



M
METRO PALACE



METRO PALACE

متروپالاس



رتبه یک اقتصاد شهری

خدمات زیبایی و سلامت



- پزشکان مجرب با اعتبار جهانی، به خصوص در تخصص‌های ارتوپدی، زیبایی و چشم‌پزشکی
- خدمات ارزان‌تر و درعین‌حال باکیفیت و متنوع درمانی و پزشکی، به خصوص در حوزه دندان‌پزشکی
- تعداد زیاد بیمارستان‌ها، کلینیک‌ها و مراکز درمانی و پزشکی دولتی، دانشگاهی، خصوصی و خیریه (در مجموع ۳۹ بیمارستان)
- بهره‌گیری از تجهیزات، دانش و روش‌های پزشکی پیشرفته و مدرن در دنیا
- شرکت‌های گردشگری سلامت که به تسهیل فرایند درمان گردشگران کمک شایانی می‌کنند
- وجود جاذبه‌های توریستی فراوان، آب‌وهوای معتدل، هتل‌ها و اقامتگاه‌های فراوان و زیرساخت‌های شهری مناسب نیز از دلایل دیگری هستند که گردشگران سلامت را به شیراز می‌کشانند.

توریست درمانی



- درمان انواع سرطان‌ها، از جمله شیمی‌درمانی و پرتودرمانی
- پیوند اعضا، مانند پیوند کبد، کلیه، لوزالمعده و مغز استخوان
- چشم‌پزشکی شامل انواع عمل‌های جراحی پیشرفته چشم
- خدمات زیبایی شامل انواع عمل‌های زیبایی و خدمات پوست‌ومو
- خدمات متنوع و مدرن در حوزه تکنیک‌های لاغری
- خدمات ارتوپدی با تعویض مفاصل ران و زانو
- جراحی‌های پیشرفته قلب و عروق
- درمان ناباروری با روش‌های مختلف در مردان و زنان و انجام IVF

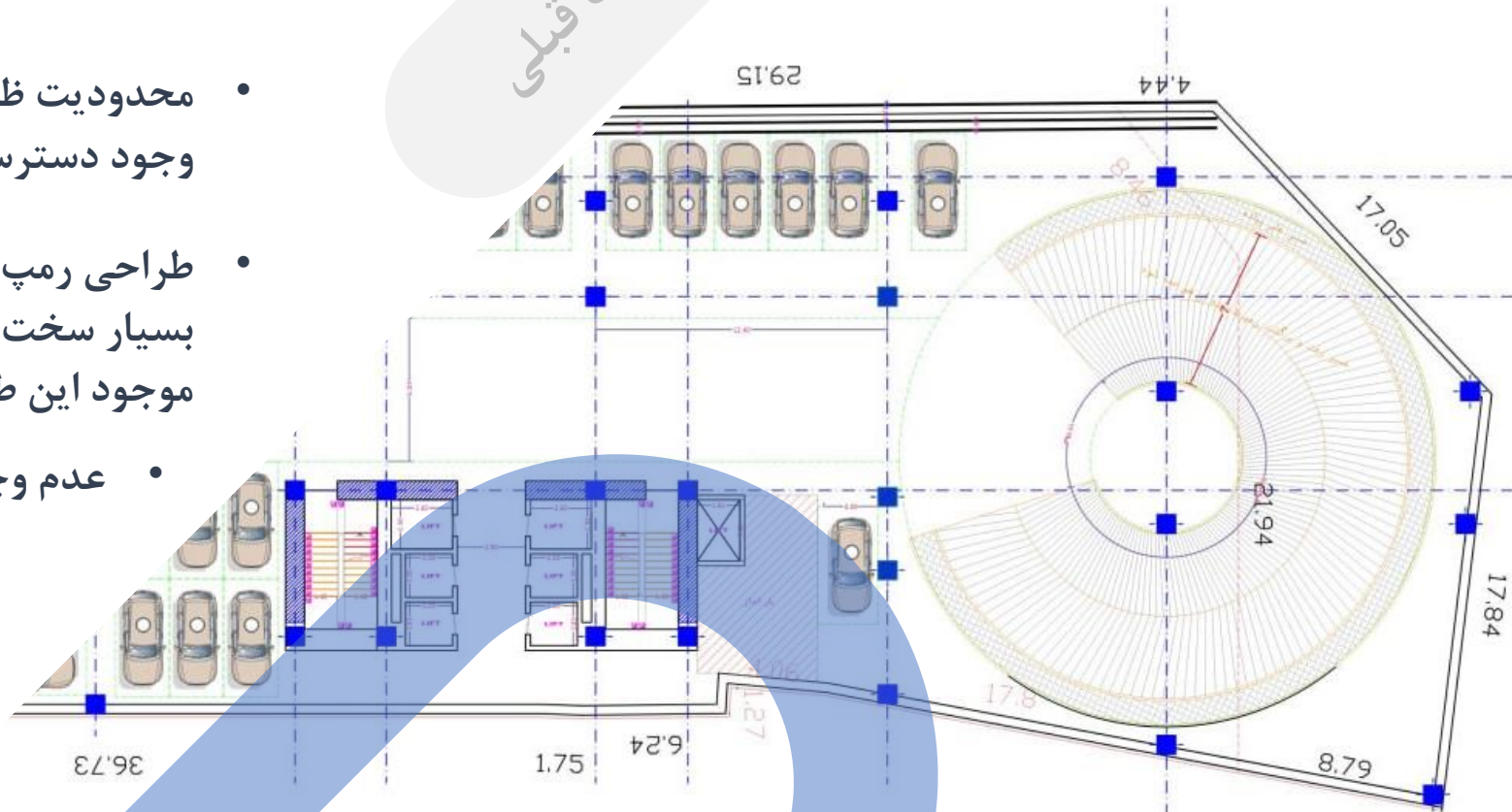




Concept analysis

آنالیز و مقایسه کانسپت

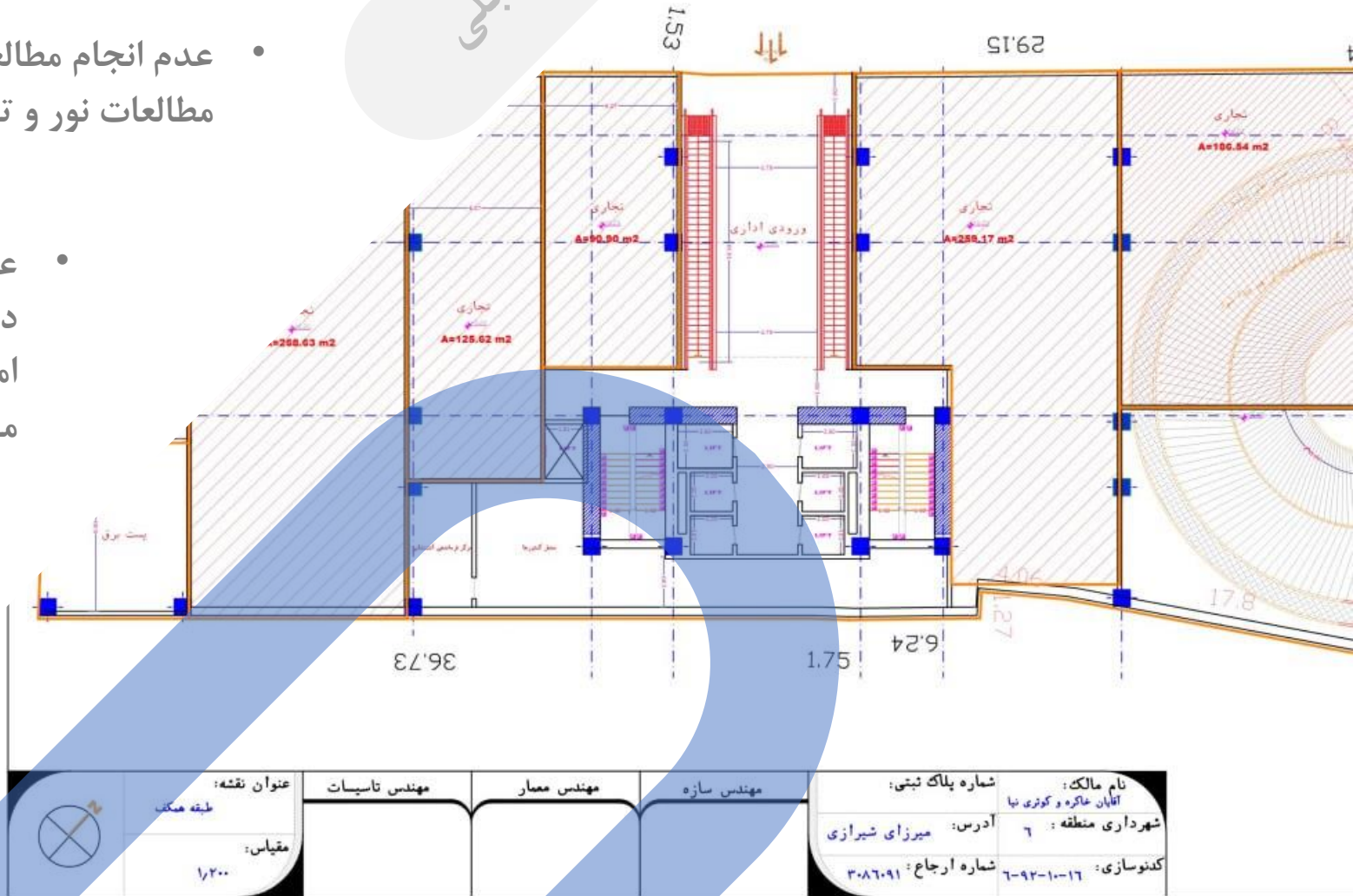
- محدودیت ظرفیت ترافیک پیاده به برج در طرح قدیم و عدم وجود دسترسی قوی به فضای برج
- طراحی رمپ گرد تا عمق ۳۰ متر زمین از نظر اجرایی و بهره برداری بسیار سخت و پیچیده و استفاده با بهره وری کم از ظرفیت فضای موجود این طبقات
- عدم وجود لابی و ورودی مناسب برای پذیرش مراجعین برج
- ایرادات طراحی در سازه پارکینگ و محاسبات برج



عنوان نقشه:	مهندس تاسیسات	مهندس معمار	مهندس سازه	شماره پلاک ثبتی:	نام مالک: آریان خاکره و کوزری نیا
مقیاس: ۱/۲۰۰				آدرس: میرزای شیرازی	شهرداری منطقه: ۶
				شماره ارجاع: ۳۰۸۶۰۹۱	کدنوسازی: ۶-۹۲-۱۰-۱۶

- عدم انجام مطالعات کیفیت بنا در برج مانند مطالعات وزش باد
مطالعات نور و تابش خورشید و در نظر گرفتن ویو مناسب

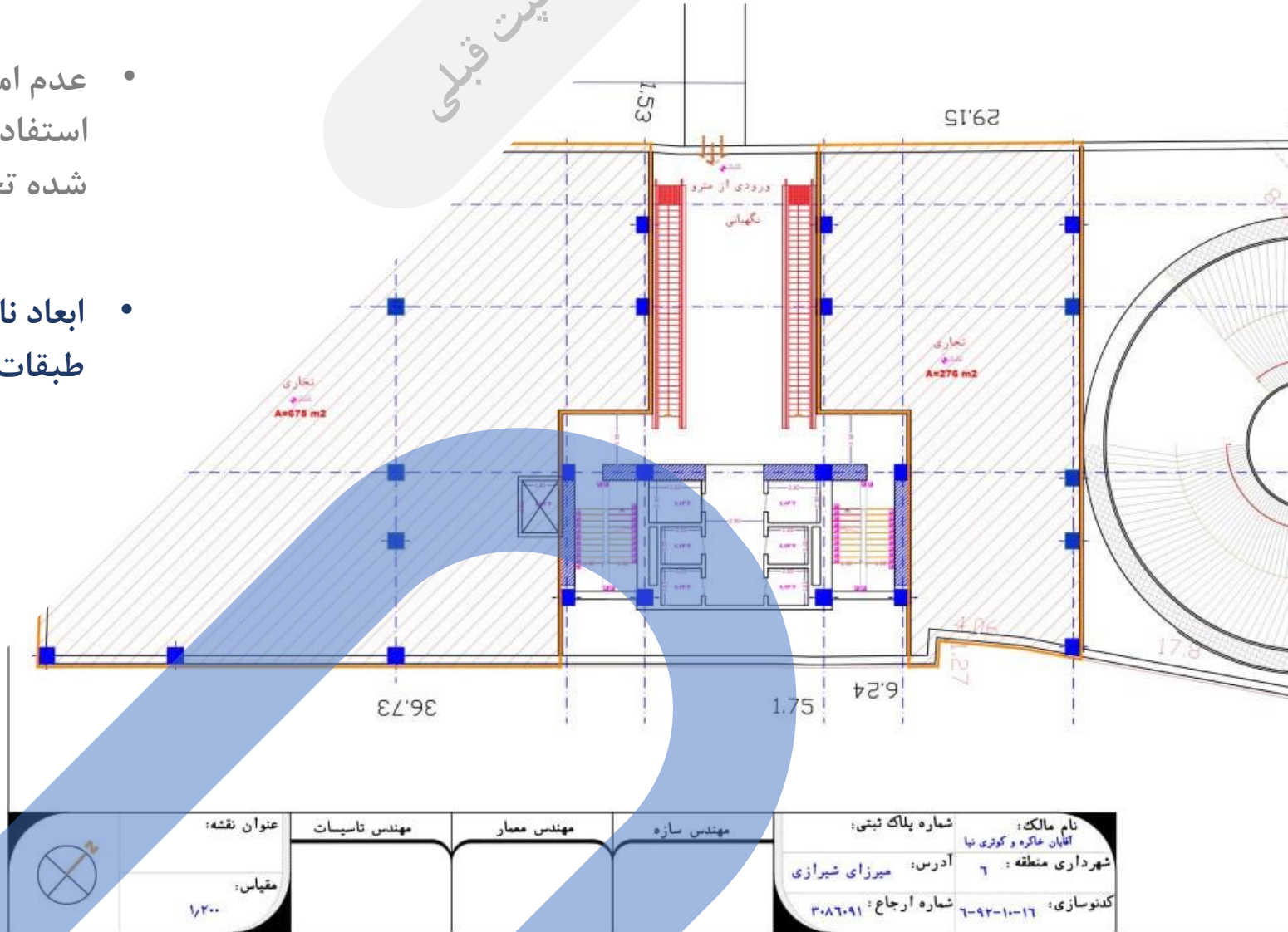
- عدم امکان اجرای سازه به صورت تاپ داون به لحاظ وجود
دهانه‌های کوچک و تعداد زیاد ستون و سازه نامنظم و عدم
امکان کارکرد ماشین آلات ساختمانی از جمله بیل
مکانیکی در هنگام خاکبرداری در روش تاپ داون



- عدم امکان فیلتر شدن ورودی مترو در فضای تجاری منفی ۱ و استفاده از پتانسیل‌های مسافرین مترو در کاربری‌های تعریف شده تجاری در همان تراز

- ابعاد نامناسب تجاری‌ها و کاربری نامعلوم در تجاری‌ها در طبقات زیرزمین ، همکف ، اول

- سازه نامناسب در برج و کنسول‌های بسیار بلند که موجب سنگین شدن سازه و افزایش شدید هزینه‌های اجرای خواهد شد





Strengths — نقاط قوت

موقعیت استراتژیک

ادغام با ایستگاه مترو و یک گذرگاه ورودی/خروجی اختصاصی دسترسی و سهولت استفاده را برای مسافران و مشتریان بالقوه در یک منطقه تجاری شلوغ فراهم می کند.



