



Autostrada Eksploatacja 2017

Podróźni – Pracownicy – Przyroda

Poznań, 2018 r.

Spis treści:

Spis treści:	2
O firmie	4
Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne	4
Stabilne i zdrowe fundamenty	6
Łańcuch dostaw	7
Dialog z otoczeniem	8
Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności	9
Dlaczego warto pracować dla Autostrady Eksploatacji?	10
Struktura zatrudnienia	10
Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników	13
Wynagrodzenia	14
Etyka i przeciwdziałanie mobbingowi	16
Bezpieczeństwo w pracy	17
Dialog z pracownikami	19
Dlaczego warto korzystać z autostrady?	21
Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu	21
Trudne warunki atmosferyczne	23
Wypadki	24
Sytuacje krytyczne	25
Satysfakcja podróżnych	25
Reklamacje	29
Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?	30
Wycieki substancji i skażenia	30
Zarządzanie odpadami	31
Wpływ na bioróżnorodność	32
Zużycie paliw i energii	33
Woda i ścieki	35
Hałas i jakość powietrza	36
Indeks GRI G4	37

[102-14, 102-15]

Szanowni Państwo,

Oddajemy w Państwa ręce kolejny już raport społeczny Autostrady Eksploatacji. Tak jak wszystkie poprzednie, przedstawia on aktualne wyniki społeczne i środowiskowe przedsiębiorstwa, którym mamy przyjemność kierować. Ze względu na stabilny i powtarzalny charakter prowadzonej działalności, również specyfika naszego wpływu na otoczenie przyrodnicze i społeczne nie ulega zmianie. Oczywiście cały czas staramy się poszukiwać i testować rozwiązania, które mogłyby nasze negatywne oddziaływanie zmniejszyć. Dobrym przykładem jest testowanie nowego, bardziej energooszczędnego oświetlenia autostrady.

Naszym priorytetem, tak w zarządzaniu społeczną odpowiedzialnością, jak i po prostu priorytetem biznesowym, pozostaje bezpieczeństwo. Bezpieczeństwo, które zapisaliśmy w naszej misji, i które rozumiemy szeroko, tj. w odniesieniu do różnych grup osób, które mają styczność z naszą organizacją. Naszym biznesowym priorytetem jest zapewnienie najwyższego możliwego poziomu bezpieczeństwa podróżnym, korzystającym z autostrady. Niemniej starając się zapewnić komfort i bezpieczeństwo podróżnym, widzimy, że czasem odbywa się to kosztem rosnącego zagrożenia dla naszych pracowników. Niestety w 2017 roku doszło do dwóch poważnych wypadków najechania na pojazdy Autostrady Eksploatacji, prowadzące prace na poboczu trasy, a pracownicy spółki doznali poważnych obrażeń. Dlatego też zainicjowaliśmy kampanię społeczną mającą na celu budowanie wśród kierujących świadomości niezauważalnego przez nich wcześniej problemu zagrożenia dla osób pracujących na drodze. Niezmiennie dbamy o bezpieczeństwo ekosystemów, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady.

Zbliżający się jubileusz 10-lecia Autostrady Eksploatacji w UN Global Compact został poprzedzony przystąpieniem przez spółkę wraz z innymi spółkami, których inwestorem jest Kulczyk Investments, do Programu Etycznego Global Compact Poland. Tym samym potwierdzony został kierunek rozwoju w oparciu o przestrzeganie zasad etycznych i zrównoważonego rozwoju. Program etyczny jest zestawem zasad, którymi powinny kierować się firmy działające w sposób odpowiedzialny i zrównoważony. Opracowany został m.in. na podstawie Powszechnej Deklaracji Praw Człowieka, Wytycznych ONZ ds. biznesu i praw człowieka, Celów Zrównoważonych Rozwoju ONZ oraz 10 zasad United Nations Global Compact.

W niniejszym raporcie możecie Państwo zapoznać się ze szczegółami naszego podejścia i wynikami w ujęciu innym niż tylko finansowym. Jest on wywiązaniem się ze zobowiązań, wynikających z uczestniczenia w inicjatywie UN Global Compact i jednoczesnym potwierdzeniem naszego poparcia dla tej inicjatywy i jej celów.

Zapraszamy do lektury.

Z poważaniem,

Edward Targosz
Prezes Zarządu

Jan Jancewicz
Wiceprezes Zarządu

O firmie

Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne

Przez lata działalności Autostrada Eksploatacja ugruntowała pozycję krajowego lidera na rynku eksploatacji i utrzymania autostrad, zarówno pod względem posiadanego doświadczenia, a co za tym idzie kompetencji, jak i skali prowadzonej działalności. Na młodym i niewielkim jeszcze rynku prywatnych spółek specjalizujących się w eksploatacji i utrzymaniu autostrad, nasza firma odpowiada za eksploatację i utrzymanie całego, 254 kilometrowego, odcinka autostrady A2 Świecko – Konin.

[102-2] Zakres odpowiedzialności zespołu jest niezmienny, tj.:

- pobór opłat (obsługa punktów poboru opłat i związane z tym pobieranie należności za przejazd)
- prace utrzymaniowe (regularne patrolowanie autostrady, jej odśnieżanie, interwencje w przypadku zagrożeń i zabezpieczanie zdarzeń drogowych, itp.).

Spółka odpowiedzialna jest również za utrzymanie terenów zielonych i infrastruktury autostradowej. Prowadzi też w uzgodnionym z koncesjonariuszem zakresie, monitoring przyrodniczy.

[203-1, 203-2] Mówiąc o wpływie Autostrady Eksploatacji na otoczenie, w tym na otoczenie w ujęciu społeczno-gospodarczym, należy analizować je w szerszym kontekście, tj. jako element niezbędny do prawidłowego funkcjonowania infrastruktury autostradowej. Infrastruktura drogowa, zwłaszcza o znaczeniu międzynarodowym, oznacza dla regionu szansę na rozwój. Sama z kolei praca przy eksploatacji i utrzymaniu odcinka autostrady A2 oznacza mierzalne wpływy do budżetów gospodarstw domowych w regionie, tak pracowników spółki, jak i przedsiębiorstw na jej rzecz pracujących. Dochody, które przekładają się na zwiększoną konsumpcję lub inwestycje. Zyskują na tym kolejni przedsiębiorcy, co pośrednio przyczynia się także do tworzenia kolejnych miejsc pracy w zupełnie innych sektorach gospodarki. To oczywiście nie tylko wpływy do budżetów domowych związane z pracą pracowników Autostrady Eksploatacji. Analogicznie dzieje się w przypadku innych pracowników firm bezpośrednio lub pośrednio związanych z autostradą (np. stacji benzynowych, restauracji, centrów logistycznych i magazynów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostradowych).

Niezmiennie od lat ponad 90% wszystkich pracowników Autostrady Eksploatacji, włączając kierownictwo, to osoby pochodzące ze społeczności lokalnych. Często są to mieszkańcy najbliższych miejscowości, bezpośrednio sąsiadujących z poszczególnymi Punktami Poboru Opłat (PPO) czy Obwodami Utrzymania Autostrady (OUA). Tym samym spółka nie tylko tworzy miejsca pracy, co jeszcze kilka lat temu, kiedy problemem społecznym było bezrobocie i braku pracy, miało ogromne znaczenie. Co więcej w praktyce przekłada się to również na to, że większość wydatków gospodarstw domowych pracowników spółki, realizowana jest lokalnie. Tym samym wzmacnia to efekty mnożnikowe związane z funkcjonowaniem przedsiębiorstwa. Naukowcy szacują, że na każdy kilometr autostrady przypada 88,5 miejsc pracy wygenerowanych w mniej lub bardziej pośrednio związanych z

nią działalnościami¹. Przekłada się to w przybliżeniu na 22,5 tys. miejsc pracy w regionie. Jest to doskonałą miarą społecznego oddziaływania autostrady na otoczenie społeczne.

[102-7, 201-1] Podstawowe wielkości opisujące skalę działalności przedsiębiorstwa na koniec roku 2016 zostały przedstawione w poniższej tabeli.

	2013	2014	2015	2016	2017
Długość obsługiwanej trasy	254	254	254	254	254
Zatrudnienie (w pełnych etatach)	528	535	546	554	564
Suma aktywów (mln zł)	137,9	140,4	146,0	146,1	161,2
Kapitały własne (mln zł)	56,	58,0	64,6	64,9	80,8

[102-7, 201-1] Bezpośrednim efektem prowadzonej przez Autostradę Eksploatację działalności gospodarczej było wygenerowanie 170 mln złotych wartości ekonomicznej, podczas gdy wartość podzielonej wartości ekonomicznej osiągnęła blisko 200 mln złotych:

		2015	2017
Bezpośrednio wygenerowana wartość ekonomiczna		162 265 648,32	170 307 814,51
a) Przychody	Przychody ze sprzedaży netto, przychody z inwestycji finansowych, przychody z aktywów	162 265 648,32	170 307 814,51
Podzielona wartość ekonomiczna		203 866 651,81	199 201 699,34
b) koszty operacyjne	Płatność na rzecz dostawców, inwestycje niestrategiczne, honoraria i opłaty z tytułu mediacji	41 711 602,24	36 490 075,07
c) wynagrodzenia i świadczenia pracownicze	Łączne wydatki pieniężne z tytułu świadczeń dla pracowników (wyплаты bieżące, bez zobowiązań dotyczących przyszłości)	34 937 135,91	39 573 536,87
		10 072 074,65	10 657 200,86
d) płatności na rzecz inwestorów	Wszelkie płatności dokonywane na rzecz jednostek zapewniających kapitał organizacji	59 239 800,00	52 243 350,14
e) płatności na rzecz państwa	Podatki brutto	57 689 039,01	60 024 036,40
f) Inwestycje w społeczność	Dobrowolny wkład i inwestowanie funduszy w szerzej rozumianą społeczność (łącznie z darowiznami)	217 000,00	213 500,00

¹prof. dr hab. Marka Rekowski [red.], „Wpływ autostrady A2 na rozwój gospodarki regionu Wielkopolski”, Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Poznań 2011;

Wielkość ekonomiczna zatrzymana (wyliczona jako wartość ekonomiczna wytworzona po pomniejszeniu o wartość ekonomiczną podzieloną)	Inwestycje, wpłaty z kapitału itp.	-41 601 003,49	-28 893 884,83
---	------------------------------------	----------------	----------------

Stabilne i zdrowe fundamenty

[102-18] Struktura własnościowa spółki nie zmiana się w ciągu ostatnich lat i na koniec 2017 roku kształtowała się ona następująco:

- Egis Road Operation (42,94%),
- Kulczyk Holding (42,75%),
- A-WAY Infrastrukturprojektentwicklungs-und-betriebs GmbH (9,54%),
- Radwan Investments GmbH (4,74%)
- Autostrada Wielkopolska SA (1 akcja).

Niekwestionowalne doświadczenie branżowe oraz stabilność i bezpieczeństwo finansowania gwarantowane przez dwóch głównych udziałowców, sprzyja rozwojowi unikalnych kompetencji w zakresie utrzymania autostrady. Egis Road Operation to francuska firma, posiadająca doświadczenie w budowie i eksploatacji autostrad na całym świecie. Z kolei Kulczyk Holding, specjalizujące się w inicjowaniu i prowadzeniu projektów, między innymi w sektorze infrastruktury.

Stabilna struktura właścicielska przekłada się na trwałość organów spółki: niezmienny od wielu lat skład zarządu oraz często kluczowi menadżerowie, ci sami od lat. Dzięki temu uniknąć można szeregu negatywnych zjawisk, które towarzyszą zbyt częstym zmianom personalnym. Oczekiwania i zasady, są stałe i wszystkim znane. Nie zawsze muszą być są sformalizowane. Trwałość i stabilność struktury zarządczej oraz jej oczekiwań pozwala gromadzić i rozwijać kompetencje, stanowiące o przewadze konkurencyjnej spółki.

[102-5] Najważniejszymi jednostkami organizacyjnymi, podlegającymi bezpośrednio zarządowi są pionierzy:

- poboru opłat,
- eksploatacji, który m.in. zarządza Obwodami Utrzymania Autostrady oraz analizami wpływu funkcjonowania autostrady na środowisko naturalne,
- techniczny, zapewniający sprawne funkcjonowanie Stałego Wyposażenia Eksploatacyjnego (elektryka, elektronika, telekomunikacja),
- finansowy

- personalny, którego pracownicy nie tylko odpowiadają za rekrutację pracowników, płace ale też właściwy dobór szkoleń stanowiskowych
- IT
- Jakości i kontroli wewnętrznej, którego zadaniem jest nie tylko audyt poszczególnych jednostek, ale też wprowadzenie w AESA standardów zarządzania jakością według normy PN-ISO 9001:2015.

Decyzje w firmie podejmowane są przez dwuosobowy zarząd², wspomagany przez prokurenta, pełniącego jednocześnie rolę dyrektora finansowego oraz głównego księgowego. Bieżące zarządzanie kwestiami związanymi z odpowiedzialnością spoczywa na: pionie finansów i księgowości, pionie zarządzającym kwestiami administracyjnymi i zasobami ludzkimi oraz menedżerze PR. Prawidłowość funkcjonowania firmy monitoruje zespół audytorów wewnętrznych. Nad całością działań zarządu pieczę sprawuje rada nadzorcza. W jej skład wchodzi pięciu członków, którzy reprezentują poszczególnych akcjonariuszy. Ze względu na prostą strukturę zarządczą spółki, nie funkcjonują w niej dedykowane komitety rady nadzorczej o charakterze nadzorczym.

W 2017 roku toczyły się prace, mające finalnie przygotować spółkę do certyfikacji systemów zarządzania jakością (PN-ISO 9001:2015).

Łańcuch dostaw

[102-8, 102-9] Na łańcuch dostaw Autostrady Eksploatacji składają się przede wszystkim dostawcy:

- mediów i paliw (m.in. energia elektryczna, gaz ziemny, olej napędowy i benzyna),
- soli drogowej,
- usług specjalistycznych.

Dostawcy mediów, paliw i soli drogowej należą do czołówki największych krajowych przedsiębiorstw. Część z nich to firmy z Wielkopolski. Są to również często spółki silnie zaangażowane we wdrażanie zasad społecznej odpowiedzialności w zarządzaniu.

Z kolei wśród przedsiębiorstw świadczących usługi specjalistyczne, dominują niewielkie, zdecydowanie lokalne firmy. Są to prace związane z serwisowaniem pojazdów, usługami ochrony, itd. Wśród dostawców są też firmy świadczące sezonowo różnego typu usługi, w tym też utrzymaniowe i serwisowe (np. serwis oświetlenia) bezpośrednio na autostradzie.

Ponieważ wykonywanie pracy na drodze lub w bezpośrednim jej sąsiedztwie wiąże się z określonym i specyficznym dla tego typu prac ryzykiem BHP, usługodawcy są zobowiązani do zapewniania swoim pracownikom stosownych szkoleń, które umożliwią im bezpieczną pracę na autostradzie. Nieprzedłożenie stosownych zaświadczeń uniemożliwia współpracę. Prace prowadzone bezpośrednio na autostradzie przez osoby trzecie nie są realizowanymi na co dzień pracami utrzymaniowymi. Są to z reguły bardzo konkretne zlecenia, których spółka nie ma możliwości zrealizować samodzielnie. Liczba pracowników różnych podwykonawców, pracujących w ciągu roku na rzecz Autostrady Eksploatacji, może łącznie sięgać nawet 500 osób.

W spółce funkcjonuje Platforma Zakupowa Open Nexus, która stanowi zbiór nowoczesnych narzędzi elektronicznych wspierających realizację procesów handlowych. Czyni ona procesy zakupowe jeszcze bardziej transparentnymi i efektywnymi.

