



Autostrada Eksploatacja a jej otoczenie

(raport społecznej odpowiedzialności 2008)



Wizja i strategia

[1.1], [4.8], [EC9], [SO1] Misją Autostrady Eksploatacja, operatora odcinka autostrady A2, którą firma deklaruje, jest „Zapewnienie bezpiecznej podróży dla kierowców, a dla pracowników bezpiecznej pracy”.

Wszystkie działania operacyjne firmy koncentrują się na tym, by podróżni bezpiecznie i komfortowo przejechali przez autostradę. Utrzymuje ona infrastrukturę drogową (sprzątanie drogi, usuwanie z niej niebezpiecznych przedmiotów, naprawianie, utrzymanie terenów zielonych wzdłuż autostrady, odśnieżanie) oraz towarzyszące autostradzie obiekty, tak by podróż mogła odbywać się możliwie najbezpieczniej i była możliwie najprzyjemniejsza. Spółka Autostrada Eksploatacja jest również odpowiedzialna za pobór opłat za przejazd płatnymi odcinkami A2.

Choć oczywiście nie da się wyeliminować całkowicie ryzyka wypadków, bo te niestety również zdarzają się na obsługiwanym przez AESA odcinku, to ich częstota jest tu znacząco mniejsza niż na typowej drodze w Polsce. Jest to w znaczącym stopniu zasługą pracowników, którzy 24 godziny na dobę dbają o zapewnienie możliwie najlepszych warunków jazdy, a każdy odcinek autostrady monitorują wozy patrolowe. Gdy dojdzie do wypadku, AESA robi wszystko, by pomoc dotarła do poszkodowanych możliwie najszybciej, by zabezpieczyć miejsce zdarzenia, ograniczyć ryzyko, jakie powoduje on dla innych użytkowników drogi i otoczenia przyrodniczego.

[4.12], [4.13] Autostrada Eksploatacja świadoma swoich kompetencji, jak i społecznych oczekiwań otoczenia będzie swój długofalowy rozwój opierać o elementy związane z bezpieczeństwem drogowym. Podejście odpowiedzialne nie jest dla nas chwytem marketingowym, a długoletnim zobowiązaniem wobec otoczenia. Dlatego też m.in. na początku 2009 roku zdecydowaliśmy się uczestniczyć w inicjatywie Sekretarza Generalnego ONZ Global Compact oraz podjąć zobowiązania związane z bezpieczeństwem drogowym, włączając się do grona sygnatariuszy Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Drogowego.

Nie można zapominać, że inwestycje autostradowe zawsze wiążą się z pewnymi oczekiwaniami lokalnych społeczności, które m.in. liczą na nowe miejsca pracy oraz napływ nowych inwestycji zwiększających dynamikę rozwoju społeczno-gospodarczego. Tak też się dzieje. Wolą inwestorów było wyjść naprzeciw tego typu społecznym oczekiwaniom i dlatego powołaniu firmy Autostrada Eksploatacja towarzyszyło założenie, że miejsca pracy, które powstaną, będą miejscami pracy

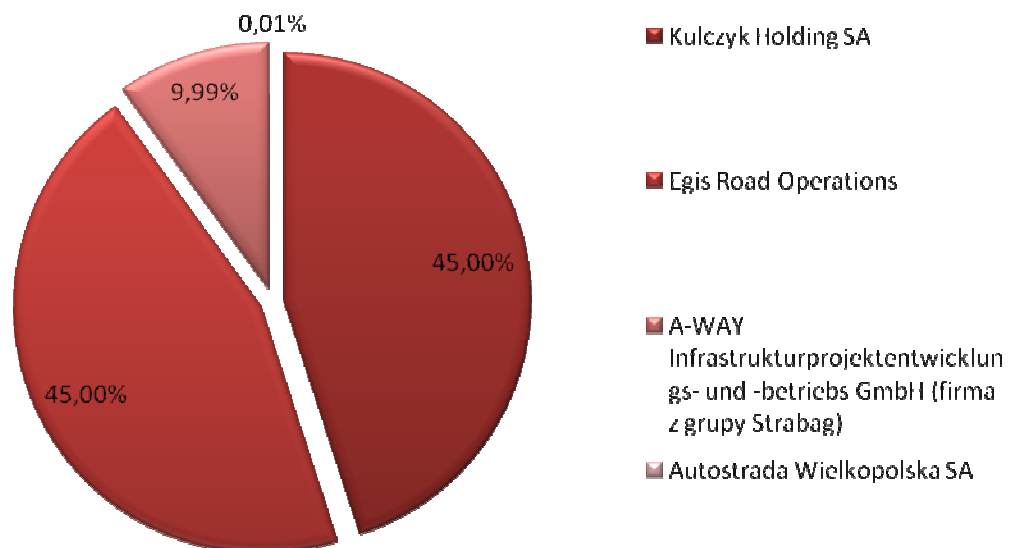
dla lokalnej społeczności. Działalność, jaką prowadzi AESA, generuje miejsca pracy na terenach, na których nie ma zbyt wielu atrakcyjnych pracodawców, w tym wiejskich, które szczególnie zagrożone są procesem wykluczenia społecznego. Firma oferuje godziwe warunki pracy oraz szanse rozwoju, dając gwarancję stabilności życiowej. Firma znana jest w społecznościach lokalnych i postrzegana jako dobry pracodawca (w grudniu 2008 roku AESA otrzymała nominację do tytułu Solidny Pracodawca).

Profil organizacyjny

[2.2], [2.5], [2.7] Autostrada Eksploatacja SA to spółka operatorska działająca na podstawie umowy z Koncesjonariuszem – Autostradą Wielkopolską SA. Firma prowadzi swoją działalność na terenie Polski, na odcinku płatnym autostrady A2 (Konin – Nowy Tomyśl).

[2.6] Jej struktura własnościowa kształtuje się następująco:

Struktura właścicielska



Główni udziałowcy to:

- **Kulczyk Holding SA** – prywatna spółka, jeden z największych polskich inwestorów kapitałowych, do którego należy 45% akcji firmy;
- **Egis Road Operation** – francuska firma posiadająca doświadczenie w budowie i eksploatacji autostrad na całym świecie, do której należy 45% akcji spółki Autostrada Eksploatacja;
- **A-WAY Infrastrukturprojektentwicklungsgesellschaft und -betriebs GmbH** – austriacka spółka, firma z grupy STRABAG, prowadząca działalność międzynarodową na wszystkich obszarach rynku budowlanego. Posiada 9,99% akcji AE SA;
- **Autostrada Wielkopolska SA** – Koncesjonariusz płatnej A2, realizator największego przedsięwzięcia inwestycyjnego w Polsce w strukturze i

systemie koncesyjnym według programu PPP (Partnerstwo Publiczno-Prywatne) – budowy i eksploatacji autostrady płatnej A2. Posiada 0,01% akcji w AESA.

[2.3] Najważniejszymi jednostkami organizacyjnymi firmy podlegającymi bezpośrednio Zarządowi są pion:

- zajmujący się obsługą na Placach Poboru Opłat;
- eksploatacji, który m.in. zarządza Obwodami Utrzymania Autostrady oraz analizami wpływu funkcjonowania autostrady na środowisko naturalne;
- techniczny, zapewniający sprawne funkcjonowanie systemów i infrastruktury, w tym infrastruktury teleinformatycznej.

Ponadto nad sprawnym funkcjonowaniem organizacji czuwają audytorzy wewnętrzni, pion finansów i księgowości, menedżer PR oraz pion zarządzający kwestiami administracyjnymi i zasobami ludzkimi.

Elementy związane ze strukturą zarządzania

[4.1], [4.2], [4.3] Za najważniejsze decyzje w firmie, w tym zwłaszcza za ustalanie strategii, odpowiedzialny jest dwuosobowy Zarząd. Wspomagany jest on przez Prokurenta będącego jednocześnie Dyrektorem Finansowym oraz Głównym Księgowym Firmy. Życiorysy i doświadczenie w/w osób oraz najważniejszych dyrektorów firmy zostały opublikowane na stronie AESA (www.aesa.pl). Nad całością działań Zarządu pieczę sprawuje Rada Nadzorcza. W jej skład wchodzi pięciu członków, którzy reprezentują poszczególnych akcjonariuszy.

AESA jest firmą stosunkowo niedużą i zarządzanie nią nie wymaga złożonej struktury zarządzania. Nie funkcjonują w niej dedykowane komitety Rady Nadzorczej o charakterze nadzorczym.