کاربری متنوع

ترکیب سه طبقه اول برای مقاصد تجاری و طبقات برج برای مصارف پزشکی، کاربرد پروژه را متنوع می کند و طیف وسیعی از مشتریان و مشاغل را به خود جذب می کند.





SWOT Analysis

نقاط قوت — Strengths

استفاده کارآمد از فضا:

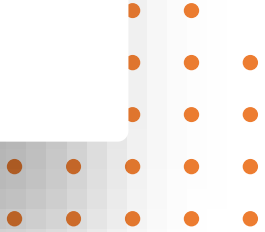


استفاده ترکیبی مساحت برج برای خدمات پزشکی و زیبایی در ۲۴ طبقه نشان دهنده استفاده کارآمد از فضا و پتانسیل ، و باعث ایجاد یک کامپلکس درمانی می شود.

تسهیل در ارائه خدمات



مهمترین نقطه قوت برای یک کامپلکس سلامت و زیبایی سهولت استفاده از خدمات آن است که با یک سیستم مدیریت هوشمند قابل پیاده سازیست.





SWOT Analysis



opportunities — فرصت ها

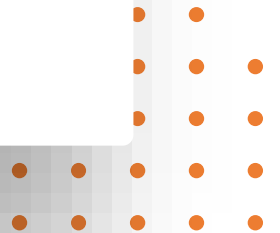
تقاضای بازار

تقاضای فزاینده برای امکانات پزشکی در مناطق تجاری فرصتی عالی برای ورود به بازار پر رونق و جذب متخصصان مراقبت های بهداشتی و بیماران به طور یکسان فراهم می کند.



مشارکت ها و همکاری ها

ایجاد مشارکت با موسسات پزشکی، دانشگاه ها یا مراکز تحقیقاتی می تواند شهرت پروژه را افزایش می دهد.





فرصت ها — opportunities

تعریف فناوری های نوین پروژه

ادغام آخرین فن آوری های پذیرش و مدیریت یک مجموعه پزشکی و قابلیت های پزشکی از راه دور در طبقات پزشکی. سیستم های پرونده الکترونیک سلامت (EHR) را برای مراقبت کارآمد از بیمار و به اشتراک گذاری اطلاعات بپذیرید.



طراحی فضای انعطاف پذیر

ایجاد فضاهای منعطف که به راحتی می تواند با فناوری های در حال تحول پزشکی و نیازهای در حال تغییر مراقبت های بهداشتی سازگار شود. چیدمان های مدولار و فضای داخلی با قابلیت تنظیم مجدد به راحتی امکان مدیریت کارآمد فضا را فراهم می کند.





SWOT Analysis



Threats — تهدید ها

چشم انداز رقابتی

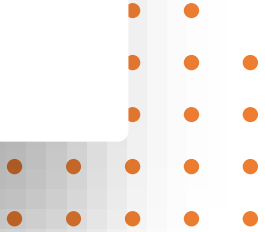


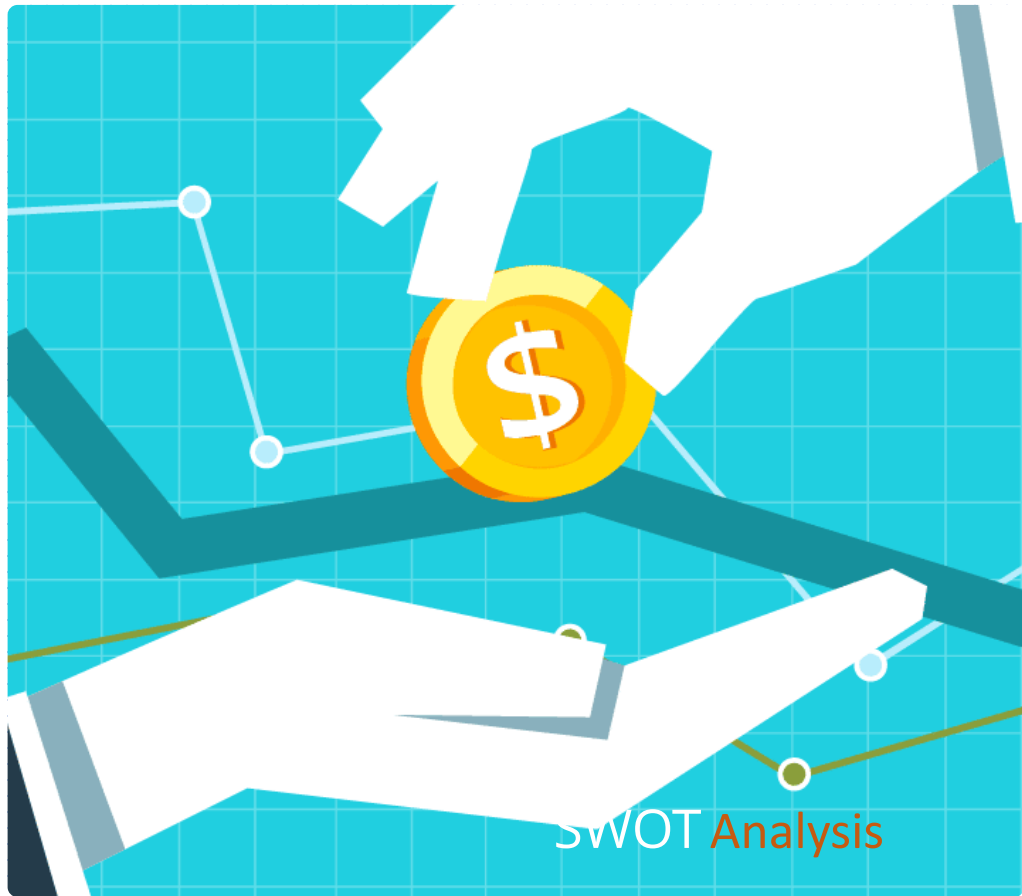
وجود امکانات پزشکی و ساختمان های تجاری موجود و تثبیت شده در این منطقه می تواند رقابت ایجاد کند و ارزش پیشنهادات منحصر به فرد را برای برجسته شدن ضروری کند.

نوسانات اقتصادی



نوسانات در اقتصاد، تغییر در سیاست های دولت، یا اصلاحات مراقبت های بهداشتی می تواند بر بودجه، عملیات و دوام پروژه تأثیر بگذارد.





Threats — تهدیدها

چالش های زیرساختی

وابستگی به یکپارچه سازی مترو به معنای آسیب پذیری در برابر انجام عملیات های خاک برداری و مقاوم سازی طبقات زیرین باشد



نوسانات اقتصادی

نوسانات در اقتصاد، تغییر در سیاست های دولت، یا اصلاحات مراقبت های بهداشتی می تواند بر بودجه، عملیات و دوام پروژه تأثیر بگذارد.





Threats — تهدید ها

پیچیدگی های لجستیکی



هماهنگی فعالیت ها در یک ساختمان ۳۳ طبقه با اهداف تعیین شده متعدد و اطمینان از یکپارچگی روان مترو می تواند چالش های لجستیکی را در طول برنامه ریزی، ساخت و ساز ایجاد کند

تطابق با مقررات



رعایت الزامات نظارتی پیچیده، به ویژه در بخش مراقبت های بهداشتی، ممکن است چالش هایی ایجاد کند .

Program process

روند برنامه



METRO PALACE

مرحله اول

مرحله دوم

مرحله سوم

مرحله چهارم



مطالعات اولیه

تعریف کانسپت پروژه

بررسی پلان ها و
اصلاحات

محاسبات اقتصادی و IRR

مراحل اجرایی

مطالعات فنی و اقتصادی

- مطالعات اولیه برندینگ و اهداف اصلی صاحبین پروژه
- تطابق و پیاده سازی مجوزات اخذ شده در پلن
- مطالعات امکان سنجی توسعه و تجمیع Feasibility study
- مطالعات اهداف اصلی پروژه و آنالیز SWOT
- مطالعات و تهیه نقشه ارزش گذاری منطقه Price Mapping
- مطالعات جامعه شناسی و مخاطبین هدف Sociology Studies
- تحلیل ریسک های اقتصادی Economic Risk Analysis
- تحلیل ظرفیت های کاربری و مطالعات حجم معاملات منطقه



فاز اول

تمرکز فاز اول بر مطالعات فنی و اقتصادی اولیه تا رسیدن به مرحله تدوین پروجکت پلان می باشد در این مرحله ابتدا شرایط کلی و اهداف صاحبین پروژه بررسی شده ، سپس مطالعات فنی و اقتصادی بصورت موازی آغاز می گردد.





لنداسکيپ دینگان

لنداسکيپ معالی آباد

لنداسکيپ چمران

لنداسکيپ باغات
قصرالدشت



GOLESTAN
شهرک گلستان

DISTRICT 10
منطقه ۱۰

BEZIN TOWN
شهرک بزم

آبگیر قره ییری

Agriculture
College of Shiraz
University

Shiraz Refinery

Dodej
نودج

باغ علیرضا نعمت الهی

DODEJ SARGHAN

Bajjah
بالجگ

chesme bidi

Javadieh
جوادیه

Bame Shiraz

Hoseynabad

Negin Fars Complex

MOALIMAN BLVD

DISTRICT 3
منطقه ۳

Chamran Grand

Eram Garden

Tomb of Hafez

Abi Cultural Center

SATTAR KHAN
ستارخان

GOLSHAN
گلشن

Saadi Tomb

Kimia Villa
Complex

SHAHRAK-E VALFAJR
شهرک والفجر

Iran Park

Nasir al-Mulk Mosque

Saaye Park

DISTRICT 9
منطقه ۹

DISTRICT 5
منطقه ۵

MIANROOD
میانرود

Hojat Abad
حجت آباد

Shiraz International
Airport

DISTRICT 7
منطقه ۷

Nasrabad
نصر آباد

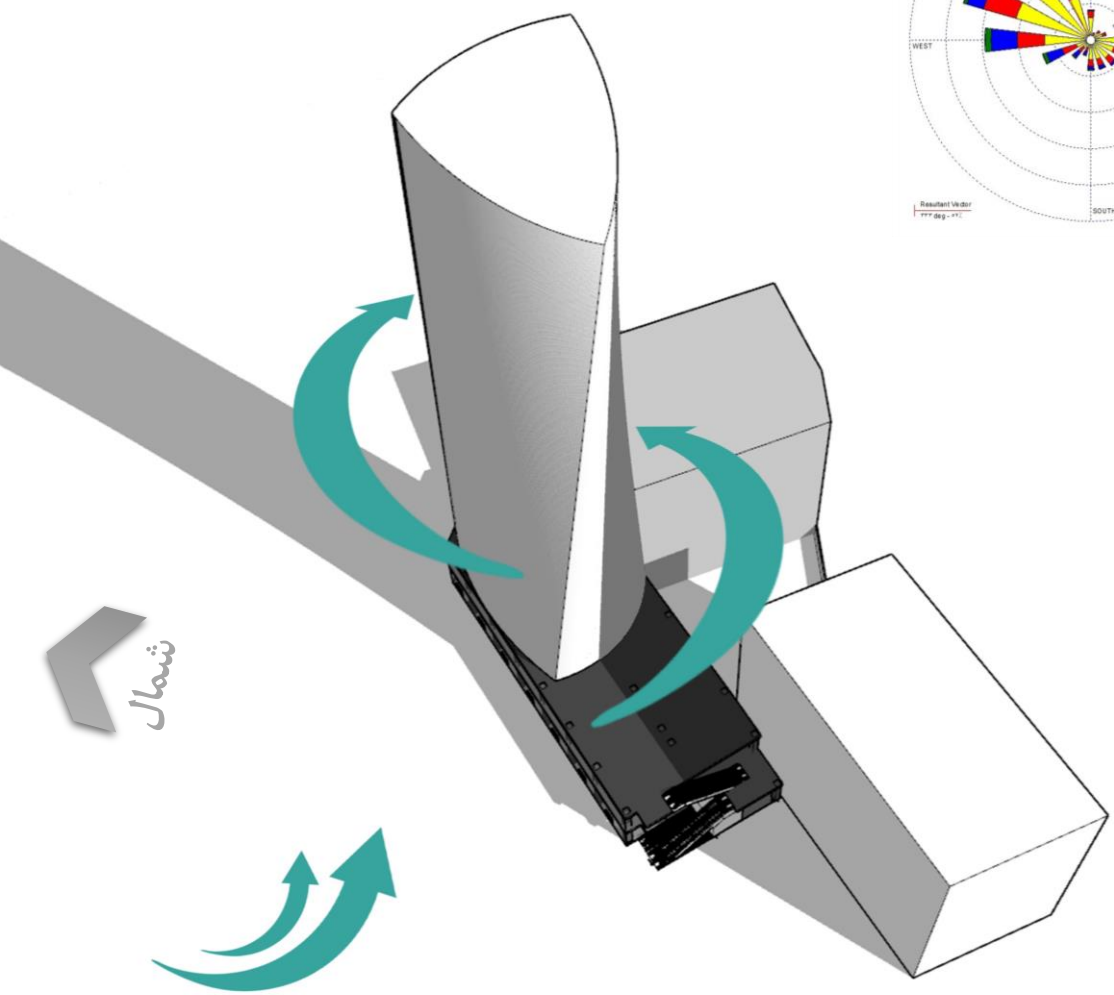
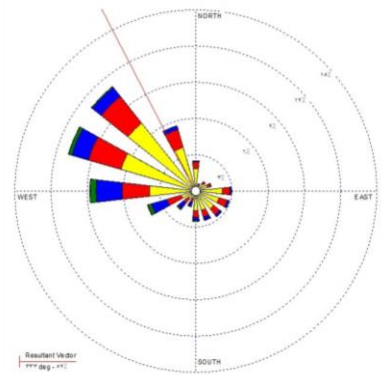
Kaftarak
کفتراک

