

# Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 08–12 мая | 2026 год

Москва, 2026

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ГК «Нацпроектстрой» .....</b>	<b>5</b>
<b>Строители ВСМ Москва — Петербург присоединились к акции «Гудок Победы» .....</b>	<b>5</b>
Город+ (gorod-plus.tv) 09.05.2026.....	5
<p style="margin-left: 40px;"><i>Строители высокоскоростной магистрали Москва – Петербург присоединились к акции "Гудок Победы". В честь 9-го мая водители автотранспорта и машинисты спецтехники одновременно подали звуковой сигнал в память о подвиге советского народа в годы Великой Отечественной войны, сообщили в пресс-службе проекта. В 2026 году акция впервые прошла на всех строительных площадках страны по инициативе компании "Нацпроектстрой". В ней приняли участие более пяти тысяч водителей и машинистов спецтехники.....</i></p>	
<b>Комплексная технология.....</b>	<b>5</b>
СТТ Digest (ctt-digest.ru) 10.05.2026.....	5
<p style="margin-left: 40px;"><i>Развернуты подготовка индустриальной базы и производство работ с участием организаций-исполнителей строительства – компаний строительного холдинга <b>Нацпроектстрой</b> (ГК НПС) и АО РЖДстрой. На трассе магистрали распространены экзогенные геологические процессы, затрудняющие строительство. Они проявляются в виде эрозии, заболачивания, просадок, карстово-суффозионных явлений и оползней. В ходе работ негативные процессы могут обостриться и привести к длительным деформациям и повышенным затратам на ремонт дорог, преимущественно на высоких насыпях и участках распространения слабых грунтов. Журнал обращался к этой проблеме применительно к опыту АО <b>Трансстроймеханизация</b> при возведении земляных сооружений автомагистрали М-11 в районе распространения слабых оснований. ....</i></p>	
<b>Более 400 участников собрал форум строителей в Калининграде.....</b>	<b>9</b>
Аргументы и Факты - Калининград (klg.aif.ru) 11.05.2026 .....	9
<p style="margin-left: 40px;"><i>В Калининграде прошел всероссийский форум "Молодой специалист – строитель будущего", объединивший более 400 студентов и старшеклассников, которые планируют связать свою карьеру со строительной отраслью. Среди партнеров мероприятия выступили крупные компании и профессиональные объединения, включая "Нацпроектстрой", "ЦСК" и Союз строителей. Участники обсудили современные тенденции в строительстве, мотивацию молодых кадров, перспективы профессионального развития и востребованность специалистов на рынке труда.....</i></p>	
<b>Дивизион «Дороги и Мосты» .....</b>	<b>11</b>
<b>АО «Дороги и Мосты» .....</b>	<b>11</b>
<b>На стройке Большого Смоленского моста в Петербурге дали «Гудок Победы» .....</b>	<b>11</b>
МК в Питере (spb.mk.ru) 09.05.2026 .....	11

*Строители АО "Дороги и Мосты" НПС присоединились к всероссийской акции. Они включили звуковые сигналы на спецтехнике. Так рабочие почтили память о событиях Великой Отечественной войны. .... 11*

## **Новости на ресурсах НПС.....12**

**«Дорога памяти»: Нацпроектстрой поддержал первую экспедицию поискового отряда Российского университета транспорта .....12**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 08.05.2026 ..... 12

*Во время Великой Отечественной войны в Новгородской области шли ожесточенные бои с немецко-фашистскими захватчиками. Спустя более 80 лет поисковые отряды ищут останки погибших бойцов Красной Армии, чтобы с почестями захоронить героев. В этом году при поддержке Нацпроектстроя, Минтранса и ДОСААФ России свою первую экспедицию совершил поисковый отряд Российского университета транспорта "Дорога памяти". .... 12*

**"Гудок Победы" впервые прозвучал на строительных площадках НПС по всей стране .....12**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 09.05.2026 ..... 12

*9 мая 2026 года впервые на всех строительных и производственных площадках компаний Нацпроектстроя водители автомобильного транспорта и механизаторы спецтехники дали протяженный звуковой сигнал – "Гудок Победы". .... 12*

**"Аллея Победы" .....13**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 09.05.2026 ..... 13

*"Аллея Победы": 9 мая волонтеры Нацпроектстроя посадили кусты сирени в память о героях Великой Отечественной войны. Акция прошла в Москве, на Воробьевых горах..... 13*

**Специалисты Нацпроектстроя при возведении моста через Волгу в Ярославле проводят тщательный контроль качества каждой буронабивной сваи .....14**

ТГ-канал «Дороги и мосты», 08.05.2026 ..... 14

*О ходе работ на крупнейшем в регионе инфраструктурном проекте в своем блоге написал губернатор Ярославской области Михаил Евраев: "Качество проверяют непосредственно на площадке: проводят статические испытания, ультразвуковое сканирование материалов. Все показатели соответствуют нормативам, дефектов не выявлено". .... 14*

**Спасибо всем участникам квиза, посвященного Дню Победы! .....14**

ТГ-канал «Дороги и мосты», 08.05.2026 ..... 14

*Многие мостоотряды "ДиМ" начали свою историю в годы Великой Отечественной войны. Они формировались в структуре Наркомата путей сообщения как мостовосстановительные поезда..... 14*

**Подземный фуникулер "Кармелит" .....15**

ТГ-канал «Наша колея 1520», 08.05.2026..... 15

*В израильском городе Хайфа, внутри горы Кармель, спрятана самая короткая действующая подземная система в мире, занесенная в Книгу рекордов Гиннесса. Речь идет о подземном фуникулере "Кармелит", который соединяет прибрежный и горный районы Хайфы..... 15*

