



Autostrada Eksploatacja 2014

Podróźni – Pracownicy – Przyroda

Poznań, 2015 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	14
Wynagrodzenia	15
Kodeks etyki	16
Bezpieczeństwo w pracy	16
Dialog z pracownikami	18
Praktyki i staże	19
Dlaczego warto korzystać z autostrady?	20
Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu	21
Trudne warunki atmosferyczne	22
Wypadki	22
Sytuacje krytyczne	23
Satysfakcja podróżnych	24
Reklamacje	24
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	33
Hałas i jakość powietrza	34
Indeks GRI G4	35

[G4-1, G4-2]

Szanowni Państwo,

Oddajemy w Państwa ręce siódmy już raport społecznej odpowiedzialności, który podsumowuje najważniejsze kategorie wpływu ekonomicznego, społecznego i środowiskowego przedsiębiorstwa, którym mamy przyjemność kierować.

Rok 2014 był rokiem, w którym mogliśmy jako zarządzający obserwować z satysfakcją, że nowa, większa organizacja, która została stworzona na przełomie 2011/2012, funkcjonuje już w pełni sprawnie. Wszystkie jej elementy dotarły się, a całość działa jak jeden, sprawny i efektywny organizm. Choć jeszcze długo w codziennych rozmowach będziemy mówić o pierwszym i drugim segmencie, ale w praktyce jest to już zdecydowanie jedna, spójna organizacja. Rok 2013 był pierwszym rokiem, w którym nowe Obwody Utrzymania Autostrady wykonywały w pełnym zakresie prace związane z letnim i zimowym utrzymaniem, co oznaczało jeszcze w praktyce docieranie się niektórych mechanizmów. Niemniej ostatni, 2014 rok, pokazał, że czas intensywnego uczenia, nasi nowi pracownicy mają już za sobą. Zespół jest jeden. Tak jak jedna jest autostrada.

Ostatni rok minął spokojnie, jeszcze spokojniej niż poprzedni. W naszej działalności jest to najlepszą miarą profesjonalizmu. Codziennie 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. Monitorujemy również wszelkie zdarzenia, które mogłyby okazać się groźne dla otoczenia, w tym lokalnych biosystemów. Przyroda sama się nie obroni, potrzebuje więc naszej uwagi i troski.

Liczymy, że rok bieżący również będzie rokiem bezpiecznym. Bezpiecznym dla ludzi i otoczenia.

Z poważaniem,

Edward Targosz

Prezes Zarządu

Jan Jancewicz

Wiceprezes Zarządu

O firmie

Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne

Już od ponad trzech lat Autostrada Eksploatacja odpowiada za eksploatację i utrzymanie całego, ponad 250 kilometrowego odcinka autostrady A2 Świecko – Nowy Tomyśl. Ugruntowuje to pozycję spółki, jako lidera na krajowym, wąskim jeszcze, rynku usług związanych z eksploatacją i utrzymaniem autostrad.

[G4-4] Od kilkunastu lat, specyfika realizowanych działań, pozostaje prawie niezmienna. Służby utrzymaniowe zajmują się patrolowaniem autostrady, jej odśnieżaniem, interweniują w przypadku zagrożeń, zabezpieczają zdarzenia drogowe, itp. Spółka odpowiedzialna jest również za utrzymanie terenów zielonych, infrastruktury autostradowej oraz pobór opłat.

[G4-EC6, G4-EC7, G4-EC8] Obecność rozwiniętej sieci drogowej to zawsze szansa dla regionu. Tym bardziej autostrada o znaczeniu ponadnarodowym oznacza dla regionu szansę na rozwój. Budowa i funkcjonowanie odcinka autostrady A2 oznacza dodatkowe wpływy do budżetów gospodarstw domowych w regionie. Dochody, które przekładają się na zwiększoną konsumpcję lub inwestycje. Zyskują na tym kolejni przedsiębiorcy, co pośrednio przyczynia się także do tworzenia kolejnych miejsc pracy w zupełnie innych sektorach gospodarki. To nie tylko, ale oczywiście też, wpływy do budżetów gospodarstw domowych pracowników Autostrady Eksploatacji, ale też wynagrodzenia pracowników bezpośrednio lub pośrednio związanych z autostradą (np. pracowników stacji benzynowych, restauracji, centr logistycznych i magazynów zlokalizowanych w sąsiedztwie węzłów autostradowych, itd.). 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.

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

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

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

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 2014 zostały przedstawione w poniższej tabeli.

	2011	2012	2013	2014
Długość obsługiwanej trasy	149/254*	254	254	254
Zatrudnienie (w pełnych etatach)	429	511	528	535
Suma aktywów	102,0 mln zł	130,5 mln zł	137,9 mln zł	140,4 mln zł
Kapitały własne	35,3 mln zł	51,1 mln zł	56,5 mln zł	58,0 mln zł

*od 1 grudnia 2011 r.

[G4-9, G4-EC1] Bezpośrednim efektem prowadzonej przez Autostradę Eksploatację działalności gospodarczej było wygenerowanie 150 mln złotych wartości ekonomicznej, podczas gdy wartość podzielonej wartości ekonomicznej osiągnęła 188 mln złotych (co wynika m.in. ze zwiększonych wydatków związanych z poszerzeniem działalności):

		2013	2014
Bezpośrednio wygenerowana wartość ekonomiczna		144 484 665,77	150 072 570,92
a) Przychody	Przychody ze sprzedaży netto, przychody z inwestycji finansowych, przychody z aktywów	144 484 665,77	150 072 570,92
Podzielona wartość ekonomiczna		177 795 640,37	188 241 143,29
b) koszty operacyjne	Płatność na rzecz dostawców, inwestycje niestrategiczne, honoraria i opłaty z tytułu mediacji	46 874 465,13	43 113 553,46
c) wynagrodzenia i świadczenia pracownicze	Łączne wydatki pieniężne z tytułu świadczeń dla pracowników (wypłaty bieżące, bez zobowiązań dotyczących przyszłości)	28 979 877,89	31 175 755,46
		8 611 443,35	9 022 471,04

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

d) płatności na rzecz inwestorów	Wszelkie płatności dokonywane na rzecz jednostek zapewniających kapitał organizacji	43 186 177,43	51 299 544,91
e) płatności na rzecz państwa (wg kraju)	Podatki brutto	50 071 676,57	53 519 818,42
f) Inwestycje w społeczności	Dobrowolny wkład i inwestowanie funduszy w szerszej rozumianej społeczności (łącznie z darowiznami)	72 000,00	110 000,00
Wielkość ekonomiczna zatrzymana (wyliczona jako wartość ekonomiczna wytworzona po pomniejszeniu o wartość ekonomiczną podzieloną)	Inwestycje, wpłaty z kapitału itp.	-33 310 974,6	-38 168 572,37

Stabilne i zdrowe fundamenty

[G4-34] Struktura własnościowa spółki nie zmieniła się w ciągu ostatniego roku finansowego. Na koniec 2014 roku kształtowała się ona następująco:

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

Bezpieczeństwo finansowe i niekwestionowalne 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, specjalizujące się w inicjowaniu i prowadzeniu projektów na światowych rynkach, między innymi w sektorze infrastruktury.

Stabilność działania Autostrady Eksploatacji gwarantuje również to, że od wielu lat kieruje nią zarząd w tym samym składzie. 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. Z kolei rok 2014 był rokiem, w którym mechanizm nowej, większej organizacji, w pełni dotarł się. To rok, który przyniósł widoczną stabilizację, co obrazuje m.in. bardzo wyraźna poprawa wskaźników związanych z rotacją, reklamacjami i wypadkami przy pracy.

