

Trajnostno poročilo 2017

DARS



Ljubljana, junij 2018

Družbeni odtis družbe DARS d. d.

DARS d. d. JE GOSPODARSKA DRUŽBA **STRATEŠKEGA POMENA** ZA REPUBLIKO SLOVENIJO TER PREDSTAVLJA **NAJVEČJO KAPITALSKO NALOŽBO** (PO KRITERIJU BILANČNE KNJIGOVOSKE VREDNOSTI) ZA PROMET.

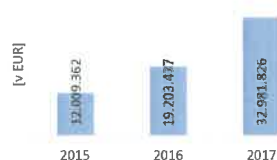
Družba DARS d. d. se zaveda svoje odgovornosti do ljudi, okolja in družbe. Tako trajnostno uresničuje družbeno odgovornost v vseh projektih in dolgoročnih načrtih in na vseh nivojih. Ambiciozni in jasno določeni cilji zagotavljajo, da bo javnost še nadalje prepoznavala DARS kot odgovorno in v prihodnost usmerjeno podjetje.

Davek od dohodkov pravnih oseb

2015: 12.009.362 EUR

2016: 19.203.477 EUR

2017: 32.981.826 EUR

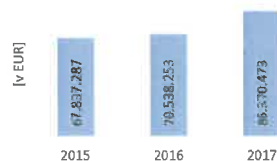


DDV

2015: 67.837.287 EUR

2016: 70.538.253 EUR

2017: 86.370.473 EUR

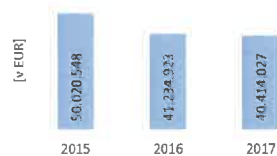


Plačilo obresti

2015: 50.020.548 EUR

2016: 41.234.923 EUR

2017: 40.414.027 EUR

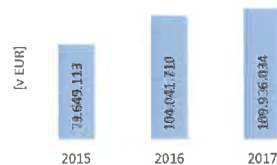


Vlaganje v razvoj in obnavljanje avtocest

2015: 79.649.113 EUR

2016: 104.041.710 EUR

2017: 109.936.034 EUR



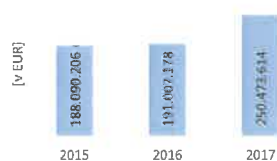
Razlikovanje višine cestnine glede na emisijske razrede EURO je Vlada RS uvedla s 1. 1. 2010 z Uredbo o določitvi faktorjev prilagoditve višine cestnine za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg. **Vozila z manjšimi izpusti škodljivih delcev (višji emisijski razredi EURO) so upravičena do znižane tarife.**

Prihodki od cestnin – tovorni promet

2015: 188.090.206 EUR

2016: 191.007.178 EUR

2017: 250.473.614 EUR



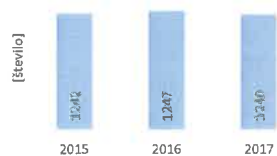
Sodelavke in sodelavci smo ponosni, da smo zaposleni v DARS, svoje delo opravljamo odgovorno in predano ter smo ogledalo družbe. Na ta način utrjujemo samospoštovanje in zaupanje vase, krepimo lojalnost ter povečujemo ugled družbe.

Število zaposlenih

2015: 1.242

2016: 1.247

2017: 1.240

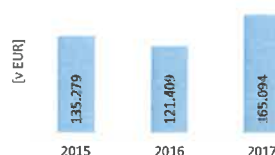


Sponzorstva in donacije

2015: 135.279 EUR

2016: 121.409 EUR

2017: 165.094 EUR

**Okoljski odtis družbe DARS d. d.**

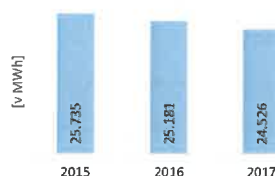
Naša zaveza je, da v vseh fazah delovanja delujemo okoljsko odgovorno in neprestano zmanjšujemo škodljive vplive na okolje.

Poraba električne energije

2015: 25.735 MWh

2016: 25.181 MWh

2017: 24.526 MWh



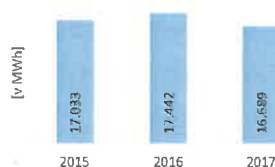
Družba DARS d. d. se z letno porabo energije v letu 2017 uvršča med velike slovenske porabnike energije.

Poraba goriv

2015: 17.033 MWh

2016: 17.442 MWh

2017: 16.689 MWh

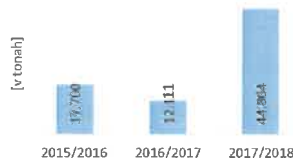
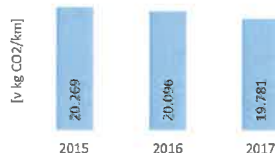
**Poraba posipnih materialov**

2015/2016: 17.700 ton

2016/2017: 12.111 ton

2017/2018: 44.804 ton*

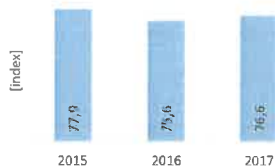
*poraba soli se je zaradi hujše zime in večjega števila pluznih dni močno povečala

**Ogljični odtis**2015: 20.269 kg CO₂/km2016: 20.096 kg CO₂/km2017: 19.781 kg CO₂/km**Indeks zadovoljstva uporabnikov**

2015: 77,9

2016: 75,6

2017: 76,6



Če želimo varne avtoceste, jih moramo obnavljati.

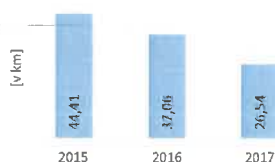
Dolžina obnovljenih smernih vozišč

2015: 44,41 km

2016: 37,06 km

2017: 26,54 km*

*realizacija načrtovanega obsega obnovljenih vozišč v letu 2017 se je zaradi objektivnih razlogov, prenesla v leto 2018



DarsGo – uvedba elektronskega cestninskega sistema s 1.4.2018 pomeni cestninjenje brez ustavljanja ali zniževanja hitrosti, kar bo doprineslo zmanjšanju onesnaževanja, hrupa, porabe goriva!

Izvajanje evropskih projektov upravljanja, nadzora in vodenja prometa

- Vzpostavljane interoperabilnosti: projekt C-Roads

- Sistemi za nadzor in vodenje prometa ter izmenjava prometnih informacij: projekt Crocodile 2

- Polnilnice za električna vozila na celotnem avtocestnem križu: projekt Central European Green Corridors

KAZALO VSEBINE

DRUŽBENI ODTIS DRUŽBE DARS D. D.	2
OKOLJSKI ODTIS DRUŽBE DARS D. D.	3
I.1 PISMO UPRAVE	7
I.2 IZJAVA O NEFINANČNEM POSLOVANJU DARS D. D.	8
I.3 PREDSTAVITEV DRUŽBE DARS D. D.	14
I.3.1 Podatki o družbi	14
I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja	15
I.3.3 Dejavnosti družbe DARS d. d.	17
I.3.4 Organizacijska struktura	19
I.3.5 Avtoceste in hitre ceste v Republiki Sloveniji	19
I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest	21
I.3.7 Samoocena po modelu odličnosti EFQM	23
I.3.8 Integrirani sistem vodenja	23
I.4 O POROČILU	24
I.4.1 Trajnostno poročanje	24
I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS d. d.	24
I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki	28
I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti	29
I.4.5 Korporativna integriteta in skladnost poslovanja	33
I.4.6 Upravljanje tveganj	35
I.5 POROČILO O USPEŠNOSTI	37
I.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja	37
I.5.2 Odgovoren odnos do kupcev in zadovoljstvo uporabnikov	39
I.5.3 Promet in skrb za varnost	43
I.5.4 Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov	47
I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi	60
I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja	69
I.5.7 Vključenost v širšo družbo	89
I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev	92
I.5.9 Komuniciranje	94
I.5.10 Odgovorne osebe za vsebino in podatke poročila	95
I.5.11 Projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	96
I.6 GRI KAZALNIKI	98

Kratice in okrajšave

AC	Avtocesta
C-ROADS	Mednarodni pilotni projekt uvajanja kooperativnih sistemov za prenos informacij v realnem času
CUC	Cestninsko uporabniški center
DARS d. d.	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d.
DarsGo	Elektronski cestninski sistem v prostem prometnem toku za težka vozila z največjo dovoljeno maso nad 3.500 kg (ECS v PPT)
DKOM	Državna revizijska komisija za revizijo postopkov oddaje javnih naročil
DPN	Državni prostorski načrt
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
EBITDA	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization (denarni tok iz poslovanja)
ECS v PPT	Elektronski cestninski sistem v prostem prometnem toku za težka vozila z največjo dovoljeno maso nad 3.500 kg (DarsGo)
EFQM	Model poslovne odličnosti (European Foundation for Quality Management – Business Excellence model oziroma model PRSPO – Priznanje Republike Slovenije za poslovno odličnost)
GRI GS	Global Reporting Initiative Global Standards (mednarodni standardi trajnostnega poročanja)
HC	Hitra cesta
ILO	Konvencija ILO
ITS	Inteligentni transportni sistemi
Koncesijska pogodba	Koncesijska pogodba za upravljanje in vzdrževanje avtocest v Republiki Sloveniji
MMP	Mednarodni mejni prehod
MOP	Ministrstvo za okolje in prostor
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
NDM	Največja dovoljena masa
NC	Nadzorni center
NPIA	Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji
PHO	Protihrupne ograje
PGD/PZI	Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja/Projekt za izvedbo
PIC	Prometno-informacijski center za državne ceste
PLDP	Povprečni letni dnevni promet
PPT	Prosti prometni tok
R3	Motorna vozila z dvema ali tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kilogramov, in skupine vozil z dvema ali tremi osmi, pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3.500 kilogramov
R4	Motorna vozila z več kot tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kilogramov, in skupine vozil z <u>več kot tremi osmi</u> , pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3.500 kilogramov
ROE	Return on Equity (donosnost na kapital)
RS	Republika Slovenija
SDG	Cilji globalnega trajnostnega razvoja (Sustainable development Goals)
SDH	Slovenski državni holding, d. d.
TEN-T	TEN-T vseevropsko omrežje (Trans-European Transport Network)
ZDARS	Zakon o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (ZDARS-UPB1) (Uradni list RS, št. 20/2004)
ZDARS-1	Zakon o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 97/2010-ZDARS-1)
ZGD-1J	Zakon o gospodarskih družbah-1 J (Uradni list RS, št. 15/2017 z dne 31. 3. 2017)
ZJN	Zakon o javnem naročanju

ZPKROD

Zakon o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti DARS d. d. iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za refinanciranje obstoječega dolga DARS d. d.

ZUJF

Zakon o uravnoteženju javnih financ (Uradni list RS, št. 40/2012)

I.1 Pismo uprave

Spoštovani,

PLANET ZEMLJA JE NAŠ DOM, SAMO TEGA IMAMO!

Trajnostno poročilo za leto 2017, ki ga predstavljamo prvič kot samostojen dokument, daje vpogled v prizadevanja družbe DARS d. d. za uveljavitev trajnostnih ciljev na vseh področjih delovanja naše družbe.

Pridružujemo se svetovnemu zavedanju in proaktivnemu delovanju za ohranitev našega planeta. Stopiti moramo skupaj in ga zanamcem pustiti kot dobro dediščino.

Že v vlogi graditelja avtocestnega sistema je družba DARS nosila poslanstvo povezovanja: z evropskimi avtocestnimi omrežji je gospodarsko povezala Slovenijo in jo vpela v mednarodne tokove, ki so se z mnogimi okolju prijaznimi objekti odgovorno povezali v naravno okolje. Z izgradnjo avtocestnega križa je DARS d. d. povezal preteklost s prihodnostjo in postal strateški upravljavec: že zgrajene avtocestne sisteme smo povezali v pametne mednarodne prometne koridorje z osredotočenostjo na varnost in pretočnost. Skrbimo za družbeno odgovorno in učinkovito upravljanje, vzdrževanje in gradnjo avtocestnih omrežij ter zagotavljamo pogoje za njihovo varno uporabo.

Področje okolja in energije sistematično obvladujemo, kar potrjujeta pridobljena mednarodna standarda ISO 14001 in ISO 50001. Naša zaveza je, da v vseh fazah delovanja oz. celotnem življenjskem ciklu delujemo okoljsko odgovorno in nenehno zmanjšujemo škodljive vplive na okolje. Družba DARS d. d. že danes uresničuje osem ciljev globalnega trajnostnega razvoja t. i. »Sustainable development Goals (SDG)«, sprejetih s strani držav članic Združenih narodov, in prispeva k uresničevanju svetovnega globalnega trajnostnega razvoja.

ČLOVEKOVE PRAVICE SO TUDI PRAVICE DO ČISTEGA OKOLJA

Človeštvo je odvisno od naravnega sistema, ki zagotavlja pogoje za njegov obstoj in razvoj. Podnebne spremembe so eden največjih sodobnih izzivov človeštva in najočitnejši dokaz uničujočega vpliva človekovih dejavnosti na naravno okolje, ki neizbežno povratno učinkuje na življenje ljudi. Posledice podnebnih sprememb, netrajnostna raba in upravljanje naravnih virov med drugim povzročajo vse številnejše naravne katastrofe po vsem svetu, kar nas opozarja na veliko povezanost okolja in človekovih pravic.

V družbi Dars d. d. bomo tudi v prihodnje kontinuirano izvajali aktivnosti s področja trajnostnega delovanja. Da bi bili pri tem čim uspešnejši, se povezujemo z raziskovalnimi ustanovami, stroko, nevladnimi organizacijami, civilno družbo, poslovnimi partnerji in preostalimi deležniki. Veliko pozornost posvečamo tudi ozaveščanju in izobraževanju za doseg teh ciljev.

Cilj je dolgoročnost. Vlaganje v dolgoročnost je gradnja zaupanja. Zaupanje uporabnikov je naša zaveza.¹

Dr. Tomaž Vidic
predsednik uprave



Mag. Gašper Marc
član uprave



Vili Žavrlan
član uprave



Marjan Sisinger
delavski direktor / član uprave



¹ GRI GS 102-14.

I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju DARS d. d.

V skladu z določili dvanajstega odstavka 56. člena ZGD-1 in 70c. člena ZGD-1 družba DARS d. d. podaja Izjavo o nefinančnem poslovanju:

1. Opis poslovnega modela družbe

Družba ima položaj delniške družbe kot gospodarske družbe po ZGD-1. Edini ustanovitelj in delničar DARS d. d. je Republika Slovenija (v nadaljevanju: RS), ki jo po uveljavitvi Zakona o Slovenskem državnem holdingu zastopa Slovenski državni holding d. d. Svoje pravice delničarja, ki jih opredeljujeta ZGD-1 in Statut DARS d. d., RS uresničuje na skupščini delničarjev.

Konec leta 2010 je začel veljati ZDARS-1, v skladu s katerim DARS d. d.:

- v imenu RS in za njen račun opravlja posamezne naloge v zvezi s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor ter naloge v zvezi s pridobivanjem nepremičnin za potrebe gradnje avtocest;
- izvaja gradnjo avtocest v svojem imenu in za svoj račun;
- upravlja in vzdržuje avtocestne odseke, za katere pridobi koncesijo za gradnjo.

Država prek razvojnih dokumentov ohranja strateški nadzor nad razvojem avtocest z določanjem novih odsekov in rokov, v katerih morajo biti ti novozgrajeni odseki predani v promet.

ZDARS-1 določa status, naloge in obveznosti družbe DARS d. d. ter ureja stvarnopravna razmerja v zvezi z avtocestami. DARS d. d. se je s tem zakonom preoblikoval v koncesionarja, ki mu je bila za obdobje trajanja koncesijskega razmerja podeljena stavbna pravica na zemljiščih, na katerih bo gradil, in prevzema vse finančne obveznosti, povezane z gradnjo avtocestnih odsekov. ZDARS-1 prav tako določa, da DARS d. d. v imenu RS in za njen račun opravlja posamezne naloge, povezane s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor, ter naloge v zvezi s pridobivanjem nepremičnin za potrebe gradnje avtocest. Zakon nadalje določa, da DARS d. d. nadaljuje gradnjo avtocest in hitrih cest, ki so se začele graditi pred uveljavitvijo ZDARS-1, ter da še naprej upravlja in vzdržuje obstoječe avtoceste in hitre ceste v RS.

Skladno z ZUJF, ki je začel veljati leta 2012, je stavbna pravica, ustanovljena v korist DARS d. d., odplačna.

2. Politike in skrbni pregled, rezultati politik, glavna tveganja in njihovo obvladovanje, ključni dejavniki uspešnosti

Okolje

Politika in skrbni pregled

Družba DARS ima področje okolja in energije sistematično obvladovano, kar potrjujeta pridobljena mednarodna standarda ISO 14001 (sistem ravnanja z okoljem) in ISO 50001 (sistem upravljanja z energijo). S tem v zvezi imamo integrirano politiko sistema vodenja, katera opredeljuje kakovostni, okoljski, energetski vidik ter vidik varnosti in zdravja pri delu.

Okoljska in energetska politika usmerja v povečevanje učinkovitosti rabe vseh vrst materialov in energije v celotnem življenjskem ciklu storitve in prepoznavanjem ter obvladovanjem okoljskih vplivov in vidikov, ki se odražajo v okviru okoljsko – energetskih ciljev in programov, s katerimi zmanjšujemo tako rabe energentov, kot okoljskih vplivov ter posledično emisij toplogrednih plinov na sprejemljivo oziroma želeno raven. Politika velja za vse poslovne procese v celotnem obsegu poslovanja družbe.

Odgovornost do naravnega okolja v družbi izražamo skozi:

- Sistemsko upravljanje okolja in energije
- Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor
- Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti
- Zmanjšanje svetlobnega onesnaževanja

- Spremljanje ogljičnega odtisa
- Skrb za živali na vplivnem območju AC
- Zmanjšanje emisij v ozračje ter emisij hrupa
- Vplivi posipnih materialov na okolje
- Varovanje voda
- Ravnanje z odpadki.

Skrbni pregled ravnanja z okoljem in upravljanja z energijo je sestavni del sistema vodenja. Na vodstvenem pregledu se preveri primernost politike sistema vodenja, rezultati notranjih presoj, realizacija okoljsko – energetskih ciljev in programov, ukrepov na osnovi energetskih pregledov in ostalih zahtevanih vhodnih podatkov. Rezultat vodstvenega pregleda so sklepi, s katerimi neprestano izboljšujemo sistem ravnanja z okoljem in upravljanja z energijo.

Glavna tveganja in njihova obvladovanja

DARS d. d. je kot upravljavec in vzdrževalec avtocest in hitrih cest v okviru celotnega poslovanja družbe že v preteklih letih vzpostavil sistem ravnanja z okoljem in v letu 2017 sistem upravljanja z energijo, s katerima dosledno uresničuje politiko varovanja okolja na vseh področjih svojega delovanja. V letu 2017 smo sistema vodenja neprestano izboljševali s poudarkom na upravljanju z energijo in prepoznavanju okoljskih vidikov, kjer smo smiselno upoštevali vse faze življenjskega cikla storitve. Rdeča nit sistema ravnanja z okoljem sta ocena in analiza okoljskih vplivov in vidikov ob upoštevanju faz življenjskega cikla storitve, ki so posledično opredeljeni v registru okoljskih vidikov. Tveganja, ki se nanašajo na pravočasno spremljanje in udejanjanje zakonodajnih zahtev v praksi zmanjšujemo z ukrepi s strani imenovanih odgovornih oseb, ki pokrivajo področje dela, na katero se sprememba zakonodaje nanaša. Okoljsko tveganje, kamor uvrščamo tveganje ravnanja z odpadki s posebnim poudarkom na nevarnih odpadkih, tveganje onesnaževanja okolja in tveganje varovanja vplivnega območja postajajo čedalje pomembnejša. Sistematično obvladovanje okoljskega tveganja odraža ekološko ozaveščenost zaposlenih. Nesreče na avtocesti lahko negativno vplivajo tudi na okolje, zato se trudimo zmanjševati tveganja za njihov nastanek, če pa vseeno pride do nesreče, je treba ukrepati ustrezno hitro in učinkovito, da bi bile negativne posledice za okolje čim manjše. V ta namen informiramo in usposabljammo vse zaposlene na tovrstnih delovnih mestih, da bodo v dani situaciji v smislu varstva okolja hitri in učinkoviti. Verjetnost nastanka izrednih dogodkov zmanjšujemo tudi s preventivnimi ukrepi. Z izobraževanjem in vajami za hitro, pravilno in učinkovito ukrepanje zagotavljamo, da so vplivi morebitnih izrednih dogodkov na okolje minimalni. Z ustreznimi aktivnostmi v okviru vzdrževanja avtocest, kot so čiščenje in redno vzdrževanje zadrževalnih bazenov z namenom nemotenega obratovanja ter izvajanje letnega programa obratovalnega monitoringa odpadne padavinske vode (LPOM) itd., pa tudi z zbiranjem, sortiranjem in nadzorovanim oddajanjem zbranih odpadkov, izvajanjem ukrepov za zmanjševanje svetlobnega onesnaževanja ter s stalnim nadzorovanjem prisotnosti ogljikovega monoksida in vidljivosti v predorih smo veliko prispevali k zmanjševanju negativnih vplivov na okolje in uspešno obvladali tveganje za nastanek ekoloških nesreč. Uresničujemo tudi vladni Operativni program varstva pred hrupom, ki ga povzroča promet po pomembnih železniških progah in pomembnih cestah prve faze zunaj območja MOL za obdobje 2012–2017. Večina ukrepov na petih avtocestnih odsekih je že izvedenih, nadaljuje se še zaščita posameznih najbolj obremenjenih stanovanjskih stavb ob avtocestnem omrežju.

Ključni kazalniki uspešnosti

Glede na naše poslanstvo smo zgradili in upravljamo AC omrežje, ki je tesno povezano z naravnim okoljem tako v fazi umestitve v prostor, kot v fazi upravljanja in nadaljnjega razvoja avtocestnega omrežja. Naša zaveza je, da v vseh fazah delovanja delujemo okoljsko odgovorno in neprestano zmanjšujemo škodljive vplive na okolje.

Strategija družbe 2017-2020 daje velik poudarek energetske učinkovitosti in varovanju okolja in v sled temu je določen operativni cilj, ki se nanaša na izboljšanje ključnih kazalnikov energetske učinkovitosti z namenom racionalizacije stroškov:

- Količinska poraba električne energije se bo do leta 2020 zmanjšala za 5 % glede na obstoječe stanje porabnikov električne energije ter znižanje stroškov električne energije za 3 % glede na leto 2015.

- Zmanjšati porabo energentov za ogrevanje za 10 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015.
- Zmanjšati emisijo CO₂ energentov za ogrevanje za 20 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015.

Da bi zmanjšali vpliv na okolje, smo določili okvirne in izvedbene okoljske in energetske cilje ter programe, s katerimi bomo te cilje tudi dosegli.

V okviru energetskega planiranja imamo določene kazalnike z energijskimi izhodišči za električno energijo, ogrevanje, vozni park in ostalo, o katerih se kvartalno poroča Upravi.

S celovitim pristopom upravljanja z energijo in pripadajočimi ukrepi smo uspeli zmanjšati porabo energije pri energentu električna energija. Tekom let smo uspešno zmanjševali povprečno porabo goriva, kar smo dosegli z nabavo novih ekonomsko varčnejših vozil ter ozaveščanju zaposlenih, da se pri vožnji z osebnimi in ostalimi vozili ravna po pravilih varčne vožnje s čimer zmanjšamo porabo goriva, nevarnost nezgod, emisijo hrupa in emisije izpušnih plinov.

Glede obvladovanja emisij dosegamo skladnost z zahtevami. Emisije v ozračje, ki nastajajo posredno s strani uporabnikov AC so predvsem pomembne pri upravljanju predorov. V predorih, daljših od 500 metrov, so nameščeni sistemi za spremljanje emisij izpušnih plinov (CO) ter vidljivost. Za ustrezno prezračevanje predorskih cevi je nameščen prezračevalni sistem, ki se s pomočjo nameščenih ventilatorjev krmili, oziroma regulira avtomatsko. Meritve se spremljajo v sklopu nadzornih centrov, ki so lokacijsko pristojni za nadzor prometa v posameznih predorih.

Z optimizacijo prometnega toka zmanjšujemo prometne zastoje in s tem zagotavljamo, da je čim manj dodatnih izpustov plinov vozil. To dosegamo s pravočasnim izločanjem tovornih vozil, preusmeritvami, dodatnimi portali spremljive prometno informativne signalizacije, koordinacijo vseh zapor ter usklajenim delovanjem nadzornih centrov.

Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2017 spremljali v sklopu izvajanja letnega programa obratovalnega monitoringa padavinske vode iz zadrževalnih bazenov. Analize posameznih odvzetih vzorcev so pokazale, da prisotnost elementov soljenja nikjer ni presežena oziroma je bila ob vsaki analizi v predpisanih mejah.

V zvezi z obratovanjem zadrževalnih bazenov v smislu varovanja naravnega okolja se je tudi v letu 2017 izvajal letni program obratovalnega monitoringa (LPOM) padavinske odpadne vode. Meritve so pokazale, da so parametri iztočne vode iz zadrževalnih bazenov v predpisanih mejah iz Uredbe in se kot take lahko odvajajo v naravo brez dodatnega prečiščenja. Izvajali smo tudi kontrolirano zbiranje predorskih pralnih voda, ki smo jih kot specifično vrsto odpadkov predajali v prečiščenje pogodbenim prevzemnikom odpadkov.

Na podlagi metodologije za spremljanje stanja protihrupne zaščite na avtocestah in hitrih cestah smo v sodelovanju s pogodbenim strokovnjakom s predmetnega področja pristopili k popisu stanja protihrupne zaščite. Na podlagi zbranih in analiziranih podatkov je bil določen del protihrupne zaščite vključen v Načrt ukrepov na infrastrukturi v obdobju 2016–2018.

DARS d. d. je v letu 2017 nadaljeval in nadgrajeval politiko varovanja okolja s poudarkom na kontroliranem ravnanju z odpadki, kot ga narekuje veljavna zakonodaja. Tako so bile aktivnosti še naprej usmerjene v pravilno ravnanje z odpadki z doslednim ločevanjem že na samem izvoru.

DARS d. d. nastopa pri izvajanju investicij tudi kot povzročitelj gradbenih odpadkov. Glede na zakonsko urejenost tega področja je DARS d. d. ureditev prenesel tudi v svoj proces izvajanja investicij.

Socialne in kadrovske zadeve ter varstvo človekovih pravic

Politika in skrbni pregled

Družba DARS je na slovenskem področju eden od najuglednejših zaposlovalcev po raziskavi agencije Mojedelo.com, saj kot organizacija omogočamo zaposlitev po vseh regijah Slovenije. Zaposlitev v okviru naše družbe zagotavlja sodelavcem visoko stopnjo ekonomske in socialne varnosti. Kadrovanje v naši organizaciji

temelji na preudarno in skrbno pripravljenem postopku izbora najboljših kadrov, karierni razvoj zaposlenih pa izvajamo skozi:

- prepoznavanje sposobnosti in potencialov zaposlenih ter njihovo vključevanje v razvojne aktivnosti organizacije,
- merjenje delovne uspešnosti,
- horizontalno napredovanje na delovnem mestu,
- razvoj vodstvenih kompetenc in strokovnih znanj v okviru vseživljenjskega učenja ter pridobivanja izkušenj za vertikalno in karierno napredovanje znotraj naše organizacije na podlagi internih razpisov prostih delovnih mest.

Zavedamo se, da je uspešnost družbe DARS odvisna predvsem od njenih sodelavcev ter njihovih sposobnosti, znanja in veščin. Samo zavzeti in visoko strokovno usposobljeni sodelavci imajo sposobnost dobrega predvidevanja, razumevanja, načrtovanja in prilagajanja delovnih procesov v organizaciji notranjim in zunanjim okoliščinam, to pa je temelj učinkovitega in uspešnega poslovanja družbe DARS. Zato v družbi DARS zagotavljamo svojim sodelavcem nenehni razvoj sposobnosti, znanj in veščin z ustreznim izobraževanjem in usposabljanjem tako znotraj družbe DARS kot tudi izven njenih okvirov in ki temelji na strateških in razvojnih potrebah organizacije. Izobraževanje in usposabljanje predstavlja odprt proces za potrebe in interese zaposlenih v smeri nadgradnje in izboljšanja njihovih funkcionalnih in strokovnih znanj ter osebne rasti in se sodelavcem omogoča v različnih izobraževalnih oblikah.

V Darsu se zavedamo pomena zagotavljanja varnosti delavcem pri delu saj veliko naših delavcev opravlja izredno nevarna dela na cesti, kjer njihova varnost ni odvisna samo od njih samih, ampak tudi od ravnanja uporabnikov cest. Zato smo varnost kot enega od pomembnih elementov za uspešno načrtovanje razvoja družbe vključili tudi v Strategijo 2017-2020.

V politiki upravljanja družbe je zaveza o preprečevanju nedovoljenih posegov v osebnost in dostojanstvo zaposlenih ter preprečevanje diskriminacije. V procesu izbire zaposlenih vsem kandidatom zagotavljamo enake možnosti, ne glede na spol, starost ali druge okoliščine.

Družba DARS ima dolgoletno zgledno prakso sodelovanja z zaposlenimi preko socialnih partnerjev. V okviru družbe organizirano delujeta dva reprezentativna sindikata in svet delavcev s katerim je sklenjen poseben participacijski dogovor oziroma dogovor o sodelovanju delavcev pri upravljanju. Družba s svetom delavcev izvede skupno posvetovanje za vse predvidene statusne ali organizacijske spremembe najmanj 15 dni pred sprejemom odločitve, prav tako pa sindikatoma in svetu delavcev posreduje v mnenje vsak akt, ki posega v pravice in dolžnosti zaposlenih.

Glavna tveganja in njihova obvladovanja

Izguba kompetentnega oz. ključnega kadra (nezaželena fluktuacija), porast deleža aktivno nezavzetih zaposlenih ter nezadostni viri za dvig kompetentnosti zaposlenih in posledično razvoja ciljne organizacijske kulture

Tveganje izgube kompetentnega oz. ključnega kadra v družbi DARS d. d. zmanjšujemo z oblikovanjem ustvarjalnega, varnega in zanimivega delovnega okolja. Z namenom pridobivanja povratnih informacij o delovnem okolju s strani zaposlenih izvajamo raziskave o organizacijski klimi in zadovoljstvu zaposlenih, katerih rezultati predstavljajo podlago za oblikovanje letnega programa aktivnosti. Za dvig kompetentnosti zaposlenih in izboljšanje organizacijske kulture je bilo v letu 2017 namenjenih več finančnih sredstev kot v predhodnih letih. Tako smo z namenom izboljšanja počutja zaposlenih na delu v preteklem letu izvajali ukrepe v okviru polnega certifikata Družini prijazno podjetje, ki med drugim zaposlenim omogoča lažje usklajevanje delovnih in družinskih obveznosti. Zaposlenim je bilo znotraj družbe omogočeno tudi izobraževanje in usposabljanje za osebni in profesionalni razvoj. Rezultati izvedene raziskave o organizacijski klimi in zadovoljstvu zaposlenih v letu 2017 pa kažejo izboljšanje ocen na vseh merjenih postavkah.

Da bi ugotovili delež aktivno nezavzetih zaposlenih, smo v letu 2017 izvedli merjenje zavzetosti. Rezultati kažejo povišanje deleža zavzetih zaposlenih in zmanjšanje deleža aktivno nezavzetih zaposlenih. Ukrepi, ki smo jih za zmanjšanje deleža aktivno nezavzetih zaposlenih izvajali v preteklem letu, so bili: izvajanje variabilnega nagrajevanja na podlagi ocene delovne uspešnosti, uspešna usposabljanja s področja vodenja in konstruktivne komunikacije, zaposlenim pa je bilo v večjem obsegu omogočeno tudi pridobivanje novega znanja na različnih strokovnih srečanjih v Sloveniji in v tujini.

Visoki stroški kadrovskega prestrukturiranja družbe ob uvedbi sistema DarsGo

Tveganje visokih stroškov v procesu kadrovskega prestrukturiranja področja cestninjenja ob uvedbi sistema DarsGo v letu 2017 smo obvladovali s sistematično organiziranimi aktivnostmi, in sicer najprej z aktivnostmi ciljnega internega preusposabljanja zaposlenih, s skrbno obravnavo varovanih kategorij zaposlenih ter nato z izvedbo ustreznega internega kadrovanja na delovna mesta v okviru elektronskega sistema cestninjenja. Prepoznano tveganje stroškovno zahtevnega kadrovskega prestrukturiranja družbe pa smo upoštevali že v sami fazi priprave specifikacij sistema DarsGo in v fazi implementacije, tako da smo v največji možni meri težili k čim večji avtomatizaciji poslovnih procesov.

Glavni kazalniki uspešnosti

V družbi DARS d. d. smo že desetič izvedli merjenje organizacijske klime, saj nas njeni rezultati v cilju doseganja višje motivacije in zadovoljstva zaposlenih usmerjajo k nenehnemu prizadevanju in izboljšavam organizacijskih sistemov in delovnega okolja. Skupni indeks se je v primerjavi z letom 2016 dvignil za 0,16 točke, prav tako pa so se ocene v letu 2017 izboljšale na vseh merjenih postavkah organizacijske klime. Rezultati kažejo, da imajo zaposleni visoko razvito odgovornost za kakovostno opravljanje, da podpirajo inovativnost, so pripadni družbi DARS, dobro strokovno usposobljeni in motivirani za delo.

Zavzetost zaposlenih pomembno vpliva na učinkovitost in uspešnost naše organizacije, zato v zadnjih letih med sodelavci družbe DARS po metodologiji Gallup merimo tudi njihovo zavzetost. Delež zavzetih zaposlenih v družbi DARS se je v letu 2017 povečal za kar 5,61 % in je za 2,36 % višji od povprečja v Sloveniji. Za 6,87 % se je glede na predhodno leto zmanjšal tudi delež aktivno nezavzetih zaposlenih, kar je pomemben pozitiven premik v zavzetosti naših sodelavcev.

Družba DARS se je vključila v partnerski projekt kompetenčnega centra za logistiko KoC LOGIN, v okviru katerega je pridobila 31.500 EUR sredstev iz Evropskega socialnega sklada za usposabljanje in izobraževanje zaposlenih in ki jih lahko črpa v letu 2017 in v letu 2018. V okviru omenjenega projekta je bilo v letu 2017 izvedenih sedem izobraževanj v skupni vrednosti 16.620 EUR.

Družba DARS se zaveda pomena znanja zaposlenih za uspešno opravljanje dela, kar se odraža v stalnem trendu rasti izobraževalnih ur v obdobju 2015 do 2017, še posebej intenzivno v okviru internega izobraževanja. V obdobju od leta 2013 se je obseg izobraževalnih ur povečal kar za 100 %.

Boj proti korupciji in podkupovanju

Politika in skrbni pregled

Človekove pravice spoštujemo preko veljavne zakonodaje ter preko internih kodeksov in dogovorov, ki se tičejo predvsem ne-diskriminacije na delovnem mestu, mobinga ter temeljnih ekonomskih in socialnih človekovih pravic.

Upoštevali smo zakonodajo in prakso s področja človekovih pravic (konvencije ILO, ustava RS, Zakon o varstvu pred diskriminacijo), so v naši družbi vzpostavljeni mehanizmi, ki preprečujejo deviacije na področju človekovih pravic, v kar najširšem pomenu besede. V družbi imamo sprejet Darsov kodeks ravnanja in Navodilo o zaščiti prijaviteljev koruptivnih, nezakonitih ali neetičnih ravnanj, katera sta nastala na osnovi Načrta integritete družbe DARS d. d., katerega podlaga je bil Zakon o integriteti in preprečevanju korupcije.

Darsov kodeks ravnanja in Navodilo o zaščiti prijaviteljev koruptivnih, nezakonitih ali neetičnih ravnanj določata ukrepe, s pomočjo katerih se v družbi DARS d. d. zagotavljajo potrebni ukrepi. Imenovali smo Komisijo integritete družbe DARS d. d., ki je pristojna za reševanje odstopanj od navedenih zahtev.

Glavna tveganja in njihova obvladovanja

Konflikt interesov zaposlenih v strukturi družbe ter nadzornih organih zmanjšuje neodvisnost in verodostojnost družbe med zaposlenimi in zunanjim okoljem. Sodelavci so dolžni svoje nadrejene seznaniti o vseh okoliščinah (poslovnih, družinskih ali drugih odnosih zunaj družbe), ki bi lahko vplivale na sprejemanje odločitev. V takem primeru velja za dobro prakso, da se sodelavec izloči iz konkretnega delovnega procesa.

Postopki oz. proces za ustrezno ravnanje najvišjega organa upravljanja, ki zagotavlja izogibanje konfliktu interesov ter tega obvladuje, so navedeni v Dogovoru o preprečevanju in odpravljanju posledic mobinga v družbi.

Ključni kazalniki uspešnosti

Zloraba notranjih informacij, poslovnih skrivnosti, osebnih podatkov, korupcija in podkupovanje je za družbo Dars d. d. nesprejemljiva ter prepovedana in velja ničelna toleranca do naklepnih kaznivih dejanj. Število potrjenih primerov korupcije želimo ohraniti na nič.

Dr. Tomaž Vidic
predsednik uprave



Mag. Gašper Marc
član uprave



Vili Žavrlan
član uprave



Marjan Sisinger
delavski direktor/član uprave



Ljubljana, 27. junij 2018

DARS

DARS D.D. 1
DRUŽBA ZA AVTOCESTE
V REPUBLIKI SLOVENIJI

I.3 Predstavitev družbe DARS d. d.

I.3.1 Podatki o družbi

NAZIV ²	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d. DARS d. d.
SEDEŽ ³	Ulica XIV. divizije 4, 3000 Celje Telefon: (03) 426 40 71 Telefaks: (03) 544 20 01
IZPOSTAVA	Dunajska 7, 1000 Ljubljana Telefon: (01) 300 99 00 Telefaks: (01) 300 99 01
SPLETNI STRANI	www.dars.si www.promet.si
LETO USTANOVITVE	1993
REGISTRSKI VLOŽEK	1/06158/00, Okrožno sodišče v Celju
USTANOVITELJ	Republika Slovenija
PRAVNA OBLIKA ORGANIZACIJE	delniška družba v lasti države
LASTNIK (delničar) ⁴	Republika Slovenija (100 %)
MATIČNA ŠTEVILKA	5814251000
ŠIFRA OSNOVNE DEJAVNOSTI ⁵	52.210 Promet, logistika in komunikacija
IDENTIFIKACIJSKA ŠTEVILKA ZA DDV	SI92473717
OSNOVNI KAPITAL	2.322.284.140 EUR
KAPITALIZACIJA	Celotni kapital 2.811.184.886 EUR Nominalna vrednost izdanih obveznic v nominalni vrednosti: 163.779.470 EUR
ŠTEVILO IZDANIH DELNIC	55.650.231 EUR
Lokacija delovanja (trg) ⁶	Republika Slovenija
Število zaposlenih ⁷	1240
Čisti prihodki od prodaje	442.244.312 EUR

² GRI GS 102-1.

³ GRI GS 102-3.

⁴ GRI GS 102-5.

⁵ GRI GS 102-2.

⁶ GRI GS 102-4.

⁷ GRI GS 102-7.

I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja

Poslanstvo

S sodobnimi pristopi in odgovorno do okolja optimiziramo pretočnost prometa ter zagotavljamo varnost in udobnost na slovenskem avtocestnem omrežju.

Vizija

Povezani v prihodnost

Vodilo našega sedanjega in prihodnjega delovanja je povezljivost v vseh možnih oblikah. To pomeni, da je naša vizija usmerjena:

- na uporabnike, s katerimi smo povezani v skrbi za njihovo varnost, zanesljivost in udobje na njihovi poti;
- na trajnostni razvoj družbe in celotnega njenega okolja, s katerim smo povezani v skrbi za še učinkovitejše in uspešnejše delovanje kot tudi odgovoren odnos do vseh naših deležnikov: lastnika, poslovnih partnerjev, lokalne skupnosti, širšega evropskega prostora, naravnega okolja itd. in povezovanje s sorodnimi institucijami;
- na potrebe zaposlenih, s katerimi smo povezani z namenom zagotavljanja varnega, ustvarjalnega in zanimivega delovnega okolja.

Temeljne vrednote⁸

Varnost

Skrbimo za varno okolje, v katerem delujemo: za varno delovno okolje naših zaposlenih, za varno počutje naših poslovnih partnerjev in naših uporabnikov na slovenskem avtocestnem omrežju (smo njihov zanesljiv partner na cesti) ter ohranitev naravnega okolja.

Odgovornost

Odgovorno do sebe in do naše družbe skrbimo za prevzete delovne obveznosti in kakovostno uresničevanje zadanih nalog z mislijo na naše uporabnike, naše okolje (harmonizacijo naših aktivnosti z zmožnostmi in potrebami naravnega okolja) in na druge deležnike, s katerimi poslujemo (dobavitelji, izvajalci, drugi poslovni partnerji, lastnik, lokalna skupnost – smo zanesljiv poslovni partner).

Razvoj

Neprestano spodbujamo nove inovativne in sodobne pristope in razvijamo nove oz. izboljšujemo obstoječe storitve naše družbe, pri čemer se zavzemamo tudi za povečevanje energetske učinkovitosti. Ustvarjalno in inovativno razmišljamo, saj se zavedamo, da lahko le tako oblikujemo inovativne storitve z visoko stopnjo dodane vrednosti za uporabnike, zaposlene, podjetje, lastnika.