² życiorysy członków zarządu oraz najważniejszych menadżerów są dostępne na stronie Spółki: <http://www.aesa.pl/pl/firma/ludzie.html>

Dialog z otoczeniem

[102-40, 102-42, 102-43, 102-44] Autostrada Eksploatacja od 2008 r. publikuje raporty społeczne w oparciu o wytyczne GRI. Przyjęte wiele lat temu rozwiązania pozwalają zarządzać spółką z uwzględnieniem zdefiniowanych kluczowych obszarów odpowiedzialności z uwzględnieniem poszczególnych nazwanych i poznanych grup interesariuszy. Jednocześnie specyfika prowadzonej działalności gospodarczej sprawia, że ani kategorie interesariuszy, ani też sposób oddziaływania na otoczenie społeczne i przyrodnicze nie zmieniają się zasadniczo z roku na rok.

Najważniejsi interesariusze i formy dialogu:

Grupa interesariuszy (w kolejności alfabetycznej)	częstotliwość i formy kontaktów
administracja i lokalne społeczności	Regularne kontakty w zależności od potrzeb i oczekiwań, mające charakter typowo sąsiedzkich relacji. Z niektórymi jednostkami, np. Zespołem Szkół Geodezyjno-Drogowych w Poznaniu, kontakty przerodziły się w partnerstwo, które zostało sformalizowane w postaci umowy o współpracy.
dostawcy i podwykonawcy	Bieżące, bezpośrednie kontakty, głównie na poziomie operacyjnym.
inwestorzy strategiczni	Bieżące, bezpośrednie kontakty władz spółki.
koncesjonariusz (Autostrada Wielkopolska / Autostrada Wielkopolska II)	Bieżące, bezpośrednie kontakty władz i pracowników spółki.
podróżni / klienci końcowi	W 2017 r., wzorem lat ubiegłych, przeprowadzono dwa uzupełniające się badania satysfakcji kierowców jadących A2: pierwsze w Punktach Poboru Opłat (V fala), drugie, pogłębione na parkingach (Miejsca Obsługi Podróżnych)(IV fala). Kolejne fale tych badań zostaną zrealizowane w 2018 roku. (dotyczyły: komfortu i bezpieczeństwa podróży, ale też oceny poszczególnych elementów jej infrastruktury, np.: oznakowanie, stacje benzynowe, parkingi, toalety, opłaty)
pracownicy	Przyjęto, że raz na 2 lata realizowane jest badanie satysfakcji pracowników. 4-te badanie satysfakcji pracowników, którego celem jest monitorowanie poziomu zadowolenia z relacji panujących w firmie, wynagrodzeń, kwestii BHP, zrealizowano w 2016 r (kolejne planowane jest na 2018 r.). Kontynuowane są też prowadzone od wielu lat spotkania z pracownikami (2 razy w roku), podczas których mogą oni i zgłaszają swoje pomysły lub problemy związane z codzienną pracą. Istnieje też komisja mantymobbingowa, w której większość mają przedstawiciele pracowników;.

slużby ratunkowe

Regularne kontakty w zależności od potrzeb i oczekiwań, wypracowane procedury współdziałania i okresowe wspólne ćwiczenia na wypadek sytuacji awaryjnych. comiesięczne spotkania służb ratowniczych. (ostatnie wspólne ćwiczenia realizowane były we wrześniu 2017 roku na wysokości MOP Chwałszczyce)

Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności

[102-46, 102-47, G4-20] Proces definiowania raportu, a dokładnie obszary i wskaźniki, które zostały uznane za istotne, został oparty o rezultaty warsztatu przeprowadzonego niegdyś z udziałem kluczowych menedżerów. Obszary te, ze względu na specyfikę prowadzonej działalności, są raczej niezmiennie, choć ze względu na bieżącą aktywność, będącą odpowiedzią na zmiany rynkowe, dokonano pewnych niewielkich korekt. Aktualnie prezentują się one następująco:

Aspekt społeczny lub środowiskowy	Aspekty oddziaływania	Ważność
relacje z pracownikami - bezpieczeństwo (BHP), warunki zatrudnienia, proces dialogu z zespołem	<ul style="list-style-type: none">• Miejsce pracy: bezpieczeństwo i higiena pracy (GRI 403)• Zatrudnienie (GRI 401)• Relacje z pracodawcą (GRI 402)	wysoka
bezpieczeństwo użytkowników autostrady - stopień ich zadowolenia z bezpieczeństwa i komfortu poruszania się po drodze	<ul style="list-style-type: none">• Zdrowie i bezpieczeństwo klienta (GRI 416)	wysoka
potencjalnie niekorzystny wpływ na środowisko naturalne - ze szczególnym uwzględnieniem kwestii związanych z ryzykiem skażeń w sytuacjach awaryjnych oraz polityką zarządzania odpadami, a także wpływu na otoczenie zużycia paliw i energii	<ul style="list-style-type: none">• Surowce (GRI 301) (wyłącznie: sól kamienna)• Energia (GRI 302)• Bioróżnorodność (GRI 304)• Emisje (GRI 305)• Ścieki i odpady (GRI 306)	wysoka

Poza w/w obszarami wskazano również wyniki dla niektórych, które istotność nie jest znacząca, lecz które mogą zainteresować niektórych z czytelników (wówczas ograniczono się wyłącznie do wyników, bez opisywania podejścia zarządczego).

[102-54, 102-56] Sam raport, podobnie jak poprzednie edycje, został przygotowany przez firmę zewnętrzną, która czuwała nad wiarygodnością prezentowanych w nim informacji. Raport został przygotowany w oparciu o wytyczne GRI Standards („in accordance”) w opcji podstawowej („core”). Raport nie był poddawany dodatkowej weryfikacji przez niezależny podmiot zewnętrzny.

Dlaczego warto pracować dla Autostrady Eksploatacji?

Struktura zatrudnienia

[102-7, 102-8; 401-1, 405-1] Na koniec 2017 roku zatrudnienie w spółce wynosiło 564 osób. Niewielkie wahania poziomu zatrudnienia i obecność nowych osób w spółce wiąże się ze dużą liczbą pracowników przebywających na urloпах macierzyńskich i wychowawczych, i koniecznością zatrudnienia pracowników na zastępstwo.

Szczegółowa struktura zatrudnienia na koniec 2017 r. kształtowała się następująco:

	kobiety	mężczyźni	łącznie
Zatrudnienie na koniec roku (31.12.2017)			
woj. lubuskie	74	95	169
woj. wielkopolskie	214	179	393
woj. mazowieckie	2	0	2
łącznie	290	274	564
Nowoprzyjęci w 2017 roku			
woj. lubuskie	13	8	21
woj. wielkopolskie	19	16	35
woj. mazowieckie	0	0	0
łącznie	32	24	56
Odejścia w 2017 roku			
woj. lubuskie	11	6	17
woj. wielkopolskie	15	15	30
woj. mazowieckie	0	0	0
łącznie	26	21	47

Niezmiennie od wielu lat kobiety stanowią połowę załogi firmy (51%). Podobnie na stanowiskach kierowniczych stanowią one ponad 40% załogi.

	kobiety	mężczyźni	łącznie*	% kobiet
stanowiska kierownicze	29	39	68	42,6%
stanowiska niekierownicze	261	235	496	52,6%
łącznie	290	274	564	51,4%

*z uwzględnieniem osób współpracujących w oparciu o umowę cywilno-prawną.

[401-3] Spółka stara się tworzyć warunki pracy atrakcyjne dla osób posiadających dzieci. Poprzez np. dofinansowywanie opieki przedszkolnej³, spółka wychodzi naprzeciw oczekiwaniom rodziców, szczególnie samotnie wychowującym dzieci, którzy zagrożeni są wykluczeniem.

	2016	2017
--	------	------

³ Dotyczy osób samotnie wychowujących dzieci.

Liczba pracowników przebywających w danym roku na urloпах macierzyńskich / tacierzyńskich, w tym	20	21
<i>kobiety</i>	18	20
<i>mężczyźni</i>	2	1
Liczba pracowników, którzy korzystali w danym roku z urlopów ojcowskich	14	20

[102-8, 401-1] Struktura wiekowa zatrudnienia w firmie wg wieku i płci kształtowała się na koniec 2016 r. następująco (w osobach):

wiek	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Zatrudnienie na koniec roku (31.12.2017)*						
19 i mniej	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
20-25	6	8	14	2,1%	2,9%	2,5%
26-30	18	13	31	6,2%	4,7%	5,5%
31-35	45	46	91	15,5%	16,8%	16,1%
36-40	76	63	139	26,2%	23,0%	24,6%
41-45	64	39	103	22,1%	14,2%	18,3%
46-50	41	37	78	14,1%	13,5%	13,8%
51-55	28	29	57	9,7%	10,6%	10,1%
56-60	10	26	36	3,4%	9,5%	6,4%
61 i więcej	2	13	15	0,7%	4,7%	2,7%
łącznie	290	274	564	100,0%	100,0%	100,0%
Nowoprzyjęci w 2017 roku						
19 i mniej	1	0	1	3,1%	0,0%	1,8%
20-25	5	7	12	15,6%	29,2%	21,4%
26-30	3	1	4	9,4%	4,2%	7,1%
31-35	2	5	7	6,3%	20,8%	12,5%
36-40	6	6	12	18,8%	25,0%	21,4%
41-45	7	2	9	21,9%	8,3%	16,1%
46-50	2	1	3	6,3%	4,2%	5,4%
51-55	6	2	8	18,8%	8,3%	14,3%
56-60	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
61 i więcej	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
łącznie	32	24	56	100,0%	100,0%	100,0%
Odejścia w 2017 roku						
19 i mniej	1	0	1	3,8%	0,0%	2,1%
20-25	3	1	4	11,5%	4,8%	8,5%
26-30	6	2	8	23,1%	9,5%	17,0%
31-35	2	3	5	7,7%	14,3%	10,6%
36-40	3	5	8	11,5%	23,8%	17,0%
41-45	3	1	4	11,5%	4,8%	8,5%
46-50	4	5	9	15,4%	23,8%	19,1%
51-55	2	2	4	7,7%	9,5%	8,5%
56-60	1	0	1	3,8%	0,0%	2,1%
61 i więcej	1	2	3	3,8%	9,5%	6,4%
łącznie	26	21	47	100,0%	100,0%	100,0%

*z uwzględnieniem osób współpracujących w oparciu o umowę cywilno-prawną.

Od lat struktura wiekowa pracowników Autostrady Eksploatacji była i wciąż jest przykładem zdrowego podejścia do zarządzania wiekiem. Obecność starszych była i jest równoważona przez

młodszych kolegów i koleżanki. Zapewnia również naturalne zastępowanie pokoleń, tj. w miejsce osób, przechodzących na emeryturę przychodzą pracownicy młodzi, w tym osoby, wkraczające dopiero na rynek pracy (23% nowozatrudnionych w ostatnim roku stanowiły osoby poniżej 25-go roku życia). Pracownicy najstarsi to na ogół pracownicy z ogromnym doświadczeniem i długoletnim stażem pracy w firmie. Niektórzy spośród nich, za obopólną zgodą, pozostają w Autostradzie Eksploatacji, pomimo tego, że osiągnęli już wiek emerytalny. Niemniej problemy z ze znalezieniem pracowników na rynku pracy, sprawiają, że trudno pozyskać jest pracowników młodych. Pewnym wyjątkiem są osoby bardzo młode bez dodatkowych kwalifikacji, ale przykładowo zrekrutowanie młodego kierowcy z uprawnieniami kat. C jest bardzo trudne. Z kolei wśród kandydatów, np. z uprawnieniami do prowadzenia pojazdów kat. C, pojawiają się osoby z grupy 50+. Są to przykładowo kierowcy, którzy po latach pracy w transporcie międzynarodowym, nie chcą dłużej być tak długo poza domem. Niemniej często ich stan zdrowia nie pozwala im wykonywać niektórych prac utrzymaniowych (np. koszenie trawy na skarpach). Na koniec 2017 roku osoby z grupy 50+ stanowiły 19% zatrudnionych (rok wcześniej 17%), przy jednoczesnym 8% udziale osób do 30 roku życia (rok wcześniej 10%).

Mówiąc o ludziach młodych, rozpoczynających dopiero życie zawodowe, warto wspomnieć o uczniach odbywających od kilku lat praktyki i staże w firmie. O ile wcześniej praktyki i staże mogły odbywać się, ale raczej były organizowane ad hoc, o tyle od kilku już lat kwestia ta została sformalizowana w ramach porozumienia zawartego z poznańskim Zespołem Szkół Geodezyjno-Drogowych im. Rudolfa Modrzejewskiego. Praktyki w spółce stanowią często pierwszy krok do podjęcia pracy na etacie. Etatem tym może być właśnie etat w Autostradzie Eksploatacji.

Pracownicy Autostrady Eksploatacji co do zasady zatrudnieni są na umowę o pracę na czas nieokreślony. Praktyką jest przyjmowanie pracowników najpierw na umowę próbną, a następnie na umowę roczną, która w dalszej kolejności przechodzi w umowę na czas nieokreślony. Stabilność finansowa spółki, a tym samym stabilność miejsc pracy, jest jednym z głównych atutów wymienianych spontanicznie przez pracowników. Warto również zaznaczyć, że spółka, zatrudniając ponad pół tysiąca w oparciu o umowę o pracę, w 2017 roku zatrudniała w oparciu o umowy cywilno-prawne jedynie 1 osobę.

Struktura zatrudnienia wg typu umowy o pracę kształtowała się w 2017 roku następująco:

wiek	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Osoby pracujące na rzecz AESA wg charakteru formalnego współpracy						
Pracownicy zatrudnieni w oparciu o umowę o pracę na czas nieokreślony	257	250	507	88,6%	91,2%	89,9%
Pracownicy zatrudnieni w oparciu o umowę o pracę na czas określony	28	17	45	9,7%	6,2%	8,0%
Pracownicy zatrudnieni w oparciu o umowę o pracę na okres próbny	5	6	11	1,7%	2,2%	2,0%
Osoby współpracujące w oparciu o umowę cywilno-prawną	0	1	1	0,0%	0,4%	0,2%

Osoby pracujące w outsourcingu (i wykonujący pracę na stanowiskach w AESA, pod bezpośrednim nadzorem AESA)	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
łącznie osoby pracujące na rzecz AESA	290	274	564	100,0%	100,0%	100,0%

[401-1] Odejścia wykwalifikowanych pracowników są ogromną stratą dla każdej spółki, ponieważ oznacza odpływ doświadczonych pracowników, na których miejsce należy wyszkolić i wdrożyć nowych. To oznacza czas i środki. O ile rotacja związana na przykład z przechodzeniem na emeryturę jest czymś naturalnym, o tyle jednak odejście z inicjatywy pracowników, abstrahując od konkretnych sytuacji życiowych, najczęściej oznacza znalezienie korzystniejszej oferty pracy. Nie bez znaczenie jest zmieniająca się sytuacja na rynku pracy i rosnąca konkurencja o pracowników. W przypadku Autostrady Eksploatacji o pracowników poboru opłat konkurują np. sieci handlowe, których atutem jest brak dyżurów nocnych. Konkurencja będzie jeszcze większa wraz z wprowadzeniem handlu w niedziele. Z kolei w przypadku pracowników utrzymania posiadających uprawnienia do prowadzenia pojazdów kat. C, konkurentami są firmy transportowe. Przekłada się to na wzrost wskaźników rotacji pracowników w ostatnich latach.

