ФРОНТИР

ДАР’Я БУРА

ХАРКІВ
«МИ ЖИЛИ В МЕТРО»

Харків
«ФОЛІО»

Вступ

Коли в Харкові почалася повномасштабна війна, метро перестало бути просто транспортом. Під землею опинилися тисячі людей, які ніколи не домовлялися між собою про спільне життя: із дітьми й тваринами, з валізами й клунками, зі страхами, які не вміщалися в жоден наплічник. Місто спустилося вниз і залишилося там на три місяці. Загалом у метро протягом всього часу мешкало близько 160 тисяч людей.

Це не було випадковістю. Харківське метро від початку планували як інфраструктуру, здатну витримати більше, ніж пасажирський потік. Його почали будувати наприкінці 1960-х, коли проєктування великих міст неможливо було уявити без логіки цивільної оборони. Метро в радянських індустріальних центрах мало бути не лише швидким і містким, а й глибоким, автономним — таким, що в разі катастрофи може відокремитися від зовнішнього світу.

Ця логіка збереглася і в нормативних документах незалежної України. Будівельні норми передбачають, що метрополітен потрібно розробляти з урахуванням заходів цивільного захисту. Саме тому на входах і виходах станцій є захисно-герметичні затвори — великі металеві двері, які в разі небезпеки можуть захистити станцію від ударної хвилі, пожежі, хімічного чи радіаційного забруднень.

У радянських і пострадянських метрополітенах такі конструкції одразу закладали як елемент системи цивільної оборони, тому вони розраховані витримувати потужні

вибухи. Також тут передбачені спеціальні режими вентиляції, можливість автономної роботи та приміщення для пунктів управління. Іншими словами, метро — це інфраструктура, яка має працювати і в мирний час, і тоді, коли мир зникає.

У 2022 році ця абстрактна вимога стала повсякденною практикою. Платформи перетворювали на спальні, переходи — на тимчасові домівки. Метро офіційно стало тим, чим завжди було потенційно: об'єктом подвійного призначення, цілодобовим укриттям.

У світі є поодинокі приклади, коли підземні транспортні системи ставали або проєктувалися як простір захисту під час війни. Найвідоміший із них — лондонське метро, яке під час Другої світової війни масово використовували як укриття від німецьких бомбардувань: тисячі людей ночували на платформах, перетворюючи транспортну інфраструктуру на тимчасовий дім. У Фінляндії, зокрема в Гельсінкі та Еспоо, станції та підземні простори збудовані так, щоб у разі загрози виконувати функцію бомбосховищ: зі захисними дверима, автономною вентиляцією та запасами для населення. Пхеньянське метро від самого початку також закладали надзвичайно глибоко — із масивними гермодверима та укріпленими конструкціями, розрахованими, зокрема, як укриття. Але навіть на цьому тлі харківський досвід вирізняється: тут підземка стала не просто прихистком, а перетворилася на простір, де вирувало повсякденне життя, з'являлися своя культура й спільноти. Його таким не планували — так склалося через потребу вижити.

Більшість харків'ян, які мешкали на станціях, переконана, що саме метрополітен став одним з факторів, які вберегли психіку містян. Дехто зізнається: важко уяви-

ти, що було б із Харковом, якби в місті не було підземки. Через близькість до кордону і швидкість підльоту ворожих снарядів звичайні підвали багатоповерхівок просто не змогли б вмістити таку кількість людей. Інші ж досі відчувають страх і тривогу, спускаючись до підземки. Навіть через чотири роки після тих подій. Люди, які ховалися на одній і тій самій станції, часто пригадують ті дні зовсім по-різному — з іншими подробицями, іншими переживаннями, іншими моментами надії. Для когось метро стало місцем порятунку, для когось — простором тривалого виснаження і страху.

І таких станцій у харківському метро 30. На кожній — тисячі людей, тисячі окремих історій, що розгорталися під землею одночасно. Разом вони склали безліч голосів — різних, суперечливих, інколи болісно несхожих, але об'єднаних одним: досвідом виживання у підземці.

