



# Autostrada Eksploatacja 2019

Podróźni – Pracownicy – Przyroda

Poznań, 2020 rok

# Spis treści

<b>Spis treści</b> .....	<b>2</b>
<b>O firmie</b> .....	<b>4</b>
Charakter działalności .....	4
Akcjonariusze .....	4
Struktura organizacyjna .....	4
Łańcuch dostaw .....	5
Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności .....	5
<b>Miejsce pracy</b> .....	<b>6</b>
Struktura zatrudnienia .....	6
Wynagrodzenia i pakiet socjalny .....	6
Etyka i przeciwdziałanie mobbingowi .....	7
Bezpieczeństwo w pracy .....	7
Dialog z pracownikami .....	8
<b>Bezpieczna podróż</b> .....	<b>8</b>
Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu .....	8
Trudne warunki atmosferyczne .....	9
Wypadki .....	10
Sytuacje krytyczne .....	10
Satysfakcja podróżnych .....	10
Reklamacje .....	11
<b>Otoczenie przyrodnicze</b> .....	<b>12</b>
Zarządzanie odpadami .....	12
Wpływ na bioróżnorodność .....	12
Zużycie paliw i energii .....	13
Woda i ścieki .....	13
Hałas i jakość powietrza .....	14
<b>Tabele uzupełniające</b> .....	<b>15</b>

[102-14, 102-15]

Szanowni Państwo,

Oddajemy w Państwa ręce kolejny już raport społeczny Autostrady Eksploatacji. Jak co roku prezentujemy w nim statystki dotyczące naszego oddziaływania społecznego i środowiskowego. Pozwala nam on podsumować nasze wyniki finansowe i niefinansowe oraz działania podjęte w ostatnim roku, które czynią naszą pracę bezpieczniejszą. Bezpieczniejszą dla pracowników, dla podróżnych i dla otoczenia przyrodniczego.

Dzień w dzień, noc w noc, dbamy o to, by przejazd koncesjonowanym odcinkiem autostrady był bezpieczny, komfortowy i szybki. Staramy się nie tylko o to, by podróżni dotarli do celu, ale również, by transport, czyli przejazd około 20 tysięcy pojazdów na dobę, mógł harmonijnie współgrać i współegzystować z lokalną biosferą oraz nie był uciążliwy dla życia lokalnej społeczności.

Kluczem do naszego sukcesu, tj. zapewnienia szerokorozumianego bezpieczeństwa, jest konsekwencja. Konsekwencja w przestrzeganiu procedur i procesów, konsekwencja w analizowaniu odstępstw od nich, konsekwencja w poszukiwaniu ulepszeń, które pomogłyby uczynić je jeszcze lepszymi. Powtarzalne procesy mogą wydawać się żmudne, ale ich doskonalenie jest szczególnym wyzwaniem.

Zapraszamy do lektury.

Z poważaniem,

Krzysztof Bernatowicz  
Prezes Zarządu

Jan Jancewicz  
Wiceprezes Zarządu

## O firmie

### Charakter działalności

Autostrada Eksploatacja od lat niezmiennie odpowiada za eksploatację i utrzymanie 255 kilometrowego, odcinka autostrady A2 Świecko – Konin, tj. za:

- 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 dba również o utrzymanie terenów zielonych i infrastruktury autostradowej. Prowadzi też w uzgodnionym z Koncesjonariuszem zakresie, monitoring przyrodniczy.

#### Czy wiesz, że...

od 20 grudnia 2019 roku kierowcy jadący autostradą obwodnicą Poznania mają do dyspozycji po trzy pasy ruchu w obu kierunkach - tym po 277 dniach intensywnych prac, czyli pół roku wcześniej niż pierwotnie zakładano, podróżni otrzymali wyjątkowy bożonarodzeniowy prezent.

#### Czy wiesz, że...

ponad 90% wszystkich pracowników Autostrady Eksploatacji, włączając kierownictwo, stanowią osoby pochodzące ze społeczności lokalnych.

#### Czy wiesz, że...

Firma od lat wspiera lokalne społeczności, reagując na potrzeby mieszkańców miejscowości, przez które przebiega autostrada A2 i z których pochodzą pracownicy firmy. Wielkość darowizn przekazywanych na rzecz fundacji i klubów to kilkaset tysięcy złotych rocznie.

### Akcjonariusze

Struktura własnościowa spółki nie zmienia się od lat i na koniec 2019 roku kształtowała się ona następująco:

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

#### Czy wiesz, że...

KI One SA, stanowi fundament grupy Kulczyk Investments, która jest pierwszą rodzinną, globalną grupą inwestycyjną z polskim rodowodem i z doświadczeniem w realizacji największych w tej części Europy projektów oraz jednocześnie obecną w ponad 30 krajach, na 4 kontynentach.

### Struktura organizacyjna

Najważniejszymi jednostkami organizacyjnymi, podlegającymi bezpośrednio zarządowi są pionowy:

- 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
- PR, którego pracownicy odpowiadają także za ochronę danych osobowych.

