



III Всеукраїнська наукова конференція
здобувачів освіти і молодих учених

ВІДБУДОВА ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

ЗБІРНИК ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ



25 березня 2025 року

III Всеукраїнська наукова конференція здобувачів освіти і молодих учених «Відбудова транспортної інфраструктури України». Збірник тез доповідей. – К.: НТУ, 2025. – 461 с.

Голова оргкомітету:

канд. техн. наук, професор, ректор

Грищук Олександр Казимирович

Заступник голови оргкомітету:

д-р техн. наук, професор, проректор з наукової роботи

Славінська Олена Сергіївна

Члени оргкомітету:

О.І. Мельниченко – канд. техн. наук, професор, перший проректор Національного транспортного університету;

В.С. Харуга – канд. техн. наук, професор, проректор з навчальної роботи та міжнародних зв'язків Національного транспортного університету;

І.А. Рутковська – канд. техн. наук, доцент, академік Транспортної Академії України, завідувача аспірантурою та докторантурою Національного транспортного університету;

О.С. Добровольський – канд. техн. наук, доцент, декан автомеханічного факультету Національного транспортного університету;

А.В. Бубела – д-р техн. наук, професор, декан факультету транспортного будівництва Національного транспортного університету;

О.О. Бакуліч – канд. техн. наук, професор, в.о. декана факультету менеджменту, логістики та туризму Національного транспортного університету;

Р.В. Ярова – канд. юрид. наук, доцент, декан факультету економіки та права Національного транспортного університету;

В.Д. Данчук – д-р фіз.-мат. наук, професор, в.о. декана факультету транспортних та інформаційних технологій Національного транспортного університету;

С.В. Ковбасенко – канд. техн. наук, професор, в.о. декана факультету заочного, дистанційного навчання та підготовки іноземних громадян Національного транспортного університету.

Члени наукового комітету:

О.О. Разбойніков – канд. техн. наук, Голова Наукового товариства Університету, доцент кафедри автомобілів Національного транспортного університету;

О.М. Іванушко – д-р філос., доцент, учений секретар Національного транспортного університету;

А.Ю. Шпиг – канд. техн. наук, доцент, директор НДІ «ПТБТ», доцент кафедри транспортного будівництва та управління майном Національного транспортного університету;

В.С. Подпіснєв – старший викладач кафедри технічної експлуатації автомобілів та автосервісу, заступник декана автомеханічного факультету Національного транспортного університету;

О.І. Гуцалюк – асистент кафедри фінанси, облік і аудит, заступник декана факультету менеджменту, логістики та туризму Національного транспортного університету;

Є.В. Шуба – канд. техн. наук, доцент, доцент кафедри двигунів і теплотехніки Національного транспортного університету;

І.А. Козарчук – канд. техн. наук, доцент, доцент кафедри транспортного будівництва та управління майном Національного транспортного університету;

А.Є. Клочан – д-р філос., доцент, доцент кафедри інформаційно-аналітичної діяльності та інформаційної безпеки Національного транспортного університету;

Т.В. Заплітна – канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри економіки Національного транспортного університету;

А.А. Бойко – старший викладач кафедри фінанси, облік і аудит Національного транспортного університету;

Я.С. Духненко – молодший науковий співробітник НДІ «ПТБТ» Національного транспортного університету.

Секретаріат конференції:

О.М. Куцман – канд. техн. наук, доцент кафедри дорожньо-будівельних матеріалів і хімії Національного транспортного університету;

О.О. Пархоменко – старший викладач кафедри технічної експлуатації автомобілів та автосервісу Національного транспортного університету;

І.В. Будниченко – аспірант кафедри технічної експлуатації автомобілів та автосервісу Національного транспортного університету;

Р.С. Лисак – канд. техн. наук, доцент, доцент кафедри екології та технологій захисту навколишнього середовища Національного транспортного університету;

І.І. Гальона – канд. техн. наук, канд. юрид. наук, доцент, доцент кафедри транспортних технологій Національного транспортного університету;

І.А. Виговська – канд. техн. наук, доцент кафедри транспортних систем та безпеки дорожнього руху Національного транспортного університету;

А.В. Огарков – асистент кафедри інформаційних систем і технологій Національного транспортного університету;

І.А. Толкачова – канд. юрид. наук, доцент кафедри конституційного та адміністративного права Національного транспортного університету;

В.М. Муленко – д-р філос., доцент кафедри економіки Національного транспортного університету;

В.М. Сукманюк – асистент кафедри менеджменту Національного транспортного університету;

О.В. Ткаченко – інженер кафедри транспортного права та логістики Національного транспортного університету;

І.О. Сілютіна – канд. пед. наук, доцент кафедри іноземної філології та перекладу Національного транспортного університету.

