



**МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ)**

2 декабря 2020 г.

ПРИКАЗ
МИНИСТЕРСТВА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

796

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Москва №

Регистрационный № 62709

от 10 марта 2021 г.

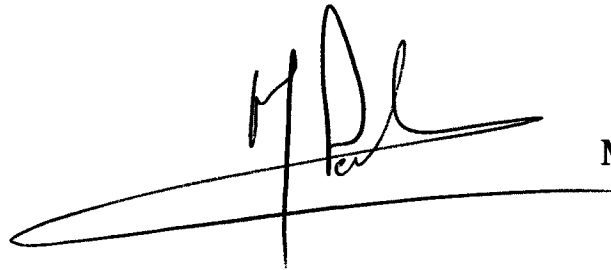
Об утверждении порядка расчета и подтверждения достоверности показателей, представляемых инициатором проекта строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, для целей оценки социально-экономических эффектов от реализации такого проекта

В соответствии с абзацем четвертым пункта 2 постановления Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2019 г. № 1512 «Об утверждении методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2019, № 49, ст. 7103) п р и к а з ы в а ю:

Утвердить прилагаемый порядок расчета и подтверждения достоверности показателей, представляемых инициатором проекта строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий

Российской Федерации и налоговых льгот, для целей оценки социально-экономических эффектов от реализации такого проекта.

Министр

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized Cyrillic letters, positioned above a long horizontal line that spans across the signature area.

М.Г. Решетников

УТВЕРЖДЕН
приказом Минэкономразвития России
от 02.12.2020 г. № 796

ПОРЯДОК

расчета и подтверждения достоверности показателей, представляемых инициатором проекта строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, для целей оценки социально-экономических эффектов от реализации такого проекта

1. Настоящий Порядок устанавливает правила расчета и подтверждения достоверности показателей, представляемых инициатором проекта строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот (далее соответственно – показатель, инфраструктурный проект) для проведения оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот (далее – оценка социально-экономических эффектов).

Для целей настоящего Порядка в соответствии с абзацем четвертым пункта 4 Методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, утвержденной постановлением

Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2019 г. № 1512¹ (далее – Методика), инициатором инфраструктурного проекта может быть федеральный орган исполнительной власти, орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, российское или иностранное юридическое лицо, а также индивидуальный предприниматель либо действующие без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) два указанных лица и более, планирующие реализацию инфраструктурного проекта с государственной поддержкой.

2. Расчет показателей, используемых для оценки социально-экономических эффектов, осуществляется инициатором инфраструктурного проекта самостоятельно либо с привлечением третьих лиц.

3. Расчет показателей проводится на основе принципов прозрачности, объективности, экономической обоснованности, проверяемости его результатов.

4. Для расчета показателей используются различные методы исследования, в том числе методы экономико-математического моделирования, статистические методы, метод экстраполяции, а также их комбинации, необходимые для получения показателей.

5. Итоговый коэффициент аварийности (Кит) рассчитывается инициатором инфраструктурного проекта при реализации инфраструктурных проектов в автомобильной сфере и определяется в соответствии с пунктом 56 Методики. Рекомендуемый диапазон значений итогового коэффициента аварийности (Кит) приведен в приложении № 1 к настоящему Порядку.

В случае если значение итогового коэффициента аварийности (Кит), определенное инициатором инфраструктурного проекта, составляет менее минимального значения указанного коэффициента из рекомендуемого диапазона его значений, приведенного в приложении № 1 к настоящему Порядку, итоговый коэффициент аварийности (Кит) устанавливается равным минимальному значению из рекомендуемого диапазона его значений.

¹ Собрание законодательства Российской Федерации, 2019, № 49, ст. 7103.

В случае если значение итогового коэффициента аварийности ($K_{ит}$), определенное инициатором инфраструктурного проекта, составляет более максимального значения указанного коэффициента из рекомендуемого диапазона его значений, приведенного в приложении № 1 к настоящему Порядку, итоговый коэффициент аварийности ($K_{ит}$) устанавливается равным максимальному значению из рекомендуемого диапазона его значений.

