



**Autostrada Eksploatacja S.A.**

# **Autostrada Eksploatacja a jej otoczenie**

(raport społecznej odpowiedzialności 2009)



# Spis treści

Profil organizacyjny	5
Elementy związane ze strukturą zarządzania	6
Ekonomiczne aspekty funkcjonowania firmy w otoczeniu	8
Społeczne aspekty funkcjonowania firmy w otoczeniu	11
Pracownicy	12
Firma a społeczeństwo	16
Bezpieczeństwo użytkowników autostrady	16
Środowiskowe aspekty działalności	21
Priorytety i wyzwania przed nami	27

B

A

# Szanowni Państwo,

[1.1], [4.8], [EC9], [SO1] Misja Autostrady Eksploatacja, operatora odcinka autostrady A2, pozostaje niezmienną. Jest nią „Zapewnienie bezpiecznej podróży kierowcom, a Pracownikom bezpiecznej pracy”.

Choć w ostatnim roku w firmie nie miały miejsca istotne zmiany organizacyjne, to jednak w związku z planowanym objęciem opieką budowanego obecnie odcinka autostrady A2 Nowy Tomyśl – Świecko wyzwania takie czekają firmę w nadchodzącej przyszłości. Pewne działania w tym zakresie czynione są już dziś. Zmiana organizacyjna to nie tylko zmiana struktury. W przypadku zwiększenia zakresu geograficznego działalności to również życie się z nową społecznością lokalną, planowane rekrutowanie nowych Pracowników, szkolenia itd. Już dziś chcemy podjąć dialog i zapracować w nowym otoczeniu na opinię dobrego i godnego zaufania sąsiada. Wszystko po to, by móc, głównie dzięki kompetencji zespołu, najlepiej realizować nasze działania operacyjne. Działania, które koncentrują się na tym, by podróżni bezpiecznie i komfortowo przejechali przez autostradę. Podróż powinna odbywać się nie tylko możliwie najbezpieczniej i być możliwie najprzyjemniejsza. Niemniej na tym działania operatora się nie kończą. Rolą Pracowników naszej firmy jest również monitorowanie stanu infrastruktury, tak by oddziaływanie autostrady na otoczenie było możliwie najmniej uciążliwe. Muszą oni również skutecznie reagować w przypadku awarii lub wypadku na drodze, kiedy liczy się każda minuta. Odgrywają kluczową rolę we wspomaganiu działań ratowniczych.

Jesteśmy jedną z niewielu firm operatorskich, i kiedy dziesięć lat temu rozpoczynaliśmy naszą działalność, nie byliśmy w stanie pozyskać doświadczonych specjalistów. Zdecydowaliśmy się na inwestowanie w ludzi, w ich intensywne szkolenie, tak by odpowiednie kompetencje wytworzyć. Pomocni tu byli nasi zagraniczni koledzy z analogicznych do naszej firm. Dziś my dzielimy się naszymi doświadczeniami z innymi. Nie mniej istotną była wola inwestorów, którzy chcieli wyjść naprzeciw społecznym oczekiwaniom, jakie wiązały się z budową autostrady. Dlatego powołaniu firmy Autostrada Eksploatacja towarzyszyło założenie, iż miejsca pracy, które powstaną, będą miejscami pracy dla lokalnej społeczności. Jest to tym ważniejsze, że miejsca pracy tworzone są na terenach, na których nie ma zbyt wielu atrakcyjnych pracodawców, w tym na terenach wiejskich, które szczególnie zagrożone są procesem wykluczenia społecznego. Firma oferuje godziwe warunki pracy oraz szanse rozwoju, dając gwarancję stabilności życiowej. Ukoronowaniem tego były dwa wydarzenia, które miały miejsce na początku 2009 roku: uznanie firmy za Solidnego Pracodawcę Wielkopolski 2008 oraz zaprezentowanie przez ekspertów Forum Odpowiedzialnego Biznesu w raporcie „Odpowiedzialny Biznes w Polsce 2008” autorskiego podejścia do potrzeb lokalnego rynku pracy jako praktyki godnej naśladowania.

Będąc świadomymi wagi odpowiedzialnego podejścia w zarządzaniu firmą, na początku 2009 roku zdecydowaliśmy włączyć się w inicjatywę sekretarza generalnego ONZ Global Compact. Mając na względzie kluczowe z punktu widzenia naszej społecznej roli aspekty bezpieczeństwa drogowego, w zeszłym roku dołączyliśmy do grona sygnatariuszy

Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Drogowego, podejmując konkretne zobowiązania z tego obszaru. Nie uciekamy również od kwestii związanych z negatywnym wpływem funkcjonowania autostrady na środowisko naturalne. Podejmujemy dialog na poziomie lokalnym, np. z kołami łowieckimi, ze względu na wypadki z udziałem zwierzyny, jak i współpracę na poziomie globalnym. Jako pierwsza firma z Polski włączyliśmy się do inicjatywy UN Carbon Neutral Network. Możemy pochwalić się tym, że przykład naszej firmy znalazł się w publikacji „A Case For Climate Neutrality – Case Studies On Moving Towards A Low Carbon Economy United Nations Environment Programme” ogłoszonej podczas Szczytu Klimatycznego w Kopenhadze w grudniu 2009 roku. Jednakże ograniczanie naszego śladu klimatycznego, czy nawet szerzej, zmniejszanie obciążeń, jakie nasza działalność może stanowić dla biosfery, przy jednoczesnym niepogorszeniu poziomu bezpieczeństwa podróży, stanowi jedno z głównych wyzwań dla takiej firmy jak nasza.

Odpowiedzialności firmy nie mierzy się liczbą publikacji ani członkostwem w organizacjach działających na rzecz idei społecznej odpowiedzialności biznesu, lecz codzienną pracą, problemami i wyzwaniami, z którymi należy się zmierzyć. Niniejszy raport ma na celu zaprezentowanie obrazu firmy w kontekście roli społecznej, jaką pełni, oraz obecnych i przyszłych wyzwań związanych z obsługą nowego odcinka A2.

Z poważaniem,

Edward Targosz

Prezes Zarządu

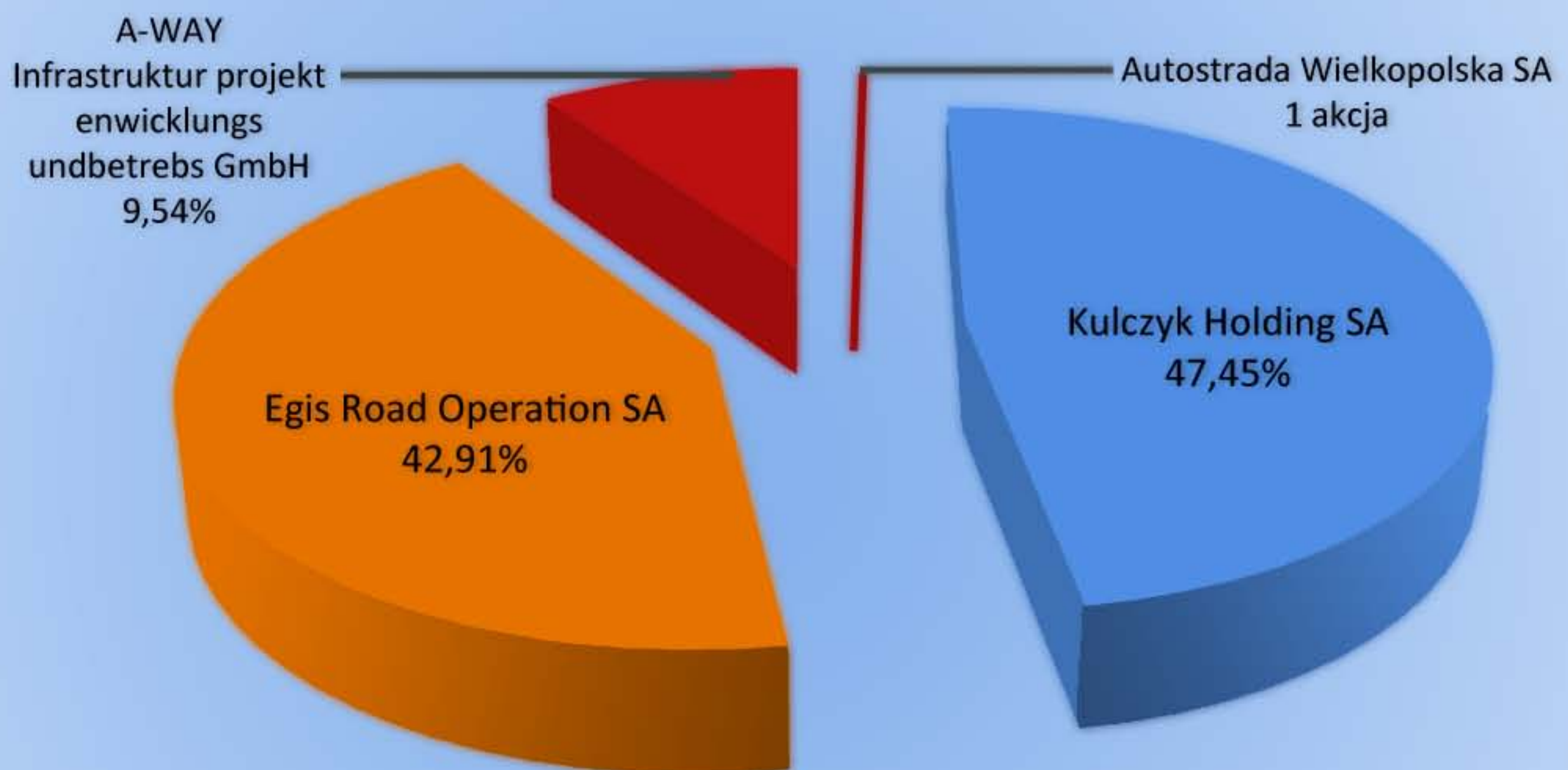
Jan Jancewicz

Wiceprezes Zarządu

# Profil organizacyjny

[2.2], [2.5], [2.7] Autostrada Eksploatacja SA to spółka operatorska działająca na podstawie umowy z Koncesjonariuszem — Autostradą Wielkopolską SA. Firma prowadzi swoją działalność na terenie Polski, na odcinku płatnym autostrady A2 (Konin — Nowy Tomyśl). Z chwilą wybudowania kolejnego odcinka trasy ze Świecka do Nowego Tomyśla również na tym odcinku będziemy zajmować się bieżącym utrzymaniem drogi i terenów zielonych, usuwaniem z niej niebezpiecznych przedmiotów, monitorowaniem i konserwacją towarzyszącej jej infrastruktury, poborem opłat.

