

Ежедневный мониторинг СМИ

08:00–08:00 | 21–22 июля | 2026 год

Москва, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ГК «Нацпроектстрой»	3
Поезд вместо самолёта: как высокоскоростные магистрали изменяют транспортную систему России	3
Журнал десятилетия науки и технологий в России (наука.рф) 21.07.2026	3
<i>Еще одной ключевой инновацией, не имеющей аналогов в мире, стало создание подрядчиком проекта Группой компаний «Нацпроектстрой» (ГК НПС) безбалластной рельсовой плиты НГП 4.0. Эту разработку относят к четвертому поколению безбалластных конструкций, в то время как в других странах с высокоскоростными магистралями используют лишь плиты третьего поколения. Российская НГП 4.0 адаптирована для рельса Р65 и колеи 1520 мм. Без капитального ремонта срок службы плиты составит более 50 лет, а точность ее укладки за счет высокой автоматизации равняется ±0,5 мм. Это напрямую влияет на плавность хода и безопасность движения поездов на высоких скоростях. Плита устойчива к температурам от –50 °С до +50 °С.</i>	3
Дивизион «Дороги и Мосты»	6
АО «ДиМ»	6
Как продвигается строительство Большого Смоленского моста в Петербурге.	6
Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга (krti.gov.spb.ru) 21.07.2026	6
<i>Большой Смоленский мост – один из мегапроектов Санкт Петербурга, входящих в программу «10 приоритетов развития». Строительство идет опережающими темпами, специалисты АО «Дороги и Мосты» Нацпроектстроя приступили к монтажу деформационных швов, это важные составляющие будущего сооружения, которые обеспечат долговечность, безопасность и устойчивость моста. За счет своей подвижности они предотвращают появление трещин, разрушение бетона и металлоконструкций, благодаря чему увеличивается срок службы сооружения.</i>	6
ООО «Мостострой-11»	7
Тюменские строители возводят путепровод через ж/д пути в Югре	7
ИА Тюменская линия (t-l.ru) 21.07.2026.....	7
<i>Работы по капитальному ремонту путепровода через железнодорожные пути в Пыть-Яхе Югры ведет команда тюменского АО "Мостострой-11" Нацпроектстроя. Специалисты приступили к ключевому этапу строительства - монтажу балок пролетного строения путепровода.</i>	7
Новости на ресурсах НПС.....	9
Самый длинный мост без машин.....	9
ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 21.07.2026	9
<i>Весной в Хельсинки открыли самый длинный в Финляндии мост с замысловатым названием Круунвуоренсилта (Круунувуори – королевская гора, силта – мост). Пролетное строение</i>	

пешеходного моста примерно такое же длинное, как его название, – 1191 метр, высота сооружения – 135 метров. 9

НПС начал монтаж деформационных швов Большого Смоленского моста 9

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 21.07.2026 9

На строительстве Большого Смоленского моста через Неву с Санкт-Петербурге специалисты "Дороги и Мосты" Нацпроектстроя приступили к монтажу деформационных швов. 9

55 лет линии Балхаш – Саяк: железной дороге к эталонной меди 10

ТГ-канал «Наша колея 1520», 21.07.2026 10

55 лет назад в Казахстане ввели в эксплуатацию железнодорожную линию Балхаш – Саяк. Одну из важнейших транспортных артерий для медной промышленности Республики спроектировали специалисты "Ленгипротранса" (сейчас входит в Нацпроектстрой). 10

Ночная жизнь ТЭС Иноты 10

ТГ-канал «Все включено», 21.07.2026 10

Теплоэлектростанция Инота в венгерском городе Варпалота даже после закрытия продолжает вести "активный образ жизни". С 2023 г. здесь проходит фестиваль музыки, света и искусства. 10

Нацпроектстрой начинает работы на русловых опорах моста через Оку 11

ВК «Трансстроймеханизации», 21.07.2026 11

На строительстве моста в Рязани Нацпроектстрой приступает к работам по сооружению опор в русле реки. Подготовлена техника для их проведения, устроено шпунтовое ограждение, погружены трубосваи в дно Оки. 11

