



Autostrada Eksploatacja 2021

Podróźni – Pracownicy – Przyroda

Poznań, 2022 rok

 **Autostrada Eksploatacja S.A.**

Spis treści

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

Szanowni Państwo,

Obecnie coraz więcej i coraz częściej mówi się o znaczeniu danych niefinansowych (ESG) i o ich raportowaniu, a także o zainteresowaniu nimi instytucji rynku finansowego. Postępujące regulacje unijne, wynikające z nich rosnące oczekiwania kredytodawców i inwestorów, stają się faktem, ponieważ pozwalają lepiej szacować poziomy ryzyka. Jesteśmy dumni z tego, że nasza firma upublicznia informacje na temat swoich wyników niefinansowych już od 14 lat!

Planowane wprowadzenie unijnego standardu sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju i oczekiwane objęcie obowiązkiem sprawozdawczym przedsiębiorstw takich jak Autostrada Eksploatacja, będzie co prawda oznaczało dodatkową pracę. Będzie to jednak bardziej doprecyzowanie konkretnych wskaźników i dostosowanie systemu sprawozdawczości, a nie budowanie podejścia zarządczego od początku. Nasze podejście zarządcze od dawna uwzględnia kwestie inne niż finansowe. Przede wszystkim od lat koncentrujemy naszą uwagę na szerokokorozumianym bezpieczeństwie, tj. na ograniczaniu poziomu ryzyka środowiskowego i społecznego. Poszukujemy wciąż nowych, jeszcze efektywniejszych rozwiązań, które przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa pracowników, podróżnych, a także mieszkańców lokalnych społeczności.

Rozwiązania te sprawdzają się w praktyce. To dobra wiadomość. Tym bardziej, że natężenie ruchu drogowego, a tym samym potencjalne zagrożenia, będą w kolejnych latach sukcesywnie wzrastać.

Zapraszamy do lektury.

Z poważaniem,

Krzysztof Bernatowicz
Prezes Zarządu

Jan Jancewicz
Wiceprezes Zarządu

O firmie

Charakter działalności

Autostrada Eksploatacja (AESA), niezmiennie od lat, odpowiada za eksploatację i utrzymanie 255,6 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, interwencje w przypadku zagrożeń i zabezpieczanie zdarzeń drogowych, itp.).

Dbając również o utrzymanie terenów zielonych i infrastruktury autostradowej i w zakresie uzgodnionym z koncesjonariuszem, prowadzi monitoring przyrodniczy.

Rok 2021 w liczbach - działania operatorskie Autostrady Eksploatacji:

• Dystans przemierzony przez patrole i służby utrzymaniowe:	2 777 465 km
• Liczba interwencji:	10 455
• Liczba akcji utrzymania zimowego:	289
• Wymiana lub naprawa barier:	9 844 mb
• Przedmioty usunięte z pasów ruchu:	2 064 szt.
• Zabezpieczenia awarii pojazdów:	7 158
• Liczba pojazdów biorących udział w kolizjach:	1 014
• Liczba zgłoszeń na telefon alarmowy:	2 551 (38 h 31m)
• Liczba połączeń na nr 61 8383 110 / 180	54 543 (423 h 41 m)
• Rozesłanych komunikatów SMS	1 240

W 2021 roku, wspólnie z Koncesjonariuszami (Autostradą Wielkopolską SA i Autostradą Wielkopolską II SA), udało się zrealizować szereg działań, z których najważniejsze to:

- wymiana nawierzchni na Węzłach Września, Rzepin, Torzym,
- zakup kolejnych poduszek zderzeniowych (łącznie AESA posiada ich 15),
- montaż defibrylatorów AED na MOP-ach,
- wspólna kampania medialna "Dla nas liczy się każda minuta",
- audycje w Radio Zachód promująca zasady bezpiecznego korzystania z autostrady,
- kurs jazdy na autostradzie prowadzony przez Koncesjonariuszy.

Akcjonariusze

Struktura własnościowa spółki nie zmienia się od lat. Na koniec 2021 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).

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, systemu elektroenergetycznego i instalacji elektrycznych, oświetlenia drogowego,
- finansowy,
- personalny, którego pracownicy nie tylko odpowiadają za rekrutację pracowników, płace ale też właściwy dobór szkoleń stanowiskowych,
- IT i Telekomunikacji,
- jakości i kontroli wewnętrznej.
- Public Relations

Większość kluczowych stanowisk piastowanych jest od lat przez te same osoby, co nie tylko pozwala na akumulację kompetencji, ale też czyni codzienną pracę przewidywalną i stabilną.

