



Autostrada Eksploatacja 2013

Podróźni – Pracownicy – Przyroda

Poznań, 2014 r.

Spis treści:

O firmie	4
Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne	4
Stabilne i zdrowe fundamenty	6
Łańcuch dostaw	7
Dialog z otoczeniem	8
Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności	9
Dlaczego warto pracować dla Autostrady Eksploatacji?	11
Struktura zatrudnienia	11
Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników	13
Wynagrodzenia	14
Kodeks etyki	16
Bezpieczeństwo w pracy	16
Dialog z pracownikami	17
Praktyki i staże	18
Dlaczego warto korzystać z autostrady?	20
Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu	21
Trudne warunki atmosferyczne	22
Wypadki	22
Sytuacje krytyczne	24
Satysfakcja podróżnych	24
Reklamacje	25
Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?	26
Wycieki substancji i skażenia	26
Zarządzanie odpadami	27
Wpływ na bioróżnorodność	28
Zużycie paliw i energii	30
Woda i ścieki	32
Hałas i jakość powietrza	33
Indeks GRI G4	34

[G4-1, G4-2]

Szanowni Państwo,

już po raz szósty mamy przyjemność przekazać na Państwa ręce raport, który w transparentny sposób prezentuje wpływ naszej spółki na otoczenie społeczne i przyrodnicze. Po raz pierwszy nasz raport został przygotowany w oparciu o najnowsze wytyczne raportowania GRI, tj. wytyczne GRI G4.

Chcąc najkrócej podsumować miniony rok, należałoby powiedzieć, że po prostu minął spokojnie. Nie odnotowaliśmy jakiś istotnych zdarzeń, które miałyby ujemny wpływ na tereny bezpośrednio sąsiadujące z autostradą. W naszej działalności jest to najlepszą miarą profesjonalizmu. Dbamy o bezpieczeństwo podróżnych, staramy się nie rzucać w oczy, ale robimy wszystko by podróż mogła odbyć się komfortowo i sprawnie. Pojawiamy się bezzwłocznie, gdy któryś z naszych podróżnych potrzebuje wsparcia.

Z perspektywy kilkunastu lat naszej obecności na autostradzie A2, a dokładnie na jej koncesyjnym odcinku, możemy obserwować jak cała A2 zmienia się na lepsze. Dziś kierowcy płynnie pokonują cały odcinek od polsko-niemieckiej granicy do Warszawy. Sama podróż staje się też bardziej komfortowa – podróżni, zarówno na naszym koncesyjnym odcinku, ale nie tylko, mają możliwość odpoczynku, czy skorzystania z restauracji. Z każdym rokiem do przeszłości przechodzą niedogodności związane z rozbudową trasy, choćby wspomniany przez wielu użytkowników brak stacji benzynowych, np. pomiędzy końcem obsługiwanego przez nas odcinka a Strykowem. Zniknęły też korki wokół tego miasta. Niezmiennie pozostają jednak nasze główne priorytety związane ze społecznym i środowiskowym wymiarem naszej działalności – naszą misją jest zapewnienie kierowcom bezpiecznej i komfortowej podróży, a pracownikom bezpiecznej pracy. Kolejnym wymiarem bezpieczeństwa jest zapewnienie go lokalnej przyrodzie i społecznościom, zamieszkującym w sąsiedztwie trasy.

Staramy się ulepszać stosowane rozwiązania, lepiej wsłuchując się w głos zarówno podróżnych, jak pracowników. Ich opinie monitorujemy, przeprowadzając cykliczne badania satysfakcji. Poszukujemy też rozwiązań, które pomogą nam wnieść w życie naszego otoczenia pozytywny wkład. Chcemy po prostu być dobrym obywatelem społeczności, której jesteśmy częścią.

Z poważaniem,

Edward Targosz

Prezes Zarządu

Jan Jancewicz

Wiceprezes Zarządu

O firmie

Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne

Od grudnia 2011 r., czyli już ponad dwa lata odpowiadamy za eksploatację i utrzymanie całego, ponad 250 kilometrowego odcinka autostrady A2. Nowy odcinek pozwolił nie tylko połączyć polską autostradę A2 z niemieckim systemem autostrad, ale nam jako firmie, umożliwił ugruntować pozycję lidera na krajowym, wąskim jeszcze, rynku usług związanych z eksploatacją i utrzymaniem dróg.

[G4-4] Od kilkunastu lat, specyfika realizowanych działań, pozostaje prawie niezmienna. Nasze służby utrzymaniowe zajmują się patrolowaniem autostrady, jej odśnieżaniem, interweniują w przypadku zagrożeń, zabezpieczają zdarzenia drogowe, itp. Do istniejących wcześniej komórek organizacyjnych, z chwilą przejścia nowego odcinka, dołączyły dwa kolejne Obwody Utrzymania Autostrady, Plac Poboru Opłat i 5 Stacji Poboru Opłat. 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).

[G4-EC6, G4-EC7, G4-EC8] Obecność autostrady oznacza dla regionu rozwój. Dokładniej jej istnienie powoduje występowanie znanego od lat zjawiska, które ekonomiści zwykli nazywać efektem mnożnikowym. Budowa i funkcjonowanie odcinka autostrady A2 to dodatkowe dochody ludności, które trafiają do gospodarstw domowych w regionie i przeznaczane są na konsumpcję. To nie tylko, ale oczywiście też, wynagrodzenia pracowników Autostrady Eksploatacji, ale też dochody pracowników bezpośrednio lub pośrednio związanych z autostradą (np. pracowników stacji benzynowych, restauracji, centr logistycznych i magazynów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostradowych, itd.). Ich dochody przekładają się, jak wspomniano na konsumpcję, a dzięki niej zyskują kolejni przedsiębiorcy, co pośrednio przyczynia się także do tworzenia kolejnych miejsc pracy w zupełnie innych sektorach gospodarki. Tu warto przypomnieć, że ponad 90% wszystkich pracowników, włączając kierownictwo, to osoby pochodzące ze społeczności lokalnych, bezpośrednio sąsiadujących z autostradą. Podobne efekty przynosi korzystanie przez samą Autostradę Eksploatację 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: według szacunków naukowców, na każdy kilometr autostrady przypada 88,5 miejsc pracy wygenerowanych w mniej lub bardziej pośrednio związanych z nią działalnościami¹. Przekłada się to w przybliżeniu na 22,5 tys. miejsc pracy w regionie. To bardzo istotna społeczna korzyść dla województw wielkopolskiego i lubuskiego.

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

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 zobowiązań² spółek związanych z autostradą³ i to wyłącznie z jej pierwszego segmentu (Nowy Tomyśl – Konin) wyniosą prawie 10,5 mld zł (w okresie obowiązywania koncesji, tj. przez 40 lat do 2037 roku). 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 pozwalają co roku zmniejszyć liczbę ofiar śmiertelnych wypadków o 50, a liczbę rannych o ponad 300.

[G4-9, G4-EC1] Podstawowe wielkości opisujące skalę działalności przedsiębiorstwa na koniec roku 2013 zostały przedstawione w poniższej tabeli.

	2010	2011	2012	2013
Długość obsługiwanej trasy	149	149/254*	254	254
Zatrudnienie (w pełnych etatach)	337	429	511	528
Suma aktywów	73,7 mln zł	102,0 mln zł	130,5 mln zł	137,9 mln zł
Kapitały własne	36,5 mln zł	35,3 mln zł	51,1 mln zł	56,5 mln zł

*od 1 grudnia 2011 r.

[G4-9, G4-EC1] Bezpośrednim efektem prowadzonej przez Autostradę Eksploatację działalności gospodarczej było wygenerowanie 144 mln złotych wartości ekonomicznej, podczas gdy wartość podzielonej wartości ekonomicznej osiągnęła blisko 178 mln złotych (co wynika m.in. ze zwiększonych wydatków związanych z poszerzeniem działalności):

		2012	2013
Bezpośrednio wygenerowana wartość ekonomiczna		128 752 893,90	144 484 665,77
a) Przychody	Przychody ze sprzedaży netto, przychody z inwestycji finansowych, przychody z aktywów	128 752 893,90	144 484 665,77
Podzielona wartość ekonomiczna		150 513 416,48	177 795 640,37
b) koszty operacyjne	Płatność na rzecz dostawców, inwestycje niestrategiczne, honoraria i opłaty z tytułu mediacji	48 248 219,52	46 874 465,13
c) wynagrodzenia i świadczenia	Łączne wydatki pieniężne z tytułu świadczeń dla	27 820 943,04	28 979 877,89

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 Autostradą Wielkopolską S.A. (AWSA), spółkę operatorską Autostrada Eksploatacja S.A. (AESA) i firmę odpowiedzialną za budowę autostrady – A2 Bau Development GmbH (A2 BD) i dotyczy wyłącznie pierwszego segmentu autostrady, tj. odcinka Nowy Tomyśl – Konin.

pracownicze	pracowników (wypłaty bieżące, bez zobowiązań dotyczących przyszłości)	7 282 096,94	8 611 443,35
d) płatności na rzecz inwestorów	Wszelkie płatności dokonywane na rzecz jednostek zapewniających kapitał organizacji	24 889 473,37	43 186 177,43
e) płatności na rzecz państwa (wg kraju)	Podatki brutto	42 256 183,61	50 071 676,57
f) Inwestycje w społeczności	Dobrowolny wkład i inwestowanie funduszy w szerszej rozumianej społeczności (łącznie z darowiznami)	16 500,00	72 000,00
Wielkość ekonomiczna zatrzymana (wyliczona jako wartość ekonomiczna wytworzona po pomniejszeniu o wartość ekonomiczną podzieloną)	Inwestycje, wpłaty z kapitału itp.	-21 760 522,58	-33 310 974,6

Stabilne i zdrowe fundamenty

[G4-34] Struktura własnościowa spółki nie zmieniła się w ciągu ostatniego roku finansowego i na koniec 2013 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 S.A. (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 przedsiębiorstwa na przełomie roku 2011 i 2012 był niemałym wyzwaniem. Następnie okres 2012-2013 był czasem docierania się nowych zespołów, w który nowi pracownicy zdobyłą wiedzę, mogli uzupełnić o bezcenne doświadczenie praktyczne, pracując pod czujnym okiem kolegów z dłuższym stażem. Nieprzypadkowo też właśnie wówczas zarząd Autostrady Eksploatacji podjął decyzję o sformalizowaniu i ukonstytuowaniu procedur i polityk, które wcześniej funkcjonowały bez formalnych ram. Był to bowiem moment, w którym firma zdecydowanie przestała być ostatecznie średnim przedsiębiorstwem, a stała naprawdę dużą firmą.