Od wielu lat wiele kluczowych stanowisk menedżerskich piastowanych jest przez te same osoby.

## Łańcuch dostaw

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

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.

## Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności

Obszary uznane za istotne, zostały określone w oparciu o rezultaty warsztatu przeprowadzonego kilka lat temu podczas warsztatu z udziałem kluczowych menedżerów. Jednocześnie jednak w działalności spółki nie nastąpiły w tym czasie żadne zmiany, które skutkowałyby zmianą kluczowych aspektów społecznej odpowiedzialności.

Aspekt społeczny lub środowiskowy	Ważność
<b>relacje z pracownikami</b> - bezpieczeństwo (BHP), warunki zatrudnienia, proces dialogu z zespołem	wysoka
<b>bezpieczeństwo użytkowników autostrady</b> - stopień ich zadowolenia z bezpieczeństwa i komfortu poruszania się po drodze	wysoka
<b>potencjalnie niekorzystny wpływ na środowisko naturalne</b> - ze szczególnym uwzględnieniem kwestii związanych z ryzykiem skażeń w sytuacjach awaryjnych oraz polityką zarządzania odpadami, a także wpływu na otoczenie zużycia paliw i energii	wysoka

Raport został przygotowany z wykorzystaniem podejścia i wskaźników GRI Standards, ale chcąc zachować wiarygodność odstępiono od części wymogów formalnych, a tym samym opcji raportowania „zgodnie z” („in accordance”). Raport nie był poddawany dodatkowej weryfikacji przez niezależny podmiot zewnętrzny. Jednocześnie został opracowany przez firmę zewnętrzną, która czuwała nad wiarygodnością prezentowanych w nim informacji.

## Miejsce pracy

### Struktura zatrudnienia

Na koniec 2019 roku spółka zatrudniała 571 osób. Tym samym poziom zatrudnienia nie zmienił się praktycznie od końca 2018 roku kiedy pracowało w niej 569 osób. W konsekwencji, analogicznie jak rok wcześniej, udział zatrudnionych kobiet nie zmienił się i wynosił 52%. Co godne odnotowania ponad 41% stanowisk kierowniczych piastowały panie.

Firma oferuje jasne warunki zatrudnienia. Jej pracownicy zatrudniani są na umowę o pracę na czas nieokreślony. Praktyką jest jednak przyjmowanie ich najpierw na umowę próbną, a następnie na umowę roczną, która w dalszej kolejności przechodzi właśnie w umowę na czas nieokreślony.

Mając na uwadze fakt, że o pracowników poboru opłat konkurują np. sieci handlowe, których atutem jest brak dyżurów nocnych i ograniczenia pracy w niedziele, spółka zdecydowała się w 2019 roku zaproponować pracownikom specjalny dodatek za pracę w dzień wolny. Nie jest on wymogiem prawa, ale dobrowolnym zobowiązaniem pracodawcy wobec pracowników.

### Wynagrodzenia i pakiet socjalny

Każdego roku do społeczności lokalnych trafiają w postaci wynagrodzeń miliony złotych. Od lat przeciętny poziom wynagrodzeń w spółce jest wyższy od średniej regionie. W ostatnim roku, a dokładnie grudniu 2019 roku przeciętne wynagrodzenie w AESA wynosiło 5 806 zł, podczas gdy w województwie wielkopolskim i lubuskim było to odpowiednio 4 972 zł i 4 827 zł, czyli 17% i 20% więcej. Jednocześnie wynagrodzenie to kształtowało się na poziomie przeciętnego w kraju (było od niego wyższe o 3,6% ).

Obok standardowego wynagrodzenia i nagród, pracownicy otrzymują dodatki, których wysokość ustalana jest w sposób bardziej korzystny niż wynikałoby to bezpośrednio z Kodeksu Pracy. 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. Premiowani są też pracownicy wykazujący się zerową absencją. Osoby, które w danym miesiącu nie opuściły ani jednego dnia pracy otrzymują specjalny dodatek. Od 2019 roku dodatek przysługuje też pracownikom mającym zmianę w niedzielę.

#### Benefity pozapłacowe:

- od wielu lat wszyscy pracownicy Autostrady Eksploatacji są objęci opieką medyczną,
- 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,

- pracownicy mogą korzystać z karty sportowej MultiSport,
- 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.
- dwa razy w roku, przed świętami Wielkanocy i Bożego Narodzenia pracownicy otrzymują bony świąteczne, których wysokość uzależniona jest od dochodów na członka rodziny.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na to, że aż 96% pracowników zdecydowało się skorzystać z możliwości włączenia się w Pracowniczy Program Emerytalny (PPE).

