



ПРАВИТЕЛЬСТВО КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

21.10.2025

г. Красноярск

№ 928-п

Об утверждении Регионального стандарта транспортного обслуживания населения на территории Красноярского края на период 2025–2029 годов

В соответствии с Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», постановлением Правительства Российской Федерации от 08.12.2023 № 2086 «Об утверждении требований к региональному стандарту транспортного обслуживания населения», статьей 103 Устава Красноярского края, пунктом 3.2 статьи 5 Закона Красноярского края от 16.03.2017 № 3-502 «Об организации транспортного обслуживания населения в Красноярском крае» ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить Региональный стандарт транспортного обслуживания населения на территории Красноярского края на период 2025–2029 годов согласно приложению.

2. Опубликовать постановление на «Официальном интернет-портале правовой информации Красноярского края» (www.zakon.krskstate.ru).

3. Постановление вступает в силу в день, следующий за днем его официального опубликования.



Первый заместитель
Губернатора края –
Председатель
Правительства края

С.В. Верещагин

Приложение
к постановлению Правительства
Красноярского края
от 21.10.2025 № 928-п

**Региональный стандарт транспортного обслуживания населения на территории Красноярского края
на период 2025–2029 годов**

№ п/п	Наименование показателя	Порядок расчета целевого значения показателя	Единица измерения	Целевое значение показателя, год				
				2025	2026	2027	2028	2029
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Перечень и целевые значения показателей, характеризующих доступность, безопасность и комфортность для населения Красноярского края регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а также железнодорожным пригородным, водным и воздушным транспортом (далее – иные виды транспорта, регулярные перевозки пассажиров) на период 2025–2029 годов								
1	Показатели, характеризующие доступность регулярных перевозок пассажиров							
1.1	Показатели территориальной доступности остановочных пунктов							
1.1.1	Нормативное расстояние пешеходной доступности регулярных перевозок пассажиров до остановочных пунктов муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров от многоквартирного жилого дома	устанавливается нормативное значение, не противоречащее социальному стандарту ¹ (не более 500 метров для многоквартирных жилых домов, не более 800 метров для индивидуальных жилых домов, не более 400 метров в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к районам Крайнего Севера)	метров	не более 500				
1.1.2	Нормативное расстояние пешеходной доступности регулярных перевозок пассажиров до остановочных пунктов муниципальных		метров	не более 800				

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	маршрутов регулярных перевозок пассажиров от индивидуального жилого дома							
1.1.3	Нормативное расстояние пешеходной доступности регулярных перевозок пассажиров до остановочных пунктов маршрутов регулярных перевозок пассажиров в районах Крайнего Севера и местностях, приравненных к районам Крайнего Севера, соответственно от жилого дома		метров	не более 400				
1.1.4	Доля населения, для которого пешеходная доступность регулярных перевозок пассажиров до остановочных пунктов муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров находится в пределах нормативного расстояния, указанного в строках 1.1.1–1.1.3 раздела 1, в общем количестве населения, проживающего на территории муниципального образования	$П_{1.1.4} = \frac{N_0}{N} \times 100 \%,$ где: N_0 – количество населения, для которого пешеходная доступность регулярных перевозок пассажиров до остановочных пунктов муниципальных маршрутов регулярных перевозок пассажиров находится в пределах нормативного расстояния, указанного в строках 1.1.1–1.1.3 раздела 1, по состоянию на 31 декабря года расчета; N – общее количество населения, проживающего на территории муниципального образования по состоянию на 31 декабря года расчета	%	не менее 95				
1.2	Показатели ценовой доступности регулярных перевозок пассажиров							
1.2.1	Совокупные расходы	устанавливается нормативное значение,	%	не более 7				