<b>Книга "Линии жизни. Соединяя поколения" .....</b>	<b>15</b>
ТГ-канал «Наша колея 1520», 08.05.2026.....	15
<i>К годовщине Победы НПС//Ленгипротранс выпустил книгу "Линии жизни. Соединяя поколения". В ней собраны воспоминания 30 сотрудников института – участников Великой Отечественной войны. Тех, кто в мирное время проектировал железные магистрали, а в военное – шел в ополчение, прокладывал Дорогу жизни под огнем врага, вывозил раненых из блокадного Ленинграда. Сегодняшние специалисты "Ленгипротранса" озвучили воспоминания, прожив слова заново. Истории в книге можно оживить с помощью QR-кодов. ....</i>	
<b>Уральский первенец ГОЭРЛО: вклад в Победу .....</b>	<b>16</b>
ТГ-канал «Все включено», 08.05.2026.....	16
<i>В летописи энергетики России особое место принадлежит Кизеловской ГРЭС-3. Теплоэлектростанция, возведенная в 1924 году по проекту "Института Теплоэлектропроект", стала первой на Урале и третьей в стране, построенной по плану ГОЭЛРО. Первоначальная мощность станции, расположенной в г. Губахе Пермского края, составила 6 МВт. После ввода второй и третьей очереди в 1935 году мощность энергообъекта достигла 78 МВт.....</i>	
<b>Исследование: самые часты проблемы подержанных авто в 2026 году.....</b>	<b>16</b>
ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 08.05.2026 .....	16
<i>Покупка машины с пробегом — это всегда немного лотерея. Часть проблем не видна при осмотре и всплывает уже после сделки. Но некоторые из них встречаются особенно часто... 16</i>	
<b>Сквозь время: музыка, память и День Победы в «Ленгипротрансе» .....</b>	<b>17</b>
ЛГТ, 08.05.2026 .....	17
<i>8 мая 2026 года в АО «Ленгипротранс» (входит в «Нацпроектстрой») состоялись торжественные мероприятия, приуроченные к 81-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. ....</i>	

## **ГК «Нацпроектстрой»**

### **Строители ВСМ Москва – Петербург присоединились к акции «Гудок Победы»**

Город+ (gorod-plus.tv) 09.05.2026

*Строители высокоскоростной магистрали Москва – Петербург присоединились к акции "Гудок Победы". В честь 9-го мая водители автотранспорта и машинисты спецтехники одновременно подали звуковой сигнал в память о подвиге советского народа в годы Великой Отечественной войны, сообщили в пресс-службе проекта. В 2026 году акция впервые прошла на всех строительных площадках страны по инициативе компании "Нацпроектстрой". В ней приняли участие более пяти тысяч водителей и машинистов спецтехники.*

Строители высокоскоростной магистрали Москва – Петербург присоединились к акции "Гудок Победы". В честь 9-го мая водители автотранспорта и машинисты спецтехники одновременно подали звуковой сигнал в память о подвиге советского народа в годы Великой Отечественной войны, сообщили в пресс-службе проекта.

В 2026 году акция впервые прошла на всех строительных площадках страны по инициативе компании "Нацпроектстрой". В ней приняли участие более пяти тысяч водителей и машинистов спецтехники.

Ранее Город+ писал, что на строительной площадке Большого Смоленского моста прозвучал "Гудок Победы".

<https://gorod-plus.tv/news/156306>

#### **Другие публикации по теме**

<https://vecherka-spb.ru/2026/05/09/stroiteli-vsm-moskva--sanktpeterburg-prinyali-uchastie-v-aktsii-gudok-pobedi>

<https://tvspb.ru/news/2026/05/9/gudok-pobedy-vpervye-prozvuchal-na-strojkah-po-vsej-strane>

<https://rzdvtv.ru/2026/05/10/itogi-nedeli-10-maja-polnaja-versija/>

### **Комплексная технология**

СТТ Digest (ctt-digest.ru) 10.05.2026

*Развернуты подготовка индустриальной базы и производство работ с участием организаций-исполнителей строительства – компаний строительного холдинга **Нацпроектстрой** (ГК НПС) и АО РЖДстрой. На трассе магистрали распространены экзогенные геологические процессы, затрудняющие строительство. Они проявляются в виде эрозии, заболачивания, просадок, карстово-суффозионных явлений и оползней. В ходе работ негативные процессы могут обостриться и привести к длительным деформациям и повышенным затратам на ремонт дорог, преимущественно на высоких насыпях и участках распространения слабых грунтов. Журнал обращался к этой проблеме применительно к опыту АО **Трансстроймеханизация** при возведении земляных сооружений автомагистрали М-11 в районах распространения слабых оснований.*

Стадия сооружения земляного полотна железнодорожного пути высокоскоростной магистрали ВСЖМ-1 Москва – Санкт-Петербург отличается повышенными требованиями к конструктивным и технологическим решениям. Создание магистрали предусмотрено Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Протяженность трассы

679 км, максимальная скорость до 400 км/ч Проект предусматривает строительство 239 мостов и эстакад общей протяженностью примерно 180 км.

Развернуты подготовка индустриальной базы и производство работ с участием организаций-исполнителей строительства – компаний строительного холдинга **Нацпроектстрой (ГК НПС)** и АО РЖДстрой. В целях нормативного обеспечения реализации проекта железнодорожного пути разработан и утвержден стандарт СТО РЖД 14.004-2025 "Инфраструктура высокоскоростного железнодорожного транспорта. Технические нормы и требования к проектированию и строительству" (СТО) с указаниями по нормативному обеспечению магистрали на каждой стадии жизненного цикла. Эти нормы предназначены для обеспечения и контроля надежности объектов инфраструктуры ВСЖМ в сложных технических и инженерно-геологических условиях.