	2014	2015	2016	2017
Rotacja pracowników (z inicjatywy pracowników)	1,32	2,78	4,53	6,08
Rotacja pracowników (ogółem)	2,63	5,01	6,35	8,23

Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników

[201-3, 401-2] Wszyscy nowi pracownicy mają zapewniony cykl szkoleń początkowych: od pomagających poznać firmę, poprzez szkolenia z obowiązujących procedur i szkolenia BHP. W przypadku Autostrady Eksploatacji szczególnie istotne są właśnie te ostatnie, ponieważ z jednej strony mają kluczowy charakter z punktu widzenia specyfiki prowadzonego biznesu i zarządzania społeczną odpowiedzialnością oraz ze względu na przyjęte w tym zakresie rozwiązania. Szkolenia BHP swoją tematyką znacznie wykraczają poza obowiązkowy zakres, mają charakter autorski, a przede wszystkim mają na celu przekazanie bardzo praktycznej wiedzy np. z zasad bezpiecznego poruszania się po autostradzie. Dodatkowo, nowi pracownicy przechodzą szereg specjalistycznych szkoleń z zakresu m.in. budowania kompetencji interpersonalnych.

Przedsiębiorstwo kładzie od lat duży nacisk na działania rozwojowe. Typowe szkolenia to kursy kasjera walutowego, kursy spawania, operatorów koparko-ładowarki, kursy prawa jazdy kat. E, szkolenia z obsługi klienta, negocjacji, radzenia sobie w sytuacjach stresowych. Poza szkoleniami zleconymi przez pracodawcę, Autostrada Eksploatacja zachęca pracowników do nauki języków obcych, finansując koszty kursów. Dzięki zdobytym kwalifikacjom atrakcyjność pracowników firmy na rynku pracy z roku na rok staje się coraz większa. Podejście takie zakłada długoterminowe wiązanie się z pracownikami, ale sprawia również, że stają się oni łakomym kąskiem dla innych pracodawców,

którzy nie są skłonni do inwestowania w rozwój kwalifikacji młodych ludzi (np. dla firm branży transportowej, poszukujących kierowców z uprawnieniami do prowadzenia samochodów ciężarowych). Znajduje to odzwierciedlenie nie tylko w wyższej rotacji, ale też wynikach badań pracowniczych przy okazji oceny poziomu atrakcyjności wynagrodzeń na tle tych, na które mogliby liczyć u konkurencyjnych pracodawców w regionie.

Autostrada Eksploatacja nie tylko zatrudnia pracowników w oparciu o bezterminowe umowy o pracę, oferując stabilne zatrudnienie i pewność terminowego wypłaty wynagrodzeń. Część rozwiązań płacowych przyjętych w firmie, dotyczących np. dyżurów, jest korzystniejsza od rozwiązań przewidzianych przez prawo. Co więcej spółka oferuje pracownikom różnorodne pozapłacowe korzyści. Są one dostępne dla wszystkich pracowników, niezależnie od wieku, czy stażu pracy w firmie. W przeprowadzonym w 2016 roku⁴, badaniu satysfakcji pracowników, aż 80,5% zatrudnionych deklaroowało, że oferowany pakiet socjalny jest bardziej atrakcyjny od pakietów oferowanych przez inne przedsiębiorstwa. Co więcej podobne wyniki notowano wcześniej.

Jeżeli chodzi o dodatkowe benefity pozapłacowe:

- od wielu lat wszyscy pracownicy Autostrady Eksploatacji są objęci opieką medyczną (co jest szczególnie ważne na terenach wiejskich, gdzie dostępność do nowoczesnej opieki medycznej nie zawsze jest dostateczna),
- w 2009 r. pakiet medyczny rozszerzono, a w 2010 roku nowa umowa z firmą świadczącą usługi medyczne umożliwiła pracownikom opcjonalne wykupienie pakietów medycznych dla rodzin,
- na początku 2009 roku uruchomiony został Pracowniczy Program Emerytalny obejmujący wszystkich chętnych pracowników, w którym pracodawca finansował składkę emerytalną w wysokości 5% wynagrodzenia, która w 2011 r. została podwyższona do 7%,
- pracownicy mogą korzystać z karty sportowej MultiSport, umożliwiającej korzystanie z bardzo wielu obiektów sportowych,
- samotni rodzice otrzymują dofinansowanie do opłat za żłobki i przedszkola,
- osoby, które znalazły się w trudnej sytuacji życiowej, mogą liczyć na finansową pomoc pracodawcy,
- firma dofinansowuje letni i zimowy wypoczynek dla dzieci pracowników oraz samych zatrudnionych w spółce.

Dzięki dobrowolnym odpisom akcjonariuszy, od wielu już lat działania finansowane z tzw. funduszu socjalnego realizowane są na poziomie wykraczającym ponad wymogi prawa. Akcjonariusze w przybliżeniu podwajają wysokość funduszu w stosunku do wartości odpisów, do których są zobligowani.

Wynagrodzenia

[202-1] Corocznie do lokalnych społeczności transferowanych jest w postaci samych tylko wynagrodzeń kilkadziesiąt milionów złotych (w 2017 roku 39,6 mln zł). Dodatkowo dochodzą do tego świadczenia związane z ubezpieczaniem społecznym, zdrowotnym i emerytalnym, Pracowniczym Programem Emerytalnym, opieką medyczną czy dodatkowymi ubezpieczeniami.

⁴ Badanie realizowane jest w cyklu 2-letnim i w 2017 roku badanie nie było realizowane. Najbliższe planowane jest na rok 2018.

	2014	2015	2016	2017	2016/2015
Przeciętne wynagrodzenie w kraju (grudzień)	4 378 ⁵	4514 ⁶	4635 ⁷	4973 ⁸	7,3%
Przeciętne wynagrodzenie w woj. wielkopolskim (grudzień)	3 795 ⁹	3907 ¹⁰	4097 ¹¹	4417 ¹²	7,8%
Przeciętne wynagrodzenie w woj. lubuskim (grudzień)	3 689 ¹³	3871 ¹⁴	4102 ¹⁵	4265 ¹⁶	4,0%
Przeciętne wynagrodzenie w Autostradzie Eksploatacji (grudzień)	4 414	4 743	5024	5101	1,5%

Wynagrodzenia w spółce kształtują się na poziomie nieznacznie wyższym od średniej krajowej (+2,6%). Niemniej na tle płac w regionie, są już zauważalnie wyższe - średnia płaca w Autostradzie Eksploatacji była w grudniu 2016 r. wyższa od średniej w województwie wielkopolskim o 15% i lubuskim o blisko 20%. Z jednej strony warto zauważyć, że spora część działalności operacyjnej Autostrady Eksploatacji prowadzona jest poza dużymi miastami i aglomeracjami, gdzie podaż pracy jest mniejsza a przeciętne dochody gospodarstw domowych niższe. Z drugiej strony sąsiedztwo granicy niemieckiej sprawia, że sporo potencjalnych pracowników decyduje się na pracę poza Polską. Przykładowo wielu mężczyzn, posiadających odpowiednie kwalifikacje, znajduje zatrudnienie w firmach transportowych.

Wyższy niż w regionie poziom płac, bogaty pakiet socjalny, stabilność zatrudnienia i ustalone godziny pracy czynią Autostradę Eksploatację atrakcyjnym pracodawcą. Niemniej zmieniający się rynek pracy zaczyna się zmieniać i to już nie pracownik poszukuje pracodawcy, a pracodawca pracownika. Zaczyna się konkurencja między pracodawcami - przykładowo na zachodnim odcinku autostrady coraz trudniej znaleźć jest wysokokwalifikowanych kierowców, ze względu na wspomnianą już konkurencję branży transportowej.

Badanie satysfakcji pracowników z października 2016 r. wskazuje, że 44% poleciłoby pracę w Autostradzie Eksploatacji znajomemu. Już w 2015 roku wyniki wśród męskiej części załogi, były niższe i tym słabsze, im bliżej niemieckiej granicy zatrudnieni byli pracownicy. Zjawisko stało się jeszcze bardziej wyraźne w 2016 roku, co należy wiązać właśnie ze zmianami na rynku pracy.

⁵ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 20 stycznia 2015 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w grudniu 2014 r.

⁶ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 20 stycznia 2016 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w grudniu 2015 r.

⁷ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 18 stycznia 2017 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w grudniu 2016 r.

⁸ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 17 stycznia 2018 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w grudniu 2017 r.

⁹ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego - grudzień 2014 z dn. 29.01.2015

¹⁰ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego – grudzień 2015 z dn. 28 stycznia 2016

¹¹ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego – grudzień 2016 z dn. 30 stycznia 2017

¹² Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego – grudzień 2016 z dn. 29 stycznia 2018

¹³ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa lubuskiego w grudniu 2014 r. z dn. 30.01.2015

¹⁴ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa lubuskiego w grudniu 2015 r. z dn. 29.01.2016

¹⁵ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa lubuskiego w grudniu 2016 r. z dn. 30.01.2017

¹⁶ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa lubuskiego w grudniu 2017 r. z dn. 29.01.2018

Ciekawym rozwiązaniem wdrożonym w Autostradzie Eksploatacji jest nagradzanie pracowników, którzy w danym miesiącu wykazali się zerową absencją. Otrzymują oni specjalny dodatek do wynagrodzenia. Od grudnia 2017 roku dodatek ten został podniesiony o 100%.

Pracownicy obok standardowego wynagrodzenia, otrzymują też inne dodatki, których wysokość ustalana jest w sposób bardziej korzystny niż wynikałoby to bezpośrednio z Kodeksu Pracy. Rozwiązania takie były odpowiedzią na potrzeby i oczekiwania załogi, które były zgłaszane podczas okresowych spotkań menedżerów z zespołami poszczególnych obwodów. Przykładowo, za pracę w godzinach nocnych pracownicy otrzymują 20% stawki osobistej, a nie stawki minimalnej, jak określają to przepisy. Analogicznie, 20% wynagrodzenia za dyżury domowe również liczone jest od stawki osobistej, podczas gdy Kodeks Pracy nie przewiduje żadnego wynagrodzenia za dyżury domowe. Oczywiście, w przypadku wezwania dyżurującego pracownika do pracy (np. awaria systemu lub urządzenia Stałego Wyposażenia Eksploatacyjnego, czy intensywne opady śniegu), otrzymuje on stawkę jak za nadgodziny. Pracownicy otrzymują także ryczałt, mający zrefundować koszt dodatkowego dojazdu do pracy, co jest dobrowolnym zobowiązaniem firmy.

Wielu pracowników ceni sobie możliwość dodatkowe zarobku dzięki pracy w nadgodzinach – wg badania satysfakcji z października 2016 roku aż 67,3% deklaruje, że chętnie bierze nadgodziny.

Etyka i przeciwdziałanie mobbingowi

[102-16] Obowiązujący kodeks etyki, pełni również rolę polityki antydyskryminacyjnej, antykorupcyjnej i przeciwdziałającej ewentualnym zachowaniom antyrynkowym. Kodeks wspiera pracowników w sytuacjach, które mogą stanowić dla nich dylematy etyczne. Zawiera procedury zgłaszania przypadków różnego rodzaju naruszeń i nieprawidłowości, nieprzestrzegania zobowiązań wynikających z przepisów prawa, zagrożenia dla bezpieczeństwa i higieny pracy, zdrowia klientów i osób postronnych, czy bezpieczeństwa środowiska naturalnego. Daje on szansę wszystkim pracownikom, niezależnie od zajmowanego stanowiska, możliwość zgłaszania problemów menedżerom wysokiego szczebla, tym samym zapewniając ochronę przed ewentualnymi represjami ze strony przełożonych. Zasady kodeksu etyki obejmują wszystkich pracowników spółki w sposób równy, niezależnie od zajmowanego stanowiska, czy stażu pracy. W ostatnim roku nie odnotowano zgłoszeń o nieprawidłowościach.

W spółce obowiązuje również polityka antymobbingowa. Pomaga ona pracownikom przeciwdziałać występowaniu wszelkich zachowań, które nosiłyby znamiona mobbingu i czyni ich identyfikowanie i eliminowanie skuteczniejszym. Ma ona na celu dodatkowe zabezpieczenie pracowników przed wszelkimi przejawami przemocy psychicznej, jaką właśnie jest mobbing. Chodzi o wszelkie zachowania polegające na uporczywym i długotrwałym nękanii lub zastraszaniu, wywołujące u pracownika zaniżoną ocenę przydatności zawodowej, powodujące lub mające na celu poniżenie lub ośmieszenie, izolowanie go lub wyeliminowanie z zespołu współpracowników. Co ważne nie pracodawca będzie decydował o tym czy do mobbingu faktycznie doszło, czy nie, ale komisja antymobbingowa. W jej skład wchodzi, poza dwoma przedstawicielami pracodawcy (Dyrektorem Personalno-Administracyjnym oraz wybranym menedżerem), trzech przedstawicieli pracowników i to wybranych przez załogę w głosowaniu. Taki skład komisji, oznacza, że to właśnie pracownicy mają w niej bezwzględny przewagę. Prawo odwołania się do komisji przysługuje każdemu pracownikowi.

4 grudnia 2017 roku, w siedzibie Kulczyk Investments w Warszawie, 11 spółek z Grupy KI w tym AESA, przystąpiło do Programu Etycznego Global Compact Poland. Tym samym przyjęty kierunek rozwoju w oparciu o przestrzeganie zasad etycznych i zrównoważonego rozwoju.

Podpisany z inicjatywy Kulczyk Foundation program etyczny jest zestawem zasad, którymi powinny kierować się firmy działające w sposób odpowiedzialny i zrównoważony., Opracowany został m.in. na podstawie Powszechnej Deklaracji Praw Człowieka, Wytycznych ONZ ds. biznesu i praw człowieka, Celów Zrównoważonych Rozwoju ONZ oraz 10 zasad United Nations Global Compact.

Do grona sygnatariuszy Standardu wypracowanego przez Global Compact Poland i partnerów biznesowych oprócz Autostrady Eksploatacji przystąpiły również: Autostrada Wielkopolska SA, Autostrada Wielkopolska II SA, Polenergia Elektrociepłownia Nowa Sarzyna Sp. z o.o., Polenergia SA., CIECH Pianki, CIECH Sarzyna, CIECH Vitrosilicon, CIECH Soda Polska, CIECH Soda Romania i CIECH SA. Podpisanie Standardu, przez spółki w których udziały ma Kulczyk Investments, było pierwszym tego typu działaniem wewnątrz Grupy KI. Stworzony przez Global Compact Network Poland Standard Programu Etycznego jest unikalnym narzędziem zarządzania na świecie.

Bezpieczeństwo w pracy

[403-2] Kwestie bezpieczeństwa i higieny pracy są od lat w Autostradzie Eksploatacji traktowane priorytetowo. Stanowią wręcz z nich kluczowy element Misji firmy. Praca bezpośrednio na drodze, przy ruchu pojazdów na autostradzie, należy do wyjątkowo niebezpiecznych. Nieprzestrzeganie procedur i nieodpowiednie zachowanie, może stanowić realne zagrożenia dla życia i zdrowia. Ryzyka nigdy całkowicie nie da się w pełni wyeliminować, ale z pewnością można je skutecznie ograniczać.

Spółka od lat bardzo dużą rolę przywiązuje do BHP. Nie jest to tylko ocena zarządu spółki, ale właśnie pracowników. W przywoływanych już wcześniej wynikach badań satysfakcji, zespół bardzo pozytywnie postrzega kompleksowe działanie firmy w obszarze BHP. Zgodnie z deklaracjami 86,3% (2016) czuje się komfortowo i bezpiecznie (BHP) kiedy wykonuje obowiązki służbowe. Z tym, że w firmie kładzie się duży nacisk na standardy BHP zgadza się aż 96,8% (2016) zatrudnionych. Równocześnie o tym, że rozwiązania techniczne oraz opracowane procedury pracy zapewniają bezpieczeństwo pracowników, przekonanych było 94,5%.