[4.8] Firma przyjęła deklarację misji, obecnie pracuje nad wdrożeniem w spółce Kodeksu Etyki.

Ekonomiczne aspekty działalności gospodarczej

Autostrada Eksploatacja od 2005 roku znajduje się w gronie najlepszych firm w regionie i notowana jest w czołówce rankingu „Gazety Biznesu”. W 2008 roku została nagrodzona tytułem Diamentu przez redakcję magazynu biznesowego „Forbes”.

[2.8], [EC1] Jest ona relatywnie dużym przedsiębiorstwem w regionie, zwłaszcza jeżeli weźmiemy pod uwagę specyfikę terenów, często wiejskich, w których funkcjonuje. O skali działalności firmy najlepiej świadczyć mogą podstawowe wielkości ekonomiczne z roku 2008:

Zatrudnienie (koniec 2008 r.)	339 osób
Suma aktywów (koniec 2008 r.)	69,6 mln zł
Kapitały własne (koniec 2008 r.)	29,1 mln zł
Przychody netto w 2008	68,8 mln zł

[EC1] Firma jest znaczącym płatnikiem podatków w regionie. W ubiegłym roku 2008 przykładowo Spółka odprowadziła podatki w następującej wysokości:

Rodzaj zobowiązania podatkowego	Kwota w tysiącach zł
Podatek dochodowy od osób prawnych (CIT)	4 439,0
Podatek dochodowy od osób fizycznych (PIT)	1 285,5
Podatek od towarów i usług (VAT)	1 063,6
Inne podatki i parapodatki (od środków transportu, środowiskowy, PEFRON)	313,8
Ogółem:	7 101,8

Choć większość podatków trafia do budżetu centralnego, to warto ich wielkość pokazać mimo wszystko w perspektywie lokalnej. Kwota ogółu podatków odprowadzanych od AESA jest równoważna 1% bieżących dochodów budżetowych województwa wielkopolskiego.

Nie odnotowano opóźnień w regulowaniu zobowiązań podatkowych.

Na chwilę obecną nie odnotowuje się problemów związanych z nieterminowym regulowaniem zobowiązań kontrahentom. Jeżeli przypadki takie miały miejsce, to miały charakter jedynie incydentalny.

Nie odnotowano również opóźnień w regulowaniu zobowiązań finansowych wobec pracowników ani opóźnień w regulowaniu zobowiązań powiązanych z wynagrodzeniami pracowniczymi (np. ZUS).

[EC5] Jeżeli zaś chodzi o poziom wynagrodzeń, ich poziom jest porównywalny do poziomu zarobków w regionie (w Wielkopolsce):

	Grudzień 2008, wynagrodzenie brutto w zł
Przeciętne wynagrodzenie w kraju	3428 ¹
Przeciętne wynagrodzenie w woj. wielkopolskim	3 008 ²
Przeciętne wynagrodzenie w AESA	3 258

Choć wynagrodzenia są na poziomie ok. 8 % wyższym do wynagrodzeń w regionie, to należy wziąć pod uwagę, że w średnią liczoną dla regionu wliczają się wynagrodzenia w dużych miastach, takich jak Poznań, podczas gdy znaczna część pracowników AESA pracuje na terenach nieurbanizowanych, których sytuacja społeczno-ekonomiczna jest nieco trudniejsza od przeciętnej. Dlatego też poziom wynagrodzeń oferowanych przez Firmę można uznać za co najmniej godziwy.

[4.5] Wynagrodzenie wszystkich pracowników składa się części stałej oraz uznaniowej nagrody rocznej. Nagroda ta zależy od oceny rocznej, która dokonywana jest w oparciu o arkusz ocen, który określa specyficzne kryteria oceny dla poszczególnych stanowisk pracy. Jest ona obniżana w przypadku, w którym pracownik był karany przez przełożonych.

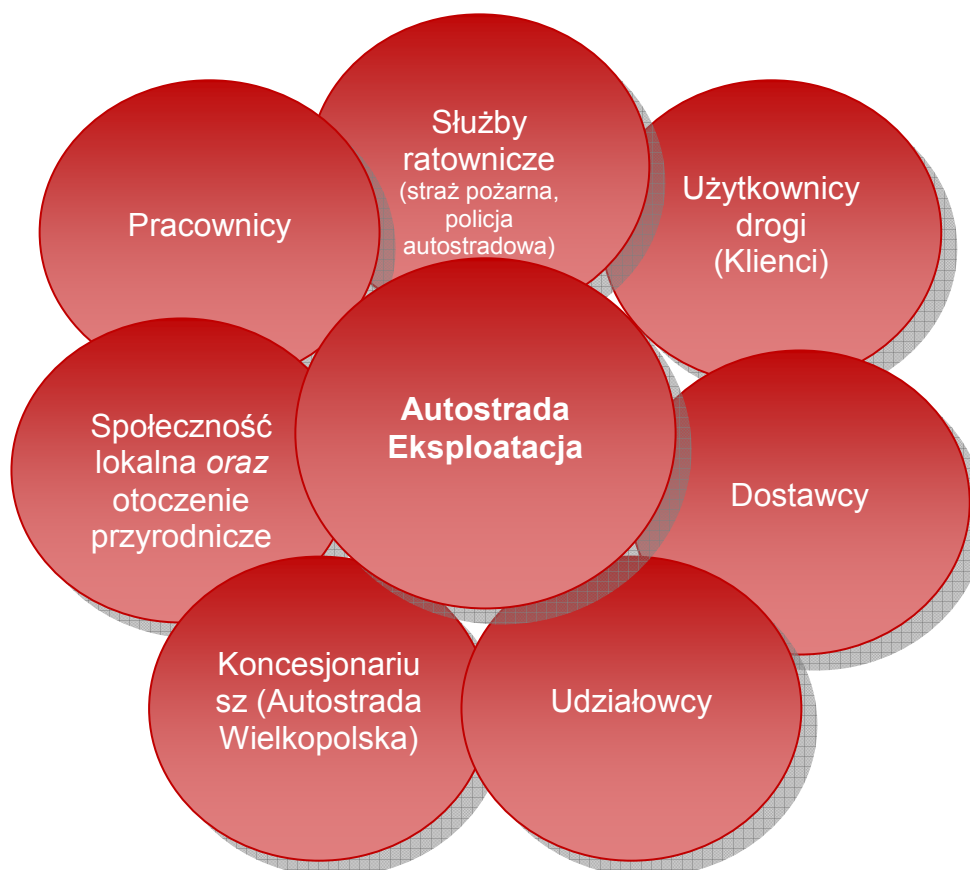
Dodatkowo pracownicy otrzymują dodatki, których wysokość jest dla nich bardziej korzystna niż ta wynikająca bezpośrednio z Kodeksu Pracy. Przykładowo za pracę w godzinach nocnych otrzymują oni 120% stawki osobistej, a nie stawki minimalnej, jak określają to przepisy Kodeksu Pracy. Analogicznie 20% wynagrodzenia za dyżury domowe również liczone jest od stawki osobistej, natomiast Kodeks Pracy nie przewiduje żadnego wynagrodzenia za dyżury domowe. Oczywiście w przypadku wezwania dyżurującego pracownika do pracy (np. awaria informatyczna czy intensywne opady śniegu) pracownicy otrzymują stawkę jak za nadgodziny. Otrzymują oni też ryczałt mający zrefundować koszt dodatkowego dojazdu do pracy, co jest dobrowolnym zobowiązaniem Firmy wobec pracowników.

¹ Przeciętne wynagrodzenie miesięczne brutto w sektorze przedsiębiorstw w grudniu 2008 (źródło: Biuletyn Statystyczny nr 1/2009, luty 2009, GUS, s.76)

² Przeciętne wynagrodzenie miesięczne brutto w sektorze przedsiębiorstw w grudniu 2008 w woj. wielkopolskim (źródło: Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego w grudniu 2008, styczeń 2009, GUS, s.6)

Spoleczne aspekty działalności

Kluczowi interesariusze w otoczeniu AESA



[4.14], [4.15] Powyższy diagram nie wyczerpuje oczywiście wszystkich osób i instytucji, z którymi AESA współpracuje lub które współzależą od jej funkcjonowania. Niemniej te właśnie wydają się być kluczowe przy specyfice rynku i branży, w jakiej firma działa. Co więcej, należy zwrócić uwagę, że grupy te nie są rozłączne. Można wręcz powiedzieć, że w wyniku przyjętej przez AESA strategii obecnie nie da się tych grup oddzielić. Pracownicy są praktycznie co do zasady przedstawicielami społeczności lokalnej. Analogicznie współpracujące z AESA służby ratownicze, w tym zwłaszcza ochotnicze straże pożarne, stanowią również nierozłączny element małych gminnych społeczności. Wszystko to stanowi o sile i nieustannym dążeniu do zacieśniania relacji. Bliskie i długoterminowe relacje znacząco ułatwiają dialog z otoczeniem. Codzienna współpraca ze służbami ratowniczymi oznacza bliskie relacje ze społecznością i bezpośredni kontakt z jej

problemami. Podobnie zresztą jak cykliczny i nieformalny dialog z pracownikami sprawia, że problemy lokalne, które przekładają się na życie pracowników, nie pojawiają się w oderwaniu od firmy. Wszystko to czyni AESA dobrym obywatelem mikrospołeczności, która sąsiaduje z autostradą.