#### **Akademia Szkolnych Talentów dla dzieci pracowników**

Akademia Szkolnych Talentów to bezpłatny program wsparcia dla dzieci pracowników z Grupy CIECH, Autostrady Wielkopolskiej oraz Autostrady Eksploatacji. Uczestnicy programu otrzymują wsparcie w rozwijaniu swoich talentów i umiejętności od absolwentów najlepszych uniwersytetów świata, którzy przygotowują ich do studiowania na najbardziej prestiżowych polskich i zagranicznych uczelniach.

Nabór do II edycji Akademii Szkolnych Talentów trwał od października 2019 roku do stycznia 2020 roku. Rekrutacja była skierowana do dzieci Pracowników Autostrady Wielkopolskiej oraz Autostrady Eksploatacji. W tej edycji 3 dzieci pracowników z Autostrady Eksploatacji otrzymuje profesjonalną pomoc w rozwinięciu swoich talentów i umiejętności oraz wsparcie ekspertów w wyborze najlepszej ścieżki edukacyjnej. Akademia Szkolnych Talentów wystartowała w 2018 roku jako pilotażowy projekt dla dzieci pracowników Grupy CIECH. Jej pomysłodawcą jest Sebastian Kulczyk, a Partnerem Fundacja Ivy Poland, która na co dzień promuje i wspiera edukację Polaków na najlepszych uniwersytetach świata.

## **Etyka i przeciwdziałanie mobbingowi**

Obowiązujący w AESA Kodeks Etyki pełni również rolę polityki antydyskryminacyjnej, antykorupcyjnej i przeciwdziałającej ewentualnym zachowaniom antyrynkowym. Zawiera procedury zgłaszania przypadków naruszeń i nieprawidłowości.

W Autostradzie Eksploatacji obowiązuje również polityka antymobbingowa. Ma ona na celu zabezpieczenie pracowników przed wszelkimi przejawami przemocy psychicznej, jaką właśnie jest mobbing. O tym czy do mobbingu faktycznie doszło, czy nie, decyduje komisja antymobbingowa, w której skład wchodzi, poza dwoma przedstawicielami pracodawcy, trzech przedstawicieli pracowników.

W 2019 roku do władz spółki dotarła informacja o jednym potencjalnym przypadku mobbingu. Sprawa została gruntownie przeanalizowana i w efekcie z osobą oskarżoną o nieakceptowalne zachowania została rozwiązana umowa o pracę.

## **Bezpieczeństwo w pracy**

Praca na autostradzie obarczona jest dużym ryzykiem. Dlatego kwestie BHP są traktowane priorytetowo. Do podniesienia poziomu bezpieczeństwa, obok rozwiązań technicznych, przyczynia się zrozumienie zagrożeń, przestrzeganie procedur i walka z rutyną. W wynikach badań satysfakcji, zespół od lat pozytywnie postrzega całościowe działanie firmy w obszarze BHP.

Kluczowym czynnikiem ograniczającym zagrożenia jest zachowanie kierowców, zwłaszcza zachowanie szczególnej ostrożności ograniczenia prędkości na odcinkach, na których prowadzone są prace na drodze. Mimo kampanii społecznej "Autorefleksja za kółkiem", której celem jest zwrócenie uwagi kierowców właśnie na osoby pracujące na autostradzie A2, wielu kierowców nawet nie zważa na odcinkach, na których prowadzone są prace. W ostatnim roku zakupiono kolejne osłony energochłonne, zwiększające bezpieczeństwo osób wykonujących prace na drodze. Dzięki nim udało się już kilka razy zmniejszyć skutki zdarzeń drogowych i ocalić pracowników.

Po każdym zdarzeniu drogowym, w którym brali udział pracownicy, organizowane są spotkania z psychologami. Obok indywidualnej pomocy psychologicznej dla uczestników wypadków organizowane są spotkania grupowe z psychologiem dla pracowników danego Obwodu Utrzymania Autostrady (OUA).

Równolegle, niezależnie od zdarzeń drogowych, sukcesywnie pracownicy wszystkich OUA przechodzą prowadzone przez psychologów szkolenia pomagające radzić sobie ze stresem i ewentualną traumą. Szkoleniami objęci będą pracownicy utrzymania oraz pracownicy warsztatów, którym również zdarza się pracować na drodze. Do poszczególnych grup dołączają też pojedyncze osoby z działu technicznego.

By uczynić pracę na autostradzie maksymalnie bezpieczną Zarząd zdecydował o zakupie specjalnych ochron energochłonnych tzw. poduszek antyzderzeniowych, które zabezpieczają pracowników podczas wykonywania prac utrzymaniowych.

## Dialog 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. Jeżeli chodzi o badanie satysfakcji pracowników, jest ono realizowane w cyklu 2 letnim. Ostatnie odbyło się w 2018 roku, kolejne planowane jest w drugiej połowie roku 2020.