6. Коэффициенты тяжести дорожно-транспортного происшествия (m_i), необходимые для определения итогового стоимостного коэффициента, учитывающего тяжесть дорожно-транспортных происшествий (M_T), рассчитываются инициатором инфраструктурного проекта при реализации инфраструктурных проектов в автодорожной сфере и определяются в соответствии с пунктом 65 Методики. Рекомендуемый диапазон значений итогового стоимостного коэффициента, учитывающего тяжесть дорожно-транспортных происшествий (M_T), приведен в приложении № 2 к настоящему Порядку.

В случае если значение итогового стоимостного коэффициента, учитывающего тяжесть дорожно-транспортных происшествий (M_T), определенное на основании данных о коэффициентах тяжести дорожно-транспортного происшествия (m_i), представленных инициатором инфраструктурного проекта, составляет менее минимального значения указанного коэффициента из рекомендуемого диапазона его значений, приведенного в приложении № 2 к настоящему Порядку, итоговый стоимостной коэффициент, учитывающий тяжесть дорожно-транспортных происшествий (M_T), устанавливается равным минимальному значению из рекомендуемого диапазона его значений.

В случае если значение итогового стоимостного коэффициента, учитывающего тяжесть дорожно-транспортных происшествий (M_T), определенное на основании данных о коэффициентах тяжести дорожно-транспортного происшествия (m_i), представленных инициатором инфраструктурного проекта, составляет более максимального значения

указанного коэффициента из рекомендуемого диапазона его значений, приведенного в приложении № 2 к настоящему Порядку, итоговый стоимостной коэффициент, учитывающий тяжесть дорожно-транспортных происшествий (M_T), устанавливается равным максимальному значению из рекомендуемого диапазона его значений.

7. В случае отсутствия у инициатора инфраструктурного проекта возможности определения итогового коэффициента аварийности ($K_{ит}$) в соответствии с пунктом 5 настоящего Порядка значение итогового коэффициента аварийности ($K_{ит}$) определяется как среднее арифметическое из значений указанного коэффициента, приведенных в приложении № 1 к настоящему Порядку, с учетом категории и расположения автомобильной дороги.

8. В случае отсутствия у инициатора инфраструктурного проекта возможности определения итогового стоимостного коэффициента, учитывающего тяжесть дорожно-транспортных происшествий (M_T), в соответствии с пунктом 6 настоящего Порядка значение итогового стоимостного коэффициента, учитывающего тяжесть дорожно-транспортных происшествий (M_T), определяется как среднее арифметическое из значений указанного коэффициента, приведенных в приложении № 2 к настоящему Порядку.

9. Для определения количества погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях при реализации инфраструктурного проекта, а также населения городов и поселков, включаемых в состав агломерации в результате реализации инфраструктурного проекта в сфере автомобильного транспорта, используются данные за последний год, по которому сформирована официальная статистическая информация.

10. Для подтверждения достоверности показателей используются материалы, в том числе документы и (или) копии документов, обосновывающие соответствующие показатели (далее – обосновывающие материалы).

Обосновывающие материалы должны обеспечивать возможность проверки и (или) подтверждения достоверности использованной при расчете показателей информации.

Обосновывающие материалы должны содержать ссылки на источники использованной при расчете показателей информации.

11. В состав обосновывающих материалов включаются материалы, содержащие официальную статистическую информацию (с указанием на источник ее получения), в том числе данные федерального статистического наблюдения, ведомственной статистики, отраслевых информационных систем, сведений утвержденных среднесрочных и долгосрочных прогнозов социально-экономического развития Российской Федерации и стратегических документов, отраслевых методических документов, результаты опросов независимых экспертов, копии документов, содержащих результаты аналитических исследований, в том числе специально проведенных исследований по инфраструктурному проекту, материалы и (или) копии документов, содержащие сведения об аналогичном инфраструктурном проекте (объекте), указанном в пункте 12 настоящего Порядка (при использовании сведений о нем), результаты технологического и ценового аудита рассматриваемого инфраструктурного проекта (при наличии), материалы, представленные в общедоступных информационных источниках данных (с ссылками на такие источники), копии ответов органов исполнительной власти, местного самоуправления и организаций, имеющих в распоряжении необходимую для подтверждения достоверности показателей информацию.

