

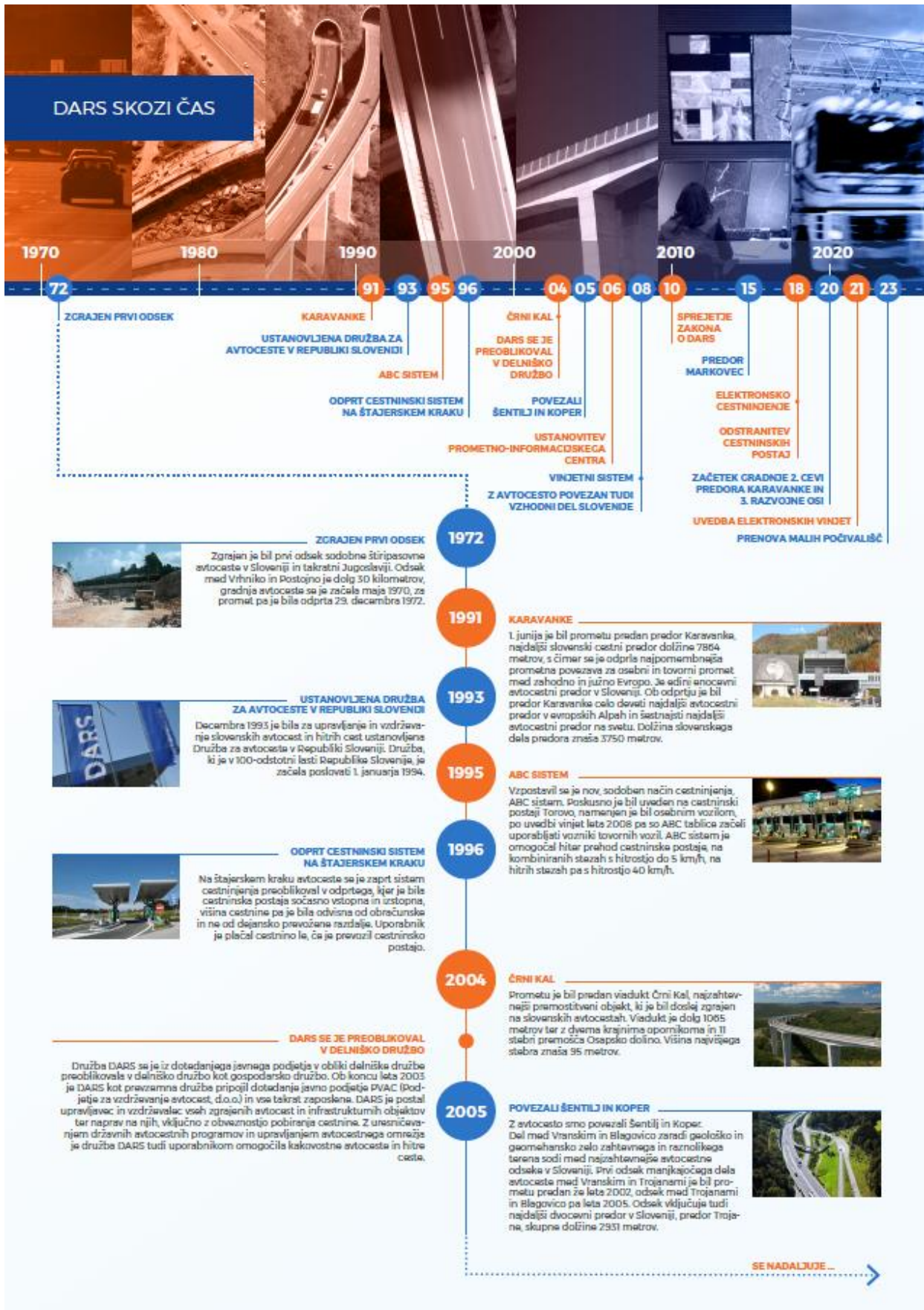
# TRAJNOSTNO POROČILO 2023



**DARS**

Ljubljana, junij 2024

# DARS skozi čas





#### VINJETNI SISTEM

1. julija 2008 je začel veljati vinjetni sistem cestninjenja vozil z največjo dovoljeno maso do 3,5 tona. Vinjeta je nadomestila dotadnje plačevanje cestnine z ustavljanjem na cestninskih postajah.



#### Z AVTOCESTO POVEZAN TUDI VZHODNI DEL SLOVENIJE

Za promet je bile odprte celotna štiripasovna avtocesta med Mariborom in Pincami na meji z Madžarsko. Z odprtjem zadnjega, 26 kilometrov dolgega odseka med Lanartom in Vučjo vasio se je z avtocesto povezal tudi vzhodni del Slovenije. Odsek med Vučjo vasio in Beltinci, ki je bil prometu predan leta 2003, se ponaša z najdaljšim mostom na naših cestah. Most čez reko Muro je z dolžino 833 metri najdaljši most in z maso 16.000 ton najtežji narinjeni objekt pri nas. Njegova površina znaša 23.257 kvadratnih metrov.



#### PREDOR MARKOVEC

Prometu je bil predan predor Markovec, najnovejši med predori na slovenskem avtocestnem omrežju. Dvocevni predor je s skupno dolžino 2,1 kilometra po dolžini na četrtem mestu med slovenskimi predori. Količina celotnega izkopa za predor Markovec je znašala nekaj več kot 370.000 kubičnih metrov zemlje, to pomeni, da bi z njo lahko napolnili približno 4.800 štiriosnih vagonov, vlakovna kompozicija pa bi bile dolge približno 60 kilometrov.



#### ODSTRANITEV CESTNINSKIH POSTAJ

Po uvedbi sistema DarsGo za vozila nad 3,5 tone cestninska postaje na slovenskem avtocestnem omrežju niso bile več potrebne. Rušitev in preureditev območij skupno 34 cestninskih postaj je stakla takoj po uspešni uvedbi sistema DarsGo. Odstranitev cestninskih postaj je izboljšala pretočnost in varnost prometa na naših avtocestah in hitrih cestah.



#### UVEDBA ELEKTRONSKIH VINJET

Klasične vinjete v obliki nalepke na vozilu so nadomestile elektronske vinjete, vezane na registrsko številko vozila, ki se ob nakupu e-vinjete vnese v centralni cestninski sistem. Najprej smo 1. decembra 2021 uvedli letne e-vinjete za vsa vozila ter polletne za motorna vozila, 1. februarja 2022 pa so jim sledile še tedenske in mesečne e-vinjete.

2006

#### USTANOVITEV PROMETNO-INFORMACIJSKEGA CENTRA

Začel je delovati Prometno-informacijski center za državne ceste (PIC). Postal je naš zanesljivi sopotnik, prvi in najpomembnejši akter na področju informiranja o stanju na cestah, ki povezuje varnost in udobje uporabnikov s pretočnostjo avtocest. PIC zaupanje gradi na verodostojni in ažurni prometni informaciji, ki jo vsako leto nadgrajuje z novimi, tehnično izpopolnjenimi orodji.



2008

2010

#### SPREJETJE ZAKONA O DARS

Sprejeta je bila sprememba Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji, s katero je DARS dobil status gospodarske družbe, ki gradnjo, upravljanje in vzdrževanje avtocest izvaja v svojem imenu in za svoj račun, naloge prostorskega načrtovanja, umeščanja v prostor in pridobivanja zemljišč pa v imenu in za račun Republike Slovenije.

2015

2018

#### ELEKTRONSKO CESTNINJENJE

Septembra 2018 je Dars s konzorcijem Telekom Slovenije d. d. in Q-Free ASA, Norveška, podpisal pogodbo o vzpostavitvi in delovanju večstopenjskega elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku na avtocestah in hitrih cestah za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tona (težka vozila). Gre za mikrovlnni sistem cestninjenja na standardizirani frekvenci 5,8 GHz. Cestninjenje se izvaja s pomočjo posebne naprave DarsGo, ki mora biti nameščena v vozilu. Cestninsko omrežje avtocest in hitrih cest je razdeljeno na cestninske odseke. Na vsakem odseku je nad avtocesto oz. hitro cesto cestninski portal, skoz katerega pelje vozilo. Portal med prehodom zazna napravo DarsGo v vozilu, kar je osnova za obračun cestnine za prevoženi odsek. Cestnina se tako od 1. 4. 2018 zaračuna popolnoma samodejno in na podlagi prevožene razdalje.



2020

#### ZAČETEK GRADNJE 2. CEVI PREDORA KARAVANKE IN 3. RAZVOJNE OSI

Na gorenjski avtocesti je stakla gradnja vzhodne cevi avtocestnega predora Karavanke. Prva gradbena dela so se pričela tudi na severnem delu tretje razvojne osi, na odseku hitre ceste med Velenjem in Slovenj Gradcem. Zaradi ukrepov za zadržitev epidemije COVID-19 je upedel promet na avtocestah in hitrih cestah, kar je vplivalo tako na manjše cestninske prihodke, kot na samo delovanje družbe.



2021

2023

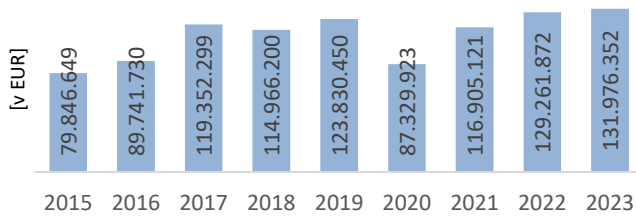
#### PRENOVA MALIH POČIVALIŠČ

Zaključila so se gradbena dela prenove vseh 12 malih počivališč na avtocestnem omrežju. Ta so po prenovi moderna, z enotno celostno podobo, predušena pa uporabnikom prijaznejša.

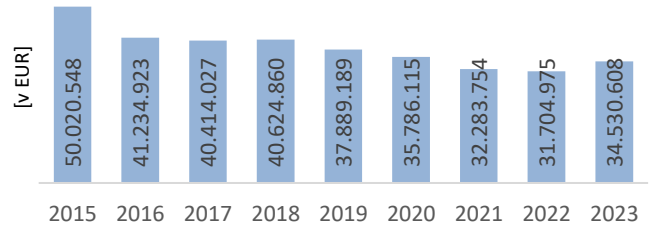


# Družbeni in okoljski odtis družbe DARS<sup>1</sup>

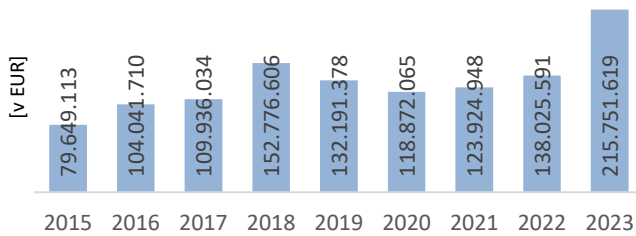
Skupne datjave v proračun (DDV in davek od dohodkov pravnih oseb)



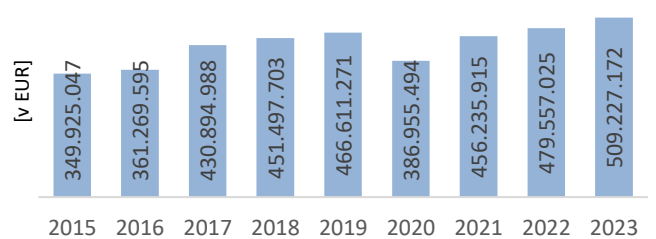
Plačilo obresti



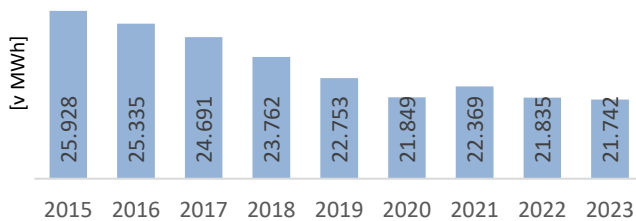
Vlaganje v razvoj in obnavljanje avtocest



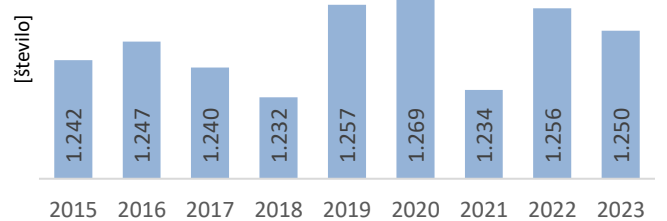
Prihodki od cestnin



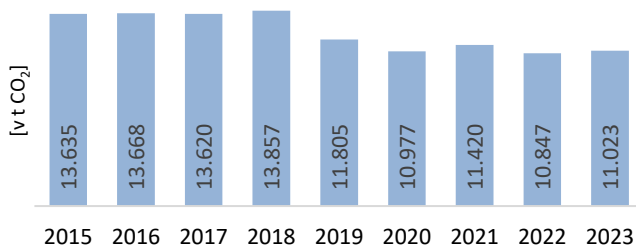
Poraba električne energije



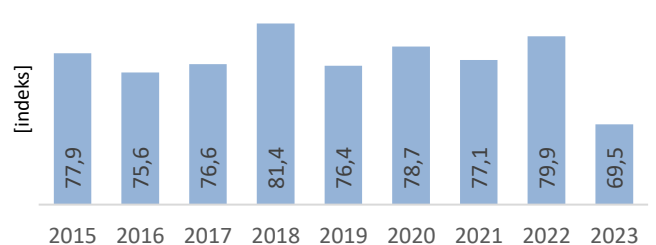
Število zaposlenih



Ogljični odtis - Obseg 1 in Obseg 2



Indeks zadovoljstva uporabnikov



\* OPOMBA: V maju 2023 smo začeli z novim digitaliziranim merjenjem zadovoljstva voznikov osebnih vozil, kjer sta se spremenila vzorec in metodologija.

<sup>1</sup> GRI GS 3-3, 305-1, 305-2.

# Vsebina

<b>DARS SKOZI ČAS</b> .....	<b>2</b>
<b>DRUŽBENI IN OKOLJSKI ODTIS DRUŽBE DARS</b> .....	<b>4</b>
<b>VSEBINA</b> .....	<b>5</b>
<b>KRATICE IN OKRAJŠAVE</b> .....	<b>6</b>
<b>I.1 PISMO UPRAVE</b> .....	<b>8</b>
<b>I.2 IZJAVA O NEFINANČNEM POSLOVANJU DRUŽBE DARS</b> .....	<b>10</b>
<b>I.3 PREDSTAVITEV DRUŽBE DARS</b> .....	<b>16</b>
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 .....	19
I.3.4 Organizacijska struktura .....	20
I.3.5 Avtoceste in hitre ceste v Republiki Sloveniji .....	21
I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest.....	21
I.3.7 Integrirani sistem vodenja.....	25
<b>I.4 O POROČILU</b> .....	<b>26</b>
I.4.1 Trajnostno poročanje .....	26
I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja družbe-DARS.....	27
I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki .....	31
I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti .....	32
I.4.5 Korporativna integriteta .....	36
I.4.6 Upravljanje tveganj .....	38
<b>I.5 POROČILO O USPEŠNOSTI</b> .....	<b>40</b>
I.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja .....	40
I.5.2 Odgovoren odnos do kupcev in zadovoljstvo uporabnikov avtocest .....	42
I.5.3 Promet in skrb za varnost.....	46
I.5.4 Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov .....	49
I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi .....	57
I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja .....	72
I.5.7 Vključenost v širšo družbo.....	94
I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev .....	96
I.5.9 Komuniciranje .....	99
I.5.10 Taksonomija EU .....	100
I.5.11 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila.....	106
I.5.12 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe .....	109
<b>I.6 IZJAVA O ZUNANJEM PREVERJANJU TRAJNOSTNEGA POROČILA</b> .....	<b>110</b>
<b>I.7 KAZALNIKI GRI</b> .....	<b>111</b>

## Kratice in okrajšave

<b>AC</b>	avtocesta
<b>ACB</b>	avtocestna baza
<b>ADR</b>	sistem za prepoznavanje nevarnih tovorov
<b>ARSO</b>	Agencija RS za okolje
<b>ASECAP</b>	L'Association Européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage (Evropsko združenje avtocestnih koncesionarjev in upravljavcev cestninskih cest)
<b>BMS</b>	Bridge Management System (sistem za gospodarjenje s premostitvenimi objekti)
<b>C-ITS</b>	Cooperative Intelligent Transport Systems (kooperativni inteligentni transportni sistemi)
<b>CP</b>	cestninska postaja
<b>CPVO</b>	celovita presoja vplivov na okolje
<b>CSR</b>	Corporate Sustainability Reporting Directive (Direktiva glede poročanja podjetij o trajnostnosti)
<b>CVIS</b>	cestno-vremenski informativni sistem
<b>CVP</b>	cestna vremenska postaja
<b>DARS</b>	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d.
<b>DarsGo</b>	Elektronsko cestninjenje v prostem prometnem toku
<b>DDV</b>	davek na dodano vrednost
<b>DGD</b>	projektna dokumentacija za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja
<b>DKOM</b>	Državna revizijska komisija
<b>DPN</b>	državni prostorski načrt
<b>DRSV</b>	Direkcija RS za vode
<b>EBITDA</b>	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization (poslovni izid pred obrestmi, davki in amortizacijo)
<b>EETS</b>	European Electronic Toll Service (evropsko elektronsko cestninjenje)
<b>EIS</b>	energetski informacijski sistem
<b>ESO</b>	elektro strojna oprema
<b>ESRS</b>	European Sustainability Reporting Standards (evropski standardi poročanja o trajnostnosti)
<b>EuroRAP</b>	European Road Assessment Programme (evropski program ocene varnosti cest)
<b>GD</b>	gradbeno dovoljenje
<b>GJI</b>	gospodarska javna infrastruktura
<b>GNC</b>	glavni nadzorni center
<b>GZS</b>	Gospodarska zbornica Slovenije
<b>HC</b>	hitra cesta
<b>IKT</b>	informacijsko-komunikacijske tehnologije
<b>ITS</b>	inteligentni transportni sistemi
<b>JN</b>	javno naročilo
<b>KIOP</b>	Komisija za pregled in oceno investicijske dokumentacije na področju državnih cest, javne železniške infrastrukture, letalstva in pomorstva
<b>LPOM</b>	letni program obratovalnega monitoringa odpadne padavinske vode s cest
<b>MDSS</b>	Maintenance Decision Support system (sistem za podporo pri odločanju o vzdrževanju)
<b>MKČN</b>	male komunalne čistilne naprave
<b>MMP</b>	mednarodni mejni prehod
<b>MNVP</b>	Ministrstvo za naravne vire in prostor
<b>MO</b>	mestna občina
<b>MOPE</b>	Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo
<b>MZI</b>	Ministrstvo za infrastrukturo
<b>NDM</b>	največja dovoljena masa
<b>NFRD</b>	Non-financial Reporting Directive (Direktiva o nefinančnem poročanju)
<b>NPIA</b>	Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji
<b>NZiR</b>	načrti zaščite in reševanja
<b>OP</b>	okoljsko poročilo
<b>OP</b>	operativni program
<b>PHO</b>	protihrupna ograja
<b>PIARC</b>	World Road Association (Svetovno cestno združenje)
<b>PIC</b>	Prometno-informacijski center za državne ceste

<b>PIZ</b>	predinvesticijska zasnova
<b>PMS</b>	Pavement Management System (sistem za gospodarjenje z vozišči)
<b>PVO</b>	poročilo o vplivih na okolje
<b>PZI</b>	projekt za izvedbo
<b>R2</b>	motorna vozila z dvema osema, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg
<b>R3</b>	motorna vozila z dvema ali tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg, in skupine vozil z dvema ali tremi osmi, pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3500 kg
<b>R4</b>	motorna vozila z več kot tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg, in skupine vozil z več kot tremi osmi, pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3500 kg
<b>RNC</b>	regionalni nadzorni center
<b>RS</b>	Republika Slovenija
<b>SDG</b>	Sustainable Development Goals (cilji trajnostnega razvoja)
<b>SDH</b>	Slovenski državni holding, d. d.
<b>SIEM</b>	Security Incident and Event Management (upravljanje varnostnih informacij in dogodkov)
<b>SNVP</b>	sistem za nadzor in vodenje prometa
<b>SP</b>	strokovne podlage
<b>SPIS</b>	spremenljiva prometno-informativna signalizacija
<b>TEN-T</b>	Trans-European Transport Network (vseevropska prometna omrežja)
<b>TMP</b>	Traffic Management Plans (načrt vodenja prometa)
<b>TSPI</b>	Tehnične specifikacije za prometno infrastrukturo
<b>ZDARS</b>	Zakon o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (ZDARS-UPB1) (Uradni list RS, št. 20/2004)
<b>ZDARS-1</b>	Zakon o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 97/2010 – ZDARS-1)
<b>ZDR-1</b>	Zakon o delovnih razmerjih (Uradni list RS, št. 21/13)
<b>ZGD-1</b>	Zakon o gospodarskih družbah (Uradni list RS, št. 65/09 – uradno prečiščeno besedilo, 33/11, 91/11, 32/12, 57/12, 44/13 – odl. US, 82/13, 55/15, 15/17, 22/19 – ZPosS, 158/20 – ZIntPK-C, 18/21)
<b>ZRSVN</b>	Zavod RS za varstvo narave
<b>ZSDH</b>	Zakon o Slovenskem državnem holdingu (Uradni list RS, št. 25/14)
<b>ZUJF</b>	Zakon o uravnoteženju javnih financ (Uradni list RS, št. 40/2012)



# I.1 Pismo uprave<sup>2</sup>



## Spoštovani!

Trajnostno poslovanje je mnogo več kot le skrb za okolje. To je pristop, ki v svojem delovanju združuje tako okoljski kot gospodarski in družbeni vidik.

V družbi DARS prevzemamo trajnostna načela poslovanja in smo vse bolj trajnostno naravnani, saj se zavedamo, da je naša dolgoročna uspešnost odvisna od zaupanja različnih deležnikov. Trajnostno poročilo za poslovno leto 2023, ki je pred nami, je že sedmo po vrsti.

Vsi trije vidiki trajnostnega poslovanja so vpeti tudi v Strategijo DARS 2021–2025. Ta se osredotoča na doseganje ravnotežja med dolgoročno uspešnostjo in zmanjševanjem negativnih vplivov na okolje, obenem pa poudarja vključevanje deležnikov v trajnostno delovanje družbe.

Pri trajnostnem razvoju ni pomembno, kdo je prvi, kdo je najboljši, pomembnejše je, da zanj vsak po svojih najboljših močeh tudi nekaj naredi.

Pri našem poslovanju je bistveno, da trajnostno delovanje vpletemo v doseganje vseh strateških in operativnih ciljev, pri čemer ne smemo pozabiti na razvoj trajnostnih kompetenc naših zaposlenih. Vloga zaposlenih ni zgolj izvajanje nalog, temveč so nosilci etike, predstavniki družbene odgovornosti in ključni deležniki v našem skupnem cilju ustvarjanja trajnostne prihodnosti.

Skozi vključenost in sodelovanje zaposlenih oblikujemo podobo odgovornega in trajnostno usmerjenega podjetja.

V družbi DARS poročamo po trenutno najbolj razširjenih standardih nefinančnega poročanja Global Reporting Initiative (GRI). Prvo trajnostno poročilo smo v skladu s standardi GRI pripravili za leto 2017 ter v letih 2018, 2019, 2020 in 2023 izvedli zunanje preverjanje trajnostnega poročila. Vsa ta poročanja, vključno z letom 2023, so bila za organizacije na prostovoljni bazi, torej neobvezna. V prihodnje bo poročanje o trajnostnem poslovanju, vključno s poslovnim letom 2024, postalo obvezno. Posledično bomo morali trajnostna poročila tudi revidirati v skladu z zahtevami mednarodnih računovodskih standardov.

Eden pomembnejših mejnikov na področju nefinančnega poročanja je prvi sklop evropskih standardov ESRS (evropski standardi poročanja o trajnostnosti), ki jih je Evropska komisija sprejela konec julija 2023. Ti standardi določajo informacije, ki jih morajo organizacije razkriti o svojih pomembnih vplivih, tveganjih in priložnostih, povezanih z okoljskimi, družbenimi in upravljavskimi trajnostnimi temami.

---

<sup>2</sup> GRI GS 2-22, 3-3.



Sam obseg razkritij posameznih tem iz standardov ESRS je odvisen od kompleksnosti posamezne organizacije ter s tem povezanih zahtev, potreb in pričakovanih relevantnih deležnikov ter vplivov notranjega in zunanjega okolja. Katere so te zahteve oziroma teme v skladu s standardi ESRS, o katerih bomo morali v družbi DARS poročati v naslednjem trajnostnem poročilu za leto 2024, bomo določili z analizo dvojne pomembnosti, katere rezultati bodo prikazani kot bistvene trajnostne vsebine, v obliki matrike dvojne pomembnosti. Ta je v standardih opredeljena kot pomembno orodje upravljanja odnosov z deležniki in je tudi eden ključnih vhodnih podatkov, na osnovi katerih bodo temeljila nadaljnja trajnostna poročila.

V družbi DARS se zavedamo odgovornosti do ljudi in okolja, ki jo imamo kot edini upravljevec avtocestnega omrežja v Sloveniji. Z mislijo na doseganje in presežanje s strategijo zastavljenih ciljev zato uvajamo sistem ciljnega vodenja, ki bo usmerjal organizacijo in zagotavljal jasno definicijo nalog vsakega posameznika.

Ključna načela, kot so sodelovanje, transparentnost in skupni cilji, bodo temelj našega delovanja na štirih glavnih področjih: vzdrževanje, cestninjenje, upravljanje ter organizacija novogradenj in obnov. S trajnostnim poslovanjem ustvarjamo povečano dodano vrednost, hkrati pa zmanjšujemo tveganja, ki negativno vplivajo na ljudi in okolje.

## Uprava

<b>DARS</b> Podpisnik: David SKORNŠEK Št.cerifikata: 009E232D0300000005729B60 Izdajatelj: SIGEN-CA G2 Podpisan ob: 20.06.2024 08:01	<b>DARS</b> Podpisnik: Alenka MUHIČ Št.cerifikata: 5B862E9E0000000572A55A7 Izdajatelj: SIGEN-CA G2 Podpisan ob: 20.06.2024 10:19	<b>DARS</b> Podpisnik: Andrej RIBIČ Št.cerifikata: 3845416200000005729C8A4 Izdajatelj: SIGEN-CA G2 Podpisan ob: 20.06.2024 13:04	<b>DARS</b> Podpisnik: Rože PODBORŠEK Št.cerifikata: 1D21516800000005724D8FB Izdajatelj: SIGEN-CA G2 Podpisan ob: 19.06.2024 21:08
---	--	--	--

## I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS<sup>3</sup>



V skladu z določili dvanajstega odstavka 56. člena ZGD-1 in 70.c člena ZGD-1 družba DARS daje Izjavo o nefinančnem poslovanju in izjavlja, da v družbi DARS upoštevamo politike družbe, ki se nanašajo na **socialno in kadrovsko področje, spoštovanje človekovih pravic in raznolikosti, upravljanje na področju preprečevanja korupcije in podkupovanja ter okoljsko področje.**

### 1. Opis poslovnega modela družbe

Družba DARS 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 je Republika Slovenija, ki jo skladno z novim Zakonom o Slovenskem državnem holdingu (ZSDH-1/Uradni list RS, št. 25/2014) zastopa Slovenski državni holding, d. d. (v nadaljevanju: SDH).

DARS pri svojem poslovanju upošteva sprejeti Kodeks korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države, Kodeks upravljanja javnih delniških družb ter Priporočila in pričakovanja SDH kot upravljavca kapitalskih naložb RS, 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 družba DARS:

- 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.

<sup>3</sup> GRI GS 2-12, 2-26, 3-3.

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 ter ureja stvarnopravna razmerja v zvezi z avtocestami. Družba DARS se je s tem zakonom preoblikovala v koncesionarja, ki mu je bila za obdobje trajanja koncesijskega razmerja podeljena stavbna pravica na zemljiščih, na katerih bo gradil, in ki prevzema vse finančne obveznosti, povezane z gradnjo avtocestnih odsekov. ZDARS-1 prav tako določa, da družba DARS 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 družba DARS 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 družbe DARS, odplačna.

## 2. Politike in skrbni pregled, rezultati politik, glavna tveganja in njihovo obvladovanje, ključni dejavniki uspešnosti <sup>4</sup>

### Okolje

#### Politika in skrbni pregled

Družba DARS ima področje energije sistematično obvladovano, kar potrjuje pridobljen mednarodni standard ISO 50001. Prav tako smo konec leta 2023 začeli vzpostavljati sistem ravnanja z okoljem po zahtevah standarda ISO 14001, ki ga bomo certificirali s strani zunanje akreditirane institucije v zaključku leta 2024.

Okoljska in energetska politika je usmerjena v povečevanje učinkovitosti rabe vseh vrst materialov in energije v celotnem življenjskem ciklu storitve ter prepoznavanje in obvladovanje okoljskih vplivov in vidikov, ki se odražajo v okviru okoljsko-energetskih ciljev in programov, s katerimi tako rabo energentov kot okoljskih vplivov ter posledično emisij toplogrednih plinov zmanjšujemo na čim nižjo 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,
- skrb za živali na vplivnem območju AC,
- spremljanje ogljičnega odtisa,
- zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in emisij hrupa,
- zmanjšanje svetlobnega onesnaževanja,
- vplive posipnih materialov na okolje,
- varovanje voda,
- ravnanje z odpadki.

Skrben 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 upravljanja energije.

#### Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

Strategija družbe DARS 2021–2025 vključuje operativne cilje, ki se nanašajo na okoljsko-energetske vidike in posledično ukrepe za zmanjševanje okoljskih tveganj. 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 udeležanje zakonodajnih zahtev v praksi, zmanjšujemo z ukrepi s strani imenovanih odgovornih oseb, ki pokrivajo področje dela, na katero se nanaša zakonodajna sprememba.

Okoljska tveganja, med katera uvrščamo tveganja na področju 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 aktivnosti z namenom varovanja okolja. Sistematično obvladovanje okoljskih tveganj izraža ekološko ozaveščenost zaposlenih. Nesreče na

<sup>4</sup> GRI GS 2-23, 2-24.

avtocesti lahko negativno vplivajo tudi na okolje, zato se trudimo zmanjševati tveganja za njihov nastanek, če pa vseeno pride do nesreče, je treba ukrepati ustrezno hitro in učinkovito, da bi bile negativne posledice za okolje čim manjše. V ta namen informiramo in usposabljam vse zaposlene na tovrstnih delovnih mestih, da bodo v dani situaciji v smislu varstva okolja hitri in učinkoviti.

Na podlagi metodologije za spremljanje stanja zaščite pred hrupom na AC in HC smo v sodelovanju s pogodbenim strokovnjakom s predmetnega področja pristopili k popisu stanja zaščite pred hrupom. Na podlagi zbranih in analiziranih podatkov so bila s hrupom najbolj obremenjena območja vključena v Prioritetni program ukrepov na cestni infrastrukturi za obdobje 2024–2026.

### **Ključni kazalniki uspešnosti**

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

Strategija družbe 2021–2025 namenja velik poudarek energetske učinkovitosti in varovanju okolja, zato smo v strategiji, kot enega izmed desetih strateških ciljev določili razvoj trajnostne infrastrukture in krožnega gospodarstva, in sicer z dvema ključnima kazalnikoma »Zmanjšati delež rabe energije na km omrežja AC in HC v upravljanju« in »Zmanjšati delež izpustov CO<sub>2</sub> (Obseg 1 in Obseg 2) na km omrežja AC in HC v upravljanju«. <sup>5</sup>

Družba DARS se z letno porabo energije 43,09 GWh v letu 2023 uvršča med velike slovenske porabnike energije. Glede na procese družbe, ki jih določa potreba po upravljanju predorov in osvetljevanju površin ter tudi po upravljanju in vzdrževanju cest, predstavlja največjo porabo energije električna energija (50,46 %), ki ji sledi poraba goriv za pogon vozil (40,32 %). Manjši del energije se porablja za potrebe ogrevanja objektov, to področje pa 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 2023 smo iz 100-odstotno obnovljivih virov energije dobavili polovico električne energije, to je 10.779 MWh, kar potrjujemo na osnovi prejetih

potrdil o izvoru proizvedene električne energije iz obnovljivih virov.

V letu 2023 beležimo rahlo povečanje porabe dizelskega goriva predvsem zaradi več plužnih dni od predhodne zime. Smo pa z nabavo 58 težkih tovornih vozil z najnovejšimi ekološkimi standardi EURO6e resno pristopili k zmanjšanju porabe goriva, kot tudi k zmanjšanju ogljičnega odtisa. S podobnimi ukrepi bomo nadaljevali prav tako v letu 2024. Z uvedbo sistema tekočega posipanja z raztopino NaCl, pri čemer preventivni posip izvajamo hitreje in v daljših časovnih intervalih, zasledujemo zmanjševanje porabe goriva in posipnih materialov na celotnem območju AC in HC. Poleg navedenih delovnih vozil smo leta 2023 v družbi imeli 147 osebnih službenih vozil in 37 vozil cestninskega nadzora. V voznem parku DARS smo v letu 2023 imeli 18 električnih vozil.

Emisije v ozračje, ki so rezultat dejavnosti družbe DARS, so emisije izpušnih plinov iz voznega parka in emisije virov za ogrevanje poslovnih prostorov. 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 spremljive prometnoinformativne signalizacije, s koordinacijo vseh zapor in usklajenim delovanjem nadzornih centrov.

Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2023 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 bila presežena, oziroma je bila ob vsaki analizi v predpisanih mejah. Družba DARS se je na podlagi tujih in domačih izkušenj s tekočim soljenjem odločila, da se za preventivno posipanje uporablja 23-odstotna raztopina NaCl. Tekoče soljenje imenujemo posipanje vozišča samo z raztopino soli. V preteklosti smo za preventivo vedno uporabljali mokro posipanje FS30 (30 % raztopine in 70 % suhe soli). Zaradi enakega ali celo boljšega učinka in veliko cenejšega tekočega soljenja s 100-odstotno raztopino (FS100) smo vse baze opremili s silosi in napravami za izdelavo raztopin natrijevega klorida. Pri vsem tem ni nepomembno zgolj dejstvo, da smo s tem zmanjšali obremenjevanje okolja za okoli 25 %, temveč se je zmanjšalo tudi število prometnih nesreč oziroma je podobno številu nesreč, ko ni zimskih razmer.

V letu 2023 smo nadaljevali izvajanje rednih letnih čiščenj vseh najbolj obremenjenih lovilnikov olja (to so lovilniki olj v avtocestnih bazah in izpostavah), kot tudi

<sup>5</sup> GRI GS 2-14.

čiščenje bolj obremenjenih zadrževalnih bazenov ob avtocesti ali manj obremenjenih zadrževalnih bazenov, ki že dlje časa niso bili očiščeni. Izvedli smo tudi osnovno vzdrževanje zadrževalnih bazenov (košnja trave, odstranjevanje odvrženih komunalnih odpadkov, popravilo poškodovanih delov, popravilo poškodovanih ograj, čiščenje usedalnikov, peskolovov). Na podlagi Analize poplavne ogroženosti za ceste v upravljanju DARS, izdelane leta 2023, so bila v Prioritetni program ukrepov 2024–2026 vključena poplavno ogrožena območja oziroma lokacije, ki so bile v sklopu analize zaznane kot problematične glede na mehanizem pojavljanja dogodka in prioriteto odprave neustreznosti. Posamezna območja so bila zato razvrščena v kategorije glede na stopnjo ogroženosti, določene prioritete in način izvajanja ukrepov morebitnega reševanja problematičnih lokacij.