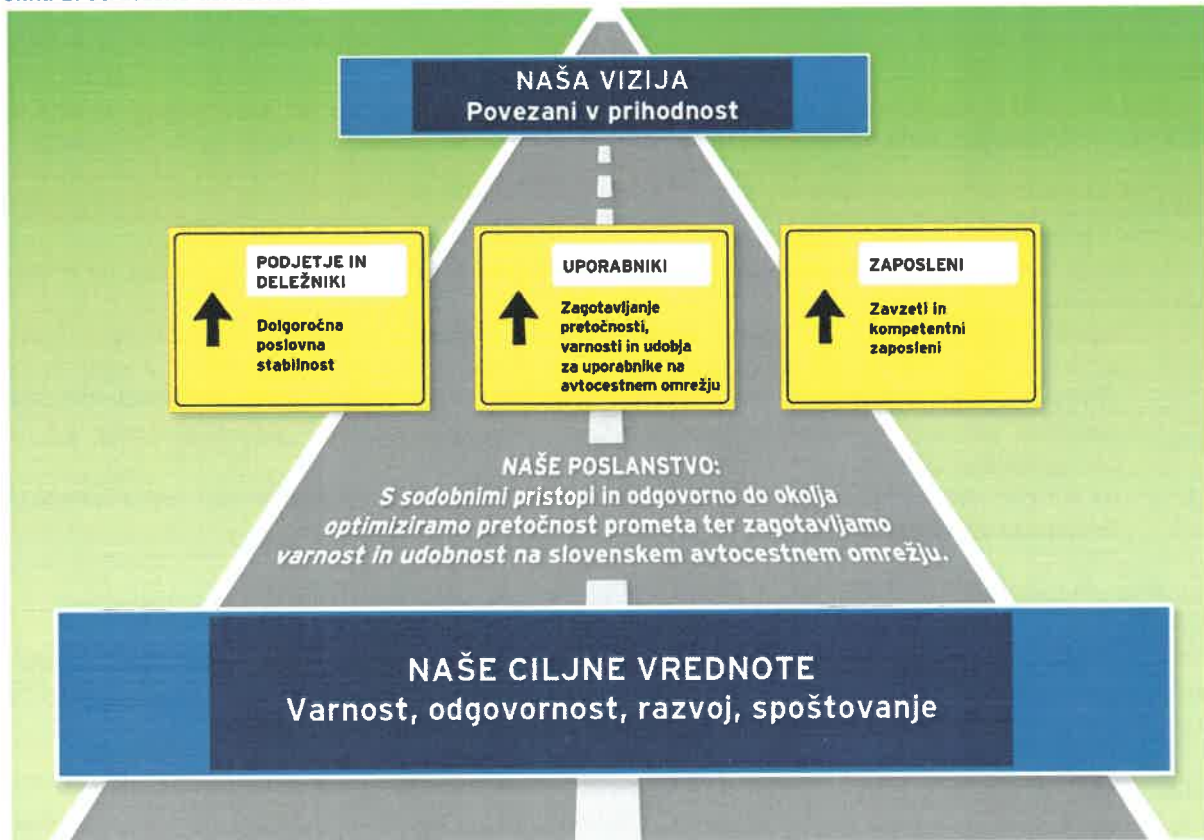
Spoštovanje

V našem vsakodnevnem delovanju zasledujemo visoko mero spoštovanja in zaupanja do vseh deležnikov naše družbe, kar se izkazuje v dejanjih in ravnanjih med zaposlenimi, do uporabnikov, do lastnika in poslovnih partnerjev.

⁸ GRI GS 102-16.

Strateške usmeritve družbe DARS d. d.⁹

Slika 1: Strateške usmeritve družbe DARS d. d.



Zagotavljanje varnosti, pretočnosti in udobja za uporabnike na avtocestnem omrežju

- zagotavljanje prometne varnosti
- zagotavljanje pretočnosti prometa
- zagotavljanje uporabnikom prijaznih storitev

Dolgoročna poslovna stabilnost

- zagotovitev dolgoročno stabilnega poslovanja
- uvajanje vitkega poslovanja
- implementacija poslovne odličnosti

Zavzeti in kompetentni zaposleni

- neprestana krepitev kompetentnosti
- razvoj voditeljstva v družbi
- oblikovanje ustvarjalnega, varnega in zanimivega delovnega okolja

Politika integriranega sistema vodenja

Vodstvo in vsi zaposleni v družbi bomo s strokovnim in odgovornim opravljanjem svojega dela naredili vse, da bomo izpolnili zahteve in pričakovanja naših deležnikov: uporabnikov, lastnika, zaposlenih, okolja in druge zainteresirane javnosti. Naš poslovni uspeh je skrbno načrtovan, voden in nadzorovan. Zavezuje se k neprestanemu izboljševanju vseh poslovnih procesov, s poudarkom na preventivnem delovanju.

⁹ GRI GS 103-1.

Naš cilj je kakovostno, okoljsko in energetska učinkovito delovanje ter zaposlenim, zunanjim izvajalcem in uporabnikom varna in celovita storitev.

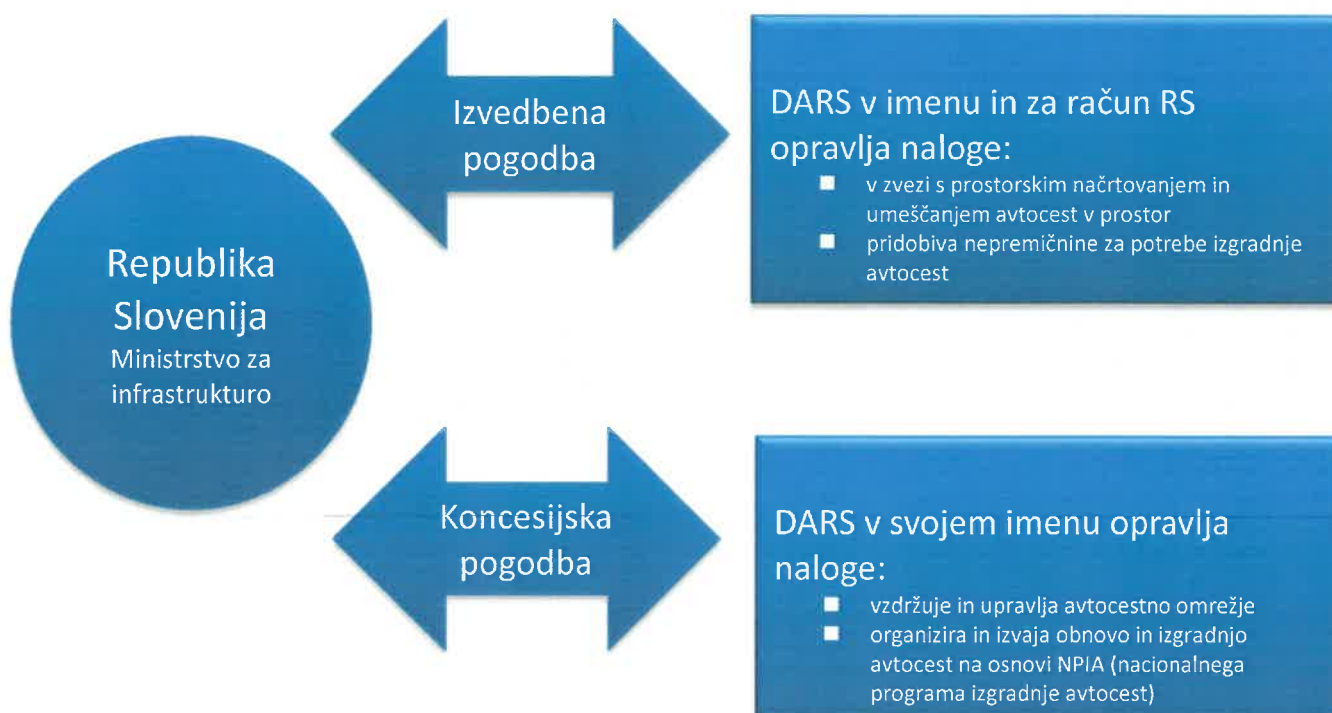
Politiko sistema vodenja uresničujemo na naslednji način:

- z odgovornim odločanjem na podlagi konkretnih informacij in dejstev,
- z vzpostavljanjem dobrih pogojev in odnosov vseh deležnikov znotraj in izven družbe,
- s spodbujanjem proaktivnega delovanja s poudarkom na inovativnosti zaposlenih,
- z upravljanjem prepoznanih tveganj in udejanjanjem zaznanih priložnosti,
- s povečevanjem učinkovitosti rabe vseh vrst materialov in energije v celotnem življenjskem ciklu storitve,
- z doslednim spoštovanjem zakonodaje, drugih obvezujočih zahtev in razvojnih usmeritev,
- z vzajemno koristnim sodelovanjem s partnerji in drugimi zunanjimi izvajalci,
- s podpiranjem razvoja stroke in pridobivanjem novih znanj in veščin,
- z aktivnim komuniciranjem znotraj družbe in z zunanjimi javnostmi,
- z zavezanostjo preprečevanja poslabšanja zdravja zaposlenih in poškodb,
- z vzpostavljanjem in doseganjem merljivih ciljev izboljšav na vseh področjih poslovanja,
- pri nabavi izdelkov in storitev ter pri načrtovanju novih rešitev načrtno upoštevamo vse vidike poslovanja (okolje, energija, kakovost, varnost, ekonomika).

Uprava se zavezuje, da bo po svojih najboljših močeh in s svojim osebnim zgledom vztrajala doseči navedene cilje.

I.3.3 Dejavnosti družbe DARS d. d.¹⁰

Slika 2: Dejavnosti družbe DARS d. d.



¹⁰ GRI GS 102-2.

Družba DARS d. d. je bila ustanovljena na podlagi ZDARS leta 1993, poslovati pa je začela 1. 1. 1994. Do 31. 12. 2003 je imela status javnega podjetja v obliki delniške družbe, od 1. 1. 2004 pa ima položaj delniške družbe kot gospodarske družbe. Edina ustanoviteljica in delničarka družbe DARS d. d. je Republika Slovenija, ki jo skladno z novim Zakonom o Slovenskem državnem holdingu (ZSDH-1/Ur. l. RS, št. 25/2014) zastopa Slovenski državni holding, d. d., (v nadaljevanju SDH). DARS d. d. pri svojem poslovanju upošteva pri SDH sprejeti Kodeks korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države kakor tudi Priporočila in pričakovanja SDH kot upravljavca kapitalskih naložb Republike Slovenije, katerih cilj je vzpostaviti boljši sistem korporativnega upravljanja kapitalskih naložb države, urejenost družb in posledično boljše poslovanje družb.

Konec leta 2010 je začel veljati ZDARS-1, v skladu s katerim DARS d. d.:

- v imenu RS in za njen račun opravlja posamezne naloge v zvezi s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor ter naloge v zvezi s pridobivanjem nepremičnin za potrebe gradnje avtocest;
- izvaja gradnjo avtocest v svojem imenu in za svoj račun;
- upravlja in vzdržuje avtocestne odseke, za katere pridobi koncesijo za gradnjo.

Država prek razvojnih dokumentov ohranja strateški nadzor nad razvojem avtocest z določanjem novih odsekov in rokov, v katerih morajo biti ti novozgrajeni odseki predani v promet.

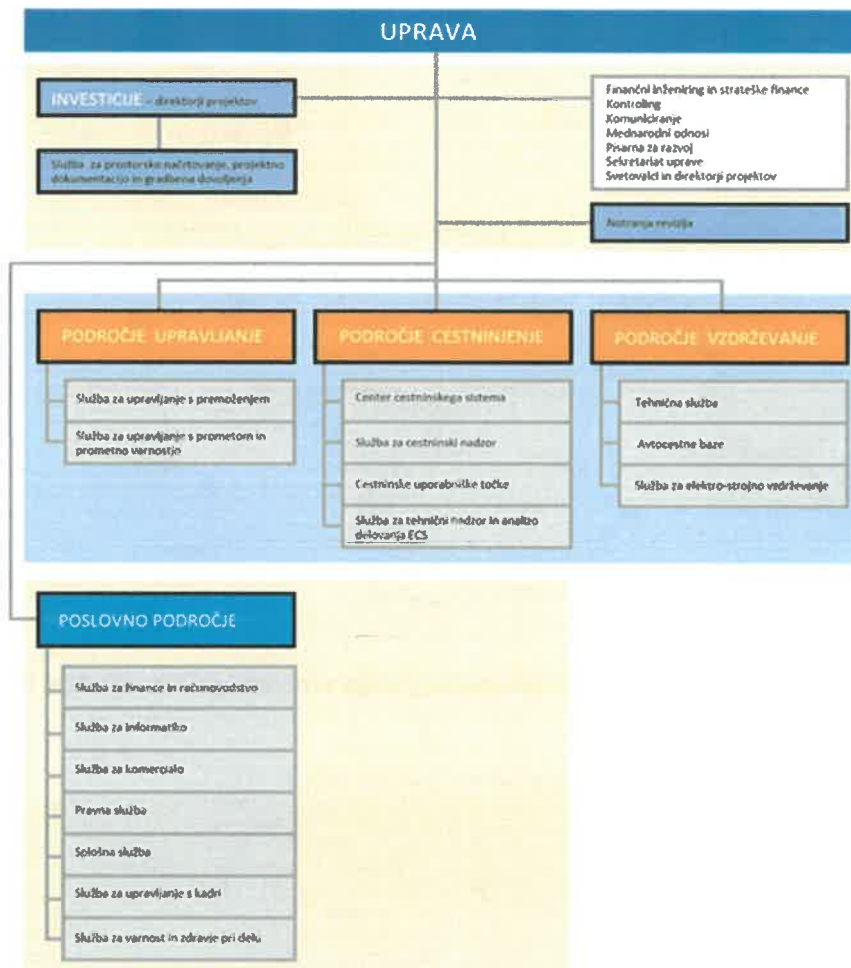
ZDARS-1 določa status, naloge in obveznosti družbe DARS d. d. ter ureja stvarnopravna razmerja v zvezi z avtocestami. DARS d. d. se je s tem zakonom preoblikoval v koncesionarja, ki mu je bila za obdobje trajanja koncesijskega razmerja podeljena stavbna pravica na zemljiščih, na katerih bo gradil, in prevzema vse finančne obveznosti, povezane z gradnjo avtocestnih odsekov. ZDARS-1 prav tako določa, da DARS d. d. v imenu RS in za njen račun opravlja posamezne naloge, povezane s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor, ter naloge v zvezi s pridobivanjem nepremičnin za potrebe gradnje avtocest. Zakon nadalje določa, da DARS d. d. nadaljuje gradnjo avtocest in hitrih cest, ki so se začele graditi pred uveljavitvijo ZDARS-1, in da še naprej upravlja in vzdržuje obstoječe avtoceste in hitre ceste v RS.

Skladno z ZUJF, ki je začel veljati leta 2012, je stavbna pravica, ustanovljena v korist DARS d. d., odplačna.

I.3.4 Organizacijska struktura¹¹

Slika 3: Organizacijska struktura družbe DARS d. d.

Makro in mezo organizacijska struktura družbe



I.3.5 Avtoceste in hitre ceste v Republiki Sloveniji

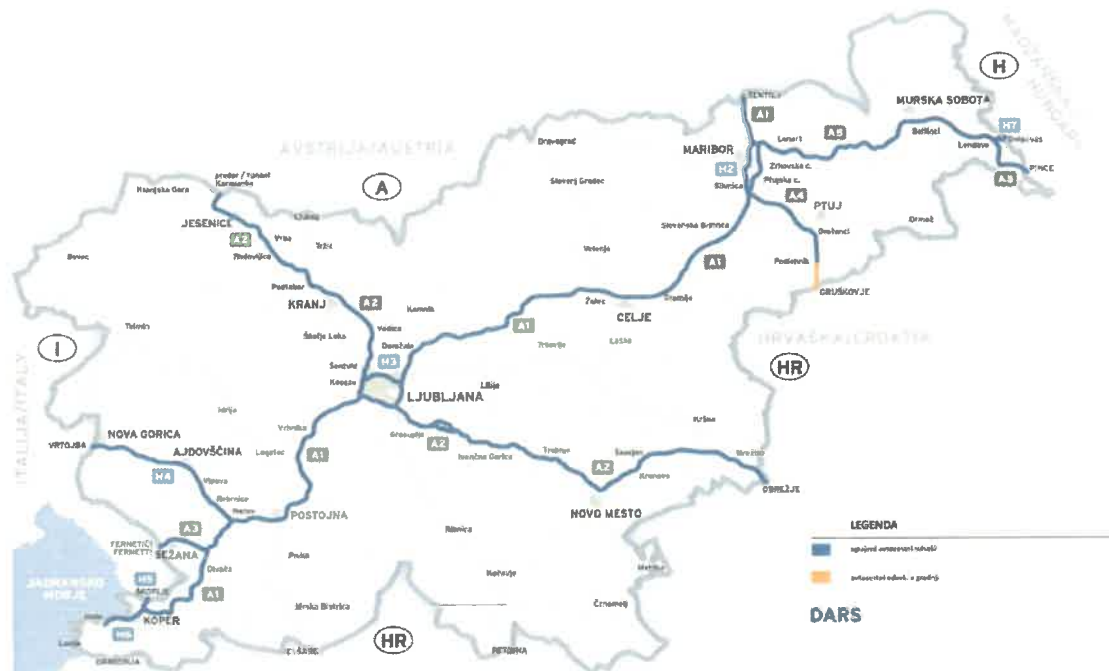
Republika Slovenija je leta 1994 s posebno pogodbo na DARS d. d. prenesla upravljanje in vzdrževanje vseh zgrajenih avtocest in infrastrukturnih objektov ter naprav na njih. RS je tako prenesla na DARS d. d. 198,8 kilometra do takrat zgrajenih dvopasovnih in štiripasovnih avtocest in hitrih cest ter 67,5 kilometra priključkov.

Z izvajanjem NPJA se je omrežje v upravljanju in vzdrževanju DARS d. d. postopno povečevalo. Ob koncu leta 2017 je družba upravljala 617,6 kilometra avtocest, 139,8 kilometra priključkov nanje, 22,3 kilometra razcepov in 36,4 kilometra drugih cest.¹²

¹¹ GRI GS 102-18.

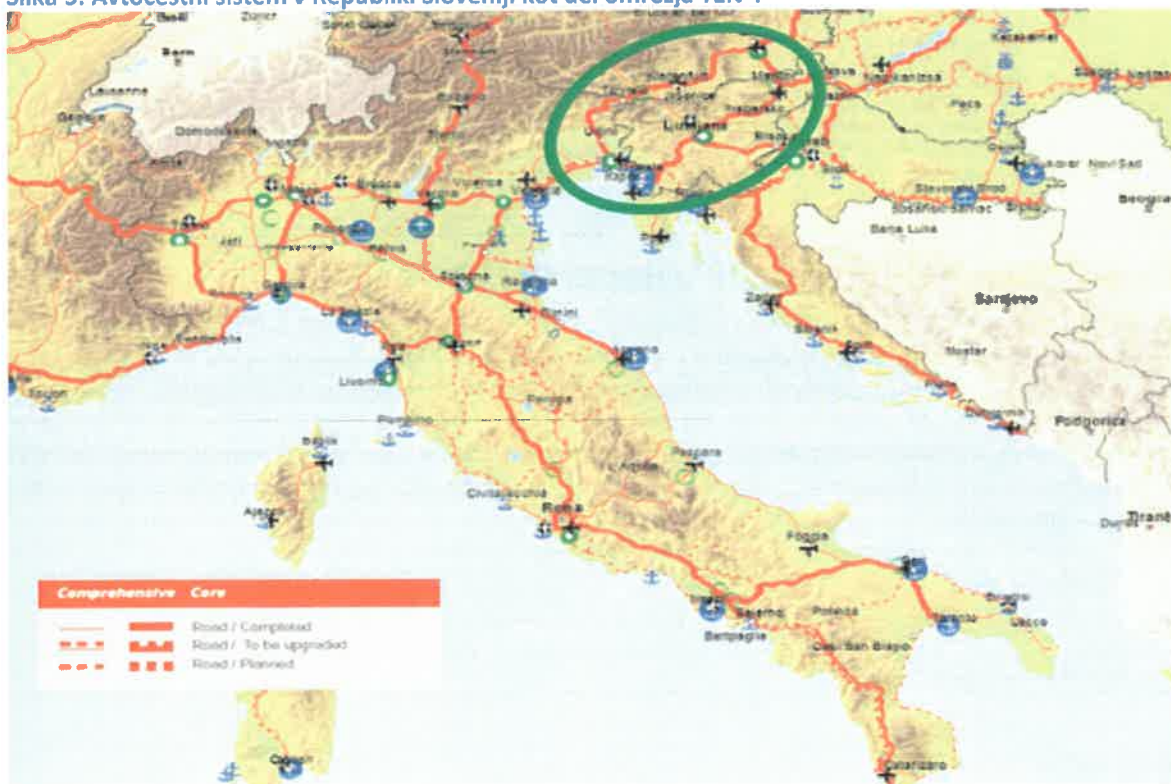
¹² GRI GS 102-7.

Slika 4: Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji, december 2017
Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji



Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji kot del vseevropskega prometnega omrežja TEN-T (Trans-European Transport Network)

Slika 5: Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji kot del omrežja TEN-T



I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest¹³

Tunel Karavanke (2. cev)

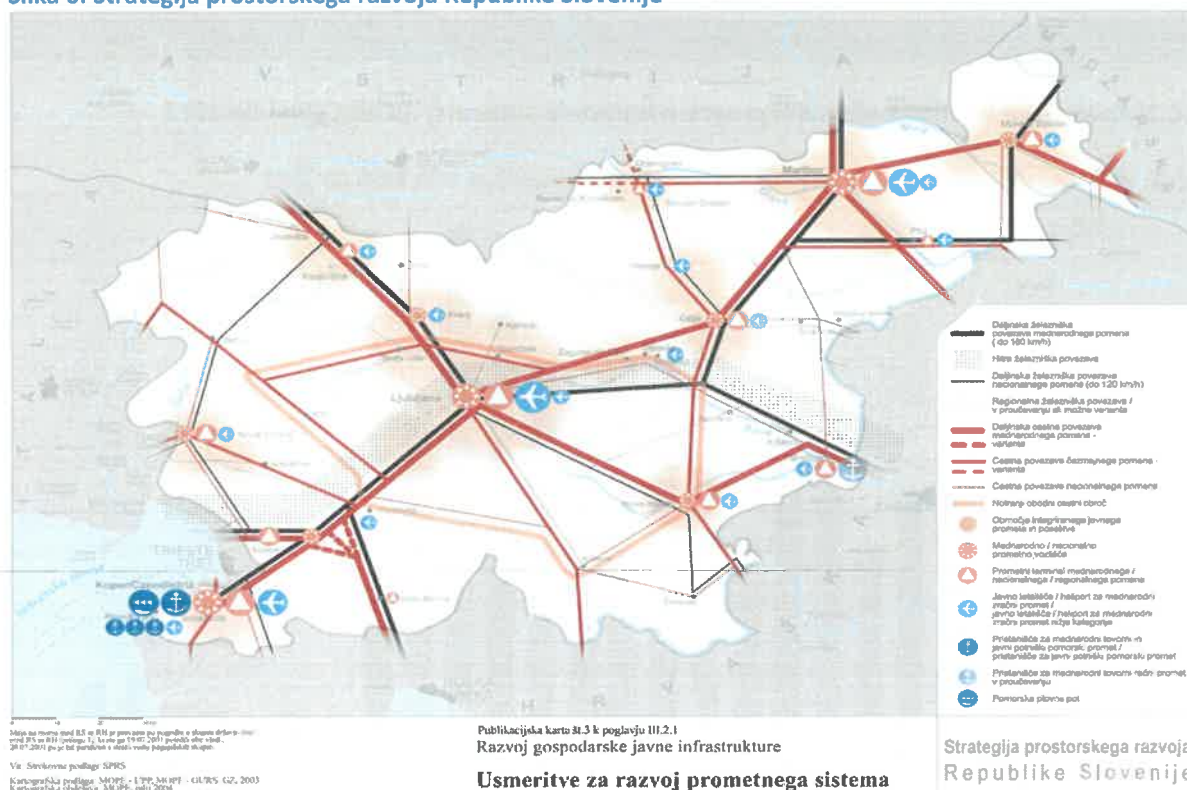
Avtocestni predor Karavanke leži na vseevropskem prometnem omrežju TEN-T in povezuje avtocesto A2 v Republiki Sloveniji z avtocesto A11 v Republiki Avstriji. Predor na tem delu omrežja predstavlja ozko grlo, saj je zgrajen kot enocestni dvopasovni predor, v katerem poteka promet dvosmerno. V skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta št. 2004/54/ES o minimalnih varnostnih zahtevah za predore na vseevropskem cestnem omrežju je treba v sodelovanju z Republiko Avstrijo čim prej zagotoviti polni avtocestni profil med avtocestama A2 in A11. S ciljem zagotavljanja boljše pretočnosti ter večje prometne varnosti se načrtuje novogradnja druge predorske cevi ter novogradnja manjkajočega dela avtoceste z vsemi potrebnimi spremljajočimi ureditvami, med katerimi so tudi lokacije za odlaganje viškov odkopanega materiala. Načrtovane ureditve so na območju občin Jesenice in Kranjska Gora.

Tretja razvojna os

Izraz tretja razvojna os pomeni prometno povezavo, ki bo v prihodnosti potekala od severne proti jugovzhodni Sloveniji (od meje z Avstrijo do meje s Hrvaško). Del povezave sta tudi novi državni cesti od avtoceste A2 pri Novem mestu do priključka Maline ter od priključka Šentrupert na avtocesti A1 do priključka Slovenj Gradec jug.

V Odluku o strategiji prostorskega razvoja Slovenije je tretja prometna os omenjena kot cestna povezava, ki se iz smeri avstrijske Koroške skozi Slovenj Gradec in Velenje navezuje na avtocesto pri Celju in se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb–Reka. Investicija v tretjo os je vključena v Resolucijo o Nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (povezava: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2016-01-3211>).

Slika 6: Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije



¹³ GRI GS 203-1.

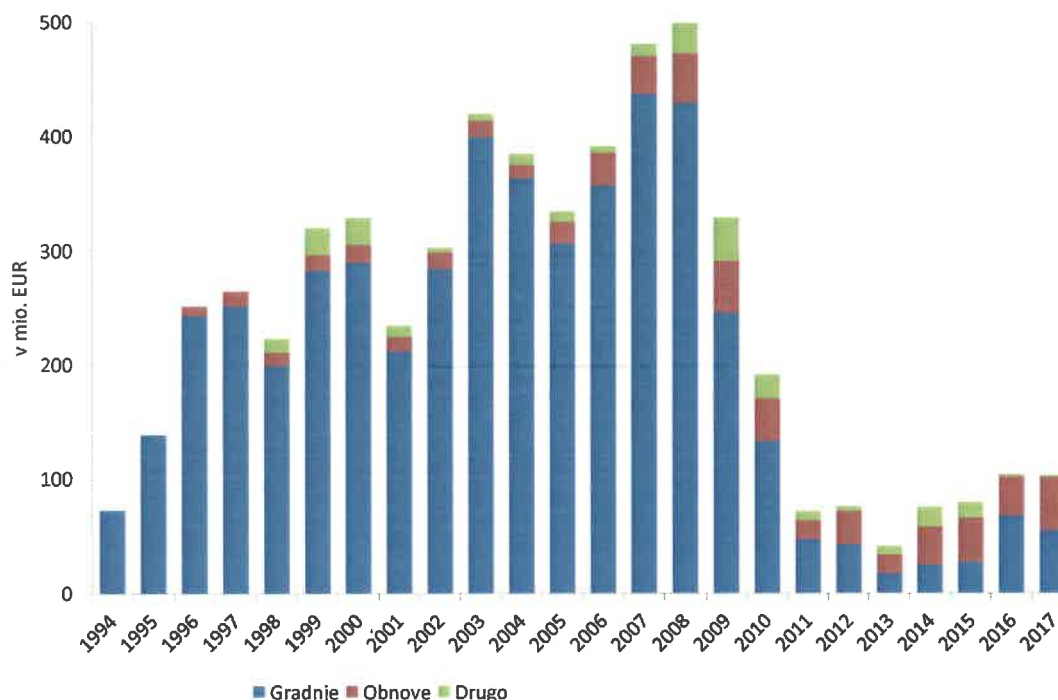
I.3.6.1 Načrtovane investicije od leta 2017 do 2020

Tabela 1: Načrtovane večje investicije DARS d. d. od leta 2018 do 2020 v mio. EUR (vir: Rebalans poslovnega načrta 2018)

	realizacija 2017	plan 2018	plan 2019	plan 2020	Skupaj 2017–2020
SLIVNICA–GRUŠKOVJE: Draženci–Gruškovje	43,83	13,88	0,45	0,00	58,16
ŠMARJE - SAP avtocestni priključek	2,82	0,02	0,00	0,00	2,84
DRAGOMER avtocestni priključek	0,10	0,22	10,23	5,97	16,52
GRADNJA PROTIHRUPNIH OGRAJ	0,22	4,76	4,30	2,00	11,28
GRADNJA PROTIVETRNE ZAŠČITE	0,02	2,97	0,55	10,66	14,20
TUNEL KARAVANKE (2. cev)	1,60	10,84	35,22	35,22	82,88
DarsGo (ECS – elektronski cestninski sistem)	3,37	69,19	20,00	5,00	97,57
HAJDINA–ORMOŽ: Markovci–Gorišnica	0,07	0,25	5,95	7,25	13,52
KOSEZE–KOZARJE: razširitev v šestpasovnico (gradnja, preostalo)	0,16	0,33	1,06	17,00	18,55
3. razvojna os sever: Velenje–Slovenj Gradec	0,06	2,70	5,53	29,31	37,60
3. razvojna os sever: Šentrupert–Velenje	0,05	1,90	4,56	25,94	32,46
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (I. etapa – etapi 1 in 2)	0,54	1,45	8,75	18,03	28,76
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (I. etapa – etapi 3 in 4)	0,01	0,16	7,80	8,29	16,26
Skupaj	52,86	108,68	104,39	164,67	430,60
OBNOVE AVTOCEST	46,65	65,80	64,08	63,26	239,79
Druge investicije	10,43	32,61	54,65	30,87	128,56
Skupaj	109,94	207,09	223,12	258,80	798,95

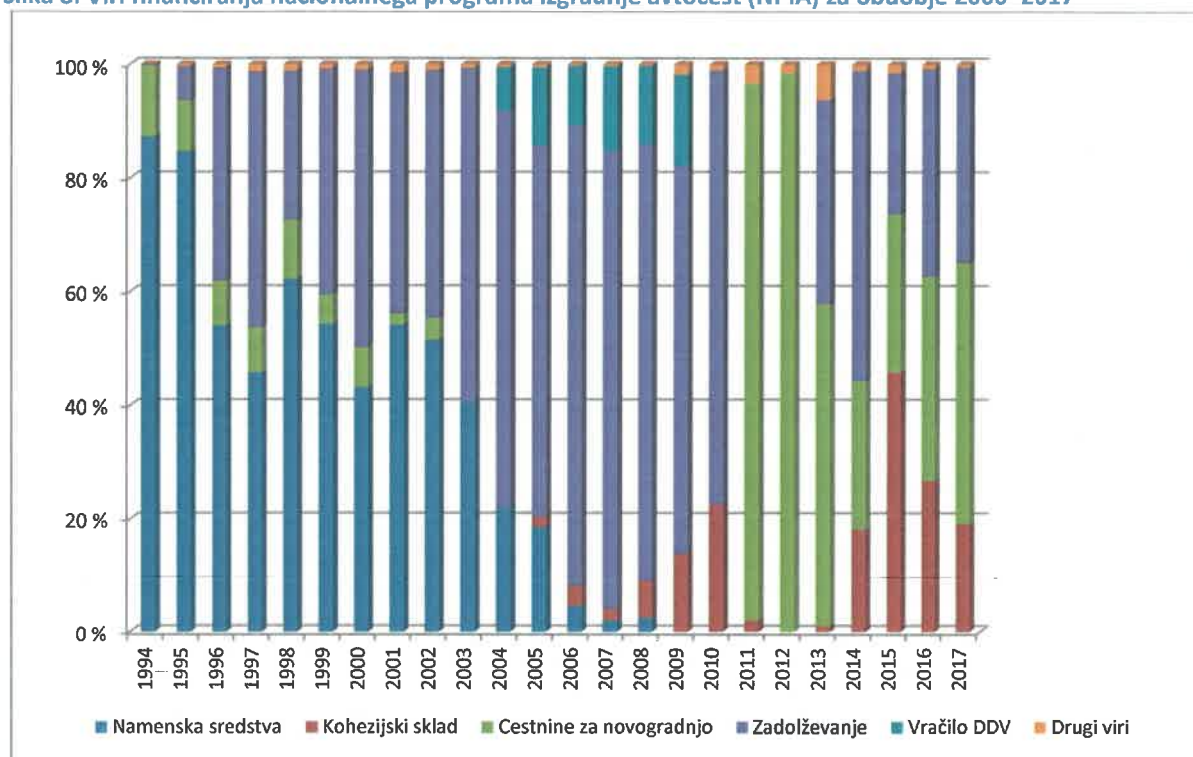
I.3.6.2 Investicije v NPJA (nacionalni program izgradnje avtocest) od leta 1994 do 2017

Slika 7: Investicije v NPJA (nacionalni program izgradnje avtocest) od leta 1994 do 2017



I.3.6.3 Viri financiranja NPIA (nacionalnega programa izgradnje avtocest) od leta 2000 do leta 2017

Slika 8: Viri financiranja nacionalnega programa izgradnje avtocest (NPIA) za obdobje 2000–2017



I.3.7 Samoocena po modelu odličnosti EFQM

V skladu s »Priporočili in pričakovanji Slovenskega državnega holdinga« je uprava družbe DARS d. d. imenovala delovno skupino za izvedbo samoocene po modelu odličnosti EFQM 2013. Skupina je v skladu z zahtevami modela izvedla samooceno in pripravila poročilo, ki vsebuje ugotovitve, akcijski načrt s 34 ukrepi ter kratkoročne in srednjeročne želene cilje poslovanja družbe na področju kakovosti in odličnosti.

Uprava družbe daje priporočilom in pričakovanjem SDH velik pomen in je s tem v zvezi dokument »Strategija DARS d. d. 2017–2020« v okviru devetih strateških ciljev prepoznala v okviru »Strateške smernice dolgoročne poslovne stabilnosti«, strateški cilj »SC 6 Implementacija poslovne odličnosti«, s ključnim kazalnikom »Doseči 500 točk do leta 2020 glede na zahteve modela EFQM«.

Nadzorni svet obravnava poročilo o realizaciji ukrepov samoocene po modelu odličnosti EFQM na vsakih šest mesecev ter potrdi primernost uvedenih ukrepov.

I.3.8 Integrirani sistem vodenja

Integrirani sistem vodenja vključuje vidik kakovosti po zahtevah standarda ISO 9001, vidik ravnanja z okoljem po zahtevah standarda ISO 14001, vidik varnosti in zdravja pri delu po zahtevah standarda BS OHSAS 18001 in vidik sistema upravljanja energije po zahtevah standarda ISO 50001. Vsi vidiki skupaj sestavljajo enovit sistem vodenja, ki je opisan v Poslovniku sistema vodenja in pripadajočih dokumentih.

Temelj integriranega sistema vodenja in zahtev standardov so nenehne izboljšave na podlagi pristopa PDCA (planiraj, izvedi, preveri in ukrepaj), ki je gonilo napredka in optimizacije poslovnih procesov na vseh področjih delovanja družbe.

Z namero vzpostavitve projekta uvedbe sistema upravljanja energije po standardu ISO 50001, katerega zahteve smo integrirali v sistem vodenja kakovosti, ravnanja z okoljem ter varnosti in zdravja pri delu, smo v januarju 2017 potrdili uspešnost uvedenih zahtev z izvedenim 2. delom certifikacijske presoje s strani neodvisne akreditirane institucije.

Z namenom zagotavljanja kredibilnosti sistema vodenja kakovosti, ravnanja z okoljem in varnosti in zdravja pri delu le-te redno in uspešno certificiramo s strani zunanje akreditirane institucije.

I.4 O POROČILU

Poročilo o trajnostnem razvoju družbe DARS d. d. podaja informacije o ekonomskih, okoljskih, družbenih in upravljaljskih učinkih in rezultatih delovanja družbe. Strategija družbe DARS d. d. zasleduje dolgoročne cilje, usmerjene k trajnostnemu razvoju, in družbo usmerja k družbeno odgovornemu delovanju v prihodnosti. S poročanjem o svojem trajnostnem delovanju družba po eni strani svojim deležnikom zagotavlja kvalitetne informacije o družbeno odgovornem ravnanju družbe, po drugi strani pa na podlagi sodelovanja in prepoznavanja potreb in interesov deležnikov tudi lažje oblikuje odločitve za družbeno odgovorno ravnanje v prihodnosti. Naše ključno vodilo je povezljivost našega poslovanja v vseh možnih oblikah in z vsemi možnimi deležniki.

I.4.1 Trajnostno poročanje

Izjava o nefinančnem poslovanju

Trajnostno poročilo družbe DARS d. d. za leto 2017 vsebuje vse zahtevane informacije, ki so potrebne za objavo »Izjave o nefinančnem poslovanju« in je tako skladno s spremembami Zakona o gospodarskih družbah (ZGD-1J-Ur. list RS 15/2017 z dne 31. 3. 2017) to je 56., 57., 60 a. in 70 c. člena ZGD-1J) in z zahtevami Smernic za nefinančno poročanje (metodologija za poročanje o nefinančnih informacijah), ki so bile sprejete in objavljene v Uradnem listu Evropske unije v mesecu juliju 2017, ter Direktive o razkritju nefinančnih informacij in informacij o raznolikosti nekaterih podjetij. Smernice se bodo začele uporabljati v letu 2018, in sicer v zvezi z informacijami za poslovno leto 2017.

Naše prvo trajnostno poročilo po standardih GRI

Prvo samostojno trajnostno poročilo družbe DARS d. d. je velik mejnik družbe na poti poročanja glede trajnostnega razvoja podjetja, kjer družba sledi mednarodnim standardom trajnostnega poročanja Global Reporting Initiative (GRI GS), osnovna raven,¹⁴ in s tem bistveno izboljšuje kvaliteto trajnostnega dela preteklih letnih poročil v celovito poročilo, ki poudarja bistvenost poslovanja družbe. Družba o trajnostnem razvoju oz. družbeni odgovornosti poroča v svojih letnih poročilih že od leta 2009 dalje, zadnje letno poročilo je bilo za leto 2016 objavljeno 26. 4. 2017.¹⁵ V trajnostno poročilo so bile vključene oz. so ga pripravile vse strokovne službe družbe DARS. Trajnostno poročilo družbe DARS se nanaša na posamezno poslovno in koledarsko leto in ga bo družba objavljala vsako leto.¹⁶

I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS d. d.

Družba DARS d. d. se zaveda svoje odgovornosti do ljudi, okolja in družbe. Tako trajnostno uresničuje družbeno odgovornost v vseh projektih in dolgoročnih načrtih in na vseh nivojih. Ambiciozni in jasno določeni cilji zagotavljajo, da bo javnost še nadalje prepoznavala DARS kot odgovorno in v prihodnost usmerjeno podjetje.

¹⁴ GRI GS 102-54.

¹⁵ GRI GS 102-51.

¹⁶ GRI GS 102-50, 102-52.

Strateške usmeritve družbe DARS d. d.

Prikaz strategije DARS d. d. za obdobje 2017–2020, ki povezuje vizijo in njene deležnike s tremi ključnimi strateškimi smernicami DARS d. d., je podrobneje razviden iz poglavja 1.2.3 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja, od katerih je osrednja dolgoročna poslovna stabilnost, ki se s svojo vsebino in strateškimi cilji pomembno navezuje tudi na uresničevanje prve (Zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike na avtocestnem omrežju) z uporabniki kot ciljnim deležniki in tretje strateške smernice (Zavzeti in kompetentni zaposleni) z zaposlenimi kot ciljnim deležniki.

Omeniti velja tudi vlogo oz. prispevek družbe DARS k globalnemu razvoju, to je z upoštevanjem ciljev globalnega trajnostnega razvoja t. i. »Sustainable development Goals (SDG)«, sprejetih s strani držav članic Združenih narodov, katerih namen je vlaganje naporov v razvoj celotne družbe, ekonomijo, znanost in civilno družbo – kar bo igralo pomembno vlogo v doseganju pomembnih ciljev celotne družbe do leta 2030.

Spodaj navajamo vseh 17 ciljev trajnostnega razvoja, le-ti pa so dostopni tudi na povezavi Ministrstva za zunanje zadeve:

http://www.mzz.gov.si/zunanja_politika_in_mednarodno_pravo/mednarodno_razvojno_sodelovanje_in_humanitarna_pomoc/politike_mrs/cilji_trajnostnega_razvoja/ <https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs>

Slika 9: Cilji globalnega trajnostnega razvoja Združenih narodov (SDG)



Družba DARS d. d. s svojim delovanjem poskuša prispevati k osmim ciljem trajnostnega razvoja; povezljivost vizije in strateških ciljev družbe DARS d. d. je razvidna s spodnje slike:

Slika 10: Povezljivost strateških ciljev družbe DARS z osmimi cilji globalnega trajnostnega razvoja (SDG)

**Povezani v prihodnost**

Mir pravičnost in močne institucije: S spoštovanjem načel pravne države in ukrepi, s katerimi preprečujemo korupcijo in podkupovanje ter s tem krepimo našo integriteto ter ugled prispevamo k cilju 16.

Bistvene vsebine: Korporativna integriteta in skladnost poslovanja.

Kazalnik: Število potrjenih primerov korupcije želimo ohraniti na nič.



Partnerstva za doseganje ciljev: Vodilo poslovanja družbe DARS je povezanost v vseh možnih oblikah, saj le tako lahko prispevamo k bolj trajnostni družbi.

Bistvene vsebine: Posredni ekonomski vplivi na družbo, zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike AC, vključenost v skupnost in razvoj.

Kazalnik: Doseči indeks zadovoljstva uporabnikov 78 do leta 2020. Izvedba pilotnega projekta C-ROADS (C-ITS) do 2020. Zagotovitev regionalne evropske interoperabilnosti cestninjenja do 2020.



Življenje na kopnem: Osredotočenost družbe DARS d. d. na biotsko raznovrstnost in okoljsko odgovornost prispeva k zaščiti kopenskih ekosistemov.

Bistvene vsebine: Prostorsko načrtovanje in umeščanje v prostor, biotska raznovrstnost, ravnanje z odpadki in varovanje vode.

Kazalnik: Izpolnitev zahtev okoljevarstvenih soglasij.



Cenovno dostopna in čista energija: Družba DARS si prizadeva za energetske učinkovitost, ogljični odtis in ukrepe, s katerimi se zmanjšuje poraba energije, kar prispeva k cilju 7.

Bistvene vsebine: Raba energija, emisije.

Kazalnik: Zmanjšanje porabe električne energije do leta 2020 za 5 %, porabe energentov za ogrevanje za 10 % do leta 2020 in emisij CO2 energentov za ogrevanje za 20 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015.

6 ČISTA VODA
IN SANITARNA
UREDITEV

Dostop do vode: Z gospodarnim ravnanjem z vodo in aktivnostmi na področju zaščite naravnih vodnih virov ob izrednih dogodkih si družba DARS prizadeva za trajnostno gospodarjenje z vodnimi viri in ohranjanje le-teh.

Bistvene vsebine: Varovanje vode, ravnanje z odpadki.

Kazalnik: Izpolnjevanje zakonodajnih zahtev ter dobrih praks družbe.

Zagotavljanje varnosti, pretočnosti in udobja za uporabnike na avtocestnem omrežju

3 ZDRAVJE IN
DOBRO POČUTJE

Zdravje in dobro počutje: DARS s svojimi prizadevanji za izboljšanje varnosti v cestnem prometu zaradi zmanjšanja števila prometnih nesreč aktivno prispeva k uresničitvi cilja 3. **Bistvene vsebine:** Zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike avtocestnega omrežja.

Kazalnik: Aktivno sodelovanje z deležniki na področju varnosti s ciljem promocije varnosti v prometu: 20-odstotno povečanje dosega uporabnikov AC in bodočih uporabnikov (otroci, dijaki, študenti) do leta 2020 glede na leto 2015. Zagotavljanje točnih in pravočasnih informacij za uporabnike preko obstoječih in novih komunikacijskih poti: 10-odstotna rast uporabe vseh razpoložljivih komunikacijskih kanalov s strani uporabnikov do leta 2020 glede na leto 2015.

