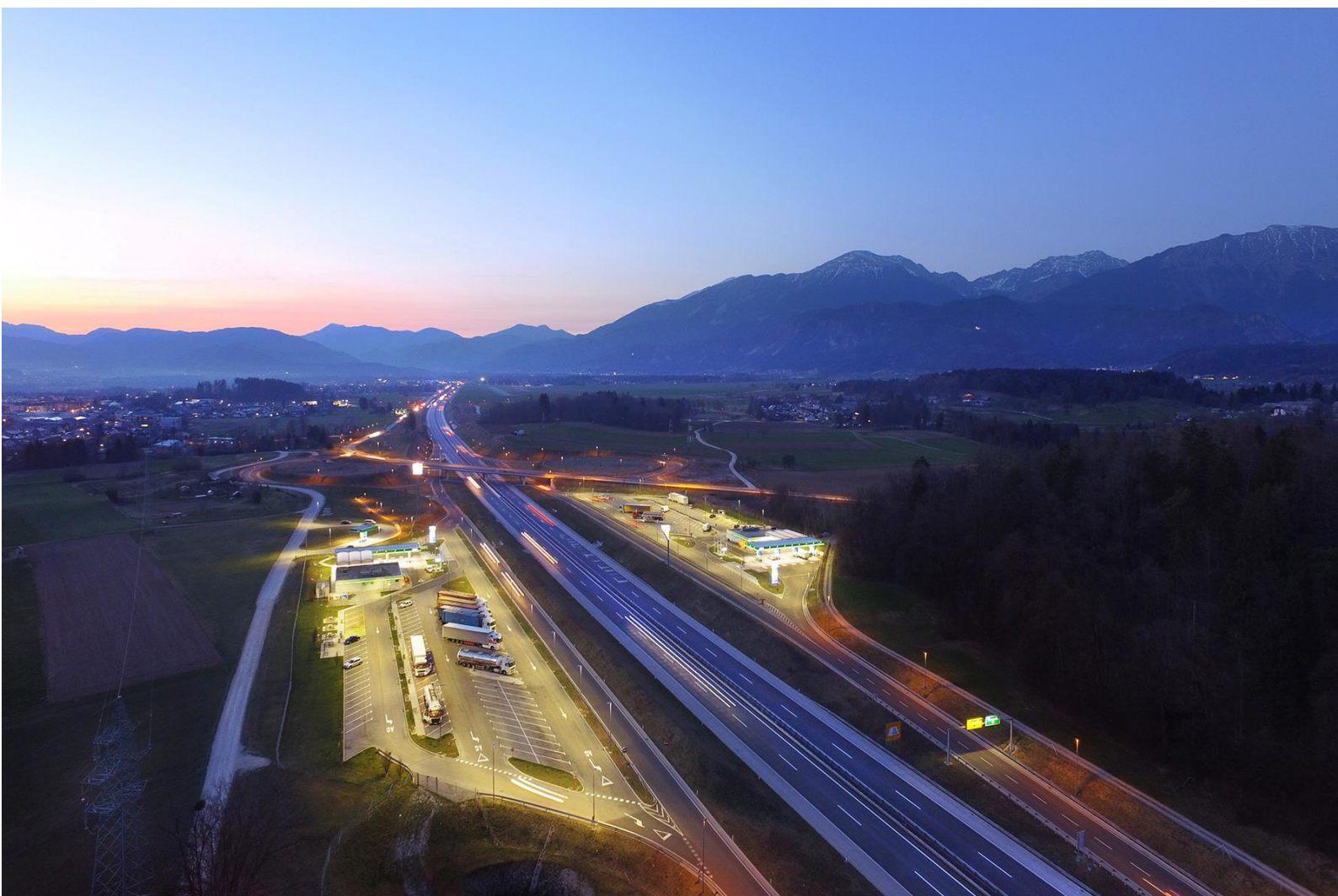


TRAJNOSTNO POROČILO 2019



DARS

Ljubljana, 28. maj 2020

Družbeni odtis družbe DARS, d. d.

DARS, d. d., JE GOSPODARSKA DRUŽBA STRATEŠKEGA POMENA ZA REPUBLIKO SLOVENIJO TER PREDSTAVLJA **NAJVEČJO KAPITALSKO NALOŽBO** (PO MERILU BILANČNE KNJIGOVODSKE 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 ter na vseh ravneh. Ambiciozni in jasno določeni cilji zagotavljajo, da bo javnost DARS, d. d., še naprej prepoznavala kot odgovorno in v prihodnost usmerjeno podjetje.

Razlikovanje višine cestnine glede na emisijske razrede EURO je Vlada RS uvedla 1. 1. 2010 z Uredbo o določitvi faktorjev prilagoditve višine cestnine za vozila, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg. Vozila z manjšimi izpusti škodljivih delcev (višji emisijski razredi EURO) so upravičena do znižane tarife.

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

Davek od dohodkov pravnih oseb

2015: 12.009.362 EUR
2016: 19.203.477 EUR
2017: 32.981.826 EUR
2018: 33.075.718 EUR
2019: 30.552.021 EUR

DDV

2015: 67.837.287 EUR
2016: 70.538.253 EUR
2017: 86.370.473 EUR
2018: 81.890.482 EUR
2019: 93.278.429 EUR

Plačilo obresti

2015: 50.020.548 EUR
2016: 41.234.923 EUR
2017: 40.414.027 EUR
2018: 40.624.860 EUR
2019: 37.889.189 EUR

Vlaganje v razvoj in obnavljanje avtocest

2015: 79.649.113 EUR
2016: 104.041.710 EUR
2017: 109.936.034 EUR
2018: 152.776.606 EUR
2019: 132.191.378 EUR

Prihodki od cestnin – tovorni promet (in predor Karavanke)

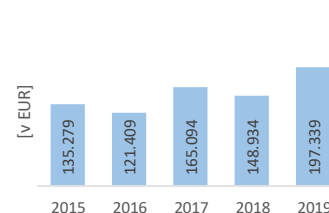
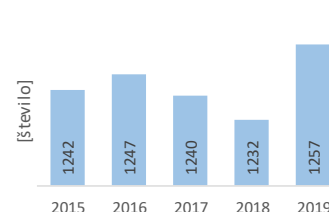
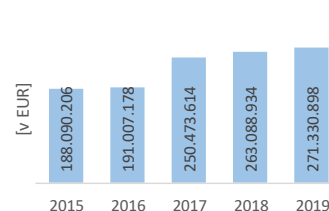
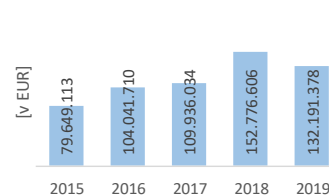
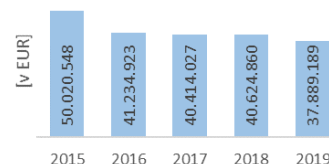
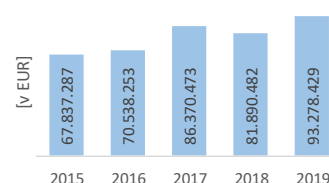
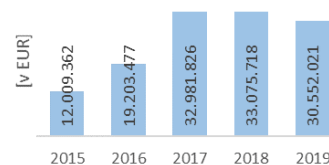
2015: 188.090.206 EUR
2016: 191.007.178 EUR
2017: 250.473.614 EUR
2018: 263.088.934 EUR
2019: 271.330.898 EUR

Število zaposlenih

2015: 1242
2016: 1247
2017: 1240
2018: 1232
2019: 1257

Sponzorstva in donacije

2015: 135.279 EUR
2016: 121.409 EUR
2017: 165.094 EUR
2018: 148.934 EUR
2019: 197.339 EUR



Okoljski odtis družbe DARS, d. d.

DarsGo – ELEKTRONSKI CESTNINSKI SISTEM in učinki na zmanjšanje porabe goriv s strani uporabnikov AC in HC ter posledično zmanjšanje emisij CO₂ in drugih onesnaževal zraka (NO_x in PM_{2.5}) od uvedbe cestninskega sistema po 1. 4. 2018.

Zmanjšanje porabe goriv uporabnikov AC in HC

2018: 115.000 MWh ali 414 TJ
2019: 160.500 MWh ali 577,8 TJ

Zmanjšanje izpustov CO₂ uporabnikov AC in HC

2018: 29.986.000 kg CO₂
2019: 41.680.000 kg CO₂

Zmanjšanje izpustov NO_x od goriv uporabnikov AC in HC

2018: 84.000 kg
2019: 77.200 kg

Zmanjšanje izpustov PM_{2.5} uporabnikov AC in HC

2018: 1700 kg
2019: 1800 kg

Uvedba sistema DarsGo je eden izmed pomembnih okoljevarstvenih ukrepov v Republiki Sloveniji.

Izvajanje evropskih projektov upravljanja, nadzora in vodenja prometa

– Vzpostavljanje interoperabilnosti: projekt C-Roads

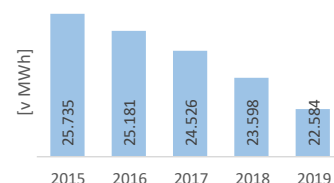
– Sistemi za nadzor in vodenje prometa ter izmenjava prometnih informacij: projekt Crocodile 2

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

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

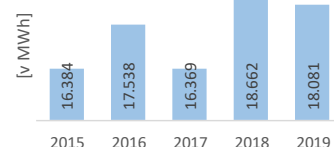
Poraba električne energije

2015: 25.735 MWh
2016: 25.181 MWh
2017: 24.526 MWh
2018: 23.598 MWh
2019: 22.584 MWh



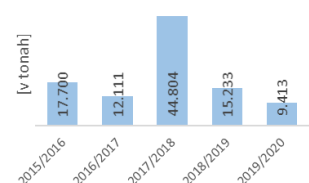
Poraba goriv

2015: 16.384 MWh
2016: 17.538 MWh
2017: 16.369 MWh
2018: 18.662 MWh
2019: 18.081 MWh



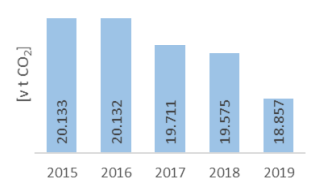
Poraba posipnih materialov

2015/2016: 17.700 ton
2016/2017: 12.111 ton
2017/2018: 44.804 ton
2018/2019: 15.233 ton
2019/2020: 9.413 ton



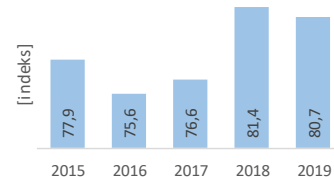
Ogljični odtis

2015: 20.133 t CO₂
2016: 20.132 t CO₂
2017: 19.711 t CO₂
2018: 19.575 t CO₂
2019: 18.857 t CO₂



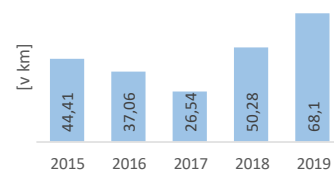
Indeks zadovoljstva uporabnikov

2015: 77,9
2016: 75,6
2017: 76,6
2018: 81,4
2019: 80,7



Dolžina obnovljenih smernih vozišč in priključkov

2015: 44,41 km
2016: 37,06 km
2017: 26,54 km
2018: 50,28 km
2019: 68,1 km



Če želimo varne avtoceste, jih moramo obnavljati.

Vsebina

DRUŽBENI ODTIS DRUŽBE DARS, D. D.	2
OKOLJSKI ODTIS DRUŽBE DARS, D. D.	3
I.1 PISMO UPRAVE.....	6
I.2 IZJAVA O NEFINANČNEM POSLOVANJU DRUŽBE DARS, D. D.	7
I.3 PREDSTAVITEV DRUŽBE DARS, D. D.	15
I.3.1 Podatki o družbi.....	16
I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja	17
I.3.3 Dejavnosti družbe DARS, d. d.	19
I.3.4 Organizacijska struktura	21
I.3.5 Avtoceste in hitre ceste v Republiki Sloveniji	22
I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest.....	23
I.3.7 Samoocena po modelu odličnosti EFQM	28
I.3.8 Integrirani sistem vodenja.....	28
I.4 O POROČILU	29
I.4.1 Trajnostno poročanje	29
I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS, d. d.....	30
I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki.....	33
I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti	34
I.4.5 Korporativna integriteta in skladnost poslovanja	38
I.4.6 Upravljanje tveganj	40
I.5 POROČILO O USPEŠNOSTI.....	42
I.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja	42
I.5.2 Marketing in odgovoren odnos do kupcev.....	45
I.5.3 Promet in skrb za varnost.....	51
I.5.4 Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov	55
I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi	72
I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja	84
I.5.7 Vključenost v širšo družbo.....	118
I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev	121
I.5.9 Komuniciranje	126
I.5.10 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila	128
I.5.11 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	129
I.6 IZJAVA O ZUNANJEM PREVERJANJU TRAJNOSTNEGA POROČILA	131
I.7 KAZALNIKI GRI.....	132

Kratice in okrajšave

AC	Avtocesta
C-ROADS	Mednarodni pilotni projekt uvajanja kooperativnih sistemov za prenos informacij v realnem času
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 3500 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)
EFQM	Model poslovne odličnosti (European Foundation for Quality Management – Business Excellence model oziroma model PRSPO – priznanje Republike Slovenije za poslovno odličnost)
EIS	Energetski nadzorni informacijski sistem
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
NC	Nadzorni center
NDM	Največja dovoljena masa
NPIA	Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji
OPH	Operativni program varstva pred hrupom
PGD/PZI	Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja / Projekt za izvedbo
PH	Protihrupne ograje
PIC	Prometnoinformacijski 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 3500 kilogramov, in skupine vozil z dvema ali tremi osmi, pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3500 kilogramov.
R4	Motorna vozila z več kot tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kilogramov, in skupine vozil z več kot tremi osmi, pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3500 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	Vseevropsko prometno omrežje TEN-T (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 – 1J (Uradni list RS, št. 15/2017 z dne 31. 3. 2017)
ZJN	Zakon o javnem naročanju
ZPKROD	Zakon o poročanju Republike Slovenije za obveznosti DARS, d. d., od 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,

KAR BOMO DALI NARAVI, NAM BO TA VRNILA.

Trajnostno poročilo za leto 2019 je prikaz kontinuiranega delovanja in prizadevanj DARS, d. d., za uveljavitev trajnostnih ciljev na vseh področjih delovanja družbe. Rezultati, ki jih dosegamo na tem področju, potrjujejo, da gremo v pravo smer. Naše delo pa še ni končano, saj lokalne in globalne okoljske in družbene razmere kar kličejo po spremembah.

Priča smo velikim izzivom našega časa, ki bodo močno vplivali na naše življenje in razumevanje sveta v prihodnje. Hkrati pa je to tudi priložnost, da ustvarimo boljšo družbo in nove vrednote. Predvsem pa je to čas, da radikalno spremenimo svoj odnos do planeta Zemlja. Kar bomo dali naravi, nam bo ta tudi vrnila!

Skrbimo za družbeno odgovorno in učinkovito upravljanje, vzdrževanje in gradnjo avtocestnih omrežij ter zagotavljamo pogoje za njihovo varno uporabo. Že v vlogi graditelja avtocestnega sistema je bilo osnovno poslanstvo družbe DARS povezovanje. Z evropskimi avtocestnimi omrežji je gospodarsko povezala Slovenijo in jo vpela v mednarodne tokove, z mnogimi okolju prijaznimi objekti, ki so se odgovorno povezali z naravnim okoljem. Z gradnjo avtocestnega križa je DARS 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.



ČAKA NAS HITRO SPREMINJAJOČA SE PRIHODNOST.

Seveda pa ne ostajamo samo pri tem. Zavedamo se, da nas čaka še več sprememb v prihodnosti oziroma da bodo nenehne spremembe postale stalnica. V zvezi s tem imamo samo dve možnosti – da dovolimo, da nas določajo, in se jim prilagajamo ali pa se tem spremembam pridružimo in jih morda celo usmerjamo. Prihajajo nove industrije, umetna inteligenca, potrebe po še večjem številu inovacij, izboljšav in izumov.

Prepričani smo, da bodo ravno te okoliščine pripomogle k uresničitvi koncepta t. i. »zelene mobilnosti«. Da smo na pravi poti, med drugim potrjuje tudi priznanje za okolju prijazen storitev na Okoljskem srečanju 2019, ki smo ga prejeli za uspešno uvedbo elektronskega cestninskega sistema DarsGo. Novi sistem cestninjenja težkih vozil je namreč pripomogel k izrazitemu zmanjšanju rabe goriv in posledično emisij CO₂ ter drugih onesnaževal zraka na avtocestah.

Ključno vlogo v razvojnih procesih bodo odigrali naši sodelavci. Visoki standardi, trdni cilji, jasno opredeljene vrednote, kultura etike in integritete družbe DARS že danes omogočajo sodelavkam in sodelavcem ustvarjalno, kreativno, stimulatивно in varno delovno okolje. Za prihodnost se nam torej ni bati.

Področje okolja in energije v družbi DARS že leta sistematično obvladujemo, kar potrjujeta pridobljena mednarodna standarda ISO 14001 in ISO 50001. Naša zaveza je, da na vseh področjih delujemo okoljsko odgovorno in nenehno zmanjšujemo škodljive vplive na okolje. DARS 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.

Naš 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

Rožle Podboršek
član uprave/delavski direktor

¹ GRI GS 102-14.

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



V skladu z določili dvanajstega odstavka 56. člena ZGD-1 in 70.c člena ZGD-1 družba DARS, d. d., daje 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 potrjuje pridobljena mednarodna standarda ISO 14001 (sistem ravnanja z okoljem) in ISO 50001 (sistem upravljanja energije). S tem v zvezi imamo integrirano politiko sistema vodenja, ki 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 ter prepoznavanje in obvladovanje okoljskih vplivov in vidikov, ki se izražajo v okviru okoljsko-energetskih ciljev in programov, s katerimi zmanjšujemo tako rabo 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 in emisij hrupa,
- vplive posipnih materialov na okolje,
- varovanje voda,
- ravnanje z odpadki.

Skrbni pregled ravnanja z okoljem in upravljanja energije je sestavni del sistema vodenja. Pri vodstvenem pregledu se preverijo 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 nenehno izboljšujemo sistem ravnanja z okoljem in upravljanja energije.

Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

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 energije, s katerima dosledno uresničuje politiko varovanja okolja in upravljanja energije na vseh področjih svojega delovanja.

Na osnovi izvedene strateške konference smo posledično novelirali »STRATEGIJO DARS, D. D., 2017–2020 (druga novelacija), ki je vključevala tako dopolnitev novih kot optimizacijo obstoječih operativnih ciljev, ki se nanašajo na okoljsko-energetske vidike ter posledično ukrepe za zmanjševanje okoljskih tveganj. V letu 2019 smo sistema vodenja nenehno izboljševali tako z realizacijo ukrepov z namenom zmanjševanja okoljskih vplivov in posledično okoljskih vidikov kot dopolnitvijo novih, pa tudi z optimizacijo obstoječih okoljsko-energetskih ciljev in programov ter njihovo realizacijo spremljali v okviru vodstvenega pregleda družbe. 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. Da bi zmanjšali vpliv na okolje, smo določili okvirne in izvedbene okoljske in energetske cilje ter programe, s katerimi bomo te cilje tudi dosegli. 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 katerega 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. Nadaljevale so se že v preteklosti začete dejavnosti, namenjene varovanju okolja. Sistematično obvladovanje okoljskega tveganja izraža ekološko ozaveščenost zaposlenih. Nesreče na avtocesti lahko negativno vplivajo tudi na okolje, zato se trudimo zmanjševati tveganja za njihov nastanek, če pa se nesreče vseeno pojavijo, je treba ukrepati ustrezno hitro in učinkovito, da bi bile negativne posledice za okolje čim manjše. V ta namen informiramo in usposabljam 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 usposabljanjem za hitro, pravilno in učinkovito ukrepanje zagotavljamo, da so vplivi morebitnih izrednih dogodkov na okolje minimalni. Z ustreznimi dejavnostmi 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) itn., pa tudi z zbiranjem, sortiranjem in nadzorovanim oddajanjem zbranih odpadkov, izvajanjem ukrepov za zmanjševanje svetlobnega onesnaževanja ter z rednim 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. DARS, d. d., načrtuje izvedbo protihrupnih ukrepov na podlagi rezultatov izvedenih obratovalnih monitoringov hrupa. Ukrepi so načrtovani tako, da zajamejo območja z večjim številom preobremenjenih stavb oz. prebivalcev ter območja posameznih močno preobremenjenih objektov ob trasi avtocest in hitrih cest.

Uresničili smo tudi ukrepe, ki sta nam jih naložila vladni Operativni program varstva pred hrupom za obdobje 2012–2017 in vladni Operativni program varstva pred hrupom za 2018. Ukrepi na petih avtocestnih odsekih so bili izvedeni v letih 2013–2015, v letu 2019 pa se je izvedla še zaščita posameznih najbolj obremenjenih stanovanjskih stavb ob avtocestnem omrežju – ukrepi aktivne protihrupne zaščite na 11 lokacijah ob slovenskem AC-omrežju.

DARS, d. d., je v letih 2018/2019 v skladu s predpisi izvedel obratovalni monitoring hrupa za omrežje avtocest in hitrih cest. Na podlagi rezultatov so bili načrtovani protihrupni ukrepi, ki so vključeni v Strokovnih podlagah za operativni program varstva pred hrupom na preobremenjenih območjih. V Strokovnih podlagah za OP Hrup so načrtovane tudi smernice za varstvo pred hrupom cestnega prometa, določena pa so tudi merila za oceno ekonomske upravičenosti in sorazmernosti protihrupnih ukrepov,

smernice za načrtovanje pasivne zaščite ter tudi smernice za oblikovanje protihrupnih ograj z namenom, da bodo ukrepi kar najučinkovitejši glede na vložena sredstva in tudi čim sprejemljivejši.

Za potrebe priprave nabora ukrepov, ki bodo vključeni v novelacijo OPH, z namenom zmanjšanja obremenitev okolja s hrupom smo v sodelovanju z zunanjim pogodbenim sodelavcem pripravili strokovne podlage za obnovo PHO in SP. Novelacija OPH se pričakuje v letu 2020, predvidoma za obdobje 2018–2023.

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 nenehno 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 10 % glede na obstoječe stanje porabnikov električne energije glede na leto 2015.
- Zmanjšati porabo energentov za ogrevanje za 10 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015.
- Zmanjšati emisije CO₂ energentov za ogrevanje za 20 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015.
- Zmanjšati povprečno porabo goriva za delovna vozila in mehanizacijo za 2 % ter pri lahkih tovornih vozilih za 5 % do leta 2021 glede na izhodiščno leto 2018.

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 načrtovanja imamo določene kazalnike z energijskimi izhodišči za električno energijo, ogrevanje, vozni park in ostalo, o katerih se kvartalno poroča upravi.

Družba DARS, d. d., se z letno porabo energije 45,03 GWh (v letu 2019) že uvršča med velike slovenske porabnike energije. Glede na procese družbe, ki jih določa potreba po upravljanju predorov in osvetljevanju površin kot tudi po upravljanju in vzdrževanju cest, predstavlja največjo porabo energije električna energija (50,2 %), ki ji sledi poraba goriva za pogon vozil (40,2 %). Manjši del energije se porablja za

potrebe ogrevanja objektov, to področje je zaradi velikih možnosti optimizacije pomemben element upravljanja energije. V družbi nenehno skrbimo za uvajanje ukrepov, na podlagi katerih se zmanjšuje poraba električne energije.

V letu 2019 beležimo zmanjšanje porabe dizelskega goriva predvsem zaradi milejše zime in posledično manj plužnih dni. Za zmanjševanje porabe goriva in posipnih materialov uvajamo na celotnem območju AC in HC sistem tekočega posipanja z raztopino NaCl, pri čemer preventivni posip izvajamo hitreje in v daljših časovnih intervalih, saj raztopina ostane na cestišču. Poleg tega posodabljammo vozni park z novimi, ekološko čistejšimi vozili. V letu 2019 smo načrtovali dobavo dveh vozil na zemeljski plin, dobavljeni bosta v letu 2020. V letu 2020 bomo začeli tudi testno uvajati lahko tovorno vozilo za pregled cest in kombinirano vozilo na plin.

Z namenom zmanjševanja rabe energije na področju ogrevanja smo v letu 2019 izvedli naslednje ukrepe, ki so posledica celostnega energetskega pregleda:

- V ACB Vransko in ACB Postojna smo namesto dotrajanih plinskih kotlov namestili toplotni črpalki za ogrevanje sanitarne vode v poletnem obdobju.
- Uredili smo dobavo zemeljskega plina skladno z določbami Energetskega zakona in Zakona o javnem naročanju.
- Izvedli smo javni razpis in izvedli prvo fazo energetske sanacije ACB Hrušica ter zgradili kotlovnico, ki uporablja lesno biomaso – sekance za ogrevanje ACB Hrušica in CP Hrušica. Izvedena prva faza energetske sanacije ACB Hrušica ter uporaba lesne biomase za ogrevanje ACB Hrušica in CP Hrušica sta ugodno vplivali na zmanjšanje emisij CO₂, kar je v skladu s prizadevanji družbe DARS za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in izboljšanje energetske učinkovitosti.
- Začeli smo prvo fazo obnove ACB Ljubljana, ki obsega tudi energetsko sanacijo stavb.
- Zaradi boljšega spremljanja porabe energentov za ogrevanje so bili nameščeni merilniki, kar omogoča bistveno boljše spremljanje porabe energije in posledično takojšnje ukrepanje.
- Pripravljena je dokumentacija za izvedbo javnega naročila za implementacijo EIS tudi v stavbah zahodne kohezijske regije.
- Za skrbnike objektov in vzdrževalce sta bili izvedeni dve delavnici na temo učinkovite rabe energije.

Zmanjšanje porabe energije za ogrevanje na m² ogrevane površine pripisujemo ukinitvi kabin

cestninskih postaj, optimizaciji temperature v stavbah, ki jo omogočajo uvedba energetskega informacijskega sistema ter relativno ugodne vremenske razmere.

Zmanjšana poraba električne energije za razsvetljavo je tudi pokazatelj zmanjševanja svetlobnega onesnaževanja. Že v letu 2018 smo zaključili menjavo razsvetljave 3. in 4. faze, kjer se je poleg ukrepov, izvedenih z menjavo svetil, zmanjšala tudi poraba na račun ukinitve oz. spremembe namembnosti cestninskih postaj. V letu 2019 smo aktivno sodelovali in proučevali ekonomsko in energetsko ter okoljsko sprejemljive ukrepe na področjih zmanjšanja porabe električne energije. Pripravili smo tudi projekt za izvedbo menjave razsvetljave 5. faze. V okviru namestitve sončnih elektrarn na objekte smo pridobili ponudbe izvajalcev, sama realizacija pa je odvisna od ekonomske upravičenih investicij, na kar vplivajo tudi predvidene subvencije.

Kljub odprtju novih AC-odsekov v letih 2017 in 2018, kar je posledično vplivalo na povečano porabo energije, se predvsem zaradi sistematičnih ukrepov na področju učinkovite rabe energije (URE), ki jih izvajamo na osnovi energetskih pregledov, vrednost ogljičnega odtisa iz leta v leto zmanjšuje.

Glede obvladovanja emisij dosegamo skladnost z zahtevami. Emisije v ozračje, ki nastajajo posredno s strani uporabnikov AC, so pomembne predvsem pri upravljanju predorov. V predorih, daljših od 500 metrov, so nameščeni sistemi za spremljanje emisij izpušnih plinov (CO) in vidljivosti. Za ustrezno prezračevanje predorskih cevi je nameščen prezračevalni sistem, ki se krmili prek nameščenih ventilatorjev oziroma uravnava samodejno. Meritve se spremljajo v sklopu nadzornih centrov, ki so lokacijsko pristojni za nadzor prometa v posameznih predorih. Z optimizacijo prometnega toka zmanjšujemo prometne zastoje, kar pomeni, da je čim manj dodatnih izpušnih plinov vozil. To dosegamo s pravočasnim izločanjem tovornih vozil, preusmeritvami, dodatnimi portali spremenljive prometnoinformativne signalizacije, koordinacijo vseh zapor ter usklajenim delovanjem nadzornih centrov.

Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2019 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. DARS, d. d., se je na podlagi tujih in domačih izkušenj pri tekočem soljenju odločil, da se za preventivno posipanje uporablja 20-odstotna raztopina NaCl. Tekoče soljenje imenujemo posipanje vozišča samo z raztopino soli. Zaradi enakega ali celo boljšega učinka

in veliko cenejšega tekočega (FS100) posipanja nameravamo v nekaj letih opremiti vse ACB z ustrezno opremo. V letu 2019 smo z dodatnimi silosi in napravami za izdelavo raztopin natrijevega klorida opremili ACB Hrušica, ACB Kozina in ACB Vransko. Pri vsem tem ni nepomembno le dejstvo, da smo s tem zmanjšali onesnaževanje okolja za okoli 25 %. Tudi število prometnih nesreč se je zmanjšalo oziroma je podobno številu nesreč, ko ni zimskih razmer.

V letu 2019 se je nadaljevalo izvajanje rednih letnih čiščenj vseh najbolj obremenjenih lovilnikov olja (lokacije lovilnikov olja na avtocestnih bazah in izpostavah) in osnovno vzdrževanje zadrževalnih bazenov (košnja trave, odstranjevanje odvrženih komunalnih odpadkov, popravilo poškodovanih delov, popravilo poškodovanih ograj, čiščenje usedalnikov, peskolovov). Na dveh čistilnih objektih so bila izvedena investicijska vzdrževalna dela (utrditev dna usedalnika zaradi usada materiala).

DARS, d. d., izvaja protihrupno zaščito s hrupom preobremenjenih območij zaradi prometa ob trasi AC od leta 1988. V obdobju od navedenega leta pa do konca leta 2019 je bilo izvedenih 217,27 kilometra protihrupnih ograj.

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 so sestavljeni iz dveh sklopov. Uresničili smo vse ukrepe, v letu 2019 pa se je izvedla še zaščita posameznih najbolj obremenjenih stanovanjskih stavb ob avtocestnem omrežju – ukrepi aktivne protihrupne zaščite na 11 lokacijah ob slovenskem AC-omrežju.

DARS, d. d., je v letih 2018/2019 v skladu s predpisi izvedel tudi obratovalni monitoring hrupa za omrežje avtocest in hitrih cest. Na podlagi rezultatov so bili načrtovani protihrupni ukrepi, ki so vključeni v Strokovnih podlagah za operativni program varstva pred hrupom na preobremenjenih območjih.

DARS v okviru nekaterih obnov odsekov izvaja testna polja z različnimi asfaltnimi plastmi, s katerimi poskušamo doseči zmanjšanje hrupa na izvoru samem. Tako smo v letih 2018 in 2019 v okviru preureditev območij čelnih CP izvedli manj hrupno obrabno asfaltno plast, t. i. drenažni asfalt z gumi bitumnom, ki zagotavlja zmanjšanje hrupa na izvoru samem.

V letu 2019 smo nadaljevali in nadgrajevali politiko varovanja okolja s poudarkom na kontroliranem ravnanju z odpadki, kot ga narekuje veljavna

zakonodaja. Tako so bile dejavnosti 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.

Socialne in kadrovske zadeve ter varstvo človekovih pravic

Politika in skrbni pregled

Družba DARS je na slovenskem območju eden od najuglednejših zaposlovalcev po raziskavi agencije MojeDelo.com. Med iskalci zaposlitve smo prepoznali po tem, da zaposlitev v okviru naše družbe zagotavlja sodelavcem zanimivo delo, urejeno in odgovorno delovno okolje ter visoko stopnjo ekonomske in socialne varnosti. Kadrovanje v naši organizaciji temelji na preudarno in skrbno pripravljenem postopku izbora najboljših kadrov. Zaposlenim pa omogočamo karierni razvoj na način, da:

- merimo delovno uspešnost in jo dodatno nagradujemo;
- na delovnem mestu horizontalno napredujejo;
- razvijamo strokovno znanje, večšine in kompetence zaposlenih za karierno napredovanje znotraj naše organizacije na podlagi notranjih razpisov prostih delovnih mest;
- ponujamo vertikalno napredovanje v okviru notranjega trga dela.

Sposobnost dobrega predvidevanja, poznavanja okoliščin, pravilnega razumevanja in odločanja imajo samo strokovno dobro usposobljeni sodelavci. V družbi DARS, d. d., cenimo znanje svojih sodelavcev in zanj odgovorno skrbimo. Znanje in dobra usposobljenost naših zaposlenih sta temelj učinkovitega in uspešnega poslovanja družbe DARS, d. d., zato v družbi DARS, d. d., svojim sodelavcem zagotavljamo nenehni razvoj sposobnosti, znanj in veščin z ustreznim izobraževanjem in usposabljanjem tako znotraj družbe DARS, d. d., kot tudi zunaj njenih okvirov.

V družbi DARS 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 o preprečevanju 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 prek 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.

Človekove pravice spoštujemo prek veljavne zakonodaje ter prek notranjih kodeksov in dogovorov, ki zadevajo predvsem nediskriminacijo na delovnem mestu, mobing ter človekove temeljne ekonomske in socialne pravice.

Upoštevač 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 najširšem pomenu besede. Ti mehanizmi so določeni v Darsovem kodeksu ravnanja in Navodilu o zaščiti prijaviteljev koruptivnih, nezakonitih ali neetičnih ravnanj, ki določata ukrepe, s katerimi se v družbi zagotavljajo potrebni ukrepi. Imenovali smo Komisijo za integriteto, ki je pristojna za reševanje odstopanj od navedenih zahtev.

Prav tako imamo mehanizme določene v Dogovoru o preprečevanju in odpravljanju posledic mobinga v družbi, sklenjenem med upravo in svetom delavcev, ter v Pravilniku o varovanju dostojanstva delavcev, kjer so natančno določeni 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 se pojavijo, so rešeni v obojestransko zadovoljstvo. V letu 2019 nismo prejeli nobene prijave.

Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

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, kar predstavlja naš strateški cilj. Z namenom pridobivanja povratnih informacij o delovnem okolju s strani zaposlenih izvajamo raziskave o organizacijski klimi in zadovoljstvu zaposlenih, katerih rezultati so podlaga za oblikovanje letnega programa dejavnosti. V letu 2019 je bil pri obvladovanju tveganja nezaželene fluktuacije velik poudarek na povečanju osnovnih bruto plač, ki je bilo v večjem obsegu na najnižjih plačah. Zaposlenim je bilo znotraj družbe omogočeno tudi izobraževanje in usposabljanje za osebni in profesionalni razvoj. K zmanjšani fluktuaciji oziroma k večji pripadnosti zaposlenih pomembno prispevajo tudi ukrepi, ki jih izvajamo v okviru polnega certifikata Družini prijazno podjetje, ki med drugim zaposlenim omogočajo lažje usklajevanje delovnih in družinskih obveznosti, prav tako pa v velikem obsegu omogočajo zaposlenim skrb za svoje zdravje z možnostjo izvajanja športne rekreacije.

Zavzetost zaposlenih dosegamo s konkretnimi dejavnostmi, ki so opredeljene v Strategiji upravljanja kadrov 2020. Te dejavnosti so v teku in podpirajo tako večjo zavzetost zaposlenih kot njihovo kompetentnost in izboljšanje organizacijske klime ter kulture. Ker imajo neposredni vodje največji vpliv na zavzetost zaposlenih, smo vodjem v letu 2019 namenili več pozornosti in energije. Izvedeno je bilo merjenje kompetenc vodij, ki so mu sledile razvojne delavnice za vodje. Poleg tega smo aktivno pristopili k izvajanju ukrepov za krepitev kompetentnosti starejših zaposlenih ter boljšega medgeneracijskega sodelovanja in komunikacije. Zaposlenim je bilo v večjem obsegu kot predhodna leta omogočeno pridobivanje specifičnih aktualnih strokovnih znanj in veščin zunaj okvirov DARS na različnih strokovnih srečanjih v Sloveniji in v tujini, s čimer je bila zaposlenim omogočena profesionalna in osebna rast.

Skrb za varnost in zdravje zaposlenih pri delu

Tveganja, povezana z varnostjo in zdravjem delavcev pri delu, vseskozi zmanjšujemo. Delavce usposabljammo za pravilno in varno delo, opozarjamo na nepravilnosti in ozaveščamo. Z vodenjem dejavnosti na področju promocije zdravja poskušamo delavce motivirati za bolj zdrav življenjski slog.

Varnost delavcev pri delu smo kot enega od pomembnih elementov za uspešno načrtovanje razvoja družbe vključili tudi v Strategijo 2015–2020. Eden od pomembnih operativnih strateških ciljev je tako tudi zmanjšanje števila poškodovanih pri delu do leta 2020 za 15 %, zato vsa leta veliko vlagamo tako v nabavo nove, varnejše delovne opreme kot tudi urejanje delovnega okolja, ki zagotavlja delavcem višjo stopnjo varnosti in zdravja pri delu. V letu 2019 smo

revidirali oceno tveganja za varnost in zdravje pri delu. Pregledali smo realizacijo zastavljenih ukrepov in se na osnovi ugotovitev s terena (notranji nadzor nad izvajanjem varnostnih ukrepov), analiz nezgod pri delu, bolniške odsotnosti in poročil medicinece dela o zdravstvenem stanju naših delavcev odločili za sprejetje dodatnih tehničnih in organizacijskih ukrepov. Ukrepi se ne nanašajo samo na zagotovitev večje varnosti delavcev na terenu, ampak so namenjeni tudi pisarniškemu delavcem, ki imajo z leti vse več zdravstvenih težav.

Ključni kazalniki uspešnosti

V družbi DARS vsako leto izvajamo merjenje organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih. V letu 2019 so najbolj ocenjene kategorije organizacijske klime odnos do kakovosti, zadovoljstvo, inovativnost in iniciativnost ter strokovna usposobljenost in učenje. Izzive nam v letu 2019 kot tudi v predhodnih letih predstavljajo kategorije notranje komuniciranje in informiranje, nagrajevanje in razvoj kariere. V teku so ustrezni ukrepi za izboljšanje stanja organizacijske klime, zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih.

Zavzetost zaposlenih, ki jo vsako leto merimo po metodologiji Gallup, nam kaže ustvarjalni potencial zaposlenih v naši družbi. Skrb za ustvarjalni in delovni potencial zaposlenih je v družbi DARS vseskozi prisotna in pomembna organizacijska naloga, ki v zadnjih letih kaže pozitivne učinke v zavzetosti naših sodelavcev. V veliki meri k zavzetosti zaposlenih prispeva zadovoljstvo zaposlenih z delom in delovnimi razmerami, vendar so pričakovanja in potrebe zaposlenih pri tem v letu 2019 višje, kar se kaže z upadom razmerja zavzetosti zaposlenih in zaveze organizacije, da odločno pristopi k sistematičnemu vodenju kariernega razvoja zaposlenih.

Družba DARS, d. d., že vrsto let omogoča zaposlenim različne ukrepe za boljše in lažje usklajevanje dela in družinskega življenja, od leta 2015 pa je nosilka polnega certifikata Družini prijazno podjetje. Zaposlenim veliko pomeni možnost fleksibilnega časa prihoda in odhoda z dela z nespremenljivim osrednjim delovnim časom, ki predvsem zaposlenim staršem omogoča lažje opravljanje družinskih in delovnih obveznosti. Zaposleni v duševni stiski lahko koristijo anonimno in brezplačno psihološko podporo in svetovanje, da lažje prebrodijo življenjske preizkušnje. Tudi na otroke zaposlenih mislimo – obdarimo jih ob rojstvu in vsako leto v času novoletnih praznikov. Ukrepe smo aktivno izvajali tudi v letu 2019. Na začetku leta je bila opravljena tudi zunanja revizija vseh dejavnosti in podala pozitivno mnenje o naših prizadevanjih.

Družba DARS, d. d., že vrsto let aktivno sodeluje kot partner v kompetenčnem centru LOGINS. Tako se je tudi v letu 2019 ponovno vključila v partnerski projekt kompetenčnega centra za logistiko KoC LOGINS, ki je uspel na javnem razpisu Javnega štipendijskega, razvojnega, invalidskega in preživninskega sklada ter pridobil sredstva Evropskega socialnega sklada za izobraževanja in usposabljanja, od tega družba DARS, d. d., 37.000 EUR. Dejavnosti so stekle jeseni in bodo trajale vse do 2021.

V zavedanju, da moramo demografske in druge spremembe na trgu delovne sile jemati resno, smo se že leta 2018 vključili v projekt celovite podpore podjetjem za aktivno staranje delovne sile – projekt ASI. V okviru projekta smo pripravili strategijo ravnanja s starejšimi zaposlenimi, razvojne načrte za starejše zaposlene ter izvajali različne preventivne ukrepe in izobraževalne programe, ki so podpora starejšim zaposlenim. Velik del teh ukrepov in dejavnosti s ciljem ohranjanja in razvoja znanja starejših zaposlenih, izboljšanja njihovega počutja in zdravja ter motivacije pri delu je potekal prav v letu 2019. Velik poudarek pri teh dejavnostih je bil tudi na boljšem medgeneracijskem razumevanju, sodelovanju in vodenju. V različne programe usposabljanja je bilo vključenih 323 zaposlenih in realiziranih 2191 izobraževalnih ur.

Vodje v družbi DARS imajo pomembno vlogo in s tem tudi odgovornost za uspešno delo vseh zaposlenih, zato so bili v letu 2018 vključeni v presojo kompetenc. V letu 2019 so bile izvedene razvojne delavnice za vodje po posameznih kompetenčnih profilih. V maju pa je bila za celotno linijo vodenja v DARS organizirana prva vodstvena konferenca s ciljem dobre medsebojne povezanosti in usklajenega vodenja.

Tako kot v letu 2018 beležimo tudi v letu 2019 večji obseg eksternega izobraževanja. V letu 2019 je bilo realiziranih 4598 izobraževalnih ur v okviru eksternega izobraževanja, ki se ga je udeležilo 379 zaposlenih oziroma 24 % več kot v letu 2018, ko je bilo v eksterno izobraževanje vključenih 306 zaposlenih. Obseg internega izobraževanja v letu 2019 znaša 21.286 izobraževalnih ur in je v primerjavi z letom 2018 manjši za 11 %. V interno izobraževanje je bilo vključenih skupno 3275 zaposlenih, kar je za 46 % več kot v letu 2018.

V DARS, d. d., 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

družbe DARS, d. d., 2017–2020. Eden od pomembnih operativnih strateških ciljev je tako tudi zmanjšanje števila poškodovanih pri delu do leta 2020 za 15 %, zato vsa leta veliko vlagamo tako v nabavo nove, varnejše delovne opreme kot v urejanje delovnega okolja, ki delavcem zagotavlja višjo stopnjo varnosti in zdravja pri delu.

Boj proti korupciji in podkupovanju

Politika in skrbni pregled

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 katerimi se v družbi DARS, d. d., zagotavljajo potrebni ukrepi. Imenovali smo Komisijo za integriteto družbe DARS, d. d., ki je pristojna za reševanje odstopanj od navedenih zahtev.

Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

Nasprotje 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 je sodelavec izločen 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 nasprotju interesov in ga 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 so za družbo DARS, d. d., nesprejemljivi in prepovedani ter velja ničelna toleranca do naklepnih kaznivih dejanj. Število potrjenih primerov korupcije želimo ohraniti na nič.

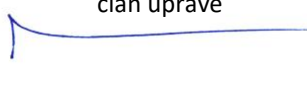
Dr. Tomaž Vidic
predsednik uprave



Mag. Gašper Marc
član uprave



Vili Žavrlan
član uprave



Rožle Podboršek
član uprave/delavski direktor



Celje, 28. maj 2020

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 IN LASTNIŠTVO ORGANIZACIJE ⁴	delniška družba v lasti države (Republika Slovenija 100 %)
MATIČNA ŠTEVILKA	5814251000
ŠIFRA OSNOVNE DEJAVNOSTI ⁵	52.210 Promet, logistika in komunikacija
IDENTIFIKACIJSKA ŠTEVILKA ZA DDV	SI92473717
OSNOVNI KAPITAL ⁶	2.086.559.144,07 EUR
KAPITALIZACIJA	Celotni kapital: 2.863.136.410 EUR Nominalna vrednost izdanih obveznic: 163.776.200 EUR
ŠTEVILO IZDANIH DELNIC	55.650.231 EUR
Število držav, v katerih družba deluje ⁷	1 država (Republika Slovenija)
Število zaposlenih ⁸	1257
Čisti prihodki od prodaje ⁹	480.750.876 EUR
Število lokacij družbe ¹⁰	39

² GRI GS 102-1.

³ GRI GS 102-3.

⁴ GRI GS 102-5.

⁵ GRI GS 102-2.

⁶ GRI GS 102-7.

⁷ GRI GS 102-4.

⁸ GRI GS 102-7.

⁹ GRI GS 102-7.

¹⁰ 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 mogočih 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 v odgovornem odnosu do vseh naših deležnikov: lastnika, poslovnih partnerjev, lokalne skupnosti, širšega evropskega prostora, naravnega okolja itn., in povezovanju s sorodnimi institucijami;
- na potrebe zaposlenih, s katerimi smo povezani z namenom zagotavljanja varnega, ustvarjalnega in zanimivega delovnega okolja.

Temeljne vrednote¹¹

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 zanesljivi 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 dejavnosti 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

Vseskozi spodbujamo nove inovativne in sodobne pristope ter 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 vsakodnevem 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.

¹¹ GRI GS 102-16.

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

- Nenehna 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 nenehnemu izboljševanju vseh poslovnih procesov, s poudarkom na preventivnem delovanju.

¹² GRI GS 103-1, 203-1, 201, 203.

Naš cilj je kakovostno, okoljsko in energetsko 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 zunaj družbe,
- s spodbujanjem proaktivnega delovanja s poudarkom na inovativnosti zaposlenih,
- z upravljanjem prepoznanih tveganj in udejanjanjem zaznanih priložnosti,
- z zagotavljanjem želene ravni zaupnosti, celovitosti in razpoložljivosti informacij in informacijskih sredstev,
- 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 ter 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, varovanje informacij, 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.¹³

Slika 2: Dejavnosti družbe DARS, d. d.



¹³ 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.

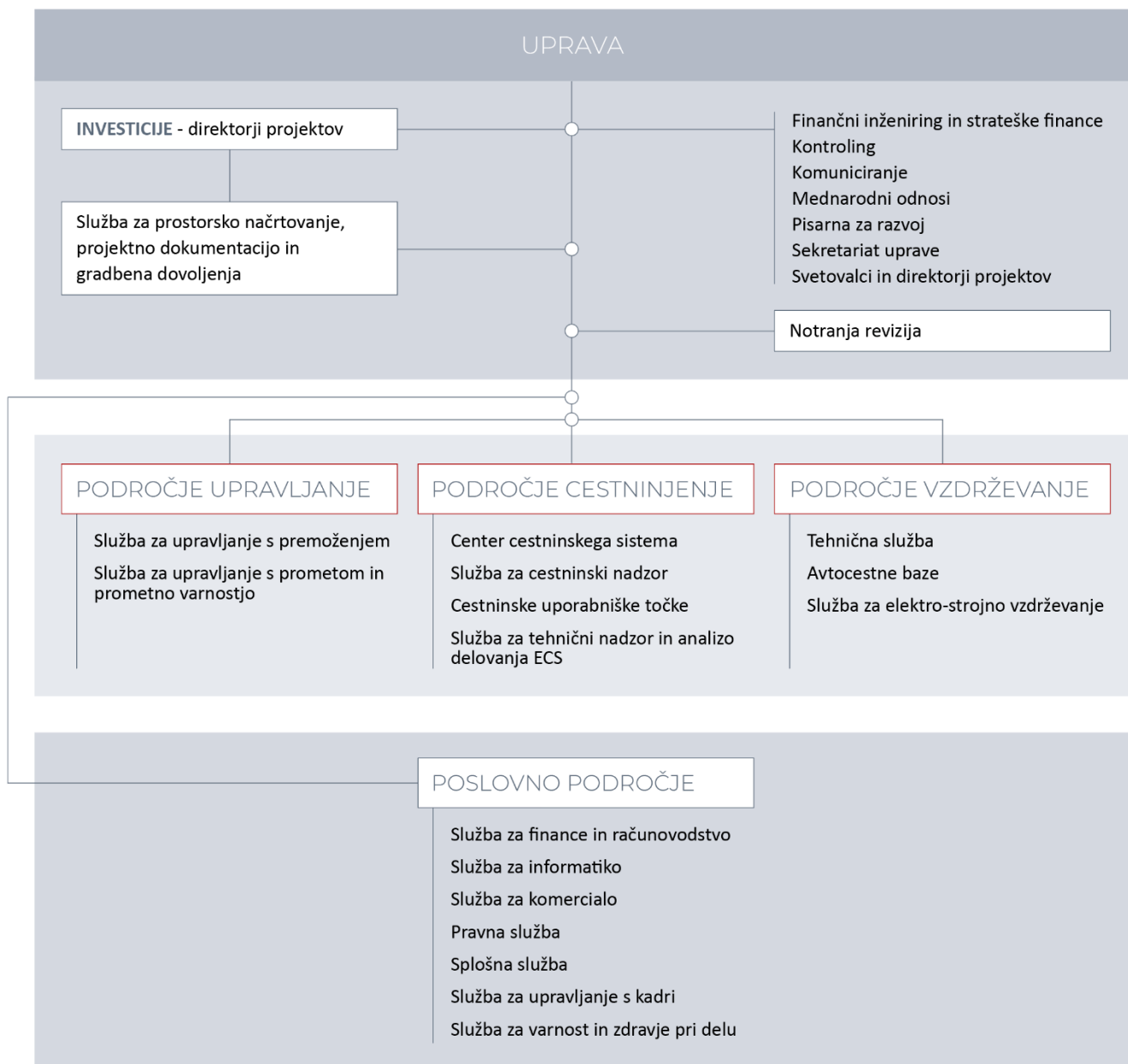
Država prek razvojnih dokumentov ohranja strateški nadzor nad razvojem avtocest z določanjem novih odsekov in rokov, v katerih morajo biti ti novozgrajeni odseki predani v promet.

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, 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.

I.3.4 Organizacijska struktura¹⁴

Slika 3: Organizacijska struktura družbe DARS, d. d.



¹⁴ GRI GS 102-18.

1.3.5 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 na DARS, d. d., prenesla 198,8 kilometra do takrat zgrajenih dvo- 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 2019 je družba upravljala 623,3 kilometra avtocest, 141,0 kilometra priključkov nanje, 22,3 kilometra razcepov ter 38,0 kilometra drugih cest.¹⁵

Slika 4: Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji, december 2019



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

¹⁵ GRI GS 102-7.

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



I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest¹⁶

Družba DARS je z evropskimi avtocestnimi omrežji gospodarsko povezala Slovenijo in jo vpela v mednarodne tokove, z mnogimi okolju prijaznimi objekti, ki so se odgovorno povezali z naravnim okoljem. Z gradnjo avtocestnega križa je DARS postal strateški upravljavalec: že zgrajene avtocestne sisteme smo povezali v pametne mednarodne prometne koridorje z osredotočenostjo na varnost in pretočnost.