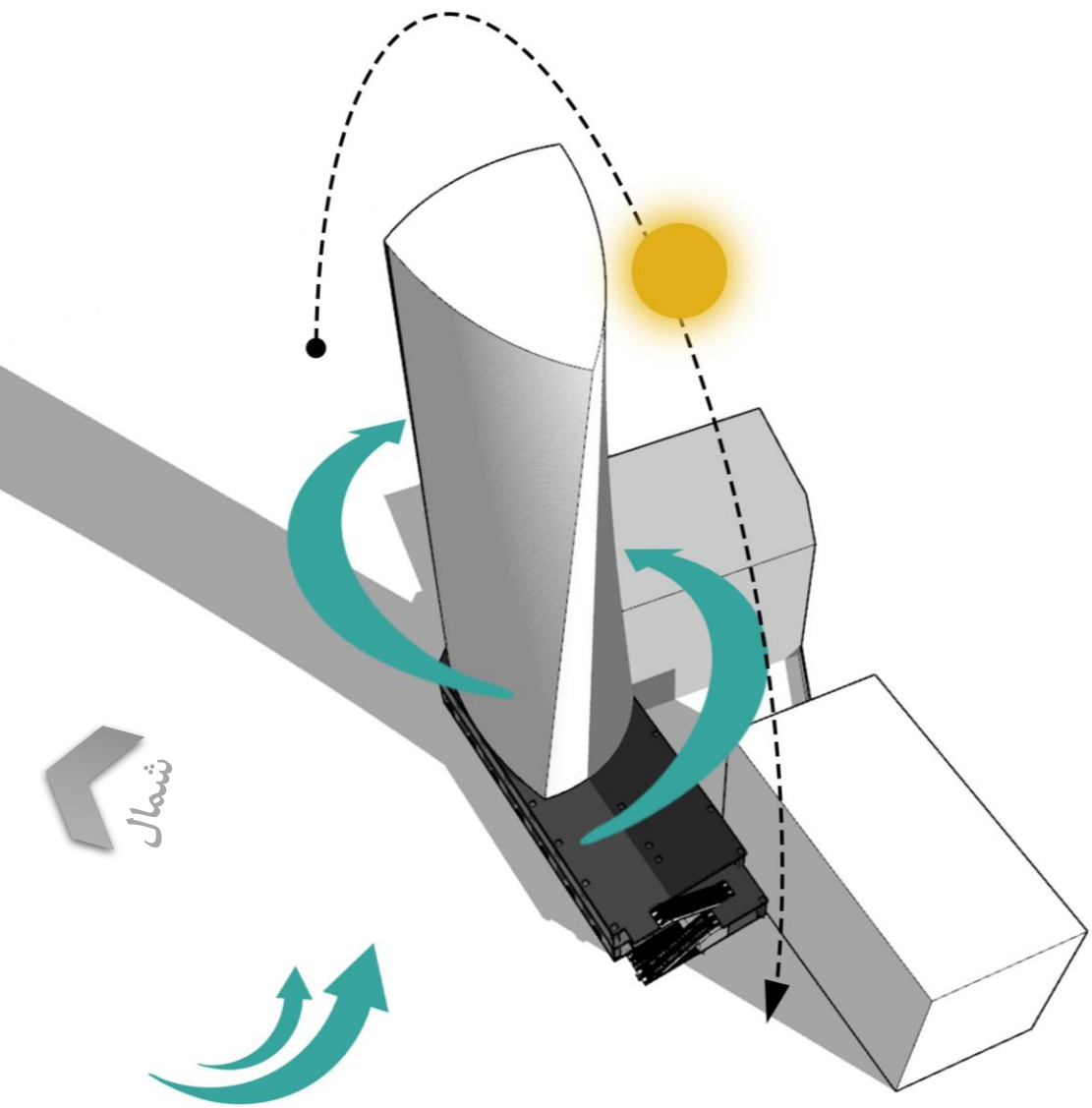
Khaljuy
خلجوی

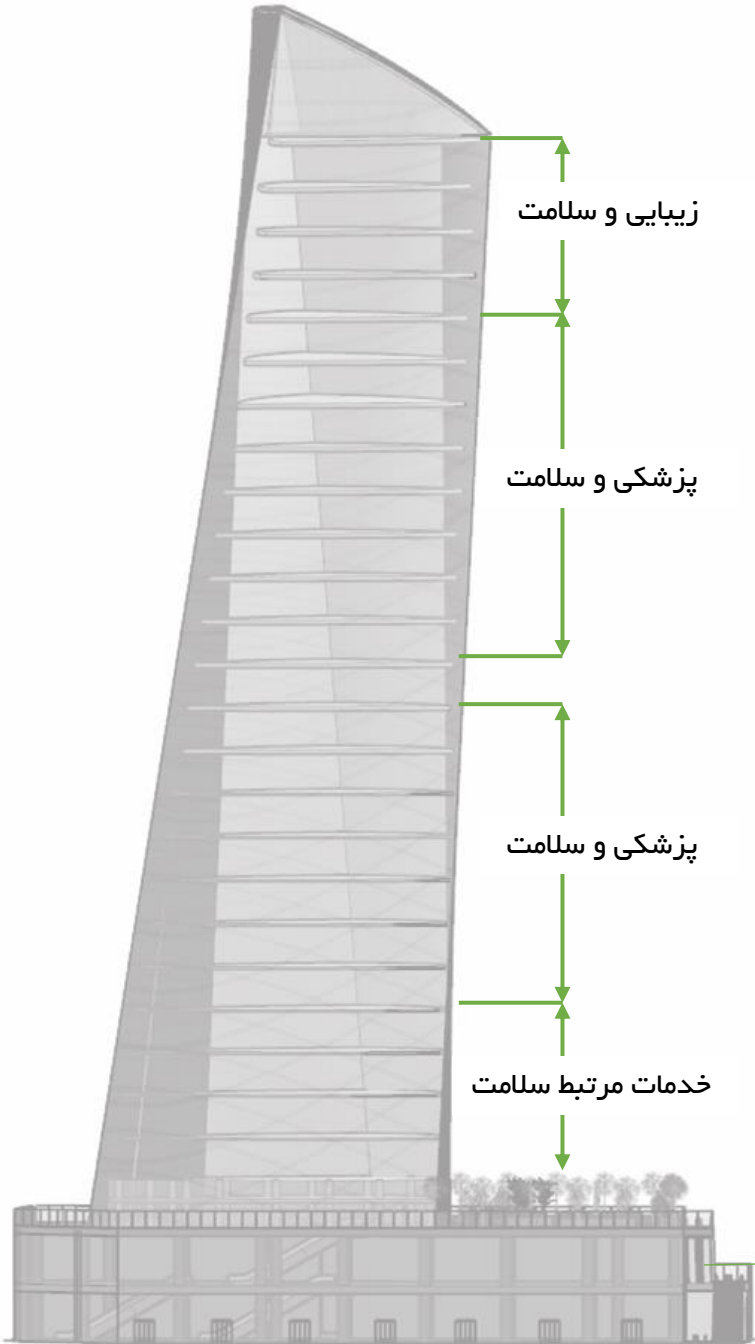
Kian Abad
کیان آباد

Gol Khun

Nilgunak
نیلگونک







۵۰۰۰ نفر در ساعت

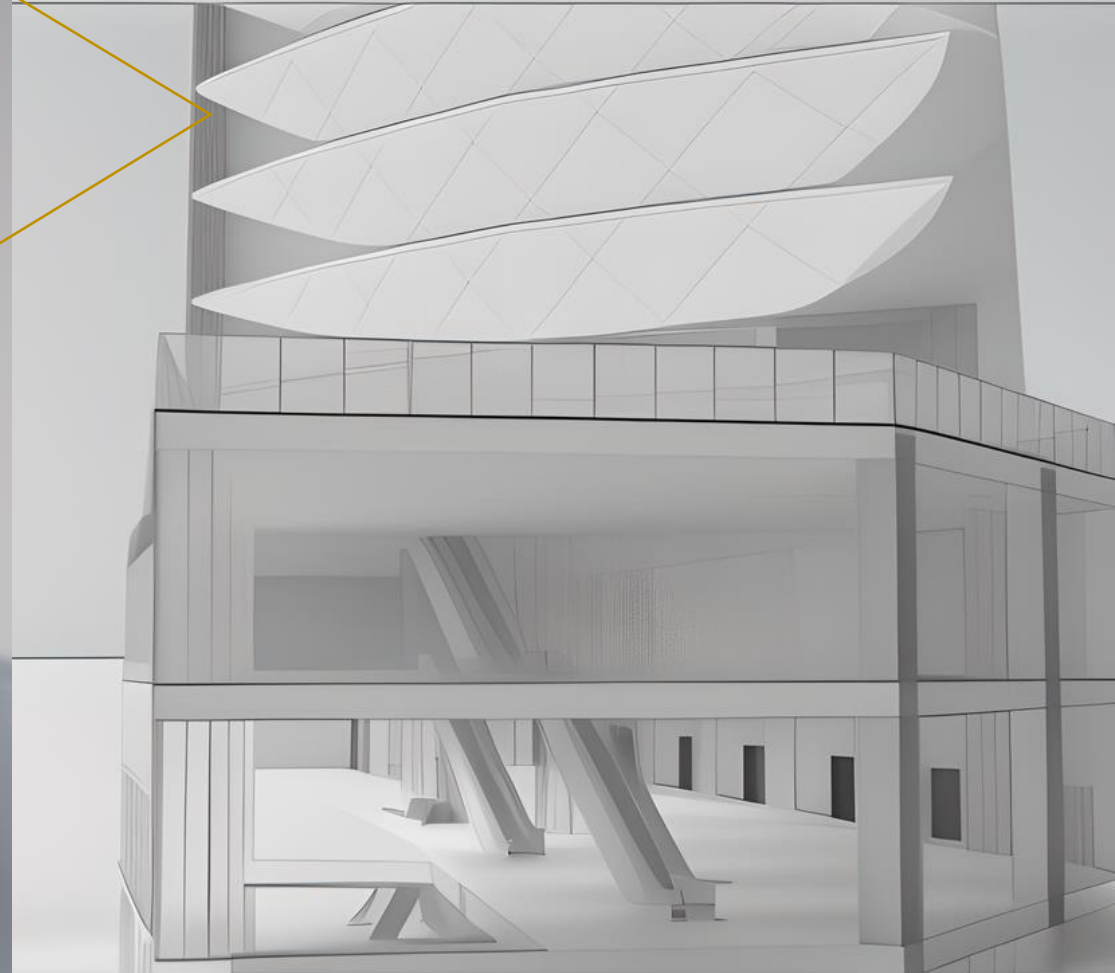
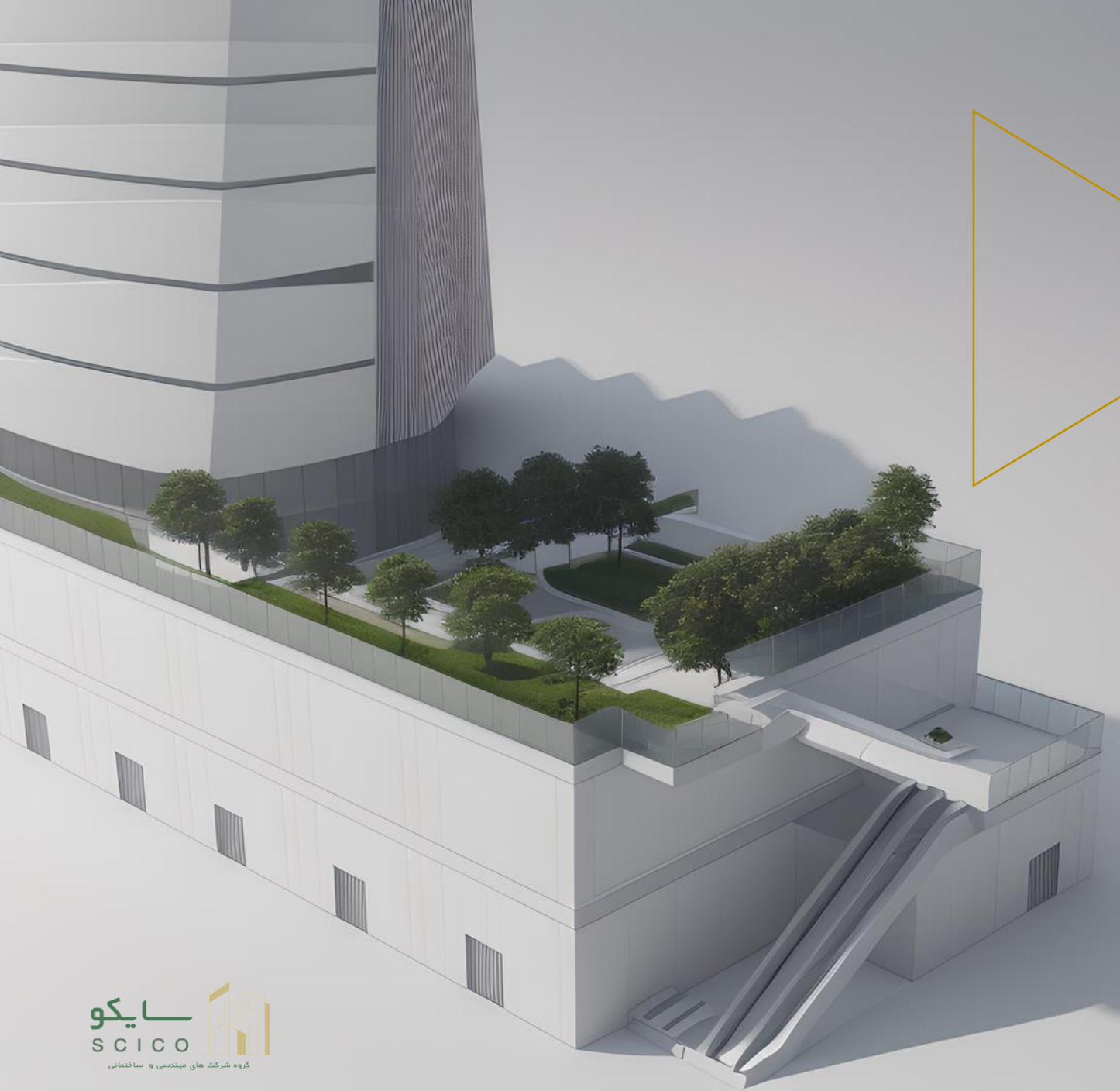
ظرفیت پذیرش فعلی پروژه
در طبقات همکف به بالا