9 INDUSTRIJA, INOVACIJE
IN INFRASTRUKTURA

Industrija, inovacije in infrastruktura: DARS d. d. z gradnjo in vzdrževanjem kakovostne, zanesljive in vzdržljive avtocestne infrastrukture želi uporabnikom zagotoviti varnost in udobje.

Bistvene vsebine: Zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike avtocestnega omrežja.

Kazalnik: Vzpostavitev elektronskega cestninskega sistema v PPT za težka vozila (DarsGo) do začetka leta 2018 in vzpostavitev sistema spremljanja potovalnih časov in zastojev s pomočjo elektronskega cestninskega sistema DarsGo (ECS v PPT) in podatkov gibanja vozil (FCD). Po vzpostavitvi sistema: 3-odstotno zmanjšanje števila zastojev na leto in izboljšanje infrastrukture.

Dolgoročna poslovna stabilnost

8 DOSTOJNO DELO
IN GOSPODARSKA
RAST

Dostojno delo in gospodarska rast: Z uspešnim ekonomskim poslovanjem in spodbujanjem novih inovativnih in sodobnih pristopov DARS prispeva k doseganju cilja 8.

Bistvene vsebine: Dolgoročna poslovna stabilnost.

Kazalnik: Neto dolg/EBITDA s ciljnim kazalnikom pod 8; zagotavljanje dobička na kapital 3 %.

9 INDUSTRIJA, INOVACIJE
IN INFRASTRUKTURA

Industrija, inovacije in infrastruktura: DARS d. d. z gradnjo in vzdrževanjem kakovostne, zanesljive in vzdržljive avtocestne infrastrukture regionalno in mednarodno prispeva h gospodarskemu razvoju in blaginji družbe. Z vzpostavitvijo elektronskega cestninjenja želi spodbujati k uporabi okoljsko čistejših tehnologij.

Bistvene vsebine: Dolgoročna poslovna stabilnost, posredni ekonomski vplivi na družbo.

Kazalnik: Razvoj avtocestnega omrežja v skladu z usmeritvami lastnika in finančnimi zmoglostmi družbe DARS: dolžina obnovljenih smernih vozišč – najmanj 35-km/leto. Vzpostavitev elektronskega cestninskega sistema v PPT DarsGo za težka vozila.

Zavzeti in kompetentni zaposleni

8 DOSTOJNO DELO
IN GOSPODARSKA
RAST

Dostojno delo in gospodarska rast: Z vlogo zanesljivega in skrbnega delodajalca DARS prispeva k doseganju cilja 8. Družba DARS si prizadeva za varne oblike zaposlitve, tako da je večina delavcev zaposlena za nedoločen čas, prav tako ima zanemarljivo število agencijskih delavcev ter študentov. Število le-teh je odvisno od potreb dela.

Bistvene vsebine: Dolgoročna poslovna stabilnost, zavzeti in kompetentni zaposleni in oblikovanje ustvarjalnega in zanimivega delovnega okolja.

Kazalnik: 3 % zaposlenih družbe Dars so zaposleni za določen čas, preostali za nedoločen čas. Družba običajno nima agencijskih delavcev, nekaj jih je zaposlenih le za obdobje zaradi prehoda v nov cestninski sistem.

3 ZDRAVJE IN DOBRO POČUTJE



Zdravje in dobro počutje: S skrbjo za varnost in zdravje zaposlenih družba Dars prispeva k cilju 3.

Bistvene vsebine: Oblikovanje varnega delovnega okolja.

Kazalnik: Zagotavljanje varnosti zaposlenih, da se bo število vseh poškodovanih pri delu do leta 2020 zmanjšalo za 15 % glede na izhodiščno leto 2015.

I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki

S svojimi deležniškimi skupinami sodelujemo korektno in uravnoteženo in z njimi dvosmerno komuniciramo. Pri uresničevanju svojega poslanstva prepoznavamo in spremljamo potrebe in interese deležnikov skozi splet medsebojnih odnosov na strateški in operativni ravni. Tako krepimo razumevanje med posameznimi skupinami deležnikov in družbo ter povečujemo medsebojno zaupanje.

DARS d. d. ima identificirane in opredeljene deležnike v dokumentu Potrebe in pričakovanja deležnikov, kjer je za vse relevantne deležnike prepoznal vplive deležnika na družbo, potrebe in pričakovanja deležnika, osebe, ki so odgovorne za odnose z deležnikom, osebe, ki sodelujejo s posameznimi deležniki, in način spremljanja dojemanja deležnika. Vključevanje in upravljanje deležnikov poteka na različne načine, in sicer glede na vpliv, ki ga ima določen deležnik na družbo, in glede na vpliv, ki jo ima družba na določeno skupino deležnikov.¹⁷

Slika 11: Povezanost družbe DARS z deležniki



¹⁷ GRI GS 102-40, 102-42.

I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti

I.4.4.1 Komunikacijska orodja in načini vključevanja deležnikov ter izpostavljene teme

Tabela 2: Komunikacijska orodja in načini vključevanja deležnikov ter izpostavljene teme¹⁸

Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme/interes	Vključenost deležnika v pripravo trajnostnega poročila
Zaposleni	• Interna orodja komuniciranja: intranet, elektronska pošta, oglasne deske, interni časopis, bilten, dogodki • Projekt raziskave in spremljanja organizacijske klime v podjetju • Zbori delavcev	Možnosti ustvarjalnega dela in razvoja, dobri odnosi in pošteno plačilo za dobro opravljeno delo, skrb za varnost in zdravje na delovnem mestu, dolgoročna poslovna stabilnost	✓
SDH d. d. (predstavnik lastnika)	• Letno poročilo DARS d. d. • Letni načrt upravljanja • Merila za merjenje uspešnosti poslovanja družb s kapitalsko naložbo države • Priporočila in pričakovanja SDH d. d. • Kodeks korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države • Letno poročilo upravljanja kapitalskih naložb RS in SDH • Povratne informacije in osebni kontakti	Uspešno uresničevanje zakonsko opredeljene vloge DARS (skladnost poslovanja), pričakovana realizacija meril LNU, dolgoročna poslovna stabilnost, izboljšanje praks korporativnega upravljanja, trajnostni razvoj, povečanje donosa kapitala, uvajanje vitkega poslovanja, optimizacija poslovnih procesov in stroškov poslovanja, aktivno upravljanje dolga, pretočnost in varnost AC omrežja, finančno vzdržna izgradnja AC omrežja in zagotavljanje ustrezne kakovosti upravljanja in vzdrževanja AC/HC	✓
Nadzorni svet	• Seje in komisije NS	Uspešno poslovanje v skladu z načrti, skladnost poslovanja	✓
Ministrstvo za infrastrukturo	• Letno poročilo DARS d. d. • Spremljanje in upoštevanje predlogov ter pripomb • Redne 14-dnevne koordinacije z direktoratom • Vsa soglasja v skladu z relevantno zakonodajo • Potrjevanje vladnih gradiv za zadolževanje	Uspešno uresničevanje zakonsko opredeljene vloge DARS, dolgoročna poslovna stabilnost, posredni ekonomski vplivi, skladnost poslovanja, zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike AC in zasebnost strank, aktivno upravljanje dolga, pretočnost in varnost AC omrežja, finančno vzdržna izgradnja AC omrežja in zagotavljanje ustrezne kakovosti upravljanja in vzdrževanja AC/HC.	✓
Javna agencija RS za varnost prometa	• Medijske konference ob večjih varnostnih dogodkih • Dogodki (Sožitje in drugi dogodki, povezani s povečanjem prometne varnosti) • Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa (letno)	Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 Nacionalni program 2013–2022 Celovita obravnava problematike prometne varnosti; večji učinki na področju izvajanja projektov prometne varnosti	✓
Ministrstvo za finance	• Soglasja za vsa zadolževanja • Soglasje k delu Poslovnega načrta, ki opredeljuje izvedbo refinanciranja dolga družbe (na podlagi ZPKROD)	Obvladovanje jamčevanega dolga s poroštvu Republike Slovenije ter morebitnega vpliva na javni dolg, zagotavljanje finančne vzdržnosti	✓
Uporabniki avtocestnega omrežja	• Spletno mesto družbe DARS d. d. (www.dars.si) • Družbena omrežja (Facebook, Twitter) • Mobilna aplikacija DarsPromet+ oz. DarsTraffic+ • Telefonski in osebni kontakti	Upoštevanje predlogov in pripomb, skrb za varnost in zadovoljstvo uporabnikov avtocest, pravočasno in popolno informiranje o stanju na cestah in drugih dogajanjih, ki vplivajo na varnost in pretočnost prometa	✓ vključeni na podlagi analize vprašalnika

¹⁸ GRI GS 102-43, 102-44.

Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme/interesi	Vključenost deležnika v pripravo trajnostnega poročila
	- Spletno mesto Prometno-informacijskega centra za državne ceste – PIC (www.promet.si) - Klicni center PIC - Cestninski uporabniški center (CUC) - Spletno mesto sistema DarsGo (www.darsgo.si) - Matični DarsGo servisi - Uporabniški klicni center za sistem DarsGo - Druga komunikacijska sredstva: dogodki itd. - Anketni vprašalnik: Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest		Merjenje zadovoljstva uporabnikov AC
Interesna združenja avtoprevoznikov	- Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest - Spremljanje in upoštevanje utemeljenih predlogov in pripomb	Upoštevanje predlogov in pripomb, skrb za varnost in zadovoljstvo uporabnikov avtocest, dolgoročna poslovna stabilnost družbe DARS, posredni ekonomski vplivi na družbo	✓
Širša javnost	- Spletno mesto družbe DARS d. d. (www.dars.si) - Družbena omrežja (Facebook, Twitter) - Mobilna aplikacija DarsPromet+ oz. DarsTraffic+ - Telefonski in osebni kontakti - Druga komunikacijska sredstva: dogodki itd. - Donacije in sponzorstva, družbeno odgovorni projekti	Transparentnost delovanja družbe DARS, pravočasno in popolno informiranje o stanju na cestah in drugih dogajanjih, ki vplivajo na varnost in pretočnost prometa.	—
Lokalne skupnosti, civilne iniciative, posamezniki	- Pritožbe, pohvale, mnenja - Zapisniki sestankov - Pojavnost v medijih - Vodstveni pregled	Ugoditev zahtevam	—
Mediji	- Pojavnost v medijih - Kliping	Ažurno in transparentno odgovarjanje na novinarska vprašanja, proaktivno obveščanje o poslovanju družbe, pretočnosti prometa in drugih dogajanjih, ki vplivajo na varnost in pretočnost prometa, korporativna integriteta, okoljska odgovornost (emisije).	✓ Vključena: RTV Slovenija in STA
Dobavitelji	- Spletno mesto - Osebni kontakti - Letno poročilo - Zapisniki - Dokumenti delovnih skupin - Projektni dokumenti - Upravičene pritožbe - Revizije - Zapisi	Jasne zahteve in razpisni pogoji, izpolnjevanje pogodbenih obveznosti.	—
Nevladne organizacije in zavodi	- Spletno mesto družbe DARS d. d. (www.dars.si) - Družbena omrežja (Facebook, Twitter) - Pojavnost v medijih	Transparentnost poslovanja, dolgoročna poslovna stabilnost in posredni ekonomski, družbeni in okoljski vplivi na družbo, zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike AC, zasebnost strank, skrb za zaposlene, okoljska odgovornost (emisije)	✓ Vključena: zavod Varna pot ter zavod Še vedno vozim, vendar ne hodim.

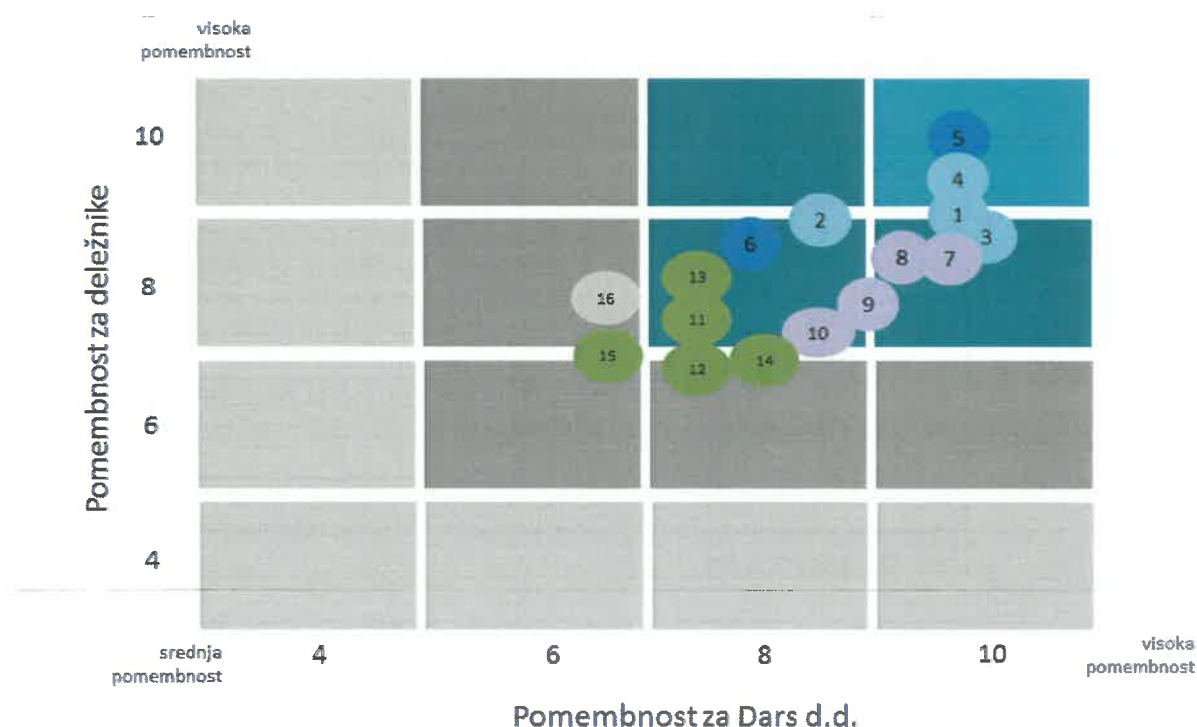
I.4.4.2 Matrika bistvenosti (bistvene teme trajnostnega razvoja družbe DARS d. d.)

V spodnji tabeli so navedene bistvene vsebine, ki so relevantne za podjetje DARS d. d. Bistvene vsebine so izbrane na podlagi bistvenih vsebin standardov GRI ter na podlagi strateških usmeritev družbe in njenega vpliva na okolje, družbo in ekonomijo.

Matrika bistvenosti (spodaj) prikazuje, katere vsebine so najpomembnejše z vidika podjetja in katere z vidika deležnikov. Kateri deležniki in na kakšen način so bili vključeni v pripravo trajnostnega poročila, je razvidno iz zgornje tabele. Ocene sicer temeljijo na podlagi prilagojenega vprašalnika pomembnosti posameznih bistvenih vsebin, ki ga je družba DARS d. d. poslala določenim deležnikom (od poslanih 20 vprašalnikov smo dobili vrnjenih 17), na podlagi identificiranih pričakovanj deležnikov internega dokumenta Potrebe in pričakovanja deležnikov družbe DARS d. d. ter na podlagi analize Vprašalnika za ugotavljanje klime in zadovoljstva zaposlenih za leto 2017 in Poročila o merjenju zadovoljstva uporabnikov avtocest v Sloveniji v letu 2017.

Kot ključna bistvena vsebina je bila prepoznana vsebina glede zagotavljanja pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike avtocestnega omrežja. To vsebino so prepoznali kot najpomembnejšo tako podjetje kot deležniki. Sledijo vsebine s področja korporativnega upravljanja ter ekonomske uspešnosti in vsebine s področja skrbi za zaposlene. Vsebine, ki za družbo niso relevantne ali niso zelo pomembne, na grafu niso prikazane. DARS se je v tem trajnostnem poročilu osredotočil predvsem na vpliv, ki ga ima do zaposlenih in uporabnikov avtocestnega omrežja, v prihodnje pa bo v pripravo trajnostnega poročila vključil več deležnikov in razširil meje poročanja tudi med druge deležnike.

Tabela 3: Prikaz najpomembnejših bistvenih vsebin za deležnike in družbo DARS d. d. (matrika bistvenosti)¹⁹



¹⁹ GRI GS 102-47.

Zap. št.	BISTVENA VSEBINA
1	Dolgoročna poslovna stabilnost
2	Posredni ekonomski vplivi na družbo
3	Korporativna integriteta
4	Skladnost
5	Zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike avtocestnega omrežja
6	Zasebnost strank/upravičencev
7	Zavzeti in kompetentni zaposleni
8	Oblikovanje varnega delovnega okolja
9	Oblikovanje ustvarjalnega in zanimivega delovnega okolja
10	Raznolikost in enake možnosti, nediskriminacija
11	Ravnanje z odpadki
12	Varovanje vode
13	Emisije
14	Energija
15	Biotska raznovrstnost
16	Vključenost v lokalno skupnost

1.4.4.3 Metodologija pisanja trajnostnega poročila ²⁰

Družba Dars je pri pisanju trajnostnega poročila sledila navodilom standardov trajnostnega poročanja GRI 101: Temelji. Na kakšen način je spoštovala načela trajnostnega poročila za določitev vsebine poročila, je razvidno iz spodnje tabele.

NAČELO TRAJNOSTNEGA POROČANJA	UPOŠTEVANJE NAČELA V TRAJNOSTNEM POROČILU
Vključevanje deležnikov	Vsebina trajnostnega poročila temelji na pričakovanih deležnikov, ki so bili vključeni v pripravo trajnostnega poročila.
Trajnostni okvir	Družba Dars z naslavljanjem ciljev trajnostnega razvoja postavlja svoje poslovanje v širši družbeni in okoljski okvir. V določenih kazalnikih je prikazano, kako družba prispeva k posameznim ciljem. Meje poročila so sicer večinoma omejene na družbo, toda v prihodnje se bodo meje poročanja smiselno razširile glede na vpliv, ki ga ima družba na trajnostni razvoj.
Bistvenost	Vsebina poročila temelji na matriki bistvenosti, kjer so bile bistvene vsebine izbrane glede na pomembnost s strani deležnikov in družbe. Trajnosten razvoj družbe Dars izhaja iz strategije in vrednot podjetja.
Celovitost	Pri izbiri bistvenih vsebin so bili izbrani vsi relevantni kazalniki s področja ekonomskega delovanja, okolja in družbe. Družba je k pisanju pristopala celovito glede na vpliv, ki ga ima na trajnostni razvoj.

Pri zbiranju in navajanju podatkov je družba Dars sledila načelom: natančnosti, uravnoteženosti, jasnosti, primerljivosti, zanesljivosti in pravočasnosti.

Poročilo vsebuje vse ustrezne informacije iz standarda 102: splošna standardna razkritja, ki se zahtevajo za osnovno raven poročanja. Družba je sicer na podlagi relevantnosti izbrala še nekaj dodatnih kazalnikov, o nekaterih kazalnikih pa ne poroča, saj niso relevantni. Na podlagi matrike bistvenosti je družba izbrala bistvene vsebine, ki so najbolj relevantne za poslovanje, in o njih ustrezno poročala glede na standarde GRI 200:

²⁰ GRI GS 102-46.

Ekonomsko delovanje, GRI 300: Okolje in GRI 400: Družba. Vse bistvene vsebine so tudi obrazložene in opisane glede upravljalvskega pristopa, ki ga zahteva standard GRI 103: Upravljaljski pristop.

I.4.5 Korporativna integriteta in skladnost poslovanja

Spoštovanje človekovih pravic v poslovanju

Čeprav skrbni pregled s področja človekovih pravic v družbi ni bil narejen, človekove pravice spoštujemo preko veljavne zakonodaje ter preko internih kodeksov in dogovorov, ki zadevajo predvsem nediskriminacijo na delovnem mestu, mobing ter temeljne ekonomske in socialne človekove pravice.

Etika in integriteta²¹

Upoštevaajoč zakonodajo in prakso s področja človekovih pravic (konvencije ILO, Ustava RS, Zakon o varstvu pred diskriminacijo), so v naši družbi vzpostavljeni mehanizmi, ki preprečujejo deviacije na področju človekovih pravic v kar najširšem pomenu besede. Ti mehanizmi so določeni v Darsovem kodeksu ravnanja ter Dogovoru o preprečevanju in odpravljanju posledic mobinga v družbi, sklenjenim med upravo in svetom delavcev. V tem dokumentu je natančno določeno obnašanje, ki ga razumemo kot mobing, postopek reševanja primerov, ugotovitve ter postopki rehabilitacije žrtev mobinga. Prijava je lahko tudi anonimna. Zadovoljni smo, da so v naši družbi takšni primeri redki, če pa do njih pride, so rešeni v obojestransko zadovoljstvo. V letu 2016 so bile prejete tri prijave, s tem da kršitve niso bile ugotovljene. V letu 2017 ni bilo nobenega takšnega primera.

Da bi se z vsebino in navodili Darsovega kodeksa ravnanja seznanilo čim več zaposlenih in zunanjih deležnikov, smo ga javnosti čim bolj približali. Objavljen je na intranetu in predstavljen je bil v internem glasilu Avtoceste, biltenu Preglednik ter na oglasnih deskah po avtocestnih bazah. V Avtocestah je bil objavljen članek, ki je opozarjal na previdnost pri zaznavanju prevar in goljufij. To predstavlja kontrolni mehanizem za upravljanje takšnih pojavov.

Izvleček iz Darsovega kodeksa ravnanja

Družba DARS d. d. je sprejela Darsov kodeks ravnanja, ki predstavlja skupek visokih moralnih, etičnih in delovnih vrednot; te odražajo vizijo in poslanstvo družbe na vseh področjih delovanja. Namenjen je vsem sodelavkam in sodelavcem, zaposlenim v DARS-u, in ozaveščanju izvajanja vrednosti in usmeritve družbe. Prav tako tudi zavesti zaposlenih o pripadnosti podjetju in etičnim načelom, na katerih temelji njihovo delo v celoti. Kodeks opredeljuje učinkovite in pregledne medsebojne odnose med sodelavci ter odnose do družbenega in poslovnega okolja, še posebej do uporabnikov avtocest.

Sodelavke in sodelavci smo ponosni, da smo zaposleni v DARS-u, svoje delo opravljamo odgovorno in predano in smo ogledalo družbe. Na ta način utrjujemo samospoštovanje in zaupanje vase, krepimo lojalnost ter povečujemo ugled družbe.

Konflikt interesov

Konflikt interesov zaposlenih v strukturi družbe ter nadzornih organih zmanjšuje neodvisnost in verodostojnost družbe med zaposlenimi in zunanjim okoljem. Zloraba notranjih informacij in poslovnih skrivnosti je za družbo Dars d. d. nesprejemljiva, škodljiva in prepovedana. Sodelavci so dolžni svoje nadrejene seznaniti o vseh okoliščinah (poslovnih, družinskih ali drugih odnosih zunaj družbe), ki bi lahko vplivale na sprejemanje odločitev. V takem primeru velja za dobro prakso, da se sodelavec izloči iz konkretnega delovnega procesa.

Posledice neupoštevanja dolžnosti izogibanja nasprotju interesov in postopek ugotavljanja nasprotja interesov ter lobiranje določa zakon, ki ureja to področje.

Postopki oz. proces za ustrezno ravnanje najvišjega organa upravljanja, ki zagotavlja izogibanje konfliktu interesov in tega obvladuje, so navedeni v Dogovoru o preprečevanju in odpravljanju posledic mobinga v družbi.

²¹ GRI GS 102-16, 102-17.

Člani nadzornega sveta ob nastopu mandata podpišejo Izjavo o neodvisnosti člana nadzornega sveta/komisije nadzornega sveta, ki je sestavni del kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države. Nadzorni svet pri svojem delu upošteva tudi priporočila Slovenskega kodeksa upravljanja javnih delniških družb. Življenjepisi članov NS pa so objavljeni na naši spletni strani.

Korupcija

V družbi imamo sprejet Darsov kodeks ravnanja in Navodilo o zaščiti prijaviteljev koruptivnih, nezakonitih ali neetičnih ravnanj, ki sta nastala na osnovi Načrta integritete družbe DARS d. d., katerega podlaga je bil Zakon o integriteti in preprečevanju korupcije.

Darsov kodeks ravnanja in Navodilo o zaščiti prijaviteljev koruptivnih, nezakonitih ali neetičnih ravnanj določata ukrepe, s pomočjo katerih se v družbi DARS d. d. zagotavljajo potrebni ukrepi. Imenovali smo Komisijo integritete družbe DARS d. d., ki je pristojna za reševanje odstopanj od navedenih zahtev.

Komisija integritete v DARS-u d. d. je v letu 2016 in v letu 2017 prejela po dve anonimni prijavi. V vseh štirih primerih je Komisija ugotovila in sprejela sklep, da anonimne prijave ne vsebujejo suma koruptivnega ravnanja, ne vsebujejo kršitve dolžnosti izogibanja nasprotju interesov ali drugih kršitev, zato se je postopek v vseh primerih ustavil.²²

Skladnost²³

Skladnost družbe DARS z zakonodajo in pravili je razvidna iz letnega poročila v poglavju I-4: Izjava o upravljanju družbe DARS.

Pravno varstvo zoper kršitve v postopkih javnega naročanja je zagotovljeno v revizijskem postopku, ki poteka pred Državno revizijsko komisijo za revizijo postopkov oddaje javnih naročil (v nadaljevanju DKOM).

Iz spodnjih tabel (tabela 5) je razvidno, da je bilo v letu 2017 oddanih 255 javnih naročil. Na podlagi ZPVPJN²⁴ je bilo vloženih dvanajst zahtevkov za revizijo, DKOM je ugodila sedmim zahtevkom (tabela 4).

Tabela 4: Revizijski postopki pred DKOM (podatki za DARS d. d.)*

	2015	2016	2017
Število delno ugotenih revizijskih zahtevkov	-	1	-
Število ugotenih revizijskih zahtevkov	6	6	7
Število razveljavljenih postopkov	1	1	-
Število zavrženih revizijskih zahtevkov	2	2	-
Število zavrženih revizijskih zahtevkov	11	10	4
Število ustavljenih postopkov	1	1	1

* Vir podatkov je spletna stran www.dkom.si.

²² GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 205-3.

²³ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 419-1.

²⁴ Zakon o pravnem varstvu v postopkih javnega naročanja (Ur. list RS št. 43/11, 60/11 – ZTP-D, 63/13, 90/14-ZDU-1J in 60/17).

Tabela 5: Objavljena in oddana javna naročila na portalu e-naročanje (podatki za DARS d. d.)*

	2015	2016	2017
Število objavljenih javnih naročil	149	139	156
Število oddanih javnih naročil	205	232	255

* Vir podatkov je <https://ejn.gov.si/statist>.

I.4.6 Upravljanje tveganj ²⁵

Poslovna tveganja

V družbi DARS d. d. se zavedamo resnosti posledic, ki bi nastale z uresničitvijo različnih vrst tveganj. V vse bolj negotovem poslovnem okolju je obvladovanje tveganj pomemben dejavnik poslovnega uspeha družbe, zato veliko pozornosti namenimo pravočasnemu zaznavanju tveganj in njihovemu upravljanju. Proces upravljanja tveganj je postal del našega strateškega poslovanja, zato smo ponosni na uspešno obvladovanje tveganj v letu 2017. V prvi polovici leta je bila sprejeta strategija DARS d. d. 2017–2020, v kateri so bili opredeljeni strateški cilji, in na osnovi le-teh so bila ponovno prepoznana tudi strateška tveganja. Sistem tekoče preverjamo in dopolnjujemo, da bi bila ključna tveganja, ki jim je DARS d. d. izpostavljen, pravočasno prepoznana, ovrednotena in obvladovana.

Tveganja smo prepoznavali s pomočjo ciljev, ki so na najvišjem nivoju začrtani v strategiji družbe DARS d. d. 2017–2020 in na nižjih nivojih glede na cilje, ki so začrtani v okviru posameznega procesa. Metodologije za vrednotenje tveganj v letu 2017 zaradi drugih prednostnih nalog nismo nadgrajevali. Verjetnosti nastanka smo ocenjevali s petstopenjsko lestvico: zelo neverjetno (10–20 let), precej neverjetno (5–10 let), srednje verjetno (1–5 let), precej verjetno (1 mesec do 1 leto), zelo verjetno (1 dan do 1 mesec); posledice tveganja so izražene bodisi vrednostno s petstopenjsko lestvico vrednosti (manj od 100.000 evrov, 100.000 evrov do 1 milijon, 1 milijon do 10 milijonov, 10 milijonov do 50 milijonov in 50 milijonov do 100 milijonov) bodisi polkakovostno z ocenami 1–5 (nizke, zmerne, srednje visoke, visoke in zelo visoke). Merili smo tudi število pojavov v obdobju verjetnosti nastanka, kar smo ocenjevali s štiristopenjsko lestvico (1–5, 5–10, 10–50, 50–100).

Na podlagi vseh prepoznanih in ovrednotenih tveganj smo člani sveta za upravljanje tveganj pripravili nabor 14 strateških tveganj, ki jim je treba posvetiti več pozornosti. Pri teh 14 tveganjih smo določili sprejemljivo stopnjo tveganja, ki smo jo kot organizacija še pripravljene sprejeti. Zgornja meja tveganosti mora biti skladna z našo poslovno strategijo in nagnjenostjo k tveganjem. V primerih, ko je stopnja sprejemljivega tveganja manjša od stopnje izračunanega tveganja, nastopi razkorak med dejanskim in še sprejemljivim tveganjem, ki ga moramo premostiti v koraku ravnanja s prepoznanimi tveganji. Za ugotovljena tveganja je vodstvo organizacijske enote, ki je skrbnik tveganja, izoblikovalo kontrolne mehanizme – aktivnosti, s katerimi zmanjšuje in obvladuje tveganja – in te sprejete kontrolne mehanizme tekoče spremljamo. Upravljanje tveganj je vpeto v vse ravni našega delovanja.

Prepoznana tveganja, ki jim je treba namenjati posebno pozornost in so podrobneje opredeljena v Letnem poročilu družbe DARS za leto 2017, so:

- omejena razpoložljiva finančna sredstva za vlaganje v razvoj,
- neustrezna alokacija sredstev, namenjenih za vlaganje v nove investicije in poravnava finančnih obveznosti,
- naraščanje števila nesreč oz. padec stopnje varnosti,
- odvisnost od zunanjih izvajalcev,
- vzpostavitev in delovanje sistema DarsGo (ECS v PPT),
- izpad ključnih informacijskih sistemov,
- izpad prihodka pri delovanju novega sistema DarsGo (ECS v PPT),
- ekonomska upravičenost investicijskih vlaganj,
- obrestno tveganje,

²⁵ GRI GS 102-11, 102-15.

- tveganje prihodkov,
- izguba kompetentnega oz. ključnega kadra (nezaželena fluktuacija),
- porast deleža aktivno nezavzetih zaposlenih,
- nezadostni viri za dvig kompetentnosti zaposlenih in posledično razvoja ciljne organizacijske kulture,
- visoki stroški kadrovskega prestrukturiranja družbe ob uvedbi sistema DarsGo (ECS v PPT),
- skrb za varnost in zdravje zaposlenih pri delu in
- varovanje okolja.

I.5 POROČILO O USPEŠNOSTI

I.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja

Dolgoročni cilj družbe Dars d. d. je postati stabilen upravljavec, ki bo s prihodki od cestnin in drugimi prihodki zagotavljal trajnostni razvoj družbe, njeno dolgoročno, stabilno in družbeno odgovorno poslovanje ter varno uporabo avtocestnega omrežja. Dars z vzpostavljanjem in vzdrževanjem kakovostne, zanesljive in vzdržljive avtocestne infrastrukture regionalno in mednarodno prispeva h gospodarskemu razvoju in blaginji družbe.²⁶

DARS d. d. je v poslovnem letu 2017 realiziral 442,2 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje, kar je devetnajst odstotnih točk več kot v letu 2016. Cestninski prihodki, ki predstavljajo kar 93,9 odstotka vseh prihodkov, so bili v letu 2017 za devetnajst odstotkov večji od realizacije v letu 2016. Prihodki od cestnin so se povečali zaradi boljše prodaje vinjet (šest odstotkov), rasti tovarnega prometa (pet odstotkov) ter povišanja cestnine s 1. 1. 2017, kar je deloma zavrlo negativen učinek sprememb v strukturi tovarnega prometa glede na emisijske razrede EURO.

Poslovni izid iz poslovanja je znašal 210,7 milijona evrov, kar je za 29 odstotkov več kot v letu 2016. EBITDA, realiziran v višini 371,8 milijona evrov, kar je za 17 odstotkov več kot leto prej, je najvišji v Darsovi poslovni zgodovini.

Čisti poslovni izid družbe DARS d. d. za obdobje od 1. januarja do 31. decembra 2017 je znašal 141,1 milijona evrov in je bil v primerjavi s čistim poslovnim izidom za leto 2016 višji za 38 odstotkov.

Tabela 6: Ključni poslovni podatki po letih²⁷

Ključni poslovni podatki po letih	Leto 2015	Leto 2016	Leto 2017	Indeks 2017/2016
EKONOMSKI VIDIK (v EUR)				
Čisti prihodki od prodaje	360.880.094	372.161.638	442.244.312	119
Poslovni izid iz poslovanja	119.551.249	163.583.049	210.681.424	129
EBITDA	269.429.961	318.288.799	371.822.312	117
Čisti poslovni izid obračunskega obdobja	60.456.694	102.448.010	141.145.144	138
Osnovni kapital	2.319.866.345	2.319.866.345	2.322.284.140	100
Kapital na dan 31. 12.	2.566.206.940	2.665.453.020	2.811.184.886	105
Skupna vrednost aktive na dan 31. 12.	5.510.535.999	5.680.666.379	5.751.989.678	101
Stanje dolga na dan 31. 12.	2.502.668.888	2.567.032.918	2.464.024.512	96
Odplačilo dolga – glavnica	228.478.238	349.956.759	203.008.406	58
Plačilo obresti *	50.020.548	41.234.923	40.414.027	98
OKOLJSKI VIDIK – poraba energentov (v MWh)				
Elektrika	25.735	25.181	24.526	97
Goriva	17.033	17.442	16.689	96
Zemeljski plin	1.866	1.524	1.676	110
UNP propan	2.018	2.253	2.123	94
UNP propan butan	1.171	1.225	1.105	90
Kurilno olje	238	344	291	85
Daljinsko ogrevanje	586	810	778	96

²⁶ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3.

²⁷ GRI GS 201-1.

* Podatek se nanaša na dejanske odlive za obresti od prejetih kreditov in obveznic v posameznem letu.

Year	Čistí příjmy z prodeje (mil. EUR)	EBITDA (mil. EUR)
2013	315,6	251,1
2014	354,5	285,7
2015	360,9	269,4
2016	372,2	318,3
2017	442,2	371,8

Prihodki od cestnin
98,9 %

Prihodki od zakupnin
1,6 %

Prihodki od zapor in prekomernih obremenitev
0,2 %

Prihodki od služnosti, vreten/telekomunikacije
0,1 %

Prihodki od zakupov optičnih
0,2 %

Drugi prihodki od prodaje
0,2 %

Drugi poslovni prihodki
2,0 %

Finančni prihodki
0,5 %

Drugi prihodki
0,7 %

Prihodki iz pogodbe o naročilu
0,1 %

Usredstveni lastni proizvodi in lastne storitve
0,5 %

Tabela 7: Neposredno ustvarjena in distribuirana ekonomska vrednost družbe DARS d. d. v letu 2017²⁸

Podatki v EUR	Leto 2015	Leto 2016	Leto 2017
Prihodki	361.196.548	372.497.825	442.411.843
– od prodaje	360.880.094	372.161.638	442.244.312
– prodaja sredstev	316.453	336.187	167.531
Stroški poslovanja	286.789.411	270.406.654	281.608.906
– stroški blaga, materiala in storitev	35.872.408	36.740.431	38.635.453
– stroški (brez stroškov dela)	215.084.936	195.755.737	203.242.941
Stroški dela	35.832.067	37.910.486	39.730.512
Izguba pri izločitvi osnovnih sredstev	125.189	80.143	615.603
Izplačila lastnikom kapitala in preostalim dobaviteljem finančnih sredstev	81.020.548	41.234.923	40.414.027
– dividende	31.000.000	0	0
– obresti	50.020.548	41.234.923	40.414.027
Davki od dobička	12.009.362	19.203.477	32.981.826
Investicije v družbeno okolje²⁹	207.756	193.913	239.973
– sponzoriranja in donacije	135.279	121.409	165.094
– preostalo (dajatve, NUSZ ...)	72.477	72.504	74.879

I.5.2 Odgovoren odnos do kupcev in zadovoljstvo uporabnikov

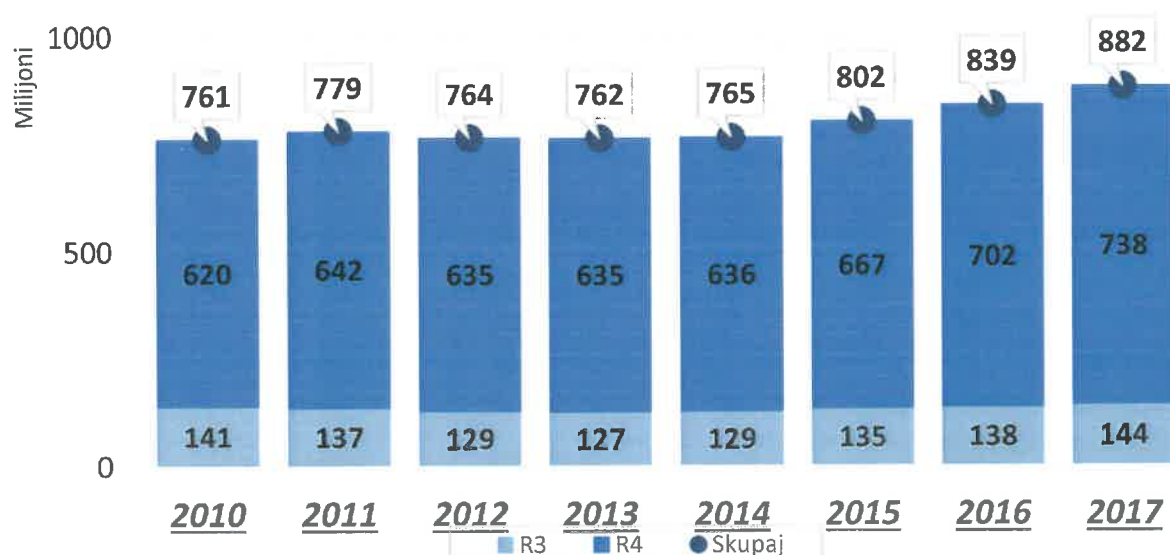
V družbi DARS d. d. se zavedamo, da se odgovoren odnos do kupcev v povezavi s cestninskimi prihodki vzpostavlja na več ravneh:

- optimalna raven cestninskih prihodkov dolgoročno zagotavlja varno, pretočno in kvalitetno omrežje avtocest in hitrih cest, zato je odgovornost družbe DARS, da si prizadeva za temu ustrezno cenovno politiko cestninjenja in s tem maksimalno varnost in mobilnost uporabnikov;
- višina cestnine za težka vozila in cene vinjet temeljijo na prevoženih km oz. na trajanju uporabe infrastrukture ter stroških, ki jih povzročajo vozila;
- pri določanju višine cestnine DARS upošteva metodologijo izračuna, ki temelji na načelu nadomestila infrastrukturnih stroškov skladno z veljavno evropsko Direktivo 1999/62/ES in s tem zagotavlja uporabnikom, da za uporabo AC in HC ne bodo plačevali neupravičeno visokih stroškov;
- družba DARS si prizadeva uporabnikom nuditi lahek dostop do mreže lastnih in pogodbenih prodajnih mest ter širok nabor plačilnih sredstev, kar prispeva k nižanju transakcijskih stroškov kupcev in večjemu zadovoljstvu;
- večino tovornega prometa na AC in HC opravijo tuji prevozniki, ti pa se za izbor vozil v tranzitu odločijo tudi glede višine cestnine v tranzitnih državah, če so cestnine diferencirane glede na emisijske razrede vozil, kar pomeni, da DARS s svojo cenovno politiko cestninjenja, ki se približuje maksimalni ravni po sprejeti metodologiji, pozitivno vpliva na okolje in kvaliteto zraka.

²⁸ GRI GS 201-1.

²⁹ GRI GS 203-1.

Slika 14: Cestninski kilometri v obdobju od 2010-2017

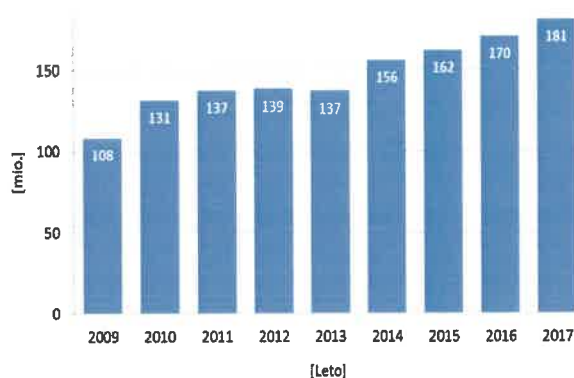


Cestninski prihodki so osnova za dejavnosti družbe DARS d. d.

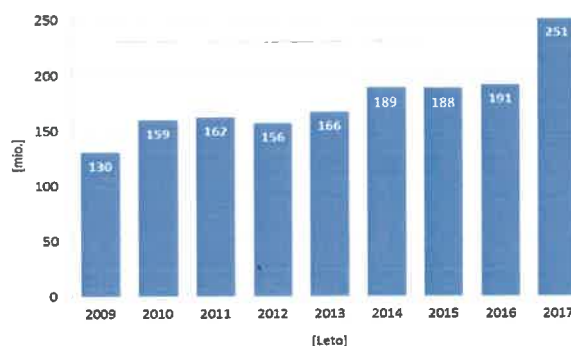
Cestninski prihodki so odvisni od:

- eksternih dejavnikov, ki vplivajo na količino prometa, ki ga cestninimo, kot npr. gospodarska aktivnost držav, v katere in iz katerih poteka promet po našem omrežju, višina stroškov opravljanja prevoznih storitev doma in v tujini (npr. stroški goriva, cestnine v drugih državah, stroški zastojev oz. čakanja);
- eksternih dejavnikov, ki vplivajo na višino realizirane cestninske tarife, kamor sodi tako veljavna zakonodaja, v okviru katere so določeni pogoji cestninjenja in višina cestnine za prevozni km kot tudi trend posodabljanja voznega parka, saj vozila višjih emisijskih razredov EURO plačujejo nižjo cestnino;
- internih dejavnikov kot npr. stopnja aktivnosti družbe pri uveljavitvi takšnih predpisov s področja cestninjenja, ki omogočajo realizacijo optimalnih cestninskih prihodkov, pa tudi učinkovitost pobiranja cestnine (tehnološke rešitve) ter učinkovitosti nadzora nad plačevanjem cestnine.