Założeniem mądrej polityki BHP nie powinno być wyłącznie wywiązanie się z wymagań prawnych. Choć oczywiście jest ono bezwzględnie konieczne i bezsprzecznie sprawia, że miejsce pracy staje się bezpieczniejszym, nie może stanowić celu samego w sobie. Rolą odpowiedzialnej firmy jest podjęcie działań, które przyczynią się do skutecznego zmniejszenia wypadkowości, nawet jeśli są to działania wykraczające ponad prawne wymogi. Trzeba pamiętać, że ani opracowane dla wszystkich stanowisk oceny ryzyka, czy nawet najlepsze środki ochrony fizycznej uchronią przed wypadkiem, tylko i wyłącznie wtedy, kiedy będą właściwie wykorzystywane. Jak pokazują analizy prowadzone w firmie i dotychczasowe doświadczenia – problem bezpieczeństwa nie leży w samych zabezpieczeniach, ale najczęściej w rutynie i ignorowaniu zasad bezpieczeństwa. Przechodzone okresowo, obligatoryjne szkolenia BHP, nie zawsze okazują się wystarczające.

W latach wcześniejszych spółka opracowała i wydała specjalną broszurę. Każdy pracownik, włączając także te osoby, które dopiero rozpoczynają pracę w Autostradzie Eksploatacji, otrzymuje, oprócz

podstawowych informacji o firmie i zakresu obowiązków, również broszurę dotyczącą praktycznych aspektów BHP w pracy na autostradzie. Jej zawartość różni się w zależności od działu. Znajomość opisanych w broszurze procedur jest elementem corocznej oceny pracowników.

Zbyt rzadko, mówi się niestety o jeszcze jednym aspekcie związanym z bezpieczeństwem pracowników, pracujących bezpośrednio na drodze. Należy pamiętać o tym, że przestrzeganie procedur i zachowanie szczególnej ostrożności obowiązuje nie tylko pracowników utrzymania, ale też kierowców. Niestety bywa z tym różnie, a pracownicy utrzymania i placów poboru opłat mogliby przytoczyć niejedną przykłąd nieodpowiedzialności, brawury, czy zwykłej głupoty kierowców. Można jedynie nagłaśniać problem, uwrażliwiać i prosić o zdjęcie nogi z gazu, i dostosowanie prędkości do ograniczeń wprowadzanych w miejscach, w których prowadzone są prace lub pobierane opłaty za przejazd. Miejsca te są zawsze bardzo wyraźnie oznakowane, a wprowadzone ograniczenia mają właśnie zapewnić wszystkim znajdującym się na drodze bezpieczeństwo. Sprawić, że pracownicy cali i zdrowi wrócą do domu, do swoich rodzin. Aby dodatkowo zwiększyć bezpieczeństwo pracowników na drodze w 2016 roku zdecydowano się na zakup specjalnych poduszek zderzeniowych (poduszki takie, absorbują energię potencjalnego zderzenia, pomagają chronić zarówno pracowników, jak i użytkowników drogi). Niestety nie uchroniło to pracowników Autostrady Eksploatacji przed dwoma poważnymi wypadkami, których sprawcami byli uczestnicy ruchu. Oba zakończyły się ciężkimi obrażeniami pracowników. W przypadku jednego z nich kierowca TIR-a, prawdopodobnie zasnawszy, staranował samochód ciężarowy Autostrady Eksploatacji. Badania wykazały, że kierowca TIR-a nie podjął nawet próby hamowania, a w jego organizmie oraz organizmie zmiennika stwierdzono obecność alkoholu. Niestety obaj ponieśli śmierć. Pracownik Autostrady Eksploatacji odniósł poważne obrażenia i trafił na długotrwałe zwolnienie lekarskie.

W związku ze wzrostem zagrożeń, Autostrada Eksploatacja zainicjowała w 2017 roku kampanię społeczną "Autorefleksja za kółkiem", mającą zwiększyć bezpieczeństwo m.in. osób pracujących na autostradzie. Równocześnie, mając na uwadze skutki dwóch wypadków, które miały miejsce, a które dotknęły cały zespół, do programów szkoleniowych włączono tematykę traumy powypadkowej. Poszkodowanym udzielono pomocy psychologicznej, a ich rodzinom wsparcia (nie tylko finansowego, ale również pomocy np. w zakresie związanym ze sprawnym zorganizowaniem niezbędnych badań lekarskich, itp.).

Autorefleksja za kółkiem

„Nie jestem kotem, nie mam siedmiu żyć, omiń mnie bezpiecznie!” ,to jedno z haseł kampanii społecznej „Autorefleksja za kółkiem”. Jej celem jest zwrócenie uwagi kierowców na osoby pracujące na autostradzie A2, jak również na innych drogach w Polsce. Ambasadorami kampanii, która potrwa do końca września, są osoby znające realia autostradowe od podszewki: kasjerki i pracownicy utrzymania oraz patrolowcy pracujący na autostradzie.

Zadaniem kampanii jest zwrócenie uwagi na ten problem oraz przekazanie kierowcom konkretnych komunikatów, jak zachować się by nie tylko czuć się na autostradzie bezpiecznie ale też zapewnić bezpieczeństwo innym użytkownikom drogi, w tym osobom pracującym na autostradzie.

Hasła kampanii, promujące konkretne zachowanie na drodze pojawiły się na kabinach kasjerskich, w Miejscach Obsługi Podróżnych oraz na samochodach patrolowych i interwencyjnych. Specjalne bannery z hasłami kampanii promującymi bezpieczną jazdę umieszczone zostały też na stronie internetowej Operatora.

„Jesteśmy dalecy od moralizowania i epatowania strachem. Chcemy w lekki, nieraz żartobliwy sposób zwrócić uwagę kierowców na naszych pracowników pracujących na autostradzie i zachęcić ich do autorefleksji oraz do jazdy zgodnie z przepisami” - tłumaczy Edward Targosz prezes zarządu Autostrada Eksploatacja SA - inicjatora kampanii. „ Liczymy, że w trakcie kampanii uda nam się namówić kierowców do stania się ambasadorami idei bezpiecznej jazdy”.

„Jeżdżąc od 6 lat w patrolu na co dzień widzę nie tylko brawurową jazdę niektórych kierowców, ale też jej skutki” - mówi Adam Pawlus pracownik zabezpieczenia autostrady z Obwodu Utrzymania Autostrady w Ilance. „Jadący tak szybko i nie zwracający uwagi na wystawione przez nas znaki ograniczenia prędkości kierowcy nie są w stanie w porę zareagować. Ostatni wypadek, gdzie kierowca cysterny nie zauważył naszego wozu patrolowego i w niego wjechał pokazuje, że nawet najlepszy sprzęt jakim dysponujemy i poduszki antyzderzeniowe, którymi zabezpieczamy nasze prace na drodze nie są w stanie w 100% zapewnić nam bezpieczeństwa jeśli sami kierowcy nie będą uważali”.

Kampania „Autorefleksja za kółkiem” ma zwrócić uwagę kierowców również na pracowników Placów Poboru Opłat.

„ Liczymy na to, że akcja ta uświadomi naszym klientom, że jesteśmy jak naczynia połączone. My jesteśmy tu dla nich, jednak ważne by oni też zauważyli w porę Plac Poboru Opłat i pracujących tu ludzi. W kabinach kasjerskich nie siedzą automaty! Mamy jedno życie, naszych bliskich i marzenia. Każdego dnia chcemy po pracy bezpiecznie wrócić do swoich rodzin. Dlatego też tak ważne jest by kierowcy nie pędzili jak tornado i wyhamowali jak się do nas zbliżają. Wówczas i my i oni bezpiecznie wrócimy do naszych domów” tłumaczy Agnieszka Nowacka, kasjerka z Placu Poboru Opłat w Nagradowicach, jedna z ambasaderek kampanii.

Oprócz naklejek na kabinach kasjerskich, informacji na szlabanach, plakatów oraz billboardów umieszczonych na MOP-ach komunikaty informujące o tym, że na drodze pracują ludzie i sprzęt pojawiają się również w aplikacji Yanosik, w której na bieżąco wyświetlane są komunikaty o utrudnieniach na drodze przesyłane przez Centrum Zarządzania Autostradą.

Wypadki ostatniego roku, nawet jeśli było ich mniej, były zdecydowanie poważniejsze, na czym zaważyły wspomniane dwa zdarzenia drogowe:

	2015	2016	2017
Wskaźnik częstości wypadków	14,76	14,44	12
Wskaźnik ciężkości wypadków	60,37	26,13	53,71
Liczba wypadków przy pracy	8	8	7
Liczba śmiertelnych wypadków przy pracy	0	0	0
Liczba stwierdzonych chorób zawodowych	0	0	0

Dialog z pracownikami

[102-43, 102-44] W 2017 roku nie zaszły istotne zmiany w zakresie i charakterze dialogu prowadzonego z pracownikami. Jak co roku na zamknięcie sezonu zimowego, a następnie letniego, miały miejsce spotkania kierownictwa firmy z pracownikami poszczególnych obwodów i placów poboru opłat. Są one szansą na wymianę opinii, bezpośrednie zgłaszanie problemów i oczekiwań oraz rozstrzygnięcie wątpliwości dotyczących miejsca i warunków pracy.

W 2017 roku nie realizowano badania satysfakcji pracowników (najbliższe planowane jest na rok 2018).

DLaczego warto korzystać z autostrady?

Autostrada Eksploatacja jest liderem wśród nielicznych operatorów drogowych, zajmujących się w Polsce eksploatacją autostrad. Na tle konkurentów wyróżnia się zdecydowanie wieloletnim doświadczeniem. Niekwestionowane kompetencje sprawiają, że pracownicy spółki często wypowiadają się jako eksperci. Chodzi zarówno o wypowiedzi na tematy związane z autostradami w mediach, jak również o zwykłą, nieformalną koleżeńską pomoc, o którą zwracają się koledzy z konkurencyjnych firm. Tym co wyróżnia spółkę na tle konkurentów jest możliwość czerpania z wiedzy zagranicznych firm, od dziesięcioleci zajmujących się eksploatacją autostrad. Autostrada Eksploatacja od lat jest członkiem stowarzyszenia Club Exploation, organizacji zrzeszającej operatorów autostrad, w których udziały ma Egis Road Operations. Dzięki aktywnemu współdziałaniu i dzieleniu się doświadczeniami z innymi zrzeszonymi w organizacji operatorami autostrad, spółka ma szansę budować unikalne w skali Polski kompetencje. Warto jednak zaznaczyć, że od kilku lat to nie tylko Autostrada Eksploatacja uczy się od innych, ale coraz częściej jest tą firmą, z której wiedzy i doświadczeń czerpią inni operatorzy.

[416-1] Przykładem szczególnie owocnej kooperacji pomiędzy Autostradą Eksploatacją, Koncesjonariuszem a służbami ratowniczymi (m.in. Policja, Straż Pożarna) jest wypracowanie Planu Działań Ratowniczych. Niewielu kierowców zdaje sobie sprawę z tego jak szczegółowe są te ustalenia. Niemniej kiedy dojdzie do poważnego wypadku, nie tylko podzielone są role poszczególnych służb, ale nawet pozycje i kolejność w jakiej pojazdy poszczególnych z nich zatrzymują się od miejsca zdarzenia. Tam nie ma miejsca na przypadkowość – droga do drzwi karetki pogotowia musi być możliwie najkrótsza, dlatego ta zatrzymuje się przed pojazdem. Swoje miejsce ma policja oraz strażacy, a także pracownicy utrzymania, którzy muszą je zabezpieczyć. Również śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wiedzą gdzie, w zależności od miejsca zdarzenia, mogą bezpiecznie lądować by przejąć poszkodowanych. Aby w sytuacji awaryjnej procedury zadziałały bez zarzutu, na koncesyjnym odcinku, cyklicznie, odbywają się wspólne ćwiczenia na autostradzie. Ostatnie odbyły się we wrześniu 2017 roku na wysokości MOP Chwałszczyce. Wypracowane rozwiązania pozwalają reagować szybko, a jasne procedury, wzajemny dialog, zrozumienie ról oraz po prostu dobre relacje, pozwalają efektywnie współpracować, zwłaszcza w sytuacjach krytycznych, kiedy każda minuta ma znaczenie.

Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu

[416-1] Kluczową częścią prac utrzymaniowych jest standardowy i rutynowy monitoring. Niemniej tego typu działania, w pewnym sensie prewencyjne, najskuteczniej przyczyniają się do ograniczenia ryzyka i podniesienia poziomu bezpieczeństwa podróżnych. Pracownicy działu eksploatacji regularnie, w dzień i w nocy, patrolują autostradę, reagując na zauważone nieprawidłowości (np. usuwając niebezpieczne przedmioty, które mogłyby stanowić zagrożenie dla użytkowników, czy zabezpieczając uszkodzenia ogrodzeń). Patrole autostradowe są w każdym miejscu autostrady co 2 godziny w ciągu dnia i co 4 godziny w nocy, przejeżdżając rocznie około 2 mln kilometrów. Weryfikują też zgłoszenia wpływające do Centrum Zarządzania Autostradą (np. zgłoszenia użytkowników na numer alarmowy). Te same służby czuwają także nad stanem technicznym infrastruktury i szeroko

pojętym porządkiem na parkingach. Kwestie bezpieczeństwa koordynowane są przez specjalistę do spraw bezpieczeństwa.

Renowacja nawierzchni A2 na odcinku Września-Konin

W okresie od lipca do grudnia 2017 roku okresowo zamykane były odcinki jezdni autostrady w związku z pracami drogowymi, które prowadzone są zgodnie z planem tzw. ciężkiego utrzymania, który zakłada renowację nawierzchni po 10 latach użytkowania. Wykonawcą prac była firma Strabag. Tymczasowa organizacja ruchu została uzgodniona z Komendą Wojewódzką Policji w Poznaniu, GDDKiA, Autostradą Wielkopolską SA i Autostradą Eksploatacją SA.

Opisana powyżej praca jest pracą powtarzalną, która wiąże się ze ścisłym przestrzeganiem procedur, niemniej kluczową rolę w utrzymaniu autostrady odgrywa wieloletnie doświadczenie oznaczające wyższą skuteczność prowadzonych działań. Pracownicy o dłuższym stażu pracy dostrzegają elementy, które z pewnością nigdy nie zwróciłyby uwagi osób postronnych. Co więcej, w kontrolowany sposób potrafią bardzo szybko i sprawnie reagować na zauważone nieprawidłowości. Doświadczenie pracowników pozwala także udoskonalać obowiązujące procedury. Dzięki sprawnie przeprowadzonym akcjom, udaje się uratować większość zwierząt, które mimo systemu ogrodzeń, wtargnęły na autostradę. Takie incydenty stanowią zagrożenie dla życia i zdrowia zarówno uczestników ruchu, jak i spłoszonych zwierząt. Dzięki szybkiej akcji, zagubione zwierzę trafia z powrotem do lasu, a kierowcy nawet nie są świadomi, że jeszcze kilkanaście minut wcześniej w mijanym przez nich miejscu istniała sytuacja alarmowa.

Na wszystkich wozach patrolowych umieszczone zostały numery alarmowe do Centrum Zarządzania Autostradą. Pracownicy Centrum współpracują i pozostają w kontakcie z Centrum Powiadomienia Ratunkowego (CPR), obsługującym ogólnopolski numer alarmowy 112, co sprawia, że informacje o zdarzeniach drogowych trafiają do niego znacznie szybciej. Główną bolączką wydaje się tu być swoista obojętność i brak świadomości, że informacja o nawet niewielkim przedmiocie, który spadł z jadącego pojazdu, może przyczynić się nawet do uratowania czyjegoś życia. Pracownicy eksploatacji reagują na każdy tego typu sygnał: odpowiednio oznakowany pojazd pojawi się w określonym miejscu w ciągu kilkunastu minut, ale nie później niż w ciągu 30 minut i usunie zagrożenie. Bez informacji od kierowców obiekt taki będzie mógł zostać zidentyfikowany dopiero przez regularny patrol.