۱۵۰۰ نفر در ساعت

ظرفیت جابجایی فعلی پروژه
از لابی به طبقات برج
در ساعات پیک

۳۰۰ نفر در ساعت
معادل ۲۰٪

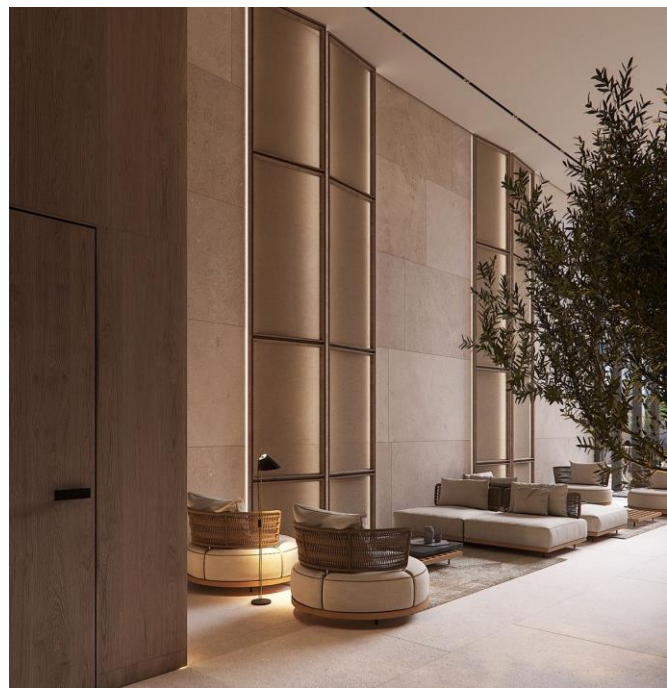
پیش بینی گردش مراجعین
میانگین در طبقه تجاری +۱
در ساعات پیک



