմունքների, այլև համապատասխան մրցումների անցկացման համար՝ նախատեսելով մեծաքանակ հանդիսատեղեր: Ռեկրեացիոն հիմնարկությունների նախագծման և շինարարության փորձի վերլուծությունը թույլ է տալիս առանձնացնել սպորտային և առողջարանային նշանակության տարածքների նախագծման մի շարք առանձնահատկություններ: Այսպես, ուղղանկյունաձև ջրավազաններում նպատակահարմար է նախատեսել լրացուցիչ կիսաշրջանաձև կամ այլ նկարվածքով մոտեցումներ կամ հիմնական ավազանին հարող ազատ նկարվածքով լրացուցիչ ավազաններ: Նկատի ունենալով ջրավազանի ռեկրեացիոն բնույթը և այն, որ դիտարկվող հիմնարկությունները հաճախ տեղադրված են լինում ակտիվ բնական միջավայրում ջրավազանի մեկ կամ մի քանի պատերը կարող են լինել ապակեպատ, իսկ ավազանի ջրային մակերևույթն ունենա հատակից բարձրացված դիրք՝ շրջակա միջավայրն առավել ընկալելի դարձնելու նպատակով:

Մարզասրահները հաճախ տեղադրվում են ոչ թե առանձին սենքերում, այլ սպորտային դահլիճի հատուկ առանձնացված գոտում՝ խաղադաշտի սահմաններից դուրս: Ռեկրեացիոն հիմնարկությունները նպատակահարմար է տեղադրել բնական ջրային մակերևույթների մոտակայքում:

Ռեկրեացիոն համալիրների նախագծման և շինարարության կարևորագույն հատկանիշներից է համարվում հանգստյան գործառույթների առավելագույնս ինտեգրման կազմակերպումը գլխավոր հատակագծում, համալիրը կազմող հիմնական մասնաշենքերում և սենքային խմբերում՝ ապահովելով սպորտային և առողջարանական միջոցառումների բազմազանությունը: Այս համալիրներն ըստ տարողության կարելի է դասակարգել երեք հիմնական խմբի՝ ոչ մեծ (մինչև 200 տեղ), միջին (300···500 տեղ) և ավելի մեծ տարողությամբ: Հորինվածքի հիմնական տարրերը, որպես կանոն, բնակելի, հասարակական սննդի և սպորտային մասնաշենքերն են: Վերջիններս ներառում են սպորտային դահլիճը, լողավազանը (ավելի հաճախ 25 մետրանոց) մեկ կամ մի քանի ավազաններով, շոգեբաղնիքով և այլն:

Սպիտակի ավերիչ երկրաշարժն իր խոր և տևական հետևանքներն ունեցավ հանրապետության տնտեսության վատթարացման վրա: Աղետի գոտում հայտնվեցին հանրապետության մի քանի տասնյակ գյուղական և քաղաքային բնակավայրեր՝ վերականգնման տարբեր աստիճանի վնասվածությամբ: Ստեղծված իրավիճակում ավերվեց նաև հյուրանոցային ֆոնդի զգալի մասը, իսկ պահպանվածների գերակշիռ մասը համալրվեց աղետի հետևանքով անօթևան վիճակում հայտնված, ինչպես նաև Ադրբեջանից բռնագաղթված բազմահազար հայ ընտանիքներով:

Հայաստանի Հանրապետության նոր սոցիալ-տնտեսական կացութաձևի անցումային փուլում, երկրի բազմաթիվ հյուրանոցային տնտեսություններ, այդ թվում՝ փոքր և միջին քաղաքներում, վերակառուցվեցին բազմաբնակարան բնակելի և գրասենյակային շենքերի (Արտաշատ, Էջմիածին, Սևանի ավազանի ափամերձ հատվածներ, Ապարան, Դիլիջան, Ջերմուկ, Ծաղկաձոր և այլն):

Մի շարք խոշոր հյուրանոցա-ժամանցային համալիրներ, այդ թվում՝ կիսակառույց՝ Երևանում («Երիտասարդական պալատ», «Դվին», «Սևան», «Սասունցի Դավիթ» և այլն) և հանրապետության այլ քաղաքներում ձևավորված նոր տնտեսական պայմաններում ապամոնտաժվեցին կամ էլ անորոշ ժամանակով հայտնվեցին սառեցված կիսակառույցների կարգավիճակում:

Վերոհիշյալի հետ մեկտեղ վերջին 15 տարվա ընթացքում երկրի տնտեսության զարգացմանը զուգընթաց, նոր տնտեսական հարաբերությունների պահանջներին համապատասխան, Երևանում և այլ քաղաքներում (Գյումրի, Վանաձոր, Սևան, Ծաղկաձոր, Ջերմուկ, Դիլիջան և այլն) կառուցվեցին և արդիականացվեցին տարբեր տարակարգերի, թողունակության և նշանակության բազմաթիվ հյուրանոցային տնտեսություններ: Այս գործընթացն իր դրսևորումներով ու բազմազանությամբ խնդիր է դնում վերջինիս հիմնավոր կանոնակարգված ուղղորդման սկզբունքների մշակման, հաշվի առնելով արդեն իսկ ձևավորված նախագծային և շինարարական հայրենական փորձն ու արդի զարգացող պահանջների առանձնահատկությունների, ինչպես նաև տնտեսական ներուժի հնարավորությունները [39] (տես՝ հավելված 5, 6, 7, 8):

ՀՀ մայրուղիներին հարակից սպասարկման օբյեկտների և համալիրների ողջ բազմազանության մեջ գերակշիռ մաս են կազմում (շուրջ 65%) հյուրանոցային տարատեսակ տնտեսությունները, որպես կանոն, ներառված լինելով սննդի սպասարկման ծառայության (բար, սրճարան, բուֆետ, ճաշարան, ռեստորան) և առանձին մասնաշենքերի կամ ռեստորանային համալիրների տեսականիով հանրային սննդի հիմնարկությունները:

Վերոհիշյալ օբյեկտների և համալիրների հաշվառման, ուսումնասիրման, դասակարգման և բազմակողմանի համեմատական վերլուծության նպատակով կազմվել է հանրապետության ճանապարհամերձ սպասարկման գոտիներում տեղաբաշխված օբյեկտների և համալիրների ինչպես նաև հանրապետության ողջ տարածքում առկա հյուրանոցային և հանրային սննդի տնտեսությունների ֆոնդը:

Կատարվել է նշված օբյեկտների և համալիրների տարածքային տեղաբաշխվածության, հզորությունների, տարակարգության, ճարտարապետահատակագծային լուծումների, ծավալատարածական հորինվածքների առավել հաջողված օրինակների ընտրություն, դրանց պիտանիության և գեղագիտական ընկալման տեսանկյուններից:

Կատարվել են այցելություններ հանրապետության տարբեր մարզեր, իրականացվել են անհրաժեշտ տեղազննումներ և չափագրություններ, լուսանկարահանումներ և գծագրավերլուծական նյութերի մշակումներ:

Հավաքագրված տարբեր վիճակագրական քանակական, որակական և ծավալահատակագծային տեղեկատվությունների վերլուծական համեմատությունից ձևավորվում են մի շարք առնձնահատկություններ, որ խորհրդային տարիներից հյուրանոցային և հանրային սննդի օբյեկտների ժառանգված ֆոնդը ժամանակի ընթացքում ենթարկվել է ամենատարբեր վերափոխումների, ինչն առավել ցայտուն դրսևորվել է նոր տնտեսական հարաբերություններին անցման արդյունքում: Դրանց մի մասի պատճառը հանդիսացել է նաև նախկին միութենական մածամասշտաբ ռեկրեանտների հոսքերի կտրուկ կրճատումը: Արդյունքում այդ կառույցները ոչ միշտ են հարմարվում արդիականացման պահանջներին՝ չկարողանալով մրցակցել նորօրյա առավել փոքր և ճկուն մոտեցումներով կառուցված օբյեկտների հետ:

Հանրապետության հյուրանոցային տնտեսության գրեթե 1/3 մասը (29.0%) ներկայումս կենտրոնացված է քաղաքամայր Երևանի տարածքում, որտեղ նույնպես բնակվում է հանրապետության բնակչության 1/3-ը: Մնացած 10 մարզերը, ըստ ռեկրեանտների ննջատեղերի հագեցվածության, կարելի է դասակարգել երեք՝ բարձր, միջին և ցածր հիմնական խմբերի՝ (տես՝ հավելված 9)

- Կոտայք 28.7%, Գեղարքունիք 13.7%, Վայոց Ձոր 9.7%,
- Տավուշ 5.1%, Լոռի 4.9%, Սյունիք 4.6%,
- Արագածոտն 1.7%, Շիրակ 1.2%, Արմավիր 1.1%, Արարատ 0.3% [1],

Այստեղից հետևում է, որ հանրապետության հյուրանոցային ֆոնդի անհամամասնորեն բաշխվածության պատճառները հիմնականում թելադրված են հանրապետության տարաբնակեցման համակարգի, ինչպես նաև ռեկրեացիոն ներուժի անհամասեռ բաշխվածությամբ, կոնկրետ լանդշաֆտային ու բնակլիմայական պայմանների, բնական և պատմամշակութային հուշարձանների առկայությամբ (տես՝ հավելված 10):

Վերոհիշյալ գործոնների համատեղ գնահատման արդյունքում ռեկրեացիոն չօգտագործված պոտենցիալը առավելագույնս դրսևորվում է Լոռու մարզում, որի հանգստյան բնակլիմայական, պատմամշակութային և բնական հուշարձանների գերառատ հագեցվածությունը հիմնավորում է այն որպես առավել խոր ուսումնասիրության առարկա դիտարկելու կարևորությունը, ինչն այս հետազոտության մեջ առանձնանում է նաև հանրապետության մյուս, արդեն որոշակիորեն իրացված և հետազոտված տարածքների համեմատությամբ:

Ռեկրեացիոն համակարգերում յուրացման ինտենսիվության մակարդակը որոշվում է հիմնականում վերջիններիս գործունեության տեխնոլոգիայով, իսկ տարածքի յուրացման ռեժիմը՝ հանգստի տարածքների տեխնածին հագեցվածության մակարդակով (ըստ ուղիղ համեմատական կախվածության): Նշվածից ելնելով պարզ է դառնում, որ այդ ցուցանիշները չեն կարող բնութագրել հիմնական գործընթացները և նկարագրել ռեկրեացիոն հանրույթը:

Անցած 25 տարվա ընթացքում կատարված փոփոխությունները Հայաստանի սոցիալ-տնտեսական կառուցվածքում կտրուկ փոփոխություններ մտցրին նաև ռեկրեացիոն բիզնեսի կառուցվածքում:

Հայաստանի ինտենսիվ տրանսպորտի ազդեցության գոտիներում բազմագործառույթ ռեկրեացիոն համալիրների ճարտարապետական ձևավորման հիմնախնդիրը սրվեց երկրի՝ շուկայական տնտեսության ռելսերի վրա անցման կապակցությամբ և էականորեն փոխեց ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների և համակարգերի կառուցվածքը:

Արդեն կառուցվել են համալիրներ, որոնք հաջողությամբ ներդաշնակում են խոշոր բնակավայրերի մերձակայքի ժամանակակից ռեկրեացիոն ինդուստրիայի հետ, օրինակ, մերձերևանյան հանգստի և ժամանցի **«Փարավոն»** համալիրը (հեղինակ՝ Ս. Սարդարյան) գտնվում է Մ-4 միջպետական նշանակության և Երևան-Աբովյան Հ-1 հանրապետական նշանակության ավտոմայրուղիների ազդեցության գոտում՝ զբաղեցնելով 14.5 հա հողատարածք: Համալիրի գլխավոր հատակագծի կառուցվածքը և ծավալատարածական հորինվածքը մշակված են ազատ հատակագծման, այցելուների հոսքերի և գործառույթների առավել նպատակային գոտևորումների, ծավալների և դրանք շրջապատող տարածությունների հաջորդական համադրությամբ, հաշվի առնելով այցելուների շարժման ընթացքում վերջիններիս աստիճանական ընկալման հաջորդականության մոտեցումը: Այս պարագայում համալիրում՝ որպես այցեքարտային թեմա, ընտրվել է աշխարհի յոթ հրաշալիքների ցանկում դասակարգված Քեոփսյան Բուրգերի թեման՝ դարձնելով համալիրի 1000 և 400 նստատեղերով, համապատասխանաբար 2200 և 1100 մ^2 հատակագծում քառակուսու տեսք ունեցող սպասարկման դահլիճներով, որոնք միմյանց հետ հաղորդակցվում են ընդհանուր շրջանաձև նախասրահով՝ հագեցված հարմարավետության տարբեր բաղադրիչներով (սանհանգույցներ, հանդերձարանային հատվածներ, ցուցասրահային և ռեկրեացիոն մասեր, ծառայողական, տեխնիկատնտեսական նշանակության սենքեր և այլն): Համալիրի կենտրոնական մասում տեղադրված է 1500 նստատեղով շրջանաձև հատակագծմամբ, կենտրոնական բացօթյա բեմահարթակով, բացօթյա ռեստորանային համալիրը (տես՝ հավելված 5):

Գեղատեսիլ լանդշաֆտային տեղամասում կառուցված համալիրը բաղկացած է հաջորդաբար տեղաբաշխված 4 հիմնական մասնաշենքերից (խաղատուն, ռեստորանային երկդահլիճ համալիր, կիսաշրջանաձև բացօթյա ռեստորանային համալիր, հյուրանոցային համալիր):

Հյուրանոցային գլխավոր համալիրը՝ 82 ննջասենյակներով, ներկայացված է որպես հյուրընկալ գոգավորությամբ հատակագծային լուծմամբ, գլխավոր ճակատի եզրերից դեպի

կենտրոնական առանցք աստիճանաձև նահանջող հարկերով բարձրացող բազմահարկ շինություն, որի աջ և ձախ թևերի շարունակությամբ կանաչ տարածքում բաշխվում են քոթեջային 6 կառույցները:

Ռեստորանային համալիրի հանդիսավոր դահլիճները լուծված են 2-3 նիշային հարթակների վրա՝ ապահովելով առավել ընկալելի դիտակետեր դեպի դահլիճի պարահարթակ ու բեմական մասը:

Համալիրի տարածքն ապահովված է մեքենաների կայանատեղիներով՝ շրջապատված կանաչապատ բարեկարգ հանգստի գոտիներով, բաց լողավազանային ու շատրվանային համակարգերով, ինչպես նաև ճարտարապետական փոքր ձևերի, բարեկարգման, կահավորման և լուսավորության տարբեր տարրերով:

Խաղատան մասնաշենքը տեղադրված է Երևան-Սևան մայրուղուն հարող հատվածում՝ առանձնացված մուտքային հանգույցով, ներքին երկլույս տարածություններով, հարմարավետ հարդարմամբ ու կահավորմամբ:

Ծքեղ հարմարավետությամբ և հզոր մասշտաբայնությամբ համալիրը մայրաքաղաքին հարիր ճարտարապետական մուտքային միջավայրի ձևավորման օրինակելի լուծում է ներկայացնում և էապես ծառայում է հանգստի և ժամանցի անցկացման նպատակին՝ սպասարկելով մայրաքաղաքի բնակչության, հարակից բնակավայրերի ինչպես նաև զբոսաշրջիկների հանրության լայն շերտին [40]:

«Պարկ Ռեզորթ» հյուրանոցային համալիրը (հեղինակ՝ Հ.Մութաֆյան) գտնվում է Երևանից 47 կմ հեռավորության վրա, տեղակայված Աղվերանի լեռների մոգական, սաղարթախիտ գեղատեսիլ անտառներում: Այն իդեալական վայր է Հայաստանի լեռների մաքուր օդը և չքնաղ բնությունը վայելելու համար: Հարմարավետ, բարձրակարգ և նրբաճաշակ կահավորված առանձնատներն ու տարբեր դասի համարները համալրված են ժամանակակից բոլոր հարմարություններով, ունեն գեղեցիկ բնության տեսարանով բաց պատշգամբներ (տես՝ հավելված 5):

Մարզադաշտերը նախատեսված են տարբեր ոճի սպորտի սիրահարների համար, բիզնես սրահը, կոնֆերենց դահլիճը, մեծ և փոքր սեմինարների դահլիճը, ռեստորանը, բիլիարդի սրահը, բարը և

դիսկո ակումբը, ինչպես նաև երեխաների համար նախատեսված գեղեցիկ խաղահրապարակները: Միջոցառումների անցկացման ընտրանին ընդգրկում է կորպորատիվ հանգիստը, բանկետների կազմակերպումը, ամենօրյա տոնակատարություններ, համաժողովներ, սեմինարներ, շնորհանդեսներ, էքսկուրսիոն ծառայություններ, ռեստորան, դիսկոտեկ-բար-կարաոկե, գրադարան և թարմ ամսագրեր, սեղանի և մեծ թենիս, ֆուտբոլի, վոլեյբոլի հրապարակներ, սաունա, սահադաշտ, մեքենաների կայանման տեղեր:

Հիմնական ընդհանուր սպասարկումը կենտրոնացված է եռահարկ, հատակագծում ուղղանկյուն 20Х34 մ չափերով մասնաշենքում, որից սկիզբ է առնում միջանցքային առանցքի վրա հավաքված 5 հարկանի հյուրանոցային կառույցը՝ առաջին հարկում ռեկրեացիոն տարածքներով:

Գլխավոր հատակագիծը և նրա բաղադրիչ մասնաշենքերն ու հարթակները հմտորեն հարմարեցվել են լանդշաֆտից բխող պայմաններին [41]:

Թուֆենկյան **«Ավան Մարագ Ճափաթաղ»** հյուրանոցը (հեղինակ՝ Հ. Պողոսյան) գտնվում է Սևանա լճի արևելյան ափին Երևանից 126 կմ հեռավորության վրա: Այն գրավում է առաջին իսկ հայացքից և արտաքին ներքին հարդարանքի միասնական ոճով: Հյուրանոցն ունի 34 հարմարավետ համարներ: Սենյակների մեծ մասի պատուհաններից բացվում է կապուտակ Սևանի երազային տեսարանը: Բոլոր սենյակները զարդարված են Թուֆենկյան գորգերով, եզակի կահույքով և հայ արհեստավորների պատրաստած ներքին հարդարանքի այլ պարագաներով: Համարների լոգարանները պատրաստված են տեղական կանաչ քարից: Հարմարավետ կահավորված յուրաքանչյուր համար ունի դեպի Սևանա լիճը բացվող իր պատշգամբը: Հյուրանոցում կան նաև լողավազան, ջակուզի, բիլիարդի սրահ, սեղանի թենիս և ակտիվ հանգիստն ապահովող մի շարք այլ պայմաններ (տես՝ հավելված 6):

Այս պարզ հյուրանոցը նման է գյուղական կերպարով տան՝ տեղադրված ոչ մեծ ֆերմերային և ձկնորսական տնտեսությունների ավանում [42]:

Թուֆենկյան **«Ավան Ձորագետ»** հյուրանոցը (հեղինակ՝ Հ. Պողոսյան) գործելով 2004 թ-ից՝ գտնվում է Երևանից 160 կմ

հեռավորության վրա՝ Լոռու մարզում՝ Թբիլիսի տանող հիմնական ճանապարհին: Այն շրջապատված է անտառապատ սարերով և կովկասյան քարքարոտ լեռներով: Հյուրանոցի ներքին հարդարանքը և կահավորումը յուրօրինակ է և նրբաճաշակ: Բոլոր համարները համապատասխանում են բարձր չափանիշների, մաքուր են և լիովին կահավորված: Համարներում գերիշխում է հայկական շունչն ու ոգին: Որոշ համարներից բացվում է կիրճի զարմանահրաշ տեսարան: Այստեղով է հոսում Դեբեդ գետը: Այլ համարներից բացվում է հսկայական լեռնային զանգվածների սքանչելի տեսարան: Պատուհաններից լսվող գետի քրքջոցը լրացնում ու ամբողջական է դարձնում հանգիստը այս հյուրանոցում (տես՝ հավելված 8):

Հյուրանոցի ռեստորանն ունի բար և նախասրահ, բացօթյա ընդարձակ սրճարան, որտեղից բացվում է Դեբեդ գետի տեսարանը: «Ավան Ձորագետ» հյուրանոցը կառուցվել է միջնադարյան հայկական ամրոցի հետ կապված պատմական ոգին արթնացնելու համար: Այստեղ հյուրերը կարող են ընթրել թե՛ շքեղ ռեստորանում և թե՛ դեպի գետը նայող բացօթյա տարածքում, վայելելով հայկական և վրացական խոհանոցի բացառիկ ճաշատեսակներ [42]:

«Հարսնաքար»-ը (հեղինակ՝ Կ. Ռաշիդյանց) միակ հյուրանոցային համալիրն է Սևանա լճի ավազանում: Այն հագեցված է 34-ական քոթեջներով և համարներով: Շնորհիվ իր աշխարհագրական դիրքի և բարձրադիր տեղանքի, համալիրից բացվում է հիասքանչ տեսարան դեպի Սևանա լիճ և Սևանի թերակղզի: Հայաստանում գործող երկու ջրաշխարհներից մեկը «Հարսնաքար»-ում է, իր ահռելի մեծ լողավազանով՝ կահավորված 950 հոգու համար: Համալիրը եզակիներից մեկն է, որն ունի սեփական լողափ՝ ավելի քան 1 հա տարածքով (տես՝ հավելված 6):

«Հարսնաքար»-ը չի անտեսել նաև սպորտի սիրահարներին: Տարածքում կան պրոֆեսիոնալ բոլոր չափանիշներին համապատասխան մինի-ֆուտբոլի, բոսկետբոլի, վոլեյբոլի, մեծ թենիսի խաղահրապարակներ: Համալիրի այցեքարտերից մեկն է նրա քոթեջային հատվածը, ուր ամեն ընտանիք կարող է հիանալի անցկացնել իր հանգստյան օրերը: Երկհարկանի տասնհինգ ընտանեկան քոթեջներն ունեն խոհանոց՝ կահավորված բոլոր հարմարություններով: Քոթեջային հատվածն ունի իր առանձին

լողավազանը և լողափը: Պաշտոնական հանդիպումների և գործուղման եկածների համար նախատեսված են 5 նախագահական քոթեջներ և խորհրդակցությունների դահլիճ 50 հոգու համար: Պասիվ հանգստի սիրահարները կարող են զբաղվել թղթախաղով, շախմատ կամ նարդի խաղալ, օգտվել բիլիարդից, սեղանի թենիսից, իսկ մանուկները՝ խաղահրապարակից, ատրակցիոններից և մանկական լողավազանից: Ջրային մոտոցիկլետները և զբոսանավերը նույնպես հասանելի են համալիրում: Համալիրում գործում է 250 նստատեղով ռեստորանը և բանկետային սրահները՝ նախատեսված 10-ից 40 հոգու համար, հուշանվերների խանութը ինչպես նաև ընդհարձակ ավտոկայանատեղին, բուժկետը և լվացքատունը [43]:

«Ծաղկաձոր Մարիոթ» հյուրանոցը (հեղինակ՝ Ա. Բաղդասարյան) շքեղություն է հաղորդում այս առողջարանային քաղաքին: Այն գտնվելով լեռնային շրջանում և հագեցած լինելով բոլոր ժամանակակից հարմարություններով՝ շատ մոտ է լեռնադահուկային սպորտի համար նախատեսված սարալանջին: Հյուրանոցում հանգրվանողները կարող են օգտվել փակ շքեղ լողավազանից, մարզասրահից, տարբեր միջոցառումների համար նախատեսված դահլիճներից, ռեստորանից և հինգ բարից: Հյուրանոցի հիմնական շենքում կա 12 ստանդարտ, 50 դելյուքս և երեք լյուքս սենյակ: Առաջարկվում է նաև յոթ քոթեջ, յուրաքանչյուրում՝ չորս հյուրասենյակ և մեկ կիսալյուքս սենյակ: Այստեղ գործում են նաև մասնագիտական մի շարք ծառայություններ (բուժական, ռելաքսացիոն և հակացելյուլիտային մերսման, մանուալ թերապիայի, վերականգնողական վարժությունների): Առողջական կենտրոնը, լողավազանը, շոգեբաղնիքը և թուրքական համամը, սպա սրահը, թենիսը, թիմային սպորտաձևերի համար նախատեսված բազմաֆունկցիոնալ դաշտը և բիլիարդը նույպես հասանելի են հյուրանոցում [44] (տես՝ հավելված 8):

«Գոլդեն Փելիս» հյուրանոցը Ծաղկաձորում (հեղինակ Հ. Կոմիտասյան) իր տեսակի մեջ միակն է Հայաստանում և ամբողջ տարածաշրջանում: Հյուրանոցի առավելություններից է այն կարևոր հանգամանքը, որ այն ուղիղ ելք ունի դեպի սահուղի: Դահուկորդները կարող են հյուրանոցից դահուկել դեպի

ճոպանուղի և հետվերադառնալ սկզբնակետ: Ձմեռային մարզաձևերի սիրահարների համար ստեղծված են ապահով և հարմարավետ պայմաններ: Հյուրանոցն առաջարկում է տարբեր դասի համարներ 28-ից 51 մ^2 և լյուքս ապարտամենտներ 123-ից 670 մ^2 մեկերեսներով (տես՝ հավելված 7):

Հյուրանոցի առաջին հարկում տեղակայված է «Սիգար» ակումբը և բարը հագեցված կենդանի երաժշտությամբ: Հյուրանոցի ամենագողտրիկ և հաճելի գոտիներից է համարվում շքեղ և իր պայծառությամբ շլացնող լողավազանը և հարակից հատվածը: Խոնավ բաղնիքը և սաունան իր գեղեցկությամբ և հարմարավետությամբ առողջություն և դրական լիցքեր են հաղորդում այցելուին: Հյուրանոցում գործում է նաև մարզասրահը: Այն նախատեսված է մինիֆուտբոլի բասկետբոլի, վոլեյբոլի և այլ ծավալուն տարածք պահանջող սպորտաձևերի համար [45]:

«Հայաթ Փլեյս» հյուրանոցը (հեղինակ Ն. Սարգսյան) միջազգային բարձրակարգ հյուրանոցային ապրանքանիշի պահանջներին համապատասխան կառուցված նորաբաց հյուրանոցային համալիր է: Հյուրանոցը կառուցվել է 2008-15 թ-ին բաղկացած է 92 տարբեր կարգի համարներից, ՍՊԱ-կենտրոնից, ջրաբուժարանից, ռեստորանից, լողավազաններից, սպորտային դահլիճներից: Բոլոր սենյակները համալրված են անհրաժեշտ պարագաներով: Այն Եվրոպայի տարածաշրջանում բացված թվով երրորդ հյուրանոցն է: Ջերմուկի զարգացման ծրագրի հիմնական նպատակն է քաղաքը դարձնել շուրջամյա գործող՝ առողջ և ակտիվ կենսակերպի ու պատմամշակութային զբոսաշրջային կոնտրոն՝ միջազգային պահանջներին համապատասխան, ինչին և ուղղված է նորառճ և հանրահռչակ «Հայաթ Փլեյս» բրենդին հարիր բարձրակարգ սպասարկման Ջերմուկի նոր հյուրանոցի գործունեությունը (տես՝ հավելված 7):

Հյուրանոցը բաղկացած է կենտրոնական և երկու՝ հարավային ու հյուսիսային մասնաշենքերից: Շինությանը հարող շուրջ 1 հա մակերեսով տարածքը բարեկարգվել է՝ ծառայելով որպես հանրային օգտագործման կանաչ գոտի: Համալիրի կազմում նախատեսված են ժամանցի և հանգստի գոտի, ՍՊԱ կենտրեն և ջրաբուժարան՝ Ջերմուկի

հանքային ջրով բուժական լոգարաններով, մարզադահլիճ, լողավազան և շոգեբաղնիք, մանկական սենյակ, բիզնես-կենտրոն, ռեստորան, գիտաժողովների համար դահլիճ [46]:

Առաջին գլխի եզրակացություններ

- Ռեկրեացիոն շինությունների էվոլուցիան սերտորեն կապված է մարդկային քաղաքակրթության զարգացման, սոցիալ-տնտեսական հարաբերությունների փոփոխման, հաղորդակցությունների, հաղորդակցության միջոցների և հետևաբար նաև՝ մարդկային հանրության հիմնական խմբերի հնարավորությունների ու պահանջմունքների հետ՝ պայմանավորված տեխնիկական զարգացման առաջընթացով:
- Պատմական փորձի վերլուծությունը հաստատում է, որ տրանսպորտային հաղորդակցությունների ազդեցության գոտիներում ստեղծված ճանապարհամերձ գոյակցությունների ծավալատարածական կառուցվածքը էական առաջընթաց է գրանցում՝ սկսած պարզագույն օթևաններից միչև ժամանակակիցները՝ բարձր հարմարավետությամբ, տեխնիկական միջոցներով և տեխնոլոգիաներով հագեցված բազմագործառական հյուրանոցային համալիրներ, հաճախ հաջողությամբ ներառելով ավանդական և էթնիկ ժառանգությանը ժամանակակից նախագծման մոտեցումներում:
- Հյուրանոցային նախագծման հիմքում՝ որպես սկզբունք նպատակադրված էր ստեղծել ժամանակակից, գեղեցիկ և հարմարավետ հյուրանոցներ՝ զերծ սոցիալիստական շինարարությանը ոչ հարիր ճոխությունից: Այդպիսի հյուրանոցները ներկայացնում էին ներդաշնակ անսամբլ՝ ճարտարապետական ստեղծագործությունը դարձնելով խորհրդային ժամանակների հյուրանոցների շինարարության սկզբունքային նոր մոտեցման կրողը:
- Ռեկրեացիոն համալիրների նախագծման և շինարարության կարևորագույն հատկանիշներից է համարվում հանգստյան գործառույթների առավելագույնս ինտեգրման կազմակերպումը գլխավոր հատակագծում, համալիրը կազմող հիմնական մասնաշենքերում և սեքային խմբերում՝ ապահովելով սպորտային և առողջարարական միջոցառումների բազմազանությունը:

- Առողջ ապրելակերպի նկատմամբ հակումը ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրներին, մոթելներին և մոտոհյուրանոցներին դնում է սպորտային տրենաժորներ, սպորտային հարթ կառույցներ, լողավազաններ, ինպես նաև հատուկ առողջարարական ծրագրերի մշակման անհրաժեշտության առջև: Հաճախանում են ազգային զբոսայգիներ, արգելոցներ, դահուկային կուրորտներ ուղևորությունները:

Գլուխ2

ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՄԵՐՁ ՌԵԿՐԵԱՑԻՈՆ ՕԲՅԵԿՏՆԵՐԻ ԵՎ ՀԱՄԱԼԻՐՆԵՐԻ ՃԱՐՏԱՐԱՊԵՏԱԿԱՆ ԿԱԶՄԱՎՈՐՈՒՄԸ

2.1. Հիմնական տեսականին ըստսպասարկման ձևերի, հիմնական շինությունների ու տարածքների

Հարկ է նշել, որ Հանրապետության մեծ և խոշոր քաղաքների, մասնավորապես Երևանյան ագլոմերացիայի և նրա քաղաքամերձ գոտում ռեկրեացիոն օբյեկտների շինարարության ձգտումը տրանսպորտային հաղորդակցություններին մի շարք տեղերում առաջանում է ուրբանացված զանգվածների մեջ ռեկրեացիոն բնակավայրերի ձուլման վտանգ, ինչը պահանջում է ձեռնարկել նախազգուշական միջոցառումներ, որոնք կարող են բեռնաթափել նշված ագլոմերացիաները (տես՝ հավելված 12):

Անվիճելիորեն ընդունելով քաղաքի՝ որպես կենդանի օրգանիզմի ինքնազարգացման փաստը [տես՝ 48,49], հատկապես շուկայական հարաբերությունների պայմաններում, այս մոտեցումն անհամատեղելի է համարվում հանրապետության տարաբնակեցման համակարգում մայրաքաղաքում բնակչության և ենթակառուցվածքային առումներով անհավասարաչափ տեղաբաշխվածության ու գերկուտակման խորացման շրջանակներում:

Արդի պայմաններում ճանապարհամերձ օբյեկտների զարգացումը փոխվել է մի դեպքում՝ դեպի ժողովրդավարացման կողմը, մյուս դեպքում՝ նաև դեպի ծառայությունների էլիտարացմանը, ինչը հանգեցրել է ճանապարհամերձ միջավայրի

ռեկրեացիոն հիմնախնդիրների լուծման տարբեր մոտեցումների ձևավորմանը:

Այս պարագայում առաջ է քաշվում ռեկրեացիոն համակարգերի (վերաբնակեցման, սպասարկման, տնտեսության, տրանսպորտի) բոլոր բաղադրիչների և գործոնների համալիր վերլուծության մեթոդաբանական պահանջը՝ հաշվի առնելով բնական միջավայրի բարձր գեղագիտական հարմարավետությունը, որը և ցանկացած ռեկրեացիոն համակարգի գործառական տարածական կառույցի լավարկման հիմքն է համարվում:

Տարբեր տիպերի ռեկրեացիոն կառույցների ձևավորման համալիր վերլուծությունը և առանձնահատկությունների հետազոտումը հիմք են տալիս ենթադրելու, որ ստեղծված հանգստի և տուրիզմի վայրերի ճարտարապետահատակագծային կառույցները տարածության յուրացման ավանդական սկզբունքի հետևանքն են, որի հիմքում ընկած է ռեկրեացիոն գործոնների որոշիչ դերը:

Հարկ է նշել, որ չնայած դրանց ձևավորման հարցում որոշակի առաջընթացին, ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն տարածքների գործառական գոտևորում իրականացված չէ: Բացի այդ, նկատելիորեն աճում են անհամամասնությունները տարբեր ենթահամակարգերի միջև սպասարկման ռեկրեանտների տեղավորման օբյեկտներով ապահովման ոլորտում:

Հայաստանում կան համաշխարհային ռեկրեացիոն բիզնեսում արժանի տեղ զբաղեցնելու բոլոր անհրաժեշտ տվյալները: Դրա համար անհրաժեշտ է ստեղծել տեղավորման հյուրանոցներ, մոթելներ, մոտոհյուրանոցներ, քեմպինգներ և այլն, սննդի (ռեստորաններ, սրճարաններ, ճաշարաններ և այլն), ինչպես նաև զվարճանքի օբյեկտներ: Այս ամենի արդյունքում բուռն կերպով զարգանում է ռեկրեացիոն ինդուստրիան, բարձրանում է ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների ճարտարապետության զարգացման անհրաժեշտությունը տրանսպորտային հաղորդակցությունների ազդեցության գոտիներում:

Չնայած ձևակերպումների տարբերությանը՝ շատ հեղինակներ ռեկրեացիա, ռեկրեացիոն պահանջմունքեր, ռեկրեացիոն

ինդուստրիա և ռեկրեացիոն ծառայությունների մոտիվացիան բնորոշում են որպես այնպիսի հարաբերությունների և երևույթների մի համակցություն, որոնք առաջանում են մարդկանց տեղափոխությունների և մնալու վայրերում, որոնք տարբերվում են նրանց մշտական բնակության և աշխատանքի տեղերից [տես՝ 25, 50, 51]:

Ռեկրեացիոն ինդուստրիայի զարգացումն անհնար է առանց նյութատեխնիկական բազայի ինվեստավորման և առաջին հերթին հանգստացողների ընդունման և տեղավորման միջոցների: Հայաստանի հյուրանոցային տնտեսությունում այժմ հյուրանոցային տիպի 333 կազմակերպություն կա, որոնցից միայն 184 են իսկական հյուրանոցներ, մնացածները՝ հանրակացարաններ, մոթելներ և կեմպինգներ են (տես՝ հավելված 9):

Հյուրանոցների բարոյական և ֆիզիկական մաշվածության աստիճանը կազմում է 50%, որի պատճառով էլ հայրենական հյուրանոցների 48%-ը տարակարգ չունի: Այդպիսի հյուրանոցների մեծ մասը մարզերում է, որտեղ հյուրնոցային տնտեսությունը ծառայությունների մատուցման որակի առումով նշանակալի չափով զիջում է ժամանակակից միջազգային չափանիշներին բավարարող ենթակառուցվածքներին: Օրինակ, Հայաստանում 7116 հյուրանոցային համար կա, որոնցից միայն 2.200 բավարար վիճակում են, դրանցից 1500 գտնվում է Երևանում:

Համապատասխանաբար հյուրանոցային բիզնեսի եկամուտների մեծ մասը բերում է Երևանը, իսկ ՀՀ-ի 10 մարզերի հյուրանոցների շահագործման ծախսերը մասամբ գերազանցում են ստացված եկամուտները: Սակայն Երևանում խնդիրներ կան՝ արտասահմանից զբոսաշրջիկների մեծ հոսքեր գրավելու համար անհրաժեշտ են մոթելներ, մոտոհյուրանոցներ և տուրիստական ստանդարտի («երեք աստղանի») լավ հյուրանոցներ մատչելի գներով (տես՝ հավելված 1):

Ռեկրեացիոն բիզներսը չի կարող զարգանալ առանց ռեկրեացիոն օբյեկտների նոր մոդելների որոնումների և տրանսպորտային

հաղորդակցությունների ազդեցության գոտիներում դրանց տեղաբաշխման:

Բնակչության շարժունությունը անընդհատ աճում է ոչ միայն Հայաստանում, այլև արտերկրում: Սեփական կամ վարձույթով ավտոմոբիլներով մեծ հեռավորությունների վրա ճամփորդություններն ավելի ու ավելի են շատանում: Մեկ օրվա ընթացքում տարբեր ուղղություններով հասնելով երկրի մի սահմանից մյուսը, որոնք սնվելու, հանգստանալու, օթևանելու կարիք ունեն: Այդ մարդկանց անհրաժեշտ է բժշկական և հոգեբանական օգնություն, ինչպես նաև կենցաղսպասարկման բոլոր տեսակները: Այդ ամենը անհրաժեշտ է կազմակերպել ավտոմայրուղու անմիջական հարևանությամբ այնպես, որ քաղաքում մնալու պահանջը լինի նվազագույն, ինչի համար անհրաժեշտ է նախագծել և ավտոմայրուղու ազդեցության գոտիներում կառուցել ճանապարհային սպասարկման նոր տիպի օբյեկտներ՝ ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրներ:

ՃՈՀ-ների կազմը պետք է արտացոլի համալիրի միջավայրի ճարտարապետատարածական ինչպես նաև գործառութային, քաղաքաշինական և այլ խնդիրներին ներկայացվող պահանջները: ՃՈՀ-ների միջավայրի կազմակերպումը առաջին հերթին կապված է ռեկրեացիոն գործընթացների կառավարման, սպասարկման և այլ գործընթացների տեխնոլոգիայի հետ: ՃՈՀ-ների կազմի մեջ մտնում են՝ մուտքային գոտին (կարգավարի անցատեղը, տեղեկատուն, ճանապարհամերձ սրճարանը, ավտոմոբիլների համար կայանատեղին), կենտրոնական-հանրային գոտի՝ հանրային կենտրոն ռեստորանով, ճաշարանով, բարով, ստեղծագործական պարապմունքների համար սենյակներով, ակումբ, հանդիսությունների համար մեծ սրահ և այլն,) ձմեռային այգով հյուրանոց: Անհրաժեշտ է նախատեսել հրապարակներ հասարակական կենտրոնի առջև զանգվածային միջոցառումների համար: Զբոսանքների, մտորումների և բնության հետ առնչվելու համար նախատեսված անաղմուկ գոտին պետք է ունենա ծածկեր, թարմաներ (պերգոլաներ) փոքր ճարտարապետական ձևեր, որոնք նպաստում են ռեկրեանտների հոգևոր զարգացմանը:

Տնտեսական մասում տեղադրվում են մարագները, ծածկերը, այստեղ էլ կարող է լինել ախոռ, էկոլոգիական այգի կամ բանջարանոց: Առկա է նաև պահպանվող արգելոցային գոտի, որտեղ պահպանվում է նախաստեղծ բնությունը:

Ռեկրեացիան իրավամբ համարվում է տնտեսության խոշորագույն բարձր շահութաբերությամբ և առավել դինամիկորեն զարգացող ուղղություններից մեկը՝ լինելով դրամական մուտքերի ակտիվ աղբյուր: Բացի տնտեսության վրա ազդելուց, ռեկրեացիան ազդում է սոցիալական, մշակութային և էկոլոգիական միջավայրի վրա: Ուստի պատահական չէ, որ այդ գործունեության նկատմամբ հետաքրքրությունը տարեցտարի աճում է՝ ներառելով փաստորեն աշխարհի բոլոր երկրները, այդ թվում՝ Հայաստանը:

Հայաստանի տնտեսության վրա ռեկրեացիոն ինդուստրիայի ազդեցությունն առայժմ նշանակալից չէ. այն համապատասխանում է տվյալ ոլորտի զարգացման մեջ պետության ներդրումներին և դանդաղեցվում է հիմնականում իրական ներդրումների բացակայության պատճառով, չզարգացած ռեկրեացիոն ենթակառուցվածքով, հյուրանոցային սպասարկման ցածր մակարդակով, տեղավորման ոչ բավարար տեղերով, զարգացած տրանսպորտային հաղորդակցությունների և որակյալ մասնագիտացված կադրերի բացակայությամբ:

Հայաստանի համար ռեկրեացիոն ինդուստրիայի զարգացումը հատկապես կարևոր է բարենպաստ միջավայրի՝ փոքր բիզնեսի ձեռնարկությունների զարգացման և գործունեության համար, որոնք կարող են գործել առանց նշանակալի բյուջետային ներդրումների: Նշված ոլորտը բարենպաստ է մասնավոր կարճատև ժամկետներով ներդրումներ ներգրավելու համար:

Այժմ Հայաստանի Հանրապետությունում և արտասահմանյան շատ երկրներում առաջանում է «Ռեկրեացիոն ինդուստրիա» տերմինի սկզբունքային կամ խորքային բնորոշման անհրաժեշտությունը, որը համալիր պատկերացում է ձևավորում ոչ միայն հետազոտվող առարկայի, այլև այդ տերմինի տեսական և էկոլոլգիական միտումների և կայուն զարգացման հետնրափոխադարձ կապի մասին:

Մեր երկրում «ռեկրեացիա» հասկացությունը տևական ժամանակ ասոցվում էր հանգստի և սպորտի առողջության ամրապնդման և ոչ թե տնտեսության ճյուղի հետ, որը կարող է շահույթ բերել: Բայց հետզհետե արտադրական ուժերի զարգացման գործընթացում օբյեկտիվորեն առանձնացավ աշխատանքի հատուկ բնագավառ, որի հիմնական գործառույթը բազմաբնույթ հանգստի կազմակերպումն է: Եվ ազգային տնտեսության այդ ճյուղը սկսել են ավելի հաճախ անվանել ռեկրեացիոն ինդուստրիա:

Մարդու բնակության տեղի ձևավորման ժամանակ պետք է հաշվի առնել ոչ միայն ֆիզոլոգիական և ֆիզիկական, այլև հոգեբանական և հոգևոր պահանջմունքները, և դա հատկապես կարևոր է ռեկրեացիոն բնագավառում աշխատող մասնագետների համար, քանի որ այս պարագայում ճարտարապետն աշխատում է որպես մարդու պահանջմունքների մեկնաբանող տվյալ միջավայրում՝ իր բոլոր մակարդակներով և արժեքներով: Ռեկրեացիայի վերջնական նպատակն է մարդուն օգնել՝ դառնալու ստեղծագործող, արարիչ այն միջավայրում, որտեղ նա ապրում է, վերադարձնել նրան այն ունակություններն ու հատկանիշները, որոնք ի սկզբանե ներդրված էին նրանում: Ռեկրեացիան (այդ բառի լիարժեք իմաստով) գիտելիք է այն մասին, թե ինչպես աշխատանքային գործունեությունը զուգակցել առողջության ամրապնդման հետ, դա աշխատանք է, որն ուղղված է մարդու ֆիզիկական և հոգևոր ուժերի վերականգմանը, և այն վայրն է, որտեղ հանգստանում է մարդը՝ ստանալով ռեկրեացիոն ծառայություն, այն ժամանակն է, որն անհրաժեշտ է մարդու հանգստի և հոգեկան ուժերի վերականգման համար:

Նշված պայմաններում առաջացավ ամբողջապես ռեկրեացիոն օբյեկտների և մանսավորապես ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների ճարտարապետության զարգացման ժամանակակից միտումների վերլուծման անհրաժեշտություն՝ դրանց գործունեության և ռեկրեացիոն ինդուստրիայի հետագա զարգացման խնդիրները բայահայտելու նպատակով:

2.2. Ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների ճարտարապետա-շինարարական լուծումների վրա ազդող գործոնները

Աշխարհագրական և բնակլիմայական գործոններ: Տարածքի մշակման բնական ռեսուրսներին են պատկանում բնական լանդշաֆտի բոլոր բաղադրիչները՝ լեռնաշերտերը, օդը, վերգետնյա և ստորգետնյա ջրերը, հողը, բուսականությունը, կենդանի աշխարհը: Այս բաղադրիչների հատկանիշները բազմաբնույթ ազդեցություն ունեն քաղաքաշինական գործընթացների վրա, նախապայմաններ են ստեղծում տվյալ տարածքում տարբեր ճՌՀ-ներ տեղադրելու համար, որոշում դրանց շինարարության պայմանները և ազդում վերջիններիս հատակագծային կառուցվածքի վրա (տես՝ հավելված 10):

Լեռնաշերտեր: Սրանք որոշում են տարածքի ինժեներաերկրաբանական պայմանները: Վերջիններս, մասնավորապես սեյսմիկ ազդեցությունների ենթարկվելու ունակությունը, որոշում են շինարարության կոնստրուկտիվ լուծումների պահանջները, տարածքի ինժեներական պատրաստվածությանն ուղղված անհրաժեշտ միջոցառումները և ազդում են շինարարության արժեքի վրա:

Վերգետնյա և ստորգետնյա ջրերը բնական լանդշաֆտի բաղադրիչներն են, որոնք երկակի են ազդում լուծումների վրա: Հիդրոլոգիան և հիդրոգրաֆիան որոշում են մի կողմից ջրային ռեսուրսների տարածքային կառուցվածքը՝ խմելու և արտադրական ջրամատակարարման ապահովման տեսակետից: Մյուս կողմից՝ սրանք ազդում են շինարարության պայմանների վրա, որոշում են, ինչպես և երկրաբանությունը, այն ծախսերը, որոնք անհրաժեշտեն տարածքի ինժեներական ինչպես նաև ճՌՀ-ների գլխավոր հատակագծային կառուցվածքի և հատակագծման նախապատրաստման համար:

Կլիմայական պայմանները ճՌՀ-ների ձևավորման կարևորագույն պայմաններից են: Կլիմայի ամենակարևոր հատկանիշներն են ջերմային ռեժիմը (մասնավորապես չսառցակալած ժամանակաշրջանի տևողությունը, ջերմաստիճանի տատանումները), քամու ռեժիմը, օդի

խոնավության ցուցանիշները, արևային ռադիացիան, տեղումների քանակական ցուցանիշները և բնույթը: Նշված գործոններն ազդում են տարածքի ընդհանուր գնահատման վրա՝ ՃՈՒՀ-ների շինարարության պիտանիության տեսակետից, հատակագծման և շինարարության բնույթի, էկոլոգիական գոտիավորման վրա [52] (տես՝ հավելված 10):

ՃՈՒՀ-ների գլխավոր հատակագծերում առանձնակի ուշադրություն է դարձվում միկրոկլիմայական պայմաններին: Այս տվյալները շատ անգամ լիարժեք չեն, կիսատ, այդ պատճառով սրանց հետ մեկտեղ կիրառվում է տարածքի միկրոկլիմայական առանձնահատկությունների բացահայտման մեթոդը՝ ռելիեֆի քարտեզներով [53]:

Լանդշաֆտի կենսածին բաղադրիչներն են՝ հողը, բուսականությունը և կենդանական աշխարհը: Նշված գործոնները էական դեր են խաղում տարածքի գնահատման և նրակիրառման տեսակի ընտրության գործում: Հողաշերտը գնահատվում է, առաջին հերթին, շինարարության պայմաններով, հանգստյան գոտու կազմակերպման հնարավորության, կանաչ ապատման համակարգի մշակման տեսակետից: Ուսումնասիրվում են հողի տեսակի, նրամեխանիկական, հանքային և քիմիական կազմության, խոնավության աստիճանի, բերքատու շերտի հզորության տվյալները:

Բուսական և կենդանական աշխարհը ուսումնասիրում են տարածքի ռեկրեացիոն ռեսուրսների տեսակետից: Առանձնակի նշանակություն ռեկրեացիոն արժեքների գնահատման ժամանակ ունի բուսականությունը: Ընդունված նորմերի համաձայն հանգստի կազմակերպման համար ամենահարմարն են համարում 50...70% անտառապատ վայրերը: Ապահովվում է բնանկարների ընկալման լավ հնարավորությունը, բաց և փակ գոտիների ներդաշնակ հարաբերությունը: ՃՈՒՀ-ների ճարտարապետական համախմբերը լավ են ներգրավվում անտառապատ վայրերում: Կենդանական աշխարհը գնահատվում է ոլորտի արտադրության արժեքով և որպես բնության պահպանության օբյեկտ: Այդ պատճառով այն վերլուծվում է և՛ տեսակային կազմով, և՛ փոփոխման դինամիկայով: Հազվադեպ

հանդիպող կենդանիների, բույսերի տեսակները, դրանց տեղակայման վայրերը պետք է պահպանվեն:

Կենսաբանական ռեսուրսների գնահատման առումով մեծ ուշադրություն է դարձվում դրանց բնափոխանակման կայուն գործընթացների ապահովմանը:

Կարևոր գործոն է կլիման, որն ազդում է քաղաքաշինական լուծումների վրա: Կլիման եղանակի երկար տարիների ռեժիմն է, որը որոշվում է արևային էներգիայի հաշվեկշռով՝ կախված աշխարհագրական լայնությունից և օդի շրջանառությունից, որը տեղափոխում է ջերմություն և խոնավություն: Կլիմայի ողջ զանազանությունը կարելի է ամփոփել մի քանի ընդհանուր տեսակներով՝ ըստ միջին ջերմության և խոնավության:

ՃՈՒՀ-ների վերափոխված ռելիեֆը շինությունների և բարեկարգված տարածության, արևահարման, խոնավության և քամու ռեժիմի հետ կազմում է ակտիվ կլիմակարգավորող համակարգ, որն ազդում է միջավայրի հարմարավետության, ինչպես նաև ՃՈՒՀ-ների օբյեկտների և տարածքների ձևավորման վրա:

Ռեկրեացիոն համալիրի հատակագծման գլխավոր գործոնը ռելիեֆն է:

Զբաղեցնելով հեշտ յուրացվող վայրերը, շրջանցելով անտառները, ճահիճները, կտրուկ զառիթափերը՝ ՃՈՒՀ-ները ներդաշնակորեն ընդգրկվում են շրջակա լանդշաֆտի մեջ: Հաճախ ռեկրեացիոն համալիրները գետամերձ դաշտավայրերում ստանում են գծային, հարթավայրերում՝ մակերեսային, ռելիեֆների խաչման տեղերում՝ բարդ ուրվագծերով մակերեսային տեսք, որոնք զբաղեցնում են շինարարության համար ավելի պիտանի հրապարակներ:

Ռեկրեացիոն միջավայրերի կատարելագործման մեջ էական դեր են խաղում ջրամբարները: Դրանք լինելով կլիմայի ձևավորման կարևոր գործոն՝ փոխում են քամու ուղղությունը, ջերմային և խոնավային ռեժիմը: Հատկապես կարևոր է ջրամբարների դերը շոգ և չոր կլիմայական պայմաններում (կլիմայական չափավոր գոտում՝ Հերհերի, ցուրտ գոտում՝ Ապարանի, Արփի լճի, Մանթաշի, Կեչուտի,

Սպանդարյանի, Անգեղակոթի, Տոլորսի, Ծամբի և տաք գոտում՝ Ազատի, Խնձորուտի և Տավուշի ջրամբարները): Քաղաքաշինական միջոցները (շինարարության կազմակերպումը, ջրի օգտագործման տեսակը՝ որպես հորիզոնական հայելի, տարբեր տեսակի էկրաններ) թույլ են տալիս մեծացնել ջրային համակարգերի կիրառման արդյունավետությունը և ՃՈՒՀ-ների նախագծման ժամանակ հասնել հորինվածքային արտահայտչականության:

Ջրային մակերեսները սուղ են, ուստի մի քանի ջրամբարների առկայությունը խիստ արժեքավոր է՝ զբոսաշրջային յուրացման տեսանկյունից: Առաջարկվել են զբոսաշրջության նպատակներով ջրամբարների օգտագործման մի շարք հնարավորություններ՝

- զուտ որպես ջրային մակերեսի օգտագործման (ափամերձ տարածքների՝ որպես լողափերի կիրառմամբ),
- ոչ անմիջական, այն է դրանց ստեղծած բարենպաստ միկրոկլիմայի օգտագործմամբ ջրամբարների մերձակա տարածքներում զբոսաշրջության բազմանշանակ (հանգիստ, սպորտ, բուժում և այլն) կենտրոնների կազմակերպման [4, 5]:

Սոցիալ-ժողովրդագրական գործոնները: Բացի բնական գործոններից, տարածքի օգտագործման էության, նրա հատակագծային կազմակերպման վրա ազդում են մարդածին ռեսուրսները, այսինքն այն երևույթները, որոնք տեղ են գտել մարդու նախորդ գործունեության արդյունքում: Կարելի է ասել, որ այժմ մարդածին գործոններն ավելի վատ ազդեցություն ունեն էկոլոգիայի վրա, քան բնածինները:

Տարածքի գնահատման համար կիրառվող մարդածին գործոններից են տարածքի տրանսպորտային և ինժեներատեխնիկական սպասարկումը, արտադրության և սպառման հիմնական կենտրոնների մատչելիությունը, հիգիենային պայմանները, բնական համալիրի վիճակը, կապիտալ ֆոնդի վիճակն ու արժեքը, անհրաժեշտ վերակառուցողական միջոցառումների գնահատականը, շինարարական բազայի առկայությունը, մշակված լանդշաֆտի գեղագիտական հատկությունները:

Կարևոր բարդությունն է՝ մարդու գործունեության (անտրոպոգեն) գործոնների ազդեցության գնահատականը և, որպես դրա հետևանք՝ տարածքի ռեսուրսների հարաբերակցությունը (միջավայրի ներուժը), որոնք ունեն տարբեր արժեքներ՝ կախված ՃՈՒ-ների տեսակից:

Տարածքի ճարտարագիտական ապահովությունը: Տարածքի ճարտարագիտական ապահովության մակարդակը որոշվում է նրանով, թե որքան է այն հեռու գործող և կառուցվող գլխամասային կառույցներից, որոնք ունեն նոր սպառողների ռացիոնալ միացման որոշակի շեմ, հնարավո՞ր են արդյոք որոշ տեղամասերի հատկացումներ, որոնք ապահովված են ինժեներական սարքավորումների մեկ կամ մի քանի տեսակներով, հնարավո՞ր է մեծացնել գործող ցանցը և այդ հատվածները լրացնել այլ ինժեներական հաղորդակցությունների սարքավորումներով: Որպես կանոն, ավելի նպատակահարմար է նման տարածքների օգտագործումը, քան մեկուսացված կամ ինժեներական տեսակետից չապահովված գոտիների յուրացումը:

Սոցիալ-ժողովրդագրական ներուժը: Նախագծման նպատակային ծրագրերի մշակման ժամանակ տարածքի նյութական ռեսուրսների գնահատմանը զուգընթաց հետազոտվում է սոցիալ-տնտեսական և ժողովրդագրական ներուժը: Այսպես, ՃՈՒ-ների տեղադրման խնդրի լուծման համար կարևոր է իմանալ քաղաքի և շրջանի աշխատանքային ռեսուրսները, բնակչության քանակությունն ու ժողովրդագրական կառուցվածքը, նրա մասնագիտական-որակական բնութագիրը: Աշխատանքային ռեսուրսների տարածքային տեղաբաշխումն ազդում է ՃՈՒ-ների տեղադրման և դրանց կառուցվածքի վրա:

Տրանսպորտ ՀՀ տարաբնակեցման համակարգում տրանսպորտային հաղորդակցման կառուցվածքին տրվում է կարևոր նշանակություն մասնավորապես Երևանյան ագլոմերացիոն գոտում: Իրականացվում է Երևանը շրջանցող մայրուղիների կառուցումը, որը կհանգեցնի տրանսպորտային հաղորդակցման գոտիներում ՃՈՒ-ների ակտիվ շինարարությանը: ՃՈՒ-ները նախատեսված են առաջին հերթին ավտովարորդների և ավտոզբոսաշրջիկների սպասարկման