Polityka Jakości

W spółce obowiązuje Polityka Jakości, opierająca się o System Zarządzania Jakością. Bazuje on na normie ISO9001:2015.

Zgodnie z systemem zarządzania jakością AESA dąży do zapewnienia jak najwyższego poziomu obsługi wszystkim korzystającym z zarządzanego przez nią odcinka autostrady. W tym ukierunkowana jest na zapewnienie wysokiego standardu bezpieczeństwa podróżnych, pracowników i pracowników podwykonawców. Sednem systemu jest ciągłe doskonalenie obowiązujących procesów zarządczych i zapewnienie pełnego zrozumienia wdrożonego podejścia wśród pracowników. Chodzi m.in. o budowanie i utrwalanie świadomości roli, jaką odgrywa ona w zagwarantowaniu bezpieczeństwa w codziennej działalności operacyjnej.

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 kilka lat temu podczas warsztatu z udziałem kluczowych menedżerów. Ponieważ w działalności spółki nie nastąpiły w tym czasie istotne zmiany, które skutkowałyby zmianą kluczowych aspektów społecznej odpowiedzialności, są one wciąż aktualne.

Aspekt społeczny lub środowiskowy	Ważność
relacje z pracownikami - bezpieczeństwo (BHP), warunki zatrudnienia, proces dialogu z zespołem	wysoka
bezpieczeństwo użytkowników autostrady - stopień ich zadowolenia z bezpieczeństwa i komfortu poruszania się po drodze	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	wysoka

Raport został przygotowany z wykorzystaniem podejścia i wskaźników GRI Standards, ale chcąc zachować zwiezłość dokumentu odstąpiono od części wymogów formalnych, a tym samym opcji raportowania „zgodnie z” („in accordance”).

Raport nie był poddawany dodatkowej weryfikacji przez niezależny podmiot zewnętrzny. Został opracowany przez firmę zewnętrzną, która czuwała nad wiarygodnością prezentowanych w nim informacji. Jednocześnie w chwili obecnej Autostrada Eksploatacja nie podlega obowiązkowi publikowania oświadczeń nt. informacji niefinansowych, a przygotowywanie przez nią raportu ma charakter całkowicie dobrowolny.

Miejsce pracy

Struktura zatrudnienia

Na koniec 2021 roku w Autostradzie Eksploatacji pracowało 580 osób, co stanowi poziom zbliżony do roku poprzedniego. Rotacja pracowników była niewielka, struktura zatrudnienia była również stabilna. Udział zatrudnionych kobiet nie zmienił się istotnie. Na koniec roku stanowiły one 53% zatrudnionych. Jednocześnie panie zajmowały 45% odsetek stanowisk kierowniczych.

Zatrudnienie w AESA opiera się o transparentne i zrozumiałe zasady. Od lat pracownicy spółki zatrudniani są, co do zasady, 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 pracy w porze nocnej i ograniczenia pracy w niedziele, spółka zdecydowała się jeszcze w 2019 roku zaproponować pracownikom specjalny dodatek za pracę w niedziele i święta. Nie jest on wymogiem prawa, ale dobrowolnym zobowiązaniem pracodawcy wobec pracowników.

Rok 2021 był kolejnym, drugim rokiem, funkcjonowania w szczególnych warunkach obostrzeń pandemicznych. W przetrwaniu tego trudnego czasu pomogły wypracowane jeszcze na początku pandemii rozwiązania. Zaowocowały one przyznaniem AESA certyfikatu „Bezpieczna Firma”. Również kontrola prowadzona przez Sanepid, nie potwierdziła jakichkolwiek nieprawidłowości w zakresie wprowadzonych w firmie rozwiązań epidemicznych. Wystarczy wspomnieć, że oprócz standardowych procedur, czy komunikacji, jeszcze w 2020 roku AESA oferowała pracownikom możliwość bezpłatnego testowania się. Firma promowała szczepienia i nagradzała odpowiedzialne postawy – w efekcie zaszczepiło się blisko 90% zespołu.