ГК «Нацпроектстрой»

Поезд вместо самолёта: как высокоскоростные магистрали изменят транспортную систему России

Журнал десятилетия науки и технологий в России (наука.рф) 21.07.2026

Еще одной ключевой инновацией, не имеющей аналогов в мире, стало создание подрядчиком проекта **Группой компаний «Нацпроектстрой» (ГК НПС)** безбалластной рельсовой плиты НГП 4.0. Эту разработку относят к четвертому поколению безбалластных конструкций, в то время как в других странах с высокоскоростными магистралями используют лишь плиты третьего поколения. Российская НГП 4.0 адаптирована для рельса Р65 и колеи 1520 мм. Без капитального ремонта срок службы плиты составит более 50 лет, а точность ее укладки за счет высокой автоматизации равняется $\pm 0,5$ мм. Это напрямую влияет на плавность хода и безопасность движения поездов на высоких скоростях. Плита устойчива к температурам от -50 °C до $+50$ °C.

В России создается первая национальная сеть высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ). Новые линии позволят железнодорожному транспорту составить серьезную конкуренцию авиации на ряде внутренних маршрутов. Если сегодня максимальная скорость движения пассажирских поездов в стране достигает 250 км/ч, то новые высокоскоростные составы смогут развивать скорость до 400 км/ч. Одновременно запуск ВСМ высвободит часть существующей железнодорожной инфраструктуры, что позволит увеличить объемы и ускорить перевозку грузов. К 2050 году в России планируется построить свыше 4,5 тысячи километров таких магистралей. Над этим масштабным проектом работают более 150 государственных и частных предприятий из 36 регионов страны, создавая тысячи рабочих мест и новые высокотехнологичные специальности.

О развитии национальной сети ВСМ Президент РФ Владимир Путин рассказал в июне этого года на Петербургском международном экономическом форуме, упомянув первый проект магистрали Москва — Санкт-Петербург. Работу над первой линией президентского проекта начали в 2024 году, что позволит России войти в число стран-лидеров отрасли.

«Проект реализуется в уникальных природно-климатических условиях северных широт. Многие заложенные в него технические решения при строительстве транспортной инфраструктуры ранее не применялись. ВСМ Москва — Санкт-Петербург станет первой в мире магистралью, рассчитанной на скорость до 400 км/ч при колее 1520 мм», — подчеркнул Виталий Савельев, заместитель председателя Правительства Российской Федерации.

Первый маршрут будет проходить через шесть регионов, а именно — Москву, Московскую, Тверскую, Новгородскую, Ленинградскую области и Санкт-Петербург.

«Трассировка первой линии ВСМ Москва — Санкт-Петербург формировалась с учетом транспортного спроса, существующих пассажиропотоков, перспектив пространственного развития территорий и возможностей интеграции магистрали в единую транспортную систему России. Линия свяжет крупнейшие города страны и создаст дополнительные возможности для развития регионов вдоль трассы. При разработке маршрута учитывались инженерно-геологические условия, экологические требования, существующая инфраструктура и перспективы дальнейшего развития сети высокоскоростного сообщения», — объяснили в Инфоцентре ВСМ.

После запуска первой линии запланировано развитие и других направлений. Так, через Казань пройдет маршрут до Екатеринбурга (~1515 км). А протяженность линии Москва — Рязань может достигать 195 км, в свою очередь южное направление к Черноморскому побережью пересечет Воронеж и Ростов-на-Дону, выходя к Адлеру (~1484 км). В июне 2026 года Президент Владимир Путин также обсудил с министром транспорта Андреем Никитиным перспективы международной линии ВСМ с Белоруссией. Протяженность международной линии ВСМ, проходящей к Минску через Смоленск, составит около 716 километров, а планируемое время в пути не будет превышать 2,5 часов.