[G4-7] Choć wraz ze wzrostem organizacji w strukturze organizacji pojawiły się nowe jednostki, co jest konsekwencją stworzenia nowych Punktów Poboru Opłat, czy Obwodów Utrzymania Autostrady, sam logiczny układ struktury nie uległ zmianie. Najważniejszymi jednostkami organizacyjnymi, podlegającymi bezpośrednio zarządowi pozostają pionowy:

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

Kluczowe decyzje w firmie podejmowane są przez dwuosobowy zarząd⁴, 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 niezmiennemu strukturze kadr.

Łańcuch dostaw

[G4-10, G4-12, G4-EC9] Łańcuch dostaw Autostrady Eksploatacja jest stosunkowo mało złożony. Głównymi dostawcami są dostawcy mediów i paliw (m.in. energia elektryczna, gaz ziemny, olej napędowy) oraz soli drogowej. Wszyscy ci dostawcy należą do czołówki największych krajowych przedsiębiorstw, często spółki silnie zaangażowane we wdrażanie zasad społecznej

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

odpowiedzialności w zarządzaniu. Wśród nich znajdują się również przedsiębiorstwa notowane w giełdowym RESPECT Indeks.

Obok dostawców mediów, bezpośrednio na rzecz autostrady pracuje szereg niewielkich, lokalnych firm. Świadczą one różnego rodzaju usługi, w tym na przykład związane z serwisowaniem pojazdów, usługami ochrony i sprzątania. Są też firmy świadczące sezonowo różnego typu usługi, w tym też utrzymaniowe i serwisowe (np. serwis oświetlenia) bezpośrednio na autostradzie, co wiąże się z określonym ryzykiem BHP. Tego typu usługodawcy są zobowiązani do zapewniania swoim pracownikom stosownych szkoleń, które umożliwią im bezpieczną pracę na autostradzie. Nieprzedłożenie stosownych zaświadczeń uniemożliwia współpracę. Prace prowadzone bezpośrednio na autostradzie przez osoby trzecie nie są realizowane na co dzień, a wiążą się jedynie z bardzo konkretnymi zleceniami. Łącznie liczba pracowników różnych podwykonawców, pracujących w ciągu roku na rzecz Autostrady Eksploatacji, może sięgać nawet 500 osób.

Dialog z otoczeniem

[G4-24, G4-25, G4-26, G4-27] 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 menedżerowi, mające na celu m.in.:

- zmapowanie interesariuszy⁵
- 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. 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:

Grupa interesariuszy (w kolejności alfabetycznej)	częstotliwość i formy kontaktów
administracja i lokalne społeczności	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.
dostawcy i podwykonawcy	Bieżące, bezpośrednie kontakty, głównie na poziomie operacyjnym.

⁵ Kluczowi spośród zidentyfikowanych interesariuszy to (w kolejności alfabetycznej): administracja, Autostrada Wielkopolska SA/ Autostrada Wielkopolska II SA, 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.

inwestorzy strategiczni	Bieżące, bezpośrednie kontakty władz spółki.
koncesjonariusz (Autostrada Wielkopolska/Autostrada Wielkopolska II)	Bieżące, bezpośrednie kontakty władz i pracowników spółki.
podróżni / klienci końcowi	<p>W 2013 r przeprowadzono dwa uzupełniające się badania satysfakcji kierowców jadących A2: pierwsze przeprowadzono w Punktach Poboru Opłat (II fala), drugie, pogłębione na parkingach (Miejsca Obsługi Podróżnych) (I fala).</p> <p>(dotyczyły: komfortu i bezpieczeństwa podróży, ale też oceny poszczególnych elementów jej infrastruktury, np.: oznakowanie, stacje benzynowe, parkingi, toalety, opłaty).</p>
pracownicy	<p>W roku 2013 przeprowadzono 2-gie badanie satysfakcji pracowników, którego celem jest monitorowanie poziomu zadowolenia z relacji panujących w firmie, wynagrodzeń, kwestii BHP, itp..</p> <p>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.</p>
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

[G4-18, G4-19, G4-20] Proces definiowania raportu, a dokładnie obszary i wskaźniki, które zostały uznane za istotne, został oparty o rezultaty wspomnianego wcześniej warsztatu z 2010 roku.. Można mówić o pewnym wzroście znaczenia kwestii związanych z bioróżnorodnością od czasu przejęcia utrzymania odcinak Świecko – Nowy Tomyśl, który przebiega w większości przez lasy, w tym o dużej wartości przyrodniczej. Podobnie na przełomie lat 2011/2012, kiedy rozbudowywano zespół, okresowo wzrosła istotność aspektów związanych z rekrutacją. Znalazło to zresztą odzwierciedlenie w ubiegłorocznym raporcie społecznym.

Aspekt społeczny lub środowiskowy	Aspekty oddziaływania i wskaźniki wg GRI	Ważność
relacje z pracownikami – bezpieczeństwo (BHP), warunki zatrudnienia, proces dialogu z zespołem	<ul style="list-style-type: none"> Miejsce pracy: bezpieczeństwo i higiena pracy (G4-LA-DMA, G4-LA5, G4-LA6, G4-LA7 G4-LA8) Zatrudnienie (G4-LA1, G4-LA3, G4-EC7) Poziom wynagrodzeń (G4-EC5) Relacje z pracodawcą (G4-LA4) 	wysoka
bezpieczeństwo użytkowników autostrady – stopień ich zadowolenia z bezpieczeństwa	<ul style="list-style-type: none"> Zdrowie i bezpieczeństwo klienta (G4-PR1, G4-PR5, G4-PR9) 	wysoka

i komfortu poruszania się po drodze	<ul style="list-style-type: none"> • Surowce (G4-EN1) (wyłącznie: sól kamienna) • Energia (G4-EN3, G4-EN5) • Bioróżnorodność (G4-EN11, G4-EN12, G4-EN13, G4-EN14) • Emisje (G4-EN15, G4-EN16, G4-EN18) • Ścieki i odpady (G4-EN23, G4-EN24, G4-EN27, G4-EN28, G4-EN30) • Społeczność lokalna (G4-SO1, G4-SO2) 	wysoka
<p>potencjalnie niekorzystny wpływ na środowisko naturalne – ze szczególnym uwzględnieniem kwestii związanych z ryzykiem skażeń w sytuacjach awaryjnych oraz polityką zarządzania odpadami, a także wpływu na otoczenie zużycia paliw i energii</p>		

[G4-33] Sam raport, podobnie jak poprzednie edycje, został przygotowany przez firmę zewnętrzną wobec Autostrady Eksploatacji, która czuwa nad wiarygodnością prezentowanych w nim informacji. Raport został przygotowany w oparciu o wytyczne GRI G4 („in accordance”) w opcji podstawowej („core”). Raport nie był poddawany dodatkowej weryfikacji przez biegłego rewidenta.

Dlaczego warto pracować dla Autostrady Eksploatacji?

Struktura zatrudnienia

[G4-9, G4-10; G4-LA12] Na koniec roku 2013 w spółce pracowało 529 osób (w etatach: 528,33). Tym samym zatrudnienie, choć wzrosło, to tylko nieznacznie, w stosunku do 512 osób rok wcześniej (wzrost 3,5%). Na koniec roku w oparciu o umowy cywilno-prawne usługi na rzecz spółki świadczyły 4 osoby.

Niezmiennie od wielu lat kobiety stanowią prawie połowę załogi firmy. Na początku 2012 roku struktura zatrudnienia uległa pewnej zmianie. W związku z tym, że w pierwszej kolejności prowadzono rekrutację na stanowiska utrzymaniowe, typowo obsadzone przez mężczyzn, na przełomie 2011/2012 roku odsetek kobiet obniżył się do 40%. Niemniej jednak na koniec 2012 roku i przez cały 2013 rok kobiety stanowiły już blisko połowę zespołu.

	2011	2012	2013
Odsetek kobiet	40%	48%	49%
Odsetek kobiet na stanowiskach kierowniczych	35%	39%	38%

[G4-LA3] Autostrada Eksploatacja jest miejscem pracy przyjaznym rodzicom. Poprzez m.in. ułatwienie podejmowania aktywności zawodowej czy dofinansowywanie opieki przedszkolnej, spółka wychodzi naprzeciw oczekiwaniom rodziców, szczególnie samotnie wychowującym dzieci, którzy zagrożeni są wykluczeniem. Każdego roku pojedyncze osoby, stanowiące z reguły około 1% zatrudnionych, przebywają na urloпах macierzyńskich:

	2013
Liczba pracowników przebywających w danym roku na urloпах macierzyńskich/tacierzyńskich, w tym	5
	<i>kobiety</i> 5
	<i>mężczyźni</i> 0
Liczba pracowników, którzy korzystali w danym roku z urloпов ojcowskich	7

[G4-10] Struktura wiekowa zatrudnienia w firmie wg wieku i płci kształtowała się na koniec 2013 r. następująco (w osobach):

wiek	kobiety	mężczyźn i	łącznie	kobiety	mężczyźn i	łącznie
19 i mniej	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
20-25	8	8	16	3,1%	3,0%	3,0%
26-30	36	43	79	13,8%	16,0%	14,9%
31-35	61	45	106	23,5%	16,7%	20,0%
36-40	62	49	111	23,8%	18,2%	21,0%
41-45	42	43	85	16,2%	16,0%	16,1%
46-50	30	30	60	11,5%	11,2%	11,3%
51-55	15	29	44	5,8%	10,8%	8,3%
56-60	5	18	23	1,9%	6,7%	4,3%
61 i więcej	1	4	5	0,4%	1,5%	0,9%
łącznie	260	269	529	100,0%	100,0%	100,0%

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 14% 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.

[G4-LA1] O tym, że pracownicy od wielu lat cenią sobie pracę w Autostradzie Eksploatacji najlepiej świadczy niezbyt duża rotacja. Jest ona niezmiernie ważna dla samej firmy. Dzięki niej spółka chroni się przed odpływem cennych kompetencji, a zespół zachowuje wysoką efektywność.