* * *

Червону літеру «М» у Харкові видно звідусіль. Під час війни вона втратила своє звичне значення й стала орієнтиром безпеки.

Зараз на офіційних сторінках Харківського метрополітену є пам'ятка про те, що під час комендантської години двері метрополітену відчиняють щоразу після сигналу повітряної тривоги. Якщо відбій оголошують вночі, людям дозволяють залишатися на станціях до ранку. Спершу громадян розміщуватимуть у вестибюлях, а після їх наповнення — на платформах. Вночі на станціях проводять технічні роботи, але укриття у вестибюлях так само безпечне, як і на платформі.

Проте у зовсім іншому режимі харківська підземка функціонувала перші 89 днів повномасштабної війни.

На платформах і у вагонах жили люди, кожен мав свій простір. Народжувалися діти, лунала музика, святкували весілля.

23 серпня 2025 року Харківський метрополітен відзначив 50 років від початку своєї роботи. За цей час він став значно більшим, ніж просто швидким і зручним транспортом. Сьогодні це головне укриття міста, школа, концертна зала, простір зустрічей і єдності.

Водночас підземка виконувала ще одну важливу функцію — евакуаційну. Через тунелі людей пішки виводили до вокзалу: з валізами, торбами, дітьми на руках. Вони йшли під землею, щоб спробувати виїхати з міста. Так харківське метро стало не лише місцем захисту, а й коридором із міста, на околицях якого стояла війна.

* * *

Влітку 2025 року, коли я приїхала записувати історії людей, які працювали й жили в метро на початку повномасштабної війни, у місті знову пролунала повітряна тривога. І коли здалося, що в небі щось пролетіло, люди почали ховатися там, де їх застав цей звук. Хтось притиснувся до стін, хтось зупинився просто посеред вулиці. У цю мить підійшов поліціянт чи військовий і сказав: «Біжіть до метро, — це найкраще укриття». За кілька хвилин біля станції «Університет» зібралося багато людей. Вони спустилися у вестибюлі, стояли на сходах, мовчки чекали відбою. У 2025-му харків'яни все ще автоматично згадують про метро, щойно в небі лунає цей звук. Метро й досі залишається місцем, куди біжать за відчуттям безпеки.

У листопаді 2025 року харківське метро знову зупинило рух. Не через ремонт чи аварію, а внаслідок масштабних перебоїв з електропостачанням після чергових

російських ударів. На певний час станції знову стали тим, чим уже були раніше: прихистком. Люди спускалися під землю з наплічниками, ковдрами й тривогою в очах, ніби час повернувся назад. Багато хто вперше за довгий час згадав, що вже це проходили. Але тоді, у 2022-му, це був не кількаденний епізод, а життя.

Новини 2025 року лише нагадали: метро Харкова досі залишається частиною війни — інколи транспортом, інколи знову укриттям. Але ця книга повертає нас у час, коли підземка стала домом для багатьох. Щоб зрозуміти сьогодення, потрібно почути, як і з чого починалася історія цього підземного міста.

Через три роки після тих перших місяців, коли Росія почала в Україні повномасштабну війну, я поїхала до харківського метро. У цій книжці — низка історій про підземку Харкова 2022 року. Про людей, які створювали у вагонах дитячі простори. Про працівників станцій, що стали водночас менеджерами, психологами й сусідами для сотень містян. Про правоохоронців, які пильнували за порядком між рядами матраців. Про акторів і музикантів, які їхали рятувати емоції та відчуття. Це лише кілька історій зі 160 тисяч життів харків'ян. Але загалом ця книга про всіх, хто створював маленький, крихкий, але реальний порядок у просторі, не призначеному для життя.