Все сооружения ВСЖМ-1, в том числе железнодорожный путь, рассчитаны на эксплуатацию при высоких динамических нагрузках под действием значительных вертикальных, горизонтальных, центробежных и аэродинамических сил высокоскоростных поездов, которые приводят к повышенному износу, усталости материалов и затратам на техническое обслуживание. Для главных путей, где предусмотрена максимальная скорость движения более 200 км/ч, предусмотрена безбалластная бесстыковая конструкция верхнего строения пути (БВСП). Она воспринимает повышенные виброударные нагрузки поездов, обеспечивает прочность, устойчивость и стабильность пути, комфортное, плавное движение составов. Безбалластный путь на плитах по своему высокоскоростному назначению обладает значительно большей статической жесткостью по сравнению с балластным. Вместе с тем в проект ВСЖМ входят и участки традиционного пути на шпалах и балласте, в том числе в зоне работы со станционными путями (при скоростях до 250 км/ч), сопряжения с искусственными сооружениями (мостами, эстакадами и др.). Именно здесь, на стыке разных по конструкции сооружений, в том числе на подходах земляного полотна, возникают виброударные нагрузки, увеличиваются деформации и затраты на техническое обслуживание. Необходима переходная зона между разными конструкциями. В каждом месте индивидуального сопряжения пути с путепроводом, мостом и др. устраивают специальную переходную конструкцию пути (ПКП) для плавного изменения жесткости и упругих осадок

Рассмотрим особенности конструкции земляного полотна. К геотехническим сооружениям ВСЖМ в СТО РЖД предъявлены специальные требования. Насыпь должна иметь в каждом слое проектную плотность грунтов – 0,98, а в верхней зоне – два защитных слоя с коэффициентом уплотнения 1,0 для последующей укладки безбалластной конструкции бесстыкового верхнего строения пути. Защитные слои должны работать в упругом режиме с модулем деформации первого слоя  $E_{v2} \geq 120$  МПа. Контролируют также динамический модуль деформации  $E_{vd} \geq 55$  МПа и расчетную осадку, которая не должна превышать 15 мм за весь срок эксплуатации. При устройстве ПКП следует учесть переменную структуру, гранулометрический состав насыпей и выполнить дополнительные требования.

Разница в осадках земляного полотна и искусственного сооружения (мост, эстакада и др.) в зоне их сопряжения в один и тот же момент времени не должна превышать 5 мм. Особенность и трудность реализации таких требований на стадии строительства состоят в производстве работ на незавершенном объекте, строительных и природных нагрузках и воздействиях по всей конструкции многослойного земляного полотна. Создание сложного в конструктивном и технологическом исполнении сооружения проходит в общем потоке последовательно подготовительный, основной этапы, пусконаладочные работы и подготовку к вводу пути в эксплуатацию. В организационной структуре выделены участки переменной жесткости (УПЖ) с переходной конструкцией пути.

На трассе магистрали распространены экзогенные геологические процессы, затрудняющие строительство. Они проявляются в виде эрозии, заболачивания, просадок, карстово-суффозионных явлений и оползней. В ходе работ негативные процессы могут обостриться и привести к длительным деформациям и повышенным затратам на ремонт дорог, преимущественно на высоких насыпях и участках распространения слабых грунтов.

Журнал обращался к этой проблеме применительно к опыту АО **Трансстроймеханизация** при возведении земляных сооружений автомагистрали М-11 в районах распространения слабых

оснований (см. "СТТ" дайджест № 3, 2022 г.). На динамику гидрогеологических процессов и, соответственно, на прочность, устойчивость и деформации инженерных сооружений влияют нарушения природного баланса и перераспределение водных потоков с изменением влажности грунтов. Для упрочнения и стабилизации слабых оснований предложено применять комплексные технологии, включающие интенсивные технологические режимы и геотехнический мониторинг: 1) интенсивную технологию упрочнения грунтов – для устройства рабочих платформ и деятельного слоя; 2) вырезку и замену слабых грунтов песчаным массивом – при мощности слоя слабых и пучинистых грунтов в основании до 4-5 м; 3) устройство свайно-ростверкового основания (буронабивные сваи и др.) для глубинного упрочнения грунтов.

Специфика сооружения земляного полотна мостовых переходов состоит в возведении высоких насыпей, как правило, на слабых основаниях. Проектная степень уплотнения грунтов с  $K_u=1,0$  может быть достигнута только при нагрузках на пределе их прочности. Для устройства рабочих платформ и упрочнения основания применяют мощные грунтоуплотняющие машины динамического действия, вибрационные машины эксцентрического действия или грунтовые катки с полигональным вальцом массой 32 т. Но работа именно этих машин приводит к риску превышения несущей способности и может быть опасной. Параметры и продолжительность виброуплотнения необходимо контролировать и регулировать в соответствии с изменением несущей способности и стабильности оснований для ускорения осадок в строительный период. Для технологического регулирования целесообразно использовать эксплуатационные возможности виброкатков, оборудованных системами оперативного контроля качества уплотнения и бесступенчатого изменения амплитуды и частоты вибрации.

Есть особенности и в технологии устройства свай для глубинного упрочнения грунтов в основании ПКП. При изменении нагрузок от верхнего строения и насыпи на свайное поле устраивают соответственно переменную сетку свай и структуру георостверка. Следует учесть, что в слабых грунтах текучей консистенции с модулем деформации менее 5 МПа возможно недостаточное уплотнение межсвайной зоны и увеличение расхода бетонной смеси относительно проектного объема из-за тиксотропного разуплотнения грунта в околосвайном массиве. Деформации, происходящие на стадии строительства, как в грунтовом массиве, так и в свайных элементах (поперечные деформации, общие перемещения, напряжения) следует определять и прогнозировать в соответствии с СП 24.13330 и СТО с применением геотехнического мониторинга. Более того, интенсивные технологические процессы целесообразно сопровождать различными по назначению взаимодополняющими геофизическими исследованиями, причем непрерывно, в ходе строительного производства.

Организация геотехнического мониторинга на ВСЖМ также имеет особенности. Для участков магистрали в сложных инженерных условиях организуют комплексный мониторинг, который включает геофизические исследования – электроразведку методом сопротивлений; сейсморазведку методом преломленных волн с обработкой данных методом сейсмической томографии; георадиолокационное профилирование мобильными средствами; гидрогеологические обследования с устройством режимных скважин. Его особенностью является взаимное дополнение результатов полевых, лабораторных работ и контроль состояния порового давления в земляном полотне. Опыт глубинного упрочнения основания земляного полотна на заболоченных участках магистрали М-11 с вырезкой торфа, заменой его песчаным массивом и погружением показал опасность остаточных слоев неуплотненного грунта между песком и минеральным дном болота. При повышенных нагрузках и предельном состоянии массива для немедленного снижения порового давления и продолжения консолидации насыпи были выполнены геофизические исследования и на их основе – точно ориентированные буровзрывные работы. Избыточное поровое давление (как не сравнить с организмом человека!) снижает допустимую технологическую нагрузку и является одной из распространенных причин неустойчивого состояния земляного полотна.

