

# Autostrada Eksploatacja 2012

Podróźni – Pracownicy – Przyroda

Poznań, 2013 r.

## Spis treści:

<b>Większa organizacja to większa odpowiedzialność .....</b>	<b>4</b>
Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne .....	4
Stabilne i zdrowe fundamenty .....	7
Dialog z otoczeniem .....	9
Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności .....	10
<b>Dlaczego warto pracować dla Autostrady Eksploatacji? .....</b>	<b>11</b>
Rekrutacja nowych pracowników .....	11
Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników .....	13
Wynagrodzenia .....	14
Struktura zatrudniania .....	15
Kodeks etyki .....	17
Bezpieczeństwo w pracy .....	17
<b>Dlaczego warto korzystać z autostrady? .....</b>	<b>19</b>
Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu .....	19
Nierozpraszczenie uwagi kierowców .....	20
Trudne warunki atmosferyczne .....	21
Wypadki .....	21
Sytuacje krytyczne .....	23
Satysfakcja podróżnych .....	23
Reklamacje .....	23
<b>Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska? .....</b>	<b>25</b>
Wycieki substancji i skażenia .....	25
Zarządzanie odpadami .....	26
Wpływ na bioróżnorodność .....	27
Zużycie paliw i energii .....	29
Woda i ścieki .....	31
Hałas i jakość powietrza .....	32
<b>Indeks GRI .....</b>	<b>33</b>

Szanowni Państwo,

przekazujemy na Państwa ręce kolejną edycję raportu o odpowiedzialności społecznej spółki Autostrada Eksploatacja. W grudniu 2012 roku minął rok od otwarcia dla ruchu odcinka autostrady, która połączyła Świecko z Nowym Tomysłem, a w szerszej perspektywie, Polskę z zachodnioeuropejską siecią autostrad. Będąc operatorem liczącego obecnie już ponad 250 kilometrów odcinka autostrady A2 mamy dodatkowe zobowiązania.

W naturalny sposób jesteśmy porównywani do autostrad naszych zachodnich sąsiadów, które na całym świecie uchodzą za wzór najwyższej jakości zarządzania. I podobnie jak Niemcy, chcemy być w tej dziedzinie wizytówką Polski na arenie międzynarodowej. Jest to dla nas tym bardziej ważne, ponieważ spotykamy się z opiniami kierowców, którzy twierdzą, że zarządzany przez nas odcinek autostrady A2 jest lepiej utrzymany niż autostrady w Niemczech.

Autostrada Eksploatacja jest ważnym pracodawcą w regionie. W ubiegłym roku liczebność naszego zespołu przekroczyła pół tysiąca osób. Co więcej, przez ostatnie dwa lata, kiedy polska gospodarka odczuwała skutki globalnej recesji, Autostrada Eksploatacja stworzyła blisko 200 nowych miejsc pracy. Nasz zespół w większości tworzą osoby zamieszkujące tereny bezpośrednio sąsiadujące z A2. Pracownikom Autostrady Eksploatacji daliśmy możliwość rozwoju i systematycznego podnoszenia kwalifikacji jednocześnie zapewniając stabilność i pewność wynagrodzeń. To szczególnie ważne w regionach, w których bezrobocie jest znaczne, a przez takie właśnie przebiega nasza autostrada.

Dla wszystkich nowych pracowników ubiegły rok był czasem wytężonej pracy. Dzięki szkoleniom systematycznie podnosili oni swoje kompetencje niezbędne do tego, żeby misja zapewnienia kierowcom bezpiecznej i komfortowej podróży, a pracownikom bezpiecznej pracy, nie była tylko deklaracją.

Dla nas, osób zarządzających Autostradą Eksploatacją, rok 2012 stał pod znakiem systematyzowania i strukturalizowania rozwiązań formalnych związanych m.in. ze społeczną odpowiedzialnością biznesu. Do przyjętego wcześniej planu zarządzania jakością dołączyły polityki: personalna, społeczna, środowiskowa i zakupowa. W ubiegłym roku przyjęliśmy również kodeks etyki, który stał się dokumentem obowiązującym wszystkich pracowników. Kontynuowaliśmy także prace mające na celu lepsze poznanie naszego otoczenia. Do zainicjowanego w 2011 roku badania zadowolenia pracowników, w 2012 roku dołączyło badanie satysfakcji kierowców. Badania te będą nie tylko kontynuowane, ale pogłębione, w 2013 roku.

Jesteśmy firmą, która ogromną wagę przykładą do kwestii dobrego współżycia z lokalnymi społecznościami i ochrony środowiska. Staramy się, aby nasza obecność w biznesie wzmocniła wizerunek regionu i Polski w świecie. Zgodnie z tymi wartościami realizujemy naszą politykę społecznej odpowiedzialności w biznesie.

Z poważaniem,

Edward Targosz  
Prezes Zarządu

Jan Jancewicz  
Wiceprezes Zarządu

## Większa organizacja to większa odpowiedzialność

### Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne

Rok 2012 był pierwszym pełnym rokiem, w którym odpowiadaliśmy za eksploatację i utrzymanie całego, 255 kilometrowego odcinka autostrady A2. W praktyce, nowy segment Świecko – Nowy Tomyśl zaczęliśmy obsługiwać już w grudniu 2011 roku.

Rodzaj dotychczas realizowanych zadań jest bardzo podobny. Nasze służby utrzymaniowe zajmują się patrolowaniem autostrady, jej odśnieżaniem, interweniują w przypadku zagrożeń, zabezpieczają zdarzenia drogowe, itp. Do istniejących wcześniej komórek organizacyjnych, z chwilą przejęcia nowego odcinka, dołączyły dwa kolejne Obwody Utrzymania Autostrady. W istotny sposób powiększony został także 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). W tym czasie zrekrutowano także wielu nowych pracowników na stanowiska kasjerskie.

Rekrutacja na przełomie 2011 i 2012 roku prawie 200 pracowników, to ogromne przedsięwzięcie, również w ujęciu logistycznym. To setki przeanalizowanych życiorysów, godziny rozmów rekrutacyjnych. Warto wspomnieć tu o współpracy z powiatowymi urzędami pracy, które procesy te wspomagały, użyczając np. sal do spotkań w miejscowościach zlokalizowanych w sąsiedztwie autostrady, w których poszukiwano nowych pracowników, a które oddalone były dziesiątki kilometrów od siedziby głównej Autostrady Eksploatacji. Dzięki temu wsparciu organizacja spotkań była znacznie łatwiejsza.

Nowi pracownicy, to również wiele godzin szkoleń adaptacyjnych, podczas których pracownicy nie tylko poznawali firmę jako organizację, ale przede wszystkim mieli okazję zapoznać się z jej procedurami i standardami, w tym kluczowymi, dotyczącymi bezpieczeństwa pracy na drodze. To również wzmoczona praca w zakresie szkoleń zawodowych, zarówno tych pozwalających nabyć lub uzupełnić wymagane prawem uprawnienia do obsługi maszyn, jak również tych miękkich, np. z obsługi klientów.

*Przeprowadzenie rekrutacji tak dużej liczby osób, zwłaszcza jeśli odniesiemy ją do liczby pracowników, którzy pracowali w firmie, to prawdziwe wyzwanie. Przede wszystkim od strony organizacyjnej. Współpraca z administracją lokalną i pomoc urzędów pracy w organizacji rozmów rekrutacyjnych była w tym momencie nieoceniona.*

Hanna Rybitwa, Dyrektor ds. Personalnych i Administracyjnych

Mówiąc o nowym odcinku autostrady i nowych miejscach pracy, nie można zapomnieć o zjawisku przez ekonomistów zwanym efektem mnożnikowym. Budowa i funkcjonowanie odcinka autostrady A2 to dodatkowe dochody, które trafiają do gospodarstw domowych w regionie i przeznaczane są na konsumpcję. Dzięki niej zyskują kolejni przedsiębiorcy, co pośrednio przyczynia się także do tworzenia nowych miejsc pracy. Podobne efekty przynosi korzystanie bezpośrednio przez Autostradę Eksploatację i jej pracowników z usług lokalnych firm, dzięki czemu, korzyści odnoszą również osoby niezatrudnione bezpośrednio przy eksploatacji autostrady. To szczególnie istotne na Ziemi Lubuskiej, która od wielu lat boryka się z problemem wysokiego bezrobocia. Warto przypomnieć wyniki badań przywoływanych także w poprzednich edycjach raportu: na każdy kilometr autostrady przypada 88,5 miejsc pracy wygenerowanych w mniej lub bardziej pośrednio związanych z nią działalnościach<sup>1</sup>. Przekłada się to w przybliżeniu na 22,5 tys. miejsc pracy w regionie. To bardzo istotna społeczna korzyść z dla województw wielkopolskiego i lubuskiego.

Miejsca pracy to nie jedyna korzyść dla regionu. Naukowcy, w cytowanym powyżej opracowaniu, zwracają uwagę również na to, że całkowite wpływy do Skarbu Państwa z tytułu zobowiązań<sup>2</sup> spółek związanych z autostradą<sup>3</sup> 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 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. Nowoczesna infrastruktura koncesyjnego odcinka autostrady A2 Konin – Świecko i codzienna praca osób dbających o bezpieczeństwo i komfort na autostradzie pozwolą co roku zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych wypadków o 50, a liczbę rannych o ponad 300.

Podstawowe wielkości opisujące skalę działalności przedsiębiorstwa na koniec roku 2012 zostały przedstawione w poniższej tabeli.

	2010 r.	2011 r.	2012 r.
<b>Przeciętne zatrudnienie (w etatach)</b>	337	429	511
<b>Suma aktywów</b>	73,7 mln zł	102,0 mln zł	130,5 mln zł
<b>Kapitały własne</b>	36,5 mln zł	35,3 mln zł	51,1 mln zł

Bezpośrednim efektem prowadzonej przez Autostradę Eksploatację działalności gospodarczej było wygenerowanie blisko 130 mln złotych wartości ekonomicznej, podczas gdy wartość podzielonej wartości ekonomicznej osiągnęła 150 mln złotych (co wynika m.in. ze zwiększonych wydatków związanych z poszerzeniem działalności):

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

<sup>2</sup>Podatek 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.

