



Autostrada Eksploatacja 2022

Podróźni – Pracownicy – Przyroda

Poznań, 2023 rok

Spis treści

Spis treści	2
O firmie	4
Charakter działalności	4
Akcjonariusze	5
Struktura organizacyjna	5
Polityka Jakości	6
Łańcuch dostaw	6
Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności	6
Miejsce pracy.....	7
Struktura zatrudnienia	7
Wynagrodzenia i pakiet socjalny	7
Etyka i przeciwdziałanie mobbingowi	8
Bezpieczeństwo w pracy	9
Dialog z pracownikami	9
Bezpieczna podróż	11
Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu	11
Trudne warunki atmosferyczne	11
Wypadki	11
Sytuacje krytyczne	12
Satysfakcja podróżnych	12
Reklamacje	13
Otoczenie przyrodnicze.....	14
Zarządzanie odpadami.....	14
Wpływ na bioróżnorodność	14
Zużycie paliw i energii	15
Woda i ścieki.....	15
Hałas i jakość powietrza.....	15
Tabele uzupełniające	16

Szanowni Państwo,

Planowane wprowadzenie unijnego standardu sprawozdawczości w zakresie zrównoważonego rozwoju oraz objęcie nim w następnych latach kolejnych przedsiębiorstw działających w Polsce, w firmach takich jak Autostrada Eksploatacja, będzie co prawda oznaczało dodatkową pracę dla spółek, ale pozwoli lepiej otoczeniu, w tym instytucjom rynku finansowego, zrozumieć pełen obraz działalności przedsiębiorstw i ryzyka na jakie są one wystawione. Nasze podejście zarządcze od dawna uwzględnia kwestie nie tylko finansowe, a raporty niefinansowe, wykorzystujące wskaźniki GRI publikujemy już od 15 lat. Koncentrujemy naszą uwagę na szerokorozumianym bezpieczeństwie, tj. na ograniczaniu poziomu ryzyka środowiskowego i społecznego. Poszukujemy wciąż nowych, jeszcze efektywniejszych rozwiązań, które przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa zarówno pracowników jak i podróżnych, a także mieszkańców lokalnych społeczności. Uważamy, że tak duże skupienie się na zarządzaniu kwestiami niefinansowymi, które wychodzi od identyfikacji poszczególnych aspektów ryzyka z jakim wiąże się działalność biznesowa i konkretny model biznesowy, refleksja nad tym jak ryzyka te mogą zmieniać się w przyszłości oraz czy i jak można je eliminować, ograniczać lub kompensować, jest najbardziej racjonalnym podejściem w biznesie.

Dlatego też niezależnie od tego czy dane ryzyko związane jest ze środowiskiem naturalnym, czy z BHP, analizujemy każdy incydent który mógł doprowadzić do niekorzystnego zdarzenia. Poszukujemy rozwiązań, które mogłyby uchronić przed powtórzeniem się podobnego zdarzenia w przyszłości. To niekończący się proces uczenia się i doskonalenia stosowanych rozwiązań. Rozwiązań tak technicznych, jak i procesowych. Dlatego z naszego punktu widzenia zarządzanie aspektami niefinansowymi (ESG) ma bardzo dużo cech wspólnych z zarządzaniem jakością oraz z zarządzaniem zgodnością.

W praktyce miarą jakości stosowanych rozwiązań, jest brak niepokojących incydentów, a zwłaszcza zdarzeń, których konsekwencją byłyby koszty, tak w rozumieniu kosztów ekonomicznych, jak i środowiskowych, czy społecznych. Mówiąc nieco żartobliwie, w przypadku prowadzonej przez nas działalności, brak wiadomości, oznacza z reguły dobre wiadomości.

W pracy skupiamy się więc na dbałości o skuteczność stosowanych przez nas rozwiązań, pozwalających utrzymywać różne aspekty ryzyka na niskim, akceptowalnym poziomie. To jedyna droga, 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) 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 oraz, w zakresie uzgodnionym z koncesjonariuszem prowadzi monitoring przyrodniczy.

Rok 2022 w liczbach - działania operatorskie Autostrady Eksploatacji:

• Dystans przemierzony przez patrole i służby utrzymaniowe:	2 724 493 km
• Liczba interwencji:	10 973
• Liczba akcji utrzymania zimowego:	183
• Wymiana lub naprawa barier:	8 247 mb
• Przedmioty usunięte z pasów ruchu:	1 940 szt.
• Zabezpieczenia awarii pojazdów:	7 980
• Liczba pojazdów biorących udział w kolizjach:	1 350
• Liczba zgłoszeń na telefon alarmowy:	2 953 (45 godz. 54 min.)
• Liczba połączeń na nr 61 8383 110 / 180	56 910 (446 godz. 27 min.)
• Rozesłanych komunikatów SMS	1 900

W 2022 roku, tak jak w latach ubiegłych wspólnie z Koncesjonariuszami (Autostradą Wielkopolską oraz Autostradą Wielkopolską II promowaliśmy zasady bezpiecznego korzystania z autostrady w mediach (audycje w Radio Zachód). Dodatkowo na wniosek AESA koncesjonariusze zdecydowali się :

- zmienić sposób organizacji ruchu (SOR) na węźle Poznań-Zachód,
- dokonać wymiany nawierzchni na części odcinka Nowy Tomyśl i Buk oraz na tych węzłach.
- wprowadzić oznakowania informujące o zatorach w rejonie węzła Świecko
- przeprowadzić analizę przyczyn zdarzeń w rejonie węzła Świecko (skrzyżowanie z DK29) wraz z zapoczątkowaniem procesu uzgodnień dotyczących przyspieszonej przebudowy węzła
- ustawić znaki „stop zły kierunek” na wyjazdach z Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP),
- wdrożyć rozwiązania techniczne mające na celu uspokojenie ruchu na drodze dojazdowej do MOP Rogoziniec,
- wprowadzić zmiany w sterowaniu sygnalizacjami świetlnymi na węźle Poznań Luboń – opracowanie dokumentacji projektowej i uzyskanie wymaganych uzgodnień (wdrożenie samych zmian nastąpiło już w styczniu 2023 roku),
- podwyższyć ogrodzenie na 5-kilometrowym odcinku autostrady (od km 246 do 251).