Соответственно, возрастает риск предельного состояния при уплотнении насыпи с участием мощной техники и необходимость регулирования технологической нагрузки. Для каждого уплотняемого слоя при выборе параметров интенсивного режима (прироста нагрузки) проверяют условие: технологическая нагрузка (регулируемое давление виброкатка) должна быть меньше безопасной нагрузки на грунт с учетом порового давления и коэффициента надежности. При

интенсивных технологических режимах, особенно на участках глубинного упрочнения основания с вырезкой и заменой слабых пучинистых грунтов, устройством свай или геодрен, мониторинг следует выполнять в комплексе с контрольными функциями АСУ строительных машин. В расчетах, моделировании и прогнозе несущей способности и осадок рекомендуется использовать программный комплекс Midas GTS NX. Таким образом, организована взаимосвязь параметрического, геофизического мониторинга и АСУ строительных машин, она обеспечивает профилактику потенциально опасных природных и техногенных процессов. Комплексный мониторинг полезно дополнить статистическим анализом взаимодействия природных и техногенных процессов. Особенно важно контролировать влияние повышения влажности на изменение прочностных характеристик грунтов в наиболее опасном их сочетании. Расчеты показали, что высокая влажность и текучесть переувлажненных грунтов приводят к низкой несущей способности основания.

В подготовительный период для контроля ПКП устраивают стационарные пункты мониторинга (СПМ). На установленных проектом конструкциях размещают сети датчиковых и измерительных средств (тахеометры, инклинометры, акселерометры, датчики порового давления и др.) с устройствами сбора и передачи информации на СПМ. Непрерывный съем информации важен также для выполнения сложного требования стабильности земляного полотна – его консолидация с проектной осадкой  $S_{пр}$  должна быть завершена в строительный период. Для слабого основания характерны стадии: Ст1 - дренаж и уплотнение рабочей платформы, Ст2 – глубинное упрочнение, Ст3 – уплотнение верхнего слоя.

Для достижения плановых сроков консолидации следует диагностировать состояние, соизмерять и прогнозировать темпы осадок под строительными нагрузками. Текущие значения порового давления, влажности и физико-механических характеристик грунтов используют для расчетов и оценки соответствия земляного полотна первому и второму предельному состояниям. Контроль порового давления в основании насыпей выполняют также при гидромеханизации работ на подходах к мостам и эстакадам в пойме рек для регулирования режимов гидронамыва. Комплексный мониторинг необходим и для оценки изменений прилегающей к ВСМ территории (в зоне влияния) во время потенциально опасного, в смысле незавершенного состояния ПКП в полосе отвода, периода строительства.

Для контроля состояния и прогноза предельного равновесия откосов выемок дополнительно определяют гидрологические характеристики грунтов. Анализ текущего состояния полосы отвода магистрали рекомендуется дополнять, с учетом согласования регламента, данных цифровой аэросъемки и наземного лазерного сканирования. Оперативную передачу информации на СПМ выполняют с применением специальных устройств. Например, для измерения порового давления одновременно по нескольким датчикам применяют скважинный автоматический периодомер с радиоканалом, который накапливает и передает результаты измерений по сотовой сети на базовый компьютер. Для интенсивных технологических процессов (виброуплотнение, гидронамыв насыпей) режимные сети целесообразно оборудовать контрольно-измерительной аппаратурой с дистанционным считыванием. Датчики устанавливают в контрольные скважины в тело отсыпаемой насыпи, карты намыва и в слои естественного основания.

Операционный контроль качества защитных слоев и послойного уплотнения насыпи при сооружении земляного полотна выполняют с применением динамических плотномеров ZFG или аналогов. Эти приборы позволяют быстро и точно определить динамический модуль упругости грунтов и оснований насыпи. Его значение связано со статическим модулем упругости и коэффициентом уплотнения грунтов для оценки конструкции земляного полотна по ГОСТ Р "Штамповые испытания земляного полотна для высокоскоростных железнодорожных линий". И вновь отметим важнейшее требование к комплексному мониторингу: организация взаимного дополнения результатов исследований, моделирования и съема параметров со стационарной режимной сети и мобильных средств. Готовое земляное полотно передается комиссией по акту промежуточной приемки для устройства верхнего строения пути.

К путевому комплексу также предъявляются жесткие требования СТО. В состав БВСП входят рельсы (бесстыковой путь), скрепления, основание в виде плит специальной конструкции. Суммарные деформации БВСП в вертикальной плоскости, измеренные по поверхности катания головок рельсов, не должны превышать 20 мм за весь срок службы 50 лет. Неровности рельсовой

колеи в вертикальной и горизонтальной плоскостях не должны превышать предельные значения, в частности: отклонение ширины колеи от номинального значения 1520 мм (путь) – 1 мм, абсолютная погрешность по высоте – 10 мм, то же в плане – 10 мм.

ПКП имеет специальную составную структуру: переходные железобетонные плиты, удлиненные шпалы, дополнительные рельсы, подшпальные и подрельсовые прокладки, подбалластные маты, регулируемые рельсовые скрепления, геосинтетики, связующие смеси, дренажные и морозозащитные слои. При проектировании конкретных переходных зон комбинации конструктивных решений выполняют своего рода тонкую настройку для совместного повышения эксплуатационной надежности, повышения комфортности поездки, исключения риска дефектов пути. Например, подрельсовое основание снижает уровень шума и вибрации. Геосинтетические материалы и пропитка балласта предотвращают разрушение его частиц и появление "висячих" шпал под действием циклической динамической нагрузки. На мостовых переходах комбинация путевых и геотехнических устройств обеспечивает упругую отдачу для демпфирования ударов и вибраций, плавное изменение жесткости пути для исключения резкой реакции опоры и ударного воздействия поездов.