© Національний транспортний університет, 2025

ЗМІСТ

ТЕМАТИЧНИЙ НАПРЯМ

«ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗБУДОВИ СПОРУД ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ»	24
ВИКОРИСТАННЯ ІНЖЕНЕРІВ ВИБУХОТЕХНІКІВ ПРИ ПРОЄКТУВАННІ ТА ОБСТЕЖЕННІ БУДІВЕЛЬ ТА СПОРУД ВНАСЛІДОК ПОШКОДЖЕННЯ ВИБУХОВИМ НАВАНТАЖЕННЯМ У СВІТІ Олена СЛАВІНСЬКА, Максим БОРИСЕНКО.....	24
ВИКОРИСТАННЯ ДВОХ-КОМПОНЕНТНОГО СИНТЕТИЧНОГО МАТЕРІАЛУ ДЛЯ ПОКРАЩЕННЯ ХАРАКТЕРИСТИК АСФАЛЬТОБЕТОНУ Вячеслав САВЕНКО, Роман КУДЕЛЬСЬКИЙ.....	25
ОСОБЛИВОСТІ ВІДНОВЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПІСЛЯ РУЙНУВАНЬ ВНАСЛІДОК БОЙОВИХ ДІЙ Дмитро КУРГАН, Ярослав ТКАЧИК.....	26
АНАЛІЗ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНОЇ ДОРОГИ «КИЇВ – ОДЕСА» НА ПЛАТНІЙ ТА БЕЗОПЛАТНІЙ ОСНОВІ Олександр ЛАНОВИЙ, Олександр КОШАРНИЙ, Поліна МАКАРЕНКО.....	27
ЗАСТОСУВАННЯ НАЗЕМНОГО ЛАЗЕРНОГО СКАНУВАННЯ ДЛЯ ОЦІНКИ СТАНУ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ ТА ПІСЛЯВОЄННОЇ ВІДБУДОВИ УКРАЇНИ Андрій БУБЕЛА, Олег ВЕРЕТЕЛЬНИКОВ.....	28
АНАЛІЗ ЗАСТОСУВАННЯ РІЗНИХ ТИПІВ КОНСТРУКЦІЙ УКРІПЛЕННЯ УКОСІВ НА МІСЦЕВИХ ДОРОГАХ В УКРАЇНІ Вячеслав САВЕНКО, Тарас КУЗЬМИН.....	31
АНАЛІЗ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА КОНЦЕПЦІЇ УНІВЕРСАЛЬНОЇ ЗЕМЛЕРИЙНОЇ МАШИНИ БЕЗПЕРЕРВНОЇ ДІЇ Володимир МУСІЙКО, Михайло ЛЕЙЧЕНКО.....	31
ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ЕПОКСИДНОГО АСФАЛЬТОБЕТОНУ ДЛЯ УЛАШТУВАННЯ ДОРОЖНЬОГО ПОКРИВУ НА ТРАНСПОРТНИХ СПОРУДАХ Артур ОНИЩЕНКО, Володимир ЗЕЛЕНОВСЬКИЙ.....	33
ВІДХИЛИ, ДОПУСКИ ПРИ ПРОЄКТУВАННІ ТА БУДІВНИЦТВІ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ Ігор ГАМЕЛЯК, Ярослав ЯКИМЕНКО, Володимир КУЛАК.....	35
ОБҐРУНТУВАННЯ ТЕХНІЧНОГО РІШЕННЯ МАШИНИ ДЛЯ ПРОКЛАДКИ ОПТОВОЛОКОННИХ ЛІНІЙ ЗВ'ЯЗКУ Володимир МУСІЙКО, Євген ЧУМАК.....	36
ЗВОРОТНІЙ РОЗРАХУНОК ВЛАСТИВОСТЕЙ МАТЕРІАЛІВ ШАРІВ АЕРОДРОМНОГО ПОКРИТТЯ ЗА ДОПОМОГОЮ ПРОГРАМИ ВАКФАА 3.4.3 Ігор ГАМЕЛЯК, Аліна КОРШАК.....	38
НАПІВНАЛІТИЧНІ МЕТОДИ СКІНЧЕННИХ ЕЛЕМЕНТІВ ДЛЯ ДОСЛІДЖЕННЯ СТІЙКОСТІ ШАРУВАТИХ КОНСТРУКЦІЙ З ВІДШАРУВАННЯМ Олександр МАРЧУК, Антон ЗАБУДЬКО.....	40

