

Wrocław, 24 lutego 2021 r.

Pan
Michał Kurczewski
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

KZ.071- 16 /21

Dotyczy: zapytania Radnego Rady Miejskiej z dnia 4 lutego 2021 r.

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na Pana zapytanie z dnia 4 lutego 2021 r. dotyczące weryfikacji stanu zanieczyszczenia bakteriologicznego w taborze MPK Sp. z o.o. poniżej udzielam odpowiedzi na zadane pytania.

Przy czym biorąc pod uwagę fakt, że inspiracją do wystosowanego zapytania był raport zatytułowany „Polska pod mikroskopem. Ranking najczystszych polskich miast.”, należy zaznaczyć, że nie został on sygnowany jakimkolwiek podpisem eksperckim, nie zawiera żadnych informacji o metodologii oraz żadnej próbie wnioskowania. Ponadto jedyną instytucją przywołaną z nazwy w raporcie jest Centrum Badań Mikrobiologicznych i Autoszczepionek z Krakowa (dalej: Centrum).

W związku z powyższym MPK Sp. z o.o. zwróciła się do Centrum o uszczegółowienie informacji w zakresie przeprowadzonych badań oraz przedstawienia opinii, co do interpretacji wyników i wiarygodności przedstawionych wniosków w raporcie.

W uzyskanej odpowiedzi (pełna treść w załączeniu) wskazano, m. in. że:

- Centrum nie brało udziału w tworzeniu raportu i interpretacji wykonanych badań, która wymaga specjalistycznej wiedzy i nie powinna być dokonywana w oparciu o Wikipedię, która cytowana jest przez twórców raportu.
- Wyniki mikrobiologiczne przedstawione w raporcie dotyczące ilości drobnoustrojów obecnych na badanych powierzchniach wcale nie są wartościami bardzo wysokimi. Drobnoustroje stwierdzone na badanych powierzchniach we wszystkich miastach stanowiły głównie florę fizjologiczną człowieka oraz środowiskową. Nieliczne z wyizolowanych drobnoustrojów, stanowiły mikroorganizmy potencjalnie chorobotwórcze.
- Przestrzeganie podstawowych zasad higieny, czyli mycie rąk ciepłą wodą z użyciem mydła chroni nas w zupełności przed drobnoustrojami obecnymi na różnego rodzaju powierzchniach.
- Przedstawienie wyników punktowych badań powierzchni jako rankingu czystości miast jest błędne.

Reasumując, ww. raport (badanie) jest raczej częścią promocyjnej akcji produktowej (Profesjonalnie Ozonowanie, jak wskazano na stronie, na której raport jest dostępny), niż wiarygodnym źródłem oceny czystości polskich miast. Potwierdza to również korespondencja mailowa otrzymana przez Spółkę, w której firma zajmująca się profesjonalną dezynfekcją, powołując się na ww. raport, promuje różnego rodzaju środki do dezynfekcji i odkażania (e-mail w załączeniu).

Jednocześnie informuję, że Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, zrzeszająca ponad dwustu operatorów i organizatorów komunikacji miejskiej oraz firmy z otoczenia systemowego z całego kraju, której członkiem jest również MPK Sp. z o.o., zwróciła się także do Centrum z prośbą o uszczegółowienie informacji i wniosków płynących z raportu, ze względu na jego budzącą wątpliwość jakość merytoryczną. Izba będzie chciała kompleksowo omówić ww. temat w swojej najbliższej publikacji uwzględniając odpowiedź, którą uzyska z Centrum Badań.

A oto odpowiedzi na pytania wyspecyfikowane w Pana zapytaniu:

1. Jak często w ciągu doby odkażany jest tabor wrocławskiego MPK i autobusy wynajmowane (outsourcing) przez MPK?

Tramwaje i autobusy należące do MPK Sp. z o.o. są codziennie czyszczone i dezynfekowane z uwagi na COVID-19. Ponadto jeden raz w tygodniu tabor MPK Sp. z o.o. jest dezynfekowany metodą elektrostatyczną, a także dodatkowo minimum jeden raz w miesiącu każdy z pojazdów poddawany jest ozonowaniu.