[G4-7] Najważniejszymi jednostkami organizacyjnymi, podlegającymi bezpośrednio zarządowi są pionierzy:

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

Kluczowe decyzje w firmie podejmowane są przez dwuosobowy 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.

Łańcuch dostaw

[G4-10, G4-12, G4-EC9] Na łańcuch dostaw Autostrady Eksploatacja składają się przede wszystkim dostawcy mediów i paliw (m.in. energia elektryczna, gaz ziemny, olej napędowy) oraz soli drogowej. Wszyscy ci dostawcy należą do czołówki największych krajowych przedsiębiorstw, są to często spółki silnie zaangażowane we wdrażanie zasad społecznej odpowiedzialności w zarządzaniu.

Ponadto bezpośrednio na rzecz autostrady pracuje szereg niewielkich, lokalnych firm. Świadczą one różnego rodzaju usługi, w tym związane z serwisowaniem pojazdów, usługami ochrony, sprzętania itd.

Wśród dostawców są też firmy świadczące sezonowo różnego typu usługi, w tym też utrzymaniowe i serwisowe (np. serwis oświetlenia) bezpośrednio na autostradzie. Wiąże się to 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

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

zleceniami. Łącznie liczba pracowników różnych podwykonawców, pracujących w ciągu roku na rzecz Autostrady Eksploatacji, może sięgać nawet 500 osób.

Ważnym wydarzeniem ostatniego roku było wdrożenie Platformy Zakupowej Open Nexus, która stanowi zbiór nowoczesnych narzędzi elektronicznych wspierających realizację procesów handlowych. Czyni ona procesy zakupowe jeszcze bardziej transparentnymi i efektywnymi.

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.
inwestorzy strategiczni	Bieżące, bezpośrednie kontakty władz spółki.
koncesjonariusz (Autostrada Wielkopolska / Autostrada Wielkopolska II)	Bieżące, bezpośrednie kontakty władz i pracowników spółki.
podróżni / klienci końcowi	W 2014 r przeprowadzono dwa uzupełniające się badania satysfakcji kierowców jadących A2: pierwsze przeprowadzono w Punktach Poboru Opłat (III fala), drugie,

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

pogłębione na parkingach (Miejsca Obsługi Podróżnych)(II fala). Kolejne fale tych badań zostaną zrealizowane w 2015 roku.

(dotyczyły: komfortu i bezpieczeństwa podróży, ale też oceny poszczególnych elementów jej infrastruktury, np.: oznakowanie, stacje benzynowe, parkingi, toalety, opłaty)

pracownicy

W roku 2013 przeprowadzono drugie badanie satysfakcji pracowników, którego celem jest monitorowanie poziomu zadowolenia z relacji panujących w firmie, wynagrodzeń, kwestii BHP, itp.. Kolejna, III fala, planowana jest na 2015 rok.

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

służby ratunkowe

Regularne kontakty w zależności od potrzeb i oczekiwań, wypracowane procedury współdziałania i okresowe wspólne ćwiczenia na wypadek sytuacji awaryjnych. comiesięczne spotkania służb ratowniczych.

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. Obszary te, a tak naprawdę są ze względu na specyfikę prowadzonej działalności, stałe. Można jedynie mówić o pewnym wzroście znaczenia kwestii związanych z bioróżnorodnością od czasu przejścia utrzymania odcinak Świecko – Nowy Tomyśl, który przebiega w większości przez lasy, w tym o dużej wartości przyrodniczej.

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 i komfortu poruszania się po drodze	<ul style="list-style-type: none"> • Zdrowie i bezpieczeństwo klienta (G4-PR1, G4-PR5, G4-PR9) 	wysoka
potencjalnie niekorzystny wpływ na środowisko naturalne - ze szczególnym	<ul style="list-style-type: none"> • Surowce (G4-EN1) (wyłącznie: sól kamienna) • Energia (G4-EN3, G4-EN5) 	wysoka

uwzględnieniem kwestii związanych z ryzykiem skażeń w sytuacjach awaryjnych oraz polityką zarządzania odpadami, a także wpływu na otoczenie zużycia paliw i energii	<ul style="list-style-type: none"> • 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) 	
---	---	--

[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 niezależny podmiot zewnętrzny.

Dlaczego warto pracować dla Autostrady Eksploatacji?

Struktura zatrudnienia

[G4-9, G4-10; G4-LA1, G4-LA12] Na koniec roku 2014 zatrudnienie w spółce niewiele różniło się od zatrudnienia na koniec 2013 r. i wynosiło 535 osób (rok wcześniej w spółce pracowało 529 osób). Jest to związane z zakończeniem procesu rozbudowy spółki, będącego konsekwencją przejęcia do obsługi odcinka Świecko – Nowy Tomyśl pod koniec 2011 r.. Struktura zatrudnienia na 31 grudnia 2014 r. kształtowała się następująco

	kobiety	mężczyźni	łącznie
Zatrudnienie na koniec roku (31.12.2014)			
woj. lubuskie	62	94	156
woj. wielkopolskie	201	178	379
łącznie	263	272	535
Nowoprzyjęci w 2014 r			
woj. lubuskie	0	3	3
woj. wielkopolskie	12	4	16
łącznie	12	7	19
Odejścia w 2014			
woj. lubuskie	2	3	5
woj. wielkopolskie	7	7	14
łącznie	9	5	14

Niezmiennie od wielu lat kobiety stanowią połowę załogi firmy (49,2%). Podobnie na stanowiskach kierowniczych stanowią one blisko 40% załogi.

	kobiety	mężczyźni	łącznie	% kobiet
stanowiska kierownicze	25	41	66	37,9%
stanowiska niekierownicze	237	232	469	50,5%
łącznie	263	272	535	49,2%

[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 1-2,5% zatrudnionych, przebywają na urloпах macierzyńskich:

	2013	2014
Liczba pracowników przebywających w danym roku na urloпах macierzyńskich / tacierzyńskich, w tym	5	15
<i>kobiety</i>	5	14

	<i>mężczyźni</i>	0	1
Liczba pracowników, którzy korzystali w danym roku z urlopów ojcowskich		7	10

[G4-10, G4-LA1] Struktura wiekowa zatrudnienia w firmie wg wieku i płci kształtowała się na koniec 2014 r. następująco (w osobach):

wiek	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Zatrudnienie na koniec roku (31.12.2014)						
19 i mniej	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
20-25	7	9	16	2,7%	3,3%	3,0%
26-30	31	34	65	11,8%	12,5%	12,1%
31-35	50	41	91	19,0%	15,1%	17,0%
36-40	70	57	127	26,6%	21,0%	23,7%
41-45	47	44	91	17,9%	16,2%	17,0%
46-50	35	33	68	13,3%	12,1%	12,7%
51-55	15	30	45	5,7%	11,0%	8,4%
56-60	7	19	26	2,7%	7,0%	4,9%
61 i więcej	1	5	6	0,4%	1,8%	1,1%
łącznie	263	272	535	100,0%	100,0%	100,0%
Nowoprzyjęci w 2014 r						
19 i mniej	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
20-25	3	1	4	25,0%	14,3%	21,1%
26-30	2	3	5	16,7%	42,9%	26,3%
31-35	1	0	1	8,3%	0,0%	5,3%
36-40	4	2	6	33,3%	28,6%	31,6%
41-45	0	1	1	0,0%	14,3%	5,3%
46-50	2	0	2	16,7%	0,0%	10,5%
51-55	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
56-60	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
61 i więcej	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
łącznie	12	7	19	100,0%	100,0%	100,0%
Odejścia w 2014						
19 i mniej	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
20-25	1	1	2	11,1%	20,0%	14,3%
26-30	0	1	1	0,0%	20,0%	7,1%
31-35	2	1	3	22,2%	20,0%	21,4%
36-40	1	0	1	11,1%	0,0%	7,1%
41-45	1	1	2	11,1%	20,0%	14,3%
46-50	3	1	4	33,3%	20,0%	28,6%
51-55	1	0	1	11,1%	0,0%	7,1%
56-60	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
61 i więcej	0	0	0	0,0%	0,0%	0,0%
łącznie	9	5	14	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. Co piąty mężczyzna (19,9%), który pracuje w AESA, należy właśnie do tej grupy wiekowej. Pracownicy najstarsi to na ogół 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.