համար, որոնց հիմնական օբյեկտներն են՝ հյուրանոցները, մոթելները, ռեստորանները, ակումբները, խանութները, ինչպես նաև ավտոսպասարկման կետերը, լցակայանները (տես՝ հավելված 12):

Ակնհայտ է, որ մոտակա բնակավայրերի բնակչությունը կձգտի դեպի այդ ՃՈՀ-ները՝ վերածելով դրանք որպես հանգստի սպասարկման նոր տեսակի օբյեկտների և բնակավայրերի խմբային համակարգում հասարակական սպասարկման կենտրոնների: Հետևաբար, ՃՈՀ-ների կազմի մեջ պետք է մտնեն նաև հանրային սպասարկման այնպիսի օբյեկտներ, ինչպիսիք են՝ բաղնիքները, լվացքատները, ժողովրդական տնային արտադրության ապրանքների առևտրի համալիրները, էթնիկական մշակույթի կենտրոնները (տվյալ տարածաշրջանի առանձնահատկություններով) ևն:

Տվյալ մոտեցումը կնպաստի տեղական միկրոտնտեսության զարգացմանը, տարածաշրջանի մշակույթի էթնիկական տարրերի զարգացմանն ու ձևավորմանը, հանրային սպասարկման մակարդակի բարձրացմանը ոչ միայն ավտոզբոսաշրջիկների, այլև մոտակա փոքր բնակավայրերի բնակչության համար:

Տարածքի տրանսպորտային սպասարկման աստիճանը սովորաբար գնահատվում է գոյություն ունեցող և կառուցվող տրանսպորտային ցանցերից և սարքավորումներից ունեցած հեռավորությամբ: Գնահատման հիման վրա կառուցվում է տարածքի տրանսպորտային սպասարկման սխեման, առանձնացվում են տրանսպորտի զանազան միջոցների առկայությամբ տարբեր մակարդակի տարածքները և ցույց է տրվում, թե որքանով են դրանք համապատասխանում անհրաժեշտպահանջներին:

Շրջակա միջավայրի արտաքին գործոնների ազդեցությունը մարդու առողջության վրա ուսումնասիրում են այնպիսի գիտություններ, ինչպիսիք են՝ բժշկական աշխարհագրությունը, էկոհիգիենան, վալեոլոգիան, բնապահպանությունը:

Մեր ժամանակակցի կենսամիջավայրը զգալի փոփոխություններ է կրել: Բնական լանդշաֆտն ավելի ու ավելի է սեղմվում քաղաքաշինական կառուցվածքներով, բնակչության խտությունը ավելանում է, բնության էկոլոգիական վիճակը՝ վատթարանում:

Մարդածին ազդեցությունների բարձր մակարդակը, արդյունաբերության, գյուղատնտեսության, տրանսպորտային և ճարտարագիտական համակարգերի, շինությունների և կոմունիկացիաների համակենտրոնացումն անբարենպաստ և անշրջելի փոփոխություններ է մտցնում մարդուն շրջապատող աշխարհում:

Միջավայրի ուրբանիզացումն իրականացնում է մշտական ագրեսիվ ազդեցություն մարդու վրա աղմուկի, թրթռումների, էլեկտրամագնիսական դաշտերի, բնակչության կենտրոնացման և այլ պատճառներով: Սա խստորեն ազդում է մարդու հոգեբանական և սոցիալական վարքի վրա, ինչն առավելապես արտահայտվում է խոշոր քաղաքներում, որտեղ նշված անբարենպաստ գործոններն ավելի շատ են կենտրոնացված:

Կենսաբանների, հիգիենայի մասնագետների, բժիշկների հետազոտությունների համաձայն, մարդու առողջության վրա ազդող գործոնները բաժանվում են չորս խմբի՝

- Շրջակա միջավայրի գործոնը (բնակլիմայական պայմանները, օդի, ջրի, հողի աղտոտվածությունը, աշխարհագրական չափանիշների կտրուկ փոփոխությունները ևն):
- Ժառանգության գործոնը (ժառանգական հիվանդություններով հիվանդանալու հակվածությունը):
- Բուժսպասարկման գործոնը (առողջապահությունը, բուժօգնության որակն ու արագությունը):
- ապրելակերպի պայմանները (աշխատանքի պայմաններն ու ռեժիմը, կրթությունն ու հանգիստը, սնունդը, հիգիենան և քաղաքակրթությունը, միկրոկլիման ընտանիքում և կոլեկտիվում, վնասակար սովորությունները ևն):

ՃՈՒ-ները կազմող միջավայրերն են շենքերն ու շինությունները (հիմնական օբյեկտները), կառուցապատած տարածքը, բնական լանդշաֆտը, ճարտարապետական փոքր ձևերը, դեկորատիվ արվեստների սինթեզը, լույսերի դիզայնը ևն:

ՃՈՒՀ-ների միջավայրի ներուժի ընդհանուր մակարդակը (նրա հիմնական սպառողական հատկությունները) ձևավորվում են միջավայրի ներուժի առանձին «տարրական» բաղադրիչներից:

Նման տարրական բաղադրիչներ են տարածքի հետևյալ տվյալները՝ բնապահպանական, կլիմայական, սոցիալական, մշակութապատմական, գեղագիտական և տնտեսագիտական:

Ռեկրեացիոն տարածքների կազմավորման ժամանակ որպես հիմնական նախադրյալներ հանդես են գալիս ռեկրեացիոն ռեսուրսները, բուժառողջարանային համալիրները, բնակավայրերը, անտառները, ջրային մակերեսները, ճանապարհները, ռեկրեացիոն երթուղիները և այլն [54]:

Բնապահպանություն: Էկոլոգիական խախտումները արտահայտվում են առաջին հերթին սանիտարահիգիենիկ տվյալներում:

Վերլուծության ընթացքում որոշվում են մթնոլորտային օդի, ջրամբարների, հողաշերտի, բուսական ծածկույթի, աղմկային ռեժիմի համապատասխան ցուցանիշները՝ համեմատելով դրանք թույլատրելի չափորոշիչների հետ:

Տարածքի գնահատումն ըստ սանիտարահիգիենիկ պայմանների, կատարվում է, որպես կանոն, ըստ չափանիշների (նորմատիվների) և բնապահպանության կողմից ներկայացվող սահմանափակումների քանակության և որակի: Ընդ որում՝ տարածքը տարբեր նպատակներով օգտագործելու համար նույն գործոնը կարող է հանդես գալ որպես օգտագործումը սահմանափակող (օրինակ, արժեքավոր բնական լանդշաֆտի գոտու կիրառումը շիանարարության նպատակով տարածքի ընտրության ժամանակ) և որպես խթանող (նույն գոտիների ռեկրեացիոն և բնապահպանական նպատակներով գնահատելու ժամանակ):

Մշակույթի, պատմության և ճարտարապետության հուշարձանները: Ազգային-մշակութային ավանդույթները: Հատուկ ուշադրություն է դարձվում ՃՈՒՀ-ների միջավայրի պատմամշակութային և գեղագիտական տվյալների գնահատմանը: Այդ վերլուծությունը սովորաբար կատարվում է ՃՈՒՀ-ների կառուցման

վայրերի բնական լանդշաֆտի բաղադրիչների հետ միասին: Գնահատման հիման վրա ընդունվում են որոշումներ պահպանության և վերակառուցման ռեժիմի, ինչպես նաև պատմական և գեղագիտական արժեք ներկայացնող տարածքների վրա նոր շինարարությանը ներկայացվող պահանջների վերաբերյալ (տես՝ հավելված 10):

Քաղաքային ռեկրեացիոն համալիրներ: Քաղաքի ռեկրեացիոն կառուցվածքը նրա հատակագծային կառուցվածքի օրգանական մասն է, այդ իսկ պատճառով դրանք պետք է իրականացվեն միաժամանակ քաղաքի գործառական գոտևորման, ճարտարապետահատակագծային կազմակերպման և տարածքային զարգացման հետ միասին: Քաղաքի ռեկրեացիոն կառուցվածքը կանխորոշվում է քաղաքաշինական գործոններով (քաղաքի մեծությամբ, գործառական ուղղվածությամբ, նշանակությամբ և պատմական զարգացմամբ) և բնական պայմաններով (կլիմա, երկրաբանություն, առկա կանաչ ապատ գոտիներ, ռելիեֆ, ջրային պաշարներ): Քաղաքի մեծությունն ազդում է հանգստյան համակարգի օբյեկտների կազմի, թողունակության, գործառական բնույթի և լանդշաֆտային կազմակերպման վրա (տես՝ հավելված 12):

Քաղաքի գործառական ուղղվածությամբ պայմանավորված է հանգստյան գոտիների տեղադրման վայրն ու չափերի որոշումը: Այդ խնդրի լուծման համար անհրաժեշտ է հաշվի առնել մարդու պահանջները՝ ուղղված հանգստի պայմաններին: Բացօթյա հանգստի խնդիրը անհրաժեշտ է համապատասխանորեն դիտարկել մարդու կյանքի փուլերի մանկության, պատանեկության, հասունության և ծերության) և դրանցից յուրաքանչյուրում ունեցած ազատ ժամանակի հետ: Զբոսայգու հանգստից օգտվելու հանրային բնույթը թույլ է տալիս հանգստի ձևերը խմբավորել ըստ այցելուների տարիքային համապատասխանության, հետաքրքրությունների և ակտիվության:

Բոլոր հանգստյան ձևերը բաժանվում են երկու հիմնական խմբի. «Ակտիվ» և «Պասիվ»

Ակտիվ հանգստի ձևերը և զվարճանքը, որպես կանոն, բնութագրվում են զանգվածայնությամբ՝ սպորտային խաղեր,

ատրակցիոններ, պարահանդեսներ, ջրային, դահուկային, չմշկային սպորտաձևեր, նավակային զբոսանք: Այդ գոտիների լանդշաֆտային կառուցվածքը պետք է առավելագույնս հարմարեցված լինի մեծաքանակ միջոցառումների իրականացման համար: Պասիվ հանգստի ձևերի համար բնութագրական է անհատականությունն ու ինտիմությունը՝ խաղաղ հանգիստ, տարածքի զննում, երաժշտության ունկնդրում, զբոսանք, սեղանի խաղեր, ընթերցանություն: Հանգստի այս ձևի լանդշաֆտային կառուցվածքը պետք է հանգստացողներին ապահովի բնական միջավայրի հետ առավել ակտիվ շփման հնարավորություն: Ռեկրեացիոն գործունեության հանգստի հիմնական ձևերը համապատասխանում են հետևյալ տիպի գործառական գոտիներին.

- զանգվածային սպորտի և առողջարարական միջոցառումներ,
- մանուկների խաղաղ հանգիստև զբոսանք,
- մանուկների զբաղմունք և խաղեր:

Բացի այդ, ՃՌՀ-ներում կարող են ներառվել մշակութալուսավորչական հիմնարկությունների և դեկորատիվ լանդշաֆտային ցուցադրումների տարածքներ:

ՃՌՀ-ների գոտիավորումը թույլ է տալիս բացառել տարբեր հանգստյան ձևերի համակցման հակադրությունները: Լանդշաֆտի համապատասխանությունը հանգստի տեսակին և հարմարավետության մակարդակին ապահովում է յուրաքանչյուր գոտու լանդշաֆտային գեղագիտական որակները, որի շնորհիվ հնարավոր է դառնում հասնել գործառական, էկոլոգիական և գեղագիտական առումներով կապակցված ներդաշնակ գոտևորման: Կանաչապատումը ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների հատակագծման և կառուցապատման կարևորագույն բաղկացուցիչն է: Կանաչապատ գոտիները, պաշտպանելով տարածքի առանձին հատվածներն ու շենքերը ավելորդ արևահարումից, քամիներից ու փոշուց, ստեղծում են բարենպաստ միկրոկլիմա և հնարավոր են դարձնում հանգստի կազմակերպումը՝ բարենպաստ ազդեցություն ունենալով հանգստացողների առողջության վրա:

Միաժամանակ, կանաչապատումը, ներդաշնակված փոքր ճարտարապետական ձևերի հետ, կարևոր գործոն է միջավայրի գեղագիտական ընկալման համար:

Քաղաքամերձ ռեկրեացիոն համալիրներ: Շրջակա միջավայրի տեխնածին աղտոտումների աճը, բուսականության բազմազանության նվազումը, բնակչության բարձր խտությունը հատկապես սուր է զգացվում խոշոր քաղաքներում, որտեղ խաթարվում է մարդ-բնություն կապը: Պատահական չէ որ XXI դարը կոչված է մարդասիրության միջավայրի դար [55]: Մեր երկրում և արտասահմանում ավելի շատ տարածում են ստանում ցածրահարկ շենքերով ռեկրեացիոն համալիրները: Ռեկրեացիոն միջավայրի ապակենտրոնացման ընդհանուր ուղղվածության գործընթացում և քաղաքային բնակչության կողմից խոշոր քաղաքներում հանգստանալու ցանկության պակասը մեծացնում է փոքր ռեկրեացիոն կառույցների նախագծման և կառուցման պահանջարկը: Այս պարագայում ռեկրեանտի համար հնարավորություն է ստեղծվում ռեկրեացիոն գոյակցությունների մի մասը կազմելով հանդերձ՝ լինել առանձնացված: Ռեկրեացիոն միջավայրի կազմակերպումն իրականացվում է երկու հիմնական ուղղությամբ՝ ժամանակակից նոր ճարտարապետությամբ և հին ճատարապետության տարբեր ոճական հնարքների նմանակմամբ: Հանգստյան միջավայրի բազմազանությանը հնարավոր է հասնել տարբեր ճարտարապետական ձևերի հմուտ համադրությամբ, ինչն առավել բնութագրիչ է խոշոր ավաններին:

Ռեկրեացիոն փոքր բնակավայրեր: Հանգստի այս ձևի հիմնական առավելությունը բնակելի բջիջների և շրջակա միջավայրի սերտ կապն է: Այստեղ առաջանում են երեք տիպի ելակետային հատակագծային միավորներ, որոնք կազմավորում են բնակավայրի կառուցապատումը. Առանձին կանգնած տուն, ծավալահատակագծային բլոկ և կառուցվածքի ծավալահատակագծային տարր:

Բնակելի միջավայրի գործառական տարածքային կազմակերպումը, ի տարբերություն ուրբանիզացված քաղաքային միջավայրի, պետք է ուղղված լինի ճարտարապետության և շրջակա

բնական միջավայրի ներդաշնակությանը և առավելագույն փոխկապակցվածությանը՝ նպաստելով մարդու հանգստի ընթացքում խաղաղ և անմիջական մթնոլորտի ստեղծմանը:

Ընտանեկան հանգստի հիմնարկություններ: Ընտանեկան հանգիստն ունի իր առանձնահատկությունները, որոնք էապես տարբերվում են զբոսաշրջության անհատական կամ խմբային կազմակերպման ձևերից, ինչը պետք է իրենց արտահայտությունը գտնի հատակագծային կազմակերպման և նախագծման մեջ: Նպատակահարմար է երեխաներով ընտանիքների համար նախատեսված հաստատությունների և առանց երեխաների ճանապարհորդների մեկուսացումը [56]: Ռեկրեացիոն համալիրների կազմում ակտիվորեն ներառվում են նաև ընտանեկան հանգստի հիմնարկությունները: Դրանք զբոսաշրջային կայաններ են, հյուրանոցներ կամ պանսիոնատներ երեխաների և ծնողների համար: Լիարժեք հանգստի պայմաններից մեկն այստեղ համարվում է հանգստացողներին ննջասենյակներում տեղավորումը ընտանեկան կազմով (2-3 տեղ մեկ ննջասենյակում, 3-4 տեղ երկու ննջասենյակում):

Վերոհիշյալ հանգստի հիմնարկներում պետք է ունենալ սպասարկման սենյակների ընդլայնված կազմ: Երեխաների սպասարկման սենյակների խումբ, բարեկարգված զբոսաշրջային երթուղիների ցանց, մանկական քաղաքներ, հարթակներ: Արտասահմանյան ընտանեկան հանգստի համալիրներում լայնորեն կիրառվում են բազմաբնակարան տներ, քոթեջներ, վիլլաներ:

2.3. Գործառական դասակարգումն ու տեղաբաշխման սկզբունքները հանրապետությունում

Ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների նպատակային կազմակերպումը առաջին հերթին նախատեսված է ավտովարորդներին, ուղևորներին և ավտոտուրիստներին համապատասխան ծառայությունների մատուցման և տրանսպորտային միջոցների սպասարկման համար: Դրանք կարող են օգտագործվել նաև միջպետական, որոշակի բնակավայրերի միջհամայնքային

անհարաժեշտ կարիքների իրականացման և բնակավայրերի որոշակի խնդիրների բեռնաթափման նպատակներով:

Ճանապարհամերձ սպասարկման օբյեկտները՝ համապատասխան իրենց գործառական նշանակության կարող են դասակարգվել հետևյալ խմբերի՝

1.) ճանապարհային ծառայության, 2.) սահմանային սպասարկման, 3.) տրանսպորտային սպասարկման, 4.) միջազգային հանդիպումների և մեծածախ առևտրի համալիրներ, 5.) առևտրային կենտրոններ, 6.) զբոսաշրջային հանգստի և ժամանցի համալիրներ:

1. Ճանապարհային ծառայության կետեր

ա) ճանապարհային ծառայության շինություններ՝ ավտոմոբիլային ճանապարհի մասեր, որոնք ծառայում են դրանց շինարարությանը, նորոգմանը և պահպանմանը: Դրանք են՝ արտադրական բազաները, վարչական և բնակելի շենքերը, ճանապարհների պահպանության հենակետերը, շինանյութերի պահեստները և այլն,

բ) ճանապարհային պահպանության հենակետ՝ ճանապարհների ձմեռային պահպանության, ինչպես նաև կամուրջների և թունելների պահպանության ծառայությունների շենքեր ու շինություններ,

գ) ճանապարհային ինժեներական շինություններ՝ ճանապարհի մասեր, որոնք ապահովում են ճանապարհների շահագործման և դրանցից օգտվելու պահանջները: Դրանք են՝ կանգառները, ավտոտաղավարները, արագացման և արգելակման գոտիները, տրանսպորտային միջոցների կայանատեղիները, հանգստյան (ժամանակավոր) գոտիները, տեսահարթակները, ձյունապաշտպան անտառաշերտերը, տնկիները, օտարման շերտից դուրս գտնվող շրջանցող ուղիները, հակահեղեղային և հակաձնահոսային կառույցները, հակավթարային գրպանները, ճանապարհային կապի և լուսավորության շինությունները և այլն:

2. Սահմանային սպասարկման կետեր

Նախատեսվում են միջպետական ճանապարհների սահմանամերձ գոտիներում:

3. Տրանսպորտային սպասարկման կետեր

Տրանսպորտային սպասարկման հանգույցների կազմավորումը նպատակ ունի ստեղծել միջպետական, միջքաղաքային երթուղային, ինչպես նաև բեռնափոխադրումներ իրականացնող ավտոտրանսպորտային միջոցների կայանման գոտի՝ Երևան մտնող տրանսպորտային միջոցների համար հիմնական և ժամանակավոր կանգառներ, վերանորոգման, լվացման և վառելիքի լցման կայաններ, իսկ վարորդների և ուղևորների համար ձևավորել ժամանակավոր հանգստի, սննդի ընդունման, հնարավոր է նաև՝ առևտրի բարենպաստ պայմաններ: Նշված միջոցառումը հնարավորություն կստեղծի նաև նվազեցնելու քաղաք մուտք գործող տրանսպորտային միջոցների անմիջական հոսքը՝ այստեղից քաղաքային տրանսպորտից օգտվելու պայմանով, ինչպես նաև նվազեցնել այլ բնակավայրերի և մերձքաղաքային երթուղային և այլ ավտոմեքենաների տարանցիկ երթևեկության հոսքը քաղաքի միջով:

Համալիրի հնարավոր կազմը՝ միջքաղաքային երթուղային ավտոկայան, ավտոմեքենաների կայանատեղիներ, վերանորոգման և լվացման կետեր, ավտովառելիքի լցակայաններ, հասարակական զուգարաններ, սննդի ընդունման օբյեկտներ, ժամանակավոր հանգրվան (մոթել), բուժսպասարկման կետ և դեղատուն, կենցաղսպասարկման կետեր՝ վարսավիրանոց, հագուստի մաքրում և այլն, հուշանվերների և զովացուցիչ ջրերի վաճառակետեր, հնարավորության դեպքում՝ առևտրական սրահներ, շուկաներ:

Տրանսպորտային սպասարկման նման հանգույցներն առավել նպատակահարմար է ձևավորել ք.Երևանն օղակաձև շրջանցող ճանապարհների հատման հանգույցներում: Այն կնպաստի նաև մայրաքաղաքի էկոլոգիական վիճակի բարելավմանը [17]:

4. Միջազգային գործարար հանդիպումների և մեծածախ առևտրի համալիրները բազմագործառույթ կենտրոններ են, և կարող են ունենալ հետևյալ կազմը. միջազգային և տարածաշրջանային գործարար հանդիպումների կենտրոն, միջազգային և

տարածաշրջանային գիտական կենտրոն՝ գիտաժողովների անցկացման համապատասխան ենթակառուցվածքներով, մեծածախառևտրի կենտրոն՝ համապատասխան ցուցասրահներով, գրասենյակներ՝ առևտրային ժամանակավոր ներկայացուցչությունների համար:

Համալիրը նաև պետք է ապահովված լինի հետևյալ ենթակառուցվածքներով՝ հյուրանոց, ռեստորաններ, սրճարաններ, բար, ժամանցի այլ օբյեկտներ, մարզական և հանգստի գոտի, ավտոկայանատեղիներ ավտոսպասարկման կետեր:

5. Առևտրային կենտրոններ (համալիրներ)

Ավտոմայրուղիներին հարակից տարածքներում խոշոր առևտրային կենտրոնների ստեղծումը համարվում է խոշոր քաղաքները բեռնաթափելու միջոցներից մեկը և ենթադրում՝ քաղաքներից դուրս, մեծածախ և մանրածախ առևտրի խոշոր համալիրների կազմակերպում: Համալիրը կդառնա բազմագործառույթ կենտրոն, որտեղ առևտրային գործառույթներից բացի, կարող են նախատեսվել նաև հանրային սննդի կետեր անհրաժեշտ քանակի ավտոկայանատեղիներ, լիցքավորման և սպասարկման կայան, մանկական ժամանցի կետեր և կարճատև հանգստի գոտի:

Երևան-Սևան ավտոմայրուղու վրա նման ծրագիրը հնարավորություն կստեղծի ակտիվացնել Երևան-Սևան-Դիլիջան-Իջևան-Բագրատաշեն-Վրաստանի սահման միջպետական, Երևան-Սևան-Գավառ-Մարտունի զբոսաշրջային ճանապարհների երթևեկությունը, ինչպես նաև աշխուժացնելու և զարգացնելու մոտակա բնակավայրերի տնտեսությունը՝ ստեղծելով համապատասխան աշխատատեղեր:

6. զբոսաշրջային հանգստի և ժամանցի համալիրները բաղկացած են լինելու հիմնականում երկու գործառական գոտուց՝

ա) հյուրանոցային գոտին (կարճաժամկետ և երկարաժամկետ) ներառում է հյուրանոցային մասնաշենքեր, մոթելներ, ակումբներ, սրճարաններ, ռեստորաններ, բարեր, գիտաժողովների դահլիճներ, խաղատուն, ինչպես նաև, առևտրական և զբոսաշրջային տեսականիով համապատասխան խանութներ: Հյուրանոցային հատվածը պետք է

բաղկացած լինի երկու մասից՝ խաղատների այցելուների և ընտանիքներով ժամանցի ու հանգստի նպատակով այցելած հյուրերի համար,

բ) ժամանցային և հանգստի գոտում նախատեսվում է ստեղծել մանկական և մեծահասակների համար ժամանցի թեմատիկ զբոսայգիներ՝ համապատասխան ճեմուղիներով, ատրակցիոններով, ջրաշխարհով, սրճարաններով և ամառային համերգասրահով:

Վերը նշված կետերից որպես խնդրո առարկա առանձնացվել են վերջին (4, 5, 6) ՃՈՒՀ-ները:

Ժամանցային գոտին պետք է ունենա իր թեմատիկ ենթագոտիները՝ որոշակի առանձնահատկություններով և ցուցադրությամբ: Այստեղ ժամանց անցկացնելու և զվարճանքներ տեսնելու ցանկալի ժամկետը պետք է լինի այնպիսին, որպեսզի այցելուն ցանկանա այն ամբողջությամբ ընկալելու նպատակով հաճախել նաև հաջորդ օրը՝ գիշերելով հարակից հյուրանոցում:

Հայաստանի համար սույն ծրագրով լավագույն լուծումներից մեկը կարող է լինել ք.Երևանից դեպի գեղատեսիլ Սևանալիճ ձգվող ավտոմայրուղու և դեպի Ծաղկաձոր ու Հանքավան տանող ճանապարհի հանգույցին հարակից տարածքում խոշոր զբոսաշրջային կենտրոնի՝ հյուրանոցային և ժամանցային համալիրի կազմավորումը (տես՝ հավելված 12):

Ճանապարհային սպասարկման և ճանապարհամերձ հանգստի օբյեկտները նպատակահարմար է տեղադրել ք.Երևանից դուրս եկող հետևյալ հիմնական մայրուղիներում՝

ա) Երևան-Սևան-Դիլիջան-Իջևան-Նոյեմբերյան-Բագրատաշեն (պետական սահմանակետ դեպի Վրաստան), (Մ-4 միջպետական ավտոճանապարհ),

բ) Երևան-Ջրվեժ-Ձորաղբյուր-Գառնի-Գեղարդ (Հ-3 հանրապետական ավտոճանապարհ),

գ) Երևան-Աշտարակ-Թալին-Գյումրի-պետական սահմանակետ դեպի Վրաստան, (Մ-1 միջպետական ավտոճանապարհ),

դ) Երևան-Արտաշատ-Արարատ-Երասխ (պետական սահմանակետ Ադրբեջանի հետ)-Եղեգնաձոր-(Ջերմուկի խաչմերուկ)-(Տաթևի

խաչմերուկ)-(Սիսիան-Գորիս-Կապան-Մեղրի-պետական սահմանակետ դեպի Իրան), ինչպես նաև Գորիսից դեպի Լեռնային Ղարաբաղի Հանրապետություն (Ծուշի-Ստեփանակերտ, Մ-12 միջպետական ավտոճանապարհ),

ե) Երևան-Էջմիածին-Արմավիր-Թուրքիայի սահման (Մ-5 միջպետական ավտոճանապարհ): Էջմիածնի ուղղությամբ այն նպատակահարմար կլինի նաև «Զվարթնոց» օդանավակայանի հարևանությամբ [14]:

զ) Սևանի ավազանը շրջանցող Մ-10, Մ-11 և Մ-14 միջպետական մայրուղիների հարակից գոտիներում [57]:

Միաժամանակ առաջիկա ժամանակահատվածում ուշադրության է արժանի «Հյուսիս-Հարավ» ճանապարհային միջանցքի համապատասխան կահավորումը, որի էական հատվածը համապատասխանում է վերը նշված ուղղություններին (տես՝ հավելված 13): Յուրաքանչյուր օբյեկտի տեղակայման տեղի ընտրությունն ըստ գործառական նշանակության պետք է կատարվի մանրամասն վերլուծության և համապատասխան հիմնավորման հիման վրա[58]:

Սույն աշխատության և ՀՀ տարածքային զարգացման գլխավոր նախագծի [13] բազմակողմանի քաղաքաշինական վերլուծություններով և համադրությամբ բացահայտվել են նոր համայնքների ձևավորման համար բարենպաստ տարածքներ, որոնք իրենց ռեկրեացիոն ներուժով (տրանսպորտային հաղորդակցությունների առկայություն, բնակլիմայական և լանդշաֆտային պայմաններ, կառուցապատման համար նախընտրելի անմշակ տարածություններ, բնական և պատմամշակութային հուշարձաններին հասանելիություն և այլն) կարող են դառնալ ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների հիմնման տարածքներ՝ հաշվի առնելով տվյալ վայրի իրավիճակային առանձնահատկություններն ու զարգացման հեռանկարները:

Հարկ է նշել նաև, որ ըստ տարածքային զարգացման համակարգի քաղաքաշինական հիմնակմախքի տարածքային տարրերի կատարելագործման և զարգացման առաջարկվող ռեժիմների՝

• Քաղաքաշինորեն-տնտեսապես թույլ յուրացված գոտիներում նախագծով առաջարկվում է սահմանել առաջնահերթ զարգացման ռեժիմ, որը նկատառում է.