ładu i porządku na autostradzie pilnują funkcjonariusze policji. Policja interweniuje nie tylko w przypadku zauważania nieprawidłowości, ale także w momencie zgłaszania nieprawidłowości przez pracowników Autostrady Eksploatacji zatrudnionych tak w Obwodach Utrzymania Autostrady jak i na Placach Poboru Opłat (np. o nietrzeźwych kierowcach). W sytuacji kiedy kasjer na Placach Poboru Opłat ma choćby cień podejrzenia, iż obsługiwany przez niego kierowca może znajdować się pod wpływem alkoholu, od razu, każdorazowo, powiadamiana jest policja. Na trasie A2 rocznie policja zatrzymuje około stu nietrzeźwych kierowców, w dużym stopniu dzięki czujności kasjerów Autostrady Eksploatacji.

Autostrada do szkoły

Jest to program społeczno-edukacyjny realizowany w gminach województwa wielkopolskiego i lubuskiego. Kampania wykorzystuje technologię virtual reality - dzięki goglom i dedykowanej

programowi aplikacji uczniowie przenoszą się do wirtualnego świata, gdzie rozwiązują zagadki związane z bezpieczeństwem na drodze. W wybranych szkołach realizowane są dodatkowe elementy infrastrukturalne, mające na celu realne podniesienie poziomu bezpieczeństwa dzieci w pobliżu szkół. To kompleksowy program kształcenia, łączący:

- naukę,
- zabawę oraz
- innowacyjną technologię.

Za pomocą specjalnych gogli pozwala przenieść się do wirtualnego miasta, poruszać po wirtualnych drogach, a podczas zabawy uczyć zasad ruchu drogowego. Organizatorzy udostępniają dzieciom również interaktywne stoły iTable, dzięki którym każda lekcja zamienia się w podróż po świecie zaawansowanej technologii. W dodatku tam, gdzie wymaga tego sytuacja, organizatorzy finansują budowę niezbędnej infrastruktury. Szkoły z województwa wielkopolskiego i lubuskiego mogą zgłaszać się do udziału w programie poprzez stronę www.autostradadoszkoly.pl.

Organizatorem programu jest Autostrada Wielkopolska, koncesjonariusz A2. Autostrada Eksploatacja włączyła się we współfinansowanie programu.

Kierowcy podróżujący koncesyjnym odcinkiem A2 Świecko- Konin są na bieżąco informowani o utrudnieniach na drodze dzięki tablicom zmiennej treści wyświetlanym w aplikacji mobilnej Yanosik. Osoby korzystające z Yanosika, zbliżając się np. do zatoru, czy miejsca gdzie doszło do wypadku otrzymują powiadomienie o typie i miejscu utrudnienia. Informacja pojawia się na ekranie 2 km przed dwoma ostatnimi zjazdami z autostrady, tak by kierowca mógł podjąć decyzję, czy zjechać z autostrady na najbliższym, czy na kolejnym węźle.

Informacje na bieżąco - nowa usługa AESA

W 2017 roku na stronie www.aesa.pl uruchomiona została nowa usługa, dzięki której jadący koncesyjnym odcinkiem autostrady A2 Świecko – Konin kierowcy mogą w czasie rzeczywistym sprawdzić bieżącą sytuację na drodze.

Trudne warunki atmosferyczne

[301-1, 416-1] Dla bezpieczeństwa kierowców niezmiernie istotne jest zagwarantowanie skutecznych i efektywnych procedur, choćby w przypadku spodziewanych opadów śniegu. Centrum Zarządzania Autostradą dysponuje dedykowanymi prognozami pogody, co pozwala zawczasu przewidzieć zbliżające się opady i przygotować na ich nadejście.

Obwody Utrzymania Autostrad wyposażone są w nowoczesny sprzęt, który pozwala na utrzymanie przejezdności trasy, nawet w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych. Przykładowo, w sezonie zimowym utrzymaniem autostrady zajmują się solarki wyposażone w nowoczesne dozowniki, które dostosowują ilość soli do bieżących warunków atmosferycznych. Dzięki współpracy z renomowanymi i sprawdzonymi dostawcami, wykorzystuje się surowiec (sól drogową) o optymalnych parametrach.

Co więcej, stosowana sól jest wcześniej nawilżana solanką, dzięki czemu, proces topnienia śniegu zaczyna się szybciej, a sama sól przykleja się do powierzchni i nie jest np. zdmuchiwana przez wiatr. Rozwiązanie to z jednej strony poprawia bezpieczeństwo drogowe, z drugiej dba o środowisko poprzez ograniczanie przedostawania się nadmiernych ilości soli do gleby i wód gruntowych.

W przypadku wystąpienia szczególnie niskich temperatur, w miejsce chlorku sodu (soli drogowej), stosuje się chlorek wapnia wykazujący wówczas większą skuteczność. Z założenia, ze względów bezpieczeństwa na autostradzie, nigdy nie stosuje się piasku ani jego mieszanek z solą.

Sezon zimowy 2016/2017, podobnie jak wcześniejszy, nie należał do szczególnie śnieżnych, stąd też stosunkowo niewielkie zużycie soli:

	j.m.	2015/2016	2016/2017
Zużycie soli	tona	7 286,5	7 217,3
Zużycie soli na 1 km autostrady	ton/km	28,7	28,4

Autorefleksja za kółkiem: ważna też zima!

Niebezpieczne zachowania kierowców, którzy nie taktują solarek jako sprzętu mającego ułatwić im podróżowanie a czegoś co przeszkadza im szybko dojechać do celu podróży stało się jednym z aspektów, na który położono szczególny nacisk w kampanii społecznej.

„Chcemy by kierowcy zdali sobie sprawę, że pracujący na trasie sprzęt ma im ułatwić podróżowanie a co najważniejsze ma pomóc by dojechali do celu swojej podróży bezpiecznie”. – tłumaczy Włodzimierz Matczak, dyrektor działu Eksploatacji. „Jeśli kierowca decyduje się wyprzedzić nasz sprzęt musi liczyć się z tym, że po pierwsze trasa przed solarką będzie nieodśnieżona a co najważniejsze że manewr, który zdecydowali się wykonać może być bardzo niebezpieczny zarówno dla niego jak i dla sprzętu, który uszkodzony może być unieruchomiony na kilka tygodni” dodaje W. Matczak

Tym razem do kontaktu z klientem wykorzystane zostały Place Poboru Opłat. Hasła kampanii jak zwykle traktujące temat z przymrużeniem oka zawisły wyłącznie na szlabanach oraz automatach biletowych, bowiem zimą mniej kierowców zatrzymuje się na terenach rekreacyjnych parkingów przyautostradowych.

Wypadki

[416-1] Autostrady zaliczane są do najbezpieczniejszej kategorii dróg. Mimo większych prędkości, bezkolizyjne skrzyżowania, dwa pasy ruchu, brak pieszych, odpowiednio zaprojektowane zakręty, zabezpieczenie drogi przed wtargnięciem na nią zwierzyny, czy wreszcie dobry stan nawierzchni, sprawiają, że na drogach tego typu rzadziej dochodzi do wypadków. Potwierdzają to statystyki. Odnosząc liczbę zdarzeń drogowych do długości odcinka i porównując je z analogicznymi wielkościami obliczonymi ze statystyk dotyczących polskich ogółu dróg, zobaczymy, że prawdopodobieństwo wypadku na koncesyjnym odcinku autostrady A2 jest znacząco niższe. Opinię tę podzielają również kierowcy.

W badaniu przeprowadzonym na przy autostradowych parkingach w połowie 2017 roku **pozytywnie poziom bezpieczeństwa oceniło 90,7% ankietowanych kierowców** (w porównaniu do 96,9% w roku 2015). Przede wszystkim pogorszyło się, zdaniem respondentów, zachowanie innych uczestników ruchu – pozytywnie ocenia je 64,9% pytanym (w porównaniu do 71,3% rok wcześniej). Nieco słabiej użytkownicy oceniają poziom utrzymania drogi pod kątem poziomu bezpieczeństwa drogowego – odsetek pozytywnych ocen wzrósł 92,6% (z 96,2% rok wcześniej).

O ile rok 2016 był najbezpieczniejszym od wielu lat pod względem statystyk wypadków na całym ponad 250 kilometrowym odcinku autostrady, o tyle statystyki z 2017 roku pokazują zdecydowane pogorszenie sytuacji.

	2015	2016	2017
I segment (Nowy Tomyśl – Konin)			
Wypadki na 1 mld przejechanych km	17,54	12,7	30,12
Ranni na 1 mld przejechanych km	22,65	12,7	42,3
Zabici na 1 mld przejechanych km	1,46	1,34	2,56
II segment (Świecko - Nowy Tomyśl)			
Wypadki na 1 mld przejechanych km	13,58	25,09	24,82
Ranni na 1 mld przejechanych km	18:10	47,39	41,8
Zabici na 1 mld przejechanych km	6,3	1,39	10,45
Wypadki na 1 mld przejechanych km	16,24	16,71	28,38
Ranni na 1 mld przejechanych km	21,17	23,94	42,13
Zabici na 1 mld przejechanych km	2,95	1,36	5,16

Sytuacje krytyczne

Infrastruktura koncesyjnego odcinka autostrady A2 Konin – Świecko została zaprojektowana w sposób, który gwarantuje ograniczenie skutków groźnych wypadków, takich jak przykładowo rozszczelnienie się cysterny z ładunkiem niebezpiecznym. Rozwiązania takie obecne są zarówno na starszym odcinku Nowy Tomyśl – Konin, jak i na oddanym do użytku w 2011 roku odcinku prowadzącym od Świecka do Nowego Tomyśla. Miejsca Obsługi Podróżnych wyposażone są w system umożliwiający bezpieczny dla środowiska postój nieuszczelnej cysterny. Również w przypadku awarii na trasie przejazdu, gdyby nie udało się dotrzeć do Miejsca Obsługi Podróżnych, system odwadniający autostrady jest zaprojektowany w sposób, który zapewnia środowisku bezpieczeństwo, a pracownicy Autostrady Eksploatacji przygotowani są do tego, by w krytycznej sytuacji pomóc służbom ratowniczym w zabezpieczeniu miejsca wypadku i ograniczeniu jego negatywnych skutków.

W roku 2017 nie odnotowano żadnych poważniejszych awarii, ani wypadków, które skutkowałyby poważnymi skażeniami środowiska naturalnego.

Satysfakcja podróżnych

[102-43, 102-44] Na początku lipca 2017 roku Autostrada Eksploatacja kolejny raz przeprowadziła badanie ankietowe kierowców (w trakcie płacenia przez nich za przejazd w Punktach Poboru Opłat), które miało na celu ocenę:

- ogólnego zadowolenia z podróży autostradą i skłonności do polecenia jej innym kierowcom,
- zadowolenia z utrzymania trasy,
- obsługi w Punktach Poboru Opłat,
- utrzymania Miejsc Obsługi Podróżnych,
- poziomu opłat za przejazd.

Analogicznie do lat poprzednich przeprowadzono też równoległe, pogłębione badanie kierowców, które zrealizowane zostało na parkingach zlokalizowanych w Miejscach Obsługi Podróżnych. Dzięki

niemu udało się jeszcze lepiej poznać opinie kierowców. Ankieterzy, mając więcej czasu, mogli zapytać podróżnych nie tylko o ogólną ocenę komfortu podróży autostradą, ale też o jakość nawierzchni, bezpieczeństwo, oznakowanie, zachowanie innych kierowców, dostępność stacji paliw, stan techniczny parkingów i toalet.

Wyniki badania przeprowadzonego w 2017 roku są podobne do wyników z roku 2016, lecz można niestety zaobserwować osłabienie niektórych istotnych wskaźników. W przypadku badania realizowanego w PPO niezmiennie najsilniejszymi stronami autostrady w ocenie kierowców są:

- obsługa w punktach poboru opłat,
- stan utrzymania trasy oraz utrzymanie MOP.

Czynnikiem tradycyjnie już ocenianym najslabiej jest poziom opłat. Niemniej, jeśli chodzi o ten ostatni aspekt, to zarówno w badaniu realizowanym w PPO, jak i realizowanym na MOP, można było zaobserwować wzrost poziomu akceptacji dla bieżących cen za przejazd (tj. w porównaniu do zeszłego roku zwiększył się odsetek kierowców udzielających pozytywnych odpowiedzi dotyczących poziomu opłat).

To co z pewnością cieszy, to zauważalny wzrost wśród kierowców świadomości korzyści, jakie płyną z wyboru autostrady, takich jak: większy komfort i bezpieczeństwo. Są to właśnie te elementy, na które AESA zwraca zawsze uwagę i zapisała je w swojej Misji. Niezmiennie jednak najwyższą notowaną korzyścią pozostaje możliwość szybszego odbycia podróży. Równocześnie jednak wzrostowi istotności tych aspektów towarzyszy gorsza ich percepcja, co jest niekorzystne z punktu widzenia AESA. Na obniżenie poczucia bezpieczeństwa (zmiana odsetka pozytywnych odpowiedzi 96,9% do 90,7%) wpływa jednak zdecydowanie bardziej niebezpieczne zachowanie innych kierowców (zmiana odsetka pozytywnych odpowiedzi 71,2% do 64,9%), przy relatywnie mniejszym wpływie stanu infrastruktury trasy (z 96,2% do 92,6%). Nieco słabiej niż rok wcześniej, ale wciąż bardzo wysoko, kierowcy oceniają komfort podróży. Jednocześnie oceny stanu nawierzchni, i utrzymania trasy, jej oznakowania i płynności ruchu pozysły na praktycznie niezmiennym poziomie w porównaniu do poprzedniego roku.

Nowymi pytaniami w badaniu w 2017 roku były pytania odnoszące się do prac utrzymaniowych na drodze. Analizowano na ile same prace są zauważane przez kierowców i na ile dostosowują oni prędkość do związanych z tym warunków jazdy. Niestety odpowiedzi okazały się być zatrważające. Prowadzone prace zauważa jedynie 43% ankietowanych kierowców. 89,9% spośród tych, którzy je zauważyli, pozytywnie ocenia oznakowanie. Jednocześnie tylko 66% redukuje prędkość (13% zgodnie z ograniczeniami (znaki), 53% do takiej, która w ich odczuciu była bezpieczna). Jeśli chodzi o pozostałych, to 19% spośród ankietowanych, którzy zauważyli prace, uznało, że zmniejszenie prędkości nie jest konieczne, a 15% zorientowało się zbyt późno by przyhamować.

Przez wiele lat A2 kojarzona była przez kierowców z niewystarczającą liczbą stacji paliw na trasie. Nawet jeśli problem ten nie dotyczył bezpośrednio odcinka koncesyjnego, to trudno winić kierowców za to, że często oceniają oni dłuższy odcinek trasy, nie zawsze mając świadomość przez kogo jest on zarządzany i utrzymywany. Dlatego też na oceny odcinka utrzymywanego przez AESA wpływ miała z pewnością niewystarczająca liczba stacji paliw na odcinku Konin-Warszawa. Niemniej jednak problem braku stacji został zażegnany, ponieważ aż 85,5% badanych ocenia pozytywnie ich dostępność. Warto nadmienić, że w 2017 roku przy koncesyjnym odcinku autostrady A2 uruchomiono dwie nowe stacje paliw oraz otworzono dwie nowe restauracje.

Nowe stacje BP i restauracje KFC na A2

W październiku 2017 roku na MOP Gozdowo i MOP Sołeczno dla podróżujących koncesyjną A2 otwarte zostały nowe stacje paliw BP. Obecnie przy koncesyjnej A2 co 50 km funkcjonuje łącznie 12 stacji benzynowych, po 6 w obu kierunkach.

Równoległe z uruchomieniem nowych stacji benzynowych na MOP Gozdowo i Sołeczno rozpoczęły działalność dwie restauracje KFC.