<sup>3</sup>Analiza uwzględnia spółkę zarządzającą Autostrada Wielkopolska SA (AWSA), spółkę operatorską Autostrada Eksploatacja SA (AES) i firmę odpowiedzialną za budowę autostrady – A2 Bau Development GmbH (A2 BD) i dotyczy wyłącznie pierwszego segmentu autostrady, tj. odcinka Nowy Tomyśl – Konin.

<b>Bezpośrednio wygenerowana wartość ekonomiczna</b>		<b>128 752 893,90</b>
<b>a) Przychody</b>	Przychody ze sprzedaży netto, przychody z inwestycji finansowych, przychody z aktywów	128 752 893,90
<b>Podzielona wartość ekonomiczna</b>		<b>150 513 416,48</b>
<b>b) koszty operacyjne</b>	Płatność na rzecz dostawców, inwestycje niestrategiczne, honoraria i opłaty z tytułu mediacji	48 248 219,52
<b>c) wynagrodzenia i świadczenia pracownicze</b>	Łączne wydatki pieniężne z tytułu świadczeń dla pracowników (wypłaty bieżące, bez zobowiązań dotyczących przyszłości)	27 820 943,04 7 282 096,94
<b>d) płatności na rzecz inwestorów</b>	Wszelkie płatności dokonywane na rzecz jednostek zapewniających kapitał organizacji	24 889 473,37
<b>e) płatności na rzecz państwa (wg kraju)</b>	Podatki brutto	42 256 183,61
<b>f) Inwestycje w społeczności</b>	Dobrowolny wkład i inwestowanie funduszy w szerszej rozumianą społeczność (łącznie z darowiznami)	16 500,00
<b>Wielkość ekonomiczna zatrzymana (wyliczona jako wartość ekonomiczna wytworzona po pomniejszeniu o wartość ekonomiczną podzieloną)</b>	Inwestycje, wpłaty z kapitału itp.	<b>-21 760 522,58</b>



**Konin – Nowy Tomyśl zimą**

Źródło: Autostrada Wielkopolska S.A.

## Stabilne i zdrowe fundamenty

Struktura własnościowa spółki nie zmieniła się w ciągu ostatniego roku finansowego i na koniec 2012 roku kształtowała 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 SA (1 akcja).

Stabilne zaplecze finansowe i doświadczenie branżowe, reprezentowane przez dwóch głównych udziałowców, sprzyja rozwojowi unikalnych kompetencji w zakresie utrzymania autostrady. Egis Road Operation to francuska firma, posiadająca doświadczenie w budowie i eksploatacji autostrad na całym świecie. Z kolei Kulczyk Holding, wchodzący w skład międzynarodowej grupy inwestycyjnej Kulczyk Investments zarządzanej przez dr Jana Kulczyka, specjalizującej się w inicjowaniu i prowadzeniu projektów na światowych rynkach, między innymi w sektorze infrastruktury.

O stabilności funkcjonowania Autostrady Eksploatacji świadczy fakt, że od wielu lat spółką kieruje 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”.

Z organizacyjnego punktu widzenia, dynamiczny rozwój firmy, w tym istotne zwiększenie liczebności zespołu w krótkim czasie, jak w 2012 roku miało to miejsce w przypadku Autostrady Eksploatacji, jest niemałym wyzwaniem. Dlatego też, nieprzypadkowo właśnie teraz zarząd Autostrady Eksploatacji podjął decyzję o sformalizowaniu i ukonstytuowaniu procedur i polityk, które wcześniej funkcjonowały bez formalnych ram.

Dodatkowym wyzwaniem jakie stanęło przed firmą na przełomie 2011/2012 było skuteczne przekazanie nowym pracownikom szczególnej wiedzy i doświadczenia. Jednym z narzędzi na które zdecydowała się firma, była wewnętrzna rekrutacja, tj. pracownicy, którzy zdecydowali się podjąć pracę na nowym odcinku, mogli liczyć na awans. Ich zadaniem było przekazanie niezbędnej wiedzy nowym kolegom rozpoczynającym pracę na A2. Transferowi kompetencji sprzyjał również fakt, że Autostrada Eksploatacja od wielu lat stawiała i stawia na rozwój i inwestowanie w kształcenie swoich pracowników. Takie podejście, poza oczywistym wzmocnieniem kompetencji pracowników, pozwala firmie kształtować pożądane wartości, zaangażowania i lojalności. Strategia zarządzania Autostradą Eksploatacją w dłuższej perspektywie zakłada budowanie zespołu, nawet kosztem większych nakładów na szkolenia, ale gwarantującego najwyższy standard pracy i zachowującego zdrową kulturę organizacji.

W strukturze organizacji pojawiły się nowe jednostki, co jest konsekwencją stworzenia nowych Punktów Poboru Opłat, czy Obwodów Utrzymania Autostrady. Niemniej sam logiczny układ sprawdzonej przez lata struktury nie uległ zmianie. Najważniejszymi jednostkami organizacyjnymi, podlegającymi bezpośrednio zarządowi pozostają pionierzy:

- 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 zarząd<sup>4</sup>, wspomagany przez prokurenta, pełniącego jednocześnie rolę dyrektora finansowego oraz głównego księgowego. Bieżące zarządzanie kwestiami związanymi z odpowiedzialnością spoczywa na: pionie finansów i księgowości, pionie zarządzającym kwestiami administracyjnymi i zasobami ludzkimi oraz menedżerze PR. Prawidłowość funkcjonowania firmy monitoruje zespół audytorów wewnętrznych. Nad całością działań zarządu pieczę sprawuje rada nadzorcza. W jej skład wchodzi pięciu członków, którzy reprezentują poszczególnych akcjonariuszy. Ze względu na prostą strukturę zarządczą spółki, nie funkcjonują w niej dedykowane komitety rady nadzorczej o charakterze nadzorczym.

Rozwój spółki, jej rozrost i zdobywane od ponad dziesięciu lat unikatowe doświadczenia, niosą za sobą jeszcze jedną konsekwencję. Centralne miejsce w strukturze wartości Autostrady Eksploatacji stanowi dotychczasowa wiedza i unikalne kompetencje. Stabilność wypracowanych rozwiązań i ich konsekwentne stosowanie było w wielu obszarach wynikiem praktyki biznesowej, możliwej dzięki niezmienniej strukturze kadr. Jak wspomniano powyżej, jeszcze w 2011 roku rozpoczęto systematyzowanie wszystkich kluczowych procesów w jeden, kompleksowy system zarządzania jakością. Dzięki niemu organizacja i jej działanie będą jeszcze bardziej stabilne. Stabilność jest kluczowa dla rodzaju prowadzonej przez Autostradę Eksploatację działalności, której specyfika nie pozwala na akceptowanie jakichkolwiek nieprzewidzianych odstępstw od norm. Dlatego też konieczne było ustrukturyzowanie kolejnych, powtarzalnych działań w formie procesów i procedur. Dodatkowo, w 2012 roku sformalizowane i przyjęte zostały:

- polityka personalna,
- polityka społeczna,
- polityka środowiskowa
- polityka zakupowa.

Dzięki nim podejście do zarządzania poszczególnymi wymiarami społecznej odpowiedzialności staje się z roku na rok coraz bliższe modelowi opisanemu w normie ISO26000:2010.

---

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



## Dialog z otoczeniem

Autostrada Eksploatacja od 2008 r. publikuje raporty społeczne w oparciu o wytyczne GRI. W 2010 roku w spółce odbyły się warsztaty, w których udział wzięli członkowie zarządu i kluczowi menedżerowie, mające na celu m.in.:

- zmapowanie interesariuszy<sup>5</sup>
- ocenę istotności poszczególnych aspektów oddziaływania spółki na otoczenie.

Przyjęta wówczas klasyfikacja jest wciąż obowiązująca i wykorzystywana. Specyfika prowadzonej działalności gospodarczej sprawia, że ani kategorie interesariuszy, 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<sup>6</sup>. Oczywiście fakt, że odcinek Świecko - Nowy Tomyśl przebiega w większości przez tereny leśne, w tym cenne przyrodniczo, znajduje odzwierciedlenie tak w raporcie, jak i przede wszystkim w bieżącym zarządzaniu autostradą.

Najważniejsi interesariusze i formy dialogu:

<b>Grupa interesariuszy</b> (w kolejności alfabetycznej)	<b>częstotliwość i formy kontaktów</b>
<b>administracja i lokalne społeczności</b>	Regularne kontakty w zależności od potrzeb i oczekiwań, mające charakter typowo sąsiedzkich relacji.  Z niektórymi jednostkami, np. Zespołem Szkół Geodezyjno-Drogowych w Poznaniu, kontakty przerodziły się w partnerstwo, które zostało sformalizowane w postaci umowy o współpracy.  Planowane jest przeprowadzenie w 2013 roku pogłębionego dialogu z władzami społeczności lokalnych.
<b>dostawcy i podwykonawcy</b>	Bieżące, bezpośrednie kontakty, głównie na poziomie operacyjnym.
<b>inwestorzy strategiczni</b>	Bieżące, bezpośrednie kontakty władz spółki.
<b>koncesjonariusz</b> (Autostrada Wielkopolska / Autostrada Wielkopolska II)	Bieżące, bezpośrednie kontakty władz i pracowników spółki.

<sup>5</sup> Kluczowi spośród zidentyfikowanych interesariuszy to (w kolejności alfabetycznej): administracja, Autostrada Wielkopolska S.A./ Autostrada Wielkopolska II S.A., GDDKiA, inspektorzy pracy, inspektorzy ochrony środowiska, inwestorzy strategiczni, klienci (użytkownicy dróg), kluczowi dostawcy, media, podwykonawcy, pracownicy etatowi, pracownicy podwykonawców i dostawców, policja, straż pożarna (państwowa, ochotnicza) i inne służby ratunkowe oraz UOKiK.