Poleti 2023 smo začeli z izvedbo novega obratovalnega monitoringa hrupa. Pridobljeni rezultati bodo podlaga za načrtovanje ukrepov zaščite pred hrupom v prihodnje. Na podlagi potrjenega Operativnega programa bo DARS pristopil k realizaciji predvidenih ukrepov za zmanjševanje obremenitev okolja s hrupom ob cestah v upravljanju DARS. Glede na vpetost avtocestnega omrežja v naravno okolje smo zaradi problematike hrupa s strani zainteresirane javnosti v letu 2023 prejeli 82 pritožb. Pritožbe so bile obravnavane in obvladovane.

Družba DARS je v letu 2023 nadaljevala in nadgrajevala 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.

## **Socialne in kadrovske zadeve ter varstvo človekovih pravic**

### **Politika in skrbni pregled**

Kadrovanje v naši organizaciji temelji na preudarno in skrbno pripravljenem sistemskem postopku izbora najboljših kadrov. Po sklenitvi delovnega razmerja se ustreznost izbranega kandidata spremlja v okviru poskusnega obdobja, s čimer validiramo uspešnost postopka. Karierni razvoj zaposlenim omogočamo tako, da:

- merimo njihovo delovno uspešnost in jo dodatno nagradujemo,
- omogočamo horizontalno napredovanje na delovnem mestu,
- z internimi in eksternimi izobraževanji, ki jih nudimo zaposlenim, razvijamo njihovo

- strokovno znanje, veščine in kompetence z možnostmi za karierno napredovanje znotraj naše organizacije,
- zaposlenim, ki se odločijo za pridobitev višje izobrazbe s študijem ob delu, nudimo možnost sofinanciranja stroškov izobraževanja ter koriščenja plačane odsotnosti z dela za potrebe opravljanja študijskih obveznosti in
- ponujamo vertikalno napredovanje v okviru notranjega trga dela na podlagi notranjih razpisov prostih delovnih mest in načrta nasledstev.

Brez nenehnega učenja in pridobivanja novega znanja ne bi bilo napredka. Znanje širi obzorje, daje impulz za razvojno spremembo in udejanja napredek. V družbi DARS se tega še kako zavedamo, zato cenimo znanje svojih sodelavcev in zanj tudi odgovorno skrbimo. Znanje in dobra usposobljenost naših zaposlenih sta temelj našega učinkovitega in uspešnega poslovanja, zato si prizadevamo, da svojim sodelavcem omogočamo pridobivanje novih znanj, s tem pa razvoj njihovih sposobnosti in potencialov. Svojim sodelavcem zagotavljam izobraževanje in usposabljanje tako znotraj družbe kot tudi zunaj njenih okvirov, in sicer v različnih izobraževalnih oblikah. Gre za sistematično urejen proces, katerega cilj je zadovoljevanje potreb delovnih procesov in interesov zaposlenih po nadgradnji njihovih strokovnih znanj in veščin ter osebne rasti.

V okviru družbe DARS organizirano delujeta dva reprezentativna sindikata in Svet delavcev, s katerim je sklenjen poseben 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 sindikatoma 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.

V družbi DARS imamo ničelno toleranco do vsakršne oblike kršenja človekovih pravic. Spoštovanje predpisov in dobrih praks s področja človekovih pravic je temeljno vodilo naše družbe pri delu z zaposlenimi, ki ga vodi zavedanje, da mora biti delovno okolje varno, da lahko zaposleni v celoti izkoristijo potencialne in talente ter tudi na ta način pripomorejo k odličnim poslovnim rezultatom. Človekove pravice v družbi dosledno spoštujemo ob upoštevanju veljavne zakonodaje (Ustava RS, konvencije ILO, Zakon o varstvu pred diskriminacijo, ZDR-1), Darsovega kodeksa ravnanja ter internih aktov družbe, ki zadevajo predvsem nediskriminacijo na delovnem

mestu, mobing ter človekove temeljne ekonomske in socialne pravice. V družbi se vseskozi spodbujajo novi inovativni in sodobni pristopi za povečanje spoštljivega ravnanja in komuniciranja na delovnem mestu ter do poslovnih partnerjev, s čimer želimo zagotoviti zavest in kulturo, ki prispeva k spodbujanju najboljšega v vsakem sodelavcu.

## Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

Skladno s strateškimi cilji na področju kadrov je tudi v letu 2023 potekalo merjenje vodstvenih in socialnih kompetenc pri ključnih kadrih, kar predstavlja osnovo za pripravo individualnih razvojnih načrtov.

Rezultati merjenja zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih v letu 2023 kažejo višje ocene kot predhodno leto. Zaposleni izkazujejo višje zadovoljstvo s statusom v organizaciji, z možnostmi napredovanja in plačo ter z neposredno nadrejenim. Kot vsako leto, so bili za izboljšanje zadovoljstva zaposlenih oblikovani in sprejeti določeni novi ukrepi, s katerimi se deluje na notranje organizacijske dejavnike zadovoljstva zaposlenih ter s katerimi si naša organizacija prizadeva oblikovati spodbudno delovno okolje in pogoje za kakovostno osebno in profesionalno rast zaposlenih.

Za doseganje zastavljenih poslovnih ciljev v letu 2023 in nemoteno poslovanje je potekalo zaposlovanje v skladu s sprejetim Operativno-izvedbenim delom Kadrovskega načrta za leto 2023.

Višja izobrazba omogoča širino razumevanja ter daje nove možnosti za osebni in profesionalni razvoj, zato svoje sodelavce spodbujamo k izobraževanju ob delu za pridobitev višje izobrazbene ravni. Zaposlene, ki se vključijo v proces izobraževanja ob delu, podpiramo s sofinanciranjem stroškov šolnin in jim za opravljanje študijskih obveznosti omogočamo odsotnost z dela z nadomestilom plače.

Tveganja na delovnih mestih obvladujemo z varnostnimi pregledi in analizami ter sprejemom ukrepov za nenehno izboljševanje delovnih razmer. Proces obvladovanja nezgod pri delu, nevarnih pojavov in incidentov poteka po internem navodilu, s katerim so seznanjeni vsi redno zaposleni in študentje. Delavce spodbujamo, da brez zadržkov poročajo tudi o pomanjkljivostih, nevarnih pojavih in incidentih svojim vodjem ali neposredno Službi za varnost in zdravje pri delu. Vzpostavljen imamo stimulativen sistem, s katerim so dobri predlogi delavcev za večjo varnost pri delu, izboljšave in inovacije tudi nagrajeni (priznanja in finančne nagrade). Prejete informacije o incidentih in nevarnih pojavih, ko je bilo ali bi lahko bilo ogroženo življenje delavcev pri delu, ter okoliščine, ki so pripeljale do nezgod s poškodbami zaposlenih, v službi

analizirajo, in kadar je potrebno, odgovornim osebam predlagajo dodatne ukrepe.

## Ključni kazalniki uspešnosti

Zavzeti in kompetentni zaposleni so ena od treh strateških smernic družbe DARS, ki izhajajo iz Strategije družbe DARS 2021–2025. Ključni strateški cilji v okviru te strateške usmeritve so:

- nenehna krepitev zavzetosti in kompetentnosti zaposlenih,
- razvoj voditeljstva in
- zagotavljanje varnosti delavcev pri delu in krepitev njihovega zdravja.

Izobraževanja in usposabljanja so potekala v različnih oblikah in so se prilagajala specifičnostim in potrebam posamezne ciljne skupine. Največji delež predstavljajo interno organizirana izobraževanja, poleg tega pa svojim strokovnjakom in tistim zaposlenim, ki morajo pri svojem delu nenehno slediti razvoju stroke, zakonodajnim in tehnološkim spremembam, omogočamo pridobitev visoko strokovnih in specifičnih znanj tudi izven okvirov naše družbe ter v tujini. Obseg eksternega izobraževanja se je v letu 2023 glede na predhodno leto povečal za 31 %, obseg internega izobraževanja pa za kar 69 %. K povečanju internih izobraževalnih ur so največ prispevala različna usposabljanja zaposlenih na operativnih delovnih mestih.

Družba DARS je že vrsto let nosilka polnega certifikata »Družini prijazno podjetje« in zaposlenim omogoča različne ukrepe za boljše in lažje usklajevanje dela in družinskega življenja. 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. Otroke zaposlenih vedno obdarimo ob rojstvu in vsako leto v času božično-novoletnih praznikov.

V Darsu imamo vpeljan in certificiran sistem zagotavljanja kakovosti po zahtevah standarda ISO 9001, ki vključuje tudi aktivnosti za zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu za vse osebe, ki na kakršnikoli pravni podlagi opravljajo delo v naši družbi. Raznolikost delovnih procesov, lokacijska razpršenost ter številne nevarnosti pri delu, še posebej pri delu na cesti, zahtevajo tudi temu primerno strokovno podporo na področju varnosti in zdravja pri delu. Tako vodstvu kot zaposlenim jo zagotavljajo štirje inženirji, zaposleni v Službi za varnost in zdravje pri delu. Kot enega od pomembnih elementov za uspešno načrtovanje razvoja družbe smo varnost in zdravje pri delu vključili kot operativni cilj v Strategiji družbe DARS 2021–2025, ki se nanašata na zmanjšanje števila poškodovanih pri delu do leta 2025 za 10 %. S tem

namenom veliko vlagamo tako v nabavo nove, varnejše delovne opreme, kot v urejanje delovnega okolja, ki delavcem zagotavlja višjo stopnjo varnosti in zdravja pri delu.

V skladu z veljavno delovnopravno zakonodajo, Kolektivno pogodbo DARS in drugimi sprejetimi internimi akti delodajalca je DARS tudi v letu 2023 nadaljeval izvajanje že utečenih dobrih praks, ki pomembno prispevajo k višji socialni varnosti vseh zaposlenih in urejanju prihodnjega statusa upokoencev. Socialna varnost zaposlenih je namreč temelj, na katerem se lahko gradijo zaupanje, pripadnost in profesionalni razvoj delavcev.

Delodajalec je vsem zaposlenim kot pomemben in dolgoročen vidik zagotavljanja socialnega varstva tudi v letu 2023 nudil možnost vključitve v kolektivno dodatno zavarovanje za varčevanje za dodatno pokojnino.

## Boj proti korupciji

### Politika in skrbni pregled

Ob upoštevanju priporočila Kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države je bil 1. 4. 2021 uveljavljen Pravilnik o vodenju postopka obravnave domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete. Pravilnik je bil 22. 5. 2023 in 19. 10. 2023 noveliran, in sicer v skladu z Zakonom o zaščiti prijaviteljev, s katerim je Služba za skladnost

poslovanja in integriteto razširila pristojnosti na področju pregleda prijav domnevnih kršitev korporativne integritete.

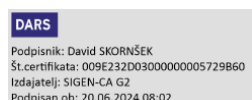
Pravilnik določa tudi ukrepe, s pomočjo katerih se v družbi DARS zagotavlja delovno okolje, v katerem je zagotovljena zaščita zaposlenih, ki v dobri veri podajo prijavo.

### Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

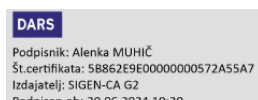
Člani uprave, drugi sodelavci in člani nadzornega sveta svoje službe ali položaja in informacij, ki jih pridobijo pri opravljanju svojega dela, ne smejo uporabiti za to, da bi sebi ali komu drugemu uresničili nedovoljen zasebni interes. Zloraba notranjih informacij in poslovnih skrivnosti je za družbo DARS nesprejemljiva, škodljiva in prepovedana. Sodelavci družbe DARS so dolžni svoje nadrejene seznaniti z vsemi okoliščinami (poslovnimi, družinskimi ali drugimi odnosi zunaj družbe), ki bi lahko vplivale na sprejemanje odločitev. V takem primeru velja za dobro prakso, da je sodelavec izločen iz konkretnega delovnega procesa.

### Ključni kazalniki uspešnosti

Zloraba notranjih informacij, poslovnih skrivnosti in osebnih podatkov ter korupcija sta za DARS nesprejemljivi in prepovedani. Velja ničelna toleranca do kaznivih dejanj.



**Mag. David Skornšek**  
predsednik uprave



**Alenka Muhič**  
članica uprave



**Mag. Andrej Ribič**  
član uprave



**Rožle Podboršek**  
član uprave/delavski direktor

Celje, junij 2024

## I.3 Predstavitev družbe DARS<sup>6</sup>

### I.3.1 Podatki o družbi

NAZIV	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji DARS d.d.
SEDEŽ	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 02 Telefaks: (01) 300 99 01
SPLETNE STRANI	<a href="http://www.dars.si">www.dars.si</a> <a href="http://www.promet.si">www.promet.si</a> <a href="http://www.darsgo.si">www.darsgo.si</a> <a href="http://evinjeta.dars.si">evinjeta.dars.si</a>
LETO USTANOVITVE	1993
REGISTRSKI VLOŽEK	1/06158/00, Okrožno sodišče v Celju
USTANOVITELJ IN DELNIČAR	Republika Slovenija
ORGANIZIRANOST DRUŽBE	Delniška družba
MATIČNA ŠTEVILKA	5814251000
ŠIFRA OSNOVNE DEJAVNOSTI	52.210 Promet, logistika in komunikacija
IDENTIFIKACIJSKA ŠTEVILKA ZA DDV	SI92473717
OSNOVNI KAPITAL	2.086.559.144,07 EUR
KAPITALIZACIJA	Celotni kapital: 3.199.015.617 EUR Nominalna vrednost izdanih obveznic: 120.918.538 EUR
ŠTEVILO IZDANIH DELNIC	55.650.231 EUR
Število držav, v katerih družba deluje	1 država (Republika Slovenija)
Število zaposlenih	1.250
Čisti prihodki od prodaje	525.295.410
Število lokacij družbe	46

---

<sup>6</sup> GRI GS 2-1, 2-6, 201-4, 204-1.



## I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja<sup>7</sup>

### Poslanstvo

S sodobnimi pristopi ter odgovorno do okolja in deležnikov izboljšujemo pretočnost prometa, zagotavljamo prometno varnost ter nudimo zanesljive in pravočasne storitve na slovenskem avtocestnem omrežju.

### Vizija

#### Povezani v prihodnost

Vodilo našega trajnostnega in digitalnega delovanja je povezanost vseh strateških smernic.

Naša vizija je usmerjena na:

- **uporabnike**, varno mobilnost ter zanesljive in pravočasne storitve, podprte s pametnimi rešitvami;
- **okolje**, v katerem delujemo trajnostno, ter izpolnjevanje potreb in pričakovanj vseh ključnih deležnikov;
- **zaposlene**, ki jim zagotavljamo varno, ustvarjalno in razvojno naravnano delovno okolje.

### Strateške usmeritve družbe DARS

Slika 1: Strateške usmeritve družbe DARS



<sup>7</sup> GRI GS 2-14, 3-2, 3-3.

### Politika integriranega sistema vodenja<sup>8</sup>

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. Zaveujemo se k nenehnemu izboljševanju vseh poslovnih procesov ter njihovemu neprekinjenemu poslovanju, s poudarkom na preventivnem delovanju in upravljanju tveganj.

Naš cilj je kakovostno, okoljsko, energetske učinkovito in družbeno odgovorno delovanje ter zaposlenim, zunanjim izvajalcem ter uporabnikom varna, razpoložljiva 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 zagotavljanjem neprekinjenosti poslovanja kritičnih informacijskih sistemov,
- 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 zunanjo javnostjo,
- 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, neprekinjenosti poslovanja, varnost, ekonomika).

Uprava se zavezuje, da bo po svojih najboljših močeh in s svojim osebnim zgledom vztrajala pri doseganju navedenih ciljev.

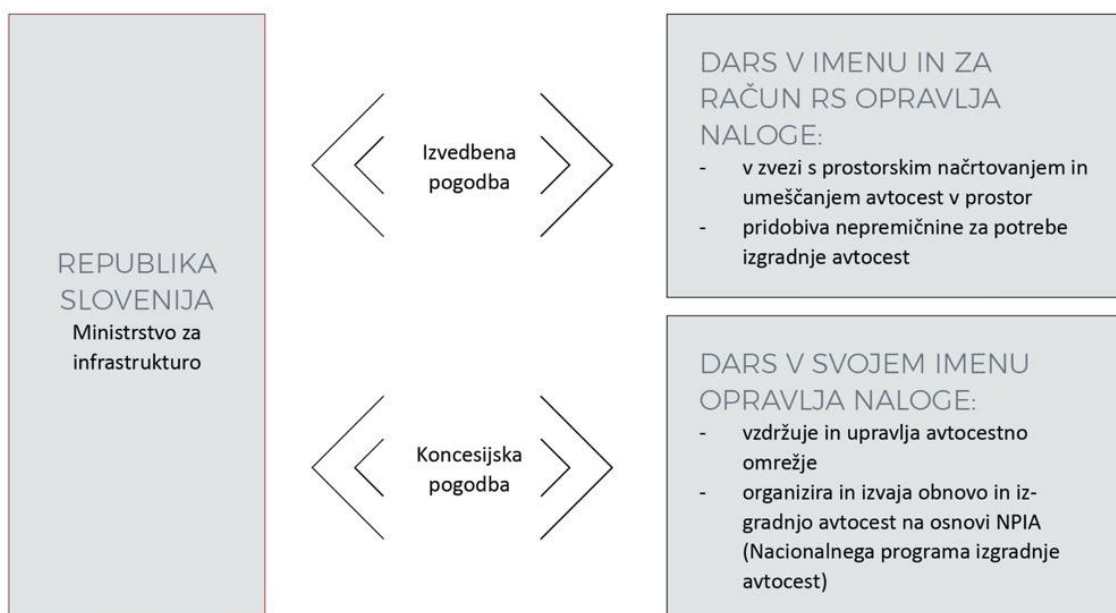


---

<sup>8</sup> GRI GS 2-23, 2-24, 3-3.

### I.3.3 Dejavnosti družbe DARS

Slika 2: Dejavnosti družbe DARS



Družba DARS 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 je Republika Slovenija, ki jo skladno z novim Zakonom o Slovenskem državnem holdingu (ZSDH-1, Uradni list RS, št. 25/2014) zastopa Slovenski državni holding, d. d. (v nadaljevanju: SDH). Družba DARS pri svojem poslovanju upošteva pri SDH sprejeti Kodeks korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države kot tudi Priporočila in pričakovanja SDH kot upravljavca kapitalskih naložb Republike Slovenije, katerih cilj je vzpostaviti učinkovit sistem korporativnega upravljanja kapitalskih naložb države, urejenost družb in posledično boljše poslovanje družb.

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 ter ureja stvarnopravna razmerja v zvezi z avtocestami. DARS 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 družba DARS 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 družba DARS 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.

## I.3.4 Organizacijska struktura<sup>9</sup>

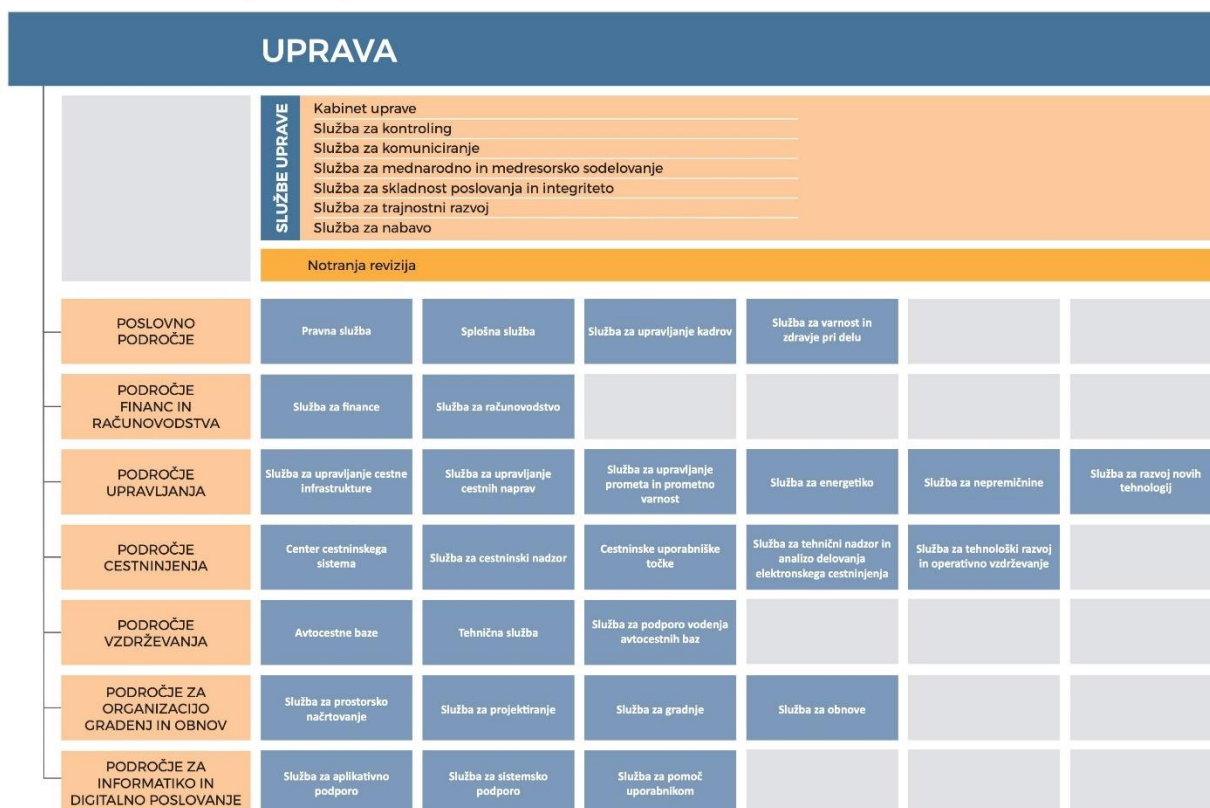
V skladu s Statutom DARS nadzorni svet nadzira vodenje poslov, odloča o imenovanju in odpoklicu uprave ter njihovih prejemkih, lahko sklicuje skupščino, pregleduje in preverja knjige ter dokumentacijo družbe, njeno blagajno, shranjene vrednostne papirje in zaloge blaga ter druge stvari, daje upravi predhodno soglasje k poslom iz točke 7.2.12 statuta družbe, seznaneni se z odločitvijo uprave glede ustanavljanja in ukinitve hčerinskih družb, skupščini predlaga imenovanje revizorja, imenuje revizijsko komisijo nadzornega sveta in druge komisije v skladu z ZGD-1, seznaneni se z odločitvijo uprave glede nakupa in odprodaje deležev ali delnic drugih družb, daje soglasje na letni poslovni načrt družbe ter na triletni poslovni in finančni načrt družbe ter ostale planske dokumente, usklajuje besedilo statuta z veljavnimi sklepi skupščine, obvešča organe družbe in delničarja o svojih stališčih in predlogih, obravnava in odloča o vseh drugih zadevah, za katere je pristojen po zakonu, drugih predpisih, po pooblastilu skupščine in statuta družbe.

Sestavo in delovanje uprave družbe podrobneje določa Statut DARS, po katerem ima uprava družbe lahko največ pet članov. Za predsednika oziroma člana uprave je lahko imenovana oseba, ki izpolnjuje pogoje iz 255. člena ZGD-1 in točke 7.2.2 Statuta DARS. Predsednika in vse člane uprave imenuje nadzorni svet za največ pet let ter so v delovnem razmerju z družbo.

Uprava vodi družbo v korist družbe, neodvisno in na lastno odgovornost; pri vodenju ravna s skrbnostjo vestnega in poštenega gospodarstvenika ter varuje poslovne skrivnosti družbe. Pri uresničevanju nalog vodenja uprava sprejema ukrepe in izvaja postopke, ki jih določata zakonodaja in statut družbe.

Slika 3: Organizacijska struktura družbe DARS

Makro in mezo organizacijska struktura družbe DARS od 1. 2. 2024



<sup>9</sup> GRI GS 2-9, 2-10, 2-11, 2-13.

## 1.3.5 Avtoceste in hitre ceste v Republiki Sloveniji

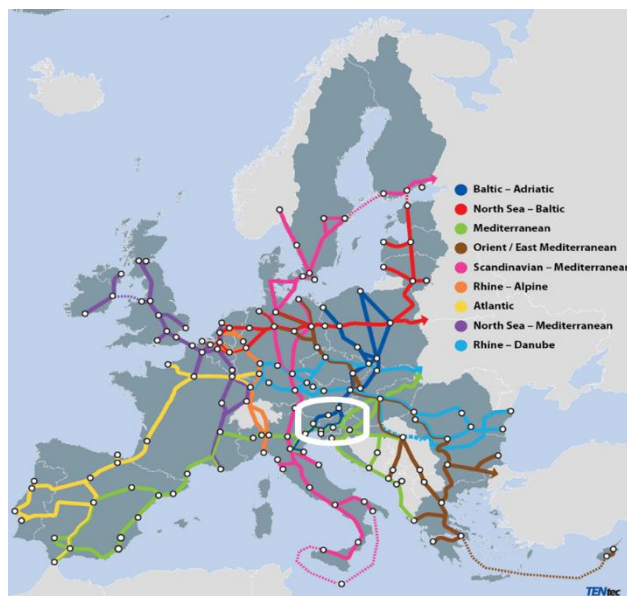
Republika Slovenija je leta 1994 s posebno pogodbo na družbo DARS prenesla upravljanje in vzdrževanje vseh zgrajenih avtocest in infrastrukturnih objektov ter naprav na njih: 198,8 kilometra do takrat zgrajenih dvo- in štiripasovnih avtocest in hitrih cest ter 67,5 kilometra priključkov. Z izvajanjem Nacionalnega programa izgradnje avtocest se je omrežje v upravljanju in vzdrževanju družbe DARS postopno povečevalo. Ob koncu leta 2023 je družba upravljala 624,9 kilometra avtocest in hitrih cest, 143,4 kilometra priključkov, 22,3 kilometra razcepov in 40,8 kilometra drugih cest.

Slika 4: Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji, december 2023

Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji



Slika 5: Avtocestni sistem v RS je del baltsko-jadranskega in sredozemskega koridorja v okviru omrežja TEN-T

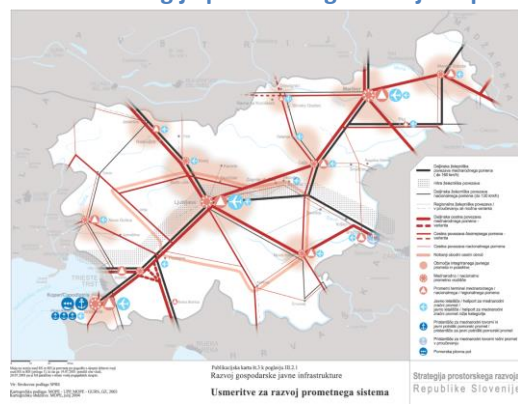


Note: the main TEN-T core network corridors are based on the CEF and TEN-T Regulations (1315/2013 & 1315/2013); they have been created as a coordination instrument to facilitate the completion of major parts of the core network of strategic importance.  
Source: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, TEN-Tec Information System

## 1.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest<sup>10</sup>

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

Slika 6: Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije



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 družbenoekonomsko 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 oziroma prispevek družbe DARS h globalnemu razvoju, to je z upoštevanjem ciljev globalnega trajnostnega razvoja,

<sup>10</sup> GRI GS 3-3, 203-1, 203-2.

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 promet poteka 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 in 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.

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 sredstva IPE v višini največ 7,95 milijona evrov oziroma 10 % upravičenih stroškov projekta.

Do konca leta 2023 so bila v predoru izvedena naslednja dela:

- izkop in vgradnja podpornih ukrepov v kaloti do stacionaže 3.055 m,
- izkop in vgradnja podpornih ukrepov v stopnici do stacionaže 3.020 m,
- izkop in vgradnja talnega oboka iz brizganega betona do 2.806 m,
- temelj notranje obloge – zahodna stran do stacionaže 2.518 m,
- temelj notranje obloge – vzhodna stran do stacionaže 2.505 m,
- vgradnja talnega oboka iz litega in polnilnega betona do stacionaže 2.184 m,
- hidroizolacija predora do stacionaže 2.026 m,
- notranja betonska obloga do stacionaže 1.937 m in
- vmesna stropna plošča do stacionaže 895 m.

**Slika 7: Vgradnja sider na stiku stopnica–talni obok**



**Slika 8: Betoniranje notranje betonske obloge v predoru**



Sofinancirano s pomočjo Instrumenta  
za povezovanje Evrope Evropske unije



EVROPSKA UNIJA  
EVROPSKI SKLAD ZA  
REGIONALNI RAZVOJ

### **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 Metliki in Črnomlju do navezave 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. 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 mednarodnega mejnega prehoda Metlika in do Črnomlja, za kateri so sprejete uredbe o državnem prostorskem načrtu.

Odsek tretje razvojne osi sever Velenje jug–Slovenj Gradec jug v dolžini 17,5 km je razdeljen na osem sklopov, ki so glede na prioritete na različnih stopnjah obdelave projektne dokumentacije, v različnih fazah postopkov javnih naročil za gradnjo (dvofazni postopek javnega naročanja) ter različnih fazah gradnje. Na sklopih B – Škalsko jezero in H – Konovo se je marca 2023 začela gradnja. Na sklopih E – Velunja, C – Škale in G – Podgorje so se izvajale aktivnosti prve faze javnega naročanja za pridobitev izvajalca gradbenih del. Gradnja sklopa D – Gaberke je zaključena. Za sklop F – Jenina so se v avgustu 2021 začeta gradbena dela nadaljevala v letu 2023.

**Slika 9: Pogled na gradbišče viadukta Jenina na sklopu F – Jenina**



**Slika 10: Pogled na gradbišče na sklopih B – Škalsko jezero in H – Konovo**



Na odseku tretje razvojne osi jug od AC A2 – priključek NM vzhod do priključka Osredek v dolžini 5,5 km je bilo po integralnem postopku v letu 2021 pridobljeno gradbeno dovoljenje za traso in mostova, ki pa ni postalo pravnomočno, saj je bil na upravnem sodišču sprožen upravni spor. MNVP je julija 2023 v ponovljenem postopku znova izdal gradbeno dovoljenje, ki pa zaradi ponovno sproženega upravnega spora spet ni postalo pravnomočno. Postopek 1. faze javnega naročila – priznanje sposobnosti ponudnikom je zaključen in odločitev pravnomočna, 2. faza javnega naročila – pridobitev ponudb pa je zaustavljena do pridobitve pravnomočnega gradbenega dovoljenja.

Za odsek Osredek–Maline (3. in 4. etapa 3ROJ) v dolžini 12,4 km so odkupljeni vsi objekti. V letu 2023 je bilo pridobljenih 88,3 % zemljišč od potrebnih 1,69 km<sup>2</sup>. Izdelana sta bila DGD in PVO. Del PZI dokumentacije je predan v recenzijo. Za razširitev ACB Novo mesto je bilo 10. 11. 2023 pridobljeno gradbeno dovoljenje.

Na odseku od Malin do MMP Metlika in Črnomlja v skupni dolžini 30,7 km sta bili za pododseka A (Maline–Metlika sever v dolžini 8 km) in B (Metlika sever–MMP Metlika v dolžini 2,5 km) v januarju 2023 podpisani pogodbi za izdelavo projektne dokumentacije DGD in PZI. Izdelan je bil investicijski program, ki je bil oktobra 2023 predan na KIOP. V teku je bilo javno naročilo za izvajalca odkupov in ureditev premoženjskopравnih zadev. Nadaljuje se z izdelavo DGD in PZI projektne dokumentacije in pripravo elaboratov za PVO.

### Priključek Dragomer

Predmet investicije je izgradnja novega AC priključka Dragomer, ki je načrtovan kot polni štiriraki priključek v obliki »romba« z upoštevanjem bodoče 6-pasovne avtoceste z navezavo na obstoječo regionalno cesto R2-409/odsek 0300 na območju naselja Lukovica pri Brezovici. V sklopu novega AC priključka se izvede tudi zahodna obvozna cesta južnega dela Brezovice vse do nivojskega železniškega prehoda preko železniške proge Ljubljana–Trst pri Vnanjih Goricah z navezavo na obstoječo regionalno cesto R3-742/odsek 4806 Podpeč–Brezovica. Osnovni cilj novega izvennivojskega AC priključka Dragomer je reševanje problematike neustrezne distribucije prometnih tokov na regionalni cesti R2-409 Brezovica–Vrhniko in avtocesti A1 v območju sedanjega AC priključka Brezovica. Z izvedbo investicije bo zagotovljena ustreznejša prometna varnost. V letu 2023 je bila sklenjena gradbena pogodba z izvajalcem del, v drugi polovici leta so se začela dela na terenu. Izvajala so se predvsem zemeljska dela in dela na odvodnjavanju ter prestavitvah komunalnih vodov.

Slika 11: Gradbišče priključka Dragomer iz zraka



### Obnovitvena dela na avtocestnem omrežju

Z izvedbo ukrepov za izboljšanje stanja infrastrukture sledimo 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 in projekte ter 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 in pokritih vkopov, obnove na geotehničnih objektih, obnove na odvodnji in ostali opremi, ter obnove nekaterih delov PHO.

Obnove vozišč so predvidene na tistih odsekih AC, 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 in ostalih objektov so predvidene na starejših odsekih avtocestnega 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, pokrovov in glav trajnih geotehničnih sider) nujno, da se prepreči nadaljnje propadanje objektov. Obnove objektov so predvidene tudi na odsekih, na katerih se izvaja obnova vozišč in ki so vključeni v potrebnem obsegu glede na ugotovljeno poškodovanost posameznega objekta ter predvidenega ukrepa na trasi.



### I.3.6.1 Realizacija investicij v letu 2023 in načrt do 2026<sup>11</sup>

**Tabela 1: Realizacija investicij v letu 2023 in načrt Načrtovane investicije od leta 2024 do 2026 v mio EUR**

	Realizacija 2023	Načrt 2024	Načrt 2025	Načrt 2026	Skupaj 2023–2026
Avtocestni priključek Dragomer	1,67	13,32	4,40	0,23	19,62
Gradnja protivetrne zaščite	0,04	10,39	17,56	5,48	33,47
Predor Karavanke (druga cev)	31,57	40,74	41,06	15,49	128,85
Hajdina–Ormož	0,59	7,01	20,91	24,68	53,19
Koseze–Kozarje: razširitev v šestpasovnico (gradnja, ostalo)	0,05	0,65	5,31	23,40	29,41
3. razvojna os sever: Šentrupert–Velenje	0,78	6,05	101,92	117,19	225,94
3. razvojna os sever: Velenje–Slovenj Gradec	28,31	43,94	138,71	162,99	373,94
3. razvojna os sever: Slovenj Gradec–Dravograd	0,00	0,03	6,26	6,26	12,55
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (1. odsek – etapi 1 in 2)	0,05	10,40	18,25	26,31	55,02
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (1. odsek – etapi 3 in 4)	0,44	2,10	66,81	63,20	132,56
3. razvojna os jug: Maline–Metlika (Črnomelj) – 2. odsek	2,52	0,79	6,17	7,79	17,28
<b>Skupaj</b>	<b>66,03</b>	<b>135,41</b>	<b>427,36</b>	<b>453,02</b>	<b>1.081,81</b>
Obnove avtocest	106,63	130,53	161,15	146,91	545,22
Druge investicije	43,10	108,63	107,09	80,58	339,41
<b>Skupaj</b>	<b>215,75</b>	<b>374,57</b>	<b>695,60</b>	<b>680,51</b>	<b>1.966,44</b>

### I.3.7 Integrirani sistem vodenja<sup>12</sup>

Integrirani sistem vodenja vključuje vidik kakovosti po zahtevah standarda ISO 9001, vidik sistema varovanja informacij po zahtevah standarda ISO/IEC 27001, vidik sistema neprekinjenosti poslovanja po zahtevah standarda ISO 22301 in vidik sistema upravljanja energije po zahtevah standarda ISO 50001. Vsi vidiki skupaj sestavljajo enovit sistem vodenja, ki je opisan v Poslovniku sistema vodenja in pripadajočih dokumentih.