Параметры уникальной высокоскоростной магистрали определяет не только ее маршрут, но и выбор инженерных решений. Например, в Новокузнецке компания «ЕВРАЗ» разработала и запустила в серийное производство рельсы ДТ350ВС400, специально предназначенные для движения поездов со скоростью до 400 км/ч. Эти рельсы не имеют мировых аналогов и обладают высокой устойчивостью к экстремальным климатическим условиям, функционируя в диапазоне температур от -60 °С до +60 °С. Стометровые рельсы сваривают в бесстыковые плети длиной до 800 метров, это обеспечивает высокий уровень геометрической точности пути и гарантирует плавность движения на высоких скоростях. Всего для реализации первой линии ВСМ Москва — Санкт-Петербург планируют использовать более 160 тысяч тонн таких рельсов.

Еще одной ключевой инновацией, не имеющей аналогов в мире, стало создание подрядчиком проекта **Группой компаний «Нацпроектстрой» (ГК НПС)** безбалластной рельсовой плиты НГП 4.0. Эту разработку относят к четвертому поколению безбалластных конструкций, в то время как в других странах с высокоскоростными магистралями используют лишь плиты третьего поколения. Российская НГП 4.0 адаптирована для рельса Р65 и колеи 1520 мм. Без капитального ремонта срок службы плиты составит более 50 лет, а точность ее укладки за счет высокой автоматизации равняется ±0,5 мм. Это напрямую влияет на плавность хода и безопасность движения поездов на высоких скоростях. Плита устойчива к температурам от -50 °С до +50 °С.

«Плиты изготавливают из специального высокопрочного преднапряженного железобетона. Чтобы компенсировать изменения формы изделий при температурных перепадах, для каркаса плиты впервые в мире применили продольное преднапряженное армирование. В нижнюю часть конструкции интегрирован упругий полимерный слой, который нивелирует нагрузки от высокоскоростных поездов и служит разделителем между рельсовой плитой и бетонным фундаментом пути. Благодаря полимеру плиту можно при необходимости легко отделить, заменить или направить в ремонт. Все операции по обслуживанию требуют минимальных технологических окон. По итогам экспертизы Роспатента, подтвердившей мировую новизну решения и чистоту разработки, рельсовая плита получила патент на изобретение. Помимо этого, плита имеет уже пять патентов на полезную модель, подтверждающих уникальные технические особенности и инженерные решения конструкции», — рассказал Никита Терентьев, генеральный директор ООО «НПС — Скоростные технологии» (входит в ГК НПС).

Всего для первой линии ВСМ Москва — Санкт-Петербург изготовят 227 тысяч плит, причем каждый элемент получит на производстве RFID-метку — электронный паспорт. В нем будет содержаться вся информация: от состава бетона до трехмерных координат положения на линии. Такое цифровое решение позволит отслеживать весь жизненный цикл плит и прогнозировать их техническое состояние. Для производства НГП 4.0 «**Нацпроектстрой**» откроет в Великом Новгороде и Лихославле два завода, оснащенных промышленными роботами и роботизированными системами.

«Предприятия соответствуют стандартам индустриализации 3+, у них полностью автоматизированные производственные линии. Роботы собирают арматурные каркасы плит, укладывают их в формы, автоматика контролирует натяжение арматуры. Очистку формы и установку закладных деталей также осуществляют роботы. Бетонная смесь подается автоматически, после чего плиты проходят термическую обработку, а затем — автоматическую распалубку, 3D-лазерный высокоточный контроль качества и RFID-маркировку, что обеспечит прозрачность на всем жизненном пути изделия в инфраструктуре ВСМ», — уточнил Никита Терентьев. Высокая техническая сложность проекта обусловлена особенностями рельефа и геологии трассы, около 30% пути будет проходить над землей.

«По проекту строительства предусмотрена установка более одного миллиона свай, причем уже погружено порядка 12 000. На участке от Зеленограда до Твери уже работают четыре площадки по производству свай: три в Тверской и одна в Московской областях. В планах — оборудование около 14 заводов. При строительстве мостов и эстакад применяют новые конструкции. В целях обеспечения безопасности и надежности высокоскоростного движения для пролетных строений используют особые балки массой в 700 тонн, длина которых — 32 метра. Генеральный подрядчик ОАО «РЖД» и **ГК „Нацпроектстрой“** оборудуют для этого 10 специализированных притрассовых полигонов, которые будут работать круглосуточно», — сообщили в Инфоцентре ВСМ.