<sup>6</sup> W wyniku rozwoju spółki zmianie nie ulegają same kategorie interesariuszy. Obecność spółki w nowych regionach, oznacza jednak relacje z nowymi społecznościami, nowymi jednostkami administracji, czy straży pożarnej, itd.

## podróźni / klienci końcowi

W 2012 r przeprowadzono na próbie blisko 2 tysięcy kierowców jadących A2 pierwsze badanie satysfakcji (badanie przeprowadzono w Punktach Poboru Opłat).

W 2013 roku planowana jest jego kolejna edycja. Dodatkowo przeprowadzone będzie również badanie pogłębione na parkingach w Miejscach Obsługi Podróźnych.

## pracownicy

W roku 2011 przeprowadzono pierwsze badanie satysfakcji pracowników, którego celem jest monitorowanie poziomu zadowolenia z relacji panujących w firmie, wynagrodzeń, kwestii BHP, itp. Kolejne badanie planowane jest na rok 2013.

Kontynuowane są też prowadzone od wielu lat spotkania z pracownikami (2 razy w roku), podczas których mogą oni i zgłaszają swoje pomysły lub problemy związane z codzienną pracą.

## służby ratunkowe

Regularne kontakty w zależności od potrzeb i oczekiwań, wypracowane procedury współdziałania i okresowe wspólne ćwiczenia na wypadek sytuacji awaryjnych

## Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności

Kluczowe obszary, na których skupia się tegoroczny raport, pozostają bez zmian. Są to:

- **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,
- **potencjalnie niekorzystny wpływ na środowisko naturalne**, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii związanych z ryzykiem skażeń w sytuacjach awaryjnych oraz polityką zarządzania odpadami, a także wpływu na otoczenie związanym ze zużyciem wody, paliw i energii oraz zakłócaniem ścieżek migracji zwierząt.

Sam raport, podobnie jak poprzednie edycje, został przygotowany przez firmę zewnętrzną wobec Autostrady Eksploatacji, która czuwa nad wiarygodnością prezentowanych w nim informacji i ich zgodność z wytycznymi GRI:G3. Raport nie jest poddawany dodatkowej weryfikacji przez biegłego rewidenta.

# Dlaczego warto pracować dla Autostrady Eksploatacji?

## Rekrutacja nowych pracowników

Rozbudowa zespołu i związana z nim rekrutacja, szkolenia i wyposażenie nowotworzonych miejsc pracy były dla Autostrady Eksploatacji najważniejszymi wydarzeniami przełomu lat 2011/2012. Tworzenie nowych miejsc pracy spotkało się z bardzo dużym zainteresowaniem przedstawicieli lokalnych społeczności, przede wszystkim dlatego, że były one tworzone na terenach wiejskich, w regionie o dużym bezrobociu. Wśród mężczyzn, którzy tradycyjnie już zatrudnieni są głównie w utrzymaniu autostrady, dominowali ci, posiadający już uprawnienia zezwalające na prowadzenie pojazdów ciężarowych. Na aplikację do pracy w punktach poboru opłat, do której z reguły zgłaszają się kobiety, należy patrzeć przez pryzmat lokalnej aktywizacji zawodowej. Praca dla Autostrady Eksploatacji, poza oczywistym aspektem ekonomicznym, pozwala także na rozwój osobisty. Zarówno wśród kobiet jak i mężczyzn znaczny nacisk kładziony jest na poszerzanie wiedzy, w tym, na zdobywanie stosownych uprawnień. Wiele tego typu szkoleń zostało prowadzonych właśnie w 2012 roku.

Rozbudowa autostrady dla niektórych pracowników stała się szansą na awans. Osoby, które zdobyły doświadczenie w dotychczasowej pracy w Obwodach Utrzymania Autostrady i Punktach Poboru Opłat, miały szansę 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.

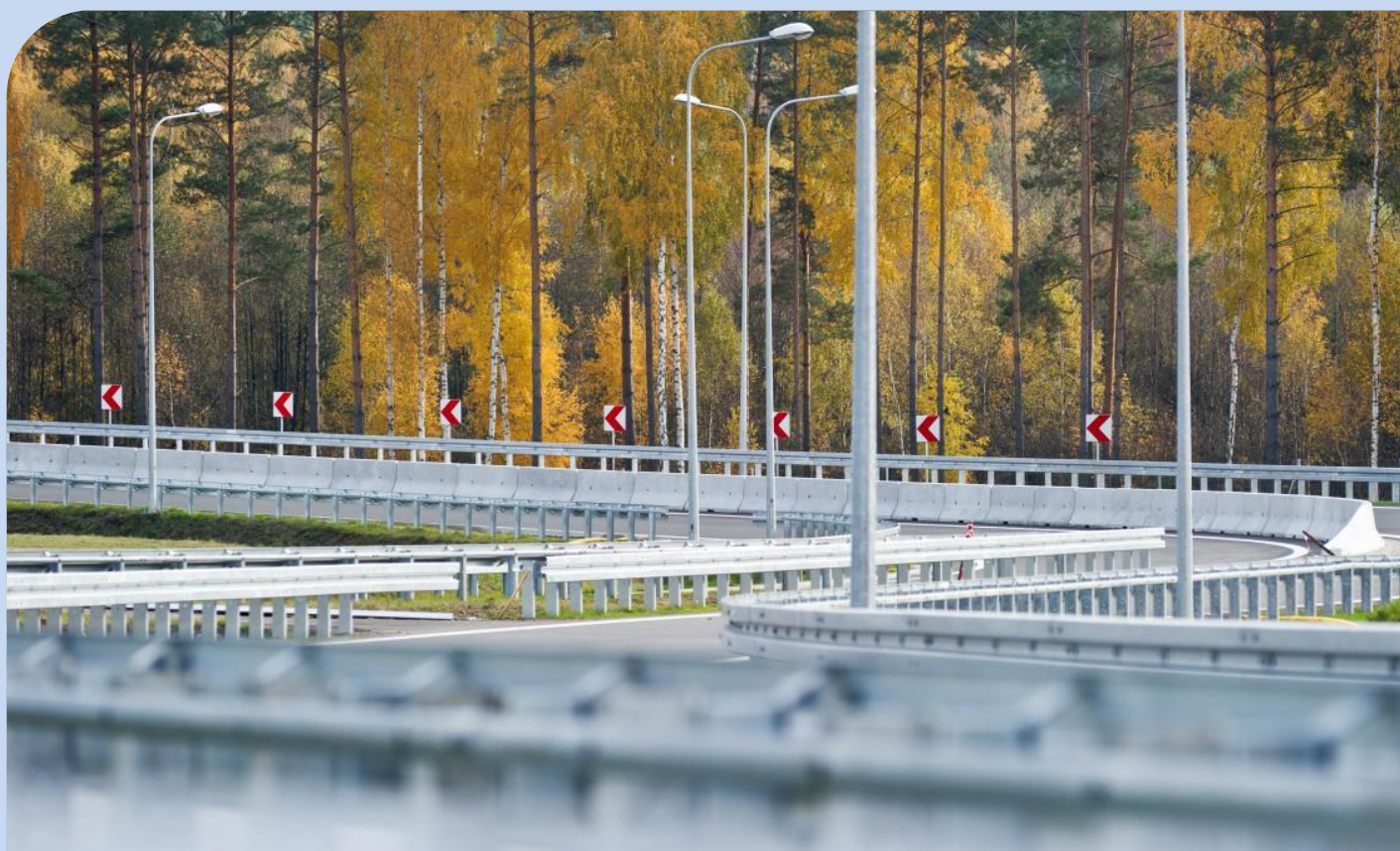
Poszukując nowych pracowników, zgodnie z przyjętym w chwili powołania firmy założeniem, koncentrowano się na lokalnych społecznościach. Takie podejście przynosi korzyści zarówno firmie, jak i sąsiadującym z autostradą miejscowościom. Ciszony fakt, że za taką postawę Autostrada Eksploatacja jest wyróżniana – przed kilku laty eksperci Forum Odpowiedzialnego Biznesu zauważyli odpowiedzialne podejście firmy do lokalnych społeczności, nazywając je dobrą i godną naśladowania praktyką w „Raportcie Odpowiedzialny Biznes w Polsce 2008”. Konsekwencją w podejściu do rekrutacji, w tym tej prowadzonej w latach 2011 – 2012 sprawiła, że Autostrada Eksploatacja została wyróżniona „za dbałość o lokalny rynek” w konkursie „Wielkopolski Lider CSR 2012”, którego wyniki ogłoszono na początku 2013 roku.

Nowym wymiarem aktywności jest zainicjowanie przez spółkę programu praktyk uczniowskich. Pierwsi praktykanci trafili do Obwodów Utrzymania Autostrad Autostrady Eksploatacji w 2011 r. Podczas praktyk uczniowie zapoznawali się z charakterem pracy poszczególnych działów Obwodów Utrzymania Autostrad. Od 2012 praktyki mają charakter długoterminowy, co oznacza, że uczniowie przyjmowani są na praktyki na cały rok szkolny. Praktykanci pracują w warsztatach, uczestnicząc w pracach związanych z naprawą i serwisowaniem pojazdów technicznych. Po przejściu szkoleń wstępnych (BHP, szkolenie stanowiskowe) są stopniowo wdrażani w coraz bardziej zaawansowane zadania, które stanowią cenne uzupełnienie wiedzy zdobywanej w szkole. Dzięki

temu, mają możliwość zdobycia bardzo konkretnych, a jednocześnie rzadko spotykanych na rynku kwalifikacji. Uczniowie zdobywają zarówno umiejętności praktyczne związane z naprawą i serwisowaniem samochodów (dostawczych, osobowych), ale również wysokie kompetencje związane z poznaniem specyficznego i bardzo zaawansowanego technicznie sprzętu utrzymania autostrad. Oddawanie do użytku kolejnych odcinków autostrad w Polsce będzie wiązało się ze wzrostem popytu na takich specjalistów. Praktykanci są uczniami Zespołu Szkół Geodezyjno-Drogowych im. Rudolfa Modrzejewskiego. Współpraca została zapoczątkowana przez Autostradę Eksploatację, której przedstawiciele byli inicjatorami nawiązania współpracy. Propozycja spółki spotkała się z zainteresowaniem ze strony władz szkoły i została sformalizowana w postaci umowy o współpracy. Praktyki, to nie tylko szansa na zdobycie doświadczenia przez uczniów. Dla spółki jest ona inwestycją w przygotowanie przyszłych kadr. Z punktu widzenia młodych osób praktyki to wstęp do pracy na etacie – pracy stabilnej i płatnej na poziomie wyższym od przeciętnej w regionie.