ПСИХОЛОГІЧНА СТІЙКІСТЬ У ВОЄННИЙ ЧАС: ТЕОРЕТИЧНІ МОДЕЛІ ПОДОЛАННЯ СТРЕСУ ТА ЕФЕКТИВНІ СТРАТЕГІЇ АДАПТАЦІЇ Олена ЛОЖАЧЕВСЬКА, Онур ДІКФІДАН	208
АВТОМАТИЗАЦІЯ АНАЛІЗУ ВЕЛИКИХ ДАНИХ: ЗАСТОСУВАННЯ АЛГОРИТМІВ МАШИННОГО НАВЧАННЯ Людмила ТИМОШЕНКО, Софія РУСАКЕВИЧ	210
ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ ОПТИМІЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ У ПЕРЕВЕЗЕННЯХ БУДІВЕЛЬНИХ МАТЕРІАЛІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ В УМОВАХ ВІДНОВЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ Дмитро КУДРЯШОВ, Наталія КУДРЯШОВА, Артем ШАПОВАЛОВ	211
УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАХОДІВ БЕЗПЕКИ ТА ПОЛІПШЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПАСАЖИРІВ ПРИ РЕКОНСТРУКЦІЇ ТА БУДІВНИЦТВІ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНИХ ВУЗЛІВ Олена ЛОЖАЧЕВСЬКА, Микола САЛО	213
ФОРМУВАННЯ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ КВАЛІФІКОВАНИХ РОБІТНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ ДО ЗАСТОСУВАННЯ ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА ВИРОБНИЦТВІ Сергій МАТУРА, Халідахон БАХТІЯРОВА	214
ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ТА КЛАСИФІКАЦІЯ БЛОКЧЕЙН-ПЛАТФОРМ Антон КОБРИНЕЦЬ	215
ОРГАНІЗАЦІЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ «СУХИЙ ПОРТ» В УМОВАХ НЕСТАЦІОНАРНОГО ПОТОКУ НАДХОДЖЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОТРАНСПОРТОМ Тетяна БУТЬКО, Євген АРТЕМОВ	217
ВДОСКОНАЛЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АГРАРНОГО ВИРОБНИЦТВА Євгенія ШЕВЧЕНКО, Олена КІРІЦЕВА	219
ВІДНОВЛЕННЯ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ПІДВИЩЕННЯ ПРОПУСКНОЇ СПРОМОЖНОСТІ КЛЮЧОВИХ ТРАНСПОРТНИХ СПОЛУЧЕНЬ Інеса ГАЛЬОНА, Данило СЕРЕДІН	221
РОЗРОБКА ЗАХОДІВ ЩОДО ОПТИМІЗАЦІЇ АЛЬТЕРНАТИВНИХ МОРСЬКИХ МУЛЬТИМОДАЛЬНИХ МАРШРУТІВ В УМОВАХ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ В УКРАЇНІ Костянтин КЛЕВЦОВ, Артур ІБРАГІМ	223
ERGONOMICS OF THE CAR DASHBOARD Vladislav HOLOMYSOV	225
ДОСЛІДЖЕННЯ ФАКТОРІВ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ В СУЧАСНИХ УМОВАХ Світлана ШИРЯЄВА, Ірина ДЯЧЕНКО	226
МАТЕМАТИЧНІ МОДЕЛІ ЕФЕКТИВНОСТІ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ УКРАЇНА-ЄС Ігор ВІКОВИЧ, Анатолій ОБШТА, Всеволод ПРИХОДЬКО	228
ВИКОРИСТАННЯ ПРОЕКТНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У ПРОФЕСІЙНІЙ ПІДГОТОВЦІ МАЙБУТНІХ БАКАЛАВРІВ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ Дмитро МАКАРОВ, Халідахон БАХТІЯРОВА	229

ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ ОПТИМІЗАЦІЇ ЛОГІСТИЧНИХ ПРОЦЕСІВ У ПЕРЕВЕЗЕННЯХ БУДІВЕЛЬНИХ МАТЕРІАЛІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ В УМОВАХ ВІДНОВЛЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Дмитро КУДРЯШОВ¹, аспірант, Наталія КУДРЯШОВА², економіст, Артем ШАПОВАЛОВ¹, студент.

¹ Український державний університет залізничного транспорту (Україна)

² АТ «Укрзалізниця» (Україна)

Ключові слова: будівельні матеріали, інноваційні технології, інтелектуальні транспортні системи, логістичні хаби, цифровізація.

Вступ. Залізничний транспорт завдяки його високій вантажопідйомності, економічності та здатності забезпечувати безперервні постачання відіграє провідну роль у перевезеннях великогабаритних та масових вантажів, включаючи будівельні матеріали (БМ). Проте в умовах сучасних викликів, зокрема зруйнованої інфраструктури, нестачі рухомого складу та змінених логістичних маршрутів, постає необхідність удосконалення технологій перевезень БМ у напрямку оптимізації використання ресурсів та мінімізації витрат.

Перевезення БМ залізничним транспортом є критично важливим для відновлення транспортної, житлової та промислової інфраструктури України. Основними викликами у цій сфері є значне руйнування залізничних колій, мостів, станцій та терміналів, що суттєво ускладнює логістику постачання щебеню, цементу, металоконструкцій, деревини та інших матеріалів, необхідних для відновлення інфраструктури.

Актуальність дослідження зумовлено потребою розробки нових підходів до організації логістичних процесів із застосуванням сучасних інформаційних технологій, що сприятиме покращенню керованості перевезень, зниженню простоїв та підвищенню ефективності використання залізничного транспорту. Аналіз наукових публікацій показує, що значна увага приділяється цифровізації та автоматизації перевезень, однак недостатньо досліджено аспекти їхньої адаптації до специфічних умов відновлення інфраструктури України.

Мета дослідження. Розробка науково-обґрунтованих рекомендацій щодо впровадження інноваційних технологій для оптимізації логістичних процесів у перевезеннях БМ залізничним транспортом, що забезпечить ефективність постачання та сприятиме відновленню транспортної системи України.

Суть дослідження. Аналіз змін обсягів перевезень БМ залізничним транспортом в Україні у 2021-2023 роках представлено на рис.1. У 2022 році зафіксовано різке зниження перевезень на 65,3% порівняно з попереднім роком [1]. Внаслідок повномасштабної військової агресії відбулося руйнування інфраструктури, окупації території та порушення логістичних ланцюгів, що своєю чергою, призвело до заморожування значної кількості будівельних проєктів. Проте вже у 2023 році спостерігалось відновлення обсягів перевезень БМ, на 29,6% порівняно з 2022 роком [3]. Це пояснюється активізацією відбудовних процесів, зокрема ремонтом і реконструкцією пошкоджених об'єктів інфраструктури, а також реалізацію нових будівельних проєктів у відносно безпечних регіонах країни.

З огляду на поступове відродження будівельної галузі та необхідність відновлення пошкодженої інфраструктури, виникає потреба у впровадженні інноваційних підходів для оптимізації логістичних процесів перевезення БМ залізничним транспортом.