В случае если указанная выше информация при опубликовании на сайте в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» не обеспечена свободным доступом, изменен адрес страницы, на которой она опубликована, должны быть представлены копии использованных документов и (или) материалов, содержащих такую информацию, ссылки на новый адрес страницы при ее изменении.

12. Для подтверждения достоверности показателей в случаях, предусмотренных настоящим Порядком, используются сведения об одном или нескольких аналогичных инфраструктурных проектах (объектах), схожих по функциональному назначению и (или) по конструктивным и объемно-планировочным решениям, реализуемых (реализованных) в схожих климатических, географических, демографических, геологических и сейсмических условиях на территории Российской Федерации или за ее пределами (в случае отсутствия аналогичных инфраструктурных проектов (объектов) на территории Российской Федерации), с предельным отклонением показателей не более чем на 10 процентов от показателей рассматриваемого инфраструктурного проекта.

При выборе аналогичного инфраструктурного проекта (объекта) обеспечивается максимальное совпадение характеристик объектов капитального строительства, создаваемых в соответствии с рассматриваемым инфраструктурным проектом, и характеристик объектов капитального строительства аналогичного инфраструктурного проекта (объекта) по функциональному назначению и (или) по конструктивным и объемно-планировочным решениям.

В случае если рассматриваемый инфраструктурный проект состоит из нескольких самостоятельных объектов капитального строительства, допускается использование данных по отдельным аналогичным инфраструктурным проектам (объектам) для каждого объекта капитального строительства, входящего в состав рассматриваемого инфраструктурного проекта.

Сведения о показателе инфраструктурного проекта, для подтверждения достоверности которого используются сведения о том же показателе аналогичного инфраструктурного проекта (объекта), считаются достоверными в случае, если отличие значений таких показателей инфраструктурных проектов составляет не более 10 процентов.

В случае отсутствия аналогичных инфраструктурных проектов (объектов), соответствующих требованиям настоящего пункта, могут быть представлены документально подтвержденные сведения об ином инфраструктурном проекте (объекте), по которому в целях максимального приближения характеристик к характеристикам рассматриваемого инфраструктурного проекта могут быть исключены или добавлены затраты на дополнительные работы (товары, услуги). При этом, в случае если такие затраты не могут быть подтверждены документальными сведениями, допускается использование официальной статистической информации, информации, указанной в части 18 статьи 22 Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»² (далее – Федеральный закон № 44-ФЗ), статье 4 Федерального закона от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»³ (далее – Федеральный закон № 223-ФЗ), данных товарных бирж, результатов аналитических исследований и иных представленных в общедоступных информационных источниках сведений.

Использование сведений об инфраструктурном проекте (объекте), удовлетворяющем требованиям к аналогичному инфраструктурному проекту (объекту), за исключением совпадения площади, объема или протяженности объектов капитального строительства, допускается при условии проведения корректировки на масштаб. Проведение корректировки на масштаб осуществляется пропорционально соотношению площади, объема или протяженности объектов капитального строительства. Проведение корректировки на масштаб допускается при условии ее обоснования.

13. В случае существенного изменения прогнозируемых данных, используемых для расчета показателей (на 20 и более процентов), требуется

² Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, № 14, ст. 1652.

³ Собрание законодательства Российской Федерации, 2011, № 30, ст. 4571; 2019, № 31, ст. 4422.

обоснование причин такого изменения с приложением обосновывающих материалов.

Используемые для подтверждения достоверности показателей данные должны быть рассчитаны в ценах соответствующих лет с учетом актуальных на дату формирования обосновывающих материалов сведений об уровне инфляции.

14. Для подтверждения затрат на инвестиционной стадии реализации инфраструктурного проекта используются сведения проектной документации инфраструктурного проекта, при ее отсутствии – проектной документации по аналогичному реализованному или планируемому инфраструктурному проекту (объекту), при отсутствии аналогичных инфраструктурных проектов (объектов) – сведения из задания на проектирование, технико-экономического обоснования инфраструктурного проекта, иные документы, содержащие информацию о сметной стоимости строительства (реконструкции) и обосновывающие такие затраты, в том числе с применением укрупненных нормативов цен строительства.

