

TAYI XAVARNOMASI

ВЕСТНИК ТАДИ

BULLETIN OF TARI



Mexanika, mashinasozlik texnologiyasi

Механика, технология машиностроения

Transport inshootlarini loyihalash, qurish va ulardan foydalanish

Проектирование, строительство и эксплуатация транспортных сооружений

Transport vositalaridan foydalanish

Эксплуатация транспортных средств

Avtomobil – yo'l kompleksini boshqarish

Управление в автомобильно – дорожном комплексе

Muammolar va mulohazalar

Проблемы и суждения

Xabarlar

Хроника

4

2016

www.TAYI.uz

ТАЙИ Хабарномаси

илмий-техник журнали

2009 йили ташкил этилган
Бир йилда 4 мартаба чоп этилади

4/2016

Бош муҳаррир
А.А.Рискулов
т.ф.д., доцент

Бош муҳаррир
ўринбосарлари
А.А.Назаров
т.ф.н., доцент
А.А.Шермухамедов
т.ф.д., проф.

Тахрир хайъати
Т.Р. Рашидов т.ф.д., проф.
С.М. Кадыров т.ф.д., проф.
Ш.П. Алимухамедов т.ф.д., проф.
Р.У. Шукуров т.ф.д., проф.
А.А. Ишанходжаев т.ф.д., проф.
А.А. Шохидов т.ф.д., проф.
А.А. Мухитдинов т.ф.д., проф.
Г.Х. Хожметов т.ф.д., проф.
Г.А. Саматов и.ф.д., проф.
Б.И. Базаров т.ф.д., проф.
Ю.Ш. Шодиметов т.ф.д., проф.
Ш.И. Хикматов т.ф.д., проф.
А.А. Ашрабов т.ф.д., проф.
Қ.М. Сидикназаров т.ф.н., доцент
М.З. Мусаёнов т.ф.н., доцент

Муассис – Тошкент
автомобиль йўллари
лойиҳалаш, қуриш ва
эксплуатацияси институти

Масъул котиб
А.А.Мухитдинов т.ф.н.

Тахририят манзили:
100060, Тошкент шаҳри, Миробод
тумани, А.Темур шоҳ кўчаси, 20-уй

e-mail: vestniktadi@mail.ru
Тел.: (+998 71) 232-15-34

МУНДАРИЖА

МЕХАНИКА, МАШИНАСОЗЛИК ТЕХНОЛОГИЯСИ

- Д.А. Ахмедов, Ш.П. Алимухамедов. Тақомиллаштирилган мобилъ
машиналар рул юритмасининг мақбул геометрик ва кинематик
тавсифларини танлаш 3
А.А.Тогаев, Ю.А.Шермухамедов. Йўналишларини алмаштириш
усули билан тормоз механизмларидаги иссиқлик тарқалишини
моделлаштириш 9
О.Р. Исмаилов. Двигателларни диагностика қилиш ва ишчи
ҳолатини баҳолашнинг замонавий усуллари ва қурилмалари 13
Д.И. Хашимов, Ш.Х. Шерматов. Хайдовчиларни бошланғич
касбий кўникмаларга ўргатиш ва синаш тренажер комплекси 20
Ш.Х. Шерматов. Берилган траектория бўйича автомобилнинг
ҳаракатланишини моделлаштириш ҳаракат тенгламалари 23