[2.6] Struktura własnościowa firmy kształtuje się następująco i stanowi o stabilności organizacji tak pod względem kapitałowym, jak i kompetencyjnym:



## Główni udziałowcy:

- Kulczyk Holding SA — prywatna spółka, wiodący środkowoeuropejski inwestor kapitałowy,
- Egis Road Operation — francuska firma posiadająca doświadczenie w budowie i eksploatacji autostrad na całym świecie,
- A-WAY Infrastrukturprojektentwicklungs- undbetrebs GmbH — austriacka spółka, firma z grupy STRABAG, prowadząca działalność międzynarodową na wszystkich obszarach rynku budowlanego,
- Autostrada Wielkopolska SA — koncesjonariusz płatnej A2, realizator największego przedsięwzięcia inwestycyjnego w Polsce w strukturze i systemie koncesyjnym według programu PPP (Partnerstwo Publiczno-Prywatne).

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

- poboru opłat,
- eksploatacji, który m.in. zarządza Obwodami Utrzymania Autostrady oraz analizami wpływu funkcjonowania autostrady na środowisko naturalne,
- techniczny, zapewniający sprawne funkcjonowanie infrastruktury, w tym infrastruktury teleinformatycznej.

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

Niezmiennosc tej struktury świadczy o stabilności firmy. Łatwiej jest działać w strukturze stabilnej, w której znane są podziały ról i kompetencji, niż w organizacji, która nieustannie się zmienia, w której praca wiąże się z codzienną frustracją i pytaniami o przyszłość konkretnych stanowisk pracy. Zmiany organizacyjne będą miały miejsce dopiero w chwili objęcia obsługi nowego odcinka drogi i będą naturalną konsekwencją rozwoju. Nie będą to jednak zmiany, z którymi będą wiązały się obawy obecnych Pracowników. Należy w nich upatrywać raczej szansy, bo któż jak nie obecni Pracownicy będzie miał szansę wprowadzać w niuanse pracy operatora autostrady; któż jak nie bardziej doświadczeni koledzy z odcinka Konin – Nowy Tomyśl? Niemniej ponad dwukrotne rozszerzenie działalności firmy będzie z pewnością ogromnym wyzwaniem dla wszystkich, zwłaszcza dla menedżerów.

# Elementy związane ze strukturą zarządzania

[4.1], [4.2], [4.3] Najważniejsze decyzje w firmie podejmowane są przez dwuosobowy Zarząd, którego skład pozostał niezmienny, co sprzyja stabilności funkcjonowania i długoterminowemu myśleniu o celach firmy. Zarząd wspomagany jest przez prokurenta będącego jednocześnie dyrektorem finansowym oraz głównym księgowym firmy oraz komórkę audytu wewnętrznego, która weryfikuje i konsoliduje informacje z różnych obszarów funkcjonowania firmy. Dla zachowania transparentności życiorysy członków Zarządu oraz najważniejszych menedżerów są dostępne na stronie AESA ([www.aesa.pl](http://www.aesa.pl)). Nad całością działań Zarządu pieczę sprawuje Rada Nadzorcza. W jej skład wchodzi pięciu członków, którzy reprezentują poszczególnych akcjonariuszy.

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

[4.8] Firma zdecydowała się również wdrożyć Kodeks Etyki, który ma na celu ustanowienie ogólnych zasad, którymi powinni kierować się Pracownicy i kadra kierownicza w codziennym życiu firmy. Odnosi się on do kwestii przeciwdziałania dyskryminacji czy też potencjalnej korupcji i łapownictwu. Zawiera również formalne rozwiązania procesowe w zakresie zgłaszania przypadków naruszeń postanowień Kodeksu i zachowań nieetycznych. W chwili obecnej Kodeks, oczekując na formalną uchwałę Zarządu, która go zaakceptuje, znajduje się w finalnej fazie wdrożenia i już wkrótce zacznie obowiązywać wszystkich Pracowników firmy. Wyzwaniem będzie wdrożenie Kodeksu w sposób, który uczyni go praktycznym narzędziem, pomocnym Pracownikom w ich codziennym życiu, a nie dokumentem, który zespół odrzuci. Chcemy, by jasne zasady i kryteria przyczyniły się do utrwalenia zdrowej i transparentnej kultury organizacyjnej.



# Ekonomiczne aspekty funkcjonowania firmy w otoczeniu

Trudno jest zwymiarować wpływ Autostrady Eksploatacja na rozwój społeczno-gospodarczy regionu. Obecność Autostrady Wielkopolskiej przyczynia się do rozwoju przedsiębiorczości (np. bazy logistyczne, turystyka), a tym samym do tworzenia nowych miejsc pracy. Nie można zapomnieć o popycie, jaki generuje samo utrzymanie i eksploatacja trasy. Około 90% zakupów materiałów i usług firmy dokonywanych jest u krajowych dostawców. Często są to firmy z najbliższego sąsiedztwa, które np. wspomagają nas przy utrzymaniu zieleni. Autostrada Eksploatacja od 2005 roku znajduje się w gronie najlepszych firm w regionie i notowana jest w czołówce rankingu „Gazety Biznesu”. Już po raz drugi znalazła się też w prestiżowym gronie Diamentów Forbesa (ranking przeprowadzały wspólnie magazyn „Forbes” oraz wywiadownia gospodarcza Dun & Brandstreet, analizując dane odpowiednio za lata 2008 i 2009).

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

	2008	2009
Przeciętne zatrudnienie (w osobach)	326 osób	335 osób
Suma aktywów	69,6 mln zł	74,1 mln zł
Kapitały własne	29,1 mln zł	33,8 mln zł
Przychody netto	68,8 mln zł	69,1 mln zł

[EC1] Firma jest znaczącym płatnikiem podatków, które stanowią istotne wpływy do budżetu centralnego i budżetów lokalnych:

Rodzaj zobowiązania podatkowego	2008 (tys. zł)	2009 (tyś. zł)
Podatek dochodowy osób prawnych (CIT)	4 439	4 323
Podatek dochodowy osób fizycznych (PIT)	1 286	1 508
Podatek od towarów usług (VAT)	10 636	10 932
Inne podatki paropodatki (od środków transportu, środowiskowy, PEFRON)	314	384
Ogółem (+2,9%)	16 675	17 147



Choć większość z nich trafia do budżetu centralnego, to warto ich wielkość pokazać mimo wszystko w perspektywie lokalnej, bo najlepiej obrazować to będzie skalę firmy – kwota ogółu podatków odprowadzanych do AESA jest równoważna 2,4% planowanych bieżących dochodów budżetu województwa wielkopolskiego i zarazem przykładowo stanowi 11-krotność wydatków z budżetu województwa na bezpieczeństwo publiczne i ochronę przeciwpożarową.

Warto podkreślić, zwłaszcza w świetle zatorów płatniczych, które w obliczu obecnego spowolnienia gospodarczego ponownie zaczynają być problemem, że w AESA nie odnotowuje się problemów związanych z nieterminowym regulowaniem zobowiązań kontrahentom. Jeżeli przypadki takie miały miejsce, to miały charakter jedynie incydentalny. Nie odnotowano opóźnień w regulowaniu zobowiązań podatkowych ani regulowaniu zobowiązań finansowych wobec Pracowników, jak również zobowiązań powiązanych z wynagrodzeniami (np. ZUS).

Mimo że ostatni rok upłynął na świecie pod znakiem recesji, której towarzyszyły zjawiska, takie jak zwolnienia grupowe i redukcje wynagrodzeń, w AESA mimo odczuwalnego spadku ruchu na autostradzie spowodowanego właśnie spowolnieniem gospodarczym, nie zdecydowano się na żadne drastyczne kroki. Obawy Pracowników co do ewentualnych zwolnień zostały rozwiane już w styczniu 2009 r. przez Zarząd, który jednoznacznie odciął się od tego typu rozwiązań. Co więcej, na początku roku został wdrożony Pracowniczy Program Emerytalny, w którym pracodawca pokrywa składkę w wysokości 5% wynagrodzenia Pracownika. Firma zdecydowała się również na podwyżki wynagrodzeń.

[EC5] Porównując wynagrodzenia w firmie z wynagrodzeniami w Wielkopolsce, warto zauważyć, że są one nie tylko wyższe niż w regionie (obecnie już o ok. 10%), ale wyższa jest również ich dynamika. O ile w Polsce i Wielkopolsce wzrosły one przeciętnie o ok. 6,5%, to w AESA o ponad 8%.

	12.2008 wynagrodzenie brutto w zł	12.2009 wynagrodzenie brutto w zł
Przeciętne wynagrodzenie w kraju	3 428*	3 652
Przeciętne wynagrodzenie w woj. wielkopolskim	3 008**	3 204
Przeciętne wynagrodzenie w AESA	3 258	3 525

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

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

Porównując wynagrodzenia w AESA do wynagrodzeń w regionie, należy wziąć pod uwagę również to, że w średnią liczoną dla regionu wliczają się wynagrodzenia w dużych miastach, takich jak Poznań, podczas gdy znaczna część Pracowników AESA pracuje na terenach niezurbanizowanych, których sytuacja społeczno-ekonomiczna jest nieco trudniejsza od przeciętnej. Dlatego też poziom wynagrodzeń oferowanych przez firmę można uznać za co najmniej godziwy.

[4.5] Wynagrodzenia poszczególnych Pracowników zależą od zajmowanego stanowiska i odpowiedzialności, z jaką wiąże się konkretny rodzaj pracy, oraz od kwalifikacji osoby. Kluczem w polityce wynagradzania i promowania jest ocena roczna. Jest ona dokonywana w oparciu o arkusz ocen określający specyficzne kryteria dla konkretnych stanowisk pracy.