На стадии приемки железнодорожного пути в эксплуатацию изложенные конструктивно-технологические решения логично переходят в систему технического диагностирования и мониторинга, которая включает распределенную сеть интеллектуальных датчиков для управления его техническим состоянием по "ГОСТ 34783-2021. Средства технического диагностирования и мониторинга железнодорожного пути высокоскоростных железнодорожных линий".

Таким образом, для строительства геотехнических сооружений ВСЖМ разработана комплексная технология, которая обеспечивает проектные требования безопасности, сроки консолидации, плавность и комфортность движения поездов с учетом особенностей переходных зон на подходах к мостам и между участками с разными конструкциями пути. При устройстве ПКП путевые и строительные работы должны выполняться в комплексе для комбинированных решений переходной зоны. На слабых основаниях большой мощности строительные работы связаны с повышенным риском уязвимости и потери стабильности сооружений под воздействием машин и опасных природных процессов. Именно поэтому в комплексной технологии объединены диагностика начального состояния, мониторинг и управляемые механизированные процессы упрочнения и консолидации сооружений. Данные рекомендации подготовлены по итогам участия авторов в разработке СТО РЖД 14.004-2025 и Технологического регламента сооружения земляного полотна ВСМ.

Верификацию и эксплуатационные испытания новых конструктивно-технологических решений и мониторинга с алгоритмами искусственного интеллекта предусмотрено выполнить на экспериментальном кольце АО "ВНИИЖТ" и опытных участках Зеленоград – Тверь и Саблино – Тосно Октябрьской железной дороги. Ввод магистрали ВСЖМ Москва – Санкт-Петербург в эксплуатацию запланирован на 2028 год.

<http://ctt-digest.ru/tpost/ahrympjo21-kompleksnaya-tehnologiya>

## **Более 400 участников собрал форум строителей в Калининграде**

Аргументы и Факты - Калининград (klg.aif.ru) 11.05.2026

*В Калининграде прошел всероссийский форум "Молодой специалист – строитель будущего", объединивший более 400 студентов и старшеклассников, которые планируют связать свою карьеру со строительной отраслью. Среди партнеров мероприятия выступили крупные компании и профессиональные объединения, включая "Нацпроектстрой", "ЦСК" и Союз строителей. Участники обсудили современные тенденции в строительстве, мотивацию молодых кадров, перспективы профессионального развития и востребованность специалистов на рынке труда.*

В Калининграде прошел всероссийский форум "Молодой специалист – строитель будущего", объединивший более 400 студентов и старшеклассников, которые планируют связать свою карьеру со строительной отраслью. Мероприятие состоялось при поддержке национального проекта "Кадры" и стало площадкой для обсуждения перспектив трудоустройства, профессионального роста и кадровых потребностей строительной сферы.

Форум прошел на базе Калининградского государственного технического университета. Его участниками стали молодые люди, представители органов власти, бизнеса и образовательных учреждений. Основной задачей мероприятия стало создание прямого диалога между потенциальными работодателями и будущими специалистами, которым предстоит работать в одной из ключевых отраслей экономики.

Министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Калининградской области Сергей Черномаз отметил, что важно не только получить знания, но и научиться применять их на практике, не опасаясь профессиональных трудностей. В рамках форума прошли круглые столы, деловые игры, тематические мастер-классы и встречи с экспертами строительной отрасли.

Среди партнеров мероприятия выступили крупные компании и профессиональные объединения, включая **"Нацпроектстрой"**, "ЦСК" и Союз строителей. Участники обсудили современные тенденции в строительстве, мотивацию молодых кадров, перспективы профессионального развития и востребованность специалистов на рынке труда.

<https://klg.aif.ru/society/bolee-400-uchastnikov-sobral-forum-stroiteley-v-kaliningrade>

## **Дивизион «Дороги и Мосты»**

### **АО «Дороги и Мосты»**

#### **На стройке Большого Смоленского моста в Петербурге дали «Гудок Победы»**

МК в Питере (spb.mk.ru) 09.05.2026

*Строители АО "Дороги и Мосты" НПС присоединились к всероссийской акции. Они включили звуковые сигналы на спецтехнике. Так рабочие почтили память о событиях Великой Отечественной войны.*

Строители АО "Дороги и Мосты" НПС присоединились к всероссийской акции. Они включили звуковые сигналы на спецтехнике. Так рабочие почтили память о событиях Великой Отечественной войны. Об этом сообщили в пресс-службе Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Петербурга.

Традиция подавать гудок появилась в 1945 году. Тогда вся страна услышала этот сигнал за несколько минут до сообщения Юрия Левитана о капитуляции Германии.

В этом году "Гудок Победы" прозвучал на строительных площадках БАМа, Большого Смоленского моста в Петербурге и Моста-паруса в Москве. Строители НПС поддержали акцию в Туле, Тынде, Омске, Тюмени и других городах.

Особую роль отвели строителям первой в России высокоскоростной железной дороги. Сигнал прозвучал на всех ее этапах. Новая магистраль соединит два города-героя – Москву и Санкт-Петербург. Оба города стали символами мужества и массового героизма в годы войны.

<https://spb.mk.ru/social/2026/05/09/na-stroyke-bolshogo-smolenskogo-mosta-v-peterburge-dali-gudok-pobedy.html>

#### **Другие публикации по теме**

[https://piter.tv/event/Na\\_strojke\\_Bolshogo\\_Smolenskogo\\_mosta\\_dali\\_Gudok\\_Pobedi/](https://piter.tv/event/Na_strojke_Bolshogo_Smolenskogo_mosta_dali_Gudok_Pobedi/)

<https://xn--80asmdh4e.xn--p1ai/2026/05/09/na-stroike-bolshogo-smolenskogo-mosta-prozvuchal-gudok-pobedi->

<https://peterburg2.ru/news/stroiteli-na-bolshom-smolenskom-mostu-podderzhali-gudok-pobedy-v-peterburge-235821.html>

<https://leningradpobeda.ru/blog/gudok-pobedy-prozvuchal-na-stroyploschadke-bolshogo-smolenskogo-mosta>