	2013	
	Przyjęcia do pracy	Odejścia z pracy
Ogółem	39	26
Kobiety	24	12
Mężczyźni	15	14
19 i mniej	0	0

20-25	4	3
26-30	12	7
31-35	5	5
36-40	9	4
41-45	2	4
46-50	5	2
51-55	2	1
56-60	0	0
61 i więcej	0	0

	2011	2012	2013
Rotacja pracowników (z inicjatywy pracowników)	1,8%	0,5%	1,89%
Rotacja pracowników (ogółem)			4,95%

Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników

[G4-LA2, G4-EC3] 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. W przeprowadzonym w 2013 roku badaniu satysfakcji, aż 86,6% pracowników postrzega oferowany pakiet socjalny za bardziej atrakcyjny od pakietów oferowanych przez inne przedsiębiorstwa.

Są to między innymi:

- od wielu 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

[G4-EC5] 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.	2013 r.
Przeciętne wynagrodzenie w kraju (grudzień)	3 848 ⁶	4015 ⁷	4108 ⁸	4217 ⁹
Przeciętne wynagrodzenie w woj. wielkopolskim (grudzień)	3 374 ¹⁰	3526 ¹¹	3 591 ¹²	3 676 ¹³
Przeciętne wynagrodzenie w woj. lubuskim (grudzień)	n/d	n/d	3 357 ¹⁴	3 496 ¹⁵
Przeciętne wynagrodzenie w Autostradzie Eksploatacji (grudzień)	3 767	3 754	3 888	4 167

⁶ Obwieszczenie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 19 stycznia 2011 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w grudniu 2010 r.

⁷ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w 2011 r.

⁸ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w 2012 r.

⁹ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 20 stycznia 2014 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w 2013 r.

¹⁰ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 28 stycznia 2010

¹¹ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 27 stycznia 2011

¹² Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 30 stycznia 2012

¹³ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 30 stycznia 2013

¹⁴ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa lubuskiego w grudniu 2012 r. z dn. 29.01.2013

¹⁵ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa lubuskiego w grudniu 2013 r. z dn. 30.01.2014

Rok temu analiza poziomu wynagrodzeń wskazywała na bardzo niewielki ich wzrost (3,5%), niemniej wzrost ten był i tak wyższy od wzrostu dynamiki wynagrodzeń w kraju (2,3%). Analizując rok 2012 należało brać pod uwagę to, że do pracy przyjmowano wielu nowych pracowników. Na okresie próbnym mieli ono wynagrodzenie na poziomie nieco niższym, niż docelowy. Tradycyjnie płaca ulega automatycznemu podwyższeniu z chwilą przejścia na umowę o pracę. Z tego właśnie powodu w 2013 możemy obserwować znacznie wyższą dynamikę poziomu płac, które wzrosły o 7,2% w porównaniu do 2,7% w Polsce oraz w regionie – województwo wielkopolskie (2,4%) i lubuskie (4,1%).

Wynagrodzenia w spółce kształtują się obecnie na poziomie zbliżonym do średniej krajowej (98,8%). Niemniej znacznie bardziej miarodajne wydaje się porównywanie płac w spółce nie w odniesieniu do przeciętnego wynagrodzenia w kraju, ale do wynagrodzeń w regionie. Przeciętna płaca w Autostradzie Eksploatacji była wyższa od średniej w województwie wielkopolskim o ponad 13% oraz od średniej w województwie lubuskim o blisko 20%. Co więcej, należy podkreślić, że znaczna część działalności operacyjnej Autostrady Eksploatacji prowadzona jest na terenach uboższych – wiejskich – a nie w dużych miastach takich jak Poznań. Co więcej koncesyjny odcinek autostrady A2 przebiega przez powiaty o bardzo wysokim poziomie bezrobocia jak międzyrzecki (ponad 20%), czy koniński (19%).

Biorąc pod uwagę stabilność zatrudnienia, atrakcyjne na tle regionu wynagrodzenia i dodatkowe świadczenia socjalne, praca w firmie cieszy się dużym zainteresowaniem. Łatwo było to zaobserwować podczas rekrutacji na stanowiska, które tworzono wraz z przejmowaniem do obsługi nowego odcinka autostrady. Zostało to również bardzo silnie potwierdzone przez pracowników, którzy brali udział w badaniu satysfakcji realizowanym w 2013 roku. Blisko 60% zatrudnionych deklaruje, że poleciliby pracę w Autostradzie Eksploatacji znajomemu. Porównując poziom wskaźnika NPS, który wśród pracowników Autostrady Eksploatacji wyniósł 37 pkt. (2013) z wynikami z Najlepszymi Pracodawcami 2012 – NPS: 31 pkt.(2012) i faktem, że średni NPS dla badanych przedsiębiorstw wyniósł -11 pkt (2012) – wynik Autostrady Eksploatacji należy uznać za bardzo dobry.

Mówiąc o wynagrodzeniach nie można nie wspomnieć, że 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.

Kodeks etyki

[G4-56, G4-57, G4-58] Pod koniec 2012 roku zarząd Autostrady Eksploatacji przyjął kodeks etyki, pełniący również rolę polityki antydyskryminacyjnej, antykorupcyjnej i prewencji zachowań antyrynkowych, a jego przyjęciu towarzyszyła komunikacja w biuletynie firmowym („Via AESA”). Przez ponad rok nie odnotowano zgłoszeń o nieprawidłowościach. 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

[G4-LA6] Praca na autostradzie zawsze wiąże się ze zwiększonym ryzykiem wypadków. Nigdy nie da się go w pełni wyeliminować, to z pewnością można je skutecznie minimalizować. Kwestie bezpieczeństwa i higieny pracy w Autostradzie Eksploatacji od wielu lat traktowane są priorytetowo. Dlatego też firma od lat bardzo poważnie podchodzi do kwestii BHP. Nie jest to tylko ocena zarządu spółki, ale właśnie pracowników. W przywoływanych już wcześniej wynikach badań satysfakcji, 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. 89,2% czuje się komfortowo i bezpiecznie (BHP) kiedy wykonuj obowiązki służbowe. Z tym, że firmie kładzie się duży nacisk na standardy BHP zgadza się aż 97,2% (2013) zatrudnionych. W 2011 roku z analogicznym stwierdzeniem zgadzało się 93,0% pracowników. Równocześnie o tym, że rozwiązania techniczne oraz opracowane procedury pracy na drodze i w PPO zapewniają bezpieczeństwo pracowników, przekonanych było 95,5% (wzrost z 87,9%). Podsumowując, mimo że notowane w 2011 r. wyniki były satysfakcjonujące, to dzięki aktywności firmy w obszarze BHP, udało się je jeszcze poprawić.

Trzeba mieć świadomość, że ani opracowane dla wszystkich stanowisk oceny ryzyka, czy 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, 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 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 zakresu 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.

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 i są 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. Od 2009, który zapisał się rekordowo dużą liczbą dwunastu wypadków, rokrocznie udawało się wypadkowość obniżyć. W 2012 roku odnotowano łącznie siedem zdarzeń. Niestety rok 2013 okazał się pod tym względem rokiem wyjątkowo nieudanym – zdarzyło się aż osiemnaście wypadków. Oczywiście trzeba mieć świadomość, że spółka w 2013 roku była ponad dwukrotnie większa niż w roku 2009, co wpływa na poziom wskaźników wypadkowości. Efekt ten nie był tak widoczny w 2012 roku, ponieważ dopiero rok 2013 był rokiem, w którym dwa nowe Obwody Utrzymania Autostrady (OUA) wykonywały w pełnym zakresie prace związane z letnim i zimowym utrzymaniem trasy. Rok wcześniej pracownicy nie wykonywali np. koszenia, z którym wiąże się ryzyko urazów, ponieważ za prace te odpowiedzialność spoczywała jeszcze na wykonawcy, który zrealizował nasadzenia i siał trawę. Dodatkowo do kilku z zarejestrowanych wypadków doszło w wyniku niekorzystnych warunków atmosferycznych. Należy pamiętać, że szczególnie trudne warunki atmosferyczne (np. marznący deszcz i związana z nim gołoledź), to dni wytężonej pracy pracowników utrzymania, których zadaniem jest zapewnienie najlepszych możliwych w danych okolicznościach warunków drogowych. Wszystkie odnotowane w 2013 r. zdarzenia były zdarzeniami drobnymi, wynikającymi z nieuwagi.

	2013
Wskaźnik częstotliwości wypadków	34,09
Wskaźnik ciężkości	13,66
Liczba wypadków śmiertelnych	0
Liczba stwierdzonych przypadków chorób zawodowych	0

Dialog z pracownikami

Jak co roku na zamknięcie sezonu zimowego, a następnie letniego, miały miejsce spotkania kierownictwa firmy z pracownikami poszczególnych obwodów. Są one szansą na wymianę opinii, bezpośrednie zgłaszanie problemów i oczekiwań oraz rozstrzygnięcie wątpliwości dotyczących miejsca i warunków pracy.

Równocześnie w październiku 2013 roku po raz drugi przeprowadzono badanie satysfakcji pracowników Autostrady Eksploatacji. Dlatego po raz pierwszy istniała możliwość porównania rezultatów do tych sprzed ponad dwóch lat (poprzednie badanie miało miejsce w marcu 2011 roku). Okres dwóch lat, który dzielił obie edycje badania był czasem dynamicznych zmian w przedsiębiorstwie, które przyjmując do eksploatacji odcinek Świecko – Nowy Tomyśl, znacząco, bo blisko dwukrotnie, zwiększyło zatrudnienie. Do zespołu dołączyły dziesiątki nowych osób i o ile znaleźliśmy opinie dotychczasowych pracowników, o tyle to jak oceniają ją nowozatrudnieni było niewiadomą.

