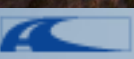




Autostrada Eksploatacja 2011

Podróźni – Pracownicy - Przyroda

Poznań, 2012 r.

 **Autostrada Eksploatacja S.A.**

Spis treści

Nowe wyzwania, nowa organizacja, nowe szanse.....	4
Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne	4
Stabilni udziałowcy i sprawdzeni menedżerowie	7
Raportowanie społeczne	8
Dlaczego warto pracować dla Autostrady Eksploatacji?.....	10
Rekrutacja nowych pracowników	10
Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników	11
Wynagrodzenia	13
Struktura zatrudniania	14
Dialog i satysfakcja pracowników	16
Bezpieczeństwo w pracy	17
Dlaczego warto korzystać z autostrady?.....	20
Ład i porządek na co dzień na trasie przejazdu.....	21
Nierozpraszenie uwagi kierowców.....	22
Działania edukacyjne.....	23
Trudne warunki atmosferyczne	23
Wypadki.....	24
Sytuacje krytyczne.....	26
Jakość świadczonych usług.....	27
Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?	28
Wycieki substancji i skażenia	28
Zarządzanie odpadami	29
Wpływ na bioróżnorodność	30
Zużycie paliw i energii	33
Woda i ścieki.....	35
Hałas i jakość powietrza	36
Indeks GRI.....	37

Szanowni Państwo,

Jeszcze całkiem niedawno, kiedy publikowaliśmy nasz pierwszy raport społeczny, pisaliśmy o Autostradzie Eksploatacji, jako o lokalnej spółce średniej wielkości. Dziś, w efekcie znaczącego rozwoju przedsiębiorstwa na przełomie 2011 /2012 r., jesteśmy tak z punktu widzenia zatrudnienia, jak i przychodów, firmą dużą. Obecnie działamy na terenie dwóch województw, troszcząc się o komfort i bezpieczeństwo podróżnych na 255 km odcinku autostrady A2. Filozofia prowadzenia biznesu, która towarzyszy nam od pierwszego dnia działalności, sprawia, że niezależnie od liczby pracowników i długości obsługiwanej przez nas autostrady, jesteśmy i będziemy firmą lokalną, tj. skoncentrowaną na lokalnych społecznościach. Firmą, która jest blisko związana ze społecznością, z którą sąsiaduje. Firmą, dla której najbliższa społeczność, to coś więcej niż tylko ludność zamieszkująca w okolicy, ale przede wszystkim społeczność ludzi, od których zależy sukces Autostrady Eksploatacji. Ludzi, którzy na co dzień są naszymi pracownikami, ludzi, którzy pracują w firmach świadczących na naszą rzecz usługi, a także osób, które pracując w służbach ratowniczych są zawsze na autostradzie, gdy zagrożone jest życie, zdrowie i majątek osób trzecich.

Przyjęcie obsługi nowego odcinka Świecko – Nowy Tomyśl, oddanego do eksploatacji 1 grudnia 2011 r., stanowiło istotne wyzwanie dla organizacji. Zakup nowego sprzętu, rekrutacja, złożony cykl szkoleń nowych pracowników pozwalający zapewnić wymaganą efektywność już od pierwszych dni. Proces taki uświadamia także jak ważne jest budowanie trwałych relacji dobrosąsiedzkich już od pierwszych dni. W przeciągu ostatnich lat wielokrotnie docenialiśmy jak ważne są dobrosąsiedzkie relacje. Nie można było tego nie docenić, widząc poświęcenie strażaków, którzy uchronili jeden z Punktów Poboru Opłat przed zalaniem, podczas zeszłorocznej powodzi. My również wspieraliśmy mieszkańców, którym zagrażały wzbierające wody, pomagając uchronić ich dobytek przed zalaniem. Zaufanie i relacje buduje się latami, a my nie chcemy tej szansy zaprzepaścić.

Właśnie życie w lokalnej społeczności zobowiązuje najbardziej. Tu trudno cokolwiek ukryć, a każde pozorne działanie zostanie szybko zdemaskowane. Na tym lokalnym polu będziemy wspierać zrównoważony rozwój, kierując się zasadami inicjatywy UN Global Compact, której jesteśmy sygnatariuszem. Chcemy niezmiennie przede wszystkim ograniczać ewentualne koszty społeczne i środowiskowe funkcjonowania autostrady, poprzez zapewnienie bezpieczeństwa na drodze i minimalizację skutków wypadków. Będziemy również dbać o bezpieczeństwo, stabilność finansową i rozwój pracowników. Dzięki temu będziemy przyczyniali się do rozwoju lokalnych społeczności, z których się oni pochodzą.

Dwa uzupełniające się cele: „zapewnienie bezpiecznej podróży kierowcom, a Pracownikom bezpiecznej pracy”, o których mówi nasza misja, pozostają więc niezmiennie aktualne.

Z poważaniem,

Edward Targosz
Prezes Zarządu

Jan Jancewicz
Wiceprezes Zarządu

Nowe wyzwania, nowa organizacja, nowe szanse

Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne

Od 1 grudnia 2011 r. nowy odcinek autostrady A2 jest już użytkowany przez kierowców. Tym samym nie tylko nie ma zagrożenia, że odcinek ten mógłby być nieprzejezdny na EURO 2012, ale w ramach zachęcenia kierowców do korzystania z niego, prawie do końca maja 2012 r. przejazd nim był bezpłatny.

Z punktu widzenia eksploatacji oznaczało to również to, że od początku grudnia służby utrzymaniowe autostrady musiały być już gotowe do prowadzenia normalnych prac związanych z eksploatacją trasy, tj. jej patrolowaniem, odśnieżaniem, interweniowaniem w przypadku zauważonych zagrożeń, zabezpieczaniem zdarzeń drogowych, itp. Tym samym na wiele tygodni wcześniej Autostrada Eksploatacja musiała zakupić nowy sprzęt (np. pługo-solarki), zrekrutować nowych pracowników do 2 kolejnych Obwodów Utrzymania Autostrady, przeszkolić ich, itd. Znacznie powiększony został też Dział Techniczny, który odpowiada za obsługę urządzeń i systemów Stałego Wyposażenia Eksploatacyjnego (np.: system poboru opłat, system radiowy, system stacji meteorologicznych, system ważenia, system transmisyjny, sieć komputerowa, oświetlenie drogowe, agregaty prądotwórcze, instalacje i urządzenia elektryczne). Analogicznie, w związku z planowanym uruchomieniem poboru opłat, trwała rekrutacja na stanowiska kasjerów. Choć działania te były mało widoczne dla obserwatora z zewnątrz, oznaczały dla wielu osób zatrudnionych w firmie miesiące wyjątkowo intensywnej pracy. Nie pierwszy raz w swojej dziesięcioletniej historii Autostrada Eksploatacja stanęła przed tego typu wyzwaniem, choć obecne poszerzenie działalności jest największym w dotychczasowej historii, tak w ujęciu względnym, jak i bezwzględnym, co najlepiej obrazuje poniższa tabela:

Odcinek	Okres	Długość nowego odcinka (w km)	Łączna długość utrzymywanej trasy (w km)	Wzrost w %
Konin – Września	12.2002	47,5	48	-
Obwodnica Poznania (Komorniki – Krzesiny)	09.2003	13,3	61	27%
Września - Poznań	11.2003	37,5	99	62%
Nowy Tomyśl - Komorniki	10.2004	50,5	149	51%
Świecko – Nowy Tomyśl	12.2011	105	254	70%

W praktyce oznacza to około dwustu nowych miejsc pracy w samej firmie i zapewne kilkaset kolejnych w firmach, które będą się rozwijały dzięki autostradzie. Jest to szczególnie cenne na Ziemi Lubuskiej, gdzie bezrobocie jest wysokie. Warto w tym miejscu przypomnieć, że na każdy kilometr autostrady przypada 88,5 miejsc pracy wygenerowanych w mniej lub bardziej pośrednio związanych z nią działalnościach¹. W sumie oznacza to ponad 13 tysięcy etatów wykreowanych z racji samego istnienia około 150-kilometrowego odcinka autostrady A2 Konin - Nowy Tomyśl i kolejnych ponad 9 tysięcy miejsc pracy dzięki odcinkowi Świecko – Nowy Tomyśl. To bardzo istotna społeczna korzyść z obecności autostrady w województwie lubuskim.



Autostrada połączyła Polskę z europejską siecią autostrad

Miejsca pracy to jednak nie jedyna korzyść dla regionu. Naukowcy, w cytowanym powyżej opracowaniu zwracają również uwagę na to, że całkowite wpływy Skarbu Państwa z tytułu zobowiązań² spółek związanych z autostradą³ w okresie obowiązywania koncesji (przez 40 lat do 2037 roku) wyniosą prawie 10,5 mld zł. Dodatkowo, sama tylko oszczędność czasu kierowców wybierających autostradę przyniesie rocznie gospodarce oszczędność na

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

²Podatek od towarów i usług, podatek dochodowy od osób prawnych, podatek dochodowy od osób fizycznych, ubezpieczenia społeczne i zdrowotne, czynsz dzierżawny, opłaty przetargowe i koncesyjne, odsetki.

³Analiza uwzględnia spółkę zarządzającą Autostrada Wielkopolska S.A. (AWSA), spółkę operatorską Autostrada Eksploatacja S.A. (AES) i firmę odpowiedzialną za budowę autostrady – A2 Bau Development GmbH (A2 BD).

poziomie 155 mln zł. Ponadto z badań Samodzielnej Pracowni Ekonomiki Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wynika, że 1000 km autostrad może rocznie zmniejszyć liczbę zabitych na drogach o 200, a ilość osób rannych – o 1300. Można więc założyć, że dzięki infrastrukturze Autostrady Wielkopolskiej i codziennej pracy pracowników utrzymania, rocznie około 50 osób nie straci życia, a ponad 300 nie zostanie rannych.

Podstawowe wielkości opisujące skalę działalności przedsiębiorstwa na koniec roku 2011 zostały przedstawione w poniższej tabeli. Warto jednak pamiętać, że sytuacja na koniec grudnia nie jest do końca miarodajna – spółka była w trakcie rekrutacji na nowe stanowiska – np. pracownicy utrzymania już zatrudnieni, ale pracownicy poboru opłat, dopiero byli rekrutowani.

	2010 r.	2011 r.
Przeciętne zatrudnienie (w etatach)	337 osób	429 osób
Suma aktywów	73,7 mln zł	102,0 mln zł
Kapitały własne	36,5 mln zł	35,3 mln zł

Bezpośrednim efektem prowadzonej działalności gospodarczej było wygenerowanie 81 mln złotych wartości ekonomicznej, podczas gdy wartość podzielonej wartości ekonomicznej osiągnęła blisko 100 mln złotych (co wynika m.in. ze zwiększonych wydatków związanych z poszerzeniem działalności):

Bezpośrednio wygenerowana wartość ekonomiczna		81 251 555,79
a) Przychody	Przychody ze sprzedaży netto, przychody z inwestycji finansowych, przychody z aktywów	81 251 555,79
Podzielona wartość ekonomiczna		96 131 403,79
b) koszty operacyjne	Płatność na rzecz dostawców, inwestycje niestrategiczne, honoraria i opłaty z tytułu mediacji	27 403 704,20
c) wynagrodzenia i świadczenia pracownicze	Łączne wydatki pieniężne z tytułu świadczeń dla pracowników (wypłaty bieżące, bez zobowiązań dotyczących przyszłości)	18 289 476,01 4 935 198,49
d) płatności na rzecz inwestorów	Wszelkie płatności dokonywane na rzecz jednostek zapewniających kapitał organizacji	22 480 813,68
e) płatności na rzecz państwa (wg kraju)	Podatki brutto	22 964 211,41
f) Inwestycje w społeczność	Dobrowolny wkład i inwestowanie funduszy w szerszej rozumianą społeczność (łącznie z darowiznami)	58 000,00
Wielkość ekonomiczna zatrzymana (wyliczona jako wartość ekonomiczna wytworzona po pomniejszeniu o wartość ekonomiczną podzieloną)	Inwestycje, wpłaty z kapitału itp.	- 14 879 848,00

Stabilni udziałowcy i sprawdzeni menedżerowie

Struktura własnościowa spółki kształtuje się następująco:

- Egis Road Operation (42,95%),
- Kulczyk Holding (42,76%),
- A-WAY Infrastrukturprojektentwicklungs-und-betriebs GmbH (9,54%),
- Radwan Investments GmbH (4,75%)
- Autostrada Wielkopolska S.A. (1 akcja).