<https://gorod-plus.tv/news/156294>

<https://neva.today/news/2026/5/9/743754>

<https://vecherka-spb.ru/2026/05/09/gudok-pobedi-prozvuchal-na-stroiploshchadke-bolshogo-smolenskogo-mosta-v-peterburge->

<https://spbdnevnik.ru/news/2026-05-09/gudok-pobedy-prozvuchal-na-stroyploshchadke-bolshogo-smolenskogo-mosta>

<https://nevnews.ru/2026/05/09/na-stroike-bolshogo-smolenskogo-mosta-prozvuchal-gudok-pobedi->

## **Новости на ресурсах НПС**

### **«Дорога памяти»: Нацпроектстрой поддержал первую экспедицию поискового отряда Российского университета транспорта**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 08.05.2026

*Во время Великой Отечественной войны в Новгородской области шли ожесточенные бои с немецко-фашистскими захватчиками. Спустя более 80 лет поисковые отряды ищут останки погибших бойцов Красной Армии, чтобы с почестями захоронить героев. В этом году при поддержке Нацпроектстроя, Минтранса и ДОСААФ России свою первую экспедицию совершил поисковый отряд Российского университета транспорта "Дорога памяти".*

Во время Великой Отечественной войны в Новгородской области шли ожесточенные бои с немецко-фашистскими захватчиками. Спустя более 80 лет поисковые отряды ищут останки погибших бойцов Красной Армии, чтобы с почестями захоронить героев.

В этом году при поддержке Нацпроектстроя, Минтранса и ДОСААФ России свою первую экспедицию совершил поисковый отряд Российского университета транспорта "Дорога памяти".

За две недели студенты нашли 60 павших солдат, у шести героев уже удалось установить имена.

В нашем сюжете – полевые будни поискового отряда и впечатления студентов от их первой экспедиции.

Организацией работы студентов занимался Поисковый отряд "Находка", с которым у Нацпроектстроя заключено соглашение о сотрудничестве. Отряд ведет поиск незахороненных военнослужащих Красной Армии времен Великой Отечественной войны, в том числе, на участках строительства первой ВСМ Москва – Санкт-Петербург, проходящих через Новгородскую область.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в "Макс"

Проблемы с загрузкой?

♥ Смотреть здесь

#НПС\_новости #9мая #день\_победы

<https://t.me/gkNPS/1850>

**Другие публикации по теме**

<https://t.me/NashaKoleya/4305>

[https://vk.com/wall-227648545\\_841](https://vk.com/wall-227648545_841)

### **"Гудок Победы" впервые прозвучал на строительных площадках НПС по всей стране**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 09.05.2026

*9 мая 2026 года впервые на всех строительных и производственных площадках компаний Нацпроектстроя водители автомобильного транспорта и механизаторы спецтехники дали протяженный звуковой сигнал – "Гудок Победы".*

9 мая 2026 года впервые на всех строительных и производственных площадках компаний Нацпроектстроя водители автомобильного транспорта и механизаторы спецтехники дали протяженный звуковой сигнал – "Гудок Победы".

Это дань памяти подвигу советского народа в годы Великой Отечественной войны. Традиция подавать гудок берет начало в 1945 году: тогда вся страна услышала этот сигнал за несколько минут до объявления диктора Юрия Левитана о капитуляции Германии.

Теперь "Гудок Победы" прозвучал на строительных площадках БАМа, Большого Смоленского моста в Санкт-Петербурге и Моста-паруса в Москве. Строители НПС почтили память о событиях Великой Отечественной войны в Туле, Тынде, Омске, Тюмени и других городах страны.

Особая роль в акции была отведена строителям первой в стране высокоскоростной железнодорожной магистрали – "Гудок Победы" прозвучал на всех ее этапах. Эта транспортная артерия соединит два города-героя – Москву и Санкт-Петербург. Оба города стали символами негибаемой воли к победе и примером массового героизма в годы войны.

В акции было задействовано более 5000 единиц техники Нацпроектстроя, а также партнеров холдинга.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в "Макс"

Проблемы с загрузкой?

♥ Смотреть здесь

#9мая #ГудокПобеды

<https://t.me/gkNPS/1852>

### **Другие публикации по теме**

<https://t.me/NashaKoleya/4313>

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2157>

<https://t.me/npsvsevk/659>

[https://vk.com/wall-227648545\\_844](https://vk.com/wall-227648545_844)

[https://vk.com/wall-222904688\\_2810](https://vk.com/wall-222904688_2810)

[https://vk.com/wall-215541569\\_3422](https://vk.com/wall-215541569_3422)

## **"Аллея Победы"**

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 09.05.2026

*"Аллея Победы": 9 мая волонтеры Нацпроектстроя посадили кусты сирени в память о героях Великой Отечественной войны. Акция прошла в Москве, на Воробьевых горах.*

"Аллея Победы": 9 мая волонтеры Нацпроектстроя посадили кусты сирени в память о героях Великой Отечественной войны. Акция прошла в Москве, на Воробьевых горах.

Рядом с каждым из саженцев разместили табличку с именем дорожника, проектировщика, мостовика и энергетика, сражавшихся на фронте или трудившихся в тылу, приближая Великую Победу.

"Сегодня мы отдаем дань уважения тем, кто строил Дорогу жизни в блокадный Ленинград, тысячи дорог и мостов, по которым везли оружие и боеприпасы, эвакуировали раненых. Их подвиг - пример не только для нас, но и для будущих поколений. Поэтому важно, что многие коллеги участвуют в акции вместе с семьями", – отмечает Татьяна Горловская, заместитель генерального директора по управлению персоналом ГК НПС.