Wyniki okazały się napawać optymizmem. W przypadku 30 pytań, które w obu badaniach były porównywalne, obecne wyniki okazały się być lepsze w 27 przypadkach, a w 3 utrzymały się na podobnym poziomie. Co ciekawe poprawę wyników firma zawdzięcza w znacznej mierze nowym pracownikom. Mając relatywnie krótki staż w firmie i jednocześnie świeże jeszcze spojrzenie na realia rynku pracy i u innych pracodawców, bardzo wysoko oceniają pracę w Autostradzie Eksploatacji. Kiedy porównamy ze sobą wyniki sprzed dwóch lat z obecnymi, ale z wyłączeniem nowego odcinka Świecko – Nowy Tomyśl, odnotujemy wzrosty, ale już nie tak silne: spośród 30 porównywalnych pytań z obu badań, w przypadku 13 rezultat jest stabilny, a w przypadku 17 odnotowano poprawę wyników. Co warto podkreślić, nigdzie nie odnotowano zauważalnych spadków. Szczególnie ważny jest wzrost zaufania pracowników do samego badania – znacznie więcej osób, niż miało to miejsce w 2011 r., otwarcie dopisywało komentarze, w tym te najcenniejsze, czyli krytyczne.

Najczęściej wymienianym atutem pracy w Autostradzie Eksploatacji jest jej stabilność. Na „pewność zatrudnienia” wskazuje 79% ankietowanych. Na kolejnych pozycjach znalazły się: „wynagrodzenie” (67%), „łatwość dojazdu do pracy” (54%), „warunki miejsca pracy” (52%) i „dobra atmosfera pracy” (37%). Co z pewnością cieszy, to przyjazne stosunki między pracownikami (81,3% wskazań pozytywnych) i potencjalne wsparcie kolegów (86,3% wskazań pozytywnych). Na raczej dobrym, ale raczej niezmiennym poziomie pozostają wskaźniki oceniające relacje z przełożonymi (ok. 76-78% ocen pozytywnych). Co ważne poprawiły się oceny dotyczące wsparcia przełożonych w rozwiązywaniu konfliktów, czy ważnej umiejętności przekazywania przez nich krytyki, a także przyznawania się do błędów. Na podobnym poziomie kształtuje się ocena szans rozwoju i awansu na inne stanowiska. Bardzo dobrze oceniane jest wyposażenie stanowiska pracy (aż 96,5% wskazań pozytywnych). Dobrze oceniane są szkolenia. 87% ankietowanych potwierdza, że firma dba o rozwój pracowników, oferując szereg szkoleń. Również 87% badanych stwierdza, że są one dobrze dopasowane do potrzeb i przydatne w codziennej pracy. Co ciekawe możliwość doksztalcania się bardziej wydają się chwalić sobie panie niż zatrudnieni panowie.

Praktyki i staże

Kolejny rok z rządu w firmie realizowany jest program 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 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.

DLaczego warto korzystać z autostrady?

Autostrada Eksploatacja od lat jest członkiem stowarzyszenia Club Exploitation, organizacji zrzeszającej firmy eksploatujące autostrady, w których udziały ma Egis Road Operations. Dzięki aktywnemu współdziałaniu i dzieleniu się doświadczeniami z innymi zrzeszonymi w organizacji operatorami autostrad, spółka ma szansę czerpać z wypracowywanych przez lata zasobów kompetencyjnych. Warto jednak zaznaczyć, że od kilku lat to nie tylko Autostrada Eksploatacja uczy się od innych, ale coraz częściej jest tą firmą, z której wiedzy i doświadczeń czerpią inni operatorzy.

[G4-PR1] Ponieważ zapewnienie bezpieczeństwa drogowego jest jednym z kluczowych obszarów społecznej odpowiedzialności dla spółki, Autostrady Eksploatacji nie mogło zabraknąć wśród sygnatariuszy Europejskiej Deklaracji Bezpieczeństwa Drogowego. Działania związane z bezpieczeństwem prowadzone przez firmę przybierają niekiedy bardzo różną formę. To nie tylko rygorystyczne procedury, ale także ich ciągłe doskonalenie. To regularna współpraca ze służbami ratowniczymi (m.in. Policja, Straż Pożarna). Co miesiąc z inicjatywy Autostrady Eksploatacji odbywają się w jej siedzibie Spotkania Służb Ratunkowych, które mają na celu analizowanie wszelkich incydentów, związanych z bezpieczeństwem drogowym i poszukiwanie rozwiązań, które ograniczą zagrożenia. Autostrada Eksploatacja zainicjowała i przeszkoliła policjantów, którzy pełnią swą służbę m.in. na koncesyjnym odcinku autostrady A2.

Doświadczenie pokazuje, że najlepsze rozwiązania są z reguły efektem partnerskiej współpracy. Przykładem szczególnie owocnej kooperacji pomiędzy Autostradą Eksploatacją, Koncesjonariuszem a służbami ratowniczymi (m.in. Policja, Straż Pożarna) jest wypracowanie Planu Działań Ratowniczych. Niewielu kierowców zdaje sobie sprawę z tego jak szczegółowe są te ustalenia. Niemniej, kiedy dojdzie do poważnego wypadku, nie tylko podzielone są role poszczególnych służb, ale nawet pozycje i kolejność w jakiej pojazdy poszczególnych z nich zatrzymują się od miejsca zdarzenia. Tam nie ma miejsca na przypadkowość – droga do drzwi karetki pogotowia musi być możliwie najkrótsza, dlatego ta zatrzymuje się przed pojazdem. Swoje miejsce ma policja oraz strażacy, a także pracownicy utrzymania, którzy muszą je zabezpieczyć. Również śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wiedzą gdzie, w zależności od miejsca zdarzenia, mogą bezpiecznie lądować by przejąć uszkodzonych. Aby w sytuacji awaryjnej procedury zadziałały bez zarzutu, na koncesyjnym odcinku, cyklicznie, odbywają się wspólne ćwiczenia na autostradzie. Podobne ćwiczenia zrealizowane zostały już 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 z 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

[G4-PR1] 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. Pracownicy Centrum współpracują i pozostają w kontakcie z Centrum Powiadomienia Ratunkowego (CPR), 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, ale nie później niż w ciągu 30 minut i usunie zagrożenie. Bez informacji od kierowców obiekt taki będzie mógł zostać zidentyfikowany dopiero przez regularny patrol.

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. Na trasie A2 rocznie policja zatrzymuje około stu nietrzeźwych kierowców, w dużym stopniu dzięki czujności kasjerów Autostrady Eksploatacji.

Trudne warunki atmosferyczne

[G4-PR1, G4-EN1] 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 2012/2013, w przeciwieństwie do wcześniejszego, był bardzo długi. Późna, ale bardzo długa zima i obfite opady śniegu, który zalegał jeszcze w kwietniu, dały się we znaki nie tylko drogowcom.

	j.m.	2010/2011	2011/2012	2012/2013
Zużycie soli	tona	8 927,4	5 576,6	17 316,2
Zużycie soli na 1 km autostrady	ton/km	59,9	22,0	68,2

Wypadki

[G4-PR1] 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 ogółu polskich dróg, zobaczymy, że prawdopodobieństwo wypadku na koncesyjnym odcinku autostrady A2 jest znacząco niższe. Opinię tę podzielają również kierowcy. W badaniu przeprowadzonym na przyautostradowych parkingach w połowie 2013 roku **pozytywnie poziom bezpieczeństwa oceniło 95% ankietowanych kierowców**. Jednocześnie na jego obniżenie, zdaniem respondentów, wpływ ma raczej zachowanie innych uczestników ruchu (oceniane negatywnie przez 23% respondentów), a nie utrzymanie drogi.

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 20-30 rocznie. W roku 2013 doszło do 29 wypadków. Niemniej wielkość ta jest nieporównywalna z danymi sprzed 2012, ze względu na znaczne wydłużenie trasy. Wskaźnik liczby wypadków przypadających na jedne

kilometr trasy jest nawet niższy po otwarciu odcinka Świecko – Nowy Tomyśl. Trzeba również koniecznie uwzględnić, to, że otwarcie nowego odcinka autostrady, przesunęło ruch z równoległego odcinka drogi krajowej nr 2 (DK 2), na którym dochodziło do bardzo wielu, często tragicznych, wypadków drogowych.

	2010	2011	2012	2013
I segment (Nowy Tomyśl – Konin)				
Liczba wypadków	23	23	15	21
Liczba rannych	27	30	16	29
Liczba zabitych	7	3	4	8
Wypadki na 1 mld przejechanych km	21,21	21,63	14,10	17,22
Ranni na 1 mld przejechanych km	24,89	28,21	15,04	23,77
Zabici na 1 mld przejechanych km	6,45	2,82	3,76	6,56
II segment (Świecko – Nowy Tomyśl)				
Liczba wypadków	-	-	10	8
Liczba rannych	-	-	18	11
Liczba zabitych	-	-	1	1
Wypadki na 1 mld przejechanych km	-	-	21,51	15,47
Ranni na 1 mld przejechanych km	-	-	38,71	21,28
Zabici na 1 mld przejechanych km	-	-	2,15	1,93
Łącznie (Świecko – Konin)				
Liczba wypadków	23	23	25	29
Liczba rannych	27	30	34	40
Liczba zabitych	7	3	5	9
Wypadki na 1 mld przejechanych km	21,21	21,63	16,35	16,70
Ranni na 1 mld przejechanych km	24,89	28,21	22,23	23,03
Zabici na 1 mld przejechanych km	6,45	2,82	3,27	5,18

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.

Warto zaznaczyć, że mniejsza liczba wypadków po otwarciu nowego odcinka nie jest być może przypadkiem. Na razie to tylko hipoteza, ponieważ 2 lata to okres zbyt krótki by móc wyciągać wiążące wnioski. Niemniej doświadczenia innych operatorów dróg pokazują, że stosowanie nawierzchni betonowych, którą zastosowano na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl zwiększa bezpieczeństwo drogowe, 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 niż w przypadku tradycyjnych nawierzchni asfaltowych.

Sytuacje krytyczne

[G4-EN27, G4-EN30] 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 odwadniająca 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

[G4-PR5] W połowie 2013 roku Autostrada Eksploatacja przeprowadziła kolejne badanie ankietowe kierowców, w trakcie płacenia przez nich 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.

Badanie to wskazało na bardzo wysoki i nawet nieznacznie wyższy niż w 2012 roku poziom wskaźnika netto promotorów firmy (NPS): 64%. Tzw. Promotorzy, czyli osoby skłonne polecać znajomym korzystanie z autostrady, stanowili aż 77% respondentów.

