

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 22–23 июня | 2026 год

Москва, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	4
Баскетбол ковшом и гонки на грейдерах. В Подмосковье выбрали лучших дорожников.....	4
Телеканал 360 (360.ru) 22.06.2026	4
<i>Забросить баскетбольный мяч ковшом экскаватора и собрать пирамиду из кубиков фронтальным погрузчиком. Такие испытания ждали участников конкурса профессионального мастерства механизаторов дорожно-строительной отрасли, который прошел на полигоне МАДИ в Подмосковье. За победу боролись более 180 специалистов из России, Белоруссии, Казахстана и Китая. Как отметила заместитель генерального директора по управлению персоналом ГК "Нацпроектстрой" Татьяна Горловская, все участники продемонстрировали высокий уровень подготовки.</i>	4
Дивизион «Дороги и Мосты»	5
АО «Дороги и Мосты»	5
Собянин рассказал о строительстве велопешеходного моста через Москву-реку	5
Москва 24, 19.06.2026	5
<i>Продолжается строительство велопешеходного моста через Москву-реку между Мнёвниковской поймой и районом Филевский парк. О значении сооружения для города и особенностях его конструкции рассказал главный специалист АО «ДиМ» Нацпроектстрой Александр Пономарев.</i>	5
«Нужно лишь потерпеть несколько лет»: что происходит на самой дорогой и долгожданной стройке Рязанской области	5
Ya62.ru 22.06.2026	5
<i>Единственным участником и подрядчиком строительства моста-дублера через Оку в районе села Дядьково (Рязанская область) с ценой контракта 32,8 млрд рублей и сроком исполнения до 20 октября 2031 года определено московское АО "Дороги и мосты", входящее в инфраструктурный холдинг АО "ГК "Нацпроектстрой". Компания имеет опыт реализации крупных объектов, включая Большой Смоленский мост и обход Твери. По контракту предусмотрено также строительство развязки в одном уровне со светофорным регулированием и расширение улиц Центральная и Грачи до четырех полос. По итогам 2025 года выручка организации выросла на 0,83% до 121,2 миллиарда рублей, однако чистая прибыль снизилась на 74,48% до 1,2 миллиарда.</i>	5
Новости на ресурсах НПС.....	9
Что скрыто под насыпью ВСМ Москва – Санкт-Петербург?	9
ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 23.06.2026	9

Первая в России ВСМ начинается с грунта: большая часть безбалластного пути будет уложена на земляное полотно. Из-за колоссальных нагрузок требования к надежности здесь в разы выше, чем на обычных железных дорогах. 9

Специалисты Нацпроектстроя, возводящие велопешеходный мост из Мневниковской поймы в Филевский парк, завершили сооружение временного перехода через Москву-реку – технологического моста10

ТГ-канал «Дороги и мосты», 22.06.2026 10

Специалисты Нацпроектстроя, возводящие велопешеходный мост из Мневниковской поймы в Филевский парк, завершили сооружение временного перехода через Москву-реку – технологического моста. Работы выполняют сотрудники Мостоотряда-114 (филиал "ДиМ") и Мостоотряда-36 (входит в "Мостострой-11"). 10

Делегация Нацпроектстроя провела переговоры с министром дорог и транспорта Монголии Борхуу Дэлгэрсайхан в Улан-Баторе11

ТГ-канал «Наша колея 1520», 22.06.2026..... 11

На встрече обсуждались вопросы развития транспортной инфраструктуры Монголии и российско-монгольских отношений в сфере железнодорожного транспорта, были представлены современные высокотехнологичные решения компаний холдинга. В ходе переговоров стороны определили дальнейшие шаги для реализации совместных инициатив..... 11

Мировой рекордсмен: дымовая труба Экибастузской ГРЭС-2.....11

ТГ-канал «Все включено», 22.06.2026..... 11

Длина дымовой трубы Экибастузской ГРЭС-2 в Казахстане – 420 метров! Она внесена в Книгу рекордов Гиннеса как самая высокая в мире. Ее "соседки" на ГРЭС-1 тоже впечатляют размерами – 300 и 330 м. Для сравнения: высота Эйфелевой башни составляет 330 м. 11