Slika 15: Cestninski prihodki od vozil do 3.500 kg NDM (največje dovoljene mase)



Slika 16: Cestninski prihodki od vozil nad 3.500 kg NDM (največje dovoljene mase)

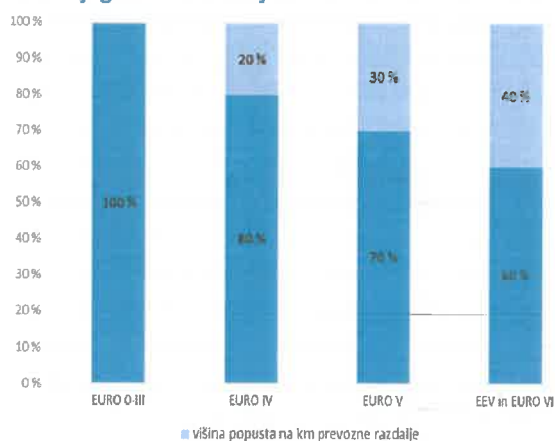


Strukturni premiki med emisijskimi razredi vozil, ki plačujejo cestnino, imajo negativen vpliv na cestninske prihodke, zato je za dolgoročno stabilnost prihodkov nujno prilagajati cenovno politiko

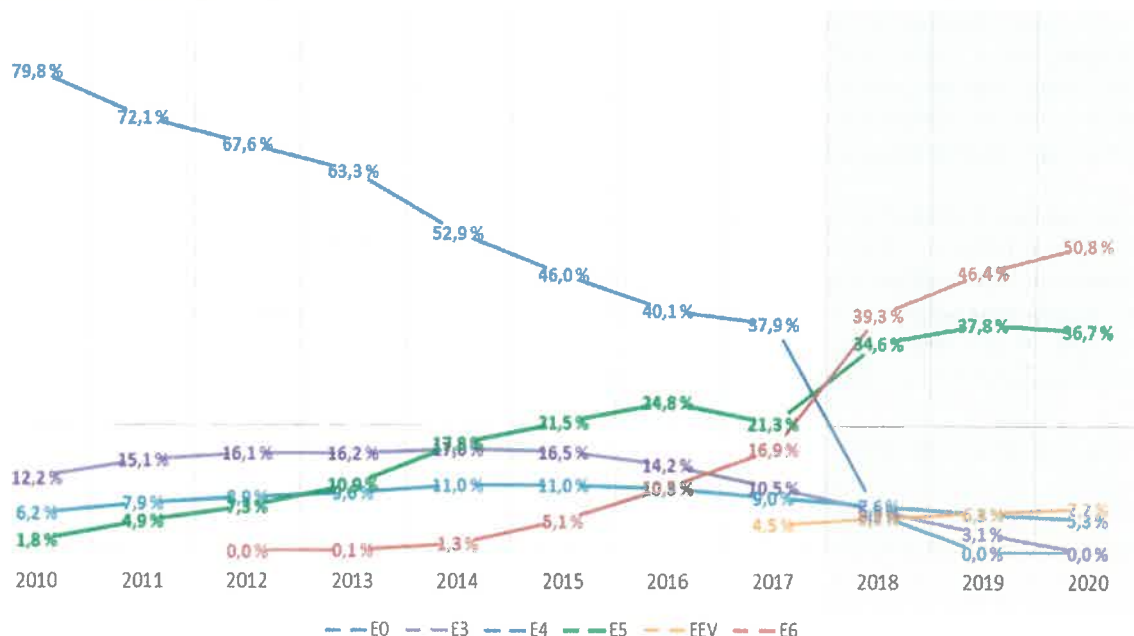
V letu 2016 je bilo zaznati stagniranje prihodkov od tovornih vozil ob upoštevanju dejstva, da so cestninski oz. zaračunani km zrasli za 5 % v primerjavi z letom 2015. Zaradi uveljavitve nove cenovne politike so se sicer v letu 2017 prihodki zvišali, dodatni priliv se pričakuje z uvedbo elektronskega cestninjenja v prostem prometnem toku (DarsGo) v letu 2018, vendar se ocenjuje, da bi se lahko cestninski prihodki ob nespremenjeni cenovni politiki tudi v prihodnje zmanjševali zaradi povečevanja deleža cestninskih kilometrov čistejših vozil, predvsem EURO VI, ki plačujejo najnižjo tarifo.

Razlikovanje višine cestnine glede na emisijske razrede EURO je Vlada RS uvedla s 1. 1. 2010 z Uredbo o določitvi faktorjev prilagoditve višine cestnine za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg. Vozila z manjšimi izpusti škodljivih delcev (višji emisijski razredi EURO) so upravičena do znižane tarife. Posodabljanje voznega parka ustvarja trend sprememb strukture cestninskih kilometrov vozil po emisijskih razredih EURO, ki vse od 2010 dalje negativno vpliva na prihodek družbe DARS. Poleg »naravnega« trenda posodabljanja voznega parka so se ti trendi ob vsaki podražitvi cestnine dodatno okrepili, saj so imeli prevozniki večjo spodbudo za opravljanje prevozov s čistejšimi vozili, s čimer so si nižali stroške cestninjenja (t. i. povratni (negativni) vpliv zvišanja cen).

Slika 17: Dejavniki prilagoditve višine cestnine v Sloveniji glede na emisijske razrede vozil v letu 2017

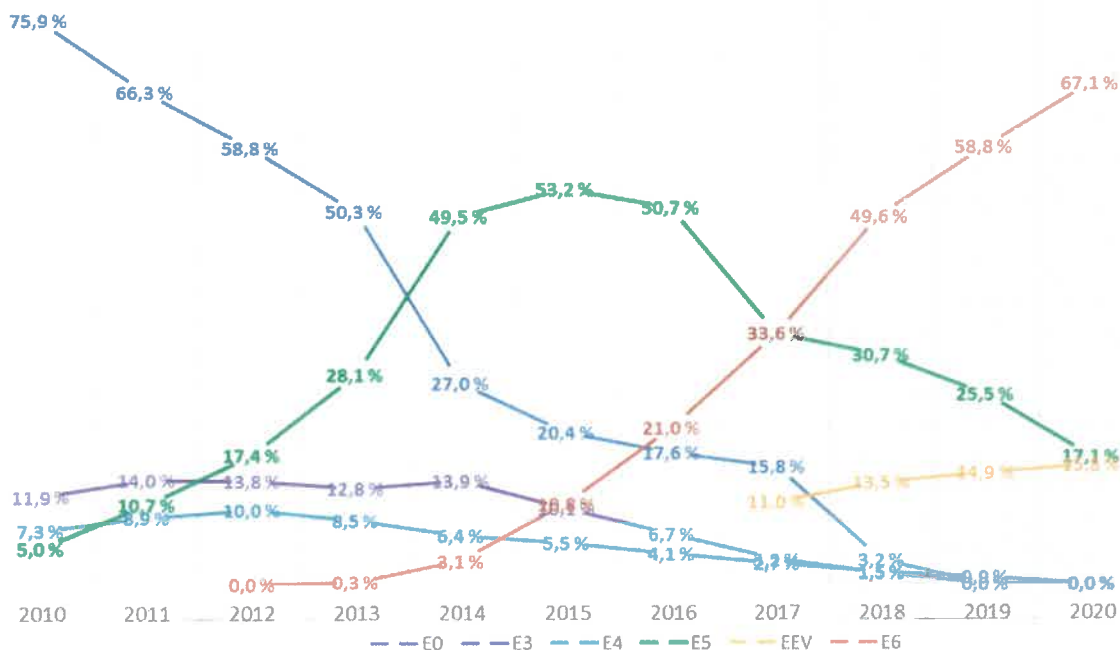


Slika 18: Struktura cestninskih km tovornih vozil 1. cestninskega razreda po emisijskih razredih EURO z napovedjo do konca leta 2020*



* Padec krivulje emisijskega razreda EURO 0 v letu 2018 je posledica ocene, da bodo z uveljavitvijo sistema DarsGo vsa vozila registrirana v višjih oz. dejanskih razredih EURO.

Slika 19: Struktura cestninskih km tovornih vozil 2. cestninskega razreda po emisijskih razredih EURO z napovedjo do konca leta 2020*



* Padec krivulje emisijskega razreda EURO 0 v letu 2018 je posledica ocene, da bodo z uveljavitvijo sistema DarsGo vsa vozila registrirana v višjih oz. dejanskih razredih EURO.

Kontinuirana prizadevanja za vzpostavitev dobrih odnosov s kupci so ključna tudi za zagotavljanje dolgoročno stabilnih prihodkov

Prihodki od cestninjenja tovornih vozil torej tvorijo približno 55 % prihodkov družbe, skupni cestninski prihodki pa 94 % vseh prihodkov družbe. S predstavniki v GZS in OZS, v okviru katerih so organizirani slovenski cestni prevozniki, smo v zadnjih letih vzpostavili dobre odnose, ki temeljijo na medsebojnem spoštovanju, doseženi podpori spremembam cenovne politike in na drugi strani kontinuiranemu izboljševanju kvalitete storitev družbe DARS v okvirih, ki nam jih dopuščajo pristojnosti in tehnične zmožnosti. Pozitivne spremembe v odnosih med zbornicama in družbo DARS d. d. so očitne.

Uspeh pogajanj o cenovni politiki družbe DARS d. d. vodi v spremembe cenika cestnine in dviga cestninskih prihodkov, k temu pa zagotovo pripomorejo dobra komunikacija, korektna obravnava avtoprevoznikov kot partnerjev in naših ključnih strank in zaupanje, zgrajeno na podlagi pozitivnih izkušenj iz preteklosti, ko je DARS izpolnil svoje dane obljube in uvedel spremembe na področju vzdrževanja, cestninjenja in upravljanja avtocest in hitrih cest, ki so v korist prevozniki panogi. Na različnih področjih delovanja družbe DARS se organizirajo periodična srečanja s prevozniki oz. njihovimi predstavniki, na katerih se rešuje aktualna problematika.

1.5.2.1 Zadovoljstvo uporabnikov

V letu 2017 smo ponovno izvedli raziskavo Zadovoljstva uporabnikov avtocest v Sloveniji, njen cilj pa je ugotoviti, kakšna so mnenja in stališča voznikov glede posameznih dejavnikov, s katerimi se srečujejo pri vožnji po slovenskih avtocestah in hitrih cestah.

Raziskava se izvaja že od leta 2010 enkrat letno med domačimi in tujimi uporabniki slovenskih avtocest. Anketiranje domačih voznikov osebnih vozil izvedemo v spletni anketi, anketiranje tujih voznikov in domačih voznikov tovornih vozil pa s terenskim anketiranjem na izbranih počivališčih ob avtocestah. Skupni letni vzorec obsega 1500 uporabnikov avtocest in hitrih cest, ki uporabljajo ljubljansko obvoznico in vse štiri avtocestne krake v Sloveniji. Z raziskavo ugotavljamo, kdo so uporabniki avtocest in hitrih cest v Sloveniji in kakšna so stališča slovenskih in tujih uporabnikov o posameznih dejavnikih, ki vplivajo na njihovo zadovoljstvo z avtocestami v Sloveniji.

Skupni indeks zadovoljstva s slovenskimi avtocestami je v letu 2017 nekoliko višji od preteklega leta, in sicer 76,6 (v letu 2016 75,6), in kaže na to, da so potrebe voznikov dobro zadovoljene. Nekoliko nižji je ta indeks le pri domačih voznikih osebnih vozil – 66,5 (lani 67,1). Indeks zadovoljstva je izračunan kot povprečje zadovoljstva z dejavniki na petstopenjski lestvici, kjer je vsak dejavnik utežen s svojo pomembnostjo, povprečje pa je nato preslikano na interval od 0 do 100.

Za voznike osebnih vozil je najbolj kritičen dejavnik pretočnost, za voznike tovornih vozil pa parkiranje na počivališčih. Med domačimi vozniki osebnih vozil je najbolj kritičen dejavnik pretočnost med obnovo (nadalje tudi kakovost vozišča in preostali dejavniki pretočnosti – pozimi, med vzdrževanjem), med domačimi vozniki tovornih vozil pa parkiranje na počivališčih (nadalje tudi varnost in sanitarije na počivališčih in pretočnost – cestninskih postaj, pretočnost pozimi).

Zadovoljstvo z avtocestami

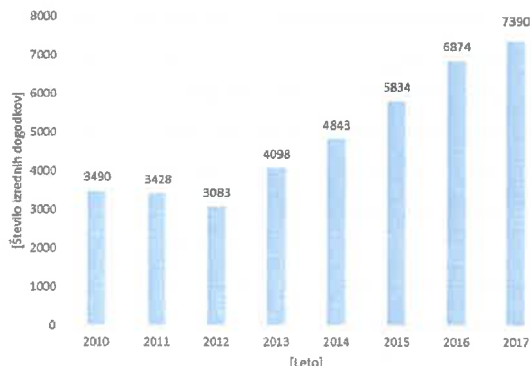


76,6 - Indeks zadovoljstva
▲ (lani 75,6)

Med vozniki tujih osebnih vozil so najbolj kritičen dejavnik sanitarije na počivališčih (nadalje tudi pretočnost in signalizacija med obnovami in zastoji), med tujimi vozniki tovornih vozil pa, tako kot pri domačih, parkiranje na počivališčih (nadalje tudi varnost in sanitarije na počivališčih in pretočnost cestninskih postaj). 85 % domačih voznikov osebnih in tovornih vozil delo družbe DARS ocenjuje kot uspešno (v letu 2016 75 %).

1.5.3 Promet in skrb za varnost

Slika 20: Primerjava izrednih dogodkov po letih



Slika 21: Posledice prometnih nesreč na AC in HC po letih



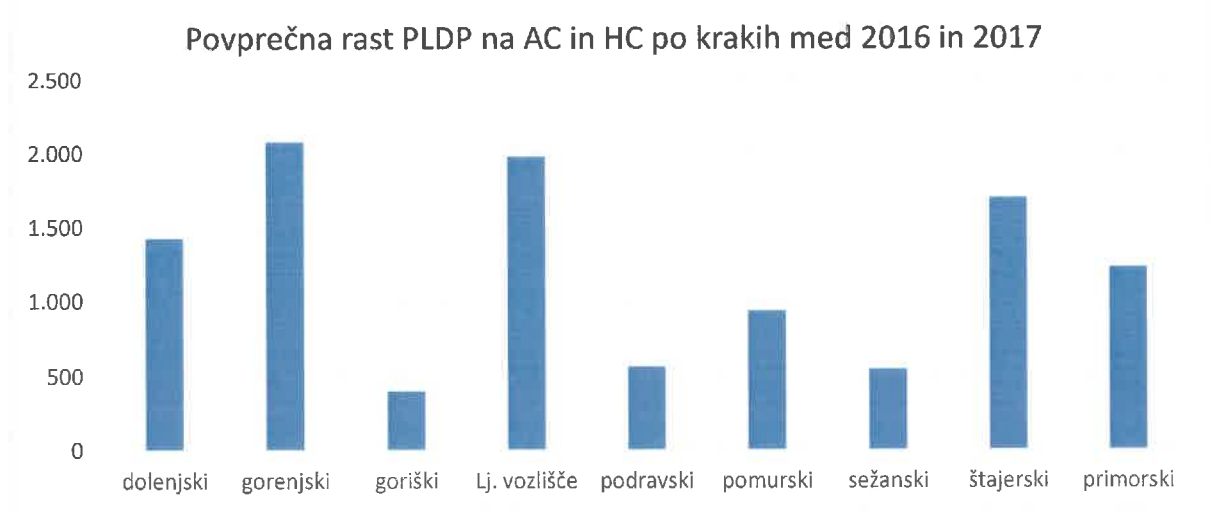
V preteklem letu se je prometna varnost glede na predhodno leto na AC/HC izboljšala. Ker stremimo k vsakoletnem izboljšanju, bomo vse ukrepe, ustaljene in nove, intenzivno nadaljevali in skrbeli, da bomo uporabnikom nudili varno potovanje po AC/HC.

Glede na rast prometa v zadnjem letu na AC/HC za 2–7 % (odvisno od odseka) je zaznan padec vseh prometnih nesreč, ki jih obravnava Policija, za 44 %. Število nesreč se je zmanjšalo v vseh kategorijah (brez poškodb, z lahкими poškodbami, s hudimi poškodbami, smrt). V letu 2017 je zaznan padec smrtnih žrtev za 27 % glede na leto 2016.

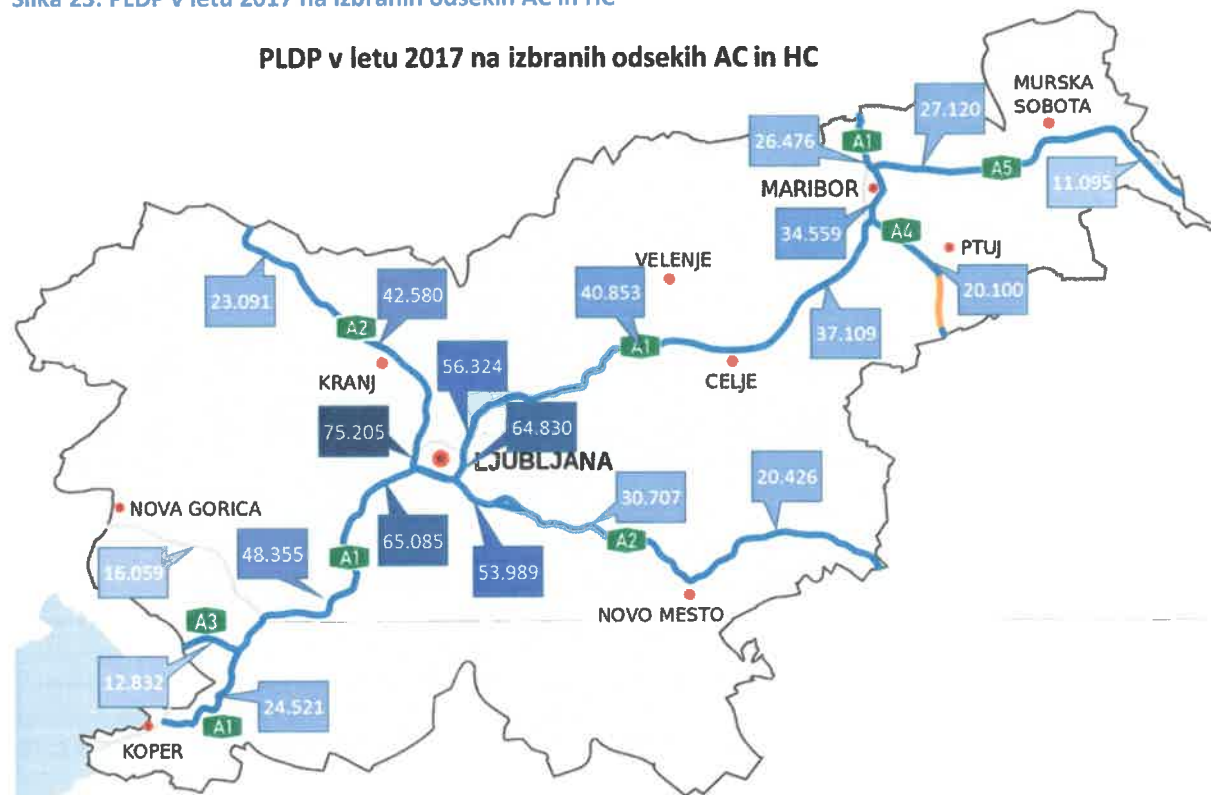
Velik vpliv na prometno varnost je imela pilotna uvedba sistema sekcijskega merjenja hitrosti na odseku čez Trojane. Na podlagi rezultatov, navodil MZI in uprave družbe DARS smo pristopili k pripravi in izvedbi javnega naročila za nabavo sistema na potencialno nevarnih odsekih po državi. Zagon prvega sistema je predviden že v letu 2018.

Vpliv varnostnih kampanj in sodelovanje z deležniki na tem področju pozitivno vpliva na prometno varnost, zato so aktivnosti na tem področju zelo široke in kontinuirane. Posebej učinkovita so nova orodja za distribucijo kampanj: TW, FB, aplikacije.

Slika 22: Povprečna rast PLDP na AC in HC po krakih med 2016 in 2017

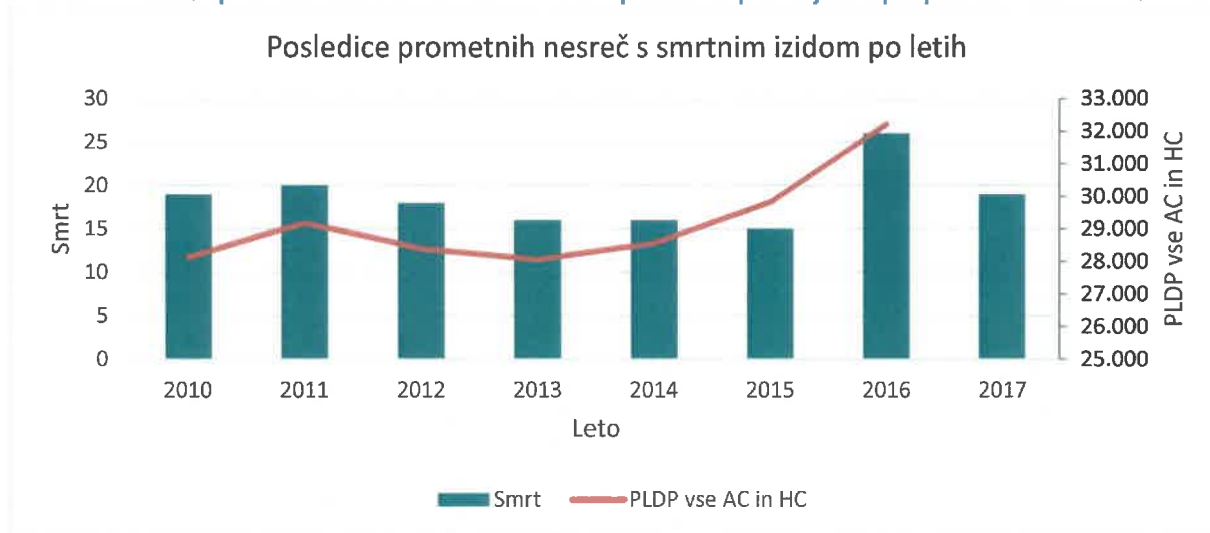


Slika 23: PLDP v letu 2017 na izbranih odsekih AC in HC



Povprečni PLDP je povzet po podatkih od DRSI; podatek o povprečnem PLDP za leto 2017 bo na voljo v drugi polovici leta 2018, zato navedeni podatek ni prikazan na slikah 24, 25 in 26.

Slika 24: Posledice prometnih nesreč s smrtnim izidom po letih in primerjava s povprečnim PLDP na AC in HC

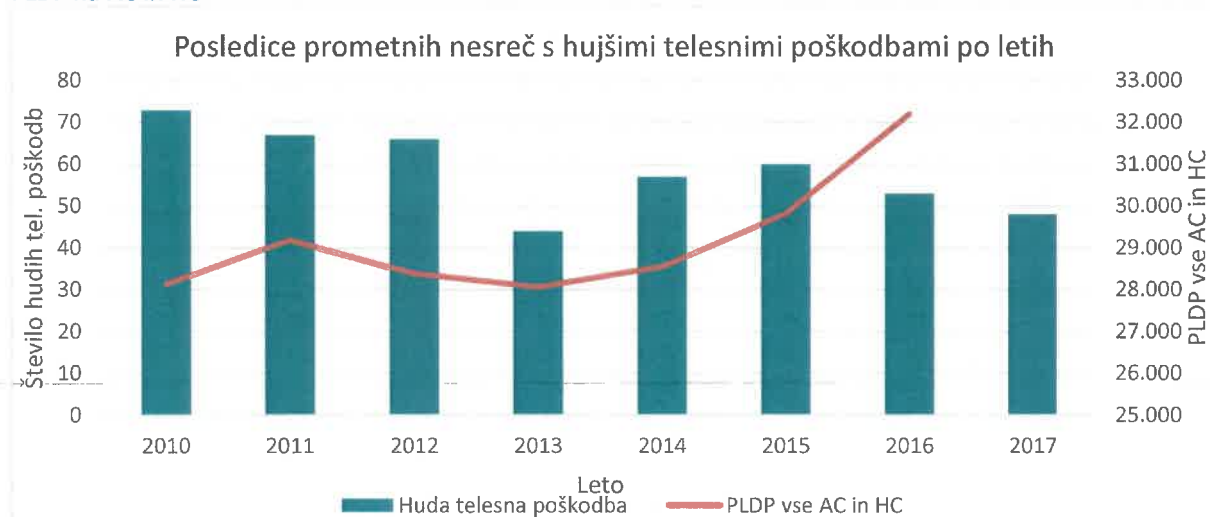


Nesreče s smrtnim izidom se na AC in HC v Sloveniji glede na rast povprečnega letnega dnevnega prometa (PLDP) zmanjšujejo.

S številom umrlih nikakor nismo zadovoljni, zato ukrepe prometne varnosti vsako leto opredelimo v planu prometne varnosti, kjer so opredeljeni glede na analizo prometnih nesreč v prejšnjem letu.

Zelo težko je ohraniti trend padanja števila smrtnih žrtev, zato imamo v planu predvidene najučinkovitejše ukrepe za večjo varnost: sekcijsko merjenje hitrosti in inteligentne transportne sisteme na najnevarnejših odsekih.

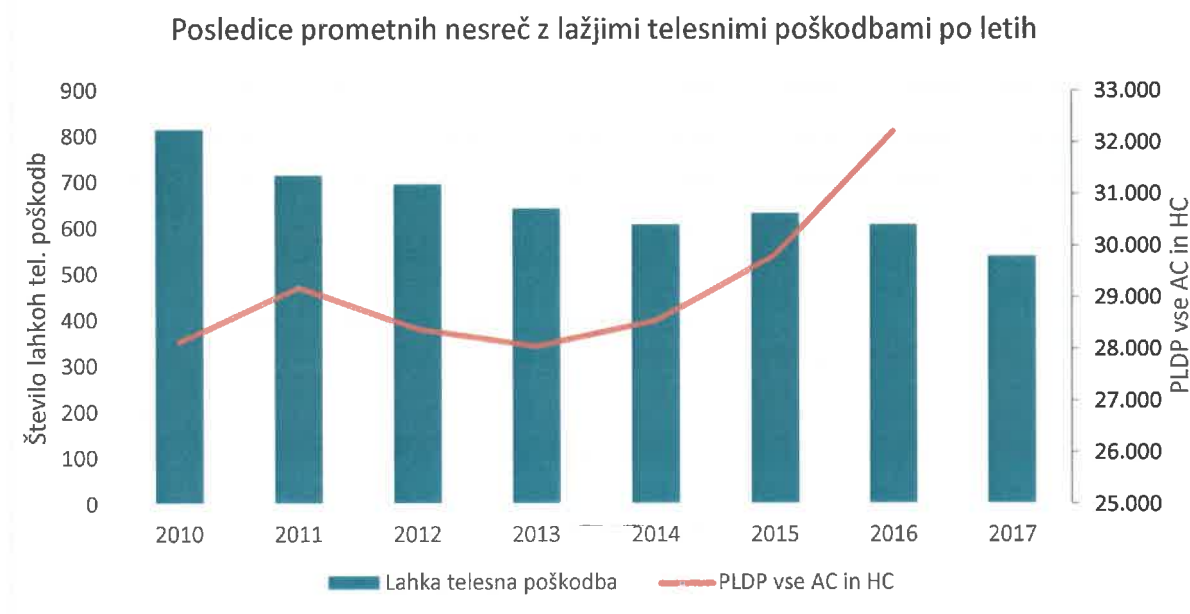
Slika 25: Posledice prometnih nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami po letih in primerjava s povprečnim PLDP na AC in HC



Prav tako pada število prometnih nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami, kar je posledica številnih projektov in ukrepov DARS d. d. na vseh področjih delovanja: cestninjenju, vzdrževanju in upravljanju. Zelo veliko delamo za preventivo (Sožitje, Zavod Vozim, spletna orodja), dosledno vzdrževanje, uvajanje novih inteligentnih transportnih sistemov in izvajanje ukrepov vodenja prometa v realnem času in v soodvisnosti od vremenskih in prometnih nevšečnosti.

Število prometnih nesreč s hujšimi telesnimi poškodbami kljub rasti prometa pada, kar pomeni, da se varnost prometa na AC in HC izboljšuje.

Slika 26: Posledice prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami po letih in primerjava s povprečnim PLDP na AC in HC



Ukrepe prometne varnosti bomo vsekakor nadaljevali, posebej se bomo osredotočali na problematiko hitrosti, varnostne razdalje in tovornih vozil.

Velik napredek pri varnosti pridobivamo z rednimi pregledi avtocest, uvajanju novega načina dela (prilagajanje novim trendom na področju prometne varnosti in pretočnosti), sodelovanjem v mednarodnih projektih in sodelovanjem z ministrstvi pri kreiranju zakonodaje na tem področju.

Število prometnih nesreč z lažjimi telesnimi poškodbami kljub rasti prometa pada, kar pomeni, da se varnost prometa na AC in HC tudi na tem segmentu izboljšuje.

Varnost v predorih

V letu 2017 je bilo v predorih, daljših od 500 m, skupaj 41 nesreč in incidentov, ko je bilo potrebno ukrepanje reševalnih služb in začasno izločanje celotnega predora ali njegovega dela iz obratovanja. Največkrat je bil primarni vzrok dogodka prometna nesreča I. ali II. kategorije (29 %), sledijo okvare vozil (27 %) in drugi dogodki kot previsoko vozilo, vozilo brez goriva in pešec v predoru (15 %). Po nekaj letih premora smo spet zabeležili nalet v zadnjo steno odstavne niše, ki se je zaradi velike hitrosti kljub naletnemu blažilniku za voznika končal s smrtjo. Po naletu je vozilo zagorelo. Zaradi pregleda dogodka s strani preiskovalnih organov in zaradi kontrole delovanja poškodovanih varnostnih sistemov je bila predorska cev izločena iz prometa več kot deset ur.

Poleg omenjenega požara sta se zgodila še požar avtobusa in požar tovornega vozila, oba z velikim požarnim potencialom. V obeh primerih velja izpostaviti izjemno prisebno ravnanje voznikov, ki sta uspela požara z uporabo predorske opreme močno omejiti še pred prihodom pristojnih gasilcev in s svojim ravnanjem preprečiti hujše posledice. Zaradi učinkovitega ravnanja voznikov in sistema odziva na požarni dogodek s hitro intervencijo poklicnih gasilcev in hitro odpravo poškodb je prišlo v obeh primerih le do minimalnih izločitev obremenjenih predorskih cevi iz prometa. Daljša izločitev je trajala manj kot 2,5 ure.

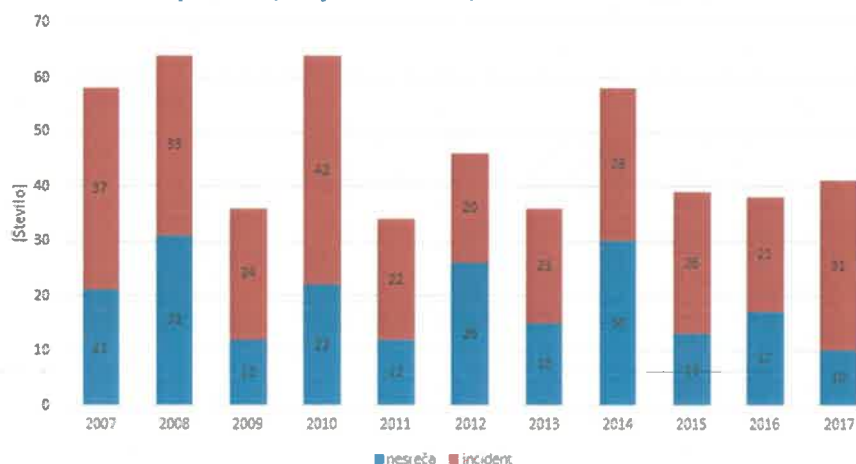
Med dogodki je treba izpostaviti tudi nesrečo z udeleženi vozilom za prevoz nevarnih snovi, tj. trk osebnega vozila v cisterno za prevoz goriva, ki se je končal brez vsakršnih posledic.

Ugotavljamo:

- da je število dogodkov še vedno relativno majhno in na nivoju števila dogodkov zadnjih let;
- da so bili dogodki posledica ravnanja uporabnikov, na kar DARS praktično ne more neposredno vplivati;
- da gostitve dogodkov niso bile ugotovljene;
- da je odziv pristojnih služb ob izrednih dogodkih učinkovit.

Poleg navedenih konkretnih nesreč je bilo treba izvajati tudi preventivne zapore predorov zaradi nesreč na trasi in zaradi vpliva burje na predor Kastelec v mesecu januarju, ki je trajala kar 46 ur.

Slika 27: Nesreče in incidenti v predorih, daljših od 500 m, od leta 2007 do 2017



1.5.4 Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov³⁰

DARS d. d. izvaja na letnem nivoju veliko različnih ukrepov, ki so neposredno povezani z varnostjo, udobjem uporabnikov avtocest in pretočnostjo prometa. Prvi pogoj dobre propustnosti je opremljenost avtocestnega sistema z najsodobnejšo opremo. Sodobna oprema za nadzor, vodenje in varnost prometa zagotavlja manj prometnih nesreč, njihovo hitrejšo zaznavo ter posledično zmanjšanje zastojev.

1.5.4.1 Upravljanje, nadzor in vodenje prometa³¹

24-urni nadzor in vodenje prometa

Osnovna »dejavnost« nadzornih centrov je, da s pomočjo sistemov za nadzor in vodenje prometa zagotavljajo najvišjo stopnjo prometne varnosti in pretočnosti tako v predorih kot na trasi AC/HC.

Pet nadzornih centrov po Sloveniji 24 ur na dan nadzira in vodi promet na nivoju avtocestnega omrežja. V centrih nenehno delujeta dva nadzornika prometa, ki po navodilih in izkušnjah rešujeta nesreče in druge dogodke, upravljata sisteme za nadzor in vodenje prometa, komunicirata z reševalnimi enotami in vzdrževalci DARS ter uporabniki po SOS telefonih.

Nadzorniki prometa so vključeni v redni periodični sistem usposabljanj in preverjanja, saj imajo posebej ob predorskih nesrečah (npr. požar) izjemno pomembno in odgovorno nalogo, ko izvajajo prve ukrepe reševanja in

³⁰ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 416-1.

³¹ GRI 103-2, 103-3.

zagotavljanja najvišje stopnje varnosti uporabnikov v predoru. Velik napor za nadzornike prometa predstavljajo množične nesreče, izredno močna sneženja (posledično izločanja tovornjakov) in druge izredne vremenske neugodnosti. Da so pripravljeni na dogodke, redno spremljajo prometna stanja (t. i. floating car data – FCD, števce prometa) in vremenske razmere (cestno vremenski informacijski sistem, t. i. CVIS).

Slika 28: Regionalni nadzorni center Ljubljana (Dragomelj)



Iz slike v nadaljevanju so razvidni centri nadzora in vodenja prometa v družbi DARS d. d. na AC in HC v Sloveniji, ki delujejo 24 ur na dan.

Slika 29: Centri za nadzor in vodenje prometa



Največ strokovnosti in pravilne ukrepe nadzornikov prometa zahtevajo nesreče s požari v predorih, izredni vremenski pojavi (žled, megla, snežni metež, burja ...) in množične nesreče. Bistvene naprave, ki so nadzornikom prometa v pomoč, so predvsem:

- 1298 kamer,
- 84 portalov spremenljive prometne informacijske signalizacije (SPIS),
- 32 SPIS polportalov,
- 69 cestnih vremenskih postaj (CVP).

Ob izrednih in drugih dogodkih imajo nadzorniki prometa osrednjo vlogo, saj se vse informacije zbirajo pri njih. Med prvimi ali celo prvi izvedo za dogodek, zato na začetku prevzemajo vodenje intervencije. Ob dogodkih najpogosteje komunicirajo s policijo, gasilci in vzdrževalci DARS-a. Osrednje orodje nadzornikov prometa pri komunikaciji in obveščanju je spletna aplikacija Kažipot. Preko te aplikacije nadzorniki vnašajo dogodke na AC in HC. Aplikacija omogoča tudi vrsto drugih operacij.

Avtocestni promet nadzorujejo kvalificirani certificirani nadzorniki cestnega prometa

V DARS d. d. smo s koncem leta 2017 pridobili še dodatnih 17 certificiranih nadzornikov prometa. Certifikat nadzornikom podeljuje formalno potrditev o ustreznih znanjih, spretnostih, veščinah in kompetencah, neizpodbitno pa je število certificiranih nadzornikov pomembno tudi za celotno podjetje in za naše ključne deležnike. Delo nadzornikov prometa je za naše uporabnike in z večjo pretočnostjo tudi za okolje pomemben prispevek. Vsaka njihova odločitev, ki jo sprejemajo v trenutku, zbrani, osredotočeni in v oblaku mnogih informacij, alarmov, klicev in slik nadzornih kamer, nosi velike odgovornosti. Z visokokvalificiranimi znanji kljub več kot 5-odstotnemu povečevanju prometa na celotnem AC križu ohranjajo ustrezno pretočnost, predvsem pa varnost naših uporabnikov.

Z novelacijo načrtov zaščite in reševanja do usklajenega in hitrejšega reševanja poškodovanih

V zadnjih petih letih smo novelirali in na regijskem nivoju uskladili načrte zaščite in reševanja v predorih in na trasi avtoceste. To pomeni, da so načrti za reševanje enoviti, redno novelirani in da so s tem postopki reševanja bolj usklajeni.

Izdelanih imamo devet načrtov za traso (Obratni načrt zaščite in reševanja za primer množične nesreče na avtocesti) in enajst načrtov za predore (Obratni načrt zaščite in reševanja za predore).

V sklopu načrtov reševanja so predvidene tudi periodične predorske vaje reševalnih enot, s katerimi redno usposabljam vse ekipe, ki so vključene v reševanje nesreč na celotni AC mreži. V letu 2017 smo izvedli štiri terenske in tri štabne vaje.

Slika 30: Vaja zaščite in reševanje



Kampanje: označevanje, informiranje

Poslanstvo družbe ni samo skrb za družbeno odgovorno in učinkovito gradnjo, upravljanje in vzdrževanje avtocestnih in drugih infrastrukturnih omrežij v Republiki Sloveniji, temveč tudi zagotavljanje pogojev za njihovo varno uporabo in povečevanje osredotočenosti na uporabnika.

Tudi dodatno ozaveščanje uporabnikov o pravilni in varni uporabi avtocest pozitivno vpliva na zmanjševanje števila žrtev in večjo pretočnosti avtocest. Najpogostejše vzroke zastojev in nesreč smo strnili v nadaljevanju predstavljene večje kampanje:

Pripravi se na zimsko sezono

Pozimi se razmere na cestah spremenijo, zato morate na to pripraviti tudi svoje vozilo. Pravočasno poskrbite za ustrezno zimsko opremo. V času sneženja in zimskih razmer se na pot odpravite samo s predpisano zimsko opremo, upoštevajte prometno signalizacijo, ostanite strpni in vožnjo prilagodite razmeram na cesti, ne prehitujte pluznih skupin, saj lahko s tem ogrožate svojo varnost in varnost drugih udeležencev v prometu, računajte, da bo potovanje trajalo dlje, zato se na pot odpravite prej kot po navadi. V družbi DARS za prevoznost in varnost avtocest skrbimo s približno 450 delavci družbe in 270 vozili. Kampanja je dostopna na internetu na naslovu: https://www.dars.si/Dokumenti/Medijsko_sredisce/Informativne_kampanje/Zimska_sezona_1047.aspx

Slika 31: Pripravi se na zimsko sezono**Če želimo varne AC, jih moramo obnavljati**

V avtocestni sistem, ki je živ organizem, je treba vlagati, in sicer v nove investicije, obnove in redno vzdrževanje. Družba DARS d. d. si kot odgovoren upravljavec avtocestnega sistema in zaupanega premoženja prizadeva za varne in pretočne avtoceste. Obnovitvena in vzdrževalna dela izvajamo z upoštevanjem prometnih obremenitev in zgolj takrat, ko so nujno potrebna. Odločitev, ali hočemo dobre in varne avtoceste ali pa jih prepustimo propadanju, je naša. Če želimo, da bodo naše avtoceste in hitre ceste varne, jih je treba redno vzdrževati in obnavljati. Kampanja je dostopna na internetnem naslovu:

https://www.dars.si/Dokumenti/Medijsko_sredisce/Obnavljamo_za_vas_1038.aspx

Slika 32: Če želimo varne AC, jih moramo obnavljati**Varnostna razdalja**

Vožnja na prekratki varnostni razdalji statistično predstavlja enega najpogostejših vzrokov prometnih nesreč. Največkrat je ta vzrok povezan tudi s prehitro vožnjo. Večina voznikov vozi preblizu zaradi nepoznavanja dolžine zaustavitvene poti, ki jo njihovo vozilo pri zavijanju glede na hitrost in stanje vozišča opravi, del voznikov napačno meni, da s krajšo varnostno razdaljo povečajo prepustnost ceste in da bodo tako hitreje na cilju, nekateri pa poskušajo z agresivnim »prilepljanjem« na zadek predhodnega vozila tega spraviti s prehitevalnega na vozni pas. Kampanja je dostopna na internetnem naslovu:

https://www.dars.si/Dokumenti/Medijsko_sredisce/Informativne_kampanje/Varnostna_razdalja_1060.aspx

Slika 33: Varnostna razdalja

**Povezani v varno omrežje**

Kaj za varnost uporabnika stori DARS in kaj za svojo in varnost drugih udeležencev lahko stori uporabnik? Povezali smo nas v varno omrežje, kampanje so dostopne na internetnem naslovu:

- Za mirno pot: <https://www.youtube.com/watch?v=pxHUfZxjkU>
- Nesreča na avtocesti – naj se ne zgodi: <https://www.youtube.com/watch?v=aXjOYOnPe-k>
- Neugodne vremenske razmere: <https://www.youtube.com/watch?v=1Po-zxwBqRI>
- Varno skozi predor: <https://www.youtube.com/watch?v=-XwQi2TcOvA>

Skupaj za večjo varnost ob pričetku motoristične sezone – treningi varne vožnje za motoriste

- Sodelovanje z Zavodom VOZIM:
Podpiramo izvajanje preventivnih delavnic v cestnem prometu za mlade v okviru Gibanja »Še vedno vozim – vendar ne hodim«. Osnova je izvedba inovativnih interaktivnih delavnic »Še vedno vozim – vendar ne hodim«, ki potekajo na osnovi podajanja osebne izkušnje poškodovancev v prometnih nesrečah mladim na srednjih šolah. Ti skozi lastne izkušnje podajo neposredne informacije o pomenu varne vožnje in upoštevanju cestnoprometnih predpisov ter posledicah prometnih nesreč. Interaktivne delavnice temeljijo na metodi podajanja osebne zgodbe mentorja vrstnika (strokovnjak na svojem področju, ki je doživel prometno nesrečo in je posledice neodgovornega ravnanja v cestnem prometu – svojega ali drugih – izkusil na lastni koži), zato ima najboljši začetni položaj v izobraževalnem procesu.