## Bezpieczna podróż

### Elastyczność i rozwój

Liczba samochodów osobowych czy wolumen transportowanych towarów rosną wraz z rozwojem gospodarki. W efekcie ruch, zwłaszcza w newralgicznych punktach, rośnie. Takim kluczowym fragmentem dla koncesyjnego odcinka autostrady A2 jest z pewnością obwodnica Poznania. Pierwotne założenia zakładały, że z chwilą osiągnięcia określonego wolumenu ruchu, koncesjonariusz zwiększy przepustowość tego odcinka, rozbudowując ją o kolejny, trzeci pas. Poszerzenie pozwala rozładować ruch i uniknąć potencjalnych korków, które mogły się tworzyć zwłaszcza w godzinach szczytu. Poprawa płynności ruchu to jednak nie tylko wzrost komfortu dla osób korzystających z autostrady, ale też większe bezpieczeństwo. Inwestycja była niezwykle ważna dla wielu milionów kierowców nie tylko aglomeracji poznańskiej, ale też osób podróżujących w ruchu tranzytowym.



Zakończona w grudniu 2019 roku rozbudowa obwodnicy Poznania była pierwszą tego typu, tak skomplikowaną, inwestycją w Polsce, realizowaną na autostradzie „pod ruchem”. Każdego dnia z autostradowej obwodnicy korzysta średnio 70 tysięcy kierowców. Prace na odcinku 16 km, pomiędzy węzłami Poznań Zachód – Poznań Krzesiny musiały być prowadzone z zachowaniem możliwości poruszania się dwoma pasami w obu kierunkach.

Koszt całej inwestycji to 202 mln złotych. W całości sfinansowany został przez Autostradę Wielkopolską. Do rozbudowy obwodnicy Poznania ani złotówki nie dołożyli podatnicy, ani też budżet państwa. Prace objęły nie tylko poszerzenie jezdni o trzeci pas ruchu, ale również modernizację nawierzchni i infrastruktury na całym odcinku. Przeprowadzenie tej inwestycji wymagało od wszystkich biorących w niej udział dużego doświadczenia oraz mobilizacji w krótkim czasie ogromnych zasobów sprzętowych i ludzkich. Co ważne spółka Autostrada Eksploatacja w trakcie prowadzonych prac miała również utrudnione zadanie. Brak pasa awaryjnego powodował, że każde zdarzenie na remontowanej obwodnicy powodowało spore utrudnienia w ruchu. Dlatego tak ważna była szybka reakcja na zdarzenia i odpowiednia jego obsługa.

## Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu

Pracownicy działu eksploatacji regularnie, w dzień i w nocy, patrolują autostradę, reagując na zauważone nieprawidłowości i potencjalne zagrożenia. Patrole autostradowe są w każdym miejscu autostrady co 2 godziny w ciągu dnia i co 4 godziny w nocy. Te same służby czuwają także nad stanem technicznym infrastruktury i szeroko pojętym porządkiem na parkingach. Kwestie bezpieczeństwa koordynowane są przez specjalistę do spraw bezpieczeństwa.

Jednocześnie służby autostradowe liczą na czujność podróżnych i są wdzięczni tym, którzy będąc bezpośrednimi świadkami zagrożeń, informują o nich. Pracownicy Centrum Zarządzania Autostradą bezzwłocznie reagują na tego typu sygnały. Centrum Zarządzania Autostradą współpracuje również z Centrum Powiadamiania Ratunkowego (CPR), obsługującym ogólnopolski numer alarmowy 112. Dlatego też informacja o zagrożeniu zgłoszona nie do Centrum Zarządzania Autostradą, a pod ogólnopolski numer alarmowy trafi również do pracowników eksploatacji i umożliwi podjęcie odpowiednich działań.

Pracownicy AESA nie tylko odbierają sygnały od kierowców, ale starają się przekazywać skuteczne komunikaty na temat aktualnych trudności, czy zagrożeń. Kierowcy podróżujący koncesyjnym odcinkiem A2 Świecko- Konin są na bieżąco informowani o utrudnieniach na drodze dzięki tablicom zmiennej treści wyświetlanym w aplikacji mobilnej Yanosik oraz Waze.

### **Czy wiesz, że...**

**Patrole autostradowe Autostrady Eksploatacji przejeżdżają rocznie około 2 mln kilometrów.**

### **Czy wiesz, że...**

**Ustalenia w ramach Planu Działań Ratowniczych są tak szczegółowe, że regulują nawet pozycje i kolejność w jakiej pojazdy poszczególnych służb ratunkowych zatrzymują się od miejsca zdarzenia.**

## Trudne warunki atmosferyczne

Centrum Zarządzania Autostradą dysponuje prognozami pogody, które są adresowane jej potrzebom i pozwalają z góry przewidzieć np. zbliżające się opady. W efekcie służby utrzymaniowe mogą z wyprzedzeniem przygotować się na ich nadejście.

Jednocześnie Obwody Utrzymania Autostrady wyposażone są w nowoczesny sprzęt, który pozwala na utrzymanie przejezdności trasy nawet przy bardzo niekorzystnych warunkach, jak duże opady śniegu, oblodzenia, czy bardzo niskie temperatury. W przypadku wystąpienia tych ostatnich, w miejsce chlorku sodu (soli drogowej), stosuje się chlorek wapnia, który skutecznie walczy z oblodzeniem w sytuacji, w której tradycyjna sól drogowa przestaje się sprawdzać.