Wynagrodzenia i pakiet socjalny

Funkcjonowanie przedsiębiorstwa, zwłaszcza takiego, którego większość pracowników pochodzi z niewielkich, lokalnych społeczności, pośrednio oznacza wzmocnienie tych niewielkich gospodarek. W postaci wynagrodzeń corocznie trafiają do nich miliony złotych, a związane z ich wypłatą podatki (PIT) w istotnej części zasilają budżety gmin, w których pracownicy AESA zamieszkują. Od lat przeciętny poziom wynagrodzeń w spółce jest wyższy od średniej w regionie. W ostatnim roku przeciętne wynagrodzenie w AESA wynosiło 7364 zł. W tym samym czasie w kraju wyniosło 5889,84 zł. Przeciętne wynagrodzenia w AESA były wyższe o ok 25% niż w kraju.

Na wynagrodzenia otrzymywane przez pracowników, obok podstawowej pensji i nagród, składają się też dodatki, których wysokość ustalana jest w sposób bardziej korzystny niż wynikałoby to 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 za nie żadnego wynagrodzenia. 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 dostają 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. Premiowani są również pracownicy mający zmianę w niedzielę.

Benefity pozapłacowe:

- prywatna opieka medyczna finansowana przez pracodawcę (z opcją wykupienia przez pracowników pakietu medycznego dla członków rodziny)
- Pracowniczy Program Emerytalny (PPE)
- Karty MultiSport
- dofinansowanie kosztów żłobka i przedszkola dla rodziców samotnie wychowujących dzieci
- pomoc finansowa dla pracowników, którzy znaleźli się w trudnej sytuacji życiowej
- dofinansowanie do letniego i zimowego wypoczynku dzieci
- ubezpieczenie na życie i NNW dla pracowników (w 2021 roku podniesiono wysokość ubezpieczenia na życie)
- ubezpieczenie NNW dla dzieci pracowników, w tym dla uczących się dzieci pełnoletnich

O ile, ze względu na sytuację epidemiczną, w 2020 roku zauważalnie mniej dzieci pracowników wyjechało na kolonie i obozy, o tyle sytuacja pandemiczna w okresie letnim 2021 roku pozwoliła rodzicom na realizację większości wyjazdów, a tym samym na wykorzystanie środków przewidzianych na dofinansowanie wyjazdów zabudżetowanych w Zakładowym Funduszu Świadczeń Socjalnych. Tradycyjnie w 2021 roku, jak w latach poprzednich, dzieciom pracowników przyznano świadczenia z okazji Świąt Bożego Narodzenia.

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. Uczestnicy programu otrzymują też 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 Nativated, która na co dzień promuje i wspiera edukację Polaków na najlepszych uniwersytetach świata. W 2021 roku liczba dzieci, które biorą udział w programie podwoiła się z 3 do 6!

Etyka i przeciwdziałanie mobbingowi

Obowiązujący w AESA od lat 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 2021 roku nie zarejestrowano żadnego zgłoszenia dotyczącego potencjalnego mobbingu lub innych zachowań nieetycznych.

Niezależnie od przyjętego wiele lat temu kodeksu, spółka przygotowała do wdrożenia wszystkie niezbędne rozwiązania, które związane są z wdrożeniem do prawa polskiego tzw. dyrektywy o ochronie sygnalistów¹. Ich wejście w życie zostało zaplanowane na 2022 rok.

Bezpieczeństwo w pracy

Praca na autostradzie ze względu na swój charakter obarczona jest dużym ryzykiem: znaczna część wykonywanych robót odbywa się w bezpośrednim sąsiedztwie poruszających się pojazdów, których kierowcy dodatkowo nie zawsze stosują się do obowiązujących ograniczeń. Do podniesienia poziomu bezpieczeństwa, obok rozwiązań technicznych, przyczynia się zrozumienie przez pracowników zagrożeń, przestrzeganie procedur i walka z rutyną. Na poprawę sytuacji wpływa wyższa świadomość ze strony kierujących. Autostrada Eksploatacja uwrażliwia i uświadamia zarówno pracowników, jak i kierowców. W 2021 roku zakupiono kolejne poduszki zderzeniowe zintegrowane z tablicami ze znakiem ostrzegającym kierujące o zbliżaniu się do niebezpiecznego miejsca (U27). Na wyposażeniu zespołów utrzymania jest ich obecnie łącznie 15. W 2021 roku pomogły one w praktyce ochronić życie i zdrowie pracowników spółki.

W 2021 roku doszło do 9 zdarzeń z udziałem służb AESA wykonujących prace na zarządzanym przez nią odcinku autostrady A2. Dzięki zastosowanym zabezpieczeniom nikt nie ucierpiał w tych zdarzeniach.