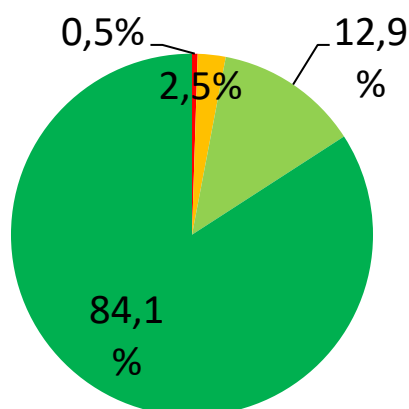
– *Komfort kierowców korzystających z Autostrady Wielkopolskiej jest dla nas niezwykle istotny - stąd właśnie inwestycje w infrastrukturę bezpośrednio przy koncesyjnym odcinku A2. Nowoczesne stacje paliw BP wraz z restauracjami i miejscami wypoczynku, które właśnie zostały udostępnione użytkownikom A2 stanowią wypełnienie naszych zobowiązań w tym zakresie wynikających z umowy z rządem. Z pewnością będą to miejsca pozwalające naładować baterie podczas podróży* – mówi Zofia Kwiatkowska, rzeczniczka prasowa AWSA.

W ostatnim badaniu zaobserwować można równocześnie spadek deklarowanego korzystania z parkingów. Nastąpił też spadek ocen dostępności samych parkingów i ich stanu. Równocześnie jednak, co należy podkreślić, ocena stanu technicznego, estetyki i czystości jest wciąż wysoka i tylko nieznacznie niższa niż w poprzednim roku (spadek z 95,9% pozytywnych ocen do 92,2% pozytywnych ocen).

Tradycyjnie bardzo dobrze oceniana jest obsługa w punktach poboru opłat (wzrost z 92,0% do 93,1% pozytywnych ocen), w tym uprzejmości kasjerów (zmiana z 96,5% na 96,3%).

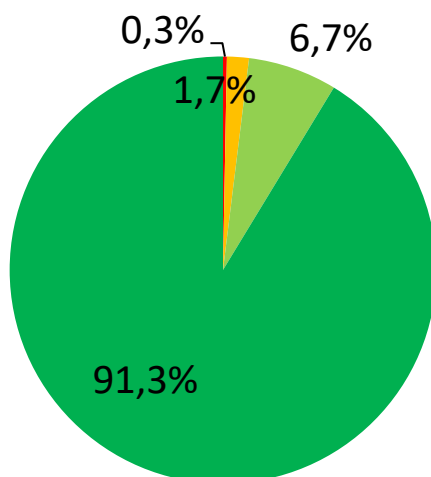
Po wieloletnim okresie wzrostu skłonności do polecenia przejazdu autostradą (tzw. wskaźnik NPS, który pokazuje różnicę pomiędzy odsetkiem klientów, którzy byliby skłonni polecić produkt lub usługę, a tymi, którzy zdecydowanie odradziliby ją znajomym) przestał się umacniać. Wskaźnik ten notował corocznie od 2012 roku wzrost, przyjmując w kolejnych okresach wartości: 60,8 (2012), 63,6 (2013), 65,1 (2014), 67,7 (2015), 70,5 (2016)). Tymczasem w jego wartość w 2017 roku wartość ustabilizowała się na poziomie 70,6 (2017).

Pyt.: Jak ocenia Pan(i) stan utrzymania trasy?



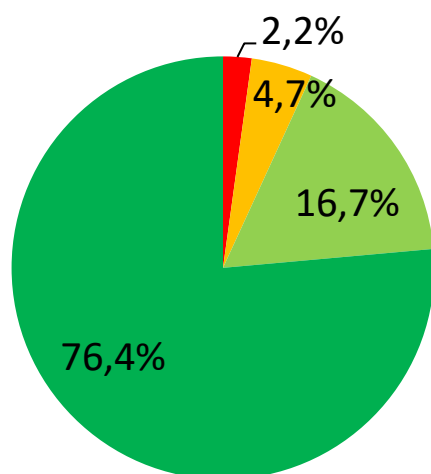
- zdecydowanie źle
- raczej źle
- raczej dobrze
- zdecydowanie dobrze

Pyt.: Jak ocenia Pan(i) sprawność obsługi w punkcie poboru opłat?



- zdecydowanie źle
- raczej źle
- raczej dobrze
- zdecydowanie dobrze

Pyt.: Jak ocenia Pan(i) stan utrzymania Miejsc Obsługi Podróżnych?



- zdecydowanie źle
- raczej źle
- raczej dobrze
- zdecydowanie dobrze

Reklamacje

[102-43, 102-44] Obowiązujące w spółce procedury reklamacyjne, stanowiące element kompleksowego planu zarządzania jakością, gwarantują rzetelne i terminowe rozpatrzenie reklamacji klientów. 100% odpowiedzi udzielanych jest w terminie, nie przekraczającym 14 dni. Około 22% z nich uznano za zasadne.

	2015	2016	2017
Liczba reklamacji	104	119	121

Kiedy roczną liczbę reklamacji odniesiemy do liczby pojazdów, jaka każdego dnia przejeżdża autostradą (ponad 20 tys./dobę), zobaczymy jak jest ich niewiele.

Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?

[102-15] Autostrada Eksploatacja SA, jako operator, zajmuje się bieżącym zarządzaniem i utrzymaniem autostrady A2 Świecko – Konin. Oznacza to m.in. dbałość o eliminowanie różnego rodzaju nieprawidłowości, mających wpływ na otoczenie przyrodnicze. Zadaniem firmy jest m.in. monitorowanie stanu technicznego infrastruktury i dbanie o jej należyty stan. Zadaniem pracowników jest też reagowanie na wszelkie sygnały i zdarzenia, które stanowią zagrożenie dla środowiska, w tym powiadamianie i pomoc w pracy służbom ratowniczym. Prawidłowo zarządzana autostrada, na której sprawnie usuwane są wszelkie nieprawidłowości, jest autostradą z najmniejszym negatywnym wpływem na środowisko.

[304-2] Charakter oddziaływania autostrady na środowisko jest niezmienny od lat. Jako kluczowe kategorie wpływu zidentyfikowano:

- potencjalne zagrożenie dla gleby i wód gruntowych związane z wyciekami substancji ropopochodnych z pojazdów poruszających się autostradą i ich przenikanie do wód i gleby oraz potencjalne wydarzenia o charakterze katastroficznym (wypadek pojazdu przewożącego ładunek niebezpieczny),
- odpady powstające na autostradzie,
- defragmentacja ekosystemów poprzez poprzecinanie szlaków migracyjnych zwierząt i ograniczenie zbiorowisk roślinnych,
- zużycie paliw, wody, środków do zwalczania śliskości i energii w wyniku eksploatacji (bilans masowy),
- hałas i spaliny emitowane przez poruszające się autostradą pojazdy.

Na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl autostrada przebiega głównie przez tereny leśne, w tym tereny o dużej wartości przyrodniczej. Tym samym oznacza to wzrost istotności zagrożeń związanych z bioróżnorodnością.

Warto również podkreślić, że mimo formalnego wygaśnięcia obowiązku monitoringu, Autostrada Eksploatacja zdecydowała się na nieobligatoryjne kontynuowanie monitoringu przejść dla dużych zwierząt.

Wycieki substancji i skażenia

Infrastruktura koncesyjnego odcinka autostrady A2 Świecko - Konin została zaprojektowana i wybudowana z uwzględnieniem rozwiązań, które mogą pomóc w ograniczaniu skażeń i ich skutków środowiskowych. Zastosowane na autostradzie rozwiązanie daje możliwość zgromadzenia w specjalnie do tego przeznaczonych zbiornikach substancji wyciekających z uszkodzonego pojazdu. Systemy odwodnienia pozwalają na odseparowanie substancji ropopochodnych, stanowiących zagrożenie dla wód powierzchniowych, poprzez uruchomienie zasuw zabezpieczających przed przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska wodnego jak i wyłapanie substancji ropopochodnych z wód spływających z autostrady poprzez zainstalowanie tzw. separatorów. Rolą

Autostrady Eksploatacji jest powiadomienie służb ratunkowych w sytuacjach zagrożenia oraz podjęcie działań minimalizujących rozprzestrzenianie się substancji niebezpiecznych przed przybyciem służb ratowniczych.

[306-3] W 2017 roku nie odnotowano zdarzeń drogowych w wyniku, których doszłoby do skażenia gruntu.

Zarządzanie odpadami

[306-2] W Obwodach Utrzymania Autostrady, Miejscach Obsługi Podróżnych oraz na Placach Poboru Opłat znajdują się pojemniki do selektywnej zbiórki odpadów (papier, szkło, metal, plastik). Analogicznie segregowane są odpady w biurach firmy. Łącznie zebrano następujące ilości surowców wtórnych¹⁷:

surowce wtórne	2016	2017
Opakowania z tworzyw sztucznych [T]	3,1	3,1
Opakowania z papieru i tektury [T]	3,3	3,9
Opakowania z metalu [T]	0,2	0,2
Opakowania szklane [T]	5,6	4,9

Niezmiennie od lat podstawowym problemem segregacji odpadów pozostaje niewystarczająca świadomość ekologiczna części podróżnych. Choć dzięki powszechnemu segregowaniu odpadów w gospodarstwach domowych sytuacja powinna ulegać poprawie, to o braku wystarczającej staranności świadczy wrzucanie przypadkowych, odpadów do kolorowych pojemników, służących zbiórce selektywnej lub wrzucanie surowców wtórnych do pojemników na odpady zmieszane.

W biurach Autostrady Eksploatacji wykorzystuje się papier wyprodukowany z certyfikowanego surowca. Kilka lat temu zrezygnowano z małych, biurkowych drukarek, na rzecz wielofunkcyjnych urządzeń biurowych, które zlokalizowane są na korytarzach. Zaopatrzone są one w system blokowania druku, co pozwala na wycofanie niechcianego dokumentu, a także pomaga monitorować nieracjonalne korzystanie z drukarek. Preferowany jest system dwustronnego drukowania, a jednostronnie zapisane kartki, wykorzystywane są jako brudnopisy. Działania te przyniosły oszczędności tak finansowe, jak i środowiskowe.

Wśród odpadów produkowanych przez firmę, są odpady zakwalifikowane do odpadów niebezpiecznych. Są to m.in.: oleje silnikowe i przekładniowe, akumulatory ołowiowe, filtry oleju itp. W 2017 roku było ich 2,6 tony. Wszystkie one odbierane są przez firmy posiadające wymagane zezwolenia, a ich zagospodarowanie jest odpowiednio udokumentowane. Ponadto odpady niebezpieczne zgodnie z najwyższymi standardami są magazynowane w odpowiednich pojemnikach ustawionych w zamkniętych pomieszczeniach i zabezpieczonych przed dostępem osób trzecich. Firma posiada wydzielone miejsca magazynowania na odpady oraz boksy na odpady większe gabarytowo. Zgodnie z decyzjami administracyjnymi miejsce i sposób magazynowania odpadów zabezpiecza środowisko przed zagrożeniami takimi jak m.in. wymywaniem substancji szkodliwych do środowiska.

¹⁷ Zestawienie uwzględnia zarówno odpady „z instalacji”, jak i „spoza instalacji” (np. odpady biurowe, z napraw maszyn drogowych, pozostawione przez podróżnych i podrzucone przez osoby trzecie, odpady komunalne i z koszenia).

łącznie w 2017 r. sama Autostrada Eksploatacja wytworzyła 37,9 tony (w tzw. instalacji). Łączna masa odpadów wytworzonych poza instalacją (np. odpady biurowe, z napraw maszyn drogowych, pozostawione przez podróżnych i podrzucone przez osoby trzecie, odpady komunalne i z koszenia) wyniosła 706 ton. Zostały one poddane unieszkodliwieniu lub powtórnemu wykorzystaniu.

Wpływ na bioróżnorodność

Charakter wpływu eksploatacji autostrady na otoczenie przyrodnicze nie zmienia się istotnie z roku na rok. Kluczowe znaczenie na oddziaływanie na etapie użytkowania, miał sam projekt autostrady. Chodzi zarówno o jej przebieg, jak i o zastosowane rozwiązania techniczne, sprzyjające ochronie przyrody. Koncesjonariusz przykładał do w/w kwestii bardzo dużą wagę, dzięki czemu, potencjalny negatywny wpływ autostrady na środowisko, w tym ryzyko powstania skażeń, zostały zminimalizowane. Ewentualnych błędów popełnionych na etapie projektowania i późniejszej budowy, nie dałoby się naprawić na etapie eksploatacji, dlatego etap planowania inwestycji był kluczowy dla jej późniejszego wpływu na otoczenie przyrodnicze. Niemniej pod tym względem trasa jest jedną z lepiej przygotowanych w Polsce.

[304-1, 304-3, 304-4, 306-5] Odcinek Nowy Tomyśl – Konin przebiega głównie przez tereny rolnicze, a nie przez tereny chronione i uznane za szczególnie cenne przyrodniczo. Jedynie na pewnym odcinku graniczy on z Nadwarciańskim Parkiem Krajobrazowym, a na wysokości Poznania przebiega w odległości kilku kilometrów od Wielkopolskiego Parku Narodowego. W przypadku odcinka Świecko – Nowy Tomyśl sytuacja wygląda jednak zgoła odmiennie: w ponad 80% przebiega przez tereny leśne, w tym cenne przyrodniczo, w tym kilka obszarów Natura 2000.

Wśród wspomnianych obszarów Natura 2000 i cennych przyrodniczo są obszary niekolidujące bezpośrednio z przebiegiem autostrady A2, ale znajdujące się w relatywnie niewielkiej odległości od niej. Pozostałe graniczą z nią a w paru przypadkach autostrada bezpośrednio je przecina. Do pierwszej grupy zaliczyć należy obszar¹⁸: „Nietoperek” (kod: PLH080003, powierzchnia 7 377,4 ha), „Dolina Środkowej Odry” (kod: PLB080004, powierzchnia 33 677,8 ha), „Dolina Pliszki” (kod: PLH080011, powierzchnia 5033,9 ha), „Ujście Ilanki” (kod: PLH080015, powierzchnia 908,4 ha), „Łęgi Słubickie” (kod: PLH080013, powierzchnia 825,1 ha), „Stara Dąbrowa w Korytach” (kod: PLH080042, powierzchnia 1630,4 ha), „Rynna Jezior Torzymских” (kod: PLH08_17, powierzchnia 307,3 ha, obszar konsultowany przez Ministerstwo Środowiska od 2010 r.), „Lasy Dobrosułowskie” (kod: PLH080037, powierzchnia 11 192,9 ha).

Autostrada bezpośrednio graniczy z obszarem „Buczyny Łagowsko – Sulęcińskie” (na długości ok. 3 km) (kod: PLH080008, powierzchnia 6771,0 ha), „Dolina Ilanki” (na odcinku ok. 1,8 km) ” (kod: PLH080009, powierzchnia 2232,8 ha), „Ujście Ilanki” w granicach proponowanych przez Wojewódzkie Zespoły Specjalistyczne, (potencjalnie na odcinku 0,8 km) (kod: PLH080015, powierzchnia 908,4ha).

¹⁸ Dokładne i aktualne opisy poszczególnych obszarów, w tym chronionych siedlisk i szczególnie cennych gatunków, a także walorów turystycznych i zagrożeń przyrodniczych można znaleźć dzięki wyszukiwarce: <http://www.obszary.natura2000.org.pl/index.php?s=lista&o=wyszukiwarka>

Południkowy układ cieków wodnych, wokół których życie biologiczne jest szczególnie bogate i równoleżnikowy układ autostrady sprawił, że nie udało się uniknąć sytuacji, w których autostrada nie przechodzić będzie przez obszary chronione. Warto jednak podkreślić, że projektanci starali się by odcinki te były możliwie krótkie. Niemniej autostrada przecina następujące obszary cenne przyrodniczo: „Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry” (na odcinku 2,45 km) (kod: PLB080005/PLH080002, powierzchnia 14 793,3 / 15 305,7 ha), „Dolina Leniwej Obry” (na odcinku 2,5 km, ponadto na odcinku 7,7 km autostrada przebiega w sąsiedztwie obszaru, z czego w bliskim sąsiedztwie 160-600 m na odcinku 3,2 km, a na dalszym odcinku 4,5 m oddalona jest od autostrady od 800 – 1600 m) (kod: PLH080001, powierzchnia 7137,7 ha), „Rynna Jezior Rzepińskich” (na odcinku 0,6 km; jest to obszar cenny przyrodniczo, proponowany do utworzenia obszar Natura 2000) (kod: PLH080049, powierzchnia 293,9 ha).