By zwiększyć bezpieczeństwo podróżnych wprowadzono również oznakowanie grubowarstwowe linii krawędziowych oraz odnowiono oznakowanie poziome w całym pozostałym zakresie jak również

wprowadzono zakaz wyprzedzania dla samochodów ciężarowych na odcinku od węzła Rzepin do węzła Świecko.

Obok prac związanych z odnawianiem nawierzchni i oznakowania poziomego, które są naturalną konsekwencją ich zużywania się, poszczególne działania zostały zrealizowane w wyniku wcześniejszych obserwacji, w tym analizy różnego rodzaju zdarzeń. Wszystkie one miały na celu poprawę bezpieczeństwa i komfortu użytkowników autostrady.

Zaangażowanie społeczne w 2022 roku

W 2022 roku, podobnie jak większość przedsiębiorstw i osób prywatnych, skupiliśmy nasze działania na pomocy pogrążonej w wojnie Ukrainie i jej obywatelom. Nawiązaliśmy współpracę z organizacjami pozarządowymi, które przygotowywały transporty z pomocą humanitarną.

- Stowarzyszeniu Pomogę bo mogę, które na co dzień zajmuje się propagowaniem wiedzy w zakresie pierwszej pomocy przedmedycznej, przekazaliśmy środki na zakup apteczek taktycznych dla walczących na froncie ukraińskich żołnierzy
- Fundacji Iustus przekazaliśmy samochód Volkswagen Crafter, który posłużył do przewożenia pomocy humanitarne na terytorium Ukrainy.

W ramach wolontariatu pracowniczego nasi pracownicy pakowali apteczki oraz przygotowali inne dary, które jeden z pracowników zawiózł swoim autem do magazynu znajdującego się w sąsiedztwie ukraińskiej granicy.

Tradycyjnie odpowiadaliśmy też na bieżące potrzeby naszego najbliższego otoczenia. Wspomogliśmy m.in. Fundację Niebieska Dłoń w Poznaniu, przekazując środki na zakup sprzętu do pomiaru prędkości dla wielkopolskich policjantów. Wsparliśmy też przedszkola i szkoły działające na terenach, przez które przebiega autostrada. W sumie w ramach darowizn przekazaliśmy w 2022 roku kwotę ponad 250 tysięcy złotych.

Akcjonariusze

Struktura własnościowa spółki nie zmienia się od lat. Na koniec 2022 roku kształtowała się ona następująco:

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

Struktura organizacyjna

Jednostkami organizacyjnymi, podlegającymi bezpośrednio zarządowi są pionry:

- 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 i Compliance.

Polityka Jakości

Wprowadzona Polityka Jakości, bazująca na Systemie Zarządzania Jakością, opierającym się na normie ISO9001:2015 jest publicznie dostępna na stronie firmowej <https://www.aesa.pl/firma/polityka-jakosci/> oraz we wszystkich lokalizacjach Spółki.

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

Spółka wykorzystuje Platformę Zakupową 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. Od tego czasu nie zaszły jednak w modelu biznesowym spółki, ani w otoczeniu zewnętrznym zmiany na tyle istotne, które mogłyby wpłynąć na zmianę kluczowych aspektów oddziaływania na otoczenie społeczne i środowiskowe. Wewnątrz organizacyjne analizy nie wskazują też by charakter ten miał zmienić się istotnie w nadchodzących latach.

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	wysoka

w sytuacjach awaryjnych oraz polityką zarządzania odpadami, a także wpływu na otoczenie zużycia paliw i energii	
---	--

Raport został przygotowany z wykorzystaniem podejścia i wskaźników GRI Standards 2021 („with reference”).

Nie był on poddawany dodatkowej weryfikacji przez niezależny podmiot zewnętrzny. 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 2022 roku w spółce zatrudnionych było 575 pracowników i był to poziom zbliżony do notowanego na początku roku. Struktura zatrudnienia jest stabilna, choć odnotowano pewien wzrost rotacji pracowników. Nie zmienił się istotnie w strukturze zatrudnienia udział kobiet. Na koniec roku stanowiły one blisko 53% zatrudnionych. Jednocześnie panie zajmowały około 44% stanowisk kierowniczych.

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, iż o pracowników poboru opłat konkurują np. sieci handlowe, których atutem jest brak pracy w porze nocnej i ograniczenia pracy w niedziele, spółka zaproponowała pracownikom specjalny dodatek za pracę w niedziele i święta. Nie jest on wymogiem prawa, ale dobrowolnym zobowiązaniem pracodawcy wobec pracowników.