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

Konec leta 2023 smo začeli z vzpostavljanjem sistema ravnanja z okoljem po zahtevah standarda ISO 14001, ki ga bomo certificirali s strani zunanje akreditirane institucije v zaključku leta 2024.

Z namenom zagotavljanja kredibilnosti sistema vodenja kakovosti, varovanja informacij, neprekinjenosti poslovanja in upravljanja energije po zahtevah standardov ISO 9001, ISO/IEC 27001, ISO 22301 in ISO 50001 le-te vsakoletno in uspešno potrdi zunanja akreditirana institucija.

<sup>11</sup> GRI GS 203-1.

<sup>12</sup> GRI GS 3-3.

## I.4 O poročilu



Poročilo o trajnostnem razvoju družbe DARS vsebuje informacije o okoljskih, družbenih in upravljavskih učinkih in rezultatih delovanja družbe. Strategija družbe DARS 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 možnih oblikah in z vsemi pomembnimi deležniki.

### I.4.1 Trajnostno poročanje<sup>13</sup>

Nefinančno poročanje je bilo kot pravni institut uvedeno z Direktivo 2014/95/EU o nefinančnem poročanju podjetij z namenom, da zaradi negotovih razmer v gospodarstvu in družbi pripomore k odgovornejšemu upravljanju družb. Družbe morajo pri svojem poslovanju in načrtovanju strategije upoštevati tudi druga (družbena, okoljska ipd.) vprašanja, kar izboljšuje obvladovanje njihovih nefinančnih tveganj in priložnosti ter pripomore k izboljšanju njihove nefinančne in tudi, kot se v zadnjem času vedno bolj poudarja, finančne uspešnosti. Številne študije so potrdile pozitiven učinek nefinančnega poročanja na korporativno družbeno odgovornost, hkrati pa so nakazale določene pomanjkljivosti, kot na primer neprimerljivost, nezadostnost in nepreverenost razkritih informacij.

Zaradi teh pomanjkljivosti nefinančnega poročanja ter skladno s širšim pravnim okvirom na področju trajnostnega razvoja in financiranja je bila decembra 2022 sprejeta nova Direktiva (EU) 2022/2464 glede poročanja podjetij o trajnostnosti (v nadaljevanju: Direktiva CSRD), ki je nefinančno poročanje nadgradila v trajnostno poročanje ter povečala nabor družb, ki bodo zavezane k trajnostnemu poročanju.

---

<sup>13</sup> GRI GS 2-3, 2-14.

Družba DARS v sklopu trajnostnega poročanja z vključitvijo vseh treh vidikov trajnostnega poslovanja (okoljski, družbeni in upravljavski) sledi priporočilom in pričakovanjem upravljavca Slovenskega državnega holdinga:

- opredelitev konkretnih ukrepov v poslovni strategiji;
- kvantitativna ali kvalitativna določitev ciljev za zasledovanje v zvezi s posameznimi vidiki trajnostnega poslovanja in posameznimi ukrepi ter časovni vidik njihovega izpolnjevanja;
- cilji trajnostnega poslovanja morajo biti spremljani in (po vrsti in obsegu) pomembni za dolgoročno doseganje (temeljnih) ciljev družbe;
- vzpostavi naj procese za prepoznavanje, upravljanje in spremljanje vidikov poslovanja, ki (lahko) pomembno prispevajo k izpolnjevanju ciljev trajnostnega razvoja Slovenije;
- pri tem ugotovi pozitivne in negativne učinke vidikov trajnostnega poslovanja in opredeli, kako spoznanje o tem vpliva na njene procese.

### **Izjava o nefinančnem poslovanju**

Trajnostno poročilo družbe DARS za leto 2023 vsebuje vse zahtevane informacije, ki so potrebne za objavo »Izjave o nefinančnem poslovanju«, in je tako skladno s spremembami Zakona o gospodarskih družbah (Ur adni list RS, št. 42/2006 – z dopolnitvami in spremembami) in 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.

Eden pomembnejših mejnikov na področju nefinančnega poročanja je bil poleg že omenjene Direktive CSRD tudi sprejem novih Evropskih standardov poročanja o trajnostnosti (ESRS – European Sustainability Reporting Standards), ki jih je Evropska komisija sprejela dne 31. 7. 2023 v obliki delegiranih uredb, kar pomeni, da neposredno veljajo v vseh državah članicah. V skladu s standardi bodo družbe morale poročati v letu 2025 za poslovno leto 2024.

Z Direktivo glede poročanja podjetij o trajnostnosti (v nadaljevanju: Direktiva CSRD), ki spreminja obstoječo Direktivo o nefinančnem poročanju (NFRD), se podpira evropski zeleni dogovor – sveženj političnih ukrepov, namenjenih boju proti podnebni krizi s preoblikovanjem EU v sodobno, učinkovito in konkurenčno gospodarstvo z ničelnimi neto izpusti toplogrednih plinov do leta 2050. Direktiva CSRD je del širšega paketa trajnostnega financiranja, ki omogoča izvajanje evropskega zelenega dogovora, tako da zasebne naložbe usmerja v podnebno nevtralne gospodarske dejavnosti. Sveženj o trajnostnem financiranju vključuje Uredbo o taksonomiji EU (z delegiranim aktom na področju podnebja), ki vsebuje pojasnila glede gospodarskih dejavnosti, ki najbolj prispevajo k doseganju ciljev okoljskih vidikov EU. Poleg tega paket vsebuje tudi šest delegiranih aktov o spremembah na področju fiduciarnih obveznosti ter naložbenega in zavarovalnega svetovanja. Ti bodo zagotovili, da finančna podjetja in zavarovalnice trajnostnost vključijo v svoje postopke in naložbeno svetovanje strankam.

### **Trajnostno poročilo po standardih GRI**

Prvo samostojno trajnostno poročilo družbe DARS, 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) in s tem bistveno izboljšuje kakovost trajnostnega dela preteklih letnih poročil v celovito poročilo, ki poudarja bistvenost poslovanja družbe. Družba o trajnostnem razvoju oziroma družbeni odgovornosti poroča tudi v svojih letnih poročilih že od leta 2009. Zadnje trajnostno poročilo je bilo za leto 2022 objavljeno na SEO netu Ljubljanske borze 30. 6. 2023. V pripravo Trajnostnega poročila za leto 2023 so bile vključene vse strokovne službe DARS, ki so odgovorne za poročanje o bistvenih vsebinah trajnostnega poslovanja.

## **1.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja družbe DARS<sup>14</sup>**

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

### **Strateške usmeritve družbe DARS**

Zgoščen povzetek strategije družbe DARS za obdobje 2021–2025, ki povezuje vizijo in njene deležnike s tremi ključnimi strateškimi smernicami družbe DARS, je predstavljen v poglavju 1.3.2 *Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve*,

<sup>14</sup> GRI GS 2-12, 2-23, 2-24, 3-1, 3-2, 3-3, 203-2.

**Slika 12: Cilji globalnega trajnostnega razvoja Združenih narodov (SDG), vir: stat.si**

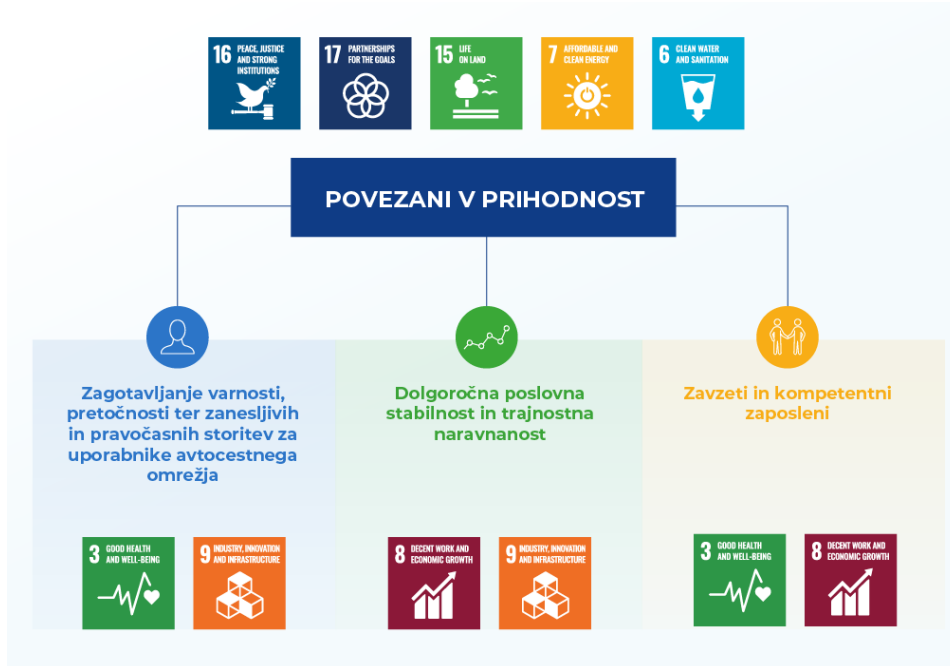


politika integriranega sistema vodenja. Med omenjenimi smernicami sta osrednji dolgoročna poslovna stabilnost in trajnostna naravnost (usmerjena na okolje), ki se s svojo vsebino in strateškimi cilji pomembno navezuje tudi na uresničevanje prve strateške smernice (zagotavljanje varnosti, pretočnosti ter zanesljivih in pravočasnih storitev 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 oziroma 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 igralo pomembno vlogo v doseganju pomembnih ciljev celotne družbe do leta 2030, ki so dostopni tudi na povezavi Statističnega urada RS.<sup>15</sup>

Družba DARS s svojim delovanjem poskuša prispevati k osmim ciljem trajnostnega razvoja. Njihova povezanost z vizijo in strateškimi cilji družbe DARS je razvidna s spodnje slike:

**Slika 13: Povezanost strateških ciljev družbe DARS z osmimi cilji globalnega trajnostnega razvoja (SDG)**



**Zagotavljanje varnosti, pretočnosti in udobja za uporabnike na avtocestnem omrežju**

**Zdravje in dobro počutje:** Družba DARS s svojimi prizadevanji za izboljšanje varnosti v cestnem prometu zaradi zmanjšanja števila prometnih nesreč aktivno prispeva k uresnitvi cilja 3.

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

**Kazalnik:** Zagotavljanje natančnih in pravočasnih prometnih informacij in učinkovito informiranje voznikov:

Zmanjšanje deleža telefonskih klicev ob hkratnem zvišanju aktivne uporabe lastnih digitalnih orodij za 30 % do leta 2025 glede na leto 2019.

<sup>15</sup> Dostopno na: [Kazalniki \(stat.si\)](https://stat.si).



**Industrija, inovacije in infrastruktura:** Družba DARS 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:** Razvoj avtocestnega omrežja v skladu z usmeritvami lastnika in finančnimi zmožnostmi družbe DARS. Realizacija ključnih investicijskih projektov: izgradnja druge cevi predora Karavanke, izgradnja odseka tretje razvojne osi sever, Velenje–Slovenj Gradec, izgradnja odseka tretje razvojne osi jug, Novo mesto–Osredek, pridobitev pravnomočnega gradbenega dovoljenja za odsek tretje razvojne osi sever, Šentrupert–Velenje; zmanjšanje rasti števila prometnih nesreč III. in IV. kategorije na AC/povprečni letni dnevni promet (v nadaljevanju: PLDP) na šestih izbranih lokacijah glede na povprečje zadnjih petih let z naslednjimi ukrepi: večanje števila odsekov, nadzorovanih z radarskimi sistemi za merjenje hitrosti; vzpostavitev 4 fiksnih sistemov sekcijskega merjenja hitrosti do leta 2025; večanje števila detektorjev izrednih dogodkov (avtomatski števcvi prometa – induktivne zanke, cestne vremenske postaje, kamere) za najmanj 1,5-krat do leta 2025 glede na leto 2019; zmanjšanje povprečnega trajanja zaprte ceste oziroma oviranega prometa zaradi prometnih nesreč in izrednih dogodkov za 5 % do leta 2025 glede na leto 2019 idr.



### Dolgoročna poslovna stabilnost

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

**Bistvene vsebine:** Dolgoročna poslovna stabilnost.

**Kazalnik:** Neto dolg/EBITDA s ciljnim kazalnikom, ki je manjši ali enak 8; zagotavljanje dobička na kapital (ROE), ki je večji od 3 %; zmožnost družbe pokrivati finančne obveznosti s svojimi poslovnimi rezultati (pokazatelj solventnosti podjetja ICR je večji ali enak 3,75).



**Industrija, inovacije in infrastruktura:** Družba DARS z gradnjo in vzdrževanjem kakovostne, zanesljive in vzdržljive avtocestne infrastrukture regionalno in mednarodno prispeva h gospodarskemu razvoju in družbeni blaginji. S sistemi elektronskega cestninjenja želimo spodbujati k uporabi okoljsko čistejših tehnologij.

**Bistvene vsebine:** Dolgoročna poslovna stabilnost, posredni ekonomski vplivi.

**Kazalnik:** Digitalna preobrazba družbe: zagotovitev razpoložljivosti pomembnih informacijskih sistemov do 99,7 % do leta 2025; razvoj trajnostne infrastrukture in krožnega gospodarstva: razvoj avtocestnega omrežja v skladu z usmeritvami lastnika in finančnimi zmožnostmi družbe DARS; dolžina obnovljenih smernih vozišč – najmanj 55 km/leto. Zagotovitev nadzora delovanja sistema E-vinjete skladno s pogodbenimi določili o ravni izvajanja storitev (SLA).



### Zavzeti in kompetentni zaposleni

**Dostojno delo in gospodarska rast:** Z vlogo zanesljivega in skrbnega delodajalca družba DARS prispeva k doseganju cilja 8. Družba DARS si prizadeva za varne oblike zaposlitve, tako da je 99,2 % delavcev zaposlenih za nedoločen čas.

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

**Kazalnik:** Razmerje med zavzetimi in aktivno nezavzetimi se z 0,44 v letu 2019 poveča na razmerje več kot 1,00 do leta 2025; povečati oceno zadovoljstva zaposlenih za 7 % do leta 2025 glede na leto 2019; povišanje število ur izobraževanj in usposabljanj na zaposlenega za vsaj 10 % glede na leto 2019.



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

**Bistvene vsebine:** Oblikovanje varnega in ustvarjalnega okolja.

**Kazalnik:** Zagotavljanje varnosti zaposlenih pri delu (zmanjšanje števila poškodovanih pri delu do leta 2025 za 10 % glede na izhodiščno leto 2019) in krepitev njihovega zdravja (zmanjšanje bolniških odsotnosti do leta 2025 za 10 % glede na izhodiščno leto 2019).



### Povezani v prihodnost

**Mir, pravičnost in močne institucije:** S spoštovanjem načela pravne države in izvajanjem ukrepov za obvladovanje tveganj s področja korporativne integritete prispevamo k cilju 16.

**Bistvene vsebine:** Skladnost in integriteta, raznolikost in enake možnosti.

**Kazalnik:** Dober ugled družbe DARS kot delodajalca.



**Partnerstva za doseganje ciljev:** Vodilo poslovanja družbe DARS 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, lokalna skupnost, zasebnost strank/uporabnikov.

**Kazalnik:** Doseči indeks zadovoljstva uporabnikov 71 do leta 2025, izpolnjevanje zakonodajnih zahtev in dobrih praks družbe.



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

**Bistvene vsebine:** Biotska raznovrstnost, odpadna voda in odpadki.

**Kazalnik:** Izpolnitev zahtev okoljevarstvenih soglasij.



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

**Bistvene vsebine:** Energija, emisije.

**Kazalnik:** Zmanjšati delež rabe energije za 9 % na kilometer AC- in HC-omrežja v upravljanju do leta 2025 glede na leto 2019. Zmanjšati delež izpustov CO<sub>2</sub> (Obseg 1 in Obseg 2) na kilometer AC- in HC-omrežja v upravljanju za 15 % do leta 2025 glede na leto 2019. Količinsko porabo električne energije do leta 2025 zmanjšati za 20 % glede na obstoječe stanje porabnikov električne energije v primerjavi z letom 2015. Porabo energentov za ogrevanje zmanjšati za 35 % do leta 2025 in izpuste CO<sub>2</sub> iz energentov za ogrevanje zmanjšati za 40 % do leta 2025 glede na izhodiščno leto 2015. Povprečno porabo goriva za delovna vozila in mehanizacijo ter lahka tovorna vozila zmanjšati za 4 % do leta 2025 glede na izhodiščno leto 2019. Delež energije iz obnovljivih virov do leta 2025 v skupni porabi na področju ogrevanja povečati za 20 %, električne energije pa za 2 % glede na leto 2019.



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

**Bistvene vsebine:** Odpadna voda in odpadki, materiali.

**Kazalnik:** Izpolnjevanje zahtev predpisov in dobrih praks družbe.

Ambiciozni in jasno določeni cilji trajnostnega razvoja zagotavljajo, da bo javnost tudi v prihodnje DARS prepoznavala kot odgovorno in v prihodnost usmerjeno podjetje. Pri določanju kazalnikov smo upoštevali podatke in možnost njihove obdelave v pomembno prikazane informacije za prikaz stanja poslovanja. Za vsak strateški cilj so določeni operativni cilji, njihovi nosilci in roki za uresničitev Strategije družbe DARS 2021–2025. Enako kot v preteklosti bo uprava družbe preverjala uresničevanje ciljev strategije s pomočjo sistema uravnoteženih kazalnikov (BSC) in letnih strateških konferenc ter po potrebi sprejela dodatne ukrepe. Spremembe v poslovnem okolju, v zahtevah, potrebah in pričakovanjih relevantnih deležnikov, preseganju zastavljenih ciljev in že izvedenih operativnih ciljev so bile ključni razlog za ponovno noveliranje Strategije družbe DARS 2021–2025 (druga novelacija), ki je bila usklajena v decembru 2023 in potrjena v letu 2024.

Posamezni operativni cilji in ključni kazalniki uspešnosti za obdobje strategije ter odgovornost za njihovo spremljanje in uresničevanje so podrobneje opredeljeni v letnih poslovnih načrtih družbe. Strateška tveganja prepoznavamo v Registru tveganj in upravljamo v Akcijskem načrtu za upravljanje tveganj.

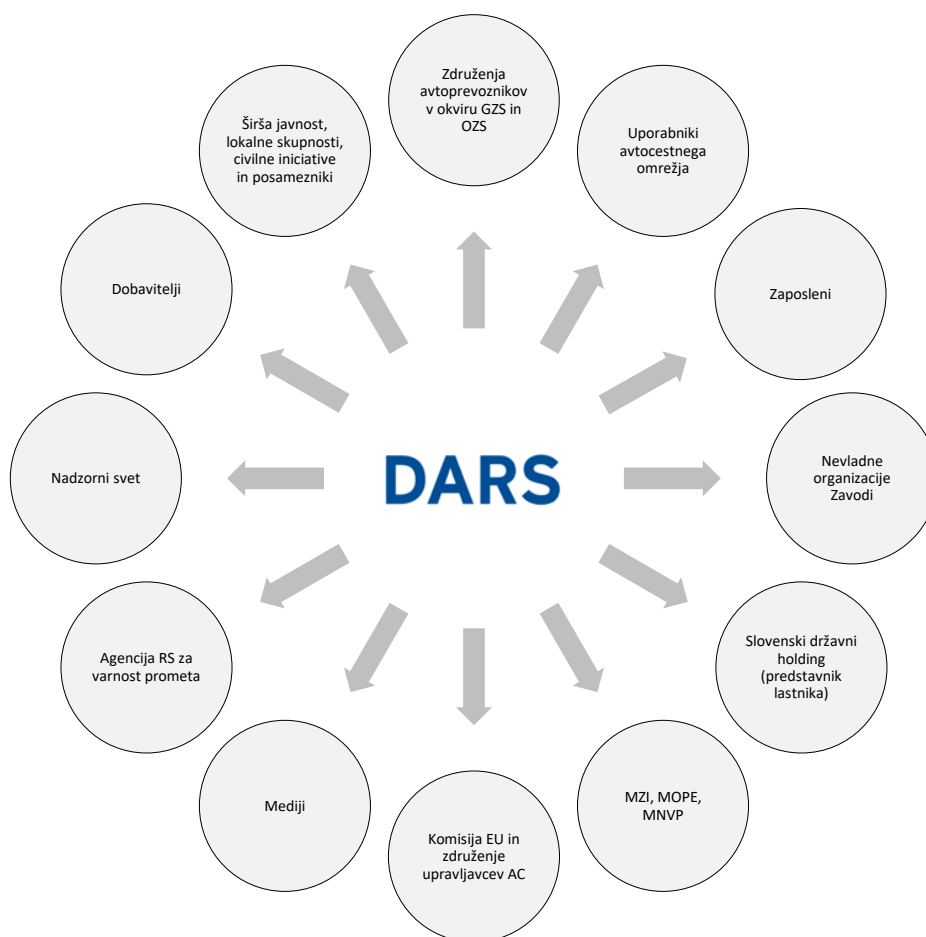
Družba ima za vsako bistveno vsebino pripravljene ključne kazalnike ali operativne cilje, s katerimi merimo uspešnost izvajanja in stremjenja k trajnostnemu poslovanju družbe.

### I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki<sup>16</sup>

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 so identificirani in opredeljeni na osnovi enega od 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 določeni deležnik na družbo, in glede na vpliv, ki ga ima družba na določeno skupino deležnikov.

Slika 14: Povezanost družbe DARS z deležniki (navedeni ključni deležniki)



<sup>16</sup> GRI GS 2-2, 2-6, 2-9, 2-29, 3-1.

## 1.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti<sup>17</sup>


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

**Tabela 2: Komunikacijska orodja, način in pogostost vključevanja deležnikov, ključne teme in odziv na zahteve deležnikov**

Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme / odziv na zahteve deležnikov	Vključenost deležnika v pripravo trajnostnega poročila
Zaposleni	<ul style="list-style-type: none"> <li>Interna orodja komuniciranja: intranet, elektronska pošta, oglasne deske, interni časopis, bilten, dogodki</li> <li>Projekt raziskave in spremljanja organizacijske klime v podjetju</li> <li>Zbori delavcev</li> </ul>	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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Letno poročilo DARS</li> <li>Letni načrt upravljanja</li> <li>Merila za merjenje uspešnosti poslovanja družb s kapitalsko naložbo države</li> <li>Priporočila in pričakovanja SDH, d. d.</li> <li>Kodeks korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države</li> <li>Letno poročilo upravljanja kapitalskih naložb RS in SDH</li> <li>Povratne informacije in osebni stiki</li> </ul>	Uspešno uresničevanje zakonsko opredeljene vloge DARS (skladnost poslovanja), pričakovana realizacija meril LNU, dolgoročna poslovna stabilnost, izboljšanje praks korporativnega upravljanja, trajnostni razvoj, povečanje donosa kapitala, uvajanje vitkega poslovanja, optimizacija poslovnih procesov in stroškov poslovanja, aktivno upravljanje dolga, pretočnost in varnost avtocestnega omrežja, finančno vzdržna gradnja avtocestnega omrežja ter zagotavljanje ustrezne kakovosti upravljanja in vzdrževanja avtocestnega omrežja	✓
Nadzorni svet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seje in komisije NS</li> </ul>	Uspešno poslovanje v skladu z načrti, skladnost poslovanja	✓
MZI, MOPE, MNVO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Letno poročilo DARS</li> <li>Spremljanje in upoštevanje predlogov ter pripomb</li> <li>Redne koordinacije</li> <li>Vsa soglasja v skladu z relevantno zakonodajo</li> <li>Potrjevanje vladnih gradiv za zadolževanje</li> <li>Potrjevanje predlogov za spremembe cenovne politike cestninjenja</li> </ul>	Uspešno uresničevanje zakonsko opredeljene vloge DARS, dolgoročna poslovna stabilnost, posredni ekonomski vplivi, skladnost poslovanja, zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za avtocestne uporabnike ter zasebnost strank, aktivno upravljanje dolga, pretočnost in varnost avtocestnega omrežja, finančno vzdržna gradnja avtocestnega omrežja in zagotavljanje ustrezne kakovosti upravljanja in vzdrževanja avtocestnega omrežja, izvajanje nalog koncedenta in nadzor izvajanja agentske pogodbe	✓
Javna agencija RS za varnost prometa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Medijske konference ob večjih varnostnih dogodkih</li> <li>Dogodki (projekt Sožitje in drugi dogodki, povezani s povečanjem prometne varnosti)</li> <li>Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa (letno)</li> </ul>	Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2023–2030 Nacionalni program 2023-2030 Celovita obravnava problematike prometne varnosti; večji učinki na področju izvajanja projektov prometne varnosti	✓
Ministrstvo za finance	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soglasja za vsa zadolževanja</li> <li>Soglasje k delu Poslovnega načrta, ki opredeljuje izvedbo refinanciranja dolga družbe (na podlagi ZPKROD)</li> </ul>	Obvladovanje jamčevanega dolga s poroštvu RS in morebitnega vpliva na javni dolg, zagotavljanje finančne vzdržnosti	✓
Uporabniki avtocestnega omrežja	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spletno mesto družbe DARS, d. d. (<a href="http://www.dars.si">www.dars.si</a>)</li> <li>Raziskava: Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest</li> </ul>	Upoštevanje predlogov in pripomb, skrb za varnost in zadovoljstvo uporabnikov avtocest in hitrih cest, pravočasno in popolno informiranje o	✓ Vključeni na podlagi

<sup>17</sup> GRI GS 2-12, 2-29, 3-1, 3-2.



Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme / odziv na zahteve deležnikov	Vključenost deležnika v pripravo trajnostnega poročila
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Družbena omrežja (Facebook, X)</li> <li>Dogodki in predstavitve družbe DARS</li> <li>Mobilna aplikacija Promet+</li> <li>Telefonski in osebni stiki</li> <li>Spletno mesto prometnoinformacijskega centra za državne ceste – PIC (<a href="http://www.promet.si">www.promet.si</a>)</li> <li>Klicni center PIC</li> <li>Spletno mesto sistema DarsGo (<a href="http://www.darsgo.si">www.darsgo.si</a>)</li> <li>Matični servisi DarsGo</li> <li>Uporabniški klicni center za sistem DarsGo</li> <li>Tržno komuniciranje</li> <li>Druga komunikacijska sredstva: promocijska darila, informativna gradiva za različne ciljne skupine itn.</li> <li>Cestninski nadzorniki, vzdrževalci – pomoč na cesti, intervencije</li> </ul>	stanju na cestah in drugih dogajanjih, ki vplivajo na varnost in pretočnost prometa	analize vprašalnika Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest in hitrih cest
<b>Interesna združenja avtoprevoznikov v okviru GZS in OZS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest in hitrih cest</li> <li>Spremljanje in upoštevanje utemeljenih predlogov in pripomb</li> <li>Usklajevanje ukrepov cenovne politike cestninjenja</li> <li>Povratne informacije o kakovosti storitev ter celostne izkušnje uporabe avtocest in hitrih cest</li> <li>Sodelovanje na izobraževalnih dogodkih in v delovnih skupinah</li> <li>Sodelovanje na promocijskih dogodkih</li> </ul>	Upoštevanje predlogov in pripomb, skrb za varnost in zadovoljstvo avtocestnih uporabnikov, dolgoročna poslovna stabilnost družbe DARS, posredni ekonomski vplivi na družbo	
<b>Širša javnost</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spletno mesto družbe DARS (<a href="http://www.dars.si">www.dars.si</a>)</li> <li>Družbena omrežja (Facebook, X)</li> <li>Mobilna aplikacija Promet+</li> <li>Telefonski in osebni stiki</li> <li>Druga komunikacijska sredstva: dogodki itn.</li> <li>Sponsorstva, donacije, družbeno odgovorni projekti</li> </ul>	Transparentnost delovanja družbe DARS, pravočasno in popolno informiranje o stanju na cestah in drugih dogajanjih, ki vplivajo na varnost in pretočnost prometa	–
<b>Lokalne skupnosti, civilne iniciative, posamezniki</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pritožbe, pohvale, mnenja</li> <li>Zapisniki sestankov</li> <li>Pojavnost v medijih</li> <li>Vodstveni pregled</li> </ul>	Prejete zahteve, pobude se proučijo, če so upravičene, se upoštevajo, če so neupravičene, se zavrnejo	–
<b>Mediji</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pojavnost v medijih</li> <li>Kliping</li> </ul>	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)	–
<b>Dobavitelji</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spletno mesto</li> <li>Osebni stiki</li> <li>Letno poročilo</li> <li>Zapisniki</li> <li>Dokumenti delovnih skupin</li> <li>Projektni dokumenti</li> <li>Upravičene pritožbe</li> <li>Revizije</li> <li>Zapisi</li> </ul>	Jasne zahteve in razpisni pogoji, izpolnjevanje pogodbenih obveznosti	–
<b>Nevladne organizacije in zavodi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spletno mesto družbe DARS, (<a href="http://www.dars.si">www.dars.si</a>)</li> <li>Družbena omrežja (Facebook, X)</li> <li>Pojavnost v medijih</li> </ul>	Transparentnost poslovanja, dolgoročna poslovna stabilnost ter posredni ekonomski, družbeni in okoljski vplivi na družbo, zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za	–

Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme / odziv na zahteve deležnikov	Vključenost deležnika v pripravo trajnostnega poročila
		avtocestne uporabnike, zasebnost strank, skrb za zaposlene, okoljska odgovornost (emisije)	
Zunanji deležniki (Evropska komisija, Evropsko strokovno združenje avtocestnih koncesionarjev in upravljavcev avtocest in hitrih cest)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spletno mesto</li> <li>Druga komunikacijska sredstva: dogodki itn.</li> <li>Sestanki</li> <li>Zapisniki</li> <li>Telefonski in osebni stiki</li> </ul>	Uveljavljanje zakonodaje EU Vplivanje na oblikovanje evropske zakonodaje in predpisov, pridobivanje informacij o dogajanju v evropskih institucijah, prenos dobrih praks drugih avtocestnih upravljavcev	—

#### 1.4.4.2 Metodologija in prikaz bistvenih tem trajnostnega razvoja družbe DARS

Pri poročanju smo stremeli k načelom natančnosti, ravnovesja, jasnosti, primerljivosti, popolnosti, trajnosti, pravočasnosti in preverljivosti.

Načelo trajnostnega poročanja	Upoštevanje načel
NATANČNOST	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. V matriki bistvenosti so prikazane pridobljene povprečne ocene posameznih vprašalnikov.
RAVNOVESJE	Bistvene vsebine so prikazane na osnovi ocenjevanja, kjer 1 prikazuje »najmanj pomembno« in 10 »najbolj pomembno«.
JASNOST	Družba DARS 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.
PRIMERLJIVOST	Pridobljeni podatki so predstavljeni v matriki bistvenosti in primerjani z rezultati preteklih let.
POPOLNOST	V merjenje so bili vključeni deležniki, zaposleni in uporabniki avtocestnega omrežja.
TRAJNOSTNI KONTEKST	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.
PRAVOČASNOST	Vprašalniki so bili konec leta 2022 posredovani deležnikom. Podatke smo prejeli do meseca aprila 2023.
PREVERLJIVOST	Vprašalnike smo pridobivali prek elektronskih sporočil, kjer so zabeležene vse ključne lastnosti (datum, avtor, originalni dokument). Pridobljene vprašalnike hranimo zgolj v elektronski obliki.

Kot je opisano v poglavju 1.4.2 *Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS*, zasledujemo tri glavne zastavljene strateške usmeritve, ki so sestavljene iz strateških ciljev. Cilji so bili zasnovani na podlagi poslovnih trendov, potreb zunanjega in notranjega okolja družbe (s poudarkom na trajnostnem razvoju), usmeritev lastnikov in evropskih institucij, strateških in poslovnih tveganj, analize zadovoljstva zaposlenih in uporabnikov ter ukrepov s področja poslovne odličnosti.

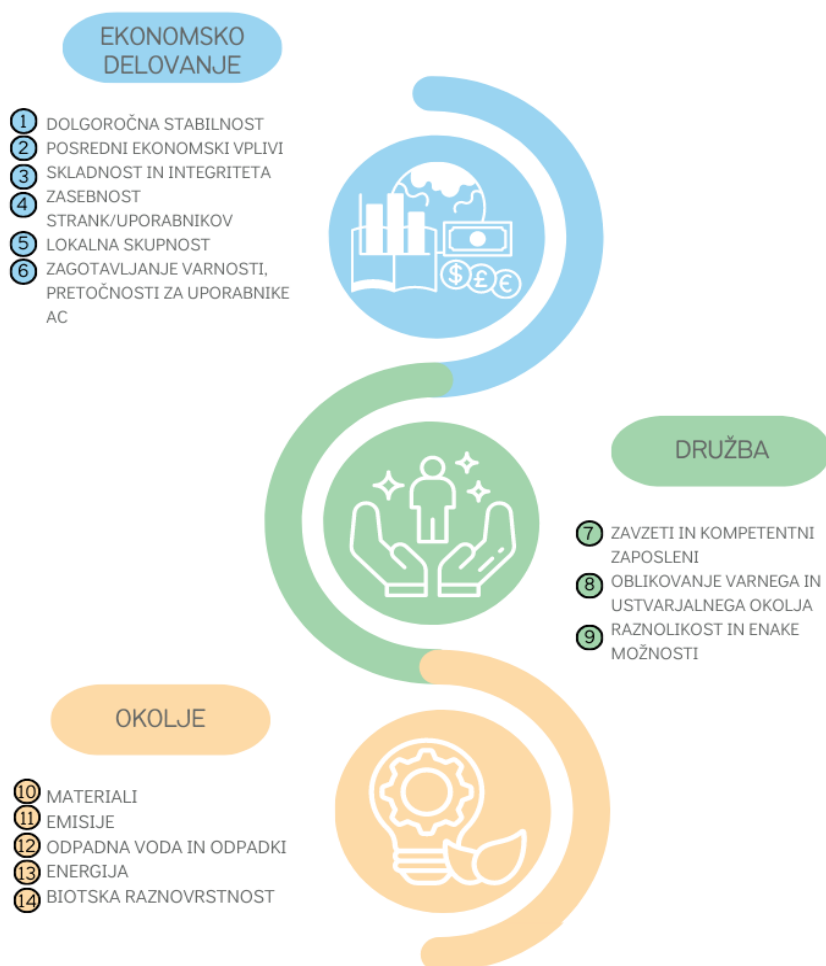
Glavne tri strateške usmeritve so:

1. Zagotavljanje varnosti, pretočnosti ter zanesljivih in pravočasnih storitev za uporabnike avtocestnega omrežja
2. Dolgoročna poslovna stabilnost in trajnostna naravnost
3. Zavzeti in kompetentni zaposleni

Bistvene vsebine so izbrane na podlagi standardov GRI strateških usmeritev družbe DARS in njenega vpliva na okolje, družbo in ekonomijo (GRI 200: Ekonomsko delovanje, GRI 300: Okolje in GRI 400: Družba). Gre za celovit pregled nad ključnimi temami in odgovornostmi v poslovanju družbe.