Co do zasady pracownicy Autostrady Eksploatacji zatrudnieni są na umowę o pracę na czas nieokreślony (96,1%). 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. Warto również zaznaczyć, że spółka, zatrudniając 535 na umowę o pracę, zatrudniała w roku 2014 na umowy cywilno-prawne jedynie 2 osoby.

Struktura zatrudnienia wg typu umowy o pracę kształtowała się następująco:

	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Wg typu umowy o pracę						
Umowa o pracę na czas nieokreślony	248	266	514	94,3%	97,8%	96,1%
Umowa o pracę na czas określony	14	4	18	5,3%	1,5%	3,4%
Umowa o pracę na okres próbny	1	2	3	0,4%	0,7%	0,6%
łącznie	263	272	535	100,0%	100,0%	100,0%
<i>Umowa cywilno-prawna</i>	<i>1</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>0,4%</i>	<i>0,4%</i>	<i>0,4%</i>

[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	2014
Rotacja pracowników (z inicjatywy pracowników)	1,89%	1,13%
Rotacja pracowników (ogółem)	4,95%	2,44%

Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników

[G4-LA2, G4-EC3] Nowi pracownicy co do zasady mają zapewniony cykl szkoleń początkowych: od tych pomagających poznać firmę, poprzez szkolenia z obowiązujących procedur i szkolenia z BHP. Te ostatnie 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.

Spółka inwestuje w rozwój poszczególnych pracowników. Podejście to nie zmienia się w spółce na przestrzeni lat. Typowe szkolenia to 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. Podejście takie zakłada długoterminowe wiązanie się z pracownikami. Dlatego też spółka nie tylko zatrudnia pracowników w oparciu o bezterminowe umowy o pracę, co niestety przestało być w Polsce standardem. Stara się też oferować różnorodne pozapłacowe korzyści, które nie są uzależnione od stażu pracy w firmie. Co więcej, nie są one wymagane zapisami prawa, ale są wyrazem nastawienia firmy do pracowników. W ostatnim, przeprowadzonym w 2013 roku, badaniu satysfakcji pracowników, aż 86,6% zatrudnionych 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%,
- pracownicy mogą korzystać z karty sportowej MultiSport, umożliwiającej korzystanie z bardzo wielu obiektów sportowych,
- 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.

Od wielu już lat 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.

	2011 r.	2012 r.	2013 r.	2014
Przeciętne wynagrodzenie w kraju (grudzień)	4015 ⁶	4108 ⁷	4217 ⁸	4 378 ⁹
Przeciętne wynagrodzenie w woj. wielkopolskim (grudzień)	3526 ¹⁰	3 591 ¹¹	3 676 ¹²	3 795 ¹³
Przeciętne wynagrodzenie w woj. lubuskim (grudzień)	n/d	3 357 ¹⁴	3 496 ¹⁵	3 689 ¹⁶
Przeciętne wynagrodzenie w Autostradzie Eksploatacji (grudzień)	3 754	3 888	4 167	4 414

W 2014 roku dynamika wzrostu płac w spółce, kolejny rok z rzędu, była wyższa od dynamiki odnotowywanej w kraju i regionie (woj. lubuskie, woj. wielkopolskie). Płace w Autostradzie Eksploatacji wzrosły przeciętnie o 5,9% w porównaniu do 3,2% (woj. wielkopolskie), 5,5% (woj. lubuskie) oraz 3,8% (Polska).

Choć wynagrodzenia w spółce kształtują się na poziomie nieznacznie wyższym od średniej krajowej (100,8%), to na tle płac w regionie, są już zauważalnie wyższe. Niemniej znacznie bardziej miarodajne wydaje się porównywanie płac w spółce nie w odniesieniu do przeciętnego wynagrodzenia w kraju, ale do wynagrodzeń w regionie. Średnia płaca w Autostradzie Eksploatacji była bowiem w grudniu 2014 wyższa od średniej w województwie wielkopolskim o ponad 16% oraz od średniej w województwie lubuskim o blisko 20%. Znaczna część działalności operacyjnej Autostrady Eksploatacji prowadzona jest na terenach uboższych – wiejskich – a nie w dużych miastach takich jak Poznań, na których bezrobocie jest nie tylko z reguły wyższe, ale również oferowane przez potencjalnych pracodawców płace, są mniej atrakcyjne.

Biorąc pod uwagę stabilność zatrudnienia, atrakcyjne na tle regionu wynagrodzenia i dodatkowe świadczenia socjalne, praca w firmie cieszy się dużym zainteresowaniem. Znalazło to odzwierciedlenie w badaniu satysfakcji pracowników realizowanym w 2013 roku. Blisko 60% zatrudnionych deklaruje,

⁶ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 18 stycznia 2012 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w 2011 r.

⁷ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w 2012 r.

⁸ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 20 stycznia 2014 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w 2013 r.

⁹ Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 20 stycznia 2015 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w grudniu 2014 r.

¹⁰ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 27 stycznia 2012

¹¹ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 29 stycznia 2013

¹² Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 30 stycznia 2014

¹³ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego - grudzień 2014 z dn. 29.01.2015

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

¹⁶ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa lubuskiego w grudniu 2014 r. z dn. 30.01.2015

że poleciłoby 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] Od około 2 lat w spółce obowiązuje kodeks etyki, pełniący również rolę polityki antidyskryminacyjnej, antykorupcyjnej i prewencji zachowań antyrynkowych. 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. W ostatnim roku nie odnotowano zgłoszeń o nieprawidłowościach.

Bezpieczeństwo w pracy

[G4-LA6] Kwestie bezpieczeństwa i higieny pracy w Autostradzie Eksploatacji od wielu lat traktowane są priorytetowo. Praca bezpośrednio na autostradzie, po której odbywa się ruch pojazdów, należy do niebezpiecznych. Nieprzestrzeganie procedur i nieodpowiednie zachowanie, może stanowić realne zagrożenia dla życia i zdrowia. Ryzyka nigdy całkowicie nie da się w pełni wyeliminować, ale z

pewnością można je skutecznie ograniczać. 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 wykonuje 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%).

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 przypominanie 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 raportu Forum Odpowiedzialnego Biznesu „Raport Odpowiedzialny Biznes w Polsce. Dobre praktyki 2011, ogłoszonym w marcu 2012 r.

