

issn 2077-3455

**СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ
АРХІТЕКТУРИ
ТА МІСТОБУДУВАННЯ**

33' 2013

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ АРХІТЕКТУРИ ТА МІСТОБУДУВАННЯ

Науково-технічний збірник

Заснований в 1997

Випуск № 33

Київ КНУБА 2013

УДК 711.11; 711.112

Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Дьомін. – К., КНУБА, 2013. – Вип. 33. – 492с. Українською та російською мовами.

В збірнику висвітлюються актуальні проблеми досліджень у галузі архітектури та містобудування, теорії та історії архітектури, реконструкції існуючої забудови.

Розрахований на працівників науково-дослідних і проектних організацій, викладачів вищих навчальних закладів.

Современные проблемы архитектуры и градостроительство: Науч.-техн. сборник / Ответ. ред. Н.Н. Демин. – К., КНУБА, 2013. – Вып. 33. – 492 с. На украинском и русском языках.

В сборнике освещаются актуальные проблемы исследований в области архитектуры и градостроительства, теории и истории архитектуры, реконструкции существующей застройки.

Рассчитан на работников научно-исследовательских и проектных организаций, преподавателей высших учебных заведений.

Відповідальний редактор – член-кореспондент АМ України, доктор архітектури, професор М.М. Дьомін.

Редакційна колегія: доктор технічних наук, професор Габрель М.М.; кандидат технічних наук, професор Товбич В.В. (заступник відповідального редактора); доктор технічних наук, професор Ключиниченко Є.С.; доктор архітектури, професор Лаврик Г.І.; доктор архітектури, професор Мардер А.П.; доктор технічних наук, професор Михайленко В.Є.; доктор географічних наук, професор Нудельман В.І.; доктор архітектури, професор Панченко Т.Ф. доктор технічних наук, професор Підгорний О.Л.; доктор технічних наук, професор Плоский В.О.; доктор технічних наук, професор Самойлович В.В.; доктор технічних наук, професор Сергейчук О.В.; доктор архітектури, професор Слепцов О.С.; доктор архітектури, професор Ковальський Л.М.; доктор архітектури, професор Куцевич В.В.; кандидат архітектури, доцент Левченко О.В. (відповідальний секретар); доктор архітектури, професор Фільваров Г.І.; доктор архітектури, професор Тімохін В.О. (заступник відповідального редактора); доцент Чередніченко П.П. (заступник відповідального секретаря); дійсний член АМ України, доктор технічних наук, професор Яковлев М.І.

Рекомендовано до видання вченою радою Київського національного університету будівництва і архітектури, протокол № 18 від 26 червня 2013 р.

На замовних засадах

© Київський національний університет будівництва і архітектури, 2013

УДК 72.012:72.04(045)

Л. Р. Гнатюк,

канд. арх., доцент

Ю. Е. Кучеренко,

студентка 4-го курсу, кафедра КТД,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ДИЗАЙН ІНТЕР'ЄРІВ СТАНЦІЙ МЕТРОПОЛІТЕНУ В ІСТОРИЧНОМУ СЕРЕДОВИЩІ КИЄВА ТА ХАРКОВА

Анотація: стаття присвячена дослідженню нових та існуючих станцій київського та харківського метрополітену, їх взаємозв'язку з історичним середовищем, в якій вони запроектовані.

Ключові слова: інтер'єр, станція, метрополітен, історичне середовище.

Постановка проблеми. Проектування сучасних станцій метрополітену є досить важливим в наш час. Але, в свою чергу, дуже важливо, щоб сучасний дизайн станцій був нерозривно пов'язаний з історією міста, де запроектовано метрополітен. Дизайн інтер'єрів нових станцій метрополітену в історичному середовищі повинен перш за все відтворювати історичні особливості культури тієї місцевості, де знаходиться станція.

Аналіз останніх досліджень. Масленков І. Л., Дышло В. І. [1] розглянули та описують архітектурні проекти станцій другої лінії метрополітену Куренівсько-Червоноармійської, відмічають їх характерні риси та архітектурні особливості.

