



Niniejsza tabela rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa autobusów została opracowana w ramach projektu SAFE BUS jako przewodnik dla menedżerów i kierowców autobusów. Ma na celu zapewnienie kompleksowego przeglądu środków i rozwiązań, które mogłyby zwiększyć bezpieczeństwo i ochronę w publicznych sieciach autobusowych.

Ocena i planowanie	
<p>Ocena podatności na zagrożenia Oceny ryzyka i podatności na zagrożenia pomagają operatorom autobusowym zidentyfikować potencjalne słabe punkty i ustalić priorytety inwestycji w modernizację ich obiektów. Oceny te powinny być regularnie powtarzane, aby odzwierciedlić zmiany strukturalne lub działania budowlane. Należy je ponadto dostosowywać do pojawiania się nowych zagrożeń i rozwoju sposobu działania. Istotne jest, aby nie ograniczać oceny ryzyka i podatności na zagrożenia do zasobów krytycznych, ale również uwzględnić przestrzenie publiczne potrzebne do funkcjonowania usług autobusowych.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ocena ryzyka i podatności na zagrożenia COUNTERACT W ramach projektu COUNTERACT, koordynowanego przez UITP, opracowano metodologię oceny ryzyka i podatności na zagrożenia specjalnie dostosowaną do sektora transportu publicznego. Jest ona stale aktualizowana w związku ze zmieniającą się sytuacją zagrożenia i jest zalecana przez UITP do stosowania przez operatorów transportu publicznego Monitor zagrożeń Monitor zagrożeń UITP jest ankietą przeprowadzaną wśród działu bezpieczeństwa i innych zainteresowanych członków w celu śledzenia rozwoju wątków związanych z bezpieczeństwem. Regularnie gromadzi pojawiające się wyzwania i sposoby działania, które operatorzy zauważają podczas codziennej pracy.
<p>Plan bezpieczeństwa Wszystkie istotne zasoby biznesowe wymagają planu bezpieczeństwa, w tym obiekty o ograniczonym dostępie, takie jak sterownie lub magazyny, a także publicznie dostępne lokalizacje. Specjalne plany bezpieczeństwa należy przygotować na konkretne wydarzenia, gdy oczekuje się, że liczba i przepływ pasażerów będą się różnić od codziennej rutyny</p>	<ul style="list-style-type: none"> Audyty bezpieczeństwa stanowią podstawę planów bezpieczeństwa placu budowy, ponieważ sporządzają inwentaryzację zabezpieczeń i środków. Audyty muszą być regularnie powtarzane, aby upewnić się, że zmiany i ulepszenia infrastruktury są brane pod uwagę
	<ul style="list-style-type: none"> Plan ochrony dworca powinien nakreślić układ obiektu, w tym odpowiednie zabezpieczenia i środki, w tym sprzęt do zarządzania kryzysowego i łączności. Musi zidentyfikować odpowiedzialny personel, a także kontakty w nagłych wypadkach i procedury ewakuacyjne. Plany bezpieczeństwa należy regularnie przeglądać i aktualizować
	<ul style="list-style-type: none"> Plan bezpieczeństwa zajezdni zawiera podobne szczegóły, ale musi również określać zasady i procedury dostępu do obiektu. Polityka dostępu musi dotyczyć pracowników i gości
<p>Organizacja bezpieczeństwa W zależności od wielkości organizacji i złożoności obsługi autobusu, organizacji bezpieczeństwa</p>	<ul style="list-style-type: none"> Plan zabezpieczenia imprezy szczegółowo opisuje zarządzanie sytuacjami szczególnymi, w których oczekuje się, że liczba pasażerów i przepływy będą różnić się od codziennej rutyny. Taki plan wymaga ścisłej współpracy z władzami i odpowiednią społecznością biznesową, ponieważ takie wydarzenia są zwykle organizowane i planowane przez strony trzecie, a przewoźnik autobusowy pełni rolę ułatwiającą
	<ul style="list-style-type: none"> Organizacja bezpieczeństwa korporacyjnego powinna nadzorować aspekty strategiczne, pełnić rolę koordynatora w zakresie gotowości i zarządzania kryzysowego oraz współpracować z odpowiednimi partnerami zewnętrznymi. Jej odpowiedzialność obejmuje instalację organizacji zarządzania kryzysowego