Pracownicy

[EC7], [LA1] Jak wspomniano na początku, jednym z kluczowych wymiarów wpływu AESA na życie społeczne w otoczeniu lokalnym jest tworzenie ponad 300 miejsc pracy (na koniec 2008 zatrudnionych było 339 pracowników). Jak już wspomniano, na wstępie wolą inwestorów było wyjść naprzeciw tego typu społecznym oczekiwaniom i dlatego powołaniu firmy Autostrada Eksploatacja towarzyszyło właśnie założenie, że miejsca pracy, które powstaną, będą miejscami pracy dla lokalnej społeczności. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, w której działalność, jaką prowadzi AESA, generuje miejsca pracy na terenach, na których nie ma zbyt wielu pracodawców, w tym wiejskich, które zagrożone są procesem wykluczenia społecznego.

W województwie wielkopolskim, w powiatach, na terenie których spółka posiada jednostki organizacyjne, występuje duże bezrobocie. Przykładowo w powiecie konińskim i słupeckim, gdzie mieści się Obwód Utrzymania Autostrady Sługocin oraz Plac Poboru Opłat Łądek, stopa bezrobocia w styczniu 2008 r. wynosiła od 16,2% (słupecki) do 20,2% (koniński); 88% zatrudnionych tam pracowników to mieszkańcy okolicznych wsi i miasteczek. Podobnie w powiecie nowotomyskim, międzychodzkiem i szamotulskim, gdzie stopa bezrobocia w tym okresie wyniosła około 10%. W jednostkach AESA 91% zatrudnionych pochodzi z okolic sąsiadujących z autostradą.

[LA2] Co istotne, znaczącą część zespołu AESA, bo aż 46%, stanowią kobiety. Oczywiście panie dominują np. w Punktach Poboru Opłat, a panowie na stanowiskach związanych z funkcjami utrzymaniowymi. Niemniej istotnym jest fakt, że kobiety piastują również znaczną część stanowisk kierowniczych – 19 spośród 46 stanowisk kierowniczych, czyli 41%. Równocześnie firma staje się coraz bardziej otwarta na pracowników w wieku powyżej 50 lat, którzy często są dyskryminowani na rynku pracy. Na chwilę obecną w AESA pracuje 26 osób powyżej 50-go roku życia, tj. stanowią oni blisko 10% zespołu. Osoby te są wyjątkowo sumiennymi i wartościowymi pracownikami. Dlatego też niektórzy z nich za obopólną zgodą pozostają w Firmie, mimo że osiągnęli już wiek emerytalny.

Praktycznie wszyscy pracownicy zatrudnieni są na umowę o pracę na czas nieokreślony. Praktykuje się przyjmowanie pracowników na umowę próbną, a następnie na umowę roczną, która następnie przechodzi w umowę na czas nieokreślony. Przy bardzo niskiej rotacji pracowników (w ostatnim roku jedynie ok.

6%) oznacza to stabilne zatrudnianie dla pracowników, a dla Firmy stabilny i przewidywalny w zachowaniu zespół o wysokich kompetencjach.

Sytuacja taka jest spójna z polityką promowania w firmie. Rekrutacje na wolne stanowiska zawsze zaczyna się od rekrutacji wewnętrznej, a ok. 80% osób na stanowiskach kierowniczych pochodzi właśnie z awansu wewnętrznego. Często jest to awans od najniższych stanowisk. Przykładowo osoba zatrudniona jako kasjer najpierw awansowała na kierownika zmiany, później kierownika Placu Poboru Opłat; a były patrolowiec jest dziś kierownikiem Obwodu.

Polityka długoterminowego wiązania się z pracownikami sprzyja inwestowaniu w ich rozwój. Pracownicy przechodzą liczne szkolenia – przeciętnie 3 szkolenia w roku, które przynoszą korzyści nie tylko firmie, ale również im mogą przydać się w dalszym życiu, a nawet stanowić potencjalną szansę na zawodowe usamodzielnianie się. Niektóre szkolenia mają formę kursów dających specjalne uprawnienia, np. dodatkowe, specjalistyczne prawo jazdy. Typowe szkolenia to np. kursy kasjera walutowego, kursy spawania, operatorów koparko-ładowarki, kursy prawa jazdy kat. E, szkolenia z obsługi trudnego klienta, negocjacji, radzenia sobie w sytuacjach stresowych. Poza szkoleniami zleconymi przez pracodawcę AESA zachęca pracowników do nauki języków obcych, finansując koszty kursów. Niektórym pracownikom dofinansowana jest też nauka w szkołach wyższych. Dzięki zdobytym kwalifikacjom atrakcyjność pracowników AESA na rynku pracy staje się większa. Jest to z jednej strony satysfakcjonujące, z drugiej nakazuje dbać o nich, tak by chcieli pozostawać w firmie. W związku z tym firma oferuje wiele dodatkowych korzyści pracowniczych, do których nie obliuguje jej prawo, np.:

- wszyscy pracownicy AESA są objęci prywatną opieką medyczną (co jest szczególnie ważne na terenach wiejskich, gdzie dostępność do nowoczesnej opieki medycznej nie zawsze jest dostateczna);
- akcjonariusze corocznie tworzą nieobligatoryjny fundusz socjalny, z którego wszystkim pracownikom wypłacane są dopłaty do wczasów;
- firma dofinansowuje letni i zimowy wypoczynek dla dzieci pracowników;
- Pracowniczy Program Emerytalny obejmujący wszystkich chętnych pracowników.

Propracownicze podejście firmy i szczególna troska o rekrutowanie pracowników z lokalnej społeczności zostało zauważone przez ekspertów Forum Odpowiedzialnego Biznesu, którzy praktykę tę uznali za godną naśladowania. Została ona opisana w prestiżowym raporcie „Odpowiedzialny Biznes w Polsce 2008”.

[4.4], [4.14, 4.15] Nie oznacza to bynajmniej, że w firmie nie prowadzi się dialogu z pracownikami lub tym bardziej że utrudnia się pracownikom egzekwowanie ich praw. W poszczególnych jednostkach terenowych (np. Punkty Poboru Opłat) w sposób całkowicie nieformalny wyłonili się przedstawiciele zespołów pracowniczych. Jest to o tyle ważne, że również nieformalną tradycją są comiesięczne spotkania przedstawicieli pracowników w ich miejscu pracy z dyrekcją, w tym z dyrektorem personalnym. Dyskutowane są wówczas kwestie,

które zaobserwowali pracownicy zatrudnieni na różnych zmianach. Mechanizm taki jest bardzo skuteczny i pozwala na obustronną komunikację pomiędzy dyrekcją a szeregowymi pracownikami. Firma jest stosunkowo nieduża i taka nieformalna, lecz bardzo regularna i poważnie traktowana forma dialogu jest bardzo efektywna i mimo nieformalnego charakteru może angażować menedżerów najwyższego szczebla. Może właśnie w niej należy upatrywać przyczyny tego, że pracownicy nigdy nie dążyli do jej zmiany, formalizacji, tudzież formalizacji i uprawomocnienia swoich przedstawicieli poprzez powołanie związku zawodowego. Inicjatywa taka nie była nigdy blokowana przez firmę, lecz po prostu nie pojawiła się. Jedyną nieco bardziej sformalizowaną grupą jest grupa pracowników, którzy współdecydują o podziale funduszy społecznych. Ci sami ludzie z formalnego punktu widzenia reprezentowali stronę pracowniczą w chwili tworzenia Pracowniczego Programu Emerytalnego.

[LA7] Pracę przy utrzymaniu i eksploatacji autostrady należy uznać za pracę, w której ryzyko wypadku jest stosunkowo wyższe. W roku 2008 w sumie miało miejsce 11 wypadków przy średnim zatrudnieniu na poziomie 326 pracowników.