Прочитать о судьбах героев сможет каждый посетитель парка. Уход за деревьями возьмут на себя волонтеры холдинга.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в "Макс"

#НПС\_новости #9мая

<https://t.me/gkNPS/1853>

### **Другие публикации по теме**

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2158>

<https://t.me/NashaKoleya/4314>

<https://t.me/npsvsevkl/660>

[https://vk.com/wall-227648545\\_846](https://vk.com/wall-227648545_846)

[https://vk.com/wall-222904688\\_2812](https://vk.com/wall-222904688_2812)

## **Специалисты Нацпроектстроя при возведении моста через Волгу в Ярославле проводят тщательный контроль качества каждой буронабивной сваи**

ТГ-канал «Дороги и мосты», 08.05.2026

*О ходе работ на крупнейшем в регионе инфраструктурном проекте в своем блоге написал губернатор Ярославской области Михаил Евраев: "Качество проверяют непосредственно на площадке: проводят статические испытания, ультразвуковое сканирование материалов. Все показатели соответствуют нормативам, дефектов не выявлено".*

О ходе работ на крупнейшем в регионе инфраструктурном проекте в своем блоге написал губернатор Ярославской области Михаил Евраев: "Качество проверяют непосредственно на площадке: проводят статические испытания, ультразвуковое сканирование материалов. Все показатели соответствуют нормативам, дефектов не выявлено".

Как проходит контроль, журналистам рассказал начальник производственно-технического отдела филиала "ДиМ" Мостоотряд-6 Станислав Жеглов.

Сюжеты здесь: Вести-Ярославль, Первый Ярославский, Городское телевидение Ярославля.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #Дороги\_и\_Мосты #Мостоотряд\_6

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2152>

### **Другие публикации по теме**

[https://vk.com/wall-222904688\\_2807](https://vk.com/wall-222904688_2807)

## **Спасибо всем участникам квиза, посвященного Дню Победы!**

ТГ-канал «Дороги и мосты», 08.05.2026

*Многие мостоотряды "ДиМ" начали свою историю в годы Великой Отечественной войны. Они формировались в структуре Наркомата путей сообщения как мостовосстановительные поезда.*

Многие мостоотряды "ДиМ" начали свою историю в годы Великой Отечественной войны. Они формировались в структуре Наркомата путей сообщения как мостовосстановительные поезда.

Перед ними стояла задача скорейшего восстановления работоспособности железных дорог, по которым фронт получал оружие и боеприпасы из тыла. Работники поездов занимались ремонтом мостов вблизи линии фронта, рискуя жизнью. 22 сентября 1943 года Президиум Верховного Совета СССР ввел целый ряд нагрудных знаков, которыми награждались отличившиеся работники разных специальностей. Среди них был знак "Отличный восстановитель".

По положению им награждались "представители начальствующего и рядового состава восстановительных организаций, показавшие пример быстрого восстановления железнодорожного хозяйства, широкого внедрения механизации и скоростных методов работы, отличного владения инструментом с высоким качеством и производительностью труда, продемонстрировавшие использование внутренних ресурсов". Один из этих знаков хранится в коллекции нумизматики Музея Победы в Москве.

#ДиМ\_квиз

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2153>

### Другие публикации по теме

[https://vk.com/wall-222904688\\_2808](https://vk.com/wall-222904688_2808)

## Подземный фуникулер "Кармелит"

ТГ-канал «Наша колея 1520», 08.05.2026

*В израильском городе Хайфа, внутри горы Кармель, спрятана самая короткая действующая подземная система в мире, занесенная в Книгу рекордов Гиннесса. Речь идет о подземном фуникулере "Кармелит", который соединяет прибрежный и горный районы Хайфы.*

В израильском городе Хайфа, внутри горы Кармель, спрятана самая короткая действующая подземная система в мире, занесенная в Книгу рекордов Гиннесса.

Речь идет о подземном фуникулере "Кармелит", который соединяет прибрежный и горный районы Хайфы. Линия протяженностью 1,8 км была запущена в 1959 году. Перепад высот составляет 274 метра, и чтобы компенсировать уклон пола вагонов и платформ станций сделаны ступенчатые.

Составы не имеют собственных моторов и движутся за счет противовесов и тяговых тросов. Управление полностью автоматизировано. Подъем или спуск занимают 6-8 минут.

Вплоть до 2023 года "Кармелит" была единственной подземной транспортной системой Израиля.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #ликбез1520

<https://t.me/NashaKoleya/4306>

## Книга "Линии жизни. Соединяя поколения"

ТГ-канал «Наша колея 1520», 08.05.2026

*К годовщине Победы НПС//Ленгипротранс выпустил книгу "Линии жизни. Соединяя поколения". В ней собраны воспоминания 30 сотрудников института – участников Великой Отечественной войны. Тех, кто в мирное время проектировал железные магистрали, а в военное – шел в ополчение, прокладывал Дорогу жизни под огнем врага, вывозил раненых из блокадного Ленинграда. Сегодняшние специалисты "Ленгипротранса" озвучили воспоминания, прожив слова заново. Истории в книге можно оживить с помощью QR-кодов.*

"Передо мной лежит выцветший блокнотный листок, исписанный четким почерком химическим карандашом. Храню его как самую дорогую реликвию, так как он напоминает мне о тяжелых боях летом и осенью 1942 года под Воронежем, о замечательных боевых товарищах, которых давно нет в живых", – Тихон Шумаков, майор стрелкового подразделения

"Просека нашей трассы была усеяна воронками от немецких бомб. Но это не замедлило наше продвижение вперед, наоборот, вызвало новый прилив сил и энергии.", – Матвей Штейнлухт, рядовой Ленинградского фронта

К годовщине Победы НПС//Ленгипротранс выпустил книгу "Линии жизни. Соединяя поколения". В ней собраны воспоминания 30 сотрудников института – участников Великой Отечественной войны. Тех, кто в мирное время проектировал железные магистрали, а в военное – шел в ополчение, прокладывал Дорогу жизни под огнем врага, вывозил раненых из блокадного Ленинграда. Сегодняшние специалисты "Ленгипротранса" озвучили воспоминания, прожив слова заново. Истории в книге можно оживить с помощью QR-кодов.