ТРАНСПОРТ ИНШООТЛАРИНИ ЛОЙИҲАЛАШ, ҚУРИШ ВА УЛАРДАН ФОЙДАЛАНИШ

- Б.Р. Алимов, А.С. Халмухамедов. Меъёрдан ортик оғирликка
эга транспорт воситаларини йўлнинг қоқламаларини ёмирилиш
ва бузилиш миқдорини баҳолаш масаласи 28
Б.Р. Алимов, А.С. Халмухамедов. Ўзбекистон Республикаси
автомобиль йўллари мониторинги ва диагностикаси тизимини
ташкиллаштириш масаласи 32
Н.К.Муродов. Ер ости сувларини озиқлантирилиши ҳисобиға
ҳосил бўлувчи намлик асосида тупроқли ернинг намлик режимини
тартибга солиш гидродинамик модели 42
Р.Р.Мамажанов. Панжарали фермаларнинг бошланғич дефектли
тугун бирикмаларини ҳисоблаш 46
Р.Р.Мамажанов. Эксплуатациядаги эски металл оралик қурилмали
темирйўл кўприкларни техник диагностика натижалари 50
И.К. Колесников, Ж.Ф.Курбанов. Ягона фазовий электромагнит
майдон қурилмаси асосида фойдали қазилмалар олишни бойитиш .. 55
И.К. Колесников, Ж.Ф.Курбанов. Ягона фазовий электромагнит
майдонда юқори сифатли бўр олиш 58
Ж.Ф.Курбанов, И.К. Колесников. Ягона фазовий майдон
қурилмаси асосида минераллардан компонентларни ажратиш
режимини оптималлаштириш 60

ТРАНСПОРТ ВОСИТАЛАРИДАН ФОЙДАЛАНИШ

- В.А.Топалиди, Ю.А.Шермухамедов. Автомобиль транспортда
ташувчини танлаш услуги 65
С.М. Кадыров, О.Эргашев. Дизель двигателини водород
ёнилгисига ўтказиш 69
С.М. Кадыров, О. Эргашев. Таркибида водород бўлган ёнилгилар..74
А.Собиржонов, З.Х.Алимова, В.М.Мелиев. Мойларнинг зангдан
химоялаш хусусиятларини мойда эрувчи ингибиторлар ёрдамида
яхшилаш 81
З.Х.Алимова. Бензин фракцион таркибининг двигатель деталлари
ейилишиға ва унинг самарали ишлашиға таъсири 86
М.Н.Усманова. Ҳаракат хавфсизлигини таъминлашда хайдовчи
маҳорати омилини баҳолашға ёндашув 90
К.Б. Насретдинов, Н.П.Юлдашева, А.Б.Насретдинов. Авто-
транспортдан фойдаланишда функционал моделлаштиришни
асослаш 94

АВТОМОБИЛЬ-ЙЎЛ КОМПЛЕКСИНИ БОШҚАРИШ

- А.М. Туйчиев. Транспорт рақобатдошлигини таъминлашда давлат
ва хусусий сектор ҳамкорлигининг аҳамияти 99

МУАММОЛАР ВА МУЛОҲАЗАЛАР

- Д.Р.Расилов. Урбанизация жараёни ва экологик маданиятни
ривожлантиришнинг амалий-ташқиллий масалалари 105
Р.Ш.Умарова, Г.Б.Абдукаримова. Ўрта аср халқлари фалсафасида
борлиқ масаласи 113

Вестник ТАДИ

научно-технический журнал

Издается 4 раза в год с 2009 года

4/2016

Главный редактор

А.А.Рискулов
д.т.н., доцент

Заместители главного редактора

А.А.Назаров
к.т.н., доцент
А.А.Шермухамедов
д.т.н., проф.

Редакционная коллегия

Т.Р. Рашидов д.т.н., проф.
С.М. Кадыров д.т.н., проф.
Ш.П. Алимухамедов д.т.н., проф.
Р.У. Шукуров д.т.н., проф.
А.А. Ишанходжаев д.т.н., проф.
А.А. Шохидов д.т.н., проф.
А.А. Мухитдинов д.т.н., проф.
Г.Х. Хожметов д.т.н., проф.
Г.А. Саматов д.э.н., проф.
Б.И. Базаров д.т.н., проф.
Ю.Ш. Шодиметов д.т.н., проф.
Ш.И. Хикматов д.т.н., проф.
А.А. Ашрабов д.т.н., проф.
Қ.М. Сидиқназаров к.т.н., доцент
М.З. Мусаџонов к.т.н., доцент

Учредитель –
Ташкентский институт
по проектированию,
строительству и
эксплуатации
автомобильных дорог

Ответственный секретарь

А.А.Мухитдинов к.т.н.