Головко Г. В., Коломиец Н. С. [2] глибоко розглядають та описують наземні станції і підземні споруди першої ділянки метрополітену, а також нові будівельні конструкції, що забезпечують міцність і довговічність споруд.

Заремба Ф. М., Целиковская Т. А., Марченко М. В. [3] розповідають про Київський метрополітен, про його стан на сьогоднішній день та перспективи розвитку в майбутньому. Автори розглядають існуючі та нові станції, що з'єднують центр з околицями столиці, промислові райони з новими житловими масивами та надають архітектурні особливості кожної з станцій.

Кость Козлов [4] описує будівництво першої черги метрополітену, а також подає архітектурні описи станцій. Книгу проілюстровано архівними та сучасними фотографіями, а також картосхемами розвитку метрополітену різних періодів. Проте дані автори не проводять аналізу особливостей формування інтер'єрів метрополітену в історичному середовищі міста.

Формулювання цілей статті. Провести порівняльний аналіз історичного формування та розвитку будівництва київського та харківського

метрополітенів, проаналізувати особливості та засоби композиційного формування інтер'єрів метрополітену в історичному середовищі міста.

Виклад основного матеріалу. На даний момент Київ та Харків є мегаполісами, в житті яких особливу роль відіграє громадський транспорт, метрополітен, ефективність роботи якого суттєво впливає на ритм та комфортність проживання у місті.

Київ неможливо уявити без метро – базового виду громадського транспорту столиці. На його долю припадає близько 60% загального обсягу міських пасажирських перевезень. Більш як півстоліття метро залишається єдиним транспортом, що може забезпечити безперервне з'єднання віддалених частин міста з його центром, державними установами, підприємствами, вокзалами.



Рис. 1. Золоті Ворота, пам'ятник архітектури часів Київської Русі



Рис. 2. Нижній зал станції метро «Золоті Ворота»



Рис. 3. Середній проміжний зал станції «Золоті Ворота»

Київський метрополітен справедливо вважається символом та окрасою столиці, адже його станції є об'єктами архітектурного та культурного надбання, а три з них – «Вокзальна», «Хрещатик» та «Арсенальна» є пам'ятниками архітектури, станція «Золоті Ворота» зайняла 11 місце в рейтингу

найкрасивіших станцій світу. Список 15 найкрасивіших станцій метро у світі складено туристичним виданням «Bootsnall». Вона привертає увагу своїм випуканим і оригінальним оформленням, вражаючи своєю витонченою красою. Це 29-та станція по рахунку була відкрита в 1989 році.

Назву станція отримала на честь історичної пам'ятки початку XI століття Золотих воріт, які розташовані на високому пагорбі центру міста поряд із станцією. Це станція глибокого закладення, має три підземних зали – середній проміжний і два зали з посадочними платформами, два ескалатори.

Розповідаючи про цю станцію, варто відійти від сухого енциклопедичного стилю, бо вона, разом із неокласичними інтер'єрами станцій першої черги, є, без упереджень, одним із символів київського метро. Дуже часто багато хто з гостей столиці не вірить, що «Золоті ворота» відкрита лише два десятиріччя тому.

Авторський колектив, у який увійшли легендарні Жежеріни, утворився в результаті перемоги у конкурсі київських архітекторів. Початковий проект станції, запропонований до початку конкурсу, являв собою достатньо стриману, утилітарну станцію, виконану у білих тонах. Проте, в силу розуміння слабкості такого рішення для станції такого значення, до чого додалися деякі політичні причини, проект було створено з нуля практично за два тижні, явивши аллюзію на храмову архітектуру Київської Русі.

Було збільшено висоту центрального залу станції, замість пілонів – використано порівняно невисокі циліндричні потужні колони, які облицювали білим мармуром. Із такого ж мармуру зроблено декілька капітелі. Біла стеля центрального залу розділена діаметральними мозаїчними смугами зі смальти із цегляними розшивками. У просвітах між смугами встановлено бронзові дворівневі люстри (автор – М. Ралко) із 12 світловими групами у кожній, вкриті орнаментами.