Firma zatrudnia pracującego na etacie specjalistę do spraw bezpieczeństwa i higieny pracy. Wszystkie stanowiska pracy mają opracowane oceny ryzyka. Dodatkowo dla poszczególnych stanowisk opracowane zostały „instrukcje bezpieczeństwa”. Ostatnio na wniosek AESA Autostrada Wielkopolska SA przygotowała specjalne, dodatkowe wzmocnienia stalowe, które jeszcze silniej chronią budki na Placach Poboru Opłat na wiele metrów wcześniej, na wypadek kolizji drogowej. W efekcie pracownikom zajmującym się poborem opłat nie grozi większe niebezpieczeństwo.

[HR1-HR9] Rodzaj prowadzonej działalności, stosunkowo niewielki zakres terytorialny działalności ograniczony do Wielkopolski wykluczają wykorzystywanie przez firmę jakichkolwiek form pracy przymusowej, niewolniczej lub pracy dzieci w rozumieniu paragrafu 29 i 138 Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy.

[4.13] Firma jest członkiem Wielkopolskiego Związku Pracodawców. Została również nominowana w 2008 roku do tytułu Solidny Pracodawca.

Społeczeństwo

[4.15] AESA stara się koncentrować swoje zaangażowanie społeczne na poziomie lokalnym, tj. na potrzebach społeczności, w której funkcjonuje. Szczególnie istotne z punktu widzenia firmy są działania społeczne, które wpływają na poprawę bezpieczeństwa drogowego. Szczególną rolę odgrywa tu współpraca i wsparcie, jakie firma okazuje w relacjach z Państwową Strażą Pożarną i Ochotniczą Strażą

Pożarną. W miarę finansowych możliwości współfinansuje najpotrzebniejsze zakupy, a to z kolei bezpośrednio przekłada się na zwiększone szanse skutecznego niesienia pomocy w razie wypadku na autostradzie. O wsparciu konkretnych potrzeb Firma decyduje, współpracując ściśle z zainteresowanymi, tak by przy ograniczonych środkach wydatkować je możliwie najlepiej.

Co roku spółka wspiera policję autostradową zakupując niezbędny do jej prawidłowego funkcjonowania sprzęt.

Niezależnie od tego wspiera również zakup pomocy naukowych czy materiałów budowlanych do przeprowadzenia remontu sal w lokalnych szkołach, zwłaszcza w tych, do których uczęszczają dzieci pracowników. Firma przekazuje gadzety reklamowe na aukcje na rzecz szkół oraz na wydarzenia organizowane w szkołach.

Firma okazywała też wsparcie innym inicjatywom społecznym. Każdy przypadek, w którym ktoś zgłasza się do AESA o pomoc, jest szczegółowo analizowany. Pomoc firmy otrzymywały uczniowskie kluby sportowe, poznański Lions Club, organizacje pozarządowe

Bezpieczeństwo użytkowników autostrady

[4.13], [SO1] Zgodnie z zadeklarowaną misją firma całą swą energię poświęca temu, by zapewnić użytkownikom korzystającym z obsługiwanego przez AESA odcinka autostrady bezpieczeństwo i komfort na trasie przejazdu. Firma dąży do ciągłego rozwoju swoich kompetencji w tym zakresie, wymieniając doświadczenia dotyczące eksploatacji dróg z najlepszymi operatorami autostrad na świecie. Jest to możliwe dzięki uczestniczeniu firmy w działaniach Club Exploitation, stowarzyszenia, które zrzesza firmy eksploatujące autostrady, w których udziały ma Egis Road Operations. Dzięki temu pracownicy AESA mają bezpośredni dostęp do światowego know-how, którym mogą dalej dzielić się ze swoimi interesariuszami, choćby przy okazji opracowywania planów wspólnych działań z Policją i Strażą Pożarną.

Ład i porządek na co dzień na trasie przejazdu. Poza dość typowymi rozwiązaniami, które spotyka się na autostradach, takimi jak siatki czy choćby telefony alarmowe, których uruchomienie powoduje natychmiastową reakcję służb autostradowych, pracownicy AESA na bieżąco, niezależnie od zgłoszeń, w dzień i nocy regularnie patrolują autostradę, reagując na zauważone nieprawidłowości (np. usuwając niebezpieczne przedmioty, które mogłyby stanowić zagrożenie dla użytkowników, czy zabezpieczając uszkodzenia ogrodzeń). Te same służby starają się też czuwać nad odpowiednim stanem infrastruktury, jej stanem technicznym i czystością na parkingach.

[4.14, 4.15] Równocześnie ładu i porządku na autostradzie pilnuje dedykowana jednostka Policji, której komisariat znajduje się w sąsiedztwie siedziby AESA, a z którym AESA ściśle współpracuje. Policja Autostradowa interweniuje przykładowo w przypadku zauważania nieprawidłowości czy też mając inne podejrzenia (np. o nietrzeźwości kierowcy) zgłaszane przez pracowników AESA zatrudnionych tak w Obwodach Utrzymania Autostrady, jak i na Placach Poboru Opłat. Są oni bardzo wyczuleni na kierowców jadących pod wpływem alkoholu. Jeśli kasjerzy na Placach Poboru Opłat mają choćby cień podejrzenia, iż obsługiwany przez nich kierowca mógł wcześniej pić, natychmiast zawiadamiamy o tym policję autostradową. Rocznie Policja Autostradowa zatrzymuje około 100 nietrzeźwych kierowców. W dużym stopniu dzięki czujności kasjerów AESA.

Dość regularnie dochodzi też do spotkań szefów AESA i Policji Autostradowej, które pomagają wspólnie wypracowywać rozwiązania mające zwiększyć bezpieczeństwo. Przykładem szczególnie owocnej współpracy pomiędzy AESA, Autostradą Wielkopolską a służbami ratowniczymi (m.in. Policja, Straż Pożarna) jest wypracowanie jednolitego **Planu Działań Ratowniczych**. Raz do roku odbywają się też wspólne ćwiczenia na autostradzie. Co ważne, **rozwiązania ratownicze będące efektem współpracy, które zostały wykorzystane podczas jednych z ćwiczeń symulacyjnych, zostały udokumentowane, a powstały przy tej okazji film dziś stanowi materiał edukacyjny dla służb ratowniczych w całym kraju**. Tym samym wiedza i doświadczenie zespołu pracowników AESA bezpośrednio przekłada się na poprawę bezpieczeństwa drogowego nie tylko na obsługiwanym odcinku autostrady A2, ale również na drogach w całym kraju. Wypracowane przez lata codziennej pracy na autostradzie rozwiązania i dogłębne zrozumienie mechanizmów rządzących sytuacjami ekstremalnymi to najcenniejszy wkład, jaki doświadczony i stabilny zespół AESA może wnieść w zwiększenie bezpieczeństwa na polskich drogach.

Planowanie podróży. Innym, pomocniczym rozwiązaniem, które pośrednio wpływa na wzrost bezpieczeństwa i komfortu kierowców, jest **Planer Podróży**. Polscy kierowcy nie mają nawyku planowania podróży, niemniej interaktywny, bezpłatny planer dostępny na stronie internetowej AESA pozwala zawnocześnie rozplanować miejsca postoju, zorientować się, na którym zjeździe należy zjechać z autostrady czy przygotować się na opłaty. Należy mieć nadzieję, że ten innowacyjny jak na nasze realia pomysł przyczyni się do wypromowania nawyku planowania podróży, a tym samym do zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu przejazdu.

Nierozpraszanie uwagi kierowców. Ze względu na znacznie większe przeciętne prędkości, które rozwijają kierowcy na autostradzie, tu jak nigdzie indziej istotna jest koncentracja. Dlatego też co do zasady na terenie Autostrady Wielkopolskiej nie umieszcza się jakichkolwiek komercyjnych reklam, by nie rozpraszały uwagi kierowców. AESA stara się również namawiać do rezygnacji z umieszczania reklam, w tym wielkoformatowych billboardów, właścicieli (np. rolników) sąsiadujących z autostradą działek.