Stabilne zaplecze finansowe i doświadczenie branżowe, reprezentowane przez dwóch głównych udziałowców, sprzyja rozwojowi unikalnych kompetencji w zakresie utrzymania autostrad. Egis Road Operation to francuska firma, posiadająca doświadczenie w budowie i eksploatacji autostrad na całym świecie. Z kolei Kulczyk Holding wchodzi w skład wiodącego domu inwestycyjnego w Europie Środkowej, zarządzanego przez dr Jana Kulczyka.

O stabilności firmy, świadczyć może dobitnie fakt, że od wielu lat kieruje nią ten sam zarząd. Podobnie, wielu menedżerów, nawet najniższego szczebla, pracuje w firmie od chwili jej powstania. Pozwala to na podejmowanie racjonalnych decyzji, pozbawionych wpływu typowego dla dużych korporacji efektu „kadencyjności zarządów”. Wyzwaniem przed jakim stoi firma jest to, jak najskuteczniej przekazać całe bogactwo wiedzy i doświadczeń, w sytuacji, w której zespół w relatywnie krótkim czasie zwiększy się o około 60%. Transferowi wiedzy sprzyja rekrutacja wewnętrzna – objęcie nowego odcinka stanowiło bowiem szansę awansu dla wybranych pracowników. Będą oni przekazywać doświadczenia kolegom, którzy dopiero zaczynają pracę na autostradzie.

Sam logiczny układ struktury organizacyjnej nie uległ jednak zmianie. Pojawiają się w niej oczywiście nowe jednostki, co jest konsekwencją stworzenia nowych punktów poboru opłat, czy obwodów utrzymania autostrady. Niemniej najważniejszymi jednostkami organizacyjnymi, podlegającymi bezpośrednio zarządowi pozostają pion:

- poboru opłat,
- eksploatacji, który m.in. zarządza Obwodami Utrzymania Autostrady oraz analizami wpływu funkcjonowania autostrady na środowisko naturalne,
- techniczny, zapewniający sprawne funkcjonowanie Stałego Wyposażenia Eksploatacyjnego (elektryka, elektronika, telekomunikacja, informatyka).
- Finansowy z jednostką kontroli jakości i raportowania

Kluczowe decyzje w firmie podejmowane są przez dwuosobowy zarząd⁴. Jest on wspomagany przez prokurenta będącego jednocześnie dyrektorem finansowym oraz głównym księgowym firmy. Za bieżące zarządzanie odpowiedzialność ponoszą: pion finansów i księgowości, pion zarządzający kwestiami administracyjnymi i zasobami ludzkimi oraz menedżer PR. Prawidłowość funkcjonowania firmy monitoruje zespół audytorów wewnętrznych. Nad całością działań zarządu pieczę sprawuje rada nadzorcza. W jej skład wchodzi pięciu

⁴ życiorysy członków zarządu oraz najważniejszych menedżerów są dostępne na stronie Spółki: <http://www.aesa.pl/pl/firma/ludzie.html>

członków, którzy reprezentują poszczególnych akcjonariuszy. Ze względu na dość prostą strukturę zarządczą spółki, nie funkcjonują w niej dedykowane komitety rady nadzorczej o charakterze nadzorczym.

Rozwój spółki, jej rozrost, ale też zdobywane od ponad dziesięciu lat unikatowe doświadczenia, mają jeszcze jedną konsekwencję. Gromadzona wiedza i kompetencje stanowią ogromną wartość. Stabilność wypracowanych rozwiązań i konsekwentne ich stosowanie było w wielu obszarach wynikiem praktyki biznesowej, możliwej dzięki niezmienniej strukturze kadr. Niemniej w roku 2011 wszystkie kluczowe procesy i rozwiązania, które wcześniej nie były jeszcze ujęte formalnie, zostały usystematyzowane w kompleksowym systemie zarządzania jakością. Dzięki temu organizacja i jej działanie będą jeszcze bardziej stabilne. Stabilność jest kluczowa dla biznesu firmy, którego specyfika nie pozwala na akceptowanie jakichkolwiek nieprzewidzianych odstępstw od norm. Dlatego też dobrze jeśli procesami i procedurami zostały opisane kolejne z powtarzalnych działań.

Również bardziej usystematyzowane staje się podejście do zarządzania kwestiami społecznej odpowiedzialności, które wzorowane jest na rozwiązaniach proponowanych w normie ISO26000:2010.

Raportowanie społeczne

Autostrada Eksploatacja publikuje raporty społeczne od 2008 r. Ponieważ na potrzeby publikacji poprzedniego raportu przeprowadzone zostało mapowanie interesariuszy oraz ocena istotności różnych aspektów oddziaływania spółki na otoczenie, w przypadku bieżącego raportu ograniczono się do weryfikacji poprzednich założeń. Specyfika prowadzonej działalności gospodarczej sprawia, że ani kategorie interesariuszy⁵, ani też sposób oddziaływania na otoczenie społeczne i przyrodnicze nie zmieniają się zasadniczo z okresu na okres, nawet jeśli w okresie tym następuje tak istotny rozrost firmy. Potencjalnie w bieżącym okresie raportowania większy nacisk kładziony będzie na kwestie pracownicze, a zwłaszcza na rekrutację i edukację nowych pracowników. W kolejnych należy liczyć się ze zwiększoną rolą aspektów przyrodniczych, ponieważ nowy odcinek obsługiwanej autostrady w około 80% przebiega przez tereny leśne, w tym również obszary cenne przyrodniczo.

Wobec powyższych kluczowe obszary, na których skupia się raport, pozostają praktycznie bez zmian i prezentują się następująco:

- **relacje z pracownikami**, ich rekrutacja, rozwój i bezpieczeństwo, w tym proces dialogu z zespołem,
- **bezpieczeństwo użytkowników autostrady** oraz stopień ich zadowolenia z bezpieczeństwa i komfortu poruszania się po drodze,

⁵ Kluczowi spośród zidentyfikowanych interesariuszy to (w kolejności alfabetycznej): administracja, Autostrada Wielkopolska S.A., GDDKiA, inspektorzy pracy, inspektorzy ochrony środowiska, inwestorzy strategiczni, klienci (użytkownicy dróg), kluczowi dostawcy, media, podwykonawcy, Policja, pracownicy etatowi, pracownicy podwykonawców i dostawców, straż pożarna (państwowa, ochotnicza), UOKiK. Oczywiście zmianie nie ulegają same kategorie interesariuszy. Zaistnienie firmy w nowych regionach, oznacza relacje z nowymi społecznościami, nowymi jednostkami administracji, czy straży pożarnej, itd.

- **potencjalnie niekorzystny wpływ na środowisko naturalne**, zwłaszcza kwestie związane z ryzykiem skażeń w sytuacjach awaryjnych oraz polityką zarządzania odpadami, a w kolejnym kroku wpływ na otoczenie związany z zużyciem wody, paliw i energii oraz zakłócaniem ścieżek migracji zwierząt.

Sam raport, tak jak poprzednie, został przygotowany przez firmę zewnętrzną wobec Autostrady Eksploatacji i w oparciu o wytyczne GRI:G3, co podnosi jego wiarygodność. Tegoroczna edycja jest w pewnym stopniu unikalna na polskim rynku - wszystkie wywiady z menedżerami, praca nad dokumentem i jego finalna akceptacją odbywała się w pełni zdalnie, tj. przy użyciu narzędzi teleinformatycznych. Sam dokument istnieje również wyłącznie w formie wirtualnej (PDF), bez użycia papieru.



Obwód Utrzymania Autostrady (OUA)

Dlaczego warto pracować dla Autostrady Eksploatacji?

Rekrutacja nowych pracowników

Jak wspomniano na wstępie raportu, rok 2011, a także początek roku 2012 upłynął pod znakiem rekrutacji pracowników odcinka Świecko – Nowy Tomyśl. W sumie, do końca grudnia 2011 r., liczba etatów zwiększyła się o 92 (tj. o 21%), ale kolejne przyjęcia do pracy były kontynuowane w nowym roku. Zaoferowane miejsca pracy cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem, zwłaszcza w przypadku pracy w punktach poboru opłat, na które z reguły aplikują kobiety. Ich atrakcyjność jest duża, zwłaszcza że są one oferowane na terenach wiejskich, w regionie o dużym bezrobociu, gdzie kobiety często nie są aktywne zawodowo i pozostają w domach. Praca dla Autostrady Eksploatacji jest zarówno szansą aktywizacji zawodowej ale również możliwością nie tylko na powiększenie domowego budżetu, ale również rozwoju osobistego. Wśród mężczyzn, którzy tradycyjnie już zatrudnieni są głównie w utrzymaniu autostrady, dominowali ci, posiadający już uprawnienia zezwalające na prowadzenie pojazdów ciężarowych. Niemniej w obu grupach duży nacisk kładziony będzie na uzupełnianie wiedzy, w tym stosowanych uprawnień.

Przy okazji rekrutacji na nowe stanowiska warto wspomnieć o współpracy z lokalną administracją, w tym zwłaszcza z Urzędami Pracy, które nie ograniczyły się do działań standardowych, ale oferowały pomoc, choćby oferując sale na spotkania rekrutacyjne. Rozbudowa autostrady stała się dla niektórych pracowników szansą na awans – osoby chętne, które zdobyły już doświadczenie w dotychczasowych Obwodach Utrzymania Autostrady i Punktach Poboru Opłat, miały szanse zająć odpowiednio wyższe stanowisko w jednym z nowotworzonych punktów. Przykładowo, mistrz bezpieczeństwa ruchu drogowego stał się kierownikiem obwodu utrzymania autostrady, a osoby nie piastujące dotychczas stanowisk kierowniczych, kierownikami zmian.

Poszukując nowych pracowników, zgodnie z przyjętym w chwili powołania firmy założeniem, koncentrowano się na lokalnych społecznościach. Takie podejście przynosi korzyści zarówno firmie, jak i sąsiadującym z autostradą miejscowościom. Cieszyć może fakt, że za taką postawę Autostrada Eksploatacja jest wyróżniana – już kilka lat temu eksperci Forum Odpowiedzialnego Biznesu zauważyli firmę, wymieniając jej podejście do lokalnych społeczności jako dobrą i godną naśladowania praktykę w „Raporcie Odpowiedzialny Biznes w Polsce 2008”.

Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników

Nowi pracownicy przechodzą cały cykl szkoleń, poczynając od tych, które pomagają im poznać firmę, poprzez szkolenia z obowiązujących procedur i szkolenia z BHP, które swoją tematyką znacznie wykraczają poza obowiązkowy zakres i mają na celu przekazanie bardzo praktycznej wiedzy np. z zasad bezpiecznego poruszania się po autostradzie. Pracownicy przechodzą też szereg specjalistycznych szkoleń – tak z umiejętności interpersonalnych, po szkolenia pozwalające im uzyskać formalne uprawnienia.

Polityka długoterminowego wiązania się z pracownikami sprzyja inwestowaniu w ich rozwój i nie zmienia się istotnie na przestrzeni lat. Choć oczywiście w związku z wdrażaniem nowych pracowników, szkoleń jest odpowiednio więcej, ich zakres jest podobny. Typowe szkolenia to niezmiennie kursy kasjera walutowego, kursy spawania, operatorów koparko-ładowarki, kursy prawa jazdy kat. E, szkolenia z obsługi klienta, negocjacji, radzenia sobie w sytuacjach stresowych. Poza szkoleniami zleconymi przez pracodawcę, AESA zachęca pracowników do nauki języków obcych, finansując koszty kursów. Dzięki zdobytym kwalifikacjom atrakcyjność pracowników AESA na rynku pracy staje się większa.



Zimowe prace utrzymaniowe prowadzone przez pracowników OUA

Autostrada Eksploatacja, jako pracodawca, oferuje swoim pracownikom szereg dodatkowych benefitów, które nie są uzależnione od stażu pracy w firmie, ani też nie są wymagane przez prawo. Między innymi:

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

Warto w tym miejscu podkreślić, że działania finansowane z tzw. funduszu socjalnego również realizowane są na poziomie wykraczającym ponad wymogi prawa. Wynika to z woli akcjonariuszy, którzy corocznie tworzą dodatkowe odpisy na fundusz, które w przybliżeniu podwajają jego wysokość.