Niezależnie od stałych wynagrodzeń tradycją w firmie stało się przyznawanie uznaniowej nagrody rocznej, która w przybliżeniu odpowiada wysokości jednomiesięcznego wynagrodzenia. Nagrody wypłacane są na koniec roku, przed Bożym Narodzeniem.

Obok pensji Pracownicy otrzymują dodatki, których wysokość jest dla nich bardziej korzystna niż ta wynikająca bezpośrednio z Kodeksu Pracy. Przykładowo za pracę w godzinach nocnych otrzymują oni 120% stawki osobistej, a nie stawki minimalnej, jak określają to przepisy Kodeksu Pracy. Analogicznie 20% wynagrodzenia za dyżury domowe również liczone jest od stawki osobistej, podczas gdy Kodeks Pracy nie przewiduje żadnego wynagrodzenia za dyżury domowe. Oczywiście w przypadku wezwania dyżurującego Pracownika do pracy (np. awaria informatyczna czy intensywne opady śniegu) Pracownicy otrzymują stawkę jak za nadgodziny. Otrzymują oni też ryczałt mający zrefundować koszt dodatkowego dojazdu do pracy, co jest dobrowolnym zobowiązaniem firmy wobec Pracowników. Ryczałt ten został przyznany w odpowiedzi na oczekiwania Pracowników, którzy zgłaszali je podczas cyklicznych spotkań z dyrektorem personalnym.

# Społeczne aspekty funkcjonowania firmy w otoczeniu

[4.14], [4.15] Choć z formalnego punktu widzenia struktura interesariuszy, w których otoczeniu funkcjonuje firma, nie zmienia się, to w praktyce zmiana taka nastąpi. Oczywiście wciąż grupami,

z którymi najsilniej związane będzie powodzenie firmy, będą:

- użytkownicy dróg,
- Pracownicy, ale tu wyzwaniem będzie rekrutacja i szkolenie rzeszy nowych Pracowników

w województwie lubuskim,

- społeczności lokalne, lecz powiększone o nowe gminy. Na społeczność lokalną należy patrzeć szeroko – reprezentują ją tak mieszkańcy, organizacje ich zrzeszające (parafie, organizacje pozarządowe), instytucje pożytku publicznego (np. szkoły), jak i różnego rodzaju i szczebla władze (urząd marszałkowski, wojewódzki, urzędy powiatowe, gminne),
- służby ratownicze, również w szerszym niż dotychczas ujęciu, bo z uwzględnieniem przedstawicieli nowych jednostek z województwa lubuskiego,
- dostawcy, w tym również nowi z województwa lubuskiego,
- udziałowcy i koncesjonariusz,
- środowisko naturalne, włączając w to organizacje ekologiczne, przedstawicieli Lasów Państwowych oraz administracji odpowiedzialnej za ochronę środowiska.

Poszerzenie grona osób i organizacji, które będą w bezpośrednich relacjach z firmą, będzie związane ze wspomnianym już wcześniej rozszerzeniem działalności o nowy odcinek A2. Nowe społeczności lokalne, nowi Pracownicy, nowi dostawcy czy nowe służby ratownicze. Będzie to wymagało zbudowania nowych relacji i zaufania. Ich zbudowanie będzie jednym z naszych kluczowych celów na najbliższe lata. Mamy nadzieję na otwartość i konstruktywny dialog. Liczymy, że zarówno doświadczenie zdobyte podczas 10-letniej pracy na obecnym odcinku, jak również dobra opinia, na którą zapracowaliśmy, będą tu procentować.

Analizując grupy interesariuszy AESA, należy zwrócić uwagę, że grupy te nie są rozłączne. Można wręcz powiedzieć, że w wyniku przyjętej przez AESA strategii obecnie nie da się tych grup oddzielić. Pracownicy są praktycznie co do zasady przedstawicielami społeczności lokalnej. Często, z czego firma jest niezmiernie dumna, dajemy zatrudnienie całym rodzinom. Podobnie współpracujące

z AESA służby ratownicze, w tym zwłaszcza ochotnicze straże pożarne, stanowią trzon małych gminnych społeczności. Wszystko to stanowi o sile i nieustannym dążeniu do zacieśniania relacji i wtopienia się w lokalną społeczność. Codzienna współpraca ze służbami ratowniczymi oznacza bliskie relacje ze społecznością i bezpośredni kontakt z jej problemami. Problemy lokalne, które przekładają się na życie Pracowników, nie pozostają bez wpływu na firmę. Dialog z Pracownikami wpływa z kolei na życie lokalnej społeczności. Wszystko to czyni AESA dobrym obywatelem mikrospołeczności, która sąsiaduje z autostradą.



## Pracownicy

[EC7], [LA1] Na koniec 2009 r. dawaliśmy zatrudnienie 335 osobom. Wraz z rozszerzeniem działalności zatrudnienie powiększy się do ok. 500 etatów. Jak już wspomniano, na wstępie wolą inwestorów było wyjść naprzeciw tego typu społecznym oczekiwaniom i dlatego powołaniu firmy Autostrada Eksploatacja towarzyszyło właśnie założenie, że miejsca pracy, które powstaną, będą miejscami pracy dla lokalnej społeczności. Jest to szczególnie istotne w sytuacji, w której działalność, jaką prowadzi AESA, generuje miejsca pracy na terenach, na których nie ma zbyt wielu pracodawców, w tym wiejskich, które zagrożone są procesem wykluczenia społecznego. Dlatego jesteśmy szczególnie dumni z tego, że niezmiennie od lat ok. 90% naszych Pracowników to osoby zamieszkujące w bezpośrednim sąsiedztwie firmy. Wierzymy, że uda się nam utrzymać nie mniejszy odsetek Pracowników lokalnych na nowo budowanym odcinku autostrady.

[LA2] Około 50% stanowią kobiety. Jest to niezmiernie ważne właśnie na terenach wiejskich, gdzie kobiety stosunkowo rzadko znajdują zatrudnienie i pozostają w gospodarstwie domowym. Oczywiście panie zdecydowanie dominują w Punktach Poboru Opłat. Natomiast funkcje związane z bieżącym utrzymaniem drogi pełnione są przez mężczyzn. Szczególnie istotne jest to, że kobiety obsadzają 59% stanowisk kierowniczych w firmie, czyli jest ich więcej na stanowiskach kierowniczych niż ogółem w firmie. Sytuacja taka nie należy do zbyt często spotykanych. 1/3 najwyższych stanowisk menedżerskich również piastowana jest przez panie.

Firma nie zamyka się na osoby z grupy 50+, szczególnie zagrożonej wykluczeniem na polskim rynku pracy. Stanowią oni w przybliżeniu ok. 10% zespołu. Są to Pracownicy ogromnie doświadczeni i oddani firmie. Dlatego też niektórzy z nich za obopólną zgodą pozostają w firmie, mimo że osiągnęli już wiek emerytalny. Zwłaszcza w grupie osób powyżej 50 roku życia odnotowywaliśmy również pojedyncze przypadki utraty przez Pracownika zdolności do wykonywania pracy z przyczyn zdrowotnych. Teoretycznie negatywny wynik badań okresowych, zgodnie z literą prawa, mógłby skutkować rozwiązaniem umowy o pracę. Należy mieć jednak świadomość, że dla osoby, której zdrowie nie pozwala na pracę na obecnym stanowisku, zwolnienie oznaczałoby utratę środków do życia. Dlatego też staramy się być w takich przypadkach niezmiernie elastyczni i w miarę możliwości przesuwac osobę na stanowisko, na którym praca nie będzie kolidowała z jej stanem zdrowia.

Warto też podkreślić, że w dobie coraz częstszych praktyk polegających na zachęcaniu Pracowników do samozatrudnienia lub uciekaniu do innych zbliżonych form dających pracodawcy szanse na oszczędności kosztem Pracownika wszyscy Pracownicy naszej firmy zatrudnieni są na umowę o pracę na czas nieokreślony. Praktykuje się przyjmowanie Pracowników na umowę próbną, a następnie na umowę roczną, która następnie przechodzi w umowę na czas nieokreślony. Stabilność finansowa spółki, a tym samym stabilność miejsc pracy, jest jednym z głównych atutów wymienianych spontanicznie przez Pracowników. Niemniej stabilność ta jest również niezmiernie ważna dla samej firmy. Przy niskiej rotacji Pracowników (ok. 2,7% w 2009 r.) oznacza to przewidywalność i zachowanie zespołu o wysokich kompetencjach, a tym samym bardzo efektywnego. Działanie takie uzupełnia się z polityką rekrutacyjną, która w ok. 80% opiera się na rekrutacji wewnętrznej.



Polityka długoterminowego wiązania się z Pracownikami sprzyja inwestowaniu w ich rozwój i nie zmienia się istotnie na przestrzeni lat. Niektóre szkolenia mają formę kursów dających specjalne uprawnienia, np. dodatkowe, specjalistyczne prawo jazdy. Typowe szkolenia to np. kursy kasjera walutowego, kursy spawania, operatorów koparko-ładowarki, kursy prawa jazdy kat. E, szkolenia z obsługi trudnego klienta, negocjacji, radzenia sobie w sytuacjach stresowych. Poza szkoleniami zleconymi przez pracodawcę AESA zachęca Pracowników do nauki języków obcych, finansując koszty kursów. Niektórym Pracownikom dofinansowana jest też nauka w szkołach średnich i wyższych. Dzięki zdobytym kwalifikacjom atrakcyjność Pracowników AESA na rynku pracy staje się większa.

Aby Pracownicy wiązali swoją przyszłość właśnie z AESA, firma oferuje wiele dodatkowych korzyści Pracownikom, do których nie obliuguje jej prawo, np.:

- od kilku lat wszyscy Pracownicy AESA są objęci opieką medyczną (co jest szczególnie ważne na terenach wiejskich, gdzie dostępność do nowoczesnej opieki medycznej nie zawsze jest dostateczna). W ostatnim roku pakiet medyczny rozszerzono o psychologa i psychiatrę. Co więcej, w 2010 roku nowa umowa z firmą świadczącą usługi medyczne umożliwi Pracownikom opcjonalne wykupienie pakietów medycznych dla ich rodzin,
- akcjonariusze corocznie tworzą dodatkowe, nieobligatoryjne odpisy na fundusz socjalny, z którego wszystkim Pracownikom wypłacane są dopłaty do wczasów,
- firma dofinansowuje letni i zimowy wypoczynek dla dzieci Pracowników,
- na początku 2009 roku uruchomiony został Pracowniczy Program Emerytalny obejmujący wszystkich chętnych Pracowników, w którym pracodawca finansuje składkę emerytalną w wysokości 5% wynagrodzenia.