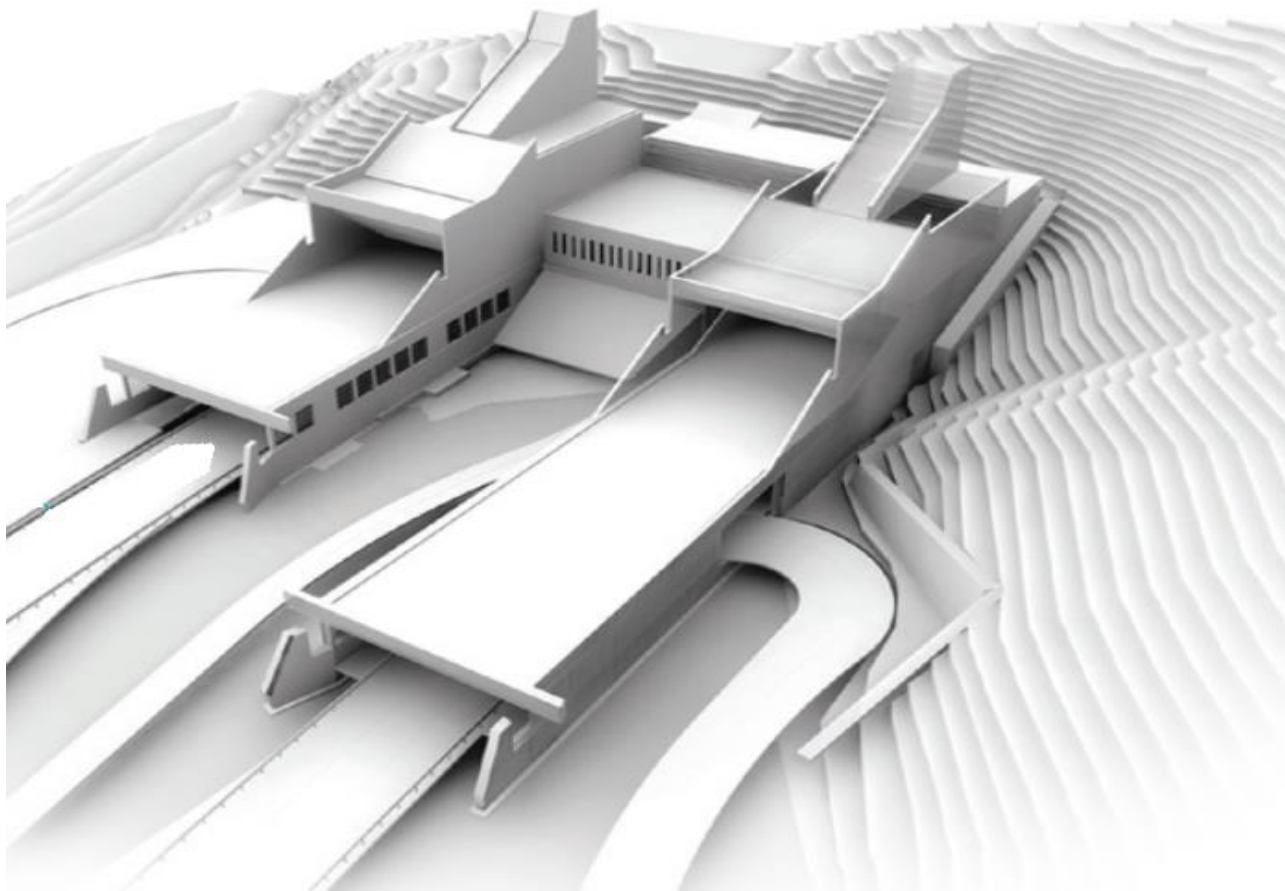
Cilj prometne politike EU je zgraditi vseevropsko omrežje cest, železniških prog, rečnih in pomorskih plovnih poti, pristanišč, letališč in terminalov, ki bi povezali Evropo ter krepili družbeno-ekonomsko in ozemeljsko povezanost Evrope. Prednostna naloga na tem področju je zlasti odpravljanje ozkih grl in tehničnih ovir v vseevropskem prometnem omrežju, kamor sodi tudi gradnja druge cevi predora Karavanke. Evropska komisija poleg gradnje nove infrastrukture in modernizacije obstoječe podpira še uvajanje inovativnih, digitalnih tehnologij, alternativnih goriv in enotnih standardov. Omeniti velja tudi vlogo oz. prispevek družbe DARS h 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 navora v razvoj celotne družbe, ekonomijo, znanost in civilno družbo – kar bo imelo pomembno vlogo pri doseganju pomembnih ciljev celotne družbe do leta 2030.

Predor Karavanke (druga 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 št. 2004/54/ES Evropskega parlamenta in Sveta 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 in večje prometne varnosti se načrtujeta novogradnja druge predorske cevi ter novogradnja manjkajočega dela avtoceste z vsemi potrebnimi spremljajočimi ureditvami, med katerimi so tudi lokacije za odlaganje presežkov odkopanega materiala. Načrtovane ureditve so na območju občin Jesenice in Kranjska Gora.

¹⁶ GRI GS 203-1, 203-2.

Slika 6: Predor Karavanke (druga cev)



Za gradnjo druge cevi avtocestnega predora Karavanke sta Republika Slovenija in Republika Avstrija na razpisu IPE – Instrumenta za povezovanje Evrope pridobili nepovratna evropska sredstva. Za Republiko Slovenijo so odobrena IPE-sredstva v višini največ 7,95 mio EUR oziroma 10 odstotkov upravičenih stroškov projekta.

Za omenjeno investicijo je bilo pridobljeno gradbeno dovoljenje, prav tako pa je bil objavljen razpis za izbor izvajalca del in marca 2018 odpiranje ponudb. Julija 2018 je bila objavljena Odločitev o oddaji javnega naročila, na katero so bili podani zahtevki za revizijo. Zaradi revizijskih zahtevkov neizbranih ponudnikov in odločitve DKOM, ki je tem zahtevkom ugodila, postopek izbora izvajalca gradbenih del v letu 2018 ni bil zaključen. Postopek izbora izvajalca ni bil zaključen tudi v letu 2019, saj so se vrstila nova pritoževanja ponudnikov na vsakokratno odločitev naročnika.



Sofinancirano s pomočjo Instrumenta za povezovanje Evrope Evropske unije

Tretja razvojna os

Tretja razvojna os predstavlja prometno povezavo, ki bo potekala od Koroške do Bele krajine; od meje z Avstrijo na severu do meje s Hrvaško na jugu. V Odloku 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 razvojno os je vključena v Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030.



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI SKLAD ZA
REGIONALNI RAZVOJ

Del povezave sta tudi novi državni cesti od priključka Šentrupert na avtocesti A1 do priključka Slovenj Gradec jug in od avtoceste A2 pri Novem mestu do priključka Maline, za kateri so sprejete uredbe o državnem prostorskem načrtu.

Na odseku tretje razvojne osi sever Velenje jug–Slovenj Gradec jug v dolžini 17,5 km se intenzivno izdeluje projektna dokumentacija DGD in PZI. Projekt je razdeljen na osem sklopov, ki so glede na prioritete na različnih stopnjah obdelave. Za sklop D Gaberke je bila v juliju 2019 vložena

zahteva za izdajo gradbenega dovoljenja. Prav tako je bila julija 2019 podpisana pogodba za opravljanje strokovno-svetovalnih in inženirskih storitev za fazo priprave in izvedbo gradnje ter ostalih inženirskih storitev po gradnji za celotni odsek ter objavljeno JN za gradnjo sklopa D Gaberke za predhodno preveritev sposobnosti ponudnikov (dvofazni postopek JN). Izdelan in potrjen je bil investicijski program. Na odseku Šentrupert–Velenje jug v dolžini 14 km se je, po odločitvi Ustavnega sodišča, da je DPN v skladu z Ustavo RS in zakoni, ter podpisu pogodbe s projektantom v juniju 2019, začela izdelava projektne dokumentacije DGD in PZI, izdelan je bil tudi investicijski program.

Slika 7: Optimizirana rešitev na območju Velenja



Na odseku tretje razvojne osi jug od AC A2 do priključka Osrednek v dolžini 5,5 km je projektna dokumentacija PGD in PZI večinoma že izdelana in recenzirana, poteka postopek pridobivanja okoljevarstvenega soglasja. V obravnavi je vloga za izdajo gradbenega dovoljenja, izdelan in potrjen je investicijski program. Objavljeno je bilo JN za predhodno preveritev sposobnosti ponudnikov (dvofazni postopek JN). Za odsek Osrednek–Maline v dolžini 12,4 km je pripravljena razpisna dokumentacija za izdelavo projektne dokumentacije DGD in PZI, izdelan je bil investicijski program.

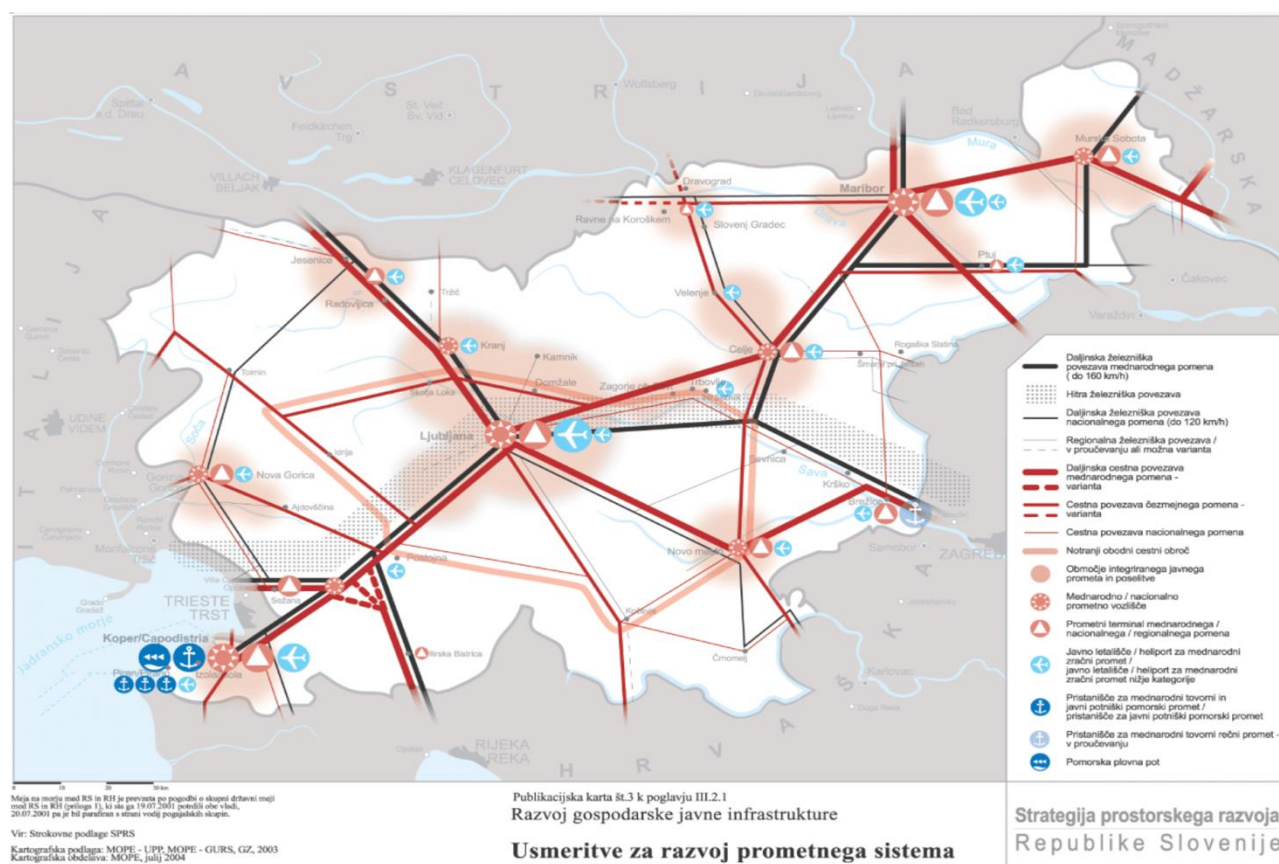
Obnovitvena dela na AC-omrežju

Z izvedbo ukrepov za izboljšanje stanja infrastrukture se sledi potrebam uporabnikov avtoceste po varni in udobni uporabi infrastrukture. Zato je na nekaterih delih treba ukrepe izvesti takoj, ko je to mogoče, na ostalih pa je treba najprej pripraviti idejne rešitve, pripraviti projekte in šele na podlagi uspešno zaključenega naročila del ta dela tudi izvesti. Glede na dosedanje izkušnje in znane tehnologije izvedbe del se pri načrtovanju obravnavajo posamezni deli infrastrukture ločeno od ostalih. Tako ločeno od obnove na voziščih obravnavamo obnove posameznih premostitvenih objektov, obnove predorov, obnove na geotehničnih objektih, obnove na odvodnji in ostali opremi, obnove nekaterih delov PHO.

Obnove vozišč so predvidene na tistih AC-odsekih, kjer je po metodi modificiranega švicarskega indeksa (MSI) stanje vozišč ocenjeno kot »zelo slabo« in »slabo« ali je bila na podlagi terenskih ogledov ugotovljena možnost izvedbe ukrepov, ki ob pravočasni realizaciji bistveno podaljšajo življenjsko dobo vozišča (preplastitve). Izbrani odseki so dodatno potrjeni z uporabo ekspertnega sistema za gospodarjenje z vozišči PMS-DARS (dTIMS_CT – Deighton's Total Infrastructure Management System with Concurrent Transformation), ki ga uporabljamo za optimalno načrtovanje obnov vozišč.

Obnove premostitvenih objektov so predvidene na starejših odsekih AC-omrežja, in sicer tam, kjer so bile v postopku rednih in glavnih pregledov ugotovljene poškodbe, ki že ogrožajo trajno varnost konstrukcije in s tem dolgoročno ne zagotavljajo varnega poteka prometa ali pa je popravilo posameznih delov (npr. dilatacij, HI, asfaltov, odvodnjavanja) nujno, da se prepreči nadaljnje propadanje objektov. Obnove objektov so predvidene tudi na odsekih, kjer se izvaja obnova vozišč, kjer so vključene v potrebnem obsegu glede na ugotovljeno poškodovanost posameznega objekta in predvideni ukrep na trasi.

Slika 8: Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije



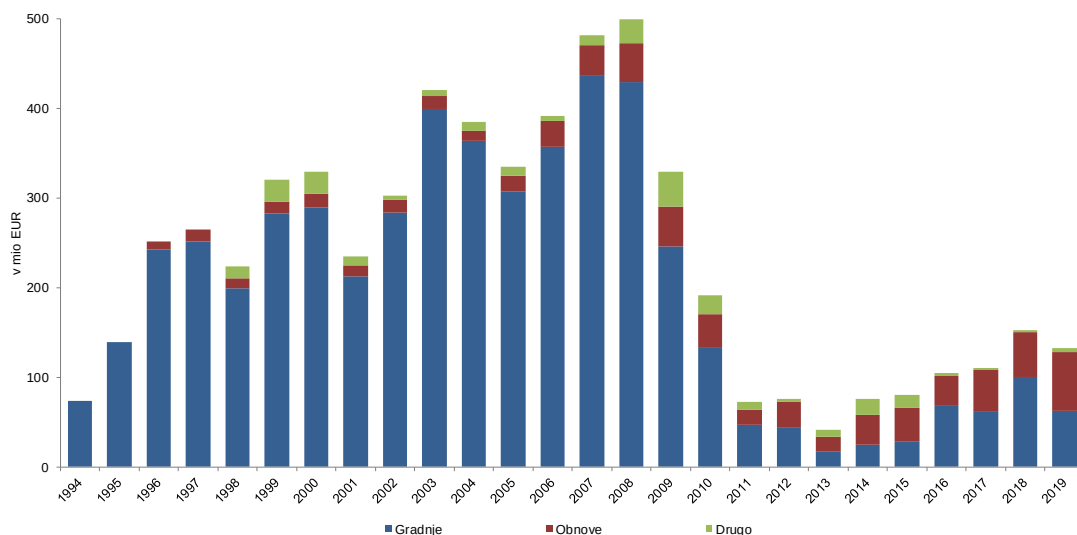
I.3.6.1 Načrtovane investicije od leta 2020 do 2022

Preglednica 1: Načrtovane večje investicije DARS, d. d., od leta 2020 do 2022 v mio EUR (vir: Poslovni načrt 2020)

	Realizacija 2019	Načrt 2020	Načrt 2021	Načrt 2022	Skupaj 2019–2022
DRAGOMER avtocestni priključek	0,07	0,23	12,77	6,18	19,25
GRADNJA PROTIHRUPNIH OGRAJ*	3,63	3,41	4,00	4,00	15,04
GRADNJA PROTIVETRNE ZAŠČITE	3,15	0,44	10,72	16,04	30,35
PREDOR KARAVANK (druga cev)	0,06	15,19	29,68	31,39	76,31
Sistem DarsGo	24,51	8,51	2,14	2,14	37,30
HAJDINA–ORMOŽ: Markovci–Gorišnica	0,07	0,15	5,21	2,58	8,01
HAJDINA–ORMOŽ: Gorišnica–Ormož	1,85	0,83	10,72	13,59	26,98
KOSEZE–KOZARJE: razširitev v šestpasovnico (gradnja, ostalo)	0,02	0,39	1,10	23,90	25,41
3. razvojna os sever: Velenje–Slovenj Gradec	3,75	12,19	38,93	88,33	143,20
3. razvojna os sever: Šentrupert–Velenje	1,16	4,98	10,58	48,73	65,45
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (I. etapa – etapi 1 in 2)	0,94	16,58	31,16	31,10	79,78
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (I. etapa – etapi 3 in 4)	0,04	2,50	4,04	3,30	9,87
Skupaj	39,24	65,39	161,04	271,27	536,95
OBNOVE AVTOCEST	65,35	87,76	94,14	96,01	343,27
Druge investicije	27,60	41,15	44,29	39,80	152,83
Skupaj	132,19	194,31	299,47	407,08	1.033,05

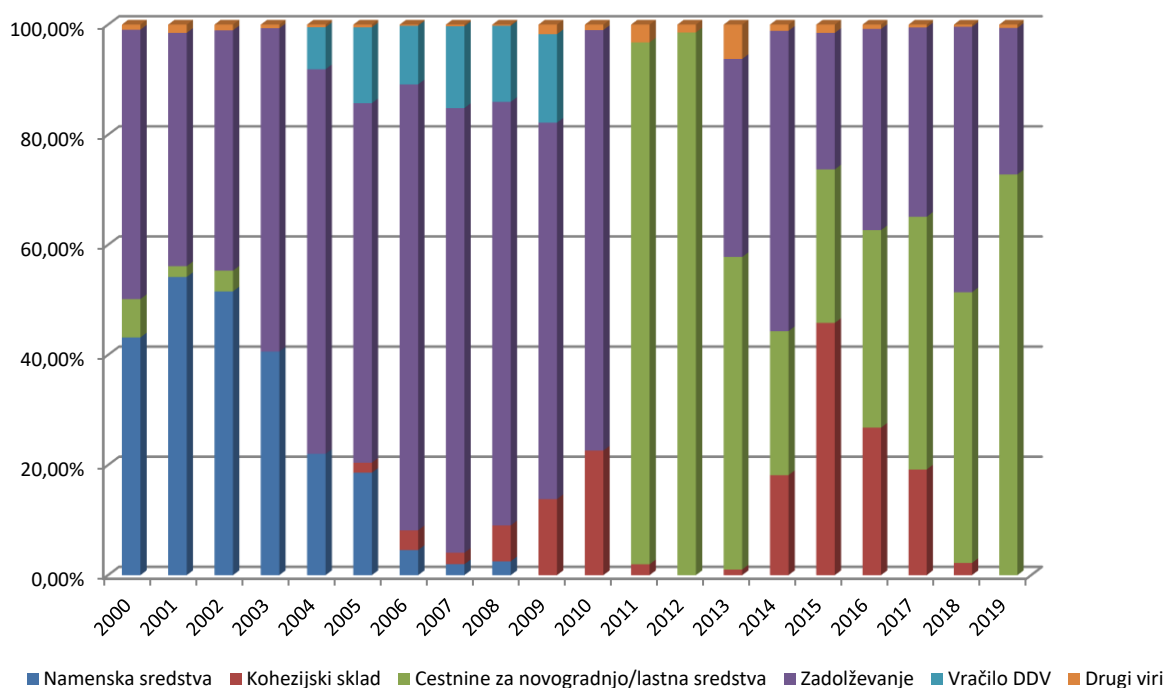
I.3.6.2 Investicije v NPIA (Nacionalni program izgradnje avtocest) od leta 1994 do 2019

Slika 9: Investicije v NPIA (Nacionalni program izgradnje avtocest) od leta 1994 do 2019



I.3.6.3 Viri financiranja NPIA (Nacionalnega programa izgradnje avtocest) od leta 2000 do 2019

Slika 10: Viri financiranja Nacionalnega programa izgradnje avtocest (NPIA) od leta 2000 do 2019



I.3.7 Samoocena po modelu odličnosti EFQM

V skladu s »Priporočili in pričakovanji Slovenskega državnega holdinga« družba DARS, d. d., izvaja samoocene po modelu odličnosti EFQM 2013.

Glede na usmeritve SDH se samoocena po zahtevah EFQM izvaja vsake dve leti in v družbi DRAS smo v letu 2018 izvedli drugo samooceno in na njeni osnovi pripravili poročilo, ki vsebuje ugotovitve, akcijski načrt s 13 ukrepi ter kratko- in srednjeročne cilje poslovanja družbe na področju kakovosti in odličnosti.

Uprava družbe daje priporočilom in pričakovanjem SDH velik pomen ter je v »Strategija DARS, d. d., 2017–2020« kot enega izmed devetih strateških ciljev določila »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 12 mesecev in 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, vidik sistema upravljanja energije po zahtevah standarda ISO 50001 in vidik sistema varovanja informacij po zahtevah standarda ISO/IEC 27001. 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 (načrtuj, izvedi, preveri in ukrepaj), ki je gonilo napredka in optimizacije poslovnih procesov na vseh področjih delovanja družbe.

V letu 2019 smo vzpostavili tudi sistem varovanja informacij po zahtevah standarda ISO/IEC 27001, ki smo ga integrirali v obstoječi sistem vodenja. Osnova za vzpostavitev primernih kontrol je bila ocena informacijskih tveganj, ki je vodilo za uvedbo obsega in števila ukrepov, z namero zmanjševanja informacijskih tveganj na oz. pod sprejemljivo raven.

Z namenom zagotavljanja kredibilnosti sistema vodenja kakovosti, ravnanja z okoljem, varnosti in zdravja pri delu, upravljanja energije ter varovanja informacij po zahtevah standardov ISO 9001, ISO 14001, ISO/IEC 27001, BS OHSAS 18001 in ISO 50001, le-te vsakoletno in uspešno potrdi zunanja akreditirana institucija.

I.4 O POROČILU



Poročilo o trajnostnem razvoju družbe DARS, d. d., vsebuje 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 kakovostne 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 mogočih oblikah in z vsemi mogočimi deležniki.

I.4.1 Trajnostno poročanje

Izjava o nefinančnem poslovanju

Trajnostno poročilo družbe DARS, d. d., za leto 2019 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. l. RS, št. 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 julija 2017, ter z zahtevami Direktive o razkritju nefinančnih informacij in informacij o raznolikosti nekaterih podjetij. Smernice so se začele uporabljati v letu 2018, in sicer v zvezi z informacijami za poslovno leto 2017.

Naše tretje trajnostno poročilo po standardih GRI

Prvo samostojno trajnostno poročilo družbe DARS, d. d., ki ga je družba objavila za leto 2017, je bilo velik mejnik družbe na poti poročanja glede trajnostnega razvoja podjetja, kjer družba sledi mednarodnim standardom trajnostnega poročanja Global Reporting Initiative (GRI GS), osnovna raven,¹⁷ in s tem bistveno izboljšuje kakovost trajnostnega dela

¹⁷ GRI GS 102-54.

preteklih letnih poročil v celovito poročilo, ki poudarja bistvenost poslovanja družbe. Družba o trajnostnem razvoju oz. družbeni odgovornosti poroča tudi v svojih letnih poročilih že od leta 2009. Zadnje trajnostno poročilo je bilo za leto 2018 objavljeno na SEO netu Ljubljanske borze 28. 6. 2019.¹⁸ V trajnostno poročilo so bile vključene oz. so ga pripravile vse strokovne službe družbe DARS, d. d. Trajnostno poročilo družbe DARS, d. d., se nanaša na posamezno poslovno in koledarsko leto ter ga bo družba objavljala vsako leto.¹⁹

1.4.2 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 ter na vseh ravneh. Ambiciozni in jasno določeni cilji zagotavljajo, da bo javnost še nadalje prepoznavala DARS, d. d., kot odgovorno in v prihodnost usmerjeno podjetje.

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 1.3.2. 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 strateške smernice (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, d. d., h 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 navora 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, ki 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 11: Cilji globalnega trajnostnega razvoja Združenih narodov (SDG)

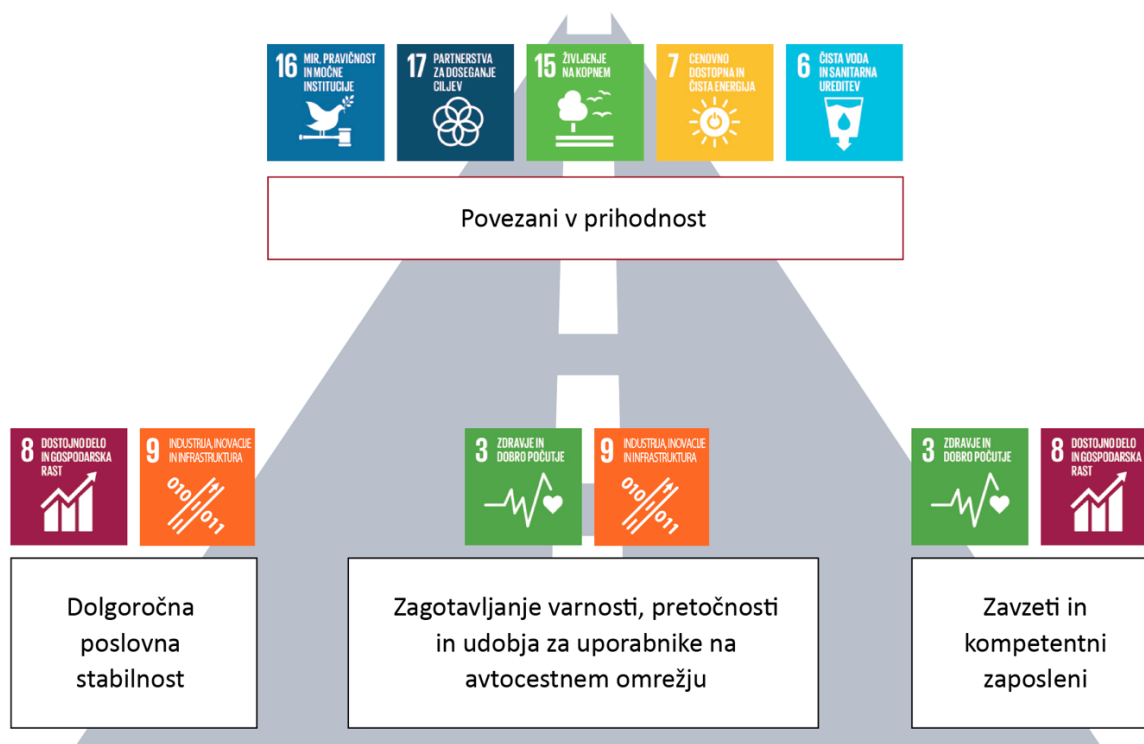


Družba DARS, d. d., s svojim delovanjem poskuša prispevati k osmim ciljem trajnostnega razvoja; povezljivost vizije in strateških ciljev družbe DARS, d. d., je razvidna s spodnje slike:

¹⁸ GRI GS 102-51.

¹⁹ GRI GS 102-50, 102-52.

Slika 12: Povezljivost strateških ciljev družbe DARS, d. d., 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 tako krepimo našo integriteto in 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, d. d., je povezljivost v vseh mogočih 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 leta 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, d. d., si prizadeva za energetske učinkovitost, ogljični odtis in ukrepe, s katerimi se zmanjšuje poraba energije, kar prispeva k cilju 7.

Bistvene vsebine: Raba energije, emisije.

Kazalnik: Zmanjšanje porabe električne energije do leta 2020 za 10 %, 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. Zmanjšati povprečno porabo goriva za delovna vozila in mehanizacijo za 2 % do leta 2021 glede na izhodiščno leto 2018. Pri lahkih tovornih vozilih zmanjšati povprečno porabo goriva za 5 % do leta 2021 glede na izhodiščno leto 2018.



Dostop do vode: Z gospodarnim ravnanjem z vodo in dejavnostmi na področju zaščite naravnih vodnih virov ob izrednih dogodkih si družba DARS, d. d., prizadeva za trajnostno gospodarjenje z vodnimi viri in njihovo ohranjanje.

Bistvene vsebine: Varovanje vode, ravnanje z odpadki.

Kazalnik: Izpolnjevanje zakonodajnih zahtev in dobrih praks družbe.



Zagotavljanje varnosti, pretočnosti in udobja za uporabnike na avtocestnem omrežju

Zdravje in dobro počutje: DARS, d. d., 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: 50-odstotno povečanje dosega uporabnikov AC in prihodnjih uporabnikov (otroci, dijaki, študenti) do leta 2020 glede na leto 2015. Zagotavljanje točnih in pravočasnih prometnih informacij in učinkovito obveščanje voznikov: 10-odstotna letna rast aktivnega iskanja prometne informacije na lastnih komunikacijskih kanalih do leta 2020.



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

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

Kazalnik: Spremljanje potovalnih časov z različnimi sistemi zaznavanja prometnega toka. Do leta 2022 zagotavljati 3-odstotno zmanjšanje skupnega časa trajanja zastojev na leto, ob prometnih konicah na vpadnicah v Ljubljano in ljubljanskem avtocestnem obroču.



Dolgoročna poslovna stabilnost

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

Bistvene vsebine: Dolgoročna poslovna stabilnost.

Kazalnik: Neto dolg/EBITDA s ciljnim kazalnikom pod 8; zagotavljanje dobička na kapital 4,1 %.



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 družbeni blaginji. Z vzpostavitev 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 zmožnostmi družbe DARS, d. d.: dolžina obnovljenih smernih vozišč – najmanj 55 km/leto. Vzpostavitev elektronskega cestninskega sistema v PPT DarsGo za težka vozila.



Zavzeti in kompetentni zaposleni

Dostojno delo in gospodarska rast: Z vlogo zanesljivega in skrbnega delodajalca DARS, d. d., prispeva k doseganju cilja 8. Družba DARS, d. d., si prizadeva za varne oblike zaposlitve, tako da je 99,7 % delavcev zaposlenih za nedoločen čas.

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

Kazalnik: Razmerje med zavzetimi in aktivno nezavzetimi se do leta 2020 poveča na 0,75.



Zdravje in dobro počutje: S skrbjo za varnost in zdravje zaposlenih družba DARS, d. d., 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.

1.4.3 Podjetje in njegovi deležniki

S svojimi deležniškimi skupinami sodelujemo korektno in uravnoteženo ter 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.

Deležniki družbe DARS, d. d., so identificirani in opredeljeni na osnovi enega izmed ukrepov samoocene po zahtevah EFQM ter so opredeljeni v dokumentu »Potrebe in pričakovanja deležnikov«. V dokumentu smo opredelili vse relevantne deležnike, prepoznali 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 potekata na različne načine, in sicer glede na vpliv, ki ga ima določen deležnik na družbo, in glede na vpliv, ki ga ima družba na določeno skupino deležnikov.²⁰

Slika 13: Povezanost družbe DARS, d. d., z deležniki (navedeni ključni deležniki)



²⁰ GRI GS 102-40, 102-42.

1.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti

1.4.4.1 Komunikacijska orodja, način in pogostost vključevanja deležnikov, ključne teme in odziv na zahteve deležnikov

Preglednica 2: Komunikacijska orodja, način in pogostost vključevanja deležnikov, ključne teme in odziv na zahteve deležnikov²¹

Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme / odziv na zahteve deležnikov	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 stiki	Uspešno uresničevanje zakonsko opredeljene vloge DARS, d. d. (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 avtocestnega omrežja, finančno vzdržna gradnja avtocestnega omrežja ter 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 • Potrjevanje predlogov za spremembe cenovne politike cestninjenja	Uspešno uresničevanje zakonsko opredeljene vloge DARS, d. d., dolgoročna poslovna stabilnost, posredni ekonomski vplivi, skladnost poslovanja, zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike AC ter zasebnost strank, aktivno upravljanje dolga, pretočnost in varnost avtocestnega omrežja, finančno vzdržna gradnja avtocestnega omrežja in zagotavljanje ustrezne kakovosti upravljanja in vzdrževanja AC/HC	✓
Javna agencija RS za varnost prometa	• Medijske konference ob večjih varnostnih dogodkih • Dogodki (projekt 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 • Soglasja k delu Poslovnega načrta, ki opredeljuje izvedbo refinanciranja dolga družbe (na podlagi ZPKROD)	Obvladovanje jamčevanega dolga s poroštvi Republike Slovenije in morebitnega vpliva na javni dolg, zagotavljanje finančne vzdržnosti	✓
Uporabniki avtocestnega omrežja	• Spletno mesto družbe DARS, d. d. (www.dars.si) • Raziskava: Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest • Družbena omrežja (Facebook, Twitter)	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

²¹ GRI GS 102-43, 102-44.

Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme / odziv na zahteve deležnikov	Vključenost deležnika v pripravo trajnostnega poročila
	- Dogodki in predstavitve družbe DARS, d. d. - Mobilna aplikacija DarsPromet+ oz. DarsTraffic+ - Telefonski in osebni stiki - Spletno mesto Prometnoinformacijskega centra za državne ceste – PIC (www.promet.si) - Klicni center PIC - Spletno mesto sistema DarsGo (www.darsgo.si) - Matični servisi DarsGo - Uporabniški klicni center za sistem DarsGo - Tržno komuniciranje - Druga komunikacijska sredstva: promocijska darila, informativna gradiva za različne ciljne skupine itn.		vprašalnika Merjenje zadovoljstva uporabnikov AC
Interesna združenja avtoprevoznikov v okviru GZS in OZS	- Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest - Spremljanje in upoštevanje utemeljenih predlogov in pripomb - Usklajevanje ukrepov cenovne politike cestninjenja - Povratne informacije o kakovosti storitev ter celostne izkušnje uporabe AC in HC - Sodelovanje na izobraževalnih dogodkih in v delovnih skupinah - Sodelovanje na promocijskih dogodkih	Upoštevanje predlogov in pripomb, skrb za varnost in zadovoljstvo uporabnikov avtocest, dolgoročna poslovna stabilnost družbe DARS, d. d., 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 stiki - Druga komunikacijska sredstva: dogodki itn. - Donacije in sponzorstva, družbeno odgovorni projekti	Transparentnost delovanja družbe DARS, d. d., 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	Prejete zahteve, pobude se proučijo, in če so upravičene, se upoštevajo, ali če so neupravičene, se zavrnejo.	–
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 stiki - Letno poročilo - Zapisniki - Dokumenti delovnih skupin - Projektni dokumenti - Upravičene pritožbe - Revizije - Zapisi	Jasne zahteve in razpisni pogoji, izpolnjevanje pogodbenih obveznosti	 Vključen: Telekom Slovenije, d. d.

Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme / odziv na zahteve deležnikov	Vključenost deležnika v pripravo trajnostnega poročila
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 ter 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 in Zavod Vozim
Zunanji deležniki (EVROPSKA KOMISIJA, ZDRUŽENJE UPRAVLJAVCEV)	- Spletno mesto - Druška komunikacijska sredstva: dogodki itn. - Sestanki - Zapisniki - Telefonski in osebni stiki	Uveljavljanje zakonodaje EU Vplivanje na oblikovanje evropske zakonodaje in predpisov, pridobivanje informacij o dogajanju v evropskih institucijah, prenos dobrih praks drugih avtocestnih upravljavcev	—



I.4.4.2 Bistvene teme trajnostnega razvoja družbe DARS, d. d.²²

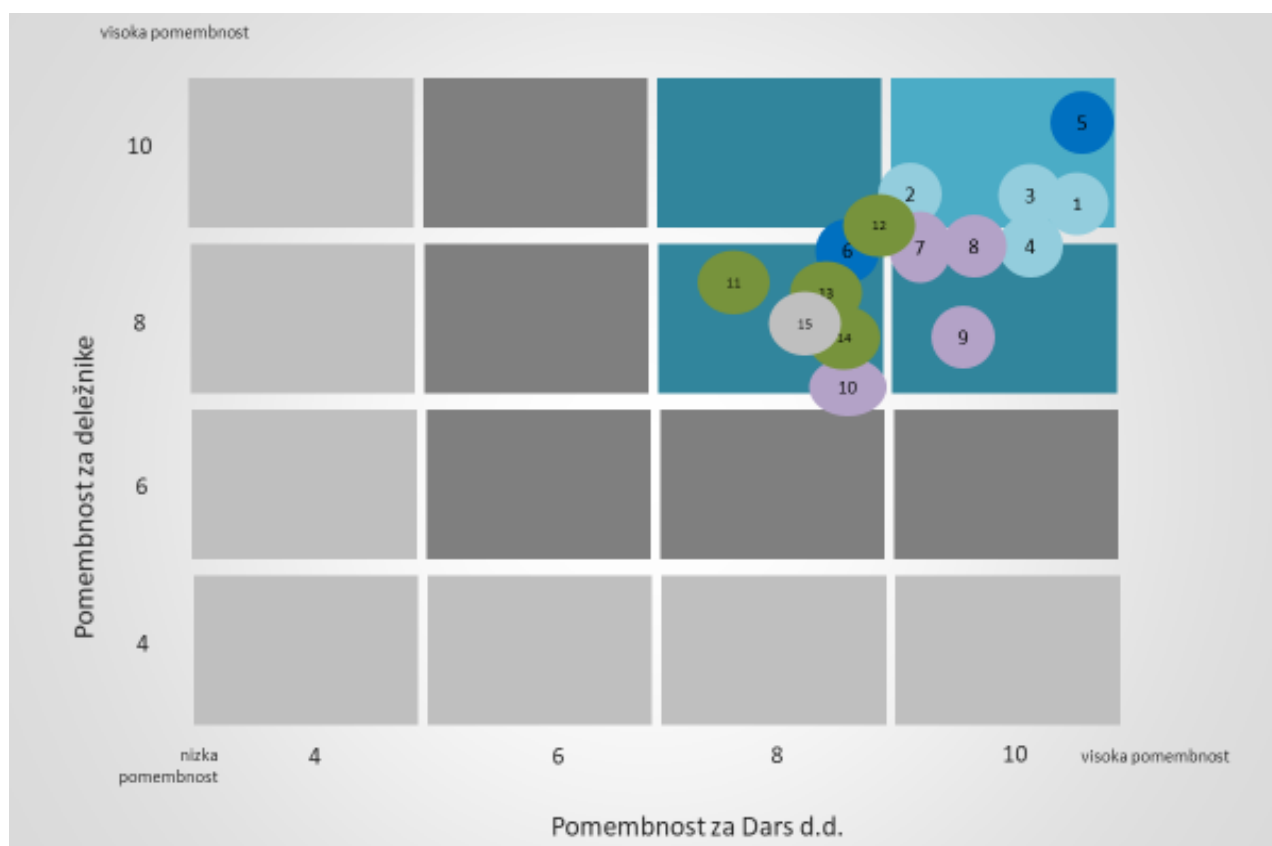
V spodnji preglednici so navedene bistvene vsebine, ki so bile relevantne za družbo DARS, d. d., v letih 2017 in 2018 ter ostajajo nespremenjene tudi v letu 2019. Bistvene vsebine so izbrane na podlagi standardov GRI ter na podlagi strateških usmeritev družbe in njenega vpliva na okolje, družbo in ekonomijo.

Matrika bistvenosti (spodaj) prikazuje, katere vsebine so najpomembnejše z vidika družbe DARS, d. d., in katere z vidika deležnikov. Kateri deležniki in na kakšen način so bili vključeni v pripravo trajnostnega poročila, je razvidno iz zgornje preglednice. Ocene sicer temeljijo na prilagojenem vprašalniku pomembnosti posameznih bistvenih vsebin, ki ga je družba DARS, d. d., poslala tem deležnikom (od poslanih 23 vprašalnikov smo dobili vrnjenih 21), na identificiranih pričakovanjih deležnikov internega dokumenta Potrebe in pričakovanja deležnikov družbe DARS, d. d., na analizi Vprašalnika za ugotavljanje klime in zadovoljstva zaposlenih ter na Poročilu o merjenju zadovoljstva uporabnikov avtocest v Sloveniji.

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 in ekonomske uspešnosti ter vsebine s področja skrbi za zaposlene. Vsebine, ki za družbo niso relevantne ali niso zelo pomembne, v grafikonu niso prikazane.

²² GRI GS 102-47

Preglednica 3: Prikaz najpomembnejših bistvenih vsebin za deležnike in družbo DARS, d. d. (matrika bistvenosti)²³



Legenda preglednice 3

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	Različnost in enake možnosti, nediskriminacija
11	Odpadna voda in odpadki
12	Emisije
13	Energija
14	Biotska raznovrstnost
15	Vključenost v lokalno skupnost

²³ GRI GS 102-47.

1.4.4.3 Metodologija pisanja trajnostnega poročila²⁴

Družba DARS, d. d., 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 preglednice.

NAČELO TRAJNOSTNEGA POROČANJA	UPOŠTEVANJE NAČELA V TRAJNOSTNEM POROČILU
Vključevanje deležnikov	Vsebina trajnostnega poročila temelji na pričakovanjih deležnikov, ki so bili vključeni v pripravo trajnostnega poročila.
Trajnostni okvir	Družba DARS, d. d., z naslavljanjem ciljev trajnostnega razvoja postavlja svoje poslovanje v širši družbeni in okoljski okvir. Pri določenih kazalnikih je prikazano, kako družba prispeva k posameznim ciljem. Poročilo je sicer večinoma omejeno na družbo, toda v prihodnje se bo poročanje smiselno razširilo glede na vpliv, ki ga ima družba na trajnostni razvoj.
Bistvenost	Vsebina poročila temelji na matriki bistvenosti, pri čemer so bile na osnovi posredovanega vprašalnika določene bistvene vsebine izbrane glede na pomembnost tako s strani pomembnih deležnikov kot družbe. Trajnosten razvoj družbe DARS, d. d., 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, d. d., 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 najrelevantnejše za poslovanje, in o njih ustrezno poročala glede na standarde GRI 200: Ekonomsko delovanje, GRI 300: Okolje in GRI 400: Družba. Vse bistvene vsebine so tudi pojasnjene in opisane glede upravljalškega pristopa, ki ga zahteva standard GRI 103: Upravljalški pristop.

1.4.5 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 prek veljavne zakonodaje ter prek internih kodeksov in dogovorov, ki zadevajo predvsem nediskriminacijo na delovnem mestu, mobing ter človekove temeljne ekonomske in socialne pravice.

Etika in integriteta²⁵

Upoštevanje zakonodaje 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 najširšem pomenu besede. Ti mehanizmi so določeni v Darsovem kodeksu ravnanja ter Dogovoru o preprečevanju in odpravljanju posledic mobinga v družbi, sklenjenem med upravo in svetom delavcev, ter v Pravilniku o varovanju dostojanstva delavcev. V tem dokumentu so natančno določeni obnašanje, ki ga razumemo kot mobing, postopek reševanja primerov, ugotovitve in postopki rehabilitacije žrtev mobinga. Prijava je lahko tudi anonimna. Zadovoljni smo, da so v naši družbi takšni primeri redki, če pa se pojavijo, so rešeni v obojestransko zadovoljstvo. V letu 2016 so bile prejete tri prijave, a kršitve niso bile ugotovljene. V letu 2017 ni bilo nobenega takšnega primera. V letu 2018 je bila obravnavana ena prijava in s pomočjo zunanje strokovne sodelavke mobing ni bil ugotovljen. V skladu s

²⁴ GRI GS 102-46.

²⁵ GRI GS 102-16, 102-17.

pristojnostmi je odbor predlagal Službi za upravljanje kadrov ukrepe za izboljšanje obstoječega stanja. V letu 2019 nismo prejeli nobene prijave.

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.²⁶

IZVLEČEK IZ DARSOVEGA KODEKSA RAVNANJA

Družba DARS, d. d., je sprejela Darsov kodeks ravnanja, ki je skupek visokih moralnih, etičnih in delovnih vrednot; te izražajo vizijo in poslanstvo družbe na vseh področjih delovanja. Namenjen je vsem sodelavkam in sodelavcem, zaposlenim v DARS, d. d., ter ozaveščanju o izvajanju 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, d. d., svoje delo opravljamo odgovorno in predano ter smo ogledalo družbe. Na ta način utrjujemo samospoštovanje in zaupanje vase, krepimo lojalnost ter povečujemo ugled družbe.

Nasprotje interesov

Nasprotje 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 je sodelavec izločen 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 nasprotju interesov in ga obvladuje, so navedeni v Dogovoru o preprečevanju in odpravljanju posledic mobinga v družbi.

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 Kodeks profesionalne etike Združenja nadzornikov Slovenije, priporočila Slovenskega kodeksa upravljanja javnih delniških družb in Kodeks korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države ter spoštujemo njihova načela. Življenjepisi članov NS pa so objavljeni na naši spletni strani.

Korupcija²⁷

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.

²⁶ GRI GS 205-2.

²⁷ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 205.

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

Komisija za integriteto v DARS, d. d., je v letu 2019 prejela tri anonimne prijave in eno vprašanje zaposlenega, ki se je vsebinsko nanašalo na pričakovano integriteto v družbi. V vseh treh 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.²⁸

Skladnosti²⁹

Skladnost družbe DARS, d. d., z zakonodajo in pravili je razvidna iz letnega poročila za leto 2019 v poglavju I.4. Izjave o upravljanju družbe DARS, d. d. Skladnosti na področju okolja in energije so razvidne iz poglavja I.5.6.1.

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 preglednic (preglednica 5) je razvidno, da je bilo v letu 2019 oddanih 313 javnih naročil. Na podlagi ZPVPJN³⁰ je bilo vloženih 16 zahtevkov za revizijo, 12 odločitev DKOM je bilo objavljenih (preglednica 4). V štirih odločitvah DKOM sta bila obravnavana po dva revizijska zahtevka, to so odločitve DKOM št. 037-2019, 055-2019, 119-2019 in 182-2019. Z odločitvijo DKOM 018-112/2019 je bil en postopek zadržan.

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

	2017	2018	2019
Število delno ugotenih revizijskih zahtevkov	-	-	-
Število ugotenih revizijskih zahtevkov	7	1	5
Število razveljavljenih postopkov	-	-	1**
Število zavrženih revizijskih zahtevkov	-	-	1
Število zavrnjenih revizijskih zahtevkov	4	6	8
Število ustavljenih postopkov	1	2	1

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

** Odločitev DKOM 018-112/2019, postopek zadržan.

Preglednica 5: Objavljena in oddana javna naročila na portalu eNaročanje (podatki za DARS, d. d.)*

	2017	2018	2019
Število objavljenih javnih naročil	156	176	162
Število oddanih javnih naročil	255	281	313

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

I.4.6 Upravljanje tveganj

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 namenjamo pravočasnemu zaznavanju tveganj in njihovemu upravljanju. Proces upravljanja tveganj je postal del našega strateškega poslovanja, zato smo ponosni na uspešno obvladovanje tveganj v letu 2019. Upravljanje tveganj

²⁸ GRI GS 205-3.

²⁹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 419, 419-1.

³⁰ Zakon o pravnem varstvu v postopkih javnega naročanja (Ur. l. RS, št. 43/11, 60/11 – ZTP-D, 63/13, 90/14 – ZDU-1J in 60/17).

v družbi DARS, d. d., izvajamo v treh obrambnih linijah. Na prvi obrambni liniji je poslovodstvo, ki je odgovorno za vzpostavitev in uspešno delovanje notranjih kontrol ter izvajanje postopkov obvladovanja na dnevni ravni. Naloga poslovodstva je prepoznavanje in ocenjevanje tveganj, kot tudi opredelitev ustreznega odziva na tveganja – skladno s cilji organizacije. Druga obrambna linija vključuje tiste funkcije, ki izvajajo nadzor nad poslovnimi procesi in tveganji (kakovost, računovodske kontrole, fizično varovanje in podobne kontrole itn.). Zaposleni na omenjenih funkcijah so odgovorni za pravilno vpeljavo sistema obvladovanja tveganj. Spodbuja se opredeljevanje izpostavljenosti posameznim tveganjem in spremljanje uvajanja postopkov za obvladovanje tveganj ter razvijanje sistema poročanja o tveganjih. Tretjo obrambno linijo predstavlja revidiranje, tako notranje kot zunanje. V novembru 2019 je bila drugič novelirana Strategija DARS, d. d., 2017–2020, v kateri so bili nekoliko spremenjeni oz. dopolnjeni operativni cilji, ki podpirajo strateške cilje 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 na osnovi ciljev, ki so na najvišji ravni načrtani v Strategiji družbe DARS, d. d., 2017–2020 (druga novelacija), na nižjih ravneh pa glede na cilje, ki so načrtani v okviru posameznega procesa. V letu 2019 se je spremenila sestava Sveta za upravljanje tveganj. Metodologijo za vrednotenje tveganj smo v letu 2019 spremenili. 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 10.000 EUR, 10.000 EUR do 100.000 EUR, 100.000 EUR do 1 milijon, 1 milijon do 10 milijonov, več kot 10 milijonov) bodisi polkakovostno z ocenami 1–5 (nizke, zmerne, srednje visoke, visoke in zelo visoke).

Na podlagi vseh prepoznanih in ovrednotenih tveganj smo člani Sveta za upravljanje tveganj pripravili nabor ključnih tveganj, s katerimi se aktivno ukvarjamo. Pri teh izbranih tveganjih smo določili sprejemljivo stopnjo tveganja, ki smo jo kot organizacija še pripravljeno sprejeti. Zgornja meja tveganosti je skladna z našo poslovno strategijo in nagnjenostjo k tveganjem. Kadar je stopnja sprejemljivega tveganja nižja 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 procesa, ki je skrbnik tveganja, izoblikovalo kontrolne mehanizme – dejavnosti, 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 smo jim namenili posebno pozornost, so:

- omejena razpoložljiva finančna sredstva za vlaganje v razvoj,
- prometne nesreče oz. stopnja prometne varnosti,
- odvisnost od zunanjih izvajalcev,
- izpad prihodka pri delovanju sistema DarsGo,
- izpad ključnih informacijskih sistemov,
- učinkovitost delovanja sistema DarsGo,
- ekonomska upravičenost investicijskih vlaganj,
- 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,
- skrb za varnost in zdravje zaposlenih pri delu ter
- 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, d. d., z vzpostavljanjem in vzdrževanjem kakovostne, zanesljive in vzdržljive avtocestne infrastrukture regionalno in mednarodno prispeva h gospodarskemu razvoju in blaginji.³¹

DARS, d. d., je v poslovnem letu 2019 realiziral 480,8 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje, kar je tri odstotne točke več kot v letu 2018. Cestninski prihodki, ki predstavljajo 89 odstotkov vseh prihodkov, so bili v letu 2019 za tri odstotke večji od realizacije v letu 2018. Povečanje prihodkov od cestnin je povezano z večjimi prihodki iz naslova cestninjenja težkih vozil zaradi uvedbe elektronskega cestninskega sistema DarsGo (s 1. 4. 2018), tako smo celo leto 2019 za težka vozila cestninili celotno omrežje avtocest in hitrih cest, rasti prometa in spremembe cenika cestnine s 1. 4. 2018. V letu 2019 je bila vrednostno prodaja vinjet višja za 3,7 odstotka, količinsko pa za 2,9 odstotka – prodanih je bilo 7.510.454 vinjet.