Równoległe przeprowadzono pierwsze, pogłębione badanie kierowców, które zrealizowane zostało na parkingach przyautostradowych. Dzięki niemu udało się poznać opinie kierowców. Ankieterzy, mając więcej czasu, mogli zapytać podróżnych nie tylko o ogólną ocenę komfortu podróży autostradą, ale też o jakość nawierzchni, bezpieczeństwo, oznakowanie, zachowanie innych kierowców, dostępność stacji paliw, stan techniczny parkingów i toalet. Spontanicznie wymienianymi atutami, które przekonują do korzystania z autostrady, są przede wszystkim: możliwość szybszego odbycia podróży (83%) i większy komfort (20%). Pytani o konkretne cechy koncesyjnego odcinka autostrady A2, kierowcy bardzo dobrze oceniają komfort podróży (pozytywnie: 98%), stan nawierzchni (pozytywnie: 97%) i utrzymanie trasy (pozytywnie: 98%). Tylko nieznacznie gorzej wypada oznakowanie (pozytywnie 93%) i płynność ruchu (pozytywnie 92%). Choć kiedyś brak stacji paliw był bolączką podróżujących A2, zwłaszcza tych, którzy opuścili odcinek koncesyjny, kierowali się w kierunku Strykowa, dziś kierowcy dość dobrze oceniają ich dostępność (pozytywnie

72%) i wielu z nich deklarowało korzystanie z nich w dniu badania. Dość pozytywnie oceniano też parkingi i toalety (pozytywne wskazania: 80-90%). Za to niezmiernie dobrze oceniana jest obsługa w punktach poboru opłat. Czas obsługi dobrze ocenia aż 94% pytanych.

Reklamacje

[G4-PR5] 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	2013
Liczba reklamacji <small>(Nowy Tomyśl – Konin)</small>	182	133	54	61	86	115
Liczba reklamacji <small>(Świecko – Nowy Tomyśl)</small>	n/d	n/d	n/d	n/d	50	24

Wszystkie zgłaszane reklamacje są skrupulatnie ewidencjonowane i analizowane, a 100% odpowiedzi udzielanych jest w terminie nieprzekraczającym 14 dni. Jeżeli chodzi o liczbę, warto odnotować ponad 50% spadek reklamacji na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl. Z drugiej strony istotnie wzrosła liczba zgłoszeń dotyczących odcinka Nowy Tomyśl – Konin. W tym miejscu należy zwrócić uwagę na ich przyczynę. Najwięcej, bo aż 39 reklamacji dotyczyło pobierania opłaty za ponowny wjazd na autostradę na SPO Słupca (pomimo uiszczenia opłaty za przejazd na Placu Poboru Opłat w Łądku – co związane było z opuszczeniem autostrady w celu zatankowania paliwa na stacji benzynowej znajdującej się już poza autostradą.

Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?

[G4-2] 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 negatywnego wpływu na środowisko.

[G4-EN12, G4-EN30] 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

[G4-EN24] W 2013 roku nie odnotowano żadnego przypadku skażenia środowiska naturalnego, którego sprawcą byłaby Autostrada Eksploatacja. Nie odnotowano też wypadków drogowych, 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.

[G4-EN27] Jak już wspomiano, infrastruktura koncesyjnego odcinka autostrady A2 Świecko – Konin 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

[G4-EN23] 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	2013
Opakowania z tworzyw sztucznych [T]	3,0	4,7	3,1
Opakowania z papieru i tektury [T]	3,2	4,8	3,3
Opakowania z metalu [T]	0,1	1,4	1,1
Opakowania szklane [T]	5,4	8,6	7,0

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. Próba 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 biurach Autostrady Eksploatacji, obok działań komunikacyjnych, mających zachęcić do oszczędności, zdecydowano się na wykorzystywanie papieru wyprodukowanego z surowca pozyskiwanego z lasów zarządzanych w sposób zrównoważony. Oszczędności przyniosła też 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 2013 r. wytworzono łącznie 2,53 tony (rok wcześniej 3,96 tony) odpadów zakwalifikowanych jako niebezpieczne, co stanowi istotną redukcję w stosunku do 2012 r. (3,96 tony) i 2011 r. (7,3 tony) (spadek o 65% w ciągu dwóch lat).

łącznie w 2013 r. sama Autostrada Eksploatacja wytworzyła 192,219 ton odpadów w tym 44,37 tony (23,08%) stanowiły niesegregowane odpady komunalne, 66,8 ton odpady biodegradowalne, pozostałe 81,04 tony (odpady inne niż komunalne np. odpady z napraw samochodów, napraw infrastruktury drogowej) zostały poddane unieszkodliwieniu lub powtórnemu wykorzystaniu. Z zarządzanego odcinka autostrady A2 w 2013 roku zebrano 475,86 ton odpadów pozostawionych tu przez kierowców, były to głównie odpady komunalne 442,540 ton (92,99%). Resztę poddano unieszkodliwieniu.

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.

[G4-EN11, G4-EN13, G4-EN14, G4-EN26] Eksploatowany pierwotnie odcinek A2 (Nowy Tomyśl – Konin) nie przebiegał bezpośrednio przez tereny chronione i uznane za szczególnie cenne przyrodniczo. Jedyne 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 niekolidujące 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 obszar¹⁶: „Nietoperek” (kod: PLH080003, powierzchnia 7 377,4 ha), „Dolina Środkowej Odry” (kod: PLB080004, powierzchnia 33 677,8 ha), „Dolina Pliszki” (kod: PLH080011, powierzchnia 5033,9 ha), „Ujście Ilanki” (kod: PLH080015, powierzchnia 908,4 ha), „Łęgi Słubickie” (kod: PLH080013, powierzchnia 825,1 ha), „Stara Dąbrowa w Korytach” (kod: PLH080042, powierzchnia 1630,4 ha), „Rynna Jezior Torzymских” (kod: PLH08_17, powierzchnia 307,3 ha, obszar konsultowany przez Ministerstwo Środowiska od 2010 r.), „Lasy Dobrosułowskie” (kod: PLH080037, powierzchnia 11 192,9 ha).

Autostrada bezpośrednio graniczy z obszarem „Buczyny Łagowsko – Sulęcińskie” (na długości ok. 3 km) (kod: PLH080008, powierzchnia 6771,0 ha), „Dolina Ilanki” (na odcinku ok. 1,8 km) (kod: PLH080009, powierzchnia 2232,8 ha), „Ujście Ilanki” (w granicach proponowanych przez Wojewódzkie Zespoły Specjalistyczne, (potencjalnie na odcinku 0,8 km) (kod: PLH080015, powierzchnia 908,4ha).

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) (kod: PLB080005/PLH080002, powierzchnia 14 793,3/15 305,7 ha), „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) (kod: PLH080001, powierzchnia 7137,7 ha), „Rynna Jezior Rzepińskich” (na odcinku 0,6 km; jest to obszar cenny przyrodniczo, proponowany do utworzenia obszar Natura 2000) (kod: PLH080049, powierzchnia 293,9 ha).

Koncesjonariusz przygotował, przy współpracy z ekologami, rozwiązanie w postaci przejść dla zwierząt i przepustów dla płazów, tak by zapewnić dzikim zwierzętom możliwość względnie niezakłóconego migrowania z jednej strony trasy na drugą. Szczególnie ciekawe rozwiązania zastosowano 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 zwierzętom poczucie większego bezpieczeństwa i pozwala bezstresowo korzystać z wybudowanych dla nich udogodnień, mających na celu zrekompensowanie przecięcia ich naturalnych szlaków migracyjnych.

Warto wspomnieć, że wśród zagrożeń dla wszystkich powyżej wymienionych terenów cennych przyrodniczo, tylko w przypadku dwóch bezpośrednio wymijania się obecność autostrady A2 („Lasy Dobrosułowskie”, „Rynna Jezior Rzepińskich”). Z reguły znacznie groźniejsze dla ich życia biologicznego mają zjawiska takie jak wydobywanie żwiru (żwirownie), kłusownictwo, wycinka lasów łągowych, nieodpowiedzialna produkcja rolna, czy lokalne prace melioracyjne i hydrologiczne.

¹⁶ Dokładne i aktualne opisy poszczególnych obszarów, w tym chronionych siedlisk i szczególnie cennych gatunków, a także walorów turystycznych i zagrożeń przyrodniczych można znaleźć dzięki wyszukiwarce: <http://www.obszary.natura2000.org.pl/index.php?s=lista&o=wyszukiwarka>

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).

[G4-EN7, G4-EN30] Pierwsza z wielkości będzie z pewnością większa, ale firma zajmująca się utrzymaniem autostrady praktycznie nie ma na nią wpływu¹⁷. 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.

[G4-EN3] 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 odcinak 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 (Scope 2) 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 kabiny na Placach Poboru Opłat i Miejscach Obsługi Podróżnych.

[G4-EN6] Najwięcej energii konsumuje oświetlenie autostrady, które jest kluczowe z punktu widzenia bezpieczeństwa drogowego. Aby je zoptymalizować, stosuje się typowe rozwiązania, takie jak włączniki zmiernicowe 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. Największe oszczędności, bo sięgające wg dostawcy rozwiązania nawet 40%, zużycia energii elektrycznej na cele

¹⁷ Z formalnego punktu widzenia nie zalicza się ona do emisji Autostrady Eksploatacji.

oświetleniowe przynieść może wprowadzenie systemu elektronicznego balastowania oświetlenia na autostradzie. Jego wdrożenie było rozważane od kilku lat, lecz ze względu na kosztowność inwestycji, nie udało się go zrealizować. Niemniej już w 2014 roku powinny być widoczne pierwsze efekty związane z planowanym uruchomieniem nowych rozwiązań technicznych w tym zakresie. W perspektywie kilku lat redukcje powinny być naprawdę znaczące.