W wynikach badań satysfakcji, zespół od lat pozytywnie postrzega całościowe działanie firmy w obszarze BHP. Aż 94,3% pytanym pracowników zgadza się ze stwierdzeniem, że w firmie kładzie się duży nacisk na

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1937 w sprawie ochrony osób zgłaszających naruszenia prawa Unii

standardy BHP, a 93,8%, że rozwiązania techniczne oraz opracowane procedury pracy zapewniają bezpieczeństwo pracowników. Mimo obciążonej sporymi zagrożeniami natury pracy na drodze aż 84,2% pracowników deklaruje, że czuje się komfortowo i bezpiecznie (BHP), kiedy wykonuje obowiązki służbowe.

Dialog z pracownikami

Tradycyjnie, co roku na zamknięcie sezonu zimowego, a następnie letniego, miały miejsce spotkania kierownictwa firmy z pracownikami poszczególnych obwodów i placów poboru opłat. Były one szansą na wymianę opinii, bezpośrednie zgłaszanie problemów i oczekiwań oraz rozstrzygnięcie wątpliwości dotyczących miejsca i warunków pracy. Ze względu na pandemię zostały one w 2020 roku zawieszane. Choć w 2021 roku nie zdecydowano się jeszcze na zorganizowanie tradycyjnych spotkań, w przypadku Obwodów Utrzymania Autostrad (OUA) zaaranżowano alternatywne spotkania z kierownictwem. Odbywały się one jednak w niewielkich grupach na otwartej przestrzeni lub w przewiewnych halach o dużej kubaturze. W 2022 roku planowane są spotkania z pracownikami w tradycyjnej formie.

Jeżeli chodzi o badanie satysfakcji pracowników, jest ono realizowane w cyklu 2 letnim w formie tradycyjnych ankiet papierowych. Ostatnie zrealizowano w 2021 roku, ale wspierając się ankietami online lub papierowymi wrzucanymi do specjalnych skrzynek.

Bezpieczna podróż

Elastyczność i rozwój

Liczba samochodów osobowych, czy wolumen transportowanych towarów, rosną wraz z rozwojem gospodarki. Ta, po zahamowaniu wywołanym pandemią, rozwija się wyjątkowo szybko. W efekcie ruch, zwłaszcza w newralgicznych punktach, rośnie.

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 i również z Centrum Powiadomienia Ratunkowego (CPR), obsługującym ogólnopolski numer alarmowy 112. Dlatego też informacja o zagrożeniu zgłoszona nie do Centrum Zarządzania Autostradą, a na ogólnopolski numer alarmowy trafi również do pracowników eksploatacji i umożliwi podjęcie odpowiednich działań. Działania CZA wspiera również specjalna Infolinia przeznaczona dla osób podróżujących koncesyjnym odcinkiem A2 Świecko - Konin. Pod numerem telefonu 0 800 022 242 można uzyskać informację nie tylko o wysokości stawek obowiązujących na autostradzie ale też o aktualnej sytuacji na drodze.

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 oraz tablicach zmiennej treści umieszczonych na obwodnicy Poznania.

Trudne warunki atmosferyczne

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

Obwody Utrzymania Autostrad 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.

Wypadki

Odpowiednio zaprojektowane, bezkolizyjne i co najmniej dwupasmowe autostrady, 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 wypadek ma miejsce, to ze względu na wyższą prędkość, skala szkód jest większa.

W 2021 roku odnotowano 778 kolizji, 54 wypadki i 33 pożary. Zginęło 5 osób, a 77 zostało rannych. Nieznacznie pogorszyły się kluczowe z punktu widzenia zarządzania autostradą wskaźniki: liczby osób zabitych na 1 mld przejechanych kilometrów (1,99), liczby rannych na 1 mld przejechanych kilometrów (30,67) oraz liczby wypadków przypadających na 1 mld (21,51).

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 2021 nie odnotowano żadnych poważniejszych awarii, ani wypadków, które skutkowałyby poważnymi skażeniami środowiska naturalnego.