**Czy wiesz, że...**

**ze względów bezpieczeństwa na autostradzie, nigdy nie stosuje się piasku ani jego mieszanek z solą.**

**Czy wiesz, że...**

**stosowana przez Autostradę Eksploatację 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.**

## Wypadki

Odpowiednio zaprojektowane, bezkolizyjne i co najmniej dwupasmowe autostrady są mimo rozwijania na nich znacznie większych niż na innych drogach prędkości, są stosunkowo bezpieczne. Dochodzi na nich do mniejszej liczby zdarzeń drogowych, choć niestety jeśli już do wypadku dochodzi, to ze względu na wyższą prędkość, skala szkód jest większa.

Niestety rok 2019 okazał się pod tym względem szczególnie tragiczny. W porównaniu do lat poprzednich wzrosła, choć nieznacznie, częstość wypadków. W wyniku tych zdarzeń zdecydowanie częściej niż w latach poprzednich ginęli ludzie.

## Sytuacje krytyczne

Infrastruktura koncesyjnego odcinka autostrady A2 Konin – Świecko została zaprojektowana w sposób, który gwarantuje ograniczenie skutków groźnych wypadków. Miejsca Obsługi Podróżnych wyposażone są w system umożliwiający bezpieczny dla środowiska postój nieszczelnej cysterny. Również system odwadniający autostrady jest zaprojektowany w sposób, który pozwala ograniczyć przedostanie się groźnych substancji do środowiska. 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 2019 nie odnotowano żadnych poważniejszych awarii, ani wypadków, które skutkowałyby poważnymi skażeniami środowiska naturalnego.

## Satysfakcja podróżnych

Badania satysfakcji podróżnych realizowane są w cyklach 2-letnich. Ostatnie badanie przeprowadzono w pierwszej połowie lipca 2018 roku. Kolejne planowane jest na początek lipca 2020 roku, choć ostateczna decyzja o jego przeprowadzaniu będzie uzależniona od sytuacji epidemiologicznej w kraju.

Standardowo Autostrada Eksploatacja prosi kierowców uiszczających opłatę w Punktach Poboru Opłat o ocenę:

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

Równoległe na parkingach zlokalizowanych w Miejscach Obsługi Podróżnych ankieterzy, mając więcej czasu, mogą 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.

## Reklamacje

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. Spośród 83 reklamacji złożonych w 2019 roku około 25% z nich uznano za zasadne

## Otoczenie przyrodnicze

Zarządzanie i utrzymanie autostrady wiążą się z eliminowaniem różnego rodzaju nieprawidłowości, mających wpływ na otoczenie przyrodnicze. To reagowanie na wszelkie sygnały i zdarzenia, które stanowić mogą zagrożenie dla środowiska, w tym powiadamianie i pomoc w pracy służbom ratowniczym.

Charakter oddziaływania autostrady na środowisko jest niezmienny od lat, a kluczowymi elementami wpływu na środowisko są:

- 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.

## Zarządzanie odpadami

W Obwodach Utrzymania Autostrady, Miejscach Obsługi Podróżnych oraz na Placach Poboru Opłat znajdują się pojemniki do selektywnej zbiórki odpadów (papier, szkło, metal, plastik).

Wśród odpadów produkowanych przez samą firmę, są odpady zakwalifikowane do odpadów niebezpiecznych. Są to przede wszystkim zużyte oleje silnikowe i przekładniowe, akumulatory ołowiowe, filtry oleju itp. W 2019 roku było ich 3,24 tony. Wszystkie one odbierane są przez firmy posiadające wymagane zezwolenia, a ich zagospodarowanie jest odpowiednio udokumentowane.

łącznie w 2019 r. sama Autostrada Eksploatacja wytworzyła 87,3 ton odpadów (w tzw. instalacji). łączna masa odpadów wytworzonych poza instalacją (np. odpady biurowe, z napraw maszyn drogowych, pozostawione przez podróżnych i podzuczone przez osoby trzecie, odpady komunalne i z koszenia) wyniosła 853,0 tony. Zostały one poddane unieszkodliwieniu lub powtórnemu wykorzystaniu.

## Wpływ na bioróżnorodność

Odcinek Nowy Tomyśl – Konin przebiega głównie przez tereny rolnicze, a nie przez tereny chronione, czy 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 cenne przyrodniczo tereny leśne, w tym kilka obszarów Natura 2000.

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 będzie przechodzić przez obszary chronione. Warto jednak podkreślić, że projektanci starali się by odcinki te były możliwie krótkie. Równocześnie 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.