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

[4.4], [4.14], [4.15] Część przyjmowanych rozwiązań jest wdrażana w rezultacie dialogu z Pracownikami. Dwa razy do roku organizowane się spotkania w poszczególnych jednostkach (Punkty Poboru Opłat, Obwody Utrzymania Autostrad). Najczęściej organizowane są one jako podsumowanie sezonu letniego i zimowego. Podczas spotkań omawiane są plany na najbliższy rok, kwestie związane z bieżącą pracą, w tym właśnie kwestie personalne i socjalne. W spotkaniach uczestniczy zawsze dyrektor personalna, która zbiera sugestie Pracowników. Wiele z zaproponowanych przez nich rozwiązań wchodzi w życie. Dotyczą one tak kwestii technicznych, jak i socjalnych, choćby wyposażenia. Ponieważ chcemy, by wszyscy w zespole czuli się dobrze, i wychodzimy z założenia, że potencjalne kwestie dyskusyjne należy rozwiązywać jak najwcześniej – czyli nim będzie można powiedzieć, że są problemem – w nadchodzącym roku chcemy jeszcze bardziej wstuchać się w opinie naszych Pracowników dotyczące atmosfery pracy, jej wad i zalet. Chcemy analizować wszystkie potencjalne problemy, zrozumieć je i umieć przeciwdziałać temu, co mogłoby stać się zarzewiem ewentualnego konfliktu

[LA7] Praca na autostradzie wiąże się niestety ze zwiększonym ryzykiem wypadków. Dlatego też firma niezmiernie poważnie podchodzi do tych kwestii. Wszystkie stanowiska pracy mają opracowane oceny ryzyka. Dodatkowo dla poszczególnych stanowisk opracowane zostały „instrukcje bezpieczeństwa”, które były dystrybuowane wśród wszystkich Pracowników. Znajomość zawartych w nich procedur jest obowiązkowa dla całego zespołu, a przestrzeganie bezwzględnie egzekwowane. Kluczowym czynnikiem jest świadomość tego, że nasze właściwe zachowanie i poruszanie się tak w pasie drogi, jak i na Placu Poboru Opłat, czy właściwa obsługa maszyn i urządzeń, pozwalają na uniknięcie wypadku. Znacząca część wypadków, we wszystkich firmach, wynika z nieprzestrzegania zasad, nieuwagi lub po prostu z bezmyślności. Stąd ogromna rola uświadamiania i edukowania w zakresie właściwych zachowań.

Jakiś czas temu na wniosek AESA Autostrada Wielkopolska SA przygotowała specjalne, dodatkowe wzmocnienia stalowe, które zwiększają bierne bezpieczeństwo pracujących w budkach na Placach Poboru Opłat. Specjalne stalowe zapory znajdują się na wiele metrów wcześniej i chronią budkę przed skutkami kolizji, bo w razie wypadku będą absorbować większość siły uderzenia. W efekcie Pracownikom zajmującym się poborem opłat nie grozi większe niebezpieczeństwo.

Ze względu na dużą wagę, jaką w AESA przykładana jest do kwestii bezpieczeństwa i higieny pracy, wszelkie, nawet bardzo drobne zdarzenia, są skrupulatnie ewidencjonowane. Wypadkowość pozostała na poziomie z lat wcześniejszych: w 2009 roku doszło w sumie do 12 wypadków, w porównaniu do 11 rok wcześniej. Należy podkreślić, że wypadki te należały raczej do niezbyt poważnych i nie spowodowały na szczęście istotnego i trwałego uszczerbku na zdrowiu. Notowaliśmy skaleczenia, skręcenia i pojedyncze złamania (np. upadek w wyniku poślizgnięcia się, zeskoczenie ze stopni kabiny pojazdu utrzymania zamiast zejścia po nich, które skończyło się niefortunnym upadkiem, itp).

[HR1-HR9] Rodzaj prowadzonej działalności, stosunkowo niewielki zakres terytorialny działalności ograniczony do Wielkopolski wykluczają wykorzystywanie przez firmę jakichkolwiek form pracy przymusowej, niewolniczej lub pracy dzieci w rozumieniu paragrafu 29 i 138 Konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy. Firma generalnie nie zatrudnia młodocianych, choćby ze względu na zwiększone ryzyko wypadków, z którym wiąże się praca w utrzymaniu.

[4.13] Firma jest członkiem Wielkopolskiego Związku Pracodawców. W 2008 roku zdobyła tytuł Solidnego Pracodawcy. Do tego tytułu została również nominowana w 2009 roku.

# Firma a społeczeństwo

[4.15] Staramy się być dobrym sąsiadem. Z jednej strony ograniczyć nasze ujemne oddziaływanie na otoczenie, z drugiej wspierać tych, z którymi sąsiadujemy. Nie chodzi tu tylko o jakąś sformalizowaną pomoc, bo od tej finansowej ważniejsze są często dobrosąsiedzkie odruchy. Np. pomoc w odśnieżeniu lokalnej drogi czy pożyczanie soli drogowej z naszych magazynów, gdy tej ze względu na długą i trudną zimę zabrakło na poziomie dróg gminnych.

AESA stara się koncentrować swoje zaangażowanie społeczne właśnie na poziomie lokalnym, tj. na potrzebach społeczności, w której funkcjonuje. Taka sama polityka dotyczyć będzie terenów, na których firma zaistnieje z chwilą oddania nowego odcinka. Firma stara się wspierać działania, które wpływają na poprawę bezpieczeństwa drogowego. Szczególną rolę odgrywa tu współpraca i wsparcie, jakie firma okazuje w relacjach z Państwową Strażą Pożarną i Ochotniczą Strażą Pożarną. W miarę finansowych możliwości współfinansuje najpotrzebniejsze zakupy, a to z kolei bezpośrednio przekłada się na zwiększone szanse skutecznego niesienia pomocy w razie wypadku, w tym wypadku na autostradzie. W uzupełnianiu najpotrzebniejszych braków wspieraliśmy również policję, która dba o bezpieczeństwo na trasie.

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





# Bezpieczeństwo użytkowników autostrady

[4.13], [SO1] Zgodnie z zadeklarowaną misją firma całą swą energię poświęca temu, by zapewnić użytkownikom korzystającym z obsługiwanego przez AESA odcinka autostrady bezpieczeństwo i komfort na trasie przejazdu. Firma stara się wciąż ulepszać stosowane rozwiązania. Cenne są tu tak doświadczenia i pomysły naszych Pracowników, jak i wymiana doświadczeń z najlepszymi operatorami autostrad na świecie. Jest to możliwe dzięki uczestniczeniu firmy w działaniach Club Exploitation, stowarzyszenia, które zrzesza firmy eksploatujące autostrady, w których udziały ma Egis Road Operations. Dzięki temu Pracownicy AESA mają bezpośredni dostęp do światowego know-how, którym mogą dalej się dzielić. Cieszy nas to, że o ile 10 lat temu, kiedy firma rozpoczynała swoją działalność, to raczej my czerpaliśmy z wiedzy innych – a dziś to właśnie my możemy się z nimi dzielić. Nie chodzi tu bynajmniej tylko o dzielenie się doświadczeniami z kolegami z innych firm eksploatujących autostrady. Taka współpraca jak najbardziej funkcjonuje. Mieliśmy nawet okazję gościć osoby zajmujące się eksploatacją autostrad z wielu krajów, nawet tak odległych jak Australia. Niemniej dla nas ważniejszy jest przepływ wiedzy, który ma miejsce choćby przy okazji opracowywania planów wspólnych działań z Policją i Strażą Pożarną.



ład i porządek na co dzień na trasie przejazdu. Ostatni rok to przede wszystkim dalsze monitorowanie i udoskonalanie stosowanych procedur. Podstawą bowiem naszych działań jest odpowiednia infrastruktura. Poza dość typowymi rozwiązaniami, które spotyka się na autostradach, takimi jak siatki czy choćby telefony alarmowe, których uruchomienie powoduje natychmiastową reakcję służb autostradowych, Pracownicy AESA na bieżąco, niezależnie od zgłoszeń, w dzień i nocy regularnie patrolują autostradę, reagując na zauważone nieprawidłowości (np. usuwając niebezpieczne przedmioty, które mogłyby stanowić zagrożenie dla użytkowników, czy zabezpieczając uszkodzenia ogrodzeń). Te same służby starają się też czuwać nad odpowiednim stanem infrastruktury, jej stanem technicznym i czystością na parkingach. Kwestie bezpieczeństwa koordynowane są przez specjalnie w tym celu zatrudnionego w firmie eksperta.

W nadchodzącym roku chcemy dodatkowo umieścić na wszystkich pojazdach eksploatacyjnych numery alarmowe do Centrum Zarządzania Autostradą. Mimo że obecnie znajdują się one m.in. na odwrocie wszystkich paragonów dokumentujących wniesienie opłaty za przejazd, to zbyt rzadko są wykorzystywane. Niedostateczna znajomość numeru alarmowego przez kierowców jest jednak tylko jedną z przyczyn niewystarczającej liczby zgłoszeń o zauważonych nieprawidłowościach. Całe szczęście nasze Centrum Zarządzania Autostradą ma bezpośredni kontakt z centrum obsługującym ogólnopolski numer alarmowy 112, co sprawia, że informacje o zdarzeniach drogowych trafiają do nas stosunkowo szybko.

Główną bolączką wydaje się tu być swoista obojętność i brak świadomości, że informacja o nawet niewielkim przedmiocie, który spadł z jadącego pojazdu i stanowi śmiertelne zagrożenie, może przyczynić się nawet w skrajnym przypadku do uratowania czyjegoś życia. Reagujemy na każdy tego typu sygnał, a odpowiednio oznakowany pojazd pojawi się w określonym miejscu w ciągu kilku minut i usunie zagrożenie. Bez informacji od kierowców obiekt taki będzie mógł zostać zidentyfikowany dopiero przez regularny patrol.