<p>musi obejmować kilka poziomów, patrząc na aspekty strategiczne i operacyjne. Należy wyznaczyć specjalne osoby odpowiedzialne za koordynację i wdrażanie środków bezpieczeństwa określonych w planie bezpieczeństwa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Organizacja bezpieczeństwa operacyjnego <p>jest odpowiedzialna za bezpieczeństwo aktywów firmy lub procesów operacyjnych. Główne dworce i obiekty, takie jak zajezdnie, powinny mieć wyznaczoną osobę odpowiedzialną. W zależności od złożoności linii autobusowych, osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo operacyjne powinny być odpowiedzialne za całe sieci, wybrane linie lub obszary biznesowe</p>
<p>Plan zarządzania kryzysowego Biorąc pod uwagę złożoność systemów transportowych i elastyczność operacji autobusowych, zarządzanie kryzysowe obejmuje radzenie sobie z samym kryzysem, ale także zarządzanie wpływem kryzysu w jednym miejscu na resztę operacji. Konieczność radzenia sobie z sytuacją kryzysową nie oznacza automatycznego zamknięcia całej operacji, ponieważ zbyt wiele osób zależy od dostępności. Plany zarządzania kryzysowego muszą uwzględniać radzenie sobie z faktycznym kryzysem, dostosowywanie i zmianę trasy usług tam, gdzie to możliwe, oraz informowanie pasażerów o dostępnych usługach.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Komórka kryzysowa <p>powinna być formalnie ustalona. Powinna angażować wszystkie działy organizacji i umożliwiać aktywację z minimalnym opóźnieniem w celu przejęcia odpowiedzialności za zarządzanie kryzysowe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan zarządzania kryzysowego <p>wyjaśnia role i obowiązki wszystkich działów w ramach zarządzania kryzysowego i zarządzania operacyjnego w trybach awaryjnych, obejmujących przekierowane linie autobusowe i ograniczone usługi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plan komunikacji w sytuacji kryzysowej <p>jest niezbędny, aby poradzić sobie z zainteresowaniem mediów po każdym incydencie.</p>

Świadomość i szkolenie	
<p>Kampanie mające na celu wzrost świadomości społecznej Biorąc pod uwagę złożoność systemów autobusowych, w dużej mierze publiczny dostęp i dużą liczbę pasażerów korzystających z pojazdów i infrastruktury, pasażerowie mogą odgrywać ważną rolę w ochronie operacji autobusowych. Świadomość sytuacyjna może pomóc we wczesnym wykrywaniu zagrożeń, a wiedza o tym, jak reagować w przypadku ataku, może pomóc w zarządzaniu kryzysowym. Czujność w obliczu podejrzanych sytuacji i znajomość istniejących narzędzi awaryjnych i pomocniczych mogą pomóc w zapobieganiu eskalacji potencjalnego zagrożenia. Bardzo ważne jest znalezienie odpowiedniej równowagi w kampaniach uświadamiających, zachęcających do wsparcia, ale nie straszących.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Infolinie i konkretne numery zgłoszeniowe <p>mogą ułatwić zgłaszanie wszelkich podejrzeń i uniknąć przeciążenia kanałów awaryjnych. Powinny być wyraźnie widoczne na przystankach, dworcach i na pokładach pojazdów</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aplikacje do zgłaszania i opcje wiadomości tekstowych <p>oferują bardziej dyskretny kontakt i mogą zachęcić pasażerów do korzystania z nich bez narażania się na kontakt z potencjalnym sprawcą. Wbudowane szablony raportów mogą pomóc przeprowadzić pasażerów przez cały proces i zapewnić, że przekazane zostaną wszystkie istotne szczegóły</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plakaty i naklejki <p>Na dworcu lub w autobusach należy przypominać pasażerom o zachowaniu czujności, prawidłowym zachowaniu oraz dostępnych kontaktach w nagłych wypadkach i pomocy</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kampanie edukacyjne <p>mogą pomóc w wytwarzaniu ogólnej świadomości bezpieczeństwa w społeczeństwie, promować prawidłowe zachowanie i zachęcać ludzi do zgłaszania wszelkich podejrzeń</p>
<p>Świadomość i kultura bezpieczeństwa</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Programy informacyjne <p>pomagają przypominać pracownikom o ogólnych zasadach, rozpoznawać podejrzane sytuacje i procedury, których należy przestrzegać</p>