W przypadku podwykonawców – firmy Michalczewski Sp. z o.o. i Mobilis Sp. z o.o. – codzienna procedura mycia każdego pojazdu obejmuje dezynfekcję wszystkich powierzchni dotykowych (poręcze, uchwyty, kasowniki, przyciski, podłogi, itd.). Dodatkowa dezynfekcja 100% powierzchni pojazdów realizowana jest co 7 dni.

2. Jaką metodę stosuje miejski przewoźnik? W jaki sposób odkażane są autobusy wynajmowane przez MPK?

Od marca 2020 r. tramwaje i autobusy należące do MPK Sp. z o.o. są codziennie czyszczone i dezynfekowane z uwzględnieniem dodatkowych czynności oraz wydłużonego czasu (czas został wydłużony o 50% w odniesieniu do czasu jaki Spółka poświęcała na te czynności przed pandemią) przeznaczonego na mycie i dezynfekcję wszystkich powierzchni dotykowych (poręcze, uchwyty, kasowniki, przyciski, podłogi, itd.) z użyciem środków myjących i dezynfekujących, tj.:

- Dezapol-Med i Preseptoli (środki do dezynfekcji),
- Tena Ivedor Aroma Intense, Daily Clean Super Aroma oraz Uniwersal VC-250 (środki myjące).

Od marca 2020 r. mobilna grupa sprzątająca na zlecenie kierujących sprząta pojazdy oraz czyści i dezynfekuje wewnątrz wszystkie pojazdy na pętlach tramwajowych i autobusowych.

W przypadku podwykonawcy – firmy Michalczewski Sp. z o.o. – mycie autobusów z uwagi na COVID-19 prowadzone jest z użyciem środka Dezapol-Med i obejmuje wszystkie powierzchnie dotykowe. Dodatkowo co 7 dni dokonywana jest dezynfekcja 100% powierzchni pojazdów przy użyciu urządzenia ELECTROSTATIC SPRAYER (beprzewodowy opryskiwacz zapewniający szybką i dokładną aplikację środków dezynfekcyjnych).

Natomiast w przypadku podwykonawcy – firmy Mobilis Sp. z o.o. – wszystkie autobusy są dezynfekowane z uwagi na COVID-19 jeden raz dziennie w trakcie codziennego sprzątania, po zakończeniu pracy na linii, z użyciem środka Kastell a dezynfekcja obejmuje wszystkie powierzchnie dotykowe. Dodatkowo w każdy weekend następuje kompleksowe doczyszczanie wozów wraz z dezynfekcją wszystkich powierzchni, z użyciem tego samego środka.

3. W jaki sposób weryfikowana jest skuteczność odkażania we własnym taborze oraz w taborze wynajętym?

Spółka nie jest zobligowana do weryfikowania skuteczności odkażania, ale podjęte przez MPK sposoby odkażania są powszechnie uznawane za skuteczne. Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Publicznego (UITP) podkreśla, że korzystanie z transportu publicznego jest bezpieczne także w czasie trwania pandemii. UITP przytacza również wyniki badań, które pokazują, że pasażerowie nie mają się czego obawiać – o ile noszą maseczki i dbają o higienę. Stowarzyszenie wskazuje orientacyjną mapę zagrożeń – miejsc będących najczęściej źródłem zakażeń i nie są to środki komunikacji zbiorowej. Stanowisko UITP przedstawiono w punkcie 5 poniżej.

4. Na jakiej podstawie kierowca ma wiedzieć czy autobus wymaga dodatkowego odkażania i w związku z tym potrzebuje skorzystania z „lotnej brygady sprzątającej”? Czy „lotna brygada sprzątająca” jest także dostępna dla autobusów wynajętych (jak to jest zorganizowane)?

Kierowca stwierdza czy autobus bądź tramwaj wymaga dodatkowego odkażania i potrzebuje pomocy mobilnej grupy sprzątającej na podstawie własnych obserwacji pojazdu, przeglądu pojazdu dokonywanego na pętlach lub zgłoszeń ze strony pasażerów.

Wszelkie incydenty, które są zauważone przez kierującego lub zgłoszone do kierującego przez pasażerów są podstawą do przekazania informacji do dyspozytora, który wysyła mobilną grupę sprzątającą (jedynie w przypadku, gdy zanieczyszczenie jest możliwe do usunięcia w trakcie przerwy na pętli) lub podejmuje decyzję o podmianie na pojazd rezerwowawczy/awaryjny. Po zjeździe do zajezdni pojazd zostaje przekierowany do mycia i przeprowadzenia dezynfekcji.