15. Для подтверждения затрат на эксплуатационной стадии реализации инфраструктурного проекта используются расчетные данные, основанные на технико-технологических показателях и нормативных расходах, данные об эксплуатационных расходах аналогичных реализованных или планируемых к реализации инфраструктурных проектов (объектов), при отсутствии аналогичных инфраструктурных проектов (объектов) – сведения по иным инфраструктурным проектам (объектам), удовлетворяющим требованиям к аналогичному инфраструктурному проекту (объекту), за исключением совпадения площади, объема или протяженности объектов капитального строительства, с учетом корректировки на масштаб.

16. Для подтверждения прогноза суммарного прироста выручки непосредственного участника инфраструктурного проекта, налоговых и иных обязательных платежей, налоговых льгот, расходов бюджетов для реализации инфраструктурного проекта используются сведения по аналогичному реализованному или планируемому инфраструктурному проекту (объекту), при отсутствии аналогичных инфраструктурных проектов (объектов) –

сведения по иным сопоставимым инфраструктурным проектам (объектам), удовлетворяющим требованиям к аналогичному инфраструктурному проекту (объекту), за исключением совпадения площади, объема или протяженности объектов капитального строительства, с учетом корректировки на масштаб.

Для целей настоящего Порядка в соответствии с абзацем пятым пункта 4 Методики под непосредственными участниками инфраструктурного проекта понимаются экономические агенты (российские или иностранные юридические лица, а также индивидуальный предприниматель либо действующие без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) два указанных лица и более), которые являются основными пользователями объектов транспортной инфраструктуры, включая перевозчиков пассажиров и грузов, операторов и владельцев транспортной инфраструктуры.

Суммарный прирост выручки операторов и владельцев объектов транспортной инфраструктуры определяется с учетом прогнозных интенсивности движения транспортных средств, размера платы за пользование такими объектами, а также условий обязательств по обеспечению минимального дохода (при наличии).

17. Для подтверждения сведений о прогнозной интенсивности движения транспортных средств используются данные о распределении сложившихся транспортных потоков, прогнозе перераспределения транспортных потоков между различными видами транспорта, в том числе в условиях реализации альтернативных проектов, пропускной способности планируемого объекта транспортной инфраструктуры, а также данные по аналогичному реализованному или планируемому инфраструктурному проекту (объекту), при отсутствии аналогичных инфраструктурных проектов (объектов) – сведения по иным инфраструктурным проектам (объектам), удовлетворяющим требованиям к аналогичному инфраструктурному проекту (объекту) в части совпадения пропускной способности объекта транспортной инфраструктуры.

18. Для подтверждения сведений о прогнозном количестве пассажиров и персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств, при реализации инфраструктурного проекта используются данные

о прогнозной интенсивности движения транспортных средств, данные о вместимости транспортных средств, статистические данные о количестве пассажиров и нормативные данные о количестве персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств, а также данные по аналогичному реализованному или планируемому инфраструктурному проекту (объекту), при отсутствии аналогичных инфраструктурных проектов (объектов) – сведения по иным инфраструктурным проектам (объектам), удовлетворяющим требованиям к аналогичному инфраструктурному проекту (объекту) в части совпадения пропускной способности объекта транспортной инфраструктуры.

19. Для подтверждения достоверности сведений о прогнозе экономии времени в пути транспортных средств, экономии времени прохождения существующего маршрута в результате реализации инфраструктурного проекта в сфере автомобильного транспорта используются сведения о протяженности действующих маршрутов, интенсивности движения транспортных средств, действующих временных и скоростных показателях перевозки, а также указанных показателях при реализации инфраструктурного проекта (с учетом возможной скорости движения транспортных средств, в том числе по соответствующему классу дороги, сокращения времени на осуществление регистрационно-организационных действий).

20. Для подтверждения достоверности сведений о коэффициенте смещения пассажиропотока и (или) грузопотока с существующего на предполагаемый маршрут движения при реализации инфраструктурного проекта используются сведения аналитических исследований, сведения по аналогичному реализованному или планируемому инфраструктурному проекту (объекту), при отсутствии аналогичных инфраструктурных проектов (объектов) – сведения по иным сопоставимым инфраструктурным проектам (объектам), удовлетворяющим требованиям к аналогичному инфраструктурному проекту (объекту) в части совпадения пропускной способности объекта транспортной инфраструктуры.