Сотрудница «Трансстроймеханизации» показала результат на массовом забеге «На старт!»12

ВК «Трансстроймеханизация», 22.06.2026 12

В пяти парках Москвы прошёл ежегодный бесплатный массовый забег «На старт». Светлана Голохвастова, руководитель направления ОСП Управления реализации строительных контрактов «Трансстроймеханизации» (НПС) выбрала дистанцию 5 км и успешно преодолела её за 32 минуты 4,81 секунды. Отличный результат для любительского старта. 12

ГК «Нацпроектстрой»

Баскетбол ковшом и гонки на грейдерах. В Подмосковье выбрали лучших дорожников

Телеканал 360 (360.ru) 22.06.2026

*Забросить баскетбольный мяч ковшом экскаватора и собрать пирамиду из кубиков фронтальным погрузчиком. Такие испытания ждали участников конкурса профессионального мастерства механизаторов дорожно-строительной отрасли, который прошел на полигоне МАДИ в Подмосковье. За победу боролись более 180 специалистов из России, Белоруссии, Казахстана и Китая. Как отметила заместитель генерального директора по управлению персоналом **ГК "Нацпроектстрой"** Татьяна Горловская, все участники продемонстрировали высокий уровень подготовки.*

Забросить баскетбольный мяч ковшом экскаватора и собрать пирамиду из кубиков фронтальным погрузчиком. Такие испытания ждали участников конкурса профессионального мастерства механизаторов дорожно-строительной отрасли, который прошел на полигоне МАДИ в Подмосковье. За победу боролись более 180 специалистов из России, Белоруссии, Казахстана и Китая. Как тяжелая техника превращается в инструмент почти ювелирной работы – узнал 360.ru.

Тяжелая техника требует точности

Работа машиниста дорожной техники редко бывает заметна широкой публике, однако именно от этих специалистов зависит строительство и содержание дорог по всей стране. Поэтому организаторы конкурса сделали ставку не только на зрелищность, но и на проверку реальных профессиональных навыков.

Участники выполняли задания на точность, аккуратность и скорость. Экскаваторщики отправляли баскетбольные мячи в бочки при помощи ковша, операторы автокранов переносили груз через полосу препятствий, а водители фронтальных погрузчиков собирали пирамиды из кубиков.

Машинист бульдозера Иван Кирченко рассказал, что в его профессии важны не только опыт, но и умение чувствовать габариты техники.

"У нас работа, конечно, сложная. Надо точность, надо габариты знать и постоянно соотносить свои действия с возможностями машины", – отметил он.

По словам участников, некоторые задания оказались сложнее, чем выглядели со стороны. Так, механизатор Никита Кузнецов признался, что самым непростым испытанием стала работа с кубиками.

"Для меня самое сложное испытание было – это кубики собрать. Конструкцию немного изменили по сравнению с тренировками, поэтому пришлось быстро перестраиваться", – рассказал он.

Фото: 360.ru

Новый рекорд конкурса

В этом году конкурс стал самым масштабным за всю историю проведения. На площадке собрались 36 команд, более 180 механизаторов, около 20 молодых специалистов в возрасте до 23 лет и два женских коллектива. Помимо российских участников, в Подмосковье приехали представители Белоруссии, Казахстана и Китая.

Соревнования проходили в семи дисциплинах: управление автогрейдером, автокраном, коммунально-дорожной машиной, фронтальным погрузчиком, экскаватором и бульдозером, а также сервисное обслуживание спецтехники. Последняя дисциплина появилась в программе впервые.

Как отметила заместитель генерального директора по управлению персоналом **ГК "Нацпроектстрой"** Татьяна Горловская, все участники продемонстрировали высокий уровень подготовки.

"Все участники сражались достойно и показали высочайший уровень профессионального мастерства. Мы болели за каждого. Среди них уже есть победители и призеры, и мы уверены, что в следующем году результаты будут еще выше", – подчеркнула она.

Фото: 360.ru

Ставка на молодежь

Отдельным направлением конкурса стал молодежный трек. Его участниками стали более 400 студентов колледжей и вузов. Для будущих специалистов организовали лекции, викторины, деловые игры и встречи с представителями отрасли.