*„Cieszymy się, że młodzi ludzie mogą uczyć się praktycznej strony zawodu, nie ograniczając się wyłącznie do szkolnych zajęć. Wyzwania, z którymi się spotykają często wymagają kreatywności i są przede wszystkim realne. Uczymy ich tego by nie tylko diagnozowali i wskazywali problemy, ale jednocześnie proponowali ich rozwiązanie. Widzimy jak z każdym miesiącem praktyk, stają się sprawniejsi. Liczymy na to, że po zakończeniu praktyk, zostaną z nami.”*

Andrzej Czechowski, Mistrz Warsztatu  
OUA Kotowo



**Fragment węzła autostradowego**

Źródło: Autostrada Wielkopolska S.A.

## Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników

Standardem w spółce Autostrada Eksploatacja jest zapewnienie nowym pracownikom cyklu szkoleń, poczynając od tych pomagających poznać firmę, aż po 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. Dodatkowo, nowi pracownicy przechodzą szereg specjalistycznych szkoleń z zakresu m.in. budowania kompetencji interpersonalnych.

Polityka długoterminowego wiązania się z pracownikami przez Autostradę Eksploatację traktowana jest jako inwestycja w rozwój tak poszczególnych pracowników, jak firmy w ogóle. Podejście to nie zmienia się w spółce na przestrzeni lat. Co warto podkreślić, wzrost liczby nowych pracowników przygotowywanych do pracy w firmie, a co za tym idzie wzrost liczby szkoleń, nie wpływa znacząco na ich zakres. 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, Autostrada Eksploatacja zachęca pracowników do nauki języków obcych, finansując koszty kursów. Dzięki zdobytym kwalifikacjom atrakcyjność pracowników firmy na rynku pracy z roku na rok staje się coraz większa.

Autostrada Eksploatacja, jako pracodawca, oferuje swoim pracownikom szereg dodatkowych benefitów, które nie są uzależnione od stażu pracy w firmie. Co więcej, nie są one wymagane zapisami prawa. Są to między innymi:

- od kilku lat wszyscy pracownicy Autostrady Eksploatacji 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%,
- samotni rodzice otrzymują dofinansowanie do opłat za żłobki i przedszkola,
- osoby, które znalazły się w trudnej sytuacji życiowej, mogą liczyć na finansową pomoc pracodawcy,
- firma dofinansowuje letni i zimowy wypoczynek dla dzieci pracowników oraz samych zatrudnionych w spółce.

Warto 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.

## Wynagrodzenia

Rocznie do lokalnych społeczności transferowanych jest w postaci samych tylko wynagrodzeń blisko 30 mln zł. Dodatkowo dochodzą do tego świadczenia związane z ubezpieczeniem społecznym, zdrowotnym i emerytalnym, Pracowniczym Programem Emerytalnym, opieką medyczną czy dodatkowymi ubezpieczeniami.

	2010 r.	2011 r.	2012 r.
Przeciętne wynagrodzenie w kraju (grudzień)	3 848 <sup>7</sup>	4015 <sup>8</sup>	4108 <sup>9</sup>
Przeciętne wynagrodzenie w woj. wielkopolskim (grudzień)	3 374 <sup>10</sup>	3526 <sup>11</sup>	3 591 <sup>12</sup>
Przeciętne wynagrodzenie w woj. lubuskim (grudzień)	n/d	n/d	3357 <sup>13</sup>
Przeciętne wynagrodzenie w Autostradzie Eksploatacji (grudzień)	3 767	3 754	3 888

Analizując poziom średnich wynagrodzeń należy wziąć pod uwagę także to, że do pracy przyjmowano wielu nowych pracowników, którzy na okresie próbnym mają nieco niższe wynagrodzenie. Ulega ono automatycznemu podwyższeniu z chwilą przejścia na umowę o pracę. Tym samym, wraz z przejściem wszystkich nowozatrudnionych na bezterminową umowę o pracę, przeciętny poziom wynagrodzeń okaże się wyższy od prezentowanego w tabeli.

Kolejny rok z rzędu wynagrodzenia w spółce kształtują się na poziomie nieznacznie niższym od średniej płacy krajowej, ale za to wyższym od wynagrodzeń w regionie. Co ważne, dynamika wzrostu płac w przedsiębiorstwie (3,6%) była wyższa od notowanej w kraju (2,3%) i regionie (1,8%). Tym samym wynagrodzenia na koniec minionego roku były w firmie wyższe niż przeciętne wynagrodzenia w Wielkopolsce o 8,3% i aż o 15,8% wyższe od notowanych w województwie lubuskim. Co więcej, należy podkreślić, że znaczna część działalności operacyjnej Autostrady Eksploatacji prowadzona jest na terenach ubogich – wiejskich – a nie w dużych miastach takich jak Poznań.

Atrakcyjność wynagrodzeń potwierdza bardzo duże zainteresowanie ofertami pracy w firmie. Świadczą o tym także rezultaty badań przeprowadzonych na pracownikach. Połowa z nich uznała poziom wynagrodzeń za satysfakcjonujący, mimo powszechnej i zrozumiałej chęci do otrzymywania wyższych uposażeń. Warto dodać, że blisko 80% badanych wskazała, że na tle innych firm pakiet socjalny w firmie jest atrakcyjniejszy, co należy traktować jako potwierdzenie postrzegania warunków

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

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

<sup>9</sup> Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w 2012 r.

<sup>10</sup> Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 28 stycznia 2011

<sup>11</sup> Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 27 stycznia 2012

<sup>12</sup> Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 30 stycznia 2013

<sup>13</sup> Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa lubuskiego w grudniu 2012 r. z dn. 29.01.2012

pracy, jako godziwych. Badania, które zostaną przeprowadzone w 2013 roku, obejmą również pracowników nowego odcinka, a tym samym osoby mieszkające na stałe na terenie Ziemi Lubuskiej. W praktyce wynagrodzenia poszczególnych pracowników zależą od zajmowanego stanowiska i odpowiedzialności, z jaką wiąże się konkretny rodzaj wykonywanej 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 świętami Bożego Narodzenia. Taką formę nagrody, jako optymalne rozwiązanie, wskazali sami pracownicy w badaniu satysfakcji.

Niezmiennie, obok standardowego wynagrodzenia, pracownicy otrzymują dodatki, których wysokość jest bardziej korzystna niż ta określona bezpośrednio w Kodeksie Pracy. To wychodzące ponad wymogi zapisów prawa rozwiązanie zostało przyjęte przez zarząd i było odpowiedzią na oczekiwania zgłaszane podczas okresowych spotkań menedżerów z zespołami poszczególnych obwodów. Przykładowo, za pracę w godzinach nocnych pracownicy otrzymują 20% stawki osobistej, a nie stawki minimalnej, jak określają to przepisy. Analogicznie, 20% wynagrodzenia za dyżury domowe również liczone jest od stawki osobistej, podczas gdy Kodeks Pracy nie przewiduje żadnego wynagrodzenia za dyżury domowe. Oczywiście, w przypadku wezwania dyżurującego pracownika do pracy (np. awaria systemu lub urządzenia Stałego Wyposażenia Eksploatacyjnego, czy intensywne opady śniegu), otrzymuje on stawkę jak za nadgodziny. Pracownicy otrzymują także ryczałt, mający zrefundować koszt dodatkowego dojazdu do pracy, co jest dobrowolnym zobowiązaniem firmy. Takie podejście do rozliczania pracy w godzinach nadliczbowych sprawia, że ponad 75% pracowników deklaruje, że chętnie bierze nadgodziny. Niektórzy możliwość uzyskania dodatkowych dochodów postrzegają jako dużą zaletę pracy w firmie.

## Struktura zatrudniania

Na koniec roku 2012 w spółce pracowało 512 osób (etat), podczas gdy pod koniec 2010 roku, przed rozpoczęciem rekrutacji związanej z przejściem nowego odcinka, Autostrada Eksploatacja dawała zatrudnienie 339 osobom.

Kobiety od wielu lat stanowią niemal połowę załogi firmy. Na początku 2012 roku struktura zatrudnienia uległa pewnej zmianie. W związku z tym, że w pierwszej kolejności prowadzono rekrutacje na stanowiska utrzymaniowe, typowo obsadzone przez mężczyzn, na początku roku stanowili oni znacząco większy odsetek załogi. Niemniej jednak na koniec 2012 roku kobiety stanowiły około 48% zespołu.

	2011	2012
Odsetek kobiet	40%	48%
Odsetek kobiet na stanowiskach kierowniczych	35%	39%

Autostrada Eksploatacja jest miejscem pracy przyjaznym rodzicom. Poprzez m.in. ułatwienie podejmowania aktywności zawodowej czy dofinansowywanie opieki przedszkolnej dzieci spółka wychodzi naprzeciw oczekiwaniom rodziców, szczególnie samotnie wychowującym dzieci, którzy zagrożeni są wykluczeniem.