Satysfakcja podróżnych

Standardowo badania satysfakcji podróżnych realizowane są w cyklach 2-letnich. Niestety pandemia i związane z nią obostrzenia zakłóciły ten cykl. Badanie, które powinno było zostać zrealizowane na początku lipca 2020 roku, choć przeprowadzane na zewnątrz (na parkingach oraz w momencie uiszczenia opłaty), zostało wstrzymane. Zrealizowano je dopiero na jesieni w 2021 roku, kiedy zagrożenie dla respondentów i ankieterów było okresowo mniejsze. Co więcej ograniczono się wyłącznie do badania realizowanego na zewnątrz (na parkingach). Nie zdecydowano się zainicjować badania, tradycyjnie przeprowadzanego przez kasjerów i kasjerki Punktów Poboru Opłat (PPO).

Ankieterzy pytali 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.

Wraz z zakończeniem prac modernizacyjnych, prowadzonych jeszcze w 2019 roku, w 2021 roku odnotowano wzrost, do nienotowanych wcześniej poziomów, ocen pozytywnych czynników takich jak stan i jakość nawierzchni (97,3% pozytywnych ocen), utrzymania trasy (98,7% pozytywnych ocen), czy oznakowanie trasy (98,6% pozytywnych ocen).

Jednocześnie o ile w 2019 roku nastąpiła pewna poprawa oceny bezpiecznego zachowania innych kierowców, ale przy jednoczesnym spadku oceny utrzymania drogi pod kątem bezpieczeństwa, w 2021 roku mieliśmy do czynienia, niestety, ze zjawiskiem odwrotnym. Nastąpiło bardzo wyraźne pogorszenie oceny zachowania innych kierowców, przy jednoczesnym umocnieniu się oceny utrzymania drogi pod kątem bezpieczeństwa (95,2% pozytywnych ocen). Można ponownie wiązać to z zakończeniem prowadzonych jeszcze dwa lata temu prac. Wraz z poprawą płynności ruchu, rośnie też niestety brawura pewnej części kierowców, których zachowanie jest oceniane przez innych jako niebezpieczne i zagrażające ich własnemu bezpieczeństwu.

Odnotowano spadek ocen dostępności parkingów, przy jednoczesnym wzroście odsetka kierowców, którzy deklarują korzystanie z nich. Jednakże jednocześnie przeprowadzone remonty i modernizacje przełożyły się na oceny kierowców. Nastąpiła poprawa oceny stanu technicznego, estetyki i czystości parkingów (94,7% pozytywnych ocen), przy równoczesnym znaczącym wzroście oceny parkingowych toalet: ich stanu technicznego i wyposażenia (93,1% pozytywnych ocen) oraz estetyki i czystości (88,7% pozytywnych ocen).

Istotnie lepiej, po spadku 2019 roku, została oceniona obsługa w punktach poboru opłat: czas obsługi (93,3% pozytywnych ocen) i uprzejmość kasjerów (97,8% pozytywnych ocen).

Reklamacje

Procedury reklamacyjne, stanowiące element kompleksowego planu zarządzania jakością, gwarantują rzetelne i terminowe rozpatrzenie reklamacji klientów. Średni czas na udzielenie odpowiedzi wynosił 3 dni. Około 35% spośród 132 reklamacji złożonych w 2021 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 stanowią 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 2021 roku było ich 1,94 tony, w porównaniu do 2,657 tony rok wcześniej. Wszystkie one odbierane są przez firmy posiadające wymagane zezwolenia, a ich zagospodarowanie jest odpowiednio udokumentowane. Odnotowany spadek, jest kolejnym rokiem spadku z rzędu.

Łącznie w 2021 r. sama Autostrada Eksploatacja wytworzyła 47,514 tony odpadów, w porównaniu do 50,2 ton rok wcześniej i 87,3 dwa lata wcześniej (w tzw. instalacji). Łączna masa odpadów wytworzonych poza instalacją (np. odpady biurowe, z napraw maszyn drogowych, pozostawione przez podróżnych i podrzucone przez osoby trzecie) wyniosła 50,379 ton w porównaniu do 42,7 tony². 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

² Elektroniczny system obiegu kart BDO wprowadził obowiązek obiegu kart odpadów komunalnych przez firmy je odbierające. W efekcie AESA nie mając wglądu do ich systemów, nie dysponuje od roku 2020 danymi dotyczącymi odpadów komunalnych, w tym odpadów bio. W efekcie, po ujęciu odpadów komunalnych, w tym trawy z koszenia, wolumen wykazywanych odpadów zauważalnie zmalał.

jednak zgoła odmiennie: w ponad 80% przebiega przez tereny leśne, w tym cenne przyrodniczo, 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 przechodził będzie 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.

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.