Slika 34: »Še vedno vozim – vendar ne hodim«

**Sodelovanje v projektu Sožitje**

V DARS-u d. d. smo se odločili aktivno sodelovati pri izvajanju celovitih preventivnih dogodkov oz. usposabljanj za seniorje in upokojujence po celotni Sloveniji. Namen usposabljanj je, da bi se starejši vozniki in voznice na naših cestah čim dlje počutili varne in da bi čim dlje ostali mobilni. Po statističnih podatkih je v Sloveniji več kot 219.000 imetnikov vozniških dovoljenj starejših od 64 let, kar predstavlja 16 % vseh imetnikov vozniških dovoljenj. V prihodnjih letih se bo populacija še starala in na cestah bo čedalje večji delež voznikov in voznic v tretjem življenjskem obdobju. V letu 2017 smo v sklopu tega projekta nagovorili več kot 500 seniorjev.

Ozaveščanje: Reši življenje

Nesreče, ki so sicer zaradi mnogih vzrokov (ob slabših vremenskih razmerah so vozniki previdnejši, hitrosti so manjše, prav tako je v zimskem času dan krajši in zato je potovanje z vozili manj; ko je svetel del dneva najdaljši, so potovanja številčnejša, posamezne vožnje so daljše, posledično so vozniki tudi bolj utrujeni) pogostejše v lepšem vremenu, imajo velik vpliv na pretočnost prometa. Voznike že več let aktivno seznanjamo z dejstvom, da s pravilnim razvrščanjem v primeru zastoja ne pripomoremo zgolj k hitrejši sprostitvi prometa, temveč s tem povečamo možnost preživetja tudi do 40 %.

I.5.4.2 Izvajanje ukrepov na področju prometa in skrbi za varnost uporabnikov

Ureditev izletnih con

Slika 35: Avtobus v izletni coni priključka Unec



Slika 36: Izletna cona namesto jeklene varnostne ograje



Umirjanje hitrosti in povečanje pretočnosti

- Sekcijsko merjenje hitrosti

DARS že leta financira nabavo radarskih sistemov na avtocesti, s katerimi zagotavljamo večjo prometno varnost in pretočnost. V letu 2017 smo izvedli tudi pilotni sistem sekcijskega merjenja hitrosti, ki ga bomo v prihodnosti nameščali na najnevarnejših in najbolj obremenjenih odsekih avtocest. Na slovenskem avtocestnem omrežju je postavljenih skupno 18 ohišij za stacionarne merilnike hitrosti. V njih Policija izmenično uporablja stacionarne merilnike hitrosti.

Slika 37: Ohišje za stacionarni merilnik hitrosti



- Umiritev prometa na ljubljanskem obroču

V Darsu od leta 2014 vodimo aktivnosti za uveljavitev prometnega režima na omrežju cest, ki tvorijo tako imenovani »ljubljski obroč« (H3 – »severna obvoznica« ter avtocesti A1 in A2).

V mesecu marcu 2017 sta začeli veljati dve pomembni pravili, in sicer:

- prepoved prometa za vozila nad 7,5 tone (t. i. težka tovorna vozila – TTV) na severni obvoznici H3 v nočnem času (med 22. in 6. uro) in
- prepovedano prehitevanje za tovorna vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone na celotnem obroču.

Trenutno stanje v prometu na ljubljanskem obroču kaže, da so se ravnanja voznikov težkih tovornih vozil spremenila, kar je bilo tudi željeno, zato ocenjujemo, da sta bila oba realizirana ukrepa dobro načrtovana in imata pozitiven učinek.

- Blažilnik trkov

V okviru ukrepov za zavarovanje zaključnih sten predorskih niš smo namestili blažilnike trkov v dvajsetih predorskih nišah in varnostne ograje v štirih nišah. Blažilniki so bili testirani skladno s sistemom SIST EN 1317.

Slika 38: Blažilnik trka v predoru



I.5.4.3 Upravljanje inteligentnih transportnih sistemov (ITS) oziroma t. i. pametnih avtocest

Sistem za varnostni pregled tovornih vozil in avtobusov pred predorom Karavanke

Slika 39: Skeniranje vozil pred predorom s termovizijskimi kamerami



Sanacija elektro-strojne opreme v predorih

Skladno z določbami evropske direktive smo izvedli nadgradnjo elektro-strojne opreme v predorih, daljših od 500 metrov. Sledili smo tehničnim zahtevam, da se zagotovijo prometna varnost, ekonomičnost gradnje, uporabe in vzdrževanja cestnih predorov. Med drugim smo v predorih izvedli nadgradnjo nadzorno-krmilnih sistemov, rekonstrukcijo svetlobne prometne signalizacije v predoru (namestitve LED-smernikov, zamenjava smernih tabel, preveritev sistema za regulacijo razsvetljave in posodobitev razsvetljave na območju odstavnih niš), nadzor kakovosti zraka v predoru, krmiljenje in nadzor prezračevanja, uskladitev avtomatskega krmiljenja prometne opreme s poenotenimi zahtevami družbe DARS d. d. in številno drugo opremo ter signalizacijo z namenom varnejšega upravljanja predorov.

Elektro-strojna oprema v predoru Markovec je v skladu z najnovejšimi evropskimi varnostnimi standardi za predore

Slika 40: Predor Markovec



Vzpostavljanje spremenljive prometne signalizacije

Na celotnem avtocestnem omrežju redno spremljamo prometne dogodke in na podlagi ugotovitev nameščamo razne sisteme za nadzor in vodenje prometa.

Na Golem vrhu, na Ravbarkomandi in pred predorom Markovec smo namestili spremenljivo signalizacijo v primeru burje in ob drugih izrednih dogodkih.

Polnopomensko spremenljivo signalizacijo in obstoječo spremenljivo signalizacijo smo nadgradili z novimi prometnimi vsebinami. Oboje je integrirano v sistem za nadzor in vodenje prometa v regionalnem nadzornem centru Kozina. Sledijo projekti nameščanja tega sistema signalizacije na najbolj obremenjenih odsekih med Lukovico in Postojno ter na odseku Celje–Tepanje.

Slika 41: Spremenljiva prometna signalizacija



Obnova prezračevalnega sistema v predoru Karavanke

Skladno z evropsko direktivo smo v karavanškem predoru zagotovili ustrežnejše prezračevanje z vidika varnosti v primeru požara, zagotovili ubežno-reševalne poti in izvedli nadgradnjo in sanacijo elektro-strojne opreme.

SOS-stebrički na 2 km – hitro lociranje kličočega

Pri okvari vozila je zaradi lažje ugotovitve lokacije voznika priporočljiva uporaba stebrička SOS, ki je voznikom na voljo za uporabo na razdalji praviloma do dva kilometra. Klic preko stebrička sodelavcem DARS d. d. omogoča še hitrejšo urgiranje. Sisteme redno nadgrajujemo in zagotavljamo njihovo neprestano delovanje.

Slika 42: SOS-stebriček na avtocesti



1.5.4.4 Zagotavljanje telekomunikacij

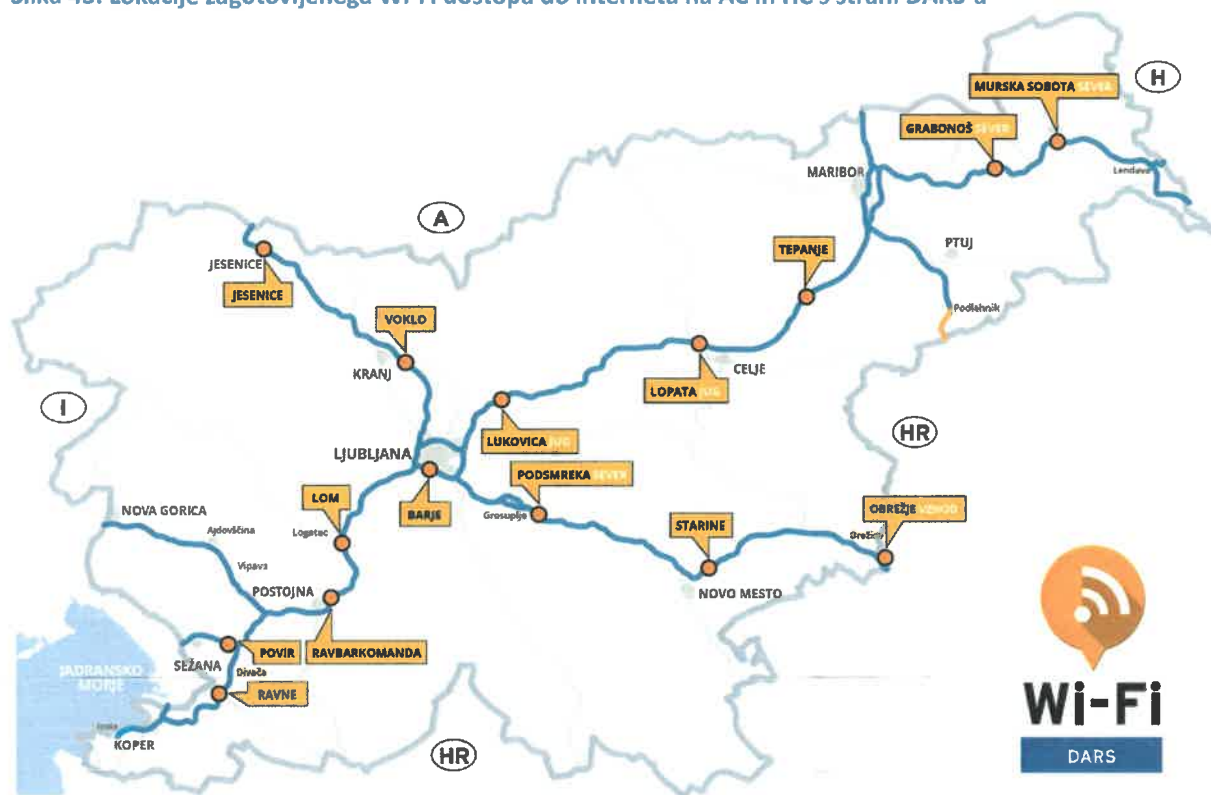
Zagotavljamo Wi-Fi, dostop do interneta in zakup optičnih vlaken

DARS d. d. ima zgrajeno lastno hrbtenično optično omrežje po celotnem avtocestnem križu za prenos telekomunikacijskega prometa. Glavna prednost Darsovega optičnega omrežja je, da je kakovostno, robustno in zanesljivo, saj je v varovalnem pasu ob avtocesti in njegova cenejša izgradnja, ki je potekala vzporedno z gradnjo avtoceste. Optično omrežje je bilo prvenstveno zgrajeno za potrebe komunikacij znotraj DARS-a (spremljanje prometa, cestninjenje ter komunikacija za poslovne potrebe). Zaradi specifičnosti izgradnje optičnega omrežja je veliko optičnih vlaken ostalo neizkoriščenih in so namenjena trženju zunanjim uporabnikom, kar za družbo predstavlja dodaten vir prihodkov.

V DARS-u d. d. smo implementirali naslednje storitve:

- trženje širokopasovnega Wi-Fi dostopa ciljni skupini voznikom tovornih vozil na avtocestnih počivališčih na triindvajsetih lokacijah, s tem da se prodaja Wi-Fi kuponov opravlja na bencinskih servisih Petrol in OMV. Ponudba širokopasovnih storitev na avtocestnih počivališčih za uporabnike avtocest pripomore k izboljšanju podobe, prepoznavnosti in varnosti avtocestnega omrežja;
- dostop do interneta smo zagotovili poslovnim uporabnikom na štirinpetdesetih lokacijah vzdolž avtoceste.

Slika 43: Lokacije zagotovljenega Wi-Fi dostopa do interneta na AC in HC s strani DARS-a



I.5.4.5 Izvajanje evropskih projektov

Vzpostavljanje interoperabilnosti preko t. i. evropskega projekta C-Roads

V okviru evropskega projekta C-Roads potekajo izvedbe pilotnih projektov, koordinacija postavitve osnovne platforme in zagotavljanje interoperabilnosti. Gre za pilotni projekt uvajanja kooperativnih sistemov za prenos informacij v realnem času, ki temeljijo na komunikacijah vozilo-vozilo, vozilo-infrastruktura in infrastruktura-vozilo, s čimer družba DARS d. d. prispeva tudi k uresničevanju prioritet Evropske unije s področja inteligentnih transportnih sistemov.

Sistemi za nadzor in vodenje prometa ter izmenjava prometnih informacij

V okviru Instrumenta za povezovanje Evrope (CEF) se izvaja projekt CROCODILE 2, ki je namenjen sofinanciranju aktivnosti na področju sistemov za nadzor in vodenje prometa, izmenjavi prometnih informacij ter zagotavljanju informacij uporabnikom. Pri projektu poleg Slovenije sodelujejo še Avstrija, Ciper, Češka republika, Nemčija, Grčija, Italija, Poljska in Romunija. Dars d. d. sodeluje pri projektu z izvedbo aktivnosti na področju nadzora in vodenja prometa (zbiranje in obdelava prometnih podatkov, obveščanje o stanju prometa, nadgradnja elektro in strojne opreme).

Polnilnice za električna vozila na celotnem avtocestnem križu

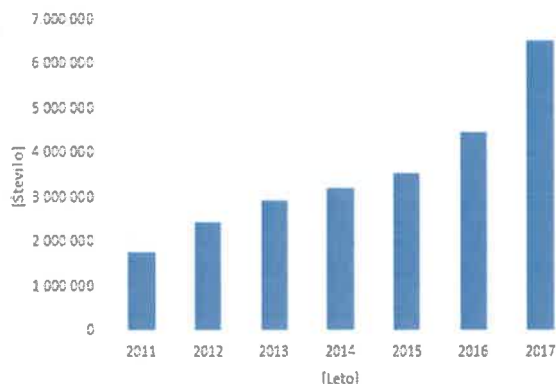
DARS d. d. na avtocestnem križu spodbuja »zelene koridorje« oziroma razvoj elektromobilnosti v Sloveniji. V okviru evropskega projekta Central European Green Corridors (CEGC) smo skupaj s partnerji vzpostavili mrežo hitrih polnilnic (do 50 km) z nadstandardno tehnologijo za električna vozila na avtocestnem križu Slovenije. V projektu, sofinanciranim s sredstvi EU, je vzpostavljenih 26 hitrih polnilnic, ki uporabnikom električnih vozil omogočajo polnjenje s 50 kW DC in hkrati 43 kW AC.

Slika 44: Lokacije elektropolnilnic

Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji

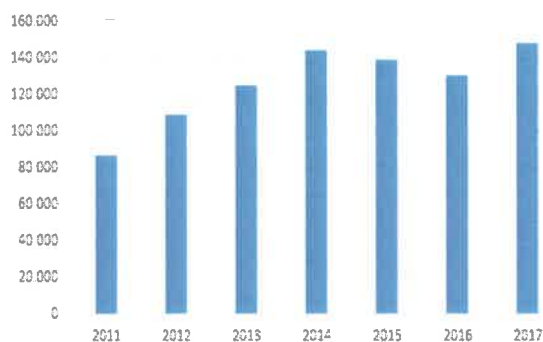


I.5.4.6 Zagotavljanje prometnih informacij

Slika 45: Število kontaktov na internetni strani www.promet.si

Slika 46: Število prejetih klicev v PIC po letih

Število sprejetih klicev v PIC po letih

**Prometno-informacijski center: avtor verodostojne in ažurne prometne informacije**

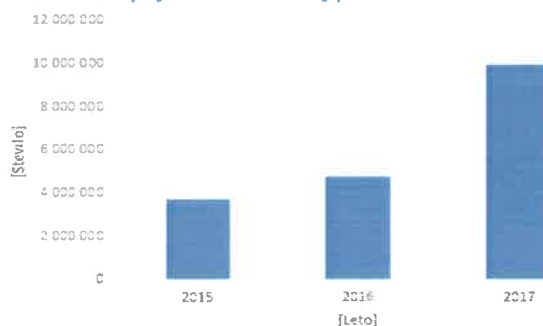
Uporabnikom so po novem na voljo nove vsebine na spletni strani promet.si:

- predvideni potovalni časi med posameznimi večjimi kraji in relacijami;
- podatke o prometu po novem lahko opazujemo na zemljevidu kot različno obarvane odseke cest, ki ponazarjajo gostoto prometa;
- virtualni asistent Strane.

Prometno-informacijski center je v zadnjih 10 letih:

- posredoval več kot 196.000 informacij o dogodkih na državnem cestnem omrežju: v povprečju 19.627 na leto, 1635 na mesec in 53 na dan;
- samo v zadnjih petih letih so operaterji sprejeli že več kot 600.000 klicev, na spletni strani promet.si zabeležili več kot 3,4 milijona uporabnikov.

Slika 47: Skupaj aktivnih iskanj prometne informacije



Aplikacija za mobilne naprave DarsPromet+ (oziroma DarsTraffic+)

Namenjena je predvsem tistim, ki se v Sloveniji vsak dan vozimo v službo. Na taki poti potrebujemo informacijo o morebitnih ovirah oz. podaljšanju potovalnega časa. Zato sta ključni informaciji, ki ju aplikacija ponuja, prav to: sprotno izračunavanje potovalnega časa na vnaprej izbrani poti in obveščanje o ovirah (dogodkih) na poti.

Aplikacija uporabnikom omogoča:

- vpogled v stanje prometnih informacij,
- načrtovanje poti,
- prikaz potovalnih časov,
- vse druge informacije, s katerimi razpolaga družba DARS d. d.,
- glasovno podporo in
- povezavo z virtualnim asistentom.

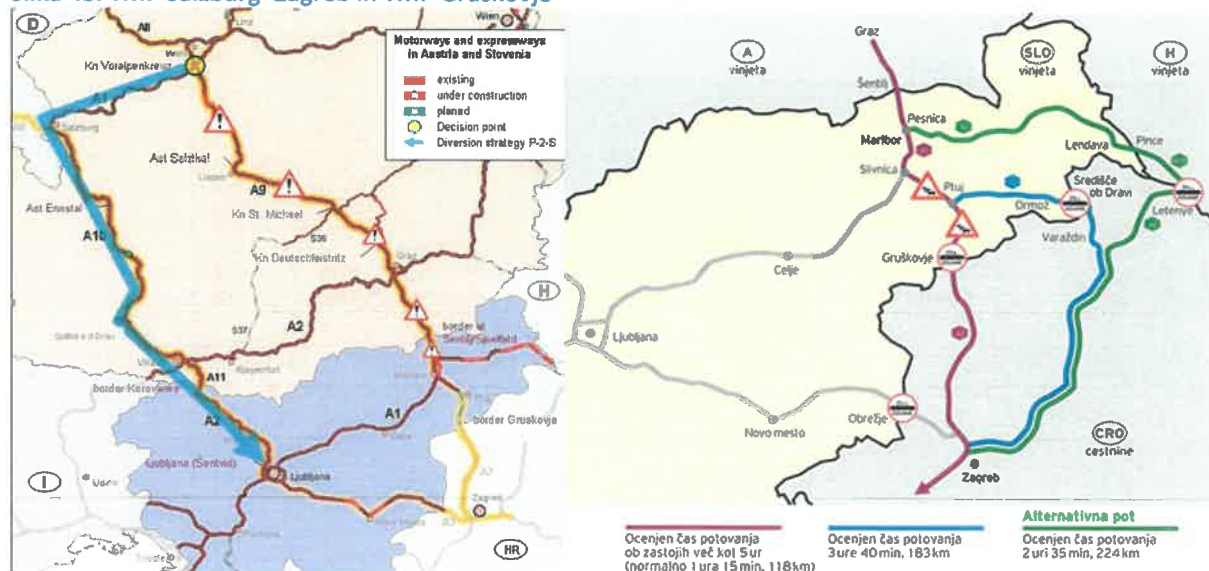
Aplikacija je razvita za operacijske sisteme Android, IOS in Windows.

Ker nam je še vedno najpomembnejša prometna varnost, je ena ključnih funkcij aplikacije glasovno obveščanje. Vendar ne kakršno koli: gre za aplikacijo e-Bralec, ki je v živo v slovenščini sposoben prebrati kakršenkoli pripravljen tekst. Tekst za uporabo aplikacije mu pripravlja poseben program, ki brska po naših bazah in iz njih izlušči informacije, ki se nanašajo na določeno pot. Pomembna funkcionalnost je nastavev samodejnega branja.

Mednarodno vodenje prometa (Traffic management plan TMP)

V DARS-u d. d. že več let aktivno sodelujemo s sosednjimi državami na področju mednarodnega vodenja prometa. Da lahko nadzorni centri sodelujejo in izvajajo ukrepe vodenja prometa po mednarodnih avtocestnih koridorjih, je potrebna strokovna koordinacija. V ta namen smo že izdelali plane vodenja prometa na relaciji Salzburg–Ljubljana–Zagreb in na relaciji Postojna–Palmanova. Sledijo še preostali plani z Madžarsko in Hrvaško ter njihova integracija na nivo avtomatizma.

Slika 48: TMP Salzburg–Zagreb in TMP Gruškovje

**I.5.4.7 DarsGo – uvedba elektronskega cestninskega sistema**

Vzpostavitev elektronskega cestninskega sistema (projekt ECS v PPT), v družbi DARS d. d. imenovanega DarsGo, je bila načrtovana in tudi uspešno izvedena s 1. 4. 2018. Cilji vzpostavitve so naslednji:

- zamenjava dotrajanega sistema cestninjenja na cestninskih postajah za vozila, težja od 3,5 tone, z elektronskim cestninskim sistemom v prostem prometnem toku;

Slika 49: Plačevanje cestnine za tovorna vozila brez ustavljanja



- vzpostavitev finančne vzdržnosti DARS-a, ki bo omogočala neodvisno poplačilo finančnih obveznosti za izgradnjo omrežja avtocest in hitrih cest ter vzdrževanje obstoječe infrastrukture;
- cestninska tarifa pri cestninjenju bo odvisna od dolžine segmenta in karakteristik vozila, kot na primer: cestninskega razreda, števila osi, emisijskega razreda EURO ipd. Tarifa bo prav tako odvisna od časovnega termina uporabe ceste (npr. ure v dnevu, dneva v tednu ali drugih časovnih obdobjih);
- zagotovitev plačevanja cestnine po načelih »uporabnik plača« in »onesnaževalec plača«, v skladu z emisijskim razredom EURO za vozila nad 3,5 tone;
- cestnina se bo zbirala v prostem prometnem toku. Uporabnikom bo na voljo popolna avtomatska rešitev z opremo On-Board Unit ("DarsGo"), ki vsebuje tehnologijo DSRC (Dedicated Short Range Communications), ki je v skladu z EU Direktivo 2004/52/ES;
- sistem bo skladen z interoperabilnostjo Evropskega elektronskega cestninjenja (EETS) po EU Direktivi 2004/52/EC.

Slika 50: Obu naprava DarsGo



Glavne prednosti novega sistema:

1. cestninjenje brez ustavljanja ali zniževanja hitrosti, kar bo doprineslo:
 - manj onesnaževanja,
 - manj hrupa,
 - manjšo porabo goriva,
 - manj prometnih zastojev,
 - časovne prihranke,
 - boljšo prometna varnost na AC;
2. plačevanje cestnine po prevoženi razdalji;
3. možnost cestninjenja po časovnih obdobjih (npr. ure v dnevu, dneva v tednu ali drugih časovnih obdobjih);

4. fleksibilnost v primeru dodajanja novih cestninskih odsekov;
5. povečanje prihodkov za DARS s cestninjenjem težkih vozil na celotnem avtocestnem omrežju;
6. na cestninskih postajah ne bo več zaposlenih 24/7 za pobiranje cestnin;
7. zaradi omenjenega sistema se bo izvedla reorganizacija, nastala bodo nova delovna mesta z visoko dodano vrednostjo v klicnem centru ter na cestninskih uporabniških točkah, močno se bo okrepila tudi služba nadzora.

Slika 51: DarsGo servis



Načrtuje se, da bo nov sistem omogočal možne storitve z dodano vrednostjo, ki so:

- prometne informacije v realnem času;
- plačilne storitve (npr. parkirnine);
- varno parkiranje tovornjakov;
- sledenje vozil (npr. prevoz nevarnih snovi) in
- cestninjenje brez cestninskih postaj za boljšo pretočnost prometa.

Izračunani ekonomski prihranki uporabnikov zaradi uvedbe DarsGo sistema za tovorna vozila (koristi oziroma zmanjšanja stroškov), ki jih bo imela celotna družba zaradi uvedbe DarsGo, znašajo za obdobje naslednjih 13 let skoraj 150 milijonov € (vir: investicijski program ECS v PPT/[vir: Rapp Trans AG/Ipmit]). Naj opozorimo, da vseh učinkov in prihrankov ni mogoče finančno ovrednotiti, predstavljajo pa koristi tudi v kvaliteten smislu. Največji delež finančno ovrednotenih prihrankov predstavljajo časovni prihranki (pribl. 70 mio. EUR), sledijo prihranki zaradi manjše porabe goriva (53 mio. EUR), kjer največji delež predstavljajo prihranki zaradi manj potrebnih speljevanj, prihranki zaradi manjšega onesnaževanja znašajo pribl. 20 mio. EUR in preostalo večja prometna varnost (pribl. 7 mio. EUR).

I.5.4.8 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje

Na področju investicij, upravljanja in zagotavljanja varnosti pri delu v letu 2017 ni bilo izrečenih nobenih ukrepov s strani inšpekcijskih organov v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje, razen na področju vzdrževanja, ko je bil zabeležen primer neskladnosti, vezan na uporabo fitofarmaceutskih sredstev (FFS) za namen zatiranja ambrozije.³²

I.5.4.9 Zasebnost strank

Družba DARS d. d. skrbi za zasebnost svojih strank in deluje v skladu z veljavno zakonodajo na tem področju, to je skladno z Zakonom o varovanju osebnih podatkov (ZVOP-1). Za leto 2017 družba DARS ni prejela nobene pritožbe v zvezi s kršitvijo varovanja osebnih podatkov ali odločbe informacijske pooblaščenke.³³

DARS se je že v letu 2017 intenzivno pripravljala na nove obveznosti upravljalcev osebnih podatkov, ki jih prinaša Splošna uredba EU o varstvu osebnih podatkov. Med organizacijske ukrepe za zagotavljanje skladnosti obdelave

³² GRI GS 416-2.

³³ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 418-1.

osebnih podatkov tako med drugim uvrščamo imenovanje pooblaščenih oseb za varstvo osebnih podatkov, sprejem novega Pravilnika o varstvu osebnih podatkov in Politike zasebnosti. V postopku usklajevanja sta dva interna akta (Evidence dejavnosti obdelav in Operacijski predpis o postopkih in ukrepih za varstvo osebnih podatkov), katerih sprejem je predviden do konca meseca avgusta, v mesecu septembru pa bomo pričeli z izdelavo ocen učinkov. V teku so priprave in podpisovanje pogodb z obdelovalci osebnih podatkov, prav tako je zbrana večina soglasij posameznikov za obdelavo njihovih osebnih podatkov. V juliju in avgustu bo organizirano izobraževanje zaposlenih, saj je ozaveščenost o pomembnosti varovanja osebnih podatkov eden od ključnih temeljev za dejansko skladnost obdelave s predpisi.

Varovanje osebnih podatkov strank v DarsGo sistemu poleg splošne zakonodaje o varstvu osebnih podatkov ureja tudi Zakon o cestninjenju (ZCestn), ki v 30. členu določa omejitve glede hranjenja podatkov o lokaciji in gibanju vozila. Tehnične rešitve obdelave podatkov so podrejene zakonodaji o varovanju osebnih podatkov. Za vse zbrane, poslane, obdelane in shranjene podatke v DarsGo sistemu je upoštevana Direktiva 95/46/ES glede varovanja posameznikov v zvezi z obdelavo osebnih podatkov in v zvezi s prostim pretokom takšnih podatkov ter Direktiva 2002/58/ES v zvezi z obdelavo osebnih podatkov in zaščito zasebnosti v sektorju elektronskih komunikacij. Izdelan je koncept hrambe podatkov, ki pokriva vsa relevantna sredstva, kot so sistemi in vmesniki ter obdelani in preneseni podatki; sestavni del tega koncepta je tudi koncept varovanja osebnih podatkov. Trajanje hrambe podatkov je usklajeno z zakonodajo. Izdelan je tudi dokument, ki opisuje različne skupine podatkov in dobo hrambe.

1.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi

Zavzeti in kompetentni zaposleni predstavljajo eno od treh strateških smernic družbe DARS, ki izhaja iz sprejete strategije DARS d. d. za obdobje od leta 2017 do 2020. Ključni strateški cilji v okviru te strateške usmeritve so:

- neprestana krepitev kompetentnosti,
- razvoj voditeljstva v družbi,
- oblikovanje ustvarjalnega, varnega in zanimivega okolja.



V DARS-u se zavedamo, da so visoko motivirani, zavzeti in ustrezno usposobljeni zaposleni ključni za uspeh in doseganje ter preseganje zastavljenih strateških ciljev. Zavedamo se, da prav zaposleni s svojimi talenti ustvarjajo ključno in najtrajnejšo dodano vrednost za našo organizacijo, zato na področju razvoja zaposlenih sledimo naslednjim strateškim ciljem:

1. sodelavcem omogočamo neprestano krepitev njihove kompetentnosti v okviru internih in eksternih strokovnih usposabljanj ter spodbujamo njihov osebni razvoj;
2. skrbimo za razvoj vodij in njihovih kompetenc ter jih spodbujamo v smeri voditeljstva;
3. stremimo k oblikovanju ustvarjalnega, varnega in zanimivega delovnega okolja, v katerem:
 - izvajamo različne aktivnosti za varovanje zdravja zaposlenih;
 - smo nosilci polnega certifikata Družini prijazno podjetje in tako sodelavcem omogočamo lažje usklajevanje družinskih in delovnih obveznosti;
 - imamo vzpostavljen sistem obravnave in nagrajevanja predlogov izboljšav in dobrih idej ter sistem podelitve priznanj in pohval zaposlenih za njihove delovne dosežke in prizadevnost pri delu;
 - zaposlenim nudimo visok nivo socialne varnosti in ob težkih življenjskih preizkušnjah pomagamo s solidarnostno pomočjo;
 - skrbimo za varovanje dostojanstva zaposlenih pri delu, kar imamo ustrezno opredeljeno v Dogovoru o preprečevanju in odpravi škodljivih posledic mobinga in v Darsovem kodeksu ravnanja.³⁴

³⁴ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 406-1.

I.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih**Tabela 8: Ključni podatki o zaposlenih v DARS-u d. d. za obdobje 2015–2017³⁵**

	2015	2016	2017
Stanje zaposlenih v DARS-u d. d. ³⁶			
Število zaposlenih v DARS-u d. d. – z nadomeščanji	1242	1247	1240
Število zaposlenih v DARS-u d. d. – brez nadomeščanj	1231	1237	1229
Demografski podatki o zaposlenih			
Povprečna starost zaposlenih	44,8 leta	45,3 leta	45,6 let
Odstotek zaposlenih žensk	25,8 %	25,6 %	26 %
Izobrazbena struktura zaposlenih			
Odstotek zaposlenih z največ IV. stopnjo izobrazbe	40,3 %	39,8 %	38,2 %
Odstotek zaposlenih s V. stopnjo izobrazbe	33,3 %	33,4 %	33,4 %
Odstotek zaposlenih s VI. stopnjo izobrazbe	16,5 %	16,5 %	17,3 %
Odstotek zaposlenih s VII. ali višjo stopnjo izobrazbe	9,9 %	10,3 %	11,1 %
Socialna varnost zaposlenih v DARS-u d. d.			
Število dodeljenih solidarnostnih pomoči	47	54	52
Število delavcev s priznano invalidnostjo	36	38	39
Število uvedenih postopkov za priznanje invalidnosti	12	11	30
Število prijav k prostovoljnemu pokojninskemu zavarovanju	21	143	45
Stopnja bolniške odsotnosti	5,0 %	4,7 %	5,3 %
Razvoj zaposlenih – izobraževanje in usposabljanje			
Obseg izobraževanj v urah na zaposlenega	17	21	23
Vrednost izobraževanj na zaposlenega	123	132	154
Obseg udeležencev na izobraževanju	1846	2275	2353

I.5.5.2 Zaposlitvena politika³⁷

Družba DARS je na slovenskem področju eden od najuglednejših zaposlovalcev po raziskavi agencije Mojedelo.com, saj kot organizacija omogočamo zaposlitev po vseh regijah Slovenije. Zaposlitev v okviru naše družbe zagotavlja sodelavcem visoko stopnjo ekonomske in socialne varnosti. Kadrovanje v naši organizaciji temelji na preudarno in skrbno pripravljenem postopku izbora najboljših kadrov, karierni razvoj zaposlenih pa izvajamo:

- s prepoznavanjem sposobnosti in potencialov zaposlenih ter njihovim vključevanjem v razvojne aktivnosti organizacije;
- z merjenjem delovne uspešnosti;
- s horizontalnim napredovanjem na delovnem mestu;
- z razvojem vodstvenih kompetenc in strokovnih znanj v okviru vseživljenjskega učenja ter pridobivanjem izkušenj za vertikalno in karierno napredovanje znotraj naše organizacije na podlagi internih razpisov prostih delovnih mest.

I.5.5.3 Zaposlovanje in struktura zaposlenih**Zaposlovanje**

Za doseganje zastavljenih poslovnih ciljev v letu 2017 in nemoteno poslovanje je zaposlovanje potekalo v skladu s sprejetim Poslovnim načrtom in Operativno izvedbenim delom kadrovskega načrta za leto 2017. Izvedenih je

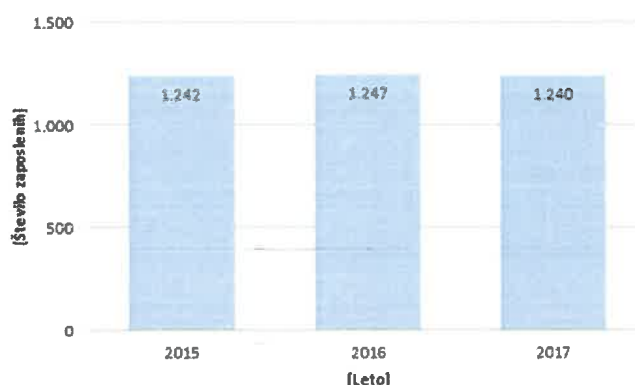
³⁵ GRI GS 401-1.³⁶ GRI GS 102-7, 401-1.³⁷ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3.

bilo 47 internih in 61 eksternih razpisov prostih delovnih mest. Največji delež v postopkih zaposlovanja so v letu 2017 predstavljali postopki za zasedbo prostih delovnih mest v okviru novega cestninskega sistema DarsGo.

V letu 2017 je DARS zapustilo 55 zaposlenih, na novo pa se jih je zaposlilo 48. Za uspešno kadrovsko prestrukturiranje cestninskega področja zaradi uvedbe novega cestninskega sistema DarsGo so bile v sodelovanju s socialnimi partnerji izvedene tudi ustrezne spremembe pravilnika o organiziranosti družbe DARS, pravilnika o sistemizaciji delovnih mestih v DARS in skladno z zakonodajnimi zahtevami je bil pripravljen in sprejet Program razreševanja presežnih delavcev.³⁸

Konec leta 2017 je bilo v družbi DARS zaposlenih 1240 delavcev, kar je sedem manj kot leto prej.

Slika 52: Število zaposlenih v družbi DARS



Slika 53: Zaposleni v družbi DARS glede na stopnjo izobrazbe na dan 31. 12. 2017

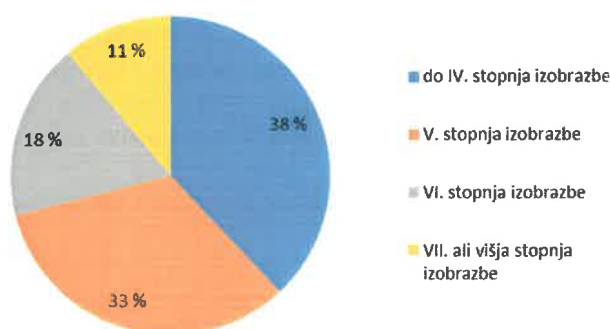


Tabela 9: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto zaposlitve (krajši, polni delovni čas) na zadnji dan leta 2017³⁹

Vrsta zaposlitve glede na delovni čas	2015		2016		2017	
	število	%	število	%	število	%
Krajši delovni čas	16	1	16	1	15	1

³⁸ GRI GS 401-1.

³⁹ GRI GS 102-8.

Polni delovni čas	1262	99	1231	99	1225	99
Skupaj	1242	100	1247	100	1240	100

Tabela 10: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto zaposlitve (določen, nedoločen čas) na zadnji dan leta 2017⁴⁰

Vrsta zaposlitve glede na delovni čas	2015		2016		2017	
	število	%	število	%	število	%
Določen čas	28	2	20	2	34	3
Nedoločen čas	1214	98	1227	98	1206	97
Skupaj	1242	100	1247	100	1240	100

Po kolektivni pogodbi je v družbi Dars d. d. zaposlenih 99 % vseh zaposlenih.⁴¹

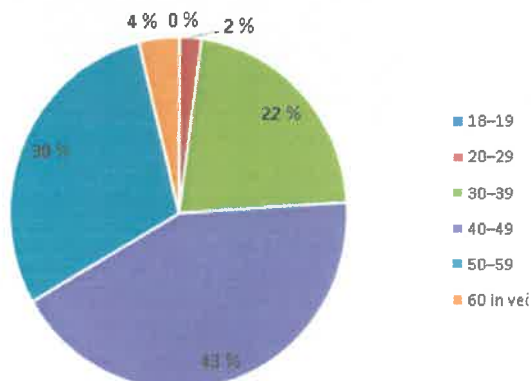
Tabela 11: Fluktuacija

	2015	2016	2017
Fluktuacija v %	1,49	2,35	4,43

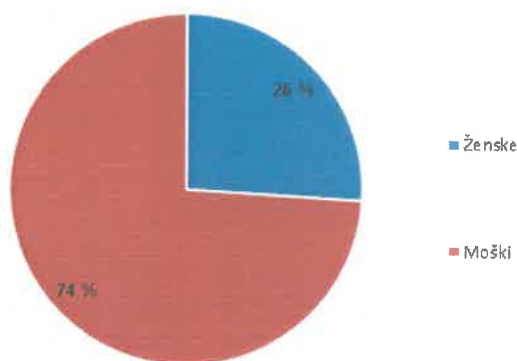
Fluktuacija se je glede na predhodna leta povečala predvsem na račun večjega obsega upokojitev. Na novo je bilo zaposlenih 48 delavcev, pretežno v starostni skupini od 30 do 39 let. Organizacijo je zapustilo 55 delavcev, največ v glavnem v starostni skupini od 61 do 69 let.⁴²

Povprečna skupna delovna doba zaposlenih v družbi DARS je v letu 2017 znašala 24 let, delovna doba zaposlenih samo v družbi DARS d. d. pa je znašala 14 let.

Slika 54: Zaposleni v družbi DARS glede na starost na dan 31. 12. 2017



Slika 55: Zaposleni v družbi DARS glede na spol na dan 31. 12. 2017



I.5.5.4 Izobraževanje in razvoj kadrov⁴³

Zavedamo se, da je uspešnost družbe DARS odvisna predvsem od njenih sodelavcev in njihovih sposobnosti, znanja ter veščin. Samo zavzeti in visoko strokovno usposobljeni sodelavci imajo sposobnost dobrega predvidevanja, razumevanja, načrtovanja in prilagajanja delovnih procesov v organizaciji notranjim in zunanjim okoliščinam, to pa je temelj učinkovitega in uspešnega poslovanja družbe DARS. Zato v družbi DARS zagotavljamo

⁴⁰ GRI GS 102-8.

⁴¹ GRI102-41.

⁴² GRI GS 401-1.

⁴³ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 404-1.

svojim sodelavcem nenehen razvoj sposobnosti, znanj in veščin z ustreznim izobraževanjem in usposabljanjem tako znotraj družbe DARS kot tudi izven njenih okvirov, ki temeljita na strateških in razvojnih potrebah organizacije. Izobraževanje in usposabljanje predstavljata odprt proces za potrebe in interese zaposlenih za nadgradnjo in izboljšanje njihovih funkcionalnih in strokovnih znanj ter osebne rasti in se sodelavcem omogočata v različnih izobraževalnih oblikah.

V letu 2017 smo z izobraževanjem in usposabljanjem omogočali sodelavcem s področja cestninjenja pridobiti nova znanja in veščine za delo znotraj novega cestninskega sistema DarsGo ali v drugih delovnih področjih družbe ter jim tako pomagali ohraniti zaposlitev.

Sodelavcem v največji meri omogočamo interna izobraževanja, s katerimi razvijamo specialna strokovna znanja, vezana na poslovanje naše družbe, profesionalnih in osebnih kompetenc. Zaposleni se tako lahko interno udeležujejo različnih strokovnih izobraževanj in usposabljanj, tečajev tujih jezikov, računalniških tečajev in različnih delavnic za razvoj osebnih kompetenc ter krepitev lastnega zdravja. V zadnjem obdobju v veliko večji meri omogočamo sodelavcem tudi udeležbo na zunanjih izobraževanjih tako v Sloveniji kot v tujini in jim s tem omogočamo, da pridobivajo aktualna, specifična in visoko zahtevna strokovna znanja, sledijo strokovnim trendom in zakonodajnim spremembam na svojem področju dela.

Dijakom in študentom, ki v procesu izobraževanja potrebujejo praktično usposabljanje, omogočamo v sodelovanju z izobraževalnimi ustanovami opravljanje delovnih praks, ki potekajo pod notranjim strokovnim mentorstvom. Na ta način v družbi DARS omogočamo dijakom in študentom, da pridobijo praktične delovne izkušnje in realen ter strokoven vpogled v področje dela, za katero se izobražujejo.

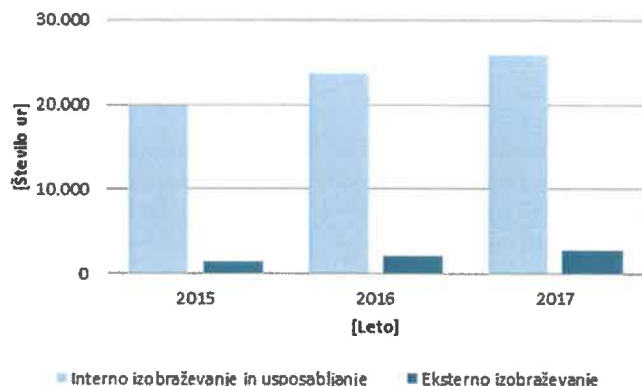
V družbi DARS sodelujemo tudi z drugimi organizacijami s ciljem izmenjave znanja in dobrih praks ter za skupno obravnavo izzivov, s katerimi se soočamo pri delu. Tako sodelujemo v kompetenčnem centru LOGINS, v okviru katerega se omogočata zaposlenim na področju cestnega transporta in skladiščenja razvoj njihovih kompetenc ter izmenjava dobrih praks. Smo tudi organizator strokovnih srečanj Cesta kot delovno okolje, na katerih se predstavljajo in obravnavajo različni strokovni izzivi organizacij in zaposlenih, ki svoje delo opravljajo na cesti in pod prometom in na katerih se oblikujejo tudi smernice za zagotavljanje večje varnosti delavcev pri opravljanju dela na cesti kot tudi večja prometna varnost vseh uporabnikov avtocest in drugih cest.