Другой важнейший элемент для магистрали, контактную сеть (КС), позволяющую передавать электроэнергию высокоскоростным поездам, разработали в Инжиниринговом центре железнодорожного транспорта. Специалистам РЖД удалось успешно завершить испытания в июне 2026 года, в результате чего было принято решение о выпуске установочной партии деталей.

Строительство железнодорожной инфраструктуры включает также прокладку подъездных путей, перенос инженерных коммуникаций и создание временных строительных городков. В целом, к работе привлекли уже более тридцати тысяч квалифицированных специалистов и свыше десяти тысяч единиц строительной техники. Сегодня современные технологии позволяют вести мониторинг строительства объектов в режиме реального времени. Но какие цифровые решения используют для этого?

Платформа единой системы мониторинга строительства объединила всех участников проекта и сделала прозрачной работу всех структур, начиная от линейных исполнителей и операторов на стройплощадке до руководителей ключевых подразделений.

«С помощью системы пользователи платформы оперативно получают информацию о поставках материалов, соблюдении графиков, численности персонала и количестве задействованной техники. Система позволяет познакомиться с фото- и видеоотчетами объектов

строительства и получить данные с онлайн-камер. Для наглядности реальную ортофотосъемку совмещают с плановыми 3d-моделями, то есть формируется детальный статус по каждому конструктивному элементу строящихся объектов. Контроль за реализацией проекта ведется в режиме реального времени, к тому же пользователи платформы могут мгновенно обмениваться достоверной информацией. Все это позволяет своевременно принимать необходимые управленческие решения», — добавили в Инфоцентре ВСМ.

Трасса будет полностью изолирована от сторонних транспортных потоков. Пересечения с автомобильными дорогами исключены: вместо них возводятся путепроводы, мосты и эстакады. Безопасность заложена в основу проекта на всех уровнях — от проектирования линейной инфраструктуры до разработки российских систем управления движением.

Создание ВСМ — ключевое направление нацпроекта «Эффективная транспортная система». В результате его реализации к 2030 году в стране будет выстроена бесшовная транспортная инфраструктура. Поездки по России, включая маршруты на дальние расстояния, станут качественнее за счет внедрения инновационных технологий и оптимизации маршрутов без лишних пересадок.

В следующих материалах мы расскажем о том, как проектируется первый российский высокоскоростной поезд нового поколения, а также о других ключевых инновационных технологиях магистрали.

<https://xn--80aa3ak5a.xn--p1ai/journal/poezd-vmesto-samolyeta-kak-vysokoskorostnye-magistrali-izmenyat-transportnuyu-sistemu-rossii/>

Дивизион «Дороги и Мосты»

АО «ДиМ»

Как продвигается строительство Большого Смоленского моста в Петербурге

Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга (krti.gov.spb.ru)
21.07.2026

*Большой Смоленский мост – один из мегапроектов Санкт Петербурга, входящих в программу «10 приоритетов развития». Строительство идет опережающими темпами, специалисты **АО «Дороги и Мосты» Нацпроектстроя** приступили к монтажу деформационных швов, это важные составляющие будущего сооружения, которые обеспечат долговечность, безопасность и устойчивость моста. За счет своей подвижности они предотвращают появление трещин, разрушение бетона и металлоконструкций, благодаря чему увеличивается срок службы сооружения.*

Большой Смоленский мост – один из мегапроектов Санкт-Петербурга, входящих в программу «10 приоритетов развития». Строительство идет опережающими темпами, специалисты **АО «Дороги и Мосты» Нацпроектстроя** приступили к монтажу деформационных швов, это важные составляющие будущего сооружения, которые обеспечат долговечность, безопасность и устойчивость моста. За счет своей подвижности они предотвращают появление трещин, разрушение бетона и металлоконструкций, благодаря чему увеличивается срок службы сооружения.