21. Подтверждение достоверности данных по количеству погибших и раненых в дорожно-транспортных происшествиях при реализации

инфраструктурного проекта осуществляется с использованием официальных статистических данных МВД России.

22. Для подтверждения данных о численности населения городов и поселков, включаемых в состав агломерации в результате реализации инфраструктурного проекта, используются данные Федеральной службы государственной статистики.

23. Для подтверждения данных о приросте выпуска хозяйствующими субъектами товаров (работ, услуг) в результате ликвидации инфраструктурных ограничений, обязательства по реализации которых предусмотрены договорами, в том числе предварительными договорами, заключенными такими хозяйствующими субъектами с владельцем объекта транспортной инфраструктуры, используются копии соответствующих договоров.

24. Для подтверждения данных о средней массе груза, перевозимого одним транспортным средством, которая необходима для определения средней стоимости грузов, перевозимых воздушным, автомобильным, морским, внутренним водным и железнодорожным видами транспорта, в соответствии с порядком определения средней стоимости грузов, перевозимых воздушным, автомобильным, морским, внутренним водным и железнодорожным видами транспорта, применяемой при проведении оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, предусмотренным пунктом 2 постановления Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2019 г. № 1512, используются официальная статистическая информация и (или) результаты аналитических исследований.

В случае если при определении средней массы груза, перевозимого одним транспортным средством, используются параметры груза, выраженные в единицах измерения, отличных от массы, используются коэффициенты пересчета таких параметров в массу в соответствии с актами федеральных органов исполнительной власти.

Для подтверждения достоверности таких коэффициентов пересчета используются соответствующие акты федеральных органов исполнительной власти.

25. Для подтверждения данных о средней стоимости одной тонны грузов, которая необходима для определения в соответствии с порядком определения средней стоимости грузов, перевозимых воздушным, автомобильным, морским, внутренним водным и железнодорожным видами транспорта, применяемой при проведении оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, предусмотренным пунктом 2 постановления Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2019 г. № 1512, средней стоимости грузов, перевозимых воздушным, автомобильным, морским, внутренним водным и железнодорожным видами транспорта, используются официальная статистическая информация, информация, указанная в части 18 статьи 22 Федерального закона № 44-ФЗ, статье 4 Федерального закона № 223-ФЗ, данные товарных бирж и иные представленные в общедоступных информационных источниках сведения.

26. Для подтверждения данных о количестве и протяженности участков пути следования с однородными дорожными условиями в случае реализации инфраструктурного проекта в сфере автомобильного транспорта используются сведения проектной документации, при ее отсутствии – задания на проектирование, технико-экономического обоснования инфраструктурного проекта, иные содержащие информацию о технических характеристиках автомобильной дороги документы.

Приложение № 1

к порядку расчета и подтверждения достоверности показателей, представляемых инициатором проекта строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, для целей оценки социально-экономических эффектов от реализации такого проекта, утвержденному приказом

Минэкономразвития России

от 02.12.2020 г. № 726

Рекомендуемый диапазон значений итогового коэффициента аварийности (Кит)

1. Для автомобильных дорог категорий IA-IV, расположенных на равнинной или холмистой местности

Категория автомобильной дороги	Количество полос движения, шт.	Итоговый коэффициент аварийности (Кит) при заданной интенсивности движения, тыс. авт./сут										
		8	10	15	20	25	30	35	40	45	50	60
IA	4	-	-	от 1,01 до 3,72	от 0,71 до 2,59	от 0,57 до 2,1	от 0,51 до 1,86	от 0,49 до 1,78	от 0,44 до 1,62	от 0,46 до 1,7	от 0,49 до 1,78	от 0,53 до 1,94
IA	6	-	-	от 0,91 до 3,32	от 0,63 до 2,31	от 0,51 до 1,88	от 0,45 до 1,66	от 0,43 до 1,59	от 0,39 до 1,44	от 0,41 до 1,52	от 0,43 до 1,59	от 0,47 до 1,73