Każdy z podwykonawców dysponuje własną „lotną brygadą sprzątającą”, której praca jest zorganizowana w sposób opisany powyżej.

5. Czy wrocławskie MPK sprawdza w trakcie użytkowania danego pojazdu (na trasie lub podczas postoju) stan zanieczyszczenia bakteriologicznego? Jeśli tak to proszę o zestawienie za styczeń 2021 z liczbą wyjazdów i celem podróży (nr pojazdu).

Spółka nie jest zobligowana do sprawdzania stanu zanieczyszczenia bakteriologicznego w trakcie użytkowania danego pojazdu.

UITP podkreśla, że korzystanie z transportu publicznego jest bezpieczne także w czasie trwania pandemii. Organizacja wskazuje, że pomimo wysiłku operatorów i braku dowodów naukowych, transport stał się ofiarą mediów i rządów zalecających unikanie podróży.

Zdaniem UITP takie podejście jest niczym nieuzasadnione i uderza w transport publiczny, bez którego nie będzie możliwy dalszy zrównoważony rozwój oraz poprawa jakości życia mieszkańców miast. UITP przytacza też wyniki badań, które pokazują, że pasażerowie nie mają się czego obawiać – o ile noszą maseczki i dbają o higienę.

Niemiecki Instytut im. Roberta Kocha prześledził ponad 55 tys. przypadków zachorowań na COVID-19. Badania wykazały, że w środkach komunikacji zbiorowej doszło jedynie do 90 zakażeń (0,2% całości). W Niemczech istnieje obowiązek zakrywania ust i nosa w transporcie publicznym, ale nie zostały wprowadzone żadne ograniczenia. Szerzej na ten temat można przeczytać w artykule [Niemcy: Tylko 0,2% zakażeń koronawirusem w komunikacji zbiorowej - Transport Publiczny \(transport-publiczny.pl\)](#)

Niemiecki Instytut przeprowadził badania źródeł zakażeń koronawirusem wśród osób zakażonych w pierwszych czterech miesiącach pandemii. U naszych zachodnich sąsiadów do chwili obecnej zanotowano ponad 230 tys. zachorowań. Zaledwie w ¼ wypadków można jednoznacznie stwierdzić, gdzie doszło do zakażenia i prześledzić jego rozwój. W pozostałych wypadkach pochodzenie wirusa pozostało niejasne lub nieznane. Mimo to naukowcy nakreślili orientacyjną mapę zagrożeń. Do zakażeń najprawdopodobniej najczęściej dochodzi w domu, w gronie rodziny, w domach stałej opieki i innych tego typu miejscach.

Uwagę zwraca bardzo niski wskaźnik zakażeń w środkach komunikacji zbiorowej. W analizowanej grupie chorych udało się wyodrębnić tylko 90 takich przypadków – było to mniej niż w restauracjach i barach, hotelach, szkołach czy żłobkach.

W Niemczech, podobnie jak w Polsce, wprowadzony został obowiązek noszenia maseczek w transporcie zbiorowym. Nie zostały za to wprowadzone ograniczenia w liczbie podróży mogących korzystać z pojedynczego autobusu, tramwaju czy pociągu – bywają one więc zatłoczone jak przed pandemią. Wyłączone pozostaje tylko kilka miejsc znajdujących się bezpośrednio obok

prowadzącego pojazd. Niemieccy przewoźnicy przypominają o zachowywaniu dystansu, o ile jest to możliwe.

Niemieckie badania potwierdzają informacje napływające wcześniej z innych państw. We Francji i Japonii, a więc w państwach o bardzo rozbudowanych systemach transportowych w aglomeracjach, nie odnotowywano zwiększonej liczby zakażeń w transporcie (szczegóły dostępne w artykule [Koronawirus: Transport publiczny nie taki straszny? - Transport Publiczny \(transport-publiczny.pl\)](#)). W obu przypadkach restrykcyjnie przestrzegane są przepisy antywirusowe, w tym przede wszystkim nakaz noszenia maseczek zakrywających usta i nos. Istotna jest także ochrona pracowników. W takich państwach jak Francja czy Polska powszechne jest wydzielanie stref bez dostępu w pobliżu kierowcy/ motorniczego oraz całkowity zakaz kontaktu z prowadzącym pojazd.