Кроме того, на площадке развернулась выставка современной дорожной техники. Студенты смогли не только увидеть новейшие машины, но и познакомиться с особенностями работы на них.

Организаторы уверены: такие соревнования помогают повысить престиж рабочих профессий и привлечь молодежь в дорожное строительство.

<https://360.ru/tekst/mosobl/basketbol-kovshom-i-gonki-na-grejderah-v-podmoskove-vybrali-luchshih-dorozhnikov/>

Дивизион «Дороги и Мосты»

АО «Дороги и Мосты»

Собянин рассказал о строительстве велопешеходного моста через Москву-реку

Москва 24, 19.06.2026

*Продолжается строительство велопешеходного моста через Москву-реку между Мнёвниковской поймой и районом Филевский парк. О значении сооружения для города и особенностях его конструкции рассказал главный специалист **АО «ДиМ» Нацпроектстроя** Александр Пономарев.*

<https://www.m24.ru/videos/19062026/912365>

Другие публикации по теме

Смотреть с 10:05: https://smotrim.ru/brand/5403?ysclid=mqm1yl5ee544908871#playing_video=6031910

«Нужно лишь потерпеть несколько лет»: что происходит на самой дорогой и долгожданной стройке Рязанской области

Ya62.ru 22.06.2026

*Единственным участником и подрядчиком строительства моста-дублера через Оку в районе села Дядьково (Рязанская область) с ценой контракта 32,8 млрд рублей и сроком исполнения до 20 октября 2031 года определено московское АО **"Дороги и мосты"**, входящее в*

инфраструктурный холдинг АО "ГК "Нацпроектстрой". Компания имеет опыт реализации крупных объектов, включая Большой Смоленский мост и обход Твери. По контракту предусмотрено также строительство развязки в одном уровне со светофорным регулированием и расширение улиц Центральная и Грачи до четырех полос. По итогам 2025 года выручка организации выросла на 0,83% до 121,2 миллиарда рублей, однако чистая прибыль снизилась на 74,48% до 1,2 миллиарда.

Как в Рязани 250 человек и 70 машин работают на мосту-дублере через Оку круглосуточно

Жители Рязани уже который год живут в ожидании перемен: старый мост через Оку, верой и правдой прослуживший полвека, постепенно приходит в негодность. Однако в социальных сетях разгорелись нешуточные споры – часть горожан активно выступает против текущего места строительства, полагая, что переправа должна находиться в другой точке. Чтобы разобраться в ситуации, журналисты YA62.RU отправились на стройку, чтобы узнать, что происходит на объекте сегодня, когда планируется завершение работ и почему выбор пал именно на этот берег.

Мы встретились с исполняющим обязанности заместителя директора дирекции дорог Рязанской области Виктором Кузиным на стройплощадке нового моста. Он должен показать, как продвигается строительство и какие этапы уже позади.

Меня ждали около шлагбаума, который можно увидеть с дороги, если ехать в сторону Вышгорода. До самого главного места, где соединяют два берега, очень далеко идти пешком, поэтому мы поехали на автомобиле. Проезжая по бетонным плитам, которые он назвал временной дорогой, я смотрела по сторонам и поражалась масштабу стройки: огромное количество техники, люди и конечно же материалы, из которых будут возводить мост.

Вместе с Кузиным мы подходим к небольшому временному административному зданию. Он уходит, а через минуту возвращается со строительной каской в руках и просит меня надеть ее для безопасности. Затем мы поднимаемся по лестнице на площадку, где ведутся строительные работы. Это огромная насыпь, где лежат бетонные плиты, чтобы по ним было удобно ходить. Если честно, я немного боюсь высоты, поэтому забираться на такую конструкцию мне страшно, ведь практически под нами Ока. Заметив, что я начала переживать, мой сопровождающий решил меня подбодрить.