Poslovni izid iz poslovanja je znašal 211 milijonov evrov, kar je pet odstotkov manj kot v letu 2018. EBITDA, realiziran v višini 422 milijonov evrov, kar je za šest odstotkov več kot leto prej, je najvišji v poslovni zgodovini DARS, d. d.

³¹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 201, 203.

Čisti poslovni izid družbe DARS, d. d., za obdobje od 1. januarja do 31. decembra 2019 je znašal 139,6 milijona evrov in je bil v primerjavi s čistim poslovnim izidom za leto 2018 nižji za deset odstotkov.

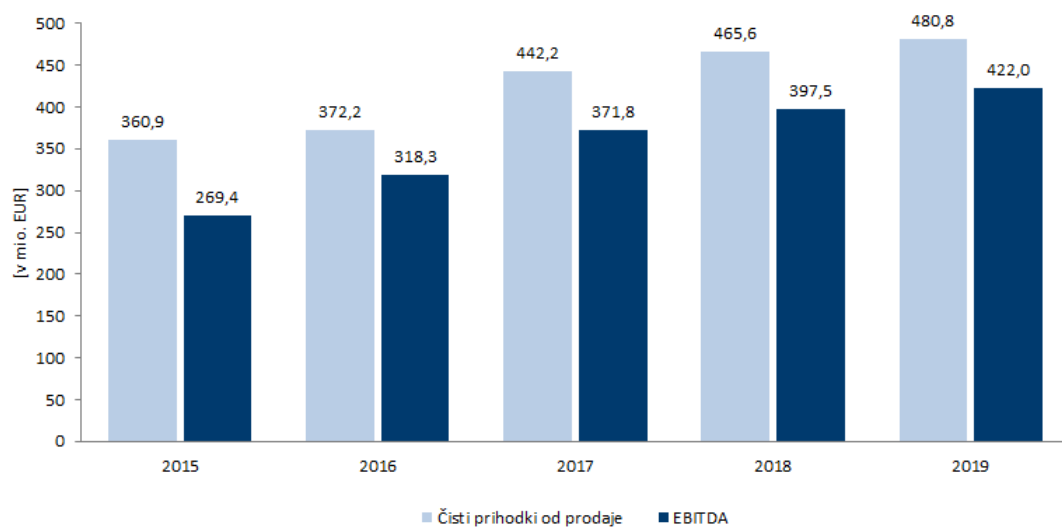
Preglednica 6: Ključni poslovni podatki po letih³²

Ključni poslovni podatki po letih	Leto 2017	Leto 2018	Leto 2019	Indeks 2019/2018
EKONOMSKI VIDIK				
Čisti prihodki od prodaje	442.244.312	465.605.859	480.750.876	103
Poslovni izid iz poslovanja	210.681.424	222.394.940	210.990.006	95
EBITDA	371.822.312	397.476.660	422.009.626	106
Čisti poslovni izid obračunskega obdobja	141.145.144	154.421.963	139.611.455	90
Osnovni kapital	2.322.284.140	2.322.284.140	2.086.559.144	90
Kapital na dan 31. 12.	2.811.184.886	2.963.264.000	2.863.136.410	97
Skupna vrednost aktive na dan 31. 12.	5.751.989.678	5.656.311.816	5.307.039.906	94
Odplačilo dolga – glavnica	203.008.406	219.555.539	212.849.148	97
Plačilo obresti*	40.414.027	40.624.860	37.889.189	93
OKOLJSKI VIDIK – poraba energentov v MWh				
Elektrika	24.526	23.598	22.584	96
Goriva	16.369	18.662	18.081	97
Zemeljski plin	1.676	1.443	1.386	96
UNP propan	2.123	1.964	1.857	95
UNP propan, butan	1.105	852	475	56
Kurilno olje	291	238	97	41
Daljinsko ogrevanje	778	638	550	86
km AC	618	623	623	100
Št. zaposlenih	1.240	1.232	1.257	102
Marža iz poslovanja	47,6 %	47,8 %	43,9 %	92
Marža EBITDA	84,08 %	85,37 %	87,78 %	103
Neto marža	31,9 %	33,2 %	29,0 %	88
Donosnost na kapital (ROE)	5,15 %	5,35 %	4,79 %	90

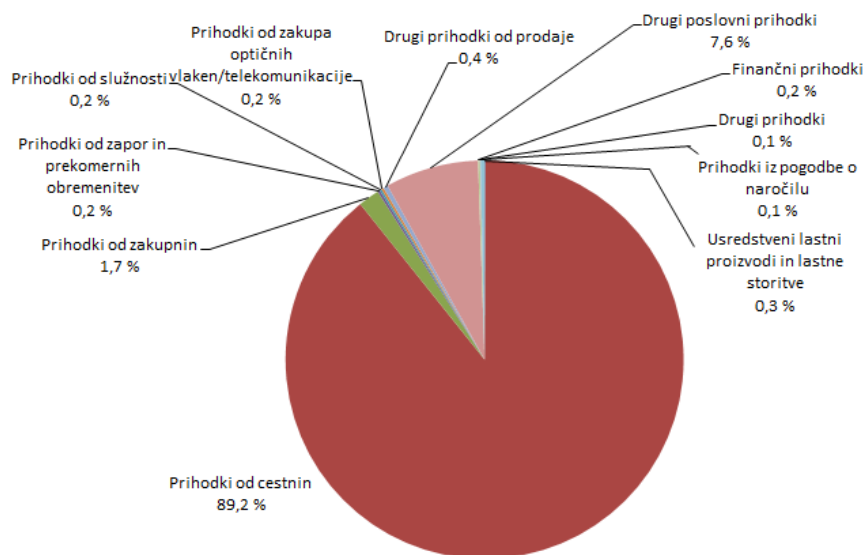
* Podatek se nanaša na dejanske odlive za obresti od prejetih kreditov in obveznic v posameznem letu.

³² GRI GS 201-1.

Slika 14: Gibanje čistega prihodka od prodaje in denarnega toka iz poslovanja (EBITDA) v obdobju 2015–2019



Slika 15: Struktura prihodkov DARS, d. d., v letu 2019



Preglednica 7: Neposredno ustvarjena in distribuirana ekonomska vrednost družbe DARS, d. d., v letu 2019³³

Podatki v EUR	Leto 2017	Leto 2018	Leto 2019
Prihodki (neposredna ekonomska vrednost) (1)	442.411.843	466.246.838	481.358.110
– Od prodaje	442.244.312	465.605.859	480.750.876
– Prodaja sredstev/nepremičnin	167.531	640.979	607.234
Porazdeljena ekonomska vrednost (2)	317.224.882	344.637.330	408.775.504
– Stroški blaga, materiala in storitev	38.635.453	47.646.986	50.383.003
Stroški (brez stroškov dela)	203.242.941	226.137.622	265.820.555
Stroški dela	39.730.512	40.847.516	45.244.673
Izguba pri izločitvi osnovnih sredstev	615.603	3.749.710	30.864.914
Izplačila lastnikom kapitala in drugim dobaviteljem finančnih sredstev	40.414.027	40.620.397	37.889.189
– Dividende	0	0	0
– Obresti	40.414.027	40.620.397	37.889.189
Davki od dobička	32.981.826	33.075.718	30.552.021
Investicije v družbeno okolje	239.973	206.367	517.251
– Sponzoriranja in donacije	165.094	148.934	197.339
– Ostalo (dajatve, NUSZ ...)	74.879	57.432	319.912
Neposredno ustvarjena ekonomska vrednost (1 – 2)	125.186.962	121.609.509	70.469.508

1.5.2 Marketing in odgovoren odnos do kupcev

1.5.2.1 Uporaba cestninskih cest in prihodki od prodaje

Produkt družbe DARS, d. d., in njegova cena

Glavni produkt družbe DARS je uporaba cestninskih cest. Sestavni del celostne izkušnje uporabe cestninskih cest so tudi varnost, pretočnost in udobje pri uporabi avtocestne infrastrukture, ki so hkrati tudi naši strateški cilji in obljuba strankam. Varnost, pretočnost in udobje bodisi ne generirajo neposrednih prihodkov ali pa v strukturi prihodkov niso znatni. Kljub temu so dejavnosti številnih služb družbe DARS na tem področju ter vlaganja v razvoj varnosti, pretočnosti in udobja, pa tudi promocija varne vožnje, smiselni. Vse te dejavnosti omogočajo znižanje družbeno-ekonomskih stroškov prometnih nesreč (človeški stroški, medicinski, materialni, administrativni, izguba proizvodnje ...) in zastojev (stroški izgubljenega časa).

Optimalna raven cestninskih prihodkov dolgoročno zagotavlja varno, pretočno in kakovostno omrežje avtocest in hitrih cest, zato je odgovornost družbe DARS, da si prizadeva za temu ustrezno cenovno politiko cestninjenja ter s tem maksimalno varnost in mobilnost uporabnikov.

Prihodki od cestninjenja – osnova za dolgoročno varno, pretočno in kakovostno omrežje ter mobilnost

V letu 2019 smo ustvarili 480,8 mio EUR prihodkov od prodaje, kar je za 3,3 % več v letu 2018. K rasti skupnih prihodkov od prodaje je največ prispeval tovorni promet (vozila, katerih NDM presega 3,5 t).

³³ GRI GS 201-1.

Ostale prihodke od prodaje so realizirale naslednje dejavnosti: oddaja počivališč v najem, zapore – čezmerne obremenitve, trženje optičnih vlaken, služnosti, prihodki po agentski pogodbi, prihodki od prodaje naprav DarsGo, oddaje počitniških kapacitet in druge storitve.

V letu 2019 smo ustvarili za slabih 4 % več prihodkov od prodaje vinjet in za 3 % več prihodkov iz naslova cestninjenja tovornih vozil, skupni prihodki od cestninjenja pa so za 3,3 % večji kot leta 2018.

Družba DARS zasleduje cilj, da s cestninskimi prihodki pokrije vse oz. čim večji delež stroškov cestninskih cest. V letnih stroških cestninskih cest predstavljajo največji delež stroški investicije v infrastrukturo, poleg teh se upoštevajo tudi tekoči stroški, povezani z upravljanjem, rednim in investicijskim vzdrževanjem ter cestninjenjem. Višino cestnine in ceno vinjet določa Vlada RS, DARS kot upravljavec pa ima možnost podati in utemeljiti svoje predloge. Od leta 2013 do leta 2019 smo prek treh uspešno uveljavljenih sprememb višine cestnine in cen vinjet zmanjšali vrzel med celotnimi letnimi stroški cestninskih cest in letnimi prihodki iz naslova cestninjenja.

V letu 2019:

- so prihodki iz naslova cestninjenja za 58 % višji kot leta 2013;
- so prihodki iz naslova cestninjenja težkih vozil za 54 % višji kot leta 2013, pri čemer smo leta 2019 zaračunali uporabo 28 % več cestninskih kilometrov kot v letu 2013;
- so prihodki iz naslova cestninjenja vinjetnih vozil za 40 % višji kot leta 2013, pri čemer smo leta 2019 prodali 31 % več vinjet kot leta 2013.

Zaračunavanje uporabe infrastrukture in trajnostni razvoj

Evropska komisija v svojem predlogu spremembe Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila, ki ga je podala Svetu EU 1. 6. 2017, ugotavlja:

»Učinkovit in zanesljiv prometni sistem je pomemben za nemoteno delovanje notranjega trga in je ključni sektor gospodarstva. Cestni promet ima najpomembnejšo vlogo v sistemu notranjega prometa, vendar se v zvezi z njim pojavljajo številni družbenoekonomski in okoljski izzivi (npr. podnebne spremembe, onesnaženost zraka, hrup, zastoji). Zaračunavanje cestnih pristojbin je lahko ključno pri spodbujanju čistejših, učinkovitejših prevozov, njegova skladnost pa je pglavitna za zagotavljanje pravične obravnave uporabnikov cest in trajnostnega financiranja infrastrukture.«

Normativno urejanje področja cestninjenja poostaja orodje za doseg ne le enotnega trga in nediskriminatornega pretoka blaga, storitev in ljudi v EU, ampak se želi vedno bolj posegati tudi na področje doseganja okoljskih ciljev, tako prek same višine cestnine kot tudi prek načinov obračunavanja cestnine (za določen čas ali za določeno prevozno razdaljo). Evropska skupnost spodbuja uporabo načel »onesnaževalec plača« in »uporabnik plača« ter s tem spodbuja »finančno in okoljsko trajnost ter družbeno pravičen cestni promet«.

Višina cestnine za težka vozila (nad 3,5 t NDM) v Sloveniji temelji na prevoženih km ter na stroških vzpostavitve in obratovanja cest, cene vinjet za lahka vozila (do vključno 3,5 t NDM) pa na trajanju uporabe infrastrukture.

Načelo »uporabnik plača« DARS implementira pri določanju višine cestnine DARS, saj upošteva metodologijo izračuna, ki temelji na načelu nadomestila infrastrukturnih stroškov skladno z veljavno evropsko direktivo 1999/62/ES. Z zasledovanjem optimalne (maksimalne) višine cestnine DARS ohranja cestno infrastrukturo in hkrati uporabnikom zagotavlja, da za uporabo AC in HC ne bodo plačevali neupravičeno visokih stroškov.

Načelo »onesnaževalec plača« DARS udejanja s svojo cenovno politiko cestninjenja težkih vozil, ki infrastrukturno pristojbino diferencira glede na vpliv vozil na okolje (družbeni stroški onesnaževanja zraka) ter s tem pozitivno vpliva na okolje in kakovost zraka, saj imajo kupci spodbudo, da za vožnjo po Sloveniji uporabljajo vedno čistejša vozila. V letu 2019 je na naših cestah več kot 91 % vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 t, v najčistejših emisijskih razredih EURO V, EEV in EURO VI, medtem ko jih je bilo leta 2013 v teh emisijskih razredih registriranih le dobra četrtina. Leta 2013 je bila cenovna spodbuda, da bi za vožnjo po slovenskih AC in HC uporabljali čistejša vozila, manjša, saj je bila razlika v ceni za najmanj in za najbolj čista vozila takrat 22,5 %, danes 40 %. Razlika v ceni sicer pomeni določeno tveganje za stabilnost cestninskih prihodkov družbe DARS in zahteva, da se v takšnih razmerah prihodki uravnavajo z občasnimi podražitvami.

1.5.2.2 Odgovoren odnos in razumevanje uporabnikov

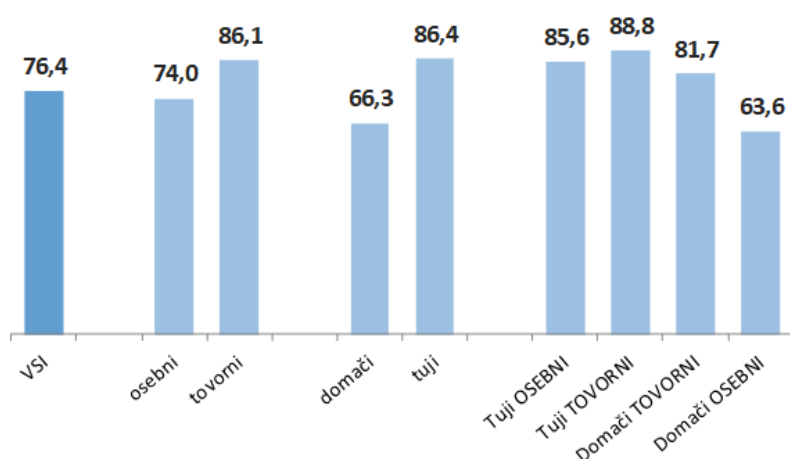
Zadovoljstvo s storitvijo družbe DARS

V svoji strategiji je DARS kot enega ključnih kazalnikov določil indeks zadovoljstva uporabnikov. S tem smo se obvezali k poznavanju in merjenju njihovih pričakovanj in zadovoljstva.

DARS je tudi leta 2019 opravil **raziskavo o merjenju zadovoljstva uporabnikov slovenskih avtocest**.

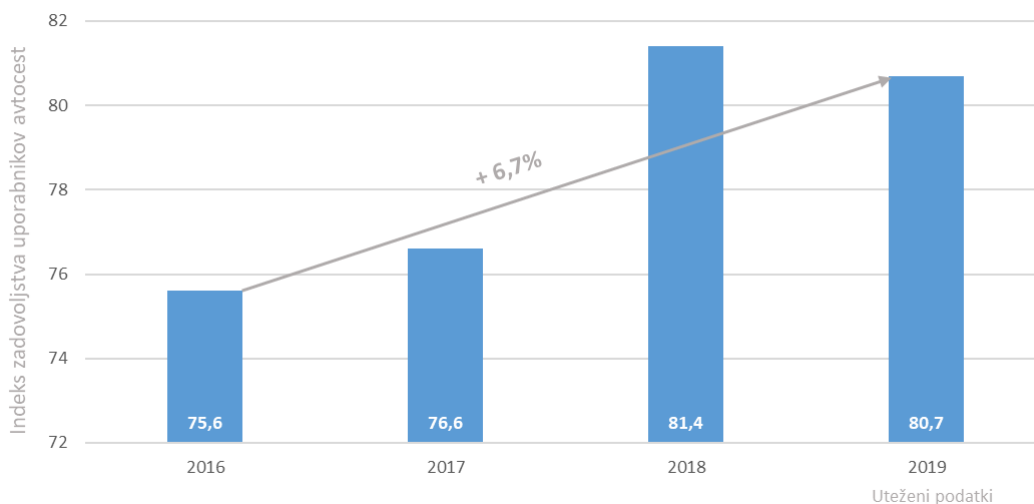
V raziskavi so vozniki ocenjevali zadovoljstvo z različnimi dejavniki, ki vplivajo na zadovoljstvo z avtocestami in pokrivajo naslednje kategorije oz. vidike uporabniške izkušnje: vozišče, varnost, signalizacija, obveščanje, pretočnost, počivališča in elektronsko cestninjenje (sistem DarsGo). Rezultati za posamezni segment uporabnikov so razvidni s spodnje slike.

Slika 16: Zadovoljstvo po kategorijah dejavnikov



Kot najšibkejša točka se je pri ocenjevanju pokazala pretočnost prometa, nekoliko slabše so ocenjena tudi počivališča. Anketirani vozniki so izkazali višjo stopnjo zadovoljstva s signalizacijo in varnostjo, najvišje pa je bilo ocenjeno elektronsko cestninjenje DarsGo. Tudi v letu 2019 so bili tuji vozniki bolj zadovoljni kot domači vozniki. Zaradi spremembe v strukturi izhodiščnih kvot agregatni kazalnik indeks zadovoljstva tokrat ni neposredno primerljiv z indeksom iz preteklih let. Da bi omogočili še neposredno primerjavo z letom 2018, smo tako letošnje podatke dodatno utežili glede na razmerja oz. izhodiščne kvote po skupinah vozil za leto 2018. Iz ocen vseh dejavnikov je izračunan uteženi skupni indeks zadovoljstva, ki je v letu 2019 znašal 80,7 (v letu 2018 81,4) in je za zadnja štiri leta razviden iz spodnjega grafikona.

Slika 17: Indeks zadovoljstva uporabnikov AC



Prodajne poti in tržno komuniciranje kot odraz odnosa do strank

Odgovoren odnos do strank družbe DARS se kaže prek prizadevanj, da uporabnikom zagotavljamo preprost dostop do mreže lastnih in pogodbenih prodajnih mest ter širok nabor plačilnih sredstev, kar prispeva k nižanju transakcijskih stroškov strank in večjemu zadovoljstvu.

Tržno komuniciranje v povezavi z uporabo cestne infrastrukture obsega informiranje o obveznosti, pogojih in načinih plačila cestnine, pri čemer DARS razlikuje in nagovarja dva segmenta strank – voznike tovornih vozil in voznike osebnih vozil. Cilj je v tem primeru omogočanje tekočega plačevanja cestnine, brez nepotrebnih zapletov in čim hitrejša reševanje reklamacij.

Če želimo zagotoviti strateške cilje in obljube iz strategije družbe – pretočnost, varnost in udobje –, moramo hkrati s tehnološkim, tehničnim in organizacijskim inputom doseči tudi želene vedenjske spremembe pri strankah (uporabnikih AC), kot npr. varnejša vožnja, upoštevanje pravilnih postopkov ob prometnih nesrečah, obveščanje o stanju na cestah, uporaba infrastrukture zunaj konic, uporaba alternativnih poti ali načinov prevoza v času večjih obnov, ki zmanjšujejo pretočnost ipd.

Zagotavljanje prometne varnosti zahteva tesen stik upravljavca z uporabniki avtoceste in komunikacijo, ki ni zgolj enosmerna v smislu dajanja informacij, temveč dvosmerna. Zagotavljanje večje varnosti poleg investicij upravljavca v infrastrukturo zahteva tudi spreminjanje voznih navad in kulture vožnje. Gre za proces učenja, ki ga želimo pospeševati, v ta namen pa strokovno uporabljati razpoložljive marketinške in komunikacijske metode, od tržnega raziskovanja do varnostnih kampanj in oglaševanja.

1.5.2.3 Tržno komuniciranje za večjo varnost v prometu

Akcija »Bodite pozorni!«

V času od januarja do avgusta 2019 se je nadaljevalo komuniciranje akcije »Varnostna razdalja«, ki je bila pripravljena v letu 2018. V letu 2019 je bilo po skupnem posvetu med službo SUPPV, komuniciranjem in marketingom sklenjeno, da se v tem letu začne promocija SPS-vsebin (spremenljiva prometna signalizacija na portalih nad avtocesto). Da bodo ukrepi družbe DARS dosegli svoj namen ter izboljšali pretočnost in varnost na slovenskih avtocestah, morajo vozniki razumeti spremenljivo prometno signalizacijo in jo upoštevati. SPS-vsebine smo želeli udeležencem v prometu predstaviti na čim zanimivejši način in zato izbrali obliko igre – kviza za enega ali dva tekmovalca. Vsebinsko smo v igro poleg SPS-vsebin vključili še vsebine s področja pravil prometne varnosti.

Akcija se je začela izvajati v septembru 2019 s predstavitvijo na sejmu MOS. V strokovnih in splošnih medijih ter v Darsovem medijskem središču na spletu smo objavljali promocijski članek in oglas »Bodite pozorni« (revije Obrtnik, Transport & logistika (tudi e-portal), City Life, www.vecer.si, ZŠAM, Kamion & bus ...).

Vzpostavili smo novo poglavje na temo pomena SPS med nasveti za varno vožnjo na spletni strani družbe DARS, www.dars.si.

V nogo vsake izhodne elektronske pošte družbe DARS smo dodali pasico »Bodite pozorni« s povezavo na prej omenjeno poglavje Darsove spletne strani, na kateri so predstavljeni primeri te signalizacije z razlago njihovega pomena.

Kviz je pripravljen tudi za uporabo na Facebooku, z možnostjo dvo- ali večboja med igralci ali pa zgolj z objavo posameznih vprašanj. Na strani <https://www.facebook.com/Vozimo.pametno/> so se v času nov.–dec. 2019 objavila tri nagradna vprašanja (odgovor so igralci napisali v obliki komentarja). Objave, čeprav samo tri, so bile deležne nadpovprečne pozornosti (724 komentarjev, 254 všečkov).

Slika 18: Oglas za ozaveščanje o pomenu spremenljive prometne signalizacije



Predstavitve DARS-ove varnostne akcije »Bodite pozorni!« na dogodkih

Na Mednarodnem sejmu obrti in podjetnosti v Celju se DARS predstavlja s preventivnimi akcijami s ciljem izboljšanja prometne varnosti na avtocestah (npr. »Reši življenje«, »Niste varni«, »Varnostna razdalja«, »Bodite pozorni«). Obisk in odzivnost na izvedene predstavitve sta bila do zdaj vedno zelo dobra. V letu 2019 smo od 10. do 15. septembra na razstavnem prostoru v velikosti 50 m² predstavili akcijo »Bodite pozorni«.

Slika19: Razstavni prostor družbe DARS, d. d., na MOS-u 2019



Iz podatkov o statistiki odigranih iger na sejmu MOS je razvidno, da je v kvizu sodelovalo 1168 igralcev, ki so skupaj podali 5846 odgovorov na zastavljena vprašanja. Zastavljali smo jim 34 različnih vprašanj, od tega 20 na temo SPS, 14 vprašanj pa na temo drugih pravil varne vožnje. V povprečju je bilo napačnih odgovorov 23 %.

Po uspešni predstavitvi v letu 2018 smo se udeležili tudi Srečanja prevoznikovskih družin in podjetij 28. 9. 2019 v Slovenskih Konjicah, kjer smo dosegli eno ključnih Darsovih ciljnih skupin – domače voznike tovornih vozil.

Slika 20: Razstavni prostor družbe DARS, d. d., na Srečanju prevoznih družin in podjetij 2019



Pripomoček za učence za promocijo ustrezne varnostne razdalje

Tudi v letu 2019 smo ob sodelovanju ilustratorja Cirila Horjaka in agencije Mogenas nadaljevali predstavitev DARS-ovih varnostnih vsebin v zgibanki **Uporabne preglednice: angleški časi BUS**. Gre za učni pripomoček za 6. razred OŠ, v katerem so predstavljeni angleški slovnični časi in ga učenci pri utrjevanju znanja uporabljajo več let. Skozi strip je v tej zgibanki predstavljen pomen zagotavljanja prometne varnosti (varnostna razdalja). Zgibanka je bila v začetku septembra 2019 razdeljena celotni populaciji v osnovnih šolah v Sloveniji. Na podlagi odzivov učiteljev lahko sklepamo, da gre za zaželen pripomoček, tako da upravičeno upamo, da se pomena prometne varnosti zaveda vedno več otrok, ki seveda vplivajo tudi na navade staršev – voznikov, hkrati pa mimogrede vsrkavajo pravila varne vožnje, ki jih bodo usmerjala tudi takrat, ko bodo sami postali vozniki.

Slika 21: Učni pripomoček za ozaveščanje o pomenu prometne varnosti



I.5.3 Promet in skrb za varnost

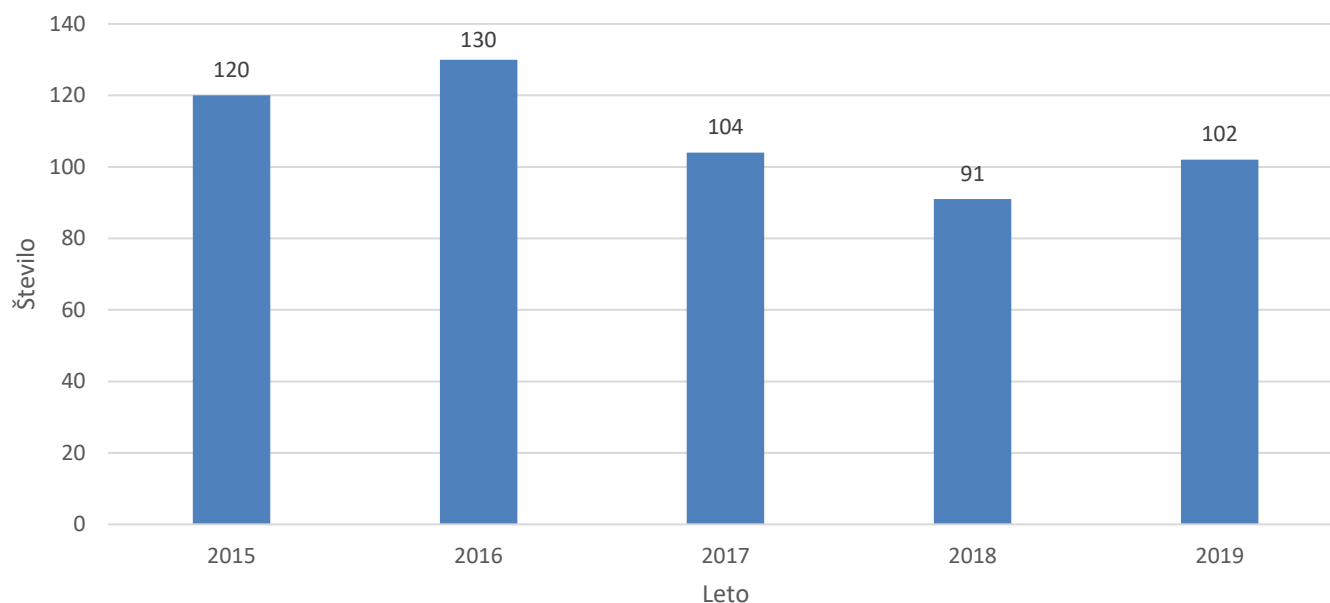
Po letu 2018 se je število mrtvih na slovenskih cestah rahlo povečalo

Po tem, ko je bilo na ravni celotne države leto 2018 z vidika števila umrlih in poškodovanih udeležencev v prometnih nesrečah najuspešnejše v zadnjih letih, se je v letu 2019 prometna varnost rahlo poslabšala. Število mrtvih na vseh cestah se je namreč z 91 v letu 2018 dvignilo na 102.

Na omrežju avtocest in hitrih cest se je število mrtvih v letu 2019 v primerjavi z letom 2018 povečalo s 15 na 16. Po drugi strani pa so se statistični podatki v vseh drugih kategorijah izboljšali. Skupno število s strani Policije evidentiranih prometnih nesreč je ostalo praktično nespremenjeno (v letu 2018 jih je bilo 2186, v letu 2019 pa 2184), vendar se je precej zmanjšalo število hudo in lahko telesno poškodovanih udeležencev v prometnih nesrečah. Hudo telesno poškodovanih udeležencev v prometnih nesrečah je bilo v letu 2018 70, v letu 2019 pa 52, lahko telesno poškodovanih pa v 2018 658, v 2019 pa 599.

Spodnji grafikon prikazuje številke za vse ceste v Sloveniji.

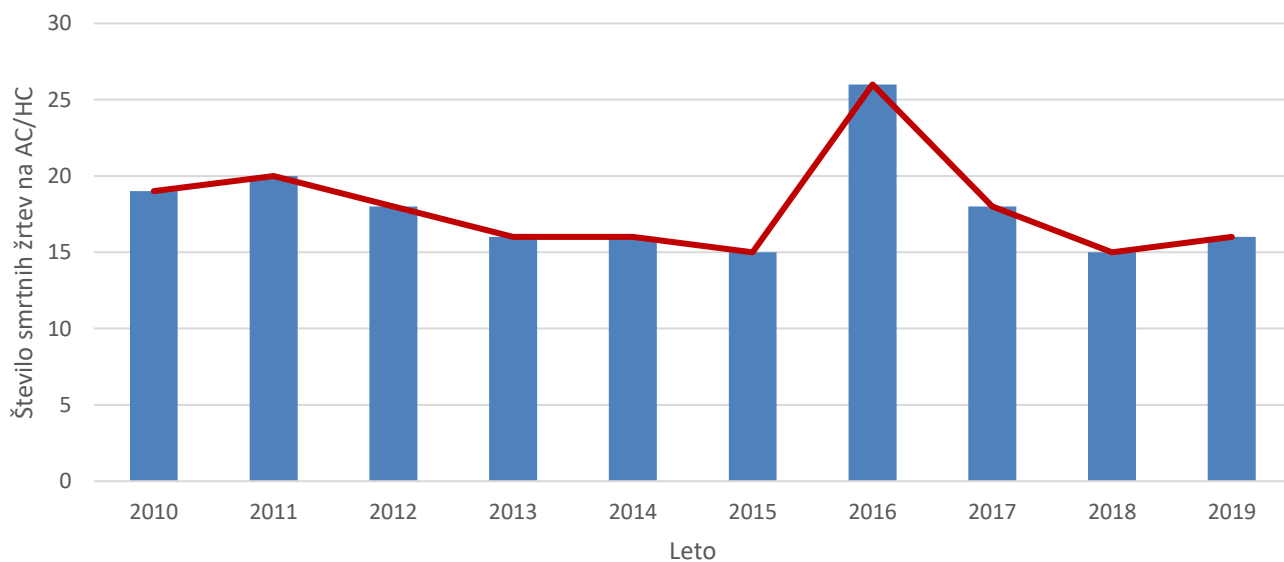
Slika 22: Število smrtnih žrtev v cestnem prometu v Republiki Sloveniji v letih od 2015 do 2019



Preglednica 8: Podatki o prometnih nesrečah na avtocestah in hitrih cestah od leta 2010 do 2019

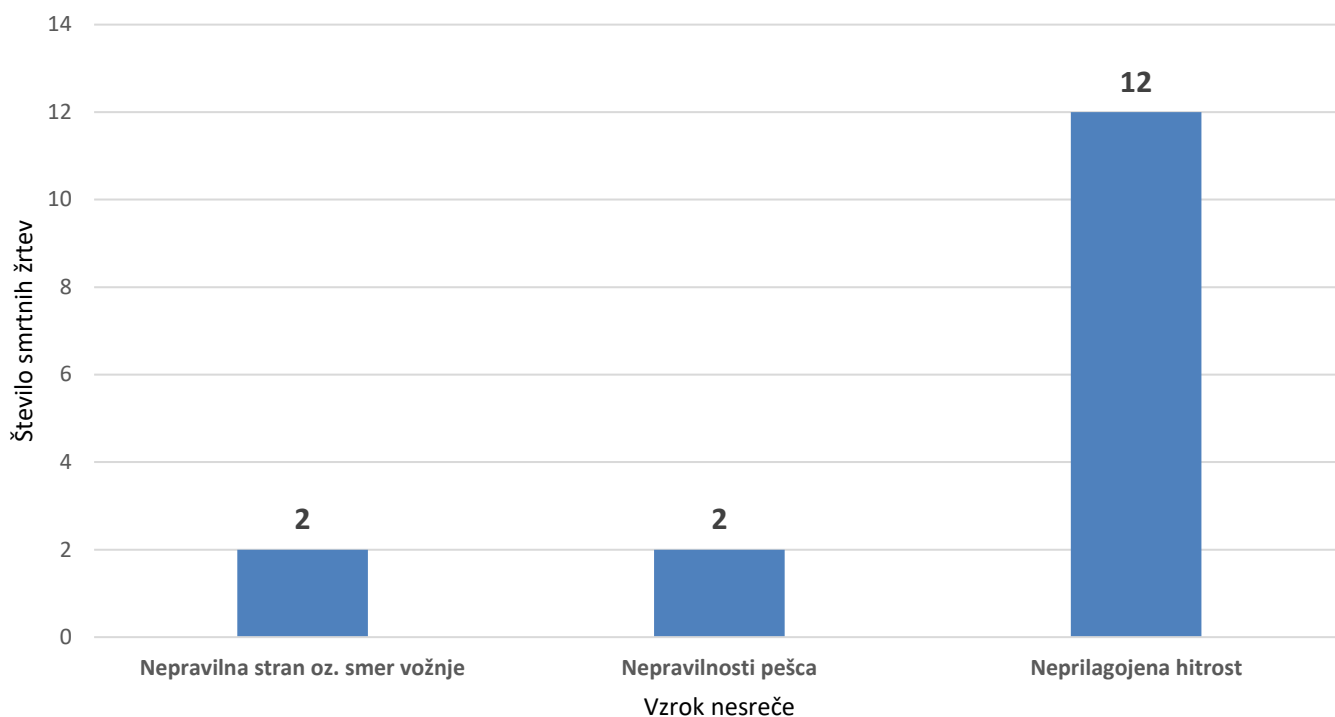
Leto	Kategorija ceste	Lahka telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt
2010	AC	674	60	18
	HC	142	13	1
2011	AC	647	60	16
	HC	69	7	4
2012	AC	631	59	18
	HC	66	7	0
2013	AC	564	44	16
	HC	80	0	0
2014	AC	548	51	16
	HC	61	6	0
2015	AC	551	55	13
	HC	82	5	2
2016	AC	545	46	23
	HC	64	7	3
2017	AC	491	43	16
	HC	49	5	2
2018	AC	601	63	13
	HC	58	6	2
2019	AC	534	49	15
	HC	65	3	1

Slika 23: Posledice prometnih nesreč na AC/HC po letih



Neprilagojena hitrost je med najpogostejšimi vzroki nesreč, kar je razvidno s spodnje slike.

Slika 24: Število smrtnih žrtev glede na vzrok nesreče v letu 2019*



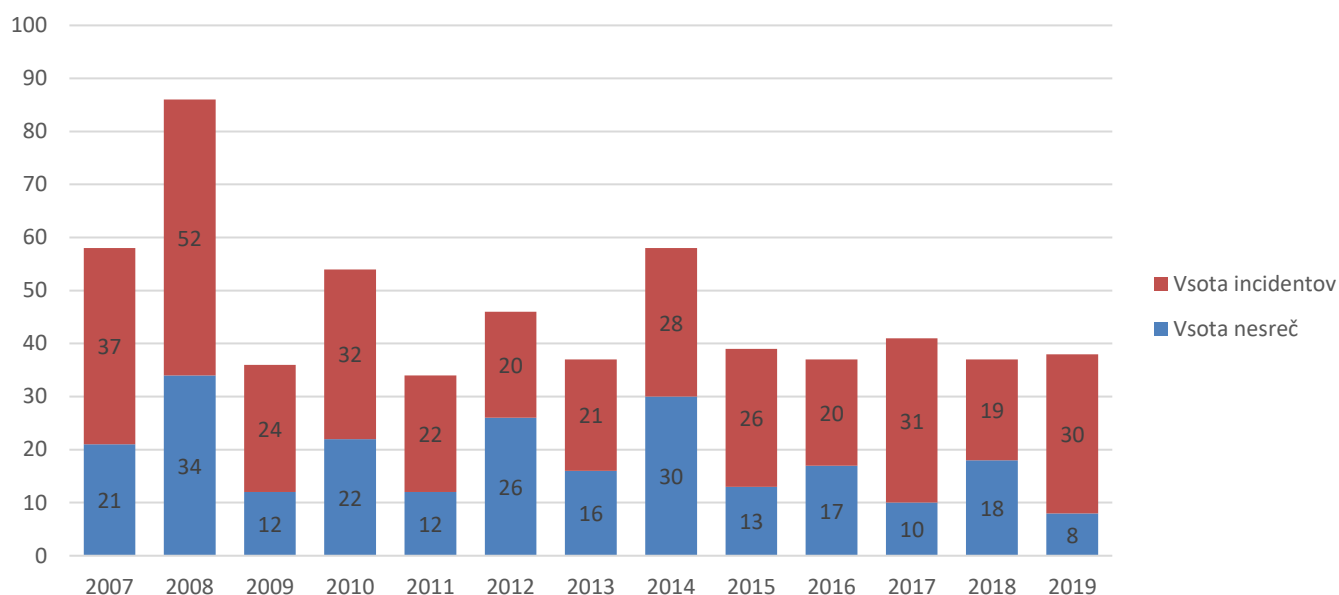
* *Nepravilna stran oz. smer vožnje: ne gre samo za vožnjo v nasprotno smer, temveč tudi (večinoma) za »izlete« z AC/HC na brežino.*

Varnost v predorih se izboljšuje

Glede avtocestnih predorov v letu 2019 ugotavljamo:

- da je število dogodkov še vedno relativno majhno in na ravni števila dogodkov zadnjih let;
- da so bili dogodki večinoma posledica ravnanja uporabnikov, na kar DARS praktično ne more neposredno vplivati;
- da so bile neposredne posledice dogodkov za udeležence in predore z vgrajeno opremo zanemarljive;
- da gostitve dogodkov niso bile ugotovljene;
- da je bil odziv pristojnih služb ob izrednih dogodkih učinkovit.

Slika 25: Nesreče in incidenti v predorih > 500 m od leta 2007 naprej



Rezultat protokolov EURORAP: prometna varnost se ob nenehni rasti prometnih obremenitev dolgoročno izboljšuje, vendar z občasnimi, kratkotrajnimi poslabšanji.

Po protokolih EuroRAP je bilo v letu 2018 izvedeno videosnemanje večine odsekov, ki so bili v tem letu predmet rekonstrukcije ali obnove, ter odsekov s seznama rekonstruiranih odsekov v letih 2016 in 2017. Posnetki so bili obdelani po postopku Video Coding, kar je bila podlaga za izdelavo fizične ocene stanja cest Star Rating skupaj z naborom mogočih ukrepov Safer Roads Investment Plan. Zaradi racionalnosti (posnetek večjega števila odsekov) bodo rekonstrukcije in obnove predmet tega postopka v letu 2020.

Zadnja izdelana zaporedna ocena Risk Rating je vključevala obdobje 2015–2017 in je bila podlaga za tako imenovani prometnovarnostni relativni kazalnik »stopnja nezgod«, ki prikazuje število prometnih nesreč s težko poškodovanimi ali umrlimi udeleženci v triletnem obdobju, glede na število prevoženih kilometrov vozil. Predhodna obdobja so bila: 2006–2008, 2009–2011 in 2012–2014. Naslednja ocena bo izdelana v letu 2021 za obdobje od 2018 do 2020.

Podatki o rezultatih zgornjih dejavnosti so bili prikazani v Trajnostnem poročilu za leto 2018.

I.5.4 Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov³⁴

DARS, d. d., na letni ravni izvaja veliko različnih ukrepov, ki so neposredno povezani z varnostjo, udobjem uporabnikov avtocest in prometno pretočnostjo. Predpogoj dobre prepustnosti 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.

I.5.4.1 Upravljanje in vodenje prometa³⁵

24-urni nadzor in vodenje prometa

Nadzorni centri Kozina, Ljubljana, Vransko, Slovenske Konjice in Hrušica s svojimi ekipami nadzornikov prometa skrbijo za nenehni nadzor prometa in zagotavljajo optimalno varnost ter pretočnost slovenskih avtocest in hitrih cest. V letu 2019 je začel delovati Glavni nadzorni center (GNC), lociran v Dragomlju. Pokriva celotno območje AC/HC v Republiki Sloveniji, povezuje regionalne nadzorne centre in usklajuje akcije med njimi. Med drugim skrbi za nadzor in vodenje prometa na državni ter mednarodni ravni.

Ozaveščanje o pomenu varne vožnje in obveščanje o prometni pretočnosti

Družba DARS, d. d., si prizadeva, da zagotavlja pogoje za varno vožnjo in da v največji mogoči meri zagotavljamo prometno pretočnost.

Za zagotavljanje prometne varnosti si prizadevajo tudi druge institucije, ki pomembno vplivajo na večjo ozaveščenost uporabnikov, DARS, d. d., pa pri teh vsebinah tvorno sodeluje oz. nekaj dejavnosti (predvsem tiste, ki se tičejo zgolj prometa po AC/HC) izvaja sam.

S ciljem, da se zagotovi čim višja stopnja prometne varnosti, so se izvajale kampanje:

- **Pripravi se na zimsko sezono**
https://www.dars.si/Dokumenti/Medijsko_sredisce/Informativne_kampanje/Zimska_sezona_1047.aspx
- **Če želimo varne AC, jih moramo obnavljati**
https://www.dars.si/Dokumenti/Medijsko_sredisce/Obnavljamo_za_vas_1038.aspx
- **Varnostna razdalja**
https://www.dars.si/Dokumenti/Medijsko_sredisce/Informativne_kampanje/Varnostna_razdalja_1060.aspx
- **Povezani v varno omrežje**
 - Za mirno pot: <https://www.youtube.com/watch?v=pxHUfZxjzKU>
 - 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>
 - Varo skozi predor: <https://www.youtube.com/watch?v=-XwQi2TcOvA>
- **Skupaj za večjo varnost ob začetku motoristične sezone** – treningi varne vožnje za motoriste
- **Videonapoved tedenske prometne napovedi**
- **Sodelovanje z Zavodom VOZIM** v obliki inovativnih interaktivnih delavnic »Še vedno vozim – vendar ne hodim«, ki potekajo na osnovi pripovedi osebne izkušnje poškodovancev v prometnih nesrečah. Zavod je svoje dejavnosti glede na velik problem alkoholiziranosti med mladimi in posledično zaradi hudih posledic nadgradil z akcijo »Heroji furajo v pižamah«.
- **Sodelovanje pri projektu Sožitje**, ki ga organizira AVP, kjer se usposablajo starejši vozniki in voznice. Namen usposabljanj je, da bi se starejši vozniki in voznice na naših cestah čim dlje počutili varne in da bi čim dlje ostali mobilni.
- **»Reši življenje«**
Upoštevaj pravilno razvrščanje ob zastoju na avtocesti in na ta način prispevaj k temu, da bodo intervencijske vožnje reševalcev do prometne nezgode potekale čim hitreje. Uporaba tega prometnega pravila glede obvezne

³⁴ GRI GS 103-1,103-2,103-3, 416, 416-1.

³⁵ GRI 103-2, 103-3.

vzpostavitve reševalnega pasu se je v zadnjih letih sicer izboljšala, vendar je ob nastanku prometne nezgode na neki lokaciji še vedno smiselno pravilo objaviti oz. ga ponoviti. Tudi mediji so to preventivno vsebino pripoznali kot pomembno in se mnogokrat objavi skupaj z objavo informacije o prometni nezgodi (Val 202).

- **»Upoštevaj varnostno razdaljo«**

oziroma upoštevaj prometno pravilo dvesekundnega (2) razmika med vozili, ki vozijo v isti smeri, je pomembno predvsem zaradi dokazanega dejstva, da bi bilo na vseh cestah manj prometnih nezgod, če bi bile razdalje med vozili v prometu pravilne (ustreznejše). Preventivna vsebina je še vedno aktivna predvsem na lokacijah, kjer smo vzpostavili dodatno prometno signalizacijo tako imenovane strešice, ki voznikom, ki vozijo po AC/HC nazorno prikaže, koliko mora znašati razdalja med vozili pri predpisani vozni hitrosti (130 km/uro). Poleg tega so vzpostavljeni transparenti na nadvozih nad AC in transparenti na počivališčih. Tudi ta vsebina je mnogokrat sporočena v medijih.

- **»Vozi desno, prehitvaj levo«**

je preventivna vsebina, ki jo je DARS, d. d., začel objavljati septembra jeseni 2019. Skupaj z AVP smo ugotovili, da so navade voznikov neustrezne, saj vozniki vozijo po prehitevalnem pasu AC/HC kljub temu, da je vozni pas prost. Dogovorjeno je bilo, da se lahko na portalih AC/HC ta vsebina objavlja takrat, ko ni drugih aktivnih dogodkov in ko promet na voznem pasu ne presega 1200 vozil/uro. Ko je promet gost, pa te vsebine niso več ustrezne, saj se pogoji takšne vožnje spremenijo in teh objav ni. Po tiskovni konferenci, ki jo je organizirala AVP, smo prejeli veliko pozitivnih mnenj glede akcije.

Slika 26: »Vozi desno, prehitvaj levo«



- Zelo odmevna je bila akcija »Umirjeno pridem hitreje«, ki je potekala od 4. 11. do 8. 11. 2019 v sodelovanju z Valom 202 in oddajo Avtomobilnost. Mediji so v jutranji prometni konici nagovarjali uporabnike k umirjeni vožnji z ustrezno varnostno razdaljo. Glede na podatke s števecv prometa smo zaključno oddajo Avtomobilnost in akcijo na Valu 202 zaključili z ugotovitvijo, da so nagovori uporabnikom bili dobrodošli. V opazovanem tednu je bilo vreme različno (tudi deževalo je), dogajale so se prometne nezgode. Vendar:
 - varnostne razdalje so bile ustrezne;
 - prometni pretok je bil soliden (na dolenski AC celo zelo dober);
 - prometno je štajerska AC (ŠAC) tako rekoč neobvladljiva oz. povedano drugače, če želimo izboljšati pretočnost na ŠAC, je nujno treba znižati obremenitve (manj vozil). Drugega nasveta po opazovanem tednu ni bilo mogoče ugotoviti.
- Še vedno smo aktivni v zvezi s pobudami glede **spremenbe in dopolnitve Zakona o pravilih cestnega promet (ZPrCM)**, ki jih redno posredujemo na pristojno MZI.

Slika 27: Spremenljiva prometna signalizacija: »Bodite pozorni«



Izvajanje ukrepov na področju prometa in skrbi za varnost uporabnikov

- Ureditev izletnih con
- Umirjanje hitrosti in povečanje pretočnosti
- Menjava varnostnih ograj in prometne signalizacije
- Dodatna signalizacija za varnostno razdaljo
- Postavitev varnostnih ograj na objektih za preprečevanje zdrsav vozil z objektov
- Zamenjava kašipotne signalizacije na izvozih z avtocest
- Zamenjavo zaključnic in postavitev dodatnih varnostnih ograj ter postavitev blažilnikov trkov

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

- Integracija LED-smernikov Goli vrh v SNVP
- Integracija nove spremenljive prometne signalizacije (SPS) na nadzorni točki (NT) Torovo v sistem za nadzor in vodenje prometa (SNVP)
- Integracija nove SPS na NT Log v SNVP
- Integracija nove SPS na NT Dob v SNVP
- Postavitev in integracija nove SPS SNVP AC Brezovica–Divača z odsekom AC razcep Gabrk–Sežana (NC Kozina) – delno
- Postavitev in integracija nove SPS SNVP del severna, vzhodna in južna ljubljanska obvoznica ter odsek AC Zadobrova–Lukovica (NC Ljubljana) – delno
- Obnova portalov in integracija nove SPS v SNVP (Senožeče, Kastelec, Dekani, Bertoki 1, Bertoki 2)
- Obnova portala Fram–Slivnica in portala na mostu čez Muro
- Implementacija novih števecv prometa s prepoznavanjem nasprotne vožnje
- Implementacija novih IP-kamer za izvajanje videonadzora
- Implementacija pilotskega projekta C-ITS

Izvajanje evropskih projektov

V sklopu evropskega projekta Crocodile se nadaljujejo projekti v smeri izmenjave prometnih podatkov s sosednjimi državami. V letu 2019 se je zaključil projekt Crocodile II, ki je temeljil na zbiranju podatkov (namestitve detektorjev). Izvaja se projekt Crocodile III, ki temelji na prenovi NC v smislu boljše izmenjave podatkov.

V okviru evropskega projekta C-Roads so se izvedle implementacije pilotnih projektov, tako z mikrovalovno kot mobilno tehnologijo na območju primorske avtoceste. Potrjena pa je bila tudi prijava oz. nadaljevanje tega projekta C-Roads II.

V letu 2019 se je pripravila tudi prijava novega projekta pod okriljem ERTICA. Cilj projekta je preizkusiti delovanje pete generacije mobilnega omrežja (tehnologije 5G). V projektu želimo integrirati upravljanje in vodenje prometa s pametnimi omrežji in pametnim mestom.

Skupaj z Asfinagom smo pristopili k pilotskemu projektu uporaba optičnih vlaken za namen detekcije prometa. Projekt je bil v letu 2019 potrjen za sofinanciranje iz EU, izvedba pa se predvideva v letu 2020.

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.