Zwiększenie rozpoznawalności numeru Centrum Zarządzania Autostradą oraz zachęcenie użytkowników do korzystania z niego w przypadku zauważonych nieprawidłowości jest ważnym wyzwaniem na bieżący rok. Niemniej należy z zadowoleniem zauważyć, że w ciągu kilku ostatnich lat udało nam się o blisko 100% zwiększyć liczbę zakończonych sukcesem akcji ratowania zwierząt, które najczęściej idąc poboczem dróg, doszły do węzła autostrady i znalazły się po wewnętrznej stronie siatki ogrodzeniowej. Dzięki informacjom, głównie od kierowców, udaje się odpowiednio ostrzec kierowców i jednocześnie uratować zwierzę, które z pomocą weterynarza-łowczego po uspieniu trafia z powrotem do lasu.

[4.14, 4.15] Ładu i porządku na autostradzie pilnuje dedykowana jednostka Policji, której komisariat znajduje się w sąsiedztwie siedziby AESA, a z którym AESA ściśle współpracuje. Policja Autostradowa interweniuje przykładowo w przypadku zauważania nieprawidłowości czy też mając inne podejrzenia (np. o nietrzeźwości kierowcy) zgłaszane przez Pracowników AESA zatrudnionych tak w Obwodach Utrzymania Autostrady, jak i na Placach Poboru Opłat.

Są oni bardzo wyczuleni na kierowców jadących pod wpływem alkoholu. Jeśli kasjerzy na Placach Poboru Opłat mają choćby cień podejrzenia, iż obsługiwany przez nich kierowca mógł wcześniej pić, natychmiast zawiadamiamy o tym Policję Autostradową. Rocznie Policja Autostradowa zatrzymuje około 100 nietrzeźwych kierowców. W dużym stopniu dzięki czujności kasjerów AESA. W ostatnim roku pomogliśmy wyposażyć policjantów poruszających się na motorach-ścigaczach w odpowiednie kombinezony. Dzięki temu są oni w stanie dogonić i zatrzymać pirata drogowego w najszybszym nawet samochodzie, którego brawura może zakończyć się tragicznie. W wyposażeniu Policji znalazł się również laserowy radar.

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

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

Nierozpraszczenie uwagi kierowców. Ze względu na znacznie większe przeciętne prędkości, które rozwijają kierowcy na autostradzie, tu jak nigdzie indziej istotna jest koncentracja. Dlatego też co do zasady na terenie Autostrady Wielkopolskiej nie umieszcza się jakichkolwiek komercyjnych reklam, by nie rozpraszały uwagi kierowców. AESA stara się również namawiać do rezygnacji z umieszczania reklam, w tym wielkoformatowych billboardów, właścicieli (np. rolników) sąsiadujących z autostradą działek. O zauważonych pracach konstrukcyjnych Pracownicy AESA powiadamiają zespół Autostrady Wielkopolskiej, która interweniuje u Powiatowych Inspektorów Nadzoru Budowlanego. W efekcie postępowań administracyjnych reklamy umieszczone w sposób naruszający prawo są usuwane.

Niestety głównym problemem jest tu brak świadomości osób i firm, które zajmują się reklamą zewnętrzną. Kalkulują liczbę osób, która reklamę zobaczy, ale nie zdają sobie sprawy z zagrożeń, jakie reklama spowoduje. Droga administracyjna pozwoli wyeliminować reklamy, które znajdują się zbyt blisko pasa drogowego. Te umieszczone choć o metr dalej zostaną. Niestety brakuje dialogu na ten temat i presji reklamodawców na unikanie reklam w miejscach, w których są one po prostu groźne. Sposób myślenia o reklamach wielkoformatowych i ich umieszczaniu przy drogach to również jedno z wielu wyzwań, jakie stoi przed nami i przed zarządcami innych dróg oraz branżą reklamową.

Trudne warunki atmosferyczne. Obwody Utrzymania Autostrad wyposażone są w nowoczesny sprzęt, który pozwala na utrzymanie przejezdności trasy nawet w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych. Przykładowo w sezonie zimowym utrzymaniem autostrady zajmują się solarki wyposażone w nowoczesne dozowniki, które dostosowują ilość soli do bieżących warunków atmosferycznych.

Już na etapie zakupów sól kamienna przechodzi specjalne badania, tak by zapewnić surowiec o optymalnych parametrach. Co więcej, stosowana sól jest wcześniej nawilżana solanką. Dzięki temu nie tylko szybciej zaczyna się proces topnienia śniegu, ale również sól przykleja się do powierzchni i nie jest np. zdmuchiwana przez wiatr. Zwiększa to zarówno bezpieczeństwo drogowe, jak i ogranicza przedostawanie się nadmiernych ilości soli do gleby i wód gruntowych. W przypadku wystąpienia szczególnie niskich temperatur w miejsce chlorku sodu stosuje się chlorek wapnia wykazujący wówczas większą skuteczność. Z założenia ze względów bezpieczeństwa nigdy na Autostradzie nie stosuje się piasku ani jego mieszanek z solą. Sezon 2009/2010 okazał się szczególnie ciężki przez mroźną i wyjątkowo śnieżną zimę.

Robimy wszystko, by dzięki odpowiedniemu oznakowaniu, zabezpieczeniu i bieżącemu utrzymaniu drogi ograniczyć ryzyko kolizji i wypadków. Niestety te zdarzają się i zdarzać się będą, a ich przyczyną jest często po prostu brawura i zbyt duża prędkość. Jeśli już do nich dojdzie, staramy się ograniczyć ich skutki. Chodzi tu o zapewnienie wsparcia służbom ratunkowym, tak by jak najszybciej dotarły na miejsce zdarzenia. Oczywiście najważniejszym zadaniem jest ratowanie życia i zdrowia poszkodowanych. Równolegle należy też zabezpieczyć przepływ ruchu w miejscu zdarzenia, tak by nie doszło do kolejnego zdarzenia, jak również wesprzeć działania Straży Pożarnej zmierzające do ograniczenia skażenia środowiska.

Ze względu na stosunkowo duże prędkości zdarzenia na autostradzie są często tragiczne w skutkach. Dlatego też z zadowoleniem obserwujemy zmniejszającą się liczbę zdarzeń, począwszy od 2006 roku.

	2006	2007	2008	2009
Liczba wypadków	57	35	37	20
Liczba rannych	90	72	51	29
Liczba zabitych	8	7	7	2

Jednakże mimo dużej prędkości odcinek autostrady A2, na którym działamy, okazuje się dużo bezpieczniejszy od przeciętnej drogi w Polsce. 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 odcinku Nowy Tomyśl – Konin jest o blisko 30% niższe, liczba rannych o blisko 20% mniejsza, a zabitych o aż 36%. Niemniej jedyną satysfakcjonującą liczbą wypadków jest zero i do tej wielkości należy dążyć.

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

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

W roku 2008 wpłynęły do AESA 182 reklamacje, a w 2009 r. 133, czyli o blisko 30% mniej. Liczba ta nie jest duża, jeżeli zestawimy ją z faktem, że przez jeden Punkt Poboru Opłat przejeżdża w ciągu doby około 20 000 pojazdów. 26 spośród tych 133 reklamacji zostało uznanych za zasadne (20%).

Należy zwrócić uwagę na zjawisko sezonowości zgłaszania reklamacji. Ich liczba szczególnie rośnie w sezonie letnim, kiedy to prowadzone są przez koncesjonariusza niezbędne prace remontowe. Jest niska w sezonie zimowym mimo większego ryzyka utrudnień związanego z warunkami atmosferycznymi, ale kiedy nie ma remontów. Scenariusz ten powtórzył się w 2009 r., kiedy to większość skarg dotyczyła remontu jednego z fragmentów autostrady, który dodatkowo wiązał się z zamknięciem węzłów Września i Buk.



## Środowiskowe aspekty działalności

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

Aby zrozumieć interakcje pomiędzy drogą a otoczeniem przyrodniczym, należy zastanowić się nad najistotniejszymi obszarami wpływu. Są to z pewnością:

- podział, jaki autostrada wprowadza w ekosystemie, przecinając chociażby ścieżki migracyjne zwierząt, odcinając jedną część lasu od drugiej,
- potencjalne zagrożenie dla gleby i wód gruntowych związane z przenikaniem soli drogowej stosowanej w sezonie zimowym, spływaniem z deszczem zanieczyszczeń z trasy oraz potencjalnymi wydarzeniami o charakterze katastroficznym (rozszerzenie się pojazdu przewożącego ładunek cieczy),
- zwiększony hałas i emisja spalin,
- dodatkowe zużycie paliw i energii związane z utrzymaniem drogi i związane z nimi emisje.



Jeżeli chodzi o podziały, jakie autostrada wprowadza w ekosystemie, zwłaszcza w ekosystemie lasów, kluczowe znaczenie będą miały rozwiązania infrastrukturalne. Choć obecnie eksploatowany fragment A2 nie przechodzi bezpośrednio przez tereny chronione i uznane za szczególnie cenne przyrodniczo, to na pewnym odcinku graniczy on z Nadwarciańskim Parkiem Krajobrazowym, a na wysokości Poznania przebiega w odległości kilku kilometrów od Wielkopolskiego Parku Narodowego. Jednak nawet ewentualny brak terenów o szczególnej wartości przyrodniczej nie zezwala na ignorowanie kwestii środowiskowych. Autostrada Wielkopolska przygotowała przy współpracy z ekologami trasę, tak by zapewnić dzikim zwierzętom możliwość względnie niezakłóconego migrowania z jednej strony trasy na drugą (kładki dla zwierząt, które są odpowiednio obsadzone, by zwierzęta mogły się skryć pomiędzy krzewami, przejścia pod trasą dla mniejszych zwierząt, np. płazów). Z drugiej strony trasa jako taka jest na całej długości odgradzona siatką, by uniemożliwić wtargnięcie zwierzyny na drogę dla jej i kierowców bezpieczeństwa. Rolą AESA jest monitorowanie zarówno stanu ogrodzeń, jak i przejść dla zwierząt. Często wiąże się to z przeciwdziałaniem zjawiskom patologicznym. Ogrodzenia, zwłaszcza metalowe siatki, są łakomym kąskiem dla złodziei. Tylko dzięki czujności Pracowników AESA, którzy zauważyli, że część śrub mocujących ogrodzenie jest zdemontowana, i dzięki współpracy z policją udało się przyciąć i na gorącym uczynku złapać w 2009 r. grupę, która przygotowała kilkaset metrów płotu do wywiezienia. Z przykrością stwierdzamy też, że przejścia dla zwierzyny stają się np. przejazdem dla maszyn rolniczych czy po prostu miejscem, w którym porzucane są odpady lub organizowane libacje. Wszelkie takie działania skutecznie odstraszały zwierzęta. Nasi Pracownicy oczyszczają przejścia z odpadów i przywracają im pierwotną funkcjonalność.