"На этом берегу мы строим несколько бетонных опор (с первой по четырнадцатую опоры), а вторая часть строится на противоположном берегу. Над Окой будет металлическое пролетное строение длиной 306 метров. А за временное сооружение, где мы стоим, не волнуйтесь: оно проверено, ведь сюда загоняли кран четырехсоттонный, который сейчас внизу стоит. Позже сюда будет заходить буровая установка и бурить сваи для оснований опор, поэтому наш вес – это ерунда", – успокоил меня чиновник.

Мне все равно было страшно, потому высота здесь огромная. Но когда я все-таки взяла себя в руки, то начала рассматривать все, что происходит вокруг. Справа от меня уже вбиты специальные сваи, а слева и впереди – наша всеми любимая Ока. На другом берегу есть такая же площадка, ведь работы ведут с обеих сторон. Вид захватывающий, потому что здесь река довольно широкая.

Виктор Кузин выглядит как человек, который разбирается в теме. По сути, строительство моста – главное, чем он занимается в дирекции, поэтому он легко отвечает на мои вопросы, и не столько мои, сколько рязанцев. Перед визитом на объект мы изучили, что интересует горожан в соцсетях. Большинство недоумевало: почему новый мост решили возводить именно здесь, а не в створе старого?

"Понимаете, выбор места экономически обоснован. То есть, у нас в проекте есть экономическое обоснование месторасположения. Все зависит не только от удобства, но и от геологии. Во многих соцсетях мы даже видели предложение сделать панель с выходом. Можно построить другой вариант, например, квантовый. Соответственно, это другие деньги и другие сроки. А нам очень важно в связи с состоянием нашего действующего моста, которому уже 54 года, максимально быстро и в условиях нашей экономики максимально недорого и надежно построить новый. А самое главное, что мы учитываем и дальше развивать дорожную сеть, поэтому

расположение нового моста учитывает еще и будущие дороги, которые пока еще не существуют, но они есть в планах", – рассказал Виктор Кузин.

Единственным участником и подрядчиком строительства моста-дублера через Оку в районе села Дядьково (Рязанская область) с ценой контракта 32,8 млрд рублей и сроком исполнения до 20 октября 2031 года определено московское АО **"Дороги и мосты"**, входящее в **инфраструктурный холдинг АО "ГК "Нацпроектстрой"** (структура Аркадия Ротенберга и группы "1520"). Компания имеет опыт реализации крупных объектов, включая Большой Смоленский мост и обход Твери. По контракту предусмотрено также строительство развязки в одном уровне со светофорным регулированием и расширение улиц Центральная и Грачи до четырех полос. По итогам 2025 года выручка организации выросла на 0,83% до 121,2 миллиарда рублей, однако чистая прибыль снизилась на 74,48% до 1,2 миллиарда.

Во время беседы мы не могли не обойти стороной и волнения жителей Дядькова. Судя по комментариям, они не слишком довольны расширением дороги, которое ведется параллельно строительству моста. Люди обеспокоены тем, что недалеко от их домов появится шумная магистраль, где будет постоянный огромный поток автомобилей, из-за чего появится шум, а воздух будет пахнуть выхлопными газами.

В основном самая основная проблема на текущий день заключается в том, что техника возит сюда строительные материалы, из-за чего асфальт не выдерживает грузового потока. Поэтому на Центральной улице мы усилили дорожное полотно и заменили его на протяжении всего участка строительства. Сейчас там осталось только нанести разметку и выполнить укрепление обочин, что тоже будет сделано.

Виктор Кузин

Исполняющий обязанности заместителя директора дирекции дорог Рязанской области

Мы спустились и немного прошли по территории. Рабочих я особо не увидела, потому что все, как пояснил Виктор Кузин, заняты делом. Идти было тяжело, потому что мы шли по песчаной насыпи, которая уже станет дорогой. Спикер подробно остановился на том, что именно будет сделано в рамках реконструкции подъездных путей.

"У нас сейчас уже выполняется проектирование трех дорог: Большая Центральная и Шумашь – Дубровичи. В чем заключается работа? Мы хотим расширить эти дороги до четырех полос. Оборудовать их шумозащитными экранами, барьерным ограждением. Все по последним стандартам. Поэтому, когда мы будем запускать этот объект в двадцать девятом году, мы планируем к этому времени уже выполнить и реконструкцию этих трех дорог. Поэтому четырехполосное движение будет на всем протяжении от торгового центра "Глобус" до Шумаши. В связи с этим у нас не должно быть транспортного коллапса, потому что мы прогнозируем увеличение автотранспорта в будущем.