Teme so bile razdeljene v tri skupine (ekonomsko delovanje, okolje in družba) s skupaj 14 vsebinami, kot prikazuje spodnja slika, in se glede na predhodna leta niso bistveno spremenile.

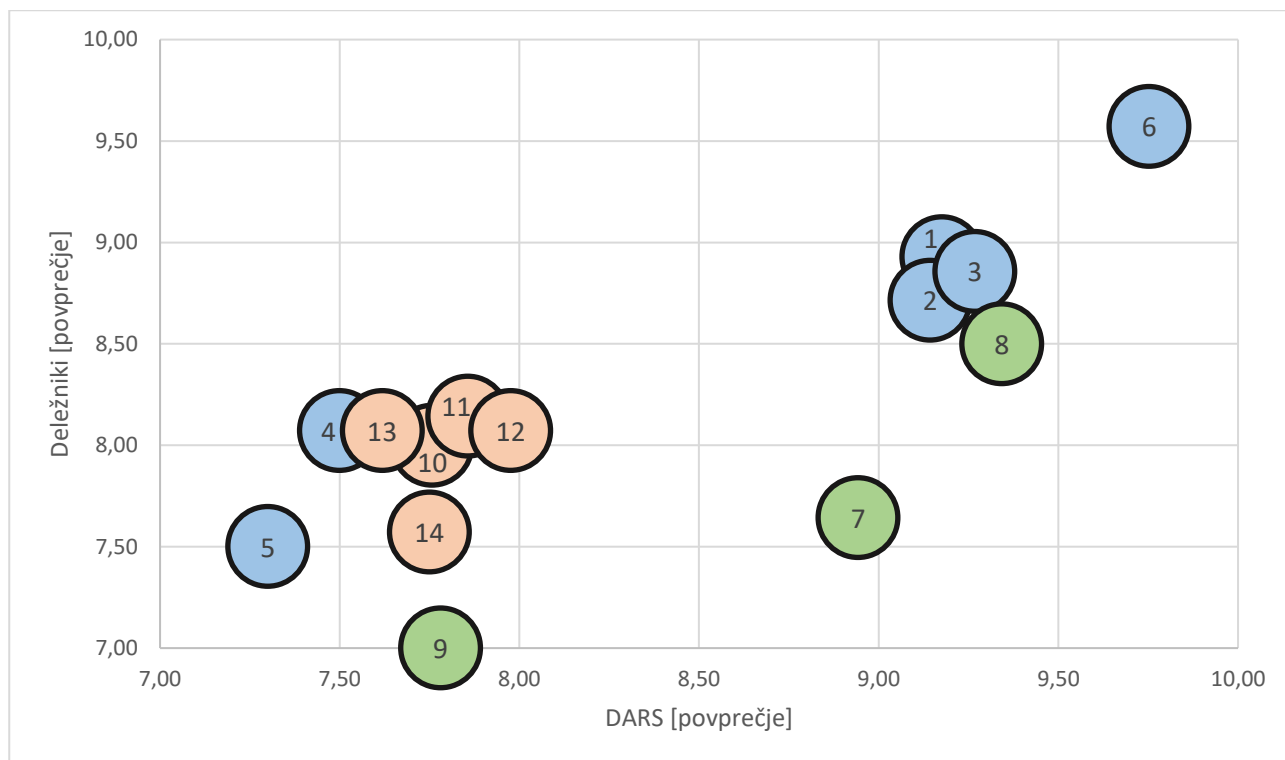
Slika 15: Bistvene teme, razdeljene po standardih GRI



Proces zbiranja podatkov za določitev bistvenih vsebin je potekal v prvi polovici leta 2023, v sodelovanju s ključnimi deležniki (predstavljeni v poglavju 1.4.3 *Podjetje in njegovi deležniki*), ki so identificirali glavne vsebine na področju ekonomije, okolja in družbe. Rezultate smo pridobili na tri (3) načine:

- posredovanje ankete, v kateri so deležniki na stopenjski lestvici ovrednotili pomen določenih vsebin na identificiranih pričakovanih deležnikov internega dokumenta Potrebe in pričakovanja deležnikov družbe DARS,
- analiza vprašalnikov za ugotavljanje klime in zadovoljstva zaposlenih,
- analiza vprašalnikov Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest in hitrih cest.

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



Razvidno iz zgornje matrike bistvenosti (tabela 3) je bila kot najpomembnejša vsebina s strani deležnikov (povprečna ocena 9,57) in družbe (9,75) izbrana »zagotavljanje varnosti, pretočnosti ter zanesljivih in pravočasnih storitev za uporabnike avtocestnega omrežja«. Zanimivo je, da so tematiko »družba« ocenjevali zelo različno, največja razlika je pri tematiki »zavzeti in kompetentni zaposleni«, kjer je povprečna ocena s strani deležnikov znašala 7,64, družba DARS pa ji je dodelila povprečno oceno 8,94. Kot najmanj pomembna je bila pri obeh ocenjena »lokalna skupnost«. Celotna tematika okolja (»materiali; emisije; odpadna voda in odpadki; energija; biotska raznovrstnost«) ima dokaj nizko oceno.

### 1.4.5 Korporativna integriteta<sup>18</sup>

V DARS je bil v skladu s Priporočili in pričakovanji Slovenskega državnega holdinga v maju 2023 noveliran Darsov kodeks ravnanja, ki predstavlja skupek visokih moralnih, etičnih in delovnih vrednot, ki odražajo vizijo in poslanstvo družbe na vseh področjih delovanja. Kodeks opredeljuje učinkovite in pregledne medsebojne odnose med sodelavci ter odnose do družbenega in poslovnega okolja, še posebej do uporabnikov avtocest. Darsov kodeks ravnanja je sodelavcem dostopen na intranetu kot tudi na oglasnih deskah posameznih organizacijskih enot. Darsov kodeks ravnanja se novim sodelavcem izroči ob zaposlitvi. V letu 2023 je bilo s posebnim internim aktom preurejeno področje sprejemanja daril, s katerim so se poenotila pravila ravnanja na tem področju za vse zaposlene v DARS.

V smislu seznanitve z novimi pravili glede sprejemanja darila pa je bilo pripravljeno e-izobraževanje, ki so se ga lahko udeležili vsi delavci.

Služba za skladnost poslovanja in integriteto skrbi za izobraževanje in usposabljanje zaposlenih glede vsebin s področja dela službe, kar vključuje tudi izvedbo preventivnih ukrepov za preprečevanje korupcije. S tem v zvezi je bilo v letu 2023 s pomočjo zunanjega izvajalca Evropskega inštituta za skladnost poslovanja in etiko izvedenih 6 predavanj na področju korporativne integritete, in sicer z namenom, da se opredelijo glavna tveganja, ki so v DARS na področju skladnosti poslovanja in integriteto. To predstavlja podlago za novelacijo načrta integritete, ki bo Službi za skladnost poslovanja in integritete podajal podlago za izvajanje pregledov najbolj izpostavljenih tveganj na tem področju.

<sup>18</sup> GRI GS 2-16, 2-23, 2-25, 3-3, 205-1, 406-1.

### Notranji sistem obravnave prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete<sup>19</sup>

Komisija za obravnavo prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete (v nadaljevanju: komisija) je v letu 2023 obravnavala 20 prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete, ki pa so se po vsebinski obravnavi izkazale kot neutemeljene. V letu 2023 tako družba v okviru obravnave domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete ni podala predloga za naznanitev suma korupcije, prav tako niso bile zaznane nepravilnosti predpisov s področja varstva osebnih podatkov, čeprav je bilo zoper DARS vodenih več postopkov s strani Informacijskega pooblaščenca.

V letu 2023 so bile izvedene komunikacijske aktivnosti, v povezavi z ukrepi za obvladovanje tveganj s področja dela službe, pri čemer so bila izvedena izobraževanja oziroma ozaveščanja o protikorupciji.

**Tabela 4: Tematike, predstavljene o protikorupciji**

Tema	Dostopnost usposabljanja/ozaveščanja	Informacija o udeležbi
identifikacija in ocena tveganj skladnosti poslovanja in integritete	direktorji področja, vodje služb ter vodje drugih organizacijskih enot v okviru področja ter drugi zaposleni (po presoji direktorja področja)	56
postopek prijave domnevnih nepravilnosti oziroma kršitev s področja korporativne integritete	vsi zaposleni – članek je bil objavljen v interni publikaciji Avtoceste	
omejevanje nasprotja interesov/lobiranje	vsi vodilni delavci – MS Teams srečanje na katerem je bila predstavljena nova ureditev	45
sprejemanje daril	vsi zaposleni – izobraževanje v okviru SmartArene	301

### Načrt integritete

Služba za skladnost poslovanja in integriteto izvaja naloge nosilca priprave načrta integritete in skrbništvo nad uresničevanjem v načrtu predvidenih ukrepov. Namen in cilj načrta integritete je krepitev integritete in transparentnosti, preprečevanje in odpravljanje korupcije, nasprotja interesov, protipravnih in drugih neetičnih ravnanj. V načrtu integritete se ukvarjamo s tveganji, da ne bi bilo kasneje treba odpravljati posledic neobvladanih tveganj. Načrt integritete omogoča pravočasno identifikacijo koruptivnih tveganj, katerih uresničitve bi lahko onemogočila doseglo zastavljenih ciljev družbe. V Načrtu integritete DARS, ki velja od 1. 1. 2023, so podrobneje opredeljeni predvsem tveganja in ukrepi na področju skladnosti poslovanja (delovanje v skladu z zakonodajo, drugimi pravili in internimi akti, preprečevanje pranja denarja, varovanje poslovnih skrivnosti, varstvo notranjih informacij), etike in integritete, nasprotja interesov, sprejemanje daril, vplivov in zahtev ter nabave. Zaznana možna tveganja, ki so bila prepoznana v okviru priprave obravnavanega načrta, je treba redno obnavljati, kakor tudi kritično presojati učinke ukrepov. Upoštevanje navedeno bo tako načrt v letu 2024 posodobljen, pri čemer so bile k sodelovanju že povabljene odgovorne osebe vseh področij ter služb uprave, ki so podale koristne podatke za identifikacijo glavnih tveganj za DARS na področju skladnosti poslovanja in integritete.

### Inšpekcijski in prekrškovni postopki<sup>20</sup>

V letu 2023 je bilo zoper DARS uvedenih 11 inšpekcijskih postopkov v zvezi s spoštovanjem zakonov in drugih predpisov s področja okolja. Šest postopkov je bilo ustavljenih brez izdaje odločbe, v treh postopkih je prišlo do izdaje odločb, pri dveh pa čakamo na formalno ustavitev. Prekrškovnih postopkov ni bilo uvedenih.

V postopkih inšpekcijskega nadzora nad spoštovanjem zakonov in drugih predpisov s področja cest in njihovega vzdrževanja je bilo v letu 2023 vodenih osem postopkov, pet jih je bilo zaključenih brez izdaje odločbe, trije so še v teku. Prekrškovnih postopkov ni bilo uvedenih.

<sup>19</sup> GRI GS 2-13, 205-2, 205-3.

<sup>20</sup> GRI GS 2-26, 2-27, 418-1.

### Revizijski postopki pred DKOM

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

Iz tabele 29 je razvidno, da je družba DARS v letu 2023 objavila 112 javnih naročil, oddala pa jih je 110.\* Na podlagi Zakona o pravnem varstvu v postopkih javnega naročanja (Uradni list RS, št. 43/11, 60/11 – ZTP-D, 63/13, 90/14 – ZDU-1I, 60/17 in 72/19) je bilo v letu 2023 pred DKOM obravnavanih 11 zahtevkov za revizijo, na DKOM pa je bilo izdanih devet odločitev (tabela 5). V dveh postopkih DKOM še ni odločila.

\* Vir podatkov je <https://ejn.gov.si/statist>, <https://www.enarocanje.si/>.

Tabela 5: Revizijski postopki pred DKOM (podatki za DARS)\*

	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Število vloženih zahtevkov</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>11</b>
Število delno ugodenih revizijskih zahtevkov	-	2	-	1	-
Število ugodenih revizijskih zahtevkov	5	5	7	4	6
Število razveljavljenih postopkov	1	-	-	-	-
Število zavrženih revizijskih zahtevkov	1	1	-	-	1
Število zavrženih revizijskih zahtevkov	8	10	10	3	2
Število ustavljenih postopkov	1	1	-	1	-

\* Vir podatkov je spletna stran [www.dkom.si](http://www.dkom.si).

### Spoštovanje določil za družbo DARS relevantnih kodeksov in priporočil

Odstopanja od posameznih določil za družbo DARS relevantnih kodeksov in priporočil pojasnjujemo v Izjavi o upravljanju, ki je v skladu s petim odstavkom 70. člena ZGD-1 del Letnega poročila DARS za leto 2023.

## 1.4.6 Upravljanje tveganj<sup>21</sup>

Neprestano in hitro spreminjanje družbenega in poslovnega okolja, tehnološki napredek in nepričakovani dogodki za gospodarske družbe pomenijo priložnosti in hkrati tveganja. V družbi DARS pozorno spremljamo vse spremembe in sprotno prilagajamo naše odzive. Ključno za uspešnost prilagajanja na spremembe je pravočasno prepoznavanje tveganj, povezanih s spremembami, zato temu področju namenjamo veliko pozornosti.

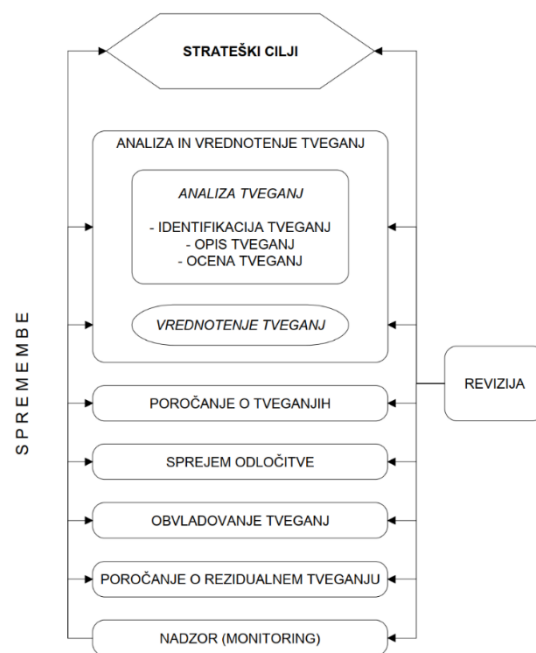
Učinkovitost upravljanja tveganj nevtralizira grožnje za doseganje ciljev, ki izhajajo iz zunanjega in notranjega poslovnega okolja. Proces upravljanja tveganj zagotavlja, da so ključna tveganja pravočasno prepoznana, ocenjena in v največji možni meri tudi obvladovana.

### Proces upravljanja tveganj

V letu 2023 je bil prenovljen in noveliran interni akt, ki ureja proces upravljanja tveganj v družbi DARS. Proces upravljanja tveganj predstavlja neprekinjen postopek izvajanja korakov, ki omogočajo nenehno izboljševanje upravljanja tveganj.

Odgovornost za upravljanje tveganj v družbi DARS izvajamo na treh obrambnih linijah. Proces obvladovanja tveganj koordinira pooblaščen osebja za upravljanje tveganj. V procesu upravljanja tveganj so jasno opredeljene vloge deležnikov s ciljem zagotoviti pregleden in učinkovit pretok informacij o obvladovanju tveganj ter razdelitev dolžnosti,

Slika 16: Proces upravljanja tveganj



<sup>21</sup> GRI GS 2-7, 2-13, 2-25, 2-27, 3-3.

pristojnosti in odgovornosti. Vloge so razdeljene med lastnike in skrbnike tveganj ter svet za upravljanje tveganj. Svet za upravljanje tveganj vodi pooblaščen oseba za upravljanje tveganj.

Prepoznana tveganja ter ukrepi za upravljanje tveganj se vodijo v registru tveganj. Lastniki tveganj so Svetu za upravljanje tveganj o tveganjih in ukrepih dolžni poročati četrtletno. Svet za upravljanje tveganj se sestaja četrtletno ali po potrebi, če je to potrebno. Svet četrtletno poroča upravi in revizijski komisiji nadzornega sveta. Poročilo vsebuje Register tveganj ter Akcijski načrt za upravljanje tveganj.

Na podlagi novelacije procesa upravljanja tveganj v letu 2023 so bila tveganja razvrščena v naslednje skupine:

- varnostna tveganja,
- tveganja, povezana z nestabilnim gospodarskim okoljem,
- IT tveganja,
- investicijska tveganja,
- finančna tveganja,
- organizacijska tveganja,
- tveganja zagotavljanja pretočnosti AC/HC,
- tveganja s področja skladnosti poslovanja in integritete in
- kadrovska tveganja.

Proces upravljanja tveganj je podprt z informacijsko rešitvijo, v kateri so identificirana tveganja. To pomeni, da se na enem mestu vodijo vsi podatki o posameznem tveganju kot: zaporedna številka tveganja, ime tveganja, opis in skupina tveganja, lastnik tveganja, skrbnik tveganja, verjetnost, vpliv in ocena tveganja.

#### **Strategija upravljanja tveganj**

Tesno povezan s procesom upravljanja tveganj je razvoj kulture v podjetju na področju upravljanja tveganj. To pomeni, da ima vsaka oseba v organizaciji – od zaposlenih do članov uprave – skupne vrednote, prepričanja, znanje in stališča o tveganju. V okviru aktivnosti za razvoj organizacijske kulture na področju tveganj so bila izvedena strokovna izobraževanja, katerih cilj in namen je bil razvoj kompetenc zaposlenih v procesu prepoznavanja in ocenjevanja tveganj, s čimer bomo nadaljevali tudi v prihodnjih letih, saj je okolje tveganj čedalje bolj kompleksno.

#### **Tveganja v družbi DARS**

Tveganja v družbi DARS so opredeljena v letnem poročilu 2023.

##### **I.4.6.1 Integriteta in skladnost poslovanja<sup>22</sup>**

V Službi za skladnost poslovanja in integriteto se pripravlja noveliran načrt integritete, ki bo oblikovan v skladu z mednarodnimi smernicami, ki veljajo na tem področju. S prenovljenim načrtom integritete se bodo v DARS začeli izvajati usmerjeni pregledi, in sicer na najbolj izpostavljenih tveganjih na področju skladnosti poslovanja in integritete, kar bo zagotovilo boljše poslovanje DARS. V Načrtu integritete so podrobneje opredeljena predvsem tveganja in ukrepi na področju skladnosti poslovanja (delovanje v skladu z zakonodajo, drugimi pravili in internimi akti, preprečevanje pranja denarja, varovanje poslovnih skrivnosti, varstvo notranjih informacij), etike in integritete, nasprotja interesov, sprejemanje daril, vplivov in zahtev ter nabave. V obravnavani načrt so bili skladno z navodilom SDH med drugimi vključeni tudi sistemski ukrepi, kot jih predvideva Pravilnik o izvajanju nabavnih postopkov in ki preprečujejo favoriziranje posameznih ponudnikov storitev pri nabavah.

Načrt integritete se bo redno obnavljal, saj gre za dokument, ki je usmerjen v prihodnost. Glede na to, da so delovni in poslovni procesi v DARS vedno bolj kompleksni, se bo načrt integritete dopolnjeval v intenzivnem sodelovanju zaposlenih v vseh področjih DARS, pri čemer bodo pomemben temelj predstavljale aktualne prijave domnevnih nepravilnosti s področja skladnosti poslovanja. Za spremljanje in uresničevanje načrta integritete je odgovoren pooblaščenec za skladnost poslovanja in integriteto, ki o svojih dejavnostih redno poroča upravi in nadzornemu svetu DARS. Slednji izvaja nadzor nad uresničevanjem načrta integritete, pri čemer je pristojen za podajo predlogov za morebitno dopolnitev oziroma spremembo načrta integritete.

---

<sup>22</sup> GRI GS 2-13, 2-15, 2-26.

Namen in cilj načrta integritete je krepitev integritete in transparentnosti, preprečevanje in odpravljanje korupcije, nasprotja interesov, protipravnih in drugih neetičnih ravnanj. V juniju 2023 smo pristopili k izdelavi nove ocene tveganj, pri čemer smo v postopek prenove načrta integritete vključili sodelavce in odgovorne osebe vseh področij ter služb uprave. Sprejem novega načrta integritete načrtujemo za drugo četrtletje leta 2024.

#### I.4.6.2 Zagotavljanje varnosti in zdravja delavcev pri delu

Tveganj s področja zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu se v družbi DARS zavedamo. Naši vzdrževalci in cestninski nadzorniki opravljajo delo na terenu, večinoma na cesti, kjer so poleg nevarnosti, ki izhajajo iz vrste dela oziroma uporabljene delovne opreme, izpostavljeni tudi zunanjim dejavnikom, na katere nimajo vpliva. Delo na cesti, strmih brežinah v vseh vremenskih razmerah in ob vse gostejšem prometu z visokimi hitrostmi predstavlja veliko tveganje za težke poškodbe in okvare zdravja delavcev. Varnost delavcev pri delu je pogosto odvisna samo od njihovega ravnanja. V DARS pa izvajamo ukrepe, s katerimi bi bila ta tveganja zmanjšana na najmanjšo možno mero. Naši strokovnjaki spremljajo razvoj novih tehnologij, se udeležujejo mednarodnih sejmov in konferenc, izmenjujejo izkušnje z upravljavci avtocest v sosednjih državah ter novosti uvajajo v naše delovne postopke. Delavce usposabljammo za varno delo, osveščamo o pomenu izvajanja del na varen način in ob ugotovljenih pomanjkljivostih na te tudi opozarjamo. Varnost delavcev pri delu smo vključili tudi v Strategijo družbe DARS 2021–2025. Eden od pomembnih operativnih strateških ciljev je zato tudi zmanjšanje števila poškodovanih pri delu do leta 2025 za 10 % glede na leto 2019. V letu 2023 se sicer število nezgod ni zmanjšalo, a je dolgoletni trend ugoden.

#### I.4.6.3 Varovanje informacij in neprekinjeno poslovanje

Na podlagi Zakona o informacijski varnosti (Uradni list RS, št. 30/18 in 95/21) smo kot izvajalec bistvenih storitev zavezani k upoštevanju določil zakona. Tveganja s področja varovanja informacij in neprekinjenosti poslovanja upravljamo v skladu z zahtevami standardov ISO/IEC 27001 (sistem varovanja informacij) in ISO 22301 (sistem neprekinjenosti poslovanja). Prepoznana tveganja so opredeljena v Registru informacijskih tveganj in tveganj neprekinjenosti poslovanja.

## I.5 Poročilo o uspešnosti



### I.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja<sup>23</sup>

Dolgoročni cilj družbe DARS je postati stabilen upravljavec, ki bo s prihodki od cestnin in drugimi prihodki zagotavljal trajnostni razvoj družbe, njeno dolgoročno, stabilno in družbeno odgovorno poslovanje ter varno uporabo avtocestnega omrežja. DARS z vzpostavljanjem in vzdrževanjem kakovostne, zanesljive in vzdržljive avtocestne infrastrukture regionalno in mednarodno prispeva h gospodarskemu razvoju in blaginji. Prihodki družbe DARS so v poslovnem letu 2023 znašali 546,0 milijona evrov, kar je 6 % več kot v letu 2022. Prihodki od cestninjenja so v letu 2023 predstavljali 93,3 % vseh prihodkov družbe in so znašali 509,2 milijona evrov, kar je za 6 % več kot v letu 2022. Prihodki iz naslova cestninjenja vozil nad 3,5 t največje dovoljene mase (težkih vozil) so znašali 265,5 milijona evrov, prihodki od prodaje vinjet 225,6 milijona evrov, prihodki od cestninjenja predora Karavanke pa 18,1 milijona evrov. V letu 2023 je bila prodaja vinjet vrednostno višja za 15 % kot v predhodnem letu. Prihodki iz naslova elektronskih vinjet se pripoznavajo glede na obdobje veljavnosti elektronske vinjete, v posamičnem mesečnem obračunskem obdobju, in sicer v sorazmernem deležu glede na dneve veljavnosti elektronske vinjete. Čisti poslovni izid družbe DARS za obdobje od 1. 1. do 31. 12. 2023 znaša 140,4 milijona evrov in je bil v primerjavi s čistim poslovnim izidom za leto 2022 višji za 4 %.

<sup>23</sup> GRI GS 3-3.



Tabela 6: Ključni poslovni podatki po letih

Ključni poslovni podatki po letih	Leto 2019	Leto 2020	Leto 2021	Leto 2022	Leto 2023	Indeks 2023/2022
<b>EKONOMSKI VIDIK V EUR</b>						
Čisti prihodki od prodaje	480.750.876	398.581.556	469.535.406	494.473.636	525.295.410	106
Poslovni izid iz poslovanja	210.990.006	108.954.947	169.167.087	192.893.512	195.595.433	101
EBITDA	422.009.626	321.804.934	390.145.355	393.778.810	402.777.728	102
Čisti poslovni izid obračunskega obdobja	139.611.455	59.526.614	112.703.369	135.132.702	140.467.680	104
Osnovni kapital	2.086.559.144	2.086.559.144	2.086.559.144	2.086.559.144	2.086.559.144	100
Kapital na dan 31. 12.	2.863.136.410	2.922.963.531	3.041.652.197	3.199.015.617	3.333.743.669	104
Skupna vrednost aktive na dan 31. 12.	5.307.039.906	5.175.871.112	5.079.282.602	5.159.975.244	5.166.555.559	100
Odplačilo dolga – glavnica	212.849.148	238.361.387	183.625.351	181.200.328	129.933.199	72
Plačilo obresti*	37.889.189	35.786.115	32.283.754	31.704.975	34.530.608	109
<b>OKOLJSKI VIDIK – poraba energentov v MWh</b>						
Elektrika	22.575	21.670	22.190	21.656	21.558	100
Goriva	18.081	16.752	17.600**	16.390**	17.374	109
Zemeljski plin	1.386	1.564	1.812	1.642	1.459	89
UNP – propan	1.857	1.736	1.994	1.681	1.462	87
UNP – propan, butan	475	428	403	408	407	100
Kurilno olje	97	58	82	74	66	89
Daljinsko ogrevanje	550	0	0	0	0	-
Biomasa	0	452	482	400	403	101
Km AC	623	623	625	625	625	100
Št. zaposlenih	1.257	1.269	1.234	1.256	1.250	100
Marža iz poslovanja	44,1 %	27,3 %	36,0 %	39,0 %	37,2 %	95
EBITDA marža	87,78 %	80,7 %	83,1 %	79,6 %	76,7 %	96
Neto marža	29,2 %	14,9 %	24,0 %	27,3 %	26,7 %	98
Donosnost na kapital (ROE)	4,79 %	2,06 %	3,78 %	4,3 %	4,3 %	99

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

\*\* Podatki so se naknadno uskladili z dejanskim stanjem in se pri teh vrednostih razlikujejo od navedb v letnem poročilu za leto 2023

Tabela 7: Neposredno ustvarjena in porazdeljena ekonomska vrednost družbe DARS od leta 2019 do 2023<sup>24</sup>

	Leto 2019	Leto 2020	Leto 2021	Leto 2022	Leto 2023
<b>Prihodki (neposredna ekonomska vrednost) (1)</b>	<b>481.358.110</b>	<b>399.731.986</b>	<b>470.159.549</b>	<b>495.821.517</b>	<b>526.408.977</b>
– Od prodaje	480.750.876	398.581.556	469.535.406	494.473.636	525.295.410
– Prodaja sredstev/nepremičnin	607.234	1.150.430	624.143	1.347.881	1.113.567
<b>Porazdeljena ekonomska vrednost (2)</b>	<b>410.888.602</b>	<b>384.077.024</b>	<b>409.386.053</b>	<b>390.571.991</b>	<b>416.970.419</b>
– Stroški blaga, materiala in storitev	50.383.003	44.369.700	48.350.592	60.807.678	72.248.476
<b>Stroški (brez stroškov dela)</b>	<b>265.820.555</b>	<b>260.411.511</b>	<b>270.205.903</b>	<b>265.330.340</b>	<b>281.222.357</b>
<b>Stroški dela</b>	<b>45.244.673</b>	<b>46.832.708</b>	<b>47.936.062</b>	<b>54.082.891</b>	<b>58.922.474</b>
<b>Izguba pri izločitvi osnovnih sredstev</b>	<b>30.864.914</b>	<b>26.717.740</b>	<b>31.481.217</b>	<b>6.054.385</b>	<b>9.047.475</b>
<b>Izplačila lastnikom kapitala in ostalim dobaviteljem finančnih sredstev</b>	<b>37.889.189</b>	<b>35.786.115</b>	<b>32.283.754</b>	<b>31.704.975</b>	<b>34.530.608</b>
– Dividende	0	0	0	0	0
– Obresti	37.889.189	35.786.115	32.283.754	31.704.975	34.530.608
<b>Davki od dobička</b>	<b>30.552.021</b>	<b>14.104.581</b>	<b>27.237.468</b>	<b>33.111.658</b>	<b>32.843.353</b>
<b>Investicije v družbeno okolje</b>	<b>517.251</b>	<b>224.369</b>	<b>241.650</b>	<b>287.742</b>	<b>404.152</b>
– Sponzoriranja in donacije	197.339	114.092	112.319	179.940	280.875
– Ostalo (dajatve, NUSZ ...)	319.912	110.277	129.331	107.802	123.278
<b>Neposredno ustvarjena ekonomska vrednost (1–2)</b>	<b>70.469.508</b>	<b>15.654.962</b>	<b>60.773.495</b>	<b>105.249.526</b>	<b>109.438.558</b>

<sup>24</sup> GRI GS 3-3, 201-1.

## 1.5.2 Odgovoren odnos do kupcev in zadovoljstvo uporabnikov avtocest<sup>25</sup>

### 1.5.2.1 Uporaba cestninskih cest, prihodki iz naslova cestninjenja in cestninski nadzor

#### Glavni produkt družbe DARS in njegova cena

Glavni »produkt«, ki ga družba DARS nudi uporabnikom, je uporaba avtocest in hitrih cest v RS, plačilo za uporabo cestninskih cest – cestnina – pa predstavlja večinski delež prihodkov družbe DARS.

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 2023 smo ustvarili 509,2 milijona evrov prihodkov iz naslova cestninjenja, kar je za 6 % več kot v letu 2022. Družba DARS zasleduje cilj, da s cestninskimi prihodki pokrije celoten oziroma čim večji delež stroškov cestninskih cest. V letnih stroških cestninskih cest predstavljajo največji delež stroški investicij v infrastrukturo, skupaj s stroški financiranja, 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 naprej 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. Ker se višina cestnine ne prilagaja na letni ravni in deloma tudi zaradi upada prometa v času pandemije covid-19, pa omenjena vrzel v povprečju še vedno ostaja znatna, posebej pri cestninjenju lahkih vozil.

#### Zaračunavanje uporabe infrastrukture in trajnostni razvoj

Normativno urejanje cestninjenja je v EU ne le orodje za doseg enotnega trga in nediskriminatornega pretoka blaga, storitev in ljudi, temveč tudi odločno posega na področje trajnosti. Evropska unija spodbuja uporabo načel »onesnaževalec plača« in »uporabnik plača« ter s tem spodbuja »finančno in okoljsko trajnost« ter družbeno pravičen cestni promet. Dne 24. 3. 2022 je začela veljati Direktiva (EU) 2022/362, ki spreminja in dopolnjuje Direktivo o evrovinjeti (1999/96/ES). V Zakon o cestninjenju bo njene določbe treba prenesti do 25. 3. 2024. V prihodnje bo pri cestninjenju težkih vozil obvezno razlikovanje višine infrastrukturne pristojbine glede na emisije CO<sub>2</sub> ali, alternativno, zaračunavanje pristojbine za zunanje stroške za emisije CO<sub>2</sub>. Poleg tega bo obvezna uvedba pristojbine za zunanje stroške onesnaževanja zraka in hrupa.

Višina cestnine za težka vozila (nad 3,5 t NDM) v Sloveniji temelji na prevoženih kilometrih 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 poskuša implementirati pri določanju višine cestnine na temelju nadomestila infrastrukturnih stroškov skladno z veljavno Direktivo o evrovinjeti 1999/62/ES in Uredbo o metodologiji za izračun stroškov cestninskih cest (Uradni list RS, št. 46/19). Prizadevamo si za prilagajanje višine cestnine na ravni optimalne (tj. maksimalne dopustne) višine cestnine. Le-ta je določena tako, da družbi DARS omogoča ohranjanje varne in kakovostne cestne infrastrukture, hkrati pa 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 uporabniki spodbudo, da za vožnjo po Sloveniji uporabljajo vedno čistejša vozila. V letu 2023 je bilo na naših cestah 96,5 % prevoženih kilometrov z vozili, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 t, opravljeno s tistimi, ki sodijo v emisijske razrede EURO V, EEV in EURO VI.

---

<sup>25</sup> GRI GS 3-3.

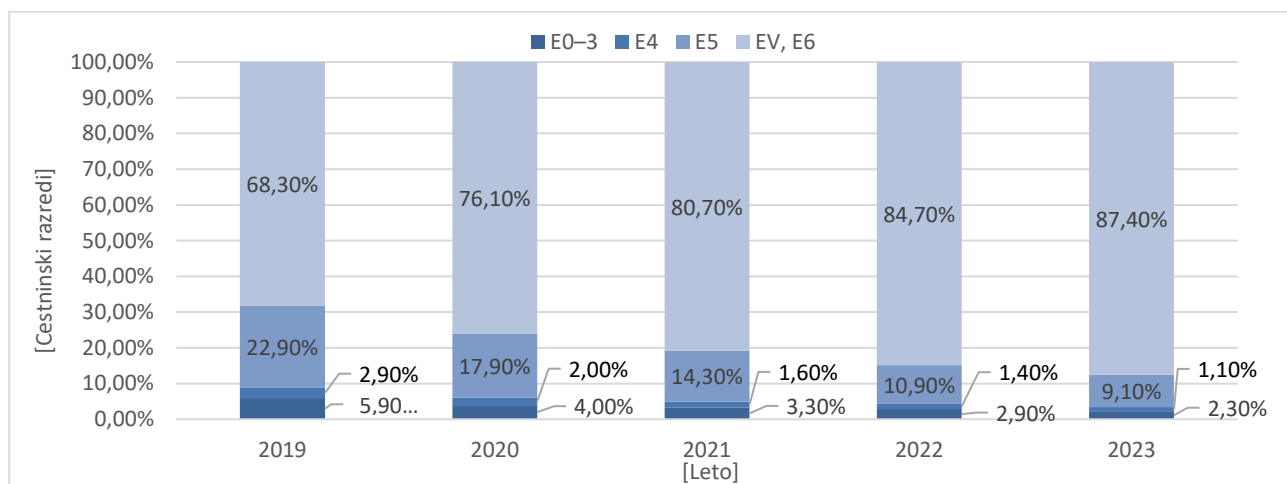
### Cestninjenje vozil nad 3,5 t največje dovoljene mase

Ključna novost v letu 2023 je bila implementacija prvega ponudnika interoperabilnih storitev (EETS) in izvedeno poskusno obdobje delovanja. V začetku leta 2024 se začne neomejeno sprejemanje interoperabilne naprave tega ponudnika. Hkrati pa se začne z implementacijo naslednjega ponudnika.