Wynagrodzenia i pakiet socjalny

Funkcjonowanie przedsiębiorstwa, zwłaszcza takiego, którego większość pracowników pochodzi z niewielkich społeczności lokalnych, 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 zamieszkują pracownicy AESA. Od lat przeciętny poziom wynagrodzeń w spółce jest wyższy od średniej w regionie. W ostatnim roku przeciętne wynagrodzenie w AESA wyniosło 7 865,89zł i było o blisko 7% wyższe niż rok wcześniej. W tym samym czasie w kraju wyniosło 6 653,67 zł. Przeciętne wynagrodzenia w AESA były wyższe o 18,2% w porównaniu do przeciętnego wynagrodzenia 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 możliwością 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 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



Akademia
Szkolnych Talentów

Akademia Szkolnych Talentów dla dzieci pracowników

Akademia Szkolnych Talentów (AST) to bezpłatny program edukacyjny dla dzieci pracowników Autostrady Eksploatacji, Grupy CIECH, Autostrady Wielkopolskiej oraz Kulczyk Investments. 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 mogą też liczyć na profesjonalną pomoc i oraz wsparcie ekspertów w wyborze najlepszej ścieżki edukacyjnej.

Pomysłodawcą powstania AST jest Sebastian Kulczyk a partnerem Fundacja Nativated, która na co dzień promuje i wspiera edukację Polaków na najlepszych uniwersytetach świata.

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 2022 roku nie zarejestrowano żadnego zgłoszenia dotyczącego potencjalnego mobbingu lub innych zachowań nieetycznych.

W marcu 2022 roku Zarząd AESA utworzył w firmie pion Compliance, który został połączony z działem PR tworząc dział PR i Compliance. Spółka przygotowała się do wprowadzenia wszystkich niezbędnych rozwiązań, które związane są z wdrożeniem do prawa polskiego tzw. dyrektywy o ochronie sygnalistów¹. Czekają one na ogłoszenie w Spółce w momencie przyjęcia przez Polskę odpowiednich zmian legislacyjnych w prawie krajowym.

Bezpieczeństwo w pracy

Charakter pracy na autostradzie wiąże się z ryzykiem: znaczna część wykonywanych robót odbywa się w bezpośrednim sąsiedztwie poruszających się pojazdów, których kierowcy, niestety nie zawsze stosują się do obowiązujących ograniczeń, dodatkowo przyczyniają się do wzrostu i tak już sporego zagrożenia.

Wzrost realnego poziomu bezpieczeństwa, obok rozwiązań technicznych, wymaga dobrego zrozumienia przez pracowników rodzajów zagrożeń, jakie wiążą się z konkretnymi czynnościami. Kluczowe znaczenie ma przestrzeganie procedur i walka z rutyną. Autostrada Eksploatacja uwrażliwia i uświadamia zarówno pracowników, jak i kierowców na ewentualne zagrożenia wynikające zarówno z rutyny jak i braku koncentracji na drodze. Starając się udoskonalać rozwiązania techniczne i organizacyjne w zakresie bezpieczeństwa, po zastosowaniu poduszek zderzeniowych przy zabezpieczaniu prac w 2022 roku zdecydowaliśmy się wprowadzić ograniczenia prędkości przy tzw. robotach szybko postępujących.

W wynikach badań satysfakcji pracowników, zespół od lat pozytywnie postrzega całościowe działanie firmy w obszarze BHP. W ostatniej fali badania z 2021 roku aż 94,3% pytanym pracowników zgadza się ze stwierdzeniem, że w firmie kładzie się duży nacisk na 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), wykonując 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 rozstrzyganie wątpliwości dotyczących miejsca i warunków pracy.

Co dwa lata w firmie przeprowadzane jest badanie satysfakcji pracowników. Realizowane jest ono w formie tradycyjnych ankiet papierowych. Ostatnie, przeprowadzone w 2021 roku, jeszcze ze względu

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

na zagrożenie epidemiczne, było realizowane w dwóch formach, tj. ankiety można było wypełnić online lub tradycyjnie- papierowo wrzucając je do specjalnie przygotowanych skrzynek.

Bezpieczna podróż

Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu

Pracownicy działu eksploatacji regularnie, zarówno w dzień, jak 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. 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 Powiadamiania Ratunkowego (CPR), obsługującym ogólnopolski numer alarmowy 112 oraz całodobową Infolinią A2. Dlatego też informacja o zagrożeniu zgłoszona nie do Centrum Zarządzania Autostradą, a na ogólnopolski numer alarmowy lub Infolinię trafi również do pracowników eksploatacji i umożliwi podjęcie odpowiednich działań. Infolinia, przeznaczona dla osób podróżujących koncesyjnym odcinkiem A2 Świecko – Konin, wspiera też Centrum Zarządzania Autostradą przekazując podróżnym nie tylko informacje o wysokości stawek za przejazd autostradą, infrastrukturze autostradowej oraz aktualnej sytuacji na drodze.

Kierowcy podróżujący koncesyjnym odcinkiem A2 Świecko - Konin są na bieżąco informowani o utrudnieniach na drodze dzięki komunikatom wyświetlanym w aplikacji mobilnej Yanosik oraz Waze oraz tablicom zmiennej treści umieszczonych na obwodnicy Poznania.

Trudne warunki atmosferyczne

Pracownicy Centrum Zarządzania Autostradą dysponują zindywidualizowanymi prognozami pogody, które pozwalają na bieżąco obserwować na mapach zmiany pogody i korzystać z przewidywań dotyczących przyszłej sytuacji, np. zbliżających się opadów. W efekcie 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. Niestety ze względu na przeciętnie wyższe prędkości, jeśli już wypadek ma miejsce, to jego skutki i skala szkód są większe.