Проектирование будет выполнено в этом году, будет выбран подрядчик, и, соответственно, со следующего года начнем реализацию этих работ. И к двадцать девятому году, повторюсь, мы получим полноценное движение от Глобуса до Шумаши в четыре полосы. А люди будут защищены от дороги шумозащитными экранами. Наверняка многие видели что-то подобное на ЦКАДе и на всех крупных объектах московских. Эти специальные экраны поглощают шум, чтобы люди, живущие в домах поблизости, ничего не слышали. Еще мы добавим боковые проезды, хорошее освещение, велодорожки и пешеходные зоны. Все это будет выполнено в рамках проекта под ключ. Сейчас мы переносим электросети, газоснабжение и водоснабжение. Все это выполняется в рамках строительства объекта за счет государства", – рассказал Виктор Кузин.

Исполняющий обязанности заместителя директора дирекции дорог подчеркнул, что работа на объекте не прекращается ни на минуту.

"У нас нет выходных и праздников. Рабочие заезжают на 15 дней, через 15 дней их меняют другие. Они работают прямо вообще вот максимально. У нас на вахте примерно 250 человек и 70 единиц техники. Они работают и на Окском мосту, и на развязке в Дубровичах, и на мосту через Быстрец. Вместе со съездами это составляет 5,8 км. А сейчас мы планируем увеличить количество людей: пока погода позволяет, будем наращивать темпы. Зимой, сами понимаете, погодные условия, а летом нас ничто не ограничивает. Дорога подъездная выполнена, поэтому в любую погоду сюда материал доставляется", – рассказывает Кузин.

На вопрос о сложностях строительства на месте бывшего поля, где весной традиционно случаются сильные разливы, он ответил, что проектная документация разработана профильным институтом, а строительством занимается крупный холдинг, в который входят компании с опытом возведения олимпийских объектов и моста на полуостров Крым.

"У них трудностей с возведением данного объекта вообще не возникает. Есть техника, есть специалисты, которые обучены, поэтому мы пока не сталкиваемся ни с какими проблемами. У нас нет ни кадровых, ни материальных трудностей", – поделился чиновник.

Финансирование у нас федеральное, деньги заложены, поэтому все выполняется по графику монтажных работ, который утвержден и согласован. Вообще по госконтракту строительство должны завершить в 2031 году, но так как финансирование не прерывается, а темпы работ с каждым месяцем увеличиваются, сейчас мы рассматриваем 2029 год.

Виктор Кузин

Исполняющий обязанности заместителя директора дирекции дорог Рязанской области

Также он заверил, что за срыв сроков волноваться не стоит, а качество исполнения не вызывает сомнений. В проекте применяются решения, проверенные временем. Единственная инновация – использование геодрен для стабилизации насыпи, что связано с высоким уровнем грунтовых вод. Эти материалы одновременно дренируют ливневые воды и понижают уровень грунтовых вод, обеспечивая долговечность объекта.

"Вот эта насыпь уже выполнена под верхнюю отметку, сейчас год она будет стоять и оседать, а после этого выполним уже асфальтобетонное покрытие. У нас еще идет вынос сетей – пока они свои работы не выполняют, а у них там 526 дней по графику Россетей и 300 дней у Газпрома. Только после этого мы можем начать развязки завершать, а пока они выносят, мы работаем здесь", – рассказал Виктор Кузин.

По его словам, сейчас активно ведется перенос электрических кабелей, водопровода и канализации. Тем жителям, у кого ее не было, не просто заменяют старые септики, но и обустраивают новые за счет контракта, чтобы люди ни в чем не нуждались после реконструкции.