Нові сенси метрополітену

«Кожна станція стала окремим органом, який мав продовжувати працювати»

Що для людини метро? Зазвичай усе просто й передбачувано: ти знаєш, що спустишся на станцію, сядеш у потяг і швидко дістанешся до місця призначення. До повномасштабної війни так само простою й рутинною була й робота прессслужби Харківського метрополітену.

Переважно це були поточні новини — інформування про зміни щодо роботи станцій і переходів, коригування руху поїздів, подовження графіку через футбольні матчі чи масові заходи. Найчастіше це стосувалося станцій «Спортивна» та «Метробудівників». Іноді — повідомлення про тимчасове закриття входів на окремі станції, наприклад, під час концертів, щоб інфраструктура витримувала навантаження. Метро працювало як злагоджений механізм.

Єдиним винятком за тривалий час стала пандемія коронавірусу. У березні 2020 року харківський метрополітен тимчасово закрили через карантинні обмеження, запроваджені для стримування поширення COVID-19. Таке ж рішення ухвалили, зокрема, у Києві та Дніпрі. За кілька місяців, у травні, метро знову повернулося до своєї звичної ролі міського транспорту.

Під час повномасштабної війни підземку не закрили, лише змінили її функцію. Спершу метро слугувало

укриттям, а згодом ще й простором для подій, культури та зустрічей. Його наповнили сенсами, яких раніше не помічали або не потребували.

Культура в харківському метро з'явилася ще задовго до 2022 року. За кілька років до війни, яка розпочалася у 2014-му, на станції «Університет» провели концерт обласної філармонії. Під час повномасштабної війни культура знову «спустилася» під землю — уже як спосіб підтримки та форма життя в умовах небезпеки.

«Усі сприймають метрополітен як певну романтику: поїзди, депо, тунелі. Але працюючи у пресслужбі, доводиться розбиратися й у технічних особливостях, важливих для експлуатації підземки», — говорить речник Харківського метрополітену Олексій Бітнер.

У пресслужбу він прийшов улітку 2018 року. До того працював у Харківводоканалі, а ще раніше — майже десять років у журналістиці, на новинних сайтах. Олексій народився в Харкові й більшість життя прожив на Олексіївці — житловому масиві на півночі міста. Дорога від його дому до станції метро «Перемога» займає близько п'ятнадцяти хвилин пішки. Колись він рахував роки до завершення її будівництва. У 2016-му її нарешті запустили.

Як пасажир Олексій завжди любив метро з двох простих причин: узимку там тепло, влітку — прохолодно. А ще — графік. Це завжди означало швидкість, зручність і передбачуваність.

Багато людей люблять запах підземки або її звуки — у цьому є своя романтика. Але з початком повномасштабної війни про це вже не думали. На кожній станції жили люди. І кожен прийшов туди зі своєю історією та особистою трагедією.

* * *

24 лютого, прокинувшись від вибухів, Олексію зателефонував тато. Він саме мешкав на Північній Салтівці, неподалік від Окружної дороги. Чоловіка здивував такий ранній дзвінок, і спершу він не повірив у почуте, доки зі слухавки не донісся звук вибуху, який підтвердив батькові слова.

Олексій одразу зателефонував на роботу. Там повідомили, що метро працюватиме. Зрозуміло, що підземка стане укриттям, а пресслужбі доведеться інформувати містян про всі зміни: чи можна буде користуватися станціями, як курсуватимуть потяги, чи вдасться дістатися до вокзалу для евакуації.

На вулиці він побачив перші черги — до супермаркетів і аптек. А прийшовши на роботу, найперше зняв готівку в банкоматі: попереду була суцільна невідомість.

25 лютого колега завіз Олексія додому. Він узяв деякі речі, насипав їжі коту й повернувся назад. Наступні три доби Олексій прожив в управлінні метрополітену. Водночас у місті з'явилися автобуси, які курсували між окремими станціями — підвозили їжу, гуманітарну допомогу від міської влади, доставляли працівників підземки. Проте на Олексіївку нічого не їхало, тож очільник пресслужби вирішив йти пішки. Йому треба було провідати кота й завітати до мами.