Struktura wiekowa zatrudnienia w firmie wg wieku i płci kształtowała się na koniec 2012 r. następująco:

wiek	kobiety	mężczyźn i	łącznie	kobiety	mężczyźn i	łącznie
19 i mniej	0	0	0	0%	0%	0%
20-25	15	14	29	6%	5%	6%
26-30	38	44	82	15%	16%	16%
31-35	62	57	119	25%	21%	23%
36-40	49	41	90	20%	15%	17%
41-45	44	39	83	18%	14%	16%
46-50	24	30	54	10%	11%	10%
51-55	12	27	39	5%	10%	8%
56-60	3	16	19	1%	6%	4%
61 i więcej	1	2	3	0%	1%	1%
łącznie	248	270	518	100%	100%	100%

Warto zwrócić uwagę na dużą różnorodność wiekową zespołu, co jest najlepszym dowodem na zdrową i niedyskryminującą kulturę pracowniczą w firmie. Co istotne, w zespole Autostrady Eksploatacji pracują osoby bardzo młode, liczące niewiele powyżej 20 lat, które w warunkach rynkowych napotykać dzisiaj w Polsce na ogromne trudności w znalezieniu zatrudnienia. Warto wspomnieć o uczniach, dla których praktyki w spółce stanowią pierwszy krok do podjęcia pracy na etacie.

Równie istotny jest fakt, że 13% zespołu stanowią osoby z grupy 50+, czyli grupy zagrożonej wykluczeniem na rynku pracy. Są to pracownicy z ogromnym doświadczeniem i długoletnim stażem pracy w firmie. Niektórzy spośród nich, za obopólną zgodą, pozostają w Autostradzie Eksploatacji, pomimo tego, że osiągnęli już wiek emerytalny.

Pracownicy Autostrady Eksploatacji zatrudnieni są na umowę o pracę na czas nieokreślony. Praktyką jest przyjmowanie pracowników najpierw na umowę próbną, a następnie na umowę roczną, która w dalszej kolejności przechodzi w umowę na czas nieokreślony. Stabilność finansowa spółki, a tym samym stabilność miejsc pracy, jest jednym z głównych atutów wymienianych spontanicznie przez pracowników.

O tym, że pracownicy od wielu lat cenią sobie pracę w Autostradzie Eksploatacji najlepiej świadczy wskaźnik niskiej rotacji. Jest ona niezmiernie ważna dla samej firmy. Dzięki niej spółka chroni się przed odpływem cennych kompetencji, a zespół zachowuje wysoką efektywność.

	2011	2012
Rotacja pracowników	1,8%	0,5%



## Kodeks etyki

W 2012 roku zarząd Autostrady Eksploatacji przyjął kodeks etyki, pełniący również rolę polityki antydyskryminacyjnej, antykorupcyjnej i prewencji zachowań antyrynkowych. Przyjęciu kodeksu towarzyszyła komunikacja w biuletynie firmowym („Via AESA”).

Kodeks wspiera pracowników w sytuacjach, które mogą stanowić dla nich dylematy etyczne. Zawiera procedury zgłaszania przypadków różnego rodzaju naruszeń i nieprawidłowości, nieprzestrzegania zobowiązań wynikających z przepisów prawa, zagrożenia dla bezpieczeństwa i higieny pracy, zdrowia klientów i osób postronnych, czy bezpieczeństwa środowiska naturalnego. Daje on szansę wszystkim pracownikom, niezależnie od zajmowanego stanowiska, możliwość zgłaszania problemów menedżerom wysokiego szczebla, tym samym zapewniając ochronę przed ewentualnymi represjami ze strony przełożonych.

Zasady kodeksu etyki obejmują wszystkich pracowników spółki w sposób równy, niezależnie od zajmowanego stanowiska, czy stażu pracy.

## Bezpieczeństwo w pracy

Kwestie bezpieczeństwa i higieny pracy w Autostradzie Eksploatacji od wielu lat traktowane są priorytetowo. Praca na autostradzie zawsze wiąże się ze zwiększonym ryzykiem wypadków. I choć nigdy nie da się go w pełni wyeliminować, to z pewnością można je skutecznie minimalizować. 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 Autostrady Eksploatacji, czyli od grudnia 2003 roku, w firmie doszło do kilkudziesięciu wypadków przy pracy. W większości były to lekkie obrażenia. Niemniej jednak każdy, nawet najdrobniejszy wypadek, należy uznać za sytuację niepożądaną i dołożyć wszelkich starań, żeby dokładnie przeanalizować jej przyczyny, w celu uniknięcia analogicznego zdarzenia w przyszłości. W 2012 roku wydarzyło się łącznie siedem zdarzeń, w porównaniu do dwunastu w roku 2009, który był najbardziej wypadkowym rokiem w historii firmy. Warto wspomnieć, że w 2012 roku zespół pracowników był znacząco większy, a tym samym, odnotowany na przestrzeni ostatnich trzech lat spadek wypadkowości w spółce jest znaczący. Ten

*„Największym zagrożeniem dla bezpieczeństwa pracy, nie tylko w naszej firmie, jest skłonność do wpadania w rutynę i bezrefleksyjne działanie. Stąd ogromny nacisk na uświadamianie zagrożeń i nieustające wpajanie procedur bezpieczeństwa, tak by postępowanie w zgodzie z nimi stało się niemalże odruchem. Nic lepiej nie uświadamia zagrożeń i nie trafia do wyobraźni jak przykłady z życia. Stąd pomysł na broszurę, która okazała się być skutecznym narzędziem”*

Igor Muszyński, specjalista ds. BHP

niższy wskaźnik wypadkowości udało się utrzymać, pomimo tego, że w tamtym okresie pracę rozpoczęli nowi pracownicy o relatywnie mniejszym doświadczeniu. To efekt wypracowanych przez lata procedur i dobrego przeszkolenia nowoprzyjętych.

Trzeba mieć świadomość, że nawet najlepsze środki ochrony fizycznej uchronią przed wypadkiem, tylko i wyłącznie wtedy, kiedy będą właściwie wykorzystywane. Jak pokazują analizy prowadzone w firmie i dotychczasowe doświadczenia – problem bezpieczeństwa nie leży w samych zabezpieczeniach, ale najczęściej w rutynie i ignorowaniu zasad bezpieczeństwa. Przechodzone okresowo, obowiązkowe szkolenia BHP, nie zawsze okazują się wystarczające. Celem racjonalnej polityki BHP nie powinno być wyłącznie wywiązywanie się z wymagań prawnych. Choć oczywiście jest ono bezwzględnie 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.

Spółka opracowała i wydała specjalną broszurę, której zadaniem jest przypomnienie wszystkim pracownikom o podstawowych zasadach bezpieczeństwa w pracy i pomoc w ich przestrzeganiu. Każdy pracownik, włączając także te osoby, które dopiero rozpoczynają pracę w Autostradzie Eksploatacji, otrzymuje, oprócz podstawowych informacji o firmie i zakresie obowiązków, również w/w broszurę. Jej zawartość różni się w zależności od działu. Znajomość opisanych w niej procedur jest elementem corocznej oceny pracowników. Takie podejście wychodzące ponad standardowe rozwiązania z zakresu BHP zostało wyróżnione w jubileuszowej edycji raport Forum Odpowiedzialnego Biznesu „Raport Odpowiedzialny Biznes w Polsce. Dobre praktyki 2011, ogłoszonym w marcu 2012 r.

W przywoływanym 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 ocen.

## DLaczego warto korzystać z autostrady?

Autostrada Eksploatacja jest członkiem stowarzyszenia Club Exploation, organizacji zrzeszającej firmy eksploatujące autostrady, w których udziały ma Egis Road Operations. Ponieważ zapewnienie bezpieczeństwa drogowego jest kluczowym celem działań spółki, Autostrada Eksploatacja jest także sygnatariuszem Europejskiej Deklaracji Bezpieczeństwa Drogowego. Działania związane z bezpieczeństwem prowadzone przez firmę przybierają niekiedy bardzo różną formę: w wielu wypadkach są to standardowe procedury, jednak niekiedy wiążą się one właśnie z wielopłaszczyznową współpracą, w tym międzynarodową.

Przykładem szczególnie owocnej współpracy pomiędzy Autostradą Eksploatacją, Koncesjonariuszem 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. Podobne ćwiczenia zrealizowane zostały w 2012 roku na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl. Współpraca ze służbami ratunkowymi rozpoczęła się jeszcze przed otwarciem nowego odcinka autostrady. Ich przedstawiciele wspólnie z pracownikami Autostrady Eksploatacji zapoznawali się trasą, z urządzeniami technicznymi, systemem bram, umożliwiającym dojazd w najkrótszym możliwym czasie do miejsca ewentualnego zdarzenia.

Ustalenie zasad współpracy, wzajemny dialog, zrozumienie ról oraz po prostu dobre relacje, pozwalają efektywnie współpracować, zwłaszcza w sytuacjach krytycznych, kiedy każda minuta ma znaczenie.

## Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu

W wielu przypadkach prace utrzymaniowe na autostradzie są standardowymi i powtarzalnymi procedurami. 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 czuwają także nad stanem technicznym infrastruktury i szeroko pojętym porządkiem na parkingach. Kwestie bezpieczeństwa koordynowane są przez specjalistę do spraw bezpieczeństwa.

Mimo że opisana powyżej praca z definicji jest pracą powtarzalną, która wiąże się ze ścisłym przestrzeganiem procedur, to jednak kluczową rolę w utrzymaniu autostrady odgrywa wieloletnie doświadczenie oznaczające wyższą skuteczność prowadzonych działań. Pracownicy o dłuższym stażu pracy dostrzegają elementy, które z pewnością nigdy nie zwróciłby uwagi osób postronnych. Co więcej, w kontrolowany sposób potrafią bardzo szybko i sprawnie reagować na zauważone

nieprawidłowości. Doświadczenie pracowników pozwala także 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 minut wcześniej w mijanym przez nich miejscu istniała sytuacja alarmowa.