Категория автомобильной дороги	Количество полос движения, шт.	Итоговый коэффициент аварийности (Кит) при заданной интенсивности движения, тыс. авт./сут										
		8	10	15	20	25	30	35	40	45	50	60
IA	8	-	-	от 0,63 до 2,32	от 0,44 до 1,62	от 0,36 до 1,31	от 0,32 до 1,16	от 0,30 до 1,11	от 0,28 до 1,01	от 0,29 до 1,06	от 0,30 до 1,11	от 0,33 до 1,21
IB	4	-	-	от 1,35 до 4,96	от 0,94 до 3,45	от 0,76 до 2,8	от 0,68 до 2,48	от 0,65 до 2,37	от 0,59 до 2,16	от 0,62 до 2,26	от 0,65 до 2,37	от 0,71 до 2,59
IB	6	-	-	от 1,21 до 4,43	от 0,84 до 3,08	от 0,68 до 2,5	от 0,60 до 2,21	от 0,58 до 2,12	от 0,53 до 1,93	от 0,55 до 2,02	от 0,58 до 2,12	от 0,63 до 2,31
IB	8	-	-	от 0,85 до 3,1	от 0,59 до 2,16	от 0,48 до 1,75	от 0,42 до 1,55	от 0,40 до 1,48	от 0,37 до 1,35	от 0,39 до 1,41	от 0,40 до 1,48	от 0,44 до 1,62
IV	4	-	-	от 2,34 до 16,39	от 1,93 до 13,52	от 1,68 до 11,78	от 1,54 до 10,75	от 1,46 до 10,24	от 1,64 до 11,47	от 1,93 до 13,52	от 2,34 до 16,39	-

2. Для автомобильных дорог категорий II-IV, расположенных на равнинной или холмистой местности

Категория автомобильной дороги	Количество полос движения, шт.	Итоговый коэффициент аварийности (Кит) при заданной интенсивности движения, тыс. авт./сут											
		3	5	7	9	11	13	15	20	25	30	35	40
II	2	от 5,23 до 21,63	от 2,75 до 11,39	от 2,31 до 9,56	от 2,09 до 8,65	от 1,87 до 7,74	от 1,65 до 6,83	от 1,54 до 6,38	от 1,27 до 5,24	от 1,10 до 4,55	от 1,32 до 5,46	от 2,20 до 9,11	-

Категория автомобильной дороги	Количество полос движения, шт.	Итоговый коэффициент аварийности (Кит) при заданной интенсивности движения, тыс. авт./сут											
		3	5	7	9	11	13	15	20	25	30	35	40
II	3	от 4,55 до 25,33	от 2,24 до 12,47	от 1,75 до 9,74	от 1,54 до 8,57	от 1,26 до 7,01	от 1,12 до 6,23	от 1,05 до 5,84	от 0,84 до 4,68	от 0,77 до 4,29	от 0,70 до 3,90	от 0,91 до 5,07	от 1,26 до 7,01
	4	от 4,55 до 25,33 - для проект- тиру- емой автомо- бильной дороги, от 6,01 до 29,08 - для постро- енной автомо- бильной дороги	от 2,24 до 12,47 - для проект- тиру- емой автомо- бильной дороги, от 3,16 до 15,31 - для постро- енной автомо- бильной дороги	от 1,75 до 9,74 - для проект- тиру- емой автомо- бильной дороги, от 2,66 до 12,86 - для постро- енной автомо- бильной дороги	от 1,54 до 8,57 - для проект- тиру- емой автомо- бильной дороги, от 2,40 до 11,63 - для постро- енной автомо- бильной дороги	от 1,26 до 7,01 - для проект- тиру- емой автомо- бильной дороги, от 2,15 до 10,41 - для постро- енной автомо- бильной дороги	от 1,12 до 6,23 - для проект- тиру- емой автомо- бильной дороги, от 1,90 до 9,18 - для постро- енной автомо- бильной дороги	от 1,05 до 5,84 - для проект- тиру- емой автомо- бильной дороги, от 1,77 до 8,57 - для постро- енной автомо- бильной дороги	от 0,84 до 4,68 - для проект- тиру- емой автомо- бильной дороги, от 1,45 до 7,04 - для постро- енной автомо- бильной дороги	от 0,77 до 4,29 - для проект- тиру- емой автомо- бильной дороги, от 1,27 до 6,12 - для постро- енной автомо- бильной дороги	от 0,70 до 3,90 - для проект- тиру- емой автомо- бильной дороги, от 1,52 до 7,35 - для постро- енной автомо- бильной дороги	от 0,91 до 5,07 - для проект- тиру- емой автомо- бильной дороги, от 2,53 до 12,25 - для постро- енной автомо- бильной дороги	от 1,26 до 7,01 - для проект- тиру- емой автомо- бильной дороги