1.5.4.2 Predstavitev posameznih projektov

Prek novih nadzornih točk do prisotnosti brežibnih vozil na AC

Za zagotavljanje učinkovitega nadzora nad različnimi vrstami vozil smo v sklopu rušenja cestninskih postaj vzpostavili nadzorne točke. V sklopu nadzornih točk je na odseku postavljen sklop spremenljive signalizacije, ki samodejno izloča določeno vrsto vozil.

Projekt je umeščen v strateške cilje družbe DARS, d. d., v okviru katerih želimo na avtocesti zagotoviti brežibna vozila, spočite in trezne voznike ter pravilno naložen tovor. Nadzorne točke pomenijo tudi veliko novih prometnih programov na spremenljivi signalizaciji, s katero bomo izločali različne vrste vozil.

Slika 28: Nadzorna točka



Slika 29: Izločanje vseh vozil na nadzorno točko

	SPZ tip D	
	SPZ tip B	
	SPIS-ZZZ+Z + 150	
	0	
	SPIS-ZZZ - 500	
	SPIS-ZIZ1 -1000	
	SPIS-SZ -2000	

Z večanjem prometa večje obrabe cestišč in s tem vedno pogostejše obnove vozišč

Seveda brez obnov vozišč ob takšni rasti prometa ne gre. Obseg obnov je iz leta v leto večji, so pa obnove vsekakor velik dejavnih izboljšanja prometne varnosti: širša vozišča, novejši materiali, preglednost itn.

Večje obnove so pogojene tudi z dolgotrajnimi zapori in večjimi nesrečami (neupoštevanje varnostne razdalje, hitrosti itn.). Velik napor za zagotavljanje prometne varnosti namenjamo poteku delovne zapore na lokaciji delovišča, saj je nevarnost nesreče na teh lokacijah zelo velika. Tudi v letu 2019 smo veliko napora vložili v varnost zapor pri izvajanju večjih obnovitvenih del. Pripravljamo pa se na večji obnovi na naših avtocestah: obnova predora Golovec in Pletovarje/Golo rebro.

Slika 30: Obnova AC-odseka



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

Sanacija elektrostrojne opreme v predorih

Vsi predori na SLO AC so skladni z določbami evropske direktive. Pripravljajo se novi projekti na podlagi analiz tveganja, kjer se sledi tudi novim tehničnim zahtevam, da se zagotovijo prometna varnost, ekonomičnost gradnje, uporabe in vzdrževanja cestnih predorov. Iz tega naslova smo že izvedli prenove hidrantnih omrežij v predorih Trojane, Podmilj in Jasovnik. Posodobljene so bile radijske zveze DARS v predorih, kjer je bil opravljen prehod na digitalne radijske zveze, v vse predore pa so se implementirale tudi radijske zveze TETRA za policijo. Pripravljena je tudi tehnična dokumentacija za izvedbo prezračevanja v predorih Golovec, Pletovarje in Golo rebro. Začelo se je uvajanje LED-razsvetljave v predore. Pomemben vidik pa je vzpostavitev dolgoročnega načrta obnov.

Vzpostavljanje spremenljive prometne signalizacije

S postavitvijo nove spremenljive prometne signalizacije (SPS), ki je opremljena tudi z novimi videonadzornimi kamerami in mikrovalovnimi detektorji, ter z nameščanjem novih samodejnih števcov prometa, ki zaznavajo tudi vožnjo v nasprotno smer, zagotavljamo večjo preglednost nad stanjem prometa, vse z namenom boljšega obveščanja uporabnikov in povečanja prometne varnosti.

V letu 2019 je bilo na avtocestnih odsekih ljubljanske obvoznice s priključnimi kraki od Grosuplja in Lukovice ter na avtocesti proti Primorski postavljenih deset novih portalov z obojestransko spremenljivo prometnoinformativno signalizacijo. Obnovljena sta tudi dva portala med Brezovico in razcepom Koseze, en portal pa se je dogradil s prometno signalizacijo še na drugi strani. Obnovljenih je bilo pet portalov s SPS na Primorskem: Senožeče, Kastelec, Dekani, Bertoki 1, Bertoki 2.

Vsa nova prometna oprema se je integrirala v sistem za nadzor in vodenje prometa (SNVP) v nadzorna centra Ljubljana in Kozina, kjer nadzorniki prometa 24 ur na dan spremljajo in vodijo promet na avtocestah in hitrih cestah.

Slika 31: Spremenljiva prometna signalizacija.



Slika 32: Nove nadzorne kamere na avtocestni trasi



Postavitev novih nadzornih kamer na avtocestni trasi

DARS ima več kot 1400 videonadzornih kamer, ki so postavljene v predorih, na nekdanjih in obstoječih cestninskih postajah, na nevarnih odsekih, nadzornih točkah ter v objektih. Vse kamere so prek optičnih prenosov povezane v nadzorne centre. Na kompletni trasi se je s projektom IPK2 in IPK3 v letu 2019 vgradilo 69 kamer, in sicer na trasi A1 je vgrajenih 44 vrtljivih kamer in ena fiksna kamera, na trasi A2 je vgrajenih 14 vrtljivih kamer, na trasi A3 so vgrajene štiri vrtljive kamere, na trasi H3 so vgrajene štiri vrtljive kamere, na trasi H5 sta vgrajeni dve vrtljivi kameri. Na vsaki lokaciji sta nameščeni dve vrtljivi IP-kameri. Kameri sta nameščeni na steber višine 6 ali 8 m.

Slika 33: Vgradnja števecv prometa na počivališčih



Štetje prometa se izvaja z induktivnimi zankami, ki se vgradijo v cestišče. V 2019 smo štetje prometa vzpostavili na 78 novih števnih pasovih z namestitvijo 44 novih samodejnih števecv prometa. Na vseh lokacijah je s temi zankami mogoče spremljati, detektirati nasproti vozeča se vozila. S števnimi napravami smo na izvozi in uvozi opremili tudi tri počivališča, ki bodo namenjena testnemu spremljanju števila tovornih vozil oz. zasedenosti počivališča.

Slika 34: SOS-stebriček na avtocesti



SOS-stebrički na 2 km – hitro lociranje kličočega

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

I.5.4.4 Zagotavljanje telekomunikacij

V letu 2019 je DARS, d. d., nadaljeval nadgradnjo oziroma dogradnjo lastnega komunikacijskega omrežja. V ta namen je bilo izvedeno posodabljanje komunikacijske opreme v smislu zagotavljanja zanesljivosti in vedno večjih prenosov podatkov (ACB Maribor, RNC in ACB Ljubljana, ACB Kozina, lokacije nekdanjih cestninskih postaj ...).

Na področju optične infrastrukture se je povečala kapaciteta z vgradnjo optičnih kablov z več optičnimi vlakni. Položenih je bilo dodatno nad 100 km optičnih kablov z več kot 6000 km optičnih vlaken. Zaradi specifične gradnje optičnega omrežja je dovolj optičnih vlaken ostalo neizkoriščenih in so namenjena zakupu zunanjim uporabnikom, kar za družbo predstavlja dodaten vir prihodkov.

Še naprej se zagotavlja in širi Wi-Fi-dostop do spleta na počivališčih. Izvajale so se trženske dejavnosti na področju širokopasovnega Wi-Fi-dostopa ciljni skupini, voznikom tovornih vozil, na 27 lokacijah. Ponudba širokopasovnih storitev na avtocestnih počivališčih za uporabnike avtocest pripomore k izboljšanju podobe, prepoznavnosti in varnosti avtocestnega omrežja.

Slika 35: Lokacije zagotavljenega Wi-Fi-dostopa do spleta na AC in HC s strani DARS, d. d.



I.5.4.5 Izvajanje evropskih projektov

Vzpostavljanje interoperabilnosti prek 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. V letu 2019 so se postavile osnove za testiranja tako za mikrovalovno tehnologijo 5G kot tudi za mobilno tehnologijo LTE in tudi že izvedli uspešni testi delovanja. Mobilno tehnologijo preizkuša že več kot 1000 uporabnikov.

Slika 36: Različne tehnologije sistemov C-ITS



Sistemi za nadzor in vodenje prometa ter izmenjava prometnih informacij

V okviru Instrumenta za povezovanje Evrope (CEF) se je zaključil projekt CROCODILE 2. Nadaljuje pa se projekt CROCODILE 3, ki je namenjen sofinanciranju dejavnosti 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 dejavnosti na področju nadzora in vodenja prometa (zbiranje in obdelava prometnih podatkov, obveščanje o stanju prometa, nadgradnja elektronske in strojne opreme). Pripravljajo pa se tudi mednarodni načrti vodenja prometa.

Slika 37: Sistemi za nadzor in vodenje prometa, izmenjavo prometnih informacij ter zagotavljanje informacij uporabnikom



Mednarodno sodelovanje pri razvoju avtonomne vožnje

V letu 2018 je bil podpisan Memorandum o soglasju o čezmejnem sodelovanju pri razvoju in preizkušanju električnih, povezanih in avtonomnih mobilnostnih storitev med Zveznim ministrstvom za promet, inovacije in tehnologijo Republike Avstrije, Ministrstvom za državni razvoj Madžarske in Ministrstvom za infrastrukturo Republike Slovenije. Na podlagi tega se je pripravil tudi memorandum o soglasju med družbami DARS, d. d., ASFINAG in MAGYAR KÖZÚT o tripartitnem sodelovanju na področju kooperativne, povezane in avtonomne mobilnosti (CCAM) cestnih operaterjev v Sloveniji, Avstriji in na Madžarskem. Ta bo vsem udeležencem omogočal pridobivanje skupnega znanja in usklajenega razvoja pri dejavnostih CCAM. V okviru tega so se izvajale dejavnosti v šestih delovnih skupinah:

- Komunikacijska infrastruktura za avtonomno vožnjo,
- Kooperativni inteligentni transportni sistemi C-ITS,
- Fizična in digitalna infrastruktura (HD road and map),
- Mednarodno vodenje prometa,
- Testiranje avtonomne vožnje na avtocestah,
- Pravila in zakonodaja za avtonomno vožnjo.

Polnilnice za električna vozila na celotnem avtocestnem križu

DARS, d. d., na avtocestnem križu spodbuja »zeleni 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. Pri projektu, sofinanciranem s sredstvi EU, je bilo vzpostavljenih 26 hitrih polnilnic, ki uporabnikom električnih vozil omogočajo polnjenje s 50 kW DC in hkrati 43 kW AC. Prav tako se je pripravila Strategija delovanja v postopkih vzpostavitve ustrezne infrastrukture za oskrbo vozil z alternativnimi pogonskimi elementi.

Slika 38: Lokacije elektropolnilnic



1.5.4.6 Zagotavljanje prometnih informacij

Na evropski ravni so prometne informacije v Sloveniji optimalno obdelane in posredovane uporabnikom. Prometni dogodki so v Sloveniji zelo hitro zaznani, informacije pa uporabnikom dosegljive že v nekaj sekundah. Kanali, po katerih se pretakajo informacije, so vsako leto številnejši, saj različni uporabniki (glede na starost in vrsto prevoznega sredstva) uporabljajo različne komunikacijske kanale.

DARS razvoju informacijskih kanalov in zaznave dogodkov sledi na način, da redno uvajamo nove tehnologije, uvajamo pilotne sisteme in smo vključeni v mednarodne delovne skupine na tem področju.

Prometnoinformacijski center: vir verodostojne in ažurne prometne informacije

Vsebine na spletni strani www.promet.si, ki jih uporabniki najbolj spremljajo:

- dogodki in potek prometa na zemljevidu,
- cestne kamere,
- cene goriva,
- merilna mesta sistema Burja,
- virtualni asistent Stane.

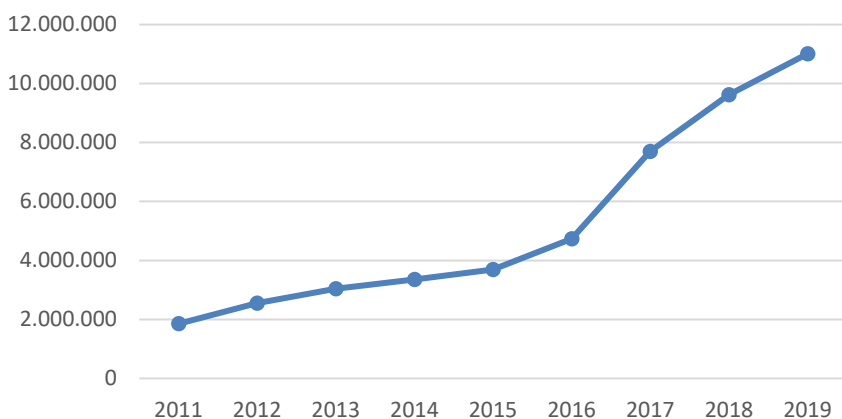
Poleg tega je na voljo še možnost ustvarjanja lastnega uporabniškega računa (Moj PIC), prek katerega se uporabniki lahko naročijo na številne informacije po e-pošti, npr. na tedensko prometno napoved, posebna opozorila za tovornjake ipd.

Prometnoinformacijski center je v zadnjih 13 letih:

- posredoval več kot 460.000 informacij o dogodkih na državnem cestnem omrežju: v povprečju 32.680 na leto, 2723 na mesec in 91 na dan;
- samo v zadnjih osmih letih so operaterji v PIC-u sprejeli že več kot 1.000.000 klicev, spletno stran pa je v tem času obiskalo več kot 10.000.000 različnih uporabnikov.

Rast prometa in števila dogodkov kaže razlika med dogodki prvo leto delovanja PIC-a (2006) in leta 2019. Leta 2006 je PIC poročal o 11.545, leta 2019 pa o 107.346 dogodkih.

Slika 39: Aktivna uporaba prometnih informacij

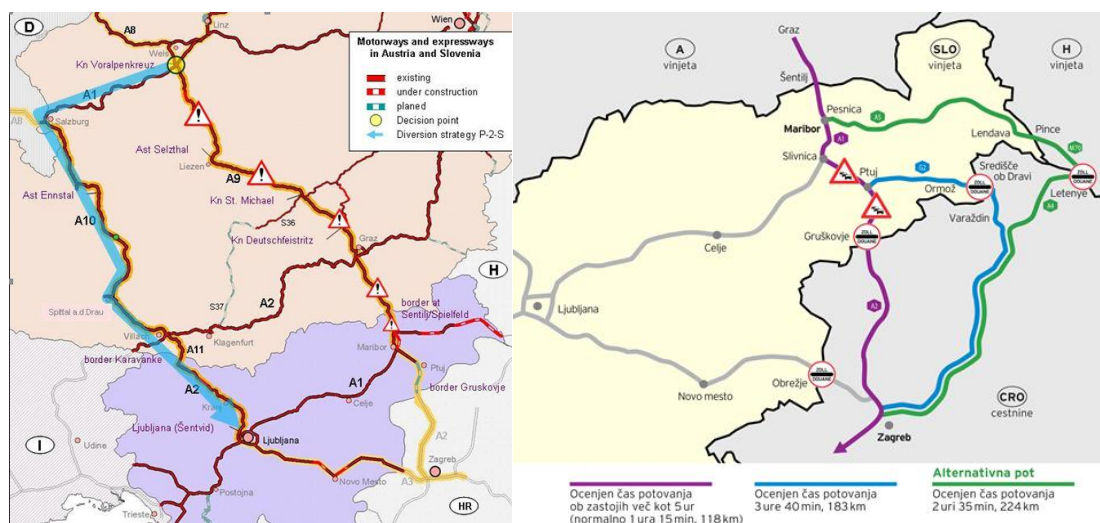


Prikaz aktivne uporabe prometnih informacij prikazuje uporabo več kanalov, prek katerih uporabniki dostopajo do prometne informacije (splet, Twitter, aplikacija za mobilne naprave, klici v PIC).

Mednarodno vodenje prometa (Traffic management plan – TMP)

V DARS, d. d., že več let aktivno sodelujemo s sosednjimi državami na področju mednarodnega vodenja prometa.

Slika 40: TMP Salzburg–Zagreb in TMP Gruškovje



V letu 2018 smo začeli nov projekt: Izdelava mednarodnih načrtov vodenja prometa z vsemi sosednjimi državami. V letu 2019 so bili načrti usklajeni, izdelani, prva testiranja so bila uspešna in sistem je predan v uporabo nadzornim centrom

upravljavcev avtocest iz petih držav (Avstrije, Hrvaške, Italije, Madžarske in Slovenije). Nekateri centri so načrte že neposredno vgradili v svoje informacijske sisteme, nekateri pa to načrtujejo za leto 2020. Gre za prvi povsem digitaliziran sistem mednarodnega vodenja prometa v Evropi. S tem je narejen velik korak k hitrejšemu in mednarodno usklajenemu obveščanju in vodenju prometa na glavnih cestnih povezavah v tem delu Evrope. S tem je tudi močno izboljšán odziv na večje nepredvidene izredne dogodke, ki zahtevajo takojšnje operativno mednarodno usklajevanje.

1.5.4.7 DarsGo – uvedba elektronskega cestninskega sistema³⁶

Po uspešni uvedbi elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku za vozila z največjo dovoljeno maso (NDM) nad 3,5 t (sistem DarsGo) v letu 2018 smo za zagotavljanje stabilnega delovanja sistema v letu 2019 izvajali dejavnosti za odpravo pomanjkljivosti, uvajali spremembe in nadgradnje sistema predvsem v smislu zagotavljanja še prijaznejšega sistema za uporabnike – stranke in tiste, ki sistem upravljajo, ter uvajali izboljšave na podlagi ugotovitev v prvem letu delovanja sistema. Veliko izboljšav je bilo narejenih na sistemu za nadzor, ki zagotavlja, da se uporabniki ne izogibajo plačevanju cestnine. Dobro delujoč sistem nadzora je ključen za zagotavljanje prihodka od cestnine tovornih vozil.

Slika 41: Vozilo pod nadzornim portalom



³⁶ GRI GS 102-2.

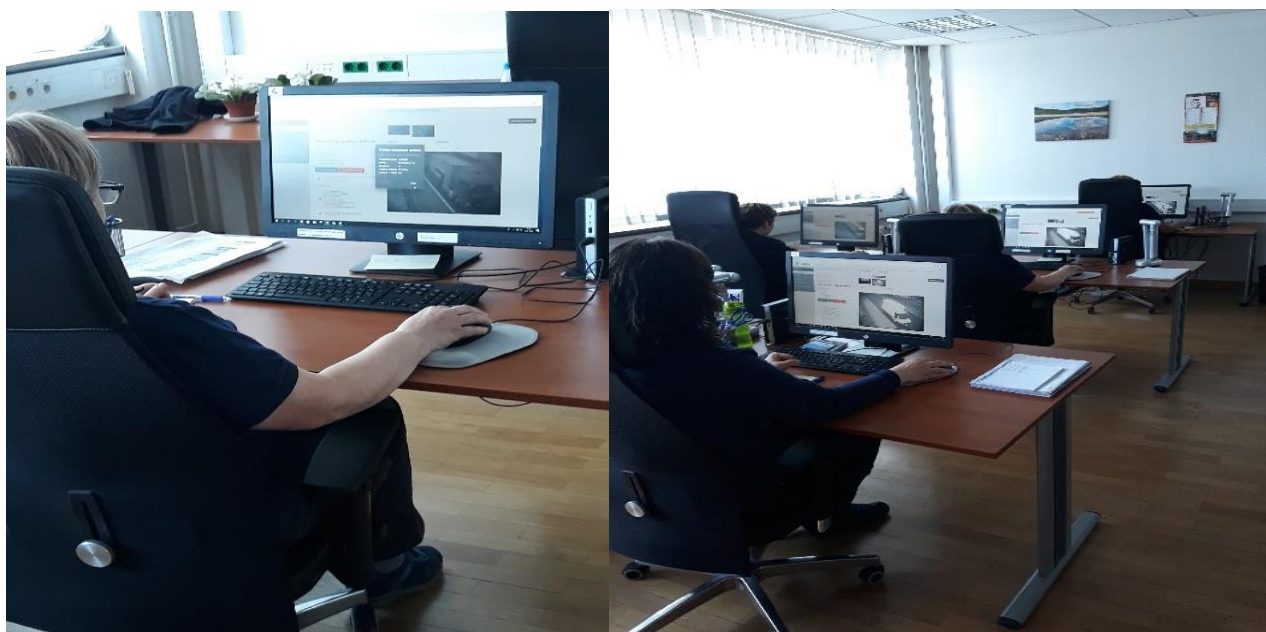
Slika 42: Naprava DarsGo



Slika 43: Ekipa cestninskih nadzornikov pred svojimi vozili



Slika 44: Delo v Operativnem centru cestninskega nadzora

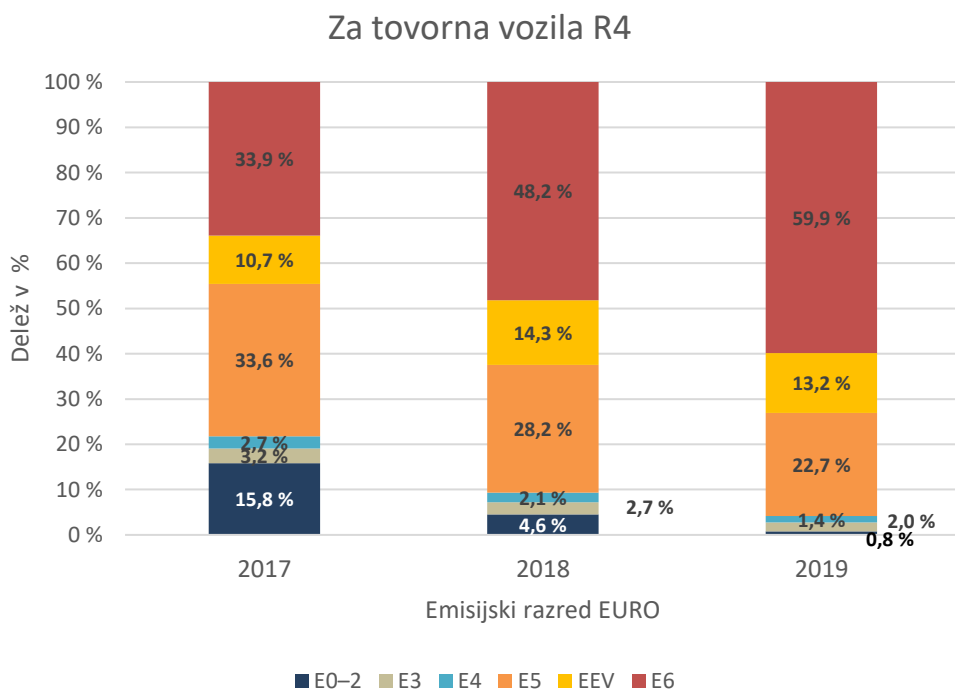
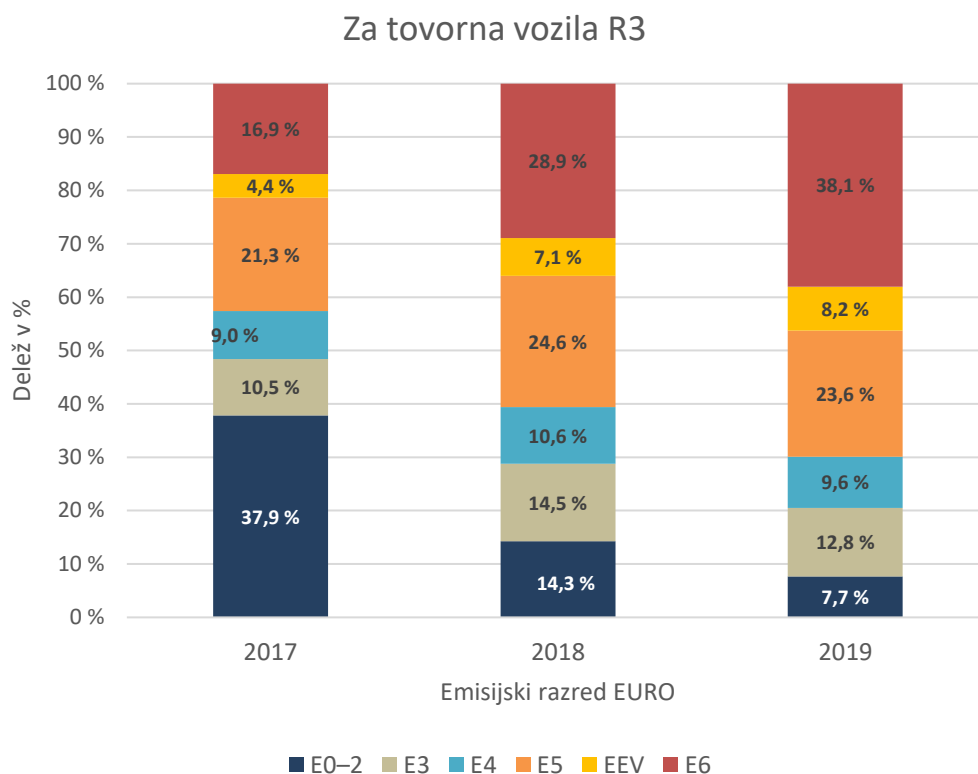


Prihodki od cestninjenja vozil nad 3,5 t NDM so bili v primerjavi z letom 2018 (do vključno 31. 3. 2018 smo cestnili s starim sistemom, od 1. 4. naprej pa s sistemom DarsGo) v letu 2019 za 3 % višji. Število cestninjenih kilometrov v sistemu DarsGo v letu 2019 v primerjavi z 2018 večje za 6,4 % (v primerjavi z letom 2017 pa kar za 17,3 %). Delno je to posledica tega, da se je v letu 2018 prve tri mesece cestnilo še v starem cestninskem sistemu, s katerim ni bilo mogoče cestniti celotnega omrežja, v letu 2019 pa smo celo leto cestnili celotno omrežje, delno pa je to posledica realne rasti prometa težkih vozil.

Razlog za odstopanje med rastjo prihodkov in številom cestninjenih kilometrov je v cenovni politiki. V starem sistemu se je za določen delež vozil (predvsem občasni uporabniki) cestnina plačevala neposredno na cestninskih postajah (z gotovino, plačilnimi karticami, brez ustrezno personaliziranih elektronskih medijev) in ob sprotnem plačevanju cestnine niso bili upravičeni do diferencirane cestnine ne glede na to, kateremu emisijskemu razredu EURO so pripadali, ter so plačevali polno cestnino. V sistemu DarsGo je treba obvezno pridobiti napravo DarsGo, zato so vsa vozila registrirana v sistem na podlagi dokumentov, ki izkazujejo dejanski emisijski razred EURO. Večina (87 %) težkih vozil, ki uporabljajo naše cestninsko omrežje, je v emisijskih razredih E5, E6 in EEV, torej sodijo med »čista« vozila. Na osnovi podatkov na novo registriranih uporabnikov oz. vozil ugotavljamo, da se bo razmerje še izboljševalo, kar bo zahtevalo ustrezne spremembe v cenovni politiki, če bomo želeli zagotavljati ustrezno raven prihodkov iz naslova cestninjenja teh vozil.

V spodnjih grafikonih je razvidno, kako se je v letih 2017–2019 zmanjševal delež »umazanih« vozil in naraščal delež »čistejših«, to je tistih, ki so v emisijskih razredih EURO EEV in VI.

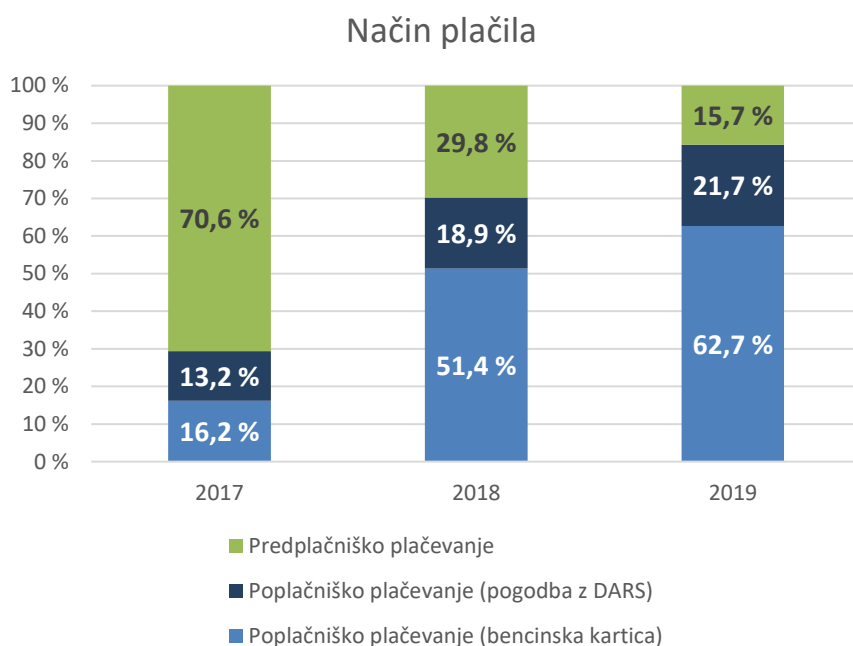
Slika 45: Emisijski razredi EURO



Delovanje cestninskega sistema DarsGo je zanesljivo, družba DARS, d. d., obvladuje vsa tveganja, ki bi lahko ogrozila prihodke od cestninjenja težkih vozil.

Družba DARS, d. d., je takoj po uspešnem zagonu sistema DarsGo začela odstranjevati cestninske postaje. Vse razen ene so bile odstranjene do konca leta 2019.

Slika 46: Načini plačila



Uvedba sistema DarsGo ima tudi pozitivne okoljske in gospodarske učinke za vozila z največjo dovoljeno maso (NDM) nad 3,5 t. Center za energetske učinkovitost Instituta Jožef Stefan je v okviru raziskovalne naloge ovrednotil učinke uvedbe elektronskega cestninskega sistema DarsGo na zmanjšanje porabe goriva in posledično zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida (CO₂) in emisij dušikovih oksidov (NO_x) ter prašnih delcev (PM_{2.5}).

V starem cestninskem sistemu se je pri zaustavljanju in ponovnem speljevanju vozil na cestninski postaji povečala poraba, kot je za posamezne skupine vozil prikazano v spodnji preglednici. Ob upoštevanju, da je pretežni del težkih tovornih vozil predhodno že uporabljal sistem ABC, so relativni prihranki nekoliko manjši. Podrobnejši prikaz učinkov je opredeljen v poglavju I 5.6.7.

Preglednica 9: Povzetek rezultatov preračuna vožnje vozil za avtobuse razreda 3 ter tovorna vozila razredov 3 in 4

	Avtobus Razred 3		Tovorno vozilo Razred 3		Tovorno vozilo Razred 4	
Prejšnji režim vožnje skozi cestninsko postajo	ABC 	Ustavljanje 	ABC 	Ustavljanje 	ABC 	Ustavljanje
Čas t [s]	38,99	59,89	38,29	34,57	47,4	78,26
Energija E [kWh]	2,52	4,88	1,91	4,41	5,64	10,67
Ekvivalent dizelskega goriva [l]	0,25	0,49	0,19	0,44	0,56	1,07

I.5.4.8 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje³⁷

V družbi DARS, d. d., že vrsto let dajemo velik poudarek preventivnemu prepoznavanju potencialnih nevarnosti, ki vplivajo na varnost in zdravje vseh naših deležnikov, kar se kaže v tehničnih ukrepih, sprejetih na cesti, pri nabavi nove delovne opreme in v organizacijskih ukrepih. Osnovo nam predstavljata načrt prometne varnosti ter ocena tveganj za varnost in zdravje delavcev pri delu, v katerih so opredeljeni ukrepi in smernice za preprečevanje poslabšanja zdravja s strani relevantnih deležnikov (zaposleni, zunanji izvajalci, uporabniki idr.). Ukrepe podrobneje navajamo v okviru točke I.5.5.5 Oblikovanje varnega delovnega okolja.

V letih 2018 in 2019 v družbi DARS, d. d., ni bilo izrečenih inšpekcijskih ukrepov s strani Inšpektorata Republike Slovenije za delo.

V okviru poglavja I.5.6.1 Sistemsko upravljanje okolja in energije, v podpoglavju »Doseganje skladnosti«, navajamo inšpekcijske preglede, odločbe s področja varstva okolja v letu 2019, kot sledi, da na področju okolja in energije ni bilo pomembnih odstopanj od zakonskih in drugih zahtev. Na podlagi več inšpekcijskih pregledov je bilo leta 2019 izdanih deset odločb s strani različnih organov, ki so bile realizirane (s strani okoljske in kmetijske inšpekcije, Inšpektorata za okolje in prostor ter Inšpektorata za infrastrukturo idr.), denarnih kazni ni bilo.

I.5.4.9 Zasebnost strank

Družba DARS, d. d., namenja posebno pozornost obdelovanju osebnih podatkov v skladu z veljavno zakonodajo. V letu 2017 se je družba začela aktivno pripravljati na nove obveznosti upravljavcev osebnih podatkov, ki jih je prinesla Splošna (EU) uredba o varstvu osebnih podatkov 2016/679, ki se uporablja od 25. 5. 2018.

V letih 2018 in 2019 so bili sprejeti različni ukrepi za zagotavljanje skladnosti obdelave osebnih podatkov z zakonodajo, posebna pozornost pa se namenja tudi varovanju podatkov.

Imenovana je pooblaščenca oseba za varstvo osebnih podatkov, v notranjih aktih so določene odgovorne in pooblaščenice osebe za obdelovanje osebnih podatkov, opredeljeni so način, namen in pravne podlage za obdelavo podatkov ter uporabniki osebnih podatkov, s čimer se zagotavlja zakonitost obdelave in varstvo podatkov.

Strojna in programska oprema je varovana v skladu z notranjimi akti in načeli upravljanja dostopov do informacijskih virov. Dostop do evidenc dejavnosti obdelave podatkov je zavarovan tako, da zahteva avtorizacijo in identifikacijo posameznega uporabnika, da je dostop omogočen le pooblaščenim osebam.

Na področju varstva osebnih podatkov je bilo organizirano izobraževanje za zaposlene, ki se pri svojem delu srečujejo z osebnimi podatki. Različne oblike izobraževanja zaposlenih na tem področju se bodo kontinuirano izvajale tudi v prihodnje, saj ozaveščeni zaposleni lahko bistveno pripomorejo k skladnosti obdelave osebnih podatkov v družbi.

V letu 2019 smo prejeli in obravnavali šest zahtev posameznikov za seznanitev z lastnimi osebnimi podatki.

Informacijski pooblaščenec v letu 2019 ni uvažal postopkov zoper družbo DARS, d. d., že prej začeti postopki pa še niso zaključeni.³⁸

Varovanje osebnih podatkov strank v sistemu DarsGo 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 sistemu DarsGo sta upoštevana Splošna (EU) uredba 2016/679 o varstvu osebnih podatkov ter Direktiva 2002/58/ES v zvezi z obdelavo osebnih podatkov in zaščito zasebnosti v sektorju elektronskih

³⁷ GRI GS 416-2.

³⁸ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 418, 418-1.

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.

I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi³⁹

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

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

V DARS, d. d., se zavedamo, da so visoko motivirani, zavzeti in ustrezno usposobljeni zaposleni ključni za uspeh ter doseganje in preseganje zastavljenih strateških ciljev. Zavedamo se, da prav zaposleni s svojim znanjem, predanostjo in pripadnostjo ustvarjajo ključno dodano vrednost za našo organizacijo, zato na področju razvoja zaposlenih sledimo strateškemu ciljem, ki so opredeljeni v Strategiji DARS, d. d., 2017–2020:

1. sodelavcem omogočamo nenehno krepitev njihove kompetentnosti v okviru internih in eksternih strokovnih usposabljanj ter spodbujamo njihov osebnostni razvoj;
2. skrbimo za razvoj vodij in njihovih kompetenc ter jih spodbujamo v smeri voditeljstva;
3. prizadevamo si za oblikovanje ustvarjalnega, varnega in zanimivega delovnega okolja, v katerem:
 - skrbimo za varnost in zdravje zaposlenih;
 - zaposlenim omogočamo lažje usklajevanje družinskih in delovnih obveznosti v okviru ukrepov polnega certifikata Družini prijazno podjetje;
 - obravnavamo in nagrajujemo predloge izboljšav in dobrih idej zaposlenih;
 - podeljujemo priznanja in pohvale zaposlenim za njihove delovne dosežke ter prizadevnost pri delu;
 - skrbimo za dobro medgeneracijsko sodelovanje;
 - zaposlenim zagotavljamo visoko raven 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 ter v Darsovem kodeksu ravnanja.

I.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih

Ključni podatki o zaposlenih so zbrani na osnovi kadrovskih evidenc.⁴⁰

Preglednica 10: Ključni podatki o zaposlenih v DARS, d. d., za obdobje 2018–2019⁴¹

	2018	2019
Stanje zaposlenih v DARS, d. d. ⁴²		
Število zaposlenih v DARS, d. d. – z nadomeščanji	1232	1257
Število zaposlenih v DARS, d. d. – brez nadomeščanj	1228	1249
Demografski podatki o zaposlenih		
Povprečna starost zaposlenih	45,7 leta	46 let
Odstotek zaposlenih žensk	25,4 %	25,6 %
Število zaposlenih moških	919	935
Število zaposlenih žensk	313	322

³⁹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 202-1.

⁴⁰ GRI GS 102-8.

⁴¹ GRI GS 401-1.

⁴² GRI GS 401-1.

Izobrazbena struktura zaposlenih		
Odstotek zaposlenih z največ IV. stopnjo izobrazbe	37 %	35,9 %
Odstotek zaposlenih s V. stopnjo izobrazbe	32,6 %	32,8 %
Odstotek zaposlenih s VI. stopnjo izobrazbe	17,8 %	18,2 %
Odstotek zaposlenih s VII. ali višjo stopnjo izobrazbe	12,6 %	13,1 %
Socialna varnost zaposlenih v DARS, d. d.		
Število dodeljenih solidarnostnih pomoči	54	59
Število delavcev s priznano invalidnostjo	40	43
Število uvedenih postopkov za priznanje invalidnosti	32	27
Število prijav v prostovoljno pokojninsko zavarovanje	79	52
Stopnja bolniškega staleža	5,9 %	6,58 %
Razvoj zaposlenih – izobraževanje in usposabljanje		
Obseg izobraževanj v urah na zaposlenega ⁴³	24	21
Vrednost izobraževanj na zaposlenega	233	209
Obseg udeležencev na izobraževanju	2550	3654

I.5.5.2 DARS, d. d., je ugleden delodajalec⁴⁴

Naša organizacija je eden od uglednejših zaposlovalcev v Sloveniji po raziskavi agencije MojeDelo.com. Med iskalci zaposlitve smo prepoznani po tem, da zaposlitev v okviru naše družbe sodelavcem zagotavlja zanimivo delo, urejeno in odgovorno delovno okolje z visoko stopnjo ekonomske in socialne varnosti. Kadrovanje v naši organizaciji temelji na preudarno in skrbno pripravljenem sistemskem postopku (Opis procesa upravljanje kadrov) izbora najboljših kadrov. Po sklenitvi delovnega razmerja se spremlja ustreznost izbranega kandidata v okviru poskusnega obdobja, s čimer validiramo uspešnost postopka.

Zaposlenim pa omogočamo karierni razvoj tako, da:

- merimo delovno uspešnost in jo dodatno nagradujemo;
- na delovnem mestu horizontalno napredujejo;
- razvijamo strokovno znanje, veščine in kompetence zaposlenih za karierno napredovanje znotraj naše organizacije na podlagi notranjih razpisov prostih delovnih mest;
- ponujamo vertikalno napredovanje v okviru notranjega trga dela.

Večino procesov v družbi DARS, d. d., izvajajo zaposleni v družbi, investicije in upravljanje delovanja sistema DarsGo pa pogodbeni partnerji.⁴⁵

I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva

Zaposlovanje

Za doseganje zastavljenih poslovnih ciljev v letu 2019 in nemoteno poslovanje je potekalo zaposlovanje v skladu s sprejetim Operativno-izvedbenim delom Kadrovskega načrta za leto 2019. V letu 2019 je bilo izvedenih 78 zunanjih in 60 notranjih objav prostih delovnih mest, torej skupaj 138 prostih delovnih mest. V DARS, d. d., se je zaposlilo 65 delavcev in 40 delavcem je prenehalo delovno razmerje.

V letu 2019 je našo organizacijo zapustilo 40 zaposlenih, v glavnem zaradi upokojitve, na novo pa se jih je zaposlilo 65. Konec leta 2019 je naša družba štela 1257 zaposlenih, kar je osem manj kot leto prej.⁴⁶

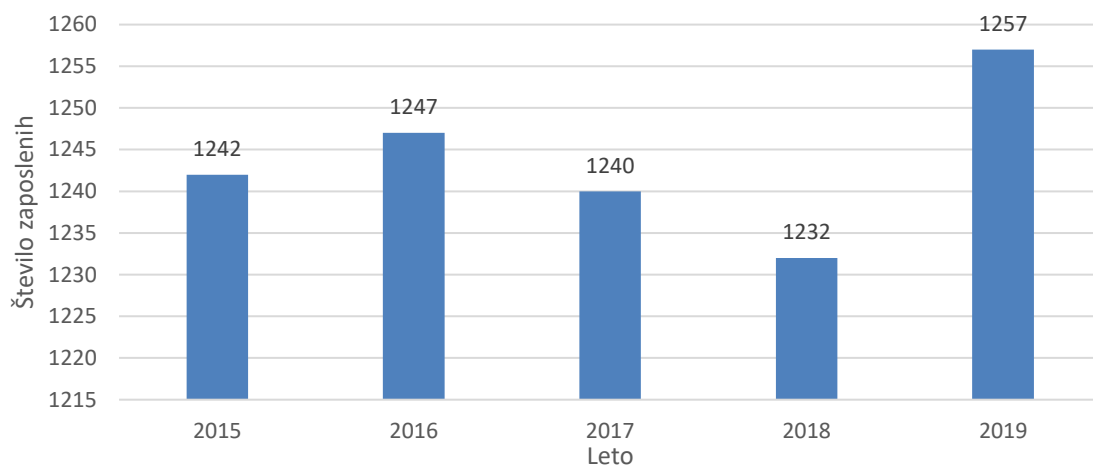
⁴³ GRI GS 404-1.

⁴⁴ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 401.

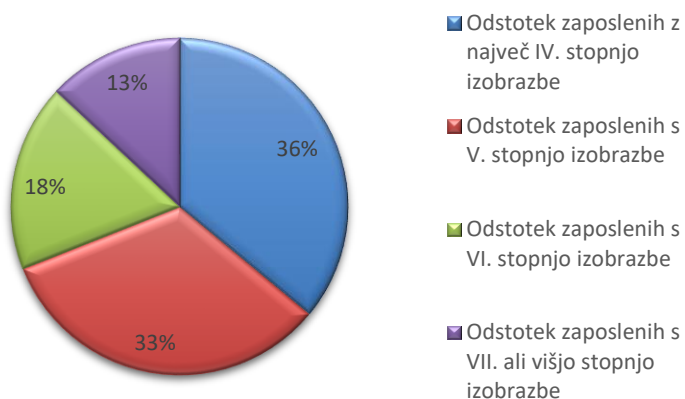
⁴⁵ GRI GS 102-8.

⁴⁶ GRI GS 401-1.

Slika 47: Število zaposlenih v družbi DARS, d. d.



Slika 48: Zaposleni v družbi DARS, d. d., glede na stopnjo izobrazbe na dan 31. 12. 2019⁴⁷



Preglednica 11: Zaposleni v družbi DARS, d. d., glede na vrsto zaposlitve (krajši, polni delovni čas) na zadnji dan leta 2019⁴⁸

Vrsta zaposlitve glede na delovni čas	2015		2016		2017		2018		2019	
	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%
Krajši delovni čas	16	1	16	1	15	1	11	0,9	11	0,88
Polni delovni čas	1262	99	1231	99	1225	99	1221	99,1	1246	99,12
Skupaj	1242	100	1247	100	1240	100	1232	100	1257	100

⁴⁷ GRI GS 405-1.

⁴⁸ GRI GS 102-8.

Preglednica 12: Zaposleni v družbi DARS, d. d., glede na vrsto zaposlitve (določen, nedoločen čas) na zadnji dan leta 2018⁴⁹

Vrsta zaposlitve	2015		2016		2017		2018		2019	
	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%
Določen čas	28	2	20	2	34	3	4	0,3	12	0,95
Nedoločen čas	1214	98	1227	98	1206	97	1228	99,7	1245	99,05
Skupaj	1242	100	1247	100	1240	100	1232	100	1257	100

Po kolektivni pogodbi je v družbi DARS, d. d., za nedoločen čas zaposlenih 99 % vseh zaposlenih.⁵⁰

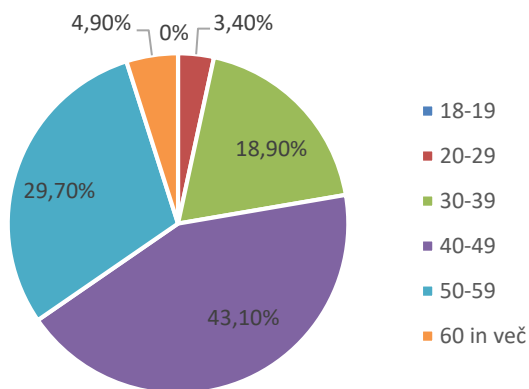
Preglednica 13: Fluktuacija

	2015	2016	2017	2018	2019
Fluktuacija v %	1,49	2,35	4,43	7	3

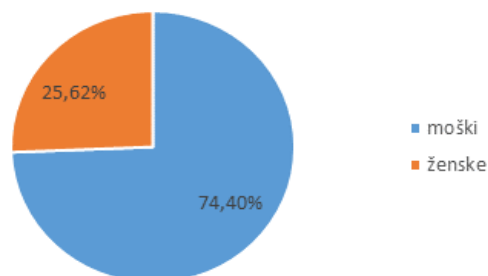
Glavna razloga fluktuacije v 2019 sta upokojevanje in prenehanje delovnega razmerja oz. iztek razloga pogodbe o zaposlitvi za določen čas. Na novo je bilo v delovno razmerje sprejetih 65 zaposlenih, organizacijo pa je zapustilo 40 zaposlenih, največ v glavnem v starostni skupini od 58 do 70 let.⁵¹

Povprečna skupna delovna doba zaposlenih v naši družbi je leta 2019 znašala 24,5 leta, delovna doba zaposlenih samo v naši družbi pa 14,2 leta.

Slika 49: Zaposleni v družbi DARS, d. d., glede na starost na dan 31. 12. 2019⁵²



Slika 50: Zaposleni v družbi DARS, d. d., glede na spol na dan 31. 12. 2019⁵³



⁴⁹ GRI GS 102-8.

⁵⁰ GRI 102-41.

⁵¹ GRI GS 401-1.

⁵² GRI GS 405-1.

⁵³ GRI GS 405-1.

I.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja⁵⁴

Sposobnost dobrega predvidevanja, poznavanja okoliščin, pravilnega razumevanja in odločanja imajo samo strokovno dobro usposobljeni sodelavci. V družbi DARS, d. d., cenimo znanje svojih sodelavcev in zanj odgovorno skrbimo. Znanje in dobra usposobljenost naših zaposlenih sta temelj učinkovitega in uspešnega poslovanja družbe DARS, d. d., zato v družbi DARS, d. d., svojim sodelavcem zagotavljamo nenehni razvoj sposobnosti, znanj in veščin z ustreznim izobraževanjem in usposabljanjem tako znotraj družbe DARS, d. d., kot tudi zunaj njenih okvirov.

V letu 2019 je v različnih oblikah izobraževanja in usposabljanja sodelovalo 3654 udeležencev, opravljenih pa je bilo 25.884 izobraževalnih ur. V povprečju se je vsak zaposleni izobraževal 21 pedagoških ur. Izobraževanje in usposabljanje je sistematično urejen proces, ki zadovoljuje potrebe delovnih procesov in interese zaposlenih po nadgradnji njihovih funkcionalnih in strokovnih znanj in veščin ter osebne rasti. Izobraževanja in usposabljanja organiziramo po meri sodelavcev v različnih izobraževalnih oblikah.

Razvoj kadrov

Razvoj kadrov v letu 2019 zaznamujejo predvsem dejavnosti na področju razvoja vodij, ki so potekale na osnovi rezultatov merjenja kompetenc vodij in usmerjenja usposabljanja starejših zaposlenih (45+) v okviru projekta ASI DARS, ki je bil sofinanciran iz sredstev Evropskega socialnega sklada. Te dejavnosti so se izrazile v večjem obsegu zaposlenih, ki so bili vključeni v različna izobraževanja in usposabljanja. Število vključenih v različna izobraževanja v letu 2019 znaša 3654 zaposlenih in je za 43 % preseglo število vključenih v letu 2018.

Tako kot v letu 2018 beležimo tudi v letu 2019 večji obseg eksternega izobraževanja. Le-to kaže na prisotno potrebno zaposlenih po nenehnem pridobivanju novih veščin in specialnih strokovnih znanj, ki izhaja iz nujnosti po sledenju in prilagajanju novim pristopom v delu, spremenjeni zakonodaji ter tehnološkemu napredku.

V letu 2019 je bilo realiziranih 4598 izobraževalnih ur v okviru eksternega izobraževanja, ki se ga je udeležilo 379 zaposlenih oziroma 24 % več kot v letu 2018, ko je bilo v eksterno izobraževanje vključenih 306 zaposlenih.

Obseg internega izobraževanja v letu 2019 znaša 21.286 izobraževalnih ur in je v primerjavi z letom 2018 manjši za 11 %. V interno izobraževanje je bilo vključenih skupno 3275 zaposlenih, kar je za 46 % več kot v letu 2018. Zaradi večje vključenosti zaposlenih v proces izobraževanja so se interna izobraževanja organizirala na način, da se je posamezno usposabljanje izvajalo v krajšem časovnem obsegu (do štiri izobraževalne ure). Na ta način smo zagotovili, da proces dela zaradi večjega obsega zaposlenih, vključenih v izobraževanje, ni bil moten, usposabljanje pa smo omogočili večjemu številu zaposlenih.

Zaposleni se v okviru internih izobraževanj udeležujejo različnih strokovnih izobraževanj in usposabljanj, tečajev tujih jezikov, računalniških tečajev in različnih delavnic za razvoj osebnih kompetenc ter krepitev lastnega zdravja.

Nagrajujemo dosežke in zavzetost naših zaposlenih

Zavzetost, delovne dosežke in uspehe zaposlenih vsako leto nagrajimo. Ena od že tradicionalnih oblik nagrade je bila v letu 2019 tudi strokovna ekskurzija, s katero smo obiskali in se seznanili z delom hrvaških kolegov v BINA Istra. Poleg tega smo zaposlenim omogočali tudi udeležbo na različnih strokovnih srečanjih v tujini s ciljem, da pridobijo nova aktualna, specifična in visoko zahtevna strokovna znanja, s katerimi lahko sledijo strokovnim in tehničnim trendom v svetu.