Адрес редакции:
100060, г. Ташкент, Мирабадский р-н,
пр.А.Темура, 20.

e-mail: vestniktadi@mail.ru
Тел.: (+998 71) 232-15-34

СОДЕРЖАНИЕ

МЕХАНИКА, ТЕХНОЛОГИЯ МАШИНОСТРОЕНИЯ

Д.А. Ахмедов, Ш.П. Алимухамедов. Выбор рациональных геометрических и кинематических параметров рулевого привода модернизированных мобильных машин	3
А.А.Тогаев, Ю.А.Шермухамедов. Моделирование распространения тепла в тормозных механизмах методом чередующих направлений	9
О.Р. Исмаилов. Современные методы и оборудования диагностики и оценки рабочего состояния двигателей	13
Д.И. Хашимов, Ш.Х. Шерматов. Тренажерный комплекс для обучения вождению и тестирования профессиональных навыков водителя	20
Ш.Х. Шерматов. Уравнения движения для моделирования управляемого движения автомобиля по заданной траектории	23

ПРОЕКТИРОВАНИЕ, СТРОИТЕЛЬСТВО И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СООРУЖЕНИЙ

Б.Р. Алимов, А.С. Халмухамедов. К вопросу оценки воздействия автомобилей повышенной грузоподъемности на износ дорожного покрытия и разрушение дорожной одежды	28
Б.Р. Алимов, А.С. Халмухамедов. К вопросу формирования системы мониторинга и диагностики автомобильных дорог Республики Узбекистан	32
Н.К.Муродов. Гидродинамическая модель регулирования режима влажности почво-грунта на основе увлажнения, поступающего за счет подпитки грунтовых вод	42
Р.Р.Мамажанов. Расчет узловых соединений сквозных ферм, имеющих начальные дефекты	46
Р.Р.Мамажанов. Результаты технической диагностики металлических пролетных строений эксплуатируемых старых железнодорожных мостов	50
И.К. Колесников, Ж.Ф.Курбанов. Обогащение полезных ископаемых на основе устройства единого электромагнитного пространственного поля	55
И.К. Колесников, Ж.Ф.Курбанов. Получение высококачественного мела единым пространственным электромагнитным полем	58
Ж.Ф.Курбанов, И.К. Колесников. Оптимизация режимов извлечения компонентов из материалов на основе устройства единого пространственного поля	60

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В.А.Топалиди, Ю.А.Шермухамедов. Методика выбора перевозчика на автомобильном транспорте	65
С.М. Кадыров, О.Эргашев. Перевод дизеля на водородное топливо	69
С.М. Кадыров, О. Эргашев. Водородные топливные элементы	74
А.Собирџонов, З.Х.Алимова, В.М.Мелиев. Улучшение защитных характеристик масел с помощью маслорастворимых ингибиторов коррозии	81
З.Х.Алимова. Влияние фракционного состава бензина на износ двигателя и экономичность его работы	86
М.Н.Усманова. Подход оценки фактора навыка водителя при обеспечении безопасности движения	90
К.Б. Насретдинов, Н.П.Юлдашева, А.Б.Насретдинов. Обоснование функционирования моделей при использовании автотранспорта	94

УПРАВЛЕНИЕ В АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНОМ КОМПЛЕКСЕ

А.М. Туйчиев. Роль партнерства государственно-частного сектора в обеспечении конкурентоспособности транспорта	99
--	----

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Д.Р.Расилов. Процесс урбанизации и практические-организационные вопросы развития экологической культуры	105
Р.Ш.Умарова, Г.Б.Абдукаримова. Вопросы бытия в философии народов Средней Азии	113

УДК 625 7/8

К ВОПРОСУ ОЦЕНКИ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВТОМОБИЛЕЙ ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ НА ИЗНОС ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ И РАЗРУШЕНИЕ ДОРОЖНОЙ ОДЕЖДЫ

Б.Р. АЛИМОВ, А.С. ХАЛМУХАМЕДОВ
ГП «Йўл лойиҳа экспертиза»

Мақолада автомобиль йўлларининг муддатдан олдин бузилишига – меъёрдан ортиқ озирлик ва габаритга эга автотранспорт воситаларининг назоратсиз ҳаракатлари ёки автомобиль йўлларига мўлжалланмаган техника ёки автотранспорт воситаларнинг автомобиль йўлларидаги ҳаракатлари сабаб бўлиши таҳлил қилинган.