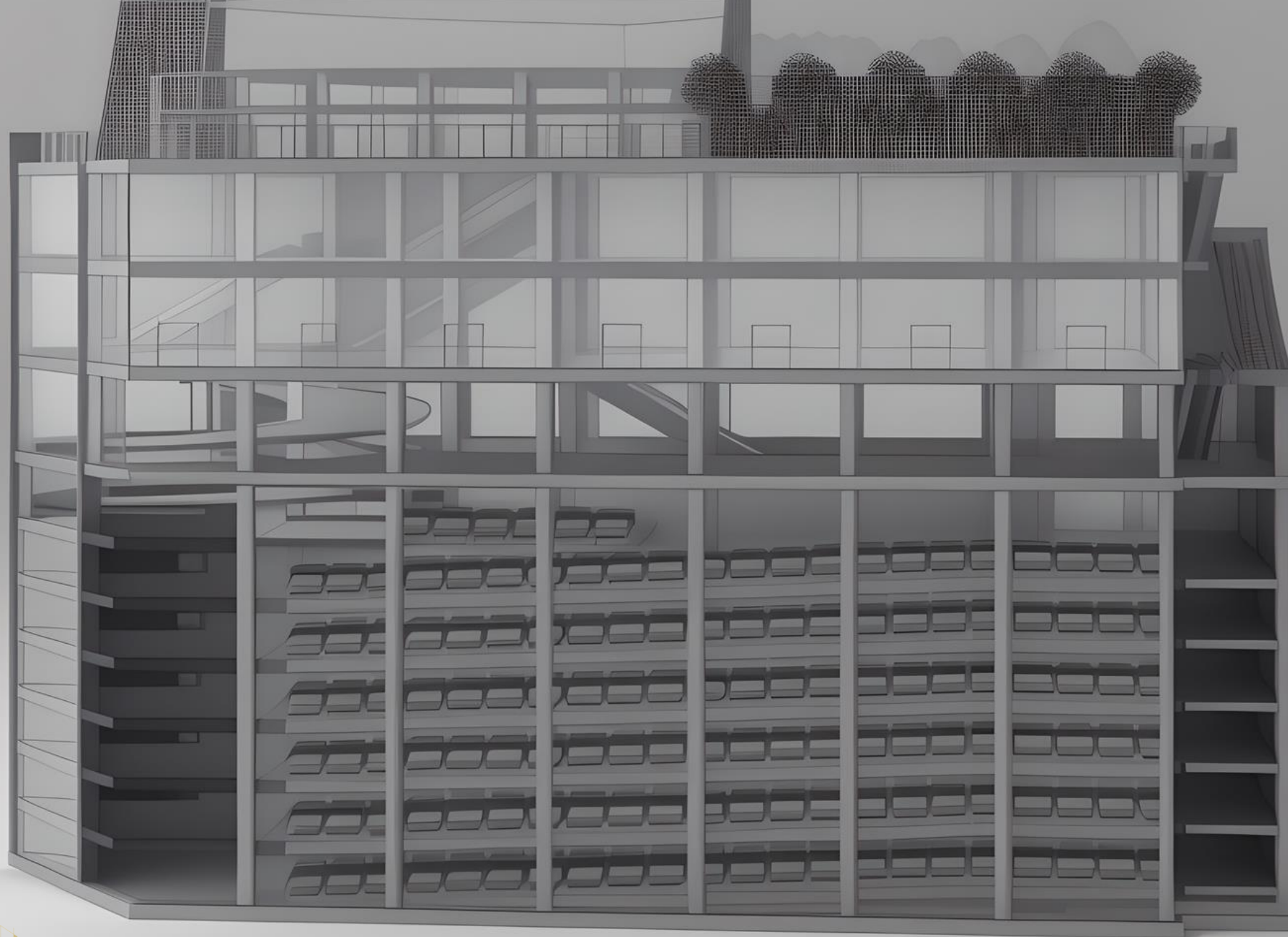


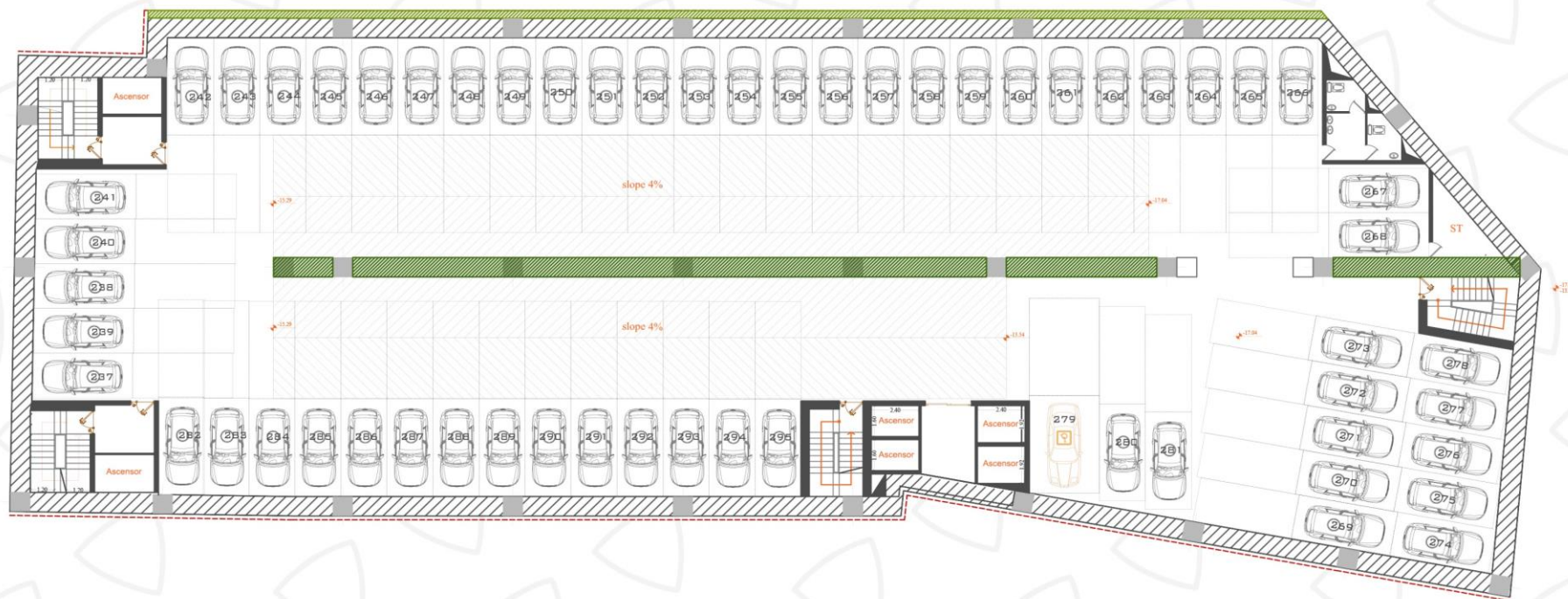
|



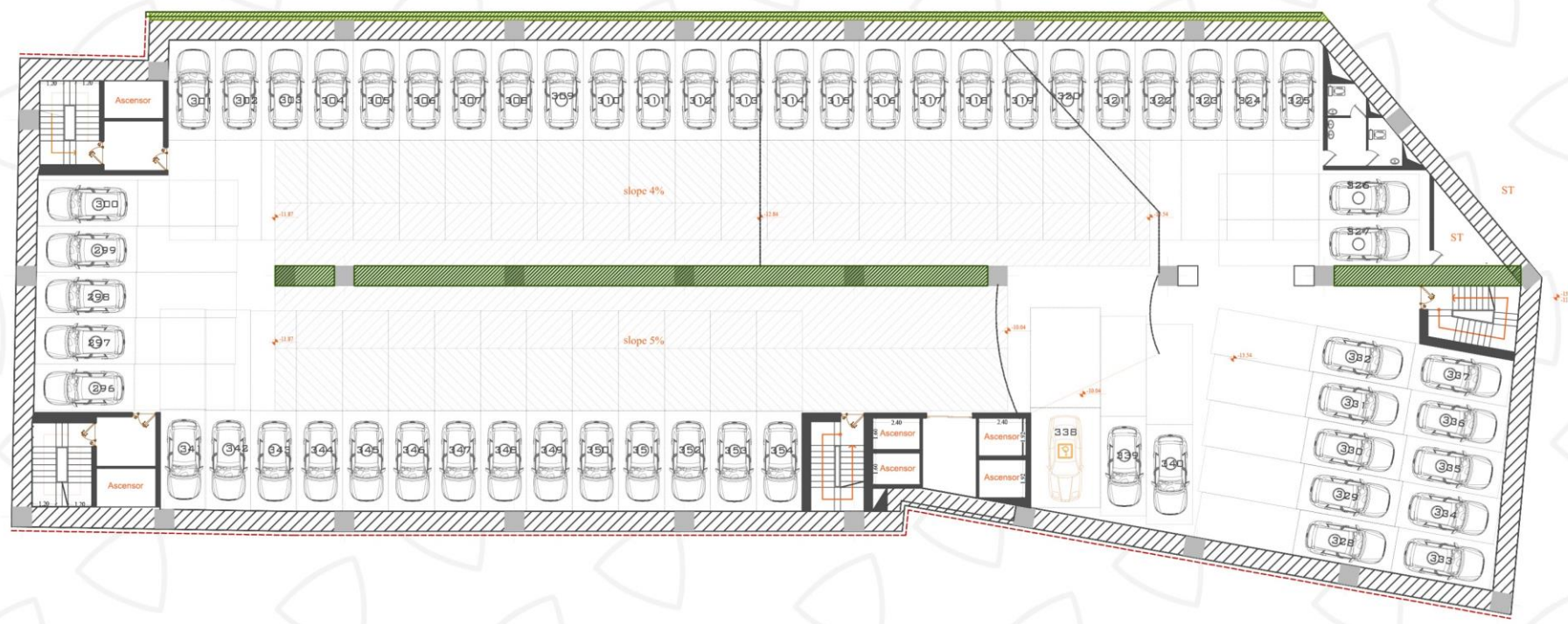


Parking floors

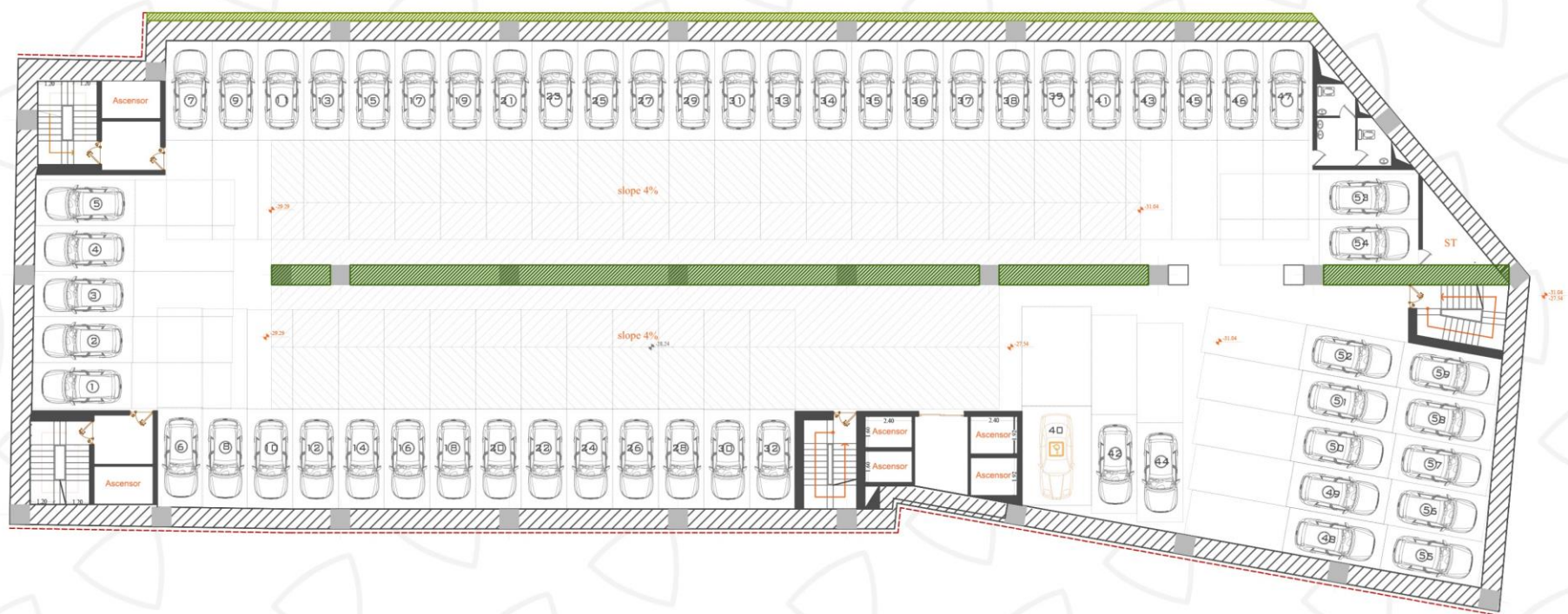




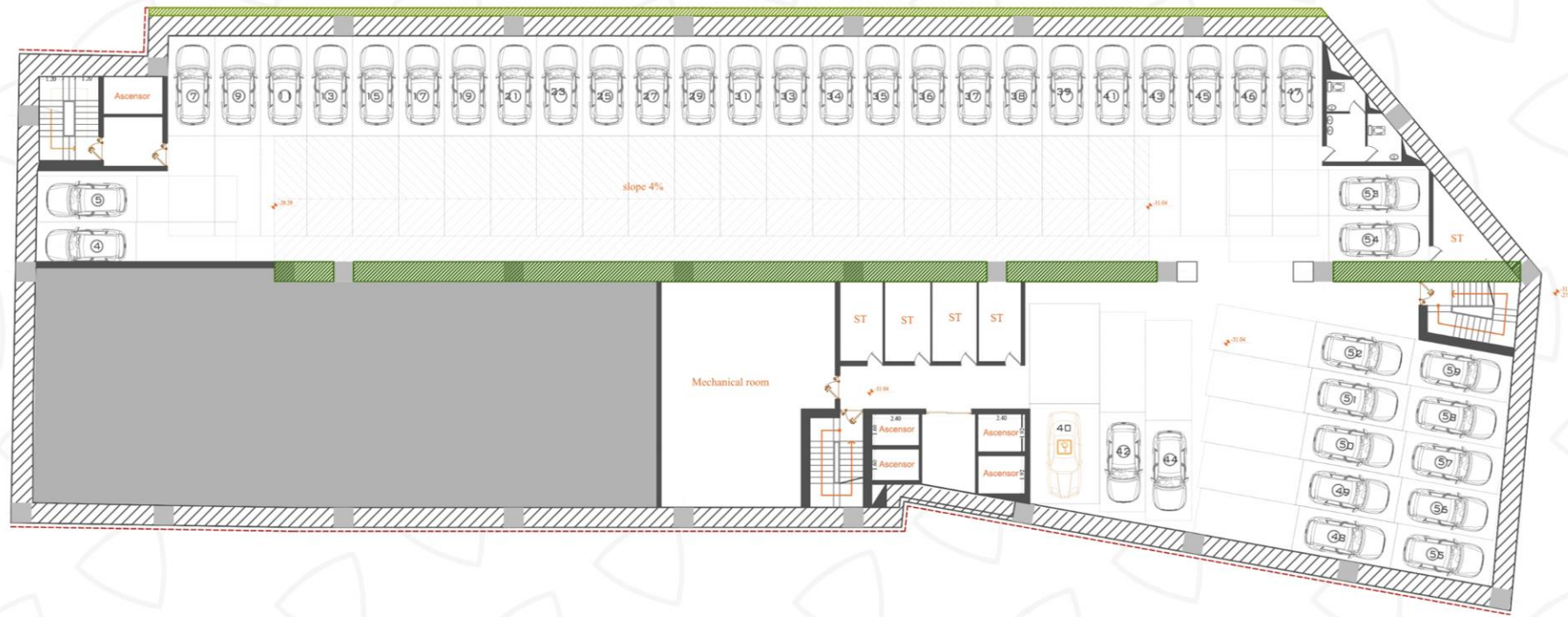
LEVEL -3
-13.54_-17.04



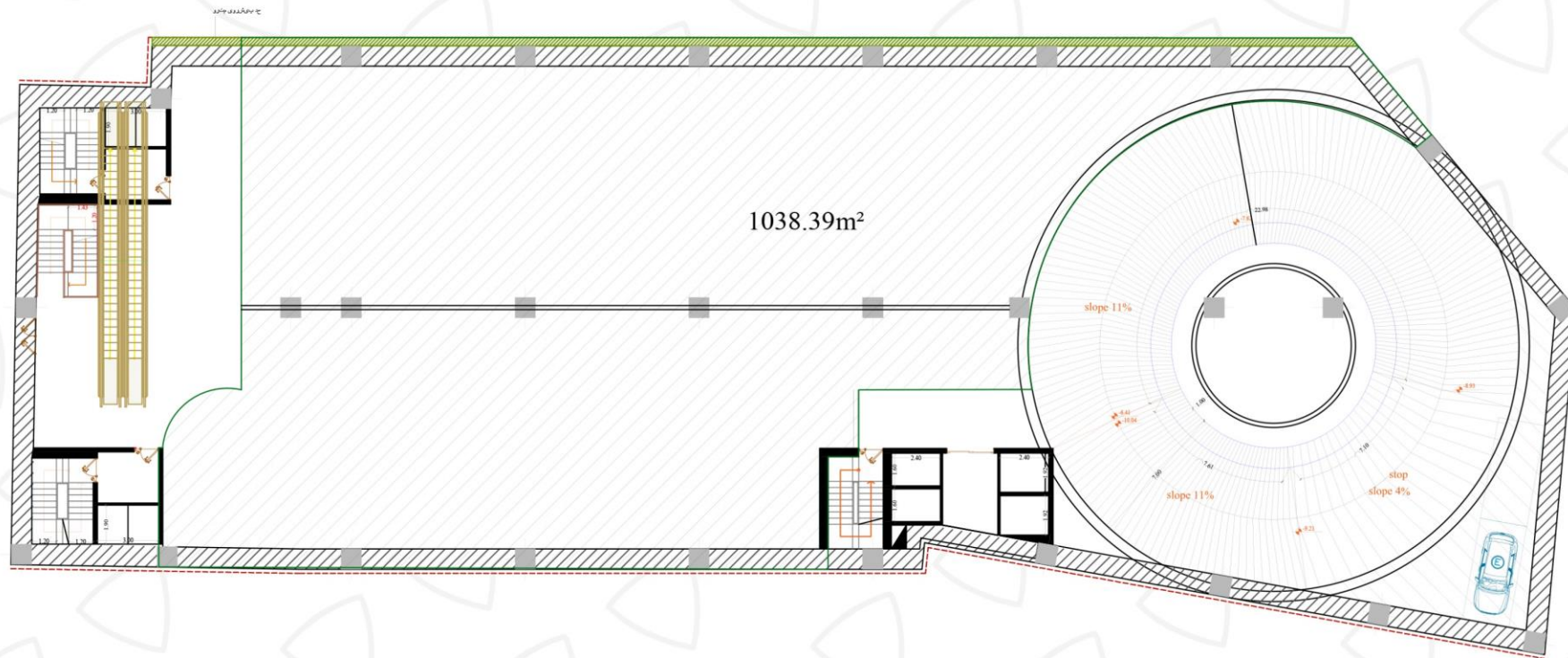
LEVEL -2
-10.04-13.54



LEVEL -7
-27.54_-31.04



LEVEL -7
-27.54_-31.04

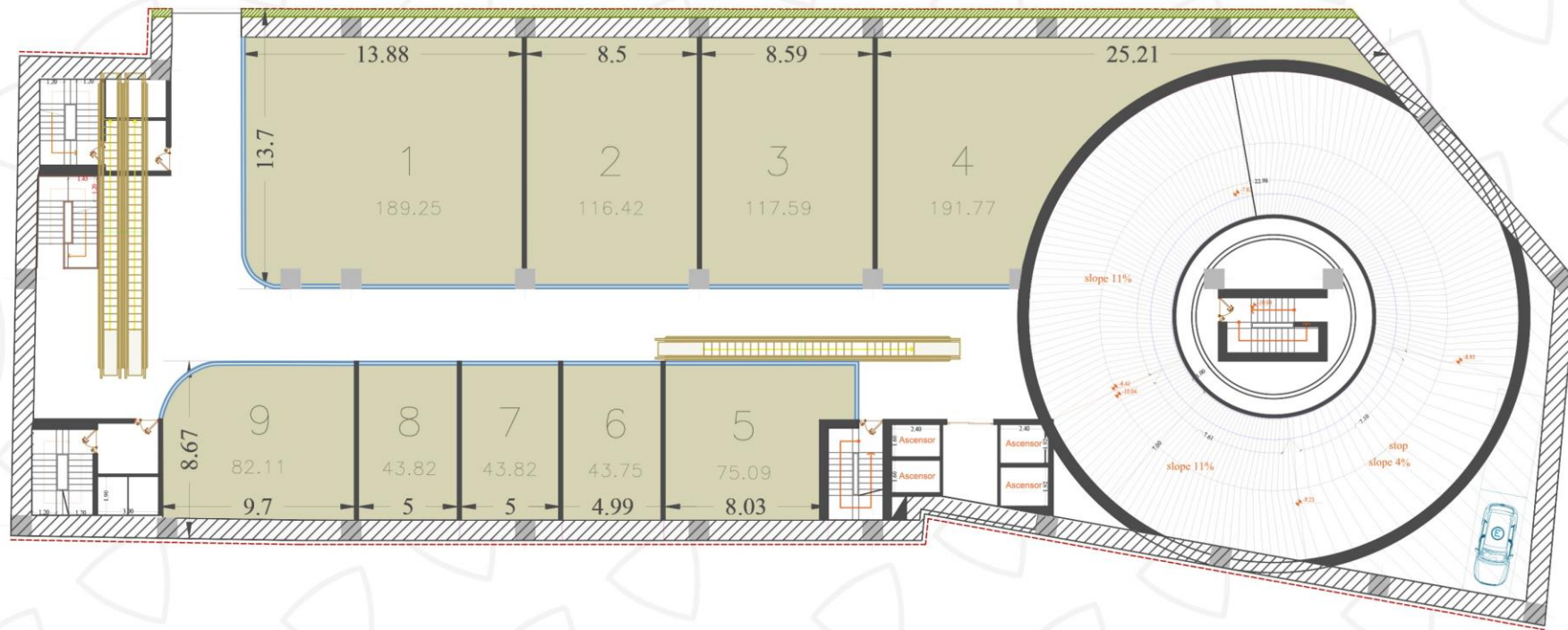


LEVEL -1
-6.00

مساحت مفید

۹۰۴



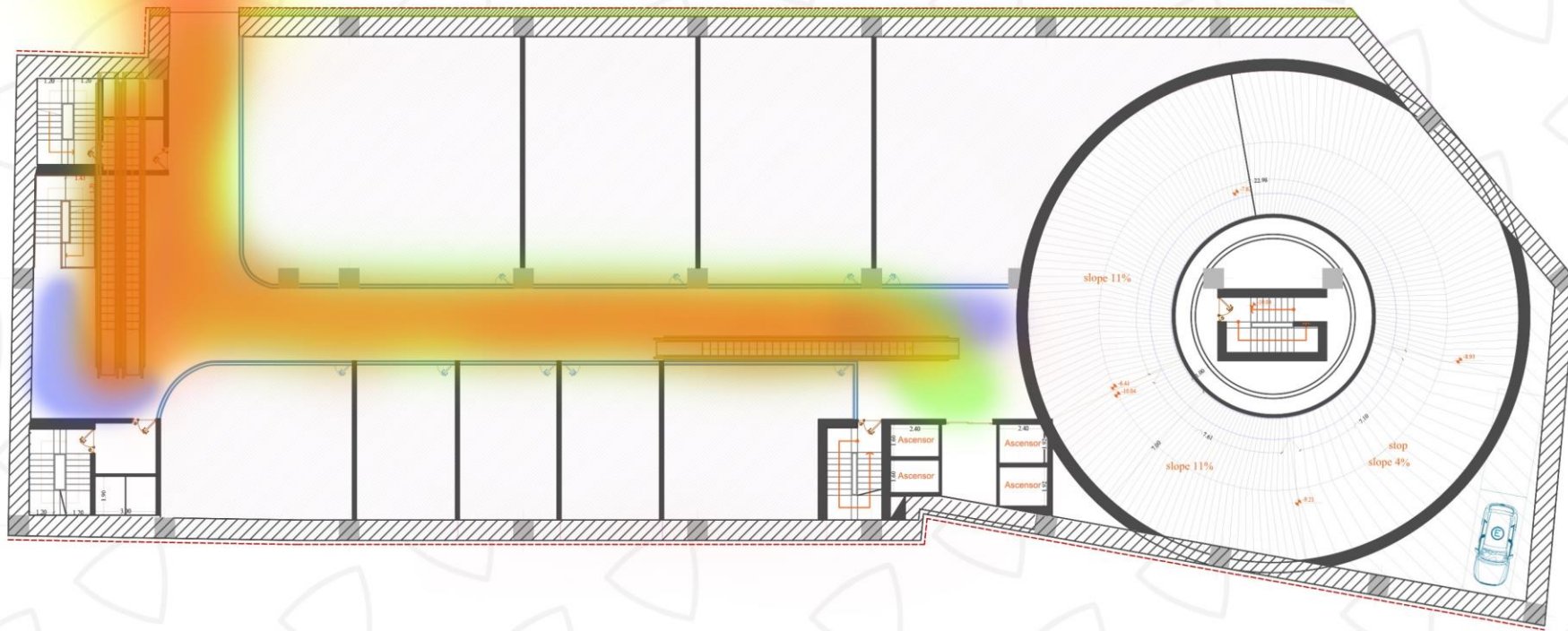


LEVEL -1
-6.00

مساحت مفید

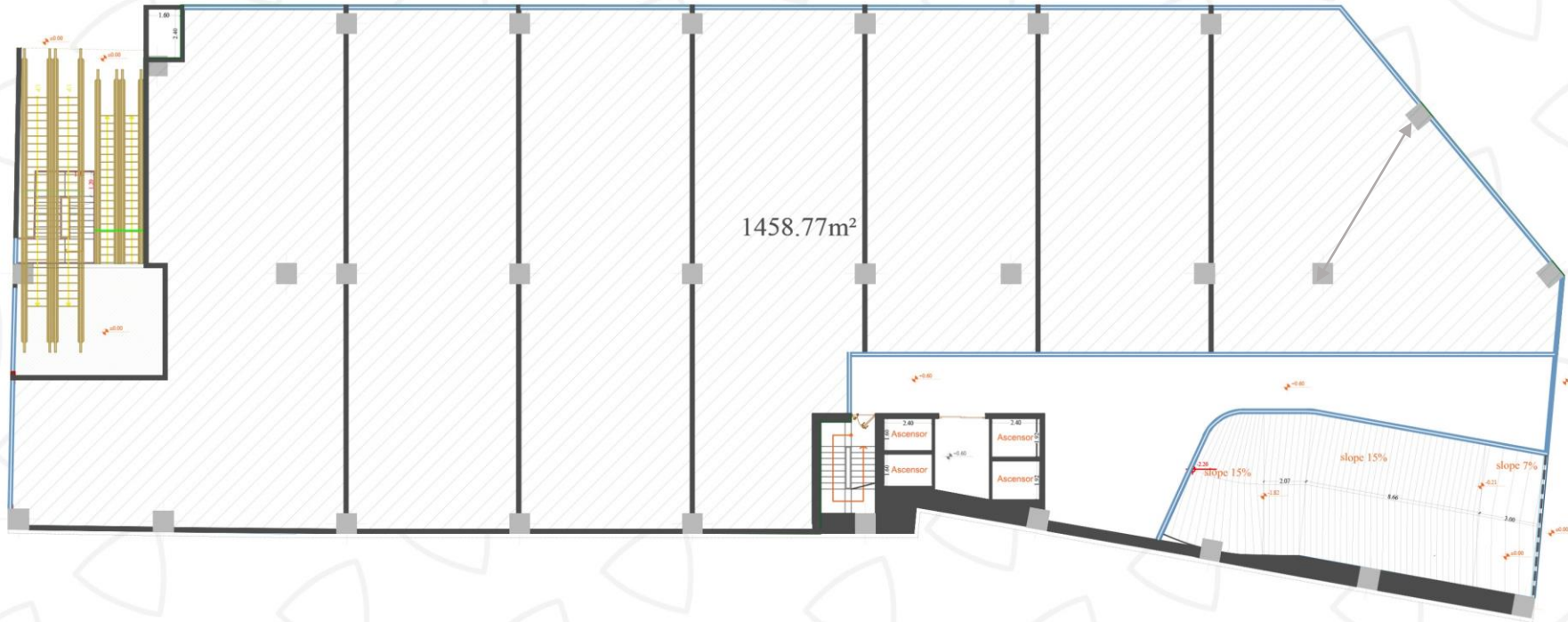
۹۰۴





LEVEL -1
-6.00

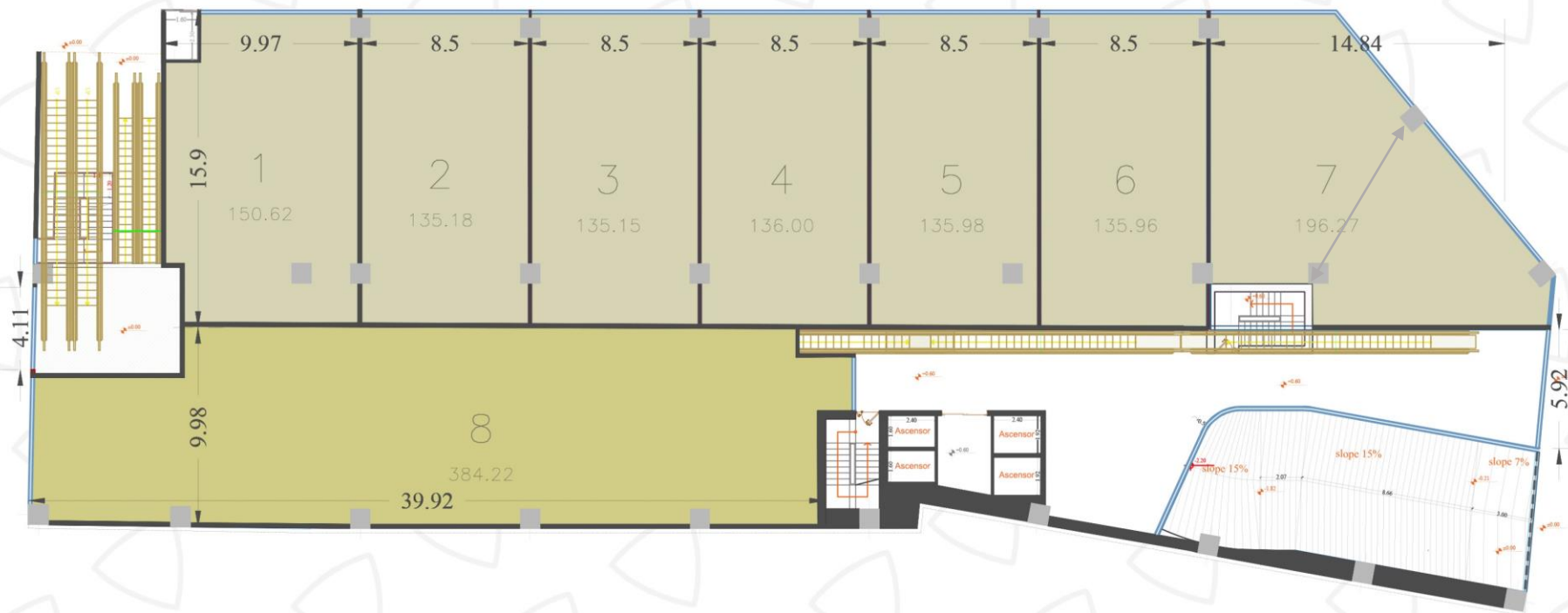




GROUND FLOOR
0.00

مساحت مفید نیم طبقه	مساحت مفید
۷۰۵	۱۴۰۹





GROUND FLOOR
0.00

مساحت مفید نیم طبقه	مساحت مفید
۷۰۵	۱۴۰۹





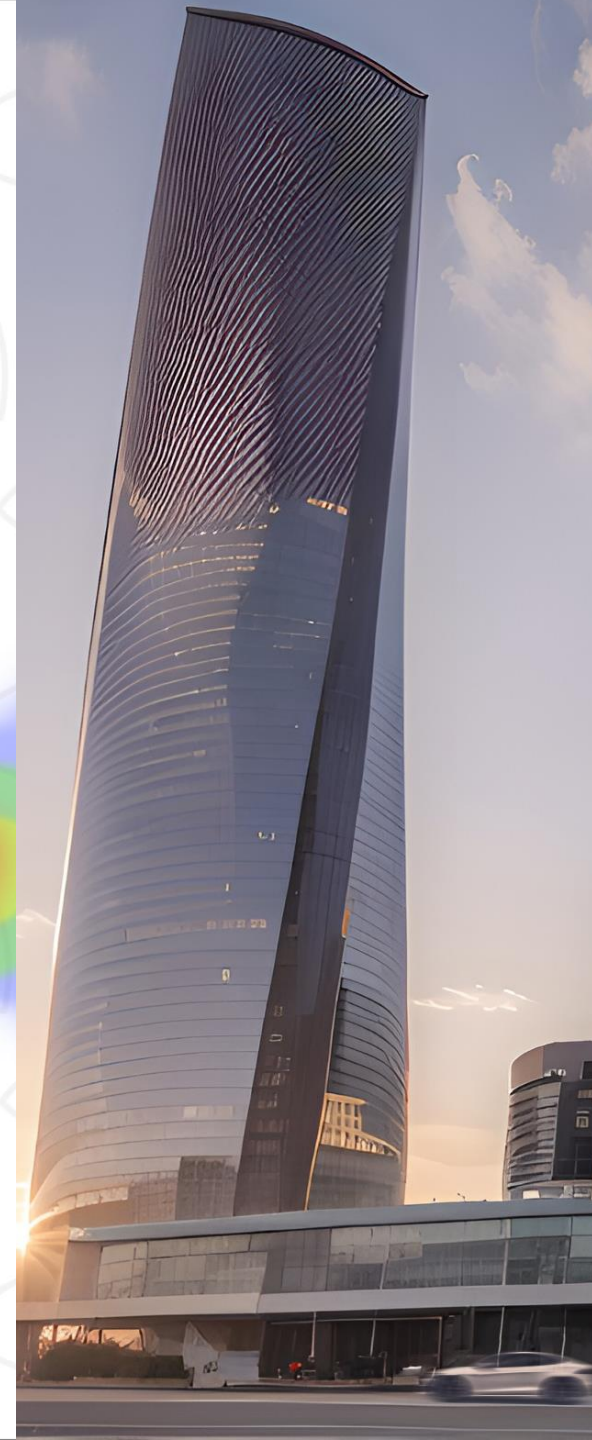
**MEZZANINE
GROUND FLOOR
+3.00**

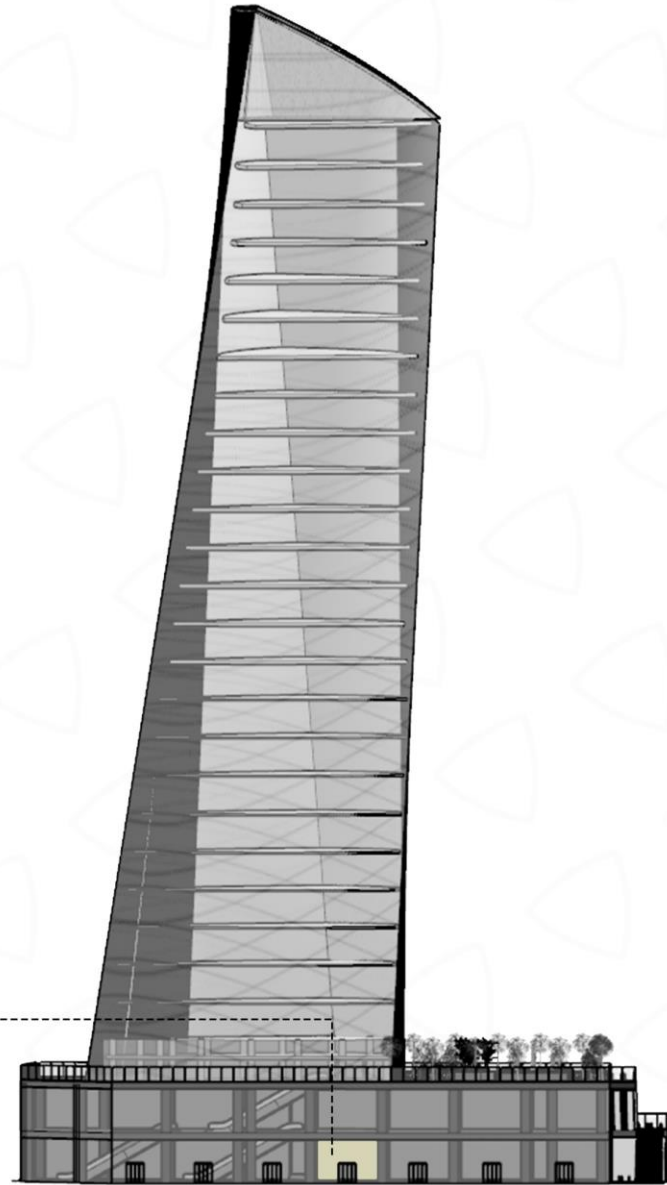
مساحت مفید نیم طبقه	مساحت مفید
۷۰۵	۱۴۰۹





GROUND FLOOR
0.00



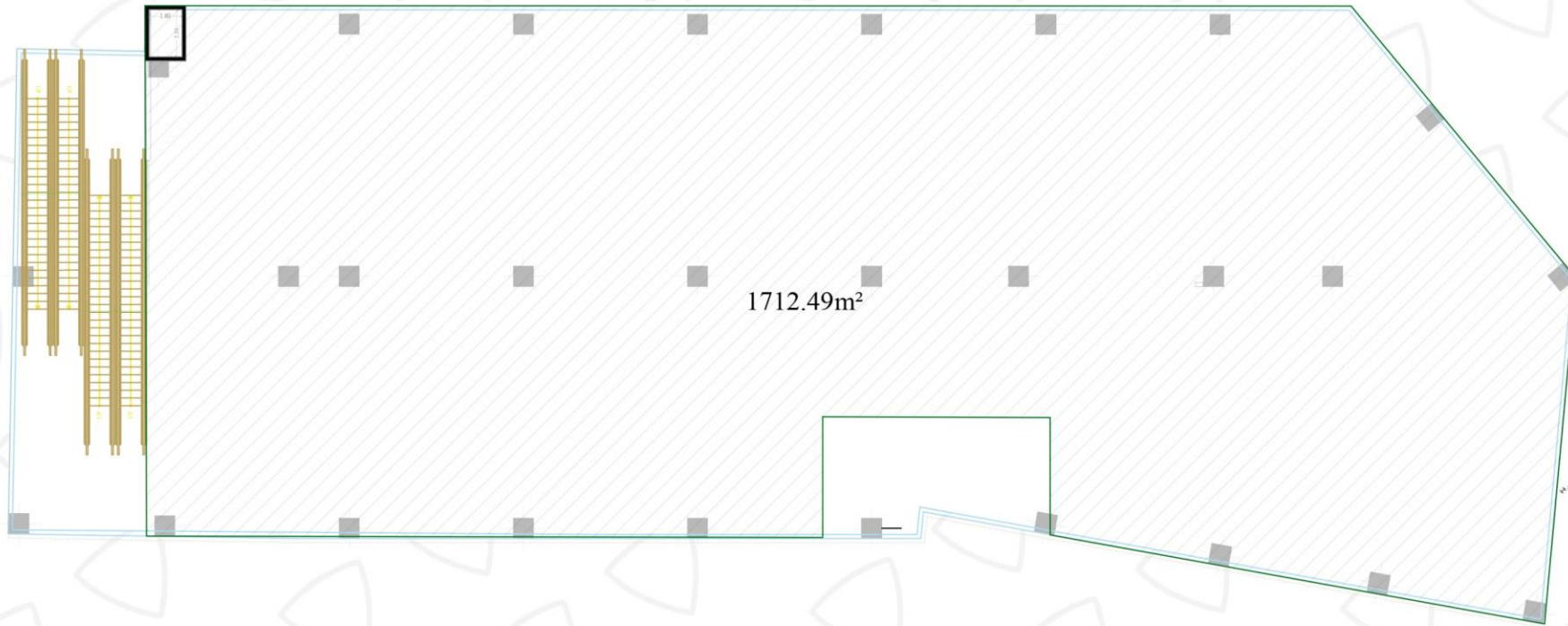


SHOP NO.4

NORTH ELEVATION

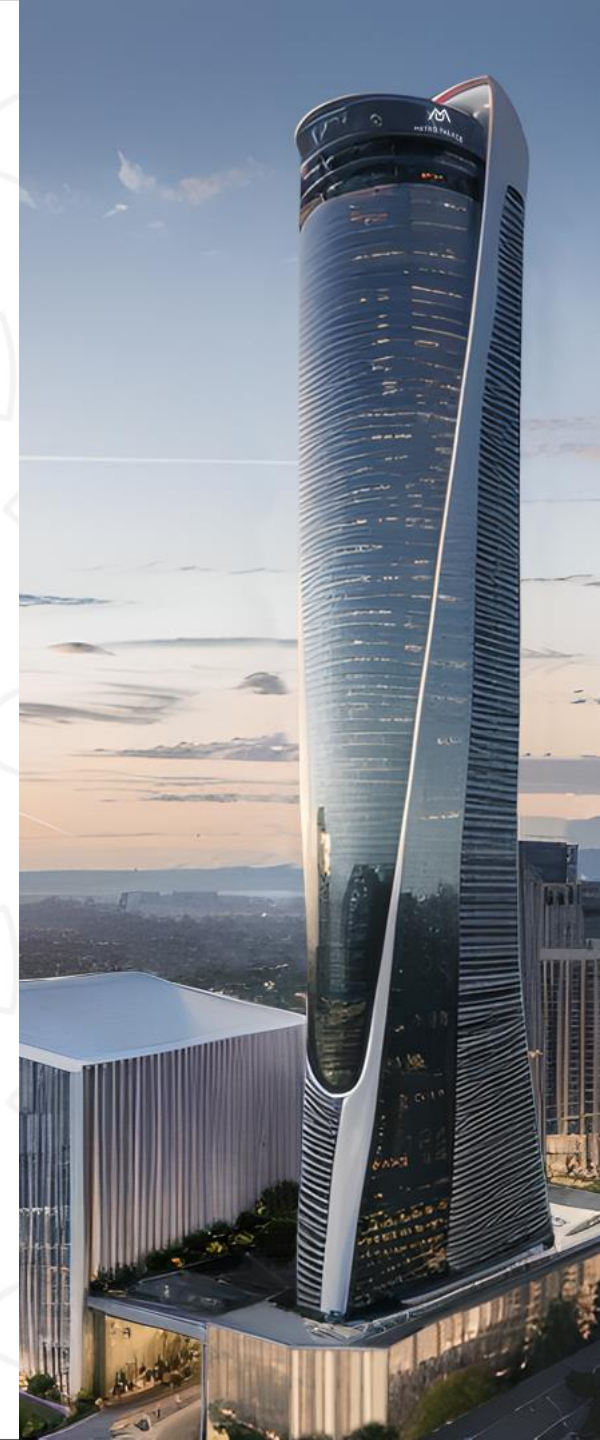


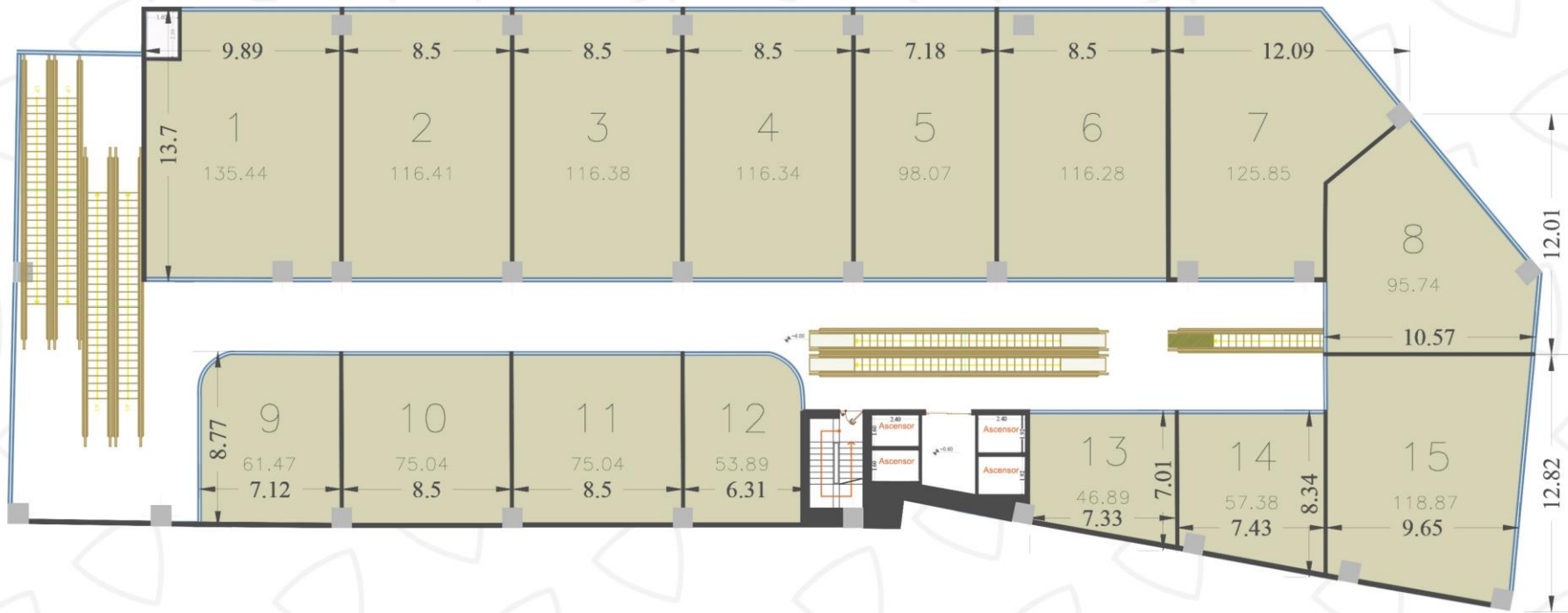




LEVEL + 1
+6.00

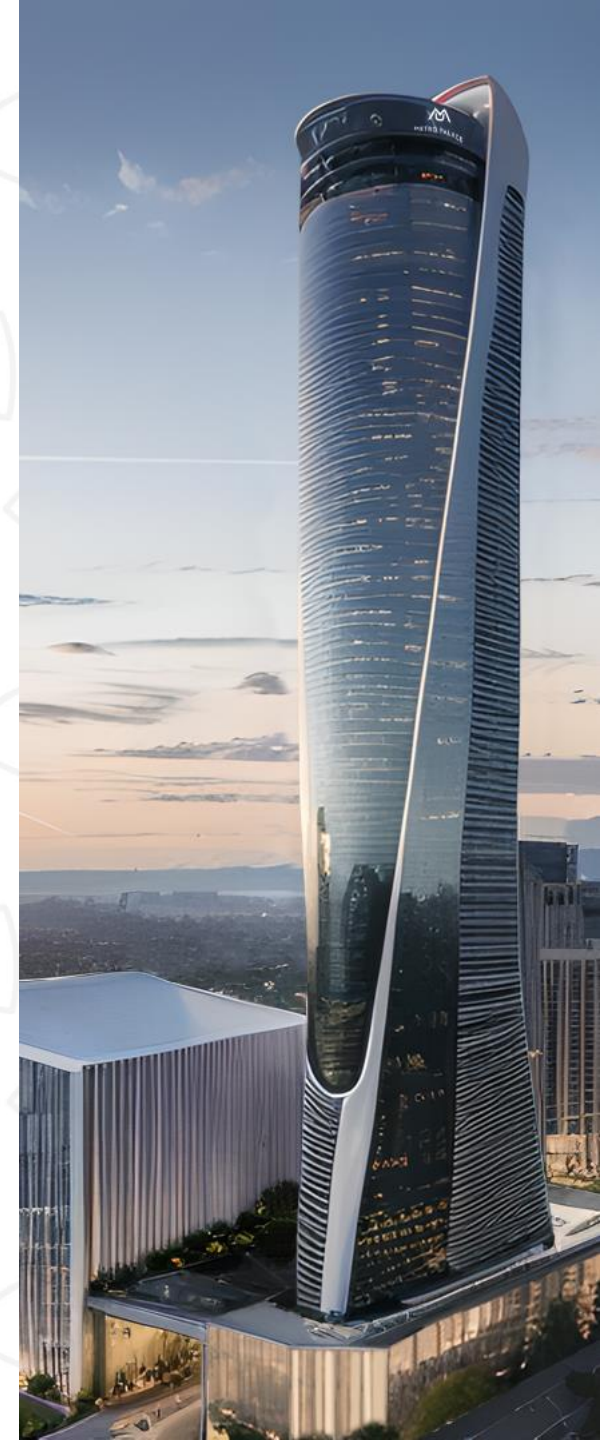
مساحت مفید نیم طبقه +1	مساحت مفید
۶۴۸	۱۴۰۹





LEVEL + 1
+6.00

مساحت مفید نیم طبقه +1	مساحت مفید
۶۴۸	۱۴۰۹





LEVEL + 1
+6.00

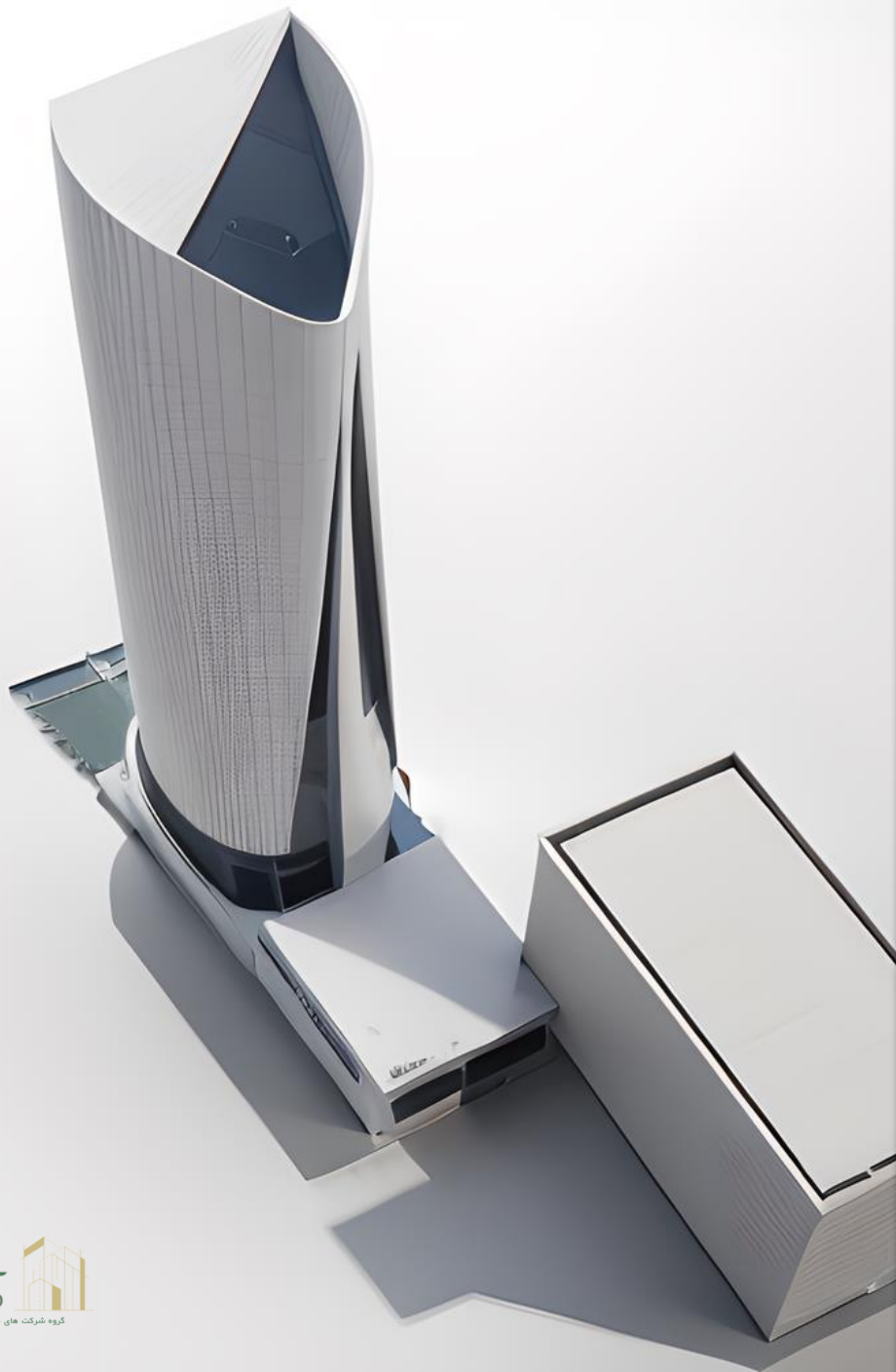




تاپ دلوونج



ظرفیت های ترافیکی



• زمان هر سیکل اسانسور را محاسبه می کنیم:

زمان هر سیکل اسانسور = (زمان توقفها در هر سیکل) + (زمان انتقال بین طبقات)

زمان هر سیکل اسانسور = $(2 \times 15) + 75$ ثانیه = ۳۰ ثانیه + ۷۵ ثانیه = ۱۰۵ ثانیه

حالا تعداد سیکل های اسانسورها در ساعت پیک (C) را محاسبه می کنیم:

$C = (\text{زمان پیک ترافیک پیاده}) / (\text{زمان هر سیکل اسانسور})$

$C = 75$ ثانیه / ۱۰۵ ثانیه ≈ 0.714 سیکل در هر دقیقه

تعداد افراد در ساعت پیک (P):

تعداد افراد در ساعت پیک بر اساس تعداد پزشکان و میانگین تعداد مریضان ویزیت شده محاسبه می شود.

$P = (\text{تعداد پزشکان}) \times (\text{میانگین تعداد مریضان ویزیت شده})$