Pracownik Centrum Zarządzania Autostradą

Wynagrodzenia

Rocznie do lokalnych społeczności transferowanych jest w postaci samych tylko wynagrodzeń 18,3 mln zł. Do tego dochodzą dodatkowo świadczenia dodatkowe związane z ubezpieczaniem społecznym, zdrowotnym i emerytalnym, Pracowniczym Programem Emerytalnym, opieką medyczną, czy dodatkowymi ubezpieczeniami.

	2009 r.	2010 r.	2011 r.
Przeciętne wynagrodzenie w kraju (grudzień)	3 652 ⁶	3 848 ⁷	4015 ⁸
Przeciętne wynagrodzenie w woj. wielkopolskim (grudzień)	3 204 ⁹	3 374 ¹⁰	3526 ¹¹
Przeciętne wynagrodzenie w AESA (grudzień)	3 525	3 767	3 754

Analizując tylko pobieżnie średnie wynagrodzenie w latach 2010 i 2011 można odnieść wrażenie, że zatrzymało się ono na praktycznie niezmiennym poziomie. Niemniej w rzeczywistości pracownicy otrzymali podwyżki, średnio o 250 zł miesięcznie. Z drugiej jednak strony do pracy przyjmowani byli nowi pracownicy, którzy na okresie próbnym mają nieco niższe wynagrodzenie. Ulega ono automatycznemu podwyższeniu, z chwilą przejścia na umowę o pracę. Oba zjawiska nałożyły się, co w efekcie dało dane przeciętne świadczące pozornej niezmienności wynagrodzeń w ostatnim roku. W efekcie pozornego zatrzymania wysokości wynagrodzeń w 2011 r., przy jednoczesnym wzroście średniej krajowej, różnica pomiędzy przeciętnym wynagrodzeniem w kraju a przeciętnym wynagrodzeniem w firmie, nieco zwiększyła. Te pierwsze były w grudniu ubiegłego roku wyższe o 6,9 %. Niemniej, jeśli porównamy wynagrodzenia w spółce do wynagrodzeń w regionie, co jest bardziej miarodajne, wciąż utrzymują się one na poziomie powyżej średniej (6,5%). Co więcej należy mieć świadomość tego, że AESA w znacznym stopniu prowadzi działalność operacyjną na terenach wiejskich, a nie tylko w dużych miastach takich jak Poznań. Na tych nieco słabszych ekonomicznie terenach, transfer pieniądza, który dokonuje się m.in. w postaci wypłacanych wynagrodzeń, jest bardzo pożądanym. Potwierdza to bardzo duże zainteresowanie ofertami pracy w AESA, o czym świadczyć może duża ilość podań od osób aplikujących na stanowiska na nowo otwieranym odcinku A2. Potwierdzają to również rezultaty badań pracowniczych. Połowa z nich uznała poziom wynagrodzeń za satysfakcjonujący, mimo powszechnej i zrozumiałej chęci do otrzymywania wyższych uposażeń. Warto dodać, że blisko 80% badanych potwierdziło, że na tle innych firm pakiet socjalny w AESA jest atrakcyjniejszy. Jest to potwierdzeniem postrzegania warunków pracy, jako godziwych.

Równocześnie 63% pracowników stwierdza również, że system wynagradzania i awansów jest transparentny i zmiany w tym zakresie odbywają się według znanych wszystkim zasad. W

⁶ Obwieszczenie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 19 stycznia 2010 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w grudniu 2009 r.

⁷ Obwieszczenie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 19 stycznia 2011 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w grudniu 2010 r.

⁸ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w 2011 r.

⁹ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 27 stycznia 2010

¹⁰ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 28 stycznia 2011

¹¹ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 27 stycznia 2012

praktyce wynagrodzenia poszczególnych pracowników zależą od zajmowanego stanowiska i odpowiedzialności, z jaką wiąże się konkretny rodzaj pracy, a także od kwalifikacji pracownika. Kluczem w polityce wynagradzania i promowania jest ocena roczna. Jest ona dokonywana w oparciu o arkusz ocen określający specyficzne kryteria dla konkretnych stanowisk pracy. Niezależnie od stałych wynagrodzeń, tradycją w firmie stało się przyznawanie uznaniowej nagrody rocznej, która w przybliżeniu odpowiada wysokości jednomiesięcznego wynagrodzenia. Nagrody wypłacane są na koniec roku przed Bożym Narodzeniem. Taką formę nagrody, jako optymalne rozwiązanie, wskazali pracownicy w badaniu satysfakcji.

Niezmienne, obok pensji, 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 20% stawki osobistej, a nie stawki minimalnej, jak określają to przepisy. Analogicznie 20% wynagrodzenia za dyżury domowe również liczone jest od stawki osobistej, podczas gdy Kodeks Pracy nie przewiduje żadnego wynagrodzenia za dyżury domowe. Oczywiście, w przypadku wezwania dyżurującego pracownika do pracy (np. awaria systemu lub urządzenia Stałego Wyposażenia Eksploatacyjnego, czy intensywne opady śniegu), otrzymuje on stawkę jak za nadgodziny. Pracownicy dostają też ryczałt, mający zrefundować koszt dodatkowego dojazdu do pracy, co jest dobrowolnym zobowiązaniem firmy. Ryczałt ten został przyznany w odpowiedzi na oczekiwania pracowników, którzy zgłaszali je podczas cyklicznych spotkań z dyrektorami eksploatacji i personalnym. Uczciwe podchodzenie do rozliczania kwestii pracy w godzinach nadliczbowych sprawia, że 75,3% pracowników deklaruje, że chętnie bierze nadgodziny. Niektórzy możliwość dorobienia postrzegają wręcz jako dużą zaletę pracy w firmie. Ze zrozumiałych względów, związanych z prowadzeniem domu, kobiety są znacznie mniej skłonne w deklarowaniu pracy w nadgodzinach niż mężczyźni.

Struktura zatrudniania

Na koniec 2011 roku w spółce pracowało 431 osób, podczas gdy rok wcześniej AESA dawała zatrudnienie 339 osobom. Przyrost zatrudniania związanym był z rekrutacją pracowników na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl. Rekrutacja ta trwała na przełomie 2011/2012, w związku z czym wielkość 431 należy traktować jako wielkość docelowej.

W związku z tym, że w pierwszej kolejności prowadzono rekrutacje na stanowiska utrzymaniowe, typowo obsadzone przez mężczyzn, pewnemu zachwianiu uległa struktura zatrudnienia. Panie z kolei tradycyjnie dominują w Punktach Poboru Opłat. Typowo w AESA kobiety stanowiły zawsze połowę załogi, w związku z przyjmowaniem w pierwszej kolejności pracowników utrzymania, istotnie wzrósł odsetek mężczyzn w firmie, a kobiety na koniec roku stanowiły 40% załogi¹² i równocześnie obsadzały 35% stanowisk kierowniczych. Spółka wychodzi naprzeciw oczekiwaniom kobiet, szczególnie samotnym matkom, które zagrożone są wykluczeniem - ułatwia im podejmowanie aktywności zawodowej, dofinansowując opiekę przedszkolną dzieci.

¹² Przeprowadzona już 2012 r. rekrutacja pracowników poboru opłat i zatrudnienie wielu pań, doprowadziło do przywrócenia pierwotnej struktur (50%), w związku z czym stan na koniec 2011 r. należy traktować wyłącznie jako przejściowy.

Struktura wiekowa zatrudnienia w firmie wg płci kształtowała się na koniec 2011 r. następująco:

wiek	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
19 i mniej	0	0	0	0%	0%	0%
20-25	7	19	26	4%	7%	6%
26-30	28	45	73	16%	17%	17%
31-35	44	50	94	26%	19%	22%
36-40	37	39	76	22%	15%	18%
41-45	26	38	64	15%	15%	15%
46-50	19	27	46	11%	10%	11%
51-55	7	30	37	4%	11%	9%
56-60	1	11	12	1%	4%	3%
61 i więcej	1	2	3	1%	1%	1%
łącznie	170	261	431	100%	100%	100%



Letnie prace utrzymaniowe prowadzone przez pracowników OUA

Struktura wiekowa zespołu AESA jest bardzo zróżnicowana, a różnorodność tę należy traktować jako wartościowy składnik kultury organizacyjnej. W firmie reprezentowany jest

pełen zakres wiekowy pracowników, ludzi w wieku od 20 lat, do powyżej 61. Nie brak w niej ludzi młodych, którzy również na chwilę obecną są w Polsce grupą, mającą problem ze znalezieniem zatrudnienia. Wśród pań dominującą grupę stanowią te w wieku, w którym kobiety decydują się na macierzyństwo. Warunki pracy oferowane przez firmę pozwalają im łączyć obowiązki zawodowe z rodzinnymi. Warty podkreślenia jest fakt, że 13% załogi stanowią osoby w wieku powyżej 50 lat, zagrożone wykluczeniem. Są to pracownicy ogromnie doświadczeni i oddani firmie. Dlatego też niektórzy z nich, za obopólną zgodą pozostają w firmie, mimo że osiągnęli już wiek emerytalny. W grupie osób powyżej 50 roku życia, odnotowywane były pojedyncze przypadki utraty przez Pracownika zdolności do wykonywania pracy z przyczyn zdrowotnych. Teoretycznie negatywny wynik badań okresowych, zgodnie z literą prawa, mógłby skutkować rozwiązaniem umowy o pracę. Należy mieć jednak świadomość, że dla osoby, której zdrowie nie pozwala na pracę na obecnym stanowisku, zwolnienie oznaczałoby dodatkowe problemy. Każdy tego typu przypadek wymaga więc bardzo indywidualnego podejścia i jeśli jest to w danym momencie możliwe, zaoferowania stanowiska, na którym praca nie będzie kolidowała ze stanem zdrowia.

Pracownicy AESA zatrudnieni są na umowę o pracę na czas nieokreślony. Praktykuje się jednak przyjmowanie Pracowników na umowę próbną, a następnie na umowę roczną, która następnie przechodzi w umowę na czas nieokreślony. Stabilność finansowa spółki, a tym samym stabilność miejsc pracy, jest jednym z głównych atutów wymienianych spontanicznie przez pracowników. Niska rotacja (1,8%) jest niezmiernie ważna dla samej firmy, bo dzięki niej nie ma istotnego odpływu kompetencji, a zespół zachowuje wysoką efektywność.

Dialog i satysfakcja pracowników

Niezmiennie, jak co roku, w 2011 r. odbyły się spotkania z pracownikami, które organizowane są dwa razy do roku w poszczególnych jednostkach (Punkty Poboru Opłat, Obwody Utrzymania Autostrad). Bezpośrednio z zespołami spotykają się menedżerowie odpowiedzialni za poszczególne pionory oraz dyrektor HR. Tradycyjnie odbywają się one na zamknięcie sezonu letniego i zimowego. Służą rozmowom o oczekiwaniach pracowników. Podczas spotkań omawiane są plany na najbliższy rok, kwestie związane z bieżącą pracą, w tym właśnie kwestie personalne i socjalne.

W związku z rozszerzeniem działalności spółki, szczególną uwagę przykładana się do nowych pracowników, z którymi spotkania odbywają się częściej, choćby podczas szkoleń wstępnych, które pomagają im wdrożyć się w pracę zespołu i poznać Autostradę Eksploatację.

Jak informowano już w poprzednim raporcie, w 2011 roku odbyło się pierwsze badanie satysfakcji pracowników, które w całości było przeprowadzane przez firmę zewnętrzną. Gwarantowało to pełną anonimowość udzielanych odpowiedzi. Żadna z ankiet nie była podpisana imieniem, ani nazwiskiem. Żadna też nie trafiła do rąk menedżerów firmy. Otrzymali oni jedynie przeanalizowane statystycznie wyniki. Badanie pozwala monitorować około 40 różnych aspektów związanych z satysfakcją i jakością pracy, wpisując się tym samym w kompleksowy program zarządzania jakością w firmie i będzie realizowane cyklicznie. Wyniki badania okazały się być bardzo optymistyczne, bo m.in. pokazały bardzo duży stopień utożsamiania się pracowników z firmą i dobrą atmosferę pracy. Pozwoliło również

zidentyfikować kilka obszarów wymagających optymalizacji. Kolejne badanie planowane jest na rok 2013.