W 2022 roku na 255, 6 km odcinku Autostrady Wielkopolskiej odnotowano 737 kolizji, 48 wypadków i 29 pożary. Zginęło 7 osób, a 50 zostało rannych. Trzeci rok z rzędu nieznacznie pogorszył się wskaźnik

liczby osób zabitych na 1 mld przejechanych kilometrów (w latach 2020, 2021 i 2022 wyniosły one odpowiednio: 1,89, 1,99 i 2,65). Jednocześnie w 2022 roku, w porównaniu do 2021 roku, poprawie uległy wskaźniki liczby rannych na 1 mld przejechanych kilometrów (z 30,67 w 2021 roku obniżył się do 18,94 w 2022 roku) oraz liczby wypadków przypadających na 1 mld (z 21,51 w 2021 spadł do 18,18 w 2022 roku).

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 2022 nie odnotowano żadnych poważniejszych awarii, ani wypadków, które skutkowałyby poważnymi skażeniami środowiska naturalnego.

Satysfakcja podróżnych

Standardowo badania satysfakcji podróżnych realizowane są corocznie. Ostatnie przeprowadzone zostało w sierpniu 2022 roku.

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.

Satysfakcja podróżnych w 2022 roku

Najważniejszym czynnikiem, który decyduje o wyborze naszej autostrady, pozostaje wciąż szybkość przejazdu (ok. 79% respondentów). Rośnie też znaczenia komfortu (z 20% w 2021 roku do 26% w 2022 roku). Z kolei czynnik bezpieczeństwa nie zmienił się istotnie i jest ważnym kryterium jedynie dla ok 10% podróżnych.

W 2022 roku na komercyjnym odcinku A2 prowadziliśmy prace modernizacyjne. Odbiło się to niekorzystanie na wynikach dotyczących spełnienia oczekiwań kierowców związanych z jazdą autostradą. W efekcie okres ten przyniósł spadek odsetka osób, które pozytywnie oceniały płynność ruchu. O ile w 2021 roku było to w przybliżeniu 90% kierowców, to w 2022 roku, 80%. Niemniej to wciąż dobry wynik – mimo prowadzenia gruntownej przebudowy, aż 80% respondentów ocenia płynność ruchu jako dobrą lub bardzo dobrą. Co ważne, przebudowa nie wpłynęła istotnie na ocenę aspektów takich, jak ocena bezpieczeństwa, czy komfort podróży. Utrzymały się one na stabilnym, ponad 90%, poziomie.

Uciążliwości rozbudowy odbiły się z też na innych wynikach, niekoniecznie bezpośrednio związane z prowadzonymi pracami. Chodzi o percepcję takich aspektów jak stan i jakość nawierzchni (spadek pozytywnych ocen z 97,3% w 2021 roku do 93,3% w 2022 roku), utrzymania trasy (zmiana odpowiednio z 98,7% na 94,9%), czy oznakowanie trasy (zmiana z 98,6% na 94,3%).

Przykładem innych wyników, które zauważalnie osłabiły się i które nie są związane z oceną pracy AESA, jest percepcja zachowania innych kierowców pod kątem bezpieczeństwa Kolejny rok z rzędu nastąpiło zauważalne pogorszenie (spadek pozytywnych ocen z 63,4% do 57,1%). Jednocześnie, na wysokim stabilnym poziomie pozostają oceny utrzymania drogi pod kątem bezpieczeństwa (95,2% w 2021 roku i 93,8% w 2022 roku), co z kolei jest pochodną jakości pracy służb utrzymaniowych. Jeśli chodzi o pozostałe wyniki, na bardzo dobrym poziomie utrzymuje się percepcja dostępności stacji paliw (81,9% ocen pozytywnych w 2021 vs. 84,6% w 2022 roku). Po latach spadku, ustabilizował się poziom ocen dostępności parkingów, którą kolejny rok z rzędu pozytywnie ocenia blisko 90% badanych. Niestety nastąpił z kolei niewielki spadek oceny ich stanu technicznego, estetyki i czystości (z 94,7% w 2021 roku do 91,1% w 2022 roku), przy równoczesnym znaczącym spadku oceny stanu technicznego i wyposażenia toalet (z 93,1% do 85,2%) oraz ich estetyki i czystości (z 88,7% do 81,0%). Ustabilizował się poziom oceny Punktów Poboru Opłat (PPO): czas obsługi pozytywnie ocenia 92,3% ankietowanych, a uprzejmość kasjerów i kasjerek aż 98,2%.

Reklamacje

Procedury reklamacyjne, stanowiące element kompleksowego planu zarządzania jakością, gwarantują rzetelne i terminowe rozpatrzenie reklamacji klientów. Średni czas udzielonych odpowiedzi wynosił 1,79 dni. Około 26% spośród 208 reklamacji złożonych w 2022 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 poprzeciny 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.

Wielkości wytworzonych odpadów przedstawiono w zestawieniach tabelarycznych na końcu raportu.

Wpływ na bioróżnorodność

Odcinek Nowy Tomyśl – Konin przebiega głównie przez tereny rolnicze, 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.

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. 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.

Autostrada Eksploatacja wymieniła mniej efektywne oprawy sodowe na bardziej ekologiczne oświetlenie LED. Kierowcy podróżujący na odcinkach między Jordanowem a Poznaniem oraz między Wrześnią a Koninem już doświadczają korzyści płynących z nowego systemu oświetleniowego. Wymiana ta ma też wymierne korzyści finansowe i środowiskowe.

Z kolei zastosowanie wirtualizacji serwerów obniżyło zużycie energii przez infrastrukturę serwerową o około 240 MWh rocznie.