[G4-EN3, G4-EN5, G4-EN15, G4-EN16] Zapotrzebowanie na energię wg źródeł jej pozyskania oraz szacunki dotyczące emisji CO₂ kształtowało się w dwóch ostatnich latach na następującym poziomie:

	Zużycie energii (w GJ)		Przybliżona emisja CO ₂ (w tonach)		Zmiana
	2012	2013	2012	2013	%
Energia elektryczna (zakupiona)	28 048 (7 791 213 kWh)	34 664 (9 628 821 kWh)	5 132	6 342	23,6%
Olej napędowy	30 527 (703,7 T)	31 182 (718,8 T)	2 262	2 311	2,1%
Benzyna	618 (13,8 T)	774 (17,3 T)	46	57	25,4%
Gaz ziemny wysokometanowy	1 847 (51 300 m ³)	2 515 (69 872 m ³)	104	141	36,2%
Gaz propan-butan	3 175 (68,8 T)	1 005 (21,8T)	200	63	-68,4%
Łącznie	64 214	70 140	7744	8914	9,2% (w GJ) 15,1% (w CO ₂)

[G4-EN5, G4-EN18] Bardziej miarodajne jest odniesienie zarówno zapotrzebowania na energię pozyskiwaną z różnych źródeł oraz związaną z nią emisję, do skali działalności spółki, której prostą miarą może być np. długość utrzymywanego odcinka autostrady:

	j.m.	2011	2012	2013
Łączne zużycie energii	GJ	42 050	64 214	70 140
Efektywność związana z całkowitym zużyciem energii (na 1 km)	GJ/km	282,22	252,81	276,14
Łączna emisja CO ₂	tony	5 189	7 744	8 914
Efektywność związana z emisją CO ₂ (na 1 km)	ton/km	34,83	30,49	35,10

Zapotrzebowanie na energię oraz emisja CO₂ odniesione do długości trasy wskazują na względną stabilność obu wielkości w okresie 2011 – 2013, tj. wielkości dla 2011 i 2013 są praktycznie analogiczne. Z kolei w roku 2012 r. nastąpił pewien spadek, ale miał on charakter incydentalny. Można go tłumaczyć tym, że zasilanie niektórych obiektów w 2012 roku leżało jeszcze po stronie Generalnego Wykonawcy. Co więcej w 2013 roku nastąpiło uruchomienie SPO Jordanowo i węzła Jordanowo, co dodatkowo przyczyniło się do zwiększenia zapotrzebowania na energię.

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) 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. Dwutlenek węgla uwalnia się 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

[G4-EN8, G4-EN9, G4-EN22, G4-EN27] Gospodarka wodno – ściekowa ma dla autostrady dwa wymiary, wiążące się z:

- odprowadzaniem wód deszczowych
- funkcjonowaniem urządzeń sanitarnych.

Jak już wspomiano wcześniej, system odprowadzania wód deszczowych został przygotowany w ten sposób, żeby 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. kraney 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 uiszcza stosowne opłaty środowiskowe. W pozostałych lokalizacjach wykorzystywana jest woda z wodociągów publicznych.

Wraz z poszerzeniem zakresu działalności o nowy odcinek, a tym samym przejęciem obsługi nowych Miejsc Obsługi Podróżnych, wzrosło także zapotrzebowanie na wodę.

	j.m.	2011	2012	2013
Zużycie wody	tys. m ³	47,4	60,7	116,2
Względne zużycie wody	tys. m ³ /km	0,318	0,239	0,457

(odniesione do skali działalności, tj. długości obsługiwanej autostrady)

Nowe parkingi cieszą się coraz większą popularnością wśród kierowców, podobnie jak zlokalizowane przy nich restauracje i stacje benzynowe, do których wodę dostarcza spółka. Na bezpośrednie zużycie

wody w toaletach w Miejscach Obsługi Podróżnych Autostrada Eksploatacja ma ograniczony wpływ. Spółka może optymalizować je, dbając o sprawność urządzeń i stosując wspomniane automatyczne urządzenia sanitarne. Dodatkowo na całkowite zużycie wody pewien wpływ miała awaria zbiorników przeciwpożarowych, w efekcie której trzeba było uzupełnić zapasy wody. Niemniej znaczący wzrost zużycia można tłumaczyć właśnie tym, że parkingi na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl ugruntuwały się w świadomości kierowców, w tym kierowców samochodów ciężarowych, którzy po prostu częściej zatrzymują się na nich na nocleg.

[G4-EN10] 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, po czym wracają do obiegu przyrodniczego.

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.

Indeks GRI G4

Indeks	Wytyczne GRI	Obszar wg ISO 26000	Komentarz / Opis	Strona
Strategia i analiza				
G4-1 (1.1)	Oświadczenie kierownictwa najwyższego szczebla (np. dyrektora wykonawczego, prezesa zarządu lub innej osoby o równoważnej pozycji) na temat znaczenia zrównoważonego rozwoju dla organizacji i jej strategii	6.2.	[List prezesa]	3
G4-2 (1.2)	Opis kluczowych wpływów, szans i ryzyk	6.2.	[List prezesa] [Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?]	3, 26
Profil organizacji				
G4-3 (2.1)	Nazwa organizacji	-	Autostrada Eksploatacja Spółka Akcyjna	-
G4-4 (2.2)	Główne marki, produkty i/lub usługi	-	[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne]	4
G4-5 (2.4)	Lokalizacja siedziby głównej organizacji	-	ul. Głogowska 431, 60-004 Poznań Polska	-
G4-6 (2.5)	Liczba krajów, w których działa organizacja oraz podanie nazw tych krajów, gdzie zlokalizowane są główne operacje organizacji lub tych, które są szczególnie adekwatne w kontekście treści raportu	-	Polska – województwa wielkopolskie i lubuskie (dokładna mapa przebiegu autostrady na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl dostępna jest na www.aesa.pl).	-
G4-7 (2.6)	Forma własności i struktura prawna organizacji	-	Spółka Akcyjna (S.A.) [Stabilne i zdrowe fundamenty]	6
G4-8	Obsługiwane rynki z zaznaczeniem zasięgu	-	Formalnie klientem spółki jest Koncesjonariusz,	-

(2.7)	geograficznego, obsługiwanych sektorów, charakterystyki klientów/konsumentów i beneficjentów		tj. Autostrada Wielkopolska S.A. i Autostrada Wielkopolska II S.A.. Finalnymi konsumentami usług są osoby prywatne i prawne (np. firmy transportowe) z kraju i z zagranicy. Nie są oni ograniczeni terytorialnie do obszaru województw wielkopolskiego i lubuskiego. Szczegółowa struktura ruchu (liczba, kategoria pojazdów oraz informacje dotyczące pokonywanych dystansów) stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa.	
G4-9 (2.8)	Skala działalności	-	[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne] [Struktura zatrudnienia]	4, 11
G4-10 (LA1)	Liczba pracowników własnych i znajdujących się pod nadzorem spółki wg płci i rodzaju umowy	6.4. 6.4.3.	[Łańcuch dostaw] [Struktura zatrudnienia]	7, 11-12
G4-11 (LA4)	Procent pracowników objętych umowami zbiorowymi		Brak układu zbiorowego.	-
G4-12 (nowy)	Opis łańcucha wartości		[Łańcuch dostaw]	7-8
G4-13 (2.9)	Znaczące zmiany w raportowanym okresie dotyczące rozmiaru, struktury, formy własności lub łańcucha wartości	-	Brak znaczących zmian w raportowanym okresie.	-
G4-14 (4.11)	Wyjaśnienie, czy i w jaki sposób organizacja stosuje zasadę ostrożności.	6.2.	Zasada ta, ze względu na specyfikę działalności operacyjnej, ma w szczególności zastosowanie w procedurach ratowniczych, w przypadku, w którym nie ma pewności co do zagrożenia jakie może stanowić przewożona substancja, jest ona traktowana jako niebezpieczna.	-
G4-15 (4.12)	Zewnętrzne, przyjęte lub popierane przez organizację ekonomiczne, środowiskowe i społeczne deklaracje, zasady i inne inicjatywy	6.2.	<ul style="list-style-type: none"> • Sygnatariusz Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Drogowego • UN Global Compact 	-
G4-16 (4.13)	Członkostwo w stowarzyszeniach (takich jak stowarzyszenia branżowe) i/lub w krajowych/	6.2.	<ul style="list-style-type: none"> • Związek Pracodawców Polskich • Club Exploitation 	-

	/międzynarodowych organizacjach			
Identyfikacja aspektów materialnych i ograniczeń				
G4-17 (nowy)	Jednostki gospodarcze ujmowane w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym		Spółka nie posiada spółek zależnych. Raport społeczny, tak jak i finansowy, jest wyłącznie obrazem spółki Autostrada Eksploatacja S.A..	-
G4-18 (3.5)	Proces definiowania treści raportu		[Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności]	9-10
G4-19 (nowy)	Zidentyfikowane istotne aspekty wpływu społecznego i środowiskowego		[Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności]	9-10
G4-20 (3.6) (3.7) (3.8)	Istotność zidentyfikowanych aspektów wpływu społecznego i środowiskowego dla poszczególnych podmiot biznesowych		[Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności]	9-10
G4-21 (3.6) (3.7) (3.8)	Ograniczenia raportu w stosunku do istotnych aspektów wpływu społecznego i środowiskowego, z uwzględnieniem podmiotów, spoza organizacji		Brak istotnych ograniczeń.	-
G4-22 (3.10)	Wyjaśnienia dotyczące efektów jakichkolwiek korekt informacji zawartych w poprzednich raportach z podaniem powodów ich wprowadzenia oraz ich wpływu (np. fuzje, przejęcia, zmiana roku/okresu bazowego, charakteru działalności, metod pomiaru)		Wprowadzono przeszacowania wartości emisji CO2 dla roku 2012. Pierwotnie szacunki dokonywane były w oparciu o fizyczne jednostki zużytych paliw (m3, tony). Obecnie, w celu ujednoczenia metodyki, wszystkie szacunki dokonywane są w oparciu o zużycia mierzone w GJ, co skutkuje niewielkimi różnicami w wynikach.	-
G4-23 (3.11)	Znaczne zmiany w stosunku do poprzedniego raportu dotyczące zakresu, zasięgu lub metod pomiaru zastosowanych w raporcie		Brak istotnych zmian. Niewielka zmiana dotycząca sposobu pomiaru rotacji pracowników (prezentacja rotacji, wynikającej ze wszystkich odejść, jak również z inicjatywy pracownika). Zmodyfikowano również sposób prezentacji statystyk, dotyczących wypadków.	-
Zaangażowanie interesariuszy				
G4-24	Lista grup interesariuszy angażowanych przez organizację		[Dialog z otoczeniem]	8-9

