

--- Քաղաքաշինական բաց հարթակ ---

Վահագն Ադամյան

## **Աջափնյակ մետրոյի կայարանի կառուցումը՝ առանց պետբյուջեյից ծախսեր պահանջելու**

Աջափնյակ մետրոյի կայարանը կառուցելու համար փորձել են գտնել այդ հարցի լուծման հասանելի և պետբյուջեյից ծախսեր չպահանջվող տարբերակ:

Հակիրճ ձևով ներկայանում են մետրոյի կայարանի կառուցման տարբերակներից մեկը:

Ձորի աջ ափից մինչև Հալաբյան փողոց բաց եղանակով կարելի է կառուցել 5 կամ 6 հարկանի շինություն, որից ամենաներքևի՝ -3 համարվող 120-150մ երկարությամբ և 20մ լայնությամբ հարկը կծառայի որպես մետրոյի կայարան:

Դրանից վերև տարածքը կարելի է ընդլայնել՝ ունենալով մեկ հարկ ընդհանուր օգտագործման տարածք՝ ավտոկայանատեղի, իսկ մնացած հարկերը կարող են ծառայել որպես առևտրային տարածքներ (սուպերմարկետ), քանի որ կլինեն մեծ քանակով ներդրում կատարողներ:

Կառույցը կիրականացվի ներդնողների ֆինանսական միջոցներով՝ մետրոյի մաս կազմող հատվածը քաղաքին անհատույց տրամադրելու պայմանով:

Ինչ վերաբերվում է կիրճի անցմանը, առաջարկում են ոչ ավանդական ձևով կառուցել շինություններ և հարթակներ, որոնց վրայով կամ միջով կերթնեկեն գնացքները: Իսկ կառույցները և հարթակները կօգտագործվեն որպես ժամանցի կենտրոններ կամ օֆիսային տարածքներ, որոնց մուտքը կլինի վերին հետիոտնային հարթակից և կիրճից:

Կարծում են՝ այս պահը նույնպես կհետաքրքրի ներդրողներին:

Արդյունքում՝ կունենանք

- մեկ նոր կայարան՝ առանց պետական ներդրումների,
- ուղղևորահոսքի բարելավում և մետրոպոլիտենի աշխատանքի էֆեկտիվության բարձրացում,
- 1,5 տարվա ընթացքում մոտ 1500 աշխատատեղ (1+8 հաշվարկով),
- նվազագույնը 25-30 մլն դոլլարի ներդրում՝ բոլոր կառույցների համար,
- կստեղծվի մնայուն արժեք, որի կառուցումը ըստ նախկին նախագծերի գնահատվում է 150-200 մլն դոլլար,

- լուծվում է անհնարին թվացող և 30 տարիների ընթացքում չլուծված հարց:

Ի՞նչ են շահում ներդնողները.

- ունենում են կառույց՝ անմիջապես մետրոյի վրա և, թե ինչ պահանջարկ ունի նմանատիպ կառույցը, հայտնի է բոլորին,

- եթե ներդնողին հատկացվում է տարածք՝ 50մ X 120մ-ի չափով, որի 1ք.մ-ի արժեքը մոտ 500 դոլլար է, ապա հաշվի առնելով մետրոյի մասով կատարված ծախսերը, պետության նկատմամբ կունենա 1,8 մլն դոլլարի պարտավորություն (ճշգրիտ հաշվարկված թիվ է):

Ինչ վերաբերվում է կիրճի անցմանը.

- այն տարածք է, որը գտնվում է քաղաքի մեջ, սակայն իր բնույթով նման է քաղաքից հեռու գտնվող մի հիասքանչ վայրի,

- այստեղի կառույցները բաժանվում են մի քանի մասի և կարող են լինել ոչ պակաս գրավիչ և շահավետ, քան մետրոյի կայարանի կառույցը: Այստեղ նույնպես հողհատկացման դիմաց՝ կառուցապատողների միջոցներով, կապահովվի միջկառույցային անցումների թռիչքային մասերը (пролет):

Մանրամասն ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ նշված նախագծի իրագործումը իրենից ոչ մի տեխնիական լուրջ բարդություն չի ներկայացնում:

Կարելի է ստեղծել փոքր աշխատանքային խումբ՝ շատ կարճ ժամանակում կատարելով նախագծային աշխատանքներ:

Ստորև ներկայացվում է տեղանքի և շինությունների խիստ մոտավոր պատկերը.