Категория автомобильной дороги	Количество полос движения, шт.	Итоговый коэффициент аварийности (Кит) при заданной интенсивности движения, тыс. авт./сут												
		3	5	7	9	11	13	15	20	25	30	35	40	
III	2	от 6,01 до 29,08	от 3,16 до 15,31	от 2,66 до 12,86	от 2,40 до 11,63	от 2,15 до 10,41	от 1,90 до 9,18	от 1,77 до 8,57	от 1,45 до 7,04	от 1,27 до 6,12	от 1,52 до 7,35	от 2,53 до 12,25	-	
III	3	от 5,51 до 27,86	от 2,71 до 13,71	от 2,12 до 10,71	от 1,86 до 9,43	от 1,52 до 7,71	от 1,36 до 6,86	от 1,27 до 6,43	от 1,02 до 5,14	от 0,93 до 4,71	от 0,85 до 4,29	от 1,10 до 5,57	от 1,52 до 7,71	
IV	2	от 7,70 до 31,81	от 4,05 до 20,09	от 3,40 до 16,88	от 3,08 до 15,27	от 2,75 до 13,66	от 2,43 до 12,06	от 2,27 до 11,25	от 1,86 до 9,24	от 1,62 до 8,04	от 1,94 до 9,64	от 3,24 до 16,07	-	

3. Для автомобильных дорог категорий IA-IV, расположенных в горной местности

Категория автомобильной дороги	Количество полос движения, шт.	Итоговый коэффициент аварийности (Кит) при заданной интенсивности движения, тыс. авт./сут												
		8	10	15	20	25	30	35	40	45	50	60		
IA	4	-	-	от 1,01 до 16,06	от 0,71 до 11,17	от 0,57 до 9,08	от 0,51 до 8,03	от 0,49 до 7,68	от 0,44 до 6,98	от 0,46 до 7,33	от 0,49 до 7,68	от 0,53 до 8,38	-	
IA	6	-	-	от 0,91 до 14,34	от 0,63 до 9,98	от 0,51 до 8,1	от 0,45 до 7,17	от 0,43 до 6,86	от 0,39 до 6,23	от 0,41 до 6,55	от 0,43 до 6,86	от 0,47 до 7,48	-	

Категория автомобильной дороги	Количество полос движения, шт.	Итоговый коэффициент аварийности (Кит) при заданной интенсивности движения, тыс. авт./сут										
		8	10	15	20	25	30	35	40	45	50	60
IA	8	-	-	от 0,63 до 10,04	от 0,44 до 6,98	от 0,36 до 5,67	от 0,32 до 5,02	от 0,30 до 4,80	от 0,28 до 4,36	от 0,29 до 4,58	от 0,30 до 4,80	от 0,33 до 5,24
IB	4	-	-	от 1,35 до 21,41	от 0,94 до 14,9	от 0,76 до 12,1	от 0,68 до 10,71	от 0,65 до 10,24	от 0,59 до 9,31	от 0,62 до 9,78	от 0,65 до 10,24	от 0,71 до 11,17
IB	6	-	-	от 1,21 до 19,12	от 0,84 до 13,3	от 0,68 до 10,81	от 0,60 до 9,56	от 0,58 до 9,14	от 0,53 до 8,31	от 0,55 до 8,73	от 0,58 до 9,14	от 0,63 до 9,98
IB	8	-	-	от 0,85 до 13,38	от 0,59 до 9,31	от 0,48 до 7,56	от 0,42 до 6,69	от 0,40 до 6,40	от 0,37 до 5,82	от 0,39 до 6,11	от 0,40 до 6,40	от 0,44 до 6,98
IB	4	-	-	от 2,34 до 30,25	от 1,93 до 24,96	от 1,68 до 21,75	от 1,54 до 19,85	от 1,46 до 18,91	от 1,64 до 21,18	от 1,93 до 24,96	от 2,34 до 30,25	-