Від станції «Центральний ринок», поруч з управлінням, до «Олексіївської» чоловік йшов близько двох годин. Олексію видали жилет, на кожній станції попереджали чергових про його маршрут, і так — тунелями — він йшов додому. Людей у переходах тоді не було — цими шляхами ще майже не пересувалися.

«Коли дійшов до "Ботанічного саду", люди почали агресувати, — згадує Олексій. — Усі були напружені й перелякані. А тут якийсь мужик із тунелю вийшов».

На свою станцію він дістався близько о пів на четверту. За 30 хвилин мала початися комендантська година. Від метро до будинку — кілька хвилин пішки, але містом уже ширилася інформація про російські бронетранспортери з літерами Z. Це було 27 лютого — день, коли російські спецпризначенці прорвалися в місто, зокрема через район Олексіївки, і відбувся бій біля 134-ї школи.

У лютневому Харкові у цей час вже темніло, а вуличне освітлення не працювало, ще й намагалися у квартирах не вмикати. «Я думав, як іти додому — проспектом чи дворами. Проспектом небезпечно, а у дворах могли бути або російські ДРГ, або наші військові могли їх там чекати», — пригадує він.

Олексій ще кілька днів залишався вдома. У небі кружляли літаки й скидали снаряди на телевежу. «Вібрація була настільки інтенсивна, що я вискакував у коридор своєї однокімнатної квартири, — розповідає він. — Звісно, якби влучили у будинок, це не врятувало б, але я ховався подалі від скла».

Зрештою залишатися вдома стало лячно. Олексій брав кота й на ніч спускався в метро. Так тривало до 7 березня.

* * *

Купа людей, речей і собак — наче всі їхали на відпочинок і чекали на потяг, який ніяк не прибував. Платформа переповнена. Саме така асоціація спала на думку Олексію, коли він спускався до підземного укриття.

«Якщо ти звик до спілкування у "бульбашці", тобі, безперечно, було складно в метро. Люди, клунки, валізи, собаки — повна платформа. Усі різні: різні соціальні статуси,

культурні прошарки», — згадує він. Академіки й безхатьки опинилися поруч — у сховищі всі мали однакове право на безпеку.

До цього варто підготуватися: поруч могла «оселитися» людина, яка не миється або під час їжі кидає залишки на підлогу. Війна різко показала, хто є хто. Одні дякували й пропонували допомогу: принести, прибрати, помити. А інші, наприклад, перекинувши тарілку, спокійно казали: «Я там борщ розлив, приберіть». І водночас зовнішній вигляд жодним чином не визначав людину — лише її вчинки.

Через таке скупчення людей на окремих станціях працівники метрополітену почали пропонувати переходити на менш заповнені. Наприклад, з «Палацу спорту», розташованої в густонаселеному районі, де буквально яблуку ніде було впасти, частину пасажирів переводили на сусідню станцію «Турбоатом». Вона розташована в індустріальному районі й була значно вільнішою.

На людей не тиснули, а просили зголошуватися добровільно, аби не лежати покотом, а створити бодай мінімальний комфорт для себе й інших. Подібні ситуації виникали і на інших ділянках ліній — зокрема між станціями «Салтівська» та «Академіка Павлова».

* * *

Яким буде найближче майбутнє? Питання без відповіді.

До цього Олексій узагалі не вірив, що війна може дістатися міст, географічно віддалених від фронту, що Росія скеровуватиме на них ракети. З 2014 року Крим окупували, на Донеччині й Луганщині тривала війна — інколи «заморожена», інколи знову гаряча. Росіяни не могли втриматися від обстрілів й кілька днів. Але все це здавалося локальним. Навіть наприкінці 2021 року, коли дедалі

гучніше лунали розмови про повномасштабний наступ, у це мало хто вірив. Припускали, що Росія спробує захопити повністю лише ті області, які частково контролювала.