[EN12] Jeżeli chodzi o potencjalne zagrożenia związane z wykorzystywaniem soli drogowej, warto podkreślić, że zarówno jej składowanie, jak i wykorzystywanie odbywa się w sposób, który ma na celu m.in. ograniczenie ujemnych skutków środowiskowych zimowego utrzymania dróg. Magazyny soli, czyli miejsca gdzie występuje największa koncentracja surowca, mają uszczelnione dna, stąd nie ma możliwości przenikania solanki do gleby i wód gruntowych. Solarki dozujące optymalną ilość soli, używanie zwilżonej solanką soli, która nie jest rozwiewana przez wiatr, gdyż przykleja się do nawierzchni — wszystko to przyczynia się do ograniczenia zbędnego jej używania, a tym samym do zmniejszania niekorzystnego jej wpływu na otoczenie, w tym zwłaszcza na drzewa i krzewy. W 2009 roku zużycie soli drogowej sięgnęło 10 407 ton, znacząco przekraczając zużycie z roku poprzedniego. Niestety śnieżna i trudna zima 2009/2010 sprawia, że zużycie surowca jest w tym sezonie zimowym wyjątkowo duże, szczególnie od początku 2010 r., co znajdzie z pewnością odzwierciedlenie w danych za bieżący rok. Niestety stosowanie soli drogowej, które wpływa ujemnie na otoczenie, jest konieczne ze względów bezpieczeństwa drogowego. Z tych samych względów nie stosujemy piasku.

Woda zużywana na autostradzie to w większości woda zużywana do celów sanitarnych w Miejscach Obsługi Podróżnych. Jej oszczędne zużycie jest możliwe dzięki stosowaniu automatycznych urządzeń sanitarnych (np. kranie uruchamiane na podczerwień). Tym samym zbędne zużycie wody jest ograniczone do minimum, a monitoring MOP prowadzony przez Pracowników AESA pozwala na szybką reakcję w przypadku uszkodzenia lub dewastacji któregoś z urządzeń. Woda w większości pochodzi z sieci wodociągowej. Jedynie w Bolewicach pobierana jest ze studni głębinowej. Firma reguluje związane z tym opłaty środowiskowe. W 2009 roku zużyto łącznie 58 tysięcy litrów wody, czyli o prawie 30% mniej niż w roku poprzednim. Warto podkreślić, że ścieki bytowe powstające w MOP są kierowane do oczyszczalni biologicznej, a ich parametry są badane przez specjalistyczną firmę. Wszelkie nieprawidłowości w funkcjonowaniu oczyszczalni zgłaszane są koncesjonariuszowi. Względne bezpieczeństwo wód gruntowych z punktu widzenia zanieczyszczenia ich przez wody deszczowe spływające z pasa ruchu (np. produktami ropopochodnymi) gwarantuje szczelny system rowów, separatorów i zbiorników. Niezależnie od naszych działań utrzymaniowych na zlecenie Autostrady Wielkopolskiej prowadzony jest niezależny monitoring wód powierzchniowych i podziemnych (10 miejsc).

Jeżeli chodzi o przeciwdziałanie zwiększonemu hałasowi, kluczową rolę odgrywają tu systemy ekranów wybudowanych przez Koncesjonariusza oraz pośrednio nasadzenia zieleni stanowiące naturalne bariery dźwiękochłonne. Rolą naszych Pracowników jest monitorowanie stanu urządzeń oraz pielęgnowanie zieleni. Warto wspomnieć, że specjalistyczna firma prowadzi na eksploatowanym przez nas odcinku A2 monitoring hałasu (10 miejsc) oraz powietrza (7 miejsc).



# Energia i emisja CO2

Z formalnego punktu widzenia emisję CO2 należy podzielić na dwie podstawowe kategorie. Tę wynikającą z ruchu pojazdów użytkowników po autostradzie oraz tę związaną z samym funkcjonowaniem A2. Jeżeli chodzi o tę pierwszą, znacząco większą i nieprzypisywaną do formalnej emisji Autostrady Eksploatacja, to stanowi ona dodatkowe obciążenie dla lokalnego ekosystemu. Istotna jest tu tak ilość, jak i czystość spalin. Warto jednak podkreślić, że w ujęciu całościowym pokonanie tego samego odcinka drogami równoległymi do autostrady wiąże się z większym zużyciem paliwa, a tym samym z większą emisją. Stabilna jazda, bez skrzyżowań, bez ciągłego przyhamowywania i przyśpieszania, przyczynia się do tego, że jazda jest bardziej ekonomiczna i ekologiczna. Co ważne, ograniczenie ruchu przez teren zabudowany i wyprowadzenie go na autostradę przyczynia się do poprawy jakości powietrza, zwłaszcza w zakorkowanych miastach. Mimo wszystko należy mieć świadomość, że wolumen spalin, choć nieco mniejszy, przesuwa się na tereny niezabudowane i obciąża ich ekosystem.

Samo funkcjonowanie autostrady wiąże się również z dodatkową emisją gazów cieplarnianych. Głównym źródłem emisji dwutlenku węgla w przypadku firmy utrzymującej autostradę takiej jak AESA są pojazdy spalinowe wykorzystywane w pracach utrzymaniowych, kotłownie gazowe oraz pośrednio emisja związana z wyprodukowaniem energii elektrycznej zużywanej później przez firmę. W związku z trudną zimą zarówno zużycie paliw przez pojazdy utrzymania, jak i zużycie gazu do celów grzewczych będzie w sezonie 2009/2010 większe. Należy jednak podkreślić, że wymianie samochodów patrolowych, która miała miejsce w ostatnim roku, towarzyszyło uwzględnienie nowych kryteriów zakupowych. Kluczowym czynnikiem stało się zużycie paliwa i emisja dwutlenku węgla. Dzięki temu bieżące monitorowanie trasy wiąże się z mniejszym obciążeniem środowiska.

Pojazdy eksploatacyjne i urządzenia należące do Autostrady Eksploatacja spełniają wymogi norm w kategorii emisji spalin. Warto też zaznaczyć, że współczesne gazowe kotłownie emitują w przybliżeniu połowę dwutlenku węgla w porównaniu z tradycyjnymi i popularnymi w Polsce kotłowniami węglowymi lub koksowymi. Z formalnego punktu widzenia dodatkowym źródłem CO2, którego wielkość trudno jest oszacować, jest koszona butwiejąca trawa. Jednak są to jak najbardziej naturalne procesy gnilne, obecne w ekosystemach i stanowiące cykl obiegu przyrodniczego.

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

- oświetlenie odcinków autostrady,
- oświetlenie oraz zasilanie urządzeń w Obwodach Utrzymania Autostrad, na Placach Poboru Opłat, w Miejscach Obsługi Podróżnych i warsztatach mechanicznych.

Dodatkowo energią elektryczną ogrzewane są budki na Placach Poboru Opłat.

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

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

Niestety ze względu na ograniczenia budżetowe nie udało się w zeszłym roku podjąć działań w tym zakresie. W najbliższym roku będziemy analizować możliwość dostarczenia przez naszych dostawców zielonej energii – odnawialnych źródeł energii. Generalnie ograniczenie wpływu zużycia przez nas energii elektrycznej jest jednym z wyzwań, przed którymi stoimy.

Energia elektryczna i paliwa	Jednostka	Zużycie w 2009	Przybliżona ilość CO <sub>2</sub> w 2009 (kg)
Zakupiona energia elektryczna	kWh	5 607 138	3 694 538
Olej napędowy	tony	432,6	1 309 474
Benzyna	tony	10	29 165
Gaz ziemny wysokometanowy	m <sub>3</sub>	34600	67 889
Gaz propan-butan	tony	61,93	175 596
		łącznie	5 276 661

Nie można zapominać jednak, że jedną z ról, jaką odgrywa AESA, jest pielęgnowanie terenów zielonych, na których rośnie kilkaset tysięcy drzew i krzewów, które zostały zaprojektowane i zasadzone przez Autostradę Wielkopolską SA. Zieleń ta przyczynia się do pochłaniania (tzw. biosekwestracji) CO<sub>2</sub>, co pozwala na bilansowanie emisji wynikającej z prowadzenia działalności gospodarczej i sprawia, że dzisiejsza eksploatacja jest działalnością zeroemisyjną. Trzeba jednak mieć świadomość, że biomasa tylko okresowo wiąże CO<sub>2</sub>. Uwalnia się ono w procesie spalania lub butwienia. Nawet okresowe wyeliminowanie go jest korzystne dla klimatu, bo przyczynia się do zmniejszenia wolumenu CO<sub>2</sub> w atmosferze.

Warto podkreślić, że Autostrada Eksploatacja jest nie tylko jedyną firmą z Polski, która przyłączyła się do UN Climate Neutral Network, ale jest również jedyną, której przykład działań został przytoczony w publikacji „A Case For Climate Neutrality – Case Studies On Moving Towards A Low Carbon Economy United Nations Environment Programme” ogłoszonej podczas Szczytu Klimatycznego w Kopenhadze w grudniu 2009 roku.

Mówiąc o terenach zielonych, nie sposób nie wspomnieć o włączeniu się firmy w unijny projekt 1CE052P3 SALVERE „Semi-natural grassland as a source of biodiversity improvement”, którego partnerem w Polsce jest Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu. Celem projektu jest analiza możliwości przeniesienia poprzez nasiona roślinności z przyrodniczo cennych półnaturalnych łąk w nowe miejsca. Bogate florystycznie łąki wyróżnione przez Unię Europejską w Dyrektywie Siedliskowej przenoszone mogą być na tereny wymagające odtworzenia, zdegradowane łąki lub inne tereny, takie jak właśnie pobocza autostrad. Mamy nadzieję, że choć w minimalnym stopniu przyczynimy się do ochrony bioróżnorodności.