تعداد پزشکان = $2 / (150 + 100) = 125$ نفر

میانگین تعداد مریضان ویزیت شده = $2 / (15 + 10) = 12.5$ نفر

$P = 125 \times 12.5$ نفر = ۱۵۶۲.۵ نفر در ساعت

ترافیک عابر پیاده (Pedestrian_traffic):

ترافیک عابر پیاده برابر با تعداد افراد حاضر در ساعت پیک است.

$\text{Pedestrian_traffic} = P = 1562.5$ نفر در ساعت

بنابراین، ترافیک عابر پیاده در ساعت پیک:

حدوداً ۱۵۶۲ نفر در ساعت

ترافیک پیاده طبقات برج

زمان پیک ترافیک پیاده (T):

محاسبه زمان پیک ترافیک پیاده:

$T = (\text{ارتفاع ساختمان}) / (\text{سرعت اسانسور})$

ارتفاع ساختمان = ۱۲۰ متر

سرعت اسانسور = ۱.۶ متر بر ثانیه

$T = 120$ متر / ۱.۶ متر بر ثانیه = ۷۵ ثانیه

تعداد سیکل های اسانسورها در ساعت پیک (C):

تعداد سیکل های اسانسورها در ساعت پیک بر اساس زمان پیک ترافیک پیاده و زمان از دست رفته در هر سیکل اسانسور محاسبه می شود:

$C = (\text{زمان پیک ترافیک پیاده}) / (\text{زمان هر سیکل اسانسور})$

زمان هر سیکل اسانسور = (زمان توقفها در هر سیکل) + (زمان انتقال بین طبقات)

زمان توقفها در هر سیکل = (تعداد توقفها در هر سیکل) \times (زمان هر توقف)

تعداد توقفها در هر سیکل = ۲ (دو بار توقف در هر سیکل)

زمان هر توقف = ۱۵ ثانیه

زمان انتقال بین طبقات = (ارتفاع ساختمان) / (سرعت اسانسور)

زمان انتقال بین طبقات = ۱۲۰ متر / ۱.۶ متر بر ثانیه = ۷۵ ثانیه

INPUT DATA	Value	Comment	Help
Number of floors	24	Number of floors (<i>N</i>), range 5-24, above main terminal (MT)	p106
Number of basement floors	1	Number of floors (<i>M</i>), range 1-5, below main terminal	s8.3.3
Rated load	800	ISO rated load [kg]	t7.2
Actual capacity	10.0	ISO area/0.21 sq.m. [persons]	t7.2
Number of passengers	8.0	Number of passengers (<i>P</i>) [persons]	s5.2
% basement passengers	56.0	Percentage of arrivals into basement (persons)	s8.3.3
Number of lifts	7	Number of lifts (<i>L</i>) [number]	t6.7
Rated speed	1.6	Rated speed (<i>v</i>) [m/s]	t5.3
Building population	1000	Population (<i>POP</i>) expected during peak 5-minutes [persons]	s6.5
Interfloor distance	3.8	Average interfloor distance (<i>df</i>) [m]	s7.4
Basement distance	2.7	Average distance between basement floors (m)	s8.3.3