В статье рассмотрена основная причина преждевременного разрушения автомобильных дорог - бесконтрольное движение транспортных средств с тяжеловесными и крупногабаритными грузами, т.е. движение по дорогам внедорожных транспортных средств. Проанализирован вопрос оценки воздействия автомобилей повышенной грузоподъемности на износ дорожного покрытия и разрушение дорожной одежды

In this article, the main cause of premature destruction of roads - the uncontrolled movement of vehicles with heavy or large loads, or traffic off-road vehicles and the issue of assessing the impact of the increased duty vehicles on the road surface wear and destruction of the pavement.

Основными причинами преждевременного разрушения автомобильных дорог являются [1–3]:

– бесконтрольное движение транспортных средств с тяжеловесными и крупногабаритными грузами (ТСТГ), или движение по дорогам внедорожных транспортных средств;

– материальные потери от последствий дорожно-транспортных происшествий (ДТП) при разрушении элементов дорог и дорожных сооружений;

– несанкционированная или непродуманная застройка полос отвода и придорожных полос автомобильных дорог объектами сервиса и рекламы;

– акты хищения и вандализма в отношении элементов дорог со стороны участников дорожного движения и жителей прилегающих к дорогам территорий;

– нарушение правил пользования автомобильными дорогами;

– природные явления.

Во всех странах мира рост полных масс и осевых нагрузок ТСТГ сдерживается различными законодательными и нормативными актами, национальными предписаниями; правилами, уставами, положениями. В ряде стран в исключительных случаях по специальным разрешениям допускается движение автотранспортных средств (АТС) с превышением норм осевых нагрузок и полных масс.

В Республике Узбекистан такая возможность оговорена в п. 27 “Правил дорожного движения” при условии осуществления перевозок в соответствии с «Правилами обеспечения безопасности движения при перевозке автомобильным транспортом крупногабаритных и тяжеловесных грузов», утвержденными Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 26 декабря 2011 г. № 342.

В 1960 г. в СССР был введен и действовал ГОСТ 9314-59 "Автомобили и автопоезда. Весовые параметры и габариты", которым нормировались полная масса, осевые нагрузки и габариты АТС, выпускаемых автомобильной промышленностью и эксплуатируемых на автомобильных дорогах. Этот стандарт был обязателен для отраслей автомобильной промышленности, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, что позволило в течение 15 лет сохранять от разрушения и совершенствовать сеть автомобильных дорог страны.

Приостановка действия стандарта в 1975 г. и полная его отмена в 1979 г. привели к нарушению сложившегося равновесия в дорожном хозяйстве и транспорте, к выпуску и эксплуатации АТС с массами и осевыми нагрузками, не соответствующими нормам проектирования и состоянию дорог. Появление новых типов автомобилей с повышенными массами и осевыми нагрузками явилось основной причиной преждевременного разрушения автомобильных дорог страны.

До 2011 г. допустимые осевые нагрузки и массы АТС регламентировались ведомственными документами, не носящими обязательного характера для перевозчиков грузов автомобильным транспортом.

В настоящее время в Республике Узбекистан на межведомственном уровне вопрос максимально допустимых масс и габаритов АТС опосредованно отражен в Приложении №2 «Правила обеспечения

безопасности движения при перевозке автомобильным транспортом крупногабаритных и тяжеловесных грузов» к действующему Постановлению Кабинета Министров Республики Узбекистан от 26 декабря 2011 г. № 342 «О мерах по организации и обеспечению безопасности на автомобильных дорогах территории Республики Узбекистан». Для АТС, осуществляющих межгосударственные перевозки стран СНГ, данные ограничения регламентированы "Соглашением о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств — участников Содружества Независимых Государств" (г. Минск, 4 июня 1999 г.). Оба документа решают вопросы особых условий перевозки грузов (тяжеловесных или транзитных), но не решают вопроса пресечения бесконтрольного движения ТСТГ по сети дорог общего пользования.

В разных странах уровень ограничений весовых параметров АТС определяется, в первую очередь, состоянием дорожной сети и уровнем экономического развития страны при обеспечении оптимального соотношения прибыли, получаемой от автомобильного транспорта, и расходов на строительство, ремонт и реконструкцию автомобильных дорог.

Для сравнения в таблице приведены данные об ограничениях весовых параметров АТС, действующих в различных странах мира.