"Меняют на новые в счет цены контракта, поэтому собственник ни за что не платит – ни за подключение, ни за регистрацию. Если даже она была, но не зарегистрирована в Водоканале, все делается за эти деньги, которые заложены на строительство. Даже замена деревянных окон на пластиковые тоже предусмотрена проектом. Дело в том, что для того чтобы септик поменять, нужно пригнать экскаватор, выкопать, смонтировать. Это шум и пыль. Людям это не нравится, но без этого мы не можем сделать работу, поэтому мы пытаемся максимально минимизировать недовольство: соответственно, не ночью производим работы, а днем. Но находятся такие жители, которые говорят: "Оставьте как было". Но мы не можем оставить как было, потому что потом, когда мы все запустим, у них появится хорошее освещение, красивые шумозащитные экраны, появится мост с подсветкой и четыре полосы движения. Есть, конечно, еще одна проблема: некоторые жители построили около своих домов сараи и гаражи, которые расположены на муниципальной земле. Их придется сносить, но с каждым из людей мы будем индивидуально решать эти вопросы. Не будет такого, что мы просто молча приедем и снесем такие постройки", – рассказал заместитель руководителя дирекции дорог.

Закончив осмотр основной площадки, мы отправились к месту, где возводится мост через ручей Быстрец. Так как начали мы с основной площадки, нам пришлось вернуться. Каски уже сняли, потому что здесь лазить никуда не пришлось.

Здесь, как оказалось, не все так просто, как кажется на первый взгляд. Многие, кто ездит в Вышгород, видят со стороны дороги лишь небольшую часть конструкции, однако на самом деле ее высота и размеры впечатляют. Мы встали около огромной бетонной конструкции. Это и есть часть развязки, которая ведет к огромной насыпи из песка, мимо которой мы только что проезжали. Далее эта насыпь как раз приведет автомобилистов на сам мост.

"Здесь вот как раз начало первого и второго съезда, а вот с левой стороны у нас мост через Быстрец, – Виктор Кузин указывает в сторону улицы Большой. – Тут балки уже смонтированы, сейчас будут замоноличивать швы, выполнять парапеты, поэтому скоро он будет готов под асфальт. В момент разлива Быстрец разливается очень широко. Это сейчас он кажется маленьким, а так он очень коварен, поэтому высота насыпи у нас получается порядка 12-15

метров. А еще будет бетонное укрепление насыпи от размыва, превышающее на 2 метра уровень максимального поднятия воды. Максимально расчетный уровень подъема в Рязанской области составляет семь метров, а данный мост рассчитан на 8 метров, то есть с запасом".

Еще один важный момент, который волнует местных жителей, – что останется после стройки. Ведь рабочие вырубili деревья, вскрыли большие площади грунта, прокладывали конструкции, вторгаясь в привычную флору и фауну.

"Все эти трубы и плиты установили, чтобы мы могли проезжать. После строительства временная дорога разбирается, русло разбирается. В проекте рассчитаны все возможные негативные воздействия. В реки мы выпускаем мальков. На вырубку зеленых насаждений у нас есть дендроплан, согласно которому мы высаживаем деревья. Все компенсируется многократно. Весь урон рассчитан, весь урон отмечен, деньги заложены, все будет выполнено в рамках проекта. Поэтому людям переживать стоит ни о чем. Нужно лишь подождать и потерпеть несколько лет, а потом мы все с наслаждением будем ездить по новому и современному мосту", – заверил меня чиновник.

К концу экскурсии я была в смешанных чувствах. Я каждые выходные проезжаю мимо этого места и вижу только самую малую часть того, что происходит, но на деле здесь ведется просто колоссальная работа ведь построить в чистом поле, где каждый год разливается река, такую конструкцию, на мой взгляд, не так просто. Будем надеяться, что строительство завершат досрочно и скоро жители и гости нашего региона будут с ветерком кататься по шикарной дороге, не боясь пробить колеса.

Самые важные новости Рязани и Рязанской области оперативно публикуем в нашем канале в МАКС. Подписывайтесь!

<https://ya62.ru/text/transport/2026/06/22/76490803/>

Другие публикации по теме

<https://sdelanounas.ru/blogs/176654/>

Новости на ресурсах НПС

Что скрыто под насыпью ВСМ Москва – Санкт-Петербург?