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	Regularne kontakty w zależności od potrzeb i oczekiwań, mające charakter typowo sąsiedzkich relacji.
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 2022 r., wzorem lat wcześniejszych przeprowadzono dwa uzupełniające się badania satysfakcji kierowców jadących A2: pierwsze w Punktach Poboru Opłat (VIII fala), drugie, pogłębione na parkingach (Miejsca Obsługi Podróżnych) (VII fala).
pracownicy	<p>Przyjęto, że raz na 2 lata realizowane jest badanie satysfakcji pracowników. Ostatnie badanie satysfakcji pracowników, którego celem jest monitorowanie poziomu zadowolenia z relacji panujących w firmie, wynagrodzeń, kwestii BHP, zrealizowano w 2021 rok. Kolejne planowane jest na rok 2023.</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. Istnieje też komisja antymobbingowa, w której większość mają przedstawiciele pracowników;</p>
służby ratunkowe	Regularne kontakty w zależności od potrzeb i oczekiwań, wypracowane procedury współdziałania i okresowe wspólne ćwiczenia na wypadek sytuacji awaryjnych. comiesięczne spotkania służb ratowniczych.

Tabela 2: Podstawowe wielkości opisujące skalę działalności przedsiębiorstwa

	2020	2021	2022

Długość obsługiwanej trasy	255	255	255
Zatrudnienie (w pełnych etatach)	584	580	575
Suma aktywów (mln zł)	175,9	194,0	218,5
Kapitały własne (mln zł)	86,5	97,8	108,4

Tabela 3: Wpływ ekonomiczny [201-1]

		2020	2021	2022
Bezpośrednio wygenerowana wartość ekonomiczna		197 557 950,40	221 908 803,90	251 496 842,81
a) Przychody	Przychody ze sprzedaży netto, przychody z inwestycji finansowych, przychody z aktywów	197 557 950,40	221 908 803,90	251 496 842,81
Podzielona wartość ekonomiczna		248 936 974,78	268 706 779,56	293 727 029,86
b) koszty operacyjne	Płatność na rzecz dostawców, inwestycje niestrategiczne, honoraria i opłaty z tytułu mediacji	44 041 324,47	53 834 167,20	57 518 018,00
c) wynagrodzenia i świadczenia pracownicze	Łączne wydatki pieniężne z tytułu świadczeń dla pracowników (wyплаты bieżące, bez zobowiązań dotyczących przyszłości) <small>(w pierwszej pozycji podano wynagrodzenia, w drugiej ubezpieczenia społeczne)</small>	47 032 232,93 13 856 188,07	48 818 669,63 14 040 438,2	52 674 028,62 15 001 630,85
d) płatności na rzecz inwestorów	Wszelkie płatności dokonywane na rzecz jednostek zapewniających kapitał organizacji	73 523 975,81	74 105 811,16	85 725 178,79
e) płatności na rzecz państwa	Podatki brutto	70 203 996,85	77 724 863,77	82 418 379,20
f) Inwestycje w społeczność	Dobrowolny wkład i inwestowanie funduszy w szerszej rozumianą społeczność (łącznie z darowiznami)	279 256,65	182 829,6	389 794,40
Wielkość ekonomiczna zatrzymana (wyliczona jako wartość ekonomiczna wytworzona po pomniejszeniu o wartość ekonomiczną podzieloną)	Inwestycje, wpłaty z kapitału itp.	- 51 379 024,38	- 46 797 975,66	- 42 230 187,05

Tabela 4: Struktura zatrudnienia na koniec roku [2-7, 2-8]

wiek	2020			2021			2022		
	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Wg typu umowy o pracę									
Umowa o pracę na czas nieokreślony	272	256	528	279	260	539	276	252	528
Umowa o pracę na czas określony	37	15	52	23	12	35	17	17	34
Umowa o pracę na okres próbny	0	3	3	5	0	5	5	3	8
Umowa na zastępstwo	12	1	13	7	4	11	4	1	5
Wg regionu									
Woj. lubuskie	87	96	183	87	95	182	89	95	184
Woj. wielkopolskie	221	179	400	219	178	397	212	178	390
Woj. mazowieckie	1	0	1	1	0	1	1	0	1
Wg stanowiska									
Stanowiska kierownicze	33	40	73	33	40	73	33	42	75
Stanowiska niekierownicze	276	235	511	274	233	507	269	231	500
Wg wieku									
30 i mniej	29	22	51	23	17	40	24	21	45
31-50	221	181	402	219	181	400	207	175	382
51 i więcej	59	72	131	65	75	140	71	77	148
łącznie	309	275	584	307	273	580	302	273	575
<i>Osoby współpracujące w oparciu o umowy cywilno-prawne, samozatrudnienie, itp.</i>	0	1	1	0	1	1	0	1	1

	2020				2021				2022			
	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	155	372	1	528	169	369	1	539	158	369	1	528
Umowa o pracę na czas określony	26	26	0	52	17	18	0	35	15	19	0	34
Umowa o pracę na okres próbny	2	1	0	3	2	3	0	5	7	1	0	8
Umowa cywilno-prawna	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1

Tabela 5: Osoby niepełnosprawne

	2020	2021	2022

	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Liczba pracowników posiadających orzeczenie o niepełnosprawności	2	0	2	2	1	3	1	3	4

Tabela 6: Struktura nowoprzyjętych pracowników wg płci, regionu i wieku w ciągu roku [401-1]

wiek	2020			2021			2022		
	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Wg regionu									
Woj. lubuskie	16	11	27		2	11	13	10	23
Woj. wielkopolskie	11	7	18	11	6	17	12	12	24
Wg wieku									
30 i mniej	12	7	19	7	2	9	13	10	23
31-50	14	11	25	9	6	15	11	10	21
51 i więcej	1	0	1	4	0	4	1	2	3
łącznie	27	18	45	20	8	28	25	22	47
<i>Wskaźnik przyjęć (%)*</i>	8,7%	6,5%	7,7%	6,5%	2,9%	4,8%	4,4%	3,8%	8,2%

*liczony jako liczba nowych pracowników dzielona przez średnią liczbę pracowników w ciągu roku x 100, wyrażone w %.