# Odpady

Staramy się ograniczać ilość odpadów, które jako odpady komunalne trafiałyby wprost na wysypisko. Dlatego już w Miejscach Obsługi Podróżnych dzięki dedykowanym pojemnikom na papier, szkło, metal i plastik są one wstępnie posegregowane. Analogicznie segregowane są odpady w biurach AESA. Dzięki temu część odpadów może jako surowiec wtórny zostać ponownie wykorzystana. Nie są to ilości niebagatelne. W 2008 roku z samej tylko autostrady zebrano blisko pół tony papieru, ok. 300 kg opakowań z metalu (np. puszki po napojach) oraz 7,2 tony opakowań szklanych oraz ok. 5,5 tony tworzyw sztucznych. Analogiczne odpady powstające w samej firmie. Specyfika działalności sprawia, że generuje ona odpady, takie jak świetlówki, oleje (silnikowe, przekładniowe, hydrauliczne itp.), akumulatory i opony.

Firma posiada wydzielony magazyn na odpady oraz boksy na odpady wielkogabarytowe. Dzięki temu w oczekiwaniu na transport nie zagrażają one środowisku (np. zagrożenie spowodowane wymywaniem substancji szkodliwych przez deszcze). Specyficzną kategorię stanowią szczątki zwierząt, które zginęły na autostradzie. Choć cała autostrada jest ogrodzona, dzięki czemu ryzyko przedostania się na trasę zwierzęcia jest zminimalizowane, to czasami niestety dochodzi do tego typu zdarzeń (np. ptaki). Ze względów bezpieczeństwa kierowców są one natychmiast usuwane z drogi, następnie zajmuje się nimi specjalistyczna firma, z którą AESA ma umowę, a która odbiera martwe zwierzęta i utylizuje je, tak by nie stanowiły zagrożenia sanitarno-epidemiologicznego.

Analizując gospodarkę odpadami na zarządzanym przez Autostradę Eksploatacja odcinka A2, warto spojrzeć na problem szerzej, od nieco innej strony. Wszelkiego rodzaju śmieci zbierane są bardzo regularnie i skrupulatnie na długości całego obsługiwanego odcinka, tak z samej trasy, jak i z towarzyszących jej terenów. Niestety nie zawsze w Polsce tak się dzieje, co możemy zaobserwować, podróżując i obserwując przydrożne rowy. Na niespełna 150 kilometrowym odcinku naszej drogi rocznie zbieramy ponad 15 ton starych opon, co w dużym przybliżeniu daje 100 kg na kilometr trasy. Pokazuje to skalę zaśmiecenia otoczenia polskich dróg. Do tego należy dodać ponad 7 ton szkła, czyli ok. (50 kg na kilometr) oraz 5 ton tworzyw sztucznych (ok. 30 kg na kilometr). Dzięki naszej codziennej pracy środowisko naturalne nie jest tymi odpadami obciążane.

Szczegółowe dane co do wolumenów odpadów można znaleźć w tabeli stanowiącej załącznik do raportu.

# Priorytety i wyzwania przed nami

- dać się poznać jako dobry pracodawca i obywatel lokalnej społeczności na terenach, na których rozpoczniemy działalność po oddaniu do użytku odcinka Nowy Tomyśl – Świecko,
- lepiej zrozumieć potrzeby i oczekiwania naszych Pracowników, by móc na nie odpowiedzieć,
- wdrożyć Kodeks Etyki, tak by był on odebrany przez Pracowników jako pomocne narzędzie, a nie pusta regulacja,
- zwiększyć rozpoznawalność numeru Centrum Zarządzania Autostradą przez kierowców,
- uświadomić ryzyko związane z instalowaniem reklam wielkoformatowych przy drodze.

Indeks	Wskaźnik	Strona
1..1	Wizja i strategia a zrównoważony rozwój	str. 3
1.2	Kluczowy wpływ na otoczenie, ryzyka, szanse, zagrożenia i wyzwania	str 3, 31
2.1	Nazwa	Autostrada Eksploatacja SA
2.2	Profil i obszar działalności	str. 5
2.3	Struktura operacyjna	str. 6
2.4.	Lokalizacja centrali firmy	ul. Głogowska 431, 60-004 Poznań Polska
2.5	Kraje, w których firma prowadzi działalność / zakres geograficzny działalności.	str. 3 (Polska, woj. wielkopolskie)
2.6	Forma własności	Spółka Akcyjna, str. 3
2.7	Charakter obsługiwanego rynku	str. 5
2.8	Skala działalności raportującej organizacji	str. 8
2.9	Najważniejsze zmiany struktury organizacyjnej, wielkości lub zmiany własnościowe	str. 5 (w ostatnim roku nastąpiło nieznaczne zwiększenie udziałów Kulczyk Holding SA.)
2.10	Nagrody i wyróżnienia otrzymane w okresie raportowania	str. 3, 8
3.1	Okres sprawozdawczy	01.01.2009 – 31.12.2009
3.2	Data publikacji poprzedniego raportu	luty 2009 (obejmujący rok kalendarzowy 2008)
3.3	Cykl raportowania	roczny
3.4.	Osoba kontaktowa	Renata Rychlewska PR Manager r.rychlewska@aesa.pl
3.5	Proces definiowania zawartości raportu	Zakres raportu, w tym decyzje dotyczące istotności konkretnych kwestii, zostały zdefiniowane poprzez cykl wywiadów przeprowadzonych z przedstawicielami firmy. Wywiady i sam proces definiowania raportu zostały przeprowadzone przez zewnętrzną firmę doradczą.
3.6, 3.7	Ograniczenia raportu	brak
3.8	Podejście do raportowania spółek zależnych	n/d
3.9	Techniki pomiaru danych i kalkulacji	Ewentualne wyjaśnienia znajdują się bezpośrednio w tekście, o ile są istotne. Do kalkulacji emisji CO2 wykorzystano GHG Protocol.
3.10	Ewentualne korekty danych zamieszczonych w poprzednich raportach	Korekta błędnie podanej w ostatnim roku wielkości we wskaźniku EC1 (przesunięcie przecinka).
3.11	Znaczące zmiany w raportowaniu w porównaniu do poprzednich raportów	brak znaczących różnic
3.12	Indeks wskaźników GRI	str. 32
3.13	Weryfikacja	Raport nie był poddawany niezależnej weryfikacji w rozumieniu badania biegłego rewidenta. Jego zawartość została jednak przygotowana w wyniku audytu przeprowadzanego przez firmę zewnętrzną, niezależną od AESA.
4.1	Struktura zarządzania	str. 6
4.2	Czy przewodniczący Rady Nadzorczej zajmuje jednocześnie funkcje wykonawcze?	nie
4.3	Liczba członków Rady Nadzorczej	5, brak członków niezależnych
4.4	Mechanizmy dialogu z najwyższym	str. 13

4.3	Liczba członków Rady Nadzorczej	5, brak członków niezależnych
4.4	Mechanizmy dialogu z najwyższym kierownictwem firmy	str. 13
4.5	Związek pomiędzy wynikami firmy a wynagrodzeniem menedżerów	str. 10
4.6	Przeciwdziałanie ryzyku konfliktu interesu członków RN	Ze względu na specyfikę działalności firmy ryzyko takie jest niewielkie.
4.7, 4.9, 4.10	Rada Nadzorcza a zagadnienia ekonomiczne, środowiskowe i społeczne	Główni udziałowcy, których reprezentują członkowie Rady Nadzorczej, zwracają uwagę na aspekty i niezależnie prowadzą cykliczne analizy ryzyk ESG.
4.8	Misja, Wizja, Wartości, Kodeks Etyki	str. 3, 7
4.11	Stosowanie zasady ostrożności	Zasada ta ma zastosowanie w procedurach ratowniczych, w przypadku, w którym nie ma pewności co do zagrożenia jakie może stanowić przewożona substancja, jest ona traktowana jako niebezpieczna. Poza tym zasada ta ma dość ograniczone zastosowanie przy eksploatacji autostrad.
4.12	Zewnętrzne kodeksy, zbiory zasad, inicjatywy, w których firma uczestniczy.	str. 3
4.13	Członkostwo w organizacjach i stowarzyszeniach	str. 3, 16
4.14, 4.15, 4.16,	Lista interesariuszy, dobór grup interesariuszy, z którymi firma współpracuje.	str. 11, 15, 17
4.17	Kluczowe kwestie, problemy, wyzwania	str. 31
<b>Ekonomiczne aspekty działalności</b>		
EC1	Bezpośrednia wygenerowana i podzielona wartość ekonomiczna, w tym przychody, koszty operacyjne, wynagrodzenia pracownicze, darowizny i inne inwestycje o charakterze społecznym, zatrzymane dochody i płatności na rzecz dostawców kapitału oraz na rzecz administracji publicznej	str. 8
EC2	Konsekwencje finansowe oraz inne zagrożenia i opcje działalności podmiotu wynikające ze zmian klimatu	niematerialne
EC4	Istotna pomoc finansowa otrzymana od administracji publicznej	n/d
EC5	Zakres proporcji standardowego wynagrodzenia początkowego w porównaniu z lokalnym wynagrodzeniem minimalnym w istotnych miejscach prowadzenia działalności	str. 9
EC6	Strategia, procedury i proporcja wydatków na dostawców lokalnych w istotnych miejscach prowadzenia działalności	str. 8; Firma działa na poziomie lokalnym i tam, gdzie jest to możliwe, współpracuje z lokalnymi dostawcami.
EC7	Procedury zatrudnienia lokalnego i ułamek kadry kierowniczej wyższego szczebla rekrutującej się z pracowników lokalnych w istotnych miejscach prowadzenia działalności	str. 13
EC8	Rozwój i wpływ inwestycji w infrastrukturę i usługi świadczone głównie dla pożytku publicznego w formach kontraktów komercyjnych, pro bono lub w formie rzeczowej	Przejazd na wybranych odcinkach autostrady (tzw. obwodnica Poznania) jest bezpłatny.
EC9	Poznanie i opis istotnych, pośrednich wpływów ekonomicznych oraz ich zakresu	str. 3
<b>Środowiskowe aspekty działalności</b>		

