

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԿՐԹՈՒԹՅԱՆ ԵՎ  
ԳԻՏՈՒԹՅԱՆ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ

ԵՐԵՎԱՆԻ ՃԱՐՏԱՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՇԻՆԱՐԱՐՈՒԹՅԱՆ  
ՊԵՏԱԿԱՆ ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆ

ԱՐԹՈՒՐ ՍԱՐՏԻԿԻ ՄԱՆՈՒԿՅԱՆ

**ԵՐԵՎԱՆԻ ՊԱՏՄԱԿԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆԻ ՃԱՐՏԱՐԱՊԵՏԱՀԱՏԱԿԱԳԾԱՅԻՆ  
ԿԱԶՄԱԿԵՐՊՄԱՆ ՈՐՈՇ ԽՆԴԻՐՆԵՐ**

ԺԸ 00.01- «Ճարտարապետություն» մասնագիտությամբ Քարտարապետության  
թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսության

**ՄԵՂՍԱԳԻՐ**

ԵՐԵՎԱՆ 2013

---

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ

ЕРЕВАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
АРХИТЕКТУРЫ И СТРОИТЕЛЬСТВА

МАНУКЯН АРТУР МАРТИКОВИЧ

**НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ  
ОРГАНИЗАЦИИ ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ЕРЕВАНА**

**АВТОРЕФЕРАТ**

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

ЕРЕВАН 2013

Ատենախոսության բեման հաստատվել է Երևանի ճարտարապետության և  
շինարարության պետական համլսարանում

Գիտական ղեկավար՝

ճարտ. դոկտոր, պրոֆեսոր  
Յու. Ա. ՍԱՖԱՐՅԱՆ

Պաշտոնական ընդդիմախոսներ՝

ճարտ. դոկտոր, պրոֆեսոր  
Ա. Ա. ԱՌՈՒՍՏԱՄՅԱՆ  
ճարտ. բեկնաժու, դոցենտ  
Կ.Ռ. ԱԶԱՏՅԱՆ

Առաջատար կազմակերպություն՝ «Երևաննախագիծ» ՓԲԸ

Պաշտպանությունը կայանալու է 2013թ. դեկտեմբերի 26-ին, ժամը 11<sup>00</sup>-ին Երևանի  
ճարտարապետության և շինարարության պետական համլսարանին կից գործող ՀՀ ԲՈՀ-ի  
«Ճարտարապետություն և շինարարություն» 030 մասնագիտական խորհրդում:  
Հասցեն՝ 0009, ք.Երևան, Տերյան փ. 105:

Ատենախոսությանը կարելի է ծանոթանալ ԵՃՇՊՀ-ի գիտական գրադարանում:  
Հասցեն՝ 0079, ք. Երևան, Մառի փող. 17/1:

Սեղմագրին կարելի է ծանոթանալ ԵՃՇՊՀ-ի պաշտոնական կայքում՝ [www.ysuac.am](http://www.ysuac.am)  
Սեղմագիրն առաքված է 2013թ. նոյեմբերի 26-ին:

Մասնագիտական խորհրդի գիտական քարտուղար՝

ճարտ. բեկնաժու, պրոֆեսոր



Տ. Ս. Բարսեղյան

---

Тема диссертации утверждена в Ереванском государственном университете  
архитектуры и строительства

Научный руководитель:

доктор архитектуры, профессор  
САФАРЯН Ю.А.

Официальные оппоненты:

доктор архитектуры, профессор  
АРУСТАМЯН А.А.  
кандидат архитектуры, доцент  
АЗАТЯН К. Р.

Ведущая организация: ЗАО „Ереванпроект“

Защита состоится 26-го декабря 2013г. в 11<sup>00</sup> часов на заседании специализированного  
совета 030 „Архитектура и строительство“ ВАК РА, действующего при Ереванском  
государственном университете архитектуры и строительства по адресу: 0009, г. Ереван,  
ул. Теряна 105.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке ЕГУАС по адресу: 0079, г.  
Ереван, ул. Марра 17/1.

С авторефератом можно ознакомиться на официальном сайте ЕГУАС: [www.ysuac.am](http://www.ysuac.am)  
Автореферат разослан 26-го ноября 2013г.

Ученый секретарь специализированного совета:

кандидат архитектуры, профессор



Барсегян Т. С.

## ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹԱԳԻՐԸ

### **Թեմայի արդիականությունը**

Երևանի պատմականորեն ձևավորված միջավայրն իր անցյալ դարերի նշանակությամբ մեզ չի հասել: Թամանյանական գլխավոր հատակագծի Երևան գալը քաղաքի պատմական միջավայրի ճարտարապետության մեջ կատարված առաջին խոշոր միջամտությունն է: Այսօր քամանյանական գլխավոր հատակագծի սահմաններում գտնվող քաղաքային միջավայրը (նաև որոշ իրավական ակտերով) ընդունված է որպես Երևանի պատմական կենտրոն: Այս աշխատության մեջ «պատմական կենտրոն» հասկացությունն ընդգրկում է այդ սահմանները:

Աշխարհի պատմական քաղաքների կենտրոնական մասերի վերակառուցման պահանջի առաջ գալու հետ բազմաթիվ ճարտարապետներ, պատմաբաններ և քաղաքային միջավայրն ուսումնասիրող գիտնականներ հանգեցին այն մտքին, որ պատմական միջավայրում առաջնային նշանակություն ունի նրա գործառնական քաղաքաշինական կառուցվածքը, որի վրա հետագայում կարող է զարգանալ ու ձևավորվել տվյալ միջավայրի ճարտարապետությունը:

Պատմական ցանկացած քաղաք, գրեթե առանց բացառության, ունենալով իր ինքնատիպ դեմքը, խնդիր է ունեցել առնչվելու պատմական միջավայրում հնի կողքին նորը կառուցելու, հինը ձևափոխելու կամ վերակառուցելու հետ: Ներկայումս արագորեն փոփոխվող աշխարհաքաղաքական տիրույթում նոր մարտահրավերներ են առաջացել խոշոր քաղաքների քաղաքաշինության ձևափոխման մեջ, նոր լուծումներ և մոտեցումներ պարտադրելով քաղաքաշինական մտքին: Երևանի պատմական միջավայրը կանգնած է նույն հիմնախնդիրների առջև, և այդ ճանապարհին ճարտարապետական կարևոր խնդիրների լուծման կարիք կա:

Աշխարհի պատմական քաղաքների մեծ մասը սեփական քաղաքաշինական սխալների պատմությունը հաշվի առնելով՝ լուծումներ է փնտրում քաղաքային միջավայրը «քաղաք՝ մարդու համար» տրամաբանությամբ ենթարկելու համար: Երևանի քաղաքաշինության զարգացման ներկայիս դիմամիկայի դիտարկումները ցույց են տալիս այդ սխալների կրկնության վտանգի գոյությունը:

Երևանում 20-րդ դարի 30–60թթ., ճարտարապետական արժեքավոր կառույցների մի մասը չեն համարվել պատմաճարտարապետական հուշարձաններ: Մինչդեռ քաղաքի կենտրոնում կան բազմաթիվ պատմական շենքեր, որոնց առկայությամբ քաղաքն ունի պատմական արժեքավոր միջավայր՝ «տեղի» ոգու, ճարտարապետական ուղղությունների և մշակութային արժեքների խայտաբղետությամբ:

Երևանի կենտրոնը, բնակչության թվի և զբաղեցրած տարածքի առումով, ի տարբերություն աշխարհի մեծամասնի քաղաքների (Պրահա 1.24 մլն. (2012թ), Միլան 1.3մլն. (2009թ), Մարսել 0.96 մլն. (2006թ), Նեապոլ 1.28 մլն. (2009թ) և այլն), ավելի նոսր է կառուցապատված: Եթե Երևանի կենտրոնական միջուկում բնակչության խտությունը 1կմ<sup>2</sup>-ում մոտ 9.7 հազ. մարդ է, ապա եվրոպական որոշ քաղաքների պատմական միջուկներում բնակչության խտությունը 1կմ<sup>2</sup>-ում հասնում է միջինը 13 հազ. մարդու: Երևանի կենտրոնի ճարտարապետության հետագա զարգացման համար այս իրավիճակային ձեռքբերումը պահպանելու անհրաժեշտությունը առաջադրում է բազմաթիվ խնդիրներ:

Միջազգային հետազոտողներ Project for Public Space (ԱՄՆ), G.B. Government Office for London (Մեծ Բրիտանիա) կազմակերպությունների, տեսաբան ուրբանիստ Տ. Թեյլորի, և Ս.Սասենի կողմից արված եզրահանգումներում քաղաքների զարգացման շարժառիթները 4 են՝ 1. **Ֆինանսական և գործարար ծառայություններ**, 2. **իշխանություն և ազդեցություն** կամ **ղեկավարում և հսկողություն**, 3. **գործունեության կրեատիվ տեսակներ**, 4. **տուրիզմ**:

Այս չորսից՝ մեկը մասնակի, իսկ մյուս երեքն անմիջական առնչություն ունեն քաղաքների պատմական կենտրոնների հետ: Այստեղ ի հայտ են գալիս կենտրոնի բարդություններն ու «հիվանդությունները», դրանց զարգացման համար առաջադրելով խնդիրներ: Սրանց լուծման միջոցառումների համար արդիական խնդիր է դառնում առողջացման ռազմավարական ծրագրի կազմումն ու մշակումը:

Պատմական միջավայրի խնդիրների ուսումնասիրմանը նվիրված աշխատություններ ունեն Մ. Բարխինը, Զ. Ջեկոբսը, Ա. Իկոննիկովը, Ա. Գուտտովը, Օ.Բոգիասը, Վ. Լավրովը, Շ. Կանտակյուզինոն, Վ. Հարությունյանը, Ա. Ջարյանը, Ժամանակակիցներից՝ Ս. Սասենը, Տ. Թեյլորը, Խ.Ասեբիյուն, Է. Պենյալոսան, Գ. Ֆիլվարովը, Վ. Գլազիչևը, Մ. Բլինկինը, Յ. Գեիլը, Պ. Գրաբովին և այլք:

Խնդիրն ուսումնասիրվել է Project for Public Space (ԱՄՆ), G.B. Government Office for London (Մեծ Բրիտանիա) կազմակերպությունների հետազոտողների կողմից:

Կատարվել են գիտական աշխատանքներ Ա. Ե. Ալոյանի, Հ. Ա. Առուստամյանի, Մ. Ա. Գասպարյանի, Զ. Հ. Մամյանի, Ա. Հ. Նիկոյանի, Գ. Հ. Ռաշիդյանի, Ս. Բ. Օհանյանի կողմից, որոնք ներառում են քաղաքային միջավայրի զարգացման տարբեր ուղղություններին նվիրված հետազոտություններ: Սակայն Երևանի ճարտարապետահատակագծային առանձնահատկությունները, որոնք առնչվում են պատմական կենտրոնի տրանսպորտային, հետիոտնի և ժամանակակից կառուցապատման խնդիրներին, հատուկ ուսումնասիրության առարկա չեն դարձել:

**Հետազոտության նպատակն է** բացահայտել Երևանի պատմական միջավայրի զարգացման վրա ազդող բացասական գործոնները և մշակել կենտրոնի քաղաքաշինական իրավիճակի առողջացման միջոցառումներ:

#### **Հետազոտության հիմնական խնդիրներն են.**

- Դասակարգել պատմական միջավայրում քաղաքաշինության ձևավորման միջազգային փորձի հիմնական ուղղություններն ըստ զարգացման փուլերի
- Ուսումնասիրել արտերկրի քաղաքների վերակառուցման ընթացքում քաղաքաշինական սխալների ուղղմանը միտված միջոցառումները:
- Բացահայտել Երևանի կենտրոնի փաստացի սահմանները և հիմնավորել կենտրոնն առանձին քաղաքաշինական միավորների տրոհելու անհրաժեշտությունը՝ հաշվի առնելով հետիոտնի շարժման ուղիների և հանրային տարածքների գերակայությունը:
- Վերլուծել Երևանի կենտրոնի տրանսպորտային ցանցի առանձնահատկությունները և տալ լուծումներ դրանց բարելավման նպատակով:
- Առաջարկել Երևանի կենտրոնի զարգացման միջոցառումների հայեցակարգ՝ ըստ գործողությունների իրականացման ժամկետների:

- Մշակել գիտականորեն հիմնավորված հանձնարարականներ՝ կենտրոնի կառուցապատման քաղաքաշինական ներդաշնակությունը պահպանելու նպատակով:

**Հետազոտության մեթոդիկան** հիմնված է առաջավոր երկրների գիտական և գործնական փորձի ամփոփման, պատմական միջավայրի հանդեպ ձևավորված գաղափարների՝ իրարամերժ, ծայրահեղացված ձևակերպումների վերլուծության և Երևանի պատմականորեն ձևավորված միջավայրում նոր քաղաքաշինական մոտեցումների կիրառման հնարավորության հիմնավորման վրա: Տեսողական և գրաֆիկական նյութերի ուսումնասիրության, տարածքների տեղագրման վրա, AutoCAD, Word, Photoshop, Corel Photo-paint համակարգչային ծրագրերի օգտագործմար:

**Ուսումնասիրության առարկան է** Երևանի պատմականորեն ձևավորված միջավայրի և նրանում հնի ու նորի համատեղության, ճարտարապետության ժառանգականության խնդիրների վերլուծությունը, պատմամշակութային արժեքների պահպանման, քաղաքաշինական գործառույթների բարելավման և առողջացման համապատասխան միջոցառումների մշակումը:

**Ուսումնասիրության սահմանները** ներառում են Երևանի կենտրոնական միջուկը, ինչպես նաև նրա հետ առնչվող ենթակառուցվածքների՝ ճանապարհների, փողոցների, հեռիոտնի շարժման, հանրային տարածքների հիմնախնդիրները:

### **Հետազոտության գիտական նորույթը**

Առաջին անգամ.

- Դասակարգվել է պատմական քաղաքների ճարտարապետության զարգացման միջազգային փորձը՝ ըստ ժամանակային փուլերի:
- Բացահայտվել են քաղաքաշինական սխալների դրդապատճառները պատմական միջավայրում գործառնական կառուցվածքի ձևափոխման և կառուցապատման խտացման պայմաններում:
- Առաջարկվել է Երևանի տրանսպորտային ցանցի սկզբունքային վերակազմակերպման սխեմա՝ ելնելով առկա իրավիճակի առանձնահատկություններից:
- Մշակվել են պատմական միջավայրում կառուցապատման կանոնակարգմանը միտված խորհրդատվական քննությունի առաջարկություններ և հանձնարարականներ:

### **Աշխատանքի գործնական նշանակությունը**

Ուսումնասիրության արդյունքները որպես մեթոդական ցուցումներ կարող են օգտագործվել գիտահետազոտական, նախագծային աշխատանքներում, գոտևորման նախագծերի, ճարտարապետահատակագծային առաջադրանքների մշակման ժամանակ, բուհերի ուսումնամեթոդական կառույցում, ՀՀ կառավարության և Երևանի կառավարման մարմինների քաղաքաշինական գործունեությունը կազմակերպելու գործընթացում:

### **Աշխատանքի կառուցվածքը և ծավալը**

Ատենախոսությունը բաղկացած է տեքստային և գրաֆիկական մասերից՝ ներկայացված մեկ հատորով: Տեքստային մասը կազմված է 123 էջից,

այդ թվում՝ ներածությունից, երեք գլխից, ընդհանուր եզրակացություններից, հրատարակված աշխատանքների և օգտագործված գրականության ցանկից: Գրաֆիկական մասը բաղկացած է 30 պատկերից, <sup>3</sup> Մ թվում՝ գծագրեր, լուսանկարներ, սխեմաներ:

Աշխատանքի հիմնական դրույթները քննարկվել են «Արդի ճարտարապետությունը հին միջավայրում» թեմայով հանդիպումներում և կոոր սեղաններում՝ Օդեսայում 2005թ., Կիևում 2006թ. (Ուկրաինա), Ծաղկաձորում 2012թ. (ՀՀ): Ատենախոսության թեմայով հրատարակված է 7 գիտական հոդված:

## **ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ՀԱՄԱՌՈՏ ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ**

**Ներածության** մեջ հիմնավորված է հետազոտության արդիականությունը, ներկայացված է հետազոտության նպատակը, խնդիրները, և տրված է աշխատանքի մեթոդակարգը:

### **ԳԼՈՒԽ 1. ԽՈՇՈՐ ՔԱՂԱՔՆԵՐԻ ՊԱՏՄԱԿԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆՆԵՐԻ ՃԱՐՏԱՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՁԱՐԳԱՑՄԱՆ ԱՌԱՆՁՆԱՀԱՏԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ**

Ներկայացվում է խոշոր քաղաքներում պատմական արժեքների պահպանության գաղափարների առաջացումը, պատմական միջավայրում քաղաքաշինության ձևափոխման դասակարգվածությունը: Վեր են հանվում ճարտարապետ-տեսաբանների սկզբունքային մոտեցումները պատմաճարտարապետական արժեքների պահպանման հարցում:

Դարերով ձևավորված քաղաքի մասնիկները ձեռք են բերել յուրահատկություններ, որոնք ազդում են քաղաքի տարբեր մասերի, իսկ արդյունքում՝ նրա կերպարի վրա ամբողջությամբ: Մ.Գ. Բարխինը համարում է, որ այդ կերպարը ձևավորվել է պատմական հաջորդականությամբ, և այդ հաջորդականությունը վերահսկելու համար քաղաքի բոլոր հիմնահարցերը պետք է կանխորոշել որոշակի ճշգրտության աստիճանով: Եթե հնագույն ժամանակներում կյանքի փոփոխությունները ընթանում էին դանդաղ, և մեկ սերնդի ընթացքում գրեթե ոչինչ չէր փոխվում, ապա XIX դարում սկսվում է փոփոխությունների շրթա, որը տարածվում է ողջ քաղաքի «շնչառության» վրա: Այժմ մեկ սերնդի ժամանակահատվածում տեղի է ունենում փոփոխությունների հսկայական և գլոբալ գործընթաց: Ըստ Ա. Ջարյանի՝ այսօր «ականատես ենք այն ճգնաժամին, որը գոյություն ունի մի շարք հին քաղաքներում: Արդի կյանքի պահանջները վերափոխում են այդ քաղաքների ուրույն դեմքը, նրա հնագույն կորիզը չի կապվում զարգացման ընթացքում առաջացող նոր կերպարին և կառուցվող նոր շրջապատում մնում է կղզիացած»:

Անտիկ ժամանակներում հին կառույցների պահպանումը կապված էր կրոնական հայացքների կամ պատմության նյութական արժեքների միջոցով ինքնահաստատման հասնելու գաղափարի հետ: Միջնադարյան ճարտարապետները առանց տարակուսելու հնի վրա նոր կառույցներ էին իրականացնում: Միայն XVI դարում իտալական գիտնական-հումանիստների վերնախավի գրույցներում առաջացան հնի պահպանման, նրա զնահատման և նշանակության գաղափարները: Իսկ ֆրանսիական բուրժուական հեղափոխության ժամանակ (XVIII դ.) հիմնավորապես ձևակերպվեց և զնահատվեց պատմական ճարտարապետական ժառանգության պահպանման հարցը:

Արժեքների պահպանման համար հնում օգտագործել են քաղաքաշինությունը կանոնակարգող մեխանիզմներ: Փողոցի կառուցապատման համար (կլասիցիզմի դարաշրջան) «օրինակելի» տներով նշագծվում էր փողոցների սահմանները, որոնց միջև հետագա կառուցապատումը պետք է ձևավորեր միջավայրի և քաղաքի կերպարը, ունենար գեղարվեստական դերը կրողի նշանակությունը: Միջնադարյան ռուսական քաղաքներում հորինվածքային շէտը պատմականորեն ինտենսիվ կառուցապատված քաղաքային կորիզն էր, որն իր շրջապատում ուներ շարքային շինություններ: Այս առիթով հատկանշական է Պետրոս Առաջինի 1704թ. «Մոսկովյան» հրամանագիրը. „...строить каменные строения по большим улицам и по переулкам, а не посреде дворов своих добрым мастерством...”: Մոսկովյան այս փորձն ունենալով՝ մայրաքաղաք Սանկտ-Պետերբուրգում 1737թ.-ին ստեղծված «սանկտ-պետերբուրգյան հանձնաժողովը» փորձեց հրամանագրերով կանոնակարգել շինարարությունը: Հանձնաժողովն առաջարկում էր քաղաքի զանազան տեղերում կառուցել անկյունային տներ, որոնք էլ կթելադրեն կառուցապատման ձևը և ոճը՝ նշված շենքերի ճակատները շարունակելով: Քաղաքաշինությունը հրամանագրերով կարգավորելու փորձեր արվել են աշխարհի մի շարք քաղաքներում: XVI դարում բնակչության կտրուկ աճը ստիպեց Լոնդոնի իշխանություններին հրամանագրերով կարգավորել կառուցապատումը, իսկ հետագայում մինչև իսկ արգելել որոշ շինությունների իրականացումը: Մի շարք քաղաքներում մնան հանձնաժողովները և հրամանագրերը էական արդյունք չտվեցին, ինչպես Նյու Յորքում, որը կորուստներ էր կրում սպեկուլյատիվ (ինքնակամ) շինարարության պատճառով և որն իր գլխավոր հատակագիծը ստացավ միայն 1969թ.:

**Այսպիսով՝ պատմական արժեքների պահպանման գաղափարները ձևավորվել են՝ սկսվելով դրանց կարևորության մասին գրույցներով (XVIII դ.), և զարգանալով՝ արդի պայմաններում դարձել են իրավական մեխանիզմներով կարգավորվելու անհրաժեշտություն:**

Պատմական միջավայրի հանդեպ պատկերացումները, որպես քաղաքային բարձրագույն արժեք, սկսել են ձևավորվել 1960-ական թվականների սկզբներին: Այդ մասին է վկայում (հնարավոր է՝ առաջին անգամ XX դարում) ճարտարապետ Օ. Բոգիասը, բնութագրելով հին կատալոնական քաղաք Բարսելոնան՝ իր բազմադարյան ոճերի շերտավորվածությամբ, ներկայացնելով այն որպես քաղաքային միջավայրի ճշմարիտ ընկալման օրինակ:

Պատմական է մաս քաղաքային մի որևէ հատված, որը յուրահատուկ է իր մթնոլորտով, կենցաղի դրսևորման ինքնատիպ վարքով: Այստեղ ճարտարապետությունը հաճախ հեռու է գեղարվեստական արժեք ներկայացնելու ձգտումից: Սա միջավայր է, որի ձևավորման և զարգացման մենաշնորհը պատկանում է պատմությանը (օրինակ՝ Կոմոլը Երևանում): Վեներտիկյան և Վաշինգտոնյան խարտիաները հստակ ձևակերպել են այս բնորոշումները:

Հուշարձանային խմբի մեջ կառույցի իրականացման կամ նրա վերակառուցման պրակտիկան շատ ավելի հարուստ և բազմիմաստ է քան տեսությունը: Միասնական «դեղատոմս» անհնար է առաջարկել բոլոր հին կառույցների վերակառուցման աշխատանքներում:

Միասնական մտահաղացմամբ և միանգամից նախագծված քաղաքների օրինակներում երևում է, որ չնայած իրենց տրամաբանական և ամբողջական կառուցվածքին, դրանք իրենց գեղարվեստական և էսթետիկական

ցուցանիշներով զիջում են աստիճանաբար ձևավորված և պատմական ճանապարհի անցած քաղաքներին:

1920թթ. Լը Կորբյուզիեն, հիմնվելով մետաֆիզիկական տրամաբանության վրա, առաջ քաշեց քաղաքի ձևափոխման «կատակլիստական» հայեցակետը: Նրա կարծիքով՝ «քաղաքի կամ նրա մի մասի վերածնունդն ամեն մի փուլ պետք է սկսվի եղածի տոտալ ավերումից» («Պլան Վուազեն», 1925թ., Փարիզի և Մոսկվայի վերակառուցման առաջարկներ, 1930թ.): 1920-ական թվականներին մի շարք ճարտարապետներ նույնպես տարվեցին հիմք քանդելու տենդով: Մ.Օխստովիչը տվեց անհեթեթ ձևակերպում, որ «աճելով՝ քաղաքը ոչնչացնում է ինքն իրեն»: Ն.Լադովսկին ժխտում էր հնի և նորի օրգանական կապը և գտնում էր, որ շինարարությունը պետք է կենտրոնացնել նոր քաղաքի վրա և հիմք աստիճանաբար վերածել քաղաք-թանգարանի: Տեսաբանների կարծիքները սկսվելով մի ծայրահեղությունից, ընկնում են մեկ այլ ծայրահեղության մեջ: Այս մարքսիստական մոտեցումները տարածության կազմակերպման դիալեկտիկական զարգացման ոչ բավարար պատկերացման հետևանք էին: Վերջինիս կապակցությամբ Մ.Բարխինը գրում է՝ «այն քաղաքը, որը վերածվում է քաղաք-մուսիայի կամ, լավագույն դեպքում, քաղաք-թանգարանի, ձևավորվելու և փոփոխվելու դրդապատճառներից գուրկ է, համարվում է մենոդ քաղաք»: Վ. Լավրովի հավաստմամբ՝ «...պետք է համարել ոչ բավարար ճարտարապետական պատմական հուշարձանների պահպանումը և կոնսերվացումը: Անհրաժեշտ է նրանց մեջ ներառել ժամանակակից պահանջներից բխող գործառույթներ»:

Միևնույն ժամանակ պետք է բացառել պատմական միջավայրի և առանձին շենքերի անտեղի, չհիմնավորված վերակառուցումը, որը հանգեցնում է քաղաք-մուսիայի կերպարի կորստին: Եվ ինչպես նշում է Ա. Ջարյանը՝ «հեղաշրջվում է քաղաքների անցյալի կազմը, վերափոխվում է կերպարը, բայց միաժամանակ պատրաստվում է ապագա քաղաքը, մի երևույթ, որ ամսանձեղի է, բազմակողմանի, և գալիս է այն գործոններից, որոնք բնորոշում են այսօրվա կյանքը»:

Բեկիացի ճարտարապետների (Ա.Վան Էյք, Թ.Բոսխ) կարծիքով՝ շենքերի վերակառուցման մախազմային աշխատանքներում պետք է հենվել այն համոզմունքների վրա, որ ունեն հասարակ քաղաքացիները: Նրանք կառուցապատման այս աշխատանքների մեջ և մախազներ մշակելիս ներգրավում են բնակչությանը: Նույն կարծիքի են նաև Վ. Գլազիչևը, Ս. Սկուրատովը, Յու. Գրիգորյանը (Ռուսաստան), Յան Գեիլը (Դանիա), Ռեբբյու Մարտինը (Շվեդիա) և ամեն: Այս տիպի մախազները, որոնք առաջ են եկել ոչ մասնագետ քաղաքացիների մախասիրությունների և ավանդական փորձի կիրառմամբ, լայն տարածում են ստանում վերջին ժամանակներում Մեծ Բրիտանիայում, սկանդինավյան երկրներում, Գերմանիայում, Դանիայում, Հոլանդիայում, Բելգիայում, ԱՄՆ-ում, Կանադայում և այլուր:

Ի տարբերություն վերը նշվածի, ճարտարապետների մախորդ սերնդի ներկայացուցիչները, ովքեր իրենց համարում էին «ժամանակակից» շարժման հիմնադիրներ, միանգամայն այլ կարծիք ունեն ոչ մասնագետ բնակչության և քաղաքացիների մասին: Այսպես, Ն.Պլանկերը Լոնդոնի մախազման ժամանակ լոնդոնցիներին անվանում է «հուսալի բնակարաններ» պահանջողներ, Վ.Գրոպյուսը նրանց համեմատում է ամբոխի հետ, որը չի ընդունում և արհամարհում է ժամանակակից քաղաքաշինությունը, Ֆ. Լ. Ռայթը համեմատում է «ժողովրդական ճաշակ» ունեցողների, Լե Կորբյուզիեն՝



«օգտագործված ֆուլկլորի լաթերի» հետ, որոնց նախասիրություններին ծառայում են «մասնագիտական թափփուկները»:

Ի. Գրաբարը տալիս է հստակ սահմանազատում տեսության և պրակտիկայի մեջ, պնդելով, որ գիտականորեն հիմնավորված վերակառուցման աշխատանքներն առարկության չեն հանդիպում:

Այսպիսով, պատմական միջավայրի վերաբերյալ պատկերացումների հիմնական ուղղությունները բաժանվում են երեք փուլի.

