

ԵՐԵՎԱՆԻ «ՄԽԻԹԱՐ ՍԵՔԱՍՏԱՅԻ» ԿՐԹԱՀԱՄԱԼԻՐ

ՀԵՏԱԶՈՏԱԿԱՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔ

ԹԵՄԱ՝ ՀԻՆ ՈՒ ՆՈՐ ԵՐԵՎԱՆԸ

ՀԵՏԱԶՈՏԱԿԱՆ ՎԱՐԺԱՐԱՆԻ 11-ՐԴ ԴԱՍ.

ՍՈՎՈՐՈՂ՝ ՄԱՐԻԱ ԱՔՐԱՀԱՄՅԱՆ

ՂԵԿԱՎԱՐ՝ ՍՈՖՅԱ ԱՅՎԱԶՅԱՆ

ԳՐԱԽՈՍ՝ ՀՐԱՅՐ ԽԱԶԱՏՐՅԱՆ

ԵՐԵՎԱՆ 2024Թ.

## *ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ*

- *Ներածություն*
- *Գլուխ 1. Երևանի հին ու նոր ճարտարապետական կառույցների պատմությունից, Հանրապետության հրապարակ*
- *Գլուխ 1.1. Երևանի Հյուսիսային պողոտա*
- *Գլուխ 1.2. Երևանի մետրոպոլիտենը*
- *Գլուխ 2. Ճարտարապետական կառույցներ, որոնք չկան.  
«Կուկուռուզնիկ»*
- *Գլուխ 2.1. Ճոպանուղի*
- *Գլուխ 3. Թամանյանական Երևանի զարգացումը*
- *Գլուխ 3.1. Մասնակցություն Մարկ Գրիգորյանի դասախոսությանը  
Ճարտարապետության և շինարարության Հայաստանի  
ազգային համալսարանում:*
- *Եզրակացություն*
- *Գրականության ցանկ*

### *Ներածություն*

Ինչո՞ւ եմ ընտրել այս թեման.

Ընտանիքով տեղափոխվեցինք մեր նոր բնակավայրը, որը գտնվում է Երևան քաղաքի կենտրոնում: Սկզբում ինձ համար դժվար էր հիշել փողոցների անունները, միաժամանակ մտավախություն ունեի մոլորվել մեծ ու փոքր տների, խաչմերուկների այդ լաբիրինթոսում: Սակայն շատ արագ կողմնորոշվեցի, սովորեցի փողոցների անունները, սիրեցի իմ բակը: Մի փաստ կար, որն ինձ հետաքրքրում էր. մեր շենքի

դիմաց կան սեփական տներ ու, երբեմն ինձ թվում էր, թե ապրում եմ գյուղում, որտեղ մարդանց տներն իրար շատ մոտ են, իսկ ճարտարապետությունը... կարծում եմ, կատարյալ չէր: Ինձ հետաքրքիր էր նաև այդ մարդկանց շփումը միմյանց հետ, որը հարազատություն, սերտ բարեկամություն էր հիշեցնում, ինչը չես կարող ասել բազմահարկ շենքերի բնակիչների մասին: Մի խոսքով, կամաց-կամաց բայցահայտում էի քաղաքը, ու որքան շատ բան էի տեսնում, սովորում, այնքան ավելի սիրում էի ու սիրում եմ իմ Երևանը:

Հետազոտական աշխատանքների առաջարկվող թեմաները կարդալիս մտածում էի, որ չեմ գտնի ինձ համար մի հետաքրքիր թեմա, բայց արի ու տես, որ գտա: Թեման ապագա մասնագիտությանս կարևոր մաս է կազմում, ու ընտրելով այն, կկարողանամ որոշ չափով ուսումնասիրել, հետազոտել, նոր բացահայտումներ անել ինձ համար: Շատ մեծ ոգևորությամբ սկսեցի աշխատել:

Աշխատելիս օգտվել եմ ն' համացանցից, ն' թերթելեմ, կարդացել տարբեր գրքեր, որոնք ինձ տրամադրում էին կրթահամալիրի «Տիգրան Հայրապետյան» գրադարանի աշխատակիցները, գրույցներ եմ ունեցել Երևանի հին ու նոր բնակիչների հետ, քայլել եմ Երևանի հին թաղամասերով, նկարել եմ, համեմատել հինն ու նորը:

### ***Գլուխ 1. Երևանի հին ու նոր ճարտարապետական կառույցների պատմությունից***

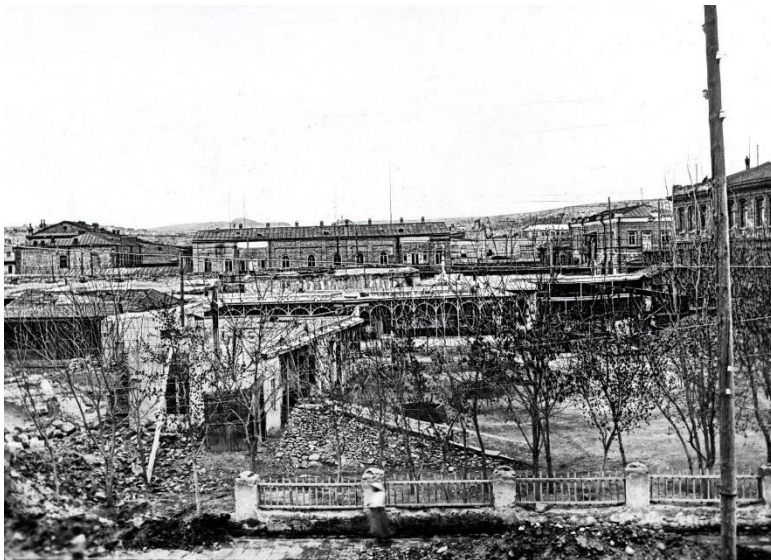
19-րդ դարում Երևանում ի հայտ են եկել նոր տիպի շենքեր՝ վարչական շինություններ, դպրոցներ, բանկեր, ինչպես նաև ժողովրդական բնակարաններ: Քաղաքային տիպի բնակելի տները պատկանում էին տարբեր զբաղմունք ունեցող մարդկանց (պետական պաշտոնյա, արհեստավոր, առևտրական, հողագործ): Դրանք ինքնատիպ էին, ճարտարապետական-գեղարվեստական լուծումներով, հարմարեցված էին Երևանի բնակլիմայական և կենցաղային պայմաններին: Երևանի հին տներում մեծ տեղ էին գրավում նաև ճակատային փայտե պատշգամբները, որոնց սյունաշարը ձևավորված էր փայտյա ցանցկեն նախշազարդ կամարներով:

Մեր սիրելի քաղաքի պատմությունն անընդհատ գրավում է տարբեր մասնագիտությունների տեր մարդկանց: Փոքրիկ, գեղեցիկ քաղաք, ուր մարդիկ գրեթե բոլորն իրար ճանաչում են: Մենք կփորձենք այս գլխում անդրադառնալ քաղաքի որոշ ճարտարապետական կառույցներին՝ երեկ և այսօր: Ի դեպ, մի բան ակնհայտ է՝ որքան շատ ենք խորանում Երևանի պատմության, ստեղծման մեջ, այնքան ավելի ենք սիրում նրան:

### *Հանրապետության հրապարակ*

Քաղաքի վարչական կենտրոնի գլխավոր ճարտարապետական համակառույցը, տոնակատարությունների, շքերթների և ժողովրդական հավաքույթների վայր, տրանսպորտային կարևոր հանգույց: Ստեղծվել է ըստ Երևանի գլխավոր հատակագծի. այն նախագծվել է ճարտարապետ Ալեքսանդր Թամանյանի կողմից 1924 թվականին:

Հանրապետության հրապարակի հատակագիծը սեղանի և օվալի համադրություն է



(մակերեսը՝ 3 հեկտար կամ 3,5 հեկտար, համաձայն Google Earth-ի տարածքի չափման ֆունկցիայի)՝ տեղադրված քաղաքի հյուսիս-հարավ առանցքով: Նրա ծավալատարածված հորինվածքն ընդգրկում է վարչական շենքեր՝ Կառավարական

տունը, Կառավարական 2-րդ տունը, Արհեստակցական միությունների շենքը, «Արմենիա» հյուրանոցը, թանգարանների շենքը:

Քաղաքային հրապարակը տարբեր համամասնություններով այդ վայրի հարևանությամբ գոյություն է ունեցել շատ դարեր: Մասնավորապես Շահումյանի

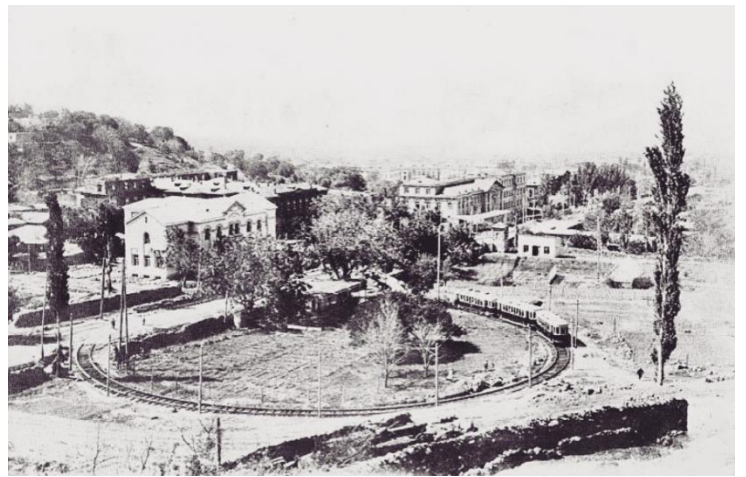
հրապարակի մոտակայքում գոյություն ունեցած Ղանթարի շուկան փաստորեն գտնվել է Շահար թաղամասի ու բերդի միջնամասում: Ներկայիս հրապարակի տարածքում գտնվել են բնակելի շենքեր մինչ նոր հրապարակի շինարարության սկիզբը՝ 1920-ական թվականների կեսը:

(նկարներում) Հանրապետության հրապարակը ներկայիս կառավարության մոտից դեպի նախկին «Նոյան տապան» խանութ: Աջ կողմում երևում է Արական գիմնազիայի շենքը՝ ներկայումս վերակառուցված որպես Ազգային պատկերասրահ, կողքին՝ «Դայմոնդ» ռեստորանի շենքը: Դիմացի այգիների փոխարեն ներկայումս շատրվաններ են:

Շենքերի ապամոնտաժումը սկսվել է 1926 թվականին՝ առևտրային կետերի ու կրպակներից, երբ կառուցվել է Գյուղատնտեսության ժողովրդական կոմիսարիատի շենքը՝ ապագայում Կառավարության շենքի տեղում:

*1935 թվականից հետո ապամոնտաժվել է Սվերդլովի (Բուզանդի), Նալբանդյան, Աբովյան, Ամիրյան ու բուլվարի միջնամասի շենքերը՝ հարթեցնելով այսօրվա հրապարակի ողջ տարածքը:*