Przygotowany kodeks etyki, zawierający również elementy polityki antydyskryminacyjnej, antykorupcyjnej i prewencji zachowań antyrynkowych, znajduje się więc w finalnej fazie wdrożenia.

Bezpieczeństwo w pracy

Niektóre aspekty, a zwłaszcza ten związany z bezpieczeństwem i zdrowiem pracowników pozostają niezmiennie z okresu na okres. Praca na autostradzie wiąże się i będzie wiązała się ze zwiększonym ryzykiem wypadków przy pracy. Choć nie da się ryzyka w pełni wyeliminować, to można skutecznie je ograniczyć. Dlatego też firma od lat bardzo poważnie podchodzi do kwestii BHP. Wszystkie stanowiska pracy mają opracowane oceny ryzyka. Mimo ścisłego przestrzegania prawa i wewnętrznych procedur, szkoleń pracowników i egzekwowania właściwych zachowań, od początku działalności operacyjnej AESA, czyli od grudnia 2003 roku, w firmie doszło do kilkudziesięciu wypadków przy pracy. Choć były to w większości drobne stłuczenia i skaleczenia, to sytuację taką należało uznać za zdecydowanie niesatysfakcjonującą. W 2011 roku wydarzyło się ich łącznie dziewięć, w porównaniu do dwunastu w roku 2009, który był najbardziej wypadkowym rokiem w historii firmy. Przyczyną większości zdarzeń była najczęściej zgubna rutyna oraz niestety wciąż odnotowywane ignorowanie podstawowych zasad BHP. Szczęśliwie nie odnotowano wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Niezmienną pozostaje również prawda, że nawet najlepsze środki ochrony fizycznej nie zabezpieczą przed wypadkiem, jeśli nie są właściwie wykorzystywane. Jak pokazują analizy prowadzone w firmie i dotychczasowe doświadczenia – problem bezpieczeństwa nie leży w samych zabezpieczeniach, ale najczęściej we właściwym uświadomieniu pracowników. Przechodzone okresowo, obligatoryjne szkolenia BHP, nie zawsze okazują się wystarczające. Celem racjonalnej polityki BHP nie powinno być wyłącznie wywiązanie się z wymagań prawnych. Choć oczywiście jest ono konieczne i bezsprzecznie sprawia, że miejsce pracy staje się bezpieczniejszym, nie może stanowić celu samego w sobie. Rolą odpowiedzialnej firmy jest podjęcie działań, które przyczynią się do skutecznego zmniejszenia wypadkowości, nawet jeśli są to działania wykraczające ponad prawne wymogi.

W 2010 r. firma kompleksowo i dogłębnie przebadła kwestie związane z bezpieczeństwem. Wdrożonych zostało wiele rozwiązań technicznych, które mają wpływ na poprawę bezpieczeństwa. Kluczową kwestią pozostaje skupienie się na miękkich aspektach zarządzania bezpieczeństwem pracy. Spółka opracowała i wydała specjalną broszurę, która ma za zadanie przypominać wszystkim o podstawowych zasadach bezpieczeństwa w pracy i pomóc pracownikom ich przestrzegać. Zawartość broszury została przygotowana wspólnie przez specjalistę ds. BHP, PR Managera, dział personalny oraz, co kluczowe, przez kierowników poszczególnych pionów Obwodów Utrzymania Autostrad, pracowników Działu Technicznego i Punktów Poboru Opłat. Dzięki temu materiał odnosi się do sytuacji spotykanych w codziennej pracy, do konkretnych czynności powtarzanych każdego dnia. Każdy z pracowników, włączając także tych, którzy rozpoczynają pracę w AESA, otrzymuje,

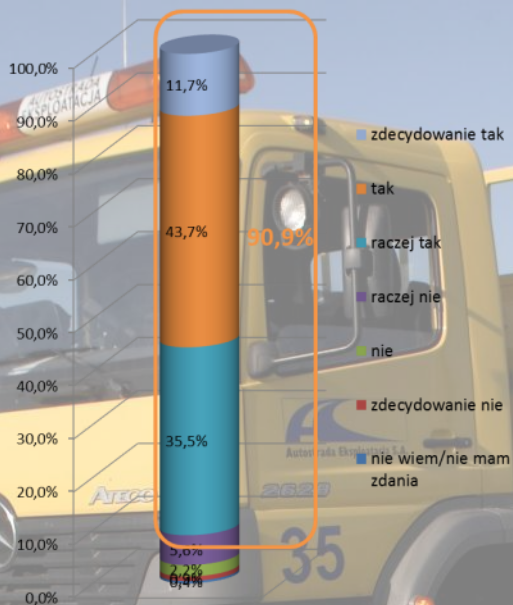
oprócz podstawowych informacji o firmie i zakresu obowiązków, również w/w broszurę. Pierwsze dwie broszury zostały skierowane jeszcze w 2010 roku do pracowników działu Poboru Opłat i pracowników Działu Eksploatacji. Kolejne - dla pracowników biura oraz Działu Technicznego – zostały przygotowane w 2011 r. Takie innowacyjne podejście do BHP zostało wyróżnione w jubileuszowej edycji raport Forum Odpowiedzialnego Biznesu „raport Odpowiedzialny Biznes w Polsce. Dobre praktyki 2011, ogłoszonym w marcu 2012 r. Co ważniejsze podjęte działania przełożyły się na realne wyniki, tj. na zmniejszenie liczby wypadków oraz absencji spowodowanej wypadkami przy pracy. Wypadkowość, jak już wspomniano wcześniej, utrzymuje się na istotnie niższym poziomie niż ta odnotowana w roku 2009. Pewne wyzwania będą też wiązały się z eksploatacją nowego odcinka – nowi pracownicy przechodzą szereg szkoleń, w tym kluczowe związane z procedurami bezpiecznej pracy na autostradzie. Duży nacisk na te procedury ma sprawić, że pewne zachowania staną się nawykami, które przyczynią się do bezpieczeństwa pracujących osób.

W przywoływanym już badaniu satysfakcji pracowników, zespół bardzo pozytywnie postrzega kompleksowe działanie firmy w obszarze BHP, tj. kwestie związane z dbałością o bezpieczeństwo i higienę pracy uzyskały jedne z najwyższych odsetków ocen.

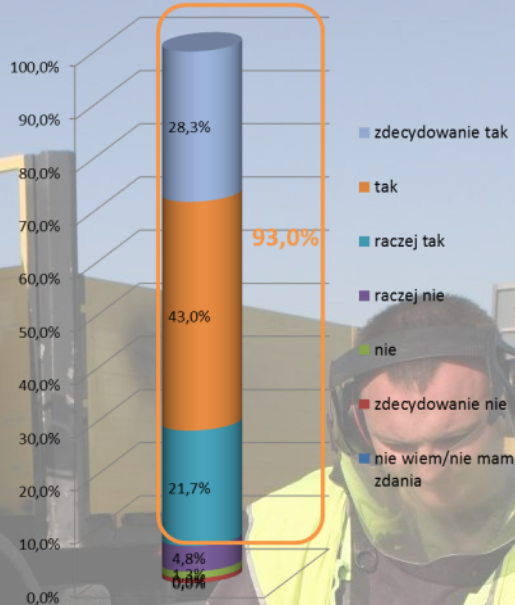


Plac Poboru Opłat (PPO) Nagradowice

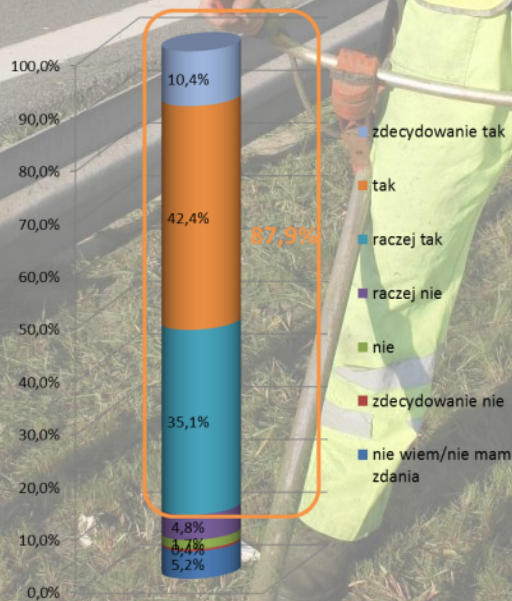
W firmie panują dobre warunki pracy oraz jest właściwe wyposażenie stanowiska



W pracy kładzie się nacisk na standardy BHP. Warunki pracy chronią bezpieczeństwo pracowników



Rozwiązania techniczne oraz opracowane procedury pracy na drodze i w Punktach Poboru Opłat zapewniają bezpieczeństwo pracowników



Dlaczego warto korzystać z autostrady?

Zapewnienie bezpieczeństwa drogowego jest kluczowym celem działań AESA i sednem misji firmy. Działaniem, które przybiera bardzo różne formy: czasem są one na pozór bardzo proste, kiedy indziej wiążą się ze współpracą, w tym międzynarodową. Firma jest zrzeszona w Club Exploitation - stowarzyszeniu, które zrzesza firmy eksploatujące autostrady, w których udziały ma Egis Road Operations. Jest też sygnatariuszem Europejskiej Deklaracji Bezpieczeństwa Drogowego.

Przykładem szczególnie owocnej współpracy pomiędzy AESA, Autostradą Wielkopolską a służbami ratowniczymi (m.in. Policja, Straż Pożarna) jest wypracowanie Planu Działań Ratowniczych. Na koncesyjnym odcinku, cyklicznie, raz na dwa lata odbywają się też wspólne ćwiczenia na autostradzie. Co więcej, podobne ćwiczenia planowane są na 2012 rok na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl. Już odbyły się spotkania ze służbami ratowniczymi, których przedstawiciele wspólnie z pracownikami Autostrady Eksploatacji zapoznawali się trasą, z urządzeniami technicznymi, systemem bram, umożliwiającym dojazd w najkrótszym możliwym czasie do miejsca ewentualnego zdarzenia.



Autostrada na terenach leśnych

Ład i porządek na co dzień na trasie przejazdu

Można powiedzieć, że prace utrzymaniowe są pracami rutynowymi i powtarzalnymi. Pracownicy działu eksploatacji regularnie, w dzień i w nocy, patrolują autostradę, reagując na zauważone nieprawidłowości (np. usuwając niebezpieczne przedmioty, które mogłyby stanowić zagrożenie dla użytkowników, czy zabezpieczając uszkodzenia ogrodzeń). Weryfikują też zgłoszenia wpływające do Centrum Zarządzania Autostradą (np. zgłoszenia użytkowników na numer alarmowy). Te same służby starają się też czuwać nad stanem technicznym infrastruktury i szeroko pojętym porządkiem na parkingach. Kwestie bezpieczeństwa koordynowane są przez specjalnie w tym celu zatrudnionego w firmie specjalistę do spraw bezpieczeństwa. Mimo że praca ta jest pracą z definicji powtarzalną, która wiąże się ze ścisłym przestrzeganiem procedur, wieloletnie doświadczenie oznacza również wyższą skuteczność. Pracownicy o dłuższym stażu są niezwykle czuli na drobiazgi, które zapewne nigdy nie zwróciłyby uwagi osób postronnych. Potrafią też bardzo szybko i sprawnie reagować na zauważone nieprawidłowości. Ich doświadczenie pozwala też udoskonalać obowiązujące procedury. Dzięki sprawnie przeprowadzonym akcjom, z wykorzystaniem specjalnych ostrzegawczych znaków zmiennej treści, które pozwalają ostrzec kierowców, udaje się uratować większość zwierząt, które mimo systemu ogrodzeń, wtargnęły na autostradę. Takie incydenty stanowią zagrożenie dla życia i zdrowia zarówno uczestników ruchu, jak i spłoszonych zwierząt. Dzięki szybkiej akcji, zagubione zwierzę trafia z powrotem do lasu, a kierowcy nawet nie są świadomi, że jeszcze kilkanaście, czy kilkadziesiąt minut wcześniej w mijanym przez nich miejscu istniało jakiegokolwiek zagrożenie.