Koncesjonariusz przygotował, przy współpracy z ekologami, rozwiązanie w postaci przejść dla zwierząt i przepustów dla płazów, tak by zapewnić dzikim zwierzętom możliwość względnie niezakłóconego migrowania z jednej strony trasy na drugą. Szczególnie ciekawe rozwiązania zastosowano by umożliwić migrację nietoperzy.

Zużycie paliw i energii

Mówiąc o emisji gazów cieplarnianych wynikającej ze spalania paliw kopalnych, należy rozdzielić jej dwie kategorie związane z:

- ruchem pojazdów po autostradzie (klientów),
- utrzymaniem i bieżącą eksploatacją autostrady (Autostrada Eksploatacja).

[302-5] Pierwsza z wielkości będzie z pewnością większa, ale firma zajmująca się utrzymaniem autostrady praktycznie nie ma na nią wpływu¹⁹. Warto jednak zaznaczyć, że samo wyprowadzenie ruchu poza tereny zurbanizowane przyczynia się do poprawy jakości powietrza w miejscowościach, przez które musiałyby przejechać pojazdy, gdyby autostrada nie istniała. Coraz częściej zwraca się uwagę na pogarszającą się jakość powietrza w miastach. Źródła problemu upatruje się głównie w emisji zanieczyszczeń z przestarzałych i opalanych niskiej jakości paliwem pieców domowych, ale także w transporcie, w tym transporcie tranzytowym. Niemniej w konsekwencji zanieczyszczenie powietrza powodowane przez transport zaczyna stanowić nowe obciążenie dla lokalnych ekosystemów na terenach, przez które prowadzi autostrada.

[302-1] Jeżeli chodzi o drugą kategorię, tj. emisję związaną z utrzymaniem i eksploatacją autostrady, to głównym źródłem bezpośredniej emisji dwutlenku węgla (Scope 1) w przypadku Autostrady Eksploatacji są pojazdy spalinowe wykorzystywane w pracach utrzymaniowych oraz kotłownie gazowe, dostarczające ciepło. Pojazdy eksploatacyjne i urządzenia należące do Autostrady Eksploatacji spełniają wysokie wymagania dotyczące jakości spalin. Sprzęt utrzymaniowy kupowany w związku z przejściem do eksploatacji odcinka Świecko – Nowy Tomyśl wybierany był między innymi pod kątem niskiej emisji spalin i wysokiej wydajności. W praktyce jednak najwięcej paliwa zużywają pojazdy patrolowe, które monitorują w sposób ciągły całą autostradę. Pokonują one rocznie

¹⁹ Z formalnego punktu widzenia nie zalicza się ona do emisji Autostrady Eksploatacji.

gigantyczne dystanse, około 2 mln kilometrów. Wykorzystywane od 2 lat samochody patrolowe zostały dostosowane do oczekiwań Autostrady Eksploatacji, tj. dzięki czemu udało się zmniejszyć opory powietrza i w efekcie zmniejszyć zużycie paliwa.

Pośrednia emisja (Scope2) związana jest z produkowaniem energii elektrycznej używanej przez firmę. Firma nie analizuje emisji klasyfikowanej przez protokół GHG jako Scope 3. Jeżeli chodzi o zużycie energii elektrycznej, czyli o emisję pośrednią (Scope 2), głównymi źródłami jej konsumpcji jest:

- oświetlenie odcinków i węzłów autostrady
- oświetlenie oraz zasilanie urządzeń w Obwodach Utrzymania Autostrad, na Placach Poboru Opłat, w Miejscach Obsługi Podróżnych i warsztatach mechanicznych; energią elektryczną ogrzewane są kabiny na Placach Poboru Opłat i Miejscach Obsługi Podróżnych.

[302-4] Najbardziej energochłonnym elementem utrzymywanej infrastruktury jest jej oświetlenie. Jednocześnie jest ono kluczowe z punktu widzenia bezpieczeństwa drogowego. W celu optymalizacji stosuje się typowe rozwiązania, takie jak wyłączniki zmierzchowe lub zegary. Stosuje się również rozwiązania, które pozwalają ograniczyć zbędne rozpraszanie światła, które zamiast oświetlać trasę, może wręcz oślepić. W coraz większej liczbie elementów oświetlenia dodatkowego, takiego jak np. znaki zajętości pasa, stosuje się w miejsce starszych i mniej oszczędnych rozwiązań technicznych, energooszczędne diody LED.

W 2017 roku funkcjonował już częściowo zainstalowany system balastowania oświetlenia. Jest on testowany na fragmencie autostrady. Technologia ta będzie wykorzystywana przy rozbudowie fragmentu trasy. Umożliwia ona potencjalnie zredukowanie konsumpcji energii elektrycznej nawet o 40%. Spółka na bieżąco monitoruje możliwość wykorzystania diod LED do celów oświetleniowych, współpracując z ich dostawcami. Technologia ta jednak z punktu widzenia drogownictwa jest jeszcze technologią nową, ale zainicjowano jej testowanie OUA Kotowo.

[302-1, 302-3, 305-1, 305-2] Zapotrzebowanie na energię wg źródeł jej pozyskania oraz szacunki dotyczące emisji CO₂ kształtowało się w dwóch ostatnich latach na następującym poziomie:

	Zużycie energii (w GJ)		Przybliżona emisja CO ₂ (w tonach)		Zmiana %
	2016	2017	2016	2017	
Energia elektryczna (zakupiona)	36 629 (10 174,7 MWh)	37 494 (10 414,9 MWh)	6702	6860	2,4%
Olej napędowy	26 110 (601,9 t)	25 258 (582,26 t)	1935	1872	-3,3%
Benzyna	550 (12,3 t)	525 (11,73 t)	41	39	-4,6%
Gaz ziemny wysokometanowy	2 484 (69,0 dam ³)	2 509 (69,7 dam ³)	139	141	1,0%
Gaz propan-butan	1 145 (24,8 T)	1 135 (24,6 t)	72	72	-0,8%
Łącznie	66 918	66 922	8889	8983	0,0% (w GJ) 1,1% (w CO ₂)

[302-3, 305-4] Tak naprawdę bardziej miarodajne jest odniesienie zapotrzebowania na energię pozyskiwaną z różnych źródeł oraz związanej z nią emisję, do skali działalności spółki, której prostą miarą może być np. długość utrzymywanego odcinka autostrady:

	j.m.	2016	2017
Łączne zużycie energii	GJ	66 918	66 922
Efektywność związana z całkowitym zużyciem energii (na 1 km)	GJ/km	263,46	263,47
Łączna emisja CO ₂	tony	8 889	8 983
Efektywność związana z emisją CO ₂ (na 1 km)	ton/km	34,99	35,37

Zarówno poziom zużycia całkowitej energii, jak i związana z tym emisja CO₂, okazały się być niezwykle stabilne. Różnice w emisji mają charakter symboliczny. Jednocześnie należy mieć świadomość, że zapotrzebowanie na energię często jest niezależne od spółki, a jest np. pochodną utrzymujących się warunków atmosferycznych. Długa i śnieżna zima oznacza zarówno większe zużycie oleju napędowego przez intensywniej pracujące solarki, czy też większe zużycie gazu ziemnego do celów grzewczych. Podobnie pochmurne zimowe, czy jesienne dni, oznaczają realnie szybciej zapadający zmrok i dłuższą pracę oświetlenia.

Woda i ścieki

[303-1, 306-1] Gospodarka wodno – ściekowa ma dla autostrady dwa wymiary, wiążące się z:

- odprowadzaniem wód deszczowych
- funkcjonowaniem urządzeń sanitarnych.

System odprowadzania wód deszczowych pozwala odprowadzać je w sposób bezpieczny dla otoczenia. Układ separatorów i zbiorników wodnych zabezpiecza ekosystemy sąsiadujące z A2 przed ewentualnym przedostawaniem się do nich substancji ropopochodnych zmywanych przez deszcz z nawierzchni drogi.

Innym aspektem gospodarki wodno – ściekowej jest oszczędność wody używanej do celów sanitarnych w Miejscach Obsługi Podróżnych i biurach. Jej oszczędne zużycie jest możliwe dzięki stosowaniu automatycznych urządzeń sanitarnych (np. krany uruchamiane na podczerwień). Monitoring Miejsc Obsługi Podróżnych prowadzony przez pracowników Autostrady Eksploatacji pozwala na szybką reakcję w przypadku uszkodzenia lub dewastacji któregoś z urządzeń. W 2016 roku Koncesjonariusz prowadził remonty części toalet.

Toalety korzystają z wody z lokalnych sieci wodociągowych. Jedynie w Bolewicach woda pobierana jest ze studni głębinowej, w związku z czym firma uiszcza stosowne opłaty środowiskowe. W pozostałych lokalizacjach wykorzystywana jest woda z wodociągów publicznych.

Wraz z poszerzeniem zakresu działalności o nowy odcinek, a tym samym przejęciem obsługi nowych Miejsc Obsługi Podróżnych, wzrosło także zapotrzebowanie na wodę. Co więcej, coraz częstsze

korzystanie z parkingów, na które wskazują badania ankietowe prowadzone wśród kierowców, przekłada się również na większe zużycie wody.

	j.m.	2015	2016	2017
Zużycie wody	tys. m ³	120,4	124,7	126,3
Względne zużycie wody	m ³ /km	474	491	497

(odniesione do skali działalności, tj. długości obsługiwanej autostrady)

[303-3] Równocześnie 100% ścieków bytowych powstających w Miejscach Obsługi Podróżnych poddawane jest oczyszczeniu. Są one kierowane do wybudowanych w tym celu oczyszczalni biologicznych lub do oczyszczalni gminnych, po czym wracają do obiegu przyrodniczego. Ścieki z myjni samochodowych Obwodów Utrzymania Autostrady (OUA), zgodnie z wydanymi decyzjami administracyjnymi, są obecnie wywożone, a nie odprowadzane do lokalnych oczyszczalni.

Hałas i jakość powietrza

Kluczową rolę w przeciwdziałaniu zwiększonemu hałasowi, którego źródłem są pojazdy użytkujące autostradę, odgrywa system ekranów wybudowanych przez Koncesjonariusza. Przed nadmiernym hałasem pośrednio chronią nasadzenia zieleni, stanowiące naturalne bariery dźwiękochłonne wspomagające działanie ekranów akustycznych. Rolą pracowników Autostrady Eksploatacji jest monitorowanie stanu urządzeń oraz pielęgnowanie zieleni.

Indeks GRI Standards

[102-55]

GRI Standards	Indeks GRI G4	Wytyczne GRI	Obszar wg ISO 26000	UNGC	Komentarz / Opis	Strona
102-1	G4-3	Nazwa organizacji	-		Autostrada Eksploatacja Spółka Akcyjna („AESA”)	-
102-2	G4-4	Główne marki, produkty i/lub usługi	-		[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne]	4
102-3	G4-5	Lokalizacja siedziby głównej organizacji	-		ul. Głogowska 431, 60-004 Poznań Polska	-
102-4	G4-6	Liczba krajów, w których działa organizacja oraz podanie nazw tych krajów, gdzie zlokalizowane są główne operacje organizacji lub tych, które są szczególnie adekwatne w kontekście treści raportu	-		Polska - województwa wielkopolskie i lubuskie (dokładna mapa przebiegu autostrady na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl dostępna jest na www.aesa.pl).	-
102-5	G4-7	Forma własności i struktura prawna organizacji	-		Spółka Akcyjna (SA) [Stabilne i zdrowe fundamenty]	6
102-6	G4-8	Obsługiwane rynki z zaznaczeniem zasięgu geograficznego, obsługiwanych sektorów, charakterystyki klientów/konsumentów i beneficjentów	-		Formalnie klientem spółki jest Koncesjonariusz, tj. Autostrada Wielkopolska S.A. i Autostrada Wielkopolska II S.A.. Konsumentami usług są osoby prywatne i prawne (np. firmy transportowe) z kraju i z zagranicy. Nie są oni ograniczeni terytorialnie do obszaru województw wielkopolskiego i lubuskiego. Szczegółowa struktura ruchu (liczba, kategoria pojazdów oraz	-

					informacje dotyczące pokonywanych dystansów) stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa.	
102-7	G4-9	Skala działalności	-		[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne] [Struktura zatrudnienia]	5, 10
102-8	G4-10	Liczba pracowników własnych i znajdujących się pod nadzorem spółki wg płci i rodzaju umowy	6.4. 6.4.3.	6	[Łańcuch dostaw] [Struktura zatrudnienia]	7, 10, 11
102-41	G4-11	Procent pracowników objętych umowami zbiorowymi		3	Brak układu zbiorowego.	-
102-9	G4-12	Opis łańcucha wartości			[Łańcuch dostaw]	7
102-10	G4-13	Znaczące zmiany w raportowanym okresie dotyczące rozmiaru, struktury, formy własności lub łańcucha wartości	-		Brak znaczących zmian w raportowanym okresie.	-
102-11	G4-14	Wyjaśnienie, czy i w jaki sposób organizacja stosuje zasadę ostrożności.	6.2.		Zasada ta, ze względu na specyfikę działalności operacyjnej, ma w szczególności zastosowanie w procedurach ratowniczych, w przypadku, w którym nie ma pewności co do zagrożenia jakie może stanowić przewożona substancja, jest ona traktowana jako niebezpieczna.	-
102-12	G4-15	Zewnętrzne, przyjęte lub popierane przez organizację ekonomiczne, środowiskowe i społeczne deklaracje, zasady i inne inicjatywy	6.2.		<ul style="list-style-type: none"> • Sygnatariusz Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Drogowego • UN Global Compact • Program Etyczny Global Compact Poland (od 4 grudnia 2017 roku) 	-
102-13	G4-16	Członkostwo w stowarzyszeniach (takich jak stowarzyszenia branżowe) i/lub w krajowych/ międzynarodowych organizacjach	6.2.		<ul style="list-style-type: none"> • Związek Pracodawców Polskich • Club Exploatacion 	-
102-14	G4-1	Oświadczenie kierownictwa najwyższego szczebla (np. dyrektora wykonawczego, prezesa zarządu lub innej	6.2.		[List prezesa]	3

		osoby o równoważnej pozycji) na temat znaczenia zrównoważonego rozwoju dla organizacji i jej strategii				
102-15	G4-2	Opis kluczowych wpływów, szans i ryzyk	6.2.		[List prezesa] [Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?]	3, 30
102-16	G4-56	Wartości organizacji, zasady, kodeks i normy zachowań i etyki.	6.2.	10	[Etyka i przeciwdziałanie mobbingowi]	16
102-18	G4-34	Struktura nadzorcza organizacji wraz z komisjami podlegającymi pod najwyższy organ nadzorczy, odpowiedzialnymi za poszczególne zadania, jak na przykład tworzenie strategii czy nadzór nad organizacją	6.2.		[Stabilne i zdrowe fundamenty]	6
102-40	G4-24	Lista grup interesariuszy angażowanych przez organizację			[Dialog z otoczeniem]	7
102-42	G4-25	Podstawy identyfikowania i selekcji interesariuszy angażowanych przez organizację			[Dialog z otoczeniem]	7
102-43	G4-26	Podejście do angażowania interesariuszy włączając częstotliwość angażowania według typu i grupy interesariuszy			[Dialog z otoczeniem] [Dialog z pracownikami] [Satysfakcja podróżnych] [Reklamacje]	7
102-44	G4-27	Kluczowe kwestie i problemy poruszane przez interesariuszy oraz odpowiedź ze strony organizacji, również poprzez ich zaraportowanie			[Dialog z otoczeniem] [Dialog z pracownikami] [Satysfakcja podróżnych] [Reklamacje]	7
102-45	G4-17	Jednostki gospodarcze ujmowane w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym			Spółka nie posiada spółek zależnych. Raport społeczny, tak jak i finansowy, jest wyłącznie obrazem spółki Autostrada Eksploatacja S.A..	-
102-46	G4-18	Proces definiowania treści raportu			[Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności]	9
102-47	G4-19	Zidentyfikowane istotne aspekty wpływu społecznego i środowiskowego			[Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności]	9
102-48	G4-22	Wyjaśnienia dotyczące efektów jakichkolwiek korekt			Skorygowana błędnie podaną wielkość	14