<p>Kluczowym jest uznanie, że bezpieczeństwo to nie tylko zadanie kierowników i personelu ds. bezpieczeństwa, ale że każdy pracownik na każdym stanowisku ma do odegrania swoją rolę</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kampanie ukierunkowane <p>mogą przyczynić się do utrzymania ogólnej świadomości bezpieczeństwa, a także odświeżenia znajomości zasad i procedur</p>
<p>Świadomość zagrożeń wewnętrznych Podobnie jak każda organizacja, również przewoźnicy autobusowi mogą być zagrożeni przez osobę z wewnątrz. Można temu przeciwdziałać poprzez staranny dobór zatrudnianego personelu, poprzez określenie jasnych procedur pracy i zaszczepienie dyscypliny w zakresie przestrzegania tych procedur oraz zachęcanie personelu do czujności na podejrzanе zachowania</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Materiały informacyjne i podręczniki <p>rozdawane pracownikom lub plakaty widoczne w miejscu pracy mogą być ważnymi odniesieniami, aby mieć pod ręką ważne kontakty lub procedury</p>
<p>Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa Bezpieczeństwo w ruchu autobusowym jest obowiązkiem wszystkich pracowników. Programy szkoleniowe muszą wyjaśniać rolę i odpowiedzialność personelu na każdym stanowisku oraz zapewniać pracownikom wiedzę niezbędną do wykonywania ich pracy. Ich szkolenie koncentruje się również na zapobieganiu sabotażowi, kradzieży lub wandalizmowi. Personel dyspozytorski skupia się dodatkowo na obsłudze połączeń alarmowych lub przychodzących zagrożeń oraz potencjalnej aktywacji protokołów bezpieczeństwa</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Analiza krytyczności stanowisk pracy <p>pomaga określić niezbędny dostęp (np. do pomieszczenia kontrolnego) i prawa użytkownika (np. pojazdów) zasobów firmy oraz opracować bardziej przejrzyste ramy kontroli przeszłości</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Sprawdzanie przeszłości i weryfikacja <p>w ramach procesu rekrutacji to pierwszy krok do zapobiegania dołączaniu do firmy osób o złych zamiarach. Jasne kryteria dla kandydatów, sprawdzenie przeszłości i potencjalnie weryfikacja pomagają w momencie zatrudnienia, ale należy zauważyć, że taka kontrola stanowi jedynie migawkę przeszłości</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Szkolenie informujące o zagrożeniach wewnętrznych <p>może pomóc w zapoznaniu personelu z potencjalnymi szkodami, które mogą powstać w wyniku złych intencji, nieprzestrzegania przepisów lub wykorzystywania osobistych słabych punktów</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Kampanie informacyjne <p>mogą pomóc przypomnieć pracownikom o potencjalnych szkodach dla pasażerów, personelu i firmy, które mogą być spowodowane przez osoby mające dostęp do informacji poufnych</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Zarządzanie danymi uwierzytelniającymi <p>w tym procedura wyjścia, pomaga zarządzać kluczami, hasłami, kodami dostępu itp. umożliwia anulowanie dostępu do zasobów, systemów i informacji</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Wstępne szkolenia w zakresie bezpieczeństwa operacyjnego <p>powinny zapewniać ogólne umiejętności i wiedzę oczekiwaną na każdym stanowisku. Kierowcy i pracownicy operacyjni muszą być czujni i zdolni do podejmowania właściwych działań w potencjalnie niebezpiecznych sytuacjach, które mogą napotkać podczas codziennej pracy</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Cykliczne szkolenie w zakresie bezpieczeństwa operacyjnego <p>w tym zakresie można wykorzystać do odświeżenia określonego know-how. Odpowiedzialność personelu operacyjnego i terenowego zazwyczaj obejmuje czujność i zgłaszanie podejrzanych sytuacji, rozwiązywanie konfliktów i deeskalację, a w razie potrzeby reagowanie na incydenty. Pracownicy w lokalizacjach o ograniczonym dostępie, takich jak pomieszczenia kontrolne lub magazyny, muszą być świadomi polityki dostępu w miejscu, w którym pracują i potencjalnych konsekwencji intruzów</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Szkolenie z zarządzania bezpieczeństwem <p>powinno skupiać się na bardziej strategicznych aspektach, takich jak ocena ryzyka i podatności na zagrożenia, plany i procedury bezpieczeństwa, a także zarządzanie kryzysowe. Należy przeprowadzać regularne kursy przypominające, aby nadążyć za zmieniającymi się zagrożeniami i pojawieniem się nowych zabezpieczeń</p>