Od 2010 roku na wszystkich wozach patrolowych umieszczone zostały numery alarmowe do Centrum Zarządzania Autostradą. Ma ono bezpośredni kontakt z centrum obsługującym ogólnopolski numer alarmowy 112, co sprawia, że informacje o zdarzeniach drogowych trafiają do niego znacznie szybciej. Główną bolączką wydaje się tu być swoista obojętność i brak świadomości, że informacja o nawet niewielkim przedmiocie, który spadł z jadącego pojazdu, może przyczynić się nawet do uratowania czyjegoś życia. Pracownicy eksploatacji reagują na każdy tego typu sygnał: odpowiednio oznakowany pojazd pojawi się w określonym miejscu w ciągu kilkunastu minut i usunie zagrożenie. Bez informacji od kierowców obiekt taki będzie mógł zostać zidentyfikowany dopiero przez regularny patrol.

Ładu i porządku na autostradzie pilnuje Zespół Zabezpieczenia Autostrady Wydziału Ruchu Drogowego Policji, z którym AESA ściśle współpracuje. Wydział Ruchu Drogowego KW Policji, mający swoją jednostkę na autostradzie, interweniuje w przypadku zauważania nieprawidłowości, czy też mając inne podejrzenia zgłaszane przez Pracowników AESA zatrudnionych tak w Obwodach Utrzymania Autostrady i na Placach Poboru Opłat (np. o nietrzeźwych kierowcach). Jeśli kasjerzy na Placach Poboru Opłat mają choćby cień podejrzenia, iż obsługiwany przez nich kierowca może znajdować się pod wpływem alkoholu, natychmiast zawiadamiają o tym Policję. Nie są to wyimaginowane przypadki, a podejrzani o bycie pod wpływem alkoholu kierowcy próbują zarówno przekupstwa jak i gróźb. Rocznie Policja zatrzymuje około 100 nietrzeźwych kierowców, w dużym stopniu dzięki czujności kasjerów AESA. Firma pomogła też wyposażyć policjantów poruszających się na motorach-

ścigaczach w odpowiednie kombinezony. W wyposażeniu Policji znalazł się również laserowy radar.



Górne przejście dla zwierząt

Nierozpraszenie uwagi kierowców

Ze względu na duże prędkości, które rozwijają kierowcy na autostradzie, jak nigdzie indziej istotna jest pełna koncentracja na prowadzeniu pojazdu. Niestety próby namawiania do rezygnacji z umieszczania reklam, w tym wielkoformatowych billboardów, kierowane do właścicieli gruntów (np. rolników) sąsiadujących z autostradą działek, okazują się mało skuteczne wobec kuszących finansowo ofert reklamodawców. O zauważonych pracach konstrukcyjnych, które naruszają obowiązujące przepisy, pracownicy AESA powiadamiają zespół Autostrady Wielkopolskiej, która interweniuje u Powiatowych Inspektorów Nadzoru Budowlanego. W efekcie postępowań administracyjnych reklamy umieszczone w sposób naruszający prawo są po jakimś czasie usuwane. Niestety, choć firma stawiała sobie ograniczenie procederu za jeden z celów, jest to „walka z wiatrakami”, którą AESA wydaje się przegrywać. Na miejsce jednej usuniętej nielegalnej reklamy, wyrastają kolejne.

Głównym problemem jest tu brak świadomości osób i firm, które zajmują się reklamą zewnętrzną. Kalkulują liczbę osób, która reklamę zobaczy, ale nie zdają sobie sprawy z zagrożeń, jakie reklama spowoduje. Droga administracyjna pozwoli wyeliminować reklamy, które znajdują się zbyt blisko pasa drogowego. Te umieszczone choć o metr dalej zostaną. Niestety brakuje dialogu na ten temat i presji reklamodawców na unikanie reklam w

miejskach, w których są one niebezpieczne. Sposób myślenia o reklamach wielkoformatowych i ich umieszczaniu przy drogach to wyzwanie przed jakim stoi polskie prawo.

Działania edukacyjne

W Polsce realizowany jest szereg kampanii społecznych mających uświadomić i uwrażliwić kierowców na problemy związane z bezpieczeństwem drogowym, np. jazdą pod wpływem alkoholu, jazdą z nadmierną prędkością, jazdą bez zapiętych pasów bezpieczeństwa, itp.

Autostrada Eksploatacja ma swój udział w działaniach edukacyjnych. W ciągu roku na Placach Poboru Opłat, dzięki m.in. współpracy z Policją i Automobilklubem Wielkopolskim, pojawiają się symulatory jazdy bez pasów, symulatory dachowania, czy alkogogle. Kierowcy na własnej skórze mogą odczuć z czym może wiązać się bezmyślność.

Wciąż niestety plagą pozostają zachowania uczestników ruchu, którzy nieprzyzwyczajeni do jazdy autostradami, nie zdają sobie sprawy z ich specyfiki, a co za tym idzie z gigantycznego niebezpieczeństwa jakie ściągają na siebie i innych. Obok notorycznego i irytującego zajmowania lewego pasa, zdarzają się kierowcy, którzy jeżdżą pod prąd, cofają się gdy miną swój zjazd, czy zwyczajnie parkują na pasie awaryjnym autostrady.

Zagrożeniem są też autostopowicze wychodzący na trasę. Nie zdają sobie oni sprawy, że dosłownie igrają ze śmiercią. Podmuch rozpędzonego samochodu ciężarowego może spowodować wessanie dorosłej osoby na pas ruchu, wprost pod koła następnego pojazdu. Pracownicy eksploatacji reagują błyskawicznie na tego typu zachowania i z reguły udaje się skutecznie zapobiec tragedii. Między innymi z takich względów tak ważna jest informacja o wszelkich zauważonych nieprawidłowościach, płynąca od uczestników ruchu do Centrum Zarządzania Autostradą. Informacja taka może uratować i często ratuje ludzkie życie.

AESA posiada w archiwach z monitoringu cały szereg filmów, na których zarejestrowane zostały absurdalne zachowania kierowców. Bywają one wykorzystywane właśnie w celach edukacyjnych, np. w ramach kampanii Gazety Wyborczej „Poznański Łoś Drogowy”, której AESA była partnerem.

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 (soli drogowej), 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. Sezon zimowy 2011/2012 ze względu na niewielkie opady śniegu, okazał się być o wiele łagodniejszy od poprzednich.



Autostrada na wysokości PPO Gołuski zimą

Wypadki

Zasadniczo autostrady, w tym płatny odcinek A2, którego operatorem jest AESA, są znacznie bezpieczniejsze od innych dróg. Mimo większych prędkości, bezkolizyjność skrzyżowań, dwa pasy ruchu, odpowiednio zaprojektowane zakręty, zabezpieczenie drogi przed wtargnięciem na nią osób trzecich, czy wreszcie dobry stan nawierzchni, sprawiają że na drogach tych relatywnie rzadko dochodzi do wypadków. Potwierdzają to statystyki. Odnosząc liczbę zdarzeń drogowych do długości odcinka i porównując je z analogicznymi wielkościami obliczonymi ze statystyk dotyczących polskiego ogółu dróg, zobaczymy, że

prawdopodobieństwo wypadku na odcinku Nowy Tomyśl – Konin jest o blisko 30% niższe, liczba rannych o blisko 20% mniejsza, a zabitych o aż 36%.

Niestety ze względu na stosunkowo duże prędkości zdarzenia na autostradzie są tragiczniejsze w skutkach. Warto jednak podkreślić, że mimo narastającego ruchu, liczba wypadków spada na przestrzeni ostatnich pięciu lat i oscyluje od 2009 roku na poziomie około 20 rocznie.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Liczba wypadków	57	35	37	20	23	23
Liczba rannych	90	72	51	29	27	30
Liczba zabitych	8	7	7	2	7	3



Ostrzeżenie kierowców przed potencjalnym niebezpieczeństwem

Oddany w grudniu nowy odcinek autostrady został wybudowany w innej technologii niż wcześniejszy, w miejsce nawierzchni bitumicznej, zastosowano rzadko jeszcze w Polsce stosowaną i bardzo nowoczesną nawierzchnią betonową. Jedynie od 3% do 6% sieci drogowych na świecie posiada nawierzchnie betonowe. Choć decyzja taka wymagała większych nakładów ze strony Autostrady Wielkopolskiej (koncesjonariusza) i zauważalnie podniosła koszty budowy, będzie w przyszłości przekładało się m.in. na większe bezpieczeństwo. Autostrada została oddana do użytku 1 grudnia 2011 r. Jest to okres zdecydowanie zbyt krótki by ocenić realne efekty zastosowania alternatywnej nawierzchni.

Rzetelna analiza będzie możliwa dopiero po kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu latach. Dziś można analizować jedynie doświadczenia innych operatorów dróg. Ich doświadczenia pokazują, że stosowanie nawierzchni betonowych oznacza m.in. większe bezpieczeństwo, ponieważ:

- w nawierzchni nie powstają koleiny,
- nawierzchnia jest jasna i dobrze widoczna nocą, nawet podczas jazdy w gorszych warunkach atmosferycznych,
- ma większą przyczepność.

W efekcie, według badań prowadzonych w Niemczech wskaźnik wypadkowości na autostradach betonowych jest o ok. 32% niższy w przypadku tradycyjnych nawierzchni asfaltowych.

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. Rozwiązania takie obecne są tak na starszym odcinku Nowy Tomyśl – Konin, jak i na nowododanym prowadzącym od Świecka do Nowego Tomyśla. Miejsca Obsługi Podróżnych wyposażone są w system umożliwiający bezpieczny dla środowiska postój w nieszczelnej cysterny. Również w przypadku awarii na trasie przejazdu, gdyby nie udało się dotrzeć do Miejsca Obsługi Podróżnych, system odwadniający autostrady jest zaprojektowany w sposób, który zapewnia środowisku bezpieczeństwo, a Pracownicy AESA przygotowani są do tego, by w krytycznej sytuacji pomóc służbom ratowniczym w zabezpieczeniu miejsca wypadku i ograniczeniu jego negatywnych skutków.



Miejsce postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne które uległy rozszczelnieniu

Jakość świadczonych usług

Jak wspomniano na wstępie – w AESA wdrożona została kompleksowa polityka zarządzania jakością. Z satysfakcją należy stwierdzić, że zauważalny spadek liczby reklamacji odnotowany w 2010 r., utrzymał się również w ostatnim roku na porównywalnym poziomie, który stanowi mniej niż połowę poziomu notowanego w latach wcześniejszych.

	2008	2009	2010	2011
Liczba reklamacji	182	133	54	61

Liczba ta nie jest duża, jeżeli zestawimy ją z faktem, że przez jeden Punkt Poboru Opłat przejeżdża w ciągu doby około 20 000 pojazdów. 21 spośród wszystkich reklamacji czyli 20% zostało uznanych za zasadne. Najczęściej przyczyną reklamacji były pomyłki kasjerów w kategoryzacji pojazdów. Warto zaznaczyć, że mimo tego, że przepisy obligują przedsiębiorcę do ustosunkowania się do reklamacji w ciągu 14 dni, średni czas ich rozpatrywania w AESA wynosi 4-5 dni.



Sprzęt gwarantujący szybkie i efektywne odśnieżanie trasy

Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?

Autostrada Eksploatacja SA jest operatorem, który zajmuje się bieżącym zarządzaniem i utrzymaniem autostrady A2 Świecko - Konin. Tym samym rolą firmy jest m.in. monitorowanie stanu technicznego infrastruktury i dbanie o jej należyty stan, co bezpośrednio przyczynia się do minimalizowania ryzyka i szeroko pojętego ujemnego wpływu na środowisko.

Charakter oddziaływania autostrady na środowisko nie zmienia się z okresu na okres. Jako kluczowe kategorie wpływu zidentyfikowano:

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

Choć same kategorie nie uległy zmianie w związku z rozszerzeniem działalności, to wzrosła istotność czynników związanych z bioróżnorodnością. Odcinek Świecko – Nowy Tomyśl, w większości przebiega przez tereny leśne, w tym tereny o dużej wartości przyrodniczej.

Jednocześnie warto w tym miejscu nadmienić, że w związku z objęciem eksploatacją nowego odcinka A2 uległ zmianie zakres odpowiedzialności spółki Autostrada Eksploatacja SA. Działania związane z monitoringiem wybranych aspektów wpływu na środowisko (np. monitoring hałasu, powietrza, czystości wód) na odcinku Nowy Tomyśl – Konin wykonywane są przez koncesjonariusza lub osoby przez niego zatrudnione, podczas gdy na nowym odcinku będą one realizowane przez Autostradę Eksploatację SA.