(4.14)				
G4-25 (4.15)	Podstawy identyfikowania i selekcji interesariuszy angażowanych przez organizację		[Dialog z otoczeniem]	8-9
G4-26 (4.16)	Podejście do angażowania interesariuszy włączając częstotliwość angażowania według typu i grupy interesariuszy		[Dialog z otoczeniem]	8-9
G4-27 (4.17)	Kluczowe kwestie i problemy poruszane przez interesariuszy oraz odpowiedź ze strony organizacji, również poprzez ich zaraportowanie		[Dialog z otoczeniem]	8-9
Profil raportu				
G4-28 (3.1)	Okres raportowania (np. rok obrotowy/ /kalendarzowy)	-	1 stycznia 2013 r. – 31 grudnia 2013 r.	-
G4-29 (3.2)	Data publikacji ostatniego raportu (jeśli został opublikowany)	-	czerwiec 2013 r.	-
G4-30 (3.3)	Cykl raportowania (roczny, dwuletni itd)	-	roczny	-
G4-31 (3.4)	Osoba kontaktowa	-	Renata Rychlewska PR Manager r.rychlewska@aesa.pl	-
G4-32 (3.12)	Indeks CSR	-	[Indeks GRI G4]	34-46
G4-33 (3.13)	Polityka i obecna praktyka w zakresie zewnętrznej weryfikacji raportu. Jeśli nie zawarto takich danych w niezależnym raporcie poświadczającym, wyjaśnienie zakresu i podstaw zewnętrznej weryfikacji oraz relacji pomiędzy organizacją i zewnętrznym podmiotem poświadczającym	7.5.3.	Raport nie był poddawany niezależnej weryfikacji w rozumieniu badania biegłego rewidenta. Jego zawartość została jednak przygotowana przy wsparciu zewnętrznego eksperta. [Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności]	9
Nadzór, zobowiązania i zaangażowanie				
G4-34 (4.1)	Struktura nadzorcza organizacji wraz z komisjami podlegającymi pod najwyższy organ nadzorczy, odpowiedzialnymi za poszczególne zadania, jak na przykład tworzenie strategii czy nadzór nad organizacją	6.2.	[Stabilne i zdrowe fundamenty]	6-7

Etyka i rzetelność				
G4-56 (nowy)	Wartości organizacji, zasady, kodeks i normy zachowań i etyki.	6.2.	[Kodeks etyki]	16
G4-57 (nowy)	Mechanizmy rozstrzygania dylematów etycznych	6.2.	[Kodeks etyki]	16
G4-58 (nowy)	Mechanizmy zgłaszania naruszeń zasad etyki oraz ich eskalacji	6.2.	[Kodeks etyki]	16
WYNIKI W WYMIARZE EKONOMICZNYM				
Wyniki ekonomiczne				
G4-DMA-EC			[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne]	4-6
G4-EC1 (EC-1)	Bezpośrednia wartość ekonomiczna wytworzona i podzielona z uwzględnieniem przychodów, kosztów operacyjnych, wynagrodzenia pracowników, dotacji i innych inwestycji na rzecz społeczności, niepodzielonych zysków oraz wypłat dla właścicieli kapitału i instytucji państwowych	6.8. 6.8.3. 6.8.7. 6.8.9.	[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne]	5-6
G4-EC3 (EC3)	Pokrycie zobowiązań emerytalnych organizacji wynikających z programów o zdefiniowanych świadczeniach.		Wszystkie zobowiązania wobec ZUS są regulowane na bieżąco. Dodatkowo pracodawca opłaca składkę na Pracowniczy Program Emerytalny (7% wynagrodzenia). [Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników]	13-14
G4-EC4 (EC4)	Znaczące wsparcie finansowe uzyskane od państwa	-	0 zł	-
Obecność na rynku				
G4-DMA-EC			[Wynagrodzenia]	14-15
G4-EC5 (EC5)	Wysokość wynagrodzenia pracowników najniższego szczebla w stosunku do płacy minimalnej na danym rynku w głównych lokalizacjach organizacji	6.4.4. 6.8.	[Wynagrodzenia] (jako bardziej miarodajne, przedstawiono porównanie średnich wynagrodzeń w firmie, do średnich w kraju i regionie; jednocześnie	14

			wszystkie osoby w filmie wynagradzane są na poziomie nie niższym od płacy minimalnej)	
G4-EC6 (EC7)	Odsetek wyższej kadry kierowniczej zatrudnionej z rynku lokalnego	6.8. 6.8.5 6.8.7	[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne]	4-5
Pośredni wpływ ekonomiczny				
G4-EC7 (EC8)	Wkład w rozwój infrastruktury oraz świadczenie usług na rzecz społeczeństwa poprzez działania komercyjne, przekazywanie towarów oraz działania pro-bono. Wpływ tych działań na społeczeństwo	6.3.9. 6.8. 6.8.3. 6.8.4. 6.8.5. 6.8.6. 6.8.7. 6.8.9.	[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne]	4-5
G4-EC8 (EC9)	Znaczący pośredni wpływ ekonomiczny na lokalną społeczność	6.3.9. 6.8. 6.8.3. 6.8.4. 6.8.5. 6.8.6. 6.8.7. 6.8.9.	[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne]	4-5
G4-EC9 (EC6)	Zakupy u lokalnych dostawców		[Łańcuch dostaw]	7-8
WYNIKI W WYMIARZE ŚRODOWISKOWYM				
Surowce i materiały				
G4-EN-DMA			[Trudne warunki atmosferyczne]	22
G4-EN1 (EN1)	Wykorzystane kluczowych surowców i materiałów	6.5. 6.5.4.	[Trudne warunki atmosferyczne]	22
Energia				
G4-EN-DMA			[Zużycie paliw i energii]	30-32
G4-EN3 (EN3)	Bezpośrednie i pośrednie zużycie energii według pierwotnych źródeł energii	6.5. 6.5.4.	[Zużycie paliw i energii]	30-31
G4-EN5 (nowy)	Efektywność energetyczna		[Zużycie paliw i energii]	31
G4-EN6 (EN5)	Ilość energii zaoszczędzonej dzięki konserwacji/remontom infrastruktury	6.5. 6.5.4.	[Zużycie paliw i energii]	30-31

	i poprawie efektywności energetycznej dotychczas stosowanych rozwiązań			
G4-EN7 (EN6)	Inicjatywy podjęte w celu dostarczenia produktów i usług efektywnych energetycznie lub opartych na energii odnawialnej oraz wynikające z tych rozwiązań redukcje zapotrzebowania na energię	6.5. 6.5.4.	[Zużycie paliw i energii]	30
Woda				
G4-EN-DMA			[Woda i ścieki]	32-33
G4-EN8 (EN8)	Łączny pobór wody według źródła	6.5. 6.5.4.	[Woda i ścieki]	32-33
G4-EN9 (EN9)	Źródła wody znacząco zubożone przez nadmierny pobór wody	6.5. 6.5.4.	Spółka nie przyczyniła się do zubożenia źródeł wody przez jej nadmierny pobór.	32
G4-EN10 (EN-10)	Procent i całkowity wolumen wody poddanej recydingowi i ponownemu użyciu		[Woda i ścieki]	33
Bioróżnorodność				
G4-EN-DMA			[Wpływ na bioróżnorodność]	28-29
G4-EN11 (EN11)	Lokalizacja i powierzchnia posiadanych, dzierżawionych lub zarządzanych gruntów zlokalizowanych w obszarach chronionych lub obszarach o dużej wartości pod względem bioróżnorodności poza obszarami chronionymi bądź przylegających do takich obszarów	6.5. 6.5.6.	[Wpływ na bioróżnorodność] (z formalnego punktu widzenia Autostrada Eksploatacja nie jest właścicielem, ani dzierżawcą gruntów, a jedynie świadczy na rzecz Koncesjonariusza usługi związane z utrzymaniem i eksploatacją autostrady, która formalnie znajduje się na gruntach należących do Skarbu Państwa.)	28-29
G4-EN12 (EN-12)	Opis istotnego wpływu działalności, produktów i usług na bioróżnorodność obszarów chronionych i obszarów o dużej wartości pod względem bioróżnorodności poza obszarami chronionymi	6.5. 6.5.6.	[Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?]	26
G4-EN13 (EN13)	Gatunki i siedliska chronione lub zrewitalizowane	6.5. 6.5.6.	[Wpływ na bioróżnorodność] Szczegółowe informacje na temat gatunków występujących w pobliżu autostrady i ich	28-29

			ochrony dostępne są na: www.obszary.natura2000.org.pl	
G4-EN14 (EN15)	Liczba gatunków znajdujących się w Czerwonej Księdze Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody i Jej Zasobów (IUCN) oraz na krajowych listach gatunków zagrożonych, zidentyfikowanych na obszarze oddziaływania organizacji według stopnia zagrożenia wyginięciem	6.5. 6.5.6.	[Wpływ na bioróżnorodność] Szczegółowe informacje na temat gatunków występujących w pobliżu autostrady i ich ochrony dostępne są na: www.obszary.natura2000.org.pl	28-29
Emisje				
G4-EN-DMA			[Zużycie paliw i energii]	30-32
G4-EN15 (EN16)	Łączne bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych według wagi (Scope 1)	6.5. 6.5.5.	[Zużycie paliw i energii]	31
G4-EN16 (EN16)	Łączne pośrednie emisje gazów cieplarnianych według wagi (Scope 2)	6.5. 6.5.5.	[Zużycie paliw i energii]	31
G4-EN18 (EN17)	Efektywność związana z emisją gazów cieplarnianych		[Zużycie paliw i energii]	31
Ścieki i odpady				
G4-EN-DMA			[Zarządzanie odpadami]	27-28 32-33
G4-EN22 (EN21)	Całkowita objętość ścieków według jakości i docelowego miejsca przeznaczenia		[Woda i ścieki]	32
G4-EN23 (EN22)	Całkowita waga odpadów według rodzaju odpadu i metody postępowania z odpadem	6.5. 6.5.3.	[Zarządzanie odpadami]	27-28
G4-EN24 (EN23)	Łączna liczba i objętość istotnych wycieków	6.5. 6.5.3.	[Wycieki substancji i skażenia]	26
G4-EN26 (EN25)	Rodzaj, rozmiar, status ochronny oraz znaczenie dla bioróżnorodności akwenów wodnych i związanych z nimi siedlisk, na które istotny wpływ ma zrzucana przez organizację raportującą woda i wycieki	6.5. 6.5.4. 6.5.6.	[Wpływ na bioróżnorodność]	28-29
Produkty i usługi				
G4-EN27 (EN26)	Inicjatywy służące zmniejszeniu wpływu produktów i usług na środowisko i zakres ograniczenia tego wpływu	6.5. 6.5.4. 6.6.6. 6.7.5.	[Sytuacje krytyczne] [Woda i ścieki] [Wycieki substancji i skażenia]	24, 26, 32

