

# ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ МЕТРОСТРОЙ – ПОДЗЕМНЫЕ ТЕХНОЛО- ГИИ СТРОИТЕЛЬСТВА

За 30 лет строительства метрополитена в метрострое сложился стабильный высококвалифицированный коллектив со своими традициями, готовый справиться с любыми трудностями в считаное время и с высоким качеством. С такими работниками нам любые задачи по плечу!



**ЮРИЙ ИВАНОВИЧ ДОЗОРЕЦ**  
ДИРЕКТОР

В 1981 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности “мосты и тоннели”. После окончания института уехал работать в Ташкент. Проработал там 4 года в строительном управлении №2 треста “Ташметрострой”. С 1985 по 1987 год в составе железнодорожных войск проходил службу на строительстве Байкало-Амурской магистрали, за что был награжден медалью “За строительство Байкало-Амурской магистрали”. С 1987 года работает в г. Свердловске на строительстве метрополитена. За это время прошел путь от горного мастера до директора предприятия. В 2003 году в составе авторского коллектива стал лауреатом премии имени В.Н. Татищева и Г.В. де Геннина. В 2005 году ему было присвоено звание “Почетный строитель России”. В марте 2009 года был избран депутатом городской Думы г. Екатеринбурга от 30-го избирательного округа (микрорайоны Ботанический и Уктус-Левобережный). При его поддержке открыт информационно-консультационный центр по оказанию бесплатной юридической помощи жителям микрорайона.

Сегодня значение метро в жизни г. Екатеринбурга переоценить невозможно. Совершенно очевидно, что улицы нашего мегаполиса не справляются со все увеличивающимся количеством автомобилей и различных видов общественного транспорта. И недалек тот день, когда передвижение по городу, особенно в часы пик, кроме как пешком, станет просто невозможным. Единственной существующей в настоящее время альтернативой, позволяющей предотвратить надвигающийся на Екатеринбург транспортный коллапс, является продолжение строительства линий метрополитена. Оглядываясь на несколько десятилетий назад, понимаешь, какой трудный, полный драматизма путь прошли метростроевцы екатеринбургского метро. История екатеринбургского

метрополитена от станции «Геологическая» до станции «Ботаническая», который завершил первую линию метрополитена. После открытия этих станций протяженность линии с девятью станциями составит 13,8 км, используемая длина – 12,7 км. В связи с этим предполагается увеличение пассажиропотока до 100 млн. человек в год. Строительство последних станций осуществлялось с применением новых технологий и современной высокопроизводительной техники.

Сооружение станции “Геологическая” и станции “Чкаловская” производилось по одной технологии, так как обе станции односводчатые, с применением элементов новоавстрийской технологии. Суть ее заключается в том, что при возведении временной набрызг-бетонной крепи сразу



метро началась в 1967 году. Оно должно было стать 13-м по счету в СССР. Но для самого города все было впервые. В самом конце лета, 28 августа 1980 года, в Свердловске, на площадке бывшего стадиона “Локомотив”, что возле железнодорожного вокзала, экскаваторщиком Николаем Савкиным был вынут из вертикального ствола шахты будущей станции метро “Уральская” первый ковш земли. Этот день вошел в историю как начало строительства первого на Урале метрополитена. На сегодняшний день протяженность первой линии – 9,5 км, количество станций – 7. Средняя длина перегона – 1,42 км. Пассажирооборот – почти 50 млн. человек в год. Что составляет более 12% от общего городского пассажиропотока. Время в пути – 12 минут 36 секунд.

28 ноября 2011 года при участии Президента России Дмитрия Медведева был введен в эксплуатацию участок

после разработки грунта породный массив вокруг выработки является несущей строительной конструкцией. Для сооружения набрызг-бетонной крепи на станции “Чкаловская” была применена машина МК-4 с манипулятором австралийской фирмы Jасop, что позволило механизировать один из самых трудоемких процессов.

Разработка грунта верхнего свода на станции “Геологическая” производилась комбайном немецкой фирмы “Паурат”. Для сооружения свода на станции “Чкаловская” Копейским машиностроительным заводом по заказу ООО “Метрострой-ПТС” был сконструирован и изготовлен аналогичный комбайн КП-200 отечественного производства, который не уступал “Паурату”. Для проходки правого перегонного тоннеля от станции “Ботаническая” до станции “Чкаловская” впервые в Екатеринбурге была применена высокоточная железобетонная обделка.



ООО “МЕТРОСТРОЙ – ПОДЗЕМНЫЕ  
ТЕХНОЛОГИИ СТРОИТЕЛЬСТВА”

РОССИЯ, 620144, ЕКАТЕРИНБУРГ,  
УЛ. МАМИНА-СИБИРЯКА, Д. 101, ЭТ. 14  
E-MAIL: MAIL@METROPTS.RU  
WEB: WWW.METROPTS.RU