Trudne warunki atmosferyczne. Obwody Utrzymania Autostrad wyposażone są w nowoczesny sprzęt, który pozwala na utrzymanie przejezdności trasy nawet w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych. Przykładowo w sezonie zimowym utrzymaniem autostrady zajmują się solarki wyposażone w nowoczesne dozowniki, które dostosowują ilość soli do bieżących warunków atmosferycznych. Już na etapie zakupów sól kamienna przechodzi specjalne badania, tak by zapewnić surowiec o optymalnych parametrach. Co więcej, stosowana sól jest wcześniej nawilżana solanką. Dzięki temu nie tylko szybciej zaczyna się proces topnienia śniegu, ale również sól przykleja się do powierzchni i nie jest np. zdmuchiwana przez wiatr. Zwiększa to zarówno bezpieczeństwo drogowe, jak i ogranicza przedostawanie się nadmiernych ilości soli do gleby i wód gruntowych. W przypadku wystąpienia szczególnie niskich temperatur w miejsce chlorku sodu stosuje się chlorek wapnia wykazujący wówczas większą skuteczność. Z założenia ze względów bezpieczeństwa nigdy na Autostradzie nie stosuje się piasku ani jego mieszanek z solą.

Sytuacje krytyczne. Infrastruktura przygotowana przez Autostradę Wielkopolską została zaprojektowana w sposób, który gwarantuje ograniczenie skutków groźnych wypadków, takich jak przykładowo rozszczelnienie się cysterny z ładunkiem niebezpiecznym. Każde Miejsce Obsługi Podróżnych wyposażone jest w system umożliwiający bezpieczne dla środowiska zrzucenie ładunku. Rolą pracowników AESA jest zapewnienie szybkiego i bezpiecznego rozładunku groźnego dla ludzi lub środowiska towaru, tak by wyeliminowane zostało ryzyko lokalnej katastrofy ekologicznej. Również w przypadku awarii na trasie przejazdu, gdyby nie udało się dotrzeć do Miejsca Obsługi Podróżnych, system odwadniający Autostrady Wielkopolskiej jest zaprojektowany w sposób, który zapewnia środowisku bezpieczeństwo, a pracownicy AESA przygotowani są do tego, by w krytycznej sytuacji pomóc w zabezpieczeniu miejsca wypadku i ograniczeniu jego negatywnych skutków.

Promowanie bezpieczeństwa na drodze. AESA zdaje sobie sprawę, że bezpieczeństwo drogowe w znaczącym stopniu zależy od postaw i zachowań uczestników ruchu. Chętnie włącza się w akcje, które mają na celu eliminację negatywnych i irracjonalnych zachowań na drodze. W ciągu roku przy współpracy z AESA i AWSA na autostradzie A2 ma miejsce wiele różnych wydarzeń i kampanii promujących bezpieczeństwo drogowe. Przykładowo:

- Przynajmniej raz na kwartał przeprowadzane są akcje promujące jazdę w zapiętych pasach bezpieczeństwa. Dodatkowo podczas takiej akcji prowadzonej w październiku 2008 roku policjanci z Komisariatu Autostradowego Policji w Poznaniu mieli dla kierowców dodatkową niespodziankę. Zatrzymani kierowcy, którzy nie mieli zapiętych pasów, musieli pojechać do siedziby Policji Autostradowej na specjalny pokaz symulatora reakcji prawidłowo zapiętych pasów bezpieczeństwa w zderzeniu z innym pojazdem przy prędkości 7 km na godzinę. Odczucie na własnej

skróce skutków kolizji przy minimalnej prędkości jest o wiele bardziej skuteczne od mandatu. Pozwala zrozumieć, że zapięte pasy bezpieczeństwa to nie tyle obowiązek, od którego można próbować się uchylić, ale przede wszystkim szansa na ograniczenie skutków kolizji;

- „AlkoCasco – Alkomat w każdym aucie”. We wrześniu i październiku 2008 wśród użytkowników płatnego odcinka autostrady A2 rozdystrybuowano piętnaście tysięcy alkomatów i ulotek edukacyjnych. Akcja prowadzona była wspólnie z jednym z producentów alkoholu oraz Koncesjonariuszem płatnej A2 – Autostradą Wielkopolską, a jej celem było zwrócenie uwagi jadących autostradą na zjawisko „nieświadomie pijanych kierowców”, czyli osób, które często wsiadają za kółko, nie wiedząc, że wypity dzień wcześniej alkohol jeszcze nie wyparował z ich organizmu. Jego spalanie jest zawsze kwestią indywidualną. Na spowolnienie tego procesu może mieć wpływ płeć, waga, dieta, a nawet stan zdrowia. Pomiar alkomatem pomaga sprawdzić, czy rzeczywiście upłynęło wystarczająco dużo czasu, by bezpiecznie sięść za kierownicą i nie stanowić niebezpieczeństwa tak dla siebie, jak i dla innych użytkowników ruchu drogowego;
- AESA wspólnie z AWSA przygotowały i propagowały wśród kierowców przejeżdżających autostradą ulotkę „ABC Bezpiecznej Autostrady”. Przy stosunkowo niewielkiej liczbie tego typu dróg nasi kierowcy nie zawsze potrafią się na nich właściwie zachowywać. Wbrew pozorom trzymanie się kilku prostych zasad może znacząco poprawić komfort, płynność ruchu, a co najważniejsze bezpieczeństwo. Przykładowo część kierowców nie tylko nie ma nawyku korzystania z lewego pasa wyłącznie jako z pasa służącego wyprzedzaniu wolniej jadących pojazdów, lecz nie ma również świadomości obowiązujących na autostradzie ograniczeń prędkości. Co więcej, niektórzy próbują testować możliwości swoich pojazdów, stwarzając śmiertelne zagrożenie dla siebie i otoczenia.

Jakość świadczonych usług. Pracownicy AESA z największą uwagą starają się zapewnić najwyższą jakość usług, a tym samym komfort i bezpieczeństwo przejazdu. Niemniej jak w przypadku wszystkich innych towarów czy usług zdarza się, że Klient nie jest z nich w pełni zadowolony. Choć oczywiście należy dążyć do minimalizacji tego typu sytuacji, to nigdy zapewne nie uda się ich całkowicie wyeliminować. Prawdziwą miarą odpowiedzialności firmy jest sposób podejścia do tego typu przypadków, tj. ich analizowanie, sprawne rozpatrywanie, wyciąganie wniosków i otwarte przyznawanie się do błędów czy niedociągnięć, o ile takie zostaną zidentyfikowane.

W roku 2008 wpłynęły do AESA w sumie 182 reklamacje. Liczba ta nie jest duża, jeżeli zestawimy ją z faktem, że przez jeden Punkt Poboru Opłat przejeżdża w ciągu doby około 20.000 pojazdów. 51 spośród tych 182 reklamacji zostało uznanych za zasadne (28%). Zgłoszone 182 reklamacje dotyczyły przede wszystkim:

Rodzaj reklamacji	Liczba reklamacji
Utrudnień związanych z remontami	66
Zwrotu kosztów za przejazd, z którego kierowca zrezygnował z	27

powodu wypadku drogowego	
Błędnej kategoryzacji pojazdu w Punkcie Poboru Opłat	18
Uszkodzeń samochodu (np. przez przedmiot na autostradzie)	5
Pozostałe	66

Należy zwrócić uwagę na zjawisko sezonowości zgłaszania reklamacji. Ich liczba szczególnie rośnie w sezonie letnim, kiedy to prowadzone są przez Koncesjonariusza niezbędne prace remontowe. Jest bardzo niska w sezonie zimowym mimo większego ryzyka utrudnień związanego z warunkami atmosferycznymi, ale kiedy nie ma remontów.

AESA bardzo poważnie podchodzi do kwestii reklamacji zgłaszanych przez klientów i stara się ustosunkować do nich możliwie najszybciej. Mimo że firma ma 14 dni roboczych na rozpatrzenie reklamacji, to w 2008 roku średni czas udzielenia odpowiedzi wynosił 4,25 dnia kalendarzowego.

Środowiskowe aspekty działalności

AESA w swoich działaniach przyjęła zasadę „zrównoważonego rozwoju”

Infrastruktura proekologiczna

Jak już wspomniano, Autostrada Eksploatacja SA jest operatorem, który zajmuje się bieżącym zarządzaniem i utrzymaniem drogi. Rolą pracowników Autostrady Eksploatacja jest monitorowanie stanu technicznego infrastruktury proekologicznej i dbanie o jej należyty stan, co bezpośrednio przyczynia się do minimalizowania wpływu drogi na otoczenie.