Нижній зал з посадковими платформами розділений двома рядами колон, облицюваних білим мармуром. Інтер'єр залу оформлений в стилі білокам'яних князівських палат часів Київської Русі. Білий звід центрального залу розділений діаметральними мозаїчними смугами з смальти з цегляними розшивками. У просвітах між смугами встановлені бронзові люстри з 12 світловими групами в кожній, вкриті орнаментами. Склепіння між мармуровими колонами прикрашені мозаїчними зображеннями князів Київської Русі (починаючи від засновників Києва: Кня, Щека, Хорива та їх сестри Либідь), церков Києва і складних стародавніх орнаментів. Жодна з цих смальтових мозаїк не повторюється.

Якщо слідувати від арки до арки, можна простежити в хронологічному порядку становлення Київської держави від XI до XIII століття. Під кожним

зображенням викладений напис. Таким чином, якщо ввійти на станцію метро «Золоті Ворота» з вулиці і пройти по платформі за ходом годинникової стрілки (спочатку лівою стороною вперед, а потім правою назад), заглядаючи у арки, то можна простежити історію давнього Києва.

Колійні стіни платформ облицьовані комбінованими елементами з біло-жовтого мармуру, а назви станції, розміщені на них, зроблені з металевих літер з ухилом у давньоруський стиль. З боку платформи над капітелями колон зроблені круглі цегляні вставки, у яких розміщено світильники-канделябри, у тому ж стилі, як і люстри центрального залу.

Стіни проходу до обох ескалаторів облицьовано білим мармуром із цегляними розшивками, на правій стіні з боку виходу у місто – бронзова табличка про відкриття станції та авторський колектив. Над ескалаторними порталами – мозаїчні панно, підсвічуванні малими світильниками.

Проміжний міжмаршевий ескалаторний зал має циліндричну форму. Стіни залу – мармурові із цегляними розшивками, у яких зроблено ніші, пари яких чергуються із кованими вентиляційними решітками. Решітки підсвічені кованими канделябрами, які створюють приглушене освітлення. Карниз куполу залу зроблено із цегли із широко мозаїчною стрічкою.

Піднявшись вище, по другому маршу ескалатора, ви опинитесь у наземному вестибюлі, який розташований у Золотоворітському проїзді. В середині це – великий прямокутне приміщення, центральну точку якого займає вихід ескалаторного нахилу. Вестибюль прибудовано до існуючого старого будинку, тому, вийшовши на вулицю, ви опинитесь у центрі кварталу верхнього міста, прямо біля Золотих воріт – одного з найвідоміших пам'ятників Києва. Архітектори не помилились – цілісне враження від станції плавно стає враженням від міста, не розриваючись.

Станція «Золоті Ворота» є яскравим прикладом формування художнього образу станції, який нерозривно пов'язаний з історичним середовищем міста. Використання певних декоративних елементів, що підкреслюють історичні особливості місцевості, де знаходиться станція.

Харківський метрополітен один з наймолодших в країні, відокремлений від часу проектування перших київських станцій двадцятьма роками. Це дозволяє простежити, як в даному випадку вирішувалися завдання створення архітектурного образу, національної своєрідності, єдності всього комплексу і його зв'язки з містом.

Порівняльний аналіз архітектурних рішень станцій Київського і Харківського метро особливо показовий у зв'язку з тим, що метрополітен у Києві – третій в колишньому СРСР, початок будівництва якого відноситься до середини 1950-х років. Його перші станції створювалися під впливом

класичних зразків архітектури метро Москви і Ленінграда того часу. Перед київськими архітекторами стояло завдання, спираючись на досвід, накопичений метробудівцями Москви і Ленінграда, створити перший метрополітен у союзній республіці. У зв'язку з цим, вперше гостро ставилася проблема про міру співвідношення національних та інтернаціональних факторів в архітектурі метро, про засоби формування самобутнього образу станцій. Це завдання ускладнювалося тим, що час проектування і будівництва перших київських станцій збіглося з періодом творчої перебудови радянської архітектури, коли тільки починала вимальовуватися подальша спрямованість її розвитку.