За два дні до початку вторгнення Олексій був у Харківському аеропорту. Він звернув увагу, що представники іноземних консульств — з валізами й домашніми тваринами — масово залишають Україну. Виявилося, що це були останні рейси. Тоді він подумав іронічно: «Ха-ха, в консульствах вам сказали, і ви втікаєте».

А вже за півтора тижня він сам намагатиметься виїхати з міста. Хтось передав номер таксі, яким ще можна було дістатися до вокзалу. Водій одразу назвав ціну: тисяча гривень з Олексіївки. Вибору не було. Таксист приїхав, підібрав Олексія, ще почекали кількох пасажирів і рушили.

Йому вдалося виїхати до Львова. Там Олексій волонтерив на вокзалі — зустрічав людей, які продовжували втікати від війни. Паралельно він і далі виконував свою роботу дистанційно. Отримував новини з харківської підземки і вражався тамтешнім життям.

Зі станції «Історичний музей» одну з жінок забрали до пологового — вона народила і з немовлям повернулася назад у метро. Важко уявити догляд за собою і за дитиною на холодній станції. Метро — це не про комфорт.

Син колишнього директора метрополітену розвозив допомогу на станції — Олексій бачив його неподалік «Олексіївської» у перші дні великої війни. Насправді таких історій не бракувало. Люди, що мали можливості, зв'язки й ресурси для виїзду, залишалися в Харкові. Волонтерили. Возили гарячі напої, пекли хліб, привозили молочні продукти на станції.

Усе працювало як єдина машина: допомога від міської влади, іноземних партнерів, волонтерського руху, просто

від містян, які пекли пиріжки й приносили їх на станції або передавали необхідні речі.

Метро перетворилося на величезний внутрішній механізм міста. Кожна станція стала окремим органом, який мав продовжувати працювати. Якщо допомога потрапляла на одну станцію, далі її тунелями — мов мурахи — передавали на наступні. Так під землею продовжувало жити місто.

* * *

Перед командою метрополітену ставили завдання, які неодмінно треба виконати. Усі події в підземці організовували у співпраці з міськими департаментами: культури, освіти, міжнародних зв'язків. Саме так у пресслужбі пояснюють, чому Харківський метрополітен у багатьох справах став першопрохідцем.

Одним із таких рішень стало навчання дітей. Метрошкола й метросадочок — безпрецедентний крок в умовах війни. Це було важливо не лише для заспокоєння батьків, а й для соціалізації дітей, зменшення тривожності й страху, збереження відчуття нормальності — навчання, гри, дозвілля. Для закордонних журналістів поява таких просторів у підземці стала нонсенсом. Утім, зазвичай іноземну пресу цікавить інше: жінка-машиніст або масштаби руйнувань міста внаслідок обстрілів. Медійники часто обирають одну тему й говорять про неї довго. Метро ж тим часом жило значно повнішим життям.

Першою в підземку прийшла культура. Люди тоді майже безперервно жили в смартфонах і стрічках новин. Їх потрібно було підтримати, повернути до життєствердних думок. Сюди приїздили відомі музиканти, аби просто бути поруч. На початку березня перший виступ на станції «Майдан Конституції» провели Сергій Жадан і Святослав

ЗМІСТ

Вступ 3
Нові сенси метрополітену 8
Справжнє життя під землею організували за дві доби 18
1800 людей на станції «Майдан Конституції» у центрі міста 27
Найважливіше місце, яке має берегти людей 39
Метрополітен — це місто у місті 73
Станція «23 Серпня»: сотні людей і росіяни під метро 83
Станція «Палац Спорту» і невідомість 93
Поліцейські-супермени на станції «Київська» 112
Майстерня розміром зі станцію «Історичний музей» 129
Культура має бути там, де є громада 143
Театр у метро рятує душі 153
Комендант станції «23 Серпня» 168
Метро як школа. Школа як укриття 177
Відновлення руху 188