Rzadko, zapewne zbyt rzadko, mówi się o jeszcze jednym aspekcie związanym z bezpieczeństwem pracowników, pracujących bezpośrednio na drodze. Jak już wspomniano nieprzestrzeganie procedur nieodpowiedzialne zachowanie, bezpośrednio przekłada się na zagrożenie życia i zdrowia pracowników. Niemniej na drodze, na której odbywa się ruch, przestrzeganie procedur i zachowanie szczególnej ostrożności obowiązuje nie tylko pracowników utrzymania, ale też kierowców. Niestety bywa z tym różnie, a pracownicy utrzymania i placów poboru opłat mogliby przytoczyć niejedną przykłąd nieodpowiedzialności, brawury, czy zwykłej głupoty kierowców. Można jedynie nagłaśniać problem, uwrażliwiać i prosić o chwilowe zdjęcie nogi z gazu, i dostosowanie prędkości do ograniczeń wprowadzanych w miejscach, w których prowadzone są prace lub pobierane opłaty za przejazd. Miejsca te są zawsze bardzo wyraźnie oznakowane, a wprowadzone ograniczenia mają właśnie zapewnić wszystkim znajdującym się na drodze bezpieczeństwo. Sprawić, że pracownicy cali i zdrowi wrócą do domu, do swoich rodzin. Wystarczy wspomnieć zdarzenie z grudnia 2010 r., w którym kasjerka z PPO Nagradowice, ocalała życie, tylko dzięki własnej trzeźwości umysłu. Zdążyła uciec z budki kasjerskiej, widząc pędzącą ciężarówkę, która „zapomniała” zwolnić. Choć budki kasjerskie są

przygotowane na kolizje i w razie uderzenia zsuwają się z szyn fundamentu, chroniąc konstrukcję, to energia uderzenia wielotonowego, pędzącego TIRa jest trudna do zabsorbowania. Po tym zdarzeniu w punktach poboru opłat zainstalowano dodatkowe zabezpieczenia z grubych rur, znajdujące się na kilkanaście metrów przed kasami, których zadaniem jest nie tylko zabsorbowanie uderzenia, ale przede wszystkim skierowanie rozpędzonego i niekontrolowanego pojazdu na pas ruchu i w konsekwencji kolizję z plastikowym szlabanem, a nie kasę.

Od początku działalności operacyjnej Autostrady Eksploatacji, czyli od grudnia 2002 roku, w firmie doszło do kilkudziesięciu wypadków przy pracy. W większości były i są 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 czyli blisko o połowę mniej. Niestety ta pozytywna tendencja załamała się w roku 2013, kiedy zarejestrowano aż osiemnaście wypadków. Całe szczęście wszystkie odnotowane w 2013 r. zdarzenia były zdarzeniami drobnymi. Oczywiście trzeba mieć świadomość, że spółka w 2013 roku była ponad dwukrotnie większa niż w roku 2009. Zatrudniała dwukrotnie więcej pracowników. 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.

W świetle wcześniejszego wzrostu wypadkowości, należy docenić radykalne ograniczenie (o 45%) wypadkowości, odnotowane w 2014 r.. Liczba wypadków została zmniejszona do poziomu rejestrowanego w latach, w których spółka obsługiwała w przybliżeniu o połowę krótszą trasę i miała o połowę mniejsze zatrudnienie.

	2013	2014
Wskaźnik częstości wypadków	34,09	18,69
Wskaźnik ciężkości wypadków	13,66	14,08
Liczba wypadków przy pracy	18	10
Liczba śmiertelnych wypadków przy pracy	0	0
Liczba stwierdzonych chorób zawodowych	0	0

Dialog z pracownikami

W 2014 roku nie zaszły zmiany w zakresie i charakterze dialogu prowadzonego z pracownikami. Jak co roku na zamknięcie sezonu zimowego, a następnie letniego, miały miejsce spotkania kierownictwa firmy z pracownikami poszczególnych obwodów i placów poboru opłat. Są one szansą na wymianę opinii, bezpośrednie zgłaszanie problemów i oczekiwań oraz rozstrzygnięcie wątpliwości dotyczących miejsca i warunków pracy.

Badania satysfakcji pracowników realizowane są w cyklu dwuletnim. Ostatnie i jednocześnie drugie zrealizowano w październiku 2013 roku. Kolejne planowane jest w roku 2015. Wyniki ostatniego badania były optymistyczne, zwłaszcza że odnotowano poprawę wyników w porównaniu do

pierwszej fali badania z 2011 roku. 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 wymianianym 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%). Z pewnością cieszą 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

Od kilku lat Autostrada Eksploatacja oferuje uczniom możliwość odbywania praktyk i staży. Uczniowie przyjmowani są na praktyki na cały rok szkolny. Do końca roku szkolnego 2013/2014 uczniowie z Zespołu Szkół Geodezyjno-Drogowych im. Rudolfa Modrzejewskiego odbywali staże w warsztatach. Pomagali w naprawach i serwisowaniu pojazdów technicznych. Praktyka taka stanowi cenne uzupełnienie wiedzy zdobywanej w szkole i pozwala zdobyć rzadkie umiejętności.

Równocześnie, np. w dziale zajmującym się utrzymaniem zieleni, praktyki odbywali studenci poznańskich uczelni.

DLaczego warto korzystać z autostrady?

Autostrada Eksploatacja jest liderem wśród nielicznych operatorów drogowych, zajmujących się w Polsce eksploatacją autostrad. Na tle konkurentów wyróżnia się zdecydowanie wieloletnim doświadczeniem. Niekwestionowane kompetencje sprawiają, że pracownicy spółki często wypowiadają się jako eksperci. Chodzi zarówno o wypowiedzi na tematy związane z autostradami w mediach, jak również o zwykłą, nieformalną koleżeńską pomoc, o którą zwracają się koledzy z konkurencyjnych firm. Tym co wyróżnia spółkę na tle konkurentów jest możliwość czerpania z wiedzy zagranicznych firm, od dziesięcioleci zajmujących się eksploatacją autostrad. Autostrada Eksploatacja od lat jest członkiem stowarzyszenia Club Exploatation, organizacji zrzeszającej operatorów autostrad, w których udziały ma Egis Road Operations. Dzięki aktywnemu współdziałaniu i dzieleniu się doświadczeniami z innymi zrzeszonymi w organizacji operatorami autostrad, spółka ma szansę budować unikalne w skali Polski kompetencje. 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 Ratowniczych, 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.

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 poszkodowanych. Aby w sytuacji awaryjnej procedury zadziałały bez zarzutu, na koncesyjnym odcinku, cyklicznie, odbywają się wspólne ćwiczenia na autostradzie. Podobne ćwiczenia realizowano również na nowym odcinku Świecko – Nowy Tomyśl. Współpraca ze służbami ratunkowymi rozpoczęła się jeszcze przed otwarciem wspomnianego segmentu autostrady. Przedstawiciele służb ratunkowych działających w sąsiedztwie nowego odcinka, wspólnie z pracownikami Autostrady Eksploatacji, zapoznawali się trasą, z urządzeniami technicznymi, systemem bram, umożliwiającym dojazd w najkrótszym możliwym czasie

do miejsca ewentualnego zdarzenia. Wypracowane rozwiązania pozwalają reagować szybko, a jasne procedury, 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 monitoringu. Niemniej tego typu działania, w pewnym sensie prewencyjne, najskuteczniej przyczyniają się do ograniczenia ryzyka i podniesienia poziomu bezpieczeństwa podróżnych. 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). Patrole autostradowe są w każdym miejscu autostrady co 2 godziny w ciągu dnia i co 4 godziny w nocy przejeżdżając rocznie około 2 mln kilometrów. 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 Powiadamiania 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 2013/2014, w przeciwieństwie do sezonu 2012/2013 był raczej krótki. Podobnie końcówka roku 2014 okazała się być raczej łagodna i bezśnieżna. W efekcie znacząco niższe było zużycie soli drogowej.

	j.m.	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014	2014/2015
Zużycie soli	tona	8 927,4	5 576,6	7 316,2	5 495,3	4 048,1
Zużycie soli na 1 km autostrady	ton/km	59,9	22,0	68,2	21,6	15,9