**Национальные ограничения весовых параметров АТС
в странах Европы, СНГ и Балтии**

Страна	Нагрузка, тс,			Полная масса, т
	одиночная ось	двухосная тележку	трехосная тележку	
1	2	3	4	5
Австрия	10.0	16.0	-	38
Англия	9.3	16.3*	22.9*	38
Бельгия	12.0	-	-	44

**ПРОЕКТИРОВАНИЕ, СТРОИТЕЛЬСТВО И ЭКСПЛУАТАЦИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СООРУЖЕНИЙ**

Страна	Нагрузка, тс,			Полная масса, т
	одиночная ось	двухосная тележку	трехосная тележку	
1	2	3	4	5
Болгария*	10.0	13.0-18.0*	“	38
Венгрия	10.0	16.0	24.0	40
Греция	13.0	19.0	20.0	38
Дания**	10.0	16.0	-	48
Испания	13.0	14.7	-	38
Италия	12.0	-	-	44
Люксембург**	13.0	20.0	-	40
Нидерланды**	11.0	16.0-20.0*	21.0-24.0*	50
Норвегия	10.0	-	-	16
Польша**	-	-	-	42
Португалия	12.0	-	-	40
Румыния**	10.0	16.0	-	38
Словакия**	11.0	11.5-16.0*	-	48
Финляндия	10.0	18.0	-	56
Франция	13.0	21.0	21.0-24.0*	40
Германия**	11.0	16.0-20.0*	-	40
Чехия**	11.0	11.5-18.0*	22.0-24.0*	48
Швейцария	10.0	18.0	-	28
Швеция	10.0	11.0-20.0'	21.0-24.0'	20-56*
Югославия	10.0	16.0	24.0	40
Рекомендации ЕЭС от 1992 г.	11.5	11.0-20.0	21.0-24.0	40
Украина**	10.0	16.0	22.0	36
Беларусь**	6.0 и 10.0	11.4 и 18.0*	17.1 и 27.0*	36
Казахстан*	6.0 и 10.0	11.4 и 18.0*	17.1 и 27.0*	36
Латвия	10.0	16.0	-	36
Литва**	10.0	16.0	22.0	36
Эстония	10.0	20.0	24.0	40
Молдова**	10.0	16.0	22.0	36
Россия**	6.0 и 10.0	11.4 и 18.0*	16.5 и 24.0*	30-38*
Соглашение СНГ	10.0	11.0-18.0*	15.0-25.5*	18-44*
Узбекистан	13	18	24	40

Примечание:

* - В зависимости от межосевых расстояний для осевых нагрузок или количества осей и вида АТС для общих масс.

** - Взимаются либо государственные дорожные сборы, либо сборы и налоги в зависимости от полных масс, осевых нагрузок и габаритов АТС.

Несмотря на действующие нормативные и законодательные ограничения, практически во всех странах мира наблюдается превышение нормативных осевых нагрузок и полных масс АТС, в основном, объясняемое желанием пользователей дорогами получить дополни-

тельную прибыль, невзирая на возможные последствия.

В США до 20 % всех повреждений дорог вызвано только превышением допустимых осевых нагрузок АТС. В Дании перегруженные АТС составляют 10-15 % от всех грузовых автомобилей. В Испании у 46 % грузовых АТС с одиночными осями

обнаружена перегрузка свыше 10 тс. В Ирландии, несмотря на введенный в 1998 г. закон об ответственности перевозчиков и грузоотправителей за перегрузку АТС, около 20 % перевозок осуществляется с перегрузкой от 4 до 6 тс.

Для пресечения нарушений правил ограничения габаритов, масс и осевых нагрузок АТС, объективного и точного назначения размера платы за проезд или штрафа, для разрешения конфликтных ситуаций в ряде зарубежных стран создана и эффективно используется система строгого контроля за весовыми и габаритными параметрами АТС.

В ряде государств СНГ, в Венгрии, Польше, Германии и др. при въезде в страну каждый грузовой автомобиль проезжает через электронные весы для определения полной массы и осевых нагрузок. В США, как и в Германии, Финляндии, Норвегии и др., организован весовой контроль, который в том числе осуществляет и патрульная служба дорожной полиции, оснащенная переносными взвешивающими устройствами.

В России в середине 1990-х годов была создана служба весового контроля (СВК), основанная на разветвленной сети стационарных и мобильных пунктов весового контроля (ПВК).