Tabela 12: Število udeležencev izobraževanj in usposabljanj v družbi DARS v obdobju 2015–2017

Število udeležencev/leto	2015	2016	2017	Indeks 2016/2017
Interno izobraževanje in usposabljanje	1727	2110	2143	102
Eksterno izobraževanje	119	165	210	127
Izobraževanje ob delu	10	17	17	129
Delovna praksa	17	13	13	123

Slika 56: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v obdobju 2015–2017

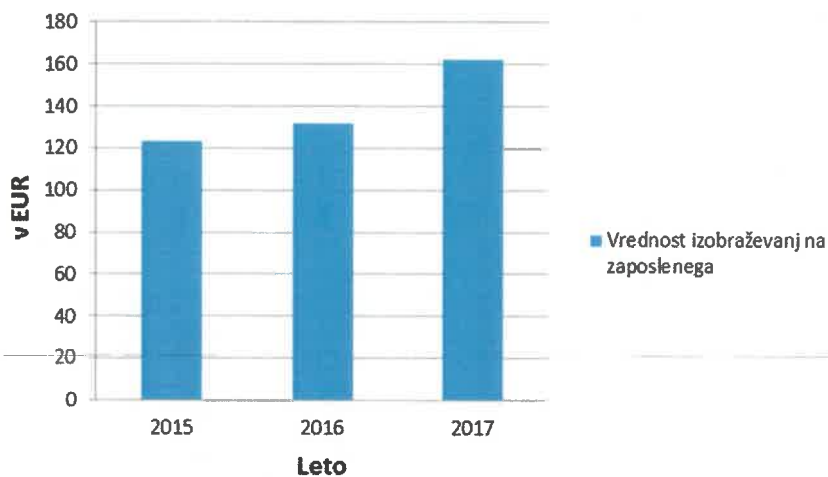


Družba DARS se zaveda pomena znanja zaposlenih za uspešno opravljanje dela, kar se odraža v stalnem trendu rasti izobraževalnih ur v obdobju 2015–2017, še posebej intenzivno v okviru internega izobraževanja. V obdobju od leta 2013 se je obseg izobraževalnih ur povečal kar za 100 %.

Spodbujamo notranji prenos znanja, saj mnogi naši sodelavci razpolagajo z visokim strokovnim znanjem, zato jim omogočamo, da prenašajo svoje znanje preostalim sodelavcem. Na ta način z manjšimi stroški, a učinkovito, omogočamo pridobitev novega znanja širšemu krogu sodelavcev, internim predavateljem pa profesionalni in osebni razvoj.



Slika 57: Vrednost izobraževanj in usposabljanj na zaposlenega v družbi DARS v obdobju 2015–2017



Družba je v letu 2017 namenila na zaposlenega za kar 25 % več sredstev kot v letu 2015 in 16 % več kot v letu 2016.

Ocenjevanje kompetenc

Kompetence zaposlenih so ključne za dobre poslovne rezultate in za realizacijo strateških ciljev. V družbi DARS imamo oblikovan model kompetenc in znotraj njega opredeljena ključna poslovna vedenja zaposlenih po posameznih kompetenčnih profilih. Poseben pomen ima merjenje kompetenc vodij, saj z njim uresničujemo

strateški cilj razvoja voditeljstva v naši družbi. Povprečna ocena kompetenc naših vodij znaša 4,82 (na 6-stopenjski ocenjevalni lestvici). Z namenom še višje ocene kompetentnosti vodij v družbi DARS izvajamo ciljna usposabljanja in treninge vodij za odpravo ugotovljenih kompetenčnih vrzeli. Zavedamo se, da je uspešnost naše organizacije odvisna od dobro vodenih in zadovoljnih zaposlenih, zato je razvoj kompetenc vodij pomembna naloga tudi v prihodnje.

I.5.5.5 Oblikovanje varnega delovnega okolja⁴⁴

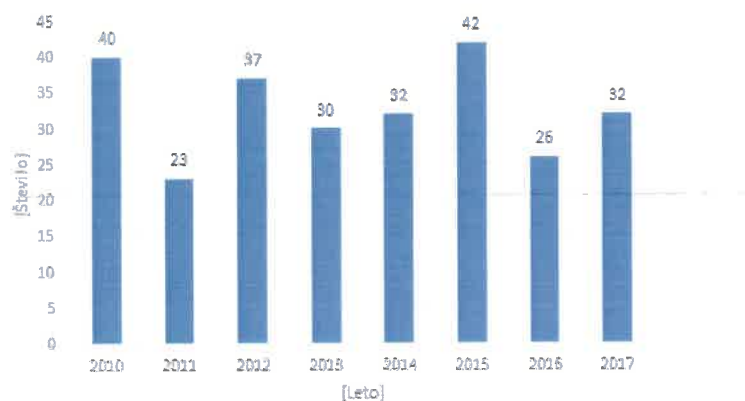
V Darsu se zavedamo pomena zagotavljanja varnosti delavcem pri delu, saj veliko naših delavcev opravlja izredno nevarna dela na cesti, kjer njihova varnost ni odvisna samo od njih samih, ampak tudi od ravnanja uporabnikov cest. Zato smo varnost kot enega od pomembnih elementov za uspešno načrtovanje razvoja družbe vključili tudi v Strategijo 2017–2020. Eden od pomembnih operativnih strateških ciljev je tako tudi znižanje števila poškodovanih pri delu do leta 2020 za 15 %.

Zavezanost k zagotavljanju varnosti pa ni samo deklarativna. Naše strokovne službe si izmenjujejo izkušnje z upravljavci avtocest v sosednjih državah, spremljajo razvoj tehnike, analizirajo nezgode in stanje varnosti v naši družbi ter predlagajo nove ukrepe za večjo varnost. V letu 2016 smo tako poleg običajnih stalnih ukrepov (usposabljanje delavcev, zagotavljanje pregledov delovne opreme, zagotavljanje zdravniških pregledov, izvajanje internega nadzora ipd.) izdelali tudi revizijo ocene tveganj za varnost in zdravje pri delu in na njeni osnovi sprejeli tudi vrsto ukrepov za zagotovitev večje varnosti tako uporabnikov naših cest kot tudi naših delavcev pri delu. Večino teh ukrepov smo do konca 2017 že sprejeli, nekatere sistemske ukrepe pa smo vgradili v svoje delo in jih bomo izvajali še naprej. Nabavili smo veliko opreme za zavarovanje delovišč na cesti po zahtevah novega pravilnika o zaporah na cestah, daljinsko vodene kosilnice in še veliko druge varnejše drobne opreme. Ob obnovi avtoceste med Uncem in Postojno smo ločilni pas asfaltirali, nasprotnosmerni promet ločili z betonsko varovalno ograjo, odstavni pas pa razširili na 3,5 m. S tem se je na tem odseku zmanjšal obseg rednih vzdrževalnih del na cesti (hkrati se zmanjšuje tudi število zastojev), povečuje se varnost vzdrževalcev in tudi uporabnikov, ki se v sili zaustavijo na odstavnem pasu. Zmanjšano je tudi tveganje za nezgode in poškodbe delavcev pri delu. Te ukrepe bomo nadaljevali pri obnovah avtocest v prihodnjih letih.

Nezgode pri delu⁴⁵

Leto 2017 je sicer minilo v znamenju nekaj večjega števila nezgod pri delu (32) kot leto prej (26), a je večina nezgod imela za posledico lažje poškodbe. Sedem delavcev sploh ni odšlo na bolniški dopust, manjše je bilo tudi skupno število dni, ko so bili delavci na bolniškem dopustu. Poškodovali so se štirje cestninski nadzorniki, en delavec s področja upravljanja, ena delavka s poslovnega področja, vsi preostali poškodovanci (26) pa so vzdrževalci.

Slika 58: Število poškodovanih delavcev



⁴⁴ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3.

⁴⁵ GRI GS 403-2.

Slika 59: Bolniški dopust kot posledica nezgod pri delu



Poklicnih bolezni v naši družbi do sedaj nismo zabeležili. Prepoznavamo pa nevarne pojave, to je dogodke, v katerih je ali bi lahko bilo ogroženo človeško življenje ali nastala večja materialna škoda. Med temi še posebej izpostavljamo nalete uporabnikov na signalizacijo za zavarovanje delovišč na cesti in nasilje uporabnikov nad našimi delavci. Število nalezov na delovišča se navkljub izboljšani prometni signalizaciji, boljšemu obveščanju uporabnikov o deloviščih na cesti (aplikacija Dars traffic) in ozaveščanju uporabnikov o varni vožnji (preventivne propagandne akcije) še ni bistveno zmanjšalo, zato te aktivnosti nadaljujemo. Prav tako vsako leto zasledimo nekaj primerov nasilja nad našimi vzdrževalci in cestninskimi nadzorniki, a brez hujših posledic. Zaposleni, ki so v stiku s strankami, so bili seznanjeni s postopki ravnanja v primeru nasilja, rop ali groženj in bili tudi posebej usposobljeni, kako ravnati s težavnimi sogovorniki.

1.5.5.6 Zagotavljanje zadovoljstva zaposlenih

Merjenje organizacijske klime

V družbi DARS smo že desetič izvedli merjenje organizacijske klime, saj nas njeni rezultati v cilju doseganja višje motivacije in zadovoljstva zaposlenih usmerjajo k nenehnemu prizadevanju in izboljšavam organizacijskih sistemov in delovnega okolja. Anketni vprašalnik slovenske organizacijske klime SiOK je v letu 2017 izpolnilo 54 % zaposlenih, kar je za 18 % več kot predhodno leto. Skupni indeks se je v primerjavi z letom 2016 dvignil za 0,16 točke, prav tako pa so se ocene v letu 2017 izboljšale na vseh merjenih postavkah organizacijske klime. Rezultati kažejo, da imajo zaposleni visoko razvito odgovornost za kakovostno opravljanje dela, da podpirajo inovativnost, čutijo pripadnost družbi DARS, so dobro strokovno usposobljeni in motivirani za delo.

Kljub višji oceni organizacijske klime pa imamo tudi nekaj izzivov, predvsem na področju nagrajevanja, kariernega razvoja in notranjega komuniciranja. Vodstvo družbe DARS si prizadeva izboljšati zadovoljstvo zaposlenih tudi na omenjenih postavkah, zato je sprejelo ustrezne ukrepe, ki so v procesu izvajanja.

Merjenje zavzetosti zaposlenih

Zavzetost zaposlenih pomembno vpliva na učinkovitost in uspešnost naše organizacije, zato v zadnjih letih med sodelavci družbe DARS po metodologiji Gallup merimo tudi njihovo zavzetost. Delež zavzetih zaposlenih v družbi DARS se je v letu 2017 povečal za kar 5,61 % in je za 2,36 % višji od povprečja v Sloveniji. Za 6,87 % se je glede na predhodno leto zmanjšal tudi delež aktivno nezavzetih zaposlenih, kar je pomemben pozitiven premik v zavzetosti naših sodelavcev.

Certifikat Družini prijazno podjetje

Družba DARS je v letu 2015 pridobila polni certifikat Družini prijazno podjetje. V okviru tega certifikata smo sprejeli šestnajst ukrepov, ki omogočajo zaposlenim lažje usklajevanje dela in družinskega življenja. Eden od najbolj sprejetih ukrepov med zaposlenimi je fleksibilni čas prihoda in odhoda z dela s fiksnim osrednjim delovnim časom, ki omogoča predvsem zaposlenim staršem lažjo izvedbo družinskih in tudi delovnih obveznosti. Zaposleni lahko koristijo anonimno in brezplačno psihološko podporo in svetovanje, če se znajdejo v duševni stiski. Družba vsako leto ob novoletnih praznikih obdaruje otroke zaposlenih in prav tako obdaruje vsakega novorojenega otroka zaposlenih.

POLNI CERTIFIKAT



Dodatne ugodnosti za zaposlene⁴⁶

- 99 % zaposlenim družba DARS vplačuje sredstva za dodatno pokojninsko zavarovanje, in sicer 38 EUR na zaposlenega, ter dodatno prispeva 25 % na lastni prispevek zaposlenega;
- zaposleni lahko pod ugodnimi pogoji nezgodno zavarujejo sebe in svoje družinske člane;
- družba DARS je v letu 2017 s finančno solidarnostno pomočjo pomagala 52 zaposlenim, ki so se znašli v težjih življenjskih preizkušnjah;
- 172 zaposlenih je prejelo jubilejno nagrado.

Sodelovanje z zaposlenimi – socialnimi partnerji

Družba DARS ima dolgoletno zgledno prakso sodelovanja z zaposlenimi preko socialnih partnerjev. V okviru družbe organizirano delujeta dva reprezentativna sindikata in svet delavcev, s katerim je sklenjen poseben participacijski dogovor oziroma dogovor o sodelovanju delavcev pri upravljanju. Družba s svetom delavcev izvede skupno posvetovanje za vse predvidene statusne ali organizacijske spremembe najmanj 15 dni pred sprejetjem odločitve, prav tako pa sindikatoma in svetu delavcev posreduje v mnenje vsak akt, ki posega v pravice in dolžnosti zaposlenih.

Starševski dopust in delo s skrajšanim delovnim časom⁴⁷

Tabela 13: Starševski dopust in delo s skrajšanim delovnim časom

	Ženske	Moški	Skupaj
Število, ki se je po koriščenju starševskega dopusta vrnilo na delovno mesto	8	0	8
Število zaposlenih, ki se je po koriščenju starševskega dopusta vrnilo na delovno mesto in so bili po 12 mesecih še vedno zaposleni v podjetju	8	0	8
Stopnja vrnitve na delo po zaključku starševskega dopusta in stopnja zadržanja zaposlenih po zaključku starševskega dopusta sta 100-odstotni.			
Število zaposlenih, ki uporabljajo možnost krajšega delovnega časa	5	1	6

Skrb za zaposlene ob spremenjeni delovni zmožnosti in invalidnosti

V družbi DARS odgovorno pristopamo k reševanju vsakega primera nastanka invalidnosti in spremenjene delovne zmožnosti zaradi okvare zdravja, za kar smo v letu 2013 prejeli celo priznanje Evropske mreže za promocijo zdravja pri delu (ENWHP). V naši družbi imamo zaposlenih 39 invalidov, ki jim je omogočeno opravljanje dela znotraj procesov dela v skladu z njihovo preostalo delovno zmožnostjo.

Skrb za zaposlene izven delovnega časa

Zavedamo se, da je za uspešno delo potrebno poleg znanja in motivacije tudi dobro zdravje, zato že več let z različnimi aktivnostmi promocije zdravja pri delu skrbimo za dobro počutje in zdravje zaposlenih, za kar smo kot primer dobre prakse s strani Ministrstva za delo, družino in socialne zadeve že prejeli priznanje. Tako poleg preostalih aktivnosti zaposlenim izven delovnega časa omogočamo različne oblike rekreacije po vsej Sloveniji. Sodelavci se lahko udeležijo skupinskih športov, fitnesa, pilatesa ali plavanja, vsako leto pa je organizirano tudi skupno športno-rekreativno srečanje zaposlenih.

⁴⁶ GRI GS 201-3.

⁴⁷ GRI GS 401-3.

Spodbujanje inovacij in izboljšav

V družbi DARS neprestano spodbujamo nove inovativne in sodobne pristope in razvijamo nove oz. izboljšujemo obstoječe storitve naše družbe, pri čemer se zavzemamo tudi za povečevanje energetske učinkovitosti. Ustvarjalno in inovativno razmišljamo, saj se zavedamo, da lahko le tako oblikujemo inovativne storitve z visoko stopnjo dodane vrednosti za organizacijo, zaposlene, naše uporabnike in lastnika.

Sodelavci smo na vseh organizacijskih ravneh zavezani k podajanju nenehnih pobud, izboljšav in inovacij, ki povečujejo učinkovitost delovanja poslovnih procesov, varčno rabo naravnih dobrin, ohranjanje biotske raznovrstnosti in uvedbo novih tehnologij.

Kršitve diskriminacije/mobing

V družbi DARS se aktivno zavzemamo za spoštovanje človekovih pravic in ob kršitvah ustrezno ukrepamo. Družba DARS je že v letu 2009 sistematično pristopila k obravnavanju in preprečevanju nedovoljenih ravnanj ter s svetom delavcev sklenila Dogovor o preprečevanju in odpravljanju posledic mobinga v družbi DARS d. d., na podlagi katerega je ustanovljen in deluje tudi odbor za preprečevanje in odpravo posledic mobinga. V letu 2016 smo prejeli tri prijave, za katere ni bilo ugotovljenih kršitev mobinga, medtem ko v letu 2017 nismo prejeli nobene prijave.⁴⁸

Raznolikost in enake možnosti

Nadzorni svet družbe bo v letošnjem letu oblikoval dokument Politika raznolikosti. V dvotirnem sistemu upravljanja je organ nadzora edini organ, ki naj bi sprejel tak dokument, saj organ vodenja nima zakonskih pristojnosti glede oblikovanja predlogov za imenovanje članov organov nadzora ali imenovanje uprave.

I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja

Glede na naše poslanstvo smo zgradili in upravljamo AC omrežje, ki je tesno povezano z naravnim okoljem tako v fazi umestitve v prostor kot v fazi upravljanja in nadaljnega razvoja avtocestnega omrežja. Naša zaveza je, da v vseh fazah delovanja delujemo okoljsko odgovorno in neprestano zmanjšujemo škodljive vplive na okolje.⁴⁹

Slika 60: Odgovornost do naravnega okolja



I.5.6.1 Sistemsko upravljanje okolja in energije⁵⁰

Družba DARS ima področje okolja in energije sistematično obvladovano, kar potrjujeta pridobljena mednarodna standarda ISO 14001 in ISO 50001.

⁴⁸ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 406-1.

⁴⁹ GRI GS 103-1.

⁵⁰ GRI GS 103-2, 103-3.



Doseganje skladnosti

Kot pomemben del sistemskega obvladovanja področij okolja in energije je obvladovanje vseh zahtev skladnosti, kar pomeni, da so vsi vidiki okolja in energije enakovredno vključeni v proces zagotavljanja skladnosti.

Na področju okolja in energije nismo prepoznali pomembnejših odstopanj od zakonskih in drugih zahtev. Podrobnejši podatki o skladnosti so podani v poglavjih Korporativna integriteta in skladnost poslovanja in Izjave o upravljanju.⁵¹

Sodelovanje z zunanjimi izvajalci in dobavitelji

Sodelovanje z zunanjimi izvajalci in dobavitelji je sestavni del sistemov vodenja družbe in je sistemsko obvladovano. Na področju okolja in energije je pomembno, da sodelovanje temelji na javnem naročanju, katerega sestavni del je Uredba o zelenem javnem naročanju, kar je podrobneje opredeljeno v poglavju Odgovornost do dobaviteljev.

Raba materialov⁵²

Celoten obseg vgrajenih materialov pri investicijah je razviden iz gradbene knjige posameznega projekta, ki je osnova tudi za obračun del. Količine so prikazane skladno s popisom del in v različnih merskih enotah.

Za DARS kot upravljavca avtocest in hitrih cest je trajnostno gledano pomemben podatek o dolžini novozgrajenih cest in o dolžini obnovljenih odsekov v posameznem letu.

Tabela 14: Dolžina obnovljenih smernih vozišč in novozgrajenih cest

	2015	2016	2017
Dolžina obnovljenih smernih vozišč posameznih odsekov (km)	44,41	37,06	26,54*
Dolžina novozgrajenih cest (km)	5,03	0	7,26

* Opomba: realizacija načrtovanega obsega obnovljenih vozišč v letu 2017 (35 km) se je zaradi objektivnih razlogov prenesla v leto 2018.

DARS d. d. bo v naslednjih trajnostnih poročilih prikazal količine ponovno uporabljenih ali recikliranih materialov, kar bo rezultat izpolnjevanja zahtev iz Uredbe o zelenem javnem naročanju, kar je opisano v poglavju Gradbeni odpadki.

⁵¹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 307-1.

⁵² GRI GS 301-1.

Prostorsko načrtovanje in umeščanje v prostor je proces, ki omogoča skladen prostorski razvoj z obravnavo in usklajevanjem potreb in interesov razvoja z javnimi koristmi na področjih varstva okolja, ohranjanja narave in kulturne dediščine, varstva naravnih virov, obrambe in varstva pred naravnimi in drugimi nesrečami.

Državni infrastrukturni objekti, kamor sodijo tudi avtoceste in hitre ceste, se v prostor umeščajo z državnimi prostorskimi načrti (DPN). Uredba o DPN, ki jo sprejme Vlada RS z uredbo, vključuje vse načrtovane prostorske ureditve, določa njihovo območje, prostorske in izvedbene pogoje, dovoljena odstopanja in predstavlja podlago za pripravo projektov za pridobitev gradbenega dovoljenja in pridobitev zemljišč, potrebnih za gradnjo. Postopke priprave DPN vodi in koordinira ministrstvo, pristojno za prostor, pobudnik priprave DPN je ministrstvo, pristojno za promet, naročnik strokovnih podlag in DPN je investitor, drugi udeleženci postopka so nosilci urejanja prostora, služba, pristojna za celovito presojo vplivov na okolje ter za presojo vplivov na okolje, občine in zainteresirana javnost.

DARS d. d. izvaja posamezne naloge v zvezi s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor, v postopkih priprave DPN sodeluje in zagotavlja vso dokumentacijo, ki je za potek postopkov priprave DPN potrebna.

Legende:

- Variante
- S1
- S2
- S3
- J1
- J2
- J3

VAPOVANA OBMOKAJA

- Natava 2000 - pilići Drava
- Natava 2000 - SPA Drava
- Krajnja površina Sotomato
- Natavni rezervirani Tutulice - otokje gradu
- Natavni sponeniti Lpa, Matovici

Informacije:
 Bilješka: Čitaj se d
 Otvorila časa 11
 mla Lavčica

Opis projekta:
 Obilježja projektne po
 glavno ime Pog - Maribor
 Izrada: Projektiranje i izvođenje
 radova na uređenju i održavanju
 objekata u okviru projekta "Obnova
 i modernizacija vodnog sustava"

Skupina autora:
 Projekat: ...
 Datum: ...

Postopek prostorskega umeščanja avtoceste v prostor se prične s pripravo pobude, ki ji sledi sklep o pripravi DPN. V nadaljevanju postopka se izdelata študija variant s predlogom najustreznejše variante, ki je podlaga za pripravo DPN za izbrano varianto, ter sprejem uredbe o DPN. Vsi navedeni ključni dokumenti se sprejemajo oziroma potrjujejo na Vladi RS.

Skladno z Zakonom o varstvu okolja je treba za posege v prostor, katerih izvedba lahko pomembno vpliva na okolje, kamor sodijo avtoceste, v fazi študije variant izvesti celovito presojo vplivov na okolje, v fazi priprave DPN

za izbrano varianto pa izvesti postopek presoje vplivov na okolje. V teh postopkih se ugotovijo in ocenijo vplivi na okolje ter vključenost zahtev varstva okolja, ohranjanja narave, varstva človekovega zdravja in kulturne dediščine v načrt, pridobi se potrditev ministrstva, pristojnega za okolje, o sprejemljivosti njegove izvedbe za okolje.

Varstvo okolja je eden pomembnejših vidikov v procesu načrtovanja variant, sprejemljivost z okoljskega vidika pa ključna za oceno sprejemljivosti variante. V Sloveniji je danes okoli 10 % ozemlja v zavarovanih območjih, 35,5 % pa je varovanega v okviru Nature 2000, upoštevati je treba še varstvene režime s področja varstva kulturne dediščine, vodovarstvena območja in območja najboljših kmetijskih zemljišč. Še posebej je pomembno upoštevanje prihodnjih podnebnih sprememb, saj morajo biti načrtovani objekti odporni nanje. Zahtevno je zlasti poseganje na poplavna območja.

V obdobju od leta 1998 do danes je bilo za posamezne cestne odseke, dele trase oziroma objekte 150 okoljevarstvenih soglasij.

1.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti⁵³

Poseben izziv pri umeščanju avtocest v prostor je ohranjanje biotske raznovrstnosti, saj je za Slovenijo značilna izredno pestra in razmeroma dobro ohranjena narava. Zato sodi Slovenija med območja z nadpovprečno biotsko raznovrstnostjo in med naravno najbogatejša območja Evrope in celo sveta.

Največja nevarnost umeščanja tako zahtevnih infrastrukturnih objektov, kot so avtoceste, je tveganje visoke stopnje fragmentacije naravnih habitatov. Zato je vključevanje načel ohranjanja biotske raznovrstnosti v postopke prostorskega načrtovanja ključno za doseganje sprejemljivosti načrtovanih posegov v prostor.

Osnovno izhodišče pri načrtovanju je izogibanje območjem visoke naravovarstvene vrednosti. Če to ni mogoče, je treba za ohranjanje habitatov divjadi in drugih prostoživečih živali zagotoviti ustrezne prehode, ki habitate povezujejo. Kadar se posega v posebna območja varstva za ptice, ki v Sloveniji pokrivajo 27 % površine, se za zmanjšanje vplivov na sprejemljivo raven zagotavljajo tudi nadomestni habitati. Kadar trasa AC posega na naravovarstveno pomembna območja, ki imajo lahko različne statuse, ali v območja NATURA 2000, je treba kot omilitveni ukrep za ohranjanje narave zagotavljati nadomestne habitate.

Kot primer navajamo pomurski krak AC, na katerem so bili izvedeni nadomestni habitati in je eden prvih primerov tovrstnih ukrepov za ohranjanje narave.

⁵³ GRI GS: 103-1, 103-2, 103-3, 304-1, 304-2, 304-3.

Slika 62: Pomurski krak avtoceste



Odsek Spodnja Senarska–Cogetinci:

- Verjane (vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke),
- Komarnica (vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke in ohranitev mokrotnih travnikov).

Odsek Beltinci–Lendava:

- Gospodsko (vzpostavitev ekstenzivnega travnika),
- Črni log–Hotiška gmajna (pogozditev).

Odsek Lenart–Spodnja Senarska:

- Komarnik sever (vzpostavitev ekstenzivnih travnikov),
- Črni les (nadomestni biotop za dvoživke),
- Kamenšak sever (vzpostavitev ekstenzivnih močvirnih travnikov in ponovna vzpostavitev mrtvice Globovnice),
- Kamenšak jug (pogozditev med gozdom in AC),
- Rastišče narcis v Veržeju (ureditev rastišča).

Odsek Lendava–Pince:

- Petišovci (vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke).

Slika 63: Vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke



1.5.6.4 Upravljanje energije⁵⁴

Družba DARS d. d. se z letno porabo energije 47,6 GWh (v letu 2017) že uvršča med velike slovenske porabnike energije. Glede na procese družbe, ki jih določa potreba po osvetljevanju površin kot tudi upravljanju in vzdrževanju cest, predstavlja največjo porabo energije električna energija (51,6 %), ki ji sledi poraba goriva za pogon vozil (35,1 %). Manjši del energije se porablja za potrebe ogrevanja objektov, to področje je zaradi velikih možnosti optimizacije pomemben element upravljanja energije.

⁵⁴ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 302-1, 302-3, 302-4.

Strategija družbe 2017–2020 daje velik poudarek energetske učinkovitosti in varovanju okolja in za ta namen je določen operativni cilj, ki se nanaša na izboljšanje ključnih kazalnikov energetske učinkovitosti z namenom racionalizacije stroškov:

- zmanjšanje količinske porabe električne energije do leta 2020 za 5 % glede na obstoječe stanje porabnikov električne energije in znižanje stroškov električne energije za 3 % glede na leto 2015;
- zmanjšanje porabe energentov za ogrevanje za 10 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015;
- zmanjšanje emisij CO₂ energentov za ogrevanje za 20 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015.

Skupna raba energije

Spodnja tabela predstavlja rabo in trende porabe energije po vrstah energentov. S celovitim pristopom upravljanja energije in pripadajočimi ukrepi smo uspeli zmanjšati porabo energije pri energentu električna energija.

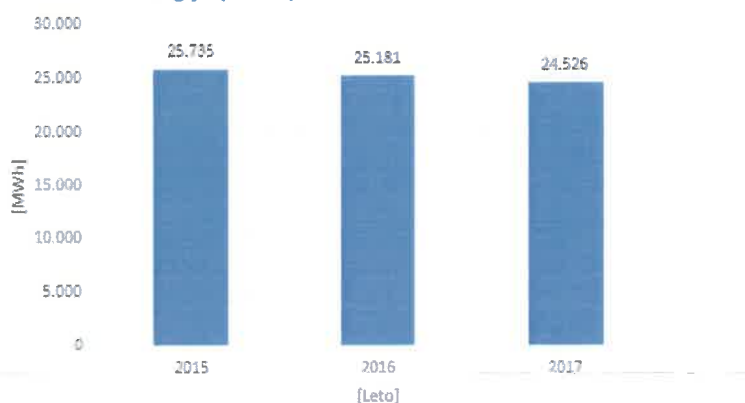
Tabela 15: Raba energije (MWh)

		2015	2016	2017
Elektrika	MWh	25.735	25.181	24.526
Goriva	MWh	17.033	17.442	16.689
Zemeljski plin	MWh	1.866	1.524	1.676
UNP propan	MWh	2.018	2.253	2.123
UNP propan butan	MWh	1.171	1.225	1.105
Kurilno olje	MWh	238	344	291
Daljinsko ogrevanje	MWh	586	810	778
Skupaj	MWh	48.647	48.779	47.188

Električna energija

V okviru uvedenih ukrepov smo kljub povečanju AC omrežja in odprtju novih 7,26 km AC v drugi polovici leta 2017 zmanjšali skupno porabo električne energije, kar predstavlja graf na sliki 64.

Slika 64: Skupna poraba električne energije (MWh)



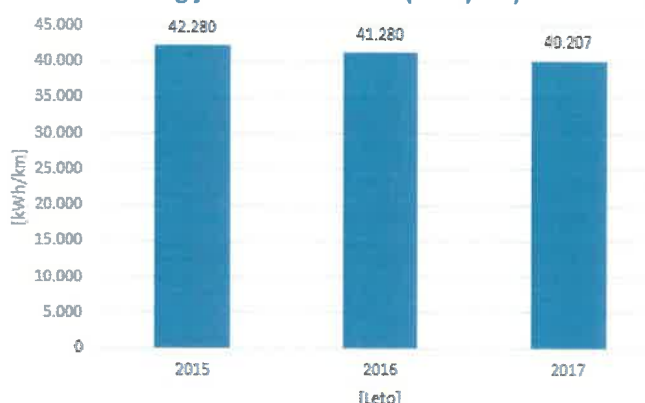
Največja skupina porabnikov električne energije je raba energije za delovanje predorov, ki predstavljajo 50,7 % celotne porabe električne energije družbe. Glavni porabniki električne energije za delovanje predorov so razsvetljava predorov, ventilacija in preostali manjši porabniki.

Drugi največji porabnik električne energije je javna razsvetljava, ki predstavlja 15,1 % skupne porabe električne energije. Družba zelo uspešno obvladuje ukrepanje na področju optimizacije razsvetljave (zamenjava sijalk z energetsko učinkovitejšimi, optimizacija regulacije ipd.) in glede na kompleksnost sistema tudi dobro optimizira strošek odjemnih mest električne energije glede na tarifne postavke.

Tretja največja skupina porabnikov električne energije družbe, ki skupaj predstavljajo 13,1 % celotne porabe, je električna energija, namenjena za delovanje avtocestnih baz (ACB) in cestninskih postaj (CP). Zaradi sprememb cestninskega sistema v letu 2018 se bo pri cestninjenju spremenila vloga oziroma namen cestninskih postaj, ko bodo nekatere cestninske postaje tudi ukinjene.

S spodnjega grafa so razvidni učinki uvedenih ukrepov na področju upravljanja električne energije na kilometer vzdrževanih AC.

Slika 65: Skupna poraba električne energije na kilometer AC (kWh/km)



Gorivo vozni park

Drugi največji strošek za energijo družbe predstavlja strošek goriv za pogon vozil (delovnih in osebnih). Družba ima vzpostavljen sistem zbiranja podatkov o porabi goriv za delovna vozila po enotah in vrstah vozil v odvisnosti od energijskih dejavnikov, kot so prevoženi kilometri ali obratovalne ure.

Za potrebe rednega vzdrževanja cest in opreme uporablja DARS d. d. 230 težkih tovornih vozil in namenske mehanizacije, katerih skupna dovoljena masa je nad 3,5 t. Vozila se uporabljajo za letno in zimsko vzdrževanje cest, opreme in vegetacije.

Za potrebe pregleda cest, intervencij in manjših vzdrževalnih del ima družba DARS d. d. 154 lahkih tovornih vozil do skupne mase 3,5 t.

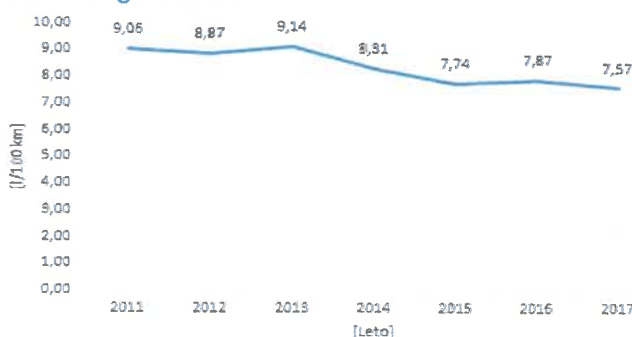
Osebnih in kombiniranih vozil za nadzor del in druga opravila je 124.

V sredini leta 2017 se je vzpostavil informacijski sistem za zbiranje podatkov o porabi goriv delovnih vozil in rezultati bodo na voljo v naslednjem letu.

Poraba goriv osebnih vozil in vozil cestninskega nadzora

V družbi smo imeli v letu 2017 198 osebnih vozil in vozil cestninskega nadzora. Z leti smo uspešno zmanjševali povprečno porabo goriva, kot je navedeno v spodnjem grafu. To smo dosegli z nabavo novih ekonomsko varčnejših vozil in ozaveščanjem zaposlenih, da se pri vožnji z osebnimi in preostalimi vozili ravna po pravilih varčne vožnje, s čimer zmanjšamo porabo goriva, nevarnost nezgod, emisijo hrupa in emisije izpušnih plinov.

Slika 66: Povprečna letna poraba goriva osebnih vozil in vozil cestninskega nadzora



Ogrevanje

Največji porabniki energije za ogrevanje je devet ACB (v nadaljevanju avtocestnih baz) in šest izpostav, sledi jim poslovna stavba Celje in štirinajst čelnih cestninskih postaj ter dvaindvajset preostalih objektov. Objekti na petih lokacijah so priključeni na omrežje zemeljskega plina, dve ACB uporabljata za ogrevanje UNP propan butan, petindvajset objektov uporablja za ogrevanje UNP propan, izključno z lahkim kurilnim oljem se ogrevajo objekti na osmih lokacijah.

V okviru celostnega energetskega pregleda je bil eden izmed ukrepov tudi uvedba energetske nadzorne informacijskega sistema, ki je bil pilotno nameščen na ACB Vransko in se v letu 2017 in 2018 širi na objekte, ki ležijo v vzhodni kohezijski regiji. Z implementacijo tega sistema bodo skrbniki objektov dobili zelo močno orodje tako za spremljanje porabe energentov kot za ukrepanje za zmanjšanje rabe energije.

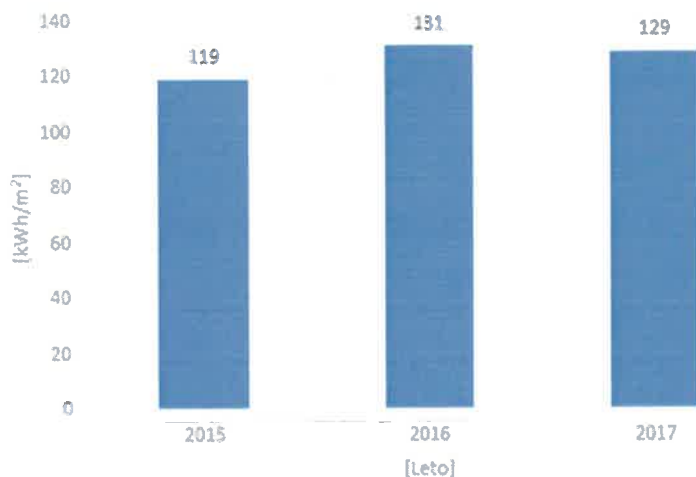
Naslednji ukrepi v okviru celostnega energetskega pregleda, ki so se pričeli izvajati v letu 2017:

- na ACB Vransko smo namesto dotrajanega plinskega kotla namestili toplotno črpalko za ogrevanje sanitarne vode v poletnem obdobju;
- izvedli javni razpis za energetske sanacije ACB Hrušica;
- na ACB Hrušica potekajo aktivnosti za zamenjavo vira ogrevanja iz obstoječega toplovodnega omrežja na ogrevanje z biomaso.

Zaradi boljšega spremljanja porabe UNP-ja, ki predstavlja pribl. 50 % porabe energije za ogrevanje, je v teku nameščanje plinomerov, kar bo omogočalo bistveno boljše spremljanje porabe energije in posledično ukrepanje.

Na osnovi grafa je razvidno, da je specifična poraba toplote za ogrevanje objektov na celotno ogrevalno površino zelo velika in se v zadnjih treh letih povečuje. Največjo priložnost izboljšanja rabe energije imamo na cestninskih postajah in garažah avtocestnih baz. Prav tako se moramo zavedati dejstva, da imajo na porabo toplote pomemben vpliv zimske vremenske razmere.

Slika 67: Poraba toplotne energije na m² ogrevalnih površin



I.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje

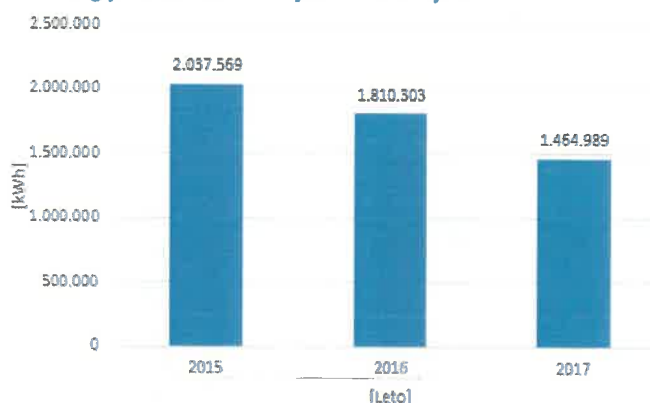
Svetlobno onesnaževanje je emisija svetlobe iz svetlobnih virov, ki poveča naravno osvetljenost okolja. Mednarodna komisija za razsvetljavo (International Commission on Illumination – CIE) ne uporablja termina 'svetlobno onesnaževanje' pač pa izraz 'vsiljena svetloba'. Med prvimi članicami EU, ki je sprejela Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja, je tudi Slovenija. Uredba od upravljavca razsvetljave zahteva uporabo svetilk, katerih delež svetlobnega toka, ki sega navzgor, znaša nič odstotkov (ULOR = 0) in zmanjša porabo električne energije, namenjene razsvetljavi.

V letu 2016 smo zaključili menjavo razsvetljave 1. faze, kjer smo menjali neustrezna svetila na dolenski in primorski AC ter na ljubljanskem obroču. Faze so bile razdeljene na naslednje sklope:

- sklop 1: A1 Šentilj–Koper; Ljubljana–Koper in H6 Koper–Semedela,
- sklop 2: A2 Karavanke–Obrežje; Ljubljana–Obrežje in ljubljanska obvoznica,
- sklop 3: A3 Gabrk–Fernetiči in H4 Razdrto–Vrtojba".

Zmanjšana poraba električne energije za razsvetljavo je pokazatelj zmanjševanja svetlobnega onesnaževanja, kar prikazuje spodnji graf na osnovi uspešnega zaključka 1. faze menjave svetil.

Slika 68: Poraba električne energije za 1. fazo menjave razsvetljave



V 2. fazi smo zamenjali svetila na vseh ACB.

Trenutno zaključujemo menjavo razsvetljave 3. in 4. faze, v kateri menjujemo 1500 svetil na naslednjih odsekih:

- A1 Šentilj–Koper,
- A2 Karavanke–Obrežje,
- A5 Maribor–Pince,
- H2 Pesnica–Maribor (Tezno),
- H3 Zadobrova–Koseze; Zadobrova–Tomačevo (sredinska razsvetljava od rondoja Tomačevo do razcepa Zadobrova),
- H5 Škofije–Srmin–Koper,
- H7 Dolga vas–meja Madžarska.

Grafi za omenjeno fazo niso priloženi, ker se je menjava zaključila ob koncu leta 2017. Učinki bodo vidni v naslednjih trajnostnih poročilih.

1.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa⁵⁵

Ogljični odtis predstavlja celokupno količino nastalih toplogrednih plinov, ki so povezani z delovanjem družbe DARS d. d.

Pri izračunu ogljičnega odtisa na nivoju družbe smo upoštevali vse neposredne emisije toplogrednih plinov (CO₂ in preostalih), ki nastanejo na lokacijah družbe DARS d. d. To so:

- poraba pogonskega goriva za lastni vozni park,
- poraba energentov za ogrevanje (zemeljski plin, UNP propan, UNP propan butan, ekstra lahko kurilno olje (ELKO) in daljinsko ogrevanje),
- izgube hladilnih sredstev,
- prevozi na delo zaposlenih,

⁵⁵ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 305-1.

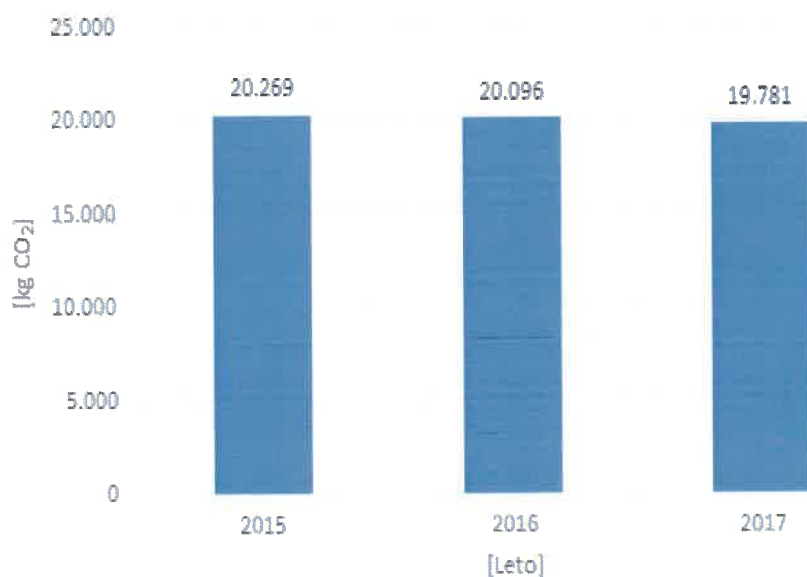
- transporti z letalom (evropski in prekooceanski leti).