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	населения на осуществление поездок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом	не противоречащее социальному стандарту ¹ . Совокупные расходы населения на осуществление поездок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом не должны превышать 7-процентную долю среднемесячных расходов пассажира на осуществление поездок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок в пределах муниципального образования от величины среднего арифметического взвешенного среднедушевого денежного дохода населения в Красноярском крае						
1.2.2	Доля маршрутов регулярных перевозок в городском сообщении, на которых предусмотрена возможность оплаты проезда посредством транспортной карты, используемой только на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, в общем количестве маршрутов регулярных перевозок пассажиров	$П_{1.2.2} = \frac{M_o}{M} \times 100 \%,$ где: M_o – количество маршрутов регулярных перевозок в городском сообщении, на которых предусмотрена возможность оплаты проезда посредством транспортной карты, используемой только на автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте, по состоянию на 31 декабря года расчета; M – общее количество маршрутов регулярных перевозок пассажиров по состоянию на 31 декабря года расчета	%	не менее 60	не менее 70	не менее 80	не менее 95	не менее 95
1.3	Показатели информационной доступности регулярных перевозок пассажиров							
1.3.1	Доля маршрутных транспортных средств, информацию о времени	$П_{1.3.1} = \frac{Q_v}{q} \times 100 \%,$ где:	%	не менее 65	не менее 67	не менее 70	не менее 75	не менее 80

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	прибытия которых на остановочные пункты можно получить в режиме реального времени, в общем количестве маршрутных транспортных средств, осуществляющих перевозки пассажиров на маршрутах	Q_v – количество маршрутных транспортных средств, информацию о времени прибытия которых на остановочные пункты можно получить в режиме реального времени, по состоянию на 31 декабря года расчета; Q – общее количество используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (определяется на основании параметров маршрутной сети в файлах формата GTFS (статический), размещаемых на общедоступных страницах официальных сайтов органов власти. Допускается также использовать информацию о максимальном количестве транспортных средств на маршруте, установленную реестром, размещаемым в редактируемом формате электронной таблицы на сайтах органов власти) по состоянию на 31 декабря года расчета						
1.3.2.1	Доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, подключенных к интеллектуальной транспортной системе на пассажирском транспорте, в общем количестве маршрутных транспортных средств в городских населенных пунктах с населением свыше	$П_{1.3.2} = \frac{Q_{итс}}{Q} \times 100 \%,$ где: $Q_{итс}$ – количество маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, подключенных к интеллектуальной транспортной системе на пассажирском транспорте, по состоянию на 31 декабря года расчета; Q – общее количество используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского	%	не менее 98	не менее 98	не менее 99	не менее 99	не менее 99

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	50 000 человек	наземного электрического транспорта						
1.3.2.2	Доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, подключенных к интеллектуальной транспортной системе на пассажирском транспорте, в общем количестве маршрутных транспортных средств в сельских и городских населенных пунктах с населением менее 50 000 человек	по состоянию на 31 декабря года расчета	%	не менее 96	не менее 97	не менее 98	не менее 98	не менее 98
1.4	Показатели временной доступности регулярных перевозок пассажиров							
1.4.1	Время начала и окончания движения маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта на территории Красноярской городской агломерации	$П_{1.4.1} = \begin{cases} T_{нi}, \text{ MAX}(T_{нABi} \times T_{нBAi}) \\ T_{кi}, \text{ MIN}(T_{кABi} \times T_{кBAi}) \end{cases}'$ где: $T_{нABi}, T_{нBAi}$ – время отправления первого рейса по маршруту i в направлениях АВ и ВА соответственно (определяется на основе информации о расписании маршрута,	часов	время начала не позднее 06.00, время окончания не ранее 23.00				
1.4.2	Время начала и окончания движения маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в городских населенных пунктах с населением свыше	размещаемой в интернет-каналах формата GTFS (реального времени) на общедоступных страницах официальных сайтов органов власти) по состоянию на 31 декабря года расчета; $T_{кABi}, T_{кBAi}$ – время отправления последнего рейса по маршруту i в направлениях АВ и ВА соответственно (определяется на основе	часов	время начала не позднее 06.00, время окончания не ранее 22.00				