Express jump	0	Distance MT to Express Zone Terminal (EZT) floor - Information only.	e5.22
Express additional time	0	Extra time MT to EZT floor (<i>te-tf(1)</i>) [s] - from dynamics program	e5.22
Single floor flight time	5.1	Time (<i>tf(1)</i>) from instant doors closed until lift level at next landing [s]	t5.3
Basement flight time	4.4	Time (<i>tfB</i>) from instant doors closed until lift level at next landing (s)	s8.3.3
Door close time	2.6	Time (<i>tc</i>) from instant doors start to close until closed (s)	t5.6
Door open time	2	Time (<i>to</i>) from instant doors start to open until 800 mm open [s]	t5.6
Advance door opening	0.4	Overlap time (<i>tad</i>) of door opening and levelling [s]	t5.6
Start delay	0.5	Delay time (<i>td</i>) from instant doors close until motion starts [s]	f5.3
Passenger transfer time	1	Time (<i>tp</i>) one way transfer [s]	s5.9

RESULTS	Value	Comment	Help
Number of passengers	8.0	Given data from above (<i>P</i>) [persons]	s5.2
Highest reversal floor	22.1	Formula (<i>H</i>) [number] WARNING Can differ from Tables 5.1 & 6.8.	e5.12
Number of stops	6.9	Formula (<i>S</i>) [number]	e5.5
Performance time	9.8	Time (<i>T</i>) from instant doors start to close until 800 mm open [s]	e5.24
Round trip time	190.4	Formula (<i>RTT</i>) [s]	e4.13
Interval	27.2	Formula (<i>INT</i>) Round trip time/Number of lifts [s]	e4.7
Handling capacity	88	Formula (<i>UPPHC</i>) [persons/5-minutes]	e4.4
Percentage population	9	Formula (% <i>POP</i>) Handling capacity/Building population [number]	e4.9
Capacity factor (%)	80	Formula (<i>CF</i>) Number of passengers (<i>P</i>)/Actual capacity (<i>AC</i>) [number]	t7.2
Average waiting time	23	Estimated value passenger average waiting time (<i>AWT</i>) [s]	e6.1
Down peak handling capacity	158	Estimated value (<i>DNPHC</i>) [persons/5-minutes]	e13.10

COMMENTS:

محاسبه تعداد سیکل‌های اسانسور در ساعت:

تعداد افراد در ساعت پیک ساختمان (ترافیک در ساعت پیک) برابر با 1560 نفر در ساعت است.