Spodbujamo dvig izobrazbene ravni

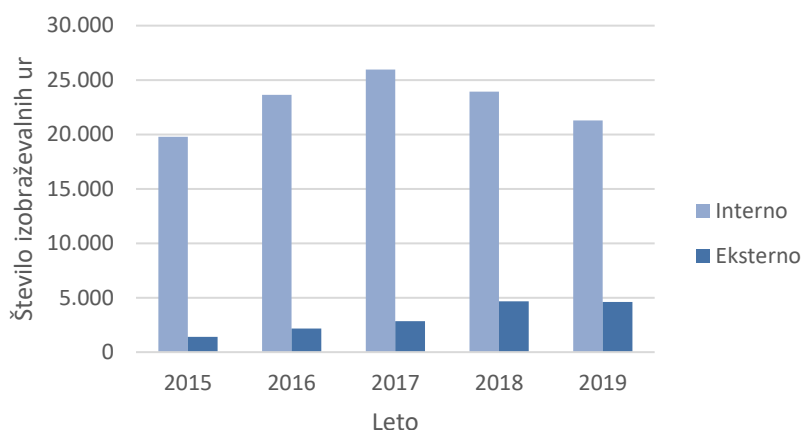
Izobrazba širi znanje ter daje nove možnosti za osebni in profesionalni razvoj, zato sodelavce, ki želijo pridobiti višjo stopnjo izobrazbe in se vključijo v proces izobraževanja ob delu, podpiramo s sofinanciranjem stroškov šolnin in jim za opravljanje študijskih obveznosti dodelimo odsotnost z dela z nadomestilom plače. V letu 2019 smo osmim zaposlenim sofinancirali stroške šolnine in skupno 18 zaposlenim omogočili plačano odsotnost z dela za potrebe opravljanja študijskih obveznosti.

⁵⁴ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 404, 404-1.

Preglednica 14: Število udeležencev izobraževanj in usposabljanj v družbi DARS, d. d., v obdobju 2015–2019

Število udeležencev/leto	2015	2016	2017	2018	2019	Indeks 2019/2018
Interno izobraževanje in usposabljanje	1727	2110	2143	2244	3275	146
Eksterno izobraževanje	119	165	210	306	379	124
Izobraževanje ob delu	10	17	17	22	18	82

Slika 51: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS, d. d., v obdobju 2015–2019

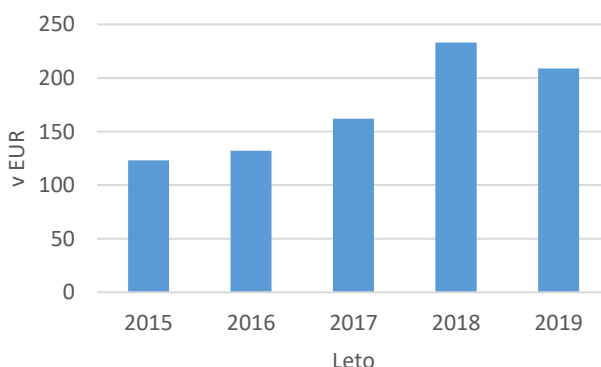


Vrednost eksternih izobraževanj v letu 2019 je znašala 107 EUR na zaposlenega in je za 26 % višja kot v letu 2018. Z večjo vključenostjo zaposlenih v interna izobraževanja znaša vrednost internih izobraževanj v letu 2019 102 EUR in je v primerjavi z letom 2018 nižja za 31 %. Skupna vrednost izobraževanj na zaposlenega v letu 2019 je za 10 % nižja kot v letu 2018.

Vlagamo v ljudi, ker je to dobra naložba

Uspešno poslovanje družbe DARS, d. d., ni samoumevno. Za uspešnostjo stojijo ljudje, ki znajo in hočejo doseči zastavljene cilje, ki jim ni vseeno za kakovost opravljenega dela in zadovoljstvo naših uporabnikov. Takšni ljudje nastajajo znotraj organizacije, se z njo skozi izzive razvijajo, rastejo in so del nje. Vlaganje v znanje sodelavcev in s tem v njihov osebni in profesionalni razvoj je za družbo DARS, d. d., naložba, ki ji omogoča uspešen razvoj in uresničevanje strateških ciljev.

Slika 52: Vrednost izobraževanj in usposabljanj na zaposlenega v družbi DARS, d. d., v obdobju 2015–2019⁵⁵



⁵⁵ GRI GS 404-1.

Projekti na področju upravljanja človeških virov

Poleg dejavnosti izobraževanja in usposabljanja so v letu 2019 potekale naslednje dejavnosti na področju razvoja kadrov:

Projekt ASI DARS: S ciljem ohranjanja znanja in delovne razpoložljivosti starejših zaposlenih se je družba DARS leta 2018 prijavila na javni razpis Javnega štipendijskega, razvojnega, invalidskega in preživninskega sklada RS JP ASI 2017 ter bila uspešna. Dejavnosti v okviru projekta je začela izvajati že leta 2018, največji del dejavnosti pa je potekal v letu 2019. V letu 2018 je bilo izvedenih in priznanih dejavnosti za 27.334 EUR, v letu 2019 pa 33.482 EUR. V letu 2019 je bilo v projektne dejavnosti vključenih 323 zaposlenih in realiziranih 2191 izobraževalnih ur.

Razvoj vodij DARS: Vodje v družbi DARS imajo pomembno vlogo in s tem tudi odgovornost za uspešno delo vseh zaposlenih, zato so v letu 2018 bili vključeni v presojo kompetenc. V letu 2019 so bile izvedene razvojne delavnice za vodje po posameznih kompetenčnih profilih. V maju pa je bila za celotno linijo vodenja v DARS organizirana prva vodstvena konferenca, s ciljem dobre medsebojne povezanosti in usklajenega vodenja.

Organizacijska klima in zadovoljstvo zaposlenih: V družbi DARS vsako leto izvajamo merjenje organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih. V letu 2019 so najbolj ocenjene kategorije organizacijske klime odnos do kakovosti, zadovoljstvo, inovativnost in iniciativnost ter strokovna usposobljenost in učenje. Izzive nam v letu 2019 kot tudi v predhodnih letih predstavljajo kategorije notranje komuniciranje in informiranje, nagrajevanje in razvoj kariere. V teku so ustrezni ukrepi za izboljšanje stanja organizacijske klime, zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih.

Projekt LOGINS: Družba DARS se je v letu 2019 ponovno vključila v partnerski projekt kompetenčnega centra za logistiko KoC LOGIN, v okviru katerega je pridobila skupno 37.000 EUR sredstev iz Evropskega socialnega sklada za usposabljanje in izobraževanje zaposlenih ter jih bo lahko črpala v obdobju 2019–2021. Projektne dejavnosti so stekle v jesenskem obdobju, zato v letu 2019 ni bilo večje realizacije (realiziranih 2957 EUR). Sodelovanje pri projektu se nadaljuje.

DARS je družini prijazno podjetje: Na osnovi sprejetih ukrepov iz naslova pridobljenega polnega certifikata Družini prijazno podjetje so se v letu 2019 nadaljevale dejavnosti, ki zaposlenim omogočajo lažje usklajevanje zahtev dela in družinskega življenja. Opravljena je tudi zunanja revizija vseh dejavnosti in podano pozitivno mnenje.



bila

Pomagamo pri prvih korakih v delovni sredini

Zavedamo se, da so prvi vtisi in izkušnje iz delovne sredine pomembni za zavzetost in razvojno naravnost ter konstruktivno sodelovanje mladih ljudi v delovnem procesu, v katerega se vključijo po zaključku šolanja. Zato se v družbi DARS trudimo, da dijakom in študentom, ki opravljajo delovno prakso pri nas, pomagamo pri pridobivanju praktičnih izkušenj ter jim omogočimo kakovosten strokovni vpogled v področje dela, za katerega se izobražujejo. V letu 2019 smo v sodelovanju z izobraževalnimi ustanovami v procesu pridobivanja praktičnih izkušenj na delovno prakso sprejeli 12 dijakov in študentov.

Število udeležencev/leto	2015	2016	2017	2018	2019	Indeks 2019/2018
Delovna praksa	17	13	13	25	12	48

Vodje DARS, d. d. – generatorji zavzetosti zaposlenih

Vodje v družbi DARS, d. d., imajo poleg nujnih organizacijskih in strokovnih nalog na svojem področju dela zelo pomembno vlogo pri gradnji zavzetosti in motiviranosti zaposlenih. S svojim delom in zgledom vplivajo na svoje sodelavce, zato je potrebna dobra razvitost njihovih kompetenc. V DARS, d. d., merimo razvitost vodstvenih kompetenc po modelu 360-stopinjske povratne informacije ter si prizadevamo, da kompetence vodij nenehno gradimo v smeri voditeljstva. Zato smo v letu 2019 več pozornosti namenili razvoju naših vodij ter izvajali delavnice za izboljšanje vodstvenih kompetenc, poleg tega smo izvedli tudi prvo vodstveno konferenco, s katero smo dali večji pomen vodjem, jim omogočili vpogled v stanje celotne linije vodenja, povezanost in izmenjavo dobrih vodstvenih izkušenj.

Skrb za socialno varnost zaposlenih

V letu 2019 so se v skladu z veljavno delovnopravno zakonodajo in z že uveljavljenimi standardi dobrih praks nadaljevale dejavnosti, usmerjene na različna področja oziroma vidike zagotavljanja socialne varnosti zaposlenih, dogovorjene s podjetniško Kolektivno pogodbo DARS, d. d. Dejavnosti so bile usmerjene v vodenje invalidskih postopkov, obravnavo spremenjene delovne zmožnosti zaposlenih, upokojitve, izplačila solidarnostnih pomoči in jubilejnih nagrad

upravičencem. Z možnostjo vključitve zaposlenih v kolektivno dodatno zavarovanje za varčevanje za dodatno pokojnino je zaposlenim ponujen še ne pomemben vidik zagotavljanja vzornega socialnega varstva zaposlenih.

V letu 2019 je bilo v teku 27 invalidskih postopkov, od teh je osem delavcev na novo pridobilo kategorijo invalidnosti. Delodajalec je tudi v letu 2019 nadaljeval spodbude za upokojevanje z dodatnimi odpravninami in možnostjo opravljanja začasnega ali občasnega dela upokojenca. V letu 2019 se je upokojilo 17 delavcev, 25 delavcev nadaljuje delo po izpolnitvi pogojev za upokojitev. Pripravljenih je bilo 21 pogodb za opravljanje začasnega ali občasnega dela upokojencev za upravičence, ki so opravljali delo skladno z določili Zakona o urejanju trga dela. V letu 2019 narašča tudi delež upravičene zadržanosti z dela, ki znaša 6,58 % glede na redno delo in v največji meri predstavlja odsotnost zaposlenih iz zdravstvenih razlogov.

I.5.5.5 Oblikovanje varnega delovnega okolja⁵⁶

V DARS, d. d., 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 družbe DARS, d. d., 2017–2020. Eden od pomembnih operativnih strateških ciljev je tako tudi zmanjšanje števila poškodovanih pri delu do leta 2020 za 15 %, zato vsa leta veliko vlagamo tako v nabavo nove, varnejše delovne opreme kot v urejanje delovnega okolja, ki delavcem zagotavlja višjo stopnjo varnosti in zdravja pri delu. Za leto 2018 je bila največja sprememba, ki se je nanašala na spremenjen sistem cestninjenja vozil z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone, s katero je ukinjeno cestninjenje v kabinah na AC (odpravljena sta za delavce nevarno prehajanje stez ter izpostavljenost izpušnim plinom, hrupu in prepihu) – izpostavljamo še dve pomembni večji pridobitvi na področju vzdrževanja: zamenjavo stroja za pranje predorov in nabavo stroja za izdelavo horizontalne signalizacije po vročem postopku (termoplastika).

Pri zamenjavi iztrošene in nabavi nove delovne opreme upoštevamo temeljna načela zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu. Že v fazi priprave dokumentacije za nabavo opreme poskrbimo, da kupljena oprema ne bo samo izdelana v skladu s predpisi, ampak bo dejansko tudi zagotavljala največjo mogočo stopnjo varnosti. Vso opremo redno vzdržujemo in pregledujemo. Cestninski nadzorniki so prejeli nova vozila, ki so opremljena z vsemi najsodobnejšimi varnostnimi sistemi za večjo varnost v prometu, manj onesnažujejo okolico (pomembno pri nadzoru vinjet ob vozilu na prostem), ergonomsko pravilneje urejeni pa so tudi pisarniški deli vozil, v katerih izvajajo nadzor nad cestninjenjem tovornih vozil in vodijo prekrškovne postopke. Delavci, ki opravljajo pretežni čas delo za računalniki in želijo del časa pri delu tudi stati, bodo prejeli po višini nastavljive mize. Vse več delavcev v pisarnah ima namreč s časom (vpliv dolgotrajnosti sedečega dela in staranja) tudi vse več težav s kostno-mišičnimi obolenji (bolečine in deformacije v hrbtenici) in notranjimi organi. Za ukrep smo se odločili, ker je zdravstveno dokazano, da dolgotrajno sedenje slabo učinkuje na hrbtenico, trebušno mišičevje, delovanje prebavnih in dihalnih organov, kombiniranje položajev pri delu za računalnikom (del časa stoje, del sede) pa je najboljši ukrep za preprečitev teh zdravstvenih težav.

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. Poleg običajnih stalnih ukrepov (usposabljanje delavcev, zagotavljanje pregledov delovne opreme, zagotavljanje zdravniških pregledov, izvajanje notranjega nadzora ipd.) je bila marca 2019 sprejeta zadnja revizija ocene tveganj za varnost in zdravje pri delu ter na njeni osnovi je bila sprejeta tudi vrsta ukrepov za zagotovitev večje varnosti tako uporabnikov naših cest kot tudi naših delavcev pri delu.

⁵⁶ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 403-1, 403-3.

Nezgode pri delu⁵⁷

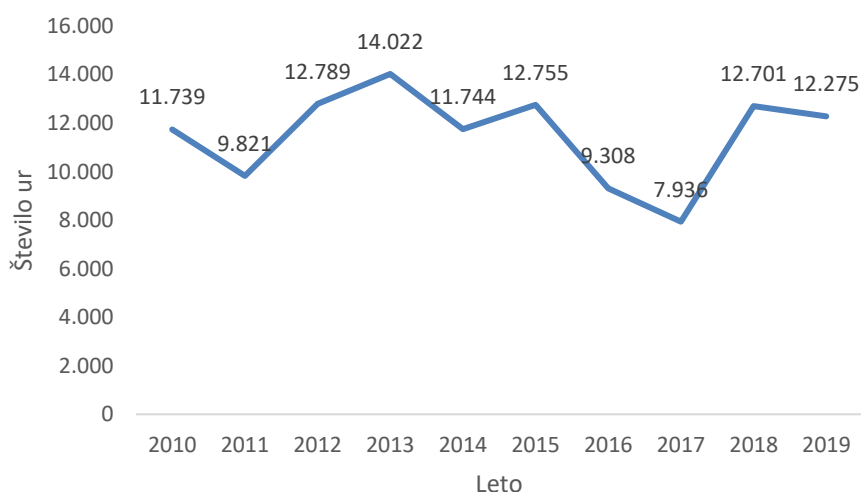


Ne glede na že sprejete številne ukrepe je bilo v letu 2019 v družbi evidentiranih 39 nezgod s poškodbami delavcev pri delu. To je sicer več kot leto prej in več kot smo si zastavili v strategiji, a je tako veliko število tudi odraz večjega zavedanja delavcev, da prijavijo vsak dogodek (tudi incident), pri katerem so ali bi lahko bili poškodovani. Kar v petih primerih so se namreč lani pojavile bolečine ali lažje poškodbe, zaradi katerih delavec ni potreboval bolniške. Zaradi poškodb ni prišlo do invalidnosti nobenega od delavcev, 11 delavcev pa je bilo v daljši bolniški (več kot 30 dni), kar je enako kot leto prej. Bolniška odsotnost je bila v letu 2019 malo manjša (12.275 ur) kot v 2018 (12.701 ur). Poškodovani so se trije cestninski nadzorniki (zdrs, spotik) in 36 delavcev s področja vzdrževanja.

Slika 53: Število poškodovanih delavcev



Slika 54: Bolniška odsotnost v urah kot posledica nezgod pri delu



⁵⁷ GRI GS 403-2.

I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih

Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih

Naša organizacijska klima je težnja po kakovosti

V družbi DARS, d. d., vsako leto izvajamo merjenje organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih. Zavedamo se, da lahko zaposleni svoje potenciale in motivacijo optimalno razvijajo samo v organizaciji, kjer se dobro počutijo. Za to si nenehno prizadevamo, rezultati pa nas v tem prizadevanju usmerjajo, da ohranjamo tiste organizacijske prednosti, ki budijo ustvarjalnost, pripadnost in motivacijo pri zaposlenih, ter da izboljšujemo tista področja organizacijske klime, na katerih so priložnosti za razvoj v delovnem okolju.

V letu 2019 je v raziskavi sodelovalo kar 71,5 % vseh zaposlenih, kar je za 42,5 % več kot v predhodnem letu. V tolikšnem obsegu pridobljeni rezultati kažejo objektivnejše stanje, pri katerem je še vedno najvišje ocenjen odnos do kakovosti, inovativnosti in iniciativnosti ter strokovne usposobljenosti in učenja. Priložnosti za razvoj ostajajo prisotne na področju sistema nagrajevanja, kariernega razvoja in notranjega komuniciranja.

Zavzetost zaposlenih – razvoj zaposlenih

Zavzetost zaposlenih, ki jo vsako leto merimo po metodologiji Gallup, nam kaže ustvarjalni potencial zaposlenih v naši družbi. Skrb za ustvarjalni in delovni potencial zaposlenih je v družbi DARS vseskozi prisotna in pomembna organizacijska naloga, ki v zadnjih letih kaže pozitivne učinke v zavzetosti naših sodelavcev. V veliki meri k zavzetosti zaposlenih prispeva zadovoljstvo zaposlenih z delom in delovnimi pogoji, vendar so pričakovanja in potrebe zaposlenih pri tem v letu 2019 višje, kar se kaže z upadom razmerja zavzetosti zaposlenih in zaveze organizacije, da odločno pristopi k sistematičnemu vodenju kariernega razvoja zaposlenih.

Sodelujemo v kompetenčnem centru LOGINS

Družba DARS, d. d., že vrsto let aktivno sodeluje kot partner v kompetenčnem centru LOGINS. Tako se je tudi v letu 2019 ponovno vključila v partnerski projekt kompetenčnega centra za logistiko KoC LOGINS, ki je uspel na javnem razpisu Javnega štipendijskega, razvojnega, invalidskega in preživninskega sklada ter pridobil sredstva Evropskega socialnega sklada za izobraževanja in usposabljanja, od tega družba DARS 37.000 EUR. Dejavnosti so stekle jeseni in bodo trajale vse do 2021.

Spoštujemo družinsko življenje zaposlenih



Družba DARS, d. d., že vrsto let omogoča zaposlenim različne ukrepe za boljše in lažje usklajevanje dela in družinskega življenja, od leta 2015 pa je nosilka polnega certifikata Družini prijazno podjetje. Zaposlenim veliko pomeni možnost fleksibilnega časa prihoda in odhoda z dela z nespremenljivim osrednjim delovnim časom, ki predvsem zaposlenim staršem omogoča lažje opravljanje družinskih in delovnih obveznosti. Zaposleni v duševni stiski lahko koristijo anonimno in brezplačno psihološko podporo in svetovanje, da lažje prebrodijo življenjske preizkušnje. Tudi na otroke zaposlenih mislimo – obdarimo jih ob rojstvu in vsako leto v času novoletnih praznikov. Ukrepe smo aktivno izvajali tudi

v letu 2019. Na začetku leta je bila opravljena tudi zunanja revizija vseh dejavnosti in podala pozitivno mnenje o naših prizadevanjih.

Starejši zaposleni so naši ASI

V zavedanju, da moramo demografske in druge spremembe na trgu delovne sile jemati resno, smo se že leta 2018 vključili v projekt celovite podpore podjetjem za aktivno staranje delovne sile – projekt ASI. V okviru projekta smo pripravili strategijo ravnanja s starejšimi zaposlenimi, razvojne načrte za starejše zaposlene ter izvajali različne preventivne ukrepe in izobraževalne programe, ki so podpora starejšim zaposlenim. Velik del teh ukrepov in dejavnosti s ciljem ohranjanja in razvoja znanja starejših zaposlenih, izboljšanja njihovega počutja in zdravja ter motivacije pri delu je potekal prav v letu 2019. Velik poudarek pri teh dejavnostih je bil tudi na boljšem medgeneracijskem razumevanju, sodelovanju in vodenju. V različne programe usposabljanja je bilo vključenih 323 zaposlenih in realiziranih 2191 izobraževalnih ur.

Zaposlenim ponujamo dodatne ugodnosti in solidarnostno pomoč⁵⁸

- Družba DARS, d. d., vsem zaposlenim vplačuje sredstva za dodatno pokojninsko zavarovanje, in sicer 38 EUR na zaposlenega, ter dodatno prispeva 25 % na lastni prispevek zaposlenega.
- Zaposleni so pod ugodnimi pogoji nezgodno zavarovani.
- Družba DARS, d. d., je v letu 2019 s finančno solidarnostno pomočjo pomagala 59 zaposlenim, ki so se znašli v težjih življenjskih preizkušnjah.
- 123 zaposlenih je v letu 2019 prejelo jubilejno nagrado.

Zgledno sodelujemo s socialnimi partnerji

V okviru družbe DARS 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 izvaja skupna posvetovanja za vse predvidene statusne ali organizacijske spremembe najmanj 15 dni pred sprejetjem odločitve, poleg tega sindikatom in svetu delavcev posreduje v mnenje vsak akt, ki posega v pravice in dolžnosti zaposlenih. Na ta način družba DARS že vrsto let prek socialnih partnerjev zgledno in uspešno sodeluje z zaposlenimi.

Preglednica 15: Starševski dopust in delo s skrajšanim delovnim časom⁵⁹

	Ženske	Moški	Skupaj
Število zaposlenih, ki so se po izrabi starševskega dopusta vrnili na delovno mesto	12	1	13
Število zaposlenih, ki so se po izrabi starševskega dopusta vrnili na delovno mesto in so bili po 12 mesecih še vedno zaposleni v podjetju	10	1	11
Stopnja vrnitve na delo po zaključku starševskega dopusta in stopnja zadržanja zaposlenih po zaključku starševskega dopusta sta 85-odstotni.			
Število zaposlenih, ki uporabljajo možnost krajšega delovnega časa	3	0	3

Odgovorno skrbimo za zdravje zaposlenih

Skrb za zdravje zaposlenih v družbi DARS sloni na dolgoletnih prizadevanjih in dejavnostih promocije zdravja pri delu, za katere je družba prejela tako nacionalno priznanje za primer dobre prakse s strani Ministrstva za delo, družino in socialne kot tudi s strani Evropske mreže za promocijo zdravja pri delu (ENWHP). Velik poudarek pri tem dajemo rekreaciji zaposlenih, ki jo organiziramo po vsej Sloveniji. Naši sodelavci se lahko udeležijo skupinskih športov, fitnesa, pilatesa ali plavanja, vsako leto pa je organizirano tudi skupno športno-rekreativno srečanje zaposlenih. V zadovoljstvo nam je, da se delež zaposlenih, ki se udeležujejo organiziranih rekreativnih dejavnosti, iz leta v leto povečuje. Zato smo tudi v letu 2019 povečali možnosti za športno-rekreativno dejavnost zaposlenih in dosegli dober odziv s strani zaposlenih. Posebej odgovorno pa pristopamo k reševanju problematike v primeru nastanka invalidnosti ali spremenjene delovne zmožnosti zaradi okvare zdravja. Za vsak primer se posebej potrudimo in najdemo ustrezno rešitev. V naši družbi imamo zaposlenih 43 invalidov, ki jim je omogočeno opravljanje dela znotraj delovnih procesov v skladu z njihovo preostalo delovno zmožnostjo.

Spodbujamo inovacije in izboljšave

V družbi DARS, d. d., vseskozi spodbujamo nove inovativne in sodobne pristope ter razvijamo nove oz. izboljšujemo obstoječe storitve naše družbe, pri čemer se zavzemamo tudi za povečevanje energetske učinkovitosti. Razmišljamo ustvarjalno in inovativno, 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 izražanju nenehnih pobud, izboljšav in inovacij, ki povečujejo učinkovitost delovanja poslovnih procesov, varčno rabo naravnih dobrin, ohranjanje biotske raznovrstnosti in uvedbo novih tehnologij.

⁵⁸ GRI GS 201-3.

⁵⁹ GRI GS 401-3.

Spoštujemo človekove pravice in dostojanstvo⁶⁰

V družbi DARS, d. d., se aktivno zavzemamo za spoštovanje človekovih pravic in ob kršitvah ustrezno ukrepamo. Družba DARS, d. d., 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. Za še uspešnejše varovanje dostojanstva svojih zaposlenih je družba oktobra 2019 sprejela »Pravilnik o varovanju dostojanstva delavcev pri delu«, ki nadomešča prej sklenjeni dogovor in s katerim je jasno opredelila postopke učinkovitega prepoznavanja in ukrepanja zoper diskriminacijo, spolno in drugo nadlegovanje ter trpinčenje, načine preventivnega delovanja delodajalca ter organizacijo dela in pristojnosti Odbora za varovanje dostojanstva delavcev. V letu 2019 družba DARS ni prejela in obravnavala nobene prijave kršitve človekovih pravic in dostojanstva zaposlenih.

Različnost in enake možnosti⁶¹

Nadzorni svet družbe je leta 2018 sprejel dokument Politika raznolikosti družbe DARS, d. d., ki je bil oblikovan na podlagi Slovenskega kodeksa upravljanja javnih delniških družb in Kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države Slovenskega državnega holdinga, d. d. Politika določa pristop k različnosti v organih vodenja in organih nadzora družbe (komisij nadzornega sveta družbe). S politiko različnosti se spodbuja doseganje raznolikosti vodenja in nadzora ter postavljajo merila, ki bodo nadzornemu svetu omogočala utemeljitev njihovega izbora. Treba je upoštevati vse ustrezne vidike različnosti za zagotovitev, da je v organih vodenja ter organih nadzora dovolj različnih mnenj ter strokovnega znanja in izkušenj, potrebnih za dobro razumevanje trenutnega dogajanja, obvladovanje dolgoročnih tveganj in priložnosti, povezanih s poslovanjem družbe.

Cilj te politike je spodbujanje različnosti članstva v znanju, veščinah, izkušnjah, poklicni usposobljenosti, starosti, spolu, načinu dela in drugih vidikih raznovrstno sestavljenih organov vodenja in organov nadzora, ki se uporabljajo v dobro družbe.

Namen politike je doseči večjo učinkovitost organov vodenja ter organov nadzora družbe kot celote, kar bo vplivalo na razvoj poslovanja in poslovnega ugleda družbe. Prednost raznovrstne sestave organov vodenja ter njenih nadzornih organov je na tej ravni eden od bistvenih elementov pri ohranjanju razvojnih in konkurenčnih prednosti družbe. Za izpolnjevanje politike različnosti organov vodenja in nadzora si v družbi prizadevajo delničarji pri imenovanju nadzornega sveta, nadzorni svet, komisija nadzornega sveta za kadrovske zadeve in vrednotenje uprave nadzornega sveta ter druge komisije nadzornega sveta, pa tudi svet delavcev pri izboru delavskega direktorja.

Kadrovska komisija nadzornega sveta in nadzorni svet to politiko upoštevata predvsem ob imenovanju članov uprave družbe, ob imenovanju članov komisij nadzornega sveta družbe, ob skupnem določanju pogojev za imenovanje delavskega direktorja v upravo družbe in ob izvajanju samoocenjevanja dela nadzornega sveta, ki naj vključuje tudi oceno sestave uprave in nadzornega sveta z vidika zagotavljanja različnosti.

Merljivi cilji izbranih vidikov različnosti so: izpolnjevanje meril za člane organov vodenja in nadzora, kot so strokovna različnost članov, interdisciplinarno znanje, starostna struktura, kontinuiteta dela in zastopanost spolov.

Izvajanje politike spremlja komisija nadzornega sveta za kadrovske zadeve in vrednotenje uprave, ki o tem najmanj enkrat letno poroča nadzornemu svetu. Nadzorni svet letno poroča o izvajanju politike v okviru Izjave o upravljanju, ki je sestavni del letnega poročila družbe.

⁶⁰ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 406, 406-1.

⁶¹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 405, 405-1.

Preglednica 16: Struktura organov upravljanja po spolu (stanje 31. 12. 2019)⁶²

Telo/organ	Moški	ženske	Skupaj	V % moški
Nadzorni svet	8	0	8	100,0
Kadrovska komisija NS	3	0	3	100,0
Revizijska komisija NS	3	1	4	75,0
Uprava	4	0	4	100,0
Direktorji področij	2	1	3	66,7
Svet delavcev	12	3	15	80,0
Skupaj	32	5	37	86,5

Glede na to, da je bila Politika raznolikosti družbe DARS, d. d., sprejeta oktobra 2019, bo prvo poročilo podano za leto 2019.

1.5.6 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 nadaljnjega razvoja avtocestnega omrežja. Naša zaveza je, da v vseh fazah delovanja delujemo okoljsko odgovorno in vseskozi zmanjšujemo škodljive vplive na okolje.⁶³

Slika 55: Odgovornost do naravnega okolja



⁶² GRI GS 405-1.

⁶³ GRI GS 103-1, 307.

1.5.6.1 Sistemsko upravljanje okolja in energije⁶⁴

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



Doseganje skladnosti⁶⁵

Pomemben del sistemskega obvladovanja področja 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 ni bilo pomembnih odstopanj od zakonskih in drugih zahtev. Na podlagi več inšpekcijskih pregledov je bilo leta 2019 izdanih deset ureditvenih odločb s strani različnih organov, ki so bile realizirane (s strani okoljske in kmetijske inšpekcije, Inšpektorata za okolje in prostor ter Inšpektorata za infrastrukturo idr.), denarnih kazni ni bilo.

Sodelovanje z zunanjimi izvajalci in dobavitelji

Sodelovanje z zunanjimi izvajalci in dobavitelji je sestavni del sistemov vodenja družbe ter 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 materialov⁶⁶

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

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

⁶⁴ GRI GS 103-2, 103-3, 307.

⁶⁵ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 307, 307-1.

⁶⁶ GRI GS 301-1.

Preglednica 17: Dolžina obnovljenih smernih vozišč in novozgrajenih cest

	2015	2016	2017	2018	2019
Dolžina obnovljenih smernih vozišč posameznih odsekov (km)	44,41	37,06	26,54	50,28	68,1
Dolžina novozgrajenih cest (km)	5,03	0	7,26	5,69	0

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.

I.5.6.2 Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor^{67, 68}

Prostorsko načrtovanje in umeščanje v prostor je proces, v okviru katerega poteka načrtovanje rabe prostora in razporeditev dejavnosti v prostoru. V tem procesu se obravnavajo in usklajujejo potrebe in interesi posameznih sektorjev ter uporabnikov prostora, glavni cilj pa je skladen prostorski razvoj, ki bo omogočal ekonomično, pravično in trajnostno rabo prostora.

Državni infrastrukturni objekti, med katere sodijo tudi avtoceste in hitre ceste, se v prostor umeščajo z državnimi prostorskimi načrti (DPN). DPN, ki ga sprejme Vlada RS z uredbo, vključuje vse načrtovane prostorske ureditve, določa njihovo območje, prostorske in izvedbene pogoje, dovoljena odstopanja ter je podlaga 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 za področje cest 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 in za presojo vplivov na okolje, občine (lokalna skupnost)⁶⁹ ter širša javnost.⁷⁰

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

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

Leta 2019 so se izvajale dejavnosti prostorskega umeščanja pri naslednjih pomembnejših projektih (vključno s sodelovanjem z lokalnimi skupnostmi):⁷¹

- Slovenj Gradec–Dravograd,
- Otiški Vrh–Holmec,
- Šentrupert–Velenje,
- Ptuj–Markovci,
- Postojna/Divača–Jelšane,
- Koper–Dragonja,
- ekodukt na AC-odseku Unec–Postojna.

Skladno z zakonodajo s področja urejanja prostora je treba za posege v prostor, katerih izvedba lahko pomembno vpliva na okolje, kamor sodijo tudi avtoceste, v fazi umeščanja v prostor izvesti celovito presojo vplivov na okolje, v nadaljnjih fazah načrtovanja pa tudi 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. V zaključku postopka se pridobi potrditev ministrstva, pristojnega za okolje, o sprejemljivosti izvedbe načrtovanih ureditev za okolje.

⁶⁷ GRI GS 102-11.

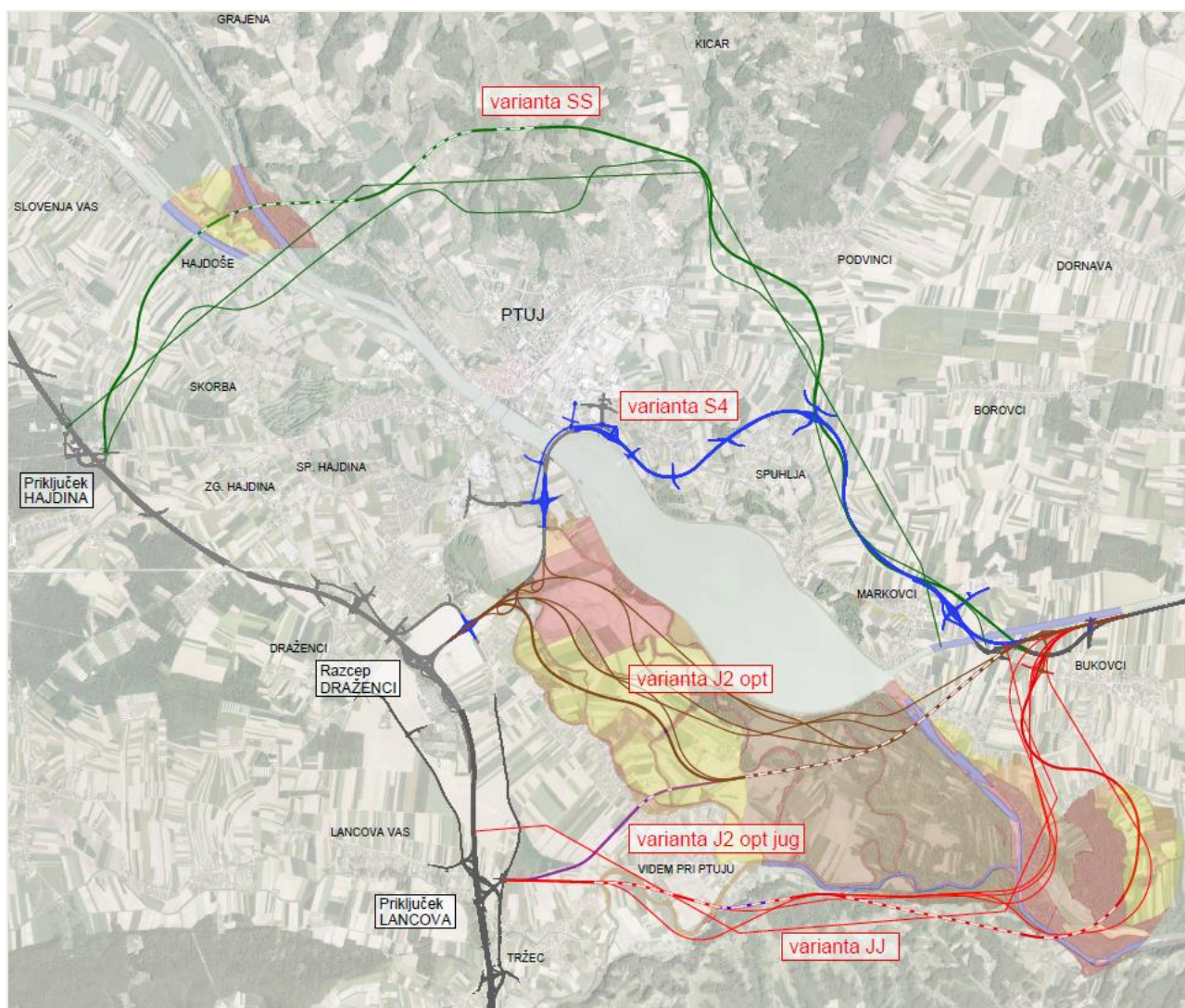
⁶⁸ GRI GS 103-2, 103-3, 304-1, 304, 304-2, 304-3.

⁶⁹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 413-1.

⁷⁰ GRI GS 102-12.

⁷¹ GRI GS 413-1.

Slika 56: Pregledna situacija mogočih variantnih rešitev glavne ceste Ptuj–Markovci



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. Poleg tega je treba upoštevati tudi varstvene režime s področja varstva kulturne dediščine, vodovarstvena območja in območja najboljših kmetijskih zemljišč, vključiti je treba tudi pričakovane podnebne spremembe, saj morajo biti načrtovani objekti odporni proti njim. V procesu načrtovanja variant in iskanja rešitev je zlasti zahtevno poseganje na poplavna območja.

Zgornja slika prikazuje množico različnih variant poteka trase GC Ptuj–Markovci, ki so bile preverjene v okviru izdelave Elaborata možnih variantnih rešitev. Izmed vseh je le pet potencialno izvedljivih variant, za katere se lahko v nadaljevanju postopka priprave DPN izdela gradivo za pridobitev smernic nosilcev urejanja prostora in se nato vrednotijo v ŠV/PIZ. Večina variant je odpadla prav zaradi zahtev po varovanju okolja in ohranjanju narave, preostale variante pa so vprašljive z ekonomskega vidika ravno zaradi zahtev po varovanju okolja in ohranjanju narave in s tem povezanimi obsežnimi izravnalnimi in/ali omilitvenimi ukrepi.

Od leta 1998 do danes je bilo za posamezne cestne odseke, dele tras oziroma objekte izdanih 150 okoljevarstvenih soglasij.

1.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti⁷²

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

Največja nevarnost pri umeščanju 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 prostorskem načrtovanju je izogibanje območjem visoke naravovarstvene vrednosti. Če to ni mogoče in trasa AC ali HC posega v naravovarstveno pomembna območja, ki lahko imajo različne statuse, ali v območja NATURA 2000, je treba kot ukrep za ohranjanje narave zagotavljati nadomestne habitate ali izvesti druge ukrepe za omilitev negativnih vplivov. Za ohranjanje povezanosti habitatov divjadi in drugih prostoživečih živali je npr. treba zagotoviti ustrezne prehode ali podhode, 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 nadomestni habitati.⁷³

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

Slika 57: 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:

- Gosposko (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 Veržuju (ureditev rastišča).

Odsek Lendava–Pince:

- Petišovci (vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke).

⁷² GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 304, 304-1, 304-2, 304-3.

⁷³ GRI GS 102-12.

Slika 58: Vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke



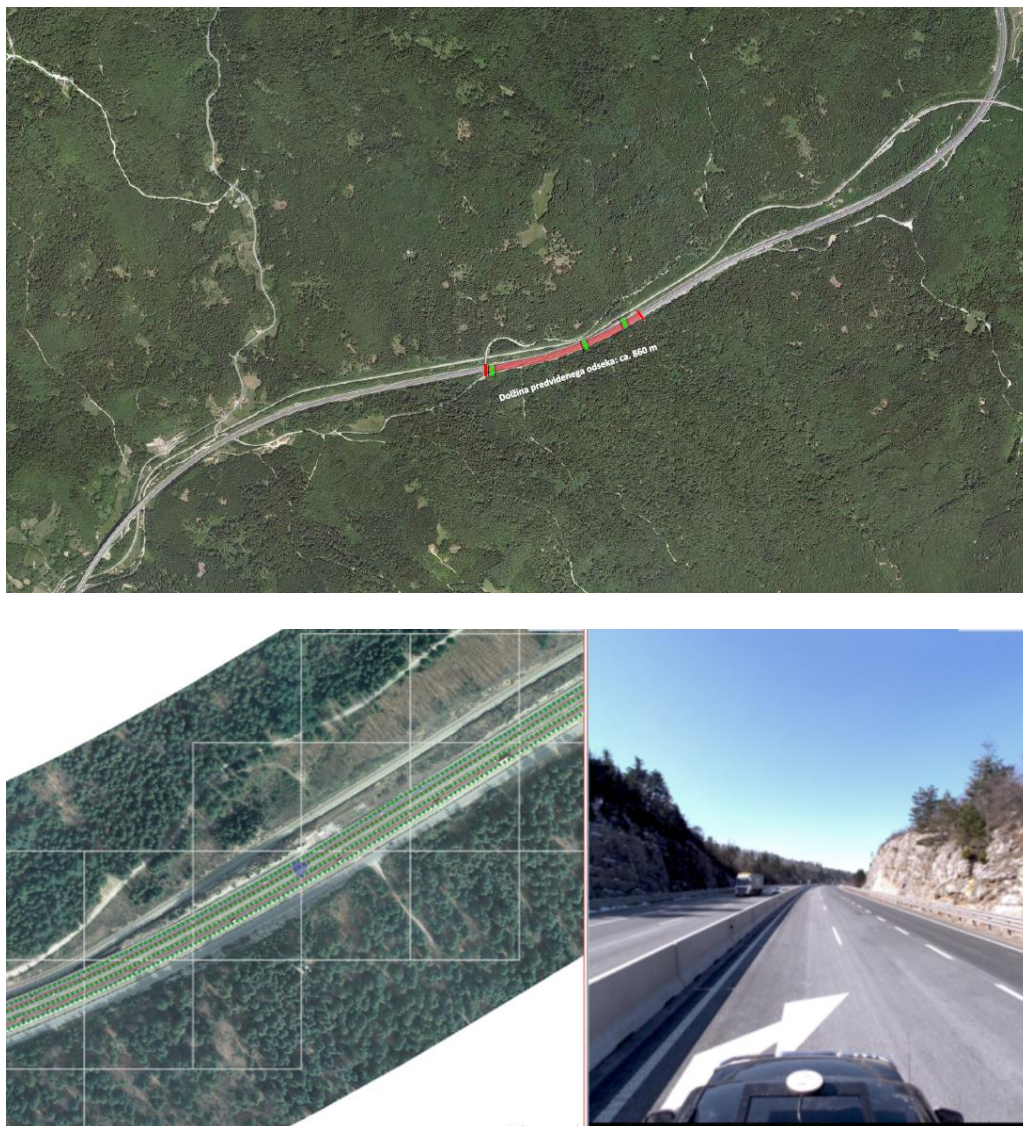
DARS, d. d., od ustanovitve leta 1993 pri umeščanju in gradnji novih AC in HC skladno z zahtevami pristojnih služb in nosilcev urejanja prostora zagotavlja vse potrebne ukrepe za zagotavljanje zmanjšanja fragmentiranosti migracijskih habitatov vrst z vzpostavitvijo prehodov za prostoživeče živali.

Decembra 2019 sprejeti Načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025 med drugim opredeljuje obveznost zagotovitve ustreznih migracijskih koridorjev velikih zveri in drugih vrst velikih sesalcev na obstoječem omrežju AC, vendar ne več kot dva.

DARS, d. d., je v letu 2019 naročil izdelavo strokovnih podlag za zagotovitev ustreznih migracijskih koridorjev velikih zveri in drugih vrst velikih sesalcev na avtocestnem odseku Vrhnika–Postojna. V elaboratu (Visoka šola za varstvo okolja, Velenje, april 2019) in spremljajočih gradivih, ki so bila zaključena septembra 2019, je opisano obstoječe stanje, izdelana analiza usmeritev za načrtovanje ukrepov, podanih že v preteklosti, in podan predlog ukrepov za vzpostavitev funkcionalnih migracijskih koridorjev čez AC Vrhnika–Postojna.

Glede na ugotovljene migracijske koridorje je bil s strani stroke opredeljen približno 800 m dolg odsek na AC Vrhnika–Postojna (pododsek Unec–Postojna), ki je najprimernejše območje za umestitev zelenega mostu (ekodukt), ki bi poleg zagotovitve selitvenih poti velikih sesalcev ter genskega pretoka med Dinaridi in Alpami prispeval tudi manjšo smrtnost prostoživečih živali na prometnicah ter večjo varnost za vse udeležence v cestnem prometu.

Slika 59: Predlog lokacije umestitve prihodnjega ekodukta



Izdelana gradiva bodo podlaga za izdelavo strokovnih podlag za pobude in analize smernic za ekodukt na AC-odseku Unec–Postojna. Dejavnosti v zvezi s to nalogo so se začele konec leta 2019 in se bodo nadaljevale v letu 2020.

Poleg tega je DARS, d. d., leta 2018 začel dejavnosti za izdelavo strokovnih podlag za zagotovitev ustreznih migracijskih koridorjev velikih zveri in drugih vrst velikih sesalcev na avtocestnem odseku Vrhnika–Postojna.

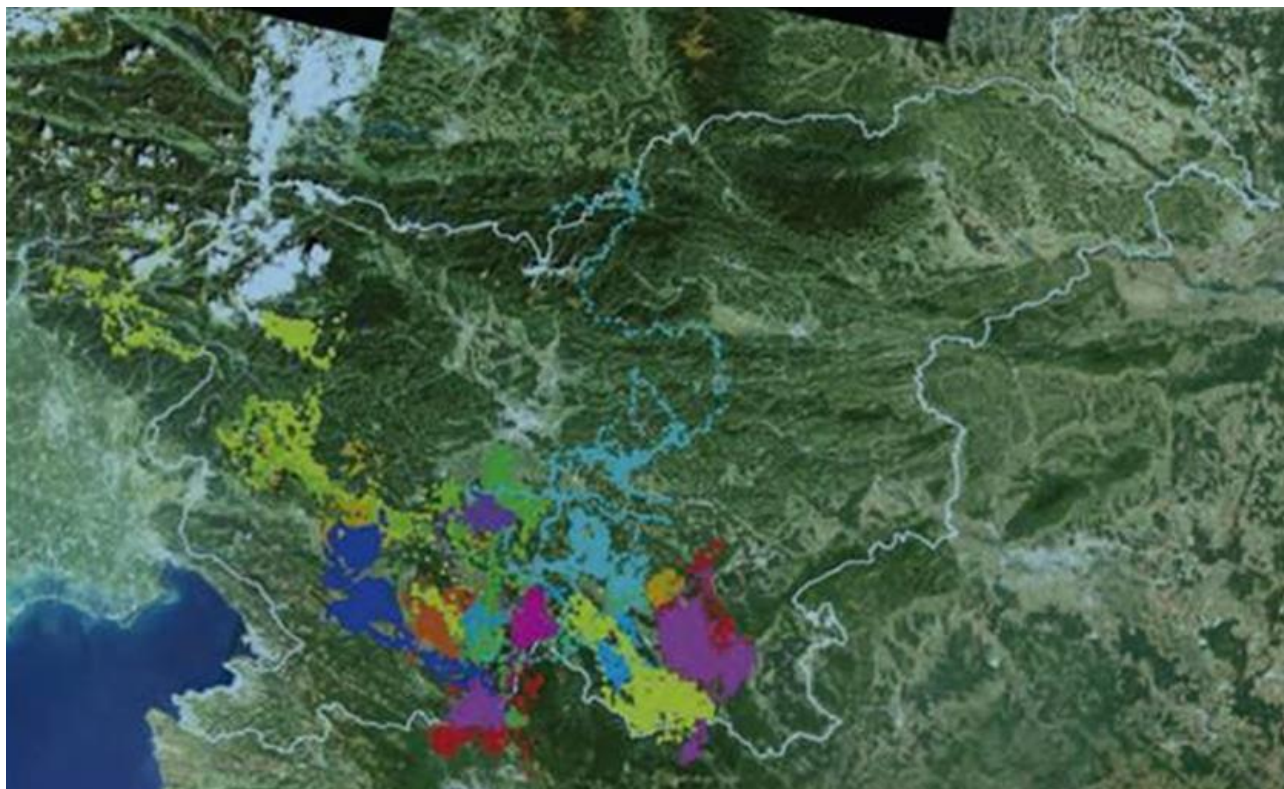
Namen te naloge je zmanjšati fragmentiranost migracijskih habitatov vrst z vzpostavitvijo prehodov za prostoživeče živali na avtocestnem odseku Vrhnika–Postojna (predvsem za vrste iz skupine sesalcev). Za ta namen bo izdelana študija, povzete bodo ugotovitve že opravljenih monitoringov poveza prostoživečih živali. Na podlagi izsledkov študije se bodo uredili objekti za prehajanje živali. Za potrebe načrtovanja bodo s študijo opredeljene tudi usmeritve projektantu za načrtovanje ustreznih ukrepov (lokacija, oblika, velikost, zasaditev objekta in okolice ipd.).

DARS, d. d., od ustanovitve leta 1993 pri umeščanju in gradnji novih AC in HC skladno z zahtevami pristojnih služb in nosilcev urejanja prostora zagotavlja vse potrebne ukrepe za zagotavljanje zmanjšanja fragmentiranosti migracijskih habitatov vrst z vzpostavitvijo prehodov za prostoživeče živali.

Na avtocestnem odseku Vrhnika–Postojna dolžine približno 30 km, ki je prvi zgrajeni odsek sodobne štiripasovne avtoceste v Sloveniji, je DARS, d. d., leta 1997 začel izvajati monitoring, ki je bil usmerjen v iskanje optimalnih lokacij za gradnjo premostitvenih objektov in drugih mogočih ukrepov, ki bi zmanjšali fragmentiranost habitatov na območju avtocestnega odseka Vrhnika–Postojna in živalim (prednostno medvedu) omogočili varno prečkanje avtoceste.

Monitoring je bil zaključen z nalogo »Strokovna izhodišča za gradnjo premostitvenih objektov – ekoduktov za varnejše prehajanje rjavega medveda (*Ursus arctos*) in drugih velikih sesalcev preko avtocestnih odsekov Vrhnika–Razdrto–Čebulovica« (Oddelek za gozdarstvo in obnovljive gozdne vire, BF, UL in Gozdarski inštitut Slovenije, november 2000). V zaključku te študije so bila opredeljena tri območja najverjetnejših prehodov rjavega medveda, in sicer med Verdom in Planino, med Uncem in viaduktom Ravbarkomanda ter med Razdrtim in Čebulovico. Za prvi dve območji (med Vrhniko in Postojno) so bili predlagani dodatni ukrepi za prehajanje živali, na zadnjem območju (med Postojno in Čebulovico) pa je bilo ugotovljeno, da dodatni ukrepi niso potrebni.

Slika 60: GPS-lokacije 33 spremljanih medvedov v obdobju 2005–2011*



* Lokacije, označene z isto barvo, so bile posnete za istega medveda. (vir: Jerina in sod., 2012)

V preteklih letih je bilo v sodelovanju z DARS, d. d., na teh odsekih izvedenih nekaj ukrepov (npr. postavitve električnih varovalnih ograj) z monitoringom njihove uspešnosti. Konec junija 2019 je bil zaključen projekt LIFE DINALP BEAR – Celovito upravljanje in varstvo rjavega medveda v severnih Dinaridih in Alpah.

I.5.6.4 Upravljanje energije⁷⁴

Družba DARS, d. d., se z letno porabo energije 45,03 GWh (v letu 2019) že uvršča med velike slovenske porabnike energije. Glede na procese družbe, ki jih določa potreba po upravljanju predorov in osvetljevanju površin, pa tudi po upravljanju in vzdrževanju cest, predstavlja največjo porabo energije električna energija (50,2 %), ki ji sledi poraba goriva za pogon vozil (40,2 %). Manjši del energije se porablja za potrebe ogrevanja objektov, to področje je zaradi velikih možnosti optimizacije pomemben element upravljanja energije.

⁷⁴ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 302, 302-1, 302-3, 302-4.