Pri izračunu ogljičnega odtisa smo upoštevali tudi posredne emisije, ki izhajajo iz rabe nabavljene energije. To so:

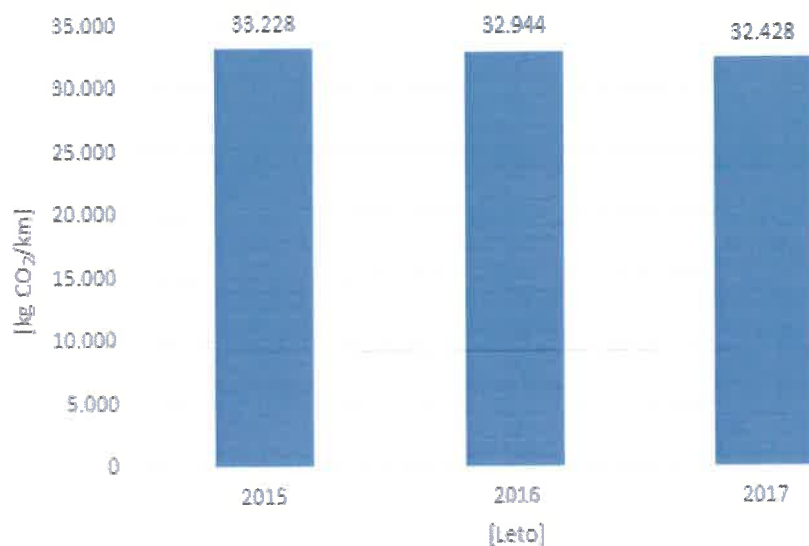
- poraba električne in toplotne energije,
- poraba vode in pomožnih materialov.

V spodnjih grafih prikazujemo izračun ogljičnega odtisa za družbo kot celoto in relativno na kilometer vzdrževane avtoceste.

Slika 69: Ogljični odtis po letih



Slika 70: Ogljični odtis na kilometer AC



I.5.6.7 Emisije v ozračje⁵⁶

Emisije v ozračje, ki so rezultat dejavnosti DARS-a, so: emisije izpušnih plinov iz voznega parka (glej poglavje I.15.8.4) in emisije lastnih virov za ogrevanje poslovnih prostorov (glej poglavje I.15.8.4). Glede obvladovanja emisij dosegamo skladnost z zahtevami.

Emisije v ozračje, ki nastajajo posredno s strani uporabnikov AC, so predvsem pomembne pri upravljanju predorov. V predorih, daljših od 500 metrov, so nameščeni sistemi za spremljanje emisij izpušnih plinov (CO) ter vidljivost. Za ustrezno prezračevanje predorskih cevi je nameščen prezračevalni sistem, ki se s pomočjo nameščenih ventilatorjev krmili oziroma regulira avtomatsko. Meritve se spremljajo v sklopu nadzornih centrov, ki so lokacijsko pristojni za nadzor prometa v posameznih predorih.

Nadzorni center (v nadaljevanju NC) Hrušica spremlja parametre v predoru Karavanke, NC Ljubljana v predorih Golovec in Šentvid, NC Kozina v predorih Kastelec in Dekani, Podnanos, Barnica ter v pokritem vkopu Rebernice II, NC Vransko in Slovenske Konjice pa v predorih Cenkova, Golo rebro, Pletovarje, Ločica, Jasovnik, Trojane in Podmilj.

Z optimizacijo prometnega toka zmanjšujemo prometne zastoje, kar pomeni, da je čim manj dodatnih izpustov plinov vozil. To dosegamo s pravočasnim izločanjem tovornih vozil, preusmeritvami, dodatnimi portali spremenljive prometno-informativne signalizacije, koordinacijo vseh zapor ter usklajenim delovanjem nadzornih centrov.

I.5.6.8 Skrb za živali na vplivnem območju AC⁵⁷

Vdor prostoživečih živali na avtocesto predstavlja pomembno tveganje za:

- varnost vseh udeležencev v avtocestnem prometu in živali samih;
- varnost naših vzdrževalcev avtoceste, ki morajo žival odstraniti oziroma loviti;
- ne samo gmotno škodo, temveč tudi hudo travmo
- hudo nesrečo s smrtnim izidom ali hude telesne poškodbe.

Zato se družba DARS že od samega začetka trudi z rednimi pregledi ograj, odvrtačnimi napravami in vključevanjem tematike prehajanja živali že v postopke priprave državnega prostorskega načrta, da bi bilo teh primerov čim manj.

Na slovenskih avtocestah je več kot 1000 objektov – nadvozov, podvozov, mostov, viaduktov, tunelov, pokritih vkopov in prepustov, ki jih živali uporabljajo za prehajanje čez avtocesto oz. pod njo.

Za varne prehode živali smo vse podvoze, ki so na območjih, kjer so bila evidentirana območja prehajanja živali, prilagodili oz. razširili tako, da imajo poleg vozišča v podvozu še dodaten, neutrjen pas za prehajanje živali.

Dodatno se s podaljšanjem premostitev čez vodotoke zagotavlja tudi potreben pas za prehajanje živali pod mostovi ob vodotokih. Živali uporabljajo za prehajanje tudi številne nadvoze, pri čemer je nekaj objektov, ki so zgrajeni izključno za namen prehajanja živali (ekoduktov), nekaj je tudi razširjenih nadvozov, kjer je poleg lokalne ceste zagotovljena še ustrezna širina travnatga pasu za prehajanje živali. Za manjše sesalce, dvoživke in vidre so prilagojeni tudi prepusti pod avtocestami, ki imajo za prehajanje vgrajeno suho polico.

Da bi zmanjšali število živali, ki zaidejo na AC, smo se odločili, da nekatere priključke na AC opremimo tudi z zvočno odvrtačno napravo za živali. Omenjeno napravo so leta 2007 kot prvi poskusno postavili sodelavci z ACB Hrušica na območju gorenjske avtoceste. Raziskava o njeni učinkovitosti je potrdila, da je na cestah, ki so zaščitene s to napravo, bistveno manj (celo do 92 %) povožene divjadi. Zvočna odvrtačna naprava za živali je naprava z vgrajeno elektroniko, ki na podlagi ultrazvoka, infrazvoka, seizmičnih tonov in vibracij odganja divjad

⁵⁶ GRI GS 103-1, 103-2, 305-1.

⁵⁷ GRI GS 304-2.

od zaščitene avtocestnega priključka. Namesti se v obstoječe obcestne stebričke in s svojim delovanjem preprečuje vstop živali na avtocesto.

Slika 71: Zvočna odvrčalna naprava za živali

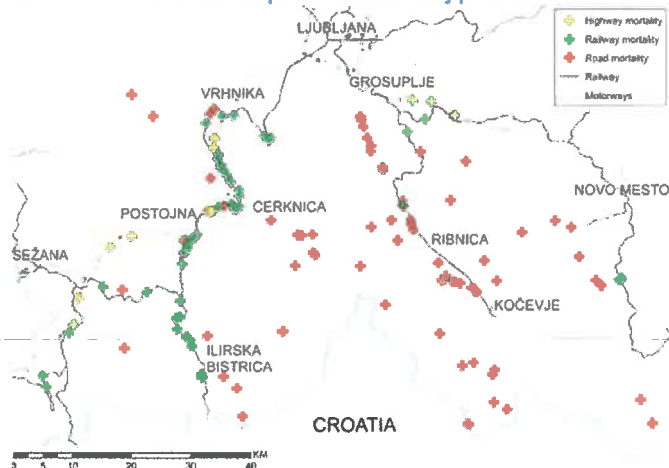


V drugi polovici leta 2018 bomo namestili okoli 100 novih odvrčal za divjad, ki bodo nameščena na smernikih priključkov dolenske avtoceste in delno na območju Ljubljane. Poleg tega skupaj z velenjskim podjetjem Eurofins ERICo, inštitutom za ekološke raziskave, postavljamo električnega pastirja na območju Logatca v smeri proti Postojni. Pastir naj bi preprečeval prehod medvedov.

Preprečevanje povoza živali na vseh prometnicah (državne ceste, avtoceste in železniške proge) je pomembno tako z vidika zmanjšanja smrtnosti živali kot tudi izboljšanja prometne varnosti. Če se osredotočimo na rjavega medveda, je bilo po podatkih podjetja Eurofins ERICo v obdobju od 2005 do 2016 v Sloveniji skupno povoženih 180 medvedov, kar v povprečju znaša 15 na leto oziroma okoli 15 odstotkov vse zaznane smrtnosti medvedov v naši državi. Opazna sta dva viška v pvozih v pozno pomladanskem (maj–junij) in zgodnje jesenskem obdobju (avgust–oktober).

V obdobju desetih let se je 18 odstotkov pvozov medvedov zgodilo na avtocestah, 37 odstotkov na glavnih, regionalnih, občinskih in gozdnih cestah, 45 odstotkov pa na železniških progah.

Slika 72: Prostorska razporeditev lokacij pvozov medvedov v Sloveniji v obdobju med 2005 in 2014



Rumeno: avtoceste, rdeče: preostale ceste, zeleno: železnice.

Največ povoženih medvedov je na primorski avtocesti med Logatcem in Postojno in v okolici Razdrtega ter med Divačo in Kozino, pa tudi na dolenski avtocesti, še zlasti med Grosupljem in Ivančno Gorico.

Živali na avtocesto sicer pogosto zaidejo na avtocestnih priključkih, kjer se konča zaščitna ograja, kar je zelo težko preprečiti. Slovenski avtocestni sistem ima skupno kar 123 avtocestnih priključkov – če to pomnožimo s faktorjem dva (uvozno-izvozna kraka), to pomeni skoraj 250 potencialnih 'prostih' vhodov.

Število prehodov po posameznih krakih avtocestnega omrežja:

- štajerski krak: nekaj več kot 10 prehodov;
- podravske krak: nekaj več kot 30 prehodov, od tega so trije ploščati prehodi za dvoživke;
- gorenjski krak: približno 27 prehodov, sem so vštete tudi poljske poti;
- dolenski krak: 38 prehodov (pretežno podhodi in prepusti);
- primorski krak: en pokriti vkop (na vipavski hitri cesti H4), med Brezovico in Senožečami 28 nadvozov in 16 podvozov.

Sicer pa na celotnem avtocestnem sistemu živali za prehode lahko uporabljajo tudi poti pod viadukti in mostovi ter površine nad predori.

Navajamo primer izvedbe uspešnega ukrepa varovanja živali. DARS d. d. sodeluje pri projektu LIFE DINALP BEAR LIFE13 NAT/SI/000505. V okviru akcije »C.4 Zmanjšanje umrljivosti rjavega medveda zaradi prometa« se na izbranih odsekih avtoceste A1 Ljubljana–Postojna namešča električna ograja na zunanjo stran obstoječe žične varovalne ograje avtoceste. Električno ograjo, nameščeno v sistemu treh žic, ki preprečuje plezanje medvedov čez ograjo in s tem njihov dostop na avtocesto, smo na navedenem odseku primorske avtoceste doslej namestili na skupni razdalji približno 30 km, to je po 15 km ob vsakem smernem vozišču, proti Kopru in proti Ljubljani.

Slika 73: Ukrepi za varovanje živali



Da bi zmanjšali število živali, ki zaidejo na avtocesto, smo se odločili, da v doglednem času vse priključke na avtocestah, ki jih pokriva avtocestna vzdrževalna baza Murska Sobota, opremimo z zvočno odvrtačno napravo za živali. Omenjeno napravo so leta 2007 kot prvi poskusno postavili sodelavci z ACB Hrušica, ki so pozneje z napravami opremili vse obojestranske priključke na gorenjskem avtocestnem kraku.

1.5.6.9 Vplivi posipnih materialov na okolje⁵⁸

Najočitnejši negativni vplivi soli na infrastrukturo in okolje so vidni v obliki:

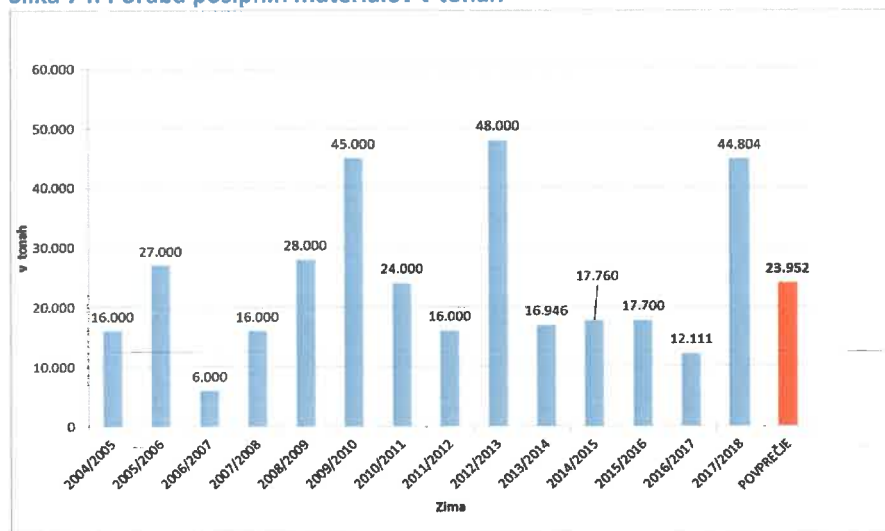
- pospešene korozije vozil v prometu in korozije armature v armiranem betonu in objektih iz železa in jekla;
- škode na rastju ob robovih cest zaradi stika s soljo, ki jo s cestišča odmeče promet in prinese odtok ob odjugu,
- škode na drevesih in grmičevju, ki nastane zaradi sprememb ravnovesja pri absorpciji hranljivih snovi skozi korenine in liste in
- škode na ribah in drugih živalih, ki se hranijo z ribami, zaradi visokih koncentracij kloridnih ionov v obcestnih vodnih virih in mokriščih.

⁵⁸ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 301-1, 304-2.

Za vzdrževanje dobrih voznih razmer se vsako zimsko sezono tudi na naših avtocestah porabijo znatne količine soli za posipanje. Kakšni so njeni vplivi na okolje, je vprašanje, ki je aktualno po vsem svetu, saj se širom po Evropi in Ameriki v največji meri uporablja NaCl, v manjših količinah predvsem pri nižjih temperaturah pa CaCl_2 in MgCl_2 . Zaradi vrste škodljivih vplivov kloridov na okolje in objekte je težnja k zniževanju količin posipanja zelo prisotna v vseh državah.

V zimskem času se vozišča posipajo z različnimi posipnimi materiali, ki preprečujejo poledico in zagotavljajo varnost vozišča. Uporabljeni posipni materiali naj ne bi imeli večjega vpliva na tla, kakovost površinske in podtalne vode, rastlinje, ljudi in živali, objekte (cestišča, mostove, viadukte in zgradbe) ter vozila.

Slika 74: Poraba posipnih materialov v tonah

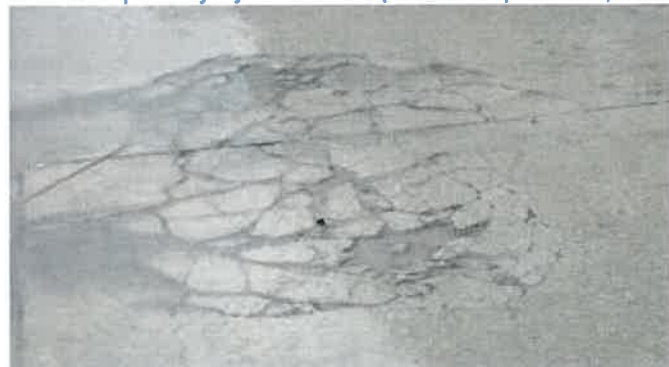


Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2017 spremljali v sklopu izvajanja letnega programa obratovalnega monitoringa padavinske vode iz zadrževalnih bazenov. Analize posameznih odvzetih vzorcev so pokazale, da prisotnost elementov soljenja nikjer ni presežena oziroma je bila ob vsaki analizi v predpisanih mejah. Končno poročilo o izvedbi monitoringa za leto 2016 je bilo izdelano februarja 2017 in bilo posredovano Ministrstvu za okolje in prostor (v nadaljevanju MOP) v pregled in potrditev. Trenutno je v pripravi poročilo o izvedbi monitoringa za leto 2017, ki bo posredovano na MOP predvidoma do konca marca 2018.

Kot primer negativnega vpliva soli na prometne objekte

Pokanje betona, kamna ali asfalta nastane, ko so vse pore zasičene z vodo, kar je razvidno iz spodnje slike. Po določenem številu ciklov zmrzovanja in odtajanja ter uporabe posipnih materialov pride do zmrzlinjskih poškodb. Zaradi soljenja in temperaturnih nihanj na površini in v notranjosti razpok se povečajo notranje napetosti, ki posledično povzročijo razpoke v površinskih slojih. Zaradi prisotnosti kloridov nastaja tudi korozija jekla.

Slika 75: Vpliv soljenja na vozišče (vir: lasten posnetek, 2010)



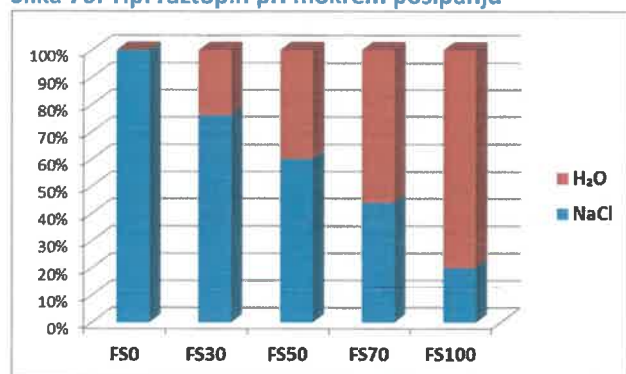
Mokro posipanje

DARS se je na podlagi tujih in domačih izkušenj pri tekočem posipanju odločil, da se za preventivno posipanje uporablja 20-odstotna raztopina NaCl.

Mokro posipanje imenujemo posipanje vozišča samo z raztopino soli. Do sedaj smo vedno uporabljali mokro posipanje FS30 (30 % raztopine in 70 % suhe soli). Zaradi enakega ali celo boljšega učinka in veliko cenejšega tekočega posipanja predvidevamo v nekaj letih opremiti vse ACB z ustrezno opremo.

Pri mokrem posipu lahko uporabljamo različna razmerja med količino soli in tekočine. Te tipe raztopin poimenujemo z mednarodnimi izrazi FS0, FS30, FS50, FS70 in FS100, ki se uporabljajo kot sama raztopina, brez suhe soli.

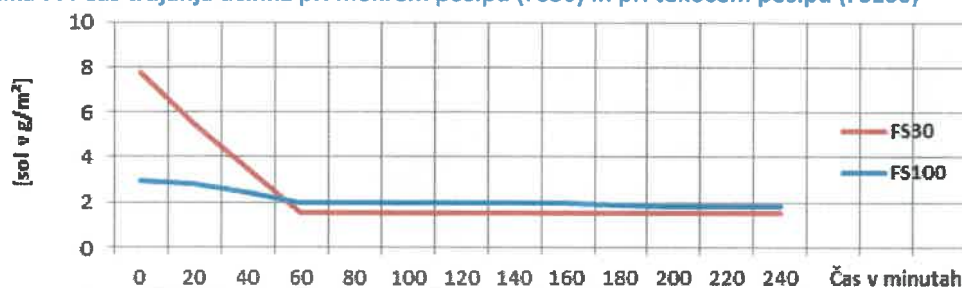
Slika 76: Tipi raztopin pri mokrem posipanju



Merjenje preostanka soli pri posipu FS30 in FS100

Iz grafikona je razvidno, da se učinek mokrega posipanja (FS30) po približno 50 minutah izenači z tekočim posipanjem (FS100) oziroma je trajanje učinka tekočega posipanja celo učinkovitejše kot učinek mokrega posipa. Merjenja nemških kolegov so pokazala, da je v prvih 20 minutah po posipu izguba do 70 %, tj. od začetne količine 7,5 g/m² mokre soli (FS30) ostane samo 2 g/m², po 60 minut le 1,5 g/m². Zanimivo je, da je izguba pri FS100 precej manjša, in če razpršimo 3 g/m², nam po 60 minutah ostane skoraj 2 g/m².

Slika 77: Čas trajanja učinka pri mokrem posipu (FS30) in pri tekočem posipu (FS100)



Pogoji na vozišču, ko se priporoča tekoče posipanje

Tekoče posipanje ni primerno za vsake razmere. Osnovni pogoj je, da temperatura ceste ne bo padla pod -6 °C. Poseben prispevek k novi praksi širjenja so dale izkušnje cestno-vzdrževalnih storitev v državah, ki so veliki porabniki soli v zimskih službah, kot so Avstrija, Nemčija, Norveška, Švedska, Švica itd. S krepitevijo okoljske zavesti, tj. potrebo po varovanju okolja, so se pojavile zahteve za posipanje. To je bila nova tehnologija posipanja s povečano vsebnostjo raztopine soli, ki je dala pomemben prispevek pri zmanjševanju onesnaževanja okolja in hkrati pripomogla k ohranitvi varnosti v prometu na evropskih cestah.

Če predpostavimo, da bi uporaba novih tehnologij v posipanju z uporabo FS30, FS50 in FS100 prinesla »le« 25 % stroškov nabave soli, je izračun finančnih posledic uporabe novih tehnologij pri posipanju enostaven.

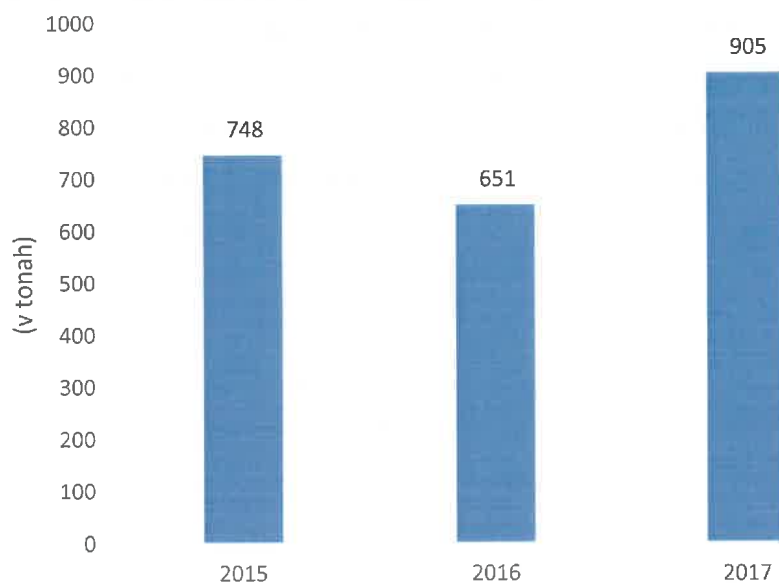
Pri vsem tem ni nepomembno le dejstvo, da smo s tem zmanjšali onesnaževanje okolja za okoli 25 %. Tudi prometne nesreče so se zmanjšale oziroma so številčno podobne količini nesreč, ko ni zimskih razmer.

I.5.6.10 Varovanje voda⁵⁹

Odvajanje padavinske vode z avtocest se izvaja na način razpršene ali pa kontrolirane odvodnje preko 735 zadrževalnih bazenov, ki so po posameznih AC krakih navedeni v tabeli 16. V letu 2017 se je nadaljevalo izvajanje rednih letnih čiščenj vseh najbolj obremenjenih lovilnikov olj (lokacije lovilnikov olj na avtocestnih bazah in izpostavah) in osnovno vzdrževanje zadrževalnih bazenov (košnja trave, popravilo poškodovanih delov, popravilo poškodovanih ograj, čiščenje usedalnikov, peskolovov). Nastali nevarni in nenevarni odpadki so bili predani pogodbenemu prevzemniku tovrstnih odpadkov, ki razpolaga z veljavnim okoljevarstvenim dovoljenjem Agencije RS za okolje. Skladno z zahtevami zakonodaje, internim navodilom o ravnanju z odpadki in poslovniki o vzdrževanju lovilcev olj se za vsak poseg na lovilcu olj ali na zadrževalnem bazenu izpolni obratovalni dnevnik, ki je sestavni del Poročila o pregledih stanja in obratovanja zadrževalnih bazenov ob avtocestah in hitrih cestah za vsako koledarsko leto posebej.

V zvezi z obratovanjem zadrževalnih bazenov v smislu varovanja naravnega okolja se je tudi v letu 2017 izvajal letni program obratovalnega monitoringa (LPOM) padavinske odpadne vode, ki meri obremenjenost iztočnih voda iz zadrževalnih bazenov. Meritve so pokazale, da so parametri iztočne vode iz zadrževalnih bazenov v predpisanih mejah iz uredbe in se kot take lahko odvajajo v naravo brez dodatnega prečiščenja. Izvajali smo tudi kontrolirano zbiranje predorskih pralnih voda, ki smo jih kot specifično vrsto odpadkov predajali v prečiščenje pogodbenim prevzemnikom odpadkov, kar prikazuje spodnji graf.

Slika 78: Količina predanih predorskih odpadnih voda



⁵⁹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 306-1.

Tabela 16: Število zadrževalnih bazenov ob AC kraku

Oznaka in ime AC kraka	Število zadrževalnih bazenov ob AC kraku
A1 Šentilj–Srmin	336
A2 Karavanke–Obrežje	186
A3 Gabrk–Fernetiči	12
A4 Slivnica–Gruškovje	5
A5 Maribor–Pince	88
H3 Severna obvoznica Ljubljana	1
H4 Razdrto–Vrtojba	94
H5 Škofije–Srmin–Koper	5
H6 Koper–Lucija	7
H7 Dolga vas–meja Madžarska	1
Skupaj	735

Slika 79: Zadrževalni bazeni ob AC



I.5.6.11 Emisije hrupa

Operativni program varstva pred hrupom (OP HRUP), ki ga povzroča promet po pomembnih železniških progah in pomembnih cestah prve faze, nalaga upravljavcem na obstoječi cestni in železniški infrastrukturi izvedbo ukrepov za omejevanje čezmernih obremenitev okolja s hrupom, ki je sestavljena iz dveh sklopov.

Sklop B (OP HRUP) je DARS d. d. leta 2013 in 2015 v okviru Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture implementiral skozi projekt Gradnja protihrupnih ograj na petih avtocestnih odsekih (Brezovica–Vrhnika, Dramlje–Celje, Celje–Arja vas in Malence–Šmarje - Sap) v Republiki Sloveniji, ki se je sofinanciral z evropskimi kohezijskimi sredstvi v višini 85 odstotkov. Z izvedbo protihrupnih ukrepov je zagotovljeno, da promet na obravnavanih odsekih ne povzroča več čezmernih obremenitev okolja s hrupom. Skupno je bilo na petih avtocestnih odsekih v okviru tega projekta zgrajenih 31,4 kilometra oziroma skoraj 141 tisoč kvadratnih metrov novih protihrupnih ograj. Projekt bo zaključen z odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti na odseku Dramlje–Celje–Arja vas na ograjah v dolžini 10,4 kilometra predvidoma v letu 2018. Poleg izvedene aktivne protihrupne zaščite je bila na teh odsekih izvedena tudi t. i. pasivna zaščita določenih izpostavljenih stanovanjskih objektov, ki pomeni zamenjavo neustreznega stavbnega pohištva s primernim, ki zagotavlja ustrezne bivalne pogoje v stanovanjski stavbi.

Sklop A (OP HRUP) predvideva zaščito za štirinajst najbolj izpostavljenih objektov ob AC. Na podlagi predhodno izdelane študije obremenitve s hrupom ter predlogom protihrupne zaščite za te objekte smo v letu 2017 pridobili PZI projektne dokumentacije za dvanajst od navedenih štirinajstih lokacij, saj sta dve lokaciji podvrženi obravnavi v okviru državnih prostorskih načrtov za druge investicije. Za te objekte je pripravljena tudi že pasivna zaščita, kolikor je potrebna.

Slika 80: Meritve hrupa



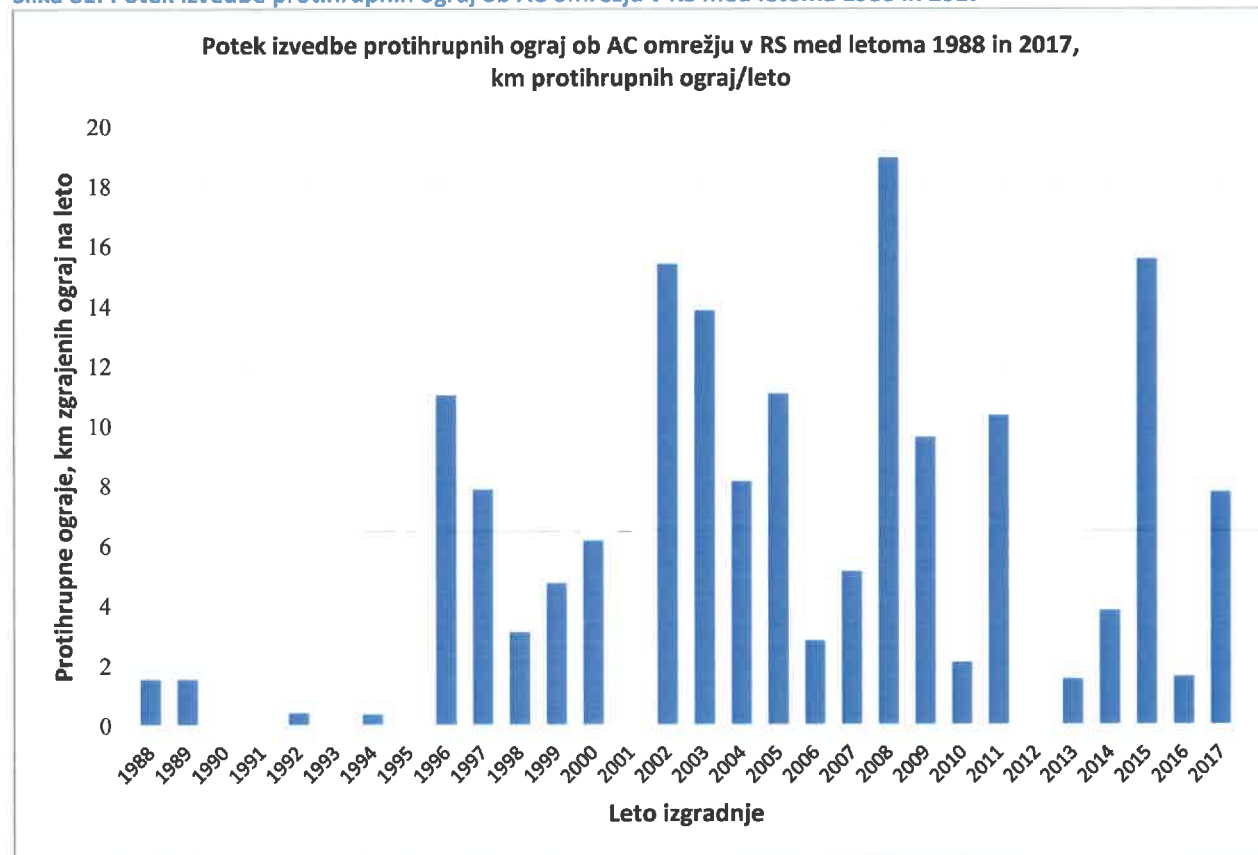
Na podlagi metodologije za spremljanje stanja protihrupne zaščite na avtocestah in hitrih cestah smo v sodelovanju s pogodbenim strokovnjakom s predmetnega področja pristopili k popisu stanja protihrupne zaščite. Na podlagi zbranih in analiziranih podatkov je bil določen del protihrupne zaščite vključen v Načrt ukrepov na infrastrukturi v obdobju 2016–2018. Zbrani podatki so bili vključeni pri pripravi strokovnih podlag za obnovo PHO, ki se pripravljajo v sodelovanju z zunanjim pogodbenim izvajalcem. Dokument je v zaključni fazi izdelave. V njem bo opredeljeno, katere protihrupne ograje je smiselno obnoviti v njihovih obstoječih gabaritih in katere protihrupne ograje je smiselno celovito rekonstruirati, za kar bo treba hkrati pripraviti tudi usmeritve in izhodišča za načrtovanje rekonstrukcij. Pri pripravi programa se upoštevajo starost protihrupnih ograj, ustreznost/primernost obstoječih gabaritov protihrupnih ograj glede na rezultate zadnjega monitoringa hrupa in tudi stanje protihrupnih ograj. Na podlagi dokumenta se bo načrtoval vrstni red in obseg obnov protihrupnih ograj v naslednjih letih.

Glede na vpetost AC omrežja v naravno okolje smo zaradi problematike hrupa prejeli od zainteresirane javnosti v letu 2017 pa 59 pritožb (eno več kot v letu 2016). Pritožbe so ustrezno obravnavane in obvladovane.

Spomladi 2017 je Ministrstvo za okolje in prostor pričelo izvajati aktivnosti za pripravo Operativnega programa varstva pred hrupom za obdobje 2013–2018. Predstavniki DARS d. d. so bili vključeni v medresorsko delovno skupino za pripravo predmetnega dokumenta. Glede na kratko obdobje veljavnosti dokumenta so bili vanj vključeni tako izvedeni in predvideni ukrepi za zagotavljanje varstva pred hrupom, ki so že bili vključeni v OP HRUP 2012–2017, novi protihrupni ukrepi ob cestah v upravljanju DARS d. d. pa niso bili predvideni.

DARS izvaja protihrupno zaščito območij ob trasi AC zaradi prometa od leta 1988. V tem obdobju je bilo izvedenih tako v okviru novogradenj avtocestnih odsekov kot tudi na obstoječem AC omrežju v času uporabe skupno 155,6 km protihrupnih ograj. Potek izvedbe protihrupnih ograj je razviden iz naslednjega grafa:

Slika 81: Potek izvedbe protihrupnih ograj ob AC omrežju v RS med letoma 1988 in 2017



V obravnavanem obdobju med letoma 2015 in 2017 so bile izvedene protihrupne ograje v sklopu novogradenj odsekov (AC Draženci–Gruškovje, HC Koper–Izola, AC priključek Šmarje - Sap) ter v okviru dodatnih ukrepov po izvedbi prvega ocenjevanja hrupa (AC Pesnica–Zrkovska cesta). Glede na projektno dokumentacijo PID je bilo med leti 2015 in 2017 izvedenih:

- AC Draženci–Podlehnik: osem sklopov protihrupnih ograj dolžine 6247 m,
- AC priključek Šmarje - Sap: štiri sklopi protihrupnih ograj dolžine 1414 m,
- HC Koper–Izola: osem sklopov protihrupnih ograj dolžine 1110 m,
- AC odseku Pesnica–Zrkovska: dodatna ograja v dolžini 259 m.

V tem obdobju je bilo v letu 2015 v okviru OP HRUP Sklop B na obstoječih AC izvedenih:

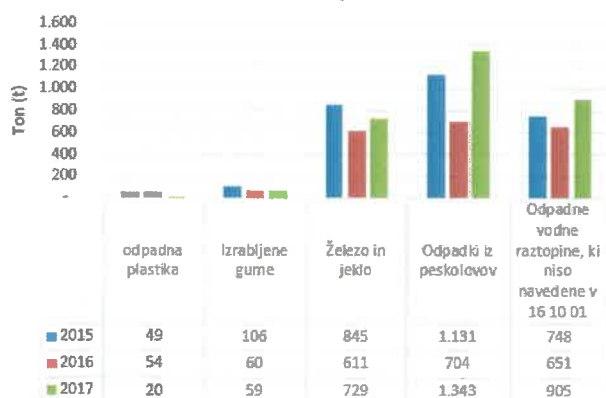
- AC Dramlje–Celje: dvajset protihrupnih ograj v skupni dolžini 7953 m.

I.5.6.12 Ravnanje z odpadki⁶⁰

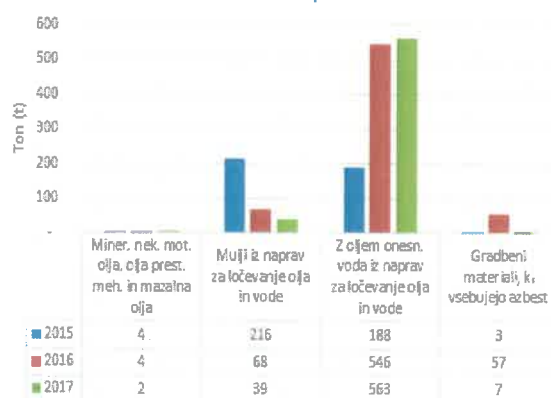
DARS d. d. je v letu 2017 nadaljeval in nadgrajeval politiko varovanja okolja s poudarkom na kontroliranem ravnanju z odpadki, kot ga narekuje veljavna zakonodaja. Tako so bile aktivnosti še naprej usmerjene v pravilno ravnanje z odpadki z doslednim ločevanjem odpadkov že na samem izvoru. Nadaljevali smo tudi politiko kontroliranega in nadzorovanega oddajanja vseh vrst odpadkov.

Odpadke delimo na dva sklopa: nenevarni in nevarni odpadki. Med nenevarnimi odpadki je bilo v letu 2017 podobno kot v letih pred tem zbranih največ odpadkov, ki nastanejo pri investicijskih delih celovite obnove posameznih AC odsekov (odpadni asfalti, odpadni beton, odpadno železo, odpadne zemljine). Sledijo odpadki, ki nastanejo pri vzdrževanju cest, torej odpadki iz peskolovov, odpadne greznične vode, predorske pralne vode, odpadna plastika, izrabljene gume). Opazen je trend naraščanja količin nevarnih odpadkov: največ je bilo odpadnega olja, zaoljene vode, mulja, odpadne barve in laka ter absorpcijskih pivnikov (uporabljeno ob nesrečah).

Slika 82: Količina nenevarnih odpadkov



Slika 83: Količina nevarnih odpadkov



Zaradi vse večje doslednosti ločevanja odpadkov in vse večjega poudarka na ločevanju odpadkov količine ločeno zbranih odpadkov v večini primerov še vedno naraščajo: iz te strukture so izvzeti komunalni odpadki, ki jih upravlja gospodarska javna služba v pristojnosti posamezne lokalne skupnosti.

Večji ukrep v preteklih letih je bila izgradnja odcejalnikov za izcejanje odpadnega peska iz peskolovov. V letu 2017 se je zaključila izgradnja odcejalnika za ACB Novo mesto, ki je zadnji iz projekta izgradnje »v vsako avtocestno bazo« vsaj en odcejalnik. Odcejalniki se že koristno uporabljajo, posledično pa narašča tudi količina odpadnih peskov iz peskolovov, ki jih do izgradnje peskolovov ni bilo kam odlagati.

⁶⁰ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 306-2.

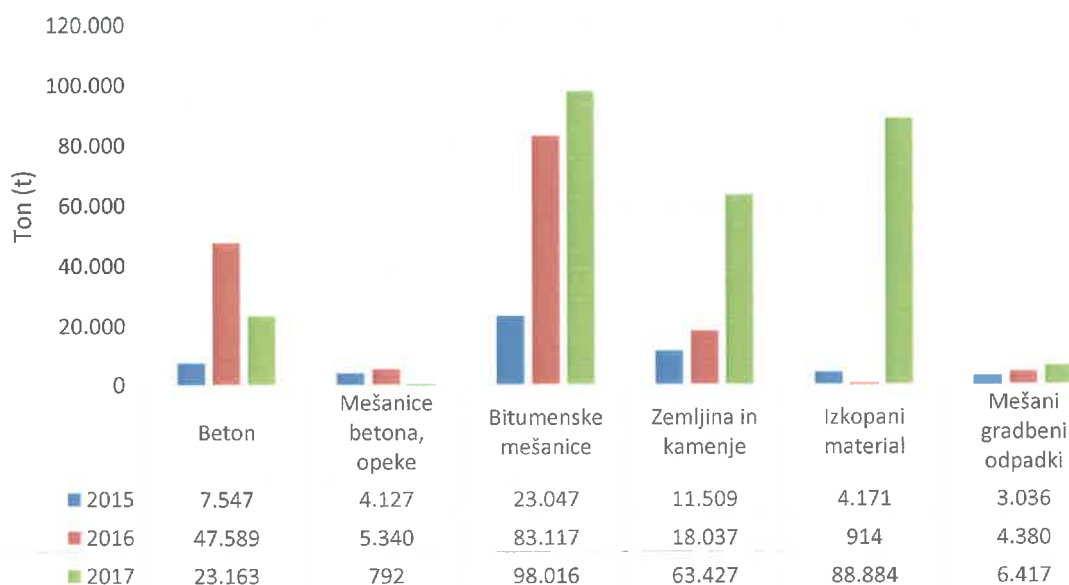
V zvezi z ravnanjem odpadkov se skozi vse leto vodi od ministrstva predpisana evidenca o ravnanju z odpadki, ki jo upravlja ARSO (IS Odpadki), v začetku naslednjega leta pa se bo pripravilo tudi poročilo o ravnanju z odpadki za predpreteklo leto.

V skladu s predpisanimi postopki ravnanja z odpadki je v podjetju uveden in primerno vzdrževan sistem ločenega zbiranja odpadkov in surovin. Na lokacijah vseh delovnih enot je zagotovljeno ločeno zbiranje odpadkov s preprečevanjem mešanja odpadkov, sprotno se skladno z izkazanimi potrebami dopolnjujejo zabojniki in kontejnerji za začasno shranjevanje odpadkov do predaje odpadka pooblaščenemu prevzemniku oz. zbiralcu posamezne vrste odpadka. Na nivoju družbe se vodi elektronska evidenca o ravnanju z odpadki, ki jo upravlja ARSO (IS Odpadki). Sprotno letno se do predpisanega termina pripravi poročilo o ravnanju z odpadki za preteklo leto. Družba razpolaga z načrtom gospodarjenja z odpadki.

Ravnanje z gradbenimi odpadki

DARS d. d. nastopa pri izvajanju investicij tudi kot povzročitelj gradbenih odpadkov. Glede na zakonsko urejenost tega področja je DARS d. d. ureditev prenesel tudi v svoj proces izvajanja investicij. Tako se že pri pripravi projektne naloge za naročilo projektne dokumentacije, ki je podlaga za naročilo gradenj in izvedbo del, vnese dodatna zahteva, da mora projektant upoštevati veljavno zakonodajo na tem področju. Rezultat je načrt za ravnanje z gradbenimi odpadki, na podlagi katerega se prenesejo zahteve v razpis za izvajalca del. Poleg splošnih zahtev se upoštevajo pri načrtovanju tudi vsi drugi okoljski pogoji, ki izhajajo iz drugih aktov, ki veljajo na obravnavanem področju (VVO, Natura ...). Z razpisom za izvedbo del je izvajalec zavezan k primernemu ravnanju z gradbenimi odpadki. V ta namen se mu ob pričetku gradnje izda pooblastilo izvajalcu za oddajo gradbenih odpadkov pooblaščenemu prevzemniku oz. obdelovalcu gradbenih odpadkov.