Wypadki

[G4-PR1] Autostrada, w tym koncesyjny odcinek A2 Świecko- Konin, którego operatorem jest Autostrada Eksploatacja, zaliczana jest do najbezpieczniejszej kategorii dróg. Mimo większych prędkości, bezkolizyjność skrzyżowań, dwa pasy ruchu, odpowiednio zaprojektowane zakręty, zabezpieczenie drogi przed wtargnięciem na nią osób trzecich i zwierzęcy, czy wreszcie dobry stan nawierzchni, sprawiają, że na drogach tego typu rzadziej dochodzi do wypadków. Potwierdzają to statystyki. Odnosząc liczbę zdarzeń drogowych do długości odcinka i porównując je z analogicznymi wielkościami obliczonymi ze statystyk dotyczących polskich ogółu dróg, zobaczymy, że prawdopodobieństwo wypadku na koncesyjnym odcinku autostrady A2 jest znacząco niższe. Opinię tę podzielają również kierowcy. W badaniu przeprowadzonym na przyautostradowych parkingach w połowie 2014 roku **pozytywnie poziom bezpieczeństwa oceniło 96,1% ankietowanych kierowców** (w porównaniu do 95,4% w roku 2013). Jednocześnie na jego obniżenie, zdaniem respondentów,

wpływ ma raczej zachowanie innych uczestników ruchu, a nie utrzymanie drogi. Niestety nie znajduje tu potwierdzenia hipoteza mówiąca o niewielkim doświadczeniu kierowców z jazdy autostradami i stopniowym nabieraniu swoistej „ogłady”, albowiem w 2013 r. negatywnie o zachowaniu innych kierowców wypowiadało się 23% podróżnych, podczas gdy w 2014 r. już 25%.

Zasadniczo, mimo narastającego ruchu, liczba wypadków na odcinku A2 spadła na przestrzeni ostatnich lat i od 2009 roku oscylowała na poziomie 20-30 rocznie. Niestety w 2014 r., odnotowano wzrost liczby zabitych i rannych. Tę niepokojącą zmianę trudno tłumaczyć inaczej niż właśnie wzrostem ruchu, w szczególności na odcinku Świecko - Nowy Tomyśl. Otwarcie nowego odcinka autostrady, przesunęło ruch z równoległego odcinka drogi krajowej nr 2 (DK 92), na którym dochodziło do bardzo wielu, często tragicznych, wypadków drogowych. W 2014 r. dodatkowo ruch wzmógł się w związku z oddaniem do użytku kolejnego odcinka, krzyżującej się z A2, drogi ekspresowej S3. Umożliwia to bardziej komfortową i szybszą podróż z i do miast położonych przy S3. Niemniej przeniesienie ruchu z tras alternatywnych, przełożyło się również na wypadkowość.

	2010	2011	2012	2013	2014
I segment (Nowy Tomyśl – Konin)					
Liczba wypadków	23	23	15	21	20
Liczba rannych	27	30	16	29	24
Liczba zabitych	7	3	4	8	7
Wypadki na 1 mld przejechanych km	21,21	21,63	14,10	17,22	15,34
Ranni na 1 mld przejechanych km	24,89	28,21	15,04	23,77	18,4
Zabici na 1 mld przejechanych km	6,45	2,82	3,76	6,56	5,37
II segment (Świecko - Nowy Tomyśl)					
Liczba wypadków	-	-	10	8	16
Liczba rannych	-	-	18	11	28
Liczba zabitych	-	-	1	1	4
Wypadki na 1 mld przejechanych km	-	-	21,51	15,47	26,02
Ranni na 1 mld przejechanych km	-	-	38,71	21,28	45,53
Zabici na 1 mld przejechanych km	-	-	2,15	1,93	6,5
Łącznie (Świecko – Konin)					
Liczba wypadków	23	23	25	29	36
Liczba rannych	27	30	34	40	52
Liczba zabitych	7	3	5	9	11
Wypadki na 1 mld przejechanych km	21,21	21,63	16,35	16,70	18,76
Ranni na 1 mld przejechanych km	24,89	28,21	22,23	23,03	27,1
Zabici na 1 mld przejechanych km	6,45	2,82	3,27	5,18	5,73

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 odwadniający

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 lipcu 2014 roku Autostrada Eksploatacja przeprowadziła trzecie już 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.

Po raz kolejny przeprowadzono też równoległe, pogłębione badanie kierowców, które zrealizowane zostało na parkingach przyautostradowych. Dzięki niemu udało się jeszcze lepiej 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.

Choć charakter poszczególnych odpowiedzi nie różni się istotnie w porównaniu do okresu poprzedniego, to mimo bardzo dobrych wyników, ulegają one ciągłej poprawie. Najlepszym przykładem będzie tu wskaźnik NPS, który od 2012 roku notuje stabilny wzrost. W kolejnych latach przyjmował on wartość 60,8% (2012), 63,6% (2013), 65,1% (2014).

Niezmienne atutami, które przekonują do korzystania z autostrady, są przede wszystkim:

- możliwość szybszego odbycia podróży (84%),
- większy komfort (25%).

W mniejszym, ale rosnącym, stopniu czynnikiem, na który kierowcy zwracają uwagę jest bezpieczeństwo (wzrost z 9% w 2013 r. do 17% w 2014 r.). Kierowcy coraz lepiej oceniają dostępność stacji paliw (pozytywnie 79,3%), a także częściej niż w poprzednim roku, bo 62% (2013: 48%) deklaruje korzystanie z parkingów.

Tradycyjnie najsilniejszymi stronami autostrady w ocenie kierowców są: sprawność obsługi w punktach poboru opłat (99,0%) oraz stan utrzymania trasy (pozytywnie: 97,5%).

Reklamacje

[G4-PR5] Obowiązujące w spółce procedury reklamacyjne, stanowiące element kompleksowego planu zarządzania jakością, gwarantują rzetelne i terminowe rozpatrzenie reklamacji klientów. 100% odpowiedzi udzielanych jest w terminie, nie przekraczającym 14 dni. Około 1/3 z nich uznano za zasadne.

	2013	2014
Liczba reklamacji (Nowy Tomyśl-Konin)	115	71
Liczba reklamacji (Świecko-Nowy Tomyśl)	24	16
Łącznie	139	87

Kiedy roczną liczbę reklamacji odniesiemy do liczby pojazdów, jaka każdego dnia przejeżdża autostradą (ponad 20 tys./dobę), zobaczymy jak jest ich niewiele. Co więcej ich liczba spadła w ostatnim roku o blisko 40%.

Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?

[G4-2] Autostrada Eksploatacja SA jest operatorem, który zajmuje się bieżącym zarządzaniem i utrzymaniem autostrady A2 Świecko – Konin, co oznacza również dbałość o eliminowanie różnego rodzaju nieprawidłowości, mających wpływ na otoczenie przyrodnicze. 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. Zadaniem pracowników jest również reagowanie na wszelkie zdarzenia, które stanowić mogą zagrożenie dla środowiska, w tym powiadamianie i pomoc w pracy służbom ratowniczym.

[G4-EN12, G4-EN30] Charakter oddziaływania autostrady na środowisko jest niezmienny od lat. 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.

Warto jedynie wspomnieć, że nowszy segment autostrady, tj. odcinek Świecko – Nowy Tomyśl, w większości przebiega przez tereny leśne, w tym tereny o dużej wartości przyrodniczej. Tym samym oznacza to wzrost istotności zagrożeń związanych z bioróżnorodnością.