<p>Ćwiczenia bezpieczeństwa Regularne ćwiczenia z zakresu bezpieczeństwa pomagają monitorować poziom gotowości w organizacji i zrozumieć niedociągnięcia i luki w zabezpieczeniach</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wewnętrzne ćwiczenia <p>można wykorzystać do symulowania reakcji na określone incydenty i ćwiczenia aktywacji organizacji zarządzania kryzysowego</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Ćwiczenia wewnętrzne z partnerami zewnętrznymi <p>mogą pomóc w dostosowaniu planów, procedur i odpowiedzialności</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Ćwiczenia na żywo <p>powinny również angażować wszystkich odpowiednich partnerów zewnętrznych. Mają również kluczowe znaczenie dla zapewnienia, że osoby udzielające pierwszej pomocy są zaznajomione z układem infrastruktury, taborem kolejowym i przepisami bezpieczeństwa dotyczącymi eksploatacji autobusów</p>

Ochrona fizyczna	
<p>Projekt Zasoby o wysokiej odporności są kamieniem węgielnym dla systemów magistrali ochronnej. Normy i wytyczne dotyczące układu i materiałów bardzo się zmieniły w ostatnich latach i są przestrzegane przy nowych konstrukcjach lub modernizacji istniejących obiektów i urządzeń. Ogólnie rzecz biorąc, systemy transportu publicznego nie są jednak nowe i obejmują starą infrastrukturę bezpośrednio osadzoną w przestrzeni publicznej</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dobre pole widzenia <p>w każdym obiekcie związanym z pasażerami pomaga monitorować obszar, unikać tworzenia obszarów ukrycia i ułatwiać szybką ewakuację w razie potrzeby. Meble, automaty sprzedające oraz ekrany i tablice informacyjne powinny być wykonane z materiałów odpornych na akty wandalizmu i nie powinny być ustawione tak, aby nie zasłaniały widoku</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Układ obiektu z podziałem funkcjonalnym <p>powinien oddzielać pozostawiony bagaż i inne obiekty magazynowe od hal, peronów i tras przepływu pasażerów, aby zminimalizować wpływ potencjalnego wybuchu</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Odpowiednie oświetlenie <p>jest niezbędne dla dobrej orientacji i widoczności dla pasażerów. Pomaga również w nadzorze i monitoringu dworców autobusowych przez kamery CCTV</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Zamki i plomby <p>mogą uniemożliwić dostęp do szafek na kubki, skrzynek ze sprzętem lub dostęp do instalacji technicznych, które mogą być potencjalnie wykorzystywane jako miejsca ukrycia. Tam, gdzie nie można zainstalować zamków, należy zamontować plomby zabezpieczające</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Przezroczyste plastikowe worki <p>zawieszane na metalowych uchwytych na obręcze pozwalają na maksymalną przejrzystość są uważane za najlepszą praktykę. Jeśli to możliwe, kosze na śmieci należy umieścić w miejscach objętych monitoringiem, aby je monitorować. Kosze na śmieci należy regularnie opróżniać, aby jak najlepiej wykorzystać przezroczystość worków</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Bariery fizyczne 	

	<p>Poczekalnie i przystanki autobusowe powinny być zabezpieczone przed atakami pojazdów bez narażania pasażerów na dostęp wolny od przeszkód. Ochronę można uzyskać za pomocą barier fizycznych, takich jak pachole lub donice, a także podniesionych krawężników</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Szyby ochronne <p>Przezroczyste konstrukcje, takie jak wiaty przystankowe, powinny być wyposażone w szyby ochronne, aby uniknąć latającego lub spadającego szkła w przypadku wybuchu. Szkło laminowane lub folia przeciwdpryskowa do modernizacji istniejących konstrukcji może również pomóc w zapobieganiu wandalizmowi i graffiti</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Kabiny maszynisty <p>Ciągle dyskutowane są kabiny oddzielające kierowcę od pasażerów. Chroniąc kierowcę i zapobiegając nieautoryzowanemu dostępowi, wpływają one na zdolność kierowcy do udzielania pomocy pasażerom</p>