Закон Республики Узбекистан от 02.10.2007 г. №ЗРУ-117 вменяет в функцию Государственной акционерной компании «Узавтойул» отраслевое управление дорожным хозяйством, что включает в себя:

- контроль за соблюдением правил пользования автомобильными дорогами;
- весовой контроль;
- обеспечение сохранности автомобильных дорог;
- пропуск крупногабаритных и тяжеловесных АТС;
- введение сезонного ограничения движения.

Однако, несмотря на это в настоящее время отсутствует серьезное нормативно-правовое обеспечение, дорожные службы не имеют правовых и юридических возможностей в полной мере осуществлять контроль за движением ТСТГ, пресекать их движение на дорогах и применять к нарушителям штрафные санкции.

Для более полного и эффективного нормативно-правового обеспечения сохранности автомобильных дорог от разрушающего воздействия ТСТГ необходимо разработать и принять следующие законодательные и нормативно-правовые акты:

– Закон РУз “Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности”, где должны быть законодательно закреплены за государственным органом исполнительной власти в области дорожного хозяйства все права и обязанности по обеспечению сохранности автомобильных дорог, в том числе от разрушающего воздействия ТСТГ с правом контроля и пресечения несанкционированных перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов и наложения штрафных санкций на нарушителей;

– Закон РУз “О внесении изменений и дополнений в Кодекс РУ об административных правонарушениях” для установления ответственности за нарушение правил охраны автомобильных дорог и ужесточения штрафных санкций к нарушителям правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов”;

– Указ Президента РУз о возложении отдельных функций по обеспечению сохранности автомобильных дорог общего пользования на Министерство внутренних дел РУ, а также функций обеспечения безопасности перевозимых по дорогам грузов и пассажиров и мер по поддержанию общественного порядка.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Соболев С.А. Мифы или реальность? // Автомобильные дороги. 2013. №7. С. 85–87.
2. Алхимова Н. Государственный подход // Автомобильные дороги. 2013. №7. С. 88–91.
3. Речицкий В.И. В предлагаемых обстоятельствах // Автомобильные дороги. 2014. №10. С. 85–89.

УДК 625.7/8(075.8)

К ВОПРОСУ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ
МОНИТОРИНГА И ДИАГНОСТИКИ АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Б.Р.АЛИМОВ, А.С. ХАЛМУХАМЕДОВ
ГП «Йўл лойиҳа экспертиза»

Мақолада автомобиль йўлларининг мониторинги ва диагностикаси тизимини таъкиллаштириши, тизимнинг зарурияти, аҳамияти, вазифаси, таъминлаш муаммолари кўтарилган. Йўл лаборатория комплекси автомобиль йўлларининг транспорт-эксплуатация ҳолатини назорат қилишга мўлжалланган.

В статье рассмотрен вопрос формирования системы мониторинга и диагностики автомобильных дорог, ее необходимость, значение, задачи, вопросы оснащения. Дан анализ комплексной дорожной лаборатории, предназначенной для диагностики и контроля транспортно-эксплуатационного состояния дороги, ее состава.

In this article was considered the question of formation of system of monitoring and diagnostics of roads, its necessity, importance, objectives, equipment issues. Integrated road laboratories for diagnosis and monitoring of transport and operating condition of roads, its composition.

Дорожное хозяйство Республики Узбекистан в настоящее время требует перехода на современный мировой уровень качества строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог, который должен быть основан на применении новейших средств получения оперативной диагностической информации. Необходима полная, объективная и достоверная информация о транспортно-эксплуатационном состоянии автомобильных дорог, условиях их работы, степени соответствия их фактических потребительских свойств, параметров и характеристик требованиям безопасности дорожного движения. Результаты диагностики и оценки состояния автомобильных дорог являются инфор-

мационной базой для решения управленческих задач, определения и оценки технического уровня, потребительских свойств дорог, а также управления состоянием дорожной сети на основе рационального использования финансовых средств и материально-технических ресурсов.

По результатам диагностики и оценки состояния дорог в процессе эксплуатации выявляют участки дорог, не отвечающие нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию и, руководствуясь «Классификацией работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования», определяют виды и состав основных работ и мероприятий по содержанию и ремонту с целью повышения их транспортно-экс-