Wycieki substancji i skażenia

Jak wspomniano we wcześniejszej części raportu, infrastruktura autostrady przygotowana została tak, by zapobiegać skażeniom i ograniczać ich skutki środowiskowe. Zastosowane na autostradzie rozwiązania dają możliwość zgromadzenia wyciekającego ładunku z uszkodzonego pojazdu w specjalnie do tego przeznaczonych zbiornikach. Systemy odwodnienia pozwalają na odseparowanie substancji ropopochodnych, stanowiących zagrożenie dla wód powierzchniowych, poprzez uruchomienie zasuw zabezpieczających

przed przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska wodnego jak i wyłapanie substancji ropopochodnych z wód spływających z autostrady poprzez zainstalowanie tzw. separatorów. Rolą AESA jest powiadomienie służb ratunkowych w sytuacjach zagrożenia oraz podjęcie działań minimalizujących rozprzestrzenianie się substancji niebezpiecznych przed przybyciem służb ratowniczych.

W 2011 r., mimo wystąpienia kilku poważniejszych zdarzeń drogowych, w tym na nowym odcinku A2, nie odnotowano istotnie dużych awarii i skażeń środowiska naturalnego. Miało miejsce kilka przypadków związanych z wyciekiem oleju napędowego na pobocze, w wyniku których konieczna była rekultywacja terenu.



Zbiornik wodny

Zarządzanie odpadami

Zarówno na Obwodach Utrzymania Autostrady (OUA), Miejscach Obsługi Podróżnych (MOP) jak i Placach Poboru Opłat (PPO) znajdują się pojemniki na odpady selektywnie zbierane takie jak; papier, szkło, metal, plastik. W Miejscach Obsługi Podróżnych pozostawiane przez podróżnych papier, szkło, metal i plastik są wstępnie segregowane dzięki zainstalowaniu pojemników do selektywnej zbiórki. Analogicznie segregowane są odpady w biurach AESA. Odpady zebrane w sposób selektywny są przekazywane do punktów przetworzenia i mogą być ponownie wykorzystane gospodarczo.

W 2011 roku zebrano i przekazano do ponownego wykorzystania:

- 3,2 tony papieru i tektury

- 3,0 tony opakowań z tworzyw sztucznych
- 0,1 tony opakowań z metalu (puszki)
- 5,4 tony opakowań szklanych.

Problemem w segregacji odpadów pozostaje wciąż niska świadomość ekologiczna niektórych podróżnych o czym świadczy wrzucanie odpadów innych niż selektywnie zbierane, do kolorowych pojemników. Nie jest to jedynie problem AESA, a niestety szerszy problem ogólnokrajowy. Pomocne okazało się zastosowanie nieco zmodyfikowanych pojemników na odpady segregowane, zwłaszcza na nowym odcinku A2, gdzie wykorzystuje się ich nowy typ. Wprowadzenie w wybranych lokalizacjach pojemniki z klapami posiadającymi otwory wrzutowe oraz tablice informacyjne w kilku językach, informujące podróżnych o odpadach nadających się do umieszczenia w poszczególnych pojemnikach, przynosi wymierne efekty.

W celu zwiększenia wiedzy pracowników w zakresie gospodarki odpadami prowadzone są szkolenia. Wprowadzono również rozwiązania organizacyjne mające na celu ograniczenie ilości samych odpadów, poprzez oszczędność materiałów, takich jak np. papier biurowy. Na korytarzach ustawione są zbiorcze urządzenia biurowe zaopatrzone w system blokowania druku co pozwala na wycofanie niechcianego dokumentu. Preferowany jest system dwustronnego drukowania, a jednostronnie zapisane kartki, wykorzystywane są jako brudnopisy. Co więcej wykorzystuje się papier wyprodukowany z surowca pozyskiwanego z lasów zarządzanych w sposób zrównoważony.

Wśród odpadów produkowanych przez firmę, są odpady zakwalifikowane do odpadów niebezpiecznych. Są to m.in.: oleje silnikowe i przekładniowe, akumulatory ołowiowe, filtry oleju itp. Wszystkie one odbierane są przez firmy posiadające wymagane zezwolenia, a ich zagospodarowanie jest odpowiednio udokumentowane. Ponadto odpady niebezpieczne zgodnie z postanowieniami zawartymi w nałożonych na firmę decyzjach są magazynowane w odpowiednich pojemnikach ustawionych w zamkniętych pomieszczeniach, zabezpieczonych przed dostępem osób trzecich. Firma posiada wydzielone miejsca magazynowania na odpady oraz boksy na odpady większe gabarytowo. Zgodnie z wydanymi decyzjami administracyjnymi miejsce i sposób magazynowania odpadów zabezpiecza środowisko przed zagrożeniami takimi jak m.in. wymywaniem substancji szkodliwych do środowiska. W 2011 r. wytworzono łącznie 7,3 tony odpadów zakwalifikowanych jako niebezpieczne.

łącznie w 2011 r. sama AESA wytworzyła 79 ton odpadów. Z tego 18 ton (23%) stanowiły odpady komunalne, 19 ton odpady biodegradowalne, pozostałe 42 tony zostały poddane unieszkodliwieniu lub powtórnemu wykorzystaniu. Z autostrady A2 zebrano 410 ton odpadów pozostawionych tu przez kierowców, były to głównie odpady komunalne 289 ton (70%). Resztę poddano recyclingowi.

Wpływ na bioróżnorodność

Krytyczne z punktu widzenia wpływu na biosferę jest samo zaprojektowanie autostrady. Chodzi zarówno o jej przebieg, jak i o zastosowane rozwiązania techniczne, sprzyjające ochronie przyrody. Koncesjonariusz, przykładając do tych kwestii bardzo dużą wagę, dzięki czemu potencjalny negatywny wpływ autostrady na środowisko został zminimalizowany. Jest

to o tyle ważne, że ewentualnych błędów popełnionych na etapie projektowania i późniejszej budowy, nie da się potem naprawić na etapie eksploatacji. Niemniej pod tym względem trasa jest jedną z lepiej przygotowanych w Polsce.



Fragment konstrukcji podtrzymującej siatki zmuszające nietoperze do zwiększenia pułapu lotu

Eksploatowany pierwotnie odcinek A2 (Nowy Tomyśl – Konin) nie przebiegał bezpośrednio przez tereny chronione i uznane za szczególnie cenne przyrodniczo. Jedynie na pewnym odcinku graniczy on z Nadwarciańskim Parkiem Krajobrazowym, a na wysokości Poznania przebiega w odległości kilku kilometrów od Wielkopolskiego Parku Narodowego.

Sytuacja wygląda jednak zgoła odmiennie w przypadku odcinka Świecko – Nowy Tomyśl. Nowo oddany do użytku odcinek A2 (Świecko - N.Tomyśl) przebiega w ponad 80% przez tereny leśne, w tym cenne przyrodniczo. W pobliżu trasy znajduje się 9 obszarów Natura 2000, z których 4 wchodzi w skład listy rządowej, zaś 5 w skład tzw. Shadow List. W pobliżu inwestycji znajdują się również 4 obszary cenne przyrodniczo wytyczone w ramach prac Wojewódzkich Zespołów Specjalistycznych. Zwróciły się one z propozycją stworzenia 4 nowych obszarów Natura 2000 („Stara Dąbrowa w Korytach”, „Lasy Dobrosułowskie”, „Rynna Jezior Torzymskich”, „Rynna Jezior Rzepińskich”). Dodatkowo zespoły te sugerują rozszerzenie granic istniejących obszarów Natura („Nietoperek”, „Ujście Ilanki”). Wszystkie te

obszary brane były pod uwagę na etapie projektowania, budowy i koncepcji przyszłej eksploatacji.

Wśród wspomnianych obszarów Natura 2000 i cennych przyrodniczo są obszary nie kolidujące bezpośrednio z przebiegiem autostrady A2, ale znajdujące się w relatywnie niewielkiej odległości od niej. Pozostałe graniczą z nią a w paru przypadkach autostrada bezpośrednio je przecina. Do pierwszej grupy zaliczyć należy obszar:

- „Nietoperek” – obszar Natura 2000 (z listy rządowej), którego południowa granica po powiększeniu w 2008 roku znacznie zbliżyła się do autostrady i oddalona jest od niej o około 400 metrów.
- „Dolina Środkowej Odry”, znajdujący się ok. 2 - 3 km od przebiegu autostrady
- „Dolina Pliszki” – obszar Natura 2000 oddalony od drogi od ok. 4 do 18 km w kierunku południowym
- „Ujście Ilanki” – obszar wchodzący w skład Shadow List. Dotychczas (zanim zaproponowano wyznaczenie nowych granic obszaru) obszar Ujście Ilanki ciągnął się od początku inwestycji w odległości od 2 do 7 km od osi drogi
- „Łęgi Słubickie” – obszar Natura 2000 (z Shadow List) od którego autostrada jest oddalona od obszaru o około 3 km.
- „Stara Dąbrowa w Korytach” – obszar cenny przyrodniczo, proponowany do utworzenia obszar Natura 2000, obszar położony jest na południe w odległości od 1 do 3 km od A2.
- „Rynna Jezior Torzyskich” – obszar cenny przyrodniczo w proponowanych granicach położony jest na południe w odległości od ok. 1,25 – 4 km od A2,
- „Lasy Dobrosułowskie” – obszar cenny przyrodniczo położony na południe od autostrady w odległości około 15 km od budowanej autostrady A2.

Autostrada bezpośrednio graniczy z obszarem „Buczyny Łagowsko – Sulęcińskie” (na długości ok. 3 km), „Dolina Ilanki” (na odcinku ok. 1,8 km), „Ujście Ilanki” (w granicach proponowanych przez Wojewódzkie Zespoły Specjalistyczne, nie zatwierdzonych przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, obszar ten graniczy z A2 na odcinku 0,8 km).

Niestety południkowy układ cieków wodnych, wokół których życie biologiczne jest szczególnie bogate i równoleżnikowy układ autostrady sprawił, że nie udało się też uniknąć sytuacji, w których autostrada przechodzić przez obszary chronione. Projektanci starali się by odcinki te były możliwie krótkie. Niemniej autostrada przecina następujące obszary cenne przyrodniczo:

- „Jeziora Pszczewskie i Dolina Obry” (na odcinku 2,45 km)
- „Dolina Leniwej Obry” (na odcinku 2,5 km, ponadto na odcinku 7,7 km autostrada przebiega w sąsiedztwie obszaru, z czego w bliskim sąsiedztwie 160-600 m na odcinku 3,2 km, a na dalszym odcinku 4,5 m oddalona jest od autostrady od 800 – 1600 m)
- „Rynna Jezior Rzepińskich” (na odcinku 0,6 km; jest to obszar cenny przyrodniczo, proponowany do utworzenia obszar Natura 2000)

Autostrada Wielkopolska przygotowała, 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. Szczególni ciekawe rozwiązania zastosowano by umożliwić migrację nietoperzom. Rolą AESA jest monitorowanie zarówno stanu ogrodzeń, jak i przejść dla zwierząt a na nich m.in nasadzeń, których obecność zapewnia zwierzyńnie poczucie większego bezpieczeństwa i pozwala bezstresowo korzystać z wybudowanych dla nich udogodnień, mających na celu zrekompensowanie przecięcia ich naturalnych szlaków migracyjnych.



Koszenie skarpy

Warto też przypomnieć, że AESA jakiś czas temu włączyła się w unijny projekt 1CE052P3 SALVERE „Semi-natural grassland as a source of biodiversity improvement”, którego partnerem w Polsce jest Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu. Celem projektu jest analiza możliwości przeniesienia poprzez nasiona roślinności, z przyrodniczo cennych półnaturalnych łąk, w nowe miejsca. Bogate florystycznie łąki wyróżnione przez Unię Europejską w Dyrektywie Siedliskowej przenoszone mogą być na tereny wymagające odtworzenia, zdegradowane łąki lub inne tereny, takie jak właśnie pobocza autostrad.

Zużycie paliw i energii

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

- ruchem pojazdów po autostradzie (klientów)
- utrzymaniem i bieżącą eksploatacją autostrady (AESAs).