Rok 2019 przyniósł tu zasadnicze zmiany. Dotychczasowa polityka nastawiona była na inwestycje i działania umożliwiające zwierzyńce migracje pomiędzy terenami znajdującymi się na północ i południe od biegnącej równoleżnikowo trasy. Mimo fizycznych ograniczeń, sieć przepustów, miała umożliwić przemieszczanie się. Ze względu jednak na epidemię afrykańskiego pomoru świń (ASF), AESA została poproszona o pomoc w ograniczeniu migracji zwierzyńcy, poprzez przegrodzenie istniejących przepustów. Działania te, realizowane już w 2020 roku dają szansę na ograniczenie rozprzestrzeniania się choroby, a sama autostrada stać ma się fizyczną barierą, która ograniczyć ma jej rozprzestrzenianie się.

## Zużycie paliw i energii

Głównym źródłem bezpośredniej emisji dwutlenku węgla są pojazdy zarówno patrolowe, jak i te wykorzystywane w pracach utrzymaniowych. Kolejnym źródłem emisji są niewielkie kotłownie gazowe, produkujące ciepło.

Jeśli chodzi o emisję pośrednią, wiąże się ona z zapotrzebowaniem na energię elektryczną. Jest ona konieczna do zapewniania oświetlenia odcinków i węzłów autostrady. Ponadto energia elektryczna zużywana jest w Obwodach Utrzymania Autostrad, na Placach Poboru Opłat, w Miejscach Obsługi Podróżnych i warsztatach mechanicznych.

W celu optymalizacji jej wykorzystania stosuje się typowe rozwiązania, takie jak wyłączniki zmierzchowe lub zegary.

Zmodernizowana i oddana do użytku w 2019 roku obwodnica Poznania została wyposażona już w nowoczesne i energooszczędne oświetlenie LED.

### **Czy wiesz, że...**

**w coraz większej liczbie elementów oświetlenia dodatkowego, takiego jak np. znaki zajętości pasa, stosuje się energooszczędne diody LED.**

## Woda i ścieki

Gospodarka wodnościekowa ma dla autostrady dwa wymiary, wiążące się z odprowadzaniem wód deszczowych oraz funkcjonowaniem urządzeń sanitarnych.

Układ separatorów i zbiorników wodnych zabezpiecza ekosystemy sąsiadujące z autostradą przed ewentualnym przedostawaniem się do nich substancji ropopochodnych zmywanych przez deszcz z nawierzchni drogi.

Jeżeli chodzi o wodę zużywaną do celów sanitarnych, 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.

**Czy wiesz, że...**

**100% ścieków bytowych powstających w Miejscach Obsługi Podróżnych poddawane jest oczyszczeniu.**

## **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.

# Tabele uzupełniające

Tabela 1: Najważniejsi interesariusze i formy dialogu

grupa interesariuszy	częstotliwość i formy kontaktów
administracja i lokalne społeczności	<p>Regularne kontakty w zależności od potrzeb i oczekiwań, mające charakter typowo sąsiedzkich relacji.</p> <p>Z niektórymi jednostkami, np. Zespołem Szkół Geodezyjno-Drogowych w Poznaniu, kontakty przerodziły się w partnerstwo, które zostało sformalizowane w postaci umowy o współpracy.</p>
dostawcy i podwykonawcy	<p>Bieżące, bezpośrednie kontakty, głównie na poziomie operacyjnym.</p>
inwestorzy strategiczni	<p>Bieżące, bezpośrednie kontakty władz spółki.</p>
koncesjonariusz (Autostrada Wielkopolska / Autostrada Wielkopolska II)	<p>Bieżące, bezpośrednie kontakty władz i pracowników spółki.</p>
podróżni / klienci końcowi	<p>W 2018 r., wzorem lat ubiegłych, przeprowadzono dwa uzupełniające się badania satysfakcji kierowców jadących A2: pierwsze w Punktach Poboru Opłat (VI fala), drugie, pogłębione na parkingach (Miejsca Obsługi Podróżnych) (V fala). Kolejne planowane jest w 2020 roku. (dotyczyły: komfortu i bezpieczeństwa podróży, ale też oceny poszczególnych elementów jej infrastruktury, np.: oznakowanie, stacje benzynowe, parkingi, toalety, opłaty).</p>
pracownicy	<p>Przyjęto, że raz na 2 lata realizowane jest badanie satysfakcji pracowników. 5-te badanie satysfakcji pracowników, którego celem jest monitorowanie poziomu zadowolenia z relacji panujących w firmie, wynagrodzeń, kwestii BHP, zrealizowano w 2018 rok. Kolejne planowane jest na 2020 rok.</p> <p>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 antymobbingowa, w której większość mają przedstawiciele pracowników.</p>
służby ratunkowe	<p>Regularne kontakty w zależności od potrzeb i oczekiwań, wypracowane procedury współdziałania i okresowe wspólne ćwiczenia na wypadek sytuacji awaryjnych. Comiesięczne spotkania służb ratowniczych.</p>