Всего на Большом Смоленском мосту будет установлено 13 деформационных швов отечественного производства, выполненных из специальных конструкционных марок, стали. Масса каждого элемента составляет от 4 до 7 тонн, а сложный технологический процесс монтажа занимает от одной до двух недель. На сегодняшний день свое проектное положение уже заняли две конструкции общей длиной 30 погонных метров.

Для обеспечения безопасности движения на будущей переправе ведется устройство ограждения. Специалисты устроили около 600 из 1200 м парапетного ограждения, которое разделит транспортные потоки разных направлений, а из 950 м перильного ограждения смонтировано около 400 м.

Также на мосту выполняется настройка электро- и гидравлического оборудования разводного пролетного строения. Далее строители планируют приступить к монтажу рельсов под трамвайный путь и устройству гидроизоляции металлических поверхностей на разводном пролете моста.

Большой Смоленский мост – новая разводная переправа Северной столицы, которая напрямую свяжет берега Невы на самом протяженном участке между Володарским мостом и мостом Александра Невского. Она будет иметь 6 полос автомобильного движения, трамвайное полотно, тротуар и велодорожку. Благодаря этому Большой Смоленский мост позволит пустить транспорт в обход исторического центра Петербурга, оптимизировать маршруты общественного транспорта и автомобильный трафик. В 2027 году планируется открыть по переправе рабочее движение.

<https://krti.gov.spb.ru/press/news/98722/>

Другие публикации по теме

<https://spb.vedomosti.ru/technology/galleries/2026/07/21/1215422-kak-prodvigaetsya-stroitelstvo-bolshogo-smolenskogo-mosta-v-peterburge>

<https://gudts.krti.gov.spb.ru/news/161362/>

<https://spbdnevnik.ru/news/2026-07-21/stalo-izvestno-na-kakoy-stadii-stroitelstva-bolshoy-smolenskiy-most>

<https://www.fontanka.ru/2026/07/21/76545726/>

<https://www.rosbalt.ru/news/2026-07-21/na-bolshom-smolenskom-mostu-v-peterburge-nachalsya-vazhnyy-etap-stroitelstva-5642285>

<https://www.ntv.ru/novosti/2994583/>

<https://tvspb.ru/news/2026/07/21/sem-tonn-stali-i-reziny-kak-zashhishhayut-bolshoj-smolenskiy-most-ot-perepadov-temperatury>

ООО «Мостострой-11»

Тюменские строители возводят путепровод через ж/д пути в Югре

ИА Тюменская линия (t-l.ru) 21.07.2026

Работы по капитальному ремонту путепровода через железнодорожные пути в Пыть-Яхе Югры ведет команда тюменского АО "Мостострой-11" Нацпроектстроя. Специалисты приступили к ключевому этапу строительства - монтажу балок пролетного строения путепровода.

Работы по капитальному ремонту путепровода через железнодорожные пути в Пыть-Яхе Югры ведет команда тюменского АО **"Мостострой-11" Нацпроектстроя**. Специалисты приступили к ключевому этапу строительства - монтажу балок пролетного строения путепровода.

Как сообщили ИА "Тюменская линия" в компании, шесть 24-метровых железобетонных балок пролета смонтированы в два технологических "окна", предоставленных ОАО "РЖД". Всего

необходимо смонтировать 30 железобетонных балок нового путепровода, изготовленных на производственной базе ТФ "Мостоотряд-36" в Тюмени.

Ранее специалисты ТФ "Мостоотряд-29" построили временный путепровод, по которому на данный момент осуществляется движение автотранспорта. Старый был демонтирован. Проведены работы по замене всех ригелей и насадок опор.

Напомним, старый железобетонный путепровод над железнодорожными путями, построенный в 1990-х, соединял две части Пыть-Яха. 130-метровое сооружение полностью выработало свой ресурс - путепровод больше не справлялся с современными нагрузками.