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	50 000 человек	информации о расписании маршрута, размещаемой в интернет-каналах формата GTFS (реального времени) на общедоступных страницах официальных сайтов органов власти) по состоянию на 31 декабря года расчета; $MAX(T_{нAB_i}; T_{нBA_i})$ – максимум из значений $T_{нAB_i}$ и $T_{нBA_i}$; $MIN(T_{кAB_i}; T_{кBA_i})$ – минимум из значений $T_{кAB_i}$; $T_{кBA_i}$						
1.4.3	Время начала и окончания движения маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта в сельских и городских населенных пунктах с населением менее 50 000 человек		часов	время начала не позднее 07.00, время окончания не ранее 20.00				
1.4.4	Периодичность движения межмуниципального общественного транспорта в Красноярской городской агломерации	$P_{1.4.2} = MIN(MIN(AB_i), MIN(BA_i))$, где: AB_i – периодичность выполнения рейсов регулярных межмуниципальных маршрутов транспорта, отправляемых из муниципального образования i , шт. в неделю по состоянию на 31 декабря года расчета; BA_i – периодичность выполнения рейсов регулярных межмуниципальных маршрутов транспорта, прибывающих в муниципальное образование i , шт. в неделю по состоянию на 31 декабря года расчета;	единиц	не менее 1 раза в час				
1.4.5	Периодичность движения межмуниципального общественного транспорта в городских населенных пунктах с населением свыше 50 000 человек	$MIN(AB_i, BA_i)$ – функция, возвращающая минимальное число из набора чисел, подаваемых в качестве аргумента	единиц	не менее 2 раз в день				
1.4.6	Периодичность движения межмуниципального общественного транспорта в сельских и городских населенных пунктах с населением менее 50 000 человек		единиц	не менее 3 раз в неделю				
1.4.7	Периодичность движения межмуниципального общественного транспорта в муниципальных		единиц	не менее 2 раз в неделю				

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	образованиях, за исключением строк 1.4.4– 1.4.6 раздела 1							
1.4.8	Периодичность движения межмуниципального общественного транспорта в районах Крайнего Севера		единиц	не менее 1 раза в неделю				
2	Показатели, характеризующие безопасность регулярных перевозок пассажиров							
2.1	Доля дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, от общего количества дорожно-транспортных происшествий с участием маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта	$П_{2.1} = \frac{D_{\text{мв}}}{D_{\text{м}}} \times 100 \%,$ где: D _{мв} – количество ДТП, произошедших по вине водителей маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», по состоянию на 31 декабря года расчета; D _м – общее количество ДТП с участием маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», по состоянию на 31 декабря года расчета	%	не более 49	не более 45	не более 40	не более 35	не более 30
2.2	Доля дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине водителей маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и	$П_{2.2} = \frac{D_{\text{мв}}}{D} \times 100 \%,$ где: D _{мв} – количество ДТП, произошедших по вине водителей маршрутных транспортных	%	не более 4		не более 3		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	городского наземного электрического транспорта, от общего количества дорожно-транспортных происшествий	средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», по состоянию на 31 декабря года расчета; D – общее количество ДТП, учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», по состоянию на 31 декабря года расчета						
2.3	Доля дорожно-транспортных происшествий с участием маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, в местах совершения которых выявлены нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог общего пользования, улиц и дорог городов и сельских поселений, железнодорожных переездов, от количества дорожно-транспортных происшествий с участием маршрутных транспортных средств	$П_{2.3} = \frac{D_{мд}}{D_m} \times 100 \%,$ где: D_{мд} – количество ДТП с участием маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, в местах совершения которых выявлены нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию и обустройству автомобильных дорог общего пользования, улиц и дорог городов и сельских поселений, железнодорожных переездов, учтенных в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», по состоянию на 31 декабря года расчета; D_м – общее количество ДТП с участием маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, учтенных	%	не более 14	не более 13	не более 12	не более 12	не более 11

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта	в рамках ведения государственного учета в соответствии со статьей 9 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», по состоянию на 31 декабря года расчета						
2.4	Доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, соответствующих экологическому классу 4 и выше, в общем количестве используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта	$\Pi_{2.4} = \frac{Q_4}{Q} \times 100 \%,$ где: Q_4 – количество маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, соответствующих экологическому классу 4 и выше, по состоянию на 31 декабря года расчета; Q – общее количество используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта по состоянию на 31 декабря года расчета	%	не менее 45	не менее 50	не менее 55	не менее 60	не менее 65
2.5	Доля маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта в Красноярской городской агломерации и в городских населенных пунктах с населением более 50 000 человек, имеющих срок эксплуатации не старше 10 лет	$\Pi_{2.5} = \frac{Q_{10}}{Q_{50000}} \times 100 \%,$ где: Q_{10} – количество маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта в Красноярской городской агломерации и в городах с населением более 50 000 человек, имеющих срок эксплуатации не старше нормативного (10 лет), по состоянию на 31 декабря года расчета; Q_{50000} – общее количество используемых маршрутных транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта	%	не менее 60	не менее 67	не менее 72	не менее 76	не менее 80