2003 թվականին Երևանի Հանրապետության հրապարակի ողջ տարածքում իրականացվել են բարեկարգման շինարարական աշխատանքներ: Հրապարակի ասֆալտապատ վերին շերտը հեռացնելու ընթացքում բացվել են խոր փոստրակներ,

քարե պատերի մնացորդներ, սև, կարմիր տուֆի մշակված սալիկներ, կղմինդրներ, կավանոթի բեկորներ, տուֆից պատրաստված ջրատար խողովակներ:

ՀՀ ԳԱԱ Հնագիտության և ազգագրության ինստիտուտի հնագիտական ջոկատը պեղումներ է իրականացրել տեղում և հասցրել է հետազոտել բացված փոսորակներից միայն երեքը:

Պեղումների արդյունքում հայտնաբերվել են հրապարակի և հարակից փողոցների ասֆալտի տակ պահպանված 17-րդ դարին պատկանող և անցյալ դարասկզբին քանդված շենքերի նկուղային հարկաբաժիններ: Քառակուսի հատակագծով սրահի տարբեր բաժանամունքները ստեղծվել են խաչվող թաղերով ավարտվող միջնապատերի շնորհիվ: Բարեկարգման աշխատանքների արդյունքում



հրապարակի կենտրոնում կառուցվել է հայտնի խճանկարը, իսկ պեղված տարածքները ծածկվել են հողով ու ավազով, ասելով՝ «այս տարածքները փակում ենք՝ թողնելով հետագա սերունդներին»:

*1939 թվական. հրապարակի մուտքի մոտ կանգնած է բոլշևիկ Սվերդլովի կիսանդրին: Փողոցն էլ վերանվանվեց նրա անունով:*

*Հանրապետության Հրապարակ.*

Մինչխորհրդային տարիներին՝ 1906-1911 թվականներին, հրապարակը նախագծել է Բորիս Մեիրաբյանը՝ որպես Երևանի հատակագծի մաս: Հրապարակի ժամանակակից տեսքը 1924 թվականին նախագծել է քաղաքի գլխավոր

ճարտարապետ Ալեքսանդր

Թամանյանը:

*Հանրապետության Հրապարակ. 1949 թվական*



Հրապարակի շինարարությունն սկսվել է 1926 թվականին՝ Կառավարության շենքի կառուցումով: Նախագիծը մշակվել է մինչև 1950-ական թվականները, երբ նախագծվել են բոլոր հինգ շենքերը, և ավարտվել

1977 թվականին, երբ կառուցվել է Ազգային պատկերասրահը: Խորհրդային շրջանում հրապարակը կրել է Լենինի անունը՝ ի պատիվ խորհրդային առաջնորդ Վլադիմիր Լենինի: Հրապարակում Լենինի արձանը տեղադրվել է 1940 թվականին և ապամոնտաժվել 1991 թվականին՝ Հայաստանի անկախացման նախաշեմին:



*Հրապարակը իհարկե վերակառուցվեց. շատ բան փոխվեց, բայց այդ անկյունի «պուլպուլակը» մնաց իր տեղում*

*63 տարեկան լուսանկար, Պոբեդա մականիշի տաքսի ավտոմեքենա հրապարակում, 1961 թվական*



«Երևան և Երևանցիներ»





1966թվական, Հրապարակ



1970 թվական. լուսանկարում դեռ տեղադրված չէ Ալեքսանդր Թամանյանի հուշարձանը



1987 թվական, նկարչական պլեներ հրապարակում



Նալբանդյան փողոց, 1954 թվական.  
աջ կողմում դեռևս պահպանված սեփական տներ:



## ***Գլուխ 1.1. Երևանի Հյուսիսային պողոտա***

Երևանի Հյուսիսային պողոտայի կառուցման գաղափարին Ալեքսանդր Թամանյանն անդրադարձել էր դեռևս 1924 թվականին՝ իր կողմից մշակված Երևանի առաջին գլխավոր հատակագծում: Նախագծով Հյուսիսային պողոտան մայրաքաղաքի միջով անցնող հյուսիս-հարավ (Երևանի երկաթուղային կայարանից մինչև Կոմիտասի փողոց) 6.5 կմ երկարությամբ առանցքի բաղկացուցիչ մասն էր կազմելու: 1920-30-ական թվականներին կառուցվել էին մայրաքաղաքի առաջին քաղաքաշինական դոմինանտները՝ Ա. Սպենդիարյանի անվան օպերայի և բալետի ազգային ակադեմիական թատրոնը (թատերական հրապարակով) և Կառավարական շենքը՝ հանրապետության հրապարակով, այժմ անհրաժեշտ էր անդրադառնալ այդ երկու շատ կարևոր օղակներ իրար կապող ամենակարճ ճանապարհի կառուցմանը: Հաշվի առնելով մայրաքաղաքի բնակչության թվի աճը (1935 թվականին այն արդեն գերազանցում էր 150000-ը)՝ 1934 թվականին Ալեքսանդր Թամանյանը սկսում է մշակել «Մեծ Երևան» նախագիծը, սակայն հասցնում է ստեղծել միայն նոր Գլխավոր հատակագծի էսքիզային տարբերակը, այդ իսկ պատճառով, Հյուսիսային պողոտայի իրականացմամբ թամանյանական գաղափարը, ցավոք սրտի, չի իրագործվում ճարտարապետի կյանքի օրոք:

Հյուսիսային պողոտայի կառուցապատման առաջին փորձը նախաձեռնվեց անցած դարի 60-ական թվականներին՝ փակ մրցույթով: Այն դարձավ քննարկումների առարկա և չբերեց ցանկալի արդյունքներ: Այնուամենայնիվ, չնայած հետագայում հայտարարված բազմաթիվ մրցույթների (1970-99թթ.), Երևանի կենտրոնի այդ հատվածի՝ կիսախարխուլ շինություններով ու վաղեմի անկանոն կառուցապատմամբ, կանոնակարգման խնդիրը մնում էր ճարտարապետների

հատուկ ուշադրության կենտրոնում:

2000թ. հունիսի 8-ին Երևանի գլխավոր Ճարտարապետ Նարեկ Սարգսյանի կողմից քաղաքաշինական խորհրդի քննարկմանը ներկայացվեց իր ղեկավարությամբ մշակված Հյուսիսային պողոտայի կառուցապատման հայեցակարգային ծրագիրը, որը հավանության արժանացավ խորհրդի կողմից և հաստատվեց Հայաստանի կառավարության 2000թ. նոյեմբերի 25-ի N774 որոշմամբ: Այնուհետև, ՀՀ կառավարության 2001թ. հուլիսի 16-ի N645 որոշմամբ հաստատվեցին Երևանի Հյուսիսային պողոտայի կառուցապատման ծրագրի իրականացման միջոցառումները: 2002թ. մարտի 26-ին հաստատվեց Հյուսիսային պողոտայի կառուցապատման նախագիծը (Ճարտարապետ՝ Նարեկ Սարգսյան, նախագծի գլխավոր ինժեներ՝ Աշոտ Ալեքսանյան): Հյուսիսային պողոտայի նախապատրաստական փուլի շինարարական աշխատանքները սկսվեցին 2001թ., իսկ պաշտոնական բացումը կայացել է 2007թ. նոյեմբերի 16-ին: Հյուսիսային պողոտայի զբաղեցրած ընդհանուր տարածքը կազմում է մոտ 9.8 հա, երկարությունը՝ մոտ 450մ, լայնությունը՝ 27մ: Աղբյուրը՝ [Հյուսիսային պողոտա \(Երևան\)](#): Ընդ որում, շենքերի առաջին և երկրորդ հարկերը լուծված են բաց պլանաչափով, ինչի շնորհիվ պողոտայի լայնությունը մեծանում է մոտ 5մ-ով: Հյուսիսային պողոտան ունի 4 հրապարակ՝ երկու ստորգետնյա հարկերով, շենքերի քանակը՝ 11 (բնակելի և հասարակական նշանակության, բիզնես կենտրոններ, հյուրանոցային համալիրներ), շենքերի միջին հարկայնությունը՝ 9 հարկ, պողոտան նախատեսված է հետիոտն շարժման համար: Շենքերի ճակատային լուծումներում կիրառվել են հիմնականում տեղական բնական քարեր:

Հյուսիսային պողոտայի կառուցման վերաբերյալ «Երևան» ամսագրում կարդացի շատ հետաքրքիր հարցազրույց: Իզաբելլա Սարգսյանը, ով Երևանի ժառանգության պաշտպանության կոմիտեի անդամ է, պատմում է իր պատուհանից երևացող աղյուսե շենքի մասին, որն առաձևանում էր իր հնությամբ, տարբերվող ճարտարապետությամբ, գեղեցիկ փայտե պատշգամբներով և աստիճաններով, որոնք ավելի էին ընդգծում շենքի գեղեցկությունը:

Հենց այդ շրջանում ակտիվացան քաղաքացիական նախաձեռնությունները, ու բոլորի

ուշադրությունը սևեռվեց Աբովյան 14/1 շենքի (այսօրվա «Ալեքսանդր» հյուրանոցի) պահպանման հարցին: Կազմակերպիչները պայքարեցին այդ շինության համար, ստորագրահավաք կազմակերպեցին, դիմումը ստորագրեցին հայտնի և ազդեցիկ մարդիկ, ինչը հնարավոր դարձրեց պահպանել շենքի ֆասադային հատվածը:

Սակայն, նրա խոսքով, այսօր այդ ֆասադի վրա շատ տգեղ շինություն է կառուցվել, և ճարտարապետների մի մասը կարծում է, որ ավելի լավ էր՝ քանդել: Ցավոք սրտի, շինությունների մեծ մասը արաժանացավ այդ նույն ճակատագրին:

2000-ականներին այսօրվա ազատ հասարակությունը չէր: Պայքարի մեջ մտնող խմբերը շատ փոքր էին: Ամենաշատը՝ 30-50 մարդ, որոնցից ակտիվ էին միայն 10-12-ը: Հայաստանի ամենառեպրեսիվ տարիներն էին, մեծ դիմադրության հնարավորություն գրեթե չկար: Չէր եղել 2008-ի շարժումը, և դրանից հետո մարդկանց մեջ ձևավորված վստահությունը՝ թե մի բան կարելի է փոխել:

Իզաբելլա Սարգսյանը իր խոսքում նշում է, որ իրավաբանների աշխատանքն էլ իր արդյունքները բերեց: Նրանց շնորհիվ բնակիչներից շատերը փոխհատուցում ստացան, և դա նախադեպ եղավ, որպեսզի հետագայում նման դեպքերը պակասեն: Կային բնակիչներ, ովքեր չէին ուզում լքել իրենց հայրական տունը: Նրանց համար այդ տները քանակ ու քառակուսի մետր չէին, այլ հիշողություն և պատմություն էին, ուստի մարդիկ չէին ուզում լքել պապերից ավանդած տունը: Ու եթե ավելի մեծ հանրային հետաքրքրություն, ճնշում և քաջություն լիներ, հնարավոր կլիներ փրկել շատ ավելի հուշարձաններ, քան կարողացան:

Այստեղ հարկ ենք համարում մեջբերել «Երևան» ամսագրին տված մի հարցազրույցից ևս (Մահրատ Պետրոսյան, քաղաքաշինարար) .