Tabela 7: Struktura odejść pracowników wg płci, regionu i wieku w ciągu roku [401-1]

wiek	2020			2021			2022		
	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Wg regionu									
Woj. lubuskie	6	10	16	9	4	13	14	8	22
Woj. wielkopolskie	8	5	13	15	8	23	16	13	29
Wg wieku									
30 i mniej	3	2	5	6	3	9	12	4	16
31-50	8	8	16	11	2	13	14	8	22
51 i więcej	3	5	8	7	7	14	4	9	13
łącznie	14	15	29	24	12	36	30	21	51

Tabela 8: Rotacja pracowników w ciągu roku

	2020	2021	2022
Rotacja pracowników (z inicjatywy pracowników)	2,24	3,8	6,21
Rotacja pracowników (ogółem)	5,2	5,87	8,87

Tabela 9: Urlopy wychowawcze, macierzyńskie i ojcowskie w ciągu roku [401-3]

	2020	2021	2022

Liczba pracowników przebywających w danym roku na urloпах wychowawczych, w tym	13	16	9
<i>kobiety</i>	12	15	8
<i>mężczyźni</i>	1	1	1

	2020	2021	2022
Liczba pracowników przebywających w danym roku na urloпах macierzyńskich /ojcowskich, w tym	16	14	11
<i>kobiety</i>	16	14	11
<i>mężczyźni</i>	0	0	0
Liczba pracowników, którzy korzystali w danym roku z urloпов ojcowskich	16	9	9

	2022		
	Kobiety	Mężczyźni	Suma
liczba pracowników, którzy w danym roku skorzystali z urloпу macierzyńskiego/tacierzyńskiego/rodzicielskiego/ wychowawczego/ojcowskiego	18	10	28
liczba pracowników, którzy w danym roku powrócili z urloпу macierzyńskiego/tacierzyńskiego /wychowawczego,/ rodzicielskiego/ ojcowskiego/po jego wykorzystaniu	5	10	15
liczba pracowników, którzy po powrocie z zakończonego urloпу macierzyńskiego/tacierzyńskiego i są w niej wciąż zatrudnieni mimo upływu 12 m-cy od powrotu do pracy (dot. osób, które w 2021 roku przebywały na wskazanych urloпах)	11	1	12

Tabela 10: Wynagrodzenia

	2020	2021	2022	2021/2020
Przeciętne wynagrodzenie w kraju	5411,45 ²	5889,84 ³	6653,67 ⁴	13,0%
Przeciętne wynagrodzenie w Autostradzie Eksploatacji	7070,24	7364,84	7865,89	6,8%

Tabela 11: Wypadki przy pracy i choroby zawodowe w ciągu roku [403-9]

	2020	2021	2022
Wskaźnik częstości wypadków	22,29	18	55,40
Wskaźnik ciężkości wypadków	28,15	27,45	0
Liczba wypadków przy pracy	13	13	10
Liczba śmiertelnych wypadków przy pracy	0	0	0
Liczba stwierdzonych chorób zawodowych	0	0	0

Tabela 12: Wypadki przy pracy i choroby zawodowe [403-9]

	2022
--	------

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

³ Obwieszczenie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 21 stycznia 2022 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w 2021 r.

⁴ Obwieszczenie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 20 stycznia 2023 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w 2022 r.

Pracownicy	
Ogólna liczba wypadków (poszkodowanych), w tym:	10
powodujący czasową niezdolność do pracy	10
ciężkich	0
śmiertelnych	0
zbiorowych	0
Ilość dni straconych	554
Wskaźnik częstości poszkodowanych w wypadkach ogółem (na 1000 zatrudnionych)	55,40
Wskaźnik częstości poszkodowanych w wypadkach ciężkich i śmiertelnych (na 1000 zatrudnionych)	
liczba przepracowanych godzin	
wskaźnik: liczba wypadków śmiertelnych / liczba przepracowanych godzin	0
wskaźnik: liczba wypadków ogółem / liczba przepracowanych godzin	0
wskaźnik: liczba wypadków ciężkich / liczba przepracowanych godzin	0
Pracownicy podwykonawców pracujący pod nadzorem AESA	
Ogólna liczba wypadków (poszkodowanych), w tym:	0
powodujący czasową niezdolność do pracy	0
ciężkich	0
śmiertelnych	0
zbiorowych	0
Ilość dni straconych	0
Wskaźnik częstości poszkodowanych w wypadkach ogółem (na 1000 zatrudnionych)	0
Wskaźnik częstości poszkodowanych w wypadkach ciężkich i śmiertelnych (na 1000 zatrudnionych)	0
liczba przepracowanych godzin	0
wskaźnik: liczba wypadków śmiertelnych / liczba przepracowanych godzin	0
wskaźnik: liczba wypadków ogółem / liczba przepracowanych godzin	0
wskaźnik: liczba wypadków ciężkich / liczba przepracowanych godzin	0

Tabela 13: Liczba potwierdzonych chorób zawodowych [403-10a]

	2022
Liczba potwierdzonych chorób zawodowych	0

Tabela 14: Liczba pracowników narażonych na czynniki szkodliwe dla zdrowia oraz czynniki związane z uciążliwością pracy (w osobach na koniec kolejnych okresów) [403-10b]