Штучний інтелект та машинне навчання допоможуть оптимізувати маршрути доставки, що дозволяє скоротити час і витрати на транспортування [2]. Запропоновано використання інтелектуальних транспортних систем (ІТС) для оптимізації розподілу вагонного парку та управління маршрутами постачання БМ. ІТС дозволяють у режимі реального часу контролювати наявність рухомого складу, прогнозувати можливі затримки та автоматично коригувати логістичні схеми залежно від стану інфраструктури. Особливу увагу приділено цифровим платформам управління перевезеннями, які інтегрують інформацію від усіх

учасників логістичного ланцюга – виробників, перевізників, будівельних компаній та державних органів. Завдяки цьому рішення ухвалюються оперативніше, ризики простоїв знижуються, а транспортування БМ стає ефективнішим і менш затратним.

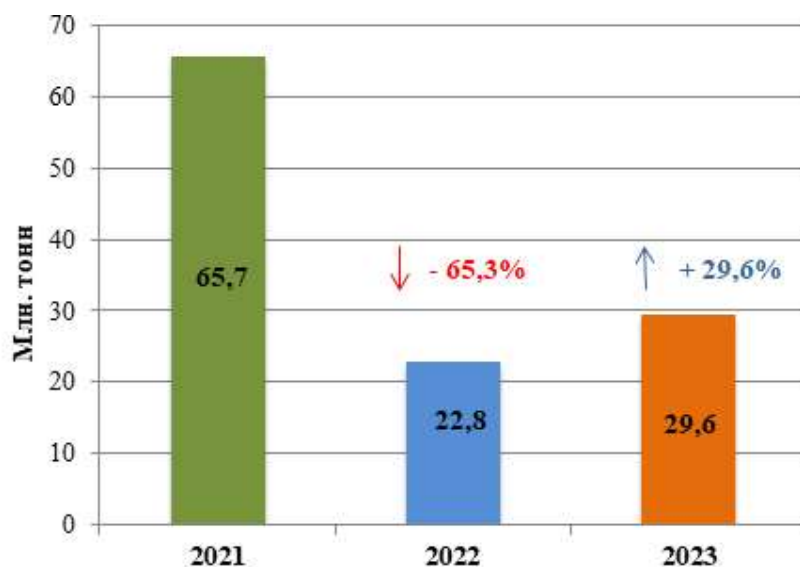


Рисунок 1 – Динаміка перевезень будівельних матеріалів за 2021- 2023 роки, млн. тонн

Важливим елементом удосконалення перевезень є використання автоматизованих систем навантаження та розвантаження БМ на залізничних терміналах. Для ефективної обробки таких матеріалів, як щебінь, цемент, металоконструкції та деревина, доцільно використовувати спеціалізоване обладнання, включаючи конвеєрні системи для сипучих вантажів, елеватори та бункерні завантажувачі для цементу, а також крани з грейферними захватами для великогабаритних матеріалів.

Перспективним напрямом є застосування мобільних перевантажувальних комплексів, які можуть бути швидко розгорнуті в регіонах із пошкодженою інфраструктурою. Такі комплекси складаються з мобільних транспортерів, похилих конвеєрів та приймальних бункерів, що дозволяє оперативно здійснювати навантаження та розвантаження без необхідності у стаціонарних терміналах. У Німеччині компанія Sennebogen впроваджує мобільні перевантажувальні комплекси, здатні забезпечувати швидке транспортування БМ у будь-яких умовах. Компанія FAM Magdeburger Förderanlagen виробляє промислові конвеєрні системи, адаптовані для перевезення БМ на великі відстані. У Великій Британії компанія Telestack спеціалізується на мобільних конвеєрних системах для сипучих матеріалів, що активно використовуються на залізничних терміналах.

Використання спеціалізованих логістичних коридорів дозволить значно прискорити постачання БМ у регіони активної відбудови. Такі коридори – це оптимізовані маршрути для прискореного та безперебійного перевезення вантажів. Їх формують шляхом оптимізації графіків руху, виділення пріоритетних маршрутів, узгодження пропускної спроможності станцій, а також забезпечення необхідної інфраструктури для оперативного перевантаження та зберігання вантажів. Впровадження таких коридорів сприяє стабільному та ефективному забезпеченню БМ регіонів активної відбудови, що, своєю чергою, позитивно впливає на загальну динаміку відновлення інфраструктури.