Strategija družbe 2017–2020 daje velik poudarek energetske učinkovitosti in varovanju okolja in zato 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 10 % glede na obstoječe stanje porabnikov električne energije.
- Zmanjšati porabo energentov za ogrevanje za 10 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015.
- Zmanjšati emisije CO₂ energentov za ogrevanje za 20 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015.
- Zmanjšati povprečno porabo goriva za delovna vozila in mehanizacijo za 2 % do leta 2021 glede na izhodiščno leto 2018. Pri lahkih tovornih vozilih zmanjšati povprečno porabo goriva za 5 % do leta 2021 glede na izhodiščno leto 2018.

Skupna raba energije

Spodnja preglednica 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 ter ogrevanje, kjer se je na osnovi energetskih pregledov izvedel bistveni del načrtovanih ukrepov.

Preglednica 18: Raba energije (MWh)

		2015	2016	2017	2018	2019
Elektrika	MWh	25.735	25.181	24.526	23.598	22.584
Goriva	MWh	16.384	17.538	16.369	18.662	18.081
Zemeljski plin	MWh	1.866	1.524	1.676	1.443	1.386
UNP propan	MWh	2.018	2.253	2.123	1.964	1.857
UNP propan, butan	MWh	1.171	1.225	1.105	852	475
Kurilno olje	MWh	238	344	291	238	97
Daljinsko ogrevanje	MWh	586	810	778	638	550
Skupaj	MWh	47.998	48.875	46.868	47.395	45.030

Preglednica 19: Raba energije (TJ)⁷⁵

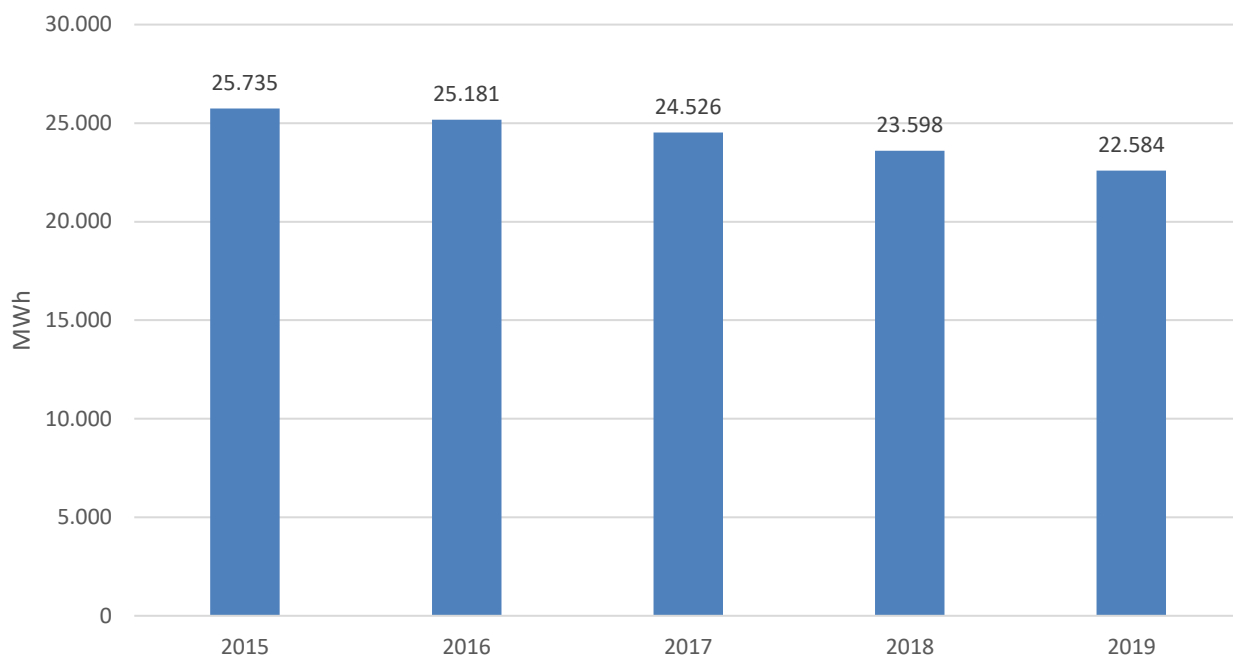
		2015	2016	2017	2018	2019
Elektrika	TJ	86,9	92,6	90,7	88,3	85,0
Goriva	TJ	62,8	58,7	62,8	58,7	67,0
Zemeljski plin	TJ	5,9	6,7	5,5	6,0	5,2
UNP propan	TJ	5,1	7,3	8,1	7,6	7,1
UNP propan, butan	TJ	3,6	4,2	4,4	4,0	3,1
Kurilno olje	TJ	0,9	0,9	1,2	1,0	0,9
Daljinsko ogrevanje	TJ	1,7	2,1	2,9	2,8	2,3
Skupaj	TJ	166,9	172,5	175,6	168,5	170,4

Električna energija

V družbi nenehno skrbimo za uvajanje ukrepov, na podlagi katerih se zmanjšuje poraba električne energije.

⁷⁵ GRI GS 302-3.

Slika 61: Skupna poraba električne energije (MWh)⁷⁶



Največja skupina porabnikov električne energije je raba energije za delovanje predorov, ki predstavljajo 57 % celotne porabe električne energije družbe. Glavni porabniki električne energije za delovanje predorov so razsvetljava predorov, ventilacija in preostali manjši porabniki. V letu 2019 smo začeli dejavnosti na področju zmanjševanja jalove energije na lokaciji trojanskih predorov, kar bomo po uspešni izvedbi nadaljevali na ostalih smiselnih lokacijah.

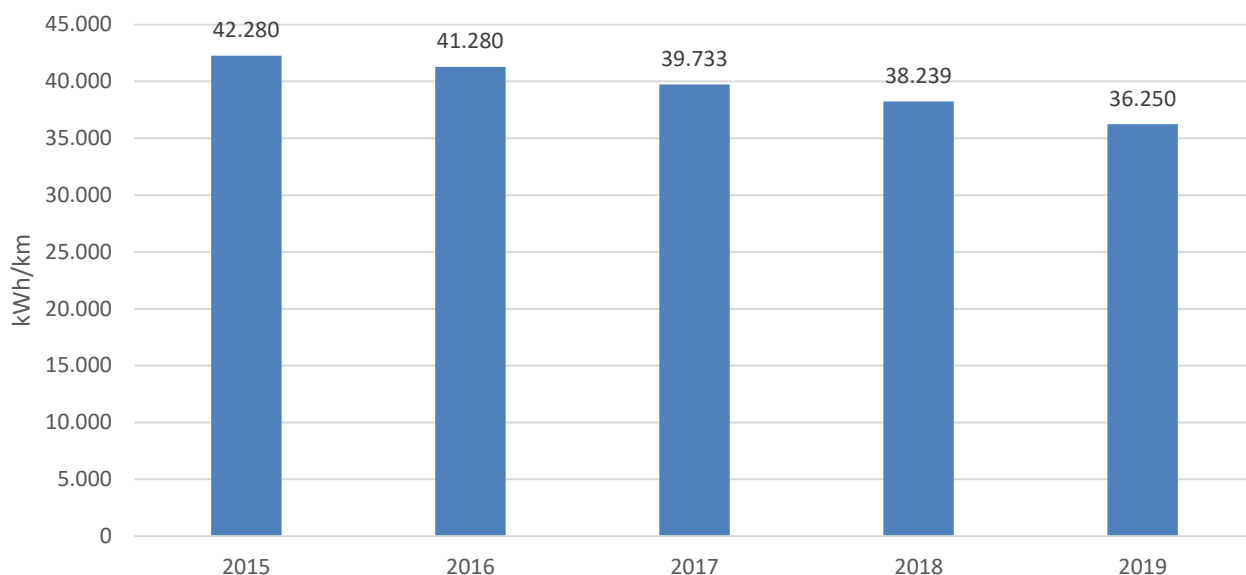
Drugi največji porabnik električne energije je javna razsvetljava. Na tem področju smo v zadnjih petih letih menjavali razsvetljavo, katere glavni namen je bil izpolnitev pogojev Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja ter hkrati zamenjava starih in dotrajanih svetil z novejšimi LED-svetili. Na prižigališčih ali merilnih mestih, kjer je bila zamenjana razsvetljava, smo tudi vzporedno znižali strošek na račun zmanjšanja priključnih moči.

Tretja največja skupina porabnikov električne energije družbe, ki skupaj predstavljajo 12 % celotne porabe, je električna energija, namenjena za delovanje avtocestnih baz (ACB) in cestninskih postaj (CP). Zaradi sprememb cestninskega sistema v letu 2018 se pri cestninjenju spreminja vloga oziroma namen cestninskih postaj, saj se nekatere cestninske postaje ukinjajo oz. preurejajo v cestninske nadzorne točke. Na tem delu smo torej zmanjšali porabo električne energije na sistemih ogrevanja in hlajenja objektov, pri prezračevanju cestninskih kabin ter na področju osvetljenosti cestninskih platojev. Na mestih čelnih cestninskih postaj se je preuredila razsvetljava za potrebe cestninskega nadzora, na stranskih cestninskih postajah pa se zdaj osvetljujejo zgolj priključki.

Iz spodnjega grafikona so razvidni učinki uvedenih ukrepov na področju upravljanja električne energije na kilometer vzdrževanih AC.

⁷⁶ GRI GS 302-3.

Slika 62: Skupna poraba električne energije na kilometer AC (kWh/km)



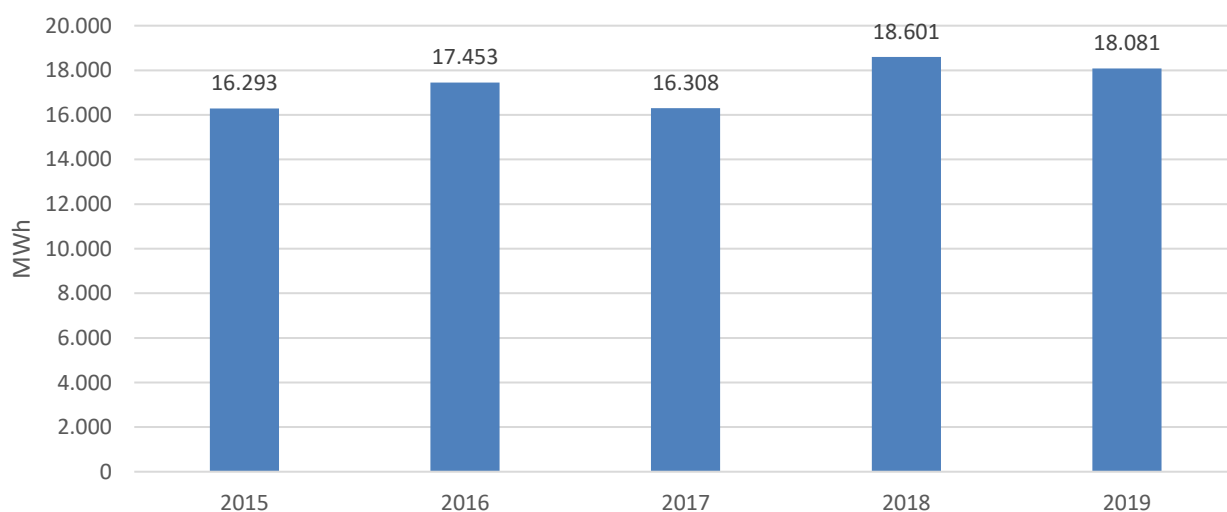
Gorivo za vozni park

V družbi smo leta 2019 imeli 716 delovnih vozil, od tega 192 težkih tovornih vozil, namenjenih izvajanju zimske službe in letnemu vzdrževanju, 154 lahkih tovornih vozil, ki se prvenstveno uporabljajo za redne preglede in manjša vzdrževalna dela, 118 kombiniranih vozil, 43 namenskih vozil, ki se uporabljajo za namensko vzdrževanje objektov in trase, 44 univerzalnih vozil za zimsko, letno in tehnično vzdrževanje ter 166 kosov različne delovne mehanizacije za zimsko-letno vzdrževanje. V letu 2019 beležimo zmanjšanje porabe dizelskega goriva predvsem zaradi milejše zime in posledično manj plužnih dni. Za zmanjševanje porabe goriva in posipnih materialov uvajamo na celotnem območju AC in HC sistem tekočega posipanja z raztopino NaCl, pri čemer preventivni posip izvajamo hitreje in v daljših časovnih intervalih, saj raztopina ostane na cestišču. Prav tako posodabljammo vozni park z novimi, ekološko čistejšimi vozili. V letu 2019 smo načrtovali dobavo dveh vozil na zemeljski plin, dobavljeni bosta v letu 2020.

V letu 2020 testno uvajamo lahko tovorno vozilo za pregled cest in kombinirano vozilo na plin.

Poleg navedenih delovnih vozil smo leta 2019 v družbi imeli 162 osebnih vozil in 39 vozil cestninskega nadzora.

Slika 63: Letna poraba goriva



Ogrevanje

Največji porabnik energije za ogrevanje stavb v lasti DARS je devet avtocestnih baz (v nadaljevanju ACB) in sedem izpostav, sledi jim poslovna stavba Celje ter deset stavb, ki so ostale po odstranitvi cestninskih postaj in se jim je spremenila namembnost. Objekti na šestih lokacijah so priključeni na omrežje zemeljskega plina, ena ACB uporablja za ogrevanje UNP propan, butan, na eni ACB se za ogrevanje uporablja lesna biomasa – sekanci, ostale stavbe kot energent uporabljajo za ogrevanje UNP propan, izključno z lahkim kurilnim oljem se ogrevata še dve stavbi (Log in Rogla), od katerih je Log predviden v letu 2020 za celovito prenovo, v katero je vključena tudi zamenjavo energenta.

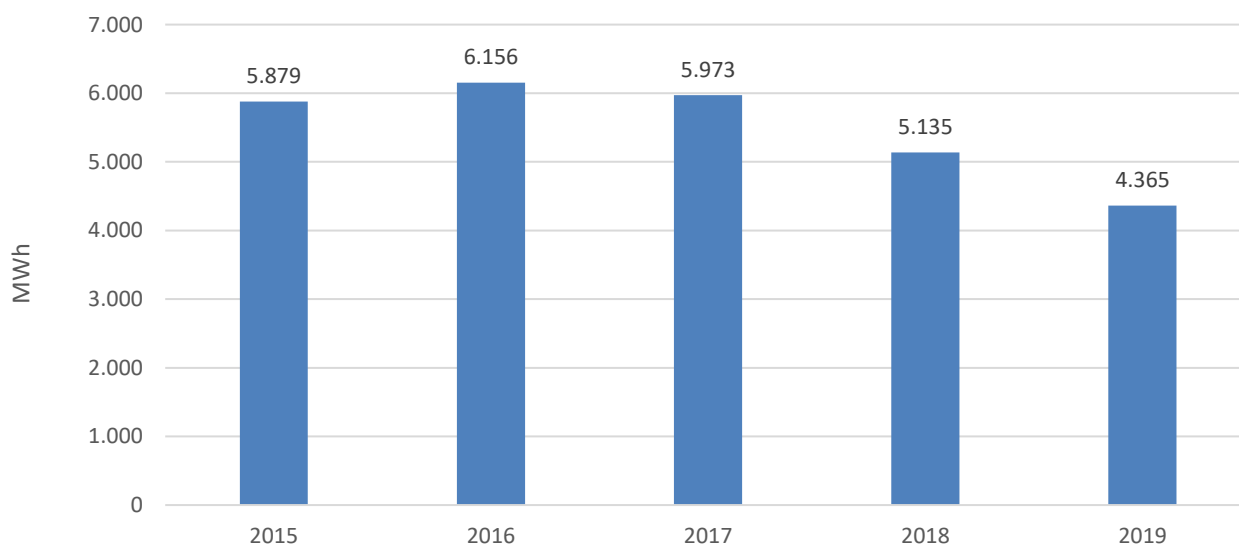
V okviru celostnega energetskega pregleda v letih 2015 in 2016 je bila kot eden izmed ukrepov predvidena uvedba energetskega nadzornega informacijskega sistema (EIS), ki je bil pilotno nameščen v ACB Vransko ter je bil v letih 2018 in 2019 nameščen na šestih lokacijah, ki ležijo v vzhodni kohezijski regiji (ACB Murska Sobota, ACB Maribor z izpostavo Ptuj, ACB Novo mesto z izpostavo Drnovo in ACB Slovenske Konjice). Z implementacijo tega sistema so skrbniki objektov dobili zelo močno orodje, tako za spremljanje porabe energentov za ogrevanje kot za izvajanje ukrepov za učinkovito rabo energije.

Z namenom zmanjševanja rabe energije na področju ogrevanja smo v letu 2019 izvedli naslednje ukrepe, ki so posledica celostnega energetskega pregleda:

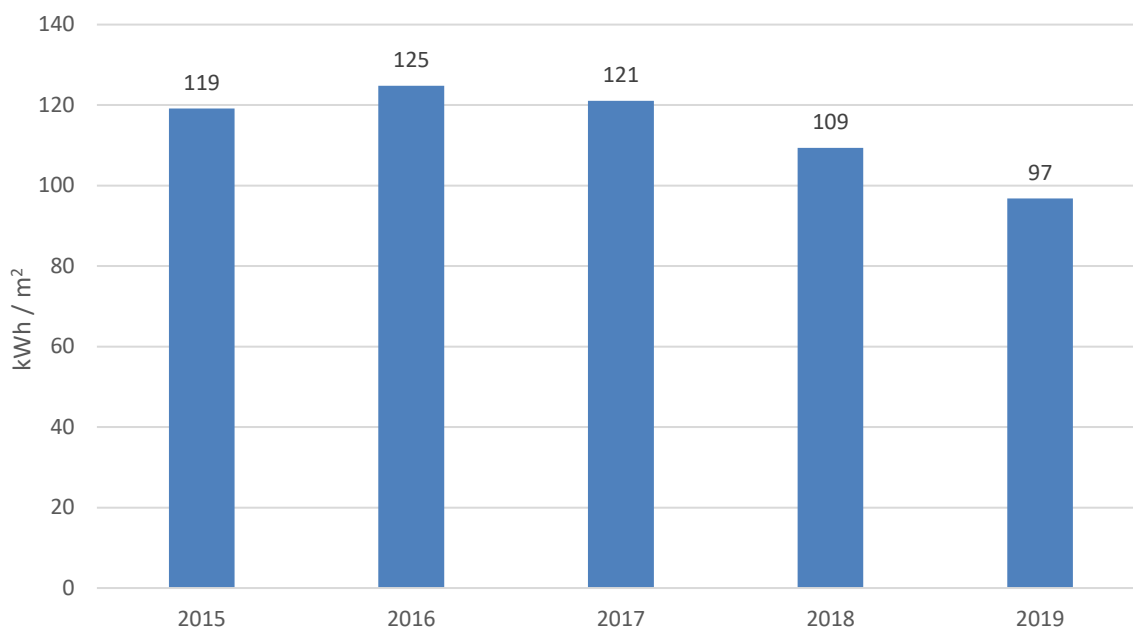
- V ACB Vransko in ACB Postojna smo namesto dotrajanih plinskih kotlov namestili toplotni črpalki za ogrevanje sanitarne vode v poletnem obdobju.
- Uredili smo dobavo zemeljskega plina skladno z določbami Energetskega zakona in Zakona o javnem naročanju.
- Izvedli smo javni razpis in izvedli prvo fazo energetske sanacije ACB Hrušica ter zgradili kotlovnico, ki uporablja lesno biomaso – sekance za ogrevanje ACB Hrušica in CP Hrušica. Izvedena prva faza energetske sanacije ACB Hrušica ter uporaba lesne biomase za ogrevanje ACB Hrušica in CP Hrušica sta ugodno vplivali na zmanjševanje emisij CO₂, kar je v skladu s prizadevanji družbe DARS za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in izboljšanje energetske učinkovitosti.
- Začeli smo prvo fazo obnove ACB Ljubljana, ki obsega tudi energetske sanacije stavb.
- Zaradi boljšega spremljanja porabe energentov za ogrevanje so bili nameščeni merilniki, kar omogoča bistveno boljše spremljanje porabe energije in posledično takojšnje ukrepanje.
- Pripravljena je dokumentacija za izvedbo javnega naročila za implementacijo EIS tudi v stavbah zahodne kohezijske regije.
- Za skrbnike objektov in vzdrževalce sta bili izvedeni dve delavnici na temo učinkovite rabe energije.

V grafikonu na sliki 67 je prikazana poraba energije za ogrevanje na m² ogrevane površine. Zmanjševanje porabe pripisujemo ukinitvi kabin cestninskih postaj, optimizaciji temperature v stavbah, ki jo omogočajo uvedba energetskega informacijskega sistema ter relativno ugodne vremenske razmere.

Slika 64: Poraba energije za ogrevanje



Slika 65: Poraba toplotne energije na m² ogrevalnih površin



I.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje

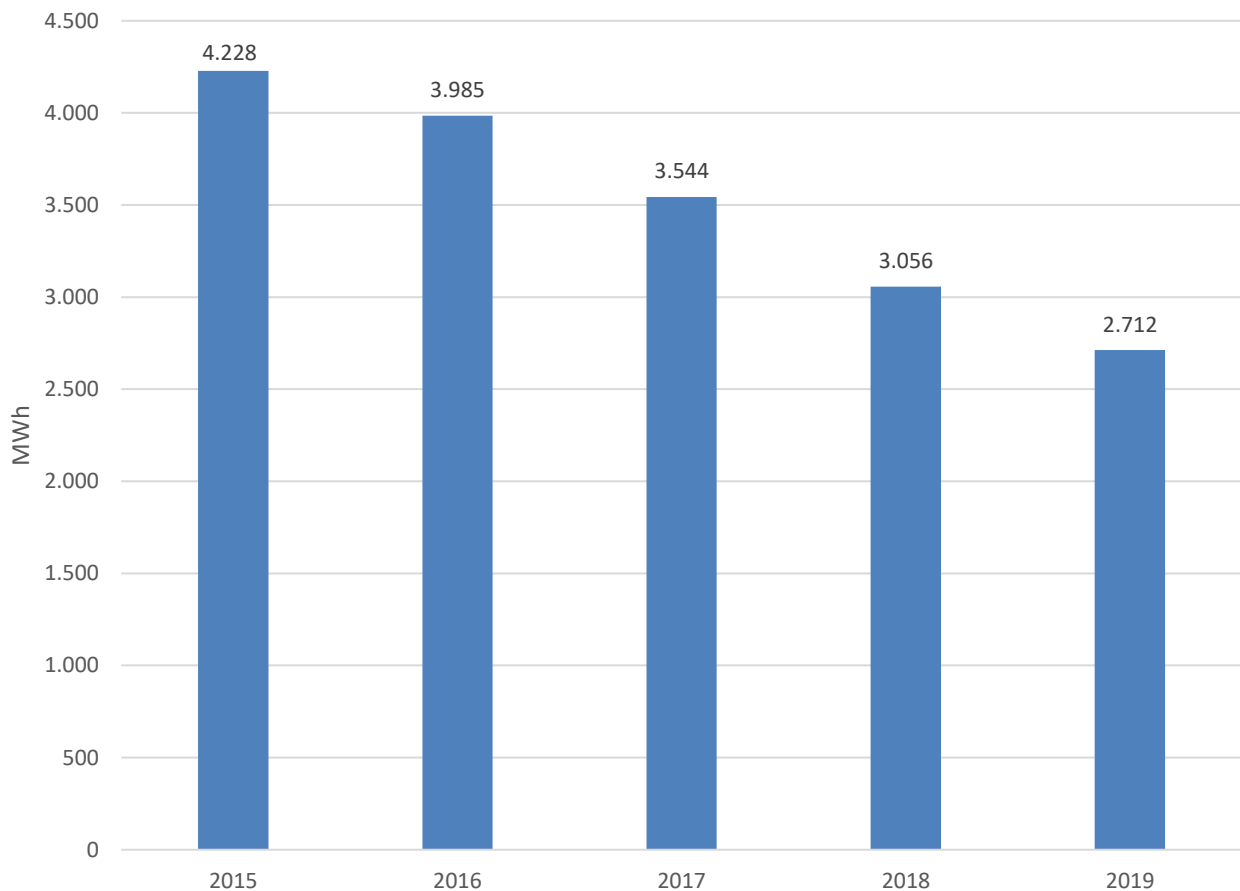
Svetlobno onesnaževanje je emisija svetlobe iz svetlobnih virov, ki poveča naravno osvetljenost okolja. Mednarodna komisija za razsvetljavo (International Commission on Illumination – CIE) ne uporablja termina »svetlobno onesnaževanje«, temveč izraz »vsiljena svetloba«. Med prvimi članicami EU, ki so sprejele 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.

Leta 2016 smo zaključili menjavo razsvetljave prve faze, pri kateri 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 slika 66 na osnovi uspešnega zaključka več faz menjave svetil.

Slika 66: Poraba električne energije za 1., 3. in 4. fazo menjave razsvetljave



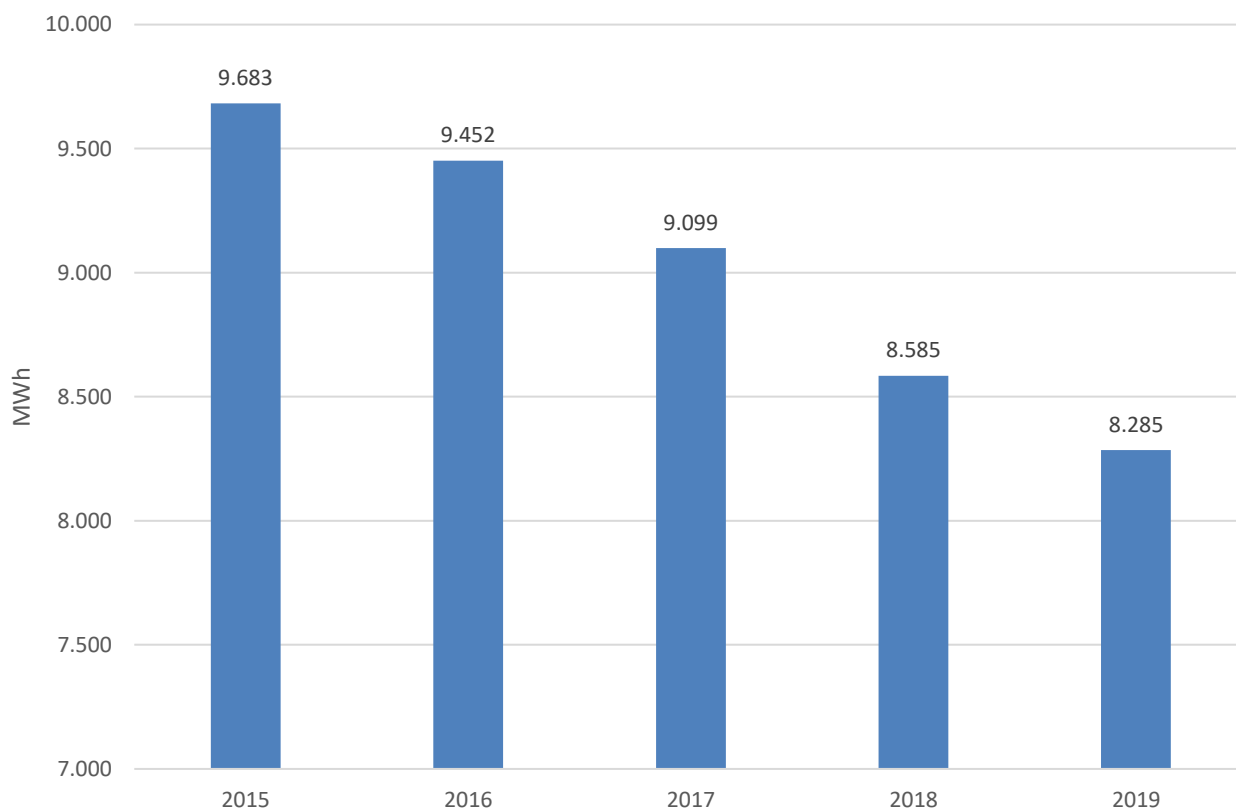
V drugi fazi smo zamenjali svetila v vseh ACB.

V letu 2018 smo zaključili menjavo razsvetljave tretje in četrte faze, v kateri je bilo zamenjanih 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 krožišča Tomačevo do razcepa Zadobrova),
- H5 Škofije–Sermin–Koper,
- H7 Dolga vas–madžarska meja.

Na zgornji sliki so vključena vsa merilna mesta na avtocestnih priključkih, kjer smo zamenjali razsvetljavo in kjer je nameščen števec električne energije. V podatke niso vključena tista mesta, na katerih moramo izvajati investicijsko vzdrževanje, nimamo pa svojih števec električne energije (bencinski servisi).

Slika 67: Poraba električne energije – razsvetljava (MWh)



Poleg zunanje razsvetljave na avtocestnem križu smo izvedli tudi razpis, po katerem se bo poleg elektrostrojne opreme v predoru Golovec zamenjala tudi razsvetljava v predoru Golovec in v pokritem vkopu Strmec v LED-tehnologiji.

Na zgornji sliki je videti zmanjševanje porabe električne energije, namenjene celotni razsvetljavi. Poleg ukrepov, izvedenih z menjavo svetil, so v grafikonu vidna tudi zmanjšanja porabe na račun ukinitve oz. spremembe namembnosti cestninskih postaj.

V letu 2019 smo aktivno sodelovali in proučevali ekonomsko, energetska in okoljsko sprejemljive ukrepe na področju zmanjšanja porabe električne energije, vendar izvedbe še ni bilo. Pripravili smo projekt za izvedbo menjava razsvetljave 5. faze, in ker se je po izvedbi začel postopek spremembe Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja, izvedbe še ni bilo. V okviru namestitve sončnih elektrarn na objekte smo pridobili ponudbe izvajalcev, sama realizacija pa je odvisna od ekonomsko upravičenih investicij, na kar vplivajo tudi predvidene subvencije.

1.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa⁷⁷

Ogljični odtis je skupna količina nastalih toplogrednih plinov, ki so povezani z delovanjem družbe DARS, d. d. Pri izračunu ogljičnega odtisa na ravni družbe smo upoštevali vse neposredne emisije toplogrednih plinov (CO₂ in drugih), ki nastanejo na lokacijah družbe DARS, d. d.

Pri izračunu ogljičnega odtisa smo uporabili emisijske faktorje, ki so navedeni v »PRILOGI III: Emisijski faktorji za določanje zmanjšanja izpustov ogljikovega dioksida«, stran 1996 / št. 14 / 24. 3. 2017, Uradni list Republike Slovenije.⁷⁸ 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, transporti z letalom (evropski in čezoceanski leti). Pri izračunu ogljičnega odtisa smo upoštevali tudi posredne emisije, ki izhajajo iz rabe nabavljene energije, to so: poraba električne in toplotne energije ter poraba vode

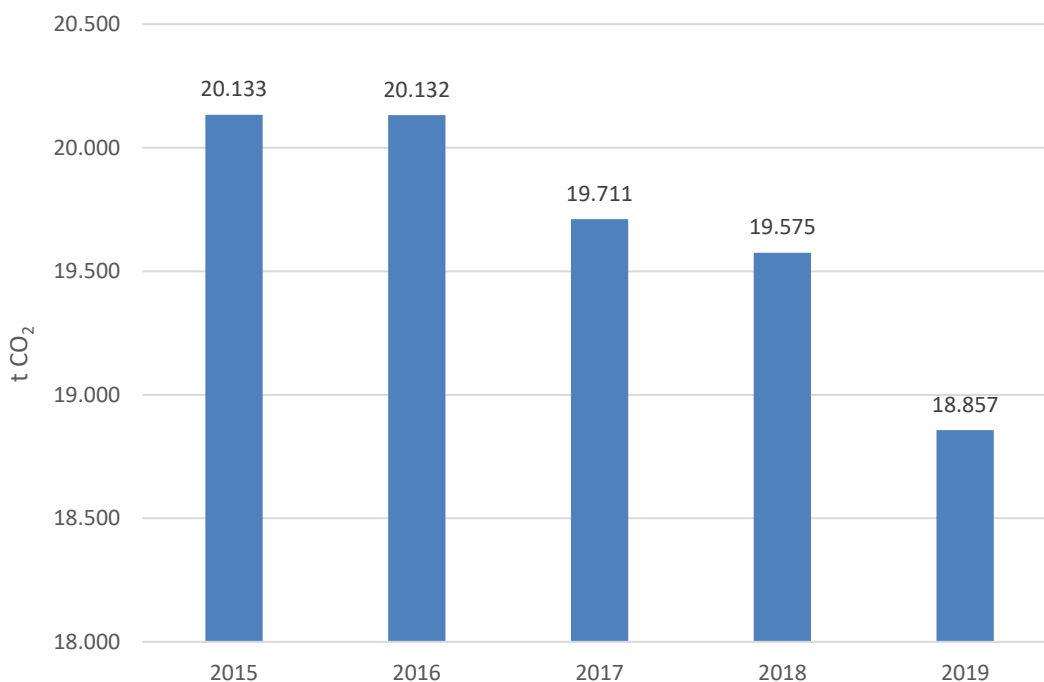
⁷⁷ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 305, 305-2.

⁷⁸ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 305-2.

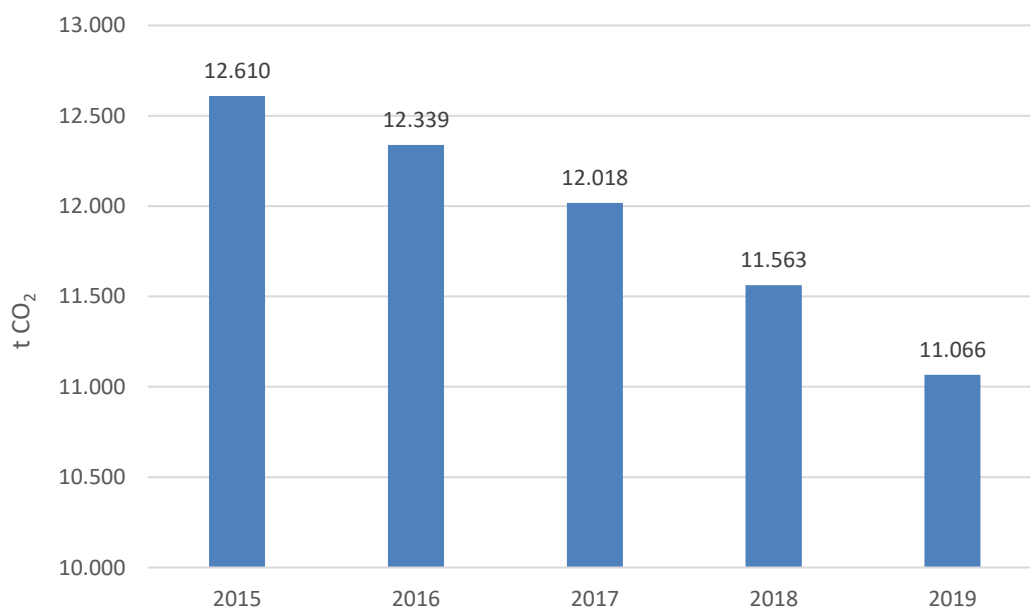
in pomožnih materialov. V izračun ni vključena količina nastalih toplogrednih vplivov s strani uporabnikov AC in HC. V poglavju I.5.6.7 smo prikazali zmanjšanje porabe goriva uporabnikov za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t zaradi uvedbe sistema DarsGo.

Kljub odprtju novih AC-odsekov v letih 2017 in 2018, kar je posledično vplivalo na povečano rabo energije, se predvsem zaradi sistematičnih ukrepov na področju učinkovite rabe energije (URE), ki jih izvajamo na osnovi energetskih pregledov, vrednost ogljičnega odtisa temu posledično iz leta v leto zmanjšuje, kot je prikazano na spodnji sliki:

Slika 68: Ogljični odtis po letih

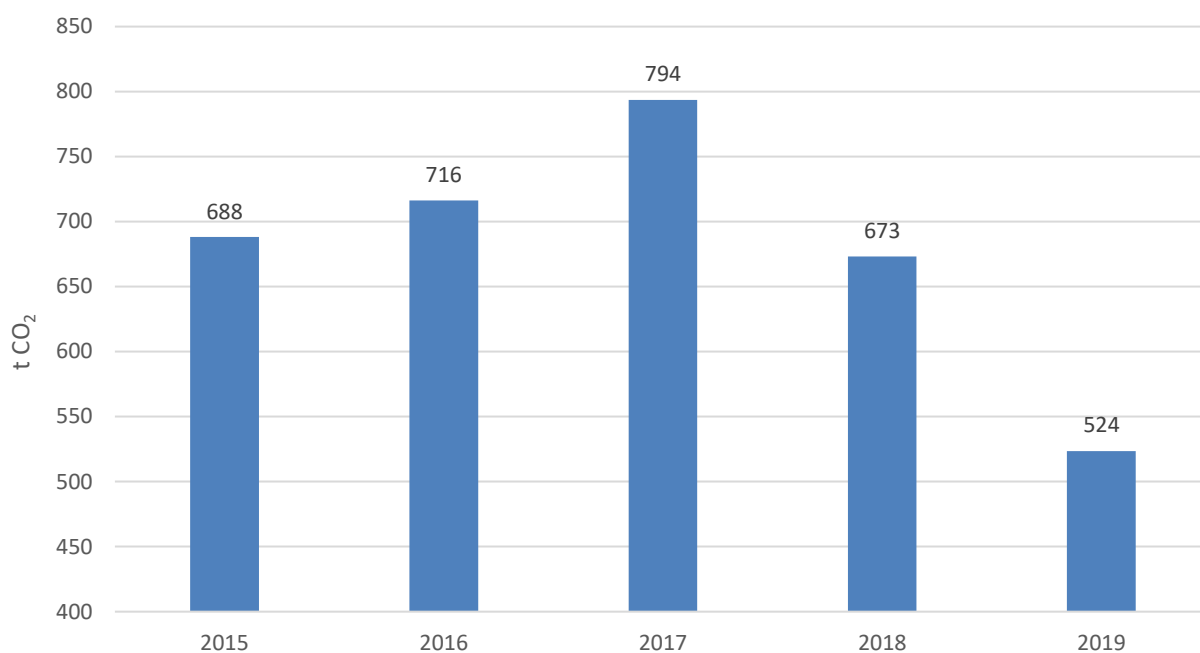


Slika 69: Ogljični odtis – električna energija



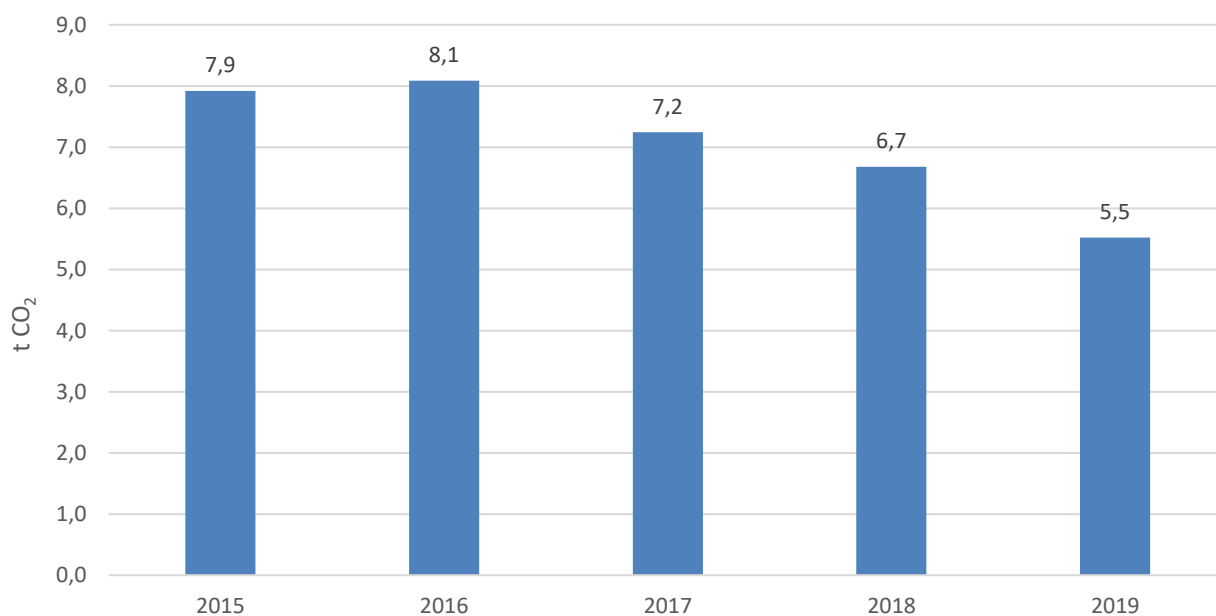
Glede na uvedene ukrepe za zmanjšanje rabe električne energije se je posledično zmanjšal tudi ogljični odtis.

Slika 70: Ogljični odtis – ogrevanje



Glede na uvedene ukrepe za zmanjšanje rabe energije na področju ogrevanja se je posledično zmanjšal tudi ogljični odtis.

Slika 71: Ogljični odtis – raba pisarniškega papirja



Kljub dejstvu, da ne gre za porabo velike količine pisarniškega papirja, se nam zdi vsak doprinos, ki vpliva na zmanjševanje ogljičnega odtisa, pomemben in prizadevanje zaposlenih k racionalni rabi natisnjenih dokumentov kot postopni digitalizaciji in informatizaciji poslovanja.

I.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo

Kot bomo predstavili v nadaljevanju, ima uvedba sistema DarsGo pozitivne okoljske in gospodarske učinke za vozila z največjo dovoljeno maso (NDM) nad 3,5 t.

S tem namenom je Center za energetske učinkovitost Instituta Jožef Stefan v okviru raziskovalne naloge ovrednotil učinke uvedbe elektronskega cestninskega sistema DarsGo na zmanjšanje porabe goriva in posledično zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida (CO₂), emisij dušikovih oksidov (NO_x) in prašnih delcev (PM_{2.5}).

Za leto 2017 lahko izračunamo potencialne prihranke, ker sistem DarsGo še ni bil uveden (na osnovi prehodov čez cestninske postaje). Za leto 2018, ko se je pojavila sprememba cestninskega sistema, 1. aprila 2018, so za prve tri mesece izračunani potencialni prihranki, za preostale mesece pa dejanski prihranki. Izračunane pa so tudi kratkoročne napovedi za naprej do leta 2020, kar je bilo predstavljeno v Trajnostnem poročilu za leto 2018 in kjer je bil upoštevan porast cestnega tovornega prometa (4–5,3 %; nadaljevanje rasti zadnjih let), pa tudi izboljšave na vozilih (prehod v višji emisijski razred).

Na osnovi dejanskih prehodov čez cestninske postaje v letu 2019 je Center za energetske učinkovitost Instituta Jožef Stefan na osnovi dejanskih podatkov ponovno izvedel izračun in pripravil dodatek k poročilu: Izdelava metodologije za vrednotenje emisij CO₂ in drugih onesnaževal zraka vozil na avtocestah v Sloveniji, statistični podatki za leto 2019, kar navajamo v spodnji preglednici.

Preglednica 20: Skupno zmanjšanje izpustov zaradi uvedbe elektronskega cestninjenja v Sloveniji⁷⁹

Leto	Število prevozov skozi cestninske postaje	Prihranki goriva [t]	Prihranki goriva [GWh]	Izpusti CO ₂ [t]	Izpusti NO _x [t]	Izpusti PM _{2.5} [t]
2017	22.936.633	0 (potencialni prihranek 12.456)	0 (potencialni prihranek 147)	0 (potencialni prihranek 38.308)	0 (potencialni prihranek 140)	0 (potencialni prihranek 2,3)
2018*	23.927.107 (5.728.548 v I-III 2018)	9.750 (potencialni skupni prihranek 12.995)	115 (potencialni skupni prihranek 154)	29.986 (potencialni skupni prihranek 39.966)	84 (potencialni skupni prihranek 112)	1,7 (potencialni skupni prihranek 2,2)
2019	24.960.247	13.553	160,5	41.680	77,2	1,80
2020	22.960.000	12.470	147,7	38.350	67,5	1,58

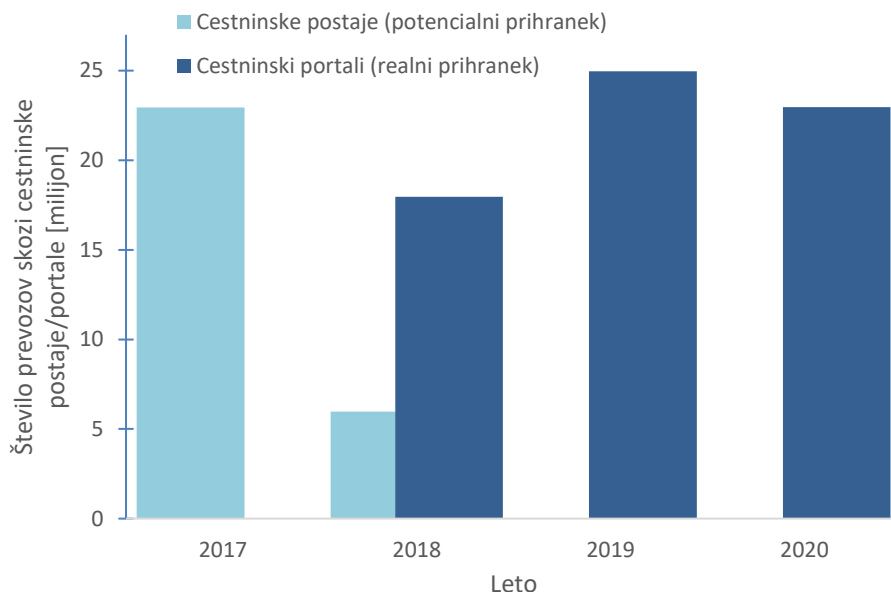
* Prihranki so se zaradi uvedbe cestninskega sistema pojavili šele po 1. aprilu 2018. Pred tem pa lahko govorimo le o morebitnih potencialnih prihrankih.

Rezultati iz zgornje preglednice so prikazani v nadaljevanju. Potencialni prihranki pred aprilom 2018 so prikazani s svetlejšo barvo, s krepkejšo barvo pa realni prihranki po 1. aprilu 2018 in v letu 2019.

Glede na pandemijo pa lahko za leto 2020 pričakujemo še manjše število prevozov skozi cestninske postaje, kot je navedeno v predhodni preglednici.

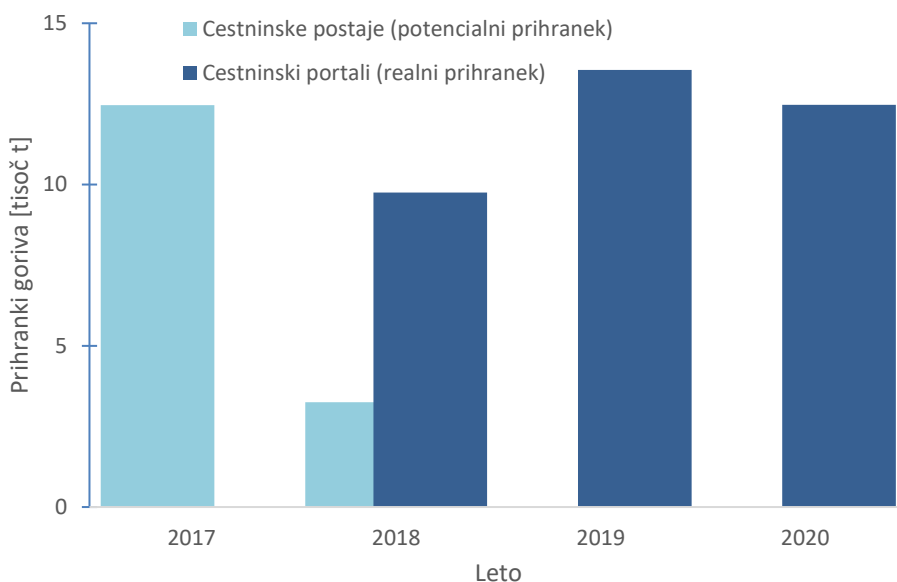
⁷⁹ GRI GS 302-3, 305-2.

Slika 72: Število prevozov skozi cestninske postaje in portale od leta 2017 do 2020



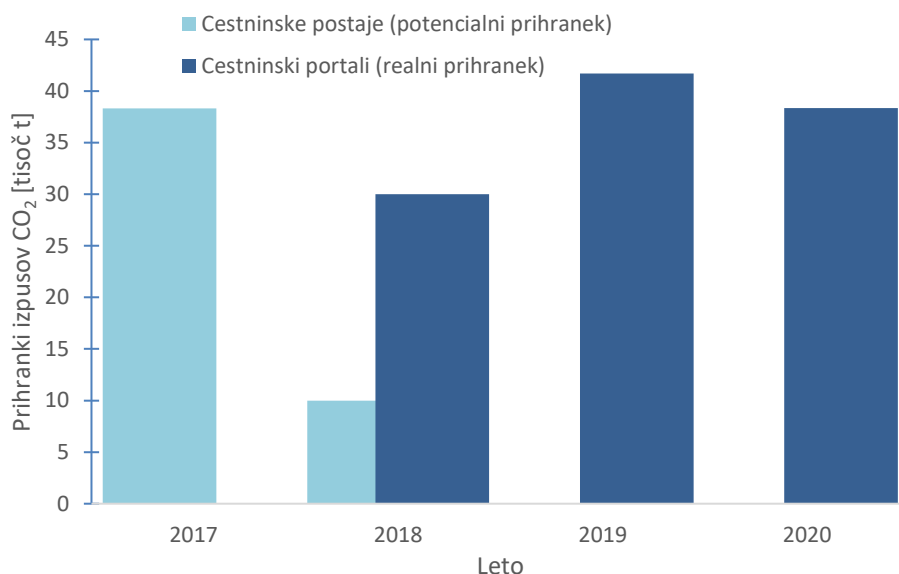
Spodnja slika nam prikazuje potencialni in realni prihranek goriva zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah, in sicer od leta 2017 do 2019 in z oceno v letu 2020. Razvidno je naraščanje prihrankov goriva v 2019 in zmanjšanje v letu 2020 glede na pandemijo. Uporabljeni sta obe enoti: masa goriva v t (leva lestvica) in njegova energija v GWh (desna lestvica).

Slika 73: Potencialni in realni prihranek goriva zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah: od leta 2017 do 2019 in z napovedjo za leto 2020



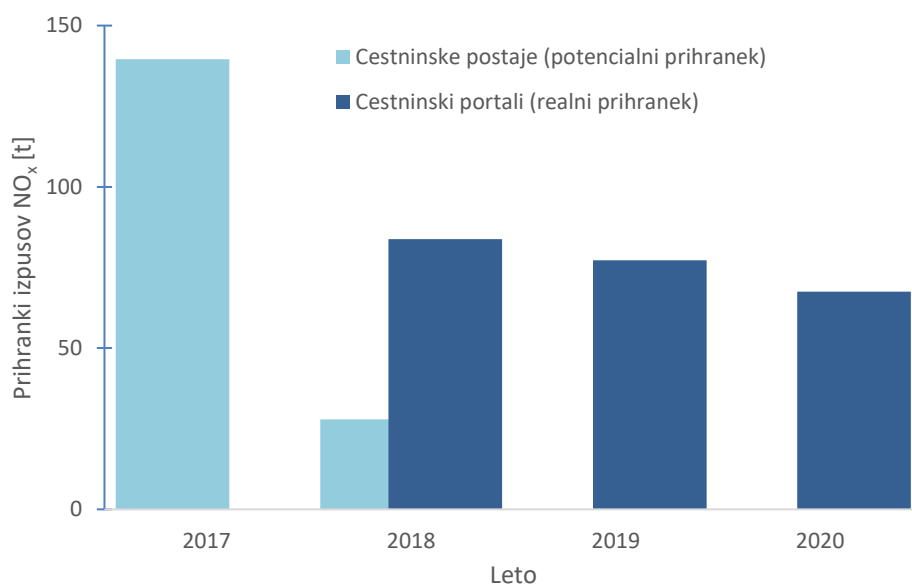
Spodnja slika prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov CO₂ zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah. Tudi tu je opazen trend zmanjšanja izpustov v prihodnje, na kar najbolj vpliva povečevanje števila prehodov.