	2022
Pracownicy narażeni na czynniki szkodliwe dla zdrowia oraz czynniki związane z uciążliwością pracy	297

Tabela 15: Przeciętna liczba godzin szkoleń na pracownika w ciągu roku [404-1]

	2020	2021	2022
Liczba godzin szkoleń na pracownika w roku	12,6	6,5	9,5

Tabela 16: Zużycie soli [301-1]

	j.m.	2020	2021	2022
Zużycie soli	tona	1 885,3	9 596,7	3 343,0
Zużycie soli na 1 km autostrady	ton/km	7,4	37,8	13,1

Tabela 17: Wypadki drogowe

	2020	2021	2022
I segment (Nowy Tomyśl – Konin)			
Wypadki na 1 mld przejechanych km	18,61	20,67	21,72
Ranni na 1 mld przejechanych km	25,5	25,99	22,29
Zabici na 1 mld przejechanych km	2,07	1,77	2,86
II segment (Świecko - Nowy Tomyśl)			
Wypadki na 1 mld przejechanych km	16,47	23,23	11,22
Ranni na 1 mld przejechanych km	32,93	40,34	12,34
Zabici na 1 mld przejechanych km	1,5	2,44	2,24
Całość koncesyjnego odcinka A2			
Wypadki na 1 mld przejechanych km	17,93	21,51	18,18
Ranni na 1 mld przejechanych km	27,84	30,67	18,94
Zabici na 1 mld przejechanych km	1,89	1,99	2,65

Tabela 18a: Odpady wytworzone (w instalacji, tj. przez AESA) [t] [306-3]

surowce wtórne	2020	2021	2022
Łączna masa odpadów, w tym:	50,2	47,5	37,9
• Opakowania z tworzyw sztucznych i metalu [T]	1,6	2,4	2,6
• Opakowania z papieru i tektury [T]	0,4	2,7	4,5
• Opakowania szklane [T]	1,3	1,4	1,9
• pozostałe odpady, inne niż niebezpieczne	44,2	39,1	28,8

• odpady niebezpieczne	2,7	1,9	2,0
------------------------	-----	-----	-----

Tabela 18b: Odpady wytworzone (poza instalacją) [t] [306-3]

(np. odpady biurowe, z napraw maszyn drogowych, pozostawione przez podróżnych i podrzucone przez osoby trzecie)

surowce wtórne	2020	2021	2022
łąćzna masa odpadów, w tym:	42,7	50,4	81,2
• Opakowania z tworzyw sztucznych i metalu [T]	2,3	2,1	2,2
• Opakowania z papieru i tektury [T]	4,6	2,8	3,2
• Opakowania szklane [T]	1,3	1,2	1,1

Tabela 19: Zapotrzebowanie na energię wg źródeł jej pozyskania [302-1]

	2020 ⁵	2021	2022	2022/2021
Energia elektryczna (zakupiona)	33 001 (9 166,9 MWh)	33 180 (9 216,5 MWh)	29 108 (8 085,7 MWh)	-12,3%
Olej napędowy	22 905 (528 t)	26 187 (604 t)	22 970 (530 t)	-12,3%
Benzyna	492 (11 t)	488 (10,9 t)	506 (11,3 t)	3,6%
Gaz ziemny wysokometanowy	2 362 (65,6 dam ³)	2 627 (73,0 dam ³)	2 563 (71,2 dam ³)	-2,4%
Gaz propan-butan	905 (19,6 t)	997 (22 t)	891 (19 t)	-10,6%
łąćcznie	59 664	63 478	56 038	-11,7%

Tabela 20: Szacunki dotyczące emisji ekwiwalentu eCO₂ (Zakres 1 i 2), efektywności energetycznej i emisyjności [302-3, 305-1, 305-2, 305-4]

	Przybliżona emisja eCO ₂ (w tonach)			
	2020	2021	2022	%
Energia elektryczna (zakupiona)	7 666,59	7 758,71	6 806,73	-12,3%
Olej napędowy	1 601,37	1 830,83	1 605,92	-12,3%
Benzyna	31,93	31,67	32,80	3,6%
Gaz ziemny wysokometanowy	132,23	147,08	143,52	-2,4%
Gaz propan-butan	57,61	63,49	56,73	-10,6%
łąćcznie	9 489,73	9 831,78	8 645,70	-12,1%

	j.m.	2020	2021	2022
łąćzne zużycie energii	GJ	59 664	63 478	56 038
Efektywność związana z całkowitym zużyciem energii (na 1 km)	GJ/km	235	250	221
łąćzna emisja CO ₂	tony	9 489,73	9 831,78	8 645,70

⁵ Skorygowano zużycie gazu w 2020 roku.

Efektywność związana z emisją CO ₂ (na 1 km)	ton/km	37,36	38,71	34,04
--	--------	-------	-------	-------