EN1-EN2	Zużycie kluczowych surowców: — sól drogowa — chlorek wapnia	3.542,5 t 2,9 t (surowce te ze swej natury nie pochodzą z recyklingu.)
EN3-EN4	Zużycie energii	5 607 138 kWh
EN8, EN21, EN9, EN10	Zużycie wody i ścieki Źródła poboru wody	57 887 l str. 26
EN11	Położenie i wielkość gruntów posiadanych, gruntów dzierżawionych lub gruntów pod Zarządem podmiotu, które znajdują się na obszarach chronionych lub przylegają do takich obszarów, oraz na obszarach wartościowych pod względem bioróżnorodności, znajdujących się poza obszarami chronionymi.	str. 20 (z formalnego punktu widzenia AESA nie posiada gruntów, a jedynie eksploatuje autostradę znajdującą się na gruntach należących do Skarbu Państwa.)
EN12	Opis głównych konsekwencji prowadzonej działalności oraz skutków produktów i usług dla bioróżnorodności obszarów chronionych, a także obszarów o dużej bioróżnorodności leżących poza obszarami chronionymi	str. 26
EN16 i EN17	Łączna emisja pośrednia i bezpośrednia gazów cieplarnianych wg wagi	str. 27 - 28
EN19	Emisje substancji niszczących warstwę ozonową wg wagi	niematerialne i nieanalizowane
EN20	Emisje tlenków azotu (NOx) i tlenków siarki (SOx) oraz inne istotne emisje do powietrza wg rodzaju i wagi	niematerialne i nieanalizowane
EN22	Łączna waga odpadów w podziale na rodzaj i metodę utylizacji	str. 30  Łącznie wytworzono 70 ton odpadów, z czego 12 ton (17%) stanowiły odpady komunalne, 30 ton odpady biodegradowalne, pozostałych 28 ton zostało poddanych unieszkodliwieniu lub powtórnemu wykorzystaniu. Ponadto zebrano (głównie w Miejscach Obsługi Podróżnych i bezpośrednio na trasie) 317 ton odpadów, głównie komunalnych 289 ton (91%). Resztę poddano recyklingowi.
EN23	Istotne wycieki zanieczyszczeń	nie odnotowano
EN26	Działania mające na celu szacowanie wpływu produktów i usług na środowisko	str. 24 - 30 (bieżący i dość złożony monitoring wpływu autostrady na środowisko prowadzony jest przez Autostradę Wielkopolską.)
EN27	Procent sprzedanych produktów i ich opakowań, który został odzyskany — według kategorii	n/d
EN28	Wartość pieniężna istotnych kar i łączna liczba sankcji o charakterze innym niż finansowe, nałożonych z tytułu nieprzestrzegania praw i przepisów dotyczących ochrony środowiska	nie nałożono kar
EN15	Liczba gatunków z Czerwonej Księgi IUCN (Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody) i lokalnych list gatunków chronionych, które mają siedliska na obszarach, na których podmiot prowadzi działalność, w podziale według poziomu zagrożenia wymarciem.	b/d
<b>Zatrudnienie</b>		



LA1	Łączny personel według rodzaju zatrudnienia, typu umowy o pracę i regionu	str. 13
LA2	Łączna liczba i współczynnik rotacji Pracowników w podziale według grup wiekowych, płci i regionu	str. 13
LA4	Procent Pracowników objętych umowami zbiorowymi	n/d
LA5	Minimalne okresy powiadomień o istotnych zmianach w działalności, w tym kwestia uwzględnienia ich w umowach zbiorowych	zgodnie z przepisami Kodeksu Pracy
LA6	Odsetek całego personelu reprezentowanego przez formalne komitety BHP złożone z Pracowników i kierownictwa, monitorujące programy BHP i doradzające w tym zakresie	100%
LA7	Współczynniki urazów, chorób zawodowych, straconych dni i nieobecności oraz łączna liczba zgonów związanych z pracą w podziale według regionów	str. 16
LA8	Prowadzone programy edukacji, szkolenia, doradztwa, zapobiegania i ograniczania ryzyka mające pomagać Pracownikom, ich rodzinom i członkom społeczności w związku z poważnymi chorobami	Jedynie szkolenia związane ze stresem / radzeniem sobie z sytuacjami stresowymi; rozważane jest rozszerzenie działań w tym obszarze.
LA10	Średnia liczba godzin szkolenia rocznie na jednego Pracownika, w podziale na kategorie Pracowników	str. 15
LA11	Programy zarządzania umiejętnościami i kształcenia ustawicznego, które wspierają dalsze możliwości zatrudnienia Pracowników i ułatwiają im zakończenie kariery.	str. 15
LA13	Skład organów nadzorczych i podział Pracowników według kategorii uwzględniający płeć, grupę wiekową, przynależność do mniejszości i inne wskaźniki różnicowe	str. 14
LA14	Stosunek podstawowego wynagrodzenia mężczyzn i kobiet według zajmowanego stanowiska	Nieanalizowane ze względu na silną polaryzację ze względu na rodzaj zajmowanego stanowiska: przy pracach utrzymaniowych (mężczyźni), obsługa/pobór opłat (kobiety)
<b>Prawa człowieka</b>		
HR1	Procent i łączna liczba istotnych umów inwestycyjnych, które zawierają klauzule dotyczące praw człowieka lub zostały skontrolowane pod kątem praw człowieka.	0% (ryzyko wystąpienia takiego przypadku przy tym rodzaju działalności gospodarczej jest niewielkie.)
HR2	Odsetek istotnych dostawców i podwykonawców, którzy przeszli kontrolę dotyczącą praw człowieka, oraz podjęte działania.	0% (ryzyko wystąpienia takiego przypadku przy tym rodzaju działalności gospodarczej jest niewielkie.)
HR3	Łączna liczba szkoleń Pracowników z zakresu strategii i praktyk dotyczących aspektów praw człowieka związanych z prowadzoną działalnością; odsetek przeszkolonych Pracowników	brak
HR4	Łączna liczba przypadków dyskryminacji i podjęte działania	str. 15; nie stwierdzono
HR5	Wykryte rodzaje działalności, podczas których w istotny sposób zagrożone może być prawo do stowarzyszania się lub umów zbiorowych, oraz działania podjęte w celu	str. 15; nie stwierdzono

HR6	Obszary działalności, które wyróżniono jako obciążone istotnym ryzykiem przypadków pracy dzieci; podjęte środki dążące do wyeliminowania pracy dzieci.	brak takich obszarów
HR7	Obszary działalności, które wyróżniono jako obciążone istotnym ryzykiem przypadków pracy przymusowej lub obowiązkowej; podjęte środki dążące do wyeliminowania pracy przymusowej lub obowiązkowej.	brak takich obszarów
HR8	Odsetek personelu ochrony przeszkolonego z zakresu strategii lub procedur podmiotu dotyczących praw człowieka mających zastosowanie w prowadzonej działalności	b.d.
HR9	Łączna liczba incydentów lub przypadków naruszenia praw rdzennych mieszkańców oraz podjęte działania	brak
<b>Aspekty społeczne</b>		
SO1	Charakter, zakres i skuteczność programów i praktyk oceny i ograniczania skutków społecznych prowadzonej działalności, w tym wchodzenia na rynek, działania na nim i opuszczania rynku	str. 3, 18
S02	Odsetek i łączna liczba jednostek organizacyjnych przeanalizowanych pod kątem zagrożeń korupcyjnych	b/d
S03	Odsetek Pracowników przeszkolonych z zakresu procedur i strategii antykorupcyjnych firmy	b/d
S04	Działania podjęte w odpowiedzi na przypadki korupcji	b/d
S05	Stanowiska w dziedzinie polityki publicznej oraz udział w kształtowaniu polityki publicznej i lobbing	Firma unika lobbingu ze względu na jego negatywne konotacje w Polsce.
S06	Łączna wartość wpłat finansowych i datków rzeczowych na rzecz partii politycznych, polityków i związanych z nimi instytucji, w podziale według krajów	0 zł
S07	Łączna liczba spraw sądowych związanych z zachowaniem niekonkurencyjnym i praktykami monopolistycznymi oraz ich wyniki	brak
S08	Wartość pieniężna istotnych kar i łączna liczba sankcji o charakterze innym niż finansowe nałożonych z tytułu nieprzestrzegania praw i przepisów	0 zł
<b>Odpowiedzialności za produkty i usługi</b>		
PR1	Etapy cyklu użytkowego, na których ocenia się możliwości zwiększenia bezpieczeństwa produktów i usług; odsetek istotnych kategorii produktów i usług poddawanych takim procedurom	str.18
PR3	Rodzaje informacji o produktach i usługach wymaganych przez procedury; odsetek istotnych produktów i usług podlegających takim wymogom informacyjnym	n/d
PR2	Łączna liczba przypadków niezgodności z przepisami oraz dobrowolnymi regulaminami z zakresu wpływu produktów i usług na zdrowie i bezpieczeństwo w podziale według typu rezultatów	n/d
PR4	Łączna liczba przypadków niezgodności z przepisami oraz dobrowolnymi regulaminami z zakresu informacji i oznakowania produktów i usług w podziale według typu	nie odnotowano

PR6	Programy zgodności z przepisami, standardami i dobrowolnymi regulaminami dotyczącymi przekazów marketingowych, w tym reklam, promocji i sponsoringu	Ze względu na specyfikę działalności nie ma potrzeby budowania dedykowanych programów.
PR7	Łączna liczba przypadków niezgodności z przepisami oraz dobrowolnymi regulaminami z zakresu przekazów marketingowych, w tym reklamy, promocji i sponsoringu, w podziale według typu rezultatów	nie odnotowano
PR8	Łączna liczba uzasadnionych skarg dotyczących naruszenia poufności i utraty danych klienta	b/d
PR9	Wartość pieniężna istotnych kar za nieprzestrzeganie praw i przepisów dotyczących oferowania i korzystania z produktów i usług	0 zł (nie założono jakichkolwiek kar)