Z uvedbo ponudnikov interoperabilnih storitev se zmanjša potreba po izdaji lastnih OBU naprav, avtoprevozniki se bodo lahko izognili postankom na naših cestninsko-uporabniških točkah zaradi pridobitve OBU naprave, nalaganja dobroimetja ali urejanja drugih storitev v povezavi s plačevanjem cestnine.

Iz spodnje slike je razvidno, da se je v letih 2019–2023 zmanjševal delež »umazanih« vozil in naraščal delež »najčistejših«, to je tistih, ki so v emisijskih razredih EEV in EURO VI.

**Slika 17: Delež emisijskih razredov EURO v cestninskih km, opravljenih s težkimi vozili na omrežju cestninskih cest (brez cestnega predora Karavanke)**



### Cestninjenje vozil do 3,5 t največje dovoljene mase

Prihodki od cestninjenja lahkih vozil do 3,5 t predstavljajo 44,3 % prihodkov od cestnin in so znašali 225,6 milijona evrov. V letu 2023 je bila prodaja vinjet vrednostno višja za 15 % kot v predhodnem letu. Vrednost prihodkov iz naslova e-vinjet se ni spremenila sorazmerno z rastjo količine prodanih vinjet predvsem zaradi spremenjene ročnosti letnih e-vinjet, ki zdaj veljajo 12 mesecev od prvega dne veljavnosti, tako pa se prepoznavajo tudi prihodki. Drugi manjši razlog pa je v vračanju sorazmernega dela vrednosti letnih in polletnih e-vinjet zaradi prodaje vozila ali zamenjave registrske tablice.

### Cestninski nadzor

Glavni cilj cestninskega nadzora je zagotavljati redne prihodke družbi iz naslova plačane cestnine. Naloga cestninskega nadzora je ozaveščati uporabnike cestninskih cest, da je cestnino treba plačati, saj se s temi sredstvi zagotavlja visoka raven storitve, ki jo DARS nudi svojim uporabnikom. Pri izvajanju nadzora se zanašamo na odlično poznavanje celotne problematike plačevanja cestnine tako z vidika družbe DARS kot tudi družbe kot celote. To nam omogoča, da se v največji možni meri že vnaprej pripravljamo na predvidene situacije, kar nam omogoča hitro in učinkovito odzivnost nadzora.

**Slika 18: Ekipa cestninskih nadzornikov pred svojimi vozili**



Razlogi, zakaj je nadzor potreben, so v dejstvu, da so vrednote marsikaterega uporabnika, ki uporablja slovenske avtoceste in hitre ceste, odklonske in poskušajo le-te uporabljati brez plačila cestnine. Največ tovrstnih kršitev je sicer ugotovljenih pri tujcih v povezavi z neuporabo vinjet. Vedno več je ugotovljenih kršitev tudi pri tovornih vozilih.

V letu 2023 so cestninski nadzorniki izdali 68.065 plačilnih nalogov (od tega 60.537 iz naslova neplačevanja cestnine za vinjetna vozila, 5.639 zaradi neplačila cestnine za tovorna vozila, 1.887 po Zakonu o pravih cestnega prometa ter 2 po Zakonu o cestah. Izdanih je bilo za 1,55 % več plačilnih nalogov kot v letu 2022. Razlog je v avtomatizaciji delovnih procesov v

delu, ki se nanaša na vodenje prekrškovnih postopkov. Zavedamo se, da je naše delo vedno na očeh tako laične kot strokovne javnosti, zato vztrajamo pri tem, da je naše delo zakonito, strokovno, transparentno in učinkovito.

### 1.5.2.2 Zadovoljstvo in odgovoren odnos do uporabnikov avtocest<sup>26</sup>

#### **Zadovoljstvo z družbo DARS in njenimi storitvami**

V letu 2023 smo v skladu s ciljem digitalne preobrazbe, ki je predviden v Strategiji družbe DARS 2021–2025, pri voznikih osebnih vozil vpeljali sodoben digitalizirani način merjenja uporabniške izkušnje. Na osnovi avtomatiziranega pošiljanja anket se obdobjno izračunava indeks zadovoljstva voznikov osebnih vozil. Digitaliziran način nam omogoča, da bolje prepoznamo potrebe in želje voznikov ter ugotovimo, na katerih področjih se lahko še izboljšamo. Na takšen način se lahko učinkoviteje odzivamo in sprejemamo ustrezne ukrepe, ki izboljšujejo percepcijo našega dela in truda na posameznem področju delovanja družbe DARS.

Z novim merjenjem zadovoljstva voznikov osebnih vozil sta se spremenila vzorec in metodologija. V vzorec je vključenih več tisoč uporabnikov mesečno, ki ocenjujejo svojo izkušnjo pri zadnji vožnji po posameznem kraku avtoceste. Percepcija zadovoljstva je tako bolj realna, kar znižuje vrednost izračunanega skupnega indeksa. Na izračun skupnega indeksa ima večji vpliv ocena osebnih voznikov, saj so bolj zastopani v indeksu. Vozniki osebnih vozil so tudi na splošno bolj občutljivi, posebej glede zastojev. V letu 2023 je na padec zadovoljstva dodatno vplivalo več dejavnikov, med drugim: splošna rast prometa in daljši potovalni časi zaradi prometnih nesreč ter več obsežnejših obnov na naših avtocestah in hitrih cestah in prepoved dostopa voznikom tovornjakov na prenovljena mala počivališča in zaradi tega večja splošna obremenitev drugih počivališč. Vse to je rezultiralo v daljših potovalnih časih, ki imajo najslabšo oceno. Zaradi novega načina merjenja na področju osebnih vozil se je za leto 2023 izračunala tudi nova izhodiščna vrednost indeksa, ki za leto 2023 znaša 69,5, kar pomeni visoko zadovoljstvo (slika 19). 60 % anketirancev pa delo družbe DARS na splošno ocenjuje kot uspešno.

Ker po obdobju pandemije zaznavamo trend rasti prometa, to zelo vpliva na pretočnost, zato uporabniki našega avtocestnega omrežja področje potovalnih časov ocenjujejo najslabše. Percepcija potovalnega časa pa vpliva tudi na slabšo oceno drugih področij, predvsem področja varnosti in obveščanja. V družbi DARS se trudimo in vseskozi vpeljujemo izboljšave, ki prispevajo k skrajšanju potovalnih časov in lahko vplivajo na boljšo oceno tega področja.

Voznike tovornih vozil smo še vedno anketirali terensko na izbranih avtocestnih počivališčih. Anketiranje je potekalo v dveh valovih, spomladi in jeseni. V izračun letnega skupnega indeksa sta bili vključeni obe skupini voznikov. Na splošno zaznavamo, da so vozniki osebnih vozil manj zadovoljni kot vozniki tovornih vozil, domači vozniki pa manj zadovoljni od tujih. Pri domačih voznikih zaznavamo nizko raven zadovoljstva, pri tujih pa visok (slika 20).

Domači vozniki osebnih vozil predstavljajo tudi velik del dnevnih migracij, še posebej v osrednjo Slovenijo in iz nje, zato so precej bolj občutljivi na zastoje. Najslabši je indeks v obdobju jutranjih in popoldanskih prometnih konic.

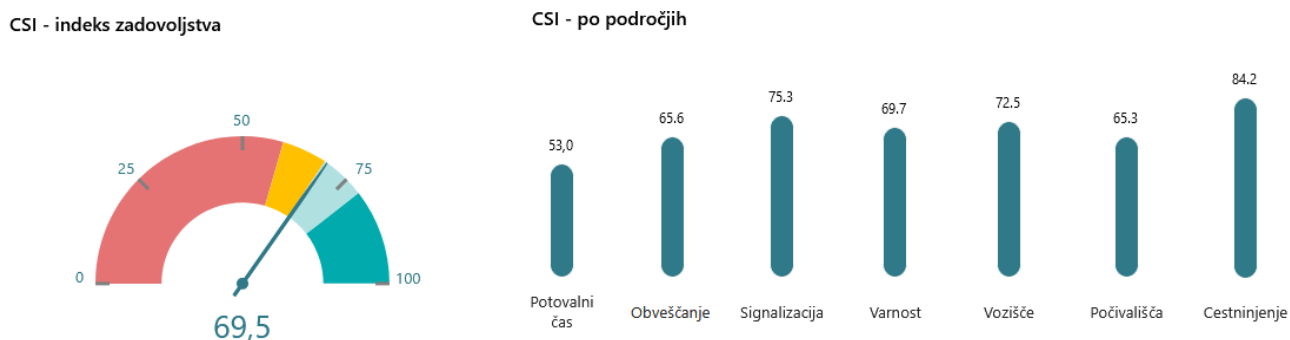
Med avtocestnimi kraki je najslabše ocenjen ljubljanski obroč, sledi mu primorski krak. Oba sta bila v letu 2023 precej obremenjena s turističnimi tokovi. Na severni ljubljanski obvoznici so potekala tudi obsežnejša obnovitvena dela, tovorna vozila pa so bila v času teh del preusmerjena na južno obvoznico, kar je še povečevalo zastoje. V letu 2023

<sup>26</sup> GRI GS 3-3, 417-1.

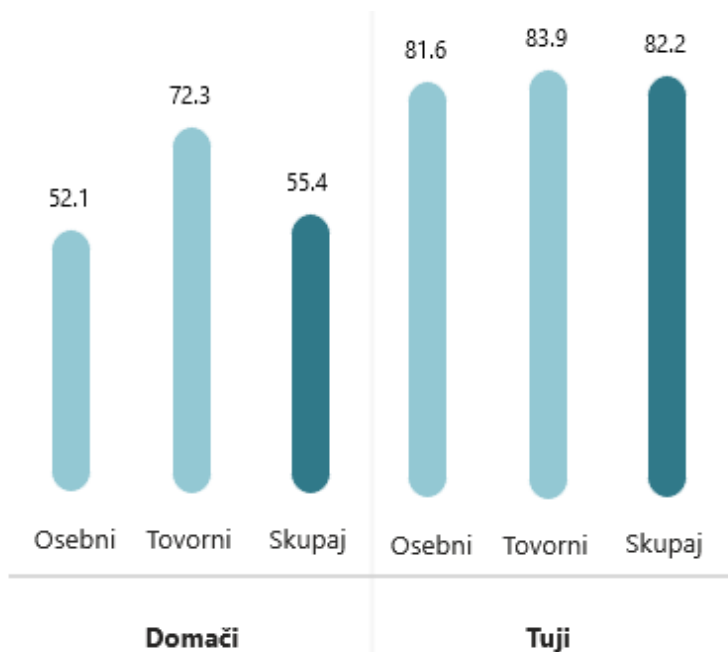
prometu še niso bila v celoti predana mala počivališča, prenavljalo pa se je pomembno veliko počivališče Barje na južni ljubljanski obvoznici. Posledično je to pomenilo večjo obremenjenost drugih počivališč.

Še naprej si bomo prizadevali za čimprejšnji začetek izgradnje tretjega prometnega pasu na primorski in štajerski avtocestni vpadnici na ljubljanski obroč. V izgradnji je avtocestni priključek Dragomer, ki bo razbremenil priključek Brezovica na odseku primorske avtoceste med Ljubljano in Vrhniko. Načrtujemo postavitev dodatne obvestilne signalizacije. Prav tako bomo pristopili k optimizaciji izvedbe delovnih zapor s ciljem spremembe percepcije zapor s strani voznikov.

**Slika 19: Indeks zadovoljstva uporabnikov s podindeksi po področjih v letu 2023**



**Slika 20: Indeks zadovoljstva po skupinah uporabnikov v letu 2023**



### I.5.2.3 Komuniciranje za večjo varnost v prometu<sup>27</sup>

#### Pozitivna sporočila na temo prometne varnosti

Tudi v letu 2023 smo nadaljevali z objavljanjem sporočil na temo prometne varnosti, ki smo jih na portalih spremenljive prometne signalizacije prikazovali v času preventivnih akcij pod okriljem Agencije za varnost prometa in ob nekaterih praznikih.

#### Reševalni pas

#### Slika 22: Dogodek ob obletnici reševalne akcije



Dogodek 17. 6. 2023 na počivališču Lom ob 10. obletnici posnetka gasilcev na avtocesti Logatec–Unec, ki so si peš utirali pot med množico vozil, s predstavitvijo preventivnih akcij in opozoril ob začetku turistične sezone in počitnic.

### I.5.3 Promet in skrb za varnost<sup>28</sup>

V želji vsakoletnega izboljšanja prometne varnosti smo vse ukrepe, tako ustaljene kot nove, intenzivno nadaljevali in skrbeli, da bomo uporabnikom nudili varno potovanje po AC/HC. Varnostne kampanje in sodelovanje z deležniki na tem področju pozitivno vplivajo na prometno varnost, zato so aktivnosti na tem področju zelo široke in kontinuirane. V nadaljevanju so razvidne primerjava izrednih dogodkov po letih ter posledice prometnih nesreč na AC in HC po letih, s tem, da so zabeležene rasti izrednih dogodkov in padec števila oseb, ki so bile udeležene v prometnih nesrečah in so imele neke posledice. Število huje poškodovanih in mrtvih je bilo v letu 2023 precej manjše kot v letu 2022 (35 % manjše).

Število izrednih dogodkov (ovire na cesti in okvare vozil) se je glede na leto 2022 povečalo za 9 %. Ugotavljamo dva razloga za povečanje števila izrednih dogodkov. Prvi razlog je rast prometa, kar je pomemben kazalnik pri generiranju izrednih dogodkov. Drugi razlog je boljše zaznavanje samih dogodkov zaradi stalnega posodabljanja in nadgradenj v skladu s tehnološkim razvojem na področju prometa in prometnih storitev vključno z informiranjem.

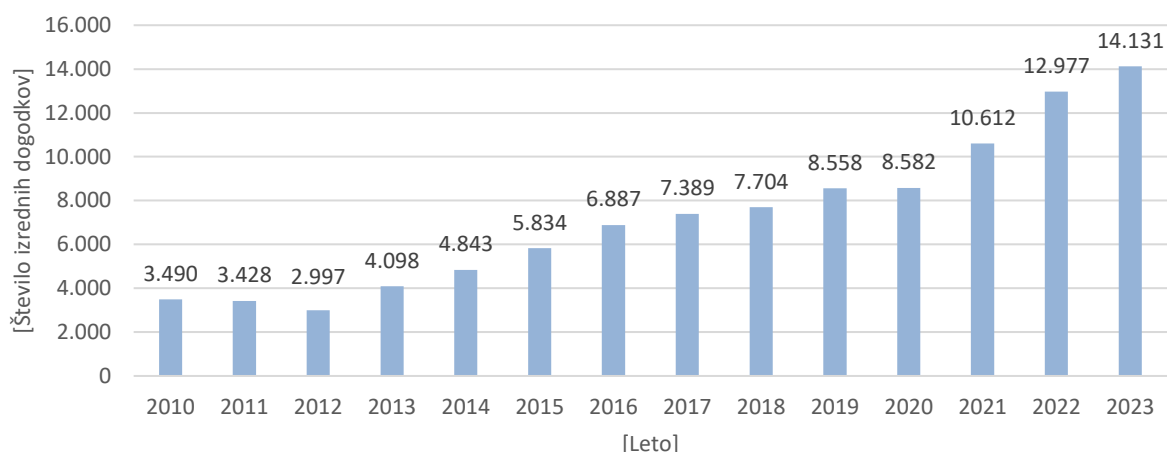
#### Slika 21: Sporočila na portalih



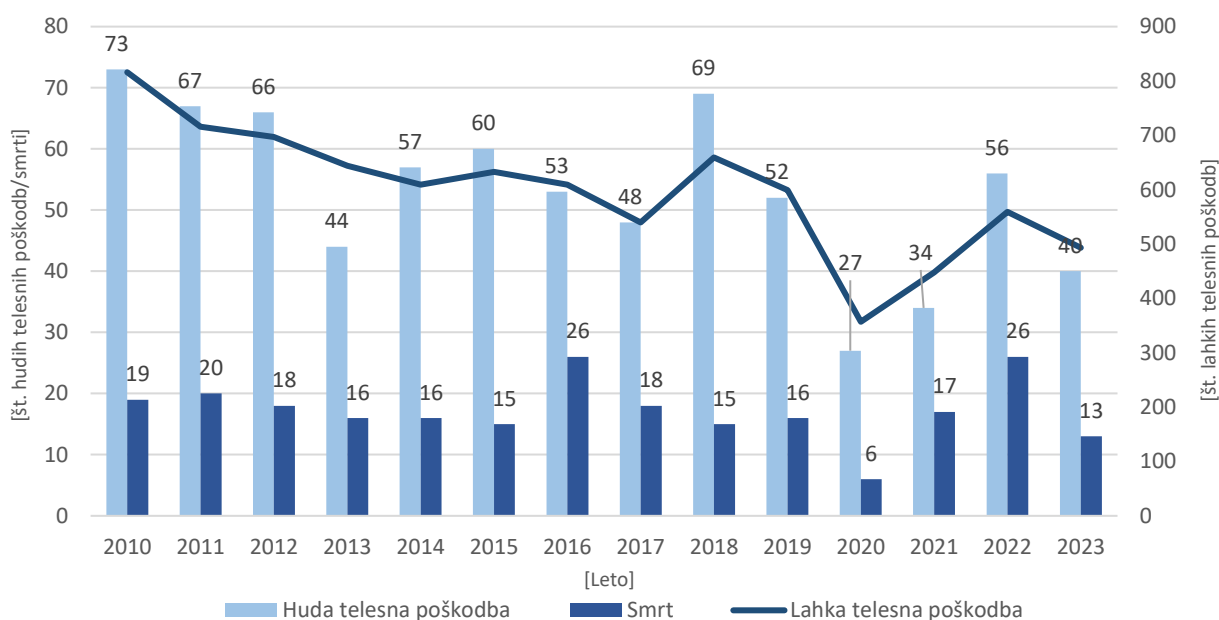
<sup>24</sup> GRI GS 416-1, 417-2.

<sup>28</sup> GRI GS 2-25.

Slika 23: Primerjava obdelanih izrednih dogodkov v nadzornih centrih – po letih



Slika 24: Posledice prometnih nesreč na AC in HC po letih



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

Rezultati ocene Star rating so ponovno pokazali, da je, glede na sistem zasnove avtocest ter dovoljene normative hitrosti vožnje 130 km/h, na slovenskih avtocestah le redkokje mogoče doseči ocene, višje od treh zvezdic. A vse ocene, višje od dveh zvezdic, pomenijo dobro stanje cest.

#### Prometna varnost v predorih – izredni dogodki

V letu 2023 je bilo v predorih, daljših od 500 m, skupaj 44 nesreč in incidentov, ko sta bila potrebna ukrepanje reševalnih služb in začasna izločitev celotnih predorov ali posameznih delov iz obratovanja. Glede na leto 2022 se je število dogodkov zmanjšalo za več kot 25 %. Največkrat je šlo za prometne nesreče I ali II kategorije (34 %), za okvare vozil (27 %) in za skupino nerazporejenih dogodkov (20 %), med katerimi so prevladovali dogodki s previsokimi vozili in vstopom pešca v predor. Prišlo je tudi do štirih samovžigov na vozilih (dvakrat osebno vozilo, enkrat osebno vozilo s prikolico in enkrat tovorno vozilo). Zaradi dogodkov je bilo treba začasno popolnoma ali delno omejiti promet skozi predore v skupnem času nekaj manj kot 31 ur. Glede na leto 2022 se je trajanje zapor zmanjšalo za skoraj 34 %. V dogodkih so bila pretežno udeležena osebna vozila (61 %), v velikem deležu pa so bila udeležena tudi tovorna vozila (23 %). Ena oseba je bila težko telesno poškodovana, ena oseba pa je poškodbam podlegla (padec motorista v predoru Cenkova).

Učinkovitost odziva pristojnih služb DARS, reševalnih služb in policije na dogodke lahko ocenimo na podlagi podatkov o potrebnem času začasne zapore pri posameznem dogodku. V zadnjih desetih letih beležimo trend zmanjševanja, v letu 2023 je znašal čas zapore v povprečju približno 42 minut, kar predstavlja zmanjšanje za 11 % glede na leto 2022. Zapore pri požarnih dogodkih, od katerih sta bila dva z relativno velikim požarnim potencialom, kar pomeni veliko nevarnost za uporabnike in predor z vgrajeno opremo, so trajale v povprečju le približno uro in 29 minut. Pri požaru vozila v predoru Karavanke na avstrijski strani je bila v praksi s strani uporabnikov prvič preizkušena in potrjena uporabnost novo zgrajenih prečnikov med obstoječo in novo predorsko cevjo.

Med dogodki je treba izpostaviti padec motorista v predoru Cenkova, ki se je za udeleženca končal tragično. Zaradi preiskave okoliščin dogodka s strani preiskovalnih organov je bil predor vnovič spuščen v redni promet po treh urah in sedmih minutah.

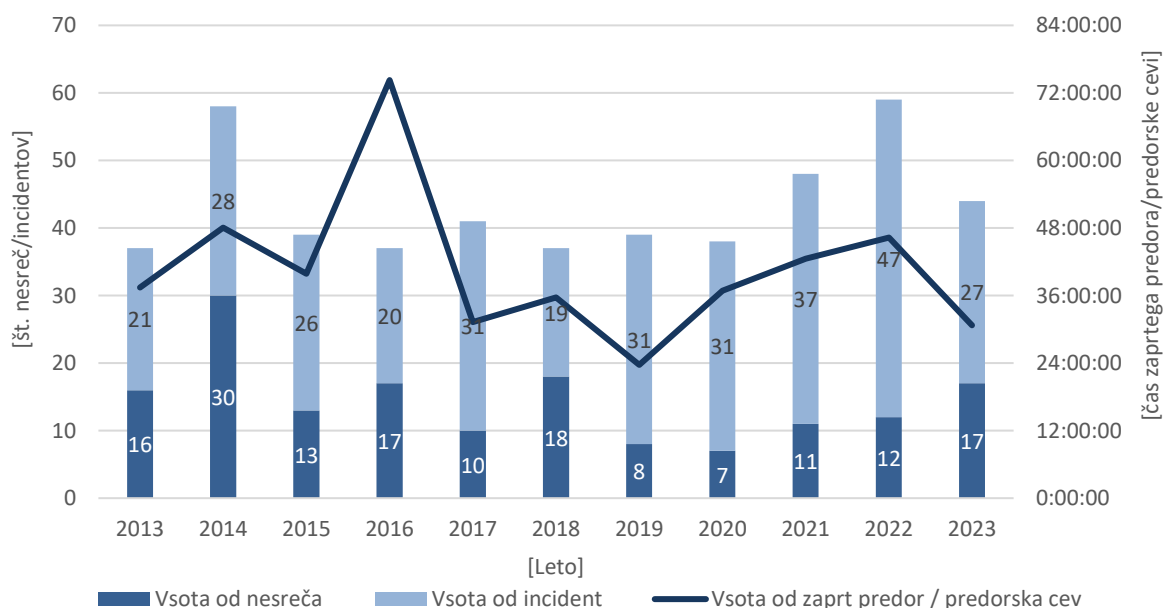
Poleg navedenih dogodkov je bilo treba v prvi polovici leta zaradi burje šestkrat preventivno izločiti iz obratovanja levo cev predora Kastelec v skupnem trajanju skoraj 82 ur.

Ugotavljamo:

- da se je število dogodkov po dveh letih naraščanja opazno zmanjšalo in da je sorazmerno majhno,
- da so bili dogodki večinoma posledica ravnanja uporabnikov, na kar družba DARS praktično ne more neposredno vplivati,
- da se je pri dogodkih en udeleženec smrtno ponesrečil, en udeleženec pa je bil težje poškodovan,
- da gostitve dogodkov niso bile ugotovljene, nekaj več lažjih prometnih nesreč in okvar vozil je bilo evidentiranih v predoru Karavanke v času povečane poletne obremenitve,
- da sta bila delovanje varnostnih sistemov predorov in odziv pristojnih služb ob izrednih dogodkih učinkovita.

Poleg dogodkov v obravnavanih predorih > 500 m se je dne 26. 6. 2023 v krajšem objektu, tj. pokritem vkopu Malečnik, zgodil požarni dogodek z udeleženi tovornimi vozili in hipnim izbruhom požara. Odziv na dogodek s strani DARS in reševalnih služb je bil kot pri dogodkih v daljših predorih. Uspešno so posredovali gasilci, ki sicer niso vključeni v gasilsko oskrbo daljših predorov, in ostale pristojne službe. Posledica dogodka je bila velika materialna škoda na objektu in vozilih, a brez posledic za udeležence. Sanacija stanja je trajala več kot en mesec, ko se je promet odvijal dvosmerno skozi sosednjo cev.

**Slika 25: Nesreče in incidenti v predorih, daljših od 500 m, od leta 2013 do 2023**





### Reševalne vaje in izobraževanja zaposlenih za izredne dogodke v predorih

Izvedba vaj, urjenj enot DARS in skupnih urjenj vodij reševalnih služb za predore, ki so daljši od 500 m, je določena v obratnih načrtih zaščite in reševanja.

V letu 2023 je bila predvidena izvedba sedmih reševalnih vaj, od tega petih manjših štabnih in dveh večjih terenskih regijskih vaj. Zaradi poplavne ujme je bila regijska vaja v predoru Podnanos s strani organizatorja URSZR-NG prestavljena na leto 2024, ostale predvidene vaje pa so bile izvedene. Med vajami je treba izpostaviti praktično regijsko vajo MARKOVEC 23, ki je celovito preverila načrtovani sistem ukrepanja ob izrednem dogodku v predoru. Vajo je organizirala pristojna izpostava URSZR ob sodelovanju DARS in vključenih reševalnih služb. V letu 2023 se je izvedla večina predvidenih urjenj po enotah družbe DARS in skupnih urjenj vodij reševalnih služb. Neizvedene aktivnosti se prenesejo v leto 2024.

V letu 2024 se bo izvedla iz leta 2023 prestavljena terenska regijska vaja v predoru Podnanos in šest manjših nenapovedanih terenskih vaj, pri katerih bo preverjen čas odziva reševalnih služb ob dogodku v predoru. Variantno bodo namesto teh vaj izvedene štabne vaje z analizo konkretnih dogodkov. Vaje se bodo izvedle po načrtu za posamezno vajo, ki bo predhodno usklajen z udeleženci vaje. Izvedla se bodo tudi tri usposabljanja/urjenja zaposlenih na DARS, ki ukrepajo ob izrednih dogodkih. Aktivnosti bodo izvedene v spomladanskem in jesenskem sklopu po sistemih predorov, kjer posredujejo iste reševalne službe.

## 1.5.4 Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov

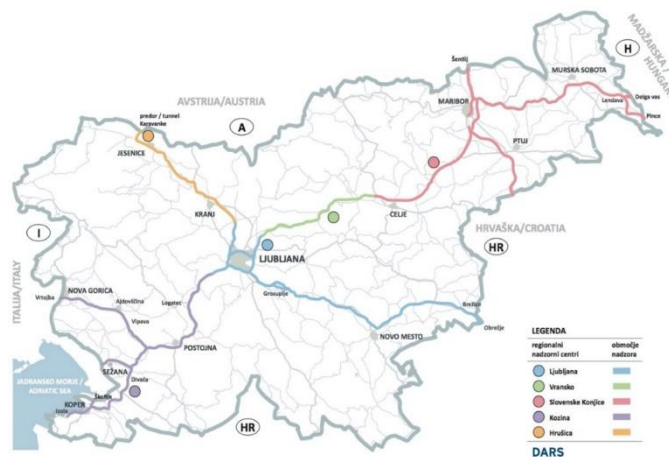
Družba DARS na letni ravni izvaja veliko različnih ukrepov, ki so neposredno povezani z varnostjo, udobjem uporabnikov avtocest in pretočnostjo prometa. Predpogoj dobre prepustnosti je opremljenost avtocestnega sistema z naj sodobnejšo opremo. Sodobna oprema za nadzor, vodenje in varnost prometa zagotavlja manj prometnih nesreč, njihovo hitrejšo zaznavo ter posledično zmanjšanje zastojev. S sodobno opremo in vedno hitrejšim pretokom informacij zagotavljamo tudi večjo varnost vzdrževalcev in drugih intervencij na terenu.

### 1.5.4.1 Upravljanje in vodenje prometa<sup>29</sup>

#### 24-urni nadzor in vodenje prometa

Jedro Oddelka za promet predstavljajo nadzorniki prometa, ki delujejo v regionalnih nadzornih centrih Kozina, Ljubljana, Vranksko, Slovenske Konjice, Hrušica ter Glavnem nadzornem centru (GNC), stacioniranem v Dragomlju. Ekipe delujejo 24/7/365, njihove glavne naloge pa so nadzor in vodenje prometa ter s tem zagotavljanje optimalne varnosti in pretočnosti na slovenskih avtocestah in hitrih cestah. Glavni nadzorni center (GNC) deluje na celotnem območju AC/HC v RS, povezuje regionalne nadzorne centre in usklajuje akcije med njimi. Med drugim skrbi za nadzor in vodenje prometa na najvišji državni in mednarodni ravni, kjer skrbi za nemoten potek izvajanja mednarodnih načrtov vodenja prometa (Traffic Management Plans – TMP). Poleg koordinacije RNC skrbi GNC tudi za koordiniranost ob večjih dogodkih, kot so na primer izločanja tovornih vozil v času zimske sezone. V času večjih izrednih dogodkov, ko ima GNC vpliv na sosednji RNC, prevzame vlogo koordinatorja tudi med ostalimi področji družbe DARS in ostalimi intervencijskimi službami (policija, ReCO, gasilci idr.).

Slika 26: Centri za nadzor in vodenje prometa



<sup>29</sup> GRI 2-13, 3-3, 416-1.

Največjo strokovnost in pravilno ukrepanje nadzornikov prometa zahtevajo nesreče s požari v predorih ter večje spremenljive vremenske razmere, kot so žled, zmanjšana vidljivost, snežni metež, močan veter, zaradi katerih so posledično možne tudi množične prometne nesreče.

V zadnjem času veliko pozornosti poleg prometne varnosti namenjamo tudi pretočnosti prometa, zato ukrepe prilagajamo trenutnim razmeram na avtocesti, prav tako pa nadgrajujemo sisteme detekcije prometnega in vremenskega stanja. Zaradi stalnih nadgradenj in avtomatizacije se nadzorniki prometa na dogodke odzivajo vedno hitreje ter s tem zmanjšujejo nastanek nevarnih situacij in nepotrebnih zastojev.

S pomočjo glavnega nadzornega centra (GNC) smo v letu 2023 uspešno vodili in koordinirali vse večje aktivnosti za zagotavljanje prometne varnosti ter pretočnosti na AC/HC. Med drugim lahko zagotovo omenimo uspešno izvajanje zimskih akcij in ukrepov v času turistične sezone. S pomočjo zaposlenih v Oddelku za promet smo usklajevali izvajanje prometnih zapor s službami, ki sodelujejo pri izvajanju vzdrževalnih ali večjih obnovitvenih del na AC/HC.

#### **Avtocestni promet nadzorujejo kvalificirani certificirani nadzorniki cestnega prometa**

V letu 2023 smo s pomočjo simulatorja za Sisteme za nadzor in vodenje prometa (SNVP) usposabljali nadzornike prometa iz vseh nadzornih centrov. Vsako leto je tako predvideno obdobjo usposabljanje na simulatorju SNVP in predorskem simulatorju, s katerim želimo doseči boljše odzivne čase ob intervencijah ter pravilne reakcije zaposlenih v nadzornih centrih. V skladu z Načrti zaščite in reševanja (NZiR) smo med nadzorniki prometa preverjali znanje s tega področja. Ugotovljeno je bilo zelo dobro znanje, zato so zaposleni pridobili potrdila o usposobljenosti. Nadzorniki prometa RNC Ljubljana so se usposabljali na predorskem simulatorju predora Šentvid in to tudi uspešno opravili.

#### **Osveščanje o pomenu varne vožnje in informiranje o pretočnosti prometa**

Družba DARS si prizadeva, da zagotavlja pogoje za varno vožnjo in čim večjo pretočnost prometa. Za zagotavljanje prometne varnosti si prizadevajo tudi druge institucije, ki pomembno vplivajo na večjo ozaveščenost uporabnikov, družba DARS pa pri teh vsebinah tvorno sodeluje oziroma nekaj aktivnosti (predvsem tiste, ki so povezani s prometom po AC/HC) izvaja sama.

S ciljem, da zagotovimo čim višjo stopnjo prometne varnosti, smo izvajali različne aktivnosti in preventivne akcije (dosegljivo na povezavi [https://www.dars.si/Sporocila\\_za\\_javnost/5/prometna\\_varnost](https://www.dars.si/Sporocila_za_javnost/5/prometna_varnost), [www.promet.si](http://www.promet.si) in na družbenih omrežjih):

- Skupaj za večjo varnost ob začetku motoristične sezone – treningi varne vožnje za motoriste.
- Sodelovanje z Zavodom VOZIM v obliki inovativnih interaktivnih delavnic »Še vedno vozim – vendar ne hodim«, ki potekajo na osnovi podajanja osebne izkušnje poškodovancev v prometnih nesrečah.
- »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.
- »Upoštevaj varnostno razdaljo«, ki je pomembna preventivna vsebina 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, t. i. strešice.
- Druge pomembne vsebine, na primer: prodaja e-vinjet, podajanje prometnih informacij glede morebitnih zastojev na mejnih prehodih z navedbo druge izbire (ugodnejše smeri), ki vplivajo na promet in prometna dogajanja.
- Pozitivna sporočila na temo varnosti na portalih spremenljive prometne signalizacije.

Poleg pri zgoraj omenjenih akcijah smo sodelovali še pri izvajanju preventivnih nacionalnih vsebin Agencije RS za varnost v prometu prek portalov SPIS.

Slika 27: Spremenljiva prometna signalizacija



celoti postavljena, v letu 2024 pa bomo izvedli integracijo v nadzorne centre. Namen projekta je pridobivanje informacij, na osnovi katerih bo možno boljše predvidevanje prometnih konic in z ustreznimi ukrepi tudi zmanjšanje oziroma omilitev zastojev.

V izvedbi je projekt samodejnega prenosa dogodkov iz predorskih nadzorno-krmilnih sistemov v sistem Kažipot in sistem C-ITS (2. del). Namen projekta je izboljšati informiranost uporabnikov o stanju in dogodkih na AC in tako povečati prometno varnost ter izboljšati pretočnost prometa.

#### Izvajanje evropskih projektov

V sklopu evropskega projekta Crocodile, ki se je zaključil, je potekal nadaljnji razvoj aplikacije Kažipot v smeri izmenjave prometnih podatkov s sosednjimi državami. Razvita pa so bila tudi orodja za opravila v nadzornih centrih DARS z implementacijo dodatnih mednarodnih standardov ter izboljšave in nadgradnje aplikacije Promet+, ki izhajajo iz uporabe teh orodij. V sklopu izdelave načrtov za mednarodno vodenje prometa smo izdelali nove načrte vodenja prometa s Srbijo in Nemčijo.