«Երբ Հյուսիսային պողոտան հաջողվեց քանդել և տարհանել մարդկանց, կառավարության մոտ միտում կար շարունակել այդ գործընթացը: Գլխավոր ճարտարապետ Նարեկ Սարգսյանը ներկայացրեց Գլխավոր պողոտայի նախագիծը, ըստ որի քանդվում էին հուշարձաններն ու կրկին խախտվում էր բնակիչների սեփականության իրավունքը: 1999 թ. սկսեցին քանդել: Մարդու իրավունքների, սեփականության իրավունքների հետ կապված գործընթացներ էին տեղի ունենում, հուշարձաններն արագ քանդում էին, նույնիսկ ժամանակ չէր լինում մի բան ձեռնարկելու:



## Տարբեր

նախաձեռնություններ  
եղան՝ ամառային ճամբար  
կազմակերպեցին, հենց այդ  
տարածքում անցկացվեց  
Հայկ Բիանջանի  
ֆոտոցուցահանդեսը,  
ստորագրահավաք  
անցկացրին, բարիկադներ

էինք տեղադրել, որպեսզի «կարմիր բերետավորները» չկարողանան գալ և մարդկանց  
հանել իրենց պատկանող տներից: Այդտեղ արդեն բավական շատ մարդիկ  
հավաքվեցին՝ բացառապես տարբեր մասնագիտությունների և  
հետաքրքրությունների տեր մարդիկ: Շատերն արդեն գիտակցում էին, որ քաղաքը  
բոլորինս է և ոչ թե միայն ճարտարապետներինը: Կային մարդիկ, ովքեր սրտացավ  
էին և գիտեին, որ պետք է ունենան իրենց դերակատարությունն այդ գործընթացում.  
Երբ դու ցավում ես մի բանի համար, չես նստում խոհանոցում և ասում՝ էս ինչ վատ է:  
Այդ բնակավայրի քանդման ժամանակ ոչնչացվել է մոտ երեսուն կամ քառասուն  
պատմական հուշարձան: Գլխավոր պողոտայի շուրջ ոչնչացվելու էին պատմական  
փողոցներ: Հենց այդ օրերին ակտիվ շրջանառության մեջ մտավ «քաղաքացիական  
նախաձեռնություն» եզրույթը: Պետք էր հստակ տարբերակել, որ տեղի ունեցողը  
քաղաքական պրոցես չէ, այլ քաղաքացիական նախաձեռնություն է, որ իրենք  
կուսակցական չեն, պարզապես այս քաղաքը բոլորինն է, և չենք ուզում, որ ինչ-որ  
անհասկանալի մարդիկ իրենց աշխատասենյակներում նստած որոշումներ  
կայացնեն:



Գլխավոր պողոտայի համար պայքարն ավարտվեց ոչ միայն երբ կառավարությունը որոշակի ճնշում գործադրեց, այլ նաև երբ պարզ դարձավ, որ բնակիչների համար հուշարձանների պահպանությունն այնքան էլ էական չէ: Նրանք ունեին փոխհատուցման և սեփականության իրավունքի խնդիր, և վերջում շատ քիչ բնակիչներ մնացին: Մարդիկ, ստանալով իրենց փոխհատուցումը, հեռանում էին, ինչը խանգարեց վերջնական հաջողությանը: Առաջ եկավ «Հին Երևան նախագծի» իրագործումը, բայց այն, ինչ այսօր տեսնում եք, ընդհանրապես կապ չունի այն ժամանակվա նախագծի հետ: «Հին Երևան» նախագծով ենթադրվում էր, որ Գլխավոր պողոտայի երկու կողմերում պետք է պահպանվեն պատմական փողոցներ, բայց հետագայում մի բան այնպես չգնաց, և այսօր ունենք այն, ինչ ունենք»:

Ներկայումս Հայաստանում բազմաթիվ շենքեր են կառուցվում, սակայն շատ հատուկ ենտ են այն կառույցները, որոնք ժամանակի կտրվածքով իրենցից արժեք են ներկայացնում: Քաղաքաշինարարը կարծում է, որ եթե Հյուսիսային պողոտան 150 տարվա կյանք կարողանա ունենալ, ինչը, ըստ իրեն, հնարավոր չէ, ուրեմն 150 տարի անց այն պիտի քանդենք: Դա մեր սխալն է, այն պիտի մնա, և շերտերը բոլորն իրար վրա մնան:

### ***Գլուխ 1.2. Երևանի մետրոպոլիտենը***

1960-ականների Երևանը դարձավ Խորհրդային Միության ամենաարագ աճող արդյունաբերական կենտրոններից մեկը: Հայտնվեցին գործարաններ, կտրուկ աճեց բնակչությունը, դրա հետ մեկտեղ նաև տրանսպորտը. մի քանի տարվա ընթացքում շահագործման հանձնվեցին նոր ավտոկայան, տրամվայի պարկ, մարդատար տաքսամոտորային ձեռնարկություն, երկու ավտոբուսային պարկ: Բայց դեռևս առկա էր քաղաքի բոլոր մասերն իրար կապող ճանապարհների խնդիրը: Աստիճանաբար սկսեց հասունանալ ստորգետնյա տրանսպորտի ներմուծման գաղափարը:



*Տեղանքը, ուր կառուցվեց «Երիտասարդական» կայարանը*

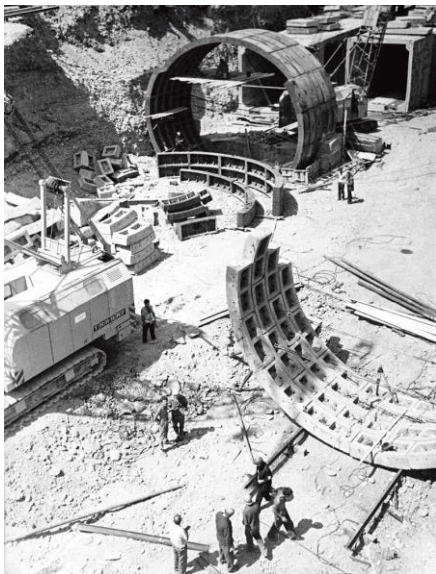


*«Երիտասարդականի» կառուցումը.*

Այն ժամանակ Երևանի քաղաքապետ Գրիգոր Հասրաթյանն իր առջև քաղաքում մետրոպոլիտեն կառուցելու նպատակը դրեց այն բանից հետո, երբ 1965թ.-ի հունվարին ներկա գտնվեց

Թբիլիսիի մետրոյի առաջին հերթի շահագործման հանդիսավոր արարարողությանը: Հասրաթյանն իմացավ, որ արձակուրդից հետո Թբիլիսի է գալու տրանսպորտի շինարարության միութենական նախարարի առաջին տեղակալ Իվան Սասնովը, որը ղեկավարում էր մետրոպոլիտենի շինարարության բնագավառը, և դիմեց մետրոյի գաղափարին արդեն հավանություն տված՝ Կենտկոմի առաջին քարտուղար Անտոն Քոչինյանին, խնդրելով թույլատրել իր անունից Սասնովին Երևան հրավիրել: «Հատուկ օպերացիայի» կարևորագույն մասը կայացավ 1966-ի գարնանը Երևանում, երբ արդեն Սասնովը կնոջ հետ ժամանել էր: Երբ հյուրերին պետք է տանեին մայրաքաղաքում շրջելու, հատուկ այնպիսի երթուղի գծվեց, որ մեքենան անցնի այն մայրուղիներով, որտեղ երկաթուղին հատում էր փողոցները: Հատման կետերում երկար սպասումները չէին կարող չգրավել Սասնովի ուշադրությունը, որը, սակայն, գոհ էր մնացել ինչպես Երևանից, այնպես էլ երեկոյան

Էջմիածին կատարած այցելությունից: Նա զանգահարեց Թբիլիսի և հանձնարարեց հաջորդ օրը մասնագետների խումբ ուղարկել Երևան՝ մետրոպոլիտենի տեխնիկատնտեսական հիմնավորումը նախապատրաստելու համար: Հասարթյանի պլանը բերեց իր արդյունքները... Այդուհանդերձ, Երևանում մետրոպոլիտենի կառուցման գաղափարը Մոսկվայում մեծ ոգևորություն չառաջացրեց: Փոխարենը, 1971-ին սկսվեց ստորգետնյա արագընթաց տրամվայի շինարարությունը: Հայաստանում հույս ունեին, որ սա կլինի ապագա մետրոպոլիտենի «նախահայրը»: Նախատեսվում էր արագընթաց տրամվայը՝ իր չորս կայարաններով շահագործման հանձնել 1978 թվականին: Բայց մոտ 5 տարի տևած շինարարական աշխատանքներից հետո պարզվեց, որ ֆինանսական միջոցների և որակյալ աշխատողների խիստ պակաս կա, ինչի պատճառով աշխատանքը նախատեսվածից դանդաղ էր ընթանում. պատրաստ էր ճանապարհի միայն 3,9 կիլոմետրը: Նախագիծը սառեցվեց: Բայց սրանով, որքան էլ զարմանալի թվա, ամեն ինչ ոչ միայն չավարտվեց, այլև իսկապես վերափոխվեց շատ ավելի մեծ գաղափարի՝ 1977թ. հոկտեմբերի 6-ին որոշվեց ստորգետնյա տրամվայի փոխարեն Երևանում սկսել մետրոպոլիտենի շինարարությունը: Այդ որոշումը հեշտ չստացվեց: Նախարարների խորհրդի նախագահ Ֆադեյ Սարգսյանը տարիներ անց հիշում էր. «Նախարարների խորհրդում աշխատելու առաջին իսկ օրերից սկսած հարկ եղավ Կարեն Դեմիրճյանի հետ միասին զբաղվել մետրոպոլիտենի շինարարության հարցերով: Այդ ժամանակ մեկ միլիոնից պակաս բնակչություն կար Երևանում, և մետրոպոլիտենի շինարարությունը չէր թույլատրվում: Մեզ հարկ եղավ շատ անգամ լինելու Կոստանի մոտ, պետպլանում, տարբեր նախարարություններում...»: Երևանի մետրոպոլիտենի



առաջին հերթի երկարությունը նախատեսվեց 10,5 կմ: Մետրոպոլիտենի կառուցումը երկու փուլով էր ընթանալու՝ առաջինը մինչև 1990 թվական, երկրորդը՝ մինչև 2000-ը:

*«Շենգավիթ» կայարանի շինարարական աշխատանքները*



Երբ մետրոպոլիտենի նախագծման աշխատանքները սկսեցին ուշանալ, գործին կրկին խառնվեց Գրիգոր Հասրաթյանը: Նախ՝ նա լուրջ գրույց ունեցավ «Երևաննախագծի» տնօրենի հետ, ապա մեծ ժողով գումարեց: Հասրաթյանը ելույթների մեծ վարպետ էր: Սկիզբը մոտավորապես հետևյալն էր. «Ընկերներ, ինձ քաջ ծանոթ է նախագծման ընթացքը, ես շատ լավ գիտեմ, որ ճարտարապետներին միշտ մեկ օր պակասում է աշխատանքն ավարտելու համար: Բայց եթե դուք չսկսեք աշխատել, ես ստիպված կլինեմ կիրառել հնարավոր ամենալուրջ պատիժը, որպիսին մարդկությունը դեռ չի տեսել...»: Դահլիճում քար լռություն էր: Հասրաթյանը շարունակեց. «Ես կվերցնեմ բոլորի լուսանկարները կադրերի բաժնից և կխնդրեմ հեռուստացույցով ցուցադրել դրանք: Թող երևանցիներն իմանան՝ ով է ձգձգում մեր քաղաքի մետրոյի կառուցումը: Բոլորդ ունեք ընտանիք, բարեկամներ, հարևաններ, ընկերներ, ոմանք՝ սիրուհիներ էլ կունենան: Ինչպե՞ս եք դրանից հետո նրանց աչքերին նայելու...»: Իսկ վերջում, արդեն դռան մոտ, նա շրջվեց ու ոչ բարձր ավելացրեց՝ «ամոթ է»: Սարսափելի ճառը տվեց իր արդյունքները՝ աշխատանքներն իսկապես շատ ավելի արագ ընթացան:



Մետրոպոլիտենի նախագծման աշխատանքները իրականացվում էին «Հայպետտրանսնախագիծ» և «Երևաննախագիծ» ինստիտուտներում: Իսկ նախագծող, կառուցող և շահագործող եռյակի ղեկավարներն էին «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի տնօրեն Վլադիմիր Դանդուրովը, «Հայթունելշին» վարչության պետ Լեոնիդ Հարությունովն ու Երևանի մետրոպոլիտենի պետ Իվան Պապիկը:



*Կառուցվում է «Մարշալ  
Բաղրամյան» կայարանը*

Միության յոթ քաղաքների մետրոպոլիտենի լավագույն մասնագետները գործուղվեցին Երևանի մետրոշինարարներին օգնելու: Առաջատար դերը պատկանում էր Ռուսաստանին, որտեղից Երևանը ստանում էր էլեկտրագնացքներ, թուջե վահանակներ, ռելսեր, օդափոխիչ սարքավորումներ, շարժասանդուղքներ, քարշային ենթակայաններ և այլն: Ուկրաինան տրամադրում էր էլեկտրասարքավորումներ, թուջե վահանակներ ու խողովակներ, Ուզբեկստանը՝ մարմար, Վրաստանը՝ էլեկտրասարքավորումներ, խողովակներ, փայտակոճղեր, Ադրբեջանը՝ երկաթբետոնե թուջե վահանակներ և այլն:

«Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտի կոլեկտիվը 1979թ. օգոստոսի 25-ին ավարտեց մետրոպոլիտենի համար նախատեսված տարեկան բոլոր աշխատանքները և սկսեց 1980թ. ծրագրված նախագծերի իրականացումը: Հունվարին Երևան եկան բավականին մեծ թվով մետրոշինարարներ: Հատկապես կարևոր էր Միության մյուս քաղաքներից՝ մետրոյի շինարարության փորձ ունեցող բանվորների մասնակցությունը: 1981թ. հունվար-փետրվար ամիսներին «Բարեկամություն», «Մարշալ Բաղրամյան», «Սասունցի Դավիթ» կայարաններում ամբողջությամբ ավարտվեցին նախատեսված բոլոր աշխատանքները, «Երիտասարդական» կայարանում աշխատանքներն ավարտվեցին մարտի 4-ին, «Հանրապետության հրապարակ» կայարանում նախատեսված աշխատանքները ևս ավարտվեցին միննույն ժամանակ, բացառությամբ միջին սպասասարահի: Որոշ ժամանակ անց

շահագործման հանձնվեց կապի շենքը, տեղադրվեցին սարքավորումներ, որոնց օգնությամբ ապահովվելու էր երթևեկության կարգավորումը՝ էլեկտրամատակարարման սարքավորումների և շարժասանդուղքների կառավարումը: Ամբողջությամբ կապի աշխատանքները «գերազանց» գնահատականով ավարտվեց 1981 թվականի փետրվարին: Խարկովից և Մոսկվայից եկան գնացքների առաջին ամիսներին շահագործումն ապահովող մի մեծ խումբ վագոնավարներ: Փետրվարի 24-ին պետական հանձնաժողովի ԽՍՀՄ ճանապարհային հաղորդակցության նախարարի առաջին տեղակալ Պախոմովի գլխավորությամբ ստորագրվեց Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի ընդունման ակտը:

**«Բարի երթ քեզ, Երևանի մետրո».**

«1981թ. մարտի 7-ից բացվում է կանոնավոր երթևեկություն «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Սասունցի Դավիթ» կայարան: Աշխատանքային ժամերն են...», - մայրաքաղաքի թերթերից մեկում հրատարակված այս պաշտոնական հայտարարությամբ սկսվեց Խորհրդային Միության ութերորդ աշխատող մետրոպոլիտենի աշխատանքային կենսագրությունը: Իրարանցումն իսկապես մեծ էր, երևանցիները հետաքրքրությամբ սպասում էին նոր փոխադրամիջոցի կյանքի կոչվելուն, մայրաքաղաք էին եկել նույնիսկ ամենահեռավոր գյուղերից՝ այդ հրաշքը տեսնելու:

Այդ օրվան ընդառաջ Լենինգրադի դրամահատարանը թողարկեց հուշանշան և մեդալ, իսկ Երևանի կոնյակի գործարանը նվիրեց «Երևան մետրոպոլիտեն» կոնյակը... Մարտի 7-ին «Բարեկամություն» կայարանում հավաքվել էին մետրոն կառուցող շինարարական կազմակերպությունների աշխատակիցների, մայրաքաղաքի աշխատավորական կոլեկտիվների ներկայացուցիչները, մայրաքաղաքի հյուրերը, կուսակցության և հանրապետության ղեկավարներն ու բարձր պաշտոնյաները: Մետրոպոլիտենի առաջին գծի շինարարության առավել աչքի ընկնող մասնակիցները պարզևատրվեցին շքանշաններով և մեդալներով: Հանդիսավոր բացման արարողության ընթացքում Կարեն Դեմիրճյանն ասաց՝ «Այսօր Երևանի մետրոպոլիտենը սկսում է իր բարի և հավիտենական ծառայությունը մարդկանց:

Մենք՝ երևանցիներս, կարող ենք միմյանց ջերմորեն շնորհավորել մեր քաղաքի, ամբողջ հանրապետության կյանքի այդ հիրավի մեծ ու բերկրալի իրադարձության առթիվ: Բարի երթ քեզ, Երևանի մետրո»:



*Պաշտոնայների թեստ-դրայվը  
մետրոյում*



*Երևանի մետրոպոլիտենի  
բացումը*

Նկարները կարող եք տեսնել [հղումով](#)

Երևանի մետրոպոլիտենի երկնագույն գնացքներն սկսեցին իրենց ամենօրյա աշխատանքը:

Նոր փոխադրամիջոցից օգտվել ցանկացողների թիվը հսկայական էր. 1981թ. մարտ ամսի 25 օրվա ընթացքում մետրոպոլիտենը տեղափոխել է 2 միլիոն 925 հազար ուղևոր, օրական միջինը՝ 117 հազար ուղևոր: Ապրիլին, սակայն, հետաքրքրությունը մետրոյի հանդեպ համեմատաբար նվազեց: Նրանց թիվը հասավ 1 միլիոն 900 հազարի: Ընդհանրապես, պետք է նշել, որ մետրոն այդպես էլ չդարձավ քաղաքի ամենահարմար փոխադրամիջոցը՝ երևանցիները ավանդաբար նախընտրում էին անձնական ավտոմեքենա կամ շատ ավելի լայն երթուղիներ ունեցող ավտոբուսներ

կամ տրոլեյբուսներ: Մյուս կողմից՝ մետրոն հավանաբար պարզապես չհասցրեց առաջատար դիրքեր գրավել. 1980-ականներին մայրաքաղաքի ստորգետնյա կյանքը նոր էր ձևավորվում:

Ի դեպ, սկզբնական շրջանում գնացքները կազմված էին չորս վագոնից, սակայն նույն թվի հոկտեմբերին անցան եռավագոն գնացքների, իսկ արդեն 2000-ականներին, երբ ստորգետնյա տրանսպորտից օգտվողների թիվն էլ ավելի նվազեց, մնացին միայն երկուական վագոններով գնացքներ:

Շահագործման հանձնվող առաջին ուղեմասն իր հինգ կայարաններով միայն սկիզբն էր: Շարունակվելու էր «Ռոսիա» կինոթատրոնի մոտ գտնվող «Զորավար Անդրանիկ» կայարանի շինարարությունը դեպի «Մասունցի Դավիթ» կայարան տանող երկրորդ ելքը: Աշխատանքներ էին կատարվում շարունակելու ուղեգիծը դեպի «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ»: Դրանով ավարտվելու էր մետրոպոլիտենի առաջին հերթի գործարկումը:



1981թ. մարտին «գերազանց» գնահատականով շահագործման հանձնվեց Երևանի մետրոպոլիտենի «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Մասունցի Դավիթ» կայարանի հատվածը, երկու տարի անց կայացավ «Գործարանային» կայարանի և ուղեհատվածի գործարկումը, 1986-ին շահագործման հանձնվեց «Շենգավիթ» կայարանը, և գնացքների

ճանապարհը ավելացավ ևս 1,7 կմ-ով: «Բարեկամություն» կայարանից մինչև «Շենգավիթ» ուղևորները հնարավորություն ստացան անցնել 12-15 րոպեում: 1987 թվականի հունվարի 5-ին շարք մտավ Երևանի մետրոպոլիտենի առաջին հերթի վերջին ծայրամասային «Գարեգին Նժդեհի հրապարակ» կայարանը: Արդեն մետրոպոլիտենի գնացքները երթևեկություն կատարեցին «Բարեկամություն» կայարանից մինչև գծի վերջին կայարանը՝ այդ ճանապարհն անցնելով ընդամենը 17 րոպե 30 վայրկյանում: 1988 թվականին Աջափնյակի «Արագած» կինոթատրոնի մոտակայքում Հալաբյան-Աբելյան փողոցների խաչմերուկի շինհրապարակում դրվեցին երևանյան ստորգետնյա մայրուղու երկրորդ հերթի շինարարության հիմքերը: Նախատեսված էր 1990 թվականի մետրոյի «Բարեկամություն» կայարանից գնացքը հանել Հրազդանի գեղատեսիլ կիրճը, հասցնել մինչև Աջափնյակում