		informacji zawartych w poprzednich raportach z podaniem powodów ich wprowadzenia oraz ich wpływu (np. fuzje, przejęcia, zmiana roku/okresu bazowego, charakteru działalności, metod pomiaru)			przeciętnego wynagrodzenia w kraju w grudniu 2016 roku (s. 14).	
102-49	G4-23	Znaczne zmiany w stosunku do poprzedniego raportu dotyczące zakresu, zasięgu lub metod pomiaru zastosowanych w raporcie			Brak istotnych zmian.	-
102-50	G4-28	Okres raportowania (np. rok obrotowy/ /kalendarzowy)	-	- - 7.5.3.	1 stycznia 2017 r. – 31 grudnia 2017 r.	-
102-51	G4-29	Data publikacji ostatniego raportu (jeśli został opublikowany)	-		2017 r.	-
102-52	G4-30	Cykl raportowania (roczny, dwuletni itd)	-		roczny	-
102-53	G4-31	Osoba kontaktowa	-		Renata Rychlewska PR Manager r.rychlewska@aesa.pl	-
102-54	G4-32a	Zgodność z GRI Standards	-			9
102-55	G4-32b	Indeks CSR	-		[Indeks GRI G4]	37
102-56	G4-32c G4-33	Polityka i obecna praktyka w zakresie zewnętrznej weryfikacji raportu.	7.5.3.		Raport nie był poddawany niezależnej weryfikacji w rozumieniu badania biegłego rewidenta. Jego zawartość została jednak przygotowana przy wsparciu zewnętrznego eksperta. [Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności]	9
Wyniki ekonomiczne (GRI 201)						
201-1	G4-EC1	Bezpośrednia wartość ekonomiczna wytworzona i podzielona z uwzględnieniem przychodów, kosztów operacyjnych, wynagrodzenia pracowników, dotacji i innych inwestycji na rzecz społeczności, niepodzielonych	6.8. 6.8.3. 6.8.7. 6.8.9.		[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne]	5

		zysków oraz wypłat dla właścicieli kapitału i instytucji państwowych				
201-3	G4-EC3	Pokrycie zobowiązań emerytalnych organizacji wynikających z programów o zdefiniowanych świadczeniach.			Wszystkie zobowiązania wobec ZUS są regulowane na bieżąco. Dodatkowo pracodawca opłaca składkę na Pracowniczy Program Emerytalny (7% wynagrodzenia).	13
					[Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników]	
201-4	G4-EC4	Znaczące wsparcie finansowe uzyskane od państwa	-		0 zł	-
Obecność na rynku (GRI 202)						
103-1	G4-20 G4-21	Charakter istotnego obszaru			[Wynagrodzenia]	14
103-2		Podejście zarządcze (DMA)				
103-3		Pomiar i ewaluacja				
202-1	G4-EC5	Wysokość wynagrodzenia pracowników najniższego szczebla w stosunku do płacy minimalnej na danym rynku w głównych lokalizacjach organizacji	6.4.4. 6.8.	6	[Wynagrodzenia] (jako bardziej miarodajne, przedstawiono porównanie średnich wynagrodzeń w firmie, do średnich w kraju i regionie; jednocześnie wszystkie osoby w firmie wynagradzane są na poziomie nie niższym od płacy minimalnej)	14
Pośredni wpływ ekonomiczny (GRI 203)						
203-1	G4-EC7	Wkład w rozwój infrastruktury oraz świadczenie usług na rzecz społeczeństwa poprzez działania komercyjne, przekazywanie towarów oraz działania pro-bono. Wpływ tych działań na społeczeństwo	6.3.9. 6.8. 6.8.3. 6.8.4. 6.8.5. 6.8.6. 6.8.7. 6.8.9.		[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne]	4

203-2	G4-EC8	Znaczący pośredni wpływ ekonomiczny na lokalną społeczność	6.3.9. 6.8. 6.8.3. 6.8.4. 6.8.5. 6.8.6. 6.8.7. 6.8.9.		[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne]	4
Surowce i materiały (GR 301)						
103-1	G4-20 G4-21	Charakter istotnego obszaru			[Trudne warunki atmosferyczne]	23
103-2		Podjęcie zarządcze (DMA)				
103-3		Pomiar i ewaluacja				
301-1	G4-EN1	Wykorzystanie kluczowych surowców i materiałów	6.5. 6.5.4.	7, 8	[Trudne warunki atmosferyczne]	23
Energia (GRI 302)						
103-1	G4-20 G4-21	Charakter istotnego obszaru			[Zużycie paliw i energii]	33, 34
103-2		Podjęcie zarządcze (DMA)				
103-3		Pomiar i ewaluacja				
302-1	G4-EN3	Bezpośrednie i pośrednie zużycie energii według pierwotnych źródeł energii	6.5. 6.5.4.	7, 8	[Zużycie paliw i energii]	33, 34
302-3	G4-EN5	Efektywność energetyczna		8	[Zużycie paliw i energii]	34, 35
302-4	G4-EN6	Ilość energii zaoszczędzonej dzięki konserwacji/remontom infrastruktury i poprawie efektywności energetycznej dotychczas stosowanych rozwiązań	6.5. 6.5.4.	8, 9	[Zużycie paliw i energii]	34
302-5	G4-EN7	Inicjatywy podjęte w celu dostarczenia produktów i usług efektywnych energetycznie lub opartych na energii odnawialnej oraz wynikające z tych rozwiązań redukcje zapotrzebowania na energię	6.5. 6.5.4.	8, 9	[Zużycie paliw i energii]	33
Woda (GRI 30)						
103-1	G4-20 G4-21	Charakter istotnego obszaru			[Woda i ścieki]	35

103-2		Podejście zarządcze (DMA)				
103-3		Pomiar i ewaluacja				
303-1	G4-EN8	Łączny pobór wody według źródła	6.5. 6.5.4.	7, 8	[Woda i ścieki]	35
303-2	G4-EN9	Źródła wody znacząco zubożone przez nadmierny pobór wody	6.5. 6.5.4.	8	Spółka nie przyczyniła się do zubożenia źródeł wody przez jej nadmierny pobór.	-
303-3	G4-EN10	Procent i całkowity wolumen wody poddanej recydingowi i ponownemu użyciu		8	[Woda i ścieki]	36
Bioróżnorodność (GRI 304)						
103-1	G4-20 G4-21	Charakter istotnego obszaru			[Wpływ na bioróżnorodność]	32
103-2		Podejście zarządcze (DMA)				
103-3		Pomiar i ewaluacja				
304-1	G4-EN11	Lokalizacja i powierzchnia posiadanych, dzierżawionych lub zarządzanych gruntów zlokalizowanych w obszarach chronionych lub obszarach o dużej wartości pod względem bioróżnorodności poza obszarami chronionymi bądź przylegających do takich obszarów	6.5. 6.5.6.	8	[Wpływ na bioróżnorodność] (z formalnego punktu widzenia Autostrada Eksploatacja nie jest właścicielem, ani dzierżawcą gruntów, a jedynie świadczy na rzecz Koncesjonariusza usługi związane z utrzymaniem i eksploatacją autostrady, która formalnie znajduje się na gruntach należących do Skarbu Państwa.)	32
304-2	G4-EN12	Opis istotnego wpływu działalności, produktów i usług na bioróżnorodność obszarów chronionych i obszarów o dużej wartości pod względem bioróżnorodności poza obszarami chronionymi	6.5. 6.5.6.	8	[Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?]	30
304-3	G4-EN13	Gatunki i siedliska chronione lub zrewitalizowane	6.5. 6.5.6.	8	[Wpływ na bioróżnorodność] Szczegółowe informacje na temat gatunków występujących w pobliżu autostrady i ich ochrony dostępne są	32

					na: www.obszary.natura2000.org.pl .	
304-4	G4-EN14	Liczba gatunków znajdujących się w Czerwonej Księdze Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody i Jej Zasobów (IUCN) oraz na krajowych listach gatunków zagrożonych, zidentyfikowanych na obszarze oddziaływania organizacji według stopnia zagrożenia wyginięciem	6.5. 6.5.6.	8	[Wpływ na bioróżnorodność] Szczegółowe informacje na temat gatunków występujących w pobliżu autostrady i ich ochrony dostępne są na: www.obszary.natura2000.org.pl .	32
Emisje (GRI 305)						
103-1	G4-20 G4-21	Charakter istotnego obszaru			[Zużycie paliw i energii]	34
103-2		Podjęcie zarządcze (DMA)				
103-3		Pomiar i ewaluacja				
305-1	G4-EN15	Łączne bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych według wagi (Scope 1)	6.5. 6.5.5.	7, 8	[Zużycie paliw i energii]	34
305-2	G4-EN16	Łączne pośrednie emisje gazów cieplarnianych według wagi (Scope 2)	6.5. 6.5.5.	7, 8	[Zużycie paliw i energii]	34
305-4	G4-EN18	Efektywność związana z emisją gazów cieplarnianych		8	[Zużycie paliw i energii]	35
Ścieki i odpady						
103-1	G4-20 G4-21	Charakter istotnego obszaru			[Woda i ścieki] [Zarządzanie odpadami]	
103-2		Podjęcie zarządcze (DMA)				
103-3		Pomiar i ewaluacja				
306-1	G4-EN22	Całkowita objętość ścieków według jakości i docelowego miejsca przeznaczenia		8	[Woda i ścieki]	32
306-2	G4-EN23	Całkowita waga odpadów według rodzaju odpadu i metody postępowania z odpadem	6.5. 6.5.3.	8	[Zarządzanie odpadami]	28
306-3	G4-EN24	Łączna liczba i objętość istotnych wycieków	6.5. 6.5.3.	8	[Wycieki substancji i skażenia]	28
306-5	G4-EN26	Rodzaj, rozmiar, status ochronny oraz znaczenie dla bioróżnorodności akwenów wodnych i związanych z nimi	6.5. 6.5.4. 6.5.6.	8	[Wpływ na bioróżnorodność]	29

		siedlisk, na które istotny wpływ ma zrzucająca przez organizację raportującą woda i wycieki				
Zgodność z regulacjami środowiskowymi (GRI 307)						
307-1	G4-EN29	Wartość pieniężna kar i całkowita liczba sankcji pozafinansowych za nieprzestrzeganie prawa i regulacji dotyczących ochrony środowiska	6.5.	8	0 zł	-
Miejsce pracy: zatrudnienie (GRI 401)						
103-1	G4-20 G4-21	Charakter istotnego obszaru			[Struktura zatrudnienia]	10
103-2		Podjęcie zarządcze (DMA)				
103-3		Pomiar i ewaluacja				
401-1	G4-LA1	Łączna liczba odejść oraz wskaźnik fluktuacji pracowników, według grup wiekowych, płci i regionu	6.4. 6.4.3.	6	[Struktura zatrudnienia]	10, 11, 13
401-2	G4-LA2	Świadczenia dodatkowe zapewniane pracownikom pełnoetatowym, które nie są dostępne dla pracowników czasowych lub pracujących w niepełnym wymiarze godzin według głównych jednostek organizacyjnych	6.4. 6.4.3. 6.4.4.		[Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników]	13
401-3	G4-LA3	Odsetek powrotów do pracy i wskaźnik retencji po urlopie macierzyńskim/tacierzyńskim, w odniesieniu do płci		6	[Struktura zatrudnienia]	10
Miejsce pracy: relacje między pracownikami a kierownictwem (GRI 402)						
402-1	G4-LA4	Minimalne wyprzedzenie, z jakim informuje się o istotnych zmianach operacyjnych, wraz ze wskazaniem, czy okresy te są określone w umowach zbiorowych	6.4. 6.4.3. 6.4.4. 6.4.5.		Zgodnie z wymogami Prawa Pracy.	-
Miejsce pracy: bezpieczeństwo i higiena pracy (BHP) (GRI 403)						
103-1	G4-20 G4-21	Charakter istotnego obszaru			[Bezpieczeństwo w pracy]	17
103-2		Podjęcie zarządcze (DMA)				
103-3		Pomiar i ewaluacja				
403-1	G4-LA5	Odsetek łącznej liczby pracowników reprezentowanych w formalnych komisjach (w których skład wchodzi kierownictwo	6.4. 6.4.6.		Brak komisji BHP. Istnieje Komisja Antymobbingowa, która reprezentuje 100% zatrudnionych.	-

		i pracownicy) ds. bezpieczeństwa i higieny pracy, które doradzają w zakresie programów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz monitorują takie programy				
403-2	G4-LA6	Wskaźnik urazów, chorób zawodowych, dni straconych oraz nieobecności w pracy, a także liczba wypadków śmiertelnych związanych z pracą według regionów	6.4. 6.4.6.		[Bezpieczeństwo w pracy]	17
403-4	G4-LA8	Aspekt BHP w układach zbiorowych pracy	6.4. 6.4.6.		Brak układu zbiorowego pracy.	-
Miejsce pracy: szkolenia (GRI 404)						
404-1	G4-LA9	Liczba godzin szkoleń na pracownika w roku		6	14 godzin	-
Miejsce pracy: różnorodność i równość szans (GRI 405)						
405-1	G4-LA12	Skład ciał nadzorczych i kadry pracowniczej w podziale na kategorie według płci, wieku, przynależności do mniejszości oraz innych wskaźników różnorodności	6.3.7. 6.3.10. 6.4. 6.4.3.	6	Dwuosobowy zarząd składa się z mężczyzn. Wśród kilku kluczowych menedżerów znaczącą rolę odgrywają kobiety (m.in. HR, PR). [Struktura zatrudnienia]	10
Odpowiedzialność za produkt: zdrowie i bezpieczeństwo klienta						
103-1	G4-20 G4-21	Charakter istotnego obszaru			[Dlaczego warto korzystać z autostrady?]	21
103-2		Podejście zarządcze (DMA)				
103-3		Pomiar i ewaluacja				
416-1	G4-PR1	Etapy cyklu życia produktu, na których ocenia się wpływ produktów i usług na zdrowie i bezpieczeństwo w celu poprawy wskaźników oraz procent istotnych kategorii produktów i usług podlegających takim procedurom	6.3.9. 6.6.6. 6.7. 6.7.4. 6.7.5.		[Dlaczego warto korzystać z autostrady?] [Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu] [Trudne warunki atmosferyczne] [Wypadki] Kwestie oddziaływania autostrady na otoczenie społeczne i środowiskowe były analizowane na etapie	21, 23, 24

					projektowania i budowy autostrady przez Koncesjonariusza. Są też przedmiotem monitoringu na etapie eksploatacji, a także analiz ekonomicznych.	
--	--	--	--	--	--	--



Autostrada Eksploatacja S.A.

Kontakt:

Renata Rychlewska
PR Manager

Tel.: + 48 61 83 83 100
Fax: +48 61 83 83 109
e-mail: r.rychlewska@aesa.pl

Autostrada Eksploatacja SA
ul. Głogowska 431
60-004 Poznań