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 2014 roku nie odnotowano na odcinku Konin – Świecko, czyli odcinku za którego eksploatację odpowiada Autostrada Eksploatacja, żadnego wypadku z udziałem pojazdów przewożących ładunek niebezpieczny (ADR). Odpowiednie służby prowadzą jednak postępowanie w sprawie uszkodzonego pojazdu, którego kierowca zbiegł z miejsca zdarzenia. Jak się okazało,

przewoził bez odpowiednich zezwoleń sodę kaustyczną, która jest uznawana za substancję niebezpieczną. Niemniej nie doszło do jakiegokolwiek roszczelnienia zbiorników i wycieku substancji. W ciągu roku odnotowano natomiast trzy zdarzenia drogowe, w wyniku których doszło do wycieku paliwa ze zbiornika pojazdów. W przypadku wypadku, który miał miejsce w kwietniu specjalistyczne badania nie wykazały skażenia gruntu. Z kolei analizując wypadek z maja 2014 r. badania potwierdziły zanieczyszczenie gruntu i podjęte zostały działania rekultywacyjne.

[G4-EN27] Jak już wspomniano, 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	2012	2013	2014
Opakowania z tworzyw sztucznych [T]	4,7	3,1	5,0
Opakowania z papieru i tektury [T]	4,8	3,3	5,0
Opakowania z metalu [T]	1,4	1,1	0,4
Opakowania szklane [T]	8,6	7,0	9,0

W ostatnim, 2014 roku, wymieniono na starszym odcinku autostrady (Konin – Nowy Tomyśl) pojemniki do segregacji, na takie, w których kształt otworów wrzutowych dostosowany jest do kategorii odpadów. Podobne rozwiązanie zastosowano wcześniej na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl. Od lat bowiem podstawowym problemem segregacji odpadów pozostaje niska świadomość ekologiczna części podróżnych. Świadczy o tym wrzucanie innych, dość przypadkowych, odpadów do kolorowych pojemników, służących zbiórce selektywnej. Nowe pojemniki z klapami posiadającymi otwory wrzutowe oraz tablice informacyjne w kilku językach, informujące podróżnych o odpadach nadających się do umieszczenia w poszczególnych pojemnikach.

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. Już kilka lat temu 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 2014 r. wytworzono łącznie 4,19tony odpadów zakwalifikowanych jako niebezpieczne.

łącznie w 2014 r. sama Autostrada Eksploatacja wytworzyła 233,8 ton odpadów w tym 48,5 tony stanowiły niesegregowane odpady komunalne, 88,5ton odpady biodegradowalne, pozostałe 87,3 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 2014 roku zebrano 506,5ton odpadów pozostawionych tu przez kierowców.

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. Jedynie na pewnym odcinku graniczy on z Nadwarciańskim Parkiem Krajobrazowym, a na wysokości Poznania przebiega w odległości kilku kilometrów od Wielkopolskiego Parku Narodowego.

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

Wśród wspomnianych obszarów Natura 2000 i cennych przyrodniczo są obszary 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 obszar¹⁷: „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 Torzyskich” (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 nie 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. Szczególni ciekawe rozwiązania zastosowano by umożliwić migrację 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 wymienia się obecność autostrady A2 („Lasy Dobrosułowskie”, „Rynna Jezior Rzepińskich”). Z reguły znacznie groźniejsze dla ich życia

¹⁷ 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>

biologicznego mają zjawiska takie jak wydobycie żwiru (żwirownie), kłusownictwo, wycinka lasów łęgowych, nieodpowiedzialna produkcja rolna, czy lokalne prace melioracyjne i hydrologiczne.

Pierwsze obserwacje, po 3 latach eksploatacji nowego odcinka (Świecko – Nowy Tomyśl), wskazują na bardzo niewielką liczbę incydentów i wypadków z udziałem dzikiej zwierzyny. Choć odcinek ten przebiega, jak już wspomniano w ok. 80% przez tereny leśne, w tym bogate przyrodniczo, przygotowane przy współpracy z leśnikami i ekologami przejścia dla zwierzyny, okazały się być efektywne. Duża liczba przejść oraz ich zlokalizowanie w miejscach pokrywających się ze ścieżkami migracji, przynosi dziś wymierne wyniki. Nie bez znaczenia jest zapewne również to, że odcinek ten, w odróżnieniu od odcinka Konin – Nowy Tomyśl, funkcjonuje w tzw. zamkniętym systemie opłat. Okazuje się, że ma to również znaczenie dla przyrody, ponieważ zwierzyna nie ma możliwości wejścia na wygradzoną autostradę na węzłach autostradowych. Do przypadków takich dochodzić może na odcinku funkcjonującym w otwartym systemie opłat – zwierzęta wędrując wzdłuż ogrodzeń z siatki, dochodzą do węzła drogowego i idąc ciągiem drogi, z którą krzyżuje się autostrada, ostatecznie przedostają się na autostradę.

Mając na uwadze odpowiedzialność za najbliższe otoczenie przyrodnicze, przy współpracy z GDDKiA, podjęto decyzję o modernizacji nasadzeń przy autostradzie na starszym odcinku autostrady Konin – Nowy Tomyśl. Istniejąca zieleń jest inwentaryzowana i uzupełniana. Do końca 2014 roku zinwentaryzowane i uzupełnione zostały nasadzenia na wszystkich przejściach dla zwierząt na odcinku od Konina do Wrześni. Z kolei na odcinku od Wrześni do Poznania (Krzesiny) zakończona została inwentaryzacja. Nasadzenia zostaną uzupełnione w 2015 roku. Z kolei na ostatnim fragmencie trasy do Nowego Tomyśla modernizacja zieleni będzie finalizowana w 2016 i 2017 roku.

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 wpływu¹⁸. 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

¹⁸ Z formalnego punktu widzenia nie zalicza się ona do emisji Autostrady Eksploatacji.

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. Już sprzęt utrzymaniowy kupowany w związku z przejściem do eksploatacji odcinka Świecko – Nowy Tomyśl wybierany był między innymi pod tym kątem niskiej emisji spalin i wysokiej wydajności. W praktyce jednak najczęściej paliwa zużywają pojazdy patrolowe, które monitorując w sposób ciągły całą autostradę, pokonują rocznie gigantyczne dystanse, około 2 mln kilometrów. Pojedyncze wymiany samochodów dokonywane w 2014 roku były realizowane z dużym naciskiem na wybór modelu o możliwie najniższym zużyciu paliwa, a tym samym najniższej emisji. Potencjalni dostawcy umożliwili przetestowanie pojazdów w warunkach autostradowych. W oparciu o wyniki testów z wykorzystania dostępnych modeli, zdecydowano się na optymalny model samochodu. Dodatkowo, został on odpowiednio skonfigurowany (niższe zawieszenie), co dodatkowo pozwoliło zmniejszyć opory powietrza i w konsekwencji zoptymalizować przeciętne spalanie.

Odpowiednio niższą emisję bezpośrednią gazów cieplarnianych ze spalania paliw udaje się osiągnąć dzięki wytwarzaniu ciepła w oparciu o gaz ziemny, a nie np. węgiel.

Pośrednia emisja (Scope2) związana jest z produkowaniem energii elektrycznej używanej przez firmę. Firma nie analizuje emisji klasyfikowanej przez protokół GHG jako Scope 3. Jeżeli chodzi 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 zmierzchowe lub zegary. Eliminuje to sytuację, w której oświetlenie działałoby zbyt długo i powodowało marnotrawienie energii. Ponadto, w coraz większej liczbie elementów oświetlenia dodatkowego, takiego jak np. znaki zajętości pasa, stosuje się w miejsce starszych i mniej oszczędnych rozwiązań technicznych, wyjątkowo energooszczędne diody LED.