կառուցվող երկու կայարանները, որոնց միջև ընկած հեռավորությունը 1500 մետր էր (ուշադիր անցորդը մինչ օրս կարող է Կիևյան կամրջով անցնելիս նկատել կիրճի լանջին թունելի երկու անցք, որոնք, սակայն, այդպես էլ չօգտագործվեցին):

Երևանի մետրոպոլիտենի երկրորդ հերթն իր նախագծային վկայականը ստացել էր «Հայպետտրանսնախագիծ» ինստիտուտում, «Երևաննախագիծ» ինստիտուտի հետ համատեղ: Նախատեսված էր այս հատվածում իրականացնել ընդհանուր արժեքով 77 մլն ռուբլու շինմոնտաժային աշխատանքներ: Դրա գործարկմամբ հյուսիսարևմտյան բնակելի թաղամասը կկապվեր քաղաքի կենտրոնի և հարավային թաղամասի հետ:



1993 թվականին

«Հայպետտրանսնախագիծ»

ինստիտուտում սկսվեց «Չարբախ»

կայարանի նախագծումը և

միաժամանակ շինարարությունը:

Կայարանի բացումը տեղի ունեցավ

ցուրտ ու մութ տարիների ավարտին՝ 1996 թվականի դեկտեմբերի 25-ին այն հանձնվեց շահագործման:

## ***Գլուխ 2. կառույցներ, որոնք չկան***

### ***Երիտասարդական պալատ («Կուկուրուզնիկ»)***

Երիտասարդական պալատ, որը ժողովրդական լեզվում հայտնի էր «Կուկուրուզնիկ» անունով: Եղել է նախկին հյուրանոց և համալիր Երևանում: Հիմնադրվել է 1970-ական թվականներին, գործել է «Ինտուրիստ» համակարգի շրջանակում՝ որպես պետական ձեռնարկություն: ԽՍՀՄ հիմնադրման 50-ամյակի առթիվ խորհրդային իշխանությունները որոշեցին բոլոր հանրապետությունների մայրաքաղաքներում երիտասարդական պալատներ կառուցել: Նախատեսվում էր Երևանում պալատը կառուցել բարձրադիր գոտում՝ բոլոր կողմերից տեսանելի տեղում: Ընտրվեց Քանաքեռի բարձունքը՝ Աբովյան փողոցի վերջում, որտեղ ավարտվում է Ալեքսանդր Թամանյանի գլխավոր պլանի հյուսիսային հատվածը: Կառույցի համար գումար հատկացնում էին Մոսկվայից: Կոմերիտականների մտահաղացումն այն էր, որպեսզի

Երիտասարդական պալատում հավաքվեն տարբեր հանրապետություններից, մարզերից ժամանած երիտասարդներ, շփվեն միմյանց հետ, սիմպոզիումներ, փառատոներ կազմակերպեն, սպորտով զբաղվեն, և ողջ այդ ընթացքում բնակվեն շենքի տարածքում գործող հյուրանոցում: 1970-ական թվականների կեսերին Հայաստանի կոմերիտմիության ղեկավարը առաջարկել էր ճարտարապետներ Հրաչյա Պողոսյանին, Արթուր Թարխանյանին և Մպարտակ Խաչիկյանին զբաղվել այդ նախագծով: Շենքի կառուցման վայրի համար կար մի քանի տարբերակ ևս՝ Ազգային ժողովի ետնամասում գտնվող տարածքը, Պասկևիչի բլուրը և այլն: Ի վերջո, ինչպես նշվեց, այն կառուցվեց Աբովյան պուրակին կից: Շինարարական աշխատանքները բարդ էին, այդ պատճառով պալատը կառուցվում էր մաս առ մաս:



Սկզբից կառուցվեց հյուրանոցը, հետո ակումբային մասը, լողավազանը: Ավելի ուշ կառուցվեց նաև էստրադային դահլիճը՝ 1000 նստատեղով: Շենքի ամենավերևի հարկում կար պտտվող հատակով սրճարան: Հարկաբաժինը մեկ ժամվա ընթացքում պտտվում էր իր առանցքի շուրջը՝ այցելուներին հնարավորություն տալով դիտելու Երևանի ամբողջ համայնապատկերը: Այն Մոսկվայի «Օստանկին» հեռուստաաշտարակից հետո

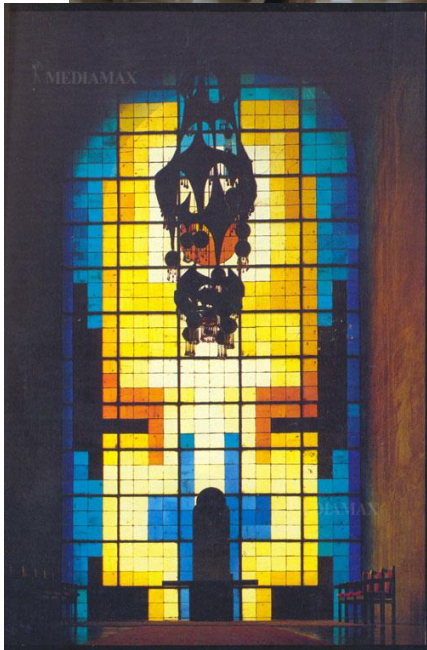
երկրորդ պտտվող կառույցն էր Միությունում: Ակումբային մասում կառուցվեց մեկ այլ դահլիճ՝ նախատեսված 300 հոգու համար: Պալատն ուներ՝ 500 տեղանոց հյուրանոց,



400 տեղանոց ռեստորան, երկու սրճարան՝ յուրաքանչյուրը 100 մարդու համար, ակումբային սենյակներ, ծածկված լողավազան, դահլիճ՝ 1200 հանդիսատեսի համար, պսակադրումների դահլիճ և ցուցասրահ: Պալատը հարուստ էր արվեստի գործերով: Բարում տեղադրված

էր քանդակագործ Մկրտիչ Մազմանյանի «Աղամ և Եվա» ոսկեգոծ քանդակը,

սպասասարահում՝ Թոմ Գևորգյանի «Գարուն» քանդակը: Պալատը զարդարում էին Արմինե Կալենցի՝ Հայաստանը պատկերող որմնանկարները, Նելի Ասատրյանի գորելեն աշխատանքը, Մարտին Ջաքարյանի վիտրաժները, Ջորիկ Ստեփանյանի պատրաստած Հայաստանի փայտե քարտեզը: Երիտասարդական պալատի ապամոնտաժումից հետո այդ քանդակը գտնվում էր մի արվեստանոցում, որտեղից այն գողացան և վերավաճառեցին: Արմինե Կալենցը նկարեց Հայաստանը պատկերող շատ գեղեցիկ որմնանկարներ, Ջորիկ Ստեփանյանը պատրաստեց սպասասարահի պատերից մեկին փակցված Հայաստանի փայտե քարտեզը: Նելլի Ասատրյանի գորելենը տեղադրվեց ընդունելությունների սրահում: Իսկ Մարտին Ջաքարյանի շնորհիվ ունեցանք Ամուսնությունների գրանցման պալատի հայտնի վիտրաժները: Արվեստով հարուստ շենք էր: Ցավոք, այդ աշխատանքների հետագա ճակատագիրը հայտնի չէ:



Հյուրանոցի սենյակները շատ մեծ չէին, փոքր լոգասենյակներ ունեին:

Հետագայում Երիտասարդական պալատի գնորդը՝ Էդուարդ Ավետիսյանը, որպես շենքի քանդման հիմնական պատճառաբանություն բերում էր այն, թե հյուրանոցի սենյակները շատ փոքր են, առաստաղը՝ ցածր, մինչդեռ ինքն ուզում է բարձրակարգ հյուրանոց կառուցել: Իսկ հետո կազմվեց մի փաստաթուղթ, որի համաձայն Երիտասարդական պալատը իբր վատթար վիճակում է

գտնվում, վերականգնման ենթակա չէ և պետք է քանդվի: Սակայն

«Հայպետնախագիծ» ինստիտուտն ուսումնասիրել էր կառույցի վիճակը, եւ եզրակացության մեջ նշել էր, որ շենքը պետք է ամրացվի, այլ ոչ թե քանդվի: Որևէ սեյսմիկ վտանգ այն չէր ներկայացնում: «Հայնախագիծ» ինստիտուտը 2003թ.

իրականացրեց Երիտասարդական պալատի վիճակի ուսումնասիրությունը: Խնդիրն



էր պարզել, թե ինչ է հնարավոր անել՝ շենքը գործող սեյսմիկ նորմերին համապատասխանեցնելու համար: Հաշվարկներ արեցին ու եզրակացրին, որ որոշ հատվածներ պետք է ամրացնել՝ շենքի սեյսմակայունությունը ուժեղացնելու նպատակով: Սակայն այդ ուսումնասիրություններից հետո սեփականատիրոջ մոտ այլ ցանկություններ առաջ եկան: Երիտասարդական պալատի հյուրանոցի սենյակների առաստաղի բարձրությունը 2.5 մետր էր: Սեփականատերը ցանկանում էր, որ առաստաղը լինի ավելի բարձր: Ճարտարապետների կողմից առաջարկվեց հյուրանոցի համարները տեղակայել շենքի ստորին հատվածում: Առաջարկվեց նաև որոշ սենյակներ միացնել իրար՝ ուղղահայաց և հորիզոնական տարբերակներով: Բայց թե ի՞նչ անցավ սեփականատիրոջ մտքով և ինչն է նա որոշեց քանդել շենքը, և ինչպե՞ս քաղաքապետարանում ընդունվեց քանդման որոշումը, մեզ մինչ օրս հայտնի չէ: Որոշումն ընդունվեց առանց մասնագիտական շրջանակների հետ քննարկման: Երբ սեփականատիրոջը այտնում են, որ շենքը չի կարելի քանդել, քանի որ այն ճարտարապետական ու պատմական արժեք է ներկայացնում, նա պատասխանում է, որ դիմել է ՀՀ նախագահ Ռոբերտ Քոչարյանին, ով համաձայնություն է տվել քանդել շենքը՝ ավելի լավ շենք կառուցելու նպատակով: Մինչդեռ դա ժողովրդի սեփականությունն էր: Երբ որևէ շինություն քանդելու մտադրություն կա, սեփականատերը պետք է ներկայացնի, թե ի՞նչ է առաջարկում կառուցել այդ շենքի փոխարեն: Երիտասարդական պալատի պարագայում նման բան չեղավ: Պալատը կառուցվել էր որպես ժողովրդավարական հանրության խորհրդանիշ, որում երևում էին նոր հորիզոններ, մտքի ազատություն: Ցավալի է, որ հետագայում, երբ Հայաստանն անկախացավ, հենց այդ հանրությունն էլ քանդեց այն, ինչ ստեղծած էր իր համար: Սեփականատերը կառույցը ձեռք բերելուց հետո երկու տարվա ընթացքում, քանդեց ամբողջ շենքը, իսկ հետո սկսեց ոչնչացնել շենքի մոտակայքում գտնվող 4 հա տարածությամբ բլուրը: Ներկայումս պալատի տարածքը վերածվել է գործող հսկայական քարհանքի: Երիտասարդական պալատի վայրում կառուցվելիք հյուրանոցային ճարտարապետական համալիրի շինարարության համար 2009 թ. հոկտեմբերի 8-ին հայտարարվել էր ճարտարապետների մրցույթ: Նախագծի ներկայացման վերջնաժամկետը սահմանվել էր 2010 թվականի հունվարի 15-ը:

Նախագծեր էին ներկայացրել ավելի քան 1000 ճարտարապետներ՝ 60 երկրներից: Մրցույթին մասնակցում էին ճարտարապետներ Հայաստանից, Ռուսաստանից, ԱՄՆ-ից, Ֆրանսիայից, Հունաստանից, Իսպանիայից, Իտալիայից, Գերմանիայից, Ճապոնիայից և այլն: Առաջին փուլում 274 աշխատանքներից առավելագույն միավորներ ստացան 6 աշխատանքներ, իսկ եզրափակիչ փուլ դուրս եկան 4-ը: Ի վերջո հաղթող ճանաչվեց ճապոնացի ճարտարապետ Կիոկագու Արային՝ “Arai Architects” ընկերությունից: Նրա ներկայացրած նախագիծն իր մեջ ներառում է «ԻնտերԿոնտինենտալ–Հայաստան» հյուրանոցային համալիրը, միջազգային գործարար կենտրոնը, բնակարանային համալիրը: Նախագծով նախատեսված շենքերի պատուհանների 95 տոկոսը նայում է Արարատին: Բացի դրանից, Արարատի երկու գագաթները ճարտարապետը նույնպես օգտագործել է իր նախագծում: Գագաթներից մեկը՝ բարձրահարկ հյուրանոցն է, իսկ երկրորդը՝ բնակարանային համալիրը:

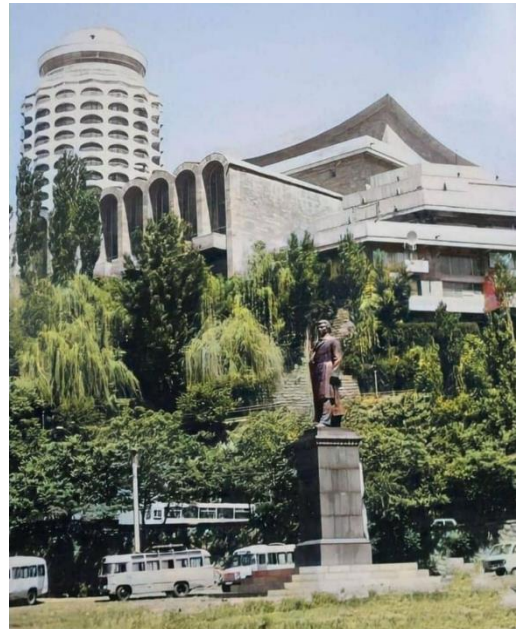
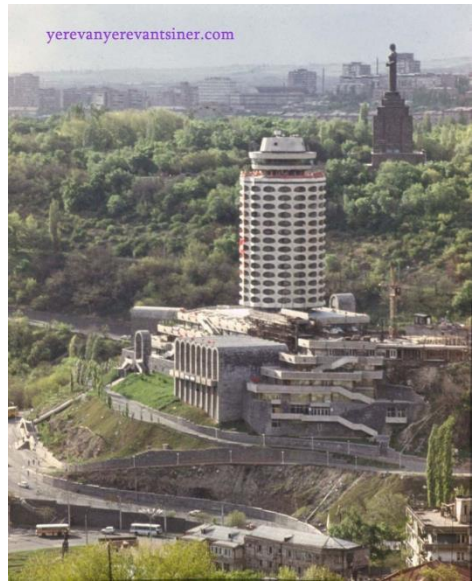
Նախագծի համաձայն՝ համալիրն ամբողջությամբ բացվում է այցելուների համար Տերյան փողոցից: Երեք հիմնական շենքերը միանում են հրապարակով: Նույն տեղանքում նախատեսվում է նաև երկու հազար ավտոմեքենայի համար նախատեսված կայանատեղի: Ներկա պահին կատարվում են նախագծային աշխատանքներ:

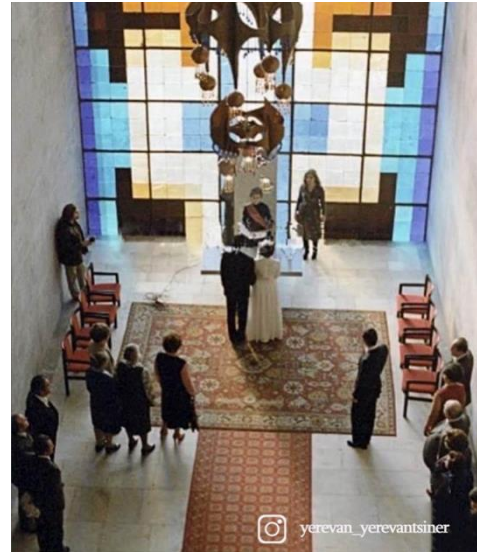


*Լուսանկարը՝ Arai Architects*

*Լուսանկարներ երիտասարդական պալատից*







### ***Փյունիս 2.1. Ճոպանուղի***

Երևանի միակ ճոպանուղին 20 տարի է՝ չի գործում: Երևանի Նորք թաղամասը քաղաքի կենտրոնին կապող միակ ճոպանուղին նաև մայրաքաղաքի էկոլոգիապես ամենամաքուր ու մատչելի տրանսպորտային միջոցն էր համարվում: Շահագործման 37 տարիների ընթացքում ճոպանուղին չի աշխատել ընդամենը 6 ամիս (90-ներին, էներգետիկ ճգնաժամի տարիներին): Օրական տեղափոխել է շուրջ 500 ուղևոր: «Ճոպանուղու նշանակությունը թե՛ տրանսպորտային, թե՛ զբոսաշրջային էր: Տոմսն արժեր 10 կոպեկ: Համեմատության համար ասեմ, որ ավտոբուսի տոմսն արժեր 5 կոպեկ: Ճոպանուղու վերևի կայարանը տուրիստական «Նաիրի» հյուրանոցի մոտ էր: Հյուրանոցը հիմնականում սպասարկում էր Սովետական Միության տարբեր հանրապետություններից եկած տուրիստներին: Այն նվեր էր Խորհրդային Վրաստանից Մեծ Հոկտեմբերի հիսնամյակի կապակցությամբ: Այդ ժամանակ այն եղել է հանրապետության միակ մարդատար ճոպանուղին: Երկարությունը 560 մետր էր, ճանապարհը վեր էր ձգվում 25 աստիճան թեքությամբ: Կազմված էր երեք հենասայուններից, վերևի և ներքևի կայարաններից: Ուղևորները երթևեկում էին 25 հոգանոց վագոններով: Ստորին կայարանը կառուցվել է Գետառի ափին՝ Նալբանդյան, Կիրովի (այժմ Կոբյունի) և Չարենցի փողոցների հաստման վայրում:

Գետառի վրա կառուցվել է կամուրջ, որը փողոցը կապում էր ճոպանուղու շենքի հետ: Ճոպանուղին կառուցվել է «Երևաննախագիծ» և «Գրուզգիպրոշախտ» նախագծային ինստիտուտների կողմից: Բացումը տեղի է ունեցել 1967թ. նոյեմբերի 5-ին: Բացման օրը ներքևի կայարանում մեծ բազմություն էր հավաքվել, այդ թվում խորհրդային պաշտոնյաներ, կառուցապատմանը մասնակցած շինարարներ: Տրիբունայի վրա կարմիր գույնով գրված էր. «Բոցավառ ողջուն ճոպանուղու կառուցողներին»:

Նախատեսվում էր դրա շինարարությունը շարունակել և այն կապել Նորքի բնակելի զանգվածի հետ: Երևանի խոշոր խորհրդային մոդեռնիստական կառույցներից է: Իր ճարտարապետական նշանակությամբ ներքևի կայարանի շենքն ավելի կարևոր է, քանի որ տեսակի մեջ յուրահատուկ է, իսկ վերևի կայարանի շենքի կառուցվածքն ունեցող ճոպանուղու կայարանի շենքեր կարելի է գտնել նախկին Սովետական Միության այլ երկրներում ևս: Ճոպանուղին 1980-ականների առաջին կեսին շատ վստահելի տրանսպորտի միջոց էր, երևի ավելի վստահելի, քան սովորական ավտոբուսը: Ավտոբուսի երթի ընթացքում կարող էին ճանապարհային պատահարներ տեղի ունենալ, որոնք վարորդից կախված չէին, իսկ ճոպանուղու դեպքում ամեն ինչ կախված էր միայն աշխատողներից:

Երևանի ճոպանուղու համար ժամանակը կանգ առավ 2004 թ. ապրիլի 2-ին: Նորը բարձրանալիս ուղևորատար վագոնը 15 մետր բարձրությունից պոկվեց և ընկավ Ամառանոցային փողոցի առանձնատներից մեկի բակ: Վթարի հետևանքով վագոնի 11 ուղևորներից 5-ը մահացան, մյուսները ստացան ծանր վնասվածքներ:

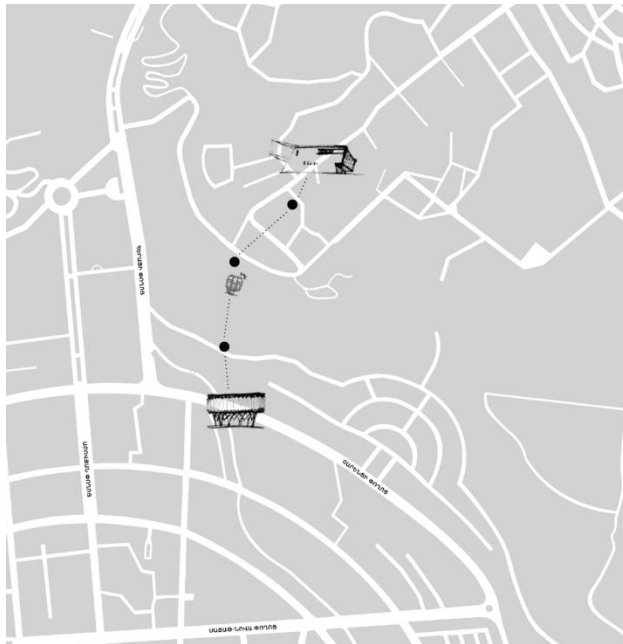
Մահացածներից երեքը տեղացի և երկուսը Իրանի քաղաքացիներ էին:

Այդ պատահարի մասին են հիշում ականատեսները. (Գրիգոր Ջանյան, տնօրեն)

«Վթարը եղանակային պայմաններից էր՝ քամու հետևանքով: Վթարից հետո մարդ մահացավ, ինձ շատ տարան-բերեցին, մեղավոր ճանաչեցին էդ գործով, հետո արդարացրին, ներողություն խնդրեցին: Ամբողջ կյանքս ճոպանուղում է անցել: Սկսել եմ աշխատել որպես բանվոր, հետո մեքենավար, փականագործ, գլխավոր մեխանիկ ու վերջում՝ տնօրեն: Տնօրեն դարձա 1980 թվականին: Ընդհանուր առմամբ աշխատել եմ 30 տարի»:

(Տոմսավաճառ Սուսաննա Հայրապետյանի պատմածը).