Zmodernizowana i oddana do użytku w 2019 roku obwodnica Poznania została wyposażona przez Autostradę Wielkopolską (Koncesjonariusza) w nowoczesne i energooszczędne oświetlenie LED. Bardziej efektywne źródła światła oraz zmiany w przepisach regulujących stopień doświetlenia autostrady (wymaganą ilość światła) skutkują oszczędnościami, tak finansowymi, jak i środowiskowymi. Zastosowanie wirtualizacji serwerów obniżyło zużycie energii przez infrastrukturę serwerową o około 240 MWh rocznie. To całkiem sporo, bo odpowiada około 150 gospodarstwom domowym. Przy rozbudowie obwodnicy również została ograniczona ilość nowych serwerów.

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. 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 2021 r., wzorem lat wcześniejszych przeprowadzono dwa uzupełniające się badania satysfakcji kierowców jadących A2: pierwsze w Punktach Poboru Opłat (VII fala), drugie, pogłębione na parkingach (Miejsca Obsługi Podróżnych) (VI fala). Realizację badania zaplanowanego na rok 2020 uniemożliwiła pandemia COVID-19.</p>
pracownicy	<p>Przyjęto, że raz na 2 lata realizowane jest badanie satysfakcji pracowników. 6-te badanie satysfakcji pracowników, którego celem jest monitorowanie poziomu zadowolenia z relacji panujących w firmie, wynagrodzeń, kwestii BHP, zrealizowano w 2018 rok. Kolejne planowane pierwotnie na 2020 rok, w związku z zagrożeniem epidemicznym, przesunięto je na rok 2021.</p> <p>Kontynuowane będą 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. W roku 2020 zostały one jednak wstrzymane do czasu ustabilizowania się sytuacji epidemicznej. W roku 2021 częściowo realizowano je w mniejszych grupach na otwartej przestrzeni lub pomieszczeniach o dużej kubaturze. 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

	2019	2020	2021
Długość obsługiwanej trasy	254	254	254
Zatrudnienie (w pełnych etatach)	571	584	580
Suma aktywów (mln zł)	177,2	175,9	194,0
Kapitały własne (mln zł)	90,0	86,5	97,8

Tabela 3: Wpływ ekonomiczny

		2019	2020	2021
Bezpośrednio wygenerowana wartość ekonomiczna		194 807 187,47	197 557 950,40	221 908 803,90
a) Przychody	Przychody ze sprzedaży netto, przychody z inwestycji finansowych, przychody z aktywów	194 807 187,47	197 557 950,40	221 908 803,90
Podzielona wartość ekonomiczna		239 249 825,25	248 936 974,78	268 706 779,56
b) koszty operacyjne	Płatność na rzecz dostawców, inwestycje niestrategiczne, honoraria i opłaty z tytułu mediacji	45 906 882,38	44 041 324,47	53 834 167,20
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)	43 959 634,12	47 032 232,93	48 818 669,63
		12 491 138,3	13 856 188,07	14 040 438,2
d) płatności na rzecz inwestorów	Wszelkie płatności dokonywane na rzecz jednostek zapewniających kapitał organizacji	68 245 596,80	73 523 975,81	74 105 811,16
e) płatności na rzecz państwa	Podatki brutto	68 066 743,65	70 203 996,85	77 724 863,77
f) Inwestycje w społeczność	Dobrowolny wkład i inwestowanie funduszy w szerszej rozumianą społeczność (łącznie z darowiznami)	579 830	279 256,65	182 829,6
Wielkość ekonomiczna zatrzymana (wyliczona jako wartość ekonomiczna wytworzona po pomniejszeniu o wartość ekonomiczną podzieloną)	Inwestycje, wpłaty z kapitału itp.	-44 442 637,78	-51 379 024,38	-46 797 975,66

Tabela 4: Struktura zatrudnienia na koniec roku

wiek	2019			2020			2021		
	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Wg typu umowy o pracę									
Umowa o pracę na czas nieokreślony	270	252	522	272	256	528	279	260	539
Umowa o pracę na czas określony	26	19	45	37	15	52	23	12	35
Umowa o pracę na okres próbny	2	1	3	0	3	3	5	0	5
Umowa cywilno-prawna	0	1	1	0	1	1	0	1	1
Wg regionu									
Woj. lubuskie	78	96	174	87	96	183	87	95	182
Woj. wielkopolskie	219	177	396	221	179	400	219	178	397
Woj. mazowieckie	1	0	1	1	0	1	1	0	1
Wg stanowiska									
Stanowiska kierownicze	28	40	68	33	40	73	33	40	73
Stanowiska niekierownicze	270	233	503	276	235	511	274	233	507
Wg wieku									
30 i mniej	21	19	40	29	22	51	23	17	40
31-50	221	184	405	221	181	402	219	181	400
51 i więcej	56	70	126	59	72	131	65	75	140
łącznie	298	273	571	309	275	584	307	273	580