Slika 84: Količina predanih gradbenih odpadkov



DARS si prizadeva, da se nastali gradbeni odpadki v čim večji meri ponovno uporabijo pri izvedbi del, če so materiali ustrezni glede na zahteve projekta. Tako je nekaj projektov že vsebovalo reciklažo na mestu samem (IN-SITU) ali pa so se materiali uporabili v novih asfaltnih zmesih ali pa za izvedbo določenih drugih del pri gradnji (zasipi, bankine itd.). DARS d. d. je na tem področju zelo aktivno sodeloval tudi pri nastajanju Uredbe o zelenem javnem naročanju, ki je stopila v veljavo s 1. 1. 2018. Glavno določilo v uredbi ureja, da se pri gradnji vozišča ceste recikliran asfaltni granulati (rezkanec), ki je nastal ob prenovi te ceste ali je iz drugega vira, uporabi prioritarno za proizvodnjo novih bituminiziranih zmesi, podredno pa zlasti za plasti, stabilizirane s hidravličnim ali bitumenskim vezivom, tampon (vključno z bankinami), posteljico, nasipe ter zasipe, in sicer v količini, ki je potrebna. Vse to mora biti predvideno že v projektni dokumentaciji za obnovo ceste, kjer morajo biti razvidni vrsta in količina

materialov, ki bodo nastali pri obnovi in so primerni za ponovno uporabo ali recikliranje, in način njihove ponovne uporabe ali recikliranja v posameznih elementih ceste, ki se obnavlja.

I.5.7 Vključenost v širšo družbo

I.5.7.1 Vključenost v lokalno skupnost⁶¹

Pri umeščanju avtocest v prostor so vključene tudi lokalne skupnosti in zainteresirana javnost, njihove smiselne in utemeljene pobude in predlogi pa se v tem procesu upoštevajo.

I.5.7.2 Nagrade, zaveze in članstva⁶²

I.5.7.2.1 Priznanja in nagrade

Družba DARS je v zadnjih letih prejela naslednja priznanja in nagrade:

- DARS ugledni delodajalec v letu 2016;
- DARS ugledni delodajalec v letu 2015;
- DARS ugledni delodajalec v letu 2013;
- priznanje Evropske mreže za promocijo zdravja (ENWHP) pri delu za primer dobre prakse za leto 2013;
- priznanje Ministrstva za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti za primer dobre prakse na področju promocije zdravja pri delu za leto 2012;
- družba DARS d. d. je skupaj z Republiko Slovenijo v letu 2015 prejela posebno jubilejno odličje Maksa Fabianija; podrobneje je priznanje obrazloženo v nadaljevanju.

Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji (DARS d. d.) in Republika Slovenija sta od Društva urbanistov in prostorskih planerjev Slovenije, Ustanove Maks Fabiani, Ministrstva za kulturo ter Ministrstva za okolje in prostor prejeli posebno jubilejno odličje Maksa Fabianija. Odličje je bilo podeljeno projektu in realizaciji slovenskega avtocestnega križa.

Prihodnost pripada odločnim, preudarnim in srčnim ljudem. Tistim, ki svoje odločitve utemeljijo na modrosti, moči in znanju. Mednje zagotovo spadajo vsi, ki so pripomogli k ideji, realizaciji in skrbi, da imamo danes več kot 600-kilometrski avtocestni križ. Predvsem njim gre veličastno priznanje, odličje Maksa Fabianija.

Republika Slovenija je z izgradnjo avtocest sledila strateškemu ciljem zagotoviti ustrezne notranje povezave države, povezave s širšim evropskim prostorom, izboljšati prometno varnost, spodbuditi gospodarski razvoj, povečati neposredne ekonomske učinke in zmanjšati negativne prometne vplive na okolje.

Več kot 600 kilometrov avtocestnega križa s fascinantnimi objekti (od najdaljšega mostu čez Muro, 1065 metrov dolgega in 95 m visokega viadukta Črni Kal, skoraj 3000 metrov dolgega dvocevne predora Trojane do najdaljšega predora Karavanke s 7864 metri) nudi pomembne prednosti: uporaba avtocest še vedno predstavlja hitrejšo, varnejšo in okolju prijaznejšo obliko mobilnosti. Na avtocestah in hitrih cestah, ki zasedajo skoraj 10 odstotkov dolžin celotnega državnega cestnega omrežja, je bilo realiziranega polovica prometa.

Na drugi strani pa s statističnimi podatki ugotavljamo, da so še vedno najvarnejše, saj se na avtocestah in hitrih cestah zgodi še vedno najmanj prometnih nesreč (štiripasovnice so 4,5-krat varnejše od glavnih cest in 7,3-krat varnejše od regionalnih cest). Analize kažejo, da kljub naraščanju prometa število zastojev pada.

Družba Dars se danes iz graditelja avtocest in hitrih cest nadgrajuje v odgovornega upravljavca zgrajenega premoženja. To pomeni, da sistematično in standardizirano, s tujimi upravljavci usklajeno spremlja in upravlja avtoceste in hitre ceste ter pripadajoče objekte in naprave. Skrbno izvaja redna vzdrževalna in obnovitvena dela

⁶¹ GRI GS 413-1.

⁶² GRI GS 102-12, 102-13.

na omrežju, ki imajo iz leta v leto večji pomen, saj z njimi izvajamo ustrezne ukrepe za doseganje planirane življenjske dobe objekta in zagotavljamo potreben nivo uslug in prometne varnosti. Družba Dars ukrepe izvaja skladno z evropskimi direktivami in z namenom višanja pretočnosti prometa in varnosti uporabnika.

Investicije in projekti v prihodnjih letih zasledujejo ključna cilja: pretočnost avtocest in še večjo varnost uporabnika. In to so bistvena vprašanja družbe, na katera odgovarjamo z odgovornim vodenjem ter skladno z vizijo odličnega poslovanja na eni strani in odgovornim upravljanjem ter vzdrževanjem s strani zaposlenih na drugi strani.

DARS se ob tej priložnosti zahvaljuje vsem, ki so snovali avtoceste, vsem graditeljem, lastniku, deležnikom, da smo našim uporabnikom zagotovili varen in pretočen avtocestni sistem.

I.5.7.3 Zaveze zunanjim pobudam

V družbi DARS prostovoljno sodelujemo v pobudah, ki spodbujajo etično ravnanje ter okoljsko, družbeno in ekonomsko vzdržno poslovanje.

I.5.7.4 Članstvo v združenjih

V Sloveniji je družba DARS s svojimi zaposlenimi članica Gospodarske zbornice Slovenije, Zelenega omrežja Slovenije, Združenja nadzornikov Slovenije, Inženirske zbornice Slovenije, Združenja poslovnih finančnikov Slovenije, Zelenih Slovenije, Slovenskega društva za inteligentne transportne sisteme pri Elektrotehniški zvezi Slovenije, Združenja delodajalcev Slovenije, Inštituta za revizijo, Inštituta za gospodarsko pravo, Inštituta za korporativne varnostne študije idr.

Družba DARS d. d. aktivno sodeluje tudi s sorodnimi podjetji v tujini in je vključena v članstvo v mednarodnih organizacijah, kot so: združenje avtocestnih koncesionarjev ASECAP, globalno združenje lastnikov in operaterjev cestninskih objektov IBTTA in preko Nacionalnega komiteja PIARS Slovenija tudi v PIARC (World Road Association), ki je kot nepolitično in neprofitno svetovno cestno združenje ustanovljeno z namenom izmenjave znanj na področju cest in prometa. Podrobnejša predstavitev mednarodnega sodelovanja družbe DARS je razvidna v nadaljevanju.

Mednarodno sodelovanje in pridobivanje evropskih nepovratnih sredstev

DARS d. d. si že vrsto let prizadeva vzpostaviti in ohraniti čim boljše mednarodne povezave, k čemur ga zavezuje tudi vizija podjetja, ki je usmerjena v povezovanja na najrazličnejših področjih. Preko sodelovanja v mednarodnih združenjih, kot so ASECAP, PIARC, IBTTA, organizaciji kongresov in letnih srečanj s sorodnimi poslovnimi subjekti, sodelovanja s predstavniki evropskih institucij ter redne udeležbe na delovnih skupinah in platformah DARS d. d. predstavlja pomembnega partnerja pri oblikovanju tako pravnih podlag kot organizacijskih usmeritev s področja upravljanja, vzdrževanja in financiranja cestne infrastrukture. Njegovi predstavniki se udeležujejo javnih posvetov in sodelujejo pri pomembnih raziskavah in anketah javnega mnenja, s pomočjo katerih se sooblikujejo vrednote in novi trendi na področju prometa in infrastrukture.

Večletno uspešno sodelovanje na odborih ASECAP-a je obrodilo sadove, saj je v letu 2017 vodenje odbora za prometno statistiko in analize (COPER IV) prešlo v roke DARS-a, ki s tem dokazuje svojo visoko angažiranost, znanje in izkušnje. V istem letu je DARS postal tudi član IBTTA, globalnega združenja lastnikov in operaterjev cestninskih objektov (avtoceste, mostovi, tuneli ...) in poslovnih subjektov, povezanih z njim. Trenutno se IBTTA osredotoča na naslednje aktualne teme: cestninjenje in interoperabilnost, pametna mobilnost, tehnologija in financiranje. DARS je aktiven tudi v delovni skupini PIARC za inovativno financiranje, ki se ukvarja z iskanjem različnih finančnih orodij za financiranje transportnih projektov. Teorijo uspešno prenaša v prakso, saj je kot prvi v Sloveniji prav DARS v letu 2017 podpisal pogodbo z Evropsko investicijsko banko (EIB) s poroštvo Evropskega sklada za strateške naložbe – EFSI, s katero je bilo zagotovljeno 51 milijonov EUR za uvedbo novega cestninskega sistema za težka vozila DarsGo. Gre za prvo kreditno pogodbo DARS-a brez državnega porošstva.

Slika 85: Podpis pogodbe z Evropsko investicijsko banko



Vedno več aktivnosti je povezanih tudi s pridobivanjem evropskih sredstev. Čeprav je sredstev, ki so na voljo za avtocestne projekte, vedno manj, konkurenca pa vedno večja, je DARS d. d. v letu 2017 prejel skupaj 26.812.908 evrov evropskih nepovratnih sredstev.

Za izdelavo projektne dokumentacije PGD/PZI za dograditev 2. cevi predora Karavanke smo prejeli 1.590.440 evrov sredstev IPE (sredstev Instrumenta za povezovanje Evrope), 294.171 evrov sredstev za projekte iz programa Crocodile 2 ter 75.968 evrov za projekt C-Roads Slovenija.

V letu 2017 se je nadaljevalo tudi črpanje sredstev evropske kohezijske politike za obdobje 2014–2020. Iz tega naslova je DARS d. d. prejel 24.852.328 evrov za gradnjo odseka Draženci–MMP Gruškovje.

V letu 2017 so bili odobreni še trije projekti, ki bodo sofinancirani iz sredstev IPE: Crocodile 3, ki je nadaljevanje prejšnjih dveh projektov na področju čezmejnega sodelovanja in harmonizacije aplikacij ITS, bo sofinanciran v višini 20 %; C-Roads Slovenija 2, ki je nadgradnja prvotnega projekta C-Roads Slovenija, bo sofinanciran v višini 50 % upravičenih stroškov; največji čezmejni projekt, za sofinanciranje katerega smo zaprosili skupaj z Avstrijci, gradnja 2. cevi AC predora Karavanke, pa bo sofinanciran v višini 10 % upravičenih stroškov.

1.5.7.5 Sponzorstva in donacije

Temeljno poslanstvo družbe DARS d. d. se ne omejuje zgolj na avtocestne povezave, ampak je svojimi dejavnostmi usmerjeno v širše družbeno okolje. Prevezamo skrb in odgovornost do ljudi in prostora, v katerem delujemo. Zavedamo se odgovornosti, ki jo imamo do ljudi in okolja, v katerem delujemo.

Na področju družbene odgovornosti posebno pozornost posvečamo vsebinam, povezanim z varnostjo v prometu, izobraževanju in preventivnem delovanju na cestah, ki jih upravljamo. Tudi donatorska in sponzorska sredstva povečini namenjamo praviloma projektom s področja preventive v prometu in delno tudi organizaciji strokovnih srečanj, ki so kakor koli povezana s prometom in varnostjo ter graditvijo, vzdrževanjem in upravljanjem cest. Poleg tega doniramo praviloma enemu večjih humanitarnih projektov, otrokom iz projekta Botrstvo, ki poteka pod okriljem Zveze prijateljev Mladine Ljubljana Moste-Polje. Preostanek skladno z internimi pravili namenimo prednostno projektom s področja prometne varnosti, ozaveščanju predvsem mladih o pravilnem ravnanju v prometu, podpiramo humanitarne-socialne dejavnosti za otroke, občasno in skladno z razpoložljivimi sredstvi v

posameznem letu pomagamo pa tudi gasilskim društvom, ki intervenirajo ob izrednih dogodkih na avtocestnem sistemu v našem upravljanju.

Gibanje obsega finančnih sredstev za sponzorstva in donacije za zadnja tri leta je razvidno iz spodnje tabele.

Tabela 17: Sredstva za sponzorstva in donacije

Finančna sredstva	2015	2016	2017
Sponzorstva	18.384	20.491	18.892
Donacije	116.895	100.918	146.203
SKUPAJ	135.279	121.409	165.094

V obdobju 2015–2017 smo letno nekaj več kot tri petine sredstev namenili pomoči velikim družinam in invalidom pri nakupu vinjete za kombije (cestninski razred 2B), skladno z dogovorom z Ministrstvom za infrastrukturo in Rdečim križem Slovenije. V letu 2017 je bilo od donacij namenjeno približno 90.000 za Rdeči križ (pomoč za nakup vinjet) ter 40.000 Zvezi prijateljev mladine (projekt Botrstvo).

1.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev⁶³

Družba DARS d. d. je tudi v letu 2017 uspešno sodelovala z dobavitelji/izvajalci tako doma kot v tujini, medtem ko je bila glede na specifičnost poslovanja večina poslovnega sodelovanja skoncentriranega na dobavitelje/izvajalce iz Slovenije (vrednostno 96,4 %), in to predvsem na področju nabave storitev (58 %), sledi nabava blaga (28 %) in področje gradenj (14 %). Podrobnejši podatki o višini, strukturi in lokaciji dobaviteljev/izvajalcev so razvidni v nadaljevanju.⁶⁴

1.5.8.1 Merila za oddajo javnega naročila

Družba DARS d. d. je zavezana pri naročanju blaga, storitev in gradenj slediti Zakonu o javnem naročanju.

Merila za oddajo javnega naročila so podrobneje opredeljena v 84. členu Zakona o javnem naročanju, kjer je zapisano, da naročnik odda javno naročilo na podlagi ekonomsko najugodnejše ponudbe.

Ekonomsko najugodnejša ponudba se določi na podlagi cene ali stroškov, ob uporabi pristopa stroškovne učinkovitosti, na primer z izračunom stroškov v življenjski dobi, kot ga določa ta zakon, in lahko zajema tudi najboljše razmerje med ceno in kakovostjo, ocenjeno na podlagi meril, ki se nanašajo na kakovost in okoljske ali socialne vidike, povezane s predmetom javnega naročila. Takšna merila lahko na primer vključujejo:

- kakovost, vključno s tehničnimi prednostmi, estetske in funkcionalne lastnosti, dostopnost, oblikovanje, prilagojeno vsem uporabnikom, socialne, okoljske in inovativne značilnosti ter trgovanje in pogoje v zvezi z njim;
- organiziranost, usposobljenost in izkušnost osebja, ki bo izvedlo javno naročilo, če lahko kakovost osebja bistveno vpliva na raven izvedbe javnega naročila;
- poprodajne storitve, tehnično pomoč in pogoje dobave, kot so datum dobave ali dokončanja del, postopek dobave ali izvedbe in trajanje dobav ali del.

Za oddajo javnega naročila storitve izdelave računalniških programov, arhitekturnih in inženirskih storitev ter prevajalskih in svetovalnih storitev naročnik ne sme uporabiti zgolj cene kot edinega merila za oddajo javnega naročila.

Merila za oddajo javnega naročila morajo biti nediskriminatorna, sorazmerna in povezana s predmetom javnega naročila. Šteje se, da so merila povezana s predmetom javnega naročila, če se nanašajo na gradnje, blago ali storitve, ki jih je treba zagotoviti v skladu z javnim naročilom, in sicer v katerem koli pogledu in na kateri koli stopnji njihove življenjske dobe, vključno z dejavniki, povezanimi s posebnim postopkom proizvodnje,

⁶³ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3.

⁶⁴ GRI GS 102-9.

zagotavljanja ali trženja teh gradenj, blaga ali storitev, ali s posebnim postopkom za drugo stopnjo njihove življenjske dobe, tudi če takšni dejavniki vsebinsko niso del njih.

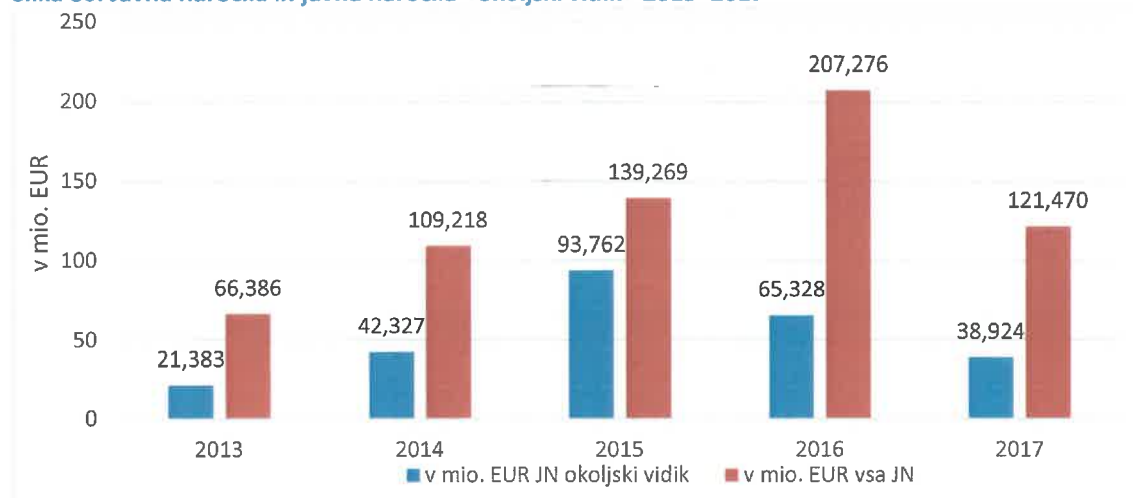
Naročnik v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila določi relativno utež, ki jo dodeli vsakemu merilu, izbranemu za določitev ekonomsko najugodnejše ponudbe, razen če se slednja določi le na podlagi cene. Navedene uteži se lahko opredelijo z določitvijo razpona z ustrezno največjo razliko. Kadar uteži ni mogoče navesti zaradi objektivnih razlogov, naročnik navede merila v padajočem zaporedju po pomembnosti.

I.5.8.2 Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina)

Na portalu eJN⁶⁵, ki je v upravljanju Ministrstva za javno upravo, je v modulu STATIST možno pridobiti statistične podatke s področja javnega naročanja v Republiki Sloveniji. Iz podatkov za leto 2017 je razvidno, da je 1253 javnih naročnikov oddalo za 3.815.149.583 EUR (brez DDV) javnih naročil. Skupno število objavljenih javnih naročil je bilo 13.116 in oddanih javnih naročil 55.258. Okoljski vidik je bil upoštevan pri 22.958 oddanih naročilih oziroma 41,54 %.⁶⁶

Gibanje celotnih javnih naročil (JN) družbe DARS in rast vrednosti javnih naročil, kjer je upoštevan okoljski vidik, za obdobje od leta 2013 do leta 2017 (v mio. EUR) je razvidno v nadaljevanju.

Slika 86: Javna naročila in javna naročila »okoljski vidik« 2013–2017



V Uradnem listu RS št. 51/2017 je bila objavljena Uredba o zelenem javnem naročanju (v nadaljevanju: uredba), ki je začela veljati 1. januarja 2018. V skladu z uredbo je zeleno javno naročanje obvezno za 20 predmetov javnega naročanja. Uredba ne določa več obveznih okoljskih zahtev, kot jih je poznala predhodna ureditev, temveč v 6. členu določa, katere okoljske vidike naj naročnik upošteva pri oddaji javnih naročil in cilje, ki jih mora doseči v vsakem postopku javnega naročanja za predmete iz 4. člena uredbe. V skladu z 8. členom uredbe pa so pripravljene tudi novi primeri okoljskih zahtev in meril, ki jih lahko naročnik vključi v postopek javnega naročanja, da bi dosegel cilje iz drugega odstavka 6. člena te uredbe in so dostopni na tej spletni strani. Čeprav so ti primeri okoljskih zahtev in meril za zeleno javno naročanje po vsebini na več mestih podobni temeljnim in dodatnim okoljskim zahtevam iz predhodne ureditve, so novi primeri posodobljeni, dopolnjeni za nove, dodane predmete zelenega javnega naročanja, fleksibilnejši in niso zavezujoči, naročnikom pa dajejo več možnosti izbire, na kakšen način doseči zahtevani cilj pri posameznem predmetu.

⁶⁵ Vir: <https://ejn.gov.si/statist>.

⁶⁶ GRI GS 308-1.

Vzporedno s podatki o izvedenih postopkih oddaje javnih naročil pri katerih je bil upoštevan okoljski vidik, kot se statistično spremlja na povezavi <https://ejn.gov.si/statist> se bo letno pripravil pregled izvedenih postopkov javnega naročanja pri izvedbi katerih je bila upoštevana Uredba o zelenem javnem naročanju, ki je začela veljati 1. januarja 2018.

Tabela 18: Javni naročniki z največjo vrednostjo oddanih javnih naročil v letu 2017

Naročnik	v EUR (brez DDV)
Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	268.903.116
Nuklearna elektrarna Krško d.o.o.	214.633.061
D.S.U., družba za svetovanje in upravljanje, d.o.o.	207.959.076
Slovenski državni gozdovi, d.o.o.	191.907.070
Ministrstvo za javno upravo	168.952.216
Javni holding Ljubljana, d.o.o.	156.836.317
Onkološki inštitut Ljubljana	156.072.101
Univerzitetni klinični center Maribor	124.467.677
Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d.	121.469.926
Mestna občina Ljubljana	56.412.655
Skupaj	1.667.613.214

Vrednost oddanih javnih naročil desetih največjih naročnikov predstavlja 43 % vseh oddanih javnih naročil.

Družba DARS d. d. je v obdobju od 1. 1. 2017 do 31. 12. 2017 oddala za 121.469.926 EUR naročil. Na portalu e-naročanje je bilo objavljenih 156 javnih naročil. Oddanih javnih naročil je bilo 255, in sicer 153 različnim ponudnikom.

Tabela 19: Oddana naročila po predmetu naročila

Predmet naročila	v EUR brez DDV	Odstotek (%)	Oddanih naročil	Odstotek (%)
Blago	16.241.957	13,37	71	27,84
Gradnje	71.167.203	58,59	35	13,73
Storitve	34.060.766	28,04	149	58,43
Skupna vsota	121.469.926	100,00	255	100,00

Tabela 20: Sedež ponudnikov

Lokacija	Vrednost	Število ponudnikov	Število oddanih javnih naročil
SI	117.074.803	150	251
EU	4.395.122	3	4

Iz zgornje tabele je razvidno, da je bilo 2 % oddanih javnih naročil oddanih ponudnikom s sedežem zunaj Republike Slovenije oziroma vrednostno 3,6 %.

1.5.9 Komuniciranje

Strategija komuniciranja

Mediji so kanali predvsem za vzpostavljanje vezi in grajenje odnosov med družbo DARS d. d. in njenimi notranjimi ter zunanjimi javnostmi. DARS d. d. načrtno vzdržuje redne stike z domačimi in po potrebi tudi tujimi mediji ter njihovimi predstavniki. Vodilo so ažurnost, strokoven pristop in transparentnost.

Spoštovanje notranjih pravil (Pravilnik o načinu dajanja informacij za medije DARS d. d.) ter državnih predpisov (Zakon o medijih, Zakon o dostopu do informacij javnega značaja), primerna organiziranost, strokoven pristop ter aktivno in konstruktivno sodelovanje vseh vključenih zagotavljajo, da je informacija pravočasna, verodostojna

in predvsem v čim večjem možnem interesu družbe DARS d. d.; na tej osnovi se potem z mediji gradi čim bolj odprt odnos. Predvsem dobro interno sodelovanje vseh vpetih deležnikov zagotavlja, da je medijsko pojavljanje lahko učinkovito, po drugi strani se zmanjšuje tveganje napačnih razlag v medijskih objavah ter nesporazumov.

Družba DARS d. d. je kot javna delniška družba zavezana zaupnosti cenovno občutljivih informacij do njihove javne objave v sistemu elektronskega obveščanja Ljubljanske borze SEOnet. Te informacije se lahko komentirajo ali posredujejo javnostim šele po njihovi objavi na predpisani način.

Sporočila za medije oziroma javnosti objavimo tudi na spletni strani družbe ter na družbenih omrežjih. Za medije pripravljamo predvsem sporočila za javnost, organiziramo novinarske konference, izjave za medije ali javnosti ter jih vabimo na pomembne poslovne dogodke.

Zaposleni v DARS d. d. so v čim večji možni meri seznanjeni z osnovnimi podatki o poslovanju družbe, o načrtih in o vsem pomembnem dogajanju v sami družbi. Dobra informiranost zaposlenih je pomemben dejavnik njihove motiviranosti za delo, predvsem jih usposablja za vlogo glasnikov in verodostojnih predstavnikov podjetja v širši skupnosti. Družba prav tako spodbuja zaposlene, da v varnem okolju sporočijo svoje pomisleke o točnosti in resničnosti internega ali zunanjega poročanja.

Družba DARS d. d. uporablja pravilnike, ki določajo varovanje poslovnih skrivnosti in informacij za člane organov vodenja in nadzora ter druge osebe, ki imajo dostop do notranjih informacij v času mandata in tudi po njegovem izteku.

Način odzivanja ob govoricah in medijskem poročanju v zvezi z družbo

Če so navedbe v medijih napačne, jih družba demantira v skladu z Zakonom o medijih. Sicer pa družba redno in ažurno objavlja vse pomembne informacije, ki bi utegnile vplivati na poslovne odločitve vlagateljev ali zainteresiranih javnosti. Če se družba ne bi odzvala na napačne navedbe v člankih, bi dopustila, da zadeve v javnosti ostanejo nepojasnjene, kar ne bi prispevalo h kakovostnemu obveščanju javnosti.

Osebe, odgovorne za komuniciranje z lastnikom

Za komunikacijo z lastnikom sta odgovorna uprava in predsednik nadzornega sveta.

Objavljanje poslovnih poročil in izkazov

Družba sledi najvišjim standardom objavljanja poslovnih poročil, opredeljenim v Zakonu o trgu finančnih instrumentov in Priporočilih Ljubljanske borze. Na spletnih straneh in SEOnetu se vsako leto objavi finančni koledar z navedbo terminov vseh pomembnejših poslovnih objav in dogodkov.

I.5.10 Odgovorne osebe za vsebino in podatke poročila

Odgovorne osebe za vsebino in podatke Trajnostnega poročila 2017:⁶⁷

- Koordinacija priprave Trajnostnega poročila, splošne in druge vsebine: mag. Jože Knez (joze.knez@dars.si), mag. Metka Petek (metka.petek@dars.si)
- Viri financiranja NPJA za obdobje 2000–2017: mag. Nevenka Predalič (nevenka.predalic@dars.si)
- Komunikacijska orodja in načini vključevanja deležnikov ter izpostavljene teme: Marjan Koler (marjan.koler@dars.si), mag. Ulrich Zorin (ulrich.zorin@dars.si), Nika Drakulič (nika.drakulic@dars.si), Matjaž Safran (matjaz.safran@dars.si), Robert Štumpf (robert.stumpf@dars.si)
- Skladnosti (DKOM): Matjaž Safran (matjaz.safran@dars.si)
- Upravljanje tveganj: mag. Cirila Kovačič (cirila.kovacic@dars.si)
- Ekonomski poudarki iz poslovanja: Nika Drakulič (nika.drakulic@dars.si)
- Odgovoren odnos do kupcev in zadovoljstvo uporabnikov: Matjaž Safran (matjaz.safran@dars.si)
- Promet in skrb za varnost: mag. Ulrich Zorin (ulrich.zorin@dars.si), Brane Nastran (brane.nastran@dars.si), Janja Pavlin (janja.pavlin@dars.si)

⁶⁷ GRI GS 102-53.

- Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov: mag. Ulrich Zorin (ulrich.zorin@dars.si), Robert Kompan (robert.kompan@dars.si), Božidar Volk (bozidar.volk@dars.si), Alan Karabegović (alan.karabegovic@dars.si), Matej Jelušič (matej.jelusic@dars.si), Jan Sajovic (jan.sajovic@dars.si), Meta Hribnik (meta.hribnik@dars.si), Janja Pavlin (janja.pavlin@dars.si)
- DarsGo uvedba elektronskega cestninskega sistema: Danilo Štor (danilo.stor@dars.si)
- Trajnostni odnosi z zaposlenimi: Helena Pleslić (helena.pleslic@dars.si)
- Oblikovanje varnega delovnega okolja: Jože Nose (joze.nose@dars.si)
- Kršitve diskriminacije/mobing: Milan Šajn (milan.sajn@dars.si)
- Raznolikosti in enake možnosti: Saša Sedlar (sasa.sedlar@dars.si),
- Odgovornost do naravnega okolja:
 - sodelovanje z zunanjimi izvajalci in dobavitelji: Matjaž Safran (matjaz.safran@dars.si)
 - raba materialov: Janez Kušnik (janez.kusnik@dars.si) in Matic Poznič (matic.poznic@dars.si)
 - umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor in vključenost v lokalno skupnost: Ana Sodnik Prah (ana.sodnik@dars.si)
 - skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti: Ana Sodnik Prah (ana.sodnik@dars.si)
 - upravljanje energije: mag. Jože Knez (joze.knez@dars.si), Božidar Volk (bozidar.volk@dars.si), Kristjan Zobovnik (kristjan.zobovnik@dars.si)
 - gorivo za vozni park: Janko Kernel (janko.kernel@dars.si) in Mirko Miklič (mirko.miklic@dars.si)
 - ogrevanje: Marjan Levstek (marjan.levstek@dars.si),
 - svetlobno onesnaževanje: Božidar Volk (bozidar.volk@dars.si), Kristjan Zobovnik (kristjan.zobovnik@dars.si)
 - emisije v ozračje: Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si), Robert Kompan (robert.kompan@dars.si)
 - skrb za živali na vplivnem območju AC: Andrej Sever (andrej.sever@dars.si), Marjan Zavec (marjan.zavec@dars.si)
 - vplivi posipnih materialov na okolje: Andrej Sever (andrej.sever@dars.si)
 - varovanje voda: Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si), Jana Kejžar (jana.kejzar@dars.si)
 - emisije hrupa in ravnanje z odpadki: Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si), Matic Poznič (matic.poznic@dars.si)
 - ravnanje z gradbenimi odpadki: Janez Kušnik (janez.kusnik@dars.si), Matic Poznič (matic.poznic@dars.si), Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si)
- Mednarodno sodelovanje in pridobivanje evropskih sredstev: Alenka Košič (alenka.kosic@dars.si)
- Sponzorstva in donacije: Marjan Koler (marjan.koler@dars.si) in Nika Drakulič (nika.drakulic@dars.si)
- Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev: Matjaž Safran (matjaz.safran@dars.si)
- Komuniciranje: Marjan Koler (marjan.koler@dars.si)

I.5.11 Projektne skupine, odbori in drugi organi družbe⁶⁸

Komisija integritete:

- delavski direktor (Marjan Sisinger)
- vodja službe za upravljanje s kadri (Roman Didovič)
- vodja pravne službe (Melita Trop Đukić)

Odbor za okolje:

- mag. Jože Knez, vodja
- Peter Kejžar

Mobing:

- Milan Šajn, predstavnik posloводства družbe, predsednik odbora
- Nataša Ivančević, predstavnica sveta delavcev, članica odbora
- Helena Černač, predstavnica Sindikata železniškega transporta Slovenije, članica odbora

⁶⁸ GRI GS 102-18.

- Jana Kejžar
- Severin Maffi
- Božidar Volk
- Aleksander Udovič
- Jože Nose
- Drago Dolenc

Odbor za energijo:

- mag. Jože Knez, vodja
- Božidar Volk
- Jože Nose
- Janko Kernel
- Marjan Levstek
- Kristjan Zobovnik
- Andrej Košir

Odbor za izboljšave:

- mag. Jože Knez, vodja
- Peter Kejžar
- Marjan Koler
- Aleksander Udovič
- Aleksander Morano
- Janko Kernel

Sindikat železniškega transporta Slovenije, območni odbori (OO) v DARS:

- Pavla Strmšek, predsednica OO DARS Ljubljana, koordinatorka vseh treh OO
- Helena Černač Tavčar, predsednica OO DARS Postojna
- Igor Kolar, predsednik OO DARS Tepanje

Sindikat delavcev prometa in zvez Slovenije – Sindikat delavcev avtocest DARS d. d.:

- Branko Švigelj, predsednik predsedstva, pred. ACB Postojna
- Rožle Podboršek, predsednik ACB Ljubljana, Hrušica, Novo mesto, uprava
- Jože Fric, predsednik ACB Slov. Konjice, Maribor, Vransko, Murska Sobota

- Matej Jelušič, predstavnik Sindikata delavcev prometa in zvez Slovenije, član odbora
- Matic Miklavžina, predstavnik službe za upravljanje s kadri, član odbora

Svet delavcev:

- Darko Kodrič, predsednik sveta delavcev,
- Boštjan Juhart, namestnik predsednika sveta delavcev
- Irena Jančič Osterc
- Rožle Podboršek
- Peter Verbič
- Anton Grčman
- Nataša Ivančević
- Matjaž Zavec
- Damir Lišič
- Martin Stožir
- Jožica Kozlevčar
- Franc Babič
- Jordan Krapež
- Janez Prevodnik
- Igor Kolar

Odbor Družini prijazno podjetje:

- Vesna Kemper, vodja skupine
- Mojca Štendler, namestnica vodje skupine
- Nataša Ivančević
- Boštjan Smrdelj
- Brigita Piltaver Imperl
- Ester Pipan
- Miljana Knafelc
- Rihard Gerbec
- Saša Sedlar
- Simon Rehberger
- Branko Švigelj
- Tatjana Topole
- Željko Kotnik

Odbor za varstvo pri delu, organiziran pri svetu delavcev:

- Igor Kolar
- Damir Lišič
- Peter Verbič
- Anton Grčman
- Slana Robert
- Švigelj Branko
- Miha Debevec

I.6 GRI kazalniki

Tabela 21: GRI kazalniki⁶⁹

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards)- osnovna raven (Core option)				
GRI standard in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/ stran	Opombe
GRI 102 Splošna standardna razkritja				
Profil organizacije/podjetja				
102-1	Ime organizacije	Dars d. d.	14	
102-2	Blagovne znamke, produkti in storitve	Dars d. d.	14, 17	
102-3	Sedež organizacije	Dars d. d.	14	
102-4	Države, v katerih organizacija deluje	Dars d. d.	14	
102-5	Lastništvo in pravna oblika organizacije	Dars d. d.	14	
102-6	Trgi (geografska ter sektorska razdelitev in tipi odjemalcev)	-		Kazalnik ni relevanten, glede na poslovanje družbe Dars.
102-7	Merila/velikost organizacije	Dars d. d.	14, 19, 61	
102-8	Informacije o zaposlenih in preostalih sodelavcih	Dars d. d.	62, 63	
102-9	Oskrbovalna veriga	Dars d. d.	92	
102-10	Pomembne spremembe v organizaciji in njeni oskrbovalni verigi	Dars d. d.		V oskrbovalni verigi ni bilo pomembnejših sprememb.
102-11	Previdnostni pristop ter načela	Dars d. d.	35	
102-12	Zunanje pobude	Dars d. d.	89	
102-13	Članstvo v organizacijah	Dars d. d.	89	
Strategija				
102-14	Izjava vodilne osebe v organizaciji	Dars d. d.	7	
102-15	Ključni vplivi, tveganja in priložnosti	Dars d. d.	35	
Etika in integriteta				
102-16	Vrednote, načela, standardi in norme obnašanja	Dars d. d.	15, 33	
102-17	Mehanizmi svetovanja in podajanja pritožb/pohval glede etičnih zadev	Dars d. d.	33	
Upravljanje				
102-18	Organizacijska struktura	Dars d. d.	19, 96	
Vključenost deležnikov				
102-40	Seznam deležnikov	Dars d. d.	28	
102-41	Kolektivna pogodba	Dars d. d.	63	
102-42	Identifikacija in izbira deležnikov	Dars d. d.	28	
102-43	Pristop pri vključevanju deležnikov	Dars d. d.	29	
102-44	Ključne teme in vprašanja, izpostavljena v procesu sodelovanja z deležniki, ter odziv organizacije nanje (tudi preko poročanja)	Dars d. d.	29	
Način poročanja				
102-45	Subjekti, vključeni v konsolidirane računovodske izkaze	Dars d. d.		V trajnostno poročilo so vključeni vsi subjekti, ki so vključeni tudi v računovodske izkaze.
102-46	Proces določanja vsebine poročila in določitev meje	Dars d. d.	32	
102-47	Seznam bistvenih vsebin	Dars d. d.	31	
102-48	Učinki sprememb podatkov iz predhodnih poročil in razlogi za spremembe	Dars d. d.		Ni relevantno, saj je to prvo trajnostno poročilo po GRI.

⁶⁹ GRI GS 102-55.

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards)- osnovna raven (Core option)

GRI standard in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/ stran	Opombe
102-49	Spremembe v poročanju	Dars d. d.		Ni relevantno, saj je to prvo trajnostno poročilo po GRI. Sprememba je sicer to, da družba prvič poroča o trajnostnih vsebinah po GRI GS.
102-50	Obdobje poročanja	Dars d. d.	24	
102-51	Datum zadnjega poročanja	Dars d. d.	24	
102-52	Cikel poročanja	Dars d. d.	24	
102-53	Kontaktno mesto v zvezi z vprašanji glede poročila	Dars d. d.	95	
102-54	Sklic glede poročanja v skladu s standardi GRI	Dars d. d.	24	
102-55	Kazalo po smernicah GRI	Dars d. d.	98	
102-56	Zunanje preverjanje poročanja (revizija)	Dars d. d.		Družba je izvedla zunanjo revizijo Letnega poročila za leto 2018 v katerem je tudi poglavje Trajnostni razvoj (skrajšana oblika Trajnostnega poročila)
Specifična standardna razkritja				
GRI 200 Ekonomsko področje				
GRI 201 Ekonomska uspešnost				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	16, 37	
201-1	Neposredno ustvarjena in distribuirana ekonomska vrednost	Dars d. d.	37, 39	
201-3	Obveznosti iz pokojninskega načrta	Dars d. d.	68	
GRI 203 Posredni ekonomski vplivi				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.		
203-1	Investicije v infrastrukturo in podporne storitve	Dars d. d.	21, 39	
GRI 205 Preprečevanje korupcije				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	34	
205-3	Potrjeni primeri korupcije in ukrepi, izvedeni kot odziv nanje	Dars d. d.	34	
GRI 300 Okolje				
GRI 301 Materiali				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	81	
301-1	Poraba materialov po teži in volumnu	Dars d. d.	70, 81	
GRI 302 Energija				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	73	
302-1	Poraba energije znotraj organizacije	Dars d. d.	73	
302-3	Učinkovita raba energije	Dars d. d.	73	
302-4	Zmanjševanje porabe energije	Dars d. d.	73	
GRI 304 Biotska raznovrstnost				
103-1	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	72, 81	

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards)- osnovna raven (Core option)

GRI standard in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/ stran	Opombe
103-2 103-3				
304-1	Proizvodni obrati, ki so locirani na naravno varovanih območjih ali območjih z veliko biotsko raznovrstnostjo	Dars d. d.	72	
304-2	Pomembni vplivi dejavnosti, produktov ali storitev na biotsko raznovrstnost	Dars d. d.	72, 79, 81	
304-3	Habitati, ki so zaščiteni ali ponovno vzpostavljeni	Dars d. d.	72	
GRI 305 Emisije				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	77, 79	
305-1	Neposredne (scope 1) GHG emisije – emisije toplogrednih plinov	Dars d. d.	77, 79	
GRI 306 Odpadna voda in odpadki				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	84, 87	
306-1	Izpust vode glede na kakovost in lokacijo izpusta	Dars d. d.	84	
306-2	Skupna količina odpadkov po vrstah in po načinu odstranjevanja	Dars d. d.	87	
GRI 307 Skladnost na področju okolja				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	69, 70	
307-1	Neskladnost z zakonodajo na področju okolja ter drugimi predpisi in regulacijami	Dars d. d.	70	
GRI 308 Ocenjevanje dobaviteljev z vidika okolja				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	92	
308-1	Novi dobavitelji, ki so ocenjeni z okoljskega vidika	Dars d. d.	93	
GRI 400 Družba				
GRI 401 Zaposlovanje				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	61	
401-1	Zaposlovanje in fluktuacija	Dars d. d.	61, 62, 63	
401-3	Starševski dopust	Dars d. d.	68	
GRI 403 Varnost in zdravje na delovnem mestu				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	66	
403-2	Vrsta in stopnja poškodb, poklicne bolezni, izgubljeni dnevi, odsotnost z delovnega mesta ter druge poškodbe, povezane z delovnim mestom	Dars d. d.	66	
GRI 404 Usposabljanje in izobraževanje				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	63	
404-1	Povprečno število izobraževanj na zaposlenega na leto	Dars d. d.	63	

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards)- osnovna raven (Core option)

GRI standard in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/ stran	Opombe
GRI 405 Raznolikost in enake možnosti				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.		Nadzorni svet družbe bo v letošnjem letu oblikoval Politiko raznolikosti. V dvotirnem sistemu upravljanja je organ nadzora edini organ, ki naj bi sprejel tak dokument, saj organ vodenja nima zakonskih pristojnosti glede oblikovanja predlogov za imenovanje članov organov nadzora ali imenovanje uprave
GRI 406 Preprečevanje diskriminacije				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	60, 69	
406-1	Primeri diskriminacije in ukrepi, izvedeni zoper njih	Dars d. d.	69	
GRI 413 Lokalna skupnost				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	89	
413-1	Projekti, ki zajemajo vključevanje lokalne skupnosti, presoje vplivov na lokalno skupnost in razvojne programe za lokalno skupnost	Dars d. d.	89	
GRI 416 Zdravje in varnost strank/potrošnikov				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	47	
416-1	Ocene vpliva produktov oz. storitev na zdravje in varnost potrošnikov	Dars d. d., uporabniki	47	
416-2	Primeri neskladnosti v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje	Dars d. d., uporabniki	59	
GRI 418 Zasebnost strank				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	59	
418-1	Utemeljene pritožbe glede kršitev zasebnosti strank in glede izgube podatkov o strankah	Dars d. d.	59	
GRI 419 Skladnost				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	Dars d. d.	34	
419-1	Neskladnost z zakoni in pravili	Dars d. d.	34	