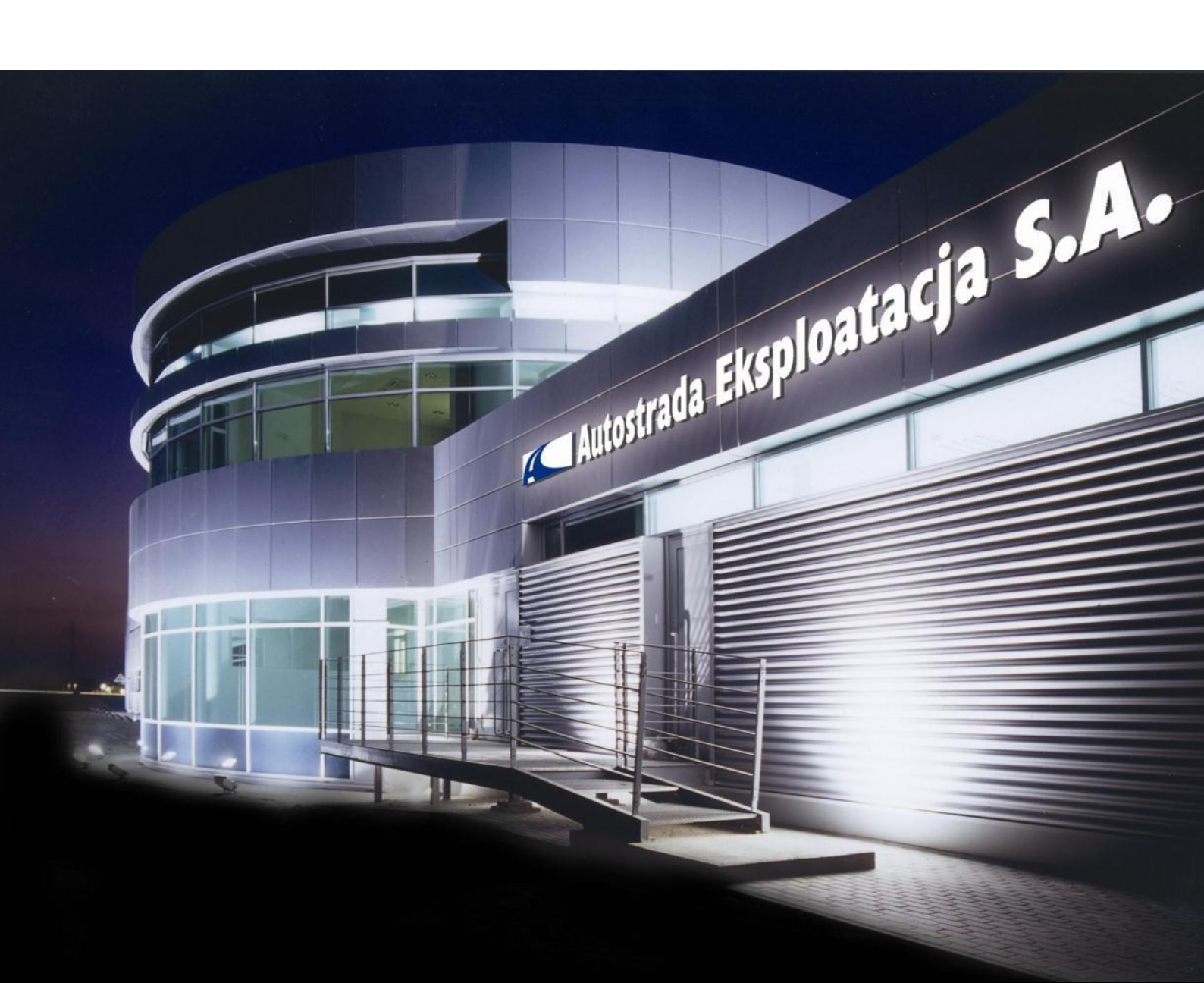
Komentarz: w aktualnym raporcie zmodyfikowany został sposób kalkulowania śladu węglowego, tj. zrezygnowano z wcześniej wykorzystywanych wskaźników emisyjności opublikowanych przez GUS, ograniczając się do wykorzystania tego źródła wyłącznie do kalkulacji kaloryczności paliw i całkowitego zużycia energii w GJ. Obecnie wykorzystywane wskaźniki emisyjności dla bezpośrednio spalanych paliw kopalnych (Zakres 1) pochodzą z publikacji *UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting (rok 2022, wersja 2.0)* i odnoszą się do CO₂ a do ekwiwalentu eCO₂. Kalkulacja śladu węglowego opiera się o ich zużycia w jednostkach fizycznych (masy i objętości). Jednocześnie emisyjność Zakresu 2 liczona jest niezmiennie w oparciu o dane dotyczące emisyjności energii elektrycznej dla użytkowników końcowych publikowane corocznie przez KOBiZE w kolejnych latach (przy czym dla roku 2022 przyjęto najświeższe opublikowane wskaźniki, tj. dla roku 2021). Niemniej w odróżnieniu od wcześniej publikowanych raportów, w obecnym uwzględniono nie tylko CO₂, ale również emisję tlenków azotu, która towarzyszy produkcji energii, a do kalkulacji ekwiwalentu eCO₂ wykorzystano przelicznik GWP pochodzący z *Fifth Assessment Report (AR5) (GHG Protocol)*.

W związku ze zmianą metodyki, dokonano przeszacowań dla danych historycznych, tj. dla okresu 2020-2021, a wzrost wykazanego śladu węglowego wynika przede wszystkim z uwzględnienia śladu węglowego różnych gazów cieplarnianych, który wyrażony jest w ekwiwalencie eCO₂, a nie tylko CO₂.

Uwaga: dane o emisyjności energii elektrycznej publikowane przez KOBiZE uwzględniają w sobie straty energii w sieci, czyli element, który formalnie powinien być wg GHG Protocol ujawniany jako ślad węglowy Zakresu 3.

Tabela 21: Zużycie wody [303-5]

	j.m.	2020	2021	2022
Zużycie wody	tys. m ³	100,7	101,7	110,4
Względne zużycie wody (odniesione do skali działalności, tj. długości obsługiwanej autostrady)	m ³ /km	396	400	434



Kontakt:

Renata Rychlewska
Dyrektor PR i Compliance

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