Slika 74: Potencialni in realni prihranki izpustov CO₂ zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 do 2019 in z napovedjo za leto 2020



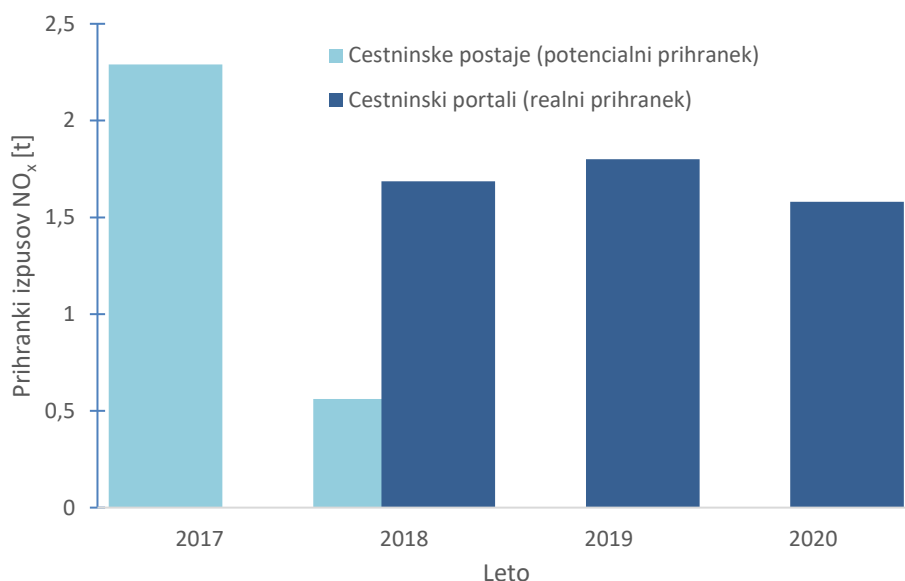
Spodnja slika prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov NO_x zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah. Tudi tu je viden trend zmanjšanja izpustov v prihodnje, pri čemer ima največji vpliv povečevanje števila prehodov v 2019 in padec števila prehodov v 2020.

Slika 75: Potencialni in realni prihranki izpustov NO_x zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 do 2019 in z napovedjo za leto 2020



Spodnja slika prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov delcev PM_{2.5} zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah. Tudi tu je viden trend zmanjšanja izpustov v prihodnje, pri čemer ima največji vpliv povečevanje števila prehodov.

Slika 76: Potencialni in realni prihranki izpustov delcev PM_{2.5} zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 do 2019 in z napovedjo za leto 2020



Kot je razvidno iz predhodnih podatkov, je uvedba sistema DarsGo eden izmed pomembnih okoljevarstvenih ukrepov v Republiki Sloveniji.

V potrditev uspešnosti uvedenega elektronskega cestninskega sistema DarsGo je družba DARS, d. d. v okviru okoljskega srečanja, ki je potekalo v organizaciji časnika Finance, dne 7. novembra 2019, prejela priznanje za okolju prijazen storitev za leto 2019. Na spodnji sliki je predsednik uprave DARS dr. Tomaž Vidic, ki je ob prevzemu nagrade povedal, da je ta izjemno zahtevni projekt predstavljal uspeh vseh zaposlenih, ki so vsak na svoj način pri njem sodelovali in da nagrada predstavlja tudi spodbudo, da bo družba Dars, d. d. varovanju okolja v prihodnje namenjala še večjo pozornost.

Slika 77: Prevzem priznanja družbe DARS za okolju prijazen storitev za leto 2019



(Na desni sliki je prvi z leve predsednik uprave DARS, d. d. dr. Tomaž Vidic)

I.5.6.8 Emisije v ozračje⁸⁰

Emisije v ozračje, ki so rezultat dejavnosti družbe DARS, d. d., so: emisije izpušnih plinov iz voznega parka in emisije lastnih virov za ogrevanje poslovnih prostorov. 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) in vidljivosti. Za ustrezno prezračevanje predorskih cevi je nameščen prezračevalni sistem, ki se krmili prek nameščenih ventilatorjev oziroma se uravnava samodejno. 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 Rebrnice 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 prometnoinformativne signalizacije, koordinacijo vseh zapor in usklajenim delovanjem nadzornih centrov.

I.5.6.9 Skrb za živali na vplivnem območju AC⁸¹

Vdor prostoživečih živali na avtocesto predstavlja pomembno tveganje za:

- varnost vseh udeležencev v avtocestnem prometu in ne nazadnje živali samih,
- varnost naših vzdrževalcev avtocest, 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, d. d., praktično že od samega začetka trudi z rednimi pregledi ograj, odvrtačnimi napravami in si prizadeva tematike prehajanja živali vključiti že v postopke priprave državnega prostorskega načrta, da bi bilo teh primerov čim manj. 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. 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. V ta namen smo postavili električnega pastirja na odseku Logatec–Postojna in opremili že vse priključke na AC z zvočnimi odvrtači divjadi, ki so postavljeni na smernikih. Skupaj je bilo postavljenih 571 odvrtač.

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.

Dodatno se s podaljšanjem premostitev čez vodotoke zagotavlja tudi potreben pas za prehajanje živali pod mostovi ob vodotokih. Živali za prehajanje uporabljajo 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 travnatega 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 prvi poskusno postavili sodelavci iz 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 od zaščitene avtocestnega priključka. Namesti se v obstoječe obcestne stebričke in s svojim delovanjem preprečuje vstop živali na avtocesto.

⁸⁰ GRI GS 103-1, 103-2, 305-2.

⁸¹ GRI GS 304-2.

Slika 78: Zvočna odvrtačna naprava za živali

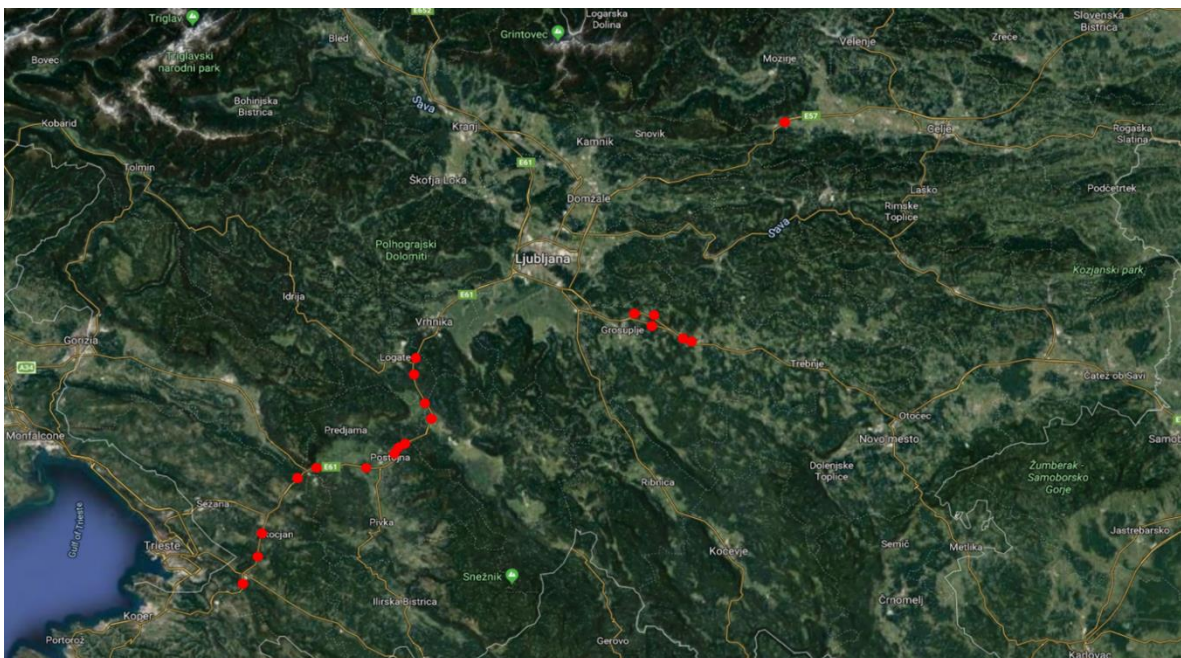


V drugi polovici leta 2018 smo namestili okoli 100 novih odvrtač za divjad, ki bodo nameščena na smernikih priključkov dolenske avtoceste in delno na območju Ljubljane. Poleg tega skupaj z velenjskim podjetjem Eurofins ERICo, inštitutom za ekološke raziskave, postavljamo električnega pastirja na območju Logatca 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 med letoma 2005 in 2016 v Sloveniji povoženih 180 medvedov, kar v povprečju znaša 15 na leto oziroma okoli 15 odstotkov vse zaznane smrtnosti medvedov v naši državi. Opazni sta dve obdobji povečanega števila pvozov, 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 79: Prostorska razporeditev lokacij pvozov medvedov na AC v Republiki Sloveniji med letoma 2004 in 2018



Največ pvozov 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 skupaj kar 123 avtocestnih priključkov – če to pomnožimo s faktorjem dva (uvozno-izvozna kraka), to pomeni skoraj 250 potencialnih »prostih« vvhodov.

Število prehodov po posameznih krakih avtocestnega omrežja:

- štajerski krak: nekaj več kot deset prehodov;
- podravski 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 ter 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 do zdaj namestili na skupni razdalji približno 30 km, to je po 15 km ob vsakem smernem vozišču, proti Kopru in proti Ljubljani.

Slika 80: 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 odvrčalno napravo za živali. Omenjeno napravo so leta 2007 prvi poskusno postavili sodelavci iz ACB Hrušica, ki so pozneje z napravami opremili vse obojestranske priključke na gorenjskem avtocestnem kraku.

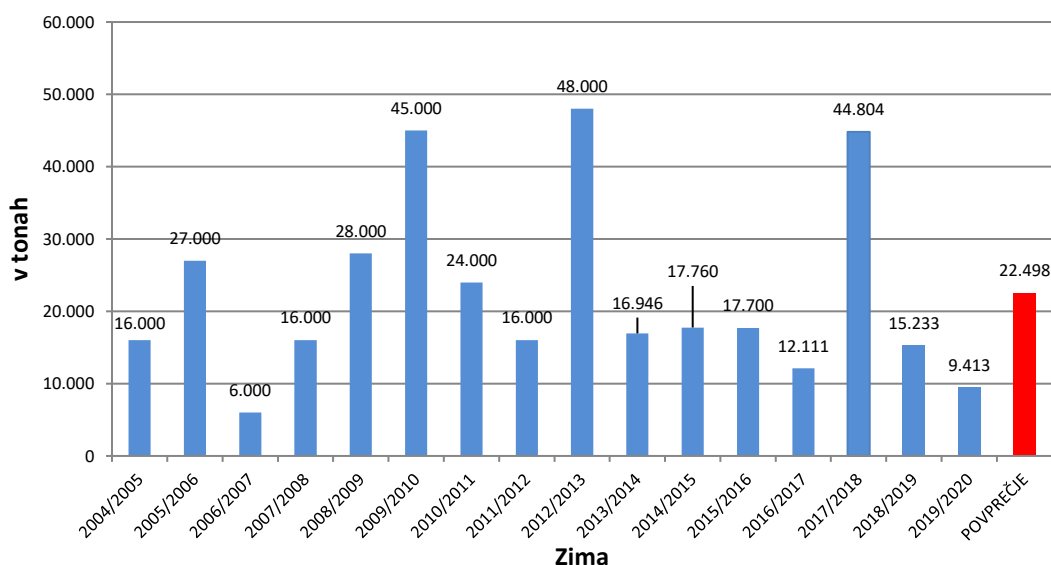
1.5.6.10 Vplivi posipnih materialov na okolje⁸²

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 v 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 zmanjševanju količin posipanja močno prisotna v vseh državah. Zato smo začeli uporabljati tekoče posipanje za preventivno posipanje, ki se izvaja povprečno sto dni na leto.

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

⁸² GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 301-1, 304-2.

Slika 81: Poraba posipnih materialov v tonah

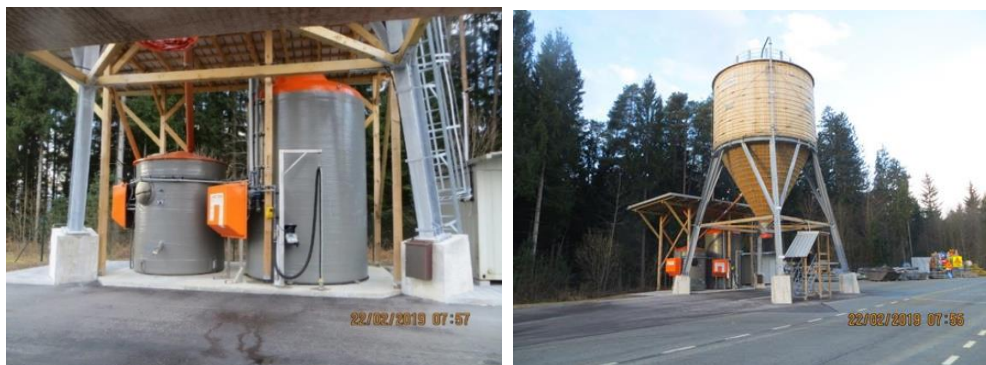


Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2019 spremljali v sklopu izvajanja letnega programa obratovalnega monitoringa padavinske vode iz zadrževalnih bazenov. Analize posameznih odvzetih vzorcev so pokazale, da prisotnost elementov soljenja nikjer ni presežena oziroma je bila ob vsaki analizi v predpisanih mejah.

Tekoče soljenje

DARS, d. d., se je na podlagi tujih in domačih izkušenj pri tekočem soljenju odločil, da se za preventivno posipanje uporablja 20-odstotna raztopina NaCl. Tekoče soljenje imenujemo posipanje vozišča samo z raztopino soli. Do zdaj smo vedno uporabljali mokro posipanje FS30 (30 % raztopine in 70 % suhe soli). Zaradi enakega ali celo boljšega učinka in veliko cenejšega tekočega (FS100) posipanja nameravamo v nekaj letih opremiti vse ACB z ustrezno opremo. V letu 2019 smo z dodatnimi silosi in napravami za izdelavo raztopin natrijevega klorida opremili ACB Hrušica, ACB Kozina in ACB Vransko. Prve nove avtomatizirane mešalne naprave so že dobavljene in delujoče v izpostavi Podtabor, izpostavi Dob, izpostavi Logatec ter ACB Postojna in ACB Ljubljana.

Slika 82: Nove avtomatizirane mešalne naprave



Pri vsem tem ni nepomembno le dejstvo, da smo s tem zmanjšali onesnaževanje okolja za okoli 25 %. Tudi število prometnih nesreč se je zmanjšalo oziroma je podobno številu nesreč, ko ni zimskih razmer.

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

- pospešene korozije vozil v prometu in korozije armature v armiranem betonu ter 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 odjugi;
- škode na drevesih in grmičevju, ki nastane zaradi sprememb ravnovesja pri absorpciji hranilnih snovi skozi korenine in liste; ter
- škode na ribah in drugih živalih, ki se hranijo z ribami, zaradi visokih koncentracij kloridnih ionov v obcestnih vodnih virih in mokriščih.

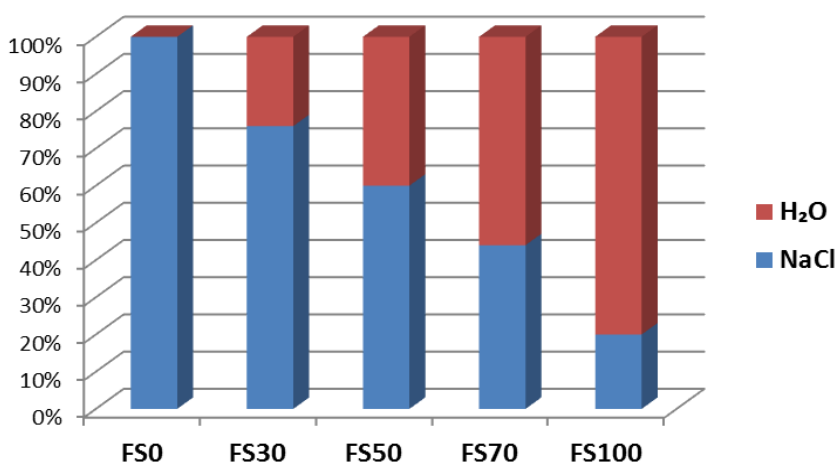
Primer negativnega vpliva soli na prometne objekte

Pokanje betona, kamna ali asfalta se pojavi, ko so vse pore zasičene z vodo, kar je razvidno s spodnje slike. Po določenem številu ciklov zmrzovanja in odtajanja ter uporabe posipnih materialov se pojavijo zmrzlinke poškodbe. 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 83: Vpliv soljenja na vozišče (vir: lastni posnetek, 2010)



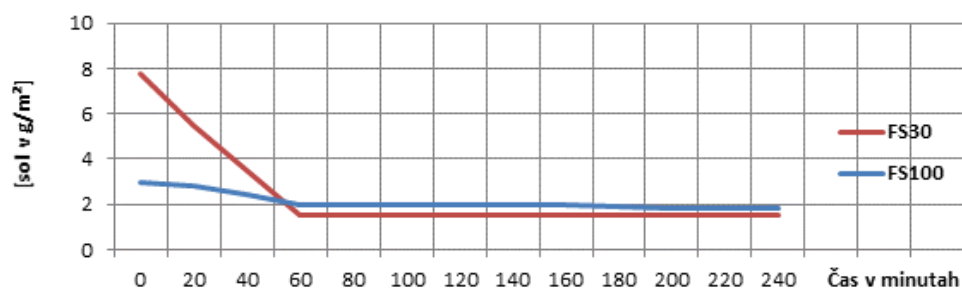
Slika 84: Tipi raztopin pri mokrem posipanju



Merjenje preostanka soli pri posipu FS30 in FS100

Iz grafikona je razvidno, da se učinek mokrega soljenja (FS30) po približno 50 minutah izenači s tekočim posipanjem (FS100) oziroma je trajanje učinka tekočega soljenja 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 minutah 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 85: Čas trajanja učinka pri mokrem posipu (FS30) in pri tekočem posipu (FS100)



Razmere na vozišču, ko se priporoča tekoče soljenje

Tekoče soljenje ni primerno za vse vremenske razmere. Osnovni pogoj je, da temperatura ceste ne pade pod -6°C .

Poseben prispevek k novi praksi širjenja so dale izkušnje cestnovzdrževalnih storitev v državah, ki so velike porabnice soli v zimskih službah, kot so Avstrija, Nemčija, Norveška, Švedska, Švica itn. S krepitvijo okoljske zavesti, tj. s potrebo po varovanju okolja, so se pojavile zahteve za posipanje. To je bila nova tehnologija posipanja s povečano vsebnostjo raztopine soli, ki je pomembno prispevala k 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 preprost.

V zimi 2019/2020 smo za preventivni posip porabili 2814 m^3 23-odstotne raztopine NaCl za tekoče posipanje.

I.5.6.11 Varovanje voda⁸³

Odvajanje padavinske odpadne vode z avtocest se izvaja skladno z Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinskih voda z javnih cest z razpršeno ali nadzorovano točkovno odvodnjo prek 755 zadrževalnih bazenov, ki so po posameznih krakih AC navedeni v preglednici 16 v poglavju I 5.6.1.

V letu 2019 se je nadaljevalo izvajanje rednih letnih čiščenj vseh najbolj obremenjenih lovilnikov olja (lokacije lovilnikov olja v avtocestnih bazah in izpostavah) in osnovno vzdrževanje zadrževalnih bazenov (košnja trave, odstranjevanje odvrženih komunalnih odpadkov, popravilo poškodovanih delov, popravilo poškodovanih ograj, čiščenje usedalnikov, peskolovov). Na dveh čistilnih objektih so bila izvedena investicijska vzdrževalna dela (utrditev dna usedalnika zaradi usada materiala).

Pri čiščenju objektov zadrževalnih bazenov in lovilnikov olja so nastali nevarni in nenevarni odpadki. Za prevzem le-teh smo imeli sklenjeno pogodbeno razmerje s prevzemnikom predmetnega odpadka. Ker je tovrstna pogodba potekla konec leta 2019, smo pristopili k postopku izvedbe novega javnega naročila, s katerim bomo pridobili novega pogodbenega prevzemnika tovrstnih odpadkov, ki razpolaga z veljavnim okoljevarstvenim dovoljenjem Agencije RS za okolje. Skladno z zahtevami zakonodaje in internim navodilom o ravnanju z odpadki, ki vsebuje tudi samostojni sklop vsebin poslovnika vzdrževanja lovilnikov olja, se za vsak poseg na lovilniku olja 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.

Na reprezentativnem zadrževalnem bazenu Sneberje so se v letu 2019 petkrat izvedle meritve z namenom spremljanja emisij snovi v naravno okolje. V tem obsegu je bil izveden obratovalni monitoring padavinske odpadne vode s cest v upravljanju DARS, d. d., ki meri obremenjenost iztočnih voda iz zadrževalnih bazenov. Obratovalni monitoring se je izvajal na podlagi Letnega programa obratovalnega monitoringa (LPOM), ki je bil skladno z Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest poslan na MZI v pregled in na MOP v potrditev. Meritve so pokazale, da so parametri iztočne vode iz zadrževalnih bazenov v predpisanih mejah iz citirane uredbe, zato se kot taka lahko odvaja v naravo brez dodatnega prečiščenja.

⁸³ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 306, 306-1.

Preglednica 21: Število zadrževalnih bazenov ob kraku AC

Oznaka in ime kraka AC	Število zadrževalnih bazenov ob kraku AC
A1 Šentilj–Sermin	336
A2 Karavanke–Obrežje	186
A3 Gabrk–Fernetiči	12
A4 Slivnica–Gruškovje	25
A5 Maribor–Pince	88
H3 Severna obvoznica Ljubljana	1
H4 Razdrto–Vrtojba	94
H5 Škofije–Sermin–Koper	5
H6 Koper–Lucija	7
H7 Dolga vas–madžarska meja	1
Skupaj	755

Slika 86: Zadrževalni bazeni ob AC



1.5.6.12 Emisije hrupa

DARS, d. d., izvaja protihrupno zaščito s hrupom preobremenjenih območij zaradi prometa ob trasi AC od leta 1988. V obdobju od navedenega leta pa do konca leta 2019 je bilo izvedenih 217,27 kilometra protihrupnih ograj.

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 so sestavljeni iz dveh sklopov.

Uresničili smo tudi ukrepe, ki nam jih je nalogal vladni Operativni program varstva pred hrupom. Ukrepi, zajeti v OP HRUP – sklop B, na petih avtocestnih odsekih so bili izvedeni v letih 2013–2015, v letu 2019 pa se je izvedla še zaščita posameznih najbolj obremenjenih stanovanjskih stavb ob avtocestnem omrežju – ukrepi aktivne protihrupne zaščite na 11 lokacijah ob slovenskem AC-omrežju.

Sklop B (OP HRUP) je DARS, d. d., v letih 2013 in 2015 v okviru Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture implementiral s projektom 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 je bil zaključen avgusta 2018 z odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti na odseku Dramlje–Celje–Arja vas na ogradah v dolžini 10,4 kilometra. 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.

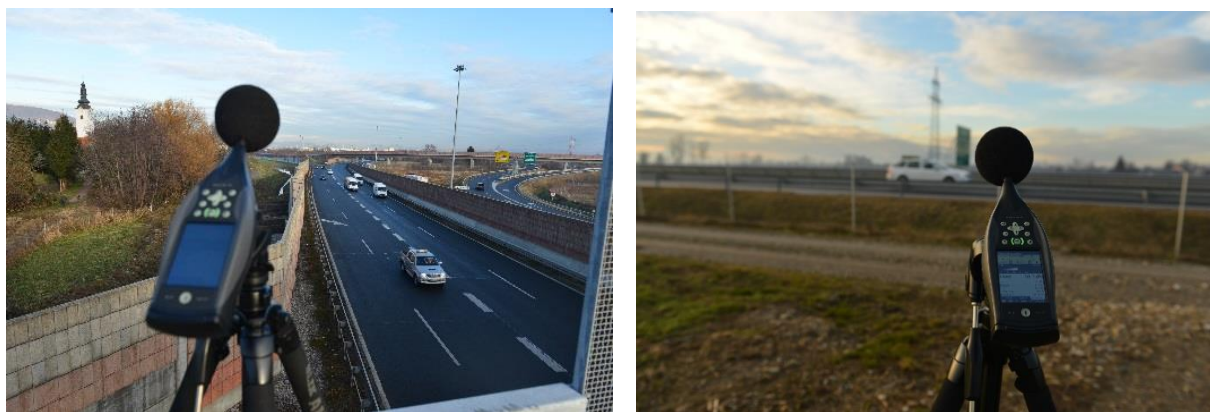
Sklop A (OP HRUP) predvideva zaščito za 11 najbolj izpostavljenih objektov ob AC. Na podlagi predhodno izdelane študije obremenitve s hrupom in predloga protihrupne zaščite za te objekte smo v letu 2017 pridobili PZI projektne dokumentacije za 12 od navedenih 14 lokacij, saj sta dve lokaciji podvrženi obravnavi v okviru državnih prostorskih načrtov za druge investicije. Za to območje je bila v letu 2018 izvedena tudi že pasivna zaščita pri posameznih stanovanjskih objektih. V letu 2019 pa se je izvedla še zaščita posameznih najbolj obremenjenih stanovanjskih stavb ob avtocestnem omrežju – ukrepi aktivne protihrupne zaščite na 11 lokacijah ob slovenskem AC-omrežju.

DARS, d. d., je v letih 2018/2019 v skladu s predpisi izvedel obratovalni monitoring hrupa za omrežje avtocest in hitrih cest. Na podlagi rezultatov so bili načrtovani protihrupni ukrepi, ki so vključeni v Strokovnih podlagah za operativni program varstva pred hrupom na preobremenjenih območjih. V Strokovnih podlagah za OP Hrup so načrtovane tudi smernice za varstvo pred hrupom cestnega prometa, določena pa so tudi merila za oceno ekonomske upravičenosti in sorazmernosti protihrupnih ukrepov, smernice za načrtovanje pasivne zaščite ter tudi smernice za oblikovanje protihrupnih ograj z namenom, da bodo ukrepi kar najučinkovitejši glede na vložena sredstva in tudi čim sprejemljivejši.⁸⁴

Za potrebe priprave nabora ukrepov, ki bodo vključeni v novelacijo OPH, z namenom zmanjšanja obremenitev okolja s hrupom smo v sodelovanju z zunanjim pogodbenim sodelavcem pripravili strokovne podlage za obnovo PHO in SP. Novelacija OPH se pričakuje v letu 2020, predvidoma za obdobje 2018–2023.

DARS v okviru nekaterih obnov odsekov od leta 2015 izvaja testna polja z različnimi asfaltnimi plastmi, s katerimi poskušamo doseči zmanjšanje hrupa na izvoru samem. Tako smo v letih 2018 in 2019 v okviru preureditev območij čelnih CP Pesnica, Tepanje, Kompolje, Log in Bazara izvedli manj hrupno obrabno asfaltno plast, t. i. drenažni asfalt z gumi bitumnom, ki zagotavlja zmanjšanje hrupa na izvoru samem.

Slika 87: 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 2019–2021. Zbrani podatki so bili vključeni pri pripravi strokovnih podlag za obnovo PHO, ki so bile pripravljene v sodelovanju z zunanjim pogodbenim izvajalcem. V dokumentu je opredeljeno, katere protihrupne ograje je smiselno obnoviti v njihovih obstoječih gabaritih in katere protihrupne ograje je smiselno celovito rekonstruirati, za kar je bilo 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 bosta načrtovala vrstni red in obseg obnov protihrupnih ograj v naslednjih letih.

Glede na vpetost avtocestnega omrežja v naravno okolje smo zaradi problematike hrupa s strani zainteresirane javnosti v letu 2018 prejeli 64 pritožb, v letu prej pa 59 pritožb. Pritožbe so ustrezno obravnavane in obvladovane.

V letih 2018/2019 v sodelovanju z zunanjimi pogodbenimi strokovnjaki izvajamo obratovalni monitoring hrupa za omrežje avtocest in hitrih cest. Na podlagi rezultatov izvedenega obratovalnega monitoringa hrupa bodo načrtovani protihrupni ukrepi, ki bodo vključeni v pripravo Strokovnih podlag za operativni program varstva pred hrupom (SP OPH) na preobremenjenih območjih. Priprava SP OPH poteka sočasno z izvedbo obratovalnega monitoringa hrupa za omrežje cest v upravljanju DARS, d. d. V nadaljevanju letošnjega leta pričakujemo pripravo novelacije Operativnega programa varstva pred hrupom (OPH), za pripravo katere je v skladu z Uredbo o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju pristojni

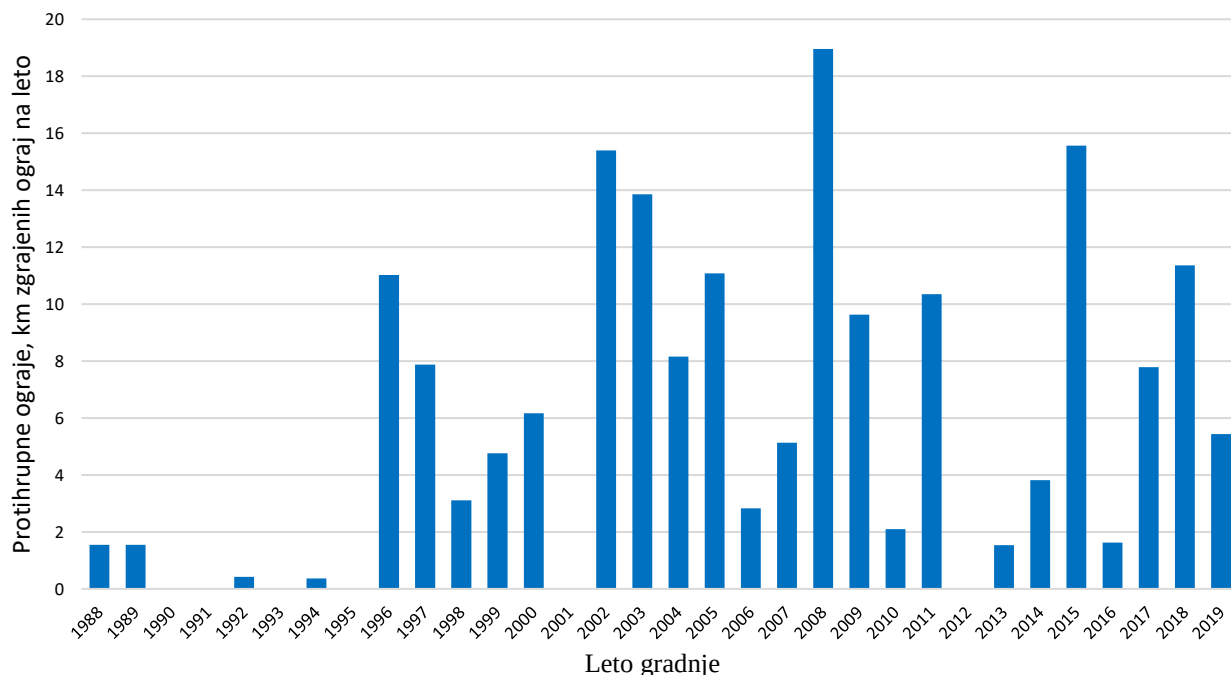
⁸⁴ GRI GS 102-12.

organ Ministrstvo za okolje in prostor (MOP) v sodelovanju z ministrstvom, pristojnim za promet, ministrstvom, pristojnim za zdravje, in preostalimi deležniki, med katerimi je tudi DARS, d. d.

Na podlagi noveliranega Operativnega programa bo DARS, d. d., pristopil k realizaciji predvidenih ukrepov za zmanjševanje obremenitev okolja s hrupom ob AC in HC, ko bodo ti ukrepi vključeni in potrjeni v noveliranem Operativnem programu.

DARS, d. d., izvaja protihrupno zaščito območij ob trasi AC zaradi prometa od leta 1988. V tem obdobju je bilo tako v okviru novogradenj avtocestnih odsekov kot tudi na obstoječem avtocestnem omrežju v času uporabe izvedenih skupno 181,4 km protihrupnih ograj. Potek izvedbe protihrupnih ograj je razviden iz naslednjega grafikona.

Slika 88: Potek izvedbe protihrupnih ograj ob avtocestnem omrežju v RS med letoma 1988 in 2019



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

- AC Draženci–Podlehnik: osem sklopov protihrupnih ograj dolžine 6247 m,
- AC Draženci–MMP Gruškovje (2a etapa) dolžine 1176 m,
- priključek AC Šmarje - Sap: štiri sklopi protihrupnih ograj dolžine 1414 m,
- HC Koper–Izola: osem sklopov protihrupnih ograj dolžine 1110 m,
- odsek AC Pesnica–Zrkovska: dodatna ograja v dolžini 259 m.

V obravnavanem obdobju med letoma 2015 in 2018 so bile na obstoječem avtocestnem omrežju izvedene naslednje protihrupne ograje :

- AC Brezovica–Vrhnika: 11 protihrupnih ograj dolžine 7615 m,
- AC Dramlje–Celje: 20 protihrupnih ograj dolžine 7953 m,
- AC Dramlje–Celje–Arja vas: 19 protihrupnih ograj dolžine 10.511 m,
- AC Brezovica–Vrhnika: tri protihrupne ograje v sklopu preureditve cestninske postaje Log v dolžini 852 m.

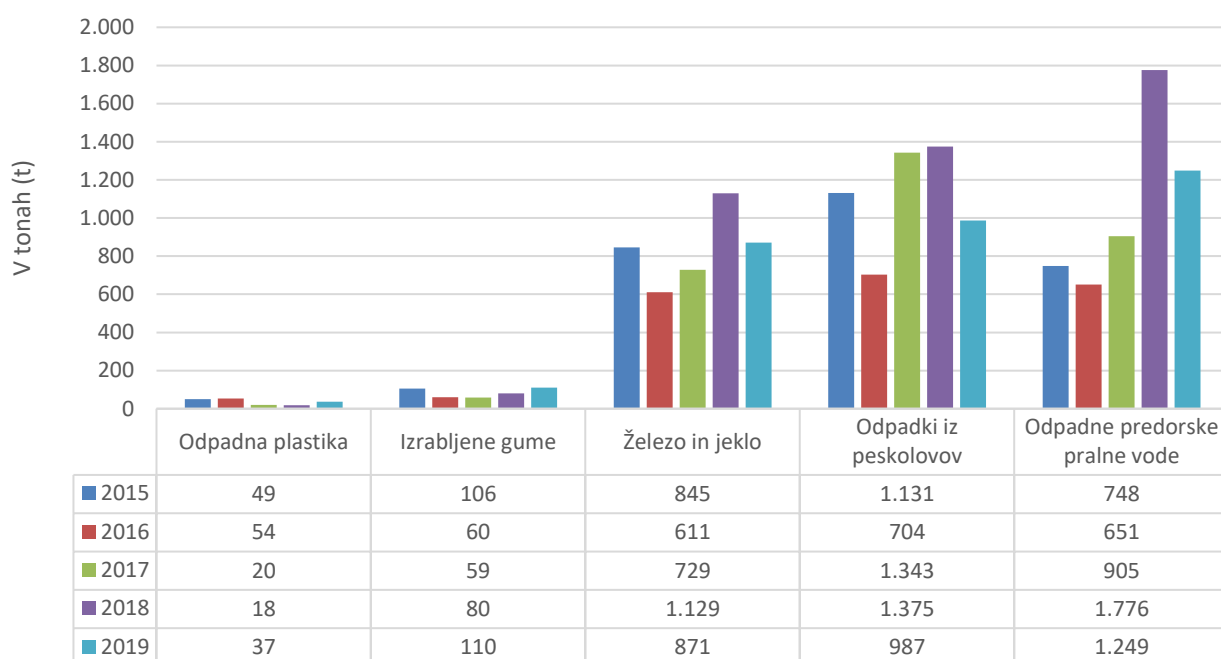
V tem obdobju je bilo v letu 2015 v okviru OP HRUP – sklop B na obstoječih AC na avtocestnem odseku Dramlje–Celje izvedenih 20 protihrupnih ograj v skupni dolžini 7953 m. Leta 2018 je DARS, d. d., na istem avtocestnem odseku izvedel odpravo pomanjkljivosti na 10.400 m ograje.

I.5.6.13 Ravnanje z odpadki⁸⁵

DARS, d. d., je v letu 2019 nadaljeval in nadgrajeval politiko varovanja okolja s poudarkom na kontroliranem ravnanju z odpadki, kot ga narekuje veljavna zakonodaja. Tako so bile dejavnosti še naprej usmerjene v pravilno ravnanje z odpadki z njihovim doslednim ločevanjem 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 2018 podobno kot v letih pred tem zbranih največ odpadkov, ki nastanejo pri investicijskih delih celovite obnove posameznih avtocestnih 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).

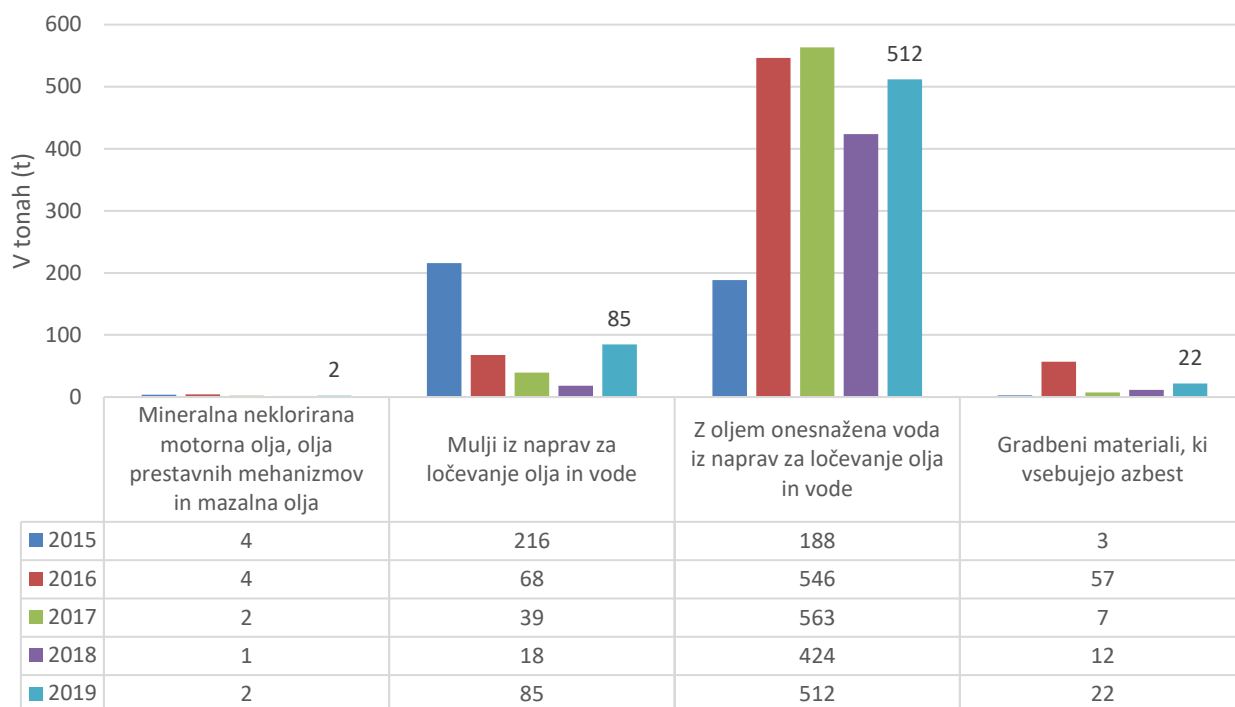
Slika 89: Količina predanih nenevarnih odpadkov v obdobju 2015–2019⁸⁶



⁸⁵ GRI GS 306, 306-2.

⁸⁶ GRI GS 306-1.

Slika 90: Količina predanih nevarnih odpadkov v obdobju 2015–2019



Zaradi vse večje doslednosti pri ločevanju 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 gradnja odcejalnikov za izcejanje odpadnega peska iz peskolovov. V letu 2017 se je zaključila gradnja odcejalnika za ACB Novo mesto, ki je zadnji iz projekta gradnje vsaj enega odcejalnika v vsaki avtocestni bazi. Odcejalniki se že koristno uporabljajo, posledično pa narašča tudi količina odpadnega peska iz peskolovov, ki ga do izgradnje peskolovov ni bilo kam odlagati.

V zvezi z ravnanjem z odpadki se vse leto vodi od ministrstva predpisana evidenca o ravnanju z odpadki, ki jo upravlja ARSO (IS Odpadki), v začetku naslednjega leta pa bo pripravljeno 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 ravni 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.

Največ raznovrstnih nevarnih in nenevarnih odpadkov nastaja iz naslova vzdrževanja avtocest. Tako se z različnimi ukrepi še naprej trudimo za dosledno izvajanje ločevanja odpadkov, posledično pa beležimo rast količin posameznih vrst zbranih odpadkov (na primer: z izgradnjo odcejalnikov v preteklih letih beležimo iz leta v leto naraščanje količin odpadka iz peskolovov, saj pred izgradnjo odcejalnikov ta odpadki sploh ni bil beležen kot samostojna kategorija odpadka). Za vsako vrsto ločeno zbranih odpadkov imamo pogodbenega prevzemnika odpadkov, ki mora imeti ustrezno okoljevarstveno dovoljenje za ravnanje s tovrstnimi odpadki, izdano s strani ministrstva. Kljub vsemu se v procesu vzdrževanja večkrat srečujemo s problematiko določitve vrste odpadka oziroma s problematiko različnega tolmačenja posamezne vrste odpadka. V tem smislu smo v letu 2019 beležili največjo težavo pri kategoriji odpadnih avtomobilskih gum, za kar naj bi bila dorečena shema na ravni ministrstva. Pri vzdrževanju beležimo velike količine preplastitvene plasti (plaščev) kamionske pnevmatike, ki je pooblaščen prevzemnik odpadnih gum ne šteje za odpadki odpadne gume,

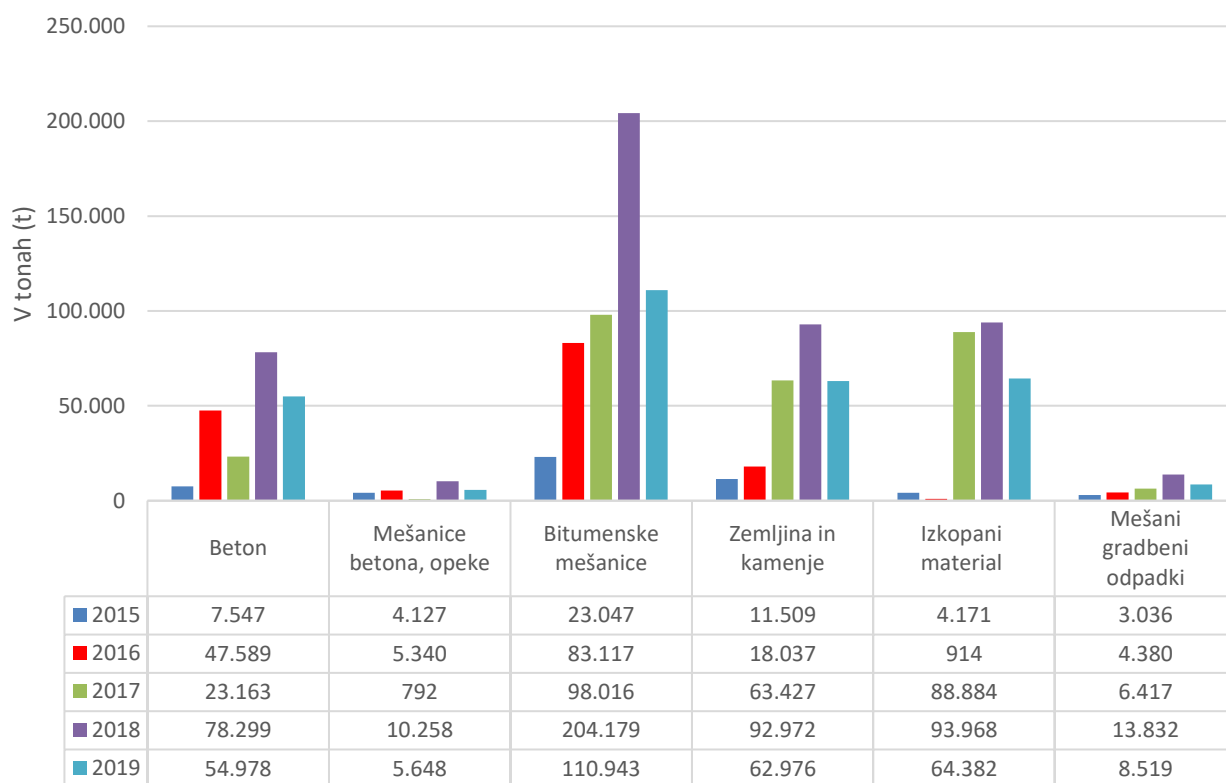
temveč za komunalni odpadke, komunalna podjetja pa tega odpadka ne prevzemajo, češ da je to kategorija odpadka odpadne gume, ki naj bi jih prevzel pooblaščen prevzemnik tovrstnih odpadkov. Problematika je aktualna in še ni rešena. S problematiko delovanja ali nedelovanja nekaterih podjetij prevzemnikov nevarnih odpadkov (na primer Kemis) se soočamo tudi s problematiko oddajanja nekaterih nevarnih odpadkov (odpadna embalaža fitofarmacevtskih sredstev in odpadna fitofarmacevtska sredstva). Tudi ta problematika je še odprta in se še rešuje.

Na področju vzdrževanja se tudi vse pogostejše srečujemo s problematiko črnih odlagališč, ki se načeloma pojavljajo na DARS-ovih parcelah zunaj območja avtocestnih površin, kjer stalni nadzor ni mogoč (površine za protihrupnimi ograjami in površine za zunanjo avtocestno ograjo, dostopne poti do objektov zunaj avtocestne ograje in podobno). Največkrat se srečujemo s črnimi odlagališči gradbenih odpadkov, beležimo pa tudi posamezna črna odlagališča različnih komunalnih odpadkov. Ker je povzročitelj, ki je odložil tovrstne odpadke, težko ali skoraj nemogoče najti, je za odstranitev posameznih črnih odlagališč z inšpektorsko odločbo odgovoren lastnik zemljišča, pri večjih količinah odloženih odpadkov pa to pomeni tudi velik finančni strošek. V letu 2019 smo imeli kar nekaj primerov manjših črnih odlagališč in en večji primer.

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 zahteve prenesejo v razpis za izvajalca del. Poleg splošnih zahtev se pri načrtovanju upoštevajo 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 začetku gradnje izda pooblastilo izvajalca za oddajo gradbenih odpadkov pooblaščenemu prevzemniku oz. obdelovalcu gradbenih odpadkov.

Slika 91: Količina predanih gradbenih odpadkov



DARS, d. d., 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 zmesah ali pa za izvedbo določenih drugih del pri gradnji (zasipi, bankine itn.). V



letu 2018 je bila izvedena rekonstrukcija obstoječe voziščne konstrukcije s postopkom hladne reciklaže na mestu samem (IN SITU) pri treh projektih, in sicer pri obnovi odseka 0602 Hrušica–Lipce ter pri rušitvi in preureditvi cestninskih postaj Log in Nanos. Opisani postopek omogoča, da se obstoječi material ohrani v največji mogoči meri, poleg tega pa se pri reciklaži uporabi tudi znaten del odvečnih odstranjenih materialov.

DARS, d. d., je na tem področju zelo aktivno sodeloval tudi pri nastajanju Uredbe o zelenem javnem naročanju, ki je začela veljati 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, prioriteto uporabi 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 potrebni količini. 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, ter 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 skupnost⁸⁷

Lokalna skupnost je vključena v vseh fazah umeščanja avtocest v prostor, njeni predlogi in pobude pa se upoštevajo na primeren način, kar je podrobneje pojasnjeno v poglavju I.5.6.2.

I.5.7.2 Nagrade, zaveze in članstva

I.5.7.2.1 Priznanja in nagrade

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

- DARS, d. d., ugledni delodajalec v letu 2018;
- DARS, d. d., med najuglednejšimi delodajalci za leto 2016;
- DARS, d. d., ugledni delodajalec v letu 2015;
- DARS, d. d., najuglednejši delodajalec v kategoriji »logistika in promet« za leto 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.

Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji 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 gradnjo avtocest sledila strateškim ciljem zagotoviti ustrezne notranje povezave, 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 metrov visokega viadukta Črni Kal, skoraj 3000 metrov dolgega dvocevne predora Trojane do najdaljšega predora Karavanke s 7864 metri) zagotavlja pomembne prednosti: uporaba avtocest še vedno predstavlja hitrejšo, varnejšo in okolju prijaznejšo obliko mobilnosti. Na avtocestah in hitrih cestah, ki zasedajo skoraj deset odstotkov dolžine celotnega državnega cestnega omrežja, je bila realizirana polovica prometa.

Na drugi strani pa s statističnimi podatki ugotavljamo, da so še vedno najvarnejše, saj se na avtocestah in hitrih cestah še vedno zgodi 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, d. d., 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 na omrežju, ki so iz leta v leto pomembnejša, saj z njimi izvajamo ustrezne ukrepe za doseganje načrtovane življenjske dobe objekta ter zagotavljamo potrebno raven storitev in prometne varnosti. Družba DARS, d. d., ukrepe izvaja skladno z evropskimi direktivami ter z namenom večanja pretočnosti prometa in varnosti uporabnikov.

⁸⁷ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 413-1.

Investicije in projekti v prihodnjih letih zasledujejo ključna cilja: pretočnost avtocest in še večjo varnost uporabnikov. 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.

DARS, d. d., 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 DARS, d. d., v očeh poslovne javnosti

DARS, d. d., se med podjetji, zajetimi v raziskavo Odličnost slovenskih podjetij 2019, izvedeno s strani Ninamedie, d. o. o., med skupno 61 proučevanimi podjetji uvršča v sredino po prepoznavnosti. DARS, d. d., je uspešno, ugledno in družbeno odgovorno podjetje po mnenju tako poslovne kot splošne javnosti. Stopnja odličnosti družbe DARS, d. d., v letu 2019 znaša 66 v poslovni javnosti (na lestvici od 1 do 100), v splošni javnosti pa stopnja odličnosti znaša 65. Na doseženo stopnjo odličnosti so proporcionalno vplivali štirje dejavniki: poznavanje podjetja, uspešnost, ugled in družbena odgovornost. Družba DARS, d. d., je med poslovno in splošno javnostjo nadpovprečno dobro poznana (povprečna stopnja poznavanja v poslovni javnosti je 3,63, v splošni pa 3,16), ocene uspešnosti (v poslovni javnosti 3,46, v splošni javnosti 3,55) in ugleda (v poslovni javnosti 3,07, v splošni pa 3,06) ter stopnja družbene odgovornosti (v poslovni javnosti 3,11, v splošni javnosti 3,18) pa so nekoliko pod povprečjem. Na lestvici odličnosti se je družba DARS, d. d., v poslovni javnosti uvrstila na 17. mesto (rang podjetja), v splošni javnosti pa na 20. mesto.