Zużycie surowców

[ENT2] Kluczowym surowcem używanym w znaczących ilościach w sezonie zimowym jest wspomniana już sól drogowa. Niemniej zarówno jej składowanie, jak i wykorzystywanie odbywa się w sposób, który ma na celu m.in. ograniczenie ujemnych skutków środowiskowych zimowego utrzymania dróg. Magazyny soli mają uszczelnione dna, stąd nie ma możliwości przenikania solanki do gleby i wód gruntowych. Solarki dozujące optymalną ilość soli, używanie zwilżonej solanką soli, która nie jest rozwiewana przez wiatr, gdyż przykleja się do nawierzchni – wszystko to przyczynia się do ograniczenia zbędnego jej używania, a tym samym do zmniejszenia niekorzystnego jej wpływu na otoczenie, w tym zwłaszcza na drzewa i krzewy. W 2008 roku zużycie soli drogowej sięgnęło 3,5 tys. ton. Należy pamiętać, że poziom zużycia jest przede wszystkim uzależniony od warunków atmosferycznych w danym sezonie.

Ponadto jak w każdym biurze, tak w biurze AESA zużywane są typowe materiały biurowe, które jednak firma stara się poddawać recyklingowi. Szczegółowe dane co do wolumenów zużywanych surowców znajdują się w tabeli na końcu raportu.

Odpady

Odpady zbierane z autostrady, tj. np. z Miejsc Obsługi Podróżnych są już wstępnie posegregowane dzięki dedykowanym pojemnikom na papier, szkło, metal i plastik. Analogicznie segregowane są odpady w biurach AESA. Dlatego obok typowych odpadów komunalnych firma wytwarza odpady, które mogą zostać wtórnie wykorzystane. Nie są to ilości niebagatelne. W 2008 roku, z samej tylko autostrady zebrano ponad tonę papieru, ponad 2 tony opakowań z tworzyw sztucznych oraz 4,6 tony opakowań szklanych.

Firma ze względu na specyfikę prowadzonej działalności generuje odpady takie jak świetlówki, oleje (silnikowe, przekładniowe, hydrauliczne itp.), akumulatory i baterie, które uznawane są za odpady niebezpieczne (w zeszłym roku 3,5 tony) oraz odpady, takie jak zużyte opony, elementy z tworzyw sztucznych lub metali. Wszystkie one są odbierane i przetwarzane przez specjalistyczne firmy legitymujące się odpowiednimi pozwoleniami.

Firma posiada wydzielony magazyn na odpady oraz boksy na odpady wielkogabarytowe. Dzięki temu w oczekiwaniu na transport nie zagrażają one środowisku (np. zagrożenie spowodowane wymywaniem substancji szkodliwych przez deszcze).

Specyficzną kategorią klasyfikowaną formalnie jako odpad są ciała zwierząt, które zginęły na autostradzie. Choć cała autostrada jest ogrodzona, dzięki czemu ryzyko przedostania się na trasę zwierzęcia jest zminimalizowane, to czasami niestety dochodzi do tego typu zdarzeń (np. ptaki). Ze względów bezpieczeństwa kierowców są one natychmiast usuwane z drogi, następnie zajmuje się nimi specjalistyczna firma, z którą AESA ma umowę, a która odbiera martwe zwierzęta i utylizuje je, tak by nie stanowiły zagrożenia sanitarno-epidemiologicznego.

Szczegółowe dane co do wolumenów odpadów można znaleźć w tabeli na końcu raportu.

Woda i ścieki

Woda zużywana na autostradzie to w większości woda zużywana do celów publicznych, np. w urządzeniach sanitarnych w Miejscach Obsługi Podróżnych. Jej oszczędne zużycie jest możliwe dzięki stosowaniu automatycznych urządzeń sanitarnych (np. kranu uruchamiane na podczerwień). Tym samym zbędne zużycie wody jest ograniczone do minimum, a monitoring MOP prowadzony przez pracowników AESA pozwala na szybką reakcję w przypadku uszkodzenia lub dewastacji któregoś z urządzeń. W 2008 roku zużyto łącznie 79 tysięcy litrów wody.

Ścieki bytowe powstające w MOP są kierowane do oczyszczalni biologicznej, a ich parametry są badane przez specjalistyczną firmę.

Względne bezpieczeństwo wód gruntowych nawet w przypadku wypadku gwarantuje system separatorów i zbiorników wodnych i w znacznym stopniu uszczelnionych rowów wybudowanych przez AWSA.

AESA reguluje opłaty środowiskowe związane z poborem wód gruntowych ze studni głębinowej w Bolewicach.

Energia i emisja CO₂

[EN5] Głównym źródłem emisji dwutlenku węgla w przypadku firmy utrzymującej autostradę takiej jak AESA są pojazdy spalinowe wykorzystywane w pracach przy autostradzie, kotłownie gazowe oraz pośrednio emisja związana z wyprodukowaniem energii elektrycznej zużywanej później przez firmę.

Pojazdy eksploatacyjne i urządzenia należące do Autostrady Eksploatacji SA spełniają wymogi norm w kategorii emisji spalin. Warto też zaznaczyć, że współczesne gazowe kotłownie emitują w przybliżeniu połowę dwutlenku węgla w porównaniu z tradycyjnymi i popularnymi w Polsce kotłowniami węglowymi lub kokсовymi. Dodatkowym źródłem CO₂, którego wielkość trudno jest oszacować, jest koszona butwiejąca trawa.

Jeżeli chodzi o zużycie energii elektrycznej, to głównymi źródłami jej konsumpcji są:

- Oświetlenie odcinków autostrady;
- Oświetlenie oraz zasilanie urządzeń w obwodach utrzymania, na Placach Poboru Opłat, w Miejscach Obsługi Podróżnych i w warsztatach mechanicznych.

Dodatkowo energią elektryczną ogrzewane są budki na Placach Poboru Opłat.

AESA analizuje możliwości ograniczenia zużycia energii elektrycznej, ale oszczędności te nie mogą nigdy odbywać się kosztem bezpieczeństwa drogowego, które jest bezwzględny priorytetem. W przypadku oświetlenia odcinków trasy, które bezwzględnie konsumuje najwięcej energii, stosuje się typowe rozwiązania takie jak włączniki zmierzchowe lub zegary. Eliminuje to sytuacje, w której oświetlenie działałoby zbyt długo i powodowało marnotrawienie energii. Dodatkowo w coraz większej liczbie elementów oświetlenia dodatkowego, takiego jak np. znaki zajętości pasa, stosuje się w miejsce starszych i mniej oszczędnych rozwiązań technicznych wyjątkowo energooszczędne diody LED. Warto też wspomnieć o tym, że wszystkie kolumny alarmowe wzdłuż autostrady zasilane są z baterii słonecznych.

Największy jednak wpływ na zoptymalizowanie zużycia energii elektrycznej może mieć wprowadzenie elementów sterujących w systemie oświetlenia trasy, do którego AESA obecnie się przygotowuje. Chodzi o to, że z wiekiem i postępującym zużyciem świetlówki w poszczególnych lampach świecą coraz słabiej, co wynika z ich konstrukcji. Typowym rozwiązaniem jest dostosowanie ustawienia oświetlenia do późnej fazy cyklu życia lampy, tak by wówczas dawała wymaganą ilość światła. Tym samym na początku swojego działania świeci ona znacznie silniej, niż byłoby to wymagane. Wg dostawców rozwiązań sterujących, które pozwalają na regulowanie siły światła w ciągu życia lampy, wprowadzenie go może pozwolić nawet na 40 – 50% oszczędności w zużyciu energii, co bezpośrednio ograniczy pośrednie przyczynianie się AESA do emisji gazów cieplarnianych.

Energia elektryczna i paliwa	Jednostka	Zużycie w 2008 roku	Przybliżona ilość CO ₂ ³
zakupiona energia elektryczna	kWh	4 906 832	3 233 107
olej napędowy	litry	452 740	1 243 119
benzyna	litry	48 177	114 768
gaz ziemny wysokometanowy	m ³	35 879	70 398
gaz propan-butan	litry	111 482	175 437
Łącznie:			4 836 829

Nie można zapominać jednak, że jedną z ról, jaką odgrywa AESA, jest pielęgnowanie 643 tysięcdrzew i krzewów oraz 15.972.268 ha terenów zielonych wzdłuż autostrady. Zieleń ta przyczynia się do pochłaniania (tzw. biosekwestracji) CO₂, co pozwala na bilansowanie emisji wynikającej z prowadzenia działalności gospodarczej. W przybliżeniu wpływ ten można szacować⁴ na:

	pochłanianie CO ₂ przez roślinność na Autostradzie Wielkopolskiej (minimalne) w kg	pochłanianie CO ₂ przez roślinność na Autostradzie Wielkopolskiej (maksymalne) w kg
trawa	5 566 560	89 064 960
drzewa i krzewy	4 855 914	4 855 914
	10 422 474	93 920 874

³ Emisja została oszacowana na podstawie wolumenów zużycia podanych w tabeli oraz wytycznych załączonych do GHG Protocol. W przypadku energii elektrycznej wykorzystano wskaźnik określający masę CO₂, która jest emitowana przy wyprodukowaniu 1 kWh energii elektrycznej, oszacowany dla polskiej gospodarki w 2005 roku. W przypadku surowców energetycznych (paliw) szacunek został dokonany w oparciu o współczynniki kaloryczności oraz wskaźniki określające masę CO₂ potrzebną do wyprodukowania 1 GJ energii z danego paliwa. Wszystkie wskaźniki pochodzą z dodatku narzędziowego towarzyszącego GHG Protocol.