Izvajamo tudi pilotne projekte na področju prenosa podatkov z infrastrukture na uporabnika (C-ITS z mikrovalovno ITS-G5 tehnologijo in 3G/4G/LTE/5G mobilnimi tehnologijami).

#### Izvajanje ostalih projektov

Začeli smo izvajati pilotne projekte, ki bodo v prihodnje podlaga za digitalizacijo cest in avtonomno vožnjo. Izvajajo se projekti na področju digitalizacije infrastrukture (uporaba tehnologij LIDAR, kontinuiran zajem digitalnih ortofoto posnetkov, vnos fiksne in spremenljive prometne signalizacije v digitalne aplikacije), digitalizacije prometnih podatkov prek detektorjev prometa (detekcijske termo kamere, detekcija prek optičnih vlaken), zaznavanja vremenskih razmer z vremenskimi postajami in prenosa teh podatkov z infrastrukture na uporabnika (IoT).

Pristopili smo k sistematični izboljšavi podatkov gospodarske javne infrastrukture (GJI) v okviru projekta Digitalizacija podzemne GJI DARS z georadarskim snemanjem. Projekt bo izveden z neinvazivno metodo georadarja in bo pripomogel k izboljšavi položajne natančnosti podatkov. Z izboljšanimi podatki bomo preprečevali nastanek morebitnih poškodb GJI ob različnih posegih ter omogočali učinkovitejše delo različnih področij DARS, katerih vsebine se nanašajo na obstoječo GJI.

Z namenom optimiziranja procesa spremljanja pomikov premostitvenih in geotehničnih objektov izvajamo pilotni projekt, s katerim želimo preveriti uporabnost obstoječih podatkov LIDAR za zaznavanje pomikov objektov na cestni infrastrukturi DARS. S takim pristopom bi lahko zmanjšali potrebne zapore za izvedbo klasičnih geodetskih meritev za spremljavo pomikov in s tem ugodno vplivali na pretočnost prometa.

Družba DARS je v letu 2023 nadaljevala izvajanje projekta vpeljave gospodarjenja s cestami, ki so v njenem upravljanju. Ekspertna sistema PMS DARS za gospodarjenje z voziči (PMS: Pavement Management System) in BMS DARS za gospodarjenje s premostitvenimi objekti (BMS: Bridge Management System), ki se izvajata s programskim orodjem

#### Izvajanje ukrepov na področju prometa in skrbi za varnost uporabnikov

- Umirjanje hitrosti in povečanje pretočnosti.
- Menjava varnostnih ograj in prometne signalizacije.
- Postavitev varnostnih ograj na objektih za preprečevanje zdrs vozil z objektov.
- Zamenjava kažipotne signalizacije na izvozih z avtocest.
- Zamenjava ograjnih zaključnic in postavitve dodatnih varnostnih ograj ter postavitve blažilnikov trkov.

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

V zaključni fazi je izvedba projekta upravljanja prometa na mestnih vpadnicah Ljubljane. V sklopu projekta smo postavili dodatno spremenljivo prometno informativno signalizacijo (SPIS) in nove detektorje prometa. Periferna oprema je v

dTIMS\_CT (Deighton's Total Infrastructure Management System with Concurrent Transformation) sta bila posodobljena v skladu z najnovejšimi dognanji stroke in podatki o stanju infrastrukture.

V letu 2023 smo začeli razvojni projekt vzpostavitve enotnega informacijskega sistema za zbiranje in obdelavo podatkov avtomatiziranih meritev infrastrukturnih objektov. Avtomatizirana oprema za spremljanje stanja konstrukcij je vgrajena na nekatere geotehnične in premostitvene objekte, ki so zgrajeni na zahtevnih geotehničnih območjih, kot so na primer pojavi zalednih premikov ali posedki temeljne podlage. Informacijski sistem avtomatiziranih meritev, imenovan GeoP DARS (geotehnični portal DARS), bo omogočil povezavo do zdaj ločenih sistemov avtomatiziranih meritev na različnih lokacijah in vzpostavil enovit oddaljeni dostop do podatkov o avtomatiziranih meritvah. Hkrati bodo definirane potrebne lastnosti senzorske opreme, opreme za prenos podatkov (komunikatorji, koncentradorji) ter strežniške in aplikativne opreme. Vzpostavljen bo tudi sistem stalnih posodobitev, nadgradnje in vzdrževanja tega sistema.

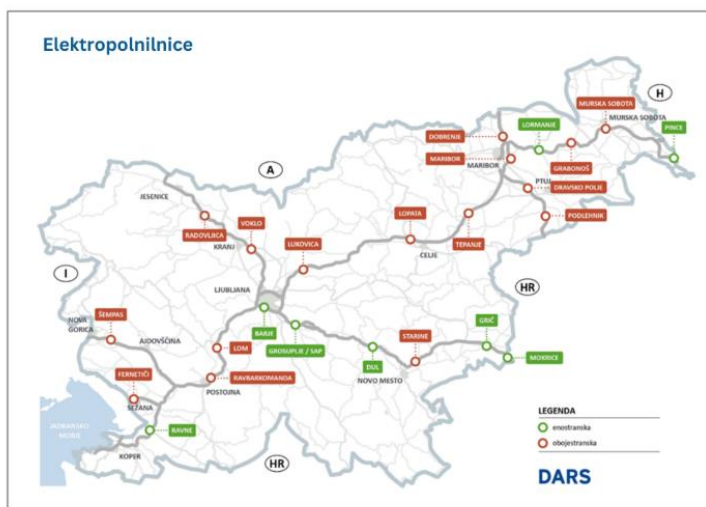
Sistem GeoP DARS nadgrajuje obstoječe metode spremljanja stanja objektov in s tem pripomore k izboljššanemu, predvsem pravočasnemu načrtovanju ustreznih ukrepov opazovanih infrastrukturnih objektov. Na ta način pridobljeni in urejeni podatki bodo dostopni različnim uporabniškim strukturam DARS, Inženirju, izvajalcem spremljanja stanja infrastrukturnih objektov, vse do načrtovalcev obnov. Dokončna vzpostavitev sistema je predvidena v letu 2024.

#### 1.5.4.2 Trajnostna mobilnost in alternativni pogonski energenti

DARS sledi trendom razvoja elektro-mobilnosti tudi na področju elektrifikacije lastnega voznega parka in s tem povezanega zagotavljanja oskrbe električnih vozil z energijo. V ta namen ima na 24 lokacijah, kjer izvaja svoje dejavnosti, nameščenih 29 polnilnic skupne nazivne moči 616 kW. V letu 2023 je bila izdelana projektno-tehnična dokumentacija za namestitev dodatnih 70 polnilnic skupne nazivne moči 1.792 kW.

Na počivališčih, kjer nudenje storitev uporabnikom avtocest sicer izvajajo najemniki na podlagi sklenjenih pogodb z družbo DARS, je zagotovljeno tudi energetska polnjenje električnih vozil. V letu 2023 je bilo v ta namen na voljo 72 zmogljivejših elektro-polnilnic skupne nazivne moči približno 11.500 kW.

Slika 28: Lokacije elektropolnilnic



V skladu z razvojem uporabe vozil na alternativna goriva je načrtovana širitev mreže oskrbnih mest, pri čemer bo DARS sledil tudi smernicam pristojnih organov Republike Slovenije in Evropske unije.

Sledenje trendom in razvoju trajnostne mobilnosti narekuje tudi izvedbo prilagoditev, skladnih s spremembami prometnih in potovalnih tokov (navad), kar vključuje tudi izvedbo vozlišč mobilnosti ob avtocestah in hitrih cestah. V ta namen ima DARS že sklenjene izhodiščne dogovore z lokalnimi skupnostmi za vozlišča mobilnosti na območju AC priključkov Krško, Smednik in Dobruška vas, načrtovana pa je tudi pridobitev izvedbene dokumentacije za vozlišča mobilnosti še na drugih lokacijah.

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

#### **Sanacija elektrostrojne opreme v predorih in ITS opreme na odprti trasi**

V letu 2023 so se na segmentu elektrostrojne opreme (ESO) v predorih in ostale opreme inteligentnih transportnih sistemov (ITS) na ostalih delih AC nadaljevale aktivnosti tehnološke prenove, usmerjanje v posodobitve tehnološke infrastrukture s primarnim ciljem izboljšanja prometne varnosti. Posredno pa so tehnološke posodobitve vplivale na raven informacijske varnosti, racionalizacije porabe energije, povezljivosti in avtomatizacije med sistemi za upravljanje s prometom. S tem omogočamo tudi lažji nadzor ter upravljanje prometa in posledično dodatno povečanje varnosti in udobja uporabnikov AC, prispevamo pa tudi k zagotavljanju kontinuiranega vzdrževanja sistemov za upravljanje prometa.

Izpostavljamo naslednje aktivnosti:

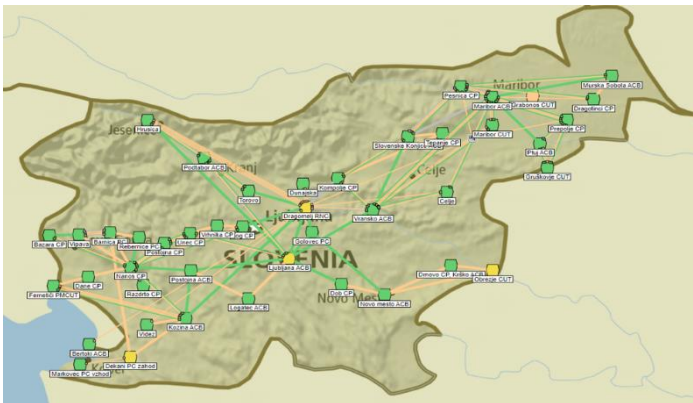
- Izdelava projektne izvedbene dokumentacije (PZI) za projekte:
  - Preureditev centra za upravljanje prometa Ljubljana (RNC Dragomelj), novelacija projektne dokumentacije;
  - Obnova ESO opreme v predorih Debeli hrib in Mali vrh;
  - Obnova ESO opreme v predorih Kastelec, Dekani, Ločica in Jasovnik;
  - Izvedba sistema za nadzor in vodenje prometa (SNVP) na AC A1 Štajerska in AC A5.
- Izvedba postopkov javnih naročil za:
  - Vzdrževanje komunikacijskih sistemov, vzdrževalna dela na optičnem telekomunikacijskem omrežju in sistemih CVIS MDSS;
  - Zamenjava brezprekinitvenih napajalnih sistemov (UPS );
  - Izvedba nadgradnje predorskih podaljševalnikov radijskega sistema TETRA na območju vzhodne Slovenije;
  - Nadgradnja signalnih tabel na vzdrževalnih vozilih za povezavo na sisteme C-ITS.
- Izvedba in dokončanje/zaključek projektov:
  - Obnova cestno vremenskih postaj na 15 lokacijah (Moste, Podmežakla II, Sava most, Sava – Brod most, Tržiška Bistrica, Rupovščica, Sava Šentjakob, Verd, Mura, Hoče gramoznica, Devina, Mlake, Peračica, Kozarje in klanec Karteljevo);
  - Zamenjava obstoječe razsvetljave z LED svetili v pokritem vkopu Vipavski Križ;
  - Sanacija korozijsko katodne zaščite premostitvenega objekta Slavček v Kopru;
  - Zamenjava brezprekinitvenih napajalnih sistemov (UPS) na 37 lokacijah;
  - Ureditev razsvetljave na priključku Šmartinska cesta, na Ljubljanski severni obvoznici in postavitve novega signalno varnostnega portala;
  - Vzpostavitev sistema detekcije prevozov nevarnih snovi ADR v večjih predorih (Kastelec, Dekani, Markovec, Barnica, Podnanos, Šentvid, Debeli hrib, Mali vrh, Podmilj, Trojane, Jasovnik, Ločica, Pletovarje, Golo Rebro in Cenkova);
  - Vzpostavitev sistema za upravljanje s prometom na vpadnicah Ljubljane – vzpostavitev periferne opreme kot prve faze sistema, ki predvideva umirjanje prometa s pomočjo avtomatsko vodenega omejevanja hitrosti na tem območju;
  - Izvedba nadgradnje predorskih podaljševalnikov radijskega signala sistema Tetra na območju vzhodne Slovenije;
  - Namestitve LED-smernikov za vidno vodenje prometa v primeru megle na odseku Grosuplje – Ivančna Gorica;
  - Implementacija dodatnih mehanizmov za samodejni prenos dogodkov iz predorskih NKS-sistemov v sistema Kažipot in C-ITS (druga faza);
  - Sanacija ESO-opreme pokritega vkopa Malečnik, po izrednem dogodku.
- Pričetek izvedbe projektov, ki se bodo nadaljevali v letu 2024 in sicer:
  - Nadaljevanje vsebinske in tehnološke nadgradnje programske opreme obstoječega sistema SNVP na trasi;
  - Nadaljevanje vsebinske in tehnološke nadgradnje ter integracije obstoječih sistemov NKS - NKS SCADA predorskih sistemov (druga faza);
  - Nadaljevanje ureditve zunanje razsvetljave na območju avtocest in hitrih cest v RS, skladno z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja – 5. FAZA;
  - Izvedba gradbeno instalacijskih del ter implementacija digitalnega video nadzora na AC v RS - IPK4;
  - Posodobitev in nabava nove računalniške in strežniške opreme na segmentu upravljanja prometa;
  - Nadgradnja, vzdrževanje in podpora informacijskega sistema Kažipot;

- Prenova glavnega in regionalnega nadzornega centra Ljubljana/Dragomelj;
- Upravljanje prometa na vpadnicah Ljubljane – Izvedba izdelave, vzdrževanje in nadgradnja integracijskega vmesnika ter Izvedba integracije nove periferne opreme v centralni del SNVP;
- Izvedba nadgradnje obstoječega sistema nadzora in vodenja prometa (SNVP) na AC Vransko–Blagovica ;
- Izvedba obnove obstoječih portalov sistema za nadzor in vodenje prometa (SNVP) na AC A1 Klanec–Ankaran;
- Dobava, montaža, priključitev in vzdrževanje C-ITS občestnih enot RSU na območju ljubljanskega obroča in vpadnic.

#### 1.5.4.4 Zagotavljanje telekomunikacij

Za poslovanje, cestninjenje, prometno varnost, nadzor in upravljanje prometa je ključen prenos podatkov in delovanje sistemov IKT (informacijsko-komunikacijske tehnologije). Oddelek za telekomunikacije upravlja in vzdržuje več kot 1.500

**Slika 29: Shema najpomembnejših telekomunikacijskih vozlišč iz aplikacije za nadzor**



km optičnih kablov z 12, 24, 48, 96 ali 288 vlakni ter več kot 1.000 kosov omrežne opreme. V letu 2023 smo vzpostavili funkcionalnost MPLS v dodatnih komunikacijskih vozliščih, predvsem v pomembnih predorskih vozliščih Cenkova, Golo Rebro, Ločica, Trojane, Šentvid, Rebernice, Kastelec in Markovec, kar bo omogočilo stabilnejši in kakovostnejši prenos podatkov med predorskimi sistemi, nadzornimi centri in bazami podatkov. Prav tako z vzpostavljanjem dodatnih neodvisnih komunikacijskih povezav oziroma njihovo nadgradnjo (v letu 2023 v ACB Murska Sobota, ACB Novo mesto) in podvajanjem ključnih elementov opreme, ki sestavljajo komunikacijska vozlišča, povečujemo zanesljivost komunikacij.

Zaradi specifične gradnje optičnega omrežja je del optičnih vlaken ostal še neizkoriščen in je namenjen zakupu zunanjim uporabnikom, kar za družbo predstavlja dodatni vir prihodkov za povrnitev del vloženih sredstev v investicijo. S trženjem presežkov telekomunikacijskih kapacitet, predvsem optičnih vlaken, prispevamo k večjemu izkoristku zgrajene infrastrukture in s tem k znatno večji digitalizaciji družbe. Podpisanih je bilo nekaj novih pogodb za zakup telekomunikacijskih kapacitet.

#### 1.5.4.5 Izvajanje evropskih projektov<sup>30</sup>

V letu 2023 smo zaključili s projektom C-Roads, kjer smo na AC infrastrukturo namestili antene, ki bodo z vozili komunicirale z mikrovalovnimi signali. Pripravili smo podlage za sodelovanje na nadaljevanju projekta C-Roads Extended, kjer bomo pridobili nepovratna sredstva.

Na projektu CROCODILE 3 smo v letu 2023 uspešno izvedli projekte, ki bodo pripomogli k varnosti in pretočnosti avtocest:

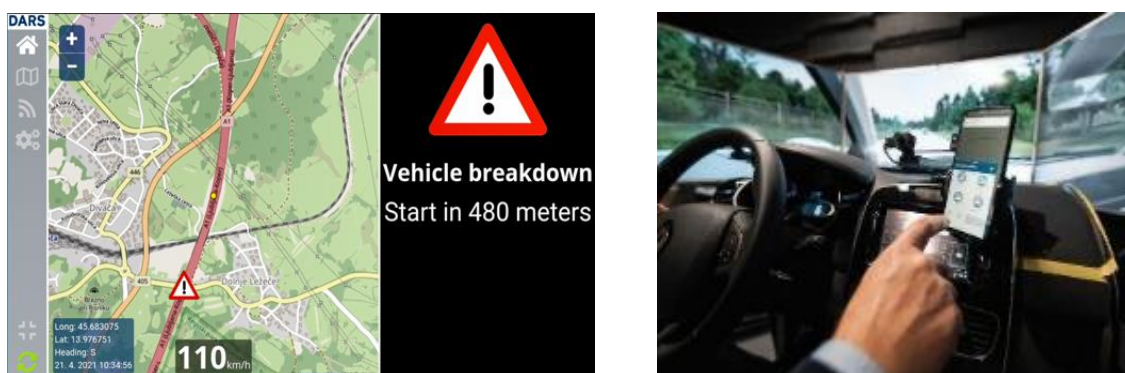
- izdelali smo Evalvacijo mednarodnih načrtov vodenja prometa, ki se uporabljajo za mednarodno koordinacijo vodenja prometa;
- izdelali smo mednarodne načrte vodenja prometa Slovenije z Italijo, Avstrijo, Madžarsko in Hrvaško;
- izdelali smo računalniški simulator za usposabljanje ekip nadzornih centrov;
- nadgradili smo video nadzorni sistem prometa v vseh nadzornih centrih;
- vzpostavili smo sistem spremljanja prevoza nevarnih snovi skozi avtocestne predore v Sloveniji;
- vzpostavili smo sistem nadzora in vodenja prometa na avtocestah okoli Ljubljane in na štajerski ter primorski avtocesti.

<sup>30</sup> GRI 201-4.

Družba DARS je v letu 2023 prejela skupaj 9.267.336,80 evra evropskih nepovratnih sredstev za dela, izvedena v letih od 2020 do 2023. Sredstva Instrumenta za povezovanje Evrope smo prejeli za čezmejni projekt gradnje cestnega predora Karavanke v višini 1.317.995,87 evra, kar predstavlja 10 % upravičenih stroškov. Na področju čezmejnega sodelovanja in harmonizacije aplikacij ITS smo za projekt Crocodile 3, ki je sofinanciran v višini 20 % upravičenih stroškov in se je zaključil v letu 2022, prejeli 114.391,90 evra. Za projekt C-Roads Slovenija 2, ki je sofinanciran v višini 50 %, smo prejeli 156.737,69 evra. Iz sredstev Mehanizma za okrevanje in odpornost smo prejeli 5.096.818,76 evra za izvedbo aktivnosti za vzpostavitev sistema za nadzor in vodenje prometa. Aktivnosti, vključene v Načrt za okrevanje in odpornost, so v celoti financirane iz evropskih sredstev.

V okviru programa izvajanja Evropske kohezijske politike za obdobje 2014–2020 smo prejeli evropska sredstva sklada za regionalni razvoj v višini 684.605,78 evra za izdelavo dokumentacije za izgradnjo hitre ceste za 2. odsek 3. razvojne osi sever od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug in 1.896.786,79 evra za izdelavo dokumentacije za 2. odsek 3. razvojne osi jug na odseku od priključka Maline do mednarodnega mejnega prehoda Metlika ter do priključka Črnomelj jug. Projekta sta sofinancirana v višini 80 % upravičenih stroškov.

**Sliki 30 in 31: Različne tehnologije sistemov C-ITS in prikazi sporočil v vozilu**



#### 1.5.4.6 Zagotavljanje prometnih informacij

Na evropski ravni so prometne informacije v Sloveniji optimalno obdelane in posredovane uporabnikom. Hitrejša in kakovostna prometna informacija je pogoj za optimalno pretočnost in prometno varnost. Prometni dogodki so v Sloveniji zelo hitro zaznani. Hitrost in zanesljivost povečuje uporaba sodobnih sistemov, prek katerih je vse več informacij uporabnikom dosegljivih že v nekaj sekundah. Primer takega sistema je zaznava nasprotne vožnje, ki je prek sodobnih sistemov C-ITS v trenutku dostopna uporabnikom. Tudi mediji oziroma kanali, po katerih se pretakajo informacije, so vsako leto številnejši, saj različni uporabniki (glede na starost in vrsto prevoznega sredstva) uporabljajo različne komunikacijske kanale.

Družba DARS razvoju informacijskih kanalov in zaznavi dogodkov sledi na način, da redno uvaja nove tehnologije in pilotne sisteme ter da je vključena v mednarodne delovne skupine na tem področju.

#### **Prometnoinformacijski center (PIC): vir verodostojnih in posodobljenih prometnih informacij**

Vsebine na spletni strani [www.promet.si](http://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.

Ob tem je na voljo še možnost kreiranja lastnega uporabniškega računa (Moj Profil/Prijava), prek katerega se uporabniki lahko naročijo na številne informacije po e-pošti, npr. na tedensko prometno napoved, posebna opozorila za voznike tovornjakov ipd.

Prometno-informacijski center je v zadnjih skoraj 18 letih posredoval več kot 680.000 informacij o dogodkih na državnem cestnem omrežju: v povprečju 37.959 na leto, 3.120 na mesec in 104 na dan.

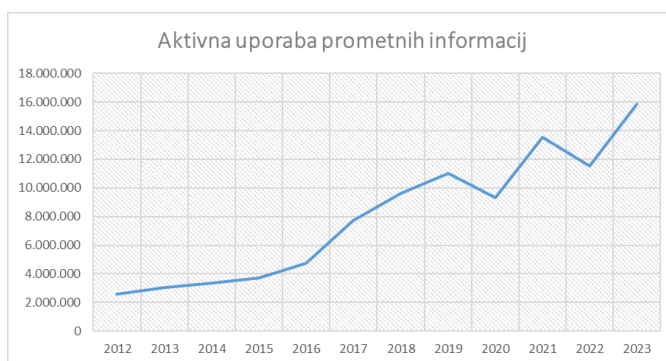
Leta 2023 so vozniki Darsova lastna orodja za dostop do prometnih informacij (www.promet.si, app Promet+, telefon 1970 in odzivnik 080 2244, X @promet\_si, FB Promet.si) uporabili 15.835.484-krat (slika 32).

Ob tem se ne zmanjšujejo niti zahteve in interes množičnih medijev (TV, internet, radio ipd.) za prometne informacije o slovenskem cestnem omrežju v Sloveniji in tujini. Uporabljajo jih upravljavci in avtoklubi v vseh sosednjih državah. Rast prometa in število dogodkov kaže tudi razlika med dogodki - v prvem letu delovanja PIC-a (2006) in leta 2023. Leta 2006 je PIC poročal o 11.545 dogodkih. Leta 2023 je število dogodkov naraslo na več kot 87.000. Potreba po prometnih informacijah je v veliki meri v neposredni korelaciji s številom dogodkov, na kar kaže tudi graf uporabe lastnih (Darsovih) kanalov obveščanja. Kljub temu je zelo pomemben dejavnik pri povečanju uporabe teh kanalov dejavnosti Prometnoinformacijskega centra in Darsove Službe za komuniciranje pri promoviranju prometnih informacij.

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

Aktivna uporaba prometnih informacij, ki jih zagotavlja Prometnoinformacijski center, se je zaradi razmer ob epidemiji covid-19 leta 2020 zmanjšala na raven iz leta 2018. Pri tradicionalnih medijih je padla še precej bolj, skok leta 2021 je bil izjemen in je delno posledica zatišja leto prej. Leta 2022 se je trend vrnil na obdobje pred letom 2020. Leta 2023 je uporaba spet močno narasla. En razlog za tako nihanje je zagotovo vse večja ozaveščenost o razpoložljivosti kanalov, ki jih vozniki uporabijo takrat, ko jih potrebujejo (npr. poplave, sneg).

**Slika 32: Aktivna uporaba prometnih informacij**



### **Mednarodno vodenje prometa (Traffic Management Plan – TMP)**

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

Tudi v letu 2023 smo upravljavci avtocest v Sloveniji (GNC DARS) in sosednjih državah večkrat uporabili sistem TMP za medsebojno obveščanje in usklajevanje ukrepov. Izkazal se je za dobro orodje, ki izboljša in pospeši medsebojno komunikacijo. Razvoj na področju digitalizacije pa narekuje stalno prilagajanje in nadgrajevanje sistema. Sistem bomo nadgrajevali in dopolnjevali v prihodnjih letih v okviru novega evropskega projekta X4ITS.

Gre za prvi popolnoma digitalizirani 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 izboljššan odziv na večje nepredvidene izredne dogodke, ki zahtevajo takojšnje operativno mednarodno usklajevanje.

### **1.5.4.7 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje<sup>31</sup>**

V družbi DARS 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 relevantna zakonodaja ter ocena tveganj za varnost in zdravje zaposlenih, 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 1.5.5.5 *Varnost in zdravje zaposlenih*.

<sup>31</sup> GRI GS 2-27, 3-3, 416-2, 417-1.



#### I.5.4.8 Zasebnost strank<sup>32</sup>

Družba DARS posebno pozornost namenja zagotavljanju skladnosti obdelave osebnih podatkov z veljavnimi predpisi, ki urejajo to področje. Družba se je odločila, da se za pooblaščenca osebo za varstvo osebnih podatkov (t.i. DPO) imenuje zunanji pravnik, ki je strokovnjak s tega področja.

Z osebnimi podatki zaposlenih, poslovnih partnerjev in drugih deležnikov naših poslovnih procesov ravnamo skrbno in spoštujemo njihovo zasebnost. Osebnosti zbiramo, obdelujemo in shranjujemo samo za točno določene, jasne in pravno dopustne namene ter v nujno potrebnem obsegu.

Strojna in programska oprema sta varovani v skladu z notranjimi akti in načeli upravljanja dostopov do informacijskih rešitev.

V letu 2023 je Informacijski pooblaščenec uvedel več postopkov zoper DARS, ki pa so bili vsi ustavljeni.

### I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi<sup>33</sup>

Zavzeti in kompetentni zaposleni so ena od treh strateških smernic družbe DARS, ki izhajajo iz Strategije družbe DARS 2021–2025. Ključni strateški cilji v okviru te strateške usmeritve so:

- nenehna krepitev zavzetosti in kompetentnosti zaposlenih,
- razvoj voditeljstva in
- zagotavljanje varnosti delavcev pri delu in krepitev njihovega zdravja.

V družbi DARS 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:

- sodelavcem omogočamo nenehno krepitev njihove kompetentnosti v okviru internih in eksternih strokovnih usposabljanj ter spodbujamo njihov profesionalni in osebnostni razvoj;
- skrbimo za razvoj vodij in njihovih kompetenc ter jih spodbujamo v smeri voditeljstva;
- zaposlenim omogočamo karierni razvoj na vsebinsko raznolikih delovnih področjih;
- skrbimo za varnost in zdravje zaposlenih;
- zaposlenim omogočamo lažje usklajevanje družinskih in delovnih obveznosti v okviru ukrepov polnega certifikata Družini prijazno podjetje;
- obravnavamo in nagradujemo predloge izboljšav in dobrih idej zaposlenih;
- zaposlenim podeljujemo priznanja in pohvale za njihove delovne dosežke ter prizadevnost pri delu;
- skrbimo za dobro medgeneracijsko sodelovanje;
- omogočamo možnost koriščenja počitniških kapacitet v hribih, toplicah in na morju;
- zaposlenim zagotavljamo visoko raven socialne varnosti in ob težkih življenjskih preizkušnjah pomagamo s solidarnostno pomočjo ter psihosocialno podporo in svetovanjem;
- skrbimo za varovanje dostojanstva zaposlenih pri delu z ustreznimi internimi pravilniki in akti, ki jih dosledno izvajamo, ter imamo ničelno toleranco do vseh oblik kratenja človekovih pravic in dostojanstva.

---

<sup>32</sup> GRI GS 3-3, 2-27, 418-1.

<sup>33</sup> GRI GS 3-3, 404-3.

### I.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih<sup>34</sup>

Ključni podatki o zaposlenih so zbrani na osnovi kadrovske evidenc.

**Tabela 8: Ključni podatki o zaposlenih v družbi DARS za obdobje 2021–2023**

	2021	2022	2023
<b>Stanje zaposlenih v družbi DARS</b>			
Število zaposlenih v družbi DARS – z nadomeščanji	1.234	1.256	1.250
Število zaposlenih v družbi DARS – brez nadomeščanji	1.233	1.252	1.246
<b>Demografski podatki o zaposlenih</b>			
Povprečna starost zaposlenih	46,9 leta	47,2 leta	47,7 leta
Delež zaposlenih žensk	25,2 %	25,5 %	25,6 %
Število zaposlenih moških	923	936	930
Število zaposlenih žensk	311	320	320
<b>Izobrazbena struktura zaposlenih</b>			
Delež zaposlenih z največ IV. stopnjo izobrazbe	35,3 %	34,8 %	34,5 %
Delež zaposlenih s V. stopnjo izobrazbe	31,8 %	31,4 %	31,2 %
Delež zaposlenih s VI. stopnjo izobrazbe	18,9 %	19,7 %	20,0 %
Delež zaposlenih s VII. ali višjo stopnjo izobrazbe	14,0 %	14,1 %	14,3 %
<b>Socialna varnost zaposlenih v družbi DARS</b>			
Število dodeljenih solidarnostnih pomoči	58	51	46
Število delavcev s priznano invalidnostjo	48	55	53
Število uvedenih postopkov za priznanje invalidnosti	27	30	24
Število prijav v prostovoljno pokojninsko zavarovanje	23	66	58
Delež bolniške odsotnosti	6,76 %	7,55 %	6,82 %
<b>Razvoj zaposlenih – izobraževanje in usposabljanje</b>			
Obseg izobraževanj v urah na zaposlenega	9	12,50	19,70
Vrednost izobraževanj na zaposlenega	111	133,87	160,95
Obseg udeležencev na izobraževanju	1.781	3.938	4.559

Vsi zaposleni, ki so sklenili delovno razmerje v družbi, imajo možnost vključitve v kolektivno dodatno zavarovanje za dodatno pokojnino po svoji izbiri, in sicer pri enem od treh upravljavcev pokojninskih skladov.

**Tabela 9: Razmerje med najnižjo plačo v družbi in minimalno plačo v državi po spolu<sup>35</sup>**

<b>Razmerje med najnižjo plačo v družbi in minimalno plačo v državi po spolu</b>	
Ženske	1,13
Moški	1,11

<sup>34</sup> GRI GS 2-7,202-1, 201-3, 405-1.

<sup>35</sup> GRI GS 202-1.

### I.5.5.2 Družba DARS je ugleden delodajalec<sup>36</sup>

Naša organizacija po raziskavi agencije MojeDelo.com se že vrsto let uvršča med ugledne zaposlovalce v Sloveniji. Med iskalci zaposlitve in tudi med strokovnjaki 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 izbora najboljših kadrov. Po sklenitvi delovnega razmerja se ustreznost izbranega kandidata spremlja v okviru poskusnega obdobja, s čimer validiramo uspešnost postopka. Karierni razvoj zaposlenim omogočamo tako, da:

- merimo njihovo delovno uspešnost in jo dodatno nagrajujemo,
- omogočamo horizontalno napredovanje na delovnem mestu,
- z internimi in eksternimi izobraževanji, ki jih nudimo zaposlenim, razvijamo njihovo strokovno znanje, veščine in kompetence z možnostmi za karierno napredovanje znotraj naše organizacije,
- zaposlenim, ki se odločijo za pridobitev višje izobrazbe s študijem ob delu, nudimo možnost sofinanciranja stroškov izobraževanja ter koriščenja plačane odsotnosti z dela za potrebe opravljanja študijskih obveznosti in ponujamo vertikalno napredovanje v okviru notranjega trga dela na podlagi notranjih razpisov prostih delovnih mest in načrta nasledstev.

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

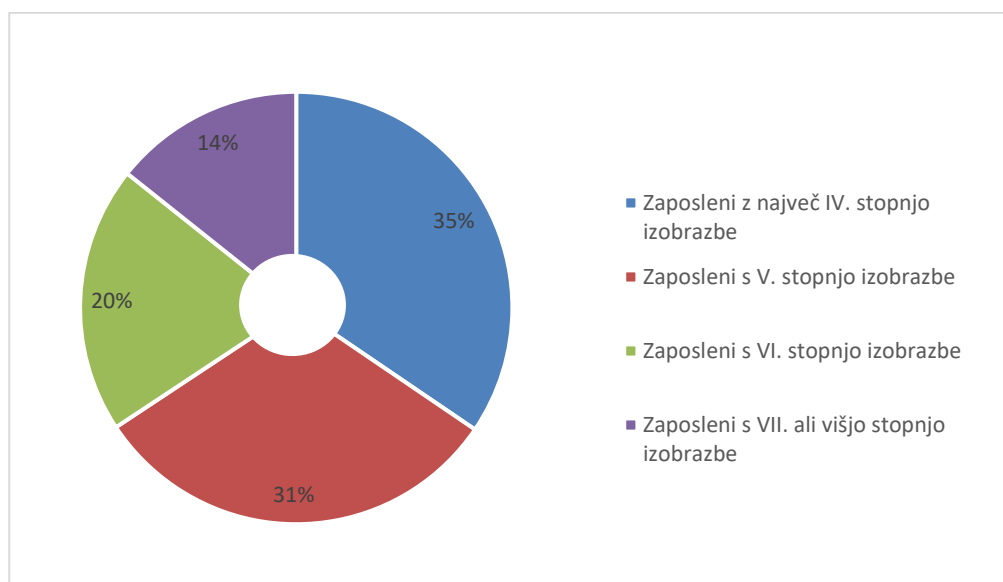
### I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva<sup>37</sup>

#### Zaposlovanje

Za doseganje zastavljenih poslovnih ciljev v letu 2023 in nemoteno poslovanje je potekalo zaposlovanje v skladu s sprejetim Operativno-izvedbenim delom Kadrovskega načrta za leto 2023. V letu 2023 je bilo izvedenih 84 eksternih in 20 internih objav prostih delovnih mest, skupaj torej 104 objave prostih delovnih mest. V letu 2023 je našo organizacijo zapustilo 59 zaposlenih, zaposlilo pa se je 53 novih sodelavcev.

Konec leta 2023 je družba štela 1.250 redno zaposlenih, kar je šest manj kot predhodno leto.

Slika 33: Zaposleni v družbi DARS glede na stopnjo izobrazbe na dan 31. 12. 2023 (%)



<sup>36</sup> GRI GS 404-3.

<sup>37</sup> GRI GS 2-7, 3-3, 405-1.