Pierwsza z wielkości będzie z pewnością większa, ale firma zajmująca się utrzymaniem autostrady ma na nią bardzo ograniczony wpływ¹³. Warto jednak zaznaczyć, że dzięki płynności ruchu na autostradzie, sam wolumen spalin będzie nieco mniejszy, niż gdyby ruch odbywał się trasą alternatywną, prowadzącą przez tereny zabudowane. Korzystne będzie to, że ruch zostaje wyprowadzony z terenów zurbanizowanych, co przyczynia się do poprawy jakości powietrza w miejscowościach, przez które odbywałby się ruch. Niemniej w konsekwencji zanieczyszczenie powietrza powodowane przez transport zaczyna stanowić nowe obciążenie dla lokalnych ekosystemów na terenach przez które prowadzi autostrada.

Jeżeli chodzi o drugą kategorię, tj. emisję związaną z utrzymaniem i eksploatacją autostrady, to głównym źródłem bezpośredniej emisji dwutlenku węgla (Scope 1) w przypadku AESA są pojazdy spalinowe wykorzystywane w pracach utrzymaniowych oraz kotłownie gazowe, dostarczające ciepła. Pojazdy eksploatacyjne i urządzenia należące do Autostrady Eksploatacji spełniają wysokie wymagania norm jakości spalin. Zakupiony w ostatnim roku, w związku z objęciem odcinak Świecko – Nowy Tomyśl, sprzęt utrzymaniowy, wybierany był między innymi pod tym kątem. Odpowiednio niższą emisję gazów cieplarnianych udaje się osiągnąć dzięki wytwarzaniu ciepła w procesie spalania gazu ziemnego, a nie np. węgla kamiennego.

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

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

Najwięcej energii konsumuje oświetlenie autostrady, które jest krytyczne z punktu widzenia bezpieczeństwa drogowego. Aby je zoptymalizować, stosuje się typowe rozwiązania, takie jak włączniki zmierzchowe lub zegary. Eliminuje to sytuację, w której oświetlenie działałoby zbyt długo i powodowało marnotrawienie energii. Ponadto, 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, zasilane są z baterii słonecznych. Największe oszczędności przyniosłoby jednak planowane w przyszłości wprowadzenie systemu elektronicznego balastowania oświetlenia na autostradzie.

Zużycie energii elektrycznej podstawowych paliw kształtowało się w 2011 r. na następującym poziomie, który pod względem emisji utrzymywał się na poziomie zbliżonym, a nawet nieznacznie niższym, w porównaniu do roku poprzedniego. W 2011 r. efekty objęcia obsługą nowego odcinka nie są jeszcze szczególnie widoczne, ponieważ został on otwarty 1 grudnia 2011 r. Niemniej w kolejnym roku będzie to zdecydowanie odczuwalne.

¹³ Z formalnego punktu widzenia nie zalicza się ona do emisji Autostrady Eksploatacja SA.

Energia elektryczna i paliwa	Jedno-stka	Zużycie w 2010 r.	Zużycie w 2011 r.	Zmiana %	Przybliżo na ilość CO ₂ ¹⁴ 2011 r. (ton)
Zakupiona energia elektryczna	kWh	5 424 900	5 436 200	0,2%	3581
Olej napędowy	tony	511,2	426,8	-16,5%	1354
Benzyna	tony	9,7	10,2	5,2%	37
Gaz ziemny wysokometanowy	m ³	38 100	33 500	-12,1%	63
Gaz propan-butan	tony	59,1	49,9	-15,6%	154
łącznie					5189

Równocześnie zieleń autostradowa przyczynia się do pochłaniania (tzw. biosekwestracji) CO₂, co pozwala na bilansowanie emisji wynikającej z prowadzenia działalności gospodarczej i sprawia, że dzisiejsza eksploatacja jest działalnością zeroemisyjną. Trzeba jednak mieć świadomość, że biomasa tylko okresowo wiąże CO₂. Uwalnia się ono w procesie spalania lub butwienia. Niemniej, nawet okresowe wyeliminowanie go jest korzystne dla klimatu, bo przyczynia się do zmniejszenia wolumenu CO₂ w atmosferze.

Woda i ścieki

Gospodarka wodno-ściekowa ma na autostradzie dwa wymiary, wiążące się z:

- odprowadzaniem wód deszczowych
- funkcjonowaniem urządzeń sanitarnych.

Jak już wspomniano wcześniej system odprowadzania wód deszczowych został przygotowany tak by być w stanie odprowadzić wody opadowe w sposób bezpieczny dla otoczenia. System separatorów i zbiorników wodnych zabezpiecza lokalny ekosystem przed ewentualnym przedostaniem się substancji ropopochodnych zmywanych przez deszcz z asfaltu do ekosystemów sąsiadujących z A2.

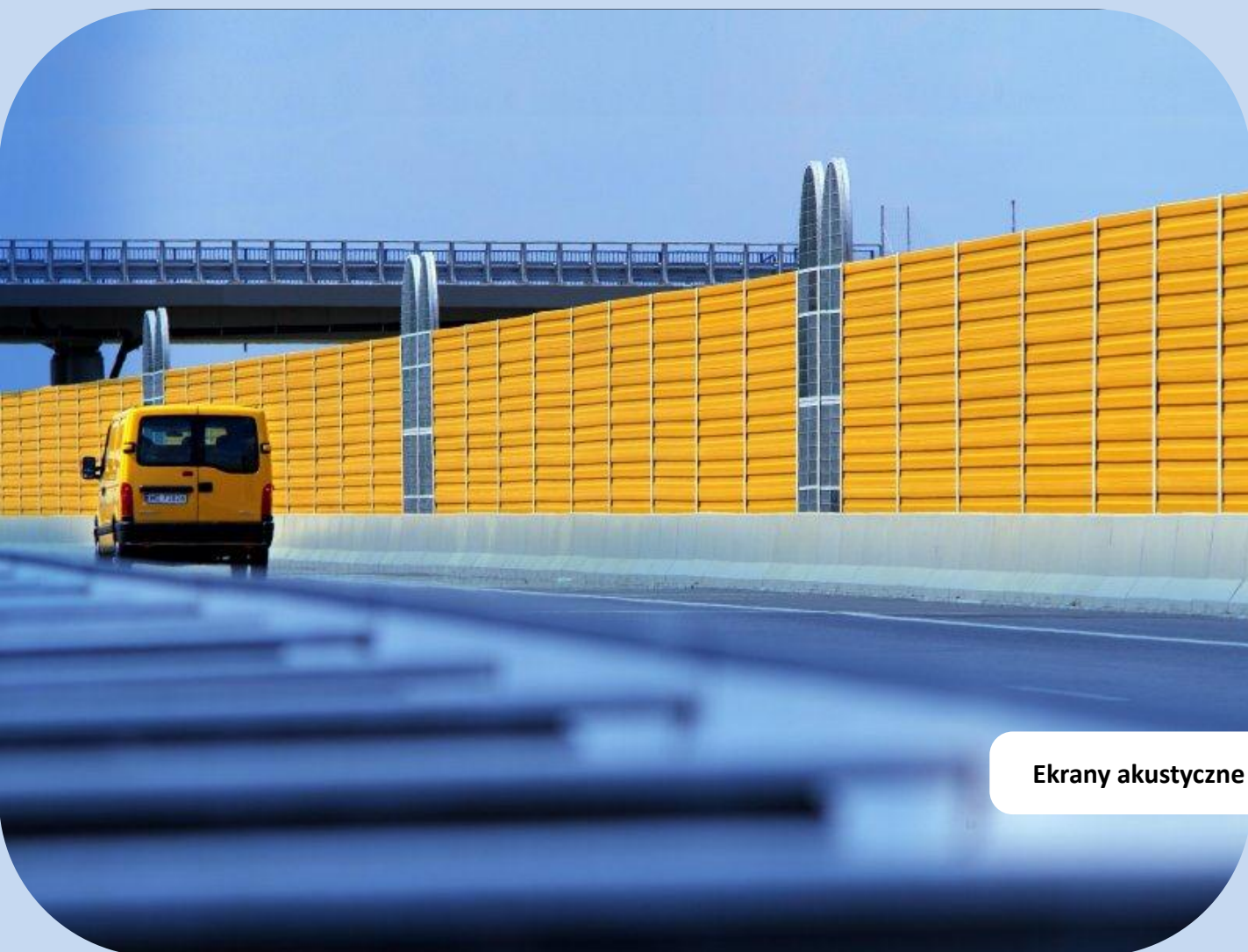
Innym aspektem jest oszczędność wody zużywanej w Miejscach Obsługi Podróżnych i biurach do celów sanitarnych. Jej oszczędne zużycie jest możliwe dzięki stosowaniu automatycznych urządzeń sanitarnych (np. kraney uruchamiane na podczerwień). Monitoring MOP prowadzony przez pracowników AESA pozwala na szybką reakcję w przypadku uszkodzenia lub dewastacji któregoś z urządzeń. Jedynie w Bolewicach pobierana jest ze studni głębinowej, w związku z czym firma wnosi stosowne opłaty środowiskowe. W pozostałych lokalizacjach wykorzystywana jest woda z wodociągów publicznych.

Największe oszczędności wody odnotowano po w 2010 roku, kiedy zużycie spadło o 17% do poziomu 48 tysięcy litrów wody. W 2011 r. zużyto nieco ponad 47 tysięcy litrów, co oznacza, że udało się utrzymać uzyskane rok wcześniej oszczędności.

Równocześnie 100% ścieków bytowych powstających w MOP poddawane jest oczyszczeniu. Są kierowane do wybudowanych w tym celu oczyszczalni biologicznych, z wyłączeniem MOP Łądek, z którego ścieki kierowane są do oczyszczalni gminnej.

Hałas i jakość powietrza

Jeżeli chodzi o przeciwdziałanie zwiększonemu hałasowi, kluczową rolę odgrywają tu systemy ekranów wybudowanych przez Koncesjonariusza oraz pośrednio nasadzenia zieleni, stanowiące naturalne bariery dźwiękochłonne wspomagające działanie ekranów akustycznych. Rolą pracowników AESA jest monitorowanie stanu urządzeń oraz pielęgnowanie zieleni.