– *Քաղաքային և գյուղական բնակավայրերի տարածական աճ,*

– *Ինտենսիվ յուրացված գոտուն հարող տարածքներում, ինչպես նաև լեռնահումքային և գյուղատնտեսական ձեռնարկությունների տեղաբաշխման համար բարենպաստ տարածքներում հենակետային հատակագծային կենտրոնների ձևավորում՝ գոյություն ունեցող բնակավայրերի հենքի վրա*

– *Հենակետային հատակագծային կենտրոնների առաջարկվող տեղաբաշխումը՝*

•Արագածոտնի մարզի հարավարևմտյան տարածաշրջան (Արուճ-Պարտիզակ հատված),

•Արմավիրի մարզի տարածաշրջանի արևմտյան տարածաշրջան (Քարակերտ-Բաղրամյան հատված),

•Արարատի մարզի հարավարևելյան տարածաշրջան (Երասխ-Սևակավան հատված),

•Գեղարքունիքի մարզի արևելյան տարածաշրջան (Ճափարաղ-Արեգունի հատված, Սոթքի հատված),

•Լոռու մարզի հարավարևելյան տարածաշրջան (Լոռուտ-Շամուտ հատված),

•Շիրակի մարզի հյուսիսային տարածաշրջան (Աշոցք-Ամասիա հատված),

•Սյունիքի մարզի հյուսիսային տարածաշրջան (Սառնակունք-Սպանդարյան, Թասիկ-Թանահատ հատվածներ), հարավային (Տաշտուն-Լիճք հատված),

•Վայոց Ձորի մարզի հյուսիսարևմտյան տարածաշրջան (Աղնջաձոր-Սալի հատված),

• *Տավուշի մարզի հյուսիսային տարածաշրջան (Այրում-Ձորական-Հաղթանակ հատված)* (տես՝ հավելված 11):

Բնակավայրերի փոխկապակցվածության մեծացման նախադրյալների ստեղծում՝ միջհամայնքային միավորումների ստեղծումով: Այդ միավորումները դիտվում են որպես միասնական

տնտեսական և քաղաքաշինական համալիր՝ ստեղծված բնակավայրերի խմբով՝ համընդհանուր տրանսպորտային, ինժեներական ենթակառուցվածքներով, կապված արտադրական կապերով, որոնք կարող են ստեղծվել ռեսուրսների համատեղ օգտագործման ճանապարհով:

Վերը նշված գոտիներում, որպես հեռանկարային զարգացման հենակետային բնակավայրեր՝ տեղային օղակների նախնական քաղաքաշինական գործունեության ծավալման գործընթացի շրջանակներում միանգամայն օրինաչափ է համապատասխան ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների կառուցման ծրագրերի իրականացումը, տվյալ տարածքների հեռանկարային զարգացման ենթատեքստում [13 էջ 399-400]:

Հիմնականում ընդունելի համարելով առաջարկվող տարբերակները՝ հարկ է նշել, որ տեղային կենտրոնների ձևավորման խնդիրն առկա է նաև Արագածոտնի մարզի Ծաղկահովիտի և Արագածի, Գեղարքունիքի մարզի Դպրաբակ-Այգուտի, Լոռու մարզի Կուրթան-Արևածագի, Ձորագետի, Փամբակի, Դեբեդի հովիտներ, Շիրակի մարզի Բաշգյուղ-Կաքավասարի և Արփիլճի, Սյունիքի մարզի Գեղի-Գեղավանքի, Տաթևի, Ծամբի և Սպանդարյանի ջրամբարների, Ներքին Հանդ-Սրաշենի, Վայոց Ձորի մարզի Մարտիրոս-Ձառիթափի, Տավուշի մարզի Կիրանց-Սարիգյուղ-Ազատամուտի հատվածներում [2 էջ 71] (տես՝ հավելված 11):

2.4. Երևանյան ագլոմերացիայի ռեկրեացիոն առանձնահատկությունների վերլուծությունը

Մայրաքաղաք Երևանը Հայաստանի խոշորագույն քաղաքն է: Այն գտնվում է Արարատյան դաշտում՝ իր տարածքում ներառելով Հրազդան գետը: Մշտական բնակչությունը 2014 թվականի հունվարի մեկի դրությամբ կազմում է ավելի քան 1 միլիոն 68 հազար մարդ [59]:

Երևանն աշխարհի հնագույն քաղաքներից է: Քաղաքի տարածքում տարբեր ժամանակաշրջաններում առաջացել և զանազան պատճառներով կործանվել են բազմաթիվ բնակավայրեր: Որպես հին

բնակավայր հայտնի է նաև Շենգավիթը. այստեղ մարդիկ բնակություն են հաստատել 5-6 հազար տարի առաջ:

Ավելի քան 400 տարի վարչաքաղաքական կենտրոնի պատմություն ունեցող Երևանը 1918 թվականին դառնում է նորանկախ հանրապետության մայրաքաղաքը:

Մայրաքաղաքի պատմության մեջ առանձնահատուկ տեղ է գրավում խորհրդային շրջանը, որի ընթացքում Երևանը գեղեցկացավ և աշխարհի այլ մայրաքաղաքների շարքում արժանիորեն գրավեց իր ուրույն տեղը:

Երևանը գտնվում է ծովի մակարդակից 850-ից մինչև 1300 մետր բարձրության վրա: Երևանի կլիմային բնորոշ են տաք, չոր ամառներ և համեմատաբար կարճ, բայց ցուրտ ձմեռներ:

Սահմանակից

է ՀՀ Արագածոտնի, Կոտայքի, Արարատի և Արմավիրի մարզերին:

Քաղաքն ունի ամֆիթատրոնի տեսք՝ ներքևում քաղաքի կենտրոնն է, իսկ թաղամասերը բարձրանում են լանջերնի վեր:

Քաղաքը գտնվում է բարեխառն գոտու ցամաքային հատվածում՝ շրջապատված լեռներով ու լեռնաշղթաներով: Երևանի առջև բացվում է Արարատլեռան տեսարանը, իսկ հյուսիսում վեր է խոյանում Արագածը: Արևելքում Գեղամա լեռներն են և Սևանա լիճը: Քաղաքից արևմուտք և հարավ սփռված է ընդարձակ Արարատյան դաշտը:

Ջրաֆիկացված է ամբողջ քաղաքը. աշխարհի շատեզակի քաղաքներ են, որ ունեն այդպիսի մաքուր խմելու ջուր: Գառնու և Ապարանի բարձունքներից խողովակներով Երևան հասնող ջուրն օգտագործվում է ոռոգման, ինչպես նաև՝ քաղաքի շատրվանների, արհեստական լճակների համար:

Մայրաքաղաքում կան տասնյակ մեծ և միջին չափի թատրոններ, կինոթատրոններ, Օպերայի և բալետի թատրոնը: Երևանում են հանրապետության գործող 95 թանգարանից 57-ը: Այստեղ գործում է 160 կրթական համալիր, 10-ից ավելի բարձրագույն ուսումնական հաստատություն, ինչպես նաև առողջապահական 25 ընկերություն՝ բժշկական 5 կենտրոն, 15 պոլիկլինիկա, 2

բժշկասանիտարական մաս, 2 դիսպանսեր և շտապ բուժօգնության ծառայություն, 40-ից ավելի մասնագիտական բժշկական միություններ:

Երևանի արդյունաբերական արտադրանքի կառուցվածքի մեջ զգալի բաժինը կազմում է մշակող արդյունաբերությունը՝ 86,0 %, իսկ էլեկտրաէներգիայի, գազի, ջրի արտադրությունն ու բաշխումը և հանքագործական արդյունաբերությունը՝ համապատասխանաբար՝ 13,1% և 0,9% [73]:

21-րդ դարումլայն թափ է առնում շինարարությունը, կառուցվում են նոր թաղամասեր ու ճանապարհներ, նորոգվում և նոր տեսք են ստանում հները:

Երևանի գլխավոր հնագույն հարստությունը բերդերն են՝ Արին-Բերդում պահպանվում են Երեբունի քաղաքի, իսկ Ծենգավիթում՝ Թայշեբաինի ուրարտական բերդի մնացորդները:

Մայրաքաղաքն ունի տասից ավելի եկեղեցիներ: Միջնադարյան եկեղեցիներից կանգուն է մնացել 13-րդ դարում ստեղծված Կաթողիկե եկեղեցին: Նրա շուրջն այժմ բացվել է նոր կաթողիկոսանիստ եկեղեցի:

Այժմ քաղաքի տրանսպորտային ուղևորափոխադրումները հիմնականում իրականացվում են ավտոբուսներով ու երթուղային տաքսիներով:

Զվարթնոց միջազգային օդանավակայանը Հայաստանի ամենամեծ օդանավակայանն է: Այն գտնվում է Զվարթնոցից ոչ հեռու, Երևանից 10 կմ դեպի արևմուտք: 2015թ. տվյալներով օդանավակայանը փոխադրել է 1.6 միլիոն ուղևոր:

2.5. Երևանից դուրս եկող մայրուղիներին հարող տարածքների կառուցապատման կանոնակարգման խնդիրները

ՀՀ միջպետական և հանրապետական ճանապարհներին հարող տարածքներում տեղաբաշխված ռեկրեացիոն օբյեկտները և համալիրները կարևորվում են տարաբնակեցման համակարգում ունեցած իրենց դերով, նշանակությամբ և հզորությամբ [13]:

Այստեղ քաղաքաշինական և տնտեսական ակտիվ գործունեության առանձնահատկությամբ և ըստ առաջնայնության կարևորվում են նշված ճանապարհներին, հարակից օբյեկտներով ու համալիրներով կազմավորված քաղաքաշինական միջավայրի դիրքն և նշանակությունը քաղաքային մեծ բնակավայրերի ազդեցության գոտիներում, մասնավորապես մայրաքաղաք Երևանի համար: Այս գործոնը այս կամ այն չափով կանխորոշում է ոչ միայն դրանց հզորություններն ու գործառական հիմնական բնույթը, այլև մայրաքաղաքին հարակից լինելու հանգամանքը, մասշտաբայնությունն ու հանդիսավորությունը, սպասարկման որոշակի տեսակների շեշտվածությունն ու մյուսների սահմանափակումը:

Իրենց թողունակությամբ և գործառույթների բազմազանությամբ վերջին տարիներին բազմաթիվ համալիրներ են կառուցվել մայրաքաղաքի կենտրոնից տարբեր ուղղություններով հեռացող հանրապետական ու միջպետական նշանակության մայրուղիներին հարող տարածքներում, որոնք ըստ իրենց հիմնական գործառական բնույթի դասակարգման կարելի է տարանջատել նաև որոշակի շրջակա միջավայրի առանձնահատկությունների առկայությամբ:

Երևանից դուրս եկող միջպետական և հանրապետական նշանակության ճանապարհներին հարակից ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների տեղաբաշխման, գործառական նշանակության և թողունակության ձևավորմանն առնչվող զարգացումների և վերջիններիս օրինաչափությունների բացահայտման հետ կապված՝ ուսումնասիրվել է նշված մայրուղիներին հարող տարածքներում վերջին երկու տասնամյակում կուտակված նախագծման, կառուցման և շահագործման գործընթացը:

Հետազոտության արդյունքում պարզվել է, որ նմանատիպ սպասարկման օբյեկտների ինտենսիվ կառուցապատմամբ էապես պայմանավորված է ագլոմերացիայի և քաղաքամերձ տարածքներում կարևորագույն ճանապարհներին հարող սոցիալական, հանգստի, ժամանցի և այլ հանրային նշանակության օբյեկտների ու

համալիրների տնտեսապես և էկոլոգիապես նպաստավոր պայմանների առկայությունը, ինչը վկայում է նաև վերջիններիս սոցիալական աճող պահանջվածության մասին:

Դեպի մայրաքաղաք և նրանից դուրս մայրուղիների ինտենսիվ տրանսպորտային հոսքերն ապահովում են բնակչության առևտրի, հանգստի ու ժամանցի կազմակերպումը ինչպես Երևանի սահմանամերձ, այնպես էլ նրան հարակից մարզային տարածքներում՝ բեռնաթափելով Երևանի կենտրոնական հատվածներում նմանօրինակ գործառույթների կուտակվածության հետևանքով առաջացած լարվածությունը:

Ուսումնասիրելով վերոհիշյալ օբյեկտների և համալիրների տեղաբաշխվածությունը, հաճախականության ռիթմը, թողունակությունները, գործառույթների բազմազանությունը, կապը տվյալ տեղադրման վայրի լանդշաֆտային առանձնահատկությունների, բնակլիմայական և այլ գործոնների հետ՝ հնարավոր է դրանք դասակարգել որոշակի խմբավորումների:

Դիտարկենք քաղաքամերձ գոտու տարածքային հատակագծման նախագծի և Երևան քաղաքին հարակից մարզերի հետ կապող միջպետական մայրուղիներին հարող տարածքների կառուցապատման կանոնակարգման խնդիրները:

Այս ուղղությամբ պետական մակարդակով հիմնական միջոցառումները նախատեսվել են ՀՀ կառավարության 2005 թվականի հուլիսի 21-ի «Երևան քաղաքը հարակից մարզերի հետ կապող մայրուղիներին հարող տարածքների քաղաքաշինական գործունեության կանոնակարգման և կառուցապատման սխեմաների մշակման մասին» N1195-Ա որոշմամբ, որի հիման վրա «Երևաննախագիծ» ՓԲԸ-ի կողմից 2005թ. մշակվել են Երևան քաղաքը հարակից մարզերի հետ կապող մայրուղիներին հարող տարածքների կառուցապատման սխեմաներ [14]:

Որպես մայրաքաղաքից դուրս եկող ուղղություններ՝ ընտրված են Մ-1, Մ-2, Մ-4 և Մ-5 միջպետական ճանապարհներն իրենց հարակից քաղաքաշինորեն առավել էական գոտիները և որոշ հատվածներ Նոր-Նորքի, Ջրվեժ-Սևան մայրուղուն միացնող համաքաղաքային

մայրուղուց: Նշված նախագծերում հիմնական շեշտը դրվել է անմիջապես ճանապարհամերձ շերտերի կառուցապատման կանոնակարգման խնդրի վրա:

• **Մ-1՝** Երևան-Գյումրի-Բավրա-Վրաստանի սահման անընդհատ շարժման մայրուղին սկիզբ առնելով Մարզահամերգային համալիրից՝ կապ է հաստատում նրանից դեպի հյուսիս-արևմուտք գտնվող հանրապետության այլ բնակավայրերի հետ: Այն երկարաձգվում է Լենինգրադյան, Ծիրազի, Չաուշի փողոցներով շարունակվելով Երևանի սահմանից դուրս՝ Աշտարակի խճուղով դեպի Գյումրի:

• **Մ-2՝** Երևան-Երասխ-Գորիս-Մեղրի-Իրանի սահման անընդհատ շարժման մայրուղին համարվում է «Հյուսիս-հարավ» տրանսպորտային միջանցքի ուղղությունը: Այն քաղաքի հիմնական հաղորդակցուղիներից է, որը սկիզբ առնելով քաղաքի Արշակունյաց-Ծիրակի խաչմերուկից, կապ է հաստատում քաղաքի և նրանից դեպի հարավ գտնվող հանրապետության այլ բնակավայրերի հետ: Արշակունյաց պողոտայից մինչև Ծիրակի փողոցի հետհատվելը, խաչմերուկից Ծիրակի փողոցը առանց ուղղությունը փոխելու հատվում է դեպի Արտաշատի խճուղի տանող ճանապարհի հետ, գոյություն ունեցող ճանապարհին զուգահեռ, շրջանցում Նորագավիթը և շարունակվում է մինչև Արտաշատի խճուղու սկզբնամաս, այնուհետև՝ Մասիսի խաչմերուկի ուղղությամբ:

Մայրուղու շարունակությամբ ձախակողմյան հատվածում հատուկ նշանակության կանաչի գոտի է, աջ մասում գտնվում է Նորագավիթ թաղամասը՝ խառը կառուցապատման և անհատական տների գոտիներով: Առաջարկվում է Նորագավիթ թաղամասով անցնող տեղական նշանակության փողոցի բարեկարգում, հաշվի առնելով թե նրա երկայնքով գոյություն ունեցող բնակելի տների հուշարձանախումբը, թե հարակից տարածքներում գոյություն ունեցող հուշարձանները:

• **Մ-4՝** Երևան–Սևան-Իջևան-Ադրբեջան սահման անընդհատ շարժման մայրուղի:

Քաղաքի հիմնական հաղորդակցուղիներից է, որը սկսվում է քաղաքի կենտրոնից՝ Հերացի-Մյասնիկյան-Աճառյան փողոցներով, շարունակվում է դեպի Հյուսիսային ավտոկայան և Երևանի սահմանից դուրս՝ մինչև Աբովյան քաղաքի ուղեբաժանք, ապա Սևան-Իջևան:

• **Մ-5**՝ Երևան–Էջմիածին-Արմավիր-Թուրքիայի սահման անընդհատ շարժման մայրուղին քաղաքի հիմնական հաղորդակցուղիներից է:

Բուֆերային գոտիներում, պետք է արգելվեն բոլոր նոր կառուցապատման և վերակառուցման աշխատանքները, առանձին տեղակայված կառույցների համար պետք է նախատեսել մուտքեր և մոտեցումներ՝ ավտոմեքենաների կայանատեղիներով՝ վերջիններս հիմնական մայրուղուց առանձնացնելով կանաչ գոտիով [60]:

1. Երևանի քաղաքամերձ գոտի

Քաղաքամերձ գոտին սահմանակից է Արմավիրի, Արագածոտնի, Գեղարքունիքի, Կոտայքի և Արարատի մարզերին: Այդ գոտում ավտոմոբիլային ճանապարհների ընդհանուր երկարությունն ըստ նշանակության կազմում է՝ միջպետական - 40,24 կմ, հանրապետական - 39,48 կմ, տեղական - 138,72 կմ [57]:

Երևանն ըստ կառուցվածքի և հատակագծային լուծումների, այլ խոշորագույն քաղաքների նման, ունի տրանսպորտային վերգետնյա կապերի հետևյալ ուրվագիծը՝ շառավղային ուղղությամբ քաղաք մտնող մայրուղային ճանապարհներ, քաղաքն օղակող շրջանցիկ ավտոմոբիլային ճանապարհ, ինչպես նաև օղակաձև փողոցներ քաղաքի ներսում: Սա փորձված համակարգ է, սակայն որոշ քաղաքների պարագայում այն կարող է լավ աշխատել, մյուսների պարագայում՝ վատ:

Համակարգը լավ է աշխատում այն դեպքում, երբ քաղաք մտնող մայրուղային ճանապարհները խորը մուտք ունեն դեպի քաղաքի կենտրոն, օղակաձև ճանապարհները կամ փողոցները լիարժեք են գործում և տրանսպորտային հանգույցներով կապված են այդ ճանապարհների հետ: Երևանի պարագայում այս խնդիրները դեռևս ամբողջովին լուծված չեն: Այսպես, այսօրվա դրությամբ չորս միջպետական նշանակության ճանապարհներ են մտնում մայրաքաղաք,

որոնք չունեն խորը մուտքեր դեպի քաղաքի կենտրոն (տես՝ հավելված 12):

Քաղաքը չունի ամբողջական օղակաձև ճանապարհ:

Թվարկած հանգամանքների պատճառով քաղաքի և քաղաքամերձ գոտու ճանապարհային ցանցը արդյունավետ չի աշխատում, տարանցիկ տրանսպորտային հոսքերն անցնում են քաղաքով, խցանում փողոցները, աղտոտում քաղաքի մթնոլորտը:

Քաղաքամերձ գոտու ճանապարհային ցանցի կատարելագործման ուղղությամբ այսօր առաջնահերթ խնդիրը մայրաքաղաքի շրջանցիկ օղակաձև ճանապարհի կառուցումն է: 2002թ. «ՀՀ տարածքային զարգացման գլխավոր նախագծով» արդեն նախատեսվում էր օղակաձև շրջանցիկ ճանապարհի բացակայող արևմտյան և հյուսիսային հատվածների կառուցումը: 2006-2020թթ. Երևանի գլխավոր հատակագծով նույնպես նախատեսվում է շրջանցիկի արևմտյան հատվածի կառուցումը: Նախատեսվում է նոր տրանսպորտային ուրվագծի մշակում [13]:

Երևանի քաղաքամերձ գոտին ընդգրկում է այն տարածքները, որոնք անմիջական կապ ունեն քաղաքի և նրա բնակչության կենսագործունեության հետ: Այստեղ առանձնանում են ստորև բերված գոտիները՝ օգտագործման համապատասխան վարչակարգերով՝

1.) միջհամայնքային տնտեսական հարաբերությունների զարգացման գոտի, 2.) զբոսաշրջային զարգացման գոտի, 3.) առևտրի զարգացման գոտի, 4.) հանգստի (ռեկրեացիոն) և բնապահպանական (բուֆերային) գոտիներ:

2. Քաղաքային ագլոմերացիա

Ագլոմերացիայի զարգացման գլխավոր նպատակը կայուն տնտեսական զարգացման որդեգրումն է, որի լուծման գործընթացում անհրաժեշտ է հաշվի առնել հետևյալ գերակայությունները՝

- մայրաքաղաքի կենսագործունեության որոշակի հատվածի ապակենտրոնացում,
- Երևանի համաչափ զարգացմանը նպաստող միջավայրի ձևավորում,

• տնտեսության մեջ ներդրումների ծավալների ավելացման ապահովում,

• նպաստավոր գործարար միջավայրի ստեղծում,

• զբոսաշրջային, հանգստի և ժամանցի միջավայրի զարգացում,

• ագլոմերացիայի մարզերի սոցիալ-տնտեսական կայուն զարգացման համաչափության ապահովում,

• սոցիալական ենթակառուցվածքի տեսակների բազմազանություն և ապահովվածության աստիճան,

• բնակչության կենսագործունեության բնույթ և տարածքային կազմակերպում:

Երևանի ագլոմերացիայի տարածքում միասնական սպասարկման համակարգի ստեղծման նախապայմանները հետևյալ մակարդակներն են՝

1. առօրյա կամ առաջնային սպասարկման օբյեկտների համաչափ տեղաբաշխումը քաղաքների թաղային տարածքներում և գյուղական վայրերում,

2. պարբերաբար սպասարկման օբյեկտների տեղաբաշխումը քաղաքային համայնքների և տարածաշրջանների կենտրոններում,

3. դիպվածային կամ եզակի սպասարկման օբյեկտների տեղաբաշխումը՝ որպես տարաբնակեցման համակարգի կենտրոն, որոնք համազգային և հանրապետական նշանակության հիմնարկներ են և գտնվում են մարզկենտրոնների կամ մայրաքաղաքի հասարակական կենտրոններում:

Հաշվի առնելով վերոհիշյալը՝ կարելի է եզրակացնել, որ Երևան քաղաքը՝ տարածության (տրանսպորտային մատչելիության սահմաններում 30…40 կմ շառավղով) և ժամանակի (մինչև 1-2 ժամ) տեսանկյունից Երևանի ագլոմերացիայի տարաբնակեցման համակարգի հիերարխիայի բարձր աստիճանում գտնվող՝ դիպվածային և եզակի բնույթի սպասարկման հիմնարկների կենտրոն է (տես՝ հավելված 12):

Ինչ վերաբերում է Երևանի ագլոմերացիայի սպասարկման համակարգի մյուս օղակներին, առօրյա և պարբերաբար օգտագործման սպասարկման հիմնարկներին, տարբեր մարզերում և

համայնքներում դրանց տեղաբաշխումը խիստ անհամաչափ է, և լիարժեք հանրային կենտրոններ կազմավորված չեն:

Զբոսաշրջության և սպասարկման այլ ոլորտների ապահովվածության առումով հյուրանոցային տեղերի ընդհանուր քանակը կազմում է 4345, որը բավարարում է բնակչության միայն 35%: Հյուրանոցների և հանգստավայրերի նոր շինարարության հաշվարկային ցուցանիշը կազմում է 9018 տեղ:

Սույն աշխատանքում առաջարկվում է ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների (քեմպինգների, հանգստյան տների, առողջարանների) վերակառուցում և նոր շինարարություն, համաձայն նորմատիվային ցուցանիշների՝ հասցնելով տեղերի քանակը 2046–ից մինչև 8908 [14, 17]:

2.6. Լոռու մարզի ճանապարհամերձ տարածքների ռեկրեացիոն կառուցապատման խնդիրները

Լոռու տարածաշրջանում մեծ են տուրիզմի և ակտիվ հանգստի կազմակերպման ու զարգացման նախադրյալները. դրանք են՝ բնակլիմայական նպաստավոր պայմանները, մեծ հարստությունը կազմող բազմատեսակ և բազմաթիվ պատմամշակութային ու բնական հուշարձանները: Մարզում հաշվվում են 1000-ից ավելի պատմամշակութային արժեքներ՝ վանքային համալիրներ, եկեղեցիներ, մատուռներ, ամրոցներ, սրբատեղիներ, դամբարաններ, բնակատեղիներ և այլն: Նաև բազմաթիվ են բնական հուշարձանները՝ անդնդախոր ձորերն ու անտառապատ սարալանջերը, կիրճերն ու դարավանդները, քարափներն ու ժայռերը, եզակի ու գեղատեսիլ բնապատկերները:

Լոռու մարզի բնակավայրերի միայն 37.5% է գտնվում ինտենսիվ յուրացված գոտում, 62.5% գտնվում է թույլ յուրացված գոտում, որն ունի բարձր բնապահպանական հատկանիշներ: Դրանց 21.3% գտնվում է լեռնային գոտում, 16.9% բարձրլեռնային գոտում [13, 61]:

Բնաշխարհն ունի ջրաբուժական մեծ ներուժ՝ պայմանավորված հանքային ջրերի հարստությամբ (Վանաձոր, Կաթնաղբյուր, Սարատովկա, Մանստև), որոնք ունեն խմելու-բուժիչ,

բալնեոլոգիական նշանակություն: Բարենպաստ են մարզի կլիմայաբուժական պայմանները՝ բարեխառն կլիման, ամառվա չափավոր տաքությունը և խոնավությունը, աշնան կայունությունը, ձմեռվա մեղմությունը, գարնան երկարատևությունը և այլն: Մարզը հարուստ է տուրիզմի տարբեր ձևերի կազմակերպման հնարավորություններով: Մարզի ռելիեֆային պայմանները Ստեփանավան-Տաշիր-Վանաձոր հատվածում շատ բարենպաստ են լեռնադահուկային սպորտի կազմակերպման, իսկ Տաշիրի հարթավայրը՝ պլեներային սպորտի ձևերի համար:

Չխաթարված բնական լանդշաֆտներով, ցածր խտությամբ բնակեցվածության վայրերով տարվող ՃՌՕ-երի և ՃՌՀ-երի շինարարությունը մեծ թափ կհաղորդի մարզի տնտեսական զարգացմանը, որի արդյունքում կստեղծվեն լրացուցիչ աշխատատեղեր, կուժեղանա տնտեսական ակտիվությունը՝ նպաստելով բնակչության խտության մեծացմանը և տնտեսական մակարդակի աճին, ինչպես նաև բնակչության արտահոսքի նվազեցմանն ուղղված գործընթացների արագացմանը:

2.6.1. Ռեկրեացիոն ինդուստրիայի ռեսուրսները Լոռու մարզում

Լոռու մարզը գտնվում է Հայաստանի Հանրապետության հյուսիսային մասում, ունի նպաստավոր աշխարհագրական դիրք, զարմանահրաշ և ինքնատիպ բնաշխարհ:

Լոռու մարզի ռեկրեացիոն հարուստ ռեսուրսները (հանքային ջրեր, բուժիչ ցեխեր, կլիմայաբուժության պայմաններ, պատմամշակութային, բնական բազմաբնույթ հուշարձաններ) օգտագործվել են ոչ ռացիոնալ: Հանքային ջրերի փոքր տոկոսն է օգտագործվել բալնեոլոգիական նպատակներով և շշալցման համար:

Լոռին մշակութային հարուստ ավանդույթներ ունի: 10-13-րդ դդ. այստեղ (Հաղպատ, Սանահին, Քոբայր, Բարձրաքաշ Սբ Գրիգոր վանք) ստեղծագործել են Հովհաննես Սարկավագը, Դավիթ Քոբայրեցին, Անանիա Սանահնեցին, Գրիգոր Մագիստրոսը և ուրիշներ:

Լոռին Հայաստանի օգտակար հանածոներով հարուստ մարզերից է: Հայտնի են հատկապես պղնձի ու բազմամետաղների, հրակայուն կավերի (Թումանյան), գրանիտի և զանազան այլ շինանյութերի (Փամբակ, Լալվար) հարուստ հանքավայրերը:

Մարզը համարվում է Հանրապետության ամենահեռանկարային շրջաններից, որտեղ լեռնամետալուրգիական աշխատանքները տարվում են 250 տարուց ավելի ժամանակաշրջանում:

Բացակայում են տարածքների քաղաքաշինական կազմակերպման և ճարտարապետահատակագծային համընդհանուր լուծումները: Ռեկրեացիոն տարածքների յուրացման միտումները չեն համապատասխանում ռեկրեացիոն հնարավորությունների օգտագործման և քաղաքաշինական կազմակերպման ներկայիս պահանջներին՝ քաղաքաշինական գործունեության առջև դնելով նոր խնդիրներ:

2.6.2. Հնագիտական, ճարտարապետական քաղաքաշինական ռեսուրսներ

Լոռու բնաշխարհում նյութական մշակույթի արժեքների գոյությունը վերաբերում է մ.թ.ա. 3-1 հազարամյակներին, այդ են վկայում 19-րդ դ. վերջերին և 20-րդ դարի սկզբին ժակ դը Մորգանի, Ալ. Երիցյանի, Ն.Մառի, Ե. Թաղայշվիլու, Ս. Տեր-Ավետիսյանի, նաև մեր ժամանակներում Դեբեդի ավազանի, Թագավորանիստի, Լոռեբերդի, Քոսի Ճոթեր, Դուքանաձոր, Լորուտ և այլ հնավայրերի պեղումների արդյունքները:

Մարզի տարածքում պահպանվել են մ.թ.ա. 1-ին հազարամյակի բնակատեղիներ, դամբարաններ (Ազատամուտ, Եղեգնուտ, Լեռնապատ և այլն): Նշանավոր են Օձունի գմբեթավոր բազիլիկ եկեղեցին (6-րդ դ.), Հնեվանքը (7-13-րդ դդ.), Հաղպատի, Սանահինի (2-ն էլ՝ 10-13-րդ դդ., ներառված են ՅՈՒՆԵՍԿՕ-ի մշակութային «Արժեքների ցանկում»), Քոբայրի (12-13-րդ դդ.), Ախթալայի (13-րդ դ.), Դսեղի Բարձրաքաշ (10-13-րդ դդ.) վանքերը, Լոռե քաղաք-ամրոցը և այլն: Հաղպատի վանքին կից գործել է միջնադարի հարուստ ձեռագրատուն՝ Հաղպատի մատենադարանը (11-րդ դ.), հնագույն արժեքավոր մատյաններով:

Հայ միջնադարյան ճարտարապետությանը վերաբերող շատեզակի դրսևորումներ կարելի է տեսնել Լոռու հուշարձանների օրինակով: Դրանք դասական համակառուցային արժեքներ են (Հաղպատի, Սանահինի վանքային համալիրներ), կառուցվածքային և գեղարվեստական բարձր հատկանիշներով հուշարձաններ (Հաղպատի զանգակատուն, Սանահինի գրատուն, Օձունի, Դսեղի Բարձրաքաշ Սբ Գրիգոր, Խորակերտի եկեղեցիներ), ինժեներական մտքի արգասիքներ (Սանահինի կամուրջ, Հաղպատի կրկնակի խաչաձևվող զույգ կամարներով գավիթ), հայ որմնանկարչության գլուխգործոցներ (Քոբայր, Ախթալա) և այլն: ՃՌՕ-ների և ՃՌՀ-ների կազմակերպման համար կարևոր է նաև այն հանգամանքը, որ Լոռու մարզում են գտնվում այնպիսի քաղաքներ և բնակավայրեր, ինչպիսիք են Սպիտակը, Ստեփանավանը, Վանաձորը, Օձունը գյուղը և այլն:

2.6.3. Լոռու մարզի ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների տարածքային կազմակերպման խնդիրները

Պատմամշակութային և հնագիտական հուշարձանների և դրանց զբոսաշրջային նպատակներով օգտագործման ռազմավարական ուղղությունների բացահայտման հիմք է ընդունվել «Հայնախագիծ» ՓԲԸ-ի քաղաքաշինության արվեստանոցի կողմից կազմված «ՀՀ տարաբնակեցման գլխավոր նախագծի» (2010 թվական): Դրանում, ըստ ՀՀ մարզերի կտրվածքի ուրիշ այլ խնդիրներին զուգընթաց տրվել են ռեկրեացիոն ներուժի կատարելագործման ուղիները.

- էկոլոգիական իրավիճակի բարելավումը,
- տրանսպորտային և ինժեներական ենթակառուցվածքների զարգացումը և կատարելագործումը,
- տրանսպորտային ցանցի կատարելագործման ուղիները (շրջանցիկ ճանապարհներ և այլն),
- քաղաքների հեռանկարային զարգացման ռեժիմները,
- ռեկրեացիոն ռեսուրսների գնահատականը (հանքային ջրեր, բուժիչ ցեխեր, կլիմայաբուժական պայմաններ, ձմեռային ռեկրեացիայի հնարավորություններ, տուրիզմի ռեսուրսներ):

Տարաբնակեցման նախագծի հիմնական նպատակը Հանրապետության և մարզերի կտրվածքով ամբողջական քաղաքաշինական զարգացման ռազմավարական ուղղությունների որոշումն է՝ անվտանգ և առողջ կենսակերպի ստեղծմամբ, բնակավայրերի կայուն զարգացմամբ, բնական և պատմամշակութային ժառանգության պահպանման ապահովմամբ: Ուրիշ շատ կարևոր հարցերի թվում առաջ են քաշվել ռեկրեացիոն ռեսուրսները, դրանց գնահատականը, տարածքի գոտևորումն ըստ քաղաքաշինական տնտեսական յուրացվածության՝ փոխկապակցված տարածքի հատակագծային կազմակերպման հետ (ռեկրեացիոն գոտիներ, դրանց կենտրոնների ձևավորման հնարավորություններ, տրանսպորտային ցանցի նպատակամղված զարգացում, ռեկրեացիոն, ջրային պաշարների, ինչպես նաև թույլ իրացված տարածքների և սահմանամերձ բնակավայրերի ընդգրկում ճանապարհների բարենպաստ մատչելիության շերտում): Մշակվել են տրանսպորտային ցանցի կատարելագործման ուղիները, ավտոմայրուղիների հիմնական նորոգման և նոր մայրուղիների կառուցման հերթականությունը, նախագծվել են քաղաքների շրջանցիկ ճանապարհները և այլն: Նկատենք նաև, որ ՀՀ ռեսուրսային ներուժը (ջրային, հումքային, ռեկրեացիոն) օգտագործվել է ոչ ռացիոնալ, մասնակիորեն:

Այդ ամենը փորձել ենք հաշվի առնել Լոռու մարզի ՃՌՕ-ների և ՃՌՀ-ների զարգացման ուղղվածության մշակումներում:

2.6.4. Լոռու մարզի տրանսպորտային ցանցը

Հայաստանի նման լեռնային երկրի համար, որպես տրանսպորտի միջոց, առաջնայինը ավտոմոբիլային տրանսպորտն է, որի համար ներքին, արտաքին և տարանցիկ փոխադրումների գծով հիմնականը ճանապարհային ցանցն է:

Մարզի տարածքով անցում են Հյուսիս-Հարավ և Արևելք-Արևմուտք միջպետական նշանակության Մարգարա-Վանաձոր-Տաշիր-Վրաստանի սահման, Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման և Վանաձոր-Դիլիջան-Ադրբեջանի սահման մայրուղիները, ինչպես նաև

Երևան-Գյումրի-Վանաձոր-Ալավերդի-Թբիլիսի և Հրազդան-Իջևան երկաթուղագծերը (տես՝ հավելված 13):

Մարզի ապահովվածությունը ճանապարհային ցանցով, ընդհանուր առմամբ, բարենպաստ է, բայց կան անհամամասնություններ ավտոմայրուղիների բարենպաստ ազդեցության գոտում (5 կմ) տարածքների ընդգրկվելու տեսանկյունից: Ավտոմայրուղիների բարենպաստ ազդեցության գոտում է գտնվում մարզի ինտենսիվ յուրացված գոտու մոտ 89%-ը, իսկ թույլ յուրացված գոտու՝ միայն 23%-ը: Այս անհամամասնությունները վերացնելու համար անհրաժեշտ է առաջնահերթ տեղական և հանրապետական նշանակության ճանապարհային ցանցի կատարելագործում:

Լոռու մարզի տարածքում հաղորդակցության ուղիների վիճակի ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ ճանապարհային ցանցը ներկայիս վիճակով անբավարար է տարանցիկ փոխադրումներ իրականացնելու համար: Գործող ուղիներն անցնում են պատմական տեղավայրերով և բնակավայրերով, կտրում են բարձրաբերձ լեռնանցքեր, փոխհատվում այլ ճանապարհների հետ, հիմնականում միևնույն մակարդակի վրա, անբավարար են իրենց թողունակությամբ և բարեկարգվածության աստիճանով:

Ճանապարհային սպասարկման օբյեկտների և համալիրների կազմում են հյուրանոցները, ռեստորանները, մոթելները, խանութները, ավտոծառայությունները՝ լցակայանի օբյեկտները, ավտոմոբիլների սպասարկման կետերը, որոնք՝ չնայած թե՛ քանակական և թե՛ որակական առումով ապրել են որոշակի առաջընթաց, այնուամենայնիվ, ճանապարհամերձ հանգստյան տարածքների գործառական գոտևորումը դեռևս հեռու է բավարար համարվելուց:

Տարածաշրջանի համար գոյություն չունի հաղորդակցության ուղիների հեռանկարային զարգացման ուրվագիծ, որի հետևանքով հաղորդակցման ուղիների կառուցման, վերակառուցման, վերանորոգման և նորոգման գործընթացները անարդյունավետեն և տարերային բնույթ են կրում: Կարիք կա մշակելու

հաղորդակցության ուղիների այնպիսի կենսունակ ցանց, որը լիովին բավարարի ներքին և արտաքին կապի պահանջները:

Ռեկրեացիոն անհրաժեշտ ռեսուրսներով ապահովված վայրերում զբոսաշրջության և հանգստի զարգացման համար (որոնք հաճախ գտնվում են բնակավայրերից զգալի հեռավորության վրա) բարենպաստ գործոն է հանդիսանում արագընթաց տրանսպորտային մայրուղիների զարգացումը, դրանց մատչելիության շերտում թույլ զարգացած շրջանների ընդգրկումը [տես՝ 24, 62, 63 էջեր 108-113]:

2.6.5. Ճարտարապետական հուշարձանների դերը Լոռու մարզի սոցիալական զարգացման գործում

Հայաստանի Հանրապետությունում անցյալից ժառանգած արդյունաբերությունը մեծ չափով կազմալուծված է, նորն էլ դանդաղ է զարգանում: Սոցիալ-տնտեսական առանձնահատուկ պայմանները, շրջափակման իրողությունը և այլ հանգամանքներ երկրում կենսապայմանների ապահովման գործում կարևոր են դարձնում ներկայիս զարգացման այլ հնարավորությունների օգտագործումը, հարակից ոլորտների ներառումը: Լոռու մարզում այդ հնարավորություններից նպատակահարմարը տուրիզմի և ակտիվ հանգստի ինդուստրիայի զարգացման բնագավառն է, որի պաշարները ՀՀ-ում, մասնավորապես Լոռու տարածաշրջանում մեծ են: Այդ բնագավառի զարգացումը հնարավորություն կտա ստեղծել հանգստի և առողջապահության նպաստավոր միջավայր, աշխատատեղեր, կենսապայմանների լավացում, կնպաստի արտագաղթի և արտագնա աշխատանքի կանխմանը:

Բազմաթիվ ու բազմաբնույթ են մարզում տուրիզմի և ակտիվ հանգստի ինդուստրիայի պաշարները՝ դրանք բնության, պատմության և մշակույթի հուշարձաններն են, դիտարժան վայրերը, թանգարանները, ցուցահանդեսները, ժողովրդական արվեստի, կենցաղի և ազգագրության արժեքները, լանդշաֆտը, բուսական և կենդանական աշխարհը, ջրային մակերեսները և այլն (տես՝ հավելված 10):

Բնաշխարհն ունի ջրաբուժական (բալնեոլոգիական) մեծ ներուժ՝ պայմանավորված հանքային ջրերի հարստությամբ, որոնք ունեն խմելու-բուժիչ նշանակություն: Բարենպաստ են մարզի կլիմայաբուժական պայմանները՝ բարեխառն կլիմա, ամառվա չափավոր տաքություն և խոնավություն, աշնան կայունություն, ձմեռվա մեղմություն, գարնան երկարատևություն և այլն: Դրանք կարող են էականորեն ազդել և ներգործել մարդու օրգանիզմի ու կենսագործունեության վրա՝ առողջապահական, ֆիզիկական, հոգեբանական և այլ առումներով [64]:

Թե որքան արժեքավոր է և կարևոր Լոռին իր հուշարձաններով լավ է ասում Լեոն 1919թ-ին՝ «Ամբողջ Հայաստանի սահմաններում հազիվ թե լինեն ուրիշ մի քանի համարժեք թանգարաններ... դարերը թողել են այս վիթխարի ձորերում, անտառապատ սարալանջերի և բարձր, գեղեցկադիր սարահարթերի վրա մարդկային կուլտուրայի առանձնապես արժեքավոր, անզուգական հուշարձաններ...Կանգնելով Լոռու հողի վրա, գիտությունը կարող է հետևել այս երկրի արած քաղաքակրթության քայլերին, սկսած նախապատմական ժամանակաշրջանից» [64, էջ 194]:

Մարզում հաշվվում է շուրջ 6000 պատմամշակութային արժեք վանքային համալիրներ, եկեղեցիներ, մատուռներ, սրբավայրեր, ամրոցներ, դամբարաններ, բնակատեղիներ, գերեզմանոցներ, խաչքարեր, ինժեներական կառույցներ, քարավանատներ, կամուրջներ և այլն, որոնք վերաբերում են մարդկության քաղաքակրթության զարգացման բոլոր ժամանակներին՝ հնադարից մինչև նոր ժամանակները: Բազմաթիվ են անդնդախոր ձորերը, գետային կիրճերն ու դարավանդները, ժայռակարկառները, քարայրները, եզակի բնապատկերները [64]:

Լոռին պատմաճարտարապետական հուշարձաններով ամենահարուստ շրջաններից լինելով հանդերձ՝ նշանակալի է նաև այդ հուշարձանների որակական բարձր արժեքներով: Հայ միջնադարյան ճարտարապետությանը վերաբերող մեծ թվով եզակի դրսևորումներ կարելի է տեսնել Լոռու հուշարձանների օրինակով: Դրանք դասական կարևորության համակառուցային

արժեքներ են (Հաղպատի, Սանահինի համալիրներ), կառուցողական և գեղարվեստական բարձրարժեք հուշարձաններ (Հաղպատի զանգակատուն, Սանահինի գրատուն-մատենադարան, Օձունի, Դսեղի Բարձրաքաշ Սբ Գրիգոր, Խորակերտի եկեղեցիներ), ինժեներական մտքի բարձր դրսևորումներ (Սանահինի կամուրջ, Հաղպատի կրկնակի խաչվող զույգ կամարներով գավիթ), հայ որմնանկարչական արվեստի գլուխգործոցներ (Քոբայր, Ախթալա) ամրաշինական բարձրակարգ կառույցներ (Լոռե, Կայան, Ախթալա), քաղկեդոնական դավանանքի և հայ-վրացական մշակութային կապերի բնութագրական օրինակներ (Ախթալա, Քոբայր, Հնևանք, Բգավոր, Սեդվի), փոքր ճարտարապետական ձևերի հազվագյուտ նմուշներ (Օձուն, Դսեղ, Հաղպատ, Սանահին) և այլն:

Այդ ամենով հանդերձ, Լոռու հուշարձաններից շատերի վիճակը վատթար է: Ժամանակը, տարերքը, ավերն ու ասպատակությունները քայքայել են դրանք, քչերն են բարվոք վիճակում, մեծ մասամբ խարխլված են կամ ավերակված: Տարերքը և ժամանակը դրանցից շատ բան են տարել: Քչերն են ենթարկվել նորոգման, վերականգնման և ամրակայման: Ծայրահեղ անմխիթար վիճակում են Դսեղի Բարձրաքաշ Սբ Գրիգոր, Քառասնից մանկանց, Քոբայրի, Խորակերտի վանքերը, Բգավորի, Սեդվու եկեղեցիները: Մինչդեռ ճարտարապետական հուշարձանները՝ բնության և մարդու ստեղծած պատմամշակութային այլ հարստությունների հետ, մեր երկրի ներուժն են: Անգնահատելի է դրանց դերը գիտության, քաղաքակրթության, գեղարվեստի, հայրենասիրական դաստիրակության և այլ առումներով: Դրանք տպավորիչ, հարուստ և շոշափելի կարող են դարձնել միջավայրը, իմաստավորել և կարևորել կատարելիքդերը:

Հիմնախնդիրն անմիջականորեն վերաբերում է մշակութային արժեքների պահպանության դրվածքի լավացմանը՝ և կազմակերպչորեն, և գործնական առումով:

Որպես բարձր քաղաքակրթական արժեքներ ճարտարապետական հուշարձանները դեպի իրենց են ձգում մարդկանց՝ աշխարհի բոլոր ծայրերից: Դրանց գոյությունը քաղաքակրթական մեծագույն շնորհ

է, ինչն առաջադրում է նաև պահանջ և պատասխանատվություն: Նկատի է առնվում առաջին հերթին ճարտարապետական հուշարձանների նորոգումը, ամրակայումը և վերականգնումը, և առավել կարևորը՝ հուշարձանների նորմալ վիճակի բերելը հնարավորություն կտա դրանք լայնորեն ներառել սոցիալ-տնտեսական հարաբերությունների մեջ, ստեղծել հանգստի և գործունեության զարգացած համակարգ, ոլորտը դուրս բերել կանաչ ճանապարհի, որ հարատևեն, սերունդներին փոխանցվեն արարչագործության այդ վավերագրերը:

Բնաշխարհում նյութական մշակույթի արժեքների գոյությունը վերաբերում է մ.թ.ա. 3-1-ին հազարամյակներին, որի մասին են վկայում Դեբեդի ավազանի, Թագավորանիստի, Լոռե բերդի և այլ հնավայրերի պեղումների արդյունքները: Ցավոք, և՛ հնում, և՛ նոր ժամանակներում պեղման նպատակները ուղղորդվել են միայն նյութական մշակույթի արժեքների որոնմանը, բայց ոչ հնավայրերը պահպանելու, թանգարանացնելու մտահոգությամբ, որի հետևանքով պեղված հնավայրերից քչերի հետքերն են մնացել, մյուսներն անխնամ վիճակի և անտարբերության հետևանքով հողմահարվել են, ծածկվել հողի շերտով:

Ճարտարապետական հուշարձանները ժողովրդի նյութականացված պատմությունն են, որոնք պատկանում են ավելի շատ ներկային, քան անցյալին: Դրանց պահպանությունը, կյանքի և գործունեության մեջ ներառելը, գալիք սերունդներին անխաթար փոխանցելը երկրի և ընդհանուր հոգածության գործ պետք է լինի:

Երկիրը պետք է օժտել հանգստի, սպասարկման, հյուրանոցային հարմարավետ ցանցով, բարեկարգ ճանապարհներով, տրամադրող միջավայրով, որի մեծ հարստությունը կկազմեն հուշարձանները: Հուշարձանը և միջավայրը փոխադարձորեն լրացնում, արժևորում և որակ են հաղորդում միմյանց՝ դառնալով օրգանական և փոխհարստացնող բաղադրիչներ: Խնդրի նման ըմբռնումը պայմանավորում է ոչ միայն բուն հուշարձանների ֆիզիկական գոյությունը, այլև դրանց միջավայրի անխաթար պահպանումը, ինչը հաճախ անտեսվում է: Կարիք կա, որ վերակառուցվի

հաղորդակցության ուղիների ցանցը, որպեսզի բավարարի մարզի ներքին և արտաքին փոխադրումների պահանջները:

Ընդհանուր առմամբ նկատելի է, որ մարզում ռեկրեացիոն տարածքների քաղաքաշինական իրացումը չի կատարվել բավարար մակարդակով՝ ռեկրեացիոն հնարավորությունների ոչ լիարժեք օգտագործում, դրանց անհավասարաչափ տեղաբաշխում, տարերային և ոչ նպատակահարմար կառուցապատում, քաղաքաշինական և ճարտարապետահատակագծային ընդհանուր լուծումների բացակայություն և այլն:

Հանգստի և տուրիզմնի կազմակերպումն ամենից առաջ անմիջական շփումն է բնության հետ, վերջինիս հնարավորություններից առավելագույն չափով օգտվելը, որոնք Լոռում անսպառ են: Ճարտարապետությունն էլ կոչված կլինի բնությունը մարդուն ծառայեցնելու, նրա գործունեության կենսապայմաններ ստեղծելու խնդրին:

Մարզում ռեկրեացիոն ներուժի առկայությունը դեռևս լիարժեք և բավարար երաշխիք չէ տարածաշրջանում տուրիզմի և հանգստի ինդուստրիայի զարգացման համար: Խնդիրը նաև այդ ներուժի հնարավորությունները նպատակահարմար օգտագործելը և ռեկրեացիոն ինդուստրիայի զարգացմանը նպաստող միջավայրի ստեղծելն է:

Բարդ ռելիեֆային պայմանները, ռեկրեացիոն պաշարները, բալնեոլոգիական և կլիմայաբուժական պայմանները հիմք են տալիս մարզում առանձնացնելու հետևյալ ռեկրեացիոն գոտիները՝ Ձորագետի հովիտ (Ձորագետի միջին հոսանք), Փամբակի հովիտ (Փամբակի միջին հոսանք) և Դեբեդի ստորին հոսանքի հովիտ(Դեբեդի ստորին հոսանք):

Հուշարձաններին ծանոթացնելու ռացիոնալ ընթացքը և նպատակահարմար՝ հերթագայությունն ապահովելու նպատակով առաջարկվում են հետևյալ երթուղիները.

•Հնեվանք-Կուրթան-Գյուլագարակ-Լոռեբերդ-Սվերդլով-Դորբանտավանք Մեծավան,

•Դսեղ-Քոբայր-Արդվի-Օձուն-Սեդվի-Բգավոր,

- Սանահին-Հաղպատ,
- Մանստև-Ախթալա-Խորակերտ-Խոժոռնի-Ծոփ-Բրդաձոր,
- Բերդավան-Կողբ-Մշկավանք-Բաղանիս-Կոթի-Ոսկեպար (տես՝ հավելված 13):

Ռեկրեացիոն ինդուստրիայի կազմակերպումն ու զարգացումը մեծ չափով պայմանավորված է ճանապարհամերձ սպասարկումների կազմակերպման մակարդակով: Մշակութային արժեքների հետ դյուրին հաղորդակցման համար պահանջվում են բարեկարգ, երթևեկելի ճանապարհներ, առևտրի և սննդի օբյեկտների զարգացած ցանց, մշակութային և սպորտային ենթակառուցվածքներ, հուսալի տրանսպորտային շարժակազմ և այլն: Ժամանակակից և բարեկարգ ճանապարհների գոյությունը ազդակ կհանդիսանա բնակավայրերի և սոցիալական ենթակառուցվածքների շինարարության համար՝ նպաստելով ծառայությունների ոլորտի զարգացմանը:

Ի միբերելով ռեկրեացիոն ինդուստրիայի զարգացման գործում ճարտարապետական հուշարձանների դերի վերաբերյալ մեր նկատառումները՝ անել հետևյալ եզրահանգումները.

ա) Լոռու մարզը ՀՀ-ի հարստագույն տարածաշրջաններից է իր պատմաճարտարապետական հուշարձաններով, որոնք անփոխարինելի դեր ունեն ռեկրեացիոն ինդուստրիայի զարգացման գործում:

բ) Տարածաշրջանի հուշարձաններն աչքի են ընկնում կառուցվածքային-գեղարվեստական եզակի հատկանիշներով, և անգնահատելի է դրանց դերը գիտության, քաղաքակրթության, մշակութաբանական, ճանաչողության և այլ առումներով:

գ) Մարզի հուշարձաններից շատերը վատ վիճակում են, կարիք ունեն նորոգման, վերականգնման, ամրակայման, տարածքի բարեկարգման, մոտեցումների կարգավորման:

դ) Կատարելագործման կարիք ունեն դեպի հուշարձանները տանող ճանապարհները:

ե) Հատկապես Ալավերդու պղնձաձուլարանի գոտու շրջանակներում էկոլոգիական իրավիճակի բարելավման կարիք կա:

զ) Կա ճանապարհատրանսպորտային սպասարկման և ինժեներական ենթակառուցվածքների զարգացման ու կատարելագործման հույժ անհրաժեշտություն:

է) «Ռեկրեացիա» հասկացության տակ պետք է հասկանալ ոչ միայն հանգստի, սպորտի, առողջության ամրապնդման և այլ ուղղությունները, այլև՝ սոցիալ-տնտեսական գործունեության բնագավառը, որը մարդին, երկրին կարող է շահույթ բերել, վերածվել եկամտաբեր, արդյունավետ ճյուղի [65], ինչպես նաև հնագույն ավանդույթների վերածնումը, ազգային տոնակատարությունների կազմակերպված անցկացումը, ծանոթացումը ավանդույթներին, տոնակատարությունների կազմակերպումը նոր տարրերի լրացումով, անտարակույս հետաքրքրություն կներկայացնեն այցելուների համար և կհանդիսանան անհրաժեշտ պայման ժողովրդի պատմությանն ու կենցաղին առավել լիարժեքորեն ծանոթանալու համար [66 էջեր 13-15]:

Հատկապես մշակութային հարուստ ժառանգության, այդ թվում նաև՝ լեռնային տարածքներում, առկայությունը նպաստակաուղղում է դրանց արդյունավետ օգտագործման կատարելագործման գաղափարին՝ ձևավորելով կորսված իրավիճակին վերադառնալու հետագա գործընթաց՝ այս անգամ լիակատար գիտակցությամբ [67], սակայն չմոռանալով, որ չափազանց կարևոր է կատարելագործել՝ առանց ոչնչացնելու, կարողանալ լինել ժամանակակից՝ ապահովելով ներդաշնակությունը շրջակամիջավայրի հետ[68]:

Երկրորդ գլխի եզրակացություններ

• Բացահայտվել է, որ ռեկրեացիոն կառույցները տարածության յուրացման ավանդական սկզբունքի հետևանք են, որի հիմքում ընկած է ռեկրեացիոն գործոնների որոշիչ դերը:

• Ճանապարհամերձ տարածքներում բնական և արհեստական միջավայրերի փոխազդեցությամբ որոշակիացվում են ռեկրեացիոն համալիրների հիմնական տարատեսակներն ըստ գործառական

նշանակության ու սպասարկման ձևերի՝ ելնելով տարաբնակեցման և քաղաքաշինական իրավիճակային պայմաններից:

•Արդի ՃՈՒ-ները միմանցից տարբերվում են իրենց նշանակությամբ, թողունակությամբ, տիպաբանությամբ, հարմարավետությամբ, շահագործման ռեժիմով, կոնստրուկտիվ համակարգով, հարկայնությամբ, տեղակայմամբ և այլ հատկանիշներով:

•Լոռու մարզում տուրիզմի և ակտիվ հանգստի ինդուստրիայի զարգացման համար կան անհրաժեշտ նախադրյալներ և բավարար պայմաններ, որոնք վերաբերում են պատմաճարտարապետական և հնագիտական հուշարձանների առատությանը, բնության տեսարաններին, բալնեոլոգիական և կլիմայաբուժական պաշարներին, հանքային ջրերին, բարենպաստ կլիմային, ջրային, դահուկային սպորտին և այլ հնարավորություններին:

•Մարզում ռեկրեացիոն տարածքների քաղաքաշինական յուրացումն ընթացել է մի շարք թերություններով՝ ռեկրեացիոն պաշարների ոչ լիարժեք օգտագործում, տարածքների ոչ նպատակահարմար տեղաբաշխում, կառուցապատման ապակենտրոնացում, քաղաքաշինական և ճարտարապետահատակագծային համընդհանուր լուծումների բացակայություն և այլն:

•Մշակութային արժեքների հետ հաղորդակցման ինտենսիվացումը կարիք ունի բարեկարգ երթևեկելի ճանապարհների, պուրակների, կանաչապատ տարածքների, առևտրի և սննդի օբյեկտների զարգացած ցանցի, մշակութային և սպասարկման ենթակառուցվածների, հուսալի տրանսպորտային շարժակազմի: Այդ առումով գոյություն ունեցող տրանսպորտային ցանցը ամրատական վերակառուցման, ճանապարհամերձ սպասարկման ենթակառուցվածքները՝ արդիականացման, համալրման, նպատակային տեղաբաշխման կարիք ունի: Ժամանակակից և բարեկարգ ճանապարհները ազդակ կստեղծեն բնակավայրերի և սոցիալական ենթակառուցվածքների շինարարության համար՝ խթանելով ծառայությունների ոլորտի զարգացմանը:

•Մարզի ռելիեֆային պայմանները, ռեկրեացիոն պաշարները, ջրահավաք ավազանների բաշխվածությունը հիմք է տալիս մարզում առանձնացնել հետևյալ 3 ռեկրեացիոն գոտիները՝ *Զորագետի հովիտը (Զորագետի միջին հոսանք), Փամբակի հովիտը (Փամբակի միջին հոսանք), Դեբեդի ստորին հովիտը (Դեբեդի ստորին վտակների հոսանք),* իսկ պատմաճարտարապետական հուշարձաններ այցելությունները նպատակահարմար է խմբավորել հետևյալ չորս երթուղիներով՝ *Հնևանք-Կուրթան-Գյուլագարակ-Լոռեբերդ-Սվերդլով-Դորբանտավանք, Դսեղ-Քոբայր-Արդվի-Օձուն-Սեդվի-Բգավոր, Սանահին-Հաղպատ, Մանստև-Ախթալա-Խորակերտ-Խոժոռնի-Ճոբ-Բրդաձոր, Բերդավան-Կողբ-Մշկավանք-Բաղանիս-Կոթի-Ոսկեպար* (տես՝ հավելված 13):

Գլուխ 3
ՃԱՆԱՊԱՐՀԱՄԵՐՁ ՌԵԿՐԵԱՑԻՈՆ ՕԲՅԵԿՏՆԵՐԻ ԵՎ ՀԱՄԱԼԻՐՆԵՐԻ ՃԱՐՏԱՐԱՊԵՏԱՇԻՆԱՐԱՐԱԿԱՆ ԿԱՏԱՐԵԼԱԳՈՐԾՄԱՆ ՈՒՂԻՆԵՐԸ

3.1. Տիպաբանական առանձնահատկությունները և հիմնական սկզբունքները

ՃՈՒՀ-ների գլխավոր հատակագծերի տիպաբանական կառուցման առանձնահատկությունները: ՃՈՒՀ-ների գործառութային մոդելը: ՃՈՒՀ-ների շենքերն ու շինությունները: Գործառական և տեխնոլոգիական կապերը: Օբյեկտների գոտևորումը:

Ռեկրեացիոն համալիրների գլխավոր հատակագծերի հորինվածքային առանձնահատկությունները:

Ոչ մեծ ռեկրեացիոն բազաների շինարարությունը հազվադեպ է իրականացվում խորը վերլուծական հորինվածքային մոտեցումներով: Որպես կանոն շինարարությունն իրականացվում էր տարերայնորեն, որոշ տեղերում երբեմն էլ առանց ճարտարապետի մասնակցության: Այստեղ, առաջին հերթին, ղեկավարվում էին գործնական նպատակահարմարությամբ (ինչպիսին է օբյեկտի

հարաբերական մեկուսացվածությունը, արևահայաց դիրքը, հանգստյան հարմարավետությունը և ինժեներական գծերի առկայությունը):

Բարդ հորինվածքային լուծումը (կանոնավոր կամ ազատ) մեծ հաշվով բնութագրական է խոշոր համալիրներին: Այդ միտումները հարիր են ինչպես հայրենական, այնպես էլ արտասահմանյան ռեկրեացիոն համալիրներին (տես՝ հավելված 24):

ՃՈՒՀ-ների հյուրանոցների և քոթեջների հատակագծման առանձնահատկությունները

Բնորոշվում են զուսպ ուղղագիծ ձևերով, որոնք որպես կանոն ուղղանկյուն են՝ մակերեսների առավել հարմար օգտագործմամբ: Այստեղ կա անհրաժեշտ ամեն ինչ. փոքրիկ միջանցք-նախասրահ, սանհանգույց ցնցուղով, մեկ-երկու սենյակ, երբեմն՝ փոքրիկ խոհանոց:

Ժամանակակից ՃՈՒՀ-ները տարբերվում են ըստ նշանակության, տարողության, հարկայնության, ըստ կոնստրուկտիվ համակարգի, հարմարավետության մակարդակի, շահագործման ռեժիմի, տեղակայման վայրի և այլն (տես՝ հավելված 17):

Յուրաքանչյուր ՃՈՒՀ-ում առկա են մի շարք դասակարգման հատկանիշներ, որոնց փոխկապակցվածությամբ որոշվում է դրանց տիպաբանությունը, քաղաքաշինական լուծումների առանձնահատկությունները և ճարտարապետահատակագծային կառուցվածքը:

Քաղաքաշինական տեղաբախշման առումով նախագծային պրակտիկայի և տեսական հետազոտությունների վերլուծությունը թույլ է տալիս ՃՈՒՀ-ները դասակարգել երեք հիմնական ձևերի՝ բնակավայրերի տարածքում, մասամբ բնակավայրերի կամ դրանց հարող ճանապարհամերձ տարածքներում և միջբնակավայրային ճանապարհամերձ տարածքներում:

Կատարվել է ՃՈՒՀ-ների դասակարգում ըստ գործառական հատկանիշների, էքսկուրսիոն սպասարկման և զվարճությունների.

ճանաչողական ՃՈՒՀ – պատմամշակութային ժառանգության ճանաչման ձգտում (ներառյալ՝ պատմաճարտարապետական միջավայրի

օբյեկտները), ժամանակակից տեխնոլոգիաների կիրառման ձգտում, արդյունաբերական և ագրարային օբյեկտների ճանաչում,

առողջարարական ՃՈՒ – այցելություն էկոլոգիապես բարենպաստ և մաքուր վայրեր, արգելոցներ, բնական ռեկրեացիոն գոտիներ, բուժիչ աղբյուրներ, գետեր, լճեր, բնամշակութային օբյեկտներ, ազգային պուրակներ,

զվարճությունների ՃՈՒ – տեղավորված են ռեկրեացիոն-ժամանցային համալիրների մոտ կամ ՃՈՒ-ների մոդելում ընդգրկված են ժամանցային նշանակության օբյեկտներ,

ժողովրդագրական ՃՈՒ – գործառական, ճարտարապետագեղարվեստական ձևավորման և սպասարկման մեջ գերակշռում են էթնիկական թեմաներն ու սովորույթները,

ակումբային ՃՈՒ – նախատեսված են ամենատարբեր ակումբային և հասարակական պաշտոնական և ոչ պաշտոնական կազմակերպությունների համար, որոնք ունեն որոշակի հետաքրքրություններ (որսորդներ, ձկնորսներ, ձիավարության ակումբ և այլն),

կորպորատիվ ՃՈՒ – նախատեսված է կորպորատիվ հավաքների և միջոցառումների անցկացման համար:

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

- ըստ ժամանակի տևողության–կանգառ (ՃՈՒ տիպ-Ա)՝–4 ժամ [24], կարճատև հանգիստ (ՃՈՒ տիպ-Բ)՝–1-2 օր, հանգիստ (ՃՈՒ տիպ-Գ)՝–3-7 օր, վերականգնում (ՃՈՒ տիպ-Դ)՝–12 օր և ավելի (տես՝ հավելված 15, 16),
- ըստ օբյեկտների շահագործման սեզոնայնության - ՃՈՒ-ամառային, ՃՈՒ-ձմեռային, ՃՈՒ-միջսեզոնային, ՃՈՒ-շուրջամյա,
- ըստ սոցիալական գործոնների - ՃՈՒ-բարձր դաս, ՃՈՒ-հարմարավետ դաս, ՃՈՒ-գործարար դաս, ՃՈՒ-էկոնոմ դաս (տես՝ հավելված 23),
- 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), ակումբային սպասարկում, սպորտային և առողջարարական օբյեկտներ և դրանց սպասարկում և տարածաշրջանային առանձնահատկություններով օբյեկտների սպասարկում, կորպորատիվ սպասարկում,

• ըստ քաղաքաշինական հատկանիշների՝ քաղաքային ՃՌՀ -1,- գտնվում են մեծ և միջին քաղաքներում. արվարձանային ՃՌՀ -2,- գտնվում են այդ քաղաքների արվարձանային գոտիներում, քաղաքից դուրս ՃՌՀ -3,- գտնվում են փոքր պատմական քաղաքների և գյուղերի տարածքներում, քաղաքից դուրս, միջգյուղական ՃՌՀ -4,- գտնվում են մայրուղիների վրամիջգյուղական տարածքներում, գյուղական ՃՌՀ -5,- գտնվում են գյուղական կամ ֆերմերային վայրերում (տես՝ հավելված 24):

ՃՌՀ-ների տիպաբանական հատկանիշներն ըստ գլխավոր հատակագծերի խմբավորման առանձնահատկությունների և հիմնական օբյեկտների տեղակայման հետևյալն են՝ տաղավարային տիպի (առանձին կառուցված տնակներ), համատեղված տիպի մեկ-երկու հարկանի բնակելի տնակներ (միաշարք և երկշարք համատեղությամբ):

Ըստ ծավալ ահատակագծային լուծումների, ՃՌՀ-ների բնակելի շինությունները կարող են լինել երկհարկանի՝ առաջին հարկում ավտոտնակով, մեկհարկանի՝ համարին հարակից կայանատեղիով:

Նշված արդյունքները կարող են հիմք հանդիսանալ ՃՌՀ-ների ռացիոնալ տեղակայման սկզբունքների մշակման, ինչպես նաև գլխավոր հատակագծերի և հիմնական շենքերի ու շինությունների ճարտարապետահատակագծային առաջադրանքների կազմման համար (տես՝ հավելված 20):

ՃՌՀ-ների ճարտարապետաշինարարական լուծումների վերլուծությունը

Մոթելներ, մոտոհոթելներ, քեմպինգներ, հյուրանոցներ, հանրային սննդի, հանգստի և զվարճանքի օբյեկտներ: Ավտոմեքենաների սպասարկման օբյեկտներ (ՏՍ, ԲԼԿ, ԱԼԿ):

Տարաբնակեցման համակարգում տնտեսական գործունեության տարբեր ձևերի կազմակերպումը հանգեցրել է բնակտեղաբաշխման նոր կառուցվածքային տարրերի զարգացմանը՝ ինչը դիտվում է

որպես բնակելի, արտադրական և սպասարկման գործառույթների ինտեգրացում այն դեպքում, երբ XX դարի սկզբում բնակավայրերի քաղաքաշինական ձևավորման մեջ հաշվի էր առնվում այդ գործառույթների առանձնացումը:

Հաշվի առնելով անձնական և մասնավոր հատվածների ՃՈՒ-ների այդ թվում՝ անհատական ընտանեկան ՃՈՒ-ների նախագծման գործառական հիմունքների կարևորությունը, մշակվել են այդ ձեռնարկությունների գործառական տեսական մոդելներ, ըստ դրանց հզորության և կազմակերպչական կառուցվածքի: Նոր տիպաբանական շարքն իր տարողականությամբ անհատական (ընտանեկան սպասարկմամբ) ՃՈՒ-ների մեջ հետևյալն է. անհատական ՃՈՒ, 1 տիպ (մինչև 5 տեղ), անհատական ՃՈՒ – II տիպ (5…10 տեղ), անհատական ՃՈՒ – III տիպ (10…15 տեղ), անհատական ՃՈՒ – IV տիպ (15…20 տեղ) (տես՝ հավելված 19):

Համալիրի կառուցվածքի ինտեգրացված տիպը ենթադրում է բնակության, սպասարկման և հետիոտն շարժման միավորում միասնական ծավալի մեջ, որն ապահովում է բնակության գոտու և հասարակական կենտրոնի անմիջական կապը, կրճատում է շինհրապարակի չափերը, բնակության և հանգստի գոտիների միջև ընկած տարածությունը, որոնք ապահովում են զբոսաշրջիկների կենտրոնացման բարձր աստիճան: Պարփակ կառուցվածքային տեսակի կիրառումը պայմանավորված է ռեկրեացիոն գոտու կենտրոնում գտնվող շինարարության համար հարմար հրապարակով: Իրար առավելապես մոտտեղադրված բնակելի ծավալները, շինարարության տարածքում տրանսպորտի բացակայությունը, ընդհանուր հասարակական միջուկը. ահա պարփակ միակենտրոն հատակագծման հիմնական հատկանիշները: Երբ շինարարության տարածքը ձգված է որպես հրապարակների շղթա, նպատակահարմար է կիրառել գծային կառուցվածքի տեսակը, որը տարածվում է հաղորդակցման առանցքի ուղղությամբ և առավելապես նպաստում՝ բնության պահպանմանը: Այս հնարքը թույլ է տալիս հարստացնել ՃՈՒ-ների ճարտարապետագեղարվեստական կերպարը տարբեր մակարդակների վրա տեղադրված հարթակների շերտադարսման հաշվին՝ կիրառելով

ձգված հորիզոնականների հնարքը: Բարդ ռելիեֆը և բնակելի շինությունները մոտեցնելու ձգտումը ռեկրեացիոն տարածքին, թելադրում են համալիրի ապակենտրոնացված կառուցվածք, որի պարագայում ստեղծվում է առանձին ՃՈՒՀ-ների կամ դրանց խմբերի փոխկապակցված համակարգ՝ համալիրի ընդհանուր կոնտրոնից հետիոտն հասանելիության սահմաններում [69]:

3.2. Նոր տիպի ռեկրեացիոն համալիրների ճարտարապետության ձևավորումը

Ճանապարհամերձ հյուրանոցային համալիրը բարդ տեխնոլոգիական կառուցվածք է, որը ներառում է ինչպես բարձր հարմարավետության բնակելի համարներ, այնպես էլ հանրային ծառայությունների շենքերի և դրանց սենքերի մի ամբողջ հավաքածու:

Ողջ աշխարհում այդ թվում՝ Հայաստանում ստեղծվում և շարունակում են պահանջարկված լինել անհատական ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրները (ԱՃՈՒՀ): Ռեկրեացիոն համալիրները, որոնք ստեղծվել են անհատական բնակելի տան հիման վրա՝ ընդլայնված հյուրասենյակային գոտով, սպասարկվում են այդ տանտիրոջ ընտանիքի կողմից: Այդ տանը կարող է տեղավորվել 5-ից ոչ ավելի ռեկրեանտ: Այն ռեկրեացիոն համալիրները, որոնք սպասարկվում են տանտիրոջ ընտանիքի և վարձու աշխատողների կողմից, կարող են ընդունել 10...20 ռեկրեանտ:

Ըստ առաջարկվող դասակարգման, անհատական ԱՃՈՒՀ-ներն ըստ հզորության, ստորաբաժանվում են հետևյալ տիպերի (տես՝ հավելված 18).

• ոչ մեծ ԱՃՈՒՀ մինչև հինգ մահճակալ-տեղով ոչ մեծ հյուրանոց և ավտոմոբիլների համար բաց կայանատեղիով (տանտիրոջ բնակարանը+հյուրանոցներն ու օժանդակ սենյակները) սպասարկում է մեկ ընտանիք:

• ԱՃՈՒՀ 5···10 մահճակալ-տեղով հյուրանոց՝ ավտոմեքենաների համար ավտոտնակով և բաց կայանատեղիով (տանտիրոջ

բնակարանը+հյուրանոց+ավտոտնակներ) սպասարկվում է տանտիրոջ ընտանիքի և մի քանի վարձու աշխատողների կողմից:

• ԱՃՌՀ 10…20 մահճակալ-տեղով հյուրանոց՝ ավտոտնակով և օժանդակ շենքերով և շինություններով (տանտիրոջ և նրա ընտանիքի բնակարանը+հյուրանոց+ավտոտնակներ+օժանդակ շենքեր ու շինություններ): Սպասարկվում է տանտիրոջ ընտանիքի և մի քանի վարձու աշխատողների կողմից:

• ԱՃՌՀ 20-ից ոչ ավելի մահճակալ-տեղով հյուրանոց ավտոտնակով և պահանջվող շենքերի ու շինությունների խմբով (տանտիրոջ և նրա ընտանիքի բնակարանը+հյուրանոց+ավտոտնակներ+օժանդակ շենքեր ու շինություններ): Սպասարկվում է տանտիրոջ ընտանիքի և վարձու աշխատողների կողմից:

Փոքր՝ 1-2 տիպի ԱՃՌՀ-երի (հիմնված տանտիրոջ և նրա ընտանիքի աշխատանքով) քաղաքաշինական տեղակայումը դիտվում է փոքր քաղաքների և որպես կանոն, պատմական գյուղերի բնակելի գոտիներում, ինչպես նաև քաղաքի մոտակայքում անհատական և բլոկացված կառուցապատումներում: Զարգանում են ճանապարհամերձ ճարտարապետության առավել վաղ շրջանին բնութագրական տեղակայման միտումներ: Դիտվում է ԱՃՌՀ-ների դերի ավելացման միտում կառուցապատման ընդհանուր ճարտարապետագեղարվեստական հորինվածքում:

Առավել խոշոր ՃՌՀ-ների համար բնութագրական է պարփակ ճարտարապետահատակագծային կառուցվածքը, որի դեպքում բոլոր բաղկացուցիչ մասերը գտնվում են մի տարածքում: Քաղաքային բնակավայրերի քաղաքամերձ տարածքներում, տրանսպորտային հաղորդակցությունների ազդեցության գոտիներում ՃՌՀն-երի ռացիոնալ քաղաքաշինական տեղադրման հիմնական սկզբունքները հետևյալն են.

• հեռավոր մերձքաղաքային գոտում գյուղական բնակավայրերի կառուցվածքում առաջարկվում է տեղակայել սպասարկման նվազագույն հավաքածուով ՃՌՀ:

• միջգյուղական մայրուղիներում նպատակահարմար է տեղադրել սպասարկման նվազագույն և միջին չափի հավքածուով ճՌՀ-եր,

• քաղաքների սահմանային տարածքներում անհատական և բլոկացված կառուցապատման բնակավայրային գոտիներում նպատակահարմար է տեղավորել այնպիսի ճՌՀ-ներ, որոնք կարող են կատարել ռեկրեացիայի լրացուցիչ գործառույթ այդ բնակավայրային գոտիների համար:

Արևմուտքի երկրներում, որտեղ բնակչության տեղափոխությունների քանակը նշանակալիորեն բարձր է, քան Հայաստանի Հանրապետությունում, նկատվում են ճՌՀ-երի խոշորացման միտումներ միջբնակավայրային տարածքներում, որտեղ ճՌՀ-ներն ունեն վառ արտահայտված դինամիկ գծային կառուցվածք:

Զարգացման այս փուլում ոչ միայն Հայաստանում, այլև արտերկրում դիտվում են ճՌՀ-ների կոոպերացման, համակցման և դրանց ինտեգրման կայուն միտումներ:

Կոոպերացված ճՌՀ-ները նպատակահարմար է իրականացնել ընդհանուր տեղեկատվական-բաշխման կենտրոնի, ինչպես նաև հանրային և օժանդակ ու տնտեսական կառույցների համատեղ օգտագործման հիմնավրա՝ միասնական սպասարկման օգտագործմամբ: Դաենթադրում է ճՌՀ-ն տեղավորել բնակավայրային գոտու կազմում՝ միջանկյալ տարածքներում:

Համակցված ճՌՀ-ները բլոկավորվում են քաղաքների և գյուղերի հանրային շենքերի կամ էկոլոգիապես մաքուր արտադրություն ունեցող արդյունաբերական ձեռնարկությունների հետ:

Բնակեցված գոտիներում ճՌՀ-ների ինտեգրումը ծավալատարածական կառույցում պետք է ավելի մեծ տարածում ստանա: Դա հնարավորություն կտա ստեղծել միասնական էներգախնայող բնակելի հատված, որը շատ արդիական է հատկապես ցուրտկլիմայով վայրերի համար:

ճՌՀ-ների հիմնական շենքերի ու շինությունների հյուրանոցների, մոթելների և բնակելի տների, ծավալատարածական

լուծումները մշակվում են՝ հաշվի առնելով դրանց ներկայացվող բոլոր անհրաժեշտ պահանջները, ինչպես նաև վերջիններիս միջև գործառական կապերը, որոնցով որոշվում է համալիրի ճարտարապետահատակագծային կառուցվածքը:

Փոքր գյուղերում ՃՌՀ-ները կարող են լինել գլխավոր տարրեր և երկրորդականներ՝ բնակավայրերի ընդհանուր ծավալատարածական կառուցվածքում: Դրանք ակտիվորեն մասնակցում են վերը նշված կառուցվածքներում: ՃՌՀ-ների գլխավոր հատակագծերը դիտարկել են որպես բնակավայրային գոտիների միասնական տարածական ձևավորման տարր:

ՃՌՀ-ների գլխավոր հատակագծերի ճարտարապետահատակագծային կառուցվածքը՝ որպես բնակավայրային գոտու ընդհանուր ճարտարապետատարածական կառուցվածքի տարր, ձևավորվում է՝ ելնելով ՃՌՀ-ի շենքերի ու շինությունների կազմից, գլխավոր հատակագծերի կառուցման համընդհանուր սկզբունքների հիման վրա, որոնք են՝ տարածքի և կառուցապատման օբյեկտների համակցում, ՃՌՀ-ի ճարտարապետահորինվածքային ամբողջականության ապահովում՝ հաշվի առնելով այդ կազմակերպությունների յուրահատուկ պահանջմունքները:

Խոշոր ՃՌՀ-ների տարբեր հզորության շենքերի և շինությունների կազմի վերլուծությունը հնարավորություն տվեց խմբավորել դրանց գլխավոր հատակագծերի բոլոր բաղկացուցիչները հետևյալ գոտիներում.

• ՃՌՀ-ի հիմնական գոտին–հյուրանոցի, մոտոհյուրանոցի կամ մոթելի հիմնական շենքը (համարները և ապարտամենտները, սպորտային և զվարճանքային դահլիճները, ատրիումները և այլն),

• վարչահասարակական գոտի (անցամուտք, վարչություն, ռեստորան, սրճարան-ճաշարան, խանութ),

• սպասարկման գոտին .

ա) կենցաղային և օժանդակ սենյակների բլոկ,

բ) տրանսպորտի օժանդակ ծառայությունների և շինությունների բլոկ,

գ) ինժեներատեխնիկական շինություններ,

• տրանսպորտային մուտքերի գոտի, կանաչապատման և բարեկարգման գոտի:

• ՃՈՒՀ-ների գլխավոր հատակագծերի ռացիոնալ լուծումների հիմնական սկզբունքներն ըստ գործառութային գոտևորման, խմբավորման և հզորության հետևյալն են.

• ՃՈՒՀ-ների տարածքների տարանջատում՝ բնակավայրային, տնտեսական, հիմնական սպասարկման գոտիների՝ ըստ հորիզոնական կամ ուղղաձիգ բաշխման:

• հիմնական և սպասարկման գոտիների համակցում հորիզոնականով՝ հյուսիսային կողմից սպասարկման գոտու հարակցմամբ, ինչը հնարավորություն է տալիս այն օգտագործել որպես պատնեշ հյուսիսային ցուրտ քամիներից: Ընդ որում, առաջարկվում է բնակելի-տնտեսական գոտին համակցել սպասարկման գոտու հետ, սենյակների՝ մյուս խմբերի հետ գործառատեխնոլոգիական կապն ապահովելու նպատակով:

3.3. Արդիականացման մոտեցումները, ձևերն ու եղանակները

Հանրապետության ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն ցանցի և այն կազմավորող օբյեկտների ու համալիրների արդիականացման անհրաժեշտությունն առաջացել է դրանք մեր երկրի առանձնահատկություններին և միջազգային պահանջներին առավել համապատասխան և մրցունակ դարձնելու կարևորությամբ:

Արդիականացման համար առաջարկների ձևավորման և զարգացման հնարավոր ուղիների բացահայտման նպատակով կատարվել է ճանապարհամերձ տարածքներում տեղադրված սպասարկման օբյեկտների և համալիրների վիճակի հետազոտություն:

Հայաստանում առողջարանային հանգստի զարգացմանը հիմք դրվեց անցյալ դարի երեսնական թվականներից:

Այս գործընթացն իր շարունակությունն ունեցավ նաև հետպատերազմյան տարիներին, իսկ 1960-80-ականներին նշանակալի առաջընթաց ունեցավ (Արզնի, Ծաղկաձոր, Դիլիջան, Բյուրական,

Ստեփանավան, Սևանի ավազան, Ջերմուկ, Եղեգնաձոր, Զանգեզուր և այլն)՝ ներառելով բնակլիմայական առումով նպաստավոր վայրեր: Զարգացավ և ընդլայնվեց այդ օբյեկտների և համալիրների հետ հաղորդակցության ճանապարհային ցանցը:

Խորհրդային տարիներին «Հայպետնախագիծ»-ը և Մոսկվայի համապատասխան Կենտրոնական գիտահետազոտական ինստիտուտը համատեղ կազմեցին ՀՍՍՀ զբոսաշրջային և սպորտառողջարարական ծրագրերի զարգացման քաղաքաշինական գոտիների սխեմա՝ ելնելով տվյալ ժամանակաշրջանի քաղաքատնտեսական կացութաձևի, ինչպես նաև բնակլիմայական լանդշաֆտային առանձնահատկությունների և ներուժի հնարավորություններից:

Հետխորհրդային տարիներին «Հայնախագիծ» ՓԲԸ-ի կողմից մշակվեց ՀՀ տարաբնակեցման նախագիծը նոր վարչատնտեսական տարածքային կենտրոնների և դրանցում ներառված շրջանային ենթակենտրոնների ներառմամբ, հարևան երկրների հետ միջպետական մայրուղիների ու հաղորդակցությունների ձևավորմամբ:

1988-ի Սպիտակի ավերիչ երկրաշարժի, Ադրբեջանի հետ ունեցած ազգամիջյան զինված բախումների և վերջինիս կողմից կիրառված տնտեսական շրջափակման, ինչպես նաև տնտեսաքաղաքական նոր կացութաձևին անցման դժվարությունների արդյունքում երկրի տնտեսությունը մեծ վնասներ կրեց, հատկապես՝ շինարարության բնագավառում և այդ թվում՝ առողջարանային և զբոսաշրջության ոլորտներում:

1995թ. սկսվում և նոր զարգացման փուլ է թևակոխում հյուրանոցային համալիրների շինարարությունը: Այսօր Հայաստանում կարելի է հանդիպել հարմարավետության և սպասարկման տարբեր մակարդակների օբյեկտների և համալիրների՝ ժամանակակից պերճաշուք հյուրանոցներից մինչև էկոնոմդասի հյուրատներ:

Հայաստանում գրեթե շուրջամյա օգտագործվող տարբեր գործոնների, օրինակ՝ լողափի, հանքային ջրերի աղբյուրների, բարձր լեռնային կլիմայական կայանների հաջող զուգորդումը ստեղծում է առկա հանգստի կենտրոնների հետագա ընդլայնման և

վերակառուցման, ինչպես նաև այնպիսի նոր առողջարարական համալիրների կառուցման հնարավորություն, որոնք ներառում են բուժարաններ,ր պանսիոնատներ, զբոսաշրջային հյուրանոցներ և այլ հիմնարկներ:

Վերոհիշյալ հիմնարկների ներկայիս վիճակի կատարված հետազոտությունը հնարավորություն է տվել դրանք բաժանել չորս հիմնական խմբի՝

- արդիականացում չպահանջող,
- մասնակի արդիականացման ենթակա,
- հիմնական արդիականացում պահանջող,
- Արդիականացում, հնի քանդմամբ:

Առաջարկվող դասակարգումը հիմնված է հանրապետության համալիրների վիճակի վերլուծության արդյունքների վրա: Հետևություններն արվել են համալիրների շենքերի առկա վիճակի հետ տվյալ կառույցներին ներկայացվող չափորոշիչների հետ համեմատության հիման վրա:

Հետազոտությունները տարվում են՝ հաշվի առնելով քաղաքաշինական, ծավալ ահատակագծային, ինժեներական, կոնստրուկտիվ, տեղեկատվական և մշակութազանգվածային գործոնները:

Ստացված տվյալների ուսումնասիրությունը հնարավորություն է տվել բացահայտել դիտարկվող համալիրներում հարմարավետության մակարդակի բարձրացմանը խոչընդոտող առավել բնութագրական թերությունները:

1. Գլխավոր հատակագիծ

Ամեն տեղ չէ, որ կազմակերպված են տարածք մտնելու մուտքերը, շրջանցման հրապարակները, բացակայում են սպորտային հարթակները կամ կառույցները, բացակայում են պանդուսները, նախաձեռնված չեն արևապաշտպան ծածկեր և հովանոց-տաղավարներ, ոչ բոլոր վայրերում են կազմակերպված լողավազաններ:

3. Ճավալ ահատակագծային լուծում.