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 23.06.2026

Первая в России ВСМ начинается с грунта: большая часть безбалластного пути будет уложена на земляное полотно. Из-за колоссальных нагрузок требования к надежности здесь в разы выше, чем на обычных железных дорогах.

Первая в России ВСМ начинается с грунта: большая часть безбалластного пути будет уложена на земляное полотно. Из-за колоссальных нагрузок требования к надежности здесь в разы выше, чем на обычных железных дорогах.

Просадку нужно свести к минимуму, и это – задача со звездочкой. Трасса ВСМ проходит через зоны с болотистыми грунтами. Компании Нацпроектстроя заменяют слабый грунт песком средней крупности. На самых сложных участках устраивают свайные поля, покрытые прочным геотекстилем. Сваи могут уходить на глубину от 7 до 30 метров, всего нужно забить около миллиона!

Затем строители формируют тело насыпи, отсыпают морозоустойчивый слой из песка, за которым следуют щебеночно-песчаная смесь и два слоя асфальтобетона.

Технологию укладки земполотна отработали на опытных участках вместе с представителями РУТ и ПГУПС. Подобрали высококачественные материалы, оптимальный режим работы спецтехники. Грунт отсыпают слоями толщиной в 30 - 60 см, и каждый из них проверяет

лаборатория: достаточно ли уплотнен. Замеры - через каждые 100 метров по пяти точкам. Если плотность недостаточна, на участок снова зайдут катки.

Такие меры необходимы, чтобы сохранить стабильную геометрию ВСМ на долгие годы. Сравните: на обычной железной дороге максимальная остаточная деформация земляного полотна – та, что не исчезает при снятии нагрузки – может достигать 100 мм за 25 лет. На ВСМ, где поезда помчатся со скоростью до 400 км/час, этот показатель не превысит 15 мм за полвека.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_новости #НПС_строим_ВСМ #ВСМ

<https://t.me/gkNPS/1961>

Другие публикации по теме

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2293>

<https://t.me/NashaKoleya/4419>

https://vk.com/wall-227648545_919

https://vk.com/wall-222904688_2989

https://vk.com/wall-215541569_3610

Специалисты Нацпроектстроя, возводящие велопешеходный мост из Мневниковской поймы в Филевский парк, завершили сооружение временного перехода через Москву-реку – технологического моста

ТГ-канал «Дороги и мосты», 22.06.2026

Специалисты Нацпроектстроя, возводящие велопешеходный мост из Мневниковской поймы в Филевский парк, завершили сооружение временного перехода через Москву-реку – технологического моста. Работы выполняют сотрудники Мостоотряда-114 (филиал "ДиМ") и Мостоотряда-36 (входит в "Мостострой-11").

Специалисты Нацпроектстроя, возводящие велопешеходный мост из Мневниковской поймы в Филевский парк, завершили сооружение временного перехода через Москву-реку – технологического моста. Работы выполняют сотрудники Мостоотряда-114 (филиал "ДиМ") и Мостоотряда-36 (входит в "Мостострой-11").

Временный технологический мост предназначен для тяжелой крановой техники, с помощью которой строители будут монтировать постоянное пролетное строение. Кроме того, временный мост используется для переброски сваебойных машин на правый, филевский берег Москвы-реки, где уже началось бурение скважин для фундамента третьей и четвертой постоянных опор. Благодаря этому удалось избежать строительства временных дорог для перемещения строительной техники через Филевский парк. На левом, мневниковском берегу реки на первой и второй опорах работы по сооружению фундаментов уже завершены, строители возводят тела опор. Также в русле реки построены временные опоры из трубосвай для постоянного моста. После монтажа пролетного строения они будут демонтированы.

Сейчас на объекте работает 60 человек и 7 единиц специальной техники. Завершение строительства запланировано на 2027 год.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #Дороги_и_Мосты #Мостострой_11 #Мостоотряд_114 #Мостоотряд_36

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2290>

Другие публикации по теме

https://vk.com/wall-222904688_2991

Делегация Нацпроектстроя провела переговоры с министром дорог и транспорта Монголии Борхуу Дэлгэрсайхан в Улан-Баторе

ТГ-канал «Наша колея 1520», 22.06.2026

На встрече обсуждались вопросы развития транспортной инфраструктуры Монголии и российско-монгольских отношений в сфере железнодорожного транспорта, были представлены современные высокотехнологичные решения компаний холдинга. В ходе переговоров стороны определили дальнейшие шаги для реализации совместных инициатив.

На встрече обсуждались вопросы развития транспортной инфраструктуры Монголии и российско-монгольских отношений в сфере железнодорожного транспорта, были представлены современные высокотехнологичные решения компаний холдинга. В ходе переговоров стороны определили дальнейшие шаги для реализации совместных инициатив.

В период с 2015 по 2019 год компании Нацпроектстроя, включая АО "ЭЛТЕЗА", выполнили модернизацию участка Трансмонгольской магистрали Кхойт – Дзамын – Ууд общей протяженностью 1111 км. На линии внедрили систему интервального регулирования движения поездов по радиоканалу, что позволило на 30% увеличить ее пропускную способность. ❤ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #новости1520 #1520Сигнал #ЭЛТЕЗА

<https://t.me/NashaKoleya/4420>

Мировой рекордсмен: дымовая труба Экибастузской ГРЭС-2

ТГ-канал «Все включено», 22.06.2026

Длина дымовой трубы Экибастузской ГРЭС-2 в Казахстане – 420 метров! Она внесена в Книгу рекордов Гиннеса как самая высокая в мире. Ее "соседки" на ГРЭС-1 тоже впечатляют размерами – 300 и 330 м. Для сравнения: высота Эйфелевой башни составляет 330 м.

Длина дымовой трубы Экибастузской ГРЭС-2 в Казахстане – 420 метров! Она внесена в Книгу рекордов Гиннеса как самая высокая в мире. Ее "соседки" на ГРЭС-1 тоже впечатляют размерами – 300 и 330 м. Для сравнения: высота Эйфелевой башни составляет 330 м.

ГРЭС-1 и ГРЭС-2 возводились в рамках масштабного проекта СССР по созданию Экибастузского топливно-энергетического комплекса. Проектирование выполнял "Институт Теплоэлектропроект" (входит в ГК НПС). Уникальность и сложность проекта заключалась в использовании местного угля с высокой зольностью и выраженными абразивными свойствами. Для эффективного рассеивания выбросов при расчете высоты дымовых труб учитывали розу ветров и оценивали влияние на качество воздуха в ближайших населенных пунктах.

Современные системы газоочистки уже не требуют таких высот, поэтому Экибастузская ГРЭС-2, вероятно, сохранит свой рекорд.

❤ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #исТОКи

<https://t.me/npsvsevk/713>

Сотрудница «Трансстроймеханизации» показала результат на массовом забеге «На старт!»

ВК «Трансстроймеханизация», 22.06.2026

В пяти парках Москвы прошёл ежегодный бесплатный массовый забег «На старт». Светлана Голохвастова, руководитель направления ОСП Управления реализации строительных контрактов «Трансстроймеханизации» (НПС) выбрала дистанцию 5 км и успешно преодолела её за 32 минуты 4,81 секунды. Отличный результат для любительского старта.

В пяти парках Москвы прошёл ежегодный бесплатный массовый забег «На старт». Светлана Голохвастова, руководитель направления ОСП Управления реализации строительных контрактов «Трансстроймеханизации» (НПС) выбрала дистанцию 5 км и успешно преодолела её за 32 минуты 4,81 секунды. Отличный результат для любительского старта.

В забеге приняли участие взрослые и дети – от новичков до опытных бегунов. Дистанции разного уровня сложности — в зависимости от возраста и спортивной подготовки. Основное событие развернулось на стадионе «Авангард», где состоялся забег на 10 км для тех, кто хотел испытать себя на прочность в более серьезном соревновании и сделать первый шаг к профессиональному бегу.

Поздравляем Светлану и желаем новых спортивных свершений! Так держать!

#Нацпроектстрой #Трансстроймеханизация #ТСМ #ТСМкоманда #ТСМспорт

https://vk.com/wall-215541569_3612