Ekran akustyczny

Indeks GRI

Indeks	Wskaźnik	Strona
1.1	Wizja i strategia a zrównoważony rozwój	str. 3
1.2	Kluczowy wpływ na otoczenie, ryzyka, szanse, zagrożenia i wyzwania	str. 3, 4-6, 28
2.1	Nazwa	Autostrada Eksploatacja SA
2.2	Profil i obszar działalności	str. 4
2.3	Struktura operacyjna	str. 7-8
2.4.	Lokalizacja centrali firmy	ul. Głogowska 431, 60-004 Poznań Polska
2.5	Kraje, w których firma prowadzi działalność / zakres geograficzny działalności.	str. 4-5 (Polska, województwo wielkopolskie; po uruchomieniu odcinka Świecko – Nowy Tomyśl, również województwo lubuskie)
2.6	Forma własności	Spółka Akcyjna
2.7	Charakter obsługiwanego rynku	str. 4-5
2.8	Skala działalności raportującej organizacji	str. 4-6
2.9	Najważniejsze zmiany struktury organizacyjnej, wielkości lub zmiany własnościowe	str. 4
2.10	Nagrody i wyróżnienia otrzymane w okresie raportowania	<ul style="list-style-type: none"> Gazeta Biznesu. Po raz 6-ty firma znalazła się w rankingu. Solidny Pracodawca 2010, tytuł przyznany po raz drugi Diament Forbesa , po raz drugi Odpowiedzialny pracodawca lider HR 2010 Odpowiedzialny Pracodawca 2011 Autostrada Eksploatacja SA znalazła się wśród 100 najlepszych przedsiębiorstw w Wielkopolsce (w opublikowanym 19 października 2011 roku przez redakcję Głosu Wielkopolskiego Rankingu 100. Wielkopolscy Liderzy Rynku 2010 spółka Autostrada Eksploatacja znalazła się na 3 miejscu w kategorii "Najefektywniejsza firma pod względem rentowności brutto").
3.1	Okres sprawozdawczy	01.01.2011 – 31.12.2011
3.2	Data publikacji poprzedniego raportu	2011 (raport za okres 01.01.2010-31.12.2010)
3.3	Cykl raportowania	Roczny
3.4.	Osoba kontaktowa	s.40 Renata Rychlewska PR Manager r.rychlewska@aesa.pl
3.5	Proces definiowania zawartości raportu	str. 8-9
3.6	Ograniczenia raportu	Brak.
3.7		Raport, w ocenie firmy, spełnia wymogi stawiane poziomowi aplikacji B.
3.8	Podjęcie do raportowania spółek zależnych	n/d – przedsiębiorstwo nie posiada spółek zależnych
3.9	Techniki pomiaru danych i kalkulacji	Ewentualne wyjaśnienia znajdują się bezpośrednio w tekście, o ile są konieczne. Do kalkulacji emisji CO2 wykorzystano GHG Protocol. Wszystkie dane dotyczą roku 2011. Jedynie w przypadku zużycia soli drogowej, które ma charakter sezonowy, podawano zużycia przypadające na dany sezon zimowy.
3.10	Ewentualne korekty danych zamieszczonych w poprzednich raportach	Brak korekt
3.11	Znaczące zmiany w raportowaniu w porównaniu do poprzednich raportów	brak znaczących różnic
3.12	Indeks wskaźników GRI	str. 37
3.13	Weryfikacja	Raport nie był poddawany niezależnej weryfikacji w rozumieniu badania biegłego rewidenta. Jego zawartość została jednak przygotowana w wyniku audytu przeprowadzanego przez firmę zewnętrzną, niezależną od AESA.
4.1	Struktura zarządzania	str. 7-8
4.2	Czy przewodniczący Rady Nadzorczej zajmuje jednocześnie funkcje wykonawcze?	nie
4.3	Liczba członków Rady Nadzorczej	5, brak członków niezależnych
4.4	Mechanizmy dialogu z najwyższym kierownictwem firmy	str. 16-17
4.5	Związek pomiędzy wynikami firmy a wynagrodzeniem menedżerów	str. 13-14
4.6	Przeciwdziałanie ryzyku konfliktu interesu członków RN	Ze względu na specyfikę działalności firmy ryzyko takie jest niewielkie.
4.7, 4.9, 4.10	Rada Nadzorcza a zagadnienia ekonomiczne, środowiskowe i społeczne	Główni udziałowcy, których reprezentują członkowie Rady Nadzorczej, zwracają uwagę na aspekty i niezależnie prowadzą cykliczne analizy ryzyka ESG.
4.8	Misja, Wizja, Wartości, Kodeksy Etyki	str. 3, 17
4.11	Stosowanie zasady ostrożności	Zasada ta ma zastosowanie w procedurach ratowniczych, w przypadku, w którym nie ma pewności co do zagrożenia jakie może stanowić przewożona substancja, jest ona traktowana jako niebezpieczna. Poza tym zasada ta ma dość ograniczone zastosowanie przy eksploatacji autostrad.
4.12	Zewnętrzne kodeksy, zbiory zasad, inicjatywy, w których firma uczestniczy.	<ul style="list-style-type: none"> Sygnatariusz Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Drogowego UN Global Compact UN Carbon Neutral Network
4.13	Członkostwo w organizacjach i stowarzyszeniach	<ul style="list-style-type: none"> Związek Pracodawców Polskich Club Exploitation
4.14, 4.15, 4.16,	Dobór grup interesariuszy, z którymi firma współpracuje.	str. 8
4.17	Kluczowe kwestie, problemy, wyzwania	str. 8-9

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. 6
EC2	Konsekwencje finansowe oraz inne zagrożenia i opcje działalności podmiotu wynikające ze zmian klimatu	Pominięte jako niematerialne
EC4	Istotna pomoc finansowa otrzymana od administracji publicznej	0 zł
EC5	Zakres proporcji standardowego wynagrodzenia początkowego w porównaniu z lokalnym wynagrodzeniem minimalnym w istotnych miejscach prowadzenia działalności	str. 13 (jako bardziej miarodajne, przedstawiono porównanie średnich wynagrodzeń w firmie, do średnich w kraju i regionie; jednocześnie wszystkie osoby w firmie wynagradzane są na poziomie nie niższym od płacy minimalnej)
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. Stanowią oni źródło zaopatrzenia dla znakomitej większości materiałów, surowców i usług (od usług związanych np. koszeniem trawy i serwisowaniem sprzętu, po zakup soli drogowej i paliw)
EC7	Procedury zatrudnienia lokalnego i ułamek kadry kierowniczej wyższego szczebla rekrutującej się z pracowników lokalnych w istotnych miejscach prowadzenia działalności	str. 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	str. 5-6
EC9	Poznanie i opis istotnych, pośrednich wpływów ekonomicznych oraz ich zakresu	str. 5-6
Środowiskowe aspekty działalności		
EN1-EN2	Zużycie kluczowych surowców: — sól drogowa	Sezon zimowy 2010/2011: 8 927,4 ton Sezon zimowy 2011/2012: 5 497,9 ton W tym zużycie przypadające na rok 2011: 2 186,5 ton
EN3-EN4	Zużycie energii	5 436 200 kWh Str. 33-35
EN8, EN21, EN9, EN10	Zużycie wody i ścieki Źródła poboru wody	47,4 tys. litrów str. 35-36
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.	str. 31-32 (z formalnego punktu widzenia AESA nie jest właścicielem, ani dzierżawcą gruntów, a jedynie eksploatuje autostradę znajdującą się na gruntach należących do Skarbu Państwa.)
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. 28
EN16 i EN17	Łączna emisja pośrednia i bezpośrednia gazów cieplarnianych wg wagi	str. 35
EN19	Emisje substancji niszczących warstwę ozonową wg wagi	nieistotne
EN20	Emisje tlenków azotu (NOx) i tlenków siarki (SOx) oraz inne istotne emisje do powietrza wg rodzaju i wagi	nieistotne
EN22	Łączna waga odpadów w podziale na rodzaj i metodę utylizacji	str. 29-30
EN23	Istotne wycieki zanieczyszczeń	str. 28-29
EN26	Działania mające na celu szacowanie wpływu produktów i usług na środowisko	str. 28 (bieżący i dość złożony monitoring wpływu autostrady na środowisko prowadzony jest przez Autostradę Wielkopolską; na nowym odcinku odpowiedzialność za monitoring spoczywa na AESA)
EN27	Procent sprzedanych produktów i ich opakowań, który został odzyskany — według kategorii	nie dotyczy
EN28	Wartość pieniężna istotnych kar i łączna liczba sankcji o charakterze innym niż finansowe, nałożonych z tytułu nieprzebrzegania praw i przepisów dotyczących ochrony środowiska	nie nałożono kar
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.	Szczegółowe informacje na temat gatunków występujących w pobliżu autostrady i ich ochrony dostępne są w szczegółowych raportach oddziaływania na środowisko, które były opracowywane na potrzeby inwestycji.
Zatrudnienie		
LA1	Łączny personel według rodzaju zatrudnienia, typu umowy o pracę i regionu	str. 14-16
LA2	Łączna liczba i współczynnik rotacji Pracowników w podziale według grup wiekowych, płci i regionu	str. 16
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. 17-19
LA8	Prowadzone programy edukacji, szkolenia, doradztwa, zapobiegania i ograniczania ryzyka mające pomagać Pracownikom, ich rodzinom i członkom społeczności w związku z poważnymi chorobami	Ze względu na specyfikę pracy firma organizuje pracownikom (kasjerzy) szkolenia związane z radzeniem sobie z sytuacjami stresowymi. Oferowany pakiet prywatnej opieki medycznej przewiduje również opiekę psychologa i psychiatry. Zatrudnieni pracownicy mogą też korzystać z profilaktyki antyalkoholowej.
LA10	Średnia liczba godzin szkolenia rocznie na jednego Pracownika, w podziale na kategorie Pracowników	16,5 godziny
LA11	Programy zarządzania umiejętnościami i kształcenia ustawicznego, które wspierają dalsze możliwości zatrudnienia Pracowników i ułatwiają im zakończenie kariery.	str. 11
LA13	Skład organów nadzorczych i podział Pracowników według kategorii uwzględniający płeć, grupę wiekową, przynależność do mniejszości i inne wskaźniki różnicowe	str. 15 Dwuosobowy zarząd składa się z mężczyzn. Wśród kilku kluczowych menedżerów znaczącą rolę odgrywają kobiety (m.in. HR, PR).
LA14	Stosunek podstawowego wynagrodzenia mężczyzn i kobiet według zajmowanego stanowiska	Analiza byłaby niemiarodajna ze względu na silną polaryzację typu pracy ze względu na płeć: przy pracach utrzymaniowych (mężczyźni), obsługa/pobór opłat (kobiety).
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.)
HR3	Łączna liczba szkoleń Pracowników z zakresu strategii i praktyk dotyczących aspektów praw człowieka związanych z prowadzoną działalnością; odsetek przeszkolonych Pracowników	brak szkoleń
HR4	Łączna liczba przypadków dyskryminacji i podjęte działania	nie stwierdzono
HR5	Wykryte rodzaje działalności, podczas których w istotny sposób zagrożone może być prawo do stowarzyszenia się lub umów zbiorowych, oraz działania podjęte w celu zapewnienia tych	nie stwierdzono

	praw.	
HR6	Obszary działalności, które wyróżniono jako obciążone istotnym ryzykiem przypadków pracy dzieci; podjęte środki dążące do wyeliminowania pracy dzieci.	brak obszarów o istotnym ryzyku
HR7	Obszary działalności, które wyróżniono jako obciążone istotnym ryzykiem przypadków pracy przymusowej lub obowiązkowej; podjęte środki dążące do wyeliminowania pracy przymusowej lub obowiązkowej.	brak obszarów o istotnym ryzyku
HR8	Odsetek personelu ochrony przeszkolonego z zakresu strategii lub procedur podmiotu dotyczących praw człowieka mających zastosowanie w prowadzonej działalności	Firma nie posiada własnego personelu ochrony. Brak jest informacji o szkoleniach w firmie realizującej tego typu usługi na rzecz AESA.
HR9	Łączna liczba incydentów lub przypadków naruszenia praw rdzennych mieszkańców oraz podjęte działania	Nie odnotowano tego typu incydentów.
Aspekty społeczne		
S01	Charakter, zakres i skuteczność programów i praktyk oceny i ograniczenia skutków społecznych prowadzonej działalności, w tym wchodzenia na rynek, działania na nim i opuszczania rynku	Działania prospołeczne ograniczają się do społeczności lokalnych i lokalnych wydarzeń (np. szkoły, służby ratownicze).
S02	Odsetek i łączna liczba jednostek organizacyjnych przeanalizowanych pod kątem zagrożeń korupcyjnych	Działanie ciągle prowadzone przez komórkę audytu wewnętrznego. Warto tu nadmienić, że zachowania korupcyjne dotyczą z reguły dość błahych incydentów związanych np. z próbą przekupienia kasjerki (inna klasyfikacja pojazdu, tańsza opłata). Przypadki takie są sporadyczne, a istniejące procedury pozwalają je eliminować.
S03	Odsetek Pracowników przeszkolonych z zakresu procedur i strategii antykorupcyjnych firmy	szkolenia nie były prowadzone
S04	Działania podjęte w odpowiedzi na przypadki korupcji	nie miały miejsca w ostatnim roku
S05	Stanowiska w dziedzinie polityki publicznej oraz udział w kształtowaniu polityki publicznej i lobbying	Firma unika lobbyingu ze względu na jego negatywne konotacje w Polsce.
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	Kwestie oddziaływania autostrady na otoczenie społeczne i środowiskowe były analizowane na etapie projektowania i budowy autostrady przez Koncesjonariusza. Są też przedmiotem monitoringu na etapie eksploatacji (str.28), a także analiz ekonomicznych (str. 4-6).
PR3	Rodzaje informacji o produktach i usługach wymaganych przez procedury; odsetek istotnych produktów i usług podlegających takim wymogom informacyjnym	n/d
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	n/d
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
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
PR8	Łączna liczba uzasadnionych skarg dotyczących naruszenia poufności i utraty danych klienta	b/d (aspekt niematerialny)
PR9	Wartość pieniężna istotnych kar za nieprzestrzeganie praw i przepisów dotyczących oferowania i korzystania z produktów i usług	0 zł (nie założono jakichkolwiek kar)



Autostrada Eksploatacja S.A.

Kontakt:

Renata Rychlewska
PR Manager

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

Autostrada Eksploatacja S.A.
ul. Głogowska 431
60-004 Poznań