Francja to państwo, w którym mamy sześć systemów metra, łącznie z jednym z najstarszych i największych w Paryżu, kilkadziesiąt systemów tramwajowych, liczne systemy komunikacji autobusowej oraz rozbudowaną sieć kolei aglomeracyjnych, regionalnych i dalekobieżnych. Podobnie jest w Japonii, gdzie mamy dziewięć systemów metra oraz transport kolejowy i autobusowy funkcjonujący w niemal każdym mieście. Tokio przez wielu uważane jest za jeden z największych i najsprawniej funkcjonujących systemów komunikacji miejskiej na świecie. Brak zakażeń w komunikacji zbiorowej w tych państwach jest więc dodatkowo budujący - wykorzystanie transportu publicznego jest tam bowiem masowe.

Podobne obserwacje poczynili francuscy naukowcy z Santé Publique France, którzy przeanalizowali dane zebrane pomiędzy 9 maja a 28 września 2020 r. W tym przypadku okazało się, że tylko 1,2% ognisk pochodzenia koronawirusa wywołującego COVID-19 było związanych z transportem. W tym wypadku łącznie traktowano transport lotniczy, morski i lądowy. Jako główne źródła zakażeń wskazano, podobnie jak w badaniach niemieckich czy danych z Polski, biura (niemal 25%), placówki edukacyjne, a na dalszych miejscach szpitale czy spotkania rodzinne.

Na korzyść transportu publicznego przemawia także to, że w większości przypadków pojazdy są stosunkowo dobrze wietrzone, a w ramach miast podróże nie są zbyt długie. To bardzo istotna różnica, zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę to, że budynki i zakłady pracy często przewietrzyć jest jeszcze trudniej, a ludzie spędzają w nich często znaczną część dnia. Warto dodać, że w autobusach powietrze jest wymieniane średnio około 30 razy na godzinę, czyli co 2 minuty, co znacząco obniża ryzyko transmisji wirusa.

Jak wskazuje UITP, wszystko to nie oznacza jednak, że z transportu publicznego możemy korzystać tak samo swobodnie jak przed pandemią – niezbędne jest zachowanie dodatkowych środków bezpieczeństwa. UITP podkreśla, że najskuteczniejsze są trzy sprawdzone i łatwe do wdrożenia środki zapobiegawcze:

- Obowiązek noszenia masek – oczywiście zakrywających usta i nos.
- Dezynfekcja powierzchni, z którymi mają kontakt pasażerowie lub całych pojazdów.
- Zapewnienie odpowiedniej wentylacji i szybkiej wymiany powietrza we wnętrzu pojazdu.

UITP przypomina także, że pozytywną rolę odgrywa ograniczenie liczby osób znajdujących się w pojeździe, ale nie jest to kluczowe dla zapewnienia bezpieczeństwa i musi być rozpatrywane łącznie z innymi działaniami. Dużą rolę odgrywa bowiem także zachowanie pasażerów – rozprzestrzenianiu się wirusa sprzyjają głośne rozmowy, śmiech, czy przemieszczanie się we wnętrzu pojazdu. Szczegółowe informacje na ten temat można znaleźć w materiale UITP [Policy-Brief-PTisCOVID-Safe.pdf \(uitp.org\)](#)

UITP apeluje o docenianie roli transportu publicznego w budowie przyjaznych dla mieszkańców i wolnych od smogu miast oraz zachęca władze państwowe i regionalne do współpracy z operatorami i dbanie o jasną i opartą na wiedzy, a nie przypuszczeniach, komunikację z mieszkańcami, która pozwoli odbudować zaufanie do transportu. Do czego również zachęcamy.



Krzysztof Balawejder
Prezes Zarządu

Sprawę prowadzi: Witold Woźny Dyrektor ds. Korporacyjnych, tel. +48 71/3250880, e-mail: w.wozny@mpk.wroc.pl

Otrzymują:

- Adresat
- MPK – KZ a/a