**Tabela 2: Podstawowe wielkości opisujące skalę działalności przedsiębiorstwa**

	2018	2019
Długość obsługiwanej trasy	254	254
Zatrudnienie (w pełnych etatach)	569	571
Suma aktywów (mln zł)	168,5	177,2
Kapitały własne (mln zł)	84,0	90,0

**Tabela 3: Wpływ ekonomiczny**

		2018	2019
	Bezpośrednio wygenerowana wartość ekonomiczna	181 327 475,64	194 807 187,47
a) Przychody	Przychody ze sprzedaży netto, przychody z inwestycji finansowych, przychody z aktywów	181 327 475,64	194 807 187,47
	Podzielona wartość ekonomiczna	224 995 953,62	239 249 825,25
b) koszty operacyjne	Płatność na rzecz dostawców, inwestycje niestrategiczne, honoraria i opłaty z tytułu mediacji	42 339 266,19	45 906 882,38
c) wynagrodzenia i świadczenia pracownicze	Łączne wydatki pieniężne z tytułu świadczeń dla pracowników (wypłaty bieżące, bez zobowiązań dotyczących przyszłości) (w pierwszej pozycji podano wynagrodzenia, w drugiej ubezpieczenia społeczne)	42 746 990,92 12 117 949,21	43 959 634,12 12 491 138,3
d) płatności na rzecz inwestorów	Wszelkie płatności dokonywane na rzecz jednostek zapewniających kapitał organizacji	63 445 695,94	68 245 596,80
e) płatności na rzecz państwa	Podatki brutto	64 080 551,36	68 066 743,65
f) Inwestycje w społeczność	Dobrowolny wkład i inwestowanie funduszy w szerszej rozumianą społeczność (łącznie z darowiznami)	265 500,00	579 830,00
	Wielkość ekonomiczna zatrzymana (wyliczona jako wartość ekonomiczna wytworzona po pomniejszeniu o wartość ekonomiczną podzieloną)	-43 668 477,98	-44 442 637,78



**Tabela 4: Struktura zatrudnienia na 31.12.2019**

wiek	kobiety	mężczyźni	łącznie
Wg typu umowy o pracę			
Umowa o pracę na czas nieokreślony	270	252	522
Umowa o pracę na czas określony	26	19	45
Umowa o pracę na okres próbny	2	1	3
Umowa cywilno-prawna	0	1	1
Wg regionu			
Woj. lubuskie	78	96	174
Woj. wielkopolskie	219	177	396
Woj. mazowieckie	1	0	1
Wg stanowiska			
Stanowiska kierownicze	28	40	68
Stanowiska niekierownicze	270	233	503
Wg wieku			
30 i mniej	21	19	40
31-50	221	184	405
51 i więcej	56	70	126
łącznie	298	273	571

**Tabela 5: Struktura nowoprzyjętych pracowników wg płci, regionu i wieku w 2019 roku**

wiek	kobiety	mężczyźni	łącznie
Wg regionu			
Woj. lubuskie	12	13	25
Woj. wielkopolskie	5	6	11
Wg wieku			
30 i mniej	5	4	9
31-50	11	13	24
51 i więcej	1	2	3
<b>łącznie</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>36</b>
<i>Wskaźnik przyjęć (%)*</i>	5,70%	6,90%	6,30%

**Tabela 6: Struktura odejść pracowników wg płci, regionu i wieku w 2019 roku.**

wiek	kobiety	mężczyźni	łącznie
Wg regionu			
Woj. lubuskie	10	12	22
Woj. wielkopolskie	7	8	15
Woj. mazowieckie	0	0	0
Wg wieku			
30 i mniej	4	3	7
31-50	10	12	22
51 i więcej	3	5	8
łącznie	17	20	37

**Tabela 7: Rotacja pracowników w 2019 roku.**

	2019
Rotacja pracowników (z inicjatywy pracowników)	4,91
Rotacja pracowników (ogółem)	6,48

**Tabela 8: Urlopy wychowawcze, macierzyńskie, tacierzyńskie i ojcowskie w 2019 roku.**

	2019
Liczba pracowników przebywających w danym roku na urloпах wychowawczych, w tym	11
<i>kobiety</i>	11
<i>mężczyźni</i>	0

	2019
Liczba pracowników przebywających w danym roku na urloпах macierzyńskich / tacierzyńskich, w tym	18
<i>kobiety</i>	17
<i>mężczyźni</i>	1
Liczba pracowników, którzy korzystali w danym roku z urloпов ojcowskich	6

**Tabela 9: Wynagrodzenia**

	2018	2019	2018/2017
Przeciętne wynagrodzenie w kraju (grudzień)	5275 <sup>1</sup>	5604 <sup>2</sup>	6,2%
Przeciętne wynagrodzenie w woj. wielkopolskim (grudzień)	4695 <sup>3</sup>	4972 <sup>4</sup>	5,9%
Przeciętne wynagrodzenie w woj. lubuskim (grudzień)	4653 <sup>5</sup>	4827 <sup>6</sup>	3,7%
Przeciętne wynagrodzenie w Autostradzie Eksploatacji (grudzień)	5 513	5806	10,1%

**Tabela 10: Wypadki przy pracy i choroby zawodowe**

	2018	2019
Wskaźnik częstości wypadków	26	18
Wskaźnik ciężkości wypadków	28,53	32,40

<sup>1</sup> Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 18 stycznia 2019 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w grudniu 2018 r.