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.

*Kluczowe znaczenie mają dla nas wszelkie sygnały dotyczące zaobserwowanych zagrożeń, które zgłaszają nam kierowcy. Dzięki takim informacjom zagrożenie może zostać zażegnane znacznie szybciej, niż gdyby zidentyfikował je regularny patrol autostradowy. Telefon taki może dosłownie ratować życie, dlatego apelujemy do kierowców by nie pozostawali bierni. Na każdym bilecie potwierdzającym wniesieni opłaty znajduje się nasz alarmowy numer telefonu.*

Włodzimierz Matczak, Dyrektor ds.  
Eksploatacji i Utrzymania Autostrady

Ładu i porządku na autostradzie pilnują funkcjonariusze Policji. Policja interweniuje nie tylko w przypadku zauważania nieprawidłowości, ale także w momencie zgłaszania nieprawidłowości przez pracowników Autostrady Eksploatacji zatrudnionych tak w Obwodach Utrzymania Autostrady jak i na Placach Poboru Opłat (np. o nietrzeźwych kierowcach). W sytuacji kiedy kasjer na Placach Poboru Opłat ma choćby cień podejrzenia, iż obsługiwany przez niego kierowca może znajdować się pod wpływem alkoholu, od razu, każdorazowo, powiadamiana jest Policja. W wielu przypadkach podejrzani o bycie pod wpływem alkoholu kierowcy próbują zarówno przekupstwa jak i gróźb. Na trasie A2 rocznie Policja zatrzymuje około stu nietrzeźwych kierowców, w dużym stopniu dzięki czujności kasjerów Autostrady Eksploatacji. Firma pomogła też wyposażyc policjantów poruszających się na motorach w odpowiednie kombinezony. W wyposażeniu Policji znalazł się również laserowy radar.

## Nierozpraszenie uwagi kierowców

Ze względu na duże prędkości, które kierowcy rozwijają na autostradzie, kluczowa jest pełna koncentracja na prowadzeniu pojazdu. Niestety, próby nakłaniania właścicieli gruntów (np. rolników) sąsiadujących z autostradą do rezygnacji z umieszczania reklam rozpraszących uwagę kierowców,

w tym wielkoformatowych billboardów, wobec kuszących finansowo ofert reklamodawców w wielu przypadkach okazują się mało skuteczne. O zauważonych pracach konstrukcyjnych, które naruszają obowiązujące przepisy, pracownicy Autostrady Eksploatacji powiadamiają Koncesjonariusza, który interweniuje u Powiatowych Inspektorów Nadzoru Budowlanego. W efekcie postępowań administracyjnych reklamy umieszczone w sposób naruszający prawo są usuwane. W obecnej rzeczywistości (także prawnej), na wszystkich odcinkach autostradowych w Polsce próby ograniczenia procedury reklamowej wydają się być „walką z wiatrakami”, którą przegrywają nie tylko drogowcy, ale także sami kierowcy. Na miejsce jednej usuniętej nielegalnej reklamy, wyrastają kolejne.

Głównym problemem jest brak świadomości osób i firm, które zajmują się reklamą zewnętrzną. Kalkulacje liczby osób, które zobaczą reklamę ustawioną przy autostradzie zdają się przestaniają fakt zagrożeń, jakie ów reklama może spowodować. Rozwiązania administracyjne pozwalają wyeliminować reklamy, które znajdują się zbyt blisko pasa drogowego. Te umieszczone choć o metr dalej zostają. Niestety, brakuje dialogu na ten temat i presji reklamodawców na unikanie reklam w miejscach, w których są one niebezpieczne. Sposób myślenia o reklamach wielkoformatowych i ich umieszczaniu przy drogach to wyzwanie przed jakim stoi polskie prawo.

## 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. Dzięki współpracy z renomowanymi i sprawdzonymi dostawcami, wykorzystuje się surowiec (sól drogową) o optymalnych parametrach.

Co więcej, stosowana sól jest wcześniej nawilżana solanką, dzięki czemu, proces topnienia śniegu zaczyna się szybciej, a sama sól przykleja się do powierzchni i nie jest np. zdmuchiwana przez wiatr. Rozwiązanie to z jednej strony poprawia bezpieczeństwo drogowe, z drugiej dba o środowisko poprzez ograniczanie przedostawania 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 na autostradzie, nigdy 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.

## Wypadki

Autostrada, w tym płatny odcinek A2, którego operatorem jest Autostrada Eksploatacja, zaliczana jest do najbezpieczniejszego rodzaju 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 tego typu 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 polskich ogółu dróg, zobaczymy, że prawdopodobieństwo wypadku na koncesyjnym odcinku autostrady A2 jest znacząco niższe.

Trzeba podkreślić, że stosunkowo duże prędkości sprawiają, że same wypadki, bywają tragiczne w skutkach. Warto jednak wspomnieć, że mimo narastającego ruchu, liczba wypadków na odcinku A2 spadła na przestrzeni ostatnich pięciu lat i od 2009 roku oscylowała na poziomie około dwudziestu rocznie. W roku 2012 doszło do 25 wypadków, niemniej wielkość tę należy odnieść do znacznie dłuższego odcinka trasy. W przeliczeniu na 1 km trasy możemy w 2012 r. mówić wręcz o istotnym spadku wypadkowości.

	2010	2011	2012
Liczba wypadków	23	23	25
<i>wypadki przypadające na 1 km trasy</i>	<i>0,154</i>	<i>0,154</i>	<i>0,098</i>
Liczba rannych	27	30	34
Liczba zabitych	7	3	5

Oddany w grudniu 2011 r. nowy odcinek autostrady został wybudowany w innej technologii niż wcześniejszy odcinek. W miejsce nawierzchni bitumicznej, zastosowano bardzo nowoczesną i rzadko w Polsce stosowaną nawierzchnię betonową. Jedynie od 3% do 6% sieci drogowych na świecie posiada nawierzchnie betonowe. Choć decyzja taka wymagała większych nakładów ze strony Autostrady Wielkopolskiej II SA (Koncesjonariusza) i zauważalnie podniosła koszty budowy, w przyszłości będzie się przekładała m.in. na większe bezpieczeństwo i komfort, a także samą eksploatację trasy.

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, ale spadek liczby wypadków w przeliczeniu na kilometr trasy w 2012 r. może napawać optymizmem. 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 koncesyjnego odcinka autostrady A2 Konin – Świecko została zaprojektowana w sposób, który gwarantuje ograniczenie skutków groźnych wypadków, takich jak przykładowo rozszczelnienie się cysterny z ładunkiem niebezpiecznym. Rozwiązania takie obecne są zarówno 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 nieszczelnej cysterny. Również w przypadku awarii na trasie przejazdu, gdyby nie udało się dotrzeć do Miejsca Obsługi Podróżnych, system odwadniającaj autostrady jest zaprojektowany w sposób, który zapewnia środowisku bezpieczeństwo, a pracownicy Autostrady Eksploatacji przygotowani są do tego, by w krytycznej sytuacji pomóc służbom ratowniczym w zabezpieczeniu miejsca wypadku i ograniczeniu jego negatywnych skutków.

## Satysfakcja podróżnych

W 2012 roku Autostrada Eksploatacja przeprowadziła na próbie blisko 2 tys. kierowców, płacących za przejazd w Punktach Poboru Opłat, badanie satysfakcji, które miało na celu ocenę:

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

Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że jedynie 12% kierowców można określić mianem krytyków autostrady, podczas gdy ponad 70% to jej promotorzy i ambasadorzy, jednoznacznie skłonni polecać ją innym. W ogólnej opinii kierowcy bardzo pozytywnie oceniają utrzymanie trasy. Naturalnie, negatywnie oceniana była konieczność wnoszenia opłat za przejazd, jednak sam poziom obsługi w Punktach Poboru Opłat Bardzo został oceniony przez kierowców bardzo wysoko. Jest to tym cenniejsze, że w 2012 roku aspekt obsługi w punktach poboru opłat na innych autostradach płatnych w Polsce był przedmiotem publicznej krytyki, który przetoczyła się przez media.