	2019				2020				2021			
	woj. lubuskie	woj. wielkopolskie	woj. mazowieckie	łącznie	woj. lubuskie	woj. wielkopolskie	woj. mazowieckie	łącznie	woj. lubuskie	woj. wielkopolskie	woj. mazowieckie	łącznie
Umowa o pracę na czas nieokreślony	150	371	1	522	155	372	1	528	169	369	1	539
Umowa o pracę na czas określony	21	24	0	45	26	26	0	52	17	18	0	35
Umowa o pracę na okres próbny	3	0	0	3	2	1	0	3	2	3	0	5
Umowa cywilno-prawna	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1

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

wiek	2019			2020			2021		
	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Wg regionu									
Woj. lubuskie	12	13	25	16	11	27		2	11
Woj. wielkopolskie	5	6	11	11	7	18	11	6	17
Wg wieku									
30 i mniej	5	4	9	12	7	19	7	2	9
31-50	11	13	24	14	11	25	9	6	15
51 i więcej	1	2	3	1	0	1	4	0	4
łącznie	17	19	36	27	18	45	20	8	28
<i>Wskaźnik przyjęć (%)*</i>	5,7%	6,9%	6,3%	8,7%	6,5%	7,7%	6,5%	2,9%	4,8%

Tabela 6: Struktura odejść pracowników wg płci, regionu i wieku w ciągu roku

wiek	2019			2020			2021		
	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Wg regionu									
Woj. lubuskie	10	12	22	6	10	16	9	4	13
Woj. wielkopolskie	7	8	15	8	5	13	15	8	23
Wg wieku									
30 i mniej	4	3	7	3	2	5	6	3	9
31-50	10	12	22	8	8	16	11	2	13
51 i więcej	3	5	8	3	5	8	7	7	14
łącznie	17	20	37	14	15	29	24	12	36

Tabela 7: Rotacja pracowników w ciągu roku

	2019	2020	2021
Rotacja pracowników (z inicjatywy pracowników)	4,91	2,24	3,8
Rotacja pracowników (ogółem)	6,48	5,2	5,87

Tabela 8: Urlopy wychowawcze, macierzyńskie i ojcowskie w ciągu roku

	2019	2020	2021
Liczba pracowników przebywających w danym roku na urloпах wychowawczych, w tym	11	13	16
<i>kobiety</i>	11	12	15
<i>mężczyźni</i>	0	1	1

	2019	2020	2021
Liczba pracowników przebywających w danym roku na urloпах macierzyńskich /ojcowskich, w tym	18	16	14
<i>kobiety</i>	17	16	14
<i>mężczyźni</i>	1	0	0
Liczba pracowników, którzy korzystali w danym roku z urloпов ojcowskich	6	16	9

Tabela 9: Wynagrodzenia

	2020	2021	2021/2020
Przeciętne wynagrodzenie w kraju	5411,45 ³	5889,84 ⁴	8,8%
Przeciętne wynagrodzenie w Autostradzie Eksploatacji	7070,24	7364,84	4,2%

Tabela 10: Wypadki przy pracy i choroby zawodowe w ciągu roku

	2019	2020	2021
Wskaźnik częstości wypadków	18	22,29	18
Wskaźnik ciężkości wypadków	32,40	28,15	27,45
Liczba wypadków przy pracy	10	13	13
Liczba śmiertelnych wypadków przy pracy	0	0	0
Liczba stwierdzonych chorób zawodowych	0	0	0

Tabela 11: Przeciętna liczba godzin szkoleń na pracownika w ciągu roku

	2019	2020	2021
Liczba godzin szkoleń na pracownika w roku	11,5	3,5	8,5

Tabela 11: Zużycie soli

	j.m.	2019	2020	2021
Zużycie soli	tona	3 827,5	1 885,3	9 596,7
Zużycie soli na 1 km autostrady	ton/km	15,1	7,4	37,8