•Մեկ տեղանոց համարի միջին մակերեսը կազմում է 12 մ^2: Ըստ ժամանակակից նորմերի այդ մակերեսը հարմարավետ չի համարվում, դիտվում է ննջասենյակների գերջերմացում:

•Հարմարավետության գործառույթների սահմանափակ կազմ:

•Շենքերի ներսում հաշմանդամների համար վերելակների և պանդուսների, արևապաշտպանության բացակայությունը, որոշ բնակավայրային խմբերից ճաշարանի հեռավորությունը, շուրջամյա աշխատանքի համար առողջարարական համալիրների չհարմարեցվածությունը:

4. Կոնստրուկտիվ տարրերի վիճակը.

•Ըստ ջերմատեխնիկական հաշվարկի, նորմերին պատերի հաստության անհամապատասխանությունը, սվաղի քայքայումը, սենյակների խոնավությունը, կոնստրուկցիաների մաշվածությունը, բացվածքների միաշերտապակեպատումը:

5. Ինժեներական սարքավորումներ.

Բացակայում է կենտրոնացված օդորակումը, արդյունավետ չէ օդափոխման համակարգը (սենյակներում խոնավություն կա), ննջասենյակներին մոտ սանհանգույցներում չկա հիգիենային ապահովման համար ցնցուղ, բացակայում է փոշեհեռացման կենտրոնացված սարքավորումը:

6. Տեղեկատվական և զանգվածամշակութային սպասարկում.

Կատարելագործված չէ հանգստացողների գրանցման տեխնիկական բազան, բացակայում են ինտերնետ մուտքի՝ հանգստացողների հնարավորությունները, չկան բացօթյա սարքավորված պարահրապարակներ, թերթերի և զովացուցիչ ըմպելիքների վաճառքի համար հատուկ կահավորված կրպակներ և այլն:

Բացահայտված թերությունները և դրանց վերացմանն ուղղված միջոցառումները դրված են հյուրանոցային համալիրների վիճակի և հարմարավետության լավացման առաջարկների մշակման համակարգի հիմքում:

Առաջարկված միջոցառումների իրականացումը հնարավորություն կտա բարձրացնել խնդրո առարկա կառույցների

արդիականացման համապատասխանությունը ժամանակակից հարմարավետության նեքին թույլատրելի սահմանին:

3.4. Քաղաքաշինական իրավիճակի վրա ազդող չափանիշների գնահատման մեթոդները

Ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտները և համալիրները կարևոր տեղ են զբաղեցնում տարածքի հատակագծային հիմնակմախքի կառուցվածքում՝ որպես բնակավայրերի միջև յուրատեսակ կապող օղակ: Դրանց անվիճելի առավելությունը խոշոր և խոշորագույն քաղաքների աղմուկից հոգնած բնակիչներին գրավող բնական-էկոլոգիական տարածքների և ռեսուրսների առկայությունն է, որոնց բարեհաջող զարգացման համար անհրաժեշտ են զարգացած տնտեսական, սոցիալական, էկոլոգիական, տրանսպորտային, տարածքային ենթակառուցվածքներ: Ռեկրեացիոն միջավայրի վիճակի վրա ազդող չափանիշները հետազոտելով համալիր ամբողջության մեջ՝ կարելի է բացահայտել այն հիմնական գոտիները, որոնք հատուկ ուշադրություն են պահանջում, հաշվի առնելով ոչ միայն դրանց օբյեկտիվությունը, այլև սուբյեկտիվությունը որոշակի օբյեկտի նկատմամբ: Չկան միանման տարածքներ միանման խնդիրներով և ցուցանիշներով: Կան մի քանի ընդհանուր չափանիշներով պայմանավորված նմանություններ, բայց դրանք էլ հավասարակշռության մեջ են գտնվում օբյեկտիվ և տեղային իրավիճակների միջև: Հենց նշված պատճառով էլ ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների հիմնախնդիրների լուծման հարցում պետք է շահագրգիռ լինեն իշխանության բոլոր մակարդակների ներկայացուցիչները, ինչպես նաև՝ ներդրողները:

Ժամանակակից տեղեկատվական մեթոդներն ու միջոցները քաղաքաշինական գործունեության համալիր վերահսկողության ոլորտը բարձրացրին նոր մակարդակի վրա: Այդ համակարգերը նախատեսված են երևույթների ու իրադարձությունների մասին տեղեկությունների պահման համար՝ հետագայում դրանք վերլուծելու, դրանց հնարավոր հետևանքները կանխատեսելու,

ռազմավարական լուծումների պլանավորման հնարավորությամբ: Ծնորհիվ համակարգերի ինտերակտիվության՝ հնարավոր է ներառել տարբեր պետական կառույցների համագործակցությունը միասնական տեղեկատվական տարածության մեջ: Այդ պատճառով պետական տեղեկատվական համակարգերը (ՊՏՀ) ակտիվորեն ներդրվել են քաղաքաշինական գործունեության կազմակերպությունների տեղեկատվական համակարգերում՝ որպես համայնքային կառավարման բազմաշերտկառուցվածքի կարևորագույն բաղադրիչ:

Ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն գոտիների և ձեռնարկությունների քաղաքաշինական իրավիճակի գնահատման տարբեր մոտեցումների հետազոտման արդյունքները հնարավորություն տվեցին բացահայտել գնահատման հիմնական չափանիշները, վեր հանել ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն ձևավորման հետևյալ հայեցակարգերը:

- տարածքի գործառական գոտիավորումը՝ սանիտարահիգիենիկ և քաղաքաշինական պահանջները,
- հատակագծային կառուցվածքի ամբողջականությունը, որը ենթադրում է գոտիների միջև հարմար և հուսալի կապի, ինչպես նաև կենցաղի և հանգստի կազմակերպման համար նպաստավոր պայմանների ստեղծումը,
- սպասարկման ճանապարհամերձ ցանցի կազմակերպումը՝ որպես բազմագործառույթ գոտի, որտեղ իրականացվում են մշակույթը, հանգիստը, առողջարարական, տրանսպորտային և առևտրային գործառույթները,
- տրանսպորտային-պլանային կազմակերպումը, բոլոր գոտիների օպտիմալ հետիոտնային և տրանսպորտային մատչելիության ապահովումը,
- տեղը՝ տարաբնակեցման համակարգում: Դիտարկվում է հանրային սպասարկման տարաբնակեցման համակարգում ճանապարհամերձ սպասարկման օբյեկտների և համալիրների ռացիոնալ փոխկապվածության զարգացումը,
- ճանապարհամերձ սպասարկման օբյեկտների դիտարկումը՝ որպես զարգացող կառուցվածք,

• ճարտարապետական հորինվածքը՝ որպես գեղարվեստական արտահայտչականության ստեղծման միջոց:

Այսպիսով, որոշակի տարածքի ձևավորման առավել նշանակալի հիմնախնդիրների բացահայտման և դրանց վերացման համար միջոցառումների մշակման, ինչպես նաև կարևոր քաղաքաշինական խնդիրների լուծման նպատակով անհրաժեշտ է տարածքի համալիր ուսումնասիրում այդ տարածքի քաղաքաշինական իրավիճակի գնահատման՝ վերը բերված կարևոր չափանիշների օգտագործման հիման վրա: Ելնելով նշված սկզբունքներից՝ կարելի է գտնել ճանապարհամերձ սպասարկման օբյեկտների և համալիրների համակարգի վերականգնման և արդիականացման ուղիներ [70]:

3.5. Արդիականացմաճարտարապետական կազմակերպման և արդիականացման սկզբունքային մոտեցումները:

ՃՌՀ-ների օբյեկտների կատարելագործման հիմնական՝ քաղաքաշինական, սոցիալական, կառուցվածքային սկզբունքները: Միջավայրի հարմարավետության կատարելագործումը: Միջավայրի տնտեսական, կառուցվածքային, ճարտարապետագեղարվեստական և գեղագիտական գործոնները:

Նոր տեսակի ռեկրեացիոն օբյեկտներ: Հանրապետության տրանսպորտային հաղորդակցման կառուցվածքի ձևավորմանը տրվում է կարևոր նշանակություն, ինչը հնարավորություն կտա ճանապարհամերձ գոտիներում ծավալելու ռեկրեացիոն համալիրների ակտիվ շինարարություն: ՃՌՀ-ները նախատեսված են առաջին հերթին ավտովարորդների և ավտոզբոսաշրջիկների սպասարկման համար: ՃՌՀ-ների հիմնական կազմի մեջ մտնում են հյուրանոցները, մոթելները, ռեստորանները, ակումբներն ու խանութները, ինչպես նաև ավտոսպասարկման օբյեկտները, լցակայանները, տեխսպասարկման կետերը և այլն:

ՃՌՀ-ները վերածվելու են մոտակա բնակավայրերի բնակչության կենտրոնացման վայրերի և պետք է դառնան ռեկրեացիոն սպասարկման նոր տեսակի օբյեկտներ, որպես բնակավայրերի խմբային համակարգի սպասարկման հասարակական

կենտրոններ՝ ըստ ՃՈՒ-ների սպասարկման շառավղի: Համապատաս-խանաբար՝ ՃՈՒ-ների կազմի մեջ պետք է ներառվեն նաև հասարակական սպասարկման օբյեկտները՝ բաղնիքները, լվացքատները, ժողովրդական արհեստների առևտրի համալիրները, տարածքային առանձնահատկություններով էթնիկական մշակույթի կենտրոնները և այլն:

Սա կնպաստի տեղական միկրոտնտեսության, տարածքի մշակույթի էթնիկական տարրերի զարգացմանը, կբարձրացնի հասարակական սպասարկման մակարդակը ոչ միայն ավտոզբոսաշրջիկների, այլև տեղի բնակչության համար:

Ռեկրեացիոն ճարտարապետությունը կարգավորում է ռեկրեացիոն նշանակություն ունեցող շինությունների և օբյեկտների նախագծումն ու շինարարությունը, ինչպես նաև փոքր ձևերի հատուկ շինությունները, որոնք կառուցվում են բուժգոտիներում, հանգստյան և զբոսաշրջության վայրերում:

Ռեկրեացիոն ճարտարապետությունը ստեղծում է բնակության, բուժման և հանգստի նյութապես կազմակերպված միջավայր, գեղագիտորեն ձևավորում մարդու շրջապատը, խթանում նրա հոգևոր զարգացմանը, արտացոլում է մարդու հանգստի ժամանակ իր միջավայրը փոխելու ձգտումը, ինչը կապված է որոշ տարածքային և ազգային ավանդույթների և նոր ճարտարապետական ձևերի որոնման հետ: Արտահայտիչ ճարտարապետական միջոցները՝ հորինվածքը, տեկտոնիկան, համաչափությունը, ռիթմը, պլաստիկան, մակատեսքը, նյութերի գույնը և այլն հատկապես վառ արտահայտվում են ռեկրեացիոն օբյեկտների ճարտարապետության մեջ:

Մերձճանապարհային սպասարկման միջավայրում ճարտարապետական փոքր ձևերը այցելուների բազմաբնույթ սպասարկման գործընթացի անբաժանելի մասն են կազմում գործառնական, գեղարվեստական, տեղեկատվական և այլ առումներով:

Հորինվածքային տեսանկյունով դրանք դեկորատիվ արվեստի և ճարտարապետության ձևեր են՝ տաղավարներ, հանգստի և զվարճանքների վայրեր, վահանակներ, ջրային մակերեսներ, սահքի, մագլցման հարմարանքներ, որոնց միասնության պայմանը

կառուցապատման և բնության միջև օրգանական ներդաշնակության ստեղծումն է, ճարտարապետական փոքր ձևերի և կառույցների ծավալ ատարածական հորինվածքի, մասշտաբի, գունային երանգների և այլ բաղադրիչների մանրակրկիտ ընտրությամբ [71, 72 էջեր 341-354]:

Ռեկրեացիոն համալիրների նախագծմանը ներկայացվող պահանջները հետևյալն են՝ քաղաքաշինական, գործառական, ծավալ ահատակագծային, կոնստրուկտիվ, էկոլոգիական, ճարտարապետահորինվածքային, ինչպես նաև էներգախնայողության և ինժեներական ապահովման:

Բնակլիմայական, ժողովրդագրական, ազգային-պատմական գործոնների, ինչպես նաև նյութատեխնիկական հնարավորությունների, ենթակառուցվածքների զարգացման աստիճանի համալիր հաշվարկը նպաստում է նոր սերնդի ռեկրեացիոն համալիրների ստեղծմանը, որոնք իրենց ճարտարապետագեղարվեստական որակներով, հարմարավետության մակարդակով, էկոլոգիական աստիճանով, էներգախնայողության ցուցանիշներով պետք է գերազանցեն նախկինում կառուցված օբյեկտները:

Քաղաքաշինական պահանջներ: Գերակայող չափորոշիչներն են՝ ճանապարհամերձ հանգստյան օբյեկտների օպտիմալ մատչելիությունը (տրանսպորտի երթևեկության 20…45 րոպերի տևողությամբ): Ամենօրյա հագստի վայրերի օպտիմալ մատչելիությունը՝ 7-15 րոպե ավտոմեքենայով: Տարածքի տնտեսաաշխարհագրական ներուժն այն է, թե ինչքանով նա կարող է զարգանալ բնակելի տների, շահութաբեր սպասարկման, արտադրական ձեռնարկությունների, մոթելների, առևտրի կենտրոնների, ավտոսպասարկման օբյեկտների հետ, որոնք կապված են ինտենսիվ և կայուն սպառողների հոսք ունեցող տրանսպորտային հաղորդակցման ուղիներին: Ռեկրեացիոն ներուժը բնակության, սպասարկման, առանձնահատուկ և մասնագիտացված ակումբների, մարզկենտրոնների, այգիների, ձկնորսական-որսորդական տարածքների մի համալիր է: Դա անձնական և գույքային անվտանգության ապահովումն է, տեղի պատմամշակութային արժեքը,

բնական լանդշաֆտի յուրահատկությունը, ավանդույթները, հատակագծման համապատասխանությունը տրանսպորտային, հետիոտն և ինժեներական հաղորդակցությունների հետագծմանը, կառուցվածքի հորինվածքային նպատակահարմարությունը և գեղագիտական ընկալման կապը բնապատմական շեշտադրումների հետ:

Քաղաքաշինական պահանջները ՃՈՒ-ների նախագծման ողջ ցիկլի ընթացքում պետք է հաշվի առնվեն համալիրի կառուցապատման ծավալատարածքային ձևավորման ընթացքից մինչև շենքի, նրա բնակելի սենյակների հատակագծային լուծումներն ու տարածքի բարեկարգումը: Դրանք տարածվում են համալիրների սոցիալական, ճարտարապետագեղարվեստական, գործառութային, հակահրդեհային և սանիտարահիգիենիկ առումներով: Անհրաժեշտ է հաշվի առնել նաև հաղորդակցման հոսքերի կառուցվածքը (տես՝ հավելված 21):

Գործառական և ծավալահատակագծային լուծումներին ներկայացվող պահանջները: Գործող և կառուցապատվող ՃՈՒ-ների ծավալահատակագծային լուծումների վերլուծությունը հնարավորություն է տալիս ձևակերպել այն հիմնական պահանջները, որոնք պետք է ներկայացվեն գործառական և ծավալահատակագծային լուծումներին: Ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրի սենքերի կազմը պետք է համապատասխանի այստեղ կատարվող բոլոր գործառույթների հարմարությանը:

Ծավալահատակագծային հաջող լուծումը պայմանավորված է ոչ միայն սենյակների կազմով, այլև վերջիններիս հարմար տեղակայմամբ:

Գործառական և ծավալահատակածային լուծումները պետք է ապահովեն շենքի բարոյական երկարակեցությունը կամ, ծայրահեղ դեպքում, նրա հնարավոր արդիականացման ցածր գինը: Ցանկալի է բազմաֆունկցիոնալ սենյակների հատակագծման տարբերակների և ձևափոխության հնարավորություն (սեզոնային, օրական, ինչպես նաև ըստ հանգստացողների պահանջի): Միայն նշված պահանջների հաշվառումը թույլ կտա ստեղծել ժամանակակից և հարմարավետ ՃՈՒ-ներ:

ՃՈՒ-ները պետք է ապահովեն.

- կրող տարրերի ամրությունն ու կայունությունը, ինչը հնարավոր է երկաթբետոնե, մետաղական և փայտե կոնստրուկցիաների նախագծման նորմերի պահպանմամբ,
- հրակայունությունը՝ կառույցին անհրաժեշտ հրակայունության և հակահրդեհային անվտանգության սահմանների ապահովմամբ,
- շահագործման հարմարություն, որը բնորոշվում է նշված կառույցների պարբերական մաքրման, զննման, իսկ անհրաժեշտության դեպքում պրոֆիլակտիկ աշխատանքներ կատարելու համար հարմարավետհասանելիությամբ,
- անհրաժեշտ ջերմախոնավային, ակուստիկական, լուսատեխնիկական հարմարությունը,
- ճարտարապետական արտահայտչականությունը, որը պահանջում է կոնստրուկտիվ լուծումները ենթարկել շենքի ընդհանուր գեղարվեստական գաղափարին:

ՃՈՒ-ների, դրանց ծածկերի, շինությունների հիմնական տեսակները որոշվում են հայրենական շինարարական արդյունաբերության վիճակով և տեղական շինանյութերի առկայությամբ:

Էկոլոգիական պահանջները: Կացության ներդաշնակ և էկոլոգիապես բարենպաստ միջավայր ստեղծելու համար անհրաժեշտ է միաշվի առնել տարածքի և օբյեկտի տեղակայումն ու կողմնորոշումը, արևահարումից և արտաքին աղմուկից պաշտպան-վելու պայմանները, կենցաղային թափոնների էկոլոգիապես մաքուր վերամշակումը, նյութերը, որոնցով օբյեկտը կառուցված է, օդային մթնոլորտի, հողի, բուսականության, ջրամբարների աղտոտվածության բացառումը, հանցավոր տարրերից պաշտպանվածության պայմանները:

Միայն տարածքի, դրա առանձնահատկությունների, հատկանիշների և նախագծմանն ու շինարարությանը ներկայացվող բնապահպանական նորմերի համալիր հաշվառմամբ, ինչպես նաև կեցության էկոլոգիայի՝ վերը նշված կետերի իրականացմամբ

կարելի է ստեղծել ՃՌՀ-ներ, որոնք կհամապատասխանեն էկոլոգիական պահանջներին (տես՝ հավելված 22):

Էներգախնայողության պահանջները: Շենքի ջերմակորուստը ուղիղ համեմատական է պարսպապատող կոնստրուկցիաների մակերեսին: Բացի այդ, ջերմակորուստների վրա ազդում են այնպիսի գործոններ, ինչպիսիք են՝ ծավալը, հարկայնությունը, շենքի ձևը, պարսպապատման ջերմապաշտպանիչ հատկությունը, ապակեպատման աստիճանը:

Միայն նշված պայմանների կիրառման դեպքում կարելի է ապահովել էներգաարդյունավետությունը, որի աստիճանը բնականաբար ազդում է շահագործման ծախսերի և ՃՌՀ-ների արժեքի վրա (տես՝ հավելված 22):

Ճարտարապետահորինվածքային պահանջները: ՃՌՀ-ների միջավայրի կարգավորման միջոցներից են համարվում շինարարության վայրի ընտրությունը, քաղաքաշինական և ծավալահատակագծային լուծումները, կոնստրուկտիվ հնարքները և այլն: Կիրառվող միջոցները թելադրվում են տվյալ վայրի գերակշռող եղանակային պայմաններով, քանի որ դրանք կլիմայի կարևոր բնորոշիչ ցուցանիշներն են: Ընդ որում, համալիրի և վերջինիս շրջակամիջավայրի հետկապի ստեղծումը հարկ է փնտրել առաջին հերթին կառույցի հիմնական սենքերի՝ դեպի արտաքին միջավայրը կողմնորոշմամբ՝ ստեղծելով հարմարավետ միջավայր, ինչպես համալիրի ներսում, այնպես էլ այն շրջապատող հարակից միջավայրում, ինչը կարևոր պայման է ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիրների տեղաբաշխման և կազմակերպման խնդրում [52]:

ՃՌՀ-ների հաջող ճարտարապետահորինվածքային լուծման համար հիմնական են համարվում հետևյալ չափորոշիչները՝ պարփակ և միևնույն ժամանակ գործառական հատակագիծը, ինքնատիպությունը և արտահայտչականությունը, շրջակա միջավայրի հետ համահունչ լինելը, տարածքի ռելիեֆի առանձնահատկությունները (տես՝ հավելված 14,15,16,22,23,24):

Ժամանակակից ռեկրեացիոն համալիրների ճարտարապետությունը սպորտային, զբոսաշրջային և ռեկրեացիոն համակարգերի ձևավորման ժամանակ կիրառում է ծավալահատակագծային և հորինվածքային լուծումների բազմազան ձևեր, որոնք պայմանավորված են գործառական պահանջներով և գեղագիտական նկատառումներով: Այնուհանդերձ կարելի է տարբերակել այդ համալիրների հորինվածքային ձևավորման երեք հիմնական տիպ.

- ծավալ ատարածական կազմակերպման առանձնահատկությունների ենթարկումը բնական լադշաֆտին (ներդաշնակ տիպի լուծում),
- ծավալ ատարածական կառուցվածքի առանձնահատկությունների հակադրումը բնական լանդշաֆտում (կոնտրաստային տիպի լուծում),
- համալիր եղանակ, որը համադրում է վերոնշյալ երկու եղանակների առանձնահատկությունները [74111էջեր 11-26, 75էջեր 27-31]:

ՃՈՒՀ-ների ոճական լուծումների միասնությունը: Եթե կան շրջակա պատմական շինություններ, հնի ոճով ՃՈՒՀ-ի կառուցելը պետք է ներդաշնակվի առկա ճարտարապետության հետ: Շենքը պետք է արտաքինից գրավիչ լինի և ունենա ներքին իմաստավորություն: Պետք է օգտագործել գույնը և տարբեր ճարտարապետական մանրամասեր՝ ճակատային մշակման և տեկտոնիկայի հայտնաբերման համար: Համաչափության տեսակետից օբյեկտը պետք է համահունչ լինի մարդուն և նրաշրջապատին:

ՃՈՒՀ-ների նախագծային լուծումների որակի գնահատման նոր ուղիներ: ՃՈՒՀ-ների ինչպես և ցանկացած օբյեկտի նախագծման մեթոդիկան չի կարող ներկայացնել նախագծմանը վերաբերող մանրամասն խորհուրդներ, քանի որ շատ բան կախված է նախագծերի մշակման պայմաններից և խնդիրներից, ճարտարապետի ստեղծագործական մեթոդից և փորձից: Այնուամենայնիվ, կան գործնականում հաստատված որոշ ընդհանուր դրույթներ, որոնք պետք է հաշվի առնել և օգտագործել աշխատանքում:

ՃՈՒՀ-ների ռացիոնալ տեսակների ստեղծման աշխատանքն սկսվում է համալիրների նախագծման, շինարարության և շահագործման պրակտիկայի, Հայաստանում և արտասահմանում ՃՈՒՀ-ների շինարարության զարգացման պատմության վերլուծությունից:

Վերլուծության ընթացքում վեր են հանվել ՃՈՒՀ-ների ձևավորման վրա ազդող հետևյալ հանգամանքները. աշխարհագրական, բնակլիմայական, սոցիալ-ժողովրդագրական գործոները, ազգային ավանդույթների ազդեցությունը, ենթակառուցվածքների զարգացման աստիճանը, նյութատեխնիկական բազան:

Նախագծային լուծումների վերլուծության հիման վրա հայտնաբերվել են այն հիմնական պահանջները, որոնք պետք է ներկայացվեն ՃՈՒՀ-ների ձևավորմանը: Դրանք քաղաքաշինական, գործառական, կոնստրուկտիվ, էկոլոգիական, ճարտարապետահորինվածքային պահանջներ են, ինչպես նաև ինժեներական սպասարկումն ու էներգախնայողության ապահովումը:

ՃՈՒՀ-ների նոր առաջավոր տեսակները: ՃՈՒՀ-ների կազմը:

ՃՈՒՀ-ների կազմը պետք է արտահայտի ճարտարապետատարածքային միջավայրին ներկայացվող ինչպես գործառական, այնպես էլ քաղաքաշինական պահանջները: ՃՈՒՀ-ների կազմակերպման միջավայրը առաջին հերթին կապված է ռեկրեացիոն ընթացքների, կառավարման, սպասարկման և տեխնոլոգիայի հետ: ՃՈՒՀ-ի կազմի մեջ մտնում են. մուտքի գոտին (մուտքը դեպի կարգավարը, տեղեկատուն, ճանապարհամերձ սրճարանը, ավտոկանգառը), կենտրոնական-հասարակական գոտին (հասարակական կենտրոնը ռեստորանով, ճաշարանով, բարով, ստեղծագործական զբաղմունքի ակումբը, հանդիսությունների մեծ դահլիճը և այլն), ձմեռային այգով հյուրանոցը: Անհրաժեշտ է նախատեսել հասարակական կենտրոնի դիմաց մեծ հրապարակ զանգվածային միջոցառումների համար, հանգստի գոտի (զբոսնելու, միջավայրը դիտելու, բնության հետ շփվելու համար. ծածկեր, բուսածածկ տաղավարներ, փոքր ճարտարապետական ձևեր, որոնք խթանում են հանգստացողների

հոգևոր զարգացմանը), տնտեսական գոտի (ցախանոցներ, ծածկեր, ախոռներ, էկոլոգիական այգի և բանջարանոց), արգելոցային գոտի:

ՃՈՒՀ-ների գլխավոր հատակագծերի ռացիոնալ լուծումը: ՃՈՒՀ-ների կառուցապատման ճարտարապետագեղարվեստական որակը կախված է ոչ միայն նրա տարրերի արտահայտչականությունից, այլև զգալի չափով՝ կառուցապատվող տարածքի հատակագծային լուծումներից: ՃՈՒՀ-ների կառուցապատման ժամանակ կիրառվում են շենքերի և շինությունների սահմանափակ տեսակներ, իսկ ճարտարապետագեղարվեստական լուծումը պետք է լինի յուրահատուկ և բավականին արտահայտիչ: Այդ պատճառով նախագծման և շինարարության պրակտիկայում անհրաժեշտ է օգտագործել այնպիսի հատակագծային հնարքներ, որոնք թույլ են տալիս ստեղծել գեղագիտորեն դուրեկան կառուցապատում՝ բարձր տնտեսական ցուցանիշներով:

ՃՈՒՀ-ների կառուցման ժամանակ կիրառում են զանազան ճարտարապետա-տարածքային լուծումներ: Փողոցները կարող են լինել ուղիղ կամ կորաձև: Հանգստյան տները կարող են տեղակայվել փողոցի վրա մի գծով կամ գծից դուրս՝ կազմելով կուրդոներներ կարճ կամ երկարավուն ճակատներով: Կորաձև փողոցները թույլ են տալիս ընկալել տները տարբեր դիտակետերից: Գոյություն ունեն նաև կառուցապատման այլ միջոցներ:

ՃՈՒՀ-ների ռացիոնալ լուծումը պետք է տնտեսապես նպատակահարմար լինի: Դա ապահովվում է շենքերի խմբավորմամբ: Այն նպաստում է փողոցների երկարության կրճատմանը, այսինքն՝ տարբեր ինժեներական հաղորդակցությունների ցանցերի երկարության նվազեցմանը: Այսպես, փակուղիների և օղակների միջոցը թույլ է տալիս 15...20%-ով կրճատել փողոցի երկարությունը: Շենքերի խմբային տեղակայումը միջին չափի փողոցների շուրջ բարենպաստ պայմաններ է ստեղծում հանգստի, երեխաների խաղալու, ՃՈՒՀ-ների հասարակական տարածքի ներսում կանաչ գոտիների ձևավորման համար:

Աշխարհագրական, բնակլիմայական, սոցիալ-ժողովրդագրական և այլ ՃՈՒՀ-ների ձևավորման վրա ազդող գործոնների, ինչպես նաև

հայրենական և արտասահմանյան շինարարական պրակտիկայի վերլուծությամբ, հաշվի առնելով ազգային ավանդույթները և այլ հանգամանքներ, մշակվել են նախագծեր, որոնք բավարար չափով համապատասխանում են ժամանակակից պահանջներին:

ՃՈՒ-ների ցածր հարկայնությունը և նվազ ծանրաբեռնվածությունը թույլ են տալիս կիրառել թեթևացրած կոնստրուկցիաներ, ավելի էժան, այդ թվում՝ տեղական շինանյութեր, իսկ անտառով հարուստ վայրերում՝ լայնորեն օգտագործել փայտը որպես կոնստրուկցիա և պատերի շինանյութ:

Բացի ամրությունից, ռացիոնալ կառուցվածքային լուծումները և կիրառվող շինանյութերը պետք է համապատասխանեն բնապահպանական խնդիրներին:

Ծածկերի կղմինդրավոր կտուրներ: Ավանդական ծածկերի համեմատությամբ կղմինդրն ունի հետևյալ առավելությունները՝ այն դիմացկուն է (ծառայում է շուրջ 80 տարի, թերթավոր պողպատը՝ 25 իսկ ռուլոնային նյութերը՝ 15 տարի), էկոլոգիական տեսակետից մաքուր է, ունի բարձր հրակայունություն, ճարտարապետորեն գրավիչ է և առանձնակի սպասարկում չի պահանջում (տես հավելված 22):

Էկոլոգիական կացարանի ռացիոնալ շինարարության խնդրի լուծման համար պետք է օգտագործել շինանյութերի և կացության ռացիոնալ համակարգերի ստեղծման նոր տեխնոլոգիաներ: Արտաքին պատերում պեմզաբլոկների կիրառումը բազմակի անգամ բարձրացնում է շենքի ջերմապահպանիչ հատկությունները: Հեղուկ կամ գազանման վառելիքով տնտեսող կատալիտիկ գեներատորների, ինչպես նաև ջերմային պոմպերի կիրառումը հնարավորություն է ընձեռում հրաժարվել ջերմամատակարարման կենտրոնական ինժեներական համակարգերի հետ միացումից: Մաքրման և կենցաղային ջրերի ու թափոնների կենսաբանական ու ֆիզիկաքիմիական մշակման միջոցները բացառում են կենտրոնական ջրահեռացմանը միանալու, խմելու ջրի մաքրման և որակի հսկման անհրաժեշտությունը, մաքուր ջրի ստացման համակարգերի

ապահովումը նպաստում է ջերմոցների և ծաղկանոցների ձևավորմանը՝ստեղծելով բարենպաստ թնոլորտային միջավայր:

ՃՈՒՀ-ների շինարարությունը հին օրինակներով, առանց ժամանակակից նվաճումների, էներգախնայողության և էկոլոգիայի բնագավառում համաշխարհային փորձի հաշվառման, անիմաստ է, մանավանդ էներգակիրների նման թանկացման պայմաններում: Հակառակ դեպքում ջեռուցման ծախսերը կտրուկ բարձրանում են, մյուս կողմից՝ անխնա կատարվող ջեռուցումը ավելացնում է շրջակա միջավայրի ջերմային աղտոտվածությունը, հանգեցնում՝ գերածախսերի:

Մեկուսացված ջերմամատակարարման ժամանակ ավելի հարմար է կառուցել կաթսայատներ, որոնք աշխատում են գազով: Եթե նման հնարավորություն չկա, ապա պետք է կիրառել հեղուկ վառելանյութ կամ ածուխ, սակայն այս դեպքում անհրաժեշտ է մաքրում նախատեսել: Էներգախնայողության արդյունավետության համար տներում կառուցում են տաք պատեր: Բլոկային շարվածքներում թողնում են դատարկ տարածքներ, որոնք լիցքավորում են արդյունավետ մեկուսիչ նյութերով: Կարևոր նշանակություն ունի նաև էներգիայի այլընտրանքային աղբյուրների կիրառումը՝ արևի, քամու, ջրի հնարավորությունները (տես հավելված 22):

ՃՈՒՀ-ների ճարտարապետաշինարարական լուծումներ որոնելիս անհրաժեշտ է առաջին հերթին ուսումնասիրել նախատեսվող շինարարության տարածքը, զննել ռելիեֆը և տեղի լանդշաֆտը, կազմել գլխավոր հատակագիծ՝ հաշվի առնելով տարածքի կլիմայական և սոցիալական առանձնահատկությունները: Ճարտարապետագեղարվեստական կերպարի ստեղծման համար կա երկու մոտեցում: Առաջինը ենթադրում է համապատասխանություն շրջակա միջավայրին, երկրորդը՝ կտրուկ կոնտրաստ: ՃՈՒՀ-ն պետք է ներգրավված լինի տեղի ռելիեֆում՝ հաշվի առնելով վերջինիս բնական առանձնահատկությունները (անտառը, սարը, դաշտը, գետը):

ՃՈՒՀ-ների արտաքին տեսքին գեղեցկություն հաղորդել կարող են ժամանակակից արդյունավետ կոնստրուկցիաները: Կարևոր նշանակություն ունեն ընդհանուր շենքի և նրա առանձին

ճարտարապետական տարրերի համամասնությունների հարաբերություններ, ինչպես նաև շենքի ոճի միասնականությունը:

Բնակչության հանգստի խնդիրը մեր երկրում ամենաբարդ և ամենաէականներից է: Պետք է լուրջ ուշադրություն դարձնել ՃՈՒՀ-ներում որակյալ և հարմարավետ կենցաղային պայմաններ ստեղծելուն, էկոլոգիական էներգախնայողության: Պետք է հաշվի առնել նաև ռեկրեանտների սոցիալական կազմը:

Մեր երկրում իրականացվող և նախատեսվող շինարարության ծավալների դեպքում աճում է այդ կարևոր սոցիալական խնդրին ուղղված նյութական, ֆինանսական և աշխատանքային ռեսուրսների ռացիոնալ օգտագործման նշանակությունը:

Առաջարկվում է նախատեսել ՃՈՒՀ-ների և դրանց հիմնական շենքերի ու շինությունների հզորությունների և տարածքային ընդլայնման փուլային իրականացման և շահագործման հնարավորություն, ինչը ենթադրում է համապատասխան նախագծային մոտեցումներ գլխավոր հատակագծի, ինչպես նաև այն ձևավորող կառույցների նկատմամբ ճկուն հատակագծային և ծավալատարածական լուծումների, կոնստրուկտիվ համակարգերի կիրառում՝ յուրաքանչյուր փուլում պահպանելով համալիրի հորինվածքային ամբողջականությունը: Նման մոտեցումը հնարավորություն կտա կառուցապատողին նաև խուսափել միանվագ խոշոր ներդրումային ռիսկերից, համալրելով այն շահագործման ընթացքում ձևավորված արդյունքներով:

ՃՈՒՀ-ների ճարտարապետաշինարարական լուծումների զննման, դրանց որակաչափական շարքի տիպաբանական կառուցվածքի հիման վրա որոշվել են ՃՈՒՀ-ների կառուցման հիմնական սկզբունքները, ստեղծվել է գործառական-տիպաբանական դասակարգում և առաջարկվել են դրանց ճարտարապետական կազմակերպման կատարելագործման ուղիները:

Փոքր հզորության կոոպերացված ՃՈՒՀ-ները նպատակահարմար է ստեղծել ընդհանուր տեղեկատվական-բաշխիչ կենտրոնի հիման վրա, ինչպես նաև հասարակական օժանդակ և տնտեսական կառույցների ընդհանուր օգտագործմամբ՝ կազմակերպելով միասնական

սպասարկում, ինչը թույլ է տալիս ընդհանուր գոտու սահմաններում հարակից տարածքների ՃՌՀ-ների բաշխում:

ՃՌՀ-ների ինտեգրացումը այլ շենքերի ծավալատարածքային կառուցվածքների հետ շինարարության համար պիտանի գոտիներում թույլ կտա ստեղծել միասնական էներգախնայողական համալիրներ, որը շատկարևոր է հատկապես ցուրտկլիմայական գոտիների համար:

ՃՌՀ-ների գլխավոր հատակագծերի ճարտարապետատարածքային կառուցվածքը, ձևավորվում է ՃՌՀ-ների շենքի և շինությունների կազմի, գլխավոր հատակագծերի կառուցման ընդունված սկզբունքների հիման վրա, տարածքի գոտիավորմամբ, օբյեկտների կցակառուցմամբ, ՃՌՀ-ների ճարտարապետահորինվածքային ամբողջականության ապահովմամբ:

Կատարելագործելն ու ժամանակակից լինելը յուրաքանչյուր սերնդի համար օրինաչափություն է, և հետևաբար տարածքների արդյունավետ զարգացման պարագայում, տարածական համակարգի կազմակերպման գործում ճարտարապետությունը ձեռք է բերում ազդեցության առավել աճող դինամիկա[76]:

Բարձրացնելով ՃՌՀ-ների ընդհանուր հարմարավետությունները, վերածնելով մոռացված հաղորդակցման հոսքերը, բարեկարգելով ճանապարհամերձ շինությունները, մայուղիները, չմոռանալով դրանց տեսարժան լինելու կարևորության մասին՝ հնարավոր է մեծ արդյունքների հասնել ՃՌՀ-ների բարգավաճման գործում:

Երրորդ գլխի եզրակացություններ

• Տրվել է ՃՌՀ-ների հիմնական տիպերի դասակարգում ըստ հզորությունների, թեմատիկ սպասարկման, հանգստյան ժամանակի տևողության և սեզոնայնության, սպասարկման տեսակների և դրանց հարմարավետության, կոնստրուկտիվ համակարգի, ինչպես նաև ըստ կոոպերացվածության աստիճանի նպատակահարմարության:

• Առաջարկվում է ճարտարապետության բազմաճության սկզբունքի ներառում՝ հիմնված ճարտարապետական միջավայրում տարբեր ոճերի համադրության վրա:

• Առաջարկվում է միջբնակավայրային ճանապարհամերձ տարածքներում և մասնավորապես դրանց հարող փոքր բնակավայրերի մուտքային հատվածներում կազմակերպել հիմնականում անհատական, փոքր և միջին ՃՈՒՀ-ների ռեկրեացիոն ցանցի տեղաբաշխում, մի կողմից կրճատելով միջբնակավայրային ճանապարհներին հարող ռեկրեացիոն տարրերի միջև եղած հեռավորությունը, մյուս կողմից նպաստելով շրջակա բնակավայրերի հասարակական սպասարկման ներուժի հզորացմանը:

• Առաջարկվում է ստեղծել ՃՈՒՀ-ների կառավարման բաշխիչ կենտրոն, որը կհամակարգի առանձին փոքր և միջին ՃՈՒՀ-ների աշխատանքը, դարձնելով այն մեկ միասնական փոխհամաձայնեցված սպասարկող մարմին մարզի կամ համայնքի կտրվածքով:

• ՃՈՒՀ-ների սոցիալական հատվածի հզորացումը պայմանավորում է տարբեր հնարավորություններով զբոսաշրջիկների առավելագույն ներառումը՝ մի կողմից բարձր մակարդակի հարմարավետության, մյուս կողմից՝ ոչ հարուստ զբոսաշրջիկների համար մատչելի ՃՈՒՀ-ների ստեղծմամբ:

• Առաջարկվում է ՃՈՒՀ-ների կայուն և հավասարակշռված ծավալահատակագծային զարգացման սկզբունք՝ բազմափուլ շինարարության իրականացմամբ, յուրաքանչյուր փուլում հիմնական շինությունների և գործառույթների ներդաշնակության և ճարտարապետագեղարվեստական ամբողջականության պահպանման, ինչպես նաև էներգախնայող և էկոլոգիապես մաքուր տեխնոլոգիաների ու նյութերի կիրառմամբ:

ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Ժամանակավոր հանգրվանների ձևավորման և զարգացման ողջ պատմական ընթացքն իր մեջ արտացոլել է տվյալ երկրի և ժամանակաշրջանի քաղաքական ու սոցիալ-տնտեսական կացութաձևը, միջավայրի բնակլիմայական ու լանդշաֆտային պայմանները, էթնիկ-մշակութային, ազգային ու կրոնական առանձնահատկություններն ու ավանդույթները (տես՝ հավելված 14): Նշված գործընթացն արդի զարգացումներում առավել բարդ ու

բազմերանգ է դառնում, ընդլայնելով իր աշխարհագրությունը՝ մեծ քաղաքակություններից ձգտելով դեպի բնություն, պատմամշակութային և ճարտարապետական հուշարձաններ, առողջարարական, սպորտային, զվարճանքի ու հանգստի բազմաբնույթ համալիրներ, նախընտրելի համարելով ճանապարհամերձ գոտու ազդեցության գործոնը, հաճախ ներդաշնակորեն համադրելով նոր տեխնոլոգիական ու շինարարական հնարավորությունները ժամանակի փորձությամբ թրծված ավանդական մոտեցումների հետ:

2. Սույն աշխատության և ՀՀ տարաբնակեցման գլխավոր նախագծի վերլուծությունների արդյունքում առաջարկվել են նոր համայնքների ձևավորման համար ճանապարհամերձ տարածքներ, որոնք իրենց համախառն ռեկրեացիոն ներուժով (բնակլիմայական և լանդշաֆտային պայմաններ, բնական, պատմամշակութային և ճարտարապետական հուշարձանների առկայություն) կարող են դառնալ խնդրո առարկա օբյեկտների և համալիրների կառուցապատման նախընտրելի տարածքներ՝ հաշվի առնելով տվյալ վայրի զարգացման հեռանկարները:

3. Թույլ յուրացված գոտիներում նպատակահարմար է առաջնահերթ խթանել փոքր և միջին ռեկրեացիոն օբյեկտների և համալիրների ցանցի, սպասարկման ենթակառուցվածքի աստիճանական ձևավորումը, ինչը պայմանավորված է զբոսաշրջության օբյեկտների մատչելիության գոտում դրանց տեղակայման նպատակահարմարությամբ՝ կիրառելով կենտրոնացված կառավարման և կազմակերպչական մոտեցումներ: Քաղաքաշինական սահմանափակ ռեժիմով ինտենսիվ յուրացված գոտիներում ռեկրեացիոն համալիրների ճարտարապետության ձևավորման ժամանակ անհրաժեշտ է հաշվի առնել ոչ միայն հիմնական ռեկրեացիոն հոսքերի ուղղությունները, այլև սպառողների սոցիալական մակարդակն ու հիմնական պահանջները:

4. Առաջարկվել է ՃՈՀ-ների և դրանք ձևավորող հիմնական շենքերի և շինությունների դասակարգում ըստ տիպաբանական առանձնահատկությունների, ինչպես նաև բացահայտվել են ճարտարապետական կազմակերպման օրինաչափությունները և տրվել են համապատասխան առաջարկություններ դրանց արդիականացման

ուղղությամբ, ելնելով սպասարկման ձևերից, թողունակությունից, գործառական փոխկապակցվածության աստիճանից, կոնստրուկտիվ կառուցվածքից, շինարարության իրականացման փուլային հնարավորություններից, ինչպես նաև գնահատման այնպիսի չափորոշիչներից, որոնք են հանգստի տևողությունը, սեզոնայնությունը, սպասարկման հարմարավետության աստիճանը, թեմատիկ ուղղվածությունը, էներգախնայող և էկոլոգիական նորությունների ու տեխնոլոգիաների օգտագործումը՝ ամեն մի կոնկրետ իրավիճակի պարագայում նպաստելով ՃՈՒՀ-ների ինքնատիպ բովանդակության և առանձնահատկության ձևավորմանը:

ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՑԱՆԿ

1. Էկոնոմիկայի նախարարության պաշտոնական կայք. - https://minted.am.

2. Թովմասյան Ս. Ա. Տարածքային հատակագծման առանձնահատկությունները Հայաստանի Հանրապետությունում: Ճարտ.թեկն....ատենախոսություն.–Երևան, 2009:

3. Сенин В. С. Организация международного туризма. – М.: Финансы и

статистика, 2000. – С.23-50.

4. Барановский М. И. Комплексы отдыха и туризм. – Киев, 1985. - С. 104, 25-32.

5. Топуз В. Г. Учреждения и комплексы туризма для молодежи. – М.: Стройиздат, 1986. - 151 с.

6. Барановский М. И. Туристские базы. - М.: 1976. - 168 с.

7. Виноградова М. В. Туристская гостиница. - М.: Стройиздат, 1982. – 255 с.

8. Дунаевский А. Ю. Архитектура лечебных зданий. - М.: 1940. - 348 с.

9. Схема развития и размещения курортов, мест отдыха и туризма, природных парков в СССР. Раздел Арм.ССР/ А.А.Канаян. – Ереван, 1977.

10. Перспективная схема развития туризма в Арм.ССР/ ЦНИИЭП зданий торговли, общественного питания и бытового обслуживания; ЦНИИЭП торговых зданий; М.А.Орлов, В.И.Косаржевский, В.И.Лепский. – М.: 1983.

11. Схема развития туристских зон в Арм.ССР/ ЦНИИЭП зданий торговли, общественного питания и бытового обслуживания; ЦНИИЭП торгово-бытовых зданий и туристских комплексов; О.Д.Белова, при авторском участии республиканского института “Ереванпроект”. - М.: 1985.

12. Схема развития туристских зон в Арм.ССР/ Госстрой Армянской ССР; “Армгоспроект”; С.Ц. Амирагян. - Ереван, 1987.

13. Մուրադյան Ջ., Պետրոսյան Ն., Մակարյան Ռ., Զորոյան Մ. և ուր. ՀՀ տարաբնակեցման գլխավոր նախագիծ/ Հայնախագիծ ՓԲԸ. – Երևան, 2002. - 470 էջ:

14. Երևան քաղաքի քաղաքամերձ գոտու տարածքային հատակագծման նախագիծ/ Քաղաքաշինության ԳՀՆԻ ՓԲԸ. - Երևան, 2007:

15. Схема развития туристских зон в Армянской ССР/ ЦНИИЭП торгово-бытовых и туристских комплексов; В. И.Косаржевский, С. Ц.Амирагян. – М.: 1987. - 265 с.

16. Դավթյան Մ.Մ. Սևանի ռեկրեացիոն գոտու հիմնախնդիրները: Ճարտ.թեկն. … ատենախոսություն. - Երևան, 2001:

17. Երևանի ագլոմերացիայի տարածքային հատակագծման նախագիծ/ «Երևաննախագիծ» ՓԲԸ. – Երևան, 2006:

18. Սևանա լճի առափնյա առաջնահերթ կառուցապատման ենթակա տարածքների գոտիավորման փաստաթղթեր/ «Հայնախագիծ» ՓԲԸ; Ն.Գ.Ճ.՝

Ս.Ամիրաղյան. – Երևան, 2003:

19. Պետրոսյան Ն.Գ. Զբոսաշրջության համակարգի ձևավորումը Սյունիքի մարզի լեռնային և բարձրլեռնային բնակավայրերի վերականգնման և զարգացման գործընթացում: ճարտ.թեկն. … ատենախոսություն. - Երևան, 2005:

20. Шатворян А.Р. Особенности формирования архитектуры учреждений отдыха в зоне Севанского бассейна: Дисс. … канд. архит. – Ереван, 2005.

21. Քարամյան Ա. Ս. ՀՀ Մարտունի-Եղեգնաձոր լեռնային գոտու տարածական զարգացման հեռանկարները: Ճարտ.թեկն. … ատենախոսություն. – Երևան, 2007.

22. Ամիրաղյան Զ. Ս.Զբոսաշրջության քաղաքաշինական մոդելավորման սկզբունքները Հայաստանում: Ճարտ.թեկն. … ատենախոսություն. – Երևան, 2009:

23. Մարտիրոսյան Ն. Ե. Հայաստանի Հանրապետության Աշտարակի տարածաշրջանի կայուն ճարտարապետաքաղաքաշինական զարգացման առանձնահատկությունները: Ճարտ.թեկն. … ատենախոսություն. – Երևան, 2012:

24. ՀՀ միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհներին հարող տարածքներում առևտրի և սպասարկման օբյեկտների նախագծերի կատալոգ/ ՀՀ Քաղաքաշինության նախ.- Երևան, 2011. - 16 էջ:

25. Уокер Дж. Р. Введение в гостеприимство. - М.: ЮНИТИ, 1999. - 464 с.

26. Машкин Н.А. История Древнего Рима. - М.: Высшая школа, 2006. - 751 с.

27. Литвийский Б.А. Кавказ и Средняя Азия в древности и средневековье. - М.: Наука, 1981. - 184 с.

28. Матюшин Г.Н. Археологический словарь. - М.: Просвещение, 1996.

29. Брокгауз Ф.А., Эфрон И.А. Энциклопедический словарь. –СПб.,1898.

30. Шувалов В.М. Архитектура объектов дорожного сервиса.-М.:изд. ГУЗ, 2011.- 151 с.

31. Հարությունյան Վ. Հայկական ճարտարապետության պատմություն. - Երևան, 1992. – էջ.32-39:

32. Баранов Н.В. Всеобщая история архитектуры. Т.8. - М.: 1969. - С.91.

33. География рекреационных систем СССР. – М.: Наука, 1980.

34. Мартинан Л. Французский опыт на службе туризму/ Министерство жилищного строительства, инфраструктуры, транспорта и туризма Франции. – 1982. - С. 2-14.

35. Лобанов Ю. Отдых и архитектура. Будущее и настоящее. - Л.: Стройиздат, 1982. - С. 3-11.

36. Щусев А.В. Анализ архитектурных форм гостиницы «Москва» // Академия архитектуры. - 1936. - № 3. - С. 73.78.

37. Տիգրանյան Է. Ա. Հասարակական շենքերի և շինությունների կառուցվածքների ճարտարապետական նախագծման հիմունքները. – Երևան, 1989. – 360 էջ:

38. Армгоспроект: Каталог творческих достижений за 25 лет/ Сост. и науч. ред. М.Г. Микаелян. - Ереван, М.: 1981. - 186 с.

39. Բարսեղյան Ն.Տ. Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհամերձ սպասարկման համալիրների արդիականացման հարցի վերաբերյալ // ՃԾՀԱՀ տեղեկագիր. – Երևան, 2015. – N6 (9). - էջ 11-14:

40. Փարաոն հյուրանոցային համալիրի կայք http://pharaon.am/

41. Պարկ Ռեզորտ հյուրանոցի կայք http://parkresort.am/

42. Թուֆենկյան հյուրանոցների կայք http://www.tufenkianheritage.com

43. Հարսնաքար հյուրանոցի կայք http://www.harsnaqarhotel.am/am/home

44. Ծաղկաձոր Մարրիոթ հյուրանոցի կայք http://www.tsaghkadzormarriott.am/

45. Գոլդեն Փելիս հյուրանոց կայք http://goldenpalace.am

46. Հայաթ Փլեյս Ջերմուկ հյուրանոցի մասին ինֆորմացիա https://barevarmenia.com/am/armenia_hotels/hotel399

47. Բարսեղյան Ն.Տ. Ճանապարհամերձ սպասարկման օբյեկտների և համալիրների ճարտարապետական զարգացման պատմական փորձը// ՃԾՀԱՀ տեղեկագիր. – Երևան, 2015. – N6 (9). - էջ 3-10:

48. Рогон Мишель. О современной архитектуре: пер. с франц. – М.: 1963. - С. 19.

49. Рогон Мишель. Города будущего: пер. с франц. – М.: 1969. – С.73-74.

50. Терминология рекреационного строительства/ Под общ.

ред. В.В.Гусева. - М.: Стройиздат, 1987. - 154 с.

51. Волков Ю.Ф. Введение в гостиничный и туристический бизнес. -Ростов-на-Дону: Феникс, 2003. - 397 с.

52. Բարսեղյան Ն.Տ. Բնակլիմայական առանձնահատկությունների ազդեցությունը Հայաստանի Հանրապետության մերձճանապարհային սպասարկման օբյեկտների ճարտարապետական կազմակերպման վրա// ՃԾՀԱՀ գիտական աշխատություններ. – Երևան, 2014. -Հ. III (54).- Էջ 37-43:

53. ՀՀՇՆ II-7.01-2011. ՀՀ շինարարական նորմեր. Շինարարական կլիմայաբանություն. - Երևան, 2013. - 120 էջ:

54. Гусев В. В. Туристские учреждения и их комплексы// Сборник научных трудов. – М., 1982. - С. 115.

55. Саини Б. Строительство и окружающая среда. - М.: Стройиздат, 1980. - 174 с.

56. Дерюгин В. К. Учреждения отдыха и туризма для семей с детьми //Обзорная имформация. – М.: 1987. – 54 с.

57. Հայաստանի Ազգային Ատլաս. Հատոր Ա. - Եր.: Տիգրան Մեծ, 2006. - 232 էջ:

58. Օհանյան Ս.Բ., Բարսեղյան Ն.Տ. Միջպետական և հանրապետական ճանապարհներին հարող գոտիներում ճանապարհամերձ սպասարկման օբյեկտների գործառնական դասակարգումը// ՃԾՀԱՀ գիտական աշխատություններ. – Երևան, 2015. - Հ. IV (59). - Էջ 48-58:

59. Երևան քաղաքի 2006-2020թթ. գլխավոր նախագիծ/ «Երևաննախագիծ» ՓԲԸ. – Երևան, 2005:

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

61. ՀՀ սահմանամերձ տարածաշրջանների զարգացման համալիր ծրագիրը հաստատելու մասին. ՀՀ օրենքը. - Երևան, 2002. – Էջ .13:

62. Ексарев В. А, Ексарев Н. М. Предприятия общественного питания на автомобильных дорогах //обзорная имформация. – М., 1987. - 51 с.

63. Сардаров А. С. Архитектура автомобильных дорог. – М.: Транспорт, 1993. -271 с.

64. Ծախկյան Գ. Ոգի, գույն, կերպար. - Երևան, 2009. - էջ 192-201:

65. Բարսեղյան Ն.Տ. Ճարտարապետական հուշարձանների դերը Լոռու մարզի սոցիալական զարգացման գործում// ՃՇՀԱՀ գիտական աշխատություններ. – Երևան, 2016. - Հ. I (60). - էջ 3-8:

66. Հայաստան, մարդկային զարգացման զեկույց. - Երևան, 1996. – 59 էջ:

67. Ле Корбюзье. Творческий путь. – М.: Изд. литературы по строительству, 1970. - С. 72.

68. Дотри Пауль. - Хартия Архитектуры. - Париж, 1945. – 66 с.

69. 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.

70. 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.

71. Բարսեղյան Ն.Տ. Ճարտարապետական փոքր ձևերը մերձճանապարհային սպասարկման օբյեկտների կառուցապատման մեջ // ՃՇՀԱՀ գիտական աշխատություններ. - Երևան, 2014. - Հ. IV (55). - էջ 25-32:

72. Виншу И.А. Формирование архитектурно-планировочной структуры сельских населенных пунктов в России с 20-х годов XX века. - Самара, 2005. - 372 с.

73. https://hy.wikipedia.org/wiki/%D4%B5%D6%80%D6%87%D5%A1%D5%B6.

74. Духовный В.И. Мотели и кемпинги/ Серия: архитектору проектировщику, М.: Стройиздат, 1975. - 161 с.

75. Хаханова Л. П. Новые типы учреждений отдыха в пригородной зоне. – М., 1978. - 48 с.

76. Ле Корбюзье. Архитектура XX века: пер. с франц. – М.,1977. - 159 с.

ՕԳՏԱԳՈՐԾՎԱԾ ՀԱՊԱՎՈՒՄՆԵՐԻ ՑԱՆԿ

1. **ՃՈՕ**-ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն օբյեկտ
2. **ՃՈՀ**-ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիր
3. **ԱՃՈՀ**-անհատական ճանապարհամերձ ռեկրեացիոն համալիր
4. **ԳՀՆԻ**-Գիտահետազոտական նախագծային ինստիտուտ
5. **Մ-1,2,3….17** - Միջպետական նշանակության ավտոճանապարհ
6. **Հ-1,2,3….298** - Հարապետական նշանակության ավտոճանապարհ
7. **ՊՏՀ**-Պետական տեղեկատվական համակարգ
8. **ՏՍ**-տեխնիկական սպասարկում
9. **ԲԼԿ**-բենզալցակայան
10. **ԳԼԿ**-գազալցակայան