<p>Bariery i kontrola dostępu Kontrola dostępu do obiektów i sprzętu o ograniczonym dostępie ma na celu zapewnienie, że tylko upoważniony personel i materiały mogą wejść na teren obiektu. Wszystkie drzwi między strefami publicznymi i o ograniczonym dostępie powinny być zamknięte lub kontrolowane</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bramy wejściowe <p>Zasoby o ograniczonym dostępie, takie jak magazyny, powinny być wyposażone w bramy wejściowe, umożliwiające wejście tylko upoważnionym osobom.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Procedury odprawy <p>powinny zapewnić, że nieupoważniony personel i goście są sprawdzani i rejestrowani. Jeśli na ziemi można zaparkować samochody prywatne, należy je skontrolować wraz z bagażem i poddać systemowi zezwoleń na parkowanie</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • identyfikatory i zezwolenia <p>powinny być widoczne, aby zidentyfikować każdą osobę lub samochód jako akredytowany. Jasne procedury logowania/wypisywania ułatwiają również ewakuację w razie potrzeby</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Procedura przekazania magistrali <p>Dostęp do autobusów i kluczyków do autobusów można kontrolować za pomocą procedury przekazywania kluczyków wyłącznie zaplanowanym i przydzielonym kierowcom</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Inteligentne blokady zapłonu <p>autobusu mogą stanowić dodatkową warstwę ochrony dzięki indywidualnym kluczom, które zapewniają, że tylko zaplanowany i przypisany kierowca ma dostęp do autobusu i może go uruchomić.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Uzgadnianie bagażu pasażerów <p>może zapewnić, że tylko pasażerowie z ważnym biletem będą mogli korzystać z przechowalni bagażu</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • badanie rentgenowskie <p>Każdy przedmiot, który ma być przechowywany, powinien być poddany badaniu przesiewowemu za pomocą sprzętu rentgenowskiego</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • deska rozdzielcza przednich drzwi <p>Pewna forma kontroli dostępu może być realizowana poprzez kierowanie potokami pasażerów. Wielu operatorów wdrożyło zasadę wsiadania do autobusów tylko przednimi drzwiami, zobowiązując pasażerów do przejścia obok kierowcy i zakupu lub okazania biletu. W czasie ostatniej pandemii środek ten został jednak w wielu miejscach odwołany ze względów BHP</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Procedura wejścia na pokład

	<p>w przypadku usług autokarowych może pomóc zapewnić, że tylko pasażerowie z ważnym i spersonalizowanym biletem mogą wejść do autokaru</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Uzgadnianie autokarów pasażersko-bagażowych <p>powinno odbywać się przed załadowaniem jakiegokolwiek przedmiotu do przedziału багаżowego autokaru</p>
<p>Technologia Narzędzia technologiczne mogą znacznie pomóc w poprawie ochrony systemów autobusowych, a telewizja przemysłowa (CCTV) jest najczęściej używanym i najważniejszym narzędziem w transporcie publicznym</p>	<ul style="list-style-type: none"> • CCTV z nagrywaniem obrazu i dźwięku <p>Kamery obejmują wrażliwe punkty wewnątrz autobusu, w tym miejsce kierowcy i tylne drzwi. Dają również ogólny przegląd wnętrza autobusu. Nagrywanie w urządzeniach pokładowych i przechowywanie przez prawnie wiążący okres przed nadpisaniem. Długość tego okresu różni się w zależności od kraju w Europie. Nagrane obrazy CCTV mogą być wykorzystywane wyłącznie jako dowód, w razie potrzeby obrazy wideo można pobrać i zapisać. Może to być procedura ręczna lub zdalna z bezpiecznymi połączeniami w zajezdniach</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • CCTV z monitoringiem w czasie rzeczywistym <p>umożliwia wykorzystanie telewizji przemysłowej do weryfikacji alarmów i zarządzania incydentami. Często jest to wyzwanie ze względu na niespójną przepustowość sieci komunikacyjnych w miastach lub na obszarach wiejskich.