<sup>2</sup> Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 21 stycznia 2020 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w grudniu 2019 r.

<sup>3</sup> Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego - grudzień 2018 r. z dn. 29 stycznia 2019

<sup>4</sup> Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego - grudzień 2019 r. z dn. 30 stycznia 2020

<sup>5</sup> Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa lubuskiego w grudniu 2018 r. z dn.30 stycznia 2019 r.

<sup>6</sup> Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa lubuskiego w grudniu 2019 r. z dn.29 stycznia 2019 r.

Liczba wypadków przy pracy	15	10
Liczba śmiertelnych wypadków przy pracy	0	0
Liczba stwierdzonych chorób zawodowych	0	0

**Tabela 11: Przeciętna liczba godzin szkoleń na pracownika**

	2019
Liczba godzin szkoleń na pracownika w roku	11,5

**Tabela 11: Zużycie soli**

	j.m.	2017/2018	2018/2019
Zużycie soli	tona	5 701,7	7 217,3
Zużycie soli na 1 km autostrady	ton/km	22,4	28,4

**Tabela 12: Wypadki drogowe**

	2018	2019
I segment (Nowy Tomyśl – Konin)		
Wypadki na 1 mld przejechanych km	25,13	27,35
Ranni na 1 mld przejechanych km	40,84	33,56
Zabici na 1 mld przejechanych km	2,51	6,84
II segment (Świecko - Nowy Tomyśl)		
Wypadki na 1 mld przejechanych km	22,93	23,34
Ranni na 1 mld przejechanych km	26,75	24,57
Zabici na 1 mld przejechanych km	1,27	6,14
Całość koncesyjnego odcinka A2		
Wypadki na 1 mld przejechanych km	24,4	26
Ranni na 1 mld przejechanych km	36,19	30,54
Zabici na 1 mld przejechanych km	2,1	6,6

**Tabela 13: Odpady**

surowce wtórne	2018	2019
Opakowania z tworzyw sztucznych [T]	1,8	2,7
Opakowania z papieru i tektury [T]	2,6	5,0
Opakowania z metalu [T]	0,2	0,2
Opakowania szklane [T]	1,5	2,7

**Tabela 14: Zapotrzebowanie na energię wg źródeł jej pozyskania szacunki dotyczące emisji CO<sub>2</sub>**

	Zużycie energii (w GJ)		Przybliżona emisja CO <sub>2</sub> (w tonach) <sup>7</sup>		Zmiana
	2018	2019	2018	2018	%
Energia elektryczna (zakupiona)	39 809 (11 058,1 MWh)	35 128 (9 757,8 MWh)	8603	7728	-10,2%
Olej napędowy	24 215 (558,2 t)	24 059 (554,6 t)	1794	1783	-0,6%
Benzyna	506 (11,31 t)	439 (9,8 t)	38	32	-13,4%
Gaz ziemny wysokometanowy	2 509 (69,7 dam <sup>3</sup> )	2 466 (68,5 dam <sup>3</sup> )	141	138	-1,7%
Gaz propan-butan	965 (20,9 t)	965 (20,9 t)	61	61	0,0%
łącznie	68 004	63 056	10637	9743	-7,3%/-8,4% (w GJ / CO <sub>2</sub> )

**Tabela 15: szacunki dotyczące emisji CO<sub>2</sub>**

	j.m.	2018	2019
łącznie zużycie energii	GJ	68 004	63 056
Efektywność związana z całkowitym zużyciem energii (na 1 km)	GJ/km	267,73	248,25
łącznie emisja CO <sub>2</sub>	tony	10 637	9 743
Efektywność związana z emisją CO <sub>2</sub> (na 1 km)	ton/km	41,88	38,36

**Tabela 16: Zużycie wody**

	j.m.	2018	2019
Zużycie wody	tys. m <sup>3</sup>	137,8	126,4
Względne zużycie wody (odniesione do skali działalności, tj. długości obsługiwanej autostrady)	m <sup>3</sup> /km	542	498

<sup>7</sup> W bieżącym raporcie zmieniono sposób kalkulacji emisji CO<sub>2</sub> odchodząc od stałych dla Polski uwzględnionych w narzędziu „2012 GHG emissions from purchased electricity (version 4.2)” na rzecz aktualnych statystyk publikowanych przez KOBIZE („Wskaźniki emisyjności CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO i pyłu całkowitego dla energii elektrycznej”, KOBIZE, grudzień 2019 roku).



**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](mailto:r.rychlewska@aesa.pl)

Autostrada Eksploatacja SA  
ul. Głogowska 431  
60-004 Poznań