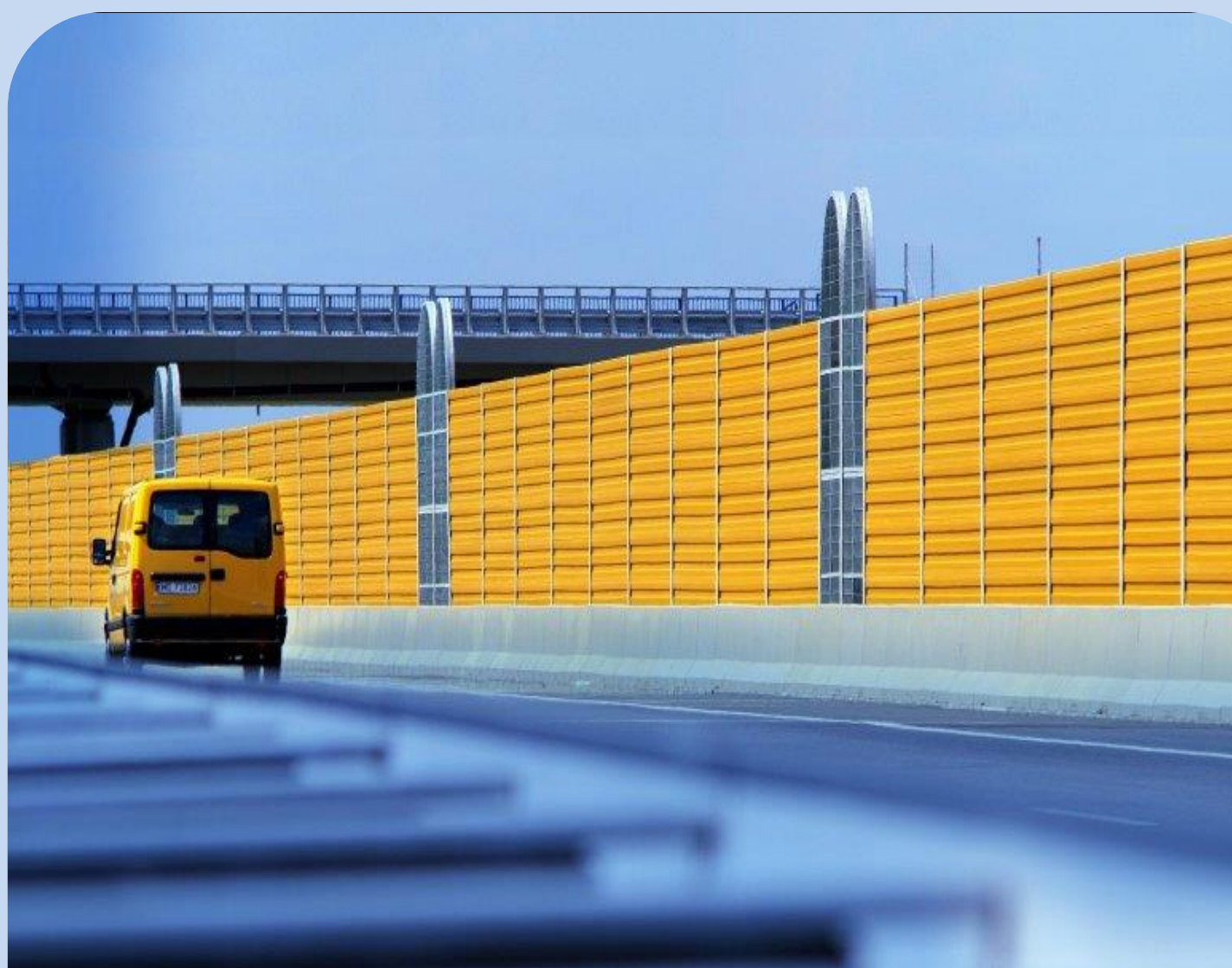
Kolejna edycja badania planowana jest w 2013 roku. Będzie ono dodatkowo uzupełnione o równoległe badanie opinii użytkowników autostrady.

## Reklamacje

Autostrada Eksploatacja posiada procedurę rozpatrywania reklamacji, która jest elementem kompleksowego planu zarządzania jakością. Analizując liczbę reklamacji należy odnieść ją do faktu, że autostradą każdego dnia przejeżdża około 20 tys. pojazdów.

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Liczba reklamacji</b> (Nowy Tomyśl-Konin)	182	133	54	61	86
<b>Liczba reklamacji</b> (Świecko-Nowy Tomyśl)	n/d	n/d	n/d	n/d	50

Wszystkie zgłaszane reklamacje są skrupulatnie ewidencjonowane i analizowane. W ostatnim roku około 35% z nich zostało uznanych za zasadne. Warto zaznaczyć, że mimo tego, że przepisy obligują przedsiębiorcę do ustosunkowania się do reklamacji w ciągu 14 dni, średni czas ich rozpatrywania był znacząco krótszy.



### Ekran akustyczny na A2

Źródło: Autostrada Wielkopolska S.A.



## Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?

Autostrada Eksploatacja 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 nadmienić, że w związku z objęciem eksploatacją nowego odcinka A2 uległ zmianie zakres odpowiedzialności spółki Autostrada Eksploatacja. 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 część tych zadań jest realizowana przez Autostradę Eksploatację.

### Wycieki substancji i skażenia

W 2012 nie odnotowano żadnego przypadku skażenia środowiska naturalnego, którego sprawcą byłaby Autostrada Eksploatacja. Miały natomiast miejsce trzy wypadki, z udziałem pojazdów poruszające się autostradą, w wyniku których doszło do lokalnych skażeń środowiska spowodowanych wyciekami z uszkodzonych zbiorników paliwa. Zdarzenia takie uruchamiają procedurę, analizy gruntu w strefie wycieku i jego rekultywacji w przypadku przekroczenia stosowanych norm.

Jak już wspomiano, infrastruktura koncesyjnego odcinka autostrady A2 Konin – Świecko przygotowana została tak, by zapobiegać skażeniom i ograniczać ich skutki środowiskowe. Zastosowane na autostradzie rozwiązanie daje możliwość zgromadzenia w specjalnie do tego przeznaczonych zbiornikach substancji wyciekających z uszkodzonego pojazdu. 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 Autostrady Eksploatacji jest powiadomienie służb ratunkowych w sytuacjach zagrożenia oraz podjęcie działań minimalizujących rozprzestrzenianie się substancji niebezpiecznych przed przybyciem służb ratowniczych.

## Zarządzanie odpadami

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

surowce wtórne	2011	2012
Opakowania z tworzyw sztucznych [T]	3,0	4,7
Opakowania z papieru i tektury [T]	3,2	4,8
Opakowania z metalu [T]	0,1	1,4
Opakowania szklane [T]	5,4	8,6

Od lat podstawowym problemem segregacji odpadów pozostaje niska świadomość ekologiczna niektórych podróżnych. Świadczy o tym wrzucanie innych, dość przypadkowych, odpadów do kolorowych pojemników, służących zbiórce selektywnej. Nie jest to jedynie problem Autostrady Eksploatacji, a niestety szerszy problem ogólnokrajowy. Próbą jego rozwiązania było zastosowanie nieco zmodyfikowanych pojemników na odpady segregowane, zwłaszcza na nowym odcinku A2, na którym wykorzystuje się wyłącznie ich nowy typ. Nowe 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 2012 zebrano więcej odpadów surowcowych niż w roku 2011, co jest pochodną nie tylko wydłużenia się odcinka autostrady obsługiwanego przez firmę, ale również wykorzystania zmodyfikowanych pojemników.

W biurach Autostrady Eksploatacji, obok działań komunikacyjnych, mających zachcieć do oszczędności, zdecydowano się na wykorzystywanie papieru wyprodukowanego z surowca pozyskiwanego z lasów zarządzanych w sposób zrównoważony. Oszczędności pozwoliła przynieść

centralizacja wydruków. W 2011 r. zrezygnowano z małych drukarek, na rzecz wielofunkcyjnych urządzeń biurowych, które zlokalizowane są na korytarzach. Zaopatrzone są one w system blokowania druku co pozwala na wycofanie niechcianego dokumentu. Preferowany jest system dwustronnego drukowania, a jednostronnie zapisane kartki, wykorzystywane są jako brudnopisy.

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 najwyższymi standardami są magazynowane w odpowiednich pojemnikach ustawionych w zamkniętych pomieszczeniach i zabezpieczonych przed dostępem osób trzecich. Firma posiada wydzielone miejsca magazynowania na odpady oraz boksy na odpady większe gabarytowo. Zgodnie z decyzjami administracyjnymi miejsce i sposób magazynowania odpadów zabezpiecza środowisko przed zagrożeniami takimi jak m.in. wymywaniem substancji szkodliwych do środowiska. W 2012 r. wytworzono łącznie 3,96 tony odpadów zakwalifikowanych jako niebezpieczne, co stanowi istotną redukcję w stosunku do 7,3 tony w roku poprzednim.

łącznie w 2012 r. sama Autostrada Eksploatacja wytworzyła 155 ton odpadów. Z tego 40 ton (25%) stanowiły odpady komunalne, 95 ton odpady biodegradowalne, pozostałe 20 ton zostało poddane unieszkodliwieniu lub powtórnemu wykorzystaniu. Z autostrady A2 zebrano 497 ton odpadów pozostawionych tu przez kierowców, były to głównie odpady komunalne 419 ton (84%). Resztę poddano recyclingowi.

## Wpływ na bioróżnorodność

Z punktu widzenia wpływu na biosferę kluczowe znaczenie miał sam projekt autostrady. Chodzi zarówno o jej przebieg, jak i o zastosowane rozwiązania techniczne, sprzyjające ochronie przyrody. Koncesjonariusz przykładał do w/w 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.

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.

W przypadku odcinka Świecko – Nowy Tomyśl sytuacja wygląda jednak zgoła odmiennie. Nowo oddany do użytku odcinek A2 (Świecko – Nowy Tomyśl) w ponad 80% przebiega przez tereny leśne, w tym cenne przyrodniczo, w tym kilka obszarów Natura 2000.

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).

Południkowy układ cieków wodnych, wokół których życie biologiczne jest szczególnie bogate i równoleżnikowy układ autostrady sprawił, że nie udało się uniknąć sytuacji, w których autostrada przechodzić będzie przez obszary chronione. Warto jednak podkreślić, że 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)

Koncesjonariusz przygotował, przy współpracy z ekologami, rozwiązanie w postaci przejść dla zwierząt i przepustów dla płazów, tak by zapewnić dzikim zwierzętom możliwość względnie niezakłóconego migrowania z jednej strony trasy na drugą. Szczególni ciekawe rozwiązania zastosowano dając możliwość migracji nietoperzy. Rolą Autostrady Eksploatacji jest monitorowanie

zarówno stanu ogrodzeń, jak i przejść dla zwierząt, a na nich m. in. nasadzeń, których obecność zapewnia zwierzyńce poczucie większego bezpieczeństwa i pozwala bezstresowo korzystać z wybudowanych dla nich udogodnień, mających na celu zrekompensowanie przecięcia ich naturalnych szlaków migracyjnych.

Warto też przypomnieć, że Autostrada Eksploatacja 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 (Autostrada Eksploatacja).

Pierwsza z wielkości będzie z pewnością większa, ale firma zajmująca się utrzymaniem autostrady praktycznie nie ma na nią wpływu<sup>14</sup>. 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 jest także 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 Autostrady Eksploatacji są pojazdy spalinowe wykorzystywane w pracach utrzymaniowych oraz kotłownie gazowe, dostarczające ciepło. Pojazdy eksploatacyjne i urządzenia należące do Autostrady Eksploatacji spełniają wysokie wymagania dotyczące jakości spalin. Zakupiony w ostatnim roku, w związku z objęciem odcinaka Świecko – Nowy Tomyśl, sprzęt utrzymaniowy, wybierany był między innymi pod tym kątem niskiej emisji spalin i wysokiej wydajności. Odpowiednio niższą emisję gazów cieplarnianych udaje się osiągnąć także dzięki wytwarzaniu ciepła w procesie spalania gazu ziemnego, a nie np. węgla kamiennego.