Zgodność z regulacjami, wpływ transportu i wydatki na ochronę środowiska				
G4-EN29 (EN28)	Wartość pieniężna kar i całkowita liczba sankcji pozafinansowych za nieprzestrzeganie prawa i regulacji dotyczących ochrony środowiska	6.5.	0 zł	-
G4-EN30 (EN29)	Wpływ transportu		[Sytuacje krytyczne] [Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?] [Zużycie paliw i energii]	24, 26, 30
WYNIKI W WYMIARZE SPOŁECZNYM				
Miejsce pracy: zatrudnienie				
G4-DMA-LA				11-15
G4-LA1 (LA2)	Łączna liczba odejść oraz wskaźnik fluktuacji pracowników, według grup wiekowych, płci i regionu	6.4. 6.4.3.	[Struktura zatrudnienia]	12
G4-LA2 (LA3)	Świadczenia dodatkowe zapewniane pracownikom pełnoetatowym, które nie są dostępne dla pracowników czasowych lub pracujących w niepełnym wymiarze godzin według głównych jednostek organizacyjnych	6.4. 6.4.3. 6.4.4.	[Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników]	13
G4-LA3 (LA15)	Odsetek powrotów do pracy i wskaźnik retencji po urlopie macierzyńskim/tacierzyńskim, w odniesieniu do płci		[Struktura zatrudnienia]	11
Miejsce pracy: relacje między pracownikami a kierownictwem				
G4-LA4 (LA5)	Minimalne wyprzedzenie, z jakim informuje się o istotnych zmianach operacyjnych, wraz ze wskazaniem, czy okresy te są określone w umowach zbiorowych	6.4. 6.4.3. 6.4.4. 6.4.5.	Zgodnie z wymogami Prawa Pracy.	-
Miejsce pracy: bezpieczeństwo i higiena pracy (BHP)				
LA DMA	Podjęcie zarządcze (w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy)	6.2, 6.4, 6.3.10	[Bezpieczeństwo w pracy]	16-17
G4-LA5 (LA6)	Odsetek łącznej liczby pracowników reprezentowanych w formalnych komisjach (w których skład wchodzi kierownictwo i pracownicy) ds. bezpieczeństwa i higieny pracy, które doradzają w zakresie programów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz monitorują takie programy	6.4. 6.4.6.	Brak komisji BHP.	-

G4-LA6 (LA7)	Wskaźnik urazów, chorób zawodowych, dni straconych oraz nieobecności w pracy, a także liczba wypadków śmiertelnych związanych z pracą według regionów	6.4. 6.4.6.	[Bezpieczeństwo w pracy]	16-17
G4-LA7 (LA8)	Zatrudnienie w warunkach podwyższonego ryzyka chorób zawodowych.	6.4. 6.4.6.	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. Niemniej żadne ze stanowisk nie wiąże się z formalnym ryzykiem wystąpienia chorób zawodowych. Nie stwierdzono też ich występowania.	-
G4-LA8 (LA9)	Aspekt BHP w układach zbiorowych pracy	6.4. 6.4.6.	Brak układu zbiorowego pracy.	-
Miejsce pracy: szkolenia				
G4-LA9 (LA10)	Liczba godzin szkoleń na pracownika w roku		12,5h	-
Miejsce pracy: różnorodność i równość szans				
G4-LA12 (LA13)	Skład ciał nadzorczych i kadry pracowniczej w podziale na kategorie według płci, wieku, przynależności do mniejszości oraz innych wskaźników różnorodności	6.3.7. 6.3.10. 6.4. 6.4.3.	Dwuosobowy zarząd składa się z mężczyzn. Wśród kilku kluczowych menedżerów znaczącą rolę odgrywają kobiety (m.in. HR, PR). [Struktura zatrudnienia]	11
Prawa człowieka: procedury odnośnie zamówień i inwestycji				
G4-HR1 (HR1)	Procent i całkowita liczba umów inwestycyjnych zawierających klauzule dotyczące praw człowieka lub które zostały poddane kontroli pod tym kątem	6.3. 6.3.3. 6.3.5. 6.6.6.	0% (ryzyko wystąpienia takiego przypadku przy tym rodzaju działalności gospodarczej jest niewielkie.)	-
Prawa człowieka: przeciwdziałanie dyskryminacji				
G4-HR3 (HR4)	Całkowita liczba przypadków dyskryminacji oraz działania podjęte w tej kwestii	6.3. 6.3.6.	Nie stwierdzono potwierdzonych przypadków dyskryminacji. Monitoring satysfakcji	-

		6.3.7. 6.3.10. 6.4.3.	pracowników wskazał na potencjalne, incydentalne przypadki uznaniowego, być może niesprawiedliwego, promowania wybranych pracowników. Kwestie te będą analizowane.	
Prawa człowieka: swoboda zrzeszania się i prawo do sporów zbiorowych				
G4-HR4 (HR5)	Działania zidentyfikowane jako mogące stwarzać zagrożenie dla prawa do swobody zrzeszania się i prawa do sporów zbiorowych oraz inicjatywy wspierające te prawa (z uwzględnieniem podwykonawców)	6.3. 6.3.3. 6.3.4. 6.3.5. 6.3.8. 6.3.10. 6.4.3. 6.4.5.	Nie stwierdzono.	-
Prawa człowieka: praca dzieci				
G4-HR5 (HR6)	Działania zidentyfikowane jako niosące ze sobą istotne ryzyko wykorzystywania pracy dzieci oraz środki podjęte w celu eliminacji takich przypadków	6.3. 6.3.3. 6.3.4. 6.3.5. 6.3.7. 6.3.10.	Nie stwierdzono.	-
Prawa człowieka: praca przymusowa i obowiązkowa				
G4-HR6 (HR7)	Działania zidentyfikowane jako niosące ze sobą istotne ryzyko wystąpienia pracy przymusowej lub obowiązkowej oraz środki podjęte w celu eliminacji takich przypadków	6.3. 6.3.3. 6.3.4. 6.3.5. 6.3.7. 6.3.10.	Nie stwierdzono.	-
Prawa człowieka: Prawa ludności rdzennej				
G4-HR8 (HR9)	Łączna liczba przypadków naruszenia praw ludności rdzennej oraz podjęte działania	6.3. 6.3.6. 6.3.7. 6.3.8. 6.6.7.	Nie stwierdzono.	-
Spółeczność lokalna				
G4-SO1 (SO1)	Charakter, skala i efektywność programów i praktyk w zakresie oceny i zarządzania wpływem działalności organizacji na społeczność lokalną, włączając wpływ wejścia na dany rynek, prowadzenia i zakończenia działalności	6.3.9. 6.8. 6.8.5. 6.8.7. 6.6.7.	Działania prospołeczne ograniczają się do społeczności lokalnych i lokalnych wydarzeń (np. szkoły, służby ratownicze), jedynie incydentalnie wykraczając poza ten obszar – np. w 2013 roku Autostrada Eksploatacja odpowiedziała na apel Caritas Polska o pomoc	-

			dla poszkodowanych w wyniku wybuchu gazu mieszkańców Jankowa Przygodzkiego – Zarząd spółki postanowił przekazać na ten cel 50.000 zł.	
G4-SO2 (SO9)	Działania o znaczącym potencjalnym bądź istniejącym negatywnym wpływie na lokalną społeczność		Nie odnotowano skarg związanych z uciążliwościami dla lokalnej społeczności, jakie wiązałyby się z bieżącymi pracami eksploatacyjnymi i utrzymaniowymi.	-
Działania antykorupcyjne				
G4-SO3 (SO2)	Procent i całkowita liczba jednostek biznesowych poddanych analizie pod kątem ryzyka związanego z korupcją	6.6. 6.6.3.	Działanie ciągłe 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 skutecznie je eliminować.	-
G4-SO4 (SO3)	Procent pracowników przeszkolonych w zakresie polityk i procedur antykorupcyjnych organizacji	6.6. 6.6.3.	Szkolenia takie nie były prowadzone.	-
G4-SO5 (SO4)	Działania podjęte w odpowiedzi na przypadki korupcji	6.6. 6.6.3.	Nie odnotowano przypadków korupcji.	-
Udział w życiu publicznym				
G4-SO6 (SO6)	Całkowita wartość finansowa i rzeczowa darowizn na rzecz partii politycznych, polityków i instytucji o podobnym charakterze według krajów	6.6. 6.6.4. 6.8.3.	0 zł (stanowiłoby to naruszenie obowiązującego prawa)	-
Zgodność z regulacjami				
G4-SO8 (SO8)	Wartość pieniężna kar i całkowita liczba sankcji pozafinansowych z tytułu niezgodności z prawem i regulacjami	6.6. 6.6.7. 6.8.7.	Nie nałożono kar.	-
Odpowiedzialność za produkt: zdrowie i bezpieczeństwo klienta				
G4-PR1 (PR1)	Etapy cyklu życia produktu, na których ocenia się wpływ produktów i usług na zdrowie i bezpieczeństwo w celu poprawy wskaźników oraz	6.3.9. 6.6.6. 6.7. 6.7.4.	[Dlaczego warto korzystać z autostrady?] [Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu] [Trudne warunki atmosferyczne]	20-22

	procent istotnych kategorii produktów i usług podlegających takim procedurom	6.7.5.	[Wypadki] 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, a także analiz ekonomicznych.	
G4-PR5 (PR5)	Praktyki związane z zapewnieniem satysfakcji klienta, w tym wyniki badań pomiaru satysfakcji klienta	6.7. 6.7.4. 6.7.5. 6.7.6. 6.7.8. 6.7.9.	[Satysfakcja podróżnych] [Reklamacje]	24-25
Odpowiedzialność za produkt: zgodność z regulacjami				
G4-PR9 (PR9)	Wartość pieniężna istotnych kar z tytułu niezgodności z prawem i regulacjami dotyczącymi dostawy i użytkowania produktów i usług.	6.7. 6.7.6.	0 zł	-



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