1. **պատմական միջավայրի մերժում (մինչև 1960-ական թթ.),**
2. **պատմական միջավայրի պահպանման գաղափարի քաղաքականացում՝ ի հակադրություն նախորդի (1960-1975 թթ.),**
3. **«պահպանվող նորացում» փոխգիջումային տարբերակ, ըստ որի անհրաժեշտ է պահպանել պատմական միջավայրի գործառնական կառուցվածքը և նրա մեջ նրբորեն ներառել ժամանակակից կառույցներ:**

## **ԳԼՈՒԽ 2. ԽՈՇՈՐ ԶԱՂԱՔՆԵՐԻ ԵՎ ԵՐԵՎԱՆԻ ՊԱՏՄԱԿԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆՆԵՐԻ ԶԱՂԱՔԱՇԻՆԱԿԱՆ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆ**

Կատարվում են համեմատական վերլուծություններ աշխարհի մի քանի խոշոր քաղաքների վերակառուցման ընթացքում նախկին քաղաքաշինական սխալների ուղղմանը միտված միջոցառումների ուղղությամբ: Ներկայացվում են Երևանի ներկայիս քաղաքաշինական իրավիճակի փաստացի պատկերը, գոյություն ունեցող տեսական պատկերացումները և խնդիրները:

Գոյություն ունեն պատմական միջավայրի վերածնունդ և վերակառուցման մի քանի մոտեցումներ: Այդ շարքում, ըստ Շ.Կանտակյուզինյի և Ս.Բրանդտի, Իտալիայի Բոլոնիա քաղաքը մնում է որպես պատմական միջավայրում վերակառուցման քաղաքականության լավագույն օրինակ: Եթե այստեղ կիրառված որոշ մոտեցումներ վիճելի են, և վերակառուցման արդյունքները մասամբ չեն համապատասխանում ընդունված նորմերին, մինևույն է, տեսականորեն այդ մոտեցումը մնում է որպես ամենագարգացածը և ամենաընդունելին քաղաքների պատմական կենտրոնների վերակառուցման հայտնի մոտեցումների համեմատ:

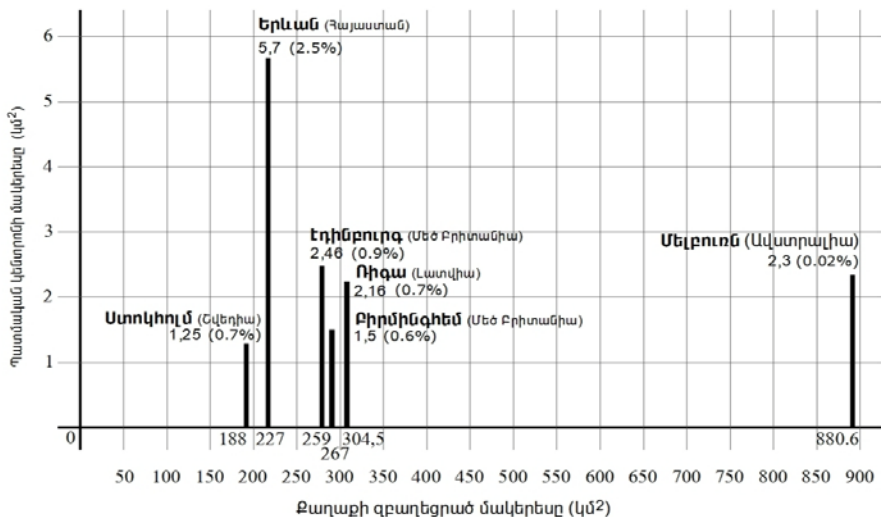
Ըստ Ա. Բաբոյրովի՝ միջնադարյան (անգլիական) քաղաքներին հատուկ է ձևերի անմիջականությունը, քաղաքային տարածությունների տեսողական փոխկապակցվածությունը: «Անգլիական քաղաքաշինության պատմության մեջ չեն եղել դեպքեր, երբ կամայականորեն մուտք գործեն չհիմնավորված կառույցներ կամ վերակառուցված շենքեր, որոնք նախորդի շարունակական արդյունքը չեն», գրում է նա: Իսկ ի տարբերություն վերոհիշյալի՝ Նյու-Յորքում պատմական ժառանգականությունը կարող է չնշմարվել: Այստեղ գործում է քաղաքաշինական այն տիպը, որը շատ հաճախ ստիպված է ենթարկվողական դիրք գրավել և մղվել հետին պլան քաղաքային տնտեսության զարգացման արագության հսկա տեմպերի պատճառով (վերջին 70-80 տարում Մանհեթենի գործարար կենտրոնի մեծ մասը փոխվել է ավելի քան երեք անգամ):

Զարգացած քաղաքների պատմական միջավայրում ճարտարապետական մոտեցումները սկզբունքորեն հետևյալն են.

1. **դինամիկ և ներդաշնակ զարգացում** (լոնդոնյան՝ պահպանողական),
2. **անընդհատ և հիմնովին փոփոխվող** (նյու-յորքյան՝ հնի և նորի կապի անտեսմամբ),

### 3. համեմատաբար միջանկյալ տարբերակ (բոլոնիական՝ հների վերականգնումամբ, նորերի ներգծմամբ և պատմական միջավայրի առողջացմամբ):

Երևանի պատմական միջավայրի քաղաքաշինության զարգացման համար նախընտրելի է 3-րդ մոտեցումը: Սակայն Երևանում նշված մոտեցման մեխանիկական կիրառումը նպատակահարմար չէ, քանի որ քաղաքի պատմական կենտրոնի զբաղեցրած տարածքն ավելի մեծ է խոշոր քաղաքների պատմական կենտրոններից մի քանիսի համեմատ (նկ.1): Դա տեղի է ունեցել թամանյանական գլխավոր հատակագծի շնորհիվ, որտեղ կառուցապատումը նախատեսվում էր իրականացնել այդ պահի (1920թթ.) քաղաքային կառուցապատման սահմաններից անհամեմատ մեծ տարածքում՝ ընդգրկելով 4,3 կմ<sup>2</sup> (430հա) մակերես: Այսօր Երևանի պատմական կենտրոնի մակերեսը պաշտոնապես ընդունված է 5,7կմ<sup>2</sup> (570հա):



Նկ.1. Մի քանի խոշոր քաղաքների և Երևանի պատմական կենտրոնների զբաղեցրած մակերեսների համեմատական տվյալները

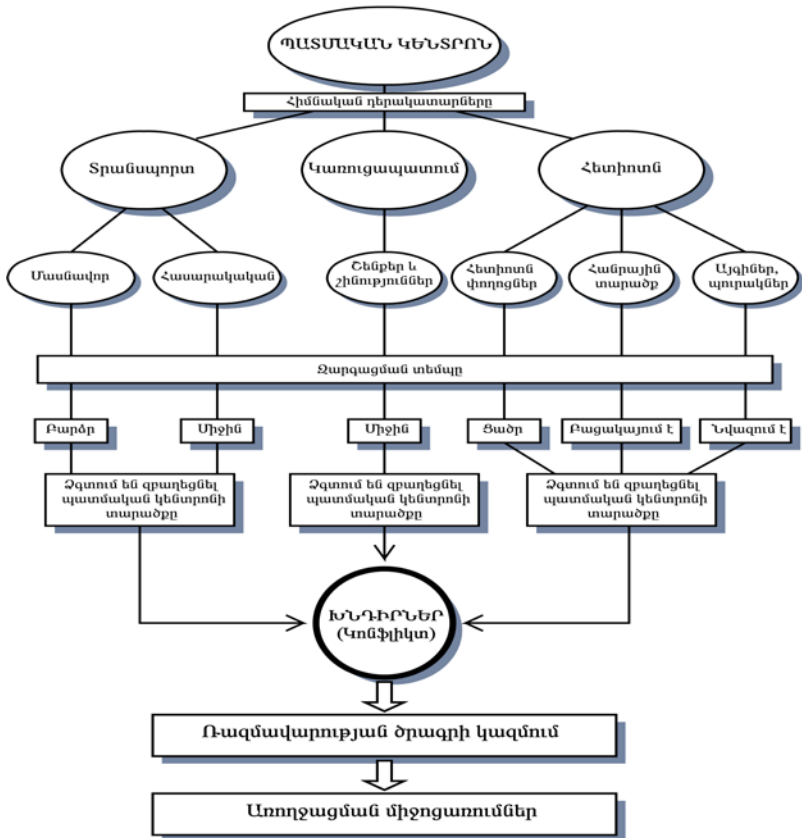
Խոշոր քաղաքներում պատմական միջավայրի ավերման պատճառ է հանդիսացել նոր փողոցների կառուցումը: Այս փողոցների նպատակն էր բավարարել գերծանրաբեռնված քաղաքային տրանսպորտի կարիքները: Սակայն քաղաքաշինության պատմական փորձը ցույց տվեց, որ ճանապարհների առատությունը նվազեցնում է քաղաքային միջավայրի հարմարավետությունը: Այս համոզմունքն է հայտնում Փենսիլվանիայի (ԱՄՆ) համալսարանի պրոֆեսոր Վ. Վուչիկն իր հետազոտություններում: Ըստ նրա՝ ավտոճանապարհների առատությունը հակադարձ համեմատական է քաղաքի կոմֆորտին:

Խոշոր քաղաքների պատմական կենտրոնները տրանսպորտային ծանրաբեռնվածությունից զերծ պահելու խնդիրները, բազմաթիվ մասնագետների հավաստմամբ, ի հայտ են գալիս այն ժամանակ, երբ տրանսպորտային

միջոցների թվաքանակը սկսում է գերազանցել 1000 բնակչին՝ 300 ավտոմեքենա հաշվարկային քանակը: Այս պարագայում կտրուկ վատթարանում է քաղաքային միջավայրի վիճակը: Ամերիկյան խոշոր քաղաքներն այս ցուցանիշը գերազանցել են 1920թթ., իսկ եվրոպական քաղաքները՝ 1960-ականներին: Երևանում 2012թ. վիճակագրական տվյալներով տրանսպորտային միջոցների թվաքանակը 1000 բնակչի հաշվարկով կազմում է 195:

Ներկայիս ավտոմոբիլացման տեմպն աճի միտում ունի, և այս պայմաններում Երևանն այդ ցուցանիշը կգերազանցի մոտավորապես 2016թ-ին:

Նշված խնդիրների (կոնֆլիկտների) լուծման համար անհրաժեշտ է սահմանել պատմական տարածքում հիմնական դերակատարներից մեկի գերակայությունը (նկ.2):



Նկ. 2. Պատմական կենտրոնի զարգացման առանձնահատկությունները  
Ներկայումս խոշոր քաղաքներն առաջնորդվում են քաղաքային տարածքը մարդու վերադարձնելու տրամաբանությամբ:

Այսպես.