⁴ Przeliczeń dokonano na podstawie upraszczających założeń, które mówią, że przeciętne drzewo w Polsce absorbuje rocznie 7,65 kg dwutlenku węgla (źródło: <http://www.aeris.eko.org.pl>) oraz założenia, że 1 metr kwadratowy trawy rocznie pochłania od 48 – 768 g dwutlenku węgla (źródło: Magdalena Kita, „Zieleń miejska a transport drogowy”, Polski Klub Ekologiczny, 2006)

Spore różnice między wartością minimum a maksimum wynikają z dużych rozbieżności danych, jeśli chodzi o pochłanianie dwutlenku węgla przez tereny zielone. Niemniej, zakładając nawet najbardziej pesymistyczny scenariusz i spory błąd szacunków dotyczących pochłaniania dwutlenku węgla, nie zmieni to faktu, że dzięki temu, w jaki sposób trasa została zaprojektowana, dzisiejsza jej eksploatacja jest działalnością nie tylko zeroemisyjną. Co więcej, co najmniej prawie dwukrotnie CO₂ jest pochłaniane niż emitowane.

Indeks	Wskaźnik	Strona
1.1☑	Wizja i strategia a zrównoważony rozwój	str. 2
2.1☑	Nazwa	Autostrada Eksploatacja
2.2☑	Profil i obszar działalności	str. 3
2.3	Struktura operacyjna	str. 4
2.4.	Lokalizacja centrali firmy	ul. Głogowska 431, 60-004 Poznań Polska
2.5☑	kraje, w których firma prowadzi działalność / zakres geograficzny działalności.	str. 3
2.6☑	Forma własności	Spółka akcyjna, str. 3
2.7☑	Charakter obsługiwanego rynku	str. 3
2.8☑	Skala działalności raportującej organizacji	str. 5
2.9☑	Najważniejsze zmiany struktury organizacyjnej, wielkości lub zmiany własnościowe	n/d
2.10☑	Nagrody i wyróżnienia otrzymane w okresie raportowania	str. 8 i 9
3.1	Okres sprawozdawczy	01.01.08-31.12.08 (z odniesieniami do okresów poprzednich)
3.2	Data publikacji poprzedniego raportu	n/d (jest to pierwszy raport)
3.3	Cykl raportowania	coroczny
3.4.	Osoba kontaktowa	Renata Rychlewska PR Manager r.rychlewska@aesa.pl
3.5	Proces definiowania zawartości raportu	Zakres raportu, w tym decyzje dotyczące istotności konkretnych kwestii, zostały zdefiniowane poprzez cykl wywiadów przeprowadzonych z przedstawicielami firmy. Wywiady i sam proces definiowania raportu zostały przeprowadzone przez zewnętrzną firmę doradczą.
3.6, 3.7	Ograniczenia raportu	Raport nie zawiera odwołań, jeżeli chodzi o dane liczbowe, do okresów sprzed 2008 roku.
3.8	Podejście do raportowania spółek zależnych	n/d
3.9	Techniki pomiaru danych i kalkulacji	Ewentualne wyjaśnienia znajdują się bezpośrednio w tekście, o ile są istotne.
3.10	Ewentualne korekty danych zamieszczonych w poprzednich raportach	n/d
3.11	Znaczące zmiany w raportowaniu w porównaniu do poprzednich raportów	n/d
3.12	Indeks wskaźników GRI	str. 18 – 26
3.13	Nie odnotowano takich przypadków	Raport nie był poddawany niezależnej weryfikacji (w rozumieniu badania biegłego rewidenta). Jego zawartość

		została jednak przygotowana w wyniku audytu przeprowadzanego przez firmę zewnętrzną
4.1	Struktura zarządzania	str. 4
4.2	Czy przewodniczący Rady Nadzorczej zajmuje jednocześnie funkcje wykonawcze?	nie; n/d
4.3	Członkowie Rady Nadzorczej	str. 4
4.4	Mechanizmy dialogu z najwyższym kierownictwem firmy	str. 8
4.5	Związek pomiędzy wynikami firmy a wynagrodzeniem menedżerów	str. 6
4.8	Misja, Wizja, Wartości, Kodeks Etyki	str. 2, 4
4.12	Zewnętrzne kodeksy, zbiory zasad, inicjatywy, w których firma uczestniczy.	str. 2
4.13	Członkostwo w organizacjach i stowarzyszeniach	str. 2, 10
4.14, 4.15	Lista interesariuszy, dobór grup interesariuszy, z którymi firma współpracuje.	Str. 7 i 8
Ekonomiczne aspekty działalności		
EC1	Bezpośrednia wygenerowana i podzielona wartość ekonomiczna, w tym przychody, koszty operacyjne, wynagrodzenia pracownicze, darowizny i inne inwestycje o charakterze społecznym, zatrzymane dochody i płatności na rzecz dostawców kapitału oraz na rzecz administracji publicznej	str. 5
EC2	Konsekwencje finansowe oraz inne zagrożenia i opcje działalności podmiotu wynikające ze zmian klimatu	niematerialne
EC4	Istotna pomoc finansowa otrzymana od administracji publicznej	n/d
EC5	Zakres proporcji standardowego wynagrodzenia początkowego w porównaniu z lokalnym wynagrodzeniem minimalnym w istotnych miejscach prowadzenia działalności	str. 6
EC6	Strategia, procedury i proporcja wydatków na dostawców lokalnych w istotnych miejscach prowadzenia działalności	Firma działa na poziomie lokalnym i tam, gdzie jest to możliwe, współpracuje z lokalnymi dostawcami.
EC7	Procedury zatrudnienia lokalnego i ułamek kadry kierowniczej wyższego szczebla rekrutującej się z pracowników lokalnych w istotnych miejscach prowadzenia działalności	str. 8 – 10
EC8	Rozwój i wpływ inwestycji w infrastrukturę i usługi świadczone głównie dla pożytku publicznego w formach kontraktów komercyjnych, pro bono lub w formie rzeczowej	Przejazd na wybranych odcinkach autostrady (tzw. obwodnica Poznania) jest bezpłatny.
EC9	Poznanie i opis istotnych, pośrednich	str. 2

wplywów ekonomicznych oraz ich zakresu			
Środowiskowe aspekty działalności			
EN1-EN2	Zużycie materiałów — sól drogowa — chlorek wapnia	3.542,5 t 2,9 t	
EN3-EN4	Zużycie energii	4.906.831,8 kWh	
EN8, EN21, EN9, EN10	Zużycie wody i ścieki; źródła wody, które ponoszą istotne konsekwencje poboru wody.	79.232 l str. 17	
EN11	Położenie i wielkość gruntów posiadanych, gruntów dzierżawionych lub gruntów pod zarządem podmiotu, które znajdują się na obszarach chronionych lub przylegają do takich obszarów, oraz na obszarach wartościowych pod względem bioróżnorodności, znajdujących się poza obszarami chronionymi.	n/d (z formalnego punktu widzenia AESA nie posiada gruntów, a jedynie eksploatuje autostradę znajdującą się na gruntach należących do Skarbu Państwa; na wysokości poznania trasa przebiega relatywnie blisko Wielkopolskiego Parku Narodowego)	
EN12	Opis głównych konsekwencji prowadzonej działalności oraz skutków produktów i usług dla bioróżnorodności obszarów chronionych, a także obszarów o dużej bioróżnorodności leżących poza obszarami chronionymi	str. 10 (aczkolwiek wpływ ten trudno uznać za znaczący)	
EN16	Łączna emisja pośrednia i bezpośrednia gazów cieplarnianych wg wagi	Str. 18 — 19	
EN19	Emisje substancji niszczących warstwę ozonową wg wagi	n/d	
EN20	Emisje tlenków azotu (NOx) i tlenków siarki (SOx) oraz inne istotne emisje do powietrza wg rodzaju i wagi	n/d	
EN22	Łączna waga odpadów w podziale na rodzaj i metodę utylizacji	<ul style="list-style-type: none"> • Odpady komunalne • Odpady niebezpieczne • Pozostałe odpady (poddawane przetworzeniu / unieszkodliwieniu): 	297,6 t 3,4 t 56,4 t
EN5	Energia zaoszczędzona dzięki zwiększeniu wydajności i udoskonalonym metodom zmniejszania zużycia	str. 18	
EN26	Działania mające na celu szacowanie wpływu produktów i usług na środowisko	Bieżący i dość złożony monitoring wpływu autostrady na środowisko prowadzony jest przez Autostradę Wielkopolską.	
EN27	Procent sprzedanych produktów i ich opakowań, który został odzyskany – według kategorii	brak	
EN28	Wartość pieniężna istotnych kar i łączna liczba sankcji o charakterze innym niż finansowe, nałożonych z tytułu	n/d (nie nałożono kar)	