1	2	3	4	5	6	7	8	9
		в Красноярской городской агломерации и в городах с населением более 50 000 человек по состоянию на 31 декабря года расчета						
3	Показатели, характеризующие комфортность регулярных перевозок пассажиров							
3.1	Доля остановочных пунктов автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта, соответствующих нормативным требованиям, установленным актами технического регулирования, в общем количестве остановочных пунктов автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта:	$P_{3.1} = \frac{O_n}{O} \times 100 \%,$ где: O_n – количество остановочных пунктов автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта, соответствующих нормативным требованиям, установленным актами технического регулирования, по состоянию на 31 декабря года расчета; O – общее количество остановочных пунктов автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта по состоянию на 31 декабря года расчета	%					
	межмуниципальное сообщение (все остановочные пункты)			не менее 72	не менее 74	не менее 76	не менее 78	не менее 80
	межмуниципальное сообщение (автобусные остановочные пункты)			не менее 26	не менее 28	не менее 30	не менее 32	не менее 36
	сельские и городские населенные пункты с населением менее 50 000 человек и прочие поселения (автобусные остановочные пункты)			не менее 69	не менее 70	не менее 71	не менее 72	не менее 73
	городские населенные			не	не менее	не менее	не	не

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	пункты с населением свыше 50 000 человек (автобусные остановочные пункты)			менее 92	93	94	менее 95	менее 95
3.2	Доля рейсов автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта, выполненных по расписанию, в общем количестве рейсов автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта и (или) иных видов транспорта	$П_{3.2} = \text{MIN} \left(\frac{R_i}{T_i} \right) \times 100 \%,$ где: R_i – количество рейсов на маршруте i, выполненных по расписанию; T_i – общее количество рейсов, предусмотренных расписанием, на маршруте i (определяется на основании параметров маршрутной сети в файлах формата GTFS (статический), размещаемых на общедоступных страницах официальных сайтов органов власти). Количество рейсов определяется за недельный период за 7 суток до отчетного дня (с 3:00 утра дня, отстоящего на 7 календарных дней от отчетной даты, до 3:00 утра дня, следующего за отчетной датой); $\text{MIN} \left(\frac{R_i}{T_i} \right)$ – функция расчета минимума из всех значений (по всему набору маршрутов i)	%	95		96		
3.3	Допустимое расстояние пешеходной доступности между остановочными пунктами автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, иных видов транспорта, используемыми пассажирами для осуществления пересадок	$П_{3.3} = \text{MAX}(\text{Dijk}),$ где: Dijk – расстояние пешего подхода между остановочным пунктом маршрута j и остановочным пунктом маршрута k по всем парам маршрутов, пересадка между которыми является эффективной в данном узле (на основании экспертной оценки или математического моделирования);	м	не более 600				

1	2	3	4	5	6	7	8	9
		MAX(Dijk) – максимальное из значений Dijk по всем сочетаниям j и k						
3.4	Количество пересадок ² пассажиров в целях перемещения к месту назначения – городу Красноярску	$П_{3.4} = \text{MAX} (R_{ij}) - 1,$ где: R_{ij} – элементы построенной матрицы пересадок между пунктами назначения (содержат минимальное число маршрутов, которыми нужно воспользоваться для поездки из исходного до целевого пункта назначения); $\text{MAX}(R_{ij})$ – максимальное значение по всем ячейкам матрицы пересадок	единиц	не более 2				
3.5	Количество пересадок пассажиров в целях перемещения к месту назначения – остальным населенным пунктам Красноярского края		единиц	не более 1				

¹ Распоряжение Минтранса России от 31.01.2017 № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

² Рекомендуемое общее количество пересадок, осуществляемых пассажиром в целях перемещения в любую точку муниципального образования, при использовании муниципальных и межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок.

Принятые сокращения:

регулярные перевозки пассажиров – перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом, городским наземным электрическим транспортом, иными видами транспорта;

интеллектуальная транспортная система – государственная информационная система Красноярского края «Управление общественным транспортом», созданная и эксплуатируемая в целях обеспечения реализации полномочий министерства транспорта Красноярского края;

иные виды транспорта общего пользования – железнодорожный пригородный, водный и воздушный транспорт;

остановочные пункты – остановочные пункты маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а также иными видами транспорта.