**Tabela 10: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto zaposlitve (krajši, polni delovni čas) na zadnji dan leta 2023**

Vrsta zaposlitve glede na delovni čas	2019		2020		2021		2022		2023	
	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%
Krajši delovni čas	11	0,9	17	1,3	18	1,46	25	2	31	2,48
Polni delovni čas	1.246	99,1	1.252	98,7	1.216	98,54	1.231	98	1.219	97,52
<b>Skupaj</b>	<b>1.257</b>	<b>100</b>	<b>1.269</b>	<b>100</b>	<b>1.234</b>	<b>100</b>	<b>1.256</b>	<b>100</b>	<b>1.250</b>	<b>100</b>

**Tabela 11: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto zaposlitve (določen, nedoločen čas) za obdobje 2019–2023 (na zadnji dan leta)<sup>38</sup>**

Vrsta zaposlitve	2019		2020		2021		2022		2023	
	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%
Določen čas	12	0,9	15	1,2	8	0,65	10	0,8	10	0,8
Nedoločen čas	1.245	99,1	1.254	98,8	1.226	99,35	1.246	99,2	1.240	99,2
<b>Skupaj</b>	<b>1.257</b>	<b>100</b>	<b>1.269</b>	<b>100</b>	<b>1.234</b>	<b>100</b>	<b>1.256</b>	<b>100</b>	<b>1.250</b>	<b>100</b>

Po kolektivni pogodbi je v družbi DARS za nedoločen čas zaposlenih 99,2 % vseh zaposlenih. Preostali del zaposlenih se nanaša na člane uprave ter nekatere direktorje področij.

**Tabela 12: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto in obliko zaposlitve v 2023 po spolu**

Vrsta zaposlitve	Moški	Ženske	Skupaj
Nedoločen čas	924	316	1.240
Določen čas	6	4	10
Oblika zaposlitve glede na delovni čas	Moški	Ženske	Skupaj
Polni delovni čas	919	300	1.219
Skrajšani delovni čas	11	20	31

**Tabela 13: Starševski dopust in delo s skrajšanim delovnim časom v letu 2023<sup>39</sup>**

	Moški	Ženske	Skupaj
Število zaposlenih, ki so v letu 2023 koristili starševski dopust	39	6	45
Število zaposlenih, ki so se po izrabi starševskega dopusta vrnili na delovno mesto v letu 2023	39	3	45
Število zaposlenih, ki so se po izrabi starševskega dopusta vrnili na delovno mesto in so bili po 12 mesecih še vedno zaposleni v podjetju	39	6	45
<b>Stopnja vrnitve na delo po zaključku starševskega dopusta in stopnja zadržanja zaposlenih po zaključku starševskega dopusta sta 100-odstotni.</b>			
Število zaposlenih, ki uporabljajo možnost skrajšanega delovnega časa	11	20	31

Stopnja vrnitve na delo po zaključku starševskega dopusta v letu 2023 je 93 % (tri (3) sodelavke nadaljujejo s starševskim dopustom). Stopnja zadržanja zaposlenih po zaključku starševskega dopusta je 100 % (glede na dolgoletne prakse).

<sup>38</sup> GRI GS 2-30.

<sup>39</sup> GRI GS 401-3.

Tabela 14: Fluktuacija<sup>40</sup>

	2019	2020	2021	2022	2023
Fluktuacija v %	3	3,25	4,63	3,71	4,73

Razlogi za fluktuacijo so predvsem upokojitve zaposlenih in sporazumno prenehanje delovnega razmerja na željo delavca. Na novo je bilo v delovno razmerje sprejetih 53 zaposlenih, družbo pa je zapustilo 59 zaposlenih, največ v starostni skupini 51 in več let.

Tabela 15: Fluktuacija po starosti, spolu in regiji v letu 2023<sup>41</sup>

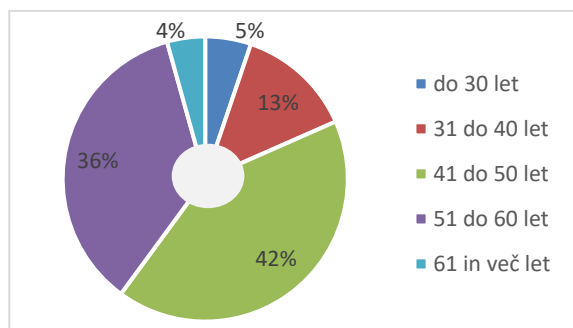
REGIJA	do 40 let		41 do 50 let		51 in več let		Skupaj
	Moški	Ženske	Moški	Ženske	Moški	Ženske	
Štajerska	1	1	3	0	9	2	16
Primorsko-notranjska	1	0	3	0	7	2	13
Osrednjeslovenska	3	0	5	2	4	5	19
Dolenjska	0	0	1	0	1	0	2
Gorenjska	3	1	0	0	5	0	9
<b>Skupaj</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>59</b>

Tabela 16: Nove zaposlitve po starosti, spolu in regiji v letu 2023<sup>42</sup>

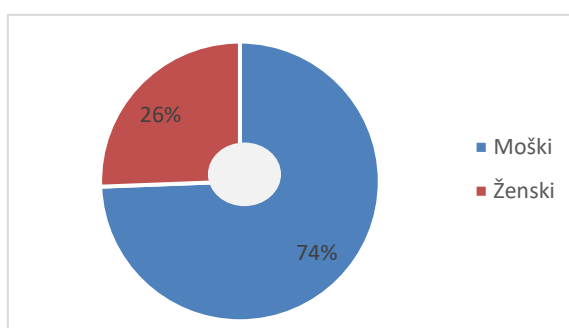
REGIJA	do 40 let		41 do 50 let		51 in več let		Skupaj
	Moški	Ženske	Moški	Ženske	Moški	Ženske	
Štajerska	6	1	2	0	0	0	9
Primorsko-notranjska	10	1	2	0	0	0	13
Osrednjeslovenska	3	6	7	3	3	2	24
Dolenjska	2	0	0	0	0	0	2
Gorenjska	4	0	1	0	0	0	5
<b>Skupaj</b>	<b>25</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>53</b>

Povprečna skupna delovna doba zaposlenih v naši družbi je leta 2023 znašala 25 let, delovna doba zaposlenih samo v naši družbi pa 15,8 leta.

Slika 34: Zaposleni v družbi DARS glede na starost dan 31. 12. 2023 (%)



Slika 35: Zaposleni v družbi DARS glede na spol na dan 31. 12. 2023 (%)

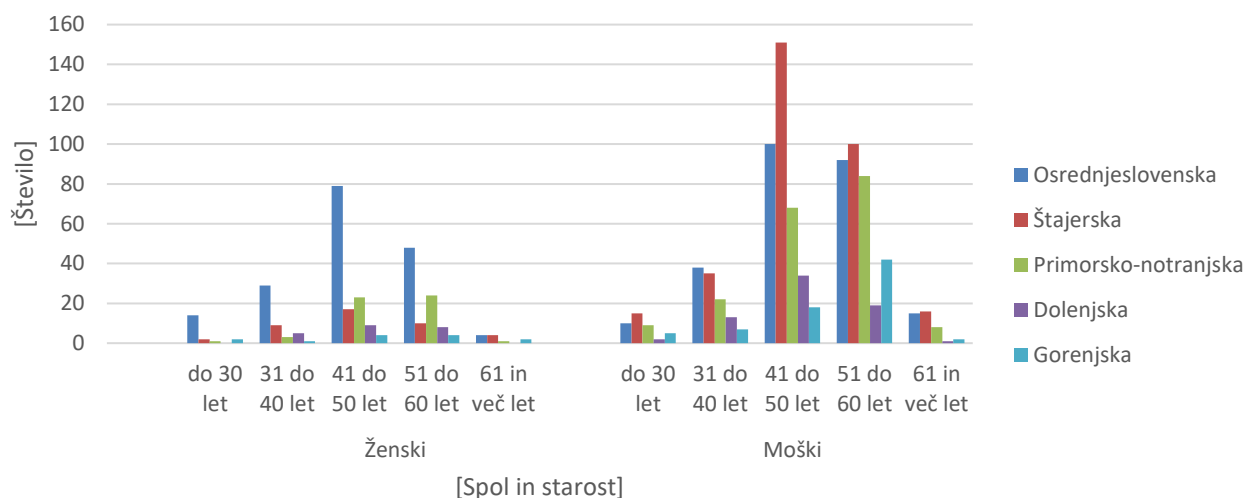


<sup>40</sup> GRI GS 401-1.

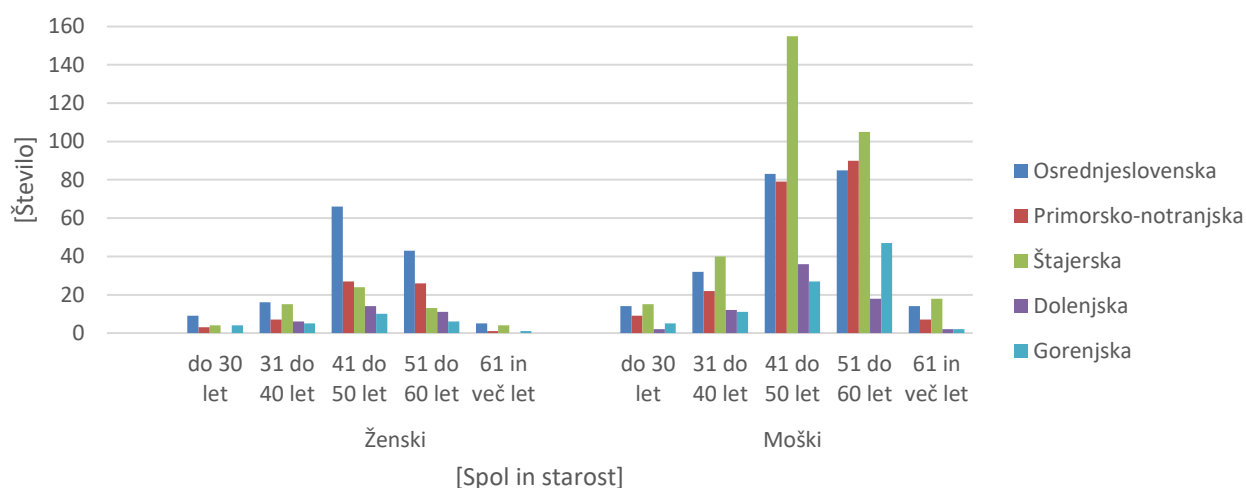
<sup>41</sup> GRI GS 401-1.

<sup>42</sup> GRI GS 401-1.

Slika 36: Zaposleni v družbi DARS po spolu, starosti in regiji zaposlitve na dan 31. 12. 2023<sup>43</sup>



Slika 37: Zaposleni v družbi DARS po spolu, starosti in regiji bivanja na dan 31. 12. 2023<sup>44</sup>



#### 1.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja<sup>45</sup>

Brez nenehnega učenja in pridobivanja novega znanja ne bi bilo napredka. Znanje širi obzorje, daje impulz za razvojno spremembo in udejanja napredek. V družbi DARS se tega še kako zavedamo, zato cenimo znanje svojih sodelavcev in zanj tudi odgovorno skrbimo. Znanje in dobra usposobljenost naših zaposlenih sta temelj našega učinkovitega in uspešnega poslovanja, zato si prizadevamo, da svojim sodelavcem omogočamo pridobivanje novih znanj, s tem pa razvoj njihovih sposobnosti in potencialov. Svojim sodelavcem zagotavljamo izobraževanje in usposabljanje tako znotraj družbe kot tudi zunaj njenih okvirov, in sicer v različnih izobraževalnih oblikah. Gre za sistematično urejen proces, katerega cilj je zadovoljevanje potreb delovnih procesov in interesov zaposlenih po nadgradnji njihovih strokovnih znanj in veščin ter osebne rasti.

<sup>43</sup> GRI GS 405-1.

<sup>44</sup> GRI GS 405-1.

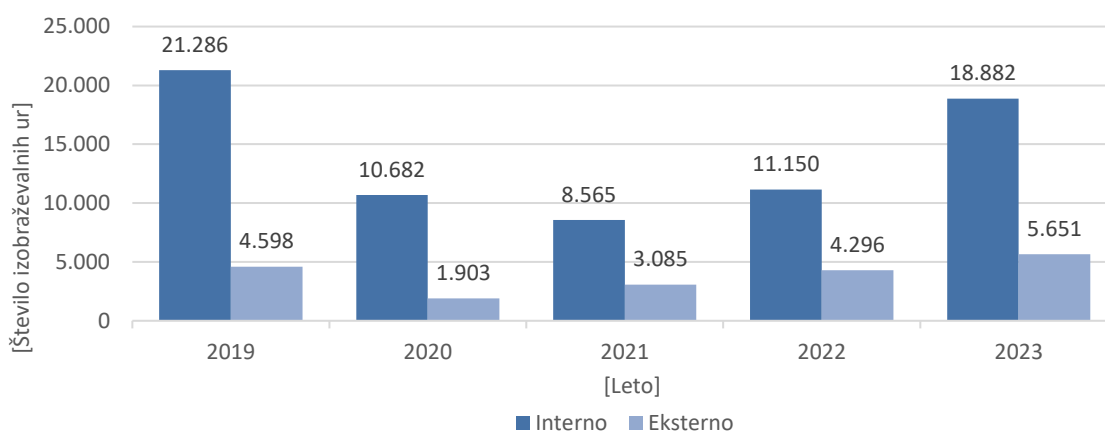
<sup>45</sup> GRI GS 2-8, 3-3, 404-1, 404-2, 404-3.

### Vlagamo v ljudi, ker je to dobra naložba

Za uspešnim poslovanjem družbe DARS stojijo ljudje, ki znajo in hočejo doseči zastavljene cilje in 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. Njihova strokovna, profesionalna in osebna rast predstavljajo hkrati tudi rast naše organizacije, zato je vlaganje v znanje in razvoj naših sodelavcev pravzaprav vlaganje v našo družbo in njen razvoj. To je naložba, s katero družba DARS uspešno uresničuje strateške cilje in obvladuje izzive in tveganja sodobnega in hitro spreminjajočega se okolja.

V letu 2023 je bilo zaposlenim z izobraževanjem omogočeno predvsem pridobivanje potrebnih strokovnih znanj za opravljanje njihovega dela, in sicer v smislu sledenja razvoju na področju stroke, spremenjene zakonodaje, izmenjave znanj in izkušenj ter zakonsko opredeljenih usposabljanj. Velik obseg izobraževanj je bil namenjen, tako kot predhodna leta, tudi izboljšanju veščin dela z digitalnimi orodji in krepitvi vodstvenih veščin. Zaposlenim so bila na voljo tudi izobraževanja za razvoj osebnih in profesionalnih veščin in kompetenc.

Slika 38: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v obdobju 2019–2023



V letu 2023 nam je uspelo realizirati skupno 24.533 izobraževalnih ur, kar je 59 % več kot predhodno leto. Največji delež, v obsegu 77 %, predstavlja interno izobraževanje, eksterno izobraževanje pa 23 %. V izobraževanje je bilo vključenih 4.559 udeležencev, vsak zaposleni pa se je v povprečju izobraževal 19,70 ure. Število vključenih v izobraževanje je za 16 % višje kot predhodno leto.

Tabela 17: Število udeležencev izobraževanj in usposabljanj v družbi DARS v obdobju 2019–2023

Število udeležencev/leto	2019	2020	2021	2022	2023	Indeks 2023/2022
Interno izobraževanje in usposabljanje	3.275	1.594	1.535	3.592	4.168	116
Eksterno izobraževanje	379	194	246	346	391	113

Tabela 18: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v letu 2023 po spolu<sup>46</sup>

	Število zaposlenih	Skupno število izobraževalnih ur	Število izobraževalnih ur na zaposlenega
Moški	930	18.030	19
Ženske	320	6.503	20

Izobraževanja in usposabljanja so potekala v različnih oblikah in so se prilagajala specifičnostim in potrebam posamezne ciljne skupine. Največji delež predstavljajo interno organizirana izobraževanja, poleg tega pa svojim strokovnjakom in

<sup>46</sup> GRI GS 404-1.

tistim zaposlenim, ki morajo pri svojem delu nenehno slediti razvoju stroke, zakonodajnim in tehnološkim spremembam, omogočamo pridobitev visoko strokovnih in specifičnih znanj tudi izven okvirov naše družbe ter v tujini. Obseg eksternega izobraževanja se je v letu 2023 glede na predhodno leto povečal za 31 %, obseg internega izobraževanja pa za kar 69 %. K povečanju internih izobraževalnih ur so največ prispevala različna usposabljanja zaposlenih na operativnih delovnih mestih.

**Tabela 19: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v letu 2023 po kategoriji zaposlenih<sup>47</sup>**

Kategorija zaposlenih	Število zaposlenih	Skupno število izobraževalnih ur	Število izobraževalnih ur na zaposlenega
Operativna delovna mesta	882	14.919	17
Režijsko-strokovna delovna mesta	368	9.614	26

Vrednost eksternih izobraževanj v letu 2023 je znašala 78 evrov na zaposlenega, vrednost internih izobraževanj na zaposlenega pa 99 evrov.

### Spodbujamo dvig izobrazbene ravni

Višja izobrazba omogoča širino razumevanja ter daje nove možnosti za osebni in profesionalni razvoj, zato svoje sodelavce spodbujamo k izobraževanju ob delu za pridobitev višje izobrazbene ravni. Zaposlene, ki se vključijo v proces izobraževanja ob delu, podpiramo s sofinanciranjem stroškov šolnin in jim za opravljanje študijskih obveznosti omogočamo odsotnost z dela z nadomestilom plače. V letu 2023 smo 17 zaposlenim sofinancirali stroške šolnine, 26 zaposlenim pa omogočili plačano odsotnost z dela za potrebe opravljanja študijskih obveznosti.

### Pomagamo pri prvih korakih v delovni sredini<sup>48</sup>

Zavedamo se, da so prvi vtisi in izkušnje iz delovne sredine pomembni za zavzetost in razvojno naravnost ter konstruktivno sodelovanje mladih 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 2023 smo v sodelovanju z izobraževalnimi ustanovami v procesu pridobivanja praktičnih izkušenj na delovno prakso sprejeli 15 dijakov in študentov.

**Tabela 20: Število udeležencev na delovni praksi**

Število udeležencev/leto	2019	2020	2021	2022	2023	Indeks 2023/2022
Delovna praksa	12	11	11	8	15	188

Dijaki in študentje na delovni praksi so v naši organizaciji aktivno vključeni v delovne procese, v okviru katerih opravljajo dela, ki predstavljajo praktično izvedbo njihovih izobraževalnih smeri. Tako so sodelovali pri različnih strokovnih delih (gradbeništvo, informatika, telekomunikacije, finance ipd.) oziroma opravljali različna poslovno-administrativna dela.

### Razvoj kadrov

Skladno s strateškimi cilji na področju kadrov je tudi v letu 2023 potekalo merjenje vodstvenih in socialnih kompetenc pri ključnih kadrih, kar predstavlja osnovo za pripravo individualnih razvojnih načrtov. Ključne kadre predstavljajo delovno nadpovprečno uspešni sodelavci z bogatim strokovnim znanjem in veščinami ter vodje. Rezultati merjenja služijo tudi za analizo stanja vodenja v družbi ter pripravo programa nadaljnega sistematičnega razvoja vodstvenih kompetenc. V jesenskem obdobju smo pristopili k nadgradnji ciljnega vodenja, ki predvideva postopno implementacijo le-tega od druge ravni vodenja navzdol.

<sup>47</sup> GRI GS 404-1.

<sup>48</sup> GRI GS 2-8.



Za zagotovitev usposobljenih kadrov v prihodnosti smo v družbi DARS tudi v letu 2023 objavili kadrovske štipendiranje dijakov in študentov za delovna mesta, za katera je v naslednjih letih predvideno novo zaposlovanje, pridobivanje novih kadrov pa je zaradi deficitarnosti na trgu dela težje.

Pomemben poudarek v razvojnih aktivnostih v letu 2023 je bil tudi na aktivnostih za izboljšanje organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih. V ta namen je bila organizirana vodstvena konferenca DARS, kjer so bili v konstruktivnem dialogu med vodstvom in vodji oblikovani predlogi ukrepov.

### Vodenje zaposlenih je odgovornost

Velik obseg sprememb se v zadnjih letih pojavlja tudi na področju vodenja. Vodenje postaja zahtevna naloga tako na strani uresničevanja zahtev po doseganju strateških ciljev organizacije v hitro spreminjajočem se okolju kot tudi na strani neposrednega ravnanja s podrejenimi sodelavci, kjer se pojavljajo izzivi, kot so vodenje različnih generacij sodelavcev, neposrednost in dinamičnost mladih sodelavcev, spremembe v organizaciji dela kot posledica digitalizacije poslovanja, vodenje na daljavo ipd. Vse to pomembno vpliva na vodenje in delo vodje. Od vodje zahteva več časa in pozornosti za obvladovanje sprememb v delovnih procesih ter za prilagajanje organizacije dela novim spremembam, kar gre na račun časa in energije, ki je bila do nedavnega namenjena neposrednemu vodenju in komunikaciji s podrejenimi sodelavci.

Slika 39: Vodstvena konferenca 2023



Zavedamo se, da tukaj nastaja vrzel v vodenju z neposrednim vplivom na motivacijo in zavzetost zaposlenih, zato izvajamo različne aktivnosti, da vodje podpiramo pri njihovem odgovornem delu. Ena od njih je nadgradnja ciljnega vodenja, h kateri smo pristopili v letu 2023. Projekt ciljnega vodenja predvideva postopno implementacijo le-tega od druge ravni vodenja navzdol z namenom izboljšanja neposrednega vodenja, komunikacije in pričakovanj med vodji in zaposlenimi.

Vodjem omogočamo udeležbo na različnih izobraževalnih srečanjih, kjer se obravnavajo aktualni izzivi na področju dela z zaposlenimi. V letu 2023 so se vodje v povprečju izobraževali 40 izobraževalnih ur.

### Nagrajujemo dosežke in zavzetost svojih zaposlenih

Spremljamo zavzetost, delovne dosežke in uspehe zaposlenih. Vsako leto med sodelavci izberemo tiste, ki so s svojim delom največ prispevali v naše skupno poslanstvo, ter jih ustrezno nagradimo. V letu 2023 je 46 zaposlenih prejemnikov jubilejnega priznanja za 20, 30 in celo 40 let dela v družbi DARS, 17 zaposlenih in 2 skupini zaposlenih pa so prejemniki priznanja za izjemne delovne dosežke in prizadevno delo. Zlato priznanje za življenjsko delo so v letu 2023 prejeli 3 sodelavci, ki so s svojim dolgoletnim, strokovnim in predanim delom pustili močan pečat v naši delovni sredini.

### Spoštujemo družinsko življenje zaposlenih

Družba DARS je že vrsto let nosilka polnega certifikata Družini prijazno podjetje in zaposlenim omogoča različne ukrepe za boljše in lažje usklajevanje dela in družinskega življenja. 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. Otroke zaposlenih vedno obdarimo ob rojstvu in vsako leto v času božično-novoletnih praznikov.



### Socialna varnost zaposlenih je temelj zaupanja in pripadnosti

V skladu z veljavno delovnopravno zakonodajo, Kolektivno pogodbo DARS in drugimi sprejetimi internimi akti delodajalca je DARS tudi v letu 2023 nadaljeval izvajanje že utečenih dobrih praks, ki pomembno prispevajo k višji socialni varnosti vseh zaposlenih in urejanju prihodnjega statusa upokojeencev. Socialna varnost zaposlenih je namreč temelj, na katerem se lahko gradijo zaupanje, pripadnost in profesionalni razvoj delavcev.

Delodajalec je vsem zaposlenim kot pomemben in dolgoročen vidik zagotavljanja socialnega varstva tudi v letu 2023 nudil možnost vključitve v kolektivno dodatno zavarovanje za varčevanje za dodatno pokojnino.

Prav tako smo nadaljevali s strokovno in odgovorno obravnavo ter izvedbo vseh ukrepov pri zaposlenih, ki so bili vključeni v invalidske postopke, postopke obravnave spremenjene delovne zmožnosti ter postopke upokojevanja. V letu

2023 je bilo v teku 24 invalidskih postopkov, od teh je 11 sodelavcev na novo pridobilo kategorijo invalidnosti. V težki življenjski situaciji se je znašlo 46 zaposlenih, ki smo jih podprli z izplačilom solidarnostne pomoči.

Aktivno spremljamo tudi zdravstveno stanje zaposlenih, saj se zavedamo, da ima poslabšanje zdravja delavcev velik vpliv na izvajanje procesov dela in kakovost življenja zaposlenih. Delež upravičene odsotnosti z dela je tako v letu 2023 znašal 6,82 % in je za 0,73 odstotne točke nižji kot predhodno leto. V skrbi za zdravje zaposlenih družba DARS izvaja aktivnosti promocije zdravja, hkrati pa zaposlenim nudi dodatno kolektivno zdravstveno zavarovanje, s katerim je vsem zaposlenim omogočeno, da v primeru težav z zdravjem hitreje pridejo do potrebnih zdravniških in specialističnih pregledov ter do ustreznega zdravljenja.

V letu 2023 se je upokojilo 21 zaposlenih, 29 zaposlenih pa nadaljuje delo tudi po izpolnitvi pogojev za pridobitev pravice do starostne pokojnine. Z upokojenci družbe je bilo sklenjenih 19 pogodb za opravljanje začasnega ali občasnega dela.

#### 1.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih<sup>49</sup>

##### **Sistem zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu<sup>50</sup>**

V Darsu imamo vpeljan in certificiran sistem zagotavljanja kakovosti po zahtevah standarda ISO 9001, ki vključuje tudi aktivnosti za zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu za vse osebe, ki na kakršni koli pravni podlagi opravljajo delo v naši družbi. Raznolikost delovnih procesov, lokacijska razpršenost ter številne nevarnosti pri delu, še posebej pri delu na cesti, zahtevajo tudi temu primerno strokovno podporo na področju varnosti in zdravja pri delu. Tako vodstvu kot zaposlenim jo zagotavljajo štirje inženirji zaposleni v Službi za varnost in zdravje pri delu.



##### **Identifikacija nevarnosti, ocenjevanje tveganj, raziskava nezdod, nevarnih pojavov in incidentov<sup>51</sup>**

Tveganja na delovnih mestih obvladujemo z varnostnimi pregledi in analizami ter sprejetjem ukrepov za nenehno izboljševanje delovnih razmer. Proces obvladovanja nezdod pri delu, nevarnih pojavov in incidentov poteka po internem navodilu, s katerim so seznanjeni vsi redno zaposleni in študentje. Delavce spodbujamo, da brez zadržkov poročajo tudi o pomanjkljivostih, nevarnih pojavih in incidentih svojim vodjem ali neposredno Službi za varnost in zdravje pri delu. Vzpostavljen imamo stimulativen sistem, s katerim so dobri predlogi delavcev za večjo varnost pri delu, izboljšave in inovacije tudi nagrajeni (priznanja in finančne nagrade). Prejete informacije o incidentih in nevarnih pojavih, ko je bilo ali bi lahko bilo ogroženo življenje delavcev pri delu, ter okoliščine, ki so pripeljale do nezdod s poškodbami zaposlenih, v službi analizirajo in odgovornim osebam po potrebi predlagajo dodatne ukrepe.

##### **Medicina dela<sup>52</sup>**

Za opravljanje nalog medicine dela imamo sklenjenih pet pogodb z zdravstvenimi ustanovami v bližini naših organizacijskih enot po Sloveniji. Zaradi sprememb v tehnoloških procesih (uvedba in nadzor e-vinjet), novi sistematizaciji delovnih mest in zahtev novega pravilnika o ročnem premeščanju bremen (izdelava ocen tveganja za vse aktivnosti, pri katerih se ročno premeščajo bremena) smo že v letu 2023 želeli pridobiti tudi nove strokovne podlage za oceno tveganj (zdravstveno analizo delovnih mest), a le-te v ZD Ljubljana (ta zdravnik edini pozna vsa naša opravila in opravlja preglede delavcev z vseh delovnih mest v družbi DARS) v takšnih razmerah še niso uspeli izdelati.

##### **Sodelovanje delavcev pri odločanju o vprašanih s področja varnosti in zdravja pri delu<sup>53</sup>**

Delavci so v vprašanja o zagotavljanju njihove varnosti pri delu vključeni prek Sveta delavcev, pri katerem je organiziran poseben odbor za varnost in zdravje pri delu. Delavci, vključeni v odbor, prihajajo z različnih področij dela in sodelujejo pri pripravi ocene tveganj za varnost in zdravje pri delu, izdelavi navodil za varno delo, izbiri osebne varovalne opreme in drugi aktualni problematiki s tega področja.

---

<sup>49</sup> GRI GS 2-27, 3-3.

<sup>50</sup> GRI GS 403-1.

<sup>51</sup> GRI GS 403-2.

<sup>52</sup> GRI GS 403-3.

<sup>53</sup> GRI GS 403-4.

### Usposabljanje delavcev za varno in zdravo delo<sup>54</sup>

Usposabljanja za varno delo v naši družbi zagotavljajo strokovni sodelavci za varnost in zdravje pri delu in usposobljeni zunanji izvajalci. V letu 2023 so opravili obdobjna usposabljanja za varno delo in varstvo pred požarom delavcev v področju Vzdrževanje. Na 25 celodnevni delavnicah so bili delavci seznanjeni z neugodnimi pri delu in najpogostejših pomanjkljivostih, ki so bile ugotovljene ob internem nadzoru v zadnjih letih. Obnovili so varnostne ukrepe, ki jih morajo izvajati pri posameznih strojih in delu na cesti. Na posebnih usposabljanjih pri zunanji pooblaščenih izvajalcih (pogodbениki) so se novozaposleni usposabljali tudi za delo s specialnimi stroji in opremo ter za prevoz nevarnega blaga (ADR). Pri Rdečem križu RS smo obnovljali usposabljanja za nudenje prve pomoči. Delavci so bili z izvedbo usposabljanja zelo zadovoljni, zato je bilo veliko tudi zanimanje za udeležbo na naslednjih usposabljanjih, s katerimi bomo nadaljevali v 2024. Po zaključku izdelav ocen požarne ogroženosti stavb (izdelane po zahtevah novega predpisa) in izdelavi novega požarnega reda, smo obnovili tudi usposabljanje delavcev za varstvo pred požarom, v stavbah s srednjo in povečano požarno ogroženostjo pa izvedli tudi vaje iz evakuacije. Pred začetkom dela v naši družbi opravljamo tudi usposabljanje za varno delo vseh študentov, dijakov in pogodbenih delavcev (pomoč v zimski službi).

### Promocija zdravega načina življenja<sup>55</sup>

Skrb za zdravje je skupna naloga vseh zaposlenih, vodij, strokovnih služb in izvajalcev medicine dela. Ključna cilja promocije sta ohranjanje in krepitev telesnega in duševnega zdravja zaposlenih. S ciljem, da omogočimo čim širše možnosti rekreacije zaposlenih, smo v letu 2021 ustanovili športno društvo DARS, v katero se lahko poleg zaposlenih vključijo tudi njihovi bližnji. Poleg rekreacije v dvoranah (igre z žogo, badminton, fitnes, vodene vadbe, bowling, plavanje) društvo organizira tudi kolesarske izlete, pohode v hribe, smučarske dneve, rafting in druge športne aktivnosti, za katere obstaja zanimanje. Vse to pozitivno vpliva tako na boljšo kondicijo in zdravje delavcev, kot tudi na boljše medsebojne odnose. V društvo je včlanjenih že več kot 450 zaposlenih in njihovih družinskih članov.

Že več let zaposlenim omogočamo kolektivno nezgodno zavarovanje, zadnji dve leti pa se zaposleni in njihovi bližnji lahko vključijo tudi v dodatno kolektivno zdravstveno zavarovanje Varuh zdravja. Zavarovanje vključuje posvetovanje s splošnim zdravnikom (24/7/365), hitrejši dostop do zdravstvenih storitev specialistov, diagnostične preiskave, specialistične ambulantne operativne posege, pridobitev drugega mnenja, storitve fizioterapije in psihološko pomoč.

### Delavci vključeni v sistem zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu<sup>56</sup>

V sistem zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu so vključeni vsi delavci, ki na kakršnikoli pravni podlagi opravljajo delo pod našim vodenjem, to je redno zaposleni, dijaki in študenti na praksi in občasnem delu ter sezonsko zaposleni pogodbeni delavci. V letu 2023 je 1.248 redno zaposlenih delavcev opravilo 2.629.916 delovnih ur, študentje in pogodbeni delavci pa še približno 89.000 ur (približno 3 % vsega delovnega časa). Študentje so nudili predvsem pomoč pri prodaji in servisiranju uporabnikov elektronskega cestninskega sistema, dijaki administrativno pomoč v času letnih dopustov, pogodbeno zaposleni (nekdanji naši zaposleni) pa pomoč vzdrževalcem v zimski službi.

Gradnjo, obnove in vzdrževanje naših cest, objektov in naprav pa opravljamo tudi s pomočjo pogodbenih izvajalcev. Da bi zmanjšali tveganje za nastanek nezgod izvajamo naslednje ukrepe za zagotovitev varnosti njihovih delavcev, delavcev zaposlenih pri njihovih podizvajalcih in uporabnikov cest:

- za gradbišča, kjer vemo, da bosta opravljala delo dva ali več izvajalcev, angažiramo koordinatorja za varnost in zdravje pri delu, ki že v fazi priprave na gradnjo zagotovi izdelavo varnostnega načrta, v katerem so opisani ukrepi za varno izvajanje del. V fazi gradnje koordinator za varnost in zdravje pri delu izvaja nadzor nad izvajanjem del, opozarja delavce in delodajalce in po potrebi tudi ustavi nadaljevanje gradnje;
- z vsemi pogodbeniki, ki bodo opravljali storitve na cesti ali na naših objektih oziroma v njih, se pred pričetkom del s pisnim dogovorom dogovorimo, kako bodo opravljali delo, da pri tem ne bo prišlo do ogrožanja varnosti zaposlenih, mimoidočih ali naravnega okolja. V dogovoru so predvideni tudi način izvajanja in odgovorne osebe za vodenje in interni nadzor del ter ukrepi ob nespoštovanju varnostnih ukrepov;
- v primeru izvajanja del na cesti (ali ob njej) naši vzdrževalci zagotovijo varovanje delovišč proti prometu s postavitvijo prometne signalizacije v skladu s predpisi in obveščanje uporabnikov cest z obvestili v medijih (radio, TV, internet, telefonsko v prometno-informacijskem centru);
- v primeru izvajanja del v naših objektih našim delavcem zagotovimo delo na drugi lokaciji ali izvajalec gradbišče fizično zavaruje (loči) od delovnih mest, kjer opravljajo delo naši zaposleni.

<sup>54</sup> GRI GS 403-5.

<sup>55</sup> GRI GS 403-6.

<sup>56</sup> GRI GS 403-1, 403-7, 403-8.

## Nezgode pri delu<sup>57</sup>

Eden od pomembnih operativnih strateških ciljev je zato tudi zmanjšanje števila poškodovanih pri delu do leta 2025 za 10 % glede na izhodiščno leto 2019. V letu 2023 je bilo pri delu poškodovanih 33 vzdrževalcev, dva cestninska nadzornika, delavka v cestninsko uporabniškem centru, na službeni poti pa je bil poškodovan kurir. Po 12 letih je prišlo do nezgode s smrtjo našega delavca. Alkoholiziran voznik osebnega vozila je zbil vzdrževalca pri delu na odstavnem pasu avtoceste. Več kot tri dni je bilo v bolniški zaradi zdravljenja 28 poškodovancev. Šest delavcev je bilo v bolniškem staležu več kot 30 dni, najdlje se je zdravil 74 delovnih dni. V petih primerih delavci niso potrebovali bolniške.