	nieprzestrzegania praw i przepisów dotyczących ochrony środowiska	
EN15	Liczba gatunków z Czerwonej Księgi IUCN (Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody) i lokalnych list gatunków chronionych, które mają siedliska na obszarach, na których podmiot prowadzi działalność, w podziale według poziomu zagrożenia wymarciem.	n/d
EN17	Inne istotne pośrednie emisje gazów cieplarnianych według wagi.	n/d
EN24	Waga przetransportowanych, zaimportowanych, wyeksportowanych lub zutylizowanych odpadów uznawanych za „niebezpieczne” według kryteriów Aneksów I, II, III i VIII Konwencji Bazylejskiej oraz procent odpadów w transporcie zagranicznym	n/d
Zatrudnienie		
LA1	Łączny personel według rodzaju zatrudnienia, typu umowy o pracę i regionu	str. 9
LA2	Łączna liczba i współczynnik rotacji pracowników w podziale według grup wiekowych, płci i regionu	str. 9 – 10
LA4	Procent pracowników objętych umowami zbiorowymi	n/d
LA5	Minimalne okresy powiadomień o istotnych zmianach w działalności, w tym kwestia uwzględnienia ich w umowach zbiorowych	Zgodnie z przepisami Kodeksu Pracy
LA6	Odsetek całego personelu reprezentowanego przez formalne komitety BHP złożone z pracowników i kierownictwa, monitorujące programy BHP i doradzające w tym zakresie	100%
LA7	Współczynniki urazów, chorób zawodowych, straconych dni i nieobecności oraz łączna liczba zgonów związanych z pracą w podziale według regionów	str. 11
LA8	Prowadzone programy edukacji, szkolenia, doradztwa, zapobiegania i ograniczania ryzyka mające pomagać pracownikom, ich rodzinom i członkom społeczności w związku z poważnymi chorobami	Jedynie szkolenia związane ze stresem / radzeniem sobie z sytuacjami stresowymi
LA10	Średnia liczba godzin szkolenia rocznie na jednego pracownika, w podziale na kategorie pracowników	str. 10
LA13	Skład organów nadzorczych i podział pracowników według kategorii uwzględniający płeć, grupę wiekową, przynależność do mniejszości i inne wskaźniki różnicowe	str. 9
LA11	Programy zarządzania umiejętnościami i kształcenia ustawicznego, które wspierają dalsze możliwości zatrudnienia pracowników i ułatwiają im zakończenie kariery.	str. 9

LA14	Stosunek podstawowej pensji mężczyzn i kobiet według kategorii pracowników	Brak danych
Prawa człowieka		
HR1	Procent i łączna liczba istotnych umów inwestycyjnych, które zawierają klauzule dotyczące praw człowieka lub zostały skontrolowane pod kątem praw człowieka.	0% (ryzyko wystąpienia takiego przypadku przy tym rodzaju działalności gospodarczej jest niewielkie)
HR2	Odsetek istotnych dostawców i podwykonawców, którzy przeszli kontrolę dotyczącą praw człowieka, oraz podjęte działania.	0% (ryzyko wystąpienia takiego przypadku przy tym rodzaju działalności gospodarczej jest niewielkie)
HR4	Łączna liczba przypadków dyskryminacji i podjęte działania	str. 11; nie stwierdzono
HR5	Wykryte rodzaje działalności, podczas których w istotny sposób zagrożone może być prawo do stowarzyszania się lub umów zbiorowych, oraz działania podjęte w celu zapewnienia tych praw.	str. 11; nie stwierdzono
HR6	Obszary działalności, które wyróżniono jako obarczone istotnym ryzykiem przypadków pracy dzieci; podjęte środki dążące do wyeliminowania pracy dzieci.	str. 11; nie stwierdzono
HR7	Obszary działalności, które wyróżniono jako obarczone istotnym ryzykiem przypadków pracy przymusowej lub obowiązkowej; podjęte środki dążące do wyeliminowania pracy przymusowej lub obowiązkowej.	str. 11; nie stwierdzono
HR3	Łączna liczba szkoleń pracowników z zakresu strategii i praktyk dotyczących aspektów praw człowieka związanych z prowadzoną działalnością; odsetek przeszkolonych pracowników	brak
HR8	Odsetek personelu ochrony przeszkolonego z zakresu strategii lub procedur podmiotu dotyczących praw człowieka mających zastosowanie w prowadzonej działalności	0%
HR9	Łączna liczba incydentów lub przypadków naruszenia praw rdzennych mieszkańców oraz podjęte działania	brak
Aspekty społeczne		
SO1	Charakter, zakres i skuteczność programów i praktyk oceny i ograniczania skutków społecznych prowadzonej działalności, w tym wchodzenia na rynek, działania na nim i opuszczania rynku	str. 2 i 12
S02	Odsetek i łączna liczba jednostek organizacyjnych przeanalizowanych pod kątem zagrożeń korupcyjnych	b/d
S03	Odsetek pracowników przeszkolonych z zakresu procedur i strategii antykorupcyjnych firmy	b/d
S04	Działania podjęte w odpowiedzi na przypadki korupcji	b/d

S05	Stanowiska w dziedzinie polityki publicznej oraz udział w kształtowaniu polityki publicznej i lobbying	Firma unika lobbingu
S06	Łączna wartość wpłat finansowych i datków rzeczowych na rzecz partii politycznych, polityków i związanych z nimi instytucji, w podziale według krajów	0 zł
S07	Łączna liczba spraw sądowych związanych z zachowaniem niekonkurencyjnym i praktykami monopolistycznymi oraz ich wyniki	Brak
S08	Wartość pieniężna istotnych kar i łączna liczba sankcji o charakterze innym niż finansowe nałożonych z tytułu nieprzestrzegania praw i przepisów	0 zł
Odpowiedzialności za produkty i usługi		
PR1	Etapy cyklu użytkowego, na których ocenia się możliwości zwiększenia bezpieczeństwa produktów i usług; odsetek istotnych kategorii produktów i usług poddawanych takim procedurom	Str. 12 – 15
PR3	Rodzaje informacji o produktach i usługach wymaganych przez procedury; odsetek istotnych produktów i usług podlegających takim wymogom informacyjnym	
PR2	Łączna liczba przypadków niezgodności z przepisami oraz dobrowolnymi regulaminami z zakresu wpływu produktów i usług na zdrowie i bezpieczeństwo w podziale według typu rezultatów	Nie odnotowano takich przypadków.
PR4	Łączna liczba przypadków niezgodności z przepisami oraz dobrowolnymi regulaminami z zakresu informacji i oznakowania produktów i usług w podziale według typu rezultatów	Nie odnotowano takich przypadków.
PR6	Programy zgodności z przepisami, standardami i dobrowolnymi regulaminami dotyczącymi przekazów marketingowych, w tym reklam, promocji i sponsoringu	Ze względu na specyfikę działalności nie ma potrzeby budowania dedykowanych programów.
PR7	Łączna liczba przypadków niezgodności z przepisami oraz dobrowolnymi regulaminami z zakresu przekazów marketingowych, w tym reklamy, promocji i sponsoringu, w podziale według typu rezultatów	Nie odnotowano takich przypadków.
PR8	Łączna liczba uzasadnionych skarg dotyczących naruszenia poufności i utraty danych klienta	b/d
PR9	Wartość pieniężna istotnych kar za nieprzestrzeganie praw i przepisów dotyczących oferowania i korzystania z produktów i usług	0 zł (nie założono jakichkolwiek kar)