Największe oszczędności zużycia energii elektrycznej na cele oświetleniowe, bo sięgające wg dostawców rozwiązania nawet 40%, przynieść może wprowadzenie systemu elektronicznego balastowania oświetlenia na autostradzie. Rozmowy na temat wdrożenia tego typu rozwiązania są mocno zaawansowane i być może w przewidywalnym czasie będzie ono wykorzystywane przez Autostradę Eksploatację.

Spółka na bieżąco monitoruje możliwość wykorzystania diod LED do celów oświetleniowych, współpracując z ich dostawcami. Technologia ta jest jednak z punktu widzenia drogowictwa jest jeszcze technologią nową. Głównym wyzwaniem, które na dzień dzisiejszy wymaga dopracowania, jest uzyskanie odpowiedniej barwy ciepła światła, która gwarantowałaby odpowiednie doświetlenie trasy, a w konsekwencji bezpieczeństwo.

[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 %
	2013	2014	2013	2014	
Energia elektryczna (zakupiona)	34 664 (9 628,8 MWh)	39 731 (11 036,3 MWh)	6 342	7 269	14,6%
Olej napędowy	31 182 (718,8 T)	25 533 (588,6 T)	2 311	1 892	-18,1%
Benzyna	774 (17,3 T)	483 (10,8 T)	57	36	-37,6%
Gaz ziemny wysokometanowy	2 515 (69,9 dam ³)	2 282 (63,4 dam ³)	141	128	-9,3%
Gaz propan-butan	1 005 (21,8T)	895 (19,4 T)	63	56	-10,9%
Łącznie	70 140	68 925	8 914	9 381	-1,7% (w GJ) 5,2% (w CO ₂)

[G4-EN5, G4-EN18] Tak naprawdę bardziej miarodajne jest odniesienie zarówno zapotrzebowanie 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.	2012	2013	2014
Łączne zużycie energii	GJ	64 214	70 140	68 925
Efektywność związana z całkowitym zużyciem energii (na 1 km)	GJ/km	252,81	276,14	271,36
Łączna emisja CO ₂	tony	7 744	8 914	9 381
Efektywność związana z emisją CO ₂ (na 1 km)	ton/km	30,49	35,10	36,93

Zmiany w całkowitym zapotrzebowaniu spółki są na energię były pomiędzy 2013 r. a 2014 r. nieznaczne. Udało się nawet symbolicznie obniżyć jej konsumpcję, liczoną w gigadżulach (GJ) (-1,7%), choć ze względu na zmiany w strukturze nośników energii, nie przełożyło się to na redukcję emisji CO₂. Ta ostatnia jest coraz bardziej pochodną zużycia energii elektrycznej i struktury paliw w polskiej energetyce. Poza energią elektryczną, której zużycie wzrosło, zużycie wszystkich paliw w 2014 r. było niższe niż w roku poprzednim.

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 solarki, czy też większe zużycie gazu ziemnego do celów grzewczych.

Woda i ścieki

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

- odprowadzaniem wód deszczowych
- funkcjonowaniem urządzeń sanitarnych.

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

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

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

	j.m.	2012	2013	2014
Zużycie wody	tys. m ³	60,7	116,2	104,2
Względne zużycie wody	tys. m ³ /km	0,239	0,457	0,410

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

Wzrost ruchu, zwłaszcza na nowym odcinku, przekłada się stopień korzystania parkingów i toalet, co przełożyło się na wzrost zużycia wody w 2013 r., które w 2014 r. ustabilizowało się. Na bezpośrednie zużycie wody w toaletach w Miejscach Obsługi Podróżnych (WC, prysznice), Autostrada Eksploatacja ma ograniczony wpływ. Spółka może optymalizować je, dbając o sprawność urządzeń i stosując wspomniane automatyczne urządzenia sanitarne.

[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. W roku 2015 planowana jest przez Koncesjonariusza modernizacja system odprowadzania ścieków z Obwodów Utrzymania Autostrady (OUA).

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	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	Opis kluczowych wpływów, szans i ryzyk	6.2.	[List prezesa] [Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?]	3, 26
Profil organizacji				
G4-3	Nazwa organizacji	-	Autostrada Eksploatacja Spółka Akcyjna	-
G4-4	Główne marki, produkty i/lub usługi	-	[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne]	4
G4-5	Lokalizacja siedziby głównej organizacji	-	ul. Głogowska 431, 60-004 Poznań Polska	-
G4-6	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	Forma własności i struktura prawna organizacji	-	Spółka Akcyjna (S.A.) [Stabilne i zdrowe fundamenty]	7
G4-8	Obsługiwane rynki z zaznaczeniem zasięgu geograficznego, obsługiwanych sektorów, charakterystyki klientów/konsumentów i beneficjentów	-	Formalnie klientem spółki jest Koncesjonariusz, 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	Skala działalności	-	[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne] [Struktura zatrudnienia]	5, 11
G4-10	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	Procent pracowników objętych umowami zbiorowymi		Brak układu zbiorowego.	-
G4-12	Opis łańcucha wartości		[Łańcuch dostaw]	7-8
G4-13	Znaczące zmiany w raportowanym okresie dotyczące rozmiaru, struktury, formy własności lub łańcucha wartości	-	Brak znaczących zmian w raportowanym okresie.	-
G4-14	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	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	Członkostwo w stowarzyszeniach (takich jak stowarzyszenia branżowe) i/lub w krajowych/ /międzynarodowych organizacjach	6.2.	<ul style="list-style-type: none"> • Związek Pracodawców Polskich • Club Exploatation 	-
Identyfikacja aspektów materialnych i ograniczeń				
G4-17	Jednostki gospodarcze ujmowane w skonsolidowanym		Spółka nie posiada spółek zależnych. Raport	-

	sprawozdaniu finansowym		społeczny, tak jak i finansowy, jest wyłącznie obrazem spółki Autostrada Eksploatacja S.A..	
G4-18	Proces definiowania treści raportu		[Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności]	9-10
G4-19	Zidentyfikowane istotne aspekty wpływu społecznego i środowiskowego		[Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności]	9-10
G4-20	Istotność zidentyfikowanych aspektów wpływu społecznego i środowiskowego dla poszczególnych podmiotów biznesowych		[Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności]	9-10
G4-21	Ograniczenia raportu w stosunku do istotnych aspektów wpływu społecznego i środowiskowego, z uwzględnieniem podmiotów, spoza organizacji		Brak istotnych ograniczeń.	-
G4-22	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)		Nie wprowadzano korekt w stosunku do poprzedniego raportu.	-
G4-23	Znaczne zmiany w stosunku do poprzedniego raportu dotyczące zakresu, zasięgu lub metod pomiaru zastosowanych w raporcie		Brak istotnych zmian.	-
Zaangażowanie interesariuszy				
G4-24	Lista grup interesariuszy angażowanych przez organizację		[Dialog z otoczeniem]	8-9
G4-25	Podstawy identyfikowania i selekcji interesariuszy angażowanych przez organizację		[Dialog z otoczeniem]	8-9
G4-26	Podejście do angażowania interesariuszy włączając częstotliwość angażowania według typu i grupy interesariuszy		[Dialog z otoczeniem]	8-9
G4-27	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	Okres raportowania (np. rok obrotowy/ /kalendarzowy)	-	1 stycznia 2014 r. – 31 grudnia 2014 r.	-
G4-29	Data publikacji ostatniego raportu (jeśli został opublikowany)	-	kwiecień 2014 r.	-
G4-30	Cykl raportowania (roczny, dwuletni itd)	-	roczny	-
G4-31	Osoba kontaktowa	-	Renata Rychlewska PR Manager r.rychlewska@aesa.pl	-
G4-32	Indeks CSR	-	[Indeks GRI G4]	35-46
G4-33	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]	10
Nadzór, zobowiązania i zaangażowanie				
G4-34	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	Wartości organizacji, zasady, kodeks i normy zachowań i etyki.	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	Bezpośrednia wartość ekonomiczna wytworzona i podzielona z uwzględnieniem przychodów, kosztów	6.8. 6.8.3. 6.8.7.	[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki społeczno-ekonomiczne]	5-6