Показовим видається аналіз впливу на формування архітектурного вигляду метрополітенів різних містобудівних структур і традиційних архітектурно-композиційних прийомів, характерних для Києва і Харкова, зумовлених як соціально-економічними факторами, так і особливостями топографії, рельєфу, наявністю великої річки. Істотні відмінності в архітектурно-художньому образі міст пов'язані також зі значною різницею їхнього віку. Тим більший інтерес представляє зіставлення архітектурних рішень метрополітенів Києва і Харкова в їх ув'язці з міськими ансамблями.

Дослідження взаємодії метрополітену з архітектурою міста становить особливий інтерес у зв'язку з широкою розгалуженістю цього комплексу споруд. Система метрополітену в своєму розвиненому варіанті охоплює практично все місто, надаючи єдині про свій рід можливості для складання ансамблю, сфера впливу якого поширюється на структуру і забудову міста в цілому. Таким чином, виникає специфічне "подвійне" взаємодія станції з конкретною ділянкою і всього комплексу з архітектурним середовищем міста.

На даному етапі відбувається процес перетворення метрополітенів Києва і Харкова в розвинені, складні транспортні системи – розширюється мережа їх ліній, існуючі лінії подовжуються, виходячи далеко за межі традиційних центрів. У цих умовах особливо важливо послідовно проводити принцип ансамблевого підходу до архітектури метро, що сприятиме збагаченню архітектурного образу самого метрополітену та всього міста.

На підставі розглянутих прикладів взаємодії архітектури метро з іншими підземними та наземними спорудами можна стверджувати, що в Києві ведуться значні за обсягом і плідні роботи, спрямовані на пошук найбільш раціональних рішень у використанні підземного простору міста. У більшості випадків підземні споруди проектуються з безпосереднім примиканням або зручним зв'язком зі станціями метро, які, у свою чергу, замислюються і вирішуються як частина багатофункціональних міських наземно-підземних комплексів. Це, безумовно, буде накладати відбиток на рішення та сприйняття станцій метрополітену. Розглянуті як органічна складова частина багаторівневих

комплексів, станції метро є невід'ємним елементом архітектури міста в цілому, що формує поряд з іншими факторами його вигляд.

Створення повноцінних архітектурних творів, споруд метрополітену, вимагає врахування всього різноманіття факторів, що діють в цій області. Тому можна стверджувати, що взаємний обмін позитивними результатами, досягнутими у розвитку основних тенденцій розвитку архітектури метро Києва та Харкова, призведе до збагачення їх вигляду, до створення емоційно насичених образних рішень, пройнятих національними традиціями, до формування справжнього архітектурного ансамблю метрополітену.

Висновки. Аналіз архітектурних рішень Київського та Харківського метрополітенів свідчать, що значний вплив на їх створення надали регіональні фактори. Цей вплив став настільки сильним, що визначило собою не тільки вигляд окремих станцій, а й архітектурно-образний устрій всіх споруд в цілому, а також формування тих чи інших провідних тенденцій у розвитку архітектури розглянутих метрополітенів.

Література

1. Головка Г. В., Коломиец Н. С., Киевский метрополитен. — К.: Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре УССР, 1963. — 40 с.
2. Заремба Ф. М., Целиковская Т. А., Марченко М. В. Киевский метрополитен. — Изд. 2-е. — К.: Будівельник, 1980. — 168 с.
3. Кость Козлов. Київський метрополітен. — К.: Варто, 2011. — 256с.
4. Масленков И. Л., Дышло В. И. Новая линия киевского метро. К.: Строительство и архитектура. — 1971. — 19 с.
5. Харьковский метрополитен: Очерк. К.: Будівельник, 1977. — 101с.

Аннотация

Данная статья посвящена исследованию новых и существующих станций киевского и харьковского метрополитена, их взаимосвязи с исторической средой, в которой они запроектированы.

Ключевые слова: интерьер, станция, метрополитен, историческая среда.

Abstract

This article is devoted to the study of new and existing stations in Kiev and Kharkov subway, their relationship to the historical environment in which they are designed.

Keywords: interior, station, subway, historical environment.