**Առաջին** տեղում է հետիոտնը, **երկրորդում**՝ հեծանվորդը, **երրորդում**՝ հասարակական տրանսպորտը, **վերջում**՝ անհատական տրանսպորտը:

**Առաջին** տեղում է հետիոտնը, այսինքն՝ հասարակական տարածքը, որում ներառված է հետիոտնի կենսագործունեությունը՝ հրապարակները, մայքերը, կանաչ տարածքները, ջրային մակերևույթները, այգիներն ու պուրակները: Կանադա-ամերիկյան գրող և նոր ուրբանիզմի հիմնադիր Ջ. Ջեկոբսի կարծիքով քաղաքային տարածքի «մարդկայնացումը» նպաստում է քաղաքի կյանքի անվտանգության ապահովմանը: Եվրոպայում այս մոտեցումը որդեգրելու համար պահանջվեց մոտ 50 տարի: Խոշոր քաղաքներից շատերում քաղաքաշինական սխալների վերանայման արդյունքում, մասնագետները եկան այն համոզման, որ քաղաքային ազատ հասարակական տարածությունն ավելի բարձր կատեգորիա է, քան տրանսպորտային հագեցած ցանցը:

Քաղաքային տարածության առողջացման առաջին քայլերը կատարեցին դանիացի ճարտարապետները՝ Յ. Գեիլի գլխավորությամբ: Կոպենհագենում մի քանի փողոցներ բացառապես հետիոտն դարձրեցին: Սկզբում բողոքի մեծ ալիք բարձրացավ վարորդների, փողոցի առևտրի կետերի տերերի և այստեղ տեղակայված մի շարք կազմակերպությունների կողմից: Սակայն տարիներ հետո պարզվեց, որ այն ապահով հասարակական վայր է, որտեղ դպրոցականները ոտքով են գնում դպրոց, աճել են անվտանգության ցուցանիշներ, իսկ առևտրի ծավալները կրկնապատկվել: Այս մոտեցմանը հետևեցին տրանսպորտային բարեփոխումները, խրախուսվեց հեծանվային երթևեկությունը: Ներկայումս հեծանվային տրանսպորտն այստեղ կազմում է երթևեկության 41%-ը: Այս մոտեցումը որդեգրվեց բազմաթիվ քաղաքների կողմից: Առաջիններից էին բրիտանական և ավստրալական քաղաքները, որտեղից էլ տարածում գտավ քաղաքների «կոպենհագենիզացիա» տերմինը:

Յուրաքանչյուր քաղաք կիրառում է տրանսպորտի բեռնաթափման իր սկզբունքը: Մի շարք քաղաքներ (Յյուրիխ, Լոնդոն, Փարիզ, Բոգոտա, Մեու և այլն) ընտրեցին անհատական ավտոմեքենաները հասարակական տարածքներից հանելու ճանապարհը: Փարիզում 2005-2011թթ. ընթացքում ավտոկայանատեղերը կրճատվեցին 14000-ով՝ ազատված տարածքները տրամադրելով հետիոտնին: Յյուրիխում պատմական կենտրոնի փողոցների մեծ մասը դարձրին հետիոտնային՝ մյուսներում տրանսպորտի արագությունը նվազեցնելով և լուսացույցների տակ կանգառներն ավելացնելով այնքան, որ հասարակական տրանսպորտից օգտվելը կամ քայլելը նախընտրելի դառնա անհատական տրանսպորտային միջոցից: Բոգոտայի իշխանությունները 1998-2001թթ. առանձնացրին հասարակական տրանսպորտի մեծ մասի երթևեկելի մասը մյուսներից՝ ազատելով այն լուսացույցներից, հստակ տարանջատելով միմյանցից հետիոտնային հատվածների, մայքերի չափաբաժինները և հեծանվային ուղիները: Այս միջոցառումները զուգորդվում էին ավտոկայանատեղերի գների բարձրացմամբ, չթույլատրված վայրերում կայանման համար տուգանքների խստացմամբ: Լոնդոնի քաղաքային իշխանությունները 2007թ-ին քաղաքի կենտրոնական մասը դարձրեցին վճարովի անհատական ավտոտրանսպորտի համար: Մադրիդում 2000թ-ին արագընթաց մայրուղու 6 կմ հատվածը վերակառուցվեց՝ դարձնելով ստորգետնյա, վերգետնյա հատվածը տրամադրելով հանրությանը, որի արդյունքում ստեղծվեց 10 կմ երկարությամբ՝ 649հա տարածքով հանգստի գոտի: Մեուում 2005թ-ին մեզապոլիսի կենտրոնով անցնող արագընթաց մայրուղին քանդվեց և տեղում ստեղծվեց մոտ 8 կմ երկարությամբ հասարակական հանգստի գոտի՝ ջրային մակերեսներով և կանաչ զանվածներով: Նյու Յորքի Բրոդվեյի մի շարք հատվածներ, այդ թվում հանրահայտ Թայմս Սկուեյրը 2003թ-ից դարձել են հետիոտնային, ազատվելով առօրյա դարձած ավտոմեքենաների շահկներից:

Բարսեղունյում գլխավոր ճարտարապետ Խ. Ասեբիլյոն 1992թ. օլիմպիադայի նախաշեմին հաջողվեց ստեղծել 140 հասարակական տարածություն՝ չքանդելով որևէ պատմական շինություն:

Խոշոր քաղաքների առջև ծառացած խնդիրները որքան բազմազան, նույնքան էլ նման են միմյանց: Երևանի քաղաքային միջավայրը քաղաքացուն վերադարձնելու մոտեցումներում անհրաժեշտություն է առաջանում փոխել մտածողությունը քաղաքային տարածության նախագծման վերաբերյալ: Հաշվի առնելով միջազգային քաղաքաշինության զարգացման դիմամիկան, այսօր Երևանի քաղաքաշինական ճակատագիրը չի կարող կանխորոշվել ներկայիս գլխավոր հատակագծի տրամաբանության սահմաններում:

Երևանի կենտրոնի փողոցա-ճանապարհային ցանցն ավելի հագեցած է ամբողջ քաղաքի փողոցա-ճանապարհային ցանցի համեմատ: Երևանի գլխավոր հատակագծի տվյալներով, մինչև 2020թ. նախատեսվում է փողոցա-ճանապարհային ցանցն ընդլայնել՝ քաղաքում 37%, կենտրոնում՝ 42%-ով: Ըստ այդմ քաղաքի հողատարածքի նկատմամբ փողոցա-ճանապարհային ցանցի զբաղեցրած մակերեսը կկազմի 8,4%, իսկ կենտրոնում՝ 22% : Ակնհայտ է քաղաքային ընդհանուր հյուսվածքում ճանապարհների հատկացված տարածքների անհամաչափությունը: Կենտրոնում, մասնավորապես պատմական կենտրոնում, փողոցների հետագա ընդլայնումը կամ նորերի կառուցումը աննպատակահարմար է:

Երևանում հանրային տարածքների կրճատումը սկսվեց մայքերի կանաչ հատվածները կայանատեղերի վերածելու գործընթացով, փոքրացնելով մայքերն այնտեղ, որտեղ դա հնարավոր էր: Կառուցվեցին մի շարք ճանապարհային հանգույցներ, որոնց մեծ մասը արդարացիորեն անհրաժեշտ էր քաղաքի կենտրոնի բեռնաթափման համար, սակայն այնտեղ, որտեղ իսպառ վերացավ քաղաքային կոմֆորտի տարրը, արդարացված չէր (Խանջյան փ., Իտալական փ. և այլն): Բացվեցին Արամի փողոցի մի քանի հատվածներ, որոնք ժամանակին հետիոտնային էին, այժմ վերածվել են ավտոմեքենաների կայանատեղերի: Կայանատեղերի են վերածվել նաև հանրային կանաչ զանգվածի զգալի հատվածներ՝ Օղակաձև զբոսայգու, Գլխավոր պողոտայի տարածքներում:

Քաղաքային միջավայրի առողջացման համար, նախագծման գործընթացին զուգահեռ, պետք է կազմակերպել հասարակական քննարկումներ՝ հանրության շահագրգիռ հատվածի մասնակցությամբ: Հանրության կարծիքի ներգրավումն անհրաժեշտ է նախագծային աշխատանքների հայեցակարգային, էսքիզային փուլում, որն արդյունավետությամբ կիրառվում է զարգացած մի շարք քաղաքների վերակառուցման աշխատանքներում:

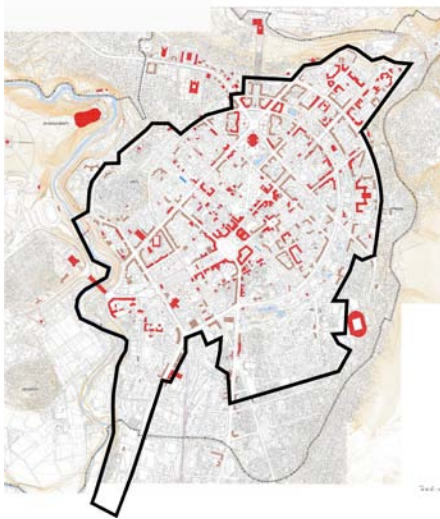
### **ԳԼՈՒԽ 3. ԵՐԵՎԱՆԻ ՊԱՏՄԱԿԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆԻ ԿԱՌՈՒՑԱՊԱՏՄԱՆ ԱՌՈՂՋԱՑՄԱՆ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ**