Итоговый коэффициент аварийности Кит при заданной интенсивности движения, тыс. авт./сут													
Категория автомобильной дороги	Количество полос движения, шт.	3	5	7	9	11	13	15	20	25	30	35	40
		от 6,01 до 167,24 - для постро-енной автомо-бильной дороги	от 3,16 до 88,02 - для постро-енной автомо-бильной дороги	от 2,66 до 73,94 - для постро-енной автомо-бильной дороги	от 2,40 до 66,89 - для постро-енной автомо-бильной дороги	от 2,15 до 59,85 - для постро-енной автомо-бильной дороги	от 1,90 до 52,81 - для постро-енной автомо-бильной дороги	от 1,77 до 49,29 - для постро-енной автомо-бильной дороги	от 1,45 до 40,49 - для постро-енной автомо-бильной дороги	от 1,27 до 35,21 - для постро-енной автомо-бильной дороги	от 1,52 до 42,25 - для постро-енной автомо-бильной дороги	от 2,53 до 70,41 - для постро-енной автомо-бильной дороги	
III	2	от 6,01 до 167,24	от 3,16 до 88,02	от 2,66 до 73,94	от 2,40 до 66,89	от 2,15 до 59,85	от 1,90 до 52,81	от 1,77 до 49,29	от 1,45 до 40,49	от 1,27 до 35,21	от 1,52 до 42,25	от 2,53 до 70,41	-
III	3	от 5,51 до 153,23	от 2,71 до 75,44	от 2,12 до 58,93	от 1,86 до 51,86	от 1,52 до 42,43	от 1,36 до 37,72	от 1,27 до 35,36	от 1,02 до 28,29	от 0,93 до 25,93	от 0,85 до 23,57	от 1,10 до 30,65	от 1,52 до 42,43
IV	2	от 7,70 до 214,17	от 4,05 до 112,72	от 3,40 до 94,68	от 3,08 до 85,67	от 2,75 до 76,65	от 2,43 до 67,63	от 2,27 до 63,12	от 1,86 до 51,85	от 1,62 до 45,09	от 1,94 до 54,11	от 3,24 до 90,18	-

Приложение № 2

к порядку расчета и подтверждения достоверности показателей, представляемых инициатором проекта строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, для целей оценки социально-экономических эффектов от реализации такого проекта, утвержденному приказом

Минэкономразвития России

от 02.12.2020 г. № 796

Рекомендуемый диапазон значений итогового стоимостного коэффициента, учитывающего тяжесть дорожно-транспортных происшествий (М_Т)

Категория автомобильной дороги	Количество полос движения, шт.	Диапазоны значений (М _Т)	
		для равнинной и холмистой местности	для горной местности
IA	4	от 0,90 до 2,36	-
IA	6	от 0,90 до 2,36	-
IA	8	от 0,90 до 2,36	-
IB	4	от 0,90 до 2,36	-

Категория автомобильной дороги	Количество полос движения, шт.	Диапазоны значений (М _Г)	
		для равнинной и холмистой местности	для горной местности
IB	6	от 0,90 до 2,36	-
IB	8	от 0,90 до 2,36	-
IB	4	от 1,08 до 2,84	-
II	2	от 1,00 до 2,63	от 1,00 до 2,1
II	3	от 1,30 до 3,41	от 0,72 до 1,52
II	4	от 1,30 до 3,41 – для проектируемой автомобильной дороги, от 1,02 до 2,68 - для построенной автомобильной дороги	от 0,72 до 1,52 – для проектируемой автомобильной дороги, от 0,72 до 1,52 - для построенной автомобильной дороги
III	2	от 1,02 до 2,68	от 0,72 до 1,52
III	3	от 1,59 до 4,18	от 1,13 до 2,37
IV	2	от 1,22 до 3,21	от 0,87 до 1,82