Pośrednia emisja (Scope2) związana jest z produkowaniem energii elektrycznej używanej przez firmę. Firma nie analizuje emisji klasyfikowanej przez protokół GHG jako Scope 3. Jeżeli chodzi

---

<sup>14</sup> Z formalnego punktu widzenia nie zalicza się ona do emisji Autostrady Eksploatacji.

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 kluczowe 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 rozważane od kilku lat wprowadzenie systemu elektronicznego balastowania oświetlenia na autostradzie.

Zapotrzebowanie na energię wg źródeł jej pozyskania oraz szacunki dotyczące emisji CO<sub>2</sub> kształtowało się w dwóch ostatnich latach na następującym poziomie:

	Zużycie energii (w GJ)		Przybliżona emisja CO <sub>2</sub> (w tonach)		Zmiana
	2011	2012	2011	2012	%
Energia elektryczna (zakupiona)	19 570 (5 436 200 kWh)	28 048 (7 791 213 kWh)	3 581	5 132	43,3%
Olej napędowy	18 515 (426,8 T)	30 527 (703,7 T)	1 354	2 232	64,9%
Benzyna	456 (10,2 T)	618 (13,8 T)	37	50	35,3%
Gaz ziemny wysokometanowy	1 206 (33 500 m <sup>3</sup> )	1 847 (51 300 m <sup>3</sup> )	63	97	53,1%
Gaz propan-butan	2 303 (49,9 T)	3 175 (68,8 T)	154	212	37,9%
Łącznie	42 050	64 214	5 189	7 723	52,7% (w GJ) 48,8% (w CO <sub>2</sub> )

W związku ze znaczącym zwiększeniem zakresu działalności spółki, zrozumiałą jest wzrost zapotrzebowania na energię. Pozytywnym zjawiskiem jest to, że emisja CO<sub>2</sub> (+48,8%) wzrosła nieznacznie mniej niż samo zużycie energii (+52,7%). Oznacza to większą konsumpcję bardziej efektywnych nośników energii. Warto podkreślić, że jeśli odniesiemy zapotrzebowanie na energię do długości obsługiwanego odcinka autostrady, okaże się, że zużycie w 2012 roku stanowi około 90% zużycia z roku poprzedniego.

Należy mieć świadomość, że zapotrzebowanie na energię często jest niezależne od spółki, a jest np. pochodną utrzymujących się warunków atmosferycznych. Mroźna i śnieżna zima oznacza zarówno

większe zużycie oleju napędowego przez intensywniej pracujące pług-solarki, czy też większe zużycie gazu ziemnego do celów grzewczych.

Równocześnie zieleń autostradowa przyczynia się do pochłaniania (tzw. biosekwestracji) CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub>. Dwutlenek węgla uwalnia się w procesie spalania lub butwienia, niemniej, nawet okresowe wyeliminowanie go jest korzystne dla klimatu, bo przyczynia się do zmniejszenia wolumenu CO<sub>2</sub> w atmosferze.

## Woda i ścieki

Gospodarka wodno – ściekowa ma dla autostradzie dwa wymiary, wiążące się z:

- odprowadzaniem wód deszczowych
- funkcjonowaniem urządzeń sanitarnych.

Jak już wspomiano wcześniej, system odprowadzania wód deszczowych został przygotowany w ten sposób, że wody opadowe odprowadzać bezpiecznie dla otoczenia. System separatorów i zbiorników wodnych zabezpiecza ekosystemy sąsiadujące z A2 przed ewentualnym przedostawaniem się do nich substancji ropopochodnych zmywanych przez deszcz z asfaltu.

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

Wraz ze poszerzeniem zakresu działalności o nowy odcinek, a tym samym przejęciem obsługi nowych Miejsc Obsługi Podróżnych, wzrosło także zapotrzebowanie na wodę. Zużyto jej 60,7 tys. m<sup>3</sup>, o 26,4% więcej niż w roku poprzednim. Niemniej przyrost ten jest nieproporcjonalnie mniejszy niż, mierzony długością autostrady, ponad 70% wzrost zakresu działalności.

Równocześnie 100% ścieków bytowych powstających w Miejscach Obsługi Podróżnych poddawane jest oczyszczeniu. Są one kierowane do wybudowanych w tym celu oczyszczalni biologicznych lub do oczyszczalni gminnych.

## Hałas i jakość powietrza

Kluczową rolę w przeciwdziałaniu zwiększonemu hałasowi, którego źródłem są pojazdy użytkujące autostradę, odgrywa system ekranów wybudowanych przez Koncesjonariusza. Przed nadmiernym hałasem pośrednio chronią nasadzenia zieleni, stanowiące naturalne bariery dźwiękochłonne wspomagające działanie ekranów akustycznych. Rolą pracowników Autostrady Eksploatacji jest monitorowanie stanu urządzeń oraz pielęgnowanie zieleni.



**Siatki ogrodzeniowe**

Źródło: Autostrada Wielkopolska S.A.



# 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, 4-5, 10, 25
2.1	Nazwa	Autostrada Eksploatacja Spółka Akcyjna
2.2	Profil i obszar działalności	str. 4-5
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 (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	W 2012 roku m.in.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autostrada Eksploatacja była nominowana do Nagrody Głównej w Konkursie GRAND PRIX CSR</li> <li>• wyróżniona „za dbałość o lokalny rynek” w konkursie Wielkopolski Lider CSR 2012</li> </ul>
3.1	Okres sprawozdawczy	01.01.2011-2012
3.2	Data publikacji poprzedniego raportu	2012 (raport za okres 01.01.2011-31.12.2021)
3.3	Cykl raportowania	Roczny
3.4.	Osoba kontaktowa	s.36  Renata Rychlewska PR Manager r.rychlewska@aesa.pl
3.5	Proces definiowania zawartości raportu	str. 9-10
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	Do kalkulacji emisji CO2 wykorzystano narzędzia <i>GHG Protocol</i> . W celu przeliczenia wybranych jednostek masy na jednostki objętości poszczególnych paliw wykorzystano „Zasady metodyczne Sprawozdawczości statystycznej z zakresu gospodarki paliwami i energią oraz definicje stosowanych pojęć”, GUS, Warszawa 2006  Wszystkie dane dotyczą roku 2012. 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. 33
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 Autostrady Eksploatacji.
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. 10, 17
4.5	Związek pomiędzy wynikami firmy a wynagrodzeniem menedżerów	str. 14-15
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, Kodeks 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"> <li>• Sygnatariusz Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Drogowego</li> <li>• UN Global Compact</li> <li>• UN Carbon Neutral Network</li> </ul>
4.13	Członkostwo w organizacjach i stowarzyszeniach	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Związek Pracodawców Polskich</li> <li>• Club Exploataction</li> </ul>
4.14, 4.15, 4.16,	Dobór grup interesariuszy, z którymi firma współpracuje.	str. 9-10
4.17	Kluczowe kwestie, problemy, wyzwania	str. 10
<b>Ekonomiczne aspekty działalności</b>		
EC1	Bezpośrednia wygenerowana i podzielona wartość ekonomiczna, w tym przychody, koszty	str. 6

	operacyjne, wynagrodzenia pracownicze, darowizny i inne inwestycje o charakterze społecznym, zatrzymane dochody i płatności na rzecz dostawców kapitału oraz na rzecz administracji publicznej	
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. 14 (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. 11-12
EC8	Rozwój i wpływ inwestycji w infrastrukturę i usługi świadczone głównie dla użytku publicznego w formach kontraktów komercyjnych, pro bono lub w formie rzeczowej	str. 5
EC9	Poznanie i opis istotnych, pośrednich wpływów ekonomicznych oraz ich zakresu	str. 5
<b>Środowiskowe aspekty działalności</b>		
EN1-EN2	Zużycie kluczowych surowców: — sól drogowa	Sezon zimowy 2011/2012: 5 576,58 ton  W tym zużycie przypadające na rok 2012: 9 157,34 ton
EN3-EN4	Zużycie energii	str. 29-31
EN8, EN21, EN9, EN10	Zużycie wody i ścieki Źródła poboru wody	str. 32
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. 27-29 (z formalnego punktu widzenia Autostrada Eksploatacja 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. 25
EN16 i EN17	Łączna emisja pośrednia i bezpośrednia gazów cieplarnianych wg wagi	str. 30
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. 26-27
EN23	Istotne wycieki zanieczyszczeń	str. 25-26
EN26	Działania mające na celu szacowanie wpływu produktów i usług na środowisko	str. 25, 32
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.
<b>Zatrudnienie</b>		
LA1	Łączny personel według rodzaju zatrudnienia, typu umowy o pracę i regionu	str. 15-16
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. 17-18
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	17 h
LA11	Programy zarządzania umiejętnościami i kształcenia ustawicznego, które wspierają dalsze możliwości zatrudnienia Pracowników i ułatwiają im zakończenie kariery.	str. 13
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).
<b>Prawa człowieka</b>		
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 stwarzania się lub umów zbiorowych, oraz działania podjęte w celu zapewnienia tych praw.	nie stwierdzono

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 Spółki.
HR9	Łączna liczba incydentów lub przypadków naruszenia praw rdzennych mieszkańców oraz podjęte działania	Nie odnotowano tego typu incydentów.
<b>Aspekty społeczne</b>		
SO1	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
<b>Odpowiedzialności za produkty i usługi</b>		
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.25), a także analiz ekonomicznych (str. 4-5).
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](mailto:r.rychlewska@aes.pl)

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