تعداد اسانسورها در ساختمان برابر با 7 دستگاه است. برای محاسبه تعداد سیکل‌های اسانسور در ساعت، از رابطه زیر استفاده می‌کنیم:

$$C_per_hour = 1560 / (تعداد اسانسورها) = 222.86 \text{ دستگاه} / 7 = \text{سیکل در ساعت}$$

محاسبه تعداد توقف‌ها و زمان انتظار متوسط هر اسانسور: تعداد توقف‌ها در هر سیکل اسانسور می‌تواند شامل توقف‌های معمولی و توقف‌های اضافی در رفت و برگشت باشد.

زمان هر توقف برابر با 23 ثانیه (بر اساس اطلاعات موجود است. همچنین، زمان انتقال اسانسور بین طبقات را مدنظر قرار دهیم. به عنوان مثال، این زمان ممکن است حدود 75 ثانیه باشد. محاسبه زمان انتظار متوسط با توقف‌های معمولی (5

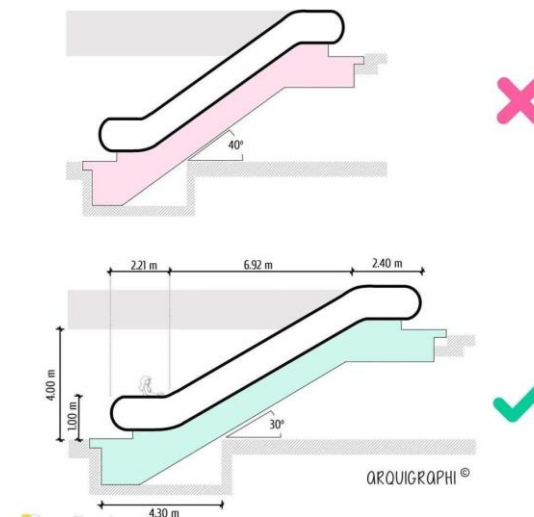
توقف): $(\text{تعداد توقف‌ها در هر سیکل اسانسور} \times 5 \text{ توقف})$ توقف‌های معمولی (زمان هر توقف 23 ثانیه محاسبه زمان انتظار متوسط: $(\text{زمان هر توقف}) + (\text{زمان انتقال بین طبقات})$ زمان انتظار متوسط هر اسانسور (5) = $23 \times 75 + 190$ (ثانیه) سپس زمان انتظار متوسط را به دقیقه تبدیل می‌کنیم: $190 \approx 3.17$ دقیقه / 60. بنابراین، با توجه به توقف‌های معمولی و با ظرفیت اسانسورها 10 نفر، زمان انتظار متوسط هر اسانسور حدودا 3.17 دقیقه است. این مقدار نمایانگر زمان انتظار متوسط برای هر اسانسور در شرایط پیک ترافیک در ساعت پیاده‌راه‌ها می‌باشد.





عرض پله برقی‌های اصلی دسترسی به لابی
برج به صورت مفید ۱۰۰ و ۱۲۰ سانتی‌متر
می‌باشد که ظرفیت جابجایی تا
۱۲۰۰۰ نفر در ساعت را داراست

زاویه پله برقی‌ها تماماً ۳۰ درجه طراحی
شده و مجموع ظرفیت جابجایی واقعی پله‌های
برقی در هر کدام از طبقات مابین ۱۲ تا ۱۶
هزار نفر در ساعت می‌باشد





محاسبات اقتصادی پروژه

گروه شرکت های ساختمانی سایکو (پروژه مترو پالاس)

مقایسه طراحی اولیه پارکینگ پروژه مترو پل با طرح اصلاح شده

متره پارکینگ پروژه (طرح سایکو)					متره پارکینگ پروژه (طرح اولیه)				
توضیحات	ارزش مالی طبقه	تعداد پارکینگ	طبقه	ردیف	توضیحات	ارزش مالی طبقه	تعداد	طبقه	ردیف
قیمت هر واحد پارکینگ	87,000,000,000	58	-7	29	قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	54,000,000,000	36	-7	1
قیمت هر واحد پارکینگ	87,000,000,000	58	-6	30	قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	54,000,000,000	36	-6	2
قیمت هر واحد پارکینگ	87,000,000,000	58	-5	31	قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	54,000,000,000	36	-5	3
قیمت هر واحد پارکینگ	87,000,000,000	58	-4	32	قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	54,000,000,000	36	-4	4
قیمت هر واحد پارکینگ	87,000,000,000	58	-3	33	قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	54,000,000,000	36	-3	5
قیمت هر واحد پارکینگ	96,000,000,000	64	-2	34	قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	51,000,000,000	34	-2	6
	4,800,000,000	چهل متر انباری در تراز منفی ۷		35	قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد				7
	535,800,000,000	354		36		321,000,000,000	214		8
140				اختلاف تعداد پارکینگ در طرح جدید و قدیم					
214,800,000,000				اختلاف قیمت طرح جدید و قدیم					



گروه شرکت های ساختمانی سایکو (پروژه مترو پالاس)

مقایسه طراحی اولیه پارکینگ پروژه مترو پل با طرح اصلاح شده (دو طبقه کاربری تجاری ورزشی و یا اب درمانی در تراز منفی ۶ و منفی ۷ در نظر گرفته شده است)

مترو پارکینگ پروژه (طرح سایکو)					مترو پارکینگ پروژه (طرح اولیه)				
توضیحات	ارزش مالی طبقه	تعداد یا مترآز	طبقه	ردیف	توضیحات	ارزش مالی طبقه	تعداد	طبقه	ردیف
قیمت هر متر ۱۲۰ میلیون	212,640,000,000	1,772	-7	29	قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	54,000,000,000	36	-7	1
قیمت هر متر ۱۲۰ میلیون	212,640,000,000	1,772	-6	30	قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	54,000,000,000	36	-6	2
قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	87,000,000,000	58	-5	31	قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	54,000,000,000	36	-5	3
قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	87,000,000,000	58	-4	32	قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	54,000,000,000	36	-4	4
قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	87,000,000,000	58	-3	33	قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	54,000,000,000	36	-3	5
قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	96,000,000,000	64	-2	34	قیمت هر واحد پارکینگ ۱.۵ میلیارد	51,000,000,000	34	-2	6
قیمت هر متر ۱۲۰ میلیون	4,800,000,000	چهل متر انباری در تراز منفی ۷		35					7
	787,080,000,000	238		36		321,000,000,000	214		8

466,080,000,000

اختلاف ارزش پروژه فقط در پارکینگ در طرح قدیم و جدید



گروه شرکت های ساختمانی سایکو (پروژه مترو پالاس)

مقایسه طراحی اولیه تجاری پروژه مترو پالاس با طرح اصلاح شده

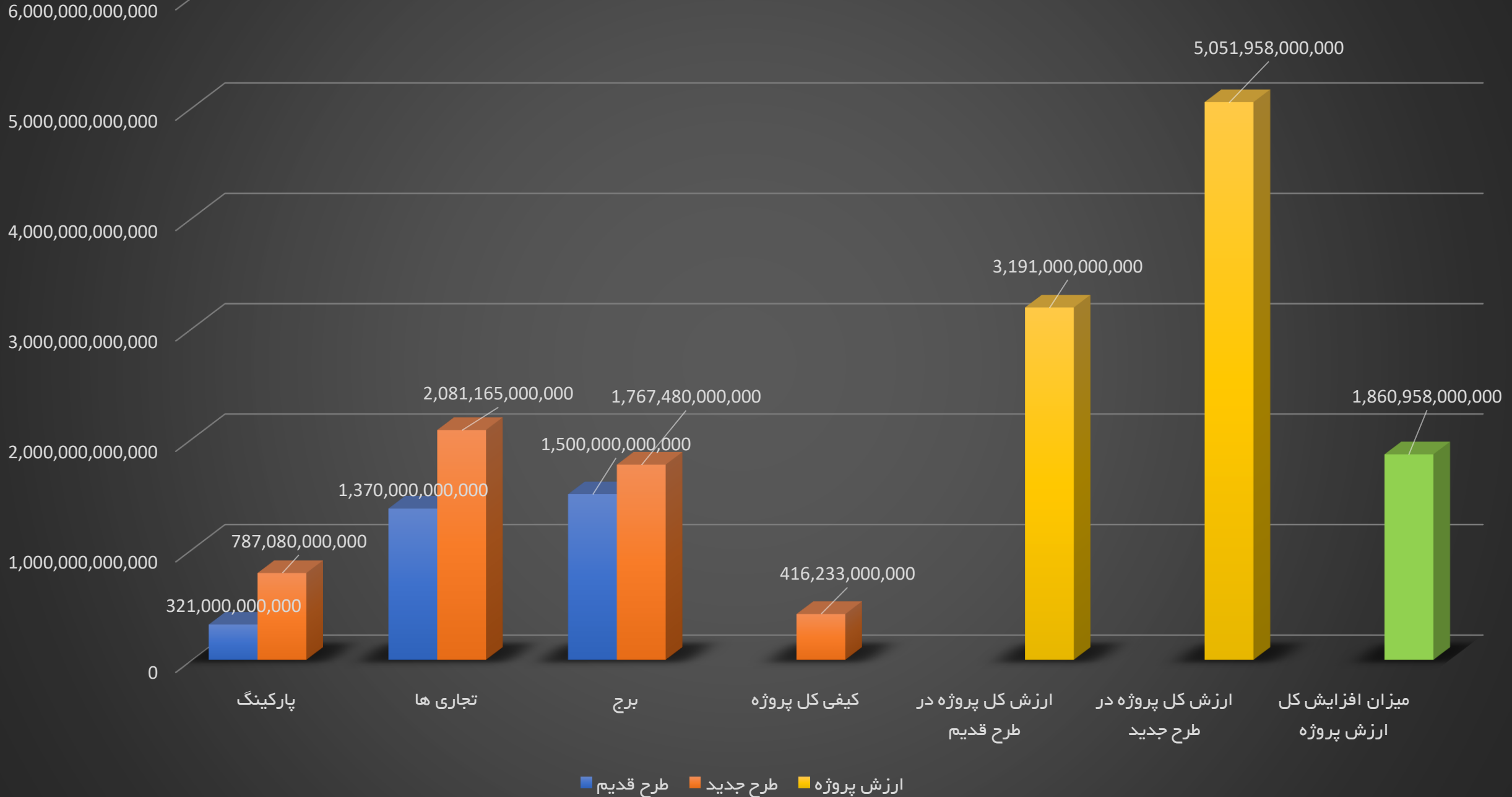
تجاری نیم طبقه اول			تجاری طبقه اول			تجاری نیم طبقه			تجاری همکف			تجاری منفی یک		
قیمت کل	قیمت واحد	مساحت مفید	قیمت کل	قیمت واحد	مساحت مفید	قیمت کل	قیمت واحد	مساحت مفید	قیمت کل	قیمت واحد	مساحت مفید	قیمت کل	قیمت واحد	مساحت مفید
113,470,000,000	175,000,000	648	493,185,000,000	350,000,000	1,409	246,750,000,000	350,000,000	705	717,500,000,000	700,000,000	1,025	316,260,000,000	350,000,000	904
						تجاری نیم طبقه ضلع شرقی			تجاری همکف ضلع شرقی					
						40,400,000,000	200,000,000	202	153,600,000,000	400,000,000	384			
جمع ارزش طبقه														
606,655,000,000						1,158,250,000,000						316,260,000,000		
2,081,165,000,000														
			تجاری طبقه اول			تجاری نیم طبقه			تجاری همکف			تجاری منفی یک		
			قیمت کل	قیمت واحد	مساحت مفید	قیمت کل	قیمت واحد	مساحت مفید	قیمت کل	قیمت واحد	مساحت مفید	قیمت کل	قیمت واحد	مساحت مفید
			287,600,000,000	200,000,000	1,438	178,350,000,000	290,000,000	615	714,560,000,000	580,000,000	1,232	190,000,000,000	200,000,000	950
جمع ارزش طبقه														
287,600,000,000						892,910,000,000						190,000,000,000		
1,370,510,000,000														
اختلاف قیمت تجاری ها در طرح جدید و قدیم														
710,655,000,000														

طرح جدید

طرح قدیم

466,080,000,000	ارزش افزوده در پارکینگ (تومان)
710,655,000,000	ارزش افزوده در تجاری ها (تومان)
1,176,735,000,000	ارزش افزوده کل (فقط در طبقات پارکینگ و تجاری ها) (تومان)

گروه شرکت های ساختمانی سایکو (پروژه مترو پالاس)







bridge side

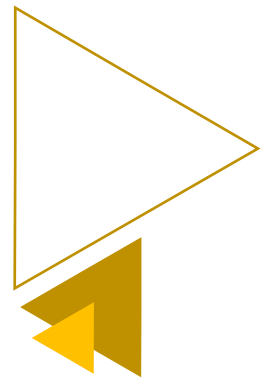


bridge side



bridge side





سایکو
SCICO



گروه شرکت های مهندسی و ساختمانی

شیراز ، بلوار معالی آباد ، نبش خ دنا ، ساختمان هرم نور ، طبقه هشتم

+98 711 36 38 36 90 - +98 711 36 38 36 97

www.Sciconomy.ir