	operacyjnych, wynagrodzenia pracowników, dotacji i innych inwestycji na rzecz społeczności, niepodzielonych zysków oraz wypłat dla właścicieli kapitału i instytucji państwowych	6.8.9.		
G4-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).	14
			[Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników]	
G4-EC4	Znaczące wsparcie finansowe uzyskane od państwa	-	0 zł	-
Obecność na rynku				
G4-DMA-EC			[Wynagrodzenia]	4-6
G4-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 wszystkie osoby w firmie wynagradzane są na poziomie nie niższym od płacy minimalnej)	15
G4-EC6	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	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	Znaczący pośredni wpływ ekonomiczny na lokalną	6.3.9.	[Rozwój Autostrady Eksploatacji i jego skutki]	4-5

	społeczność	6.8. 6.8.3. 6.8.4. 6.8.5. 6.8.6. 6.8.7. 6.8.9.	społeczno-ekonomiczne]	
G4-EC9	Zakupy u lokalnych dostawców		[łańcuch dostaw]	7-8
WYNIKI W WYMIARZE ŚRODOWISKOWYM				
Surowce i materiały				
G4-EN-DMA			[Trudne warunki atmosferyczne]	22
G4-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	Bezpośrednie i pośrednie zużycie energii według pierwotnych źródeł energii	6.5. 6.5.4.	[Zużycie paliw i energii]	30-32
G4-EN5	Efektywność energetyczna		[Zużycie paliw i energii]	32
G4-EN6	Ilość energii zaoszczędzonej dzięki konserwacji/remontom infrastruktury i poprawie efektywności energetycznej dotychczas stosowanych rozwiązań	6.5. 6.5.4.	[Zużycie paliw i energii]	31
G4-EN7	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]	33
G4-EN8	Łączny pobór wody według źródła	6.5. 6.5.4.	[Woda i ścieki]	33
G4-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.	33
G4-EN10	Procent i całkowity wolumen wody poddanej recyklingowi i ponownemu użyciu		[Woda i ścieki]	33

Bioróżnorodność				
G4-EN-DMA			[Wpływ na bioróżnorodność]	28-29
G4-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	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	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 ochrony dostępne są na: www.obszary.natura2000.org.pl .	28-30
G4-EN14	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 .	28-30
Emisje				
G4-EN-DMA			[Zużycie paliw i energii]	30-32
G4-EN15	Łączne bezpośrednie emisje gazów cieplarnianych według wagi (Scope 1)	6.5. 6.5.5.	[Zużycie paliw i energii]	32
G4-EN16	Łączne pośrednie emisje gazów cieplarnianych według wagi (Scope 2)	6.5. 6.5.5.	[Zużycie paliw i energii]	32

G4-EN18	Efektywność związana z emisją gazów cieplarnianych		[Zużycie paliw i energii]	32
Ścieki i odpady				
G4-EN-DMA			[Zarządzanie odpadami]	27-28 32-33
G4-EN22	Całkowita objętość ścieków według jakości i docelowego miejsca przeznaczenia.		[Woda i ścieki]	33
G4-EN23	Całkowita waga odpadów według rodzaju odpadu i metody postępowania z odpadem	6.5. 6.5.3.	[Zarządzanie odpadami]	27-28
G4-EN24	Łączna liczba i objętość istotnych wycieków	6.5. 6.5.3.	[Wycieki substancji i skażenia]	26-27
G4-EN26	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	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]	23-24, 27, 33
Zgodność z regulacjami, wpływ transportu i wydatki na ochronę środowiska				
G4-EN29	Wartość pieniężna kar i całkowita liczba sankcji pozafinansowych za nieprzestrzeganie prawa i regulacji dotyczących ochrony środowiska	6.5.	0 zł	-
G4-EN30	Wpływ transportu		[Sytuacje krytyczne] [Dlaczego autostrada jest bezpieczna dla środowiska?] [Zużycie paliw i energii]	23-24, 26, 30
WYNIKI W WYMIARZE SPOŁECZNYM				
Miejsce pracy: zatrudnienie				
G4-DMA-LA			[Zarządzanie odpadami]	11-13
G4-LA1	Łączna liczba odejść oraz wskaźnik fluktuacji	6.4. 6.4.3.	[Struktura zatrudnienia]	11-13

	pracowników, według grup wiekowych, płci i regionu			
G4-LA2	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]	14
G4-LA3	Odsetek powrotów do pracy i wskaźnik retencji po urlopie macierzyńskim/tacierzyńskim, w odniesieniu do płci		[Struktura zatrudnienia]	11-12
Miejsce pracy: relacje między pracownikami a kierownictwem				
G4-LA4	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]	16-18
G4-LA5	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	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]	16-18
G4-LA8	Aspekt BHP w układach zbiorowych pracy	6.4. 6.4.6.	Brak układu zbiorowego pracy.	-
Miejsce pracy: szkolenia				
G4-LA9	Liczba godzin szkoleń na pracownika w roku		13h	-
Miejsce pracy: różnorodność i równość szans				
G4-LA12	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).	11

			[Struktura zatrudnienia]	
Prawa człowieka: procedury odnośnie zamówień i inwestycji				
G4-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	Całkowita liczba przypadków dyskryminacji oraz działania podjęte w tej kwestii	6.3. 6.3.6. 6.3.7. 6.3.10. 6.4.3.	Nie stwierdzono potwierdzonych przypadków dyskryminacji. Monitoring satysfakcji 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	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	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	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	Łączna liczba przypadków naruszenia praw ludności	6.3. 6.3.6.	Nie stwierdzono.	-

	rdzennej oraz podjęte działania	6.3.7. 6.3.8. 6.6.7.		
Spółeczność lokalna				
G4-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). Na wszelkiego rodzaju działania prospołeczne Zarząd spółki postanowił przekazać w 2014 r blisko 212 tys. zł.	-
G4-SO2	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	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 pod względem wartościowym 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	Procent pracowników przeszkolonych w zakresie polityk i procedur antykorupcyjnych organizacji	6.6. 6.6.3.	Szkolenia takie nie były prowadzone.	-
G4-SO5	Działania podjęte w odpowiedzi na przypadki korupcji	6.6. 6.6.3.	Nie odnotowano przypadków korupcji.	-
Udział w życiu publicznym				
G4-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	Wartość pieniężna kar i całkowita liczba sankcji	6.6.	Nie nałożono kar.	-

	pozafinansowych z tytułu niezgodności z prawem i regulacjami	6.6.7. 6.8.7.		
Odpowiedzialność za produkt: zdrowie i bezpieczeństwo klienta				
G4-PR1	Etapy cyklu życia produktu, na których ocenia się wpływ produktów i usług na zdrowie i bezpieczeństwo w celu poprawy wskaźników oraz procent istotnych kategorii produktów i usług podlegających takim procedurom	6.3.9. 6.6.6. 6.7. 6.7.4. 6.7.5.	[Dlaczego warto korzystać z autostrady?] [Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu] [Nierozpraszczenie uwagi kierowców] [Trudne warunki atmosferyczne] [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.	20--23
G4-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	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