«Ճոպանուղու տնօրենը փնտրում էր աշխատողների, ովքեր ճոպանուղու շրջակայքում են ապրում: Անցա գործի՝ որպես տոմսավաճառ: Ժամանակը հետաքրքիր էր անցնում, տարբեր մարդկանց հետ էինք շփվում: Հիմնականում աշխատում էի Նորքի կայարանում, բայց մի ընթացք որոշ ժամանակով ուղարկել էին ներքևի կայարան: Պարոն Ջանյանը միշտ հետաքրքիր ժամանց էր կազմակերպում աշխատողների համար: Նշում էինք ճոպանուղու և աշխատողների տարեդարձները:



Ճոպանուղու վթարի ժամանակ այնտեղ չէի: Ինձ համար հանելուկ էր, թե վթարը ոնց եղավ: Ամեն օր առավոտյան աշխատելուց առաջ մեխանիկն ու տնօրենը պարտադիր ստուգում էին, որ ամեն ինչ լավ լինի: Ընթացքում էլ, եթե ինչ-որ բան էր լինում, անջատում էին: Պարոն Ջանյանը աշխատում էր ողջ օրը, վարորդները երկուսն էին ու փոխարինում էին միմյանց: Շատ է եղել, որ լույսը գնա ու ճոպանուղին մնա

օդում, բայց երկար չէր մնում, 10-15 րոպե, արագ կարգավորում էին ամեն ինչ»:

Այդ վթարից հետո ճոպանուղին դադարեց աշխատել ու այլևս չշահագործվեց:

Ներկայումս շենքը լքված և անխնամ վիճակում է, ծառայում է որպես կացարան անօթևանների համար: Ճոպանուղու կառուցման վերաբերյալ հետազոտական աշխատանքները ներառվել են Երևանի քաղաքապետարանի 2016

թվականի զարգացման ծրագրում: «Երևաննախագիծ» ՓԲԸ-ն քաղաքապետարանին ներկայացրել է նոր ճոպանուղու ներդրումային ծրագրի առաջարկ: Այդ ծրագրում ընդգրկված չի 50 տարի առաջ բացված Հերացի – Նորք Մարաշ հին երթուղին: Այն ընդգրկում է ճոպանուղու կայանների և հնարավոր երթուղիների հինգ հավանական տարբերակ:

Ծրագրի նպատակն է քաղաքի կենտրոնը միացնել այլ համայնքների՝ Քանաքեռ-

Զեյթուն, Նորք-Մարաշ, Նոր Նորք, Արաբկիր կամ Աջափնյակ վարչական շրջանների հետ: Նախնական գնահատմամբ շուրջ 20,000,000 ԱՄՆ դոլար (ավելի քան 9.6 մլրդ. դրամ ) արժողությամբ այս ծրագիրը նախատեսվում է իրականացնել մասնավոր ներդրողի հետ: Քաղաքապետարանի աշխատակազմի զարգացման և ներդրումային ծրագրերի վարչության տեղեկության համաձայն, սակայն, ներդրում կատարելու առաջարկություն դեռ չի եղել:

Տրանսպորտային վերգետնյա միջոց ճոպանուղին կարող է գրավիչ փոխադրամիջոց դառնալ Երևանը վերնից՝ թռչնի թռիչքի բարձրությունից տեսնել ցանկացող զբոսաշրջիկների համար:

Երևանում ճոպանուղի կառուցելու մի քանի նախագիծ է եղել, որոնք, սակայն, այդպես էլ չեն իրագործվել: Վերջերս քննարկվում է նոր ճոպանուղի կառուցելու հերթական նախագիծը: Նախատեսվում է ճոպանուղու կայարանը ստեղծել «Թումո ստեղծարար տեխնոլոգիաների կենտրոնի» հարևանությամբ համայնքապատկան հողատարածքներում, որտեղից էլ այն կմիանա «Մանկական երկաթուղի» այգուն:

### [Աղբյուրը](#)

Գուցե և այն ժամանակ ճոպանուղու աշխատանքի դադարեցումը էական ազդեցություն չթողեց մայրաքաղաքի վրա, սակայն այսօր օրեցօր աճող տրանսպորտային հոսքի պատճառով, երբ քաղաքի գրեթե բոլոր փողոցներում, հատկապես պիկ ժամերին խցանումներ են, տվյալ նախագիծը անհրաժեշտություն է: Այս նախագծի իրականացումը էապես կբեռնաթափի մեր քաղաքը, մասնավորապես փոքր կենտրոնը: Բացի այդ, այն կարող է դառնալ մեկնարկային կետ քաղաքի վարչական շրջանների զարգացման համար, քանզի բոլորիս հայտնի է, որ ժամանցային ենթակառուցվածքները քաղաքում անհամաչափ են զարգացած և հիմնականում դրանք կենրոնացած են մայրաքաղաքի կենտրոնում:

### ***Գլուխ 3. Թամանյանական Երևանի զարգացումը***

*Իմ մասնակցությունը Մարկ Գրիգորյանի դասախոսությանը Ճարտարապետության և շինարարության Հայաստանի ազգային համալսարանում:*



Փետրվարի 20-ին մասնակցեցի Մարկ Գրիգորյանի դասախոսությանը, որը հետաքրքիր էր և շատ ինֆորմատիվ: Ոգևորված գնացի: Մինչ հանդիպումը արդեն որոշ չափով տեղեկացված էի թեմաների բովանդակությանը, իսկ շատ լուսանկարներ ծանոթ էին. դա ավելի շատ էր ոգևորում ինձ: Լսարանում բոլոր ուսանողները կլանված լսում էին: Ինքս, կարծում եմ, տարիքով ամենափոքրն էի, բայց որոշ չափով ավելի տեղեկացված էի: Դա հետազոտական աշխատանքը կատարելու արդյունքն էր: Մի քանի խոսք դասախոսության մասին, որը շատ տպավորիչ էր:

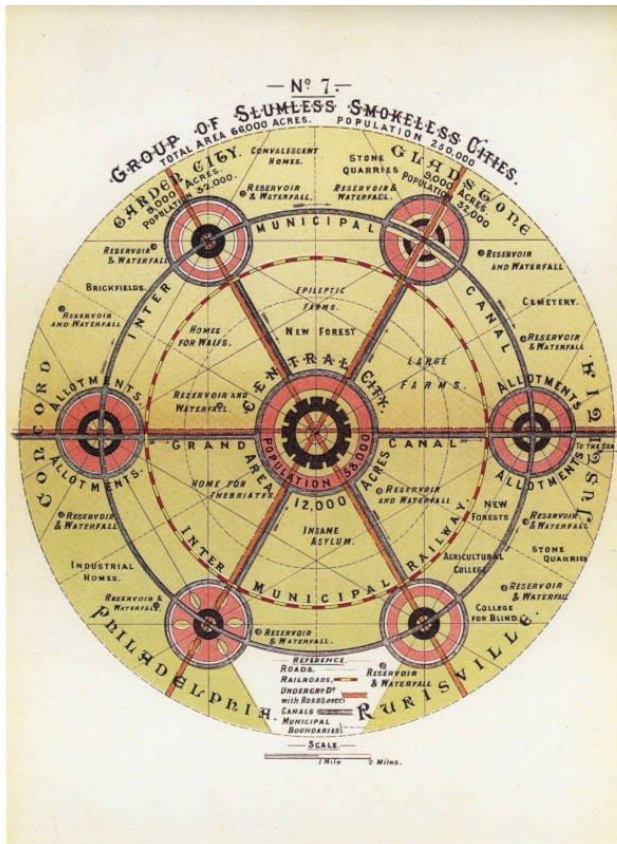
Թեմաներն էին՝

«Այգիների քաղաք»

«Քաղաք-այգի»

«Քաղաք-արևածաղիկ»

Իրականում, Երևանի առաջին գլխավոր հատակագիծը ստեղծել է հողաչափ Ստոցկին 1856 թվականին: Հետո քաղաքի գլխավոր ինժեներ Բորիս Մեիրաբովը ստեղծեց մեկ այլ հատակագիծ: Բայց նա պարզապես արձանագրեց քաղաքի հետ կապված իրավիճակը 1906-1911 թվականներին: Այս առումով շատ բան համապատասխանում էր Ստոցկու՝ արդեն իրականացված գլխավոր հատակագծին: [Ալեքսանդր Թամանյանը](#) Երևան է եկել 1919-ին՝ Առաջին հանրապետությունում Հայաստանի գլխավոր ճարտարապետի պաշտոնը ստանձնելու համար, հենց այդ ժամանակ նա սկսել է մշակել Երևանի առաջին գլխավոր հատակագիծը: Ընդ որում, նա ստեղծում էր քաղաք-այգի: Այդ տարիներին դա շատ արդյունավետ գաղափար էր, հատկապես 19-րդ դարի վերջին և 20-րդ դարի սկզբին: Դրա հեղինակը անգլիացի քաղաքաշինարար Էբենեզեր Հովարդն էր: Գաղափարն այն էր, որ կառուցվում է



կենտրոն, նրա շուրջ տեղակայվում է այգիների օղակ, հետո՝ արդյունաբերական գոտի: Թամանյանի հիմնական գործունեությունը շենքեր կառուցելը չէր, նա հիմնականում զբաղվում էր քաղաքաշինական նախագծերով: Երևանի գլխավոր հատակագծի հիմքում նա դրեց Էբենեզեր Հովարդի՝ քաղաք-այգի գաղափարը: Կենտրոնում պետք է լիներ այգի, պուրակ, դրա շուրջը բնակելի տարածքն էր, հետո գալիս էր մի կանաչ գոտի ևս, որից հետո սկսվում

էր արդյունաբերական գոտին: Կենտրոնում կարող էր տեղավորվել 58.000 բնակիչ, իսկ այդ թիվը անցնելու դեպքում պետք է ստեղծվեին արբանյակ գյուղեր կամ քաղաքներ: Երևանը այգիների քաղաք էր, ուստի այս և Թամանյանի նախագծի միացումից Երևանը դառնալու էր քաղաք-այգի:

Թամանյանը մտածում էր, որ Երևանը պետք է ունենա երկու կենտրոն՝ վարչական կենտրոն (ադմինիստրատիվ), որը հիմա հանրապետության հրապարակն է, և արվեստների կենտրոնը՝ օպերայի շուրջ: Նա մաքսիմալ փորձեց պահել փողոցների ցանցը, ենթադրվում էր, որ Կոնդր ամբողջությամբ պետք է ոչնչացվի, փոխարենը ստեղծվի թանգարանային թաղամաս: Թանգարանային թաղամասի կողքին՝ մի քիչ դեպի հյուսիս, Ազգային ժողովի շենքի տեղում, ենթադրում էր, որ պետք է լինի ստադիոն և նորից մեծ այգի Կոզեռնի բլրի վրա: Կասկադը մեծ տեղ պետք է զբաղեցներ Երևանի տարածքում և պետք է լիներ հանգստի գոտի, Գետառի ափ դուրս եկող բժշկական թաղամասը:

Թամանյանի գլխավոր հատակագիծը ընդունվեց:

1936 թվականին, Թամանյանի մահից հետո քաղաքի հատակագիծը վերակազմելու

նպատակով պատվիրեցին Պետերբուրգ քաղաքի գլխավոր ճարտարապետին: Նոր հատակագիծ ունենալու պատճառն այն էր, որ Թամանյանի ենթադրությամբ Երևանը 150 000 բնակչություն ունեցող քաղաք կլինի, սակայն այդ թիվն արդեն գերազանցել էր, զարգացման հեռանկարներն էլ փոփոխության էին ենթակա: Շուտով ռուս ճարտարապետը՝ Մալազյովովը, Երևան բերեց քաղաքի զարգացման երեք տարբերակ:

Մարկ Գրիգորյանը պատմեց մի հետաքրքիր պատմություն այդ հատակագծերի մասին: Երբ Մալազյովովը ներկայացրեց դրանք, Հայաստանի ճարտարապետների միությունը նոր-նոր ստեղծվել էր: Եվ ճարտարապետների միությունը ուզեց «իրենով անել» այդ հատակագիծը: Կանչեցին ճարտարապետին հասկանալու համար, թե ինչ է արել, Սակայն Մալազյովովը հրաժարվեց, ասելով, որ իր պատվիրատուն Երևանի քաղաքապետարանն է, և հատակագծերը ինքը ցույց կտա քաղաքապետարանին: Նա իսկապես, երեք տարբերակն էլ ներկայացրեց քաղաքապետարանին:

Առաջին հատակագիծը թամանյանական տարբերակն էր: Այն, ինչ ենթադրվում էր Մեծ Երևանի զարգացման ընթացքում և այն, ինչ Թամանյանը դնում էր Մեծ Երևանի գաղափարի մեջ:

Երկրորդ տարբերակով ենթադրվում էր, որ Երևանը պետք է զարգանա դեպի հյուսիս-արևելք: Քաղաքի կենտրոնը մնում էր որպես հին քաղաք, վարչական կենտրոնը (ադմինիստրատիվ) տեղափոխվում էր մոտավորապես կենդանաբանական այգու տեղը՝ այսօրվա ջրաշխարհը ներառած, Գետառ գետի վրա ստեղծվում է Ավանա լիճ: Մի խոսքով, քաղաքը տեղափոխվում էր հյուսիս-արևելք:

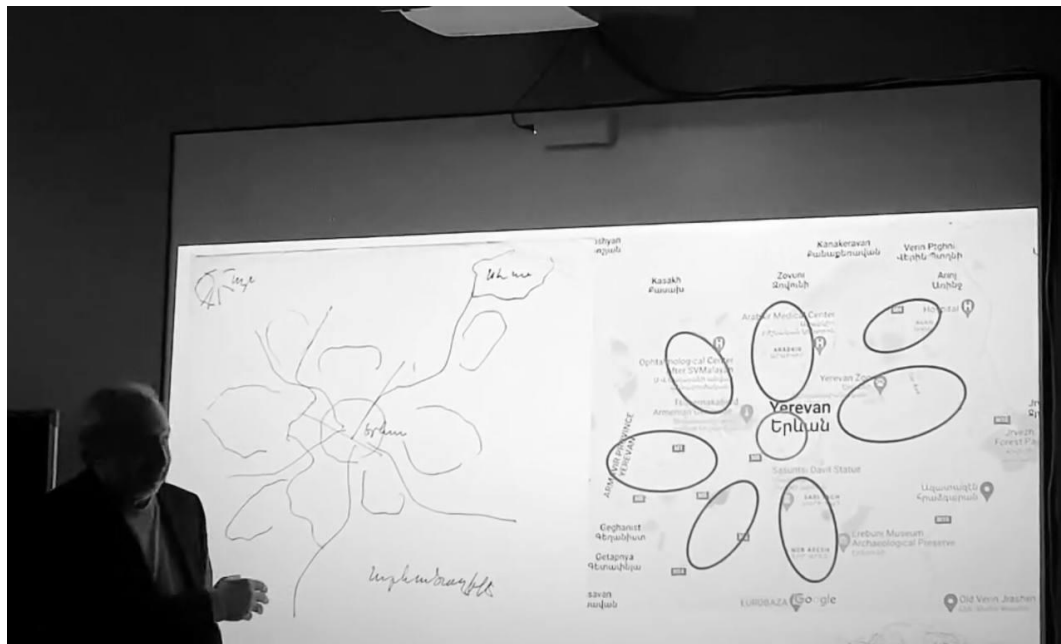
Երրորդ տարբերակով քաղաքը տեղափոխվում էր հարավ-արևմուտք: Կենտրոնը մնում էր որպես հին քաղաք: Երրորդ մաս, Մալաթիա, Աջափնյակ թաղամասերը բավականին պարզ երևում էին հատակագծում: Ընդունվեց Թամանյանական տարբերակը: Ընդունվեց, բայց Երևանի զարգացումն ընթացավ այլ կերպ: 1949 թվականից քաղաքական մեծ փոփոխություններ տեղի ունեցան:

1953թ. մահացավ Ստալինը, 1955թ. արքորից վերադարձավ Միքայել Մազմանյանը և կանգնեց Երևանի նոր գլխավոր հատակագիծ մշակելու առաջ. նա առաջարկեց մի



նոր կոնցեպտ՝ Երևան-արևածաղիկ: Կար երկու էսքիզ՝ Մազմանյանի ձեռքով նկարած: Դրանցից մեկում Երևանը դեպի Արարատ նայող քաղաքից պետք էր փոխեր իր կոնցեպտը և դառնար Արարատի և Սևանա լճի ճարապարհի կեսին գտնվող մի քաղաք: Բանախոս Մ. Գրիգորյանը փորձեց արվարձանները տեղադրել այսօրվա Երևանի քարտեզի վրա: Տեսնենք, թե ինչ ստացվեց:

Քաղաքի կենտրոնը, Արաբկիր, Աջափնյակ, Մալաթիա, Երրորդ մաս, Առաջին մաս, Չարբախ, Սարի թաղ, Նոր արեշ, Մասիվները և Ավանը:



## Եզրակացություն

Սկզբում չէի մտածում, որ այսքան կխորանամ հետազոտական աշխատանքիս մեջ, բայց արի ու տես, որ նա է խորացել իմ մեջ և հետք թողել: Որպես երևանցի հպարտ եմ, որ արել եմ այս աշխատանքը, կարծում եմ ցանկացած երևանցի պետք է իմանա իր քաղաքի թեկուզ չնչին և մի մասը: Կուզեի ավելի շատ գրել, այնքա՛ն բան կա ցույց տալու, պատմելու ու բացահայտելու, , իսկ հետաքրքրությունս մեծ է: Կարծում եմ՝ կշարունակեմ ուսումնասիրությունս՝ մի փոքր այլ տեսնակյունից և այլ խորագրով: Գրելու ընթացքում ամեն օր առնչվում էի մի նոր հետաքրքիր բացահայտման, ունեցել եմ նոր զգացողությունների շարք: Նոր զգացողություն է այն պահը, երբ դու գրում ու անում ես ինքդ քեզ համար, բայց վերջում կարողանում ես ներկայացնել հանրությանը ու պատմում, խոսում արածիդ մասին, նաև թաքուն սպասում, որ դրական արձագանքներ լինեն:

Գրելու ընթացքում օգտվել եմ կրթահամալիրի գրադարանից՝ հին ու փոշոտ գրքերից: Նոր զգացողությունների շարքից էր այն պահը, երբ տիկին Նոնայի հետ գտանք այդ փոշոտ գրքերը: Կարծես բոլոր մոռացել էին դրանց մասին, ու հայտնվում եմ ես՝ 16 տարեկան Սարիաս, ով դեռ նոր է կյանք մտնում ու ուզում է ամբողջովին բացահայտել Երևանը: Կարող եմ ասել, որ շատ մեծ փորձ ձեռք բերեցի: Դրանցից մեկն էր ինֆորմացիան հավաքել ու դարձնել մեկ հակիրճ նյութ՝ կոնսպեկտել: Նաև ուրախացա, որ սկսեց դուրս գալ «գրքերից օգտվել» հասկացությունը: Առաջ սեր չունեի գրքերի հետ ժամանակ անցկացնել ու կարդալ, իսկ հիմա ինքս եմ հետաքրքրվում ու գտնում այն, ինչ ինձ պետք է:

Ամփոփելով՝ կուզեի ասել, որ մենք շատ հետաքրքիր ճարտարապետություն և կառույցներ ունենք, հետաքրքիր պատմություններ կապված դրանց հետ, ավստս, որ չենք կարողանում դրանք կարևորել, գնահատել ու պահպանել: Հուսամ, երբ դառնամ ճարտարապետ, իմ Երևանի համար կանեմ լավագույնը՝ երջանկացնել տխրեցնելու փոխարեն:

Շնորհակալություն, այսքանը:)

## Գրականության ցանկ

Գրականության ցանկում նշել եմ նաև այն գրականությունը, որն ընթերցել եմ, ինձ համար վերլուծել, սակայն չեմ օգտագործել աշխատանքիս մեջ, ուստի՝ մեջբերումներ և հատվածներ կլսեք իմ բանավոր խոսքում:

[«Երևան. XX դար»](#)

[Հանրապետության հրապարակ \(Երևան\)](#)

[Երևանի ճոպանուղին՝ «օդում կախված»](#)

[Օդից կախվածը](#)

[Օդից ճանապարհ. Երևանի ճոպանը և նրա ուղին](#)

[Ճոպանուղին կվերադառնա Երևան](#)

[Երիտասարդական պալատ՝ \(ան\)կենդանի պատմություն](#)

[Տակր փորեցին](#)

[Երիտասարդական պալատ](#)

[Քաղաք-արևածաղիկ և Օպերայի թատրոնի «կորուսյալ» դահլիճը. ինչպես է ստեղծվել Երևանի բացառիկ ճարտարապետությունը](#)

[Արթուր Էլբակյան. Երևան երևանցիներ ֆոտոշարք](#)

[Չիրականացված նախագծեր](#)

[«Մեր երեխաներին Հյուսիսային պողոտայի անձոռնի շենքե՞րը պետք է ցույց տանք»](#)

[Հյուսիսային պողոտա 2001-2006](#)

[Հյուսիսային պողոտա](#)

«Հայկական սովետական հանրագիտարան». 1977թ.

«Հայաստանի մայրաքաղաքները». Սերգեյ Վարդանյան. Երևան. 1995թ.

«Երևան 2750». Թադևոս Խաչատուրի Հակոբյան և Աբել Պողոսի Սիմոնյան. 1968թ.