Запропоновано створення мережі спеціалізованих залізничних хабів, які об'єднуватимуть функції сортування, тимчасового зберігання та перевантаження БМ. Такі хаби можуть бути розташовані в стратегічних місцях з високим рівнем відновлювальних робіт, що дозволить забезпечити швидке переправлення ресурсів у потрібні регіони. Використання автоматизованих систем управління на таких хабах підвищить швидкість обробки вантажів, знизить витрати та мінімізує людський фактор у логістичних процесах.

Висновок. Впровадження інноваційних технологій у логістичні процеси перевезень БМ залізничним транспортом є ключовим фактором підвищення ефективності транспортування та прискорення відбудови інфраструктури України. Використання штучного інтелекту, машинного навчання, інтелектуальних транспортних систем, цифрових платформ управління та автоматизованих систем сприяє оптимізації маршрутів, мінімізації витрат і простоїв, а також підвищенню надійності та безперервності постачань. Створення спеціалізованих логістичних коридорів сприяє прискоренню постачання БМ, а розвиток залізничних хабів забезпечує їхнє накопичення, сортування, перевантаження та оперативний розподіл між регіонами відбудови. Застосування цих технологій сприятиме модернізації залізничної логістики, роблячи її більш гнучкою, адаптивною та стійкою до майбутніх викликів відновлення країни.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

- [1] Белашов Є. Підсумки роботи залізничного транспорту України у 2022 році. *Сайт Національного інституту стратегічних досліджень*. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-roboty-zaliznychnoho-transportu-ukrayiny-u-2022-r> (дата звернення: 06.02.2025).
- [2] Впровадження інноваційних технологій в логістичній діяльності / Д. Шапошніков та ін. *Проблеми системного підходу в економіці*. 2024. № 2(95). С. 5–13.
- [3] У 2023 році Укрзалізниця перевезла 148,4 млн тонн вантажів. *Сайт Укрзалізниці*. URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/622470/ (дата звернення: 06.02.2025).

УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАХОДІВ БЕЗПЕКИ ТА ПОЛІПШЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПАСАЖИРІВ ПРИ РЕКОНСТРУКЦІЇ ТА БУДІВНИЦТВІ ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНИХ ВУЗЛІВ

Олена ЛОЖАЧЕВСЬКА¹, д-р екон. наук, проф., Микола САЛО¹, аспірант.

¹ Національний транспортний університет (Україна)

Ключові слова: транспортно-пересадочний вузол (ТПВ), безпека, автобус, тролейбус, метрополітен, швидкісний трамвай, укриття, повітряна тривога, зупинка, платформа, автобусний маршрут.

Вступ. На даний час, незважаючи на постійні ракетні та дронів атаки в Україні, здійснюється відновлення інфраструктури (відбудова зруйнованих та пошкоджених об'єктів інфраструктури), а також реконструкція та вдосконалення транспортно-пересадочних вузлів (ТПВ). В той же час, питання посилення заходів безпеки пасажирів та поліпшення інформаційного забезпечення потребує суттєвого вдосконалення.

Мета дослідження. Поліпшення заходів безпеки та інформаційного забезпечення пасажирів при реконструкції та вдосконаленні різних ТПВ та під час дії повітряної тривоги в місті Києві та повної зупинки наземного громадського транспорту.

Суть дослідження. Під час дії правового режиму воєнного стану постійно існує загроза повітряних атак, і під час дії повітряної тривоги припиняється курсування наземних маршрутів громадського транспорту, зокрема, в місті Києві. Після оголошення сигналів повітряної тривоги, постає необхідність скористатися найближчим укриттям цивільного захисту, підземною станцією метрополітену (яка використовується як укриття). Таким чином, на першому місці є питання безпеки пасажирів та інших осіб, які знаходяться в транспортних засобах та на зупинках ТПВ.

Якщо в транспортних засобах комунального транспорту міста Києва є записані аудіо-оголошення з інформацією щодо найближчого укриття, то саме на транспортно-пересадочних вузлах бракує інформації щодо місця розташування та напрямку руху до найближчого укриття.