Ներկայացվում է Երևանի կենտրոնի քաղաքաշինական իրավիճակը, տրվում են հիմնավորումներ և հանձնարարականներ պատմական միջավայրի առողջացման ուղղությամբ:

Երևանը 18-19-րդ դարերում զբաղեցնում էր մոտ 150-180 հա մակերես: 20-րդ դարասկզբին քաղաքային տարածքն ամբողջությամբ ներառվեց քանանյանական գլխավոր հատակագծի մեջ: Քաղաքի նախատեսվող մակերեսն ըստ այդմ դարձավ 430հա: Կառուցապատման ընդլայնման շնորհիվ այն ներկայումս կազմում է 570 հա:

Իրավական ուժով պատմականորեն ձևավորված միջուկը և քամանյանական գլխավոր հատակագծով սահմանված կառուցապատված տարածքները համատեղ համարվում են պատմական կենտրոն (նկ.3): Սակայն պատմական կենտրոնի փաստացի սահմաններն ավելի մեծ են:

Պատմական կենտրոնի պաշտոնապես ընդունված սահմաններից դուրս տարածքները գործառնական համակարգի, հուշարձան շենքերի առկայության, դրանցով կազմված միջավայրի, հետիոտնի մատչելիության, տեսողական ընկալման, իրավական և քաղաքաշինական հատկանիշներով մեկուսացված չեն և կարող են համարվել պատմական կենտրոնի լիարժեք մաս: Պատմական կենտրոնում քաղաքաշինական գործունեության համար իրավական ռեժիմի համաչափ կիրառման նպատակով առաջարկվում են պատմական կենտրոնի ճշգրտված սահմանները (նկ.4):



Պատմական կենտրոնի մակերեսը ներկայումս կազմում է 570 հա:

Նկ.3. Երևանի պատմական կենտրոնի սահմանները 2004թ. հաստատված գլխավոր հատակագծի տվյալներով



Պատմական կենտրոնի առաջարկվող սահմաններ  
— Պատմական կենտրոնի ընդունված սահմաններ

Գծանշված հատվածը պատմական կենտրոնի սահմաններից դուրս մնացած մասն է (136 հա):

Նկ.4. Պատմական կենտրոնի առաջարկվող սահմանները (706 հա)

Առաջարկվող սահմաններում քաղաքաշինական գործունեությունն արդյունավետ իրականացնելու համար նպատակահարմար է պատմական կենտրոնը տրոհել առանձին քաղաքաշինական միավորների, որը հնարավորություն կտա բնակիչներին և շահագրգիռ մարմիններին նախագծման առաջնային փուլում գործնական մասնակցություն ունենալ սեփական կենսագործունեության միջավայրի ծրագրվող փոփոխություններում:

Պատմական կենտրոնի քաղաքաշինական ներկայիս պատկերը սկզբունքորեն հետևյալն է.

1. Տրանսպորտային գործող համակարգը չի նպաստում պատմական կենտրոնի բեռնաթափմանը: Տրանսպորտային միջոցներից շատերը անցնում են կենտրոնով՝ քաղաքի և հանրապետության այլ շրջաններ գնալու համար (նկ.5):
2. Բացակայում են հետիոտնային ուղիները և դրանց կապը հանրային տարածքների, այգիների ու պուրակների հետ: Հետիոտնային փողոցների ստեղծում նախատեսված չէ: Հետիոտնային փողոցը միակն է՝ Հյուսիսային պողոտան:
3. Նվազում է կանաչ զանգվածը: Այգիները և պուրակները շահագործվում են անհաշվենկատ կերպով:
4. Բացակայում են հեծանվային տրանսպորտի հարմարությունները:
5. Լուծված չեն պատմական թաղամասերի (Ձորագյուղ, Կոնդ) վերականգնման հիմնախնդիրները: Ձորագյուղը չի պահպանվել: Այստեղ նախագծման մեջ կիրառվում է հմի ոճական իմիտացիան՝ հիշողությունների շնորհիվ վերականգնելով նախկին կերպարի յուրօրինակությունը: Կոնդը նախագծվում է ոճավորվում է ոչ թե հմի վերակառուցմամբ այլ, այլ կազմաքանդմամբ: Կոնդը մեծ չափով է պահպանել իր պատմական շերտը և կենտրոնական դիրք է զբաղեցնում քաղաքի միջավայրում:
6. Հուշարձանները, որոնց գործունեությունն ակտիվ շարունակվում է (քաղաքի եկեղեցիները) կերպարային մեկուսացման մեջ են շրջապատից: Շրջապատը ձևավորված չէ նրանց կերպարի ազդեցությամբ:
7. Կենտրոնում կան կլասիցիզմի ոճով պատմական շենքեր, որոնք պատմական հստակ շերտի կրողներ են, սակայն նրանցով չէ պայմանավորված Երևանի ներկայիս կերպարը:
8. Երևանի «թամանյանական ժամանակահատվածի» և նրանց ազդեցությամբ ստեղծված շենքերն ու քաղաքային միջավայրը քաղաքի կերպարի հիմնական կրողներն ու թելադրողներն են: Նրանցով է պայմանավորված քաղաքի յուրօրինակությունը և ճանաչելի Երևանյան միջավայրը:
9. (1960-85թթ.) ժամանակաշրջանի շենքերը կապված չեն շրջապատի պատմականորեն ձևավորված միջավայրի հետ և հակադրվում են քաղաքի հիմնական ոճական տեսակին (բազմահարկեր բակային տարածքներում, «դոմինանտներ» փողոցների և պողոտաների մասշտաբային ընկալումն արժևորելու համար):
10. «Նոր շրջանի» շինարարությունը կենտրոնում իրականացվում է կառուցապատման միջանկյալ տարածքներում տեղային լուծումներով:  
Այս իրավիճակում խնդիրների լուծման համար մինչ այժմ կատարվել և կատարվում են հետևյալ միջոցառումները.
  - Հանրային տարածքների նկատմամբ մոտեցումները սահմանափակվում են կանաչ զանգվածի դեկորներով տեղային լուծումներով: Միախառնվում են հանրային տարածքի, հետիոտնային ուղիների և կանաչ զանգվածի գործառնությունները:
  - Կատարվում են կառուցապատման աշխատանքներ հանրային նշանակության տարածքներում, որը հետևանք է անշարժ գույքը բացառապես կոմերցիոն շահի տեսանկյունից դիտելու հանգամանքի:
  - Տրանսպորտային ծանրաբեռնվածությունը մեղմելու նպատակով կառուցվում են նոր ճանապարհներ: Սակայն դրանք արդյունավետ չեն, քանի որ չեն ապահովում կենտրոնի բեռնաթափումը: Վերջին շրջանում կառուցված ճանապարհները նպաստում են դեպի պատմական կենտրոն տրանսպորտի

անարգել մատչելիությամբ: Կրկնվում են նույն սխալները, որոնք հատուկ էին արտերկրյի մի շարք խոշոր քաղաքներին:

- Պատմական կենտրոնում փորձ է արվում փոխկապակցելու քաղաքաշինական երկու տարբեր մշակութային շերտերը՝ հինը և նորը: Գործող լուծումը՝ ձուլել՝ հյուսելն է, մեկը մյուսի վրա բերելը: Այս մոտեցման հեղինակները ձգտում են ստեղծել քաղաքի կառուցվածքի ուղղահայաց շերտավորում, որի դեպքում հինը կպահպանի իր պատմական դերն ու արժեքը, չի վերածվի բուտաֆորիայի, բայց և չի հավակնի կատարելու այն քաղաքաշինական դերը, որի պոտենցիալը, նրանց կարծիքով, միլիոնամոց քաղաքի կենտրոնի չափանիշներով հինն իր մեջ չի պահում: Մյուս դեպքում՝ ճարտարապետները նույն կառուցապատման մեջ առաջարկում են հին քարաշեն քաղաքը պահել վերակառուցման պայմանով և նրանցից ներս՝ բակային տարածքներն օգտագործել բազմահարկ կառուցապատման համար, որոնք կերպարային առումով ֆոն կհանդիսանան քաղաքի երկրորդ մասշտաբի համար: Նման կառուցապատման դեպքում դադարում է բակային տարածքի գործառույթը՝ սպասարկման և հանգստի կազմակերպման համար անհրաժեշտ տարածքների իրացման պատճառով:

Հիմնվելով արտերկրյի փորձի և քաղաքը «մարդու հարմարավետության համար» տրամաբանության վրա, Երևանի կենտրոնի վերակառուցման գործողությունները ներկայացվում են հետևյալ սկզբունքային միջոցառումների տեսքով (աղ. 1):

Աղյուսակ 1

### Երևանի պատմական կենտրոնի վերակառուցման միջոցառումները

Ժամկետները	Երկարաժամկետ	Միջնաժամկետ	Կարճաժամկետ
<b>Միջոցառումները</b>			
<b>Գործողություններ</b>	Հիմնախնդիրների բացահայտում	Ծրագրերի կազմում	Իրականացում
<b>Մակարդակներ</b>	Քաղաքային	Հանրային տարածության	Դետալների
<b>Մշակումներ</b>	Ռազմավարություն	Տարածքային ծրագրեր	Նախագիծ

Ներկայացված գործողությունների ժամկետները պայմանավորված են համապատասխան ռեսուրսների հատկացումներով և աշխատանքների կատարման շրջայի շարունակական իրագործմամբ:

**Երկարաժամկետ** ծրագիրն ընդգրկում է քաղաքային մակարդակում ռազմավարական բարեփոխումները, որոնք նախատեսում են խոշոր և երկարատև ներդրումներ: Ներառում է տրանսպորտի հետ առնչվող հիմնախնդիրները: **Միջնաժամկետ** ծրագիրն ընդգրկում է հետիոտնային շարժման, հասարակական տարածքների և կանաչ զանգվածի խնդիրները: **Կարճաժամկետ** ծրագիրը կապված է կառուցապատման հիմնահարցերի հետ և ներառում է մախագծային մշակումները:

Առողջացման միջոցառումների շարքում ներկայացվում են քաղաքաշինական իրավիճակի բարելավմանը միտված սկզբունքային գործողություններ:



Մասնավորապես առաջարկվում է.