Читайте и слушайте.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс Ленгипротранс #9мая

<https://t.me/NashaKoleya/4309>

## Уральский первенец ГОЭЛРО: вклад в Победу

ТГ-канал «Все включено», 08.05.2026

*В летописи энергетики России особое место принадлежит Кизеловской ГРЭС-3. Теплоэлектростанция, возведенная в 1924 году по проекту "Института Теплоэлектропроект", стала первой на Урале и третьей в стране, построенной по плану ГОЭЛРО. Первоначальная мощность станции, расположенной в г. Губахе Пермского края, составила 6 МВт. После ввода второй и третьей очереди в 1935 году мощность энергообъекта достигла 78 МВт.*

В летописи энергетики России особое место принадлежит Кизеловской ГРЭС-3. Теплоэлектростанция, возведенная в 1924 году по проекту "Института Теплоэлектропроект", стала первой на Урале и третьей в стране, построенной по плану ГОЭЛРО. Первоначальная мощность станции, расположенной в г. Губахе Пермского края, составила 6 МВт. После ввода второй и третьей очереди в 1935 году мощность энергообъекта достигла 78 МВт.

С началом Великой Отечественной войны более 400 сотрудников электростанции ушли на фронт. Коллектив ГРЭС работал по 12-15 часов, многие не покидали станцию, чтобы обеспечить бесперебойное энергоснабжение стратегических предприятий оборонной промышленности на Урале. Несмотря на нехватку кадров и материальных ресурсов продолжались реконструкция оборудования и ввод новых мощностей. В годы войны энергетики ввели в эксплуатацию две турбины мощностью по 12 000 кВт каждая, выработка электроэнергии на ГРЭС увеличилась в 1,5 раза, отпуск тепла – в 3 раза.

В 1945 году за ударный труд коллектив Кизеловской ГРЭС-3 был удостоен ордена Трудового Красного Знамени, 882 работника награждены медалью "За доблестный труд в Великой Отечественной войне". В 1948-1950-х годах "Институт Теплоэлектропроект" разработал проект модернизации электростанции с установкой дополнительного оборудования. К 1959 году станция достигла максимального показателя – 118 МВт, она обеспечивала энергией жителей и промышленные предприятия г. Губахи вплоть до вывода из работы в 2019 году.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в "Макс" #исТОКи #9мая #институт\_теплоэлектропроект

<https://t.me/npsvsevk/655>

## Исследование: самые часты проблемы подержанных авто в 2026 году

ВК «ОССП - ООО «Объединённые системы сбора платы», 08.05.2026

*Покупка машины с пробегом — это всегда немного лотерея. Часть проблем не видна при осмотре и всплывает уже после сделки. Но некоторые из них встречаются особенно часто.*

Покупка машины с пробегом — это всегда немного лотерея. Часть проблем не видна при осмотре и всплывает уже после сделки. Но некоторые из них встречаются особенно часто.

Согласно исследованию «Автокода», в первом квартале 2026 года чаще всего у подержанных авто находили четыре проблемы:

- ДТП в истории;
- работу в такси;
- ограничения на регистрационные действия;
- неоплаченные штрафы.

Абсолютный лидер сразу по нескольким пунктам — Hyundai Solaris (Хендай Солярис). Он чаще других попадался и среди машин после ДТП, и среди бывших такси, и среди авто с ограничениями

на регистрацию. Среди других частых участников такой статистики — Volkswagen Polo (Фольксваген Поло), Kia Rio (Киа Рио), BMW (БМВ) 5 серии и Lada Granta (Лада Гранта).

Именно поэтому перед покупкой машину стоит проверять не только на ДТП, но и на ограничения, штрафы и прошлую эксплуатацию в такси. А вам попадались неприятные сюрпризы при покупке автомобиля с пробегом?

[https://vk.com/wall-174642209\\_10616](https://vk.com/wall-174642209_10616)

## **Сквозь время: музыка, память и День Победы в «Ленгипротрансе»**

ЛГТ, 08.05.2026

*8 мая 2026 года в АО «Ленгипротранс» (входит в «Нацпроектстрой») состоялись торжественные мероприятия, приуроченные к 81-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне.*

Утро в институте началось не с привычного делового ритма, а с волнующих мелодий, которые заставили сердца замереть. На короткое время холл «Ленгипротранса» превратился в концертную площадку, где духовой оркестр исполнил песни 1940-х годов, ставшие символом мужества и воли советского народа.

Однако главным событием этого дня стало торжественное мероприятие у Стены Памяти. Здесь, где высечены имена сотрудников института, павших на полях сражений, их подвиг почтило минутой молчания современное поколение инженеров «Ленгипротранса». Цветы легли к мемориалу в знак вечной благодарности героям, отдавшим жизнь за Родину.

Церемонию открыл Александр Яковлевич Мазо — человек, чья судьба сама по себе является историей, ведь он был жителем блокадного Ленинграда, а сегодня заведует музеем «Ленгипротранса». В своем обращении к коллегам он произнес слова, которые невозможно слушать без волнения.

Александр Яковлевич напомнил, что Победа ковалась не только на передовой, но и в тылу. Он рассказал, как инженеры института, работая над проектами восстановления железных дорог, обеспечивали ту самую стальную связь, которая вела наши войска к Берлину.

«Сегодня мы собрались у Стены Памяти, чтобы накануне Дня Победы выразить самые важные слова. Слова благодарности, памяти и уважения к подвигу тех, кто подарил нам жизнь и мирное небо над головой на долгие годы», — сказал, приветствуя коллег, генеральный директор института Никита Васильевич Иванов.

Он поздравил ветеранов и сотрудников с праздником, отметив, что подвиг солдат и самоотверженный труд инженеров в тылу являются неотъемлемой частью истории: «Наши ветераны защищали Родину на фронте и в тылу. Они строили, проектировали, восстанавливали — и победили».

Завершилась церемония чтением стихотворений «Давно уже его на свете нет» Андрея Дементьева и «В ту весну бушевала сирень...» Анны Гайдамак в исполнении руководителя группы тяговых подстанций электротехнического отдела Ирины Черкесовой и Александра Яковлевича Мазо.

«Ленгипротранс» — это не просто проектный институт, а место, где помнят каждого. Здесь история наших отцов и дедов продолжается в делах нынешнего поколения инженеров.

С праздником! С Днем Победы!

<https://lgt.ru/news/novosti-kompanii/skvoz-vremya-muzyka-pamyat-i-den-pobedy-v-lengiprotranse>