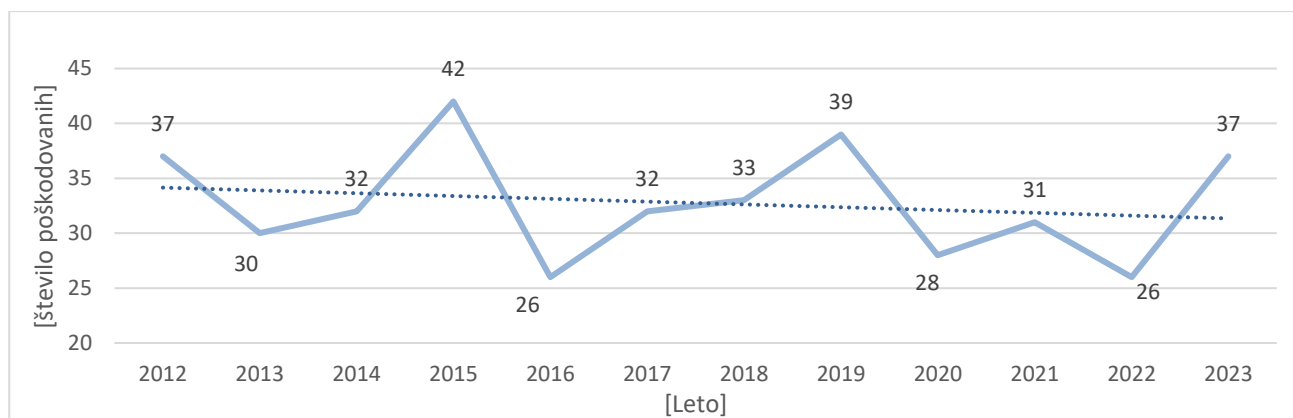


Delavci s področja Cestninjenja so se lažje poškodovali (zdravljenje do 13 delovnih dni).

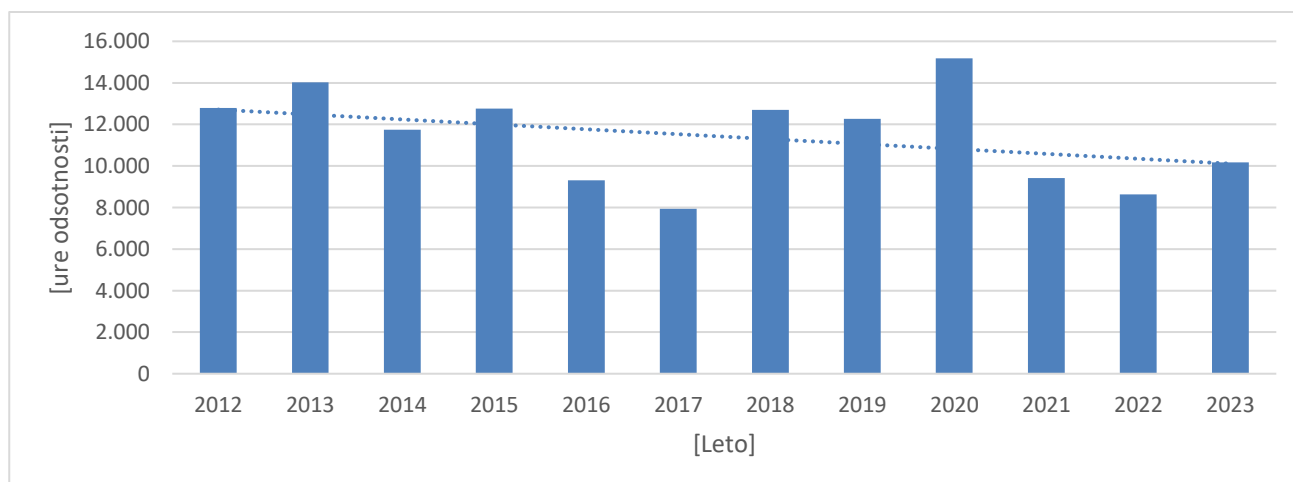
Pri vzdrževalcih je najpogosteje (po osemkrat) do poškodb prišlo zaradi zdrsov in padcev pri hoji po brežini ter ob udarcu s predmetom oziroma stiskom ob predmet. Štirikrat so delavce poškodovali odleteli delci oziroma predmeti, tri-krat so bili delavci nepazljivi pri izstopu iz vozila. Največkrat so si vzdrževalci poškodovali nogo (devetkrat), sledile so poškodbe roke/zapestja (šestkrat), poškodbe gležnja (petkrat), prstov na roki (štirikrat), po trikrat so si delavci poškodovali glavo in hrbet. Trije delavci so doživeli hud stres, ko so bili prisotni ob prometni nesreči in smrti sodelavca, dva delavca sta si poškodovala rebra, en delavec si je poškodoval oko, eden pa je imel poškodbe po celem telesu.

Študentje in sezonsko zaposleni pogodbeni delavci v zimski službi se v letu 2023 niso poškodovali. Prav tako ni bilo poškodb delavcev izvajalcev, ki opravljajo pogodbeno dela (vzdrževanje in servisiranje objektov in naprav).

Slika 40: Število poškodovanih pri delu

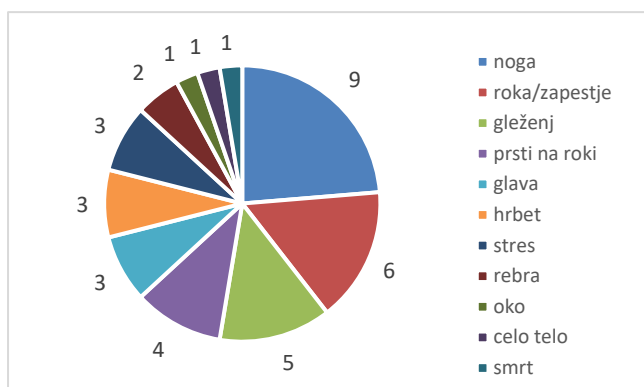


Slika 41: Bolniški stalež zaradi poškodb pri delu

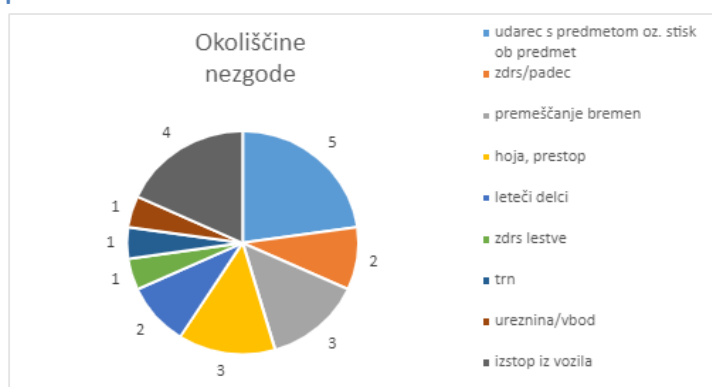


<sup>57</sup> GRI GS 403-2, 403-9.

Slika 42: Poškodovani deli telesa



Slika 43: Okoliščine in število nezgod, ki so pripeljale do poškodbe



Zaradi poškodb, nastalih v letu 2023, je bilo izgubljenih 549 delovnih dni, zaradi nadaljevanja zdravljenja šestih delavcev poškodovanih v prejšnjih letih pa še 723 dni (skupni bolniški stalež zaradi poškodb je znašal 10.180 ur). Vsi delavci, poškodovani v letu 2022, so lani zaključili z zdravljenjem. Štirje delavci, ki so se poškodovali v zadnjih mesecih leta 2023, zdravljenja še niso zaključili.

Tabela 21: Pregled kazalnikov varnosti pri delu v letu 2023

Kazalniki varnosti pri delu udeležencev/leto	Število
Povprečno število vseh zaposlenih	1.248
Število opravljenih delovnih ur	2.629.916
Število opravljenih ur študentov in pogodbenih delavcev	89.000
Število poškodovanih zaposlenih	37
Število poškodovanih študentov in pogodbenih delavcev	0
Od tega nezgode s smrtjo delavca	1
Od tega hudo poškodovani (invalidi)	0
Od tega odsotni zaradi zdravljenja več kot 3 dni	28
Indeks z delom povezanih poškodb (število poškodovanih z bolniško 3 ali več dni/ na 200.000 opravljenih ur)	2,1
Indeks onesposabljanja (povprečno št. izgubljenih dni na zaposlenega)	0,4
Resnost (povprečno trajanje odsotnosti poškodovancev)	15,3

### Poklicne bolezni<sup>58</sup>

V družbi nimamo prijavljenih primerov poklicnih bolezni, vse več delavcev pa ima zdravstvene omejitve pri delu. Ocenjujemo, da je največ omejitev, ki se nanašajo na omejitve pri ročnem premeščanju bremen, predvsem posledica staranja delovne sile v naši družbi (degenerativne spremembe) in dela v neugodnih vremenskih razmerah (na vetru, v dežju, ob sneženju), čemur se pri vzdrževanju cest ne moremo izogniti. V letu 2024 bomo izdelali podrobno ocenjevanje obremenitev pri ročnem premeščanju bremen po novem predpisu in na tej osnovi sprejeli tudi potrebne ukrepe za preprečevanje poškodb in okvar mišično-skeletnega sistema.

<sup>58</sup> GRI GS 403-10.

## I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih<sup>59</sup>

### **Naša organizacijska klima izžareva predanost kakovosti**

V družbi DARS vsako leto izvajamo merjenje organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih. Zavedamo se, da lahko zaposleni svoje potenciale in motivacijo optimalno razvijajo samo v organizaciji, v kateri se dobro počutijo. Za to si nenehno prizadevamo (rezultati pa nas v tem prizadevanju usmerjajo), ohranjati tiste organizacijske prednosti, ki budijo ustvarjalnost, pripadnost in motivacijo pri zaposlenih, ter izboljševati tista področja organizacijske klime, na katerih so prepoznane priložnosti za razvoj v delovnem okolju. **Stanje organizacijske klime DARS** v letu 2023 je ocenjeno z oceno 3,37 (v letu 2022 merjenje ni bilo izvedeno). Ključno prednost v organizacijski klimi DARS že leta vztrajno predstavlja odnos zaposlenih do kakovosti, ki se kot prednost izraža tudi v letu 2023. Zaposleni skozi organiziranost razumejo svoj položaj v podjetju in imajo jasno predstav o tem, kaj se od njih pričakuje pri delu. Prav tako zelo dobro ocenjujejo svojo strokovno usposobljenost in učenje ter notranje odnose in vodenje. **Zadovoljstvo zaposlenih v DARS** v letu 2023 je ocenjeno z oceno 3,50 (3,36 v letu 2022). Zaposleni svoje najvišje zadovoljstvo izražajo pri stalnosti zaposlitve, zelo so zadovoljni s sodelavci in delom, ki ga opravljajo, višja pričakovanja pa imajo na področju kariernega razvoja in nagrajevanja. Kot vsako leto so bili za izboljšanje zadovoljstva zaposlenih oblikovani in sprejeti določeni novi ukrepi, s katerimi se deluje na notranje organizacijske dejavnike zadovoljstva zaposlenih, in s katerimi si naša organizacija prizadeva oblikovati spodbudno delovno okolje in pogoje za kakovostno osebno in profesionalno rast zaposlenih.

### **Starejši zaposleni so zakladnica strokovnega znanja in izkušenj v družbi DARS**

Starejši zaposleni so steber znanja in izkušenj v družbi DARS. Demografske spremembe se odražajo tudi v naši organizaciji, saj delež starejših zaposlenih raste, s tem pa se povečuje tudi naša povprečna starost zaposlenih, ki znaša 47,7 leta. Zavedamo se pomena starejših zaposlenih v delovni sredini, zato že več let izvajamo različne aktivnosti, s katerimi krepimo njihovo delovno vključenost in prilagajamo ter nadgrajujemo večšine in znanja starejših zaposlenih novim zahtevam dela, zlasti na področju digitalne pismenosti. Leta 2018 smo aktivno sodelovali tudi v projektu celovite podpore podjetjem za aktivno staranje delovne sile ASI, kjer smo bili prepoznani kot primer dobre prakse. Iskreno cenimo in spoštujemo znanje in delo starejših, saj predstavljajo trden steber znanja in izkušenj. Ker cenimo njihovo delo, nudimo zaposlenim, ki se upokojijo, še nadaljnje sodelovanje v našem poslovanju. V letu 2023 je 19 naših upokojencev tako nadaljevalo sodelovanje z našo družbo na osnovi pogodbe o opravljanju začasnega in občasnega dela.

### **Zaposlenim ponujamo dodatne ugodnosti in solidarnostno pomoč<sup>60</sup>**

- Družba DARS vsem zaposlenim vplačuje sredstva za dodatno pokojninsko zavarovanje, in sicer 45,58 evra na zaposlenega, ter dodatno prispeva 25 % na lastni prispevek zaposlenega.
- Zaposleni so pod ugodnimi pogoji dodatno zdravstveno zavarovani, kar jim omogoča hitrejši dostop do potrebnih zdravstvenih preiskav in zdravljenja.
- Zaposleni so pod ugodnimi pogoji nezgodno zavarovani.
- S finančno solidarnostno pomočjo smo v letu 2023 pomagali 46 sodelavcem, ki so se znašli v težjih življenjskih preizkušnjah.
- 142 zaposlenih je prejelo jubilejno nagrado.

### **Delo od doma kot nova oblika dela**

Delo od doma je v družbi DARS postalo ena od uveljavljenih in zelo učinkovitih oblik dela. Več kot 400 zaposlenim, katerih delo je takšne narave, da ga lahko opravljajo na daljavo, je s pogodbo o zaposlitvi omogočeno opravljanje dela na domu v hibridni obliki. Delovni procesi potekajo nemoteno, zaposleni pa takšno obliko dela cenijo predvsem iz razloga prihranka časa, ki bi ga sicer porabili za vožnjo na delo, in zaradi lažjega usklajevanja dela in družinskih obveznosti.

### **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 sindikatoma 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.

---

<sup>59</sup> GRI GS 2-9, 2-25, 3-3, 401-2.

<sup>60</sup> GRI GS 201-3.

### **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, socialne zadeve in enake možnosti kot tudi priznanje s strani Evropske mreže za promocijo zdravja pri delu (ENWHP). Velik poudarek pri tem dajemo rekreaciji zaposlenih, ki je zaposlenim na voljo po celotni Sloveniji.

Posebej odgovorno pa pristopamo k reševanju problematike v primeru nastanka invalidnosti ali spremenjene delovne zmožnosti zaradi okvare zdravja. Za vsak posamezni primer se posebej potrudimo in najdemo ustrežne rešitve. V naši družbi imamo zaposlenih 53 invalidov, ki jim je omogočeno opravljanje dela znotraj delovnih procesov v skladu z njihovo preostalo delovno zmožnostjo.

### **Spodbujamo inovacije in izboljšave**

V družbi DARS vseskozi spodbujamo nove inovativne in sodobne pristope ter razvijamo nove storitve naše družbe oziroma izboljšujemo obstoječe, pri čemer se med drugim 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, kar se odraža na osnovi projektov in aktivnosti, s katerimi v celotnem obsegu poslovanja udeležujemo zastavljene cilje, ki smo jih določili v Strategiji družbe DARS 2021–2025. O njihovi realizaciji poročamo tako v letnih kot trajnostnih poročilih.

### **Spoštujemo človekove pravice in dostojanstvo<sup>61</sup>**

V družbi DARS imamo ničelno toleranco do vsakršne oblike kršenja človekovih pravic. Spoštovanje predpisov in dobrih praks s področja človekovih pravic je temeljno vodilo naše družbe pri delu z zaposlenimi, ki ga vodi zavedanje, da mora biti delovno okolje varno, da lahko zaposleni v celoti izkoristijo potencialne in talente ter tudi na ta način pripomorejo k odličnim poslovnim rezultatom.

Človekove pravice v družbi dosledno spoštujemo ob upoštevanju veljavne zakonodaje (Ustava RS, konvencije ILO, Zakon o varstvu pred diskriminacijo, ZDR-1), Darsovega kodeksa ravnanja ter internih aktov družbe, ki zadevajo predvsem nediskriminacijo na delovnem mestu, mobing ter človekove temeljne ekonomske in socialne pravice. V družbi se vseskozi spodbujajo novi inovativni in sodobni pristopi za povečanje spoštljivega ravnanja in komuniciranja na delovnem mestu ter do poslovnih partnerjev, s čimer želimo zagotoviti zavest in kulturo, ki prispeva k spodbujanju najboljšega v vsakem sodelavcu. V letu 2023 nismo prejeli nobene prijave, povezane s trpinčenjem, diskriminacijo ali ogrožanjem dostojanstva na delovnem mestu.

### **Različnost in enake možnosti<sup>62</sup>**

Cilj Politike raznolikosti družbe (interni dokument) je spodbujanje raznolikosti članstva v upravi in nadzornem svetu v znanju, veščinah, izkušnjah, poklicni usposobljenosti, starosti, spolu, načinu dela in drugih vidikih. Tako raznoliko sestavljena uprava in nadzorni svet delujeta v dobro 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 raznolikosti si v družbi prizadevajo delničar pri imenovanju članov nadzornega sveta, nadzorni svet pri imenovanju članov komisij nadzornega sveta ter kadrovska komisija nadzornega sveta pri imenovanju članov uprave in svet delavcev pri izboru delavskega direktorja ter imenovanju predstavnikov zaposlenih v nadzorni svet.

---

<sup>61</sup> GRI GS 3-3, 406-1, 410-1.

<sup>62</sup> GRI GS 3-3.

Tabela 22: Struktura organov upravljanja po spolu in starosti (stanje 31. 12. 2023)<sup>63</sup>

Telo/organ	Skupaj	Struktura po spolu			Starostna struktura po letih			
		Moški	Ženske	% žensk	do 40 let	41 do 50 let	51 do 60 let	60 in več let
Nadzorni svet	9	7	2	22	1	2	2	4
Kadrovska komisija NS	4	2	2	50	0	2	1	1
Revizijska komisija NS	4	3	1	25	0	0	2	2
Investicijska komisija NS	5	5	0	0	1	1	1	2
Uprava	3	3	0	0	0	1	1	1
Direktorji področij	6	4	2	33	1	1	4	0
Svet delavcev	15	12	3	20	1	8	5	1
<b>Skupaj</b>	<b>46</b>	<b>36</b>	<b>10</b>	<b>22</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>11</b>

## I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja<sup>64</sup>

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

Slika 44: Odgovornost do naravnega okolja



### I.5.6.1 Sistemsko upravljanje okolja in energije

Družba DARS ima področje energije sistematično obvladovano, kar potrjuje pridobljeni mednarodni standard ISO 50001.

#### Doseganje skladnosti na področju okolja

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. V letu 2023 je bilo izvedenih 16 inšpekcijskih postopkov in izdanih je bilo pet (5) inšpekcijskih odločb, ki se nanašajo na okoljsko tematiko. Podatki o skladnosti na področju okolja in energije so razvidni tudi iz poglavja I.4.6 *Upravljanje tveganj*, v katerem so predstavljena tveganja poslovanja družbe za vsa področja.

#### 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 I.5.8 *Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev*.

<sup>63</sup> GRI GS 2-9, 405-1.

<sup>64</sup> GRI 2-25, 2-27.



## Raba materialov

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

**Tabela 23: Dolžina obnovljenih smernih vozišč in novozgrajenih cest**

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dolžina obnovljenih smernih vozišč (km)	37,06	26,54	50,28	68,1	52,8	71,2	37,7	65,8
Dolžina novozgrajenih cest (km)	0	7,26	5,69	0	0	6,8*	0	0

\* Upoštevani so tudi prekategorizirani odseki cest v upravljanju.

Na področju vzdrževalnih del v letu 2023 je bila po pogodbah z zunanjim specializiranimi izvajalci vzdrževalnih del realizirana sanacija 240.835 m<sup>2</sup> voziščnih konstrukcij v višini 11,836 milijona evrov brez DDV. Izvedena so bila tudi druga vzdrževalna dela na voziščih, napravah za odvodnjavanje in premostitvenih objektih v skupnem znesku 2,174 milijona evrov brez DDV.

### 1.5.6.2 Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor<sup>65</sup>

Prostorsko načrtovanje in umeščanje v prostor je proces, v okviru katerega potekata 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 praviloma 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 zemljišč, potrebnih za gradnjo. Postopke priprave DPN vodi in koordinira ministrstvo, pristojno za prostor, pobudnik priprave DPN za področje cest je ministrstvo, pristojno za infrastrukturo, naročnik strokovnih podlag in DPN je praviloma investitor, drugi udeleženci postopka pa so nosilci urejanja prostora, služba, pristojna za celovito presojo vplivov na okolje, občine (lokalna skupnost) ter širša javnost.

Družba DARS posamezne naloge v zvezi s prostorskim načrtovanjem ter umeščanjem avtocest in hitrih cest v prostor v postopkih priprave DPN izvaja tako, da sodeluje pri pripravi in zagotavlja vso dokumentacijo, ki je potrebna v postopku priprave DPN.

Postopek prostorskega umeščanja avtoceste v prostor se začne s pripravo pobude, ki ji sledi sklep o pripravi državnega prostorskega načrta. 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 2023 so se izvajale dejavnosti prostorskega umeščanja pri naslednjih pomembnejših projektih (vključno s sodelovanjem z lokalnimi skupnostmi):

- DC Slovenj Gradec–Dravograd,
- DC Otiški Vrh–Holmec,
- povezovalna cesta Podgora–Letuš (del odseka Šentrupert–Velenje),
- GC Ptuj–Markovci,
- AC Postojna–Jelšane,
- HC Koper–Dragonja,
- ekodukt na odseku AC Unec–Postojna,
- plato Karavanke,

<sup>65</sup> GRI GS 3-3.

- priključek AC Kranj sever,
- razširitev ljubljanskega avtocestnega obroča in vpadnih AC.

Varstvo okolja je eden pomembnejših vidikov v procesu načrtovanja variant, sprejemljivost z okoljskega vidika pa ključna za oceno sprejemljivosti variante. V Sloveniji je danes približno 10 % ozemlja v zavarovanih območjih, 35,5 % ozemlja 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 proti njim odporni. V procesu načrtovanja variant in iskanja rešitev je zlasti zahtevno poseganje na poplavna območja.

### **Vključevanje javnosti (vključno z lokalno skupnostjo) v postopkih priprave državnih prostorskih načrtov<sup>66</sup>**

Poleg vidika varstva okolja je za uspešno umestitev prometnic v prostor nujna tudi sprejemljivost načrtovane prostorske ureditve v lokalnem okolju.

Prostorsko načrtovanje je v splošnem interesu, zato predvsem sledi javnemu interesu in skupnim koristim, se pa pri načrtovanju presojajo tudi zasebni interesi, ki ne smejo prevladati nad javnim interesom. Zasebni interes se varuje predvsem s sodelovanjem javnosti v postopkih priprave prostorskih načrtov, sodelovanjem oseb s pravnim interesom v postopkih izdaje posamičnih upravnih aktov (stranski udeleženci v upravnih postopkih dovoljevanja graditve objektov ali drugih posegov v prostor po sektorskih predpisih) in tudi z možnostjo pravnega varstva zoper splošne in posamične pravne akte. Javni interes se pri pripravi prostorskih načrtov varuje s sodelovanjem nosilcev urejanja prostora in vrednotenjem različnih variant posamezne prostorske ureditve.

Javnost je v proces prostorskega načrtovanja vključena skladno z veljavnimi predpisi, kamor so med drugim implementirana tudi načela Aarhuške konvencije. Veljavni predpisi s področja prostorskega načrtovanja namenjajo velik poudarek zgodnejšemu vključevanju javnosti. To v praksi pomeni, da se javnost vključi v postopek priprave DPN, ko so vse opcije še odprte in ko še lahko vpliva na osnovne razmisleke o načrtovanju posameznih prostorskih ureditev, kar je tudi v skladu z načeli Aarhuške konvencije, kjer so predvidene naslednje aktivnosti:

- 1) informiranje, dostop do informacij javnega značaja in javno objavljane dokumentov oziroma aktov v pripravi z namenom, da se javnost z njimi seznanja in se nanje odzove;
- 2) udeležba javnosti pri odločanju, ko se javnost lahko aktivno vključi v postopek priprave akta s pripombami, ki so obravnavane;
- 3) dostop javnosti do pravnega varstva in možnost sodne preverbe odločitev, ki so jih sprejeli drugi organi oblasti.

Med pripravo DPN ima javnost možnost sodelovanja v naslednjih fazah:

- javne objave pobude,
- priprave študije variant, če so organizirane delavnice ali posveti,
- javne razgrnitve študije variant,
- javne objave predloga DPN.

Vse glavne faze postopka priprave DPN so odprte za javnost, kar pomeni, da se javnost seznanja z aktualnimi besedili in grafiko aktov v pripravi. Sodelovanje javnosti namreč zajema tako javno objavljane gradiv kot tudi javno razgrinjanje dokumentov, javne obravnave in zbiranje predlogov in pripomb ter pripravo stališč do teh pripomb in predlogov. Poleg tega pa lahko javnost kadarkoli zaprosi za informacijo v zvezi s posameznim DPN oziroma si jo pridobi na spletni strani.

### **1.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti<sup>67</sup>**

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

<sup>66</sup> GRI GS 413-1, 413-2.

<sup>67</sup> GRI GS 3-3, 304-1, 304-2, 304-3.

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 se posegom v območje visoke naravovarstvene vrednosti ni mogoče izogniti in trasa AC ali HC posega v naravovarstveno pomembna območja, ki imajo lahko različne statuse, ali v območja NATURA 2000, je treba izvesti ukrepe za omilitev negativnih vplivov ali kot ukrep za ohranjanje narave zagotoviti izravnalne ukrepe (npr. nadomestne habitate (v nadaljevanju: NH)). Za ohranjanje povezanosti habitatov divjadi in drugih prostoživečih živali so to po navadi prehodi ali podhodi, ki habitate povezujejo. Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vplivov na sprejemljivo raven je potrebno tudi, kadar se posega v posebna območja varstva za ptice, ki v Sloveniji pokrivajo 27 % površine.

Družba DARS pri umeščanju in gradnji novih AC in HC, skladno z zahtevami pristojnih služb in nosilcev urejanja prostora, zagotavlja vse potrebne ukrepe za zmanjšanje fragmentiranosti migracijskih habitatov vrst z vzpostavitvijo prehodov za prostoživeče živali.

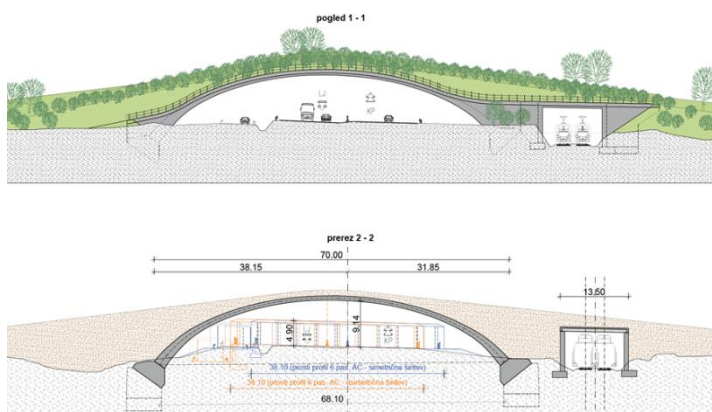
Na novo načrtovanih cestah se že pri pripravi DPN predvidijo ustrezni ukrepi za zagotavljanje prehajanja živali čez prihodnjo AC oziroma HC. Skladno z zakonodajo s področja urejanja prostora se v postopku priprave DPN pridobijo smernice nosilcev urejanja prostora, ki jih je treba upoštevati pri umeščanju in načrtovanju nove AC oziroma HC. Med nosilci urejanja prostora sta tudi Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za gozdarstvo in lovstvo, ter Ministrstvo za naravne vire in prostor oziroma ZRSVN, ki v okviru svojih smernic podata usmeritve za načrtovanje ukrepov za zagotavljanje ustrezne povezanosti migracijskih koridorjev. Njihove zahteve se odražajo pri umestitvi in pri projektnih rešitvah načrtovane AC oziroma HC, ki morajo omogočati prehajanje živali čeznjo. Večinoma so to ukrepi, ki niso namenjeni izključno prehajanju živali, temveč gre za prilagojene rešitve ureditev AC oziroma HC, ki služijo hkrati tudi drugim namenom (npr. viadukt namesto nasipa, podvoz poljske poti širših dimenzij itd.). V primerih, ko ustreznih migracijskih koridorjev ni mogoče zagotoviti na ta način, pa se v okviru DPN predvidi poseben objekt, ki je namenjen izključno prehajanju živali (ekodukt).

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.

S strani stroke je bil opredeljen približno 800 m dolg odsek na AC Vrhnika–Postojna (pododsek Unec–Postojna), ki je najprimernejše območje za umestitev zelenega mostu (ekodukt), ki bo poleg zagotovitve selitvenih poti velikih sesalcev ter genskega pretoka med Dinaridi in Alpami prispeval tudi k manjši smrtnosti prostoživečih živali na prometnicah ter zagotavljal večjo varnost za vse udeležence v cestnem prometu.

Izdelana gradiva so bila podlaga za pobudo za državno prostorsko načrtovanje. V letu 2023 so potekala terenska dela in izdelovale so se strokovne podlage za študijo variant.

**Slika 45: Slika načrtovanega »zelenega mostu« oziroma ekodukta (pododsek Unec–Postojna)**



#### I.5.6.4 Upravljanje energije<sup>68</sup>

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

Družba DARS ima področje energije sistematično obvladovano, kar potrjuje pridobljen mednarodni standard ISO 50001. Prav tako smo konec leta 2023 začeli vzpostavljati sistem ravnanja z okoljem po zahtevah standarda ISO 14001, ki ga bomo certificirali s strani zunanje akreditirane institucije v zaključku leta 2024.

Družba DARS se z letno porabo energije 43,09 GWh v letu 2023 uvršča med velike slovenske porabnike energije. Glede na procese družbe, ki jih določa potreba po upravljanju predorov in osvetljevanju površin ter tudi po upravljanju in vzdrževanju cest največji delež porabljene energije predstavlja električna energija (50,46 %), ki ji sledi poraba goriva za pogon vozil (40,32 %). Manjši del energije se porablja za potrebe ogrevanja objektov, vendar je tudi to področje zaradi velikih možnosti optimizacije pomemben element upravljanja energije.

Strategija družbe 2021–2025 (druga novelacija), ki je bila usklajena na strateški konferenci v decembru 2023 in potrjena v aprilu 2024, namenjamo velik poudarek energetske učinkovitosti in varovanju okolja, zato smo določili kot enega od desetih strateških ciljev, ki smo ga imenovali »Razvoj trajnostne infrastrukture in krožnega gospodarstva«, v okviru katerega smo prepoznali dva ključna kazalnika:

- zmanjšati delež rabe energije za 9 % na km AC in HC omrežja v upravljanju do leta 2025 glede na leto 2019;
- zmanjšati delež izpustov CO<sub>2</sub> (Obseg 1 in Obseg 2) na km omrežja AC in HC v upravljanju za 15 % do leta 2025 glede na leto 2019.

Ključne kazalnike bomo dosegli z naslednjimi operativnimi cilji:

- Poraba električne energije se bo do leta 2025 zmanjšala za 20 % glede na obstoječe stanje porabnikov električne energije za leto 2015.
- Porabo energentov za ogrevanje bomo zmanjšali za 35 % do leta 2025 glede na izhodiščno leto 2015, s čimer bomo zmanjšali izpuste CO<sub>2</sub> energentov za ogrevanje za 40 % do leta 2025 glede na izhodiščno leto 2015.
- Povprečno porabo goriva za delovna vozila in mehanizacijo ter lahka tovorna vozila bomo zmanjšali za 4 % do leta 2025 glede na leto 2019.
- Povečali bomo delež energije iz obnovljivih virov do leta 2025 v skupni porabi na področjih:
  - o ogrevanja za 20 % glede na leto 2019,
  - o električne energije za 2 % glede na leto 2019.
- Do leta 2025 bomo ustanovili vsaj eno energetske skupnost, ki bo temeljila na obnovljivih virih energije.
- Do leta 2025 bomo zagotovili 10 % voznega parka osebnih vozil za službene namene na alternativna pogonska goriva (električna vozila, SZP ali hibridi).

#### **Skupna raba energije<sup>69</sup>**

Spodnja tabela predstavlja rabo in trende porabe energije po vrstah energentov. S celovitim pristopom upravljanja energije in pripadajočimi ukrepi nam je uspelo zmanjšati porabo energije pri energentu električna energija ter ogrevanje, kjer smo na osnovi energetske pregledov izvedli bistveni del načrtovanih ukrepov.

---

<sup>68</sup> GRI GS 3-3, 302-1, 302-4, 302-5.

<sup>69</sup> GRI GS 2-4, 302-3.

Tabela 24: Raba energije (MWh)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Elektrika	MWh	25.791**	25.181	24.526	23.586**	22.575	21.670	22.190	21.656	21.558
Elektrika najetih poslovnih prostorov *	MWh	137	154	165	176	178	179	179	179	184
Goriva	MWh	16.162**	16.685**	17.103**	19.742**	18.081	16.752	17.600**	16.390**	17.374
Zemeljski plin	MWh	1.866	1.524	1.676	1.443	1.386	1.564	1.812	1.642	1.459
UNP propan	MWh	2.018	2.253	2.123	1.964	1.857	1.736	1.994	1.681	1.462
UNP propan-butan	MWh	1.171	1.225	1.105	852	475	428	403	408	407
Kurilno olje	MWh	238	344	291	238	97	58	82	74	66
Daljinsko ogrevanje	MWh	586	810	778	638	550	0	0	0	0
Daljinsko ogrevanje najetih poslovnih prostorov*	MWh	132	148	160	170	172	173	173	173	178
Biomasa	MWh	0	0	0	0	0	452	482	400	403
<b>Skupaj</b>	<b>MWh</b>	<b>48.102</b>	<b>48.324</b>	<b>47.927</b>	<b>48.808</b>	<b>45.371</b>	<b>43.012</b>	<b>44.915</b>	<b>42.603</b>	<b>43.091</b>

Glede pretvorbe v joule (J) sporočamo, da v poročilu poročamo v enotah kWh, MWh ali GWh, pretvorni faktor 1 kWh je 3.600.000 J.

Opomba: \* Glede na predhodna leta smo dodali rabo električne energije in toplote za ogrevanje, ki se nanašajo na najete prostore na lokacijah Dunajska 5 in Dunajska 7 v Ljubljani. Raba električne in toplotne energije je izračunana za leto 2023. Za obdobje od 2015 do 2022 se je raba določila na osnovi porabe na m<sup>2</sup> najete površine v letu 2023 pomnoženo s kvadraturto najema, ki se je povečevala od leta 2015 in vse do leta 2022.

Opomba: \*\* Podatki so se naknadno uskladili z dejanskim stanjem in se pri teh vrednostih razlikujejo od navedb v letnem poročilu za leto 2023.

### Električna energija<sup>70</sup>