1. Մշակել քաղաքաշինական իրավական հայեցակարգ՝ հետիոտնի գերակայությունը քաղաքային տարածքի գործառնական կառուցվածքում ընդունելու (ճանաչելու) մասին:
2. Տրոհել կենտրոնը առանձին քաղաքաշինական միավորների, որոնց նախագծի մշակման սկզբունքները ենթակա դիրք կունենան ընդհանուր հայեցակարգի նկատմամբ: Ստեղծել հնարավորություն առանձնացված միավորների խնդիրների հանրային քննարկման համար: Ծրագրվող փոփոխությունների մասին հանրության իրազեկման գործնական համակարգի ներդրմամբ և գործարկմամբ, իշխանություն-ներդրում-կառուցապատող օղակում ստեղծել 4-րդ շահագրգիռ մարմին, որի սեփական շահերի պաշտպանության լծակները կսահմանվեն իրավական ակտերով:
3. Կազմակերպել հետիոտնային շարժման ուղիներ և մշակել ամրագել կապ հանրային տարածքների հետ՝ դիտարկելով որոշ փողոցներ բացառապես հետիոտնային դարձնելու հնարավորությունը:
4. Մշակել բնակչության սակավաշարժ խմբերի համար համընդհանուր քաղաքաշինական համակարգ, լուծել մատչելիության և անվտանգության հիմնախնդիրները հետիոտնի գերակայության համատեքստում:
5. Վերակազմակերպել տրանսպորտային ցանցը: Ստեղծել շրջանցիկ ճանապարհներ՝ կենտրոնն ազատելով անհարկի մուտք գործող տրանսպորտից (կենտրոնով անցնող մայրուղիների մի մասը ստորգետնյա վերակառուցելով):
6. Առավելագույնի հասցնել կենտրոնում միակողմանի երթևեկությունը (նկ.6):



Հանրապետության այլ շրջաններ մեկնող տրանսպորտային միջոցներն անցնում են պատմական կենտրոնով՝ ծանրաբեռնելով երթևեկությունը:

Նկ.5. Պատմական կենտրոնով անցնող մայրուղիների սխեմա

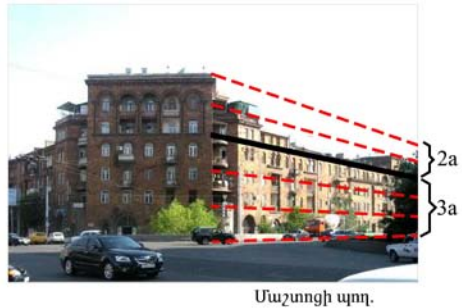
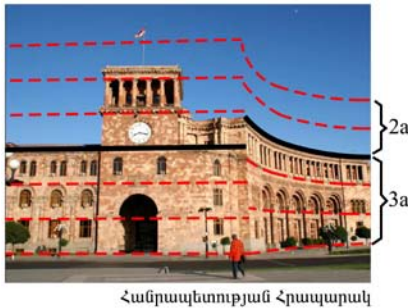


Միակողմանի երթևեկությամբ փողոցները կազմում են կենտրոնական միջուկի փճՌՃԿերի 61%-ը, հնարավորություն տալով նվազեցնել տրանսպորտի ծանրաբեռնվածությունը:

Նկ.6. Պատմական կենտրոնի երթևեկության առաջարկվող սխեմա

7. Ավելացնել կանաչ զանգվածը՝ այգիներում և պուրակներում անհարկի կառուցապատումների, անջրանցիկ մակերևույթների և կայանատեղերի հաշվին:

8. Պատմական կենտրոնում նոր կառույցների ծավալատարածական հատկանիշների ներդաշնակությունն ապահովելու նպատակով առաջնորդվել կողմնորոշիչ ցուցումներով՝ գծային կառուցապատման մեջ գերիշխող բարձրությունների վերլուծման և հիմնավորման սկզբունքն ընդունելով որպես խորհրդատվական բնույթի հանձնարարականներ (նկ. 7; 8):

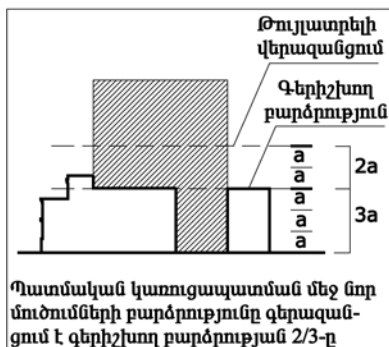


Վերազանցումները 2a-ի սահմանում են  
 Դեպքում բաժանման գծեր (գերիշխող բարձրության 1/3 (a) հեռավորության վրա)  
 ————— Գերիշխող բարձրություն — — — — — Վերազանցող բարձրություն

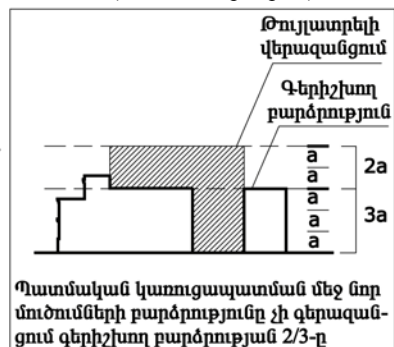
Առավելագույն վերազանցումները չեն գերազանցում շենքերի գերիշխող բարձրության 2/3-ը:

- Նկ. 7. Պատմական միջավայրում գերիշխող բարձրությունների և թույլատրելի վերազանցումների հիմնավորում

Փաստացի իրավիճակ



Առաջարկվող մոտեցում  
 (սահմանափակում)



- Նկ. 8. Պատմական միջավայրում կառուցվող շենքերի բարձրության առաջարկվող սահմանափակումներ:

Սկզբունքային գործողությունների կազմակերպման հիմքում պետք է դրվեն խնդիրների իրավական և տեխնիկական խոչընդոտների հաղթահարման մեխանիզմներ: Իրավական մեխանիզմների կիրառումը կբարձրացնի պատմական կենտրոնի կառուցապատման ռեժիմի կարգավիճակը, միաժամանակ ապահովագրելով չհիմնավորված կառուցապատման ռիսկերից:

## ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

1. Դասակարգվել են պատմական միջավայրի պահպանման և ձևափոխման վերաբերյալ գիտական մտքի զարգացման միջազգային փորձի հիմնական ուղղություններն ըստ ժամանակային փուլերի:
2. Կատարվել են համեմատական վերլուծություններ Երևանի և արտերկրի մի շարք խոշոր քաղաքների պատմական կենտրոնների քաղաքաշինության զարգացման ուղղությամբ, վեր հանելով մի շարք բացասական գործոններ, որոնք նպաստել են քաղաքների հարմարավետության անկմանը:
3. Ներկայացվել է պատմական միջավայրի հարմարավետության սկզբունքի կիրառման համատեքստում հետիոտնի գերակայության գաղափարի անհրաժեշտությունը՝ վերլուծելով քաղաքների զարգացման սոցիալ-տնտեսական շարժառիթները:
4. Հիմնավորվել է հանրության իրազեկման համակարգի բարելավման, արդիականացման և գործնական կիրառման անհրաժեշտությունը, ուսումնասիրելով բնակչության կենսագործունեության միջավայրի փոփոխության դեպքում հանրային կարծիքի առանցքային դերի ազդեցությունն ու նշանակությունը՝ զարգացած երկրների օրինակով:
5. Հստակեցվել են Երևանի պատմական կենտրոնի փաստացի սահմանները, որի խնդիրների լուծման համար ներկայացվել է կենտրոնը առանձին քաղաքաշինական միավորների տրոհելու անհրաժեշտությունը:
6. Կազմվել է Երևանի պատմական կենտրոնի առողջացման սխեմատիկ պատկերը՝ վեր հանելով սոցիալական, տնտեսական, տեխնիկական և գեղագիտական խնդիրները:
7. Տարբերակվել են Երևանի կենտրոնի զարգացման միջոցառումների իրականացման ժամկետներն ըստ առաջնահերթության, ներկայացնելով վերակառուցման միջոցառումների սկզբունքային գործողությունների հաջորդականությունը:
8. Առաջարկվել են պատմական կենտրոնի տրանսպորտի վերակազմակերպման և արդիականացման, հետիոտնային շարժման ու հանրային տարածքների հանդեպ ընդհանուր քաղաքաշինական մոտեցումներ՝ նախանշելով հետագա հնարավոր զարգացումները:
9. Մշակվել են պատմական միջավայրում կառուցապատման կանոնակարգմանը միտված խորհրդատվական բնույթի առաջարկություններ և հանձնարարականներ:

**ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԴՐՈՒՅԹՆԵՐԸ ՀՐԱՏԱՐԱԿՎԱԾ ԵՆ  
ՀԵՏԵՎՅԱԼ ԳԻՏԱԿԱՆ ԱՇԽԱՏԱՆՔՆԵՐՈՒՄ**

1. Մանուկյան Ա.Մ.: Երևանի բնակելի բազմաֆունկցիոնալ շենքերի հատակագծածավալային համակարգում ավտոկանգառների նախագծման առանձնահատկությունները//Հայաստանի շինարարների տեղեկագիր.– ° 8<sup>3</sup> Վ, 1997. - 6(11). - Էջ 4-5:
2. Մանուկյան Ա.Մ.: Բնակելի կազմավորումների տարերային գոյացման հիմնահարցերը (Երևանի օրինակով)//Հայաստանի շինարարների տեղեկագիր. – ° 8<sup>3</sup> Վ, 1998.- 6(23), - Էջ 18-19:
3. Մանուկյան Ա.Մ.: Պատմական միջավայրում կառուցապատման սկզբունքային մոտեցումները//Հայաստանի շինարարների տեղեկագիր.– ° 8<sup>3</sup> Վ, 1998.- 11-12(28-29).- Էջ13-14:
4. Մանուկյան Ա.Մ.: Ժամանակակից ճարտարապետության և պատմական միջավայրի փոխհարաբերությունները//Հայաստանի շինարարների տեղեկագիր. – Երևան, 1999. -11-12 (40-41), - Էջ 18-19:
5. Մանուկյան Ա.Մ.: Երևանի ներքակային տարածությունների ճարտարապետությունը//ԵրճԸԻ-ի Գիտական աշխատությունների ժողովածու. – Երևան, 2000.- Հատոր I. - Էջ 65-67:
6. Մանուկյան Ա.Մ.: Երևանի պատմական միջավայրի առողջացմանն ուղղված մոտեցումները // ԵՃԸՊՀ-Հ Գիտական աշխատությունների ժողովածու.– Երևան, 2012.- Հատոր I (44). - Էջ 20-23:
7. Մանուկյան Ա.Մ.: Քաղաք մարդու համար//ԵՃԸՊՀ-ի Գիտական աշխատությունների ժողովածու.- Երևան, 2012.- Հատոր III(46). - Էջ 21-30:

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ  
ОРГАНИЗАЦИИ ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ЕРЕВАНА

РЕЗЮМЕ

На протяжении последних десятилетий в мире происходит стремительная эволюция архитектурных и градостроительных решений по реконструкции исторической городской среды. Столица Армении г. Ереван относится к городам, развитие которых предопределяет тесную взаимосвязь формирующейся городской среды с историческим центром.

В диссертации рассмотрен опыт реконструкции более десятка крупных городов с целью изучения градостроительных проблем и современных методов реорганизации и реконструкции существующих исторических центров, позволяющих выправить сложившиеся негативные явления.

В процессе исследования выявлены проблемы, возникающие при застройке исторических центров:

- слабая взаимосвязь старого и нового,
- отсутствие комплексного решения транспортных, пешеходных, социальных и эстетических проблем при развитии центральной зоны,
- неэффективная реновация исторически сложившейся застройки.

Анализ теории и практики развития крупных городов позволил также выявить принципиально разные взгляды специалистов-урбанистов прошлого века относительно подходов к градостроительным решениям при реконструкции центров городов. На основании обобщения различных представлений ученых об охране исторической среды, подходы к застройке исторических центров подразделены на три основных этапа: игнорирование сложившейся застройки и утверждение нового стиля, абсолютизация идеи защиты исторической среды с запрещением нового строительства и принцип сохраняющего обновления.

В конце XX века наметилась устойчивая тенденция бережного отношения к застройке исторических центров и стремление органически вписать новые объекты в сложившуюся структуру. Большинство городов мира, учитывая прошлые градостроительные упущения, стремятся найти решения для подчинения исторической городской среды к логике «города для людей».

При исследовании исторически сложившейся среды Еревана определено, что наряду с вышеуказанными проблемами, на фоне стремительно растущего количества транспортных средств и темпа жизни, первоочередной задачей является взаимосвязь транспортного и пешеходного обслуживания, а так же необходимость сохранения соразмерности при формировании новой застройки.

Анализируя развитие центра Еревана было установлено, что одной из причин разрушения городской среды является строительство новых улиц с целью разгрузки перегруженного транспорта. В крупных городах подобный подход показал, что увеличение количества улиц в сложившейся среде снижает показатели удобств городской среды. Зарубежные транспортные системы в исторической городской среде в большей степени ориентированы на человека и предусматривают возможности для удобного передвижения.

В работе проведена периодизация и характеристика этапов развития сложившейся застройки, выявлены тенденции развития архитектуры исторической среды Еревана, совокупность факторов, повлиявших на формирование исторического центра, установлен необходимость разработки концепции признания приоритета пешехода в структуре городского пространства.

Представлены сроки осуществления мероприятий развития центра Еревана, с учетом последовательности принципиальных действий стратегической концепции. Уточнены границы исторического центра Еревана, проблемы которого предлагаются решить, принимая в основу приоритет пешеходных путей и общественных пространств, создавая условия беспрепятственного доступа для маломобильных слоев населения к объектам городской инфраструктуры.

Обоснована необходимость разделения генерального плана города на отдельные градостроительные единицы и признание превосходства разработанных единиц над утвержденным генеральным планом. Подчеркивается необходимость существенного повышения участия общественности при разработке этих единиц, реорганизации и проектировании новых городских пространств, с учетом опыта реконструкции развитых городов.

Систематизированы основные направления архитектурного воздействия на историко-культурную среду, с помощью которых создается возможность контроля над архитектурным вмешательством при реновации, реконструкции и застройки исторической среды города.

Предложены мероприятия по реорганизации транспорта и увеличению количества одностороннего движения в центре Еревана, развитию пешеходного движения и градостроительной интеграции жилых застроек в сложившуюся структуру.

Разработаны рекомендации и предложения, основанные на необходимости реконструкции улиц, пешеходных путей, зеленых зон и общественных пространств, а также по ограничению высоты новых объектов при застройке в сложившейся среде, учитывая преобладающую высоту существующей застройки.

Теоретические выводы и рекомендации могут быть использованы в работе муниципальных структур, при корректировке генерального плана города, реконструкции существующих и возведении новых построек.

SOME PROBLEMS OF ARCHITECTURAL PLANNING ORGANIZATIONS  
OF THE HISTORICAL CENTER OF YEREVAN

ABSTRACT

During the last decades the world is facing the rapid evolution of architectural and urban development solutions for the reconstruction of the historical urban environment. Yerevan, the capital of Armenia, belongs to the cities the development of which requires the close relationship of the forming urban environment with the historical center.

The dissertation examines the experience of reconstruction of more than a dozen cities having the goal to study the urban problems and modern methods of reorganization and reconstruction of the existed historical centers, allowing to correct the formed negative phenomena.

The study has revealed the problems, arising during the building up of the historical centers:

- weak interrelation of old and new,
- lack of integrated solution of transport, pedestrian, social and aesthetical problems during the development of central zone,
- inefficient renovation of historical buildings.

The analysis of the theory and practice of the development of large cities has allowed to reveal a fundamentally different views of experts-urbanists of the last century regarding the approaches to the town-planning in the reconstruction of a city center. Being based on the synthesis of different views of scientists regarding the protection of historical centers, the approaches to the building of the historical centers are divided into three main stages: the ignoring of the existing building and adoption of a new style, the absolutisation of idea regarding the protection of historical environment by prohibiting new constructions and the principle of preserving the renovation.

At the end of 20<sup>th</sup> century a steady tendency of careful attitude towards the building of the historical centers and the desire to inscribe new objects organically into the existing structure is noticed. Most cities in the world, taking into consideration the previous omissions of urban development, try to find the solutions for the subordination of historical city environment to the logic of “city for people”.

During the investigation of the historically formed environment of Yerevan, it is determined that in addition to the above-mentioned problems and on the background of a rapidly growing number of vehicles and pace of life, the priority task is the interconnection of vehicle and pedestrian maintenance as well as the necessity to preserve the proportionality during the formation of a new building.

The analysis of the development of the center of Yerevan had revealed that one of the reasons of urban environment destruction was the construction of new streets with the view to unload the overloaded traffic. In big cities such kind of approach revealed that the increase of quantity of streets in the formed environment reduces the conveniences of urban environment. Foreign transport systems in the historical urban environment are mainly focused on people and provide the opportunities for convenient and comfortable transportation.

The study includes the periodization and description of the stages of development of the existing building as well as it reveals the development tendencies of the architecture of Yerevan historical environment, the combination of factors which have an influence of the formation of historical center. Also, the study reveals the necessity to elaborate the concept of recognition of pedestrian priority in urban space structure.

The study presents the timing of the scheduled implementation of activities for the development of the center of Yerevan, taking into consideration the sequence of principle actions of strategic concept. Also, the borders of historical center of Yerevan are clarified and their problems are suggested to be solved by being based on the priority of pedestrian pathways and public spaces, creating the conditions for unimpeded access of the limited mobility population to the objects of urban infrastructure.

The study substantiates the necessity of splitting of the master plan into separate urban planning units as well as the recognition of the superiority of the elaborated units on the approved master plan. The necessity of a significant increase of public participation during the elaboration, reorganization and designing of new urban spaces based on the reconstruction experience of the developed countries are emphasized in the study.

The main directions of architectural impact on the historical and cultural environment are systemized. They create the possibility to control the architectural intervention during the renovation, reconstruction and building of the historical environment of the city.

The measures of the reorganization of transport and increase in the number of one-way traffic in the center of Yerevan, development of pedestrian traffic and urban integration of housing estates in the existing structure are suggested in the present study. Being based on the necessity of reconstruction of streets, pedestrian pathways, green areas and public spaces the recommendations and suggestions are elaborated in the study as well as the recommendations and offers limiting the height of new objects during the building in the existing environment, taking into consideration the prevailing height of the existing building.

The theoretical conclusions and recommendations can be applied in the work of municipal authorities, in correcting of master plan of a city, in renovation of existing buildings and in building the new ones.