Tabela 12: Wypadki drogowe

	2019	2020	2021
I segment (Nowy Tomyśl – Konin)			
Wypadki na 1 mld przejechanych km	27,35	18,61	20,67
Ranni na 1 mld przejechanych km	33,56	25,5	25,99
Zabici na 1 mld przejechanych km	6,84	2,07	1,77
II segment (Świecko - Nowy Tomyśl)			
Wypadki na 1 mld przejechanych km	23,34	16,47	23,23
Ranni na 1 mld przejechanych km	24,57	32,93	40,34
Zabici na 1 mld przejechanych km	6,14	1,5	2,44
Całość koncesyjnego odcinka A2			
Wypadki na 1 mld przejechanych km	26	17,93	21,51
Ranni na 1 mld przejechanych km	30,54	27,84	30,67
Zabici na 1 mld przejechanych km	6,6	1,89	1,99

³ Obwieszczenie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 21 stycznia 2021 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w 2020 r.

⁴ Obwieszczenie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 21 stycznia 2022 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w 2021 r.

Tabela 13: Odpady

surowce wtórne	2019	2020	2021
Opakowania z tworzyw sztucznych [T]	2,7	2,3	2,1
Opakowania z papieru i tektury [T]	5,0	4,6	2,8
Opakowania z metalu [T]	0,2	0,0	0,0
Opakowania szklane [T]	2,7	1,3	1,2

Tabela 14: Zapotrzebowanie na energię wg źródeł jej pozyskania szacunki dotyczące emisji CO₂

	2019	2020 ⁵	2021	2021/2020
Energia elektryczna (zakupiona)	35 128 (9 757,8 MWh)	33 001 (9 166,9 MWh)	33 180 (9 216,5 kWh)	0,5%
Olej napędowy	24 059 (554,6 t)	22 905 (528 t)	26 187 (604 t)	14,3%
Benzyna	439 (9,8 t)	492 (11 t)	488 (10,9 t)	-0,8%
Gaz ziemny wysokometanowy	2 466 (68,5 dam ³)	2 362 (65,6 dam ³)	2 627 (72,964 dam ³)	11,2%
Gaz propan-butan	965 (20,9 t)	905 (19,6 t)	997 (22 t)	10,2%
łącznie	63 056	59 664	63 478	6,4%

Tabela 15: szacunki dotyczące emisji CO₂ (Zakres 1 i 2)

	Przybliżona emisja CO ₂ (w tonach) ⁶			
	2019	2020	2021	%
Energia elektryczna (zakupiona)	7 728	6 591	6 433	-2,4%
Olej napędowy	1 647	1 568	1 792	14,3%
Benzyna	29	32	32	-0,8%
Gaz ziemny wysokometanowy	138	133	147	11,2%
Gaz propan-butan	61	58	63	10,2%
łącznie	9 604	8 381	8 469	1,0%

	j.m.	2019	2020	2021
łącznie zużycie energii	GJ	63 056	59 664	63 478
Efektywność związana z całkowitym zużyciem energii (na 1 km)	GJ/km	248,25	234,90	249,91
łączna emisja CO ₂	tony	9 743	8 381	8 469
Efektywność związana z emisją CO ₂ (na 1 km)	ton/km	38,36	33,00	33,34

Tabela 16: Zużycie wody

⁵ Skorygowano zużycie gazu w 2020 roku.

⁶ Dla emisji z bezpośredniego spalania paliw (Zakres 1) zmieniono źródło przeliczników: z przeliczników narzędzia „2012 GHG emissions from purchased electricity (version 4.2)” na UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting (wersja 2.0 z roku 2021). Dokonano również w oparciu o nowe przeliczniki przeszacowania wartości z lat 2019-2020.

Kalkulacja emisji z zużycia energii elektrycznej (Zakres 2) oszacowana została w oparciu o statystyki publikowane dla roku poprzedniego przez KOBIZE („Wskaźniki emisyjności CO₂, SO₂, NO_x, CO i pyłu całkowitego dla energii elektrycznej”, KOBIZE, grudzień 2021 roku).

	j.m.	2019	2020	2021
Zużycie wody	tys. m ³	126,4	100,7	101,7
Względne zużycie wody (odniesione do skali działalności, tj. długości obsługiwanej autostrady)	m ³ /km	498	396	400



Autostrada Eksploatacja S.A.

Kontakt:

Renata Rychlewska
Dyrektor PR i Compliance

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

Autostrada Eksploatacja SA
ul. Głogowska 431
60-004 Poznań