Впереди у тюменских специалистов работы по устройству нового конструктива проезжей части в соответствии с требованиями действующих нормативов. Завершение работ на объекте запланировано на ноябрь 2026 года.

<https://t-l.ru/404644.html>

Новости на ресурсах НПС

Самый длинный мост без машин

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 21.07.2026

Весной в Хельсинки открыли самый длинный в Финляндии мост с замысловатым названием Круунвуоренсилта (Круунувуори – королевская гора, силта – мост). Пролетное строение пешеходного моста примерно такое же длинное, как его название, – 1191 метр, высота сооружения – 135 метров.

Весной в Хельсинки открыли самый длинный в Финляндии мост с замысловатым названием Круунвуоренсилта (Круунувуори – королевская гора, силта – мост).

Пролетное строение пешеходного моста примерно такое же длинное, как его название, – 1191 метр, высота сооружения – 135 метров.

Это гигантское архитектурное сооружение соединяет островную и материковую части города. Главная фишка – запрет на проезд частных автомобилей. Только пешеходы, велосипедисты и трамваи – очень в духе зеленой повестки. Необычно для объекта такого масштаба, однако Финляндия не случайно носит статус одной из самых экологичных стран мира.

По случаю запуска движения в Хельсинки состоялся настоящий народный праздник. На открытии было больше 50 тысяч человек. В качестве дресс-кода – корона на голове. Теперь жители города могут не дожидаться паром, чтобы пересечь залив, а путь до центра сократился вдвое.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #ликбез_НПС

<https://t.me/gkNPS/2013>

Другие публикации по теме

https://vk.ru/wall-227648545_960

НПС начал монтаж деформационных швов Большого Смоленского моста

ТГ-канал «НПС – Не Просто Стройка», 21.07.2026

На строительстве Большого Смоленского моста через Неву с Санкт-Петербурге специалисты "Дороги и Мосты" Нацпроектстроя приступили к монтажу деформационных швов.

На строительстве Большого Смоленского моста через Неву с Санкт-Петербурге специалисты "Дороги и Мосты" Нацпроектстроя приступили к монтажу деформационных швов.

"Строительство новой разводной переправы по-прежнему идет опережающими темпами. Монтаж деформационных швов-очередной важный этап работ. Эти составляющие обеспечивают долговечность, безопасность и устойчивость моста. За счет своей подвижности предотвращают появление трещин, разрушение бетона и металлоконструкций, благодаря чему увеличивается срок службы всего сооружения", – отметил губернатор города Александр Беглов.

Всего на Большом Смоленском мосту будет установлено 13 деформационных швов отечественного производства, выполненных из специальных конструкционных марок стали. Масса каждого изделия составляет от 4 до 7 тонн, их устанавливают между пролетными строениями для компенсации температурных изменений их размеров и других внешних воздействий. На сегодняшний день проектное положение заняли два шва общей длиной 30 погонных метров.

Для безопасности движения на мосту строители устанавливают перильное и парапетное ограждения. Их суммарная длина составит более 2 км, один из которых уже смонтирован. Также

на мосту продолжается настройка электро- и гидравлического оборудования разводного пролетного строения.

Рабочее движение по искусственному сооружению планируется открыть в следующем году.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #Дороги_и_Мосты #Мостоотряд_99 #Мостоотряд_90 #Мостоотряд_22

<https://t.me/gkNPS/2014>

Другие публикации по теме

<https://t.me/TheRoadsAndBridges/2356>

https://vk.ru/wall-227648545_961

https://vk.ru/wall-222904688_3114

55 лет линии Балхаш – Саяк: железной дороге к эталонной меди

ТГ-канал «Наша колея 1520», 21.07.2026

55 лет назад в Казахстане ввели в эксплуатацию железнодорожную линию Балхаш – Саяк. Одну из важнейших транспортных артерий для медной промышленности Республики спроектировали специалисты "Ленгипротранса" (сейчас входит в Нацпроектстрой).

55 лет назад в Казахстане ввели в эксплуатацию железнодорожную линию Балхаш – Саяк. Одну из важнейших транспортных артерий для медной промышленности Республики спроектировали специалисты "Ленгипротранса" (сейчас входит в Нацпроектстрой).