I.5.7.4 Zaveze zunanjim pobudam⁸⁸

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

Zunanje pobude se vključujejo pri umestitvi v prostor, kar je podrobneje opredeljeno v poglavjih I.5.6.2 in I.5.6.3.

Pobude, ki se nanašajo na hrup, in z njim povezani ukrepi so podrobneje opredeljeni v poglavju I.5.6.12.

I.5.7.5 Članstvo v združenjih⁸⁹

DARS, d. d., je že od leta 2005 reprezentativni član Gospodarske zbornice Slovenije, kjer je njegova glavna dejavnost klasificirana kot »spremljajoče storitvene dejavnosti v kopenskem prometu«. Svoja okoljska prizadevanja in trajnostne dosežke v praksi DARS, d. d., objavi v okviru Zelenega omrežja Slovenije. DARS, d. d., je tudi korporativni član Združenja nadzornikov Slovenije, kot pravna oseba je član Slovenskega društva za inteligentne transportne sisteme pri Elektrotehniški zvezi Slovenije, Združenja delodajalcev Slovenije, prav tako je prek svojih zaposlenih član Inženirske zbornice Slovenije, Združenja poslovnih finančnikov Slovenije, Inštituta za revizijo, Inštituta za gospodarsko pravo, Inštituta za korporativne varnostne študije idr.

DARS, d. d., aktivno sodeluje s sorodnimi podjetji v tujini in je včlanjen tudi v razne mednarodne organizacije. Poleg globalnih združenj, kot sta IBTTA in PIARC, je najdejavnejši v združenju evropskih avtocestnih koncesionarjev ASECAP. Podrobnejša predstavitev mednarodnega sodelovanja je opisana spodaj.

Mednarodno sodelovanje in pridobivanje evropskih nepovratnih sredstev

DARS, d. d., že vse od svojih začetkov ohranja dobre mednarodne povezave in vzpostavlja nove, saj ga k temu zavezuje tudi vizija podjetja, ki je usmerjena v povezovanja na najrazličnejših področjih. Prek sodelovanja v že omenjenih mednarodnih združenjih je aktiven partner pri organizaciji kongresov in letnih srečanj s sorodnimi organizacijami, sodeluje s predstavniki evropskih institucij ter se redno udeležuje delovnih skupin, več- in dvostranskih sestankov.

DARS, d. d., je prav tako pomemben partner pri oblikovanju pravnih podlag in organizacijskih usmeritev s področja upravljanja, vzdrževanja in financiranja cestne infrastrukture. Njegovi predstavniki so aktivni pri javnih posvetih, sodelujejo pri pomembnih raziskavah in anketah javnega mnenja, s katerimi se preverjajo dejstva in novi trendi na

⁸⁸ GRI GS 102-12.

⁸⁹ GRI GS 102-13.

področju prometa in infrastrukture. Zelo aktivno se vključuje v razprave o spremembah zakonskih aktov na ravni Evropske komisije, tako v sodelovanju z resornim ministrstvom kot prek združenj, katerih član je. V širši javnosti uživamo ugled zanesljivega in verodostojnega partnerja, zato smo pogosto naprošeni za sodelovanje ali zgolj za podporo pri raznih mednarodnih projektih.

Slika 92: Udeležba na srečanju združenja IBTTA »GLOBAL TOLLING SUMMIT« v Lizboni (oktober 2019)



(prvi z desne Matej Kranjc, direktor projekta DarsGo)

Že od leta 2017 predstavnica DARS, d. d., uspešno vodi stalni odbor za prometno statistiko in analize v okviru ASECAP (COPER IV), kar sicer pomeni precej dodatnega angažiranja, vendar prinaša tudi uporabne rezultate iz prve roke. Poleg tega smo v letu 2019 postali bogatejši še za predstavnika v izvršnem odboru ASECAP. Na ta način lahko sooblikujemo načrte dela združenja ter sodelujemo pri ustanovitvi in sestavi raznih odborov in delovnih skupin, ki so potrebne za doseganje ključnih ciljev. Trenutno so med aktualnimi temami, pri katerih ASECAP sodeluje z Evropsko komisijo in Evropskim parlamentom, prometna varnost, sprememba t. i. direktive o evrovinjeti in direktive o uvedbi evropskega elektronskega cestninjenja (EETS).

Veliko naših dejavnosti je povezanih tudi s pridobivanjem evropskih sredstev, in sicer je DARS, d. d., v letu 2019 prejel skupaj 793.493 evrov evropskih nepovratnih sredstev IPE (sredstev Instrumenta za povezovanje Evrope). Za izdelavo projektne dokumentacije PGD/PZI za gradnjo 2. cevi avtocestnega predora Karavanke smo prejeli še zadnjih 115.000 evrov, začele pa so se tudi dejavnosti za naš največji čezmejni projekt (za sofinanciranje smo zaprosili skupaj z Avstrijci) – gradnja predora Karavanke, kjer smo za upravljanje projekta in nadzor prejeli 12.928 evrov, kar predstavlja 10 % upravičenih stroškov.

Na področju čezmejnega sodelovanja in harmonizacije aplikacij ITS smo konec leta 2019 zaključili projekt Crocodile 2 in zanj prejeli 151.731 evrov, nadaljujemo pa projekt Crocodile 3, za katerega smo v letu 2019 prejeli 221.785 evrov (oba projekta sta sofinancirana v višini 20 % upravičenih stroškov).

Za pilotni projekt C-Roads Slovenija, ki je sofinanciran v višini 50 %, smo prejeli 292.049 evrov, medtem ko se dejavnosti na C-Roads Slovenija 2, ki je nadaljevanje prvotnega projekta, še niso začele.

1.5.7.6 Sponzorstva in donacije

Zavedamo se odgovornosti, ki jo imamo do ljudi in okolja, v katerem delujemo. Z ozaveščanjem in preventivnimi akcijami na področju prometa in prometne varnosti ter varovanja okolja se aktivno vključujemo v aktualno družbeno dogajanje in ga po svojih močeh sooblikujemo na boljše.

Na področju družbene odgovornosti namenjamo posebno pozornost vsebinam, povezanim z varnostjo v prometu, izobraževanju in preventivnemu delovanju na cestah, ki jih upravljamo. Sredstva namenjamo projektom s področja preventive v prometu in strokovnim srečanjem, povezanim s prometom in varnostjo ter graditvijo, vzdrževanjem in upravljanjem avtocest in hitrih cest.

Poleg tega doniramo praviloma enemu večjemu humanitarnemu projektu, 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 mladih o pravilnem ravnanju v prometu, podpiramo humanitarno-socialne dejavnosti za otroke, pomagamo pa tudi gasilskim društvom in drugim, ki intervenirajo ob izrednih dogodkih na avtocestnem sistemu v našem upravljanju.

Gibanje obsega finančnih sredstev za sponzorstva in donacije za zadnja štiri leta je razvidno iz spodnje preglednice.

Preglednica 22: Sredstva za sponzorstva in donacije

Finančna sredstva	2016	2017	2018	2019
Sponzorstva	20.491	18.892	27.800	56.839
Donacije	100.918	146.203	121.134	140.501
SKUPAJ	121.409	165.094	148.934	197.339

V obdobju 2015–2018 smo do leta 2017 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 obdobju 2016–2019 je bilo od donacij odobrenih 85.000 evrov Zvezi prijateljev mladine (projekt Botrstvo).

1.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev⁹⁰

Družba DARS, d. d., je tudi v letu 2019 uspešno sodelovala z velikim številom dobaviteljev/izvajalcev (536) tako doma kot v tujini, medtem ko je bila glede na specifičnost poslovanja večina poslovnega sodelovanja skoncentriranega na dobavitelje/izvajalce iz Slovenije (vrednostno 96 %), in to predvsem na področje gradenj (55 %), nabave storitev (39 %) in nabave blaga (6 %), podrobnejši podatki o višini, strukturi in lokaciji dobaviteljev/izvajalcev so razvidni v nadaljevanju.⁹¹

Kompleksne postopke javnega naročanja v družbi DARS, d. d., ki sodi med največje javne naročnike v Republiki Sloveniji izvajajo usposobljeni zaposleni s pridobljeno dodatno kvalifikacijo »strokovnjak/strokovnjakinja za oddajo javnih naročil v Republiki Sloveniji«.

⁹⁰ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 308, 308-1.

⁹¹ GRI GS 102-9.

1.5.8.1 Merila za oddajo javnega naročila⁹²

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, ter 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. Tovrstna 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, 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.⁹³

1.5.8.2 Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina)

Na portalu eJN,⁹⁴ ki je v upravljanju Ministrstva za javno upravo, je v modulu STATIST mogoče pridobiti statistične podatke s področja javnega naročanja v Republiki Sloveniji. Iz podatkov za leto 2019 je razvidno, da je 1038 javnih naročnikov oddalo za 3.756.200.709 EUR (brez DDV) javnih naročil. Skupno število objavljenih javnih naročil je bilo 6874, oddanih javnih naročil pa 26.527. Okoljski vidik je bil upoštevan pri 8506 oziroma 32,06 % oddanih naročilih.⁹⁵

Gibanje celotnih javnih naročil (JN) družbe DARS in rast vrednosti javnih naročil, kjer je upoštevan »okoljski vidik«, za obdobje od leta 2013 do leta 2019 (v mio EUR) sta razvidna v nadaljevanju.

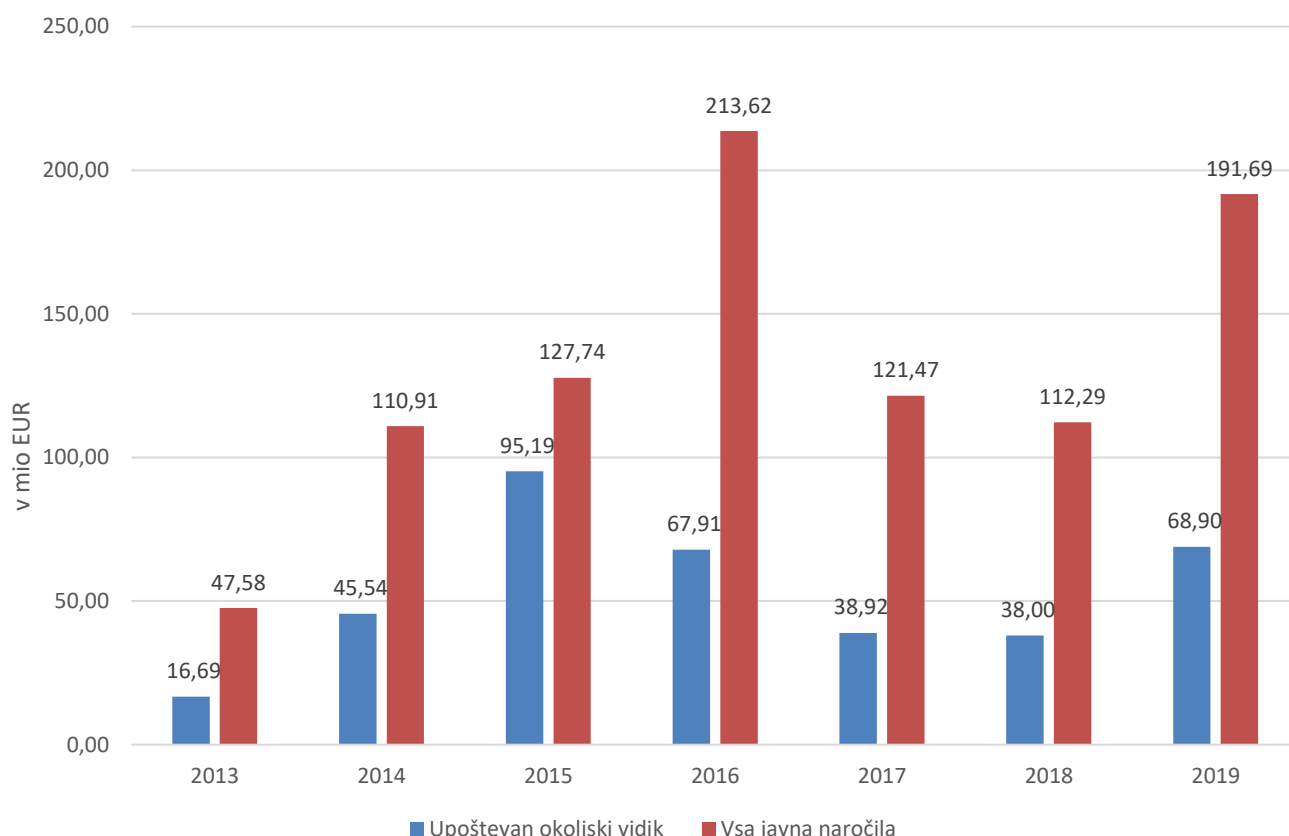
⁹² GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 204; 102-10.

⁹³ GRI GS 102-9.

⁹⁴ Vir: <https://ejn.gov.si/statist>.

⁹⁵ GRI GS 308-1.

Slika 93: Javna naročila in javna naročila »okoljski vidik« 2013–2019



Iz podatkov za leto 2019 je razvidno, da je družba DARS, d. d., oddala za 191.689.603 EUR (brez DDV) javnih naročil. Skupno število objavljenih javnih naročil je bilo 162, oddanih javnih naročil pa 313. Okoljski vidik je bil upoštevan pri 56 oziroma 17,89 %, kar predstavlja vrednostno 68,90 mio EUR oziroma 35,94 % oddanih naročil.

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 pripravljeni 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.

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>, bo letno pripravljen pregled izvedenih postopkov javnega naročanja, pri izvedbi katerih je bila upoštevana Uredba o zelenem javnem naročanju, ki je začela veljati 1. januarja 2018.

Preglednica 23: Javni naročniki z največjo vrednostjo oddanih javnih naročil v letu 2019

Naročnik	V EUR (brez DDV)
Ministrstvo za infrastrukturo, DRSI	417.191.973
Ministrstvo za javno upravo	216.825.756
Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, d. d.	191.689.603
JP Energetika Ljubljana, d. o. o.	178.885.428
ELES, d. o. o.	142.069.456
Onkološki inštitut Ljubljana	100.509.895
Univerzitetni klinični center Maribor	91.935.253
Luka Koper, d. d.	89.313.640
Univerzitetni klinični center Ljubljana	87.722.860
Ministrstvo za obrambo RS	87.388.475
Skupaj	1.603.532.339

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

Družba DARS, d. d., je v obdobju od 1. 1. 2019 do 31. 12. 2019 oddala za 191.689.603 EUR naročil. Na portalu eNaročanje je bilo objavljenih 162 javnih naročil. Oddanih javnih naročil je bilo 313, in sicer 175 različnim ponudnikom.

Podatki o deležu nabave blaga, storitev in gradenj, lokaciji dobaviteljev oz. ponudnikov so razvidni iz preglednice v nadaljevanju.⁹⁶

Preglednica 24: Oddana naročila po predmetu naročila

Predmet naročila	V EUR (brez DDV)	Odstotek (%)	Oddanih naročil	Odstotek (%)
Blago	10.476.107	5,47 %	79	25,24 %
Gradnje	105.500.143	55,04 %	69	22,04 %
Storitve	75.713.353	39,50 %	165	52,72 %
Skupna vsota	191.689.603	100,00 %	313	100,00 %

Preglednica 25: Sedež oz. lokacija ponudnikov

Lokacija	Vrednost	Število ponudnikov	Število oddanih javnih naročil
SI	187.088.984	172	308
EU	254.188	2	4
Zunaj EU	4.346.431	1	1

Iz zgornje preglednice je razvidno, da je bilo 1,6 % oddanih javnih naročil oddanih ponudnikom s sedežem zunaj Republike Slovenije oziroma vrednostno 2,4 %.⁹⁷

Podatki o največjih vrstah dobav blaga in storitev v letu 2019 so razvidni iz spodnje preglednice.⁹⁸

⁹⁶ GRI GS 102-9.

⁹⁷ GRI GS 204-1.

⁹⁸ GRI GS 102-9.



Preglednica 26: Največji dobavitelji ter vrste dobave blaga in storitev v letu 2019 (v EUR)

Dobavitelj (blago)	V EUR (brez DDV)
Nakup specialnih vozil cestninskega nadzora	1.880.000
Dobava in montaža varnostnih ograj	1.648.192
Poslovni najem vozil	791.423
Dobava osebne varovalne opreme	736.068
Dobava materialov za talne označbe	734.070
Dobavitelj (storitve)	V EUR (brez DDV)
Izdelava projektne dokumentacije PGD in PZI za sklop 1: nova prometna povezava priklj. Šentrupert–Velenje jug / sklop 2: nova prometna povezava priklj. Velenje jug–Slovenj Gradec jug	22.678.011
Opravljanje strokovno-svetovalnih in inženirskih storitev za državno cesto 3. razvojne osi sever, od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug	18.602.358
Zavarovanje premoženja, premoženjskih interesov in kolektivno nezgodno zavarovanje	5.860.258
Opravljanje strokovno-svetovalnih in inženirskih storitev za gradnjo državne hitre ceste 3. razvojne osi jug	4.425.185
Strokovno-svetovalne in inženirske storitve; sklop 1: priklj. Dragomer, sklop 2: razširitev AC Koseze–Kozarje	3.007.103

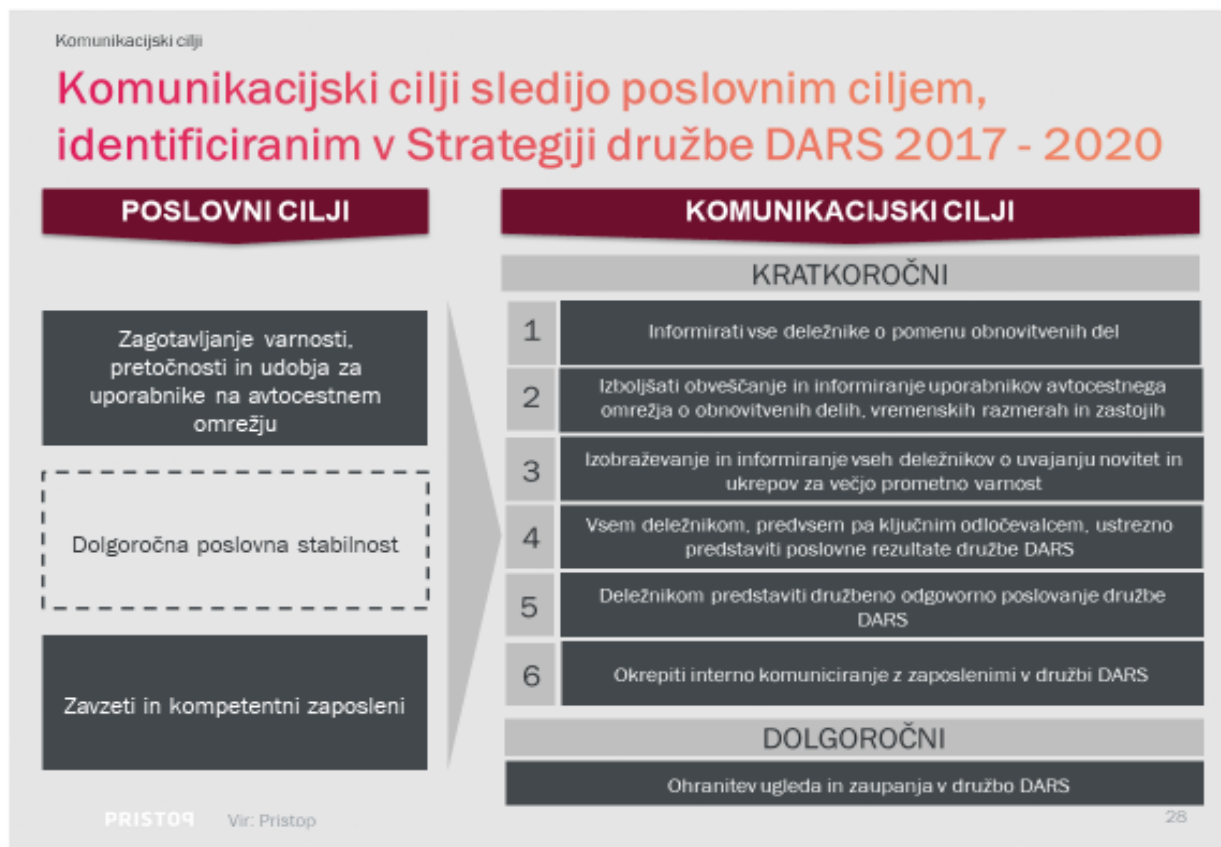
I.5.9 Komuniciranje

Strategija komuniciranja

Leta 2018 je bila sprejeta Strategija komuniciranja družbe DARS, d. d., ki je usklajena s Strategijo družbe DARS, d. d., 2017–2020, zajema pa tudi upravljanje družbenih omrežij družbe (Facebook profil Vozimo pametno in Twitter profil @DARS_SI). Iz analize sledi, da je dosedanja komunikacija družbe DARS, d. d., proaktivna, možnosti nadgradnje so predvsem na družbenih omrežjih ter v primerih kriznega odzivanja, zato smo dejavneje pristopili k njihovem urejanju.

Krovna komunikacijska strategija dolgoročno krepi odnose z vsemi ključnimi deležniki oz. javnostmi.

Slika 94: Komunikacijski cilji družbe DARS, d. d.



Odnosi z javnostmi so kontinuiran, pomemben in načrtovan proces vodenja in upravljanja nenehnih sprememb v sami organizaciji in okolju, so sistematično načrtovan in usmerjen proces vplivanja na oblikovanje naklonjenosti javnosti prek obojestransko zadovoljivega, interaktivnega in proaktivnega komuniciranja, ki temelji na odprtem, demokratičnem in značajnem delovanju obeh strani – organizacije in javnosti.

Pri odnosih z javnostmi je komunikacija temeljno orodje, tehnika za vzpostavitev odnosa med organizacijo in javnostmi (notranjimi in zunanjimi). Sporočilo odnosov z javnostmi je usmerjeno na točno določene ciljne javnosti in poskuša vplivati predvsem na stališča, ki posledično vplivajo na vedenje teh ciljnih javnosti.

Družba DARS, d. d., se zaradi svoje narave in področij dela najpogosteje srečuje z zunanjimi javnostmi, kot so lokalni prebivalci ob gradbiščih ali trasah avtocest, uporabniki avtocest in hitrih cest, najemniki počivališč, predstavniki civilnih iniciativ, ter z okoljevarstvenimi organizacijami, državnimi institucijami, predstavniki medijev in drugimi sooblikovalci javnega mnenja.

Slika 95: Komunikacijska strategija družbe DARS, d. d., krepi odnose s ključnimi deležniki



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

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

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 in na družbenih omrežjih. Za medije pripravljamo predvsem sporočila za javnost, organiziramo novinarske konference, izjave za medije ali javnosti in jih vabimo na pomembne poslovne dogodke.

Zaposleni v DARS, d. d., so čim bolj seznanjeni z osnovnimi podatki o poslovanju družbe, o načrtih in o vsem pomembnem dogajanju v sami družbi. Dobra obveščenost 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 notranjega 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 odzivala 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 v Priporočilih Ljubljanske borze. Na spletnih straneh in SEOnetu je vsako leto objavljen finančni koledar z navedbo rokov vseh pomembnejših poslovnih objav in dogodkov.

I.5.10 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila

Odgovorna služba za vprašanja, ki se nanašajo na Trajnostno poročilo 2019:⁹⁹

- Služba za komuniciranje (infodars@dars.si)

Odgovorne osebe za vsebino in podatke Trajnostnega poročila 2019:

- Skrbnik priprave Trajnostnega poročila: mag. Jože Knez (joze.knez@dars.si)
- Koordinacija priprave Trajnostnega poročila, splošne in druge vsebine: mag. Metka Petek (metka.petek@dars.si)
- Viri financiranja NPIA za obdobje 2000–2019: 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), Emilija Erent (emilija.erent@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)
- Marketing in odgovoren odnos do kupcev: Emilija Erent (emilija.erent@dars.si)
- Promet in skrb za varnost: Bojan Banfi (bojan.banfi@dars.si), Brane Nastran (brane.nastran@dars.si)
- Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov: Bojan Banfi (bojan.banfi@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 Hribernik (meta.hribernik@dars.si)
- DarsGo uvedba elektronskega cestninskega sistema: Branka Videtič (branka.videtic@dars.si), Matej Kranjc (matej.kranjc@dars.si)
- Trajnostni odnosi z zaposlenimi: Helena Pleslič (helena.pleslic@dars.si)
- Oblikovanje varnega delovnega okolja: Jože Nose (joze.nose@dars.si)

⁹⁹ GRI GS 102-53.

- Kršitve diskriminacije/mobing: Milan Šajn (milan.sajn@dars.si)
- Različnost 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 ter 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: Ulrich Zorin (ulrich.zorin@dars.si), Marjan Zavec (marjan.zavec@dars.si)
 - vplivi posipnih materialov na okolje: Ulrich Zorin (ulrich.zorin@dars.si)
 - varovanje voda: Aleksander Udovič (aleksander.udovic@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)

1.5.11 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe¹⁰⁰

Uprava družbe:

- dr. Tomaž Vidic (predsednik)
- mag. Gašper Marc (član)
- Vili Žavrlan (član)
- Marjan Sisinger (delavski direktor do 8. 5. 2019)
- Rožle Podboršek (delavski direktor od 9. 5. 2019)

Odbor za okolje:

- mag. Jože Knez, vodja
- Peter Kejžar
- Jana Kejžar
- Severin Maffi
- Božidar Volk
- Aleksander Udovič
- Jože Nose
- Drago Dolenc

¹⁰⁰ GRI GS 102-18.

Odbor za varovanje dostojanstva delavcev:

- Milan Šajn, predstavnik posloводства družbe, predsednik odbora
- Nataša Ivančević, predstavnica Sveta delavcev, članica odbora
- Helena Černač, predstavnica Sindikata železniškega transporta Slovenije, članica odbora
- Matej Jelušič, predstavnik Sindikata delavcev prometa in zvez Slovenije, član odbora
- Miha Smolič, predstavnik Službe za upravljanje kadrov, član odbora

Svet delavcev:

- Darko Kodrič, predsednik Sveta delavcev
- Boštjan Juhart, namestnik predsednika Sveta delavcev
- Irena Jančič Osterc do 10. 10. 2019, od 11. 10. 2019 Matej Jelušič
- Rožle Podboršek do 9. 5. 2019, od 9. 5. 2019 Maja Đogič
- 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 (do 29. 2. 2020)
- Mojca Štendler, namestnica vodje skupine
- Nataša Ivančević
- Boštjan Smrdelj
- Brigita Piltaver Imperl
- Ester Pipan
- Miljana Knafelc
- Jernej Srebot
- 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
- Robert Slana
- Branko Švigelj
- Miha Debevec

I.6 Izjava o zunanjem preverjanju trajnostnega poročila¹⁰¹



Izjava o preverjanju Trajnostnega poročila

Namen in obseg preveritve

Na zahtevo družbe **DARS d.d.**, Ulica XIV. divizije 4, 3000 Celje, Slovenija smo na osnovi standardov za trajnostno poročanje GRI Sustainability Reporting Standards, 2016, opravili neodvisno preverjanje »Trajnostnega poročila 2019« DARS d.d. Pobudo za preveritev poročila je družba dala prostovoljno. Preverili smo, ali so dejstva in podatki, navedeni v poročilu, verodostojni in odražajo dejansko stanje na področju trajnostnega razvoja družbe.

Omejitve

Trajnostno poročilo se nanaša na družbo DARS d.d. v okviru obsega in mej, kot so določeni v poglavju I.4.4.3 Trajnostnega poročila in posameznih razkritjih. Deležniki so pri analizi bistvenosti sodelovali preko rezultatov anketnega vprašalnika, pa tudi drugih analiz (npr. ugotavljanje zadovoljstva zaposlenih in zadovoljstva uporabnikov avtocest v Sloveniji). Na osnovi zbranih rezultatov so določili t.i. matriko bistvenosti in bistvene vsebine poročila, kar je opisano v poglavjih I.4.4.1 in I.4.4.2. Ker je bilo grafično oblikovanje poročila v času preveritve še v delu, smo v kazalu GRI (poglavje I.7) preverili le pravilnost sklicev na poglavja poročila.

Metodologija preveritve

Deležniki v postopku preverjanja niso sodelovali, saj naročnik preverjanja tega ni naročil. Zato je preverjanje zajemalo pregled Trajnostnega poročila, razgovor z odgovornimi predstavniki družbe ter preverjanje dokumentacije in drugih podatkov. Podatkov v revidiranih računovodskih izkazih nismo ponovno preverjali.

Odgovornost

Vodstvo družbe DARS d.d. je odgovorno za informacije, predstavljene v poročilu in določanje meril za ocenjevanje. Odgovorno je tudi za zbiranje, razvrščanje in overjanje podatkov ter poročanje. SIQ in njegovi predstavniki niso sodelovali pri obdelavi in prikazu podatkov v poročilu. Predstavniki SIQ so odgovorni za neodvisno preverjanje skladnosti poročila s standardi GRI GS in dejanskim stanjem ter za pripravo mnenja o trajnostnem poročilu.

Neodvisnost

SIQ je strokovna, neodvisna in nepristranska institucija, ki nudi celovite rešitve s področja preskušanja in certificiranja proizvodov, ocenjevanja sistemov vodenja, meroslovja in izobraževanja. Mednarodno veljavnost in visoko strokovno raven našega dela potrjujejo številne akreditacije in članstva v mednarodnih certifikacijskih shemah in združenjih. Preveritelji, ki je izvedel preverjanje, je registrirani presojevalec za sisteme vodenja kakovosti, ravnanja z okoljem oziroma EMAS, vodenja varnosti in zdravlja pri delu, upravljanja z energijo ter upravljanja informacijske varnosti.

Ugotovitve

Preveritelj je skrbno preveril upoštevanje zahtev standardov in načel poročanja ter obvezna razkritja za osnovno raven poročanja. Trajnostni razvoj je opredeljen kot sestavni del strategije, ki izpostavlja uveljavitev različnih trajnostnih ciljev. Glede na predhodno poročanje je družba število razkritij povečala, tako da je v svojem poročilu v 21 področjih prikazala upravljske pristope in 33 razkritij.

Razkriti pristopi vodstva in rezultati razkritij potrjujejo trajnostno naravnost družbe DARS d.d. Na podlagi ugotovitev izjavljamo, da so dejstva in podatki, navedeni v trajnostnem poročilu, verodostojni in odražajo dejansko stanje sistemov vodenja in trajnostnega delovanja družbe DARS d.d. Ob upoštevanju navedenih omejitev in metode preverjanja ugotavljamo, da »Trajnostno poročilo 2019« družbe DARS d.d. ustreza zahtevam standardov za trajnostno poročanje GRI Sustainability Reporting Standards, 2016, osnovna raven. Vodstvo družbe DARS d.d. z odločitvijo o zunanjem neodvisnem preverjanju trajnostnega poročila širi zavedanje o pomenu trajnostnega razvoja. S tem prispeva k uveljavljanju mednarodno primerljivih dobrih praks na področju poročanja o trajnostnem razvoju.

Priporočila

Med preverjanjem smo prepoznali nekaj priložnosti za izboljšanje delovanja in poročanja na področju trajnostnega razvoja, ki smo jih zapisali v poročilu o preverjanju. V tej zvezi izpostavljamo priporočila za vključitev dodatnih razkritij in izčrpnjše poročanje glede na posamezne zahteve standardov.

Za in v imenu SIQ

Igor Bizjak



Ljubljana, 18. 5. 2020

Miloš Seražin
Ocenjevanje sistemov vodenja



¹⁰¹ GRI GS 102-56.

I.7 Kazalniki GRI

Preglednica 27: Kazalniki GRI¹⁰²

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
GRI 102 Splošna standardna razkritja				
Profil organizacije/podjetja				
102-1	Ime organizacije	DARS, d. d.	I.3.1/16	
102-2	Blagovne znamke, produkti in storitve	DARS, d. d.	I.3.1/16 I.3.3/19 I.5.4.7/66	
102-3	Sedež organizacije	DARS, d. d.	I.3.1/16	
102-4	Države, v katerih organizacija deluje	DARS, d. d.	I.3.1/16	
102-5	Lastništvo in pravna oblika organizacije	DARS, d. d.	I.3.1/16	
102-6	Trgi (geografska in sektorska razdelitev ter tipi odjemalcev)	DARS, d. d.		Družba deluje v Republiki Sloveniji. Odjemalci so vse pravne osebe (domače in tuje) ter fizične osebe (domače in tuje), ki uporabljajo AC-omrežje.
102-7	Merila/velikost organizacije	DARS, d. d.	I.3.1/16: Osnovni kapital I.3.1/16: Število zaposlenih I.3.1/16: Čisti prihodki od prodaje I.3.1/16: Število lokacij organizacije I.3.5/22: Km AC in HC	
102-8	Informacije o zaposlenih in preostalih sodelavcih	DARS, d. d.	I.5.5.1/72: Ključni podatki o zaposlenih I.5.5.2/73: Dars, ugledni delodajalec I.5.5.3/73, 74, 75: Podatki o zaposlenih	Ne poročamo po spolu in regiji zaposlitve. Ne poročamo o pogodbenih delavcih. Sezonskih nihanj števila zaposlenih v okviru koledarskega leta nimamo.
102-9	Oskrbovalna veriga	DARS, d. d.	I.5.8/121: Dobavitelji/izvajalci I.5.8/121: Struktura dobaviteljev I.5.8/121, 122, 124: Podatki o deležu nabave blaga, storitev in gradenj, lokaciji dobaviteljev	
102-10	Pomembne spremembe v organizaciji in njeni oskrbovalni verigi	DARS, d. d.	I.5.8.1/122: Merila za izbor dobaviteljev	Spremembe v oskrbovalni verigi se nanašajo na izbor novih dobaviteljev, kar poteka v skladu z veljavno zakonodajo.
102-11	Previdnostni pristop in načela	DARS, d. d.	I.5.6.2/86	

¹⁰² GRI GS 102-55.

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
102-12	Zunanje pobude	DARS, d. d.	I.5.7.4/119 I.5.6.2/86: Umeščanje avtocest v prostor I.5.6.3/88: Biotska raznovrstnost I.5.6.12/111,112: Emisije hrupa	
102-13	Članstvo v organizacijah	DARS, d. d.	I.5.7.5/119	
Strategija				
102-14	Izjava vodilne osebe v organizaciji	DARS, d. d.	I.1/7: Pismo Uprave	
102-15	Ključni vplivi, tveganja in priložnosti	DARS, d. d.	I.4.6/40	
Etika in integriteta				
102-16	Vrednote, načela, standardi in norme obnašanja	DARS, d. d.	I.3.2/17 I.4.5/38	
102-17	Mehanizmi svetovanja in podajanja pritožb/pohval glede etičnih zadev	DARS, d. d.	I.4.5/38	
Upravljanje				
102-18	Organizacijska struktura	DARS, d. d.	I.3.4/21 I.5.11/129	
Vključenost deležnikov				
102-40	Seznam deležnikov	DARS, d. d.	I.4.3/33	
102-41	Kolektivna pogodba	DARS, d. d.	I.5.5.3/75	
102-42	Identifikacija in izbira deležnikov	DARS, d. d.	I.4.3/33	
102-43	Pristop pri vključevanju deležnikov	DARS, d. d.	I.4.4.1/34, 35,36	Z deležniki, ki jih prikazujemo, redno sodelujemo.
102-44	Ključne teme in vprašanja, izpostavljena v procesu sodelovanja z deležniki, ter odziv organizacije nanje (tudi prek poročanja)	DARS, d. d.	I.4.4.1/34, 35,36	Na prepoznane zahteve in pričakovanja deležnikov se odzivamo z njihovim sistematičnim spremljanjem in odzivanjem, kar je razvidno iz dokumenta »Potrebe in pričakovanja deležnikov družbe DARS, d. d.«.
Način poročanja				
102-45	Subjekti, vključeni v konsolidirane računovodske izkaze	DARS, d. d.		V trajnostnem poročilu poročamo o poslovanju družbe DARS, d. d.
102-46	Proces določanja vsebine poročila in določitev meje	DARS, d. d.	I.4.4.3/38	
102-47	Seznam bistvenih vsebin	DARS, d. d.	I.4.4.2/37	
102-48	Učinki sprememb podatkov iz predhodnih poročil in razlogi za spremembe	DARS, d. d.		Popravki vsebin iz predhodnega poročanja niso potrebni oz. da se podatki iz predhodnih poročil niso spreminjali.
102-49	Spremembe v poročanju	DARS, d. d.		Popravki vsebin iz predhodnega poročanja niso potrebni oz. da se

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
				podatki iz predhodnih poročil niso spreminjali.
102-50	Obdobje poročanja	DARS, d. d.	I.4.1/30	
102-51	Datum zadnjega poročanja	DARS, d. d.	I.4.1/30	
102-52	Cikel poročanja	DARS, d. d.	I.4.1/30	
102-53	Kontaktno mesto v zvezi z vprašanji glede poročila	DARS, d. d.	I.5.10/128	
102-54	Sklic glede poročanja v skladu s standardi GRI	DARS, d. d.	I.4.1/29	
102-55	Kazalo po smernicah GRI	DARS, d. d.	I.7/132	
102-56	Zunanje preverjanje poročanja (revizija)	DARS, d. d.	I.6/131	
Specifična standardna razkritja				
GRI 200 Ekonomsko področje				
GRI 201 Ekonomska uspešnost				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.3.2/18 I.5.1/ 42	Strategijo družbe DARS, d. d., pregledujemo in noveliramo na letnih strateških konferencah. Nadzor nad realizacijo strategije Uprava preverja prek sistema uravnoteženih kazalnikov (BSC) in letnih strateških konferenc ter po potrebi sprejme potrebne ukrepe.
201-1	Neposredno ustvarjena in distribuirana ekonomska vrednost	DARS, d. d.	I.5.1/ 43,45	
201-3	Obveznosti iz pokojninskega načrta	DARS, d. d.	I.5.5.6/82: Zaposlenim omogočamo dodatne ugodnosti in solidarnostno pomoč	Ne poročamo (o nobeni od alinej).
GRI 202 Prisotnost na trgu				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.5/72	
202-1	Razmerje med najnižjo plačo v družbi in minimalno plačo v državi po spolu	DARS, d. d.	I.5.5/72	V družbi DARS je osnovna plača zaposlenega enaka vrednosti plačnega razreda delovnega mesta, za katero je zaposleni sklenil pogodbo o zaposlitvi, in ni odvisna od spola, lokacije ali dejavnosti. Povprečna plača v družbi DARS je višja od slovenskega povprečja. O razmerju ne poročamo.
GRI 203 Posredni ekonomski vplivi				

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.3.2/18 I.5.1/42	Strategijo družbe DARS, d. d., pregledujemo in po potrebi noveliramo na letnih strateških konferencah. Nadzor nad realizacijo strategije Uprava preverja prek sistema uravnoteženih kazalnikov (BSC) in letnih strateških konferenc ter po potrebi sprejme potrebne ukrepe.
203-1	Investicije v infrastrukturo in podporne storitve	DARS, d. d.	I.3.6/23	
203-2	Pomembni posredni ekonomski oz. gospodarski vplivi	DARS, d. d.	I.3.6/23	
GRI 204 Nabava/javno naročanje				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.8/122	
204-1	Delež naročil za lokalne dobavitelje	DARS, d. d.	I.5.8.2/124: Preglednica 25: Sedež oz. lokacija ponudnikov	Lokalne dobavitelje opredeljujemo kot dobavitelje na območju Republike Slovenije.
GRI 205 Preprečevanje korupcije				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.4.5/39, 40	Evalvacijo pristopa preverjamo s samooceno po modelu EFQM, v okviru katere smo se odločili za uvedbo sistema vodenja ISO 37001.
205-2	Komuniciranje in usposabljanje o protikorupcijskih politikah	DARS, d. d.	I.4.5/39	
205-3	Potrjeni primeri korupcije in ukrepi, izvedeni kot odziv nanje	DARS, d. d.	I.4.5/40	Vse prijave se nanašajo na osebe, in ne na družbo DARS.
GRI 300 Okolje				
GRI 301 Materiali				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.6.10/107: Vplivi posipnih materialov na okolje I.5.6.10/105, 106, 107: Tekoče soljenje	
301-1	Poraba materialov po teži in volumnu	DARS, d. d.	I.5.6.1/85: Raba materialov I.5.6.10/107,108	Ne poročamo o količini recikliranih odpadkov.
GRI 302 Energija				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.6.4/91	Družba ima vpeljan standard ISO 50001, ki je dokaz o sistematičnem upravljavskem pristopu.

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
302-1	Poraba energije znotraj organizacije	DARS, d. d.	I.5.6.4/91, 92, 93, 94, 95	Prikazani podatki temeljijo na konkretnih meritvah porabe energentov s števci. V poročilu poročamo v enotah kWh, MWh ali GWh, pretvorni faktor 1 kWh je 3.600.000 J. (Vir: Bojan Kravt, Strojniški priročnik) V družbi ne uporabljamo pare in ne prodajamo energije ter o tem ne poročamo. V družbi še ne pridobivamo energije iz obnovljivih virov. V poročilu podatki o porabi goriva prikazujejo skupno porabo za obnovljive in neobnovljive vire. Poročilo ne navaja virov za hlajenje.
302-3	Učinkovita raba energije	DARS, d. d.	I.5.6.4/ 91, 92, 93, 94: Preglednica 19, slika 61, slika 62 I.5.6.7/101: Preglednica 20	
302-4	Zmanjševanje porabe energije	DARS, d. d.	I.5.6.4/91, 95: Slika 64: Poraba energije za ogrevanje I.5.6.4/97: Slika 66: Poraba električne energije za 1., 3. in 4. fazo menjave razsvetljave I.5.6.4/98: Slika 67: Poraba električne energije – razsvetljava	V poročilu poročamo v enotah MWh. Poročamo samo v kWh ali MWh, pretvorni faktor 1 kWh je 3.600.000 J. (Vir: Bojan Kravt, Strojniški priročnik) Družba je v letu 2017 določila energijska izhodišča za posamezne skupine energentov in jih določila v internem dokumentu »Organizacijski predpis za izvajanje energetskega planiranja«. Absolutni prihranki energenta električna energija znašajo glede na izhodiščno leto 4.704.568 kWh. O ostalih energentih ne poročamo. Družba ima vpeljan standard ISO 50001, ki je metodološka osnova za obravnavo področja.

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
GRI 304 Biotska raznovrstnost				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.6.2/86 I.5.6.3/88	
304-1	Proizvodni obrati, ki so locirani na naravno varovanih območjih ali območjih z veliko biotsko raznovrstnostjo	DARS, d. d.	I.5.6.2/86 I.5.6.3/88, 89, 90: Geografska lokacija, pozicija in relacija do zavarovanega območja Natura 2000, tip in vrsta dejavnosti na varovanem območju, velikost v naravovarstvenem območju ali zavarovanem območju Natura 2000	Poročamo o geografski lokaciji, poziciji in relaciji do zavarovanega območja Natura 2000, tipu in vrsti dejavnosti na varovanem območju, o ostalem ne poročamo.
304-2	Pomembni vplivi dejavnosti, produktov ali storitev na biotsko raznovrstnost	DARS, d. d.	I.5.6.2/86, 87: Načini za izogibanje varovanim in zaščitenim območjem pri gradnji AC I.5.6.3/85, 88, 89: Ukrepi za ohranitev biotske raznovrstnosti, izvedba nadomestnih habitatov in drugi primeri ukrepov za ohranjanje narave I.5.6.9/105, 106: Skrb za živali na vplivnem območju AC I.5.6.10/107: Vplivi posipnih materialov na okolje	Poročamo o načinih za izogibanje varovanim in zaščitenim območjem pri gradnji AC, ukrepih za ohranitev biotske raznovrstnosti, izvedbi nadomestnih habitatov in drugih primerih ukrepov za ohranjanje narave, o ostalem ne poročamo.
304-3	Habitati, ki so zaščiteni ali ponovno vzpostavljeni	DARS, d. d.	I.5.6.2/86: Načrtovani in uspešno izvedeni ukrepi, potrjeni s strani strokovnjakov I.5.6.3/88, 89, 90: Ponovno vzpostavljene lokacije habitatov, načrtovani in uspešno izvedeni ukrepi, potrjeni s strani strokovnjakov, monitoringi	Poročamo o ponovno vzpostavljenih lokacijah habitatov, načrtovanih in uspešno izvedenih ukrepih, potrjenih s strani strokovnjakov, monitoringih, o ostalem ne poročamo.
GRI 305 Emisije				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.6.6/98 I.5.6.8/105	
305-2	Posredne (scope 2) GHG emisije – emisije toplogrednih plinov	DARS, d. d.	I.5.6.6/98, 99, 100 I.5.6.7/101: Preglednica 20: Skupno zmanjšanje izpustov zaradi uvedbe elektronskega cestninjenja v Sloveniji	Poročamo samo o emisijah CO ₂ , ki se izračunajo na osnovi dejanskih porab in emisijskih faktorjev ter zmanjšanja emisij s strani uporabnikov kot posledica uvedbe sistema DarsGo.
GRI 306 Odpadna voda in odpadki				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.6.11/110 I.5.6.13/114	Evalvacija pristopa temelji na zahtevah standarda ISO 14001.
306-1	Izpust vode glede na kakovost in lokacijo izpusta	DARS, d. d.	I.5.6.11/110 I.5.6.13/114: Slika 89: Količina predanih nenevarnih odpadkov v obdobju	O ostalih podatkih še ne poročamo.
306-2	Skupna količina odpadkov po vrstah in načinu odstranjevanja	DARS, d. d.	I.5.6.13/114	O ponovni uporabi odpadkov ne poročamo. O recikliranju, kompostiranju,

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
				energetski predelavi, sežiganju odpadkov ne poročamo. Evidence odpadkov vodimo na osnovi evidenčnih listov.
GRI 307 Skladnost na področju okolja				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.6; I.5.6.1/84,85	
307-1	Neskladnost z zakonodajo na področju okolja ter z drugimi predpisi in regulacijami	DARS, d. d.	I.5.6.1/85: Doseganje skladnosti	
GRI 308 Ocenjevanje dobaviteljev z vidika okolja				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.8/121 I.5.8.1/118: Merila za oddajo javnega naročila	
308-1	Novi dobavitelji, ki so ocenjeni z okoljskega vidika	DARS, d. d.	I.5.8.2/122,123: Slika 93: Javna naročila in javna naročila »okoljski vidik« 2013–2019	
GRI 400 Družba				
GRI 401 Zaposlovanje				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.5.2/73	
401-1	Zaposlovanje in fluktuacija	DARS, d. d.	I.5.5.1/72 I.5.5.3/ 73,75	Ne poročamo o spolu, starosti in regiji bivanja. V letu 2019 je delež prihodov v družbi 5,2 % in delež odhodov 3,2 %.
401-3	Starševski dopust	DARS, d. d.	I.5.5.6/82: Preglednica 15: Starševski dopust in delo s skrajšanim delovnim časom	Poročamo samo o absolutnih vrednostih po izrabi starševskega dopusta in dela s skrajšanim delovnim časom.
GRI 403 Varnost in zdravje na delovnem mestu				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.5.5/79	Družba ima vzpostavljen in certificiran sistem vodenja varnosti in zdravja pri delu ter požarne varnosti v skladu z zahtevami standarda BS OHSAS 18001.
403-1	Predstavništvo zaposlenih v formalnih odborih za zdravje in varnost pri delu	DARS, d. d.	I.5.5.5/79	V okviru Sveta delavcev je imenovan Odbor za varnost in zdravje pri delu.
403-2	Vrsta in stopnja poškodb, poklicne bolezni, izgubljeni dnevi, odsotnost z	DARS, d. d.	I.5.5.5/80	Poročamo o številu poškodovanih delavcev in bolniški odsotnosti v

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
	delovnega mesta ter druge poškodbe, povezane z delovnim mestom			urah, o drugem ne poročamo.
403-3	Delavci z visokimi tveganji za nastanek poškodb ali poklicnih bolezni v povezavi z njihovim delom	DARS, d. d.	I.5.5.5/79	
GRI 404 Usposabljanje in izobraževanje				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.5.4/76	
404-1	Povprečno število izobraževanj na zaposlenega na leto	DARS, d. d.	I.5.5.1/72, 73: Preglednica 10: Obseg izobraževanj v urah na zaposlenega I.5.5.4/77: Slika 51: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS, d. d., in slika 52: Vrednost izobraževanj na zaposlenega	Ne poročamo po spolu in kategoriji zaposlenih.
GRI 405 Raznolikost in enake možnosti				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.5.6/83, 84: Raznolikost organov upravljanja	Nadzorni svet družbe je sprejel Politiko raznolikosti v letu 2018.
405-1	Raznolikost organov upravljanja in zaposlenih	DARS, d. d.	I.5.5.3/74, 75: Raznolikost zaposlenih glede na stopnjo izobrazbe, starost, spol I.5.5.6/84: Preglednica 16: Struktura organov upravljanja po spolu	
GRI 406 Preprečevanje diskriminacije				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.5.6/83: Spoštujemo človekove pravice in dostojanstvo	
406-1	Primeri diskriminacije in ukrepi, izvedeni zoper njih	DARS, d. d.	I.4.5/38: Etika in integriteta I.5.5.6/83: Spoštujemo človekove pravice in dostojanstvo	
GRI 413 Lokalna skupnost				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.6.2/86, 87 I.5.7.1/118	
413-1	Projekti, ki zajemajo vključevanje lokalne skupnosti, presoje vplivov na lokalno skupnost in razvojne programe za lokalno skupnost	DARS, d. d.	I.5.7.1/118 I.5.6.2/86, 87	Navajamo projekte, v okviru katerih sodelujemo z lokalno skupnostjo pri prostorskem umeščanju v prostor (DPN), o drugem ne poročamo.
GRI 416 Zdravje in varnost strank/potrošnikov				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.4/55 I.5.4.1/55	
416-1	Ocene vpliva produktov oz. storitev na zdravje in varnost potrošnikov	DARS, d. d., uporabniki	I.5.4/55	Vsi ukrepi, ki jih izvajamo na avtocestah, spremljajoči infrastrukturi in pri vzdrževanju avtocest,

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
				upoštevajo tudi izboljšanje varnosti uporabnikov avtocest.
416-2	Primeri neskladnosti v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje	DARS, d. d., uporabniki	I.5.4.8/71	
GRI 418 Zasebnost strank				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.5.4.9/71	
418-1	Utemeljene pritožbe glede kršitev zasebnosti strank in glede izgube podatkov o strankah	DARS, d. d.	I.5.4.9/71	
GRI 419 Skladnost				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS, d. d.	I.4.5/40	
419-1	Neskladnost z zakoni in pravili	DARS, d. d.	I.4.5/40, 41	Ne poročamo o kaznih in drugih sankcijah za neskladnosti z zakoni oz. regulativo na socialnem in ekonomskem področju.