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Analityka wideo <p>w kamerach CCTV może pomóc w identyfikacji podejrzanych sytuacji. Udowodniono już, że jest to bardzo przydatne rozwiązanie w zajezdniach autobusowych do monitorowania włamań. W połączeniu z kamerami noktowizyjnymi może pomóc w ochronie ogrodzonych i nieogrodzonych obiektów. Analityka wideo jest również instalowana i obsługiwana lub testowana w miejscach publicznych, takich jak stacje i terminale. Najczęściej testowane algorytmy obejmują wykrywanie porzuconych przedmiotów, agresywnych zachowań lub nietypowych ruchów pasażerów.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Kamery na ciele <p>mogą służyć do ochrony personelu. Działają jako środek odstraszący przed agresją, ich obrazy na żywo pomagają personelowi dyspozytorni zrozumieć sytuację, a nagrania dostarczają dowodów w dochodzeniu w sprawie incydentów</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Kurtyny do obrazowania mikrofalowego <p>kurtyny mają na celu wykrycie broni palnej bez potrzeby punktów kontrolnych i bez wpływu na przepływy pasażerów</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Technologia spektroskopowa <p>ma na celu wykrycie śladów materiałów wybuchowych i ich prekursorów na osobach i przedmiotach bez konieczności punktów kontrolnych</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Interkomy sos <p>zainstalowane na głównych dworcach i węzłach umożliwiają pasażerom i personelowi wezwanie pomocy. Często interkomy te są wyposażone w kamery, aby zapobiec niewłaściwemu użyciu</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Przyciski alarmu kierowcy

	umożliwiają bezpośrednie połączenie ze sterownią lub dyspozytorem. Często alarmy te są ciche i pozwalają dyspozytorowi na wsłuchanie się w sytuację w celu poprawy świadomości sytuacyjnej
	<ul style="list-style-type: none"> • Systemy AVM <p>coraz powszechniejsza praktyka zarządzania i koordynowania flotą autobusową. Ciągła świadomość pozycji autobusów może pomóc w wykrywaniu odchyłeń i podejrzanych ruchów</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Geofencing <p>może służyć do monitorowania położenia i ruchu autobusów. Można go stosować do zapobiegania nieuprawnionemu usuwaniu autobusów z nieogrodzonych zajezdni lub miejsc parkingowych oraz ostrzegania w przypadku odchylenia autobusów od wyznaczonej trasy i wzorca obsługi</p>

Współpraca	
1.	<p>Wyraźne punkty kontaktowe i regularna wymiana</p> <p>między operatorami autobusów, służbami ratowniczymi i organami bezpieczeństwa są kluczowe dla ochrony systemów autobusowych. Poważne incydenty wymagają współpracy wielu interesariuszy i kluczowe jest, aby plany, procedury i sprzęt były dostosowane, aby wszyscy partnerzy mieli jasny obraz sytuacji i rozumieli nawzajem swoją rolę</p>
2.	<p>Wspólna świadomość sytuacyjna</p> <p>ma kluczowe znaczenie dla skutecznego zarządzania incydentami i ogólnie pomaga skrócić czas interwencji. Może to być wspierane przez zapewnienie miejsca pracy policji w OCC operatora autobusu lub instalację bezpośredniego połączenia między pokojem kontrolnym operatora a policją.</p>
3.	<p>Dedykowane wsparcie interwencyjne</p> <p>może wspierać przewoźników autobusowych w potencjalnie niebezpiecznych obszarach i sytuacjach, w których umiejętności i zdolności interwencyjne personelu przewoźnika autobusowego mogą być niewystarczające</p>
4.	<p>Wspólne inicjatywy profilaktyczne</p> <p>z władzami pomagają komunikować, że bezpieczeństwo w transporcie publicznym jest problemem społecznym</p>
5.	<p>Wzajemne wsparcie szkoleniowe</p> <p>może pomóc wszystkim zainteresowanym stronom w czerpaniu wzajemnych korzyści z doświadczenia i know-how. Policja może skorzystać z wglądu w układ infrastruktury, zasady operacyjne i przepisy bezpieczeństwa. Operatorzy autobusowi mogą korzystać z know-how w zakresie bezpieczeństwa i analizy zagrożeń</p>
6.	<p>Wymiana danych wywiadowczych i informacji</p> <p>na temat incydentów lub trendów w sposobie działania może pomóc operatorom transportu publicznego w aktualizowaniu oceny ryzyka i podatności na zagrożenia, a także planów bezpieczeństwa.</p>