Линия обеспечила доставку руды с месторождения Саяк на Балхашский горно-металлургический комбинат (сейчас "Балхашцветмет"). Железная дорога обеспечила стабильную работу комбината, где производили медь эталонного качества, связав его с сырьевой базой в глубине степи.

Упростить задачу проектировщиков позволило применение передовой на тот момент аэрофотосъемки: направление будущей трассы выбирали по материалам "с воздуха", без долгих полевых экспедиций. За два года специалисты спроектировали линию протяженностью 246 км, разместили на ней станции, разъезды и мосты.

Маршрут прошел через места, где строителей ждали серьезные вызовы с водоснабжением. И неслучайно: озеро Балхаш – одно из немногих в мире, которое одновременно и пресное, и соленое. Узкий полуостров делит его на две части с разной химией воды, и они почти не смешиваются. Проектировщики были знакомы с местностью еще с 1930-х годов, когда работали над линией Караганда - Балхаш. Из-за пустынной местности и соленой воды приходилось проводить глубокое бурение. Подобный опыт был применен и в работах над дорогой на Саяк.

♥ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #Ленгипротранс #проекты1520

<https://t.me/NashaKoleya/4468>

Ночная жизнь ТЭС Иноты

ТГ-канал «Все включено», 21.07.2026

Теплоэлектростанция Инота в венгерском городе Варпалота даже после закрытия продолжает вести "активный образ жизни". С 2023 г. здесь проходит фестиваль музыки, света и искусства.

Теплоэлектростанция Инота в венгерском городе Варпалота даже после закрытия продолжает вести "активный образ жизни". С 2023 г. здесь проходит фестиваль музыки, света и искусства.

Во время мероприятия все пространства ТЭС получают новое назначение. Днем бывший турбинный зал площадью 6000 м² работает как выставочное пространство, а ночью превращается в рейв-клуб. В котельной размещают арт-объекты.

Визуальная доминанта фестиваля – три гиперboloидные градирни ТЭС. Под ними расположена основная уличная сцена, а внутри башен – световые инсталляции. Сооружения стали известны задолго до "клубной жизни" благодаря инновационной системе охлаждения, разработанной инженерами Ласло Геллер и Ласло Форго. Технология получила Гран-при на Всемирной выставке в Брюсселе в 1958 г. и позже нашла применение на электростанциях по всему миру. Инота, введенная в эксплуатацию в 1951 г., была одним из крупнейших энергетических комплексов Венгрии. В 2001 г. она вышла на "пенсию", но продолжила свою историю в роли культурного пространства. ❤ Каналы Нацпроектстрой 📱 Подписаться на НПС в Макс #НПС_заряд

<https://t.me/npsvsevkl/763>

Нацпроектстрой начинает работы на русловых опорах моста через Оку

ВК «Трансстроймеханизации», 21.07.2026

На строительстве моста в Рязани Нацпроектстрой приступает к работам по сооружению опор в русле реки. Подготовлена техника для их проведения, устроено шпунтовое ограждение, погружены трубосваи в дно Оки.

Нацпроектстрой начинает работы на русловых опорах моста через Оку

На строительстве моста в Рязани Нацпроектстрой приступает к работам по сооружению опор в русле реки. Подготовлена техника для их проведения, устроено шпунтовое ограждение, погружены трубосваи в дно Оки.

На правом и левом берегу возводят опоры эстакадных частей моста. Восемь конструкций из 28 уже готовы, начата установка балок пролётов.

На сегодня уложена 21 тысяча кубометров железобетона и укрупнено 420 тонн металлоконструкций. Общая техническая готовность сооружения превысила 25%.

Работы идут в графике, в них участвуют 370 специалистов и 62 единицы спецтехники филиала «ДиМ» Мостоотряд-22 и «Трансстроймеханизации».

#Дороги_и_Мосты #Мостоотряд_22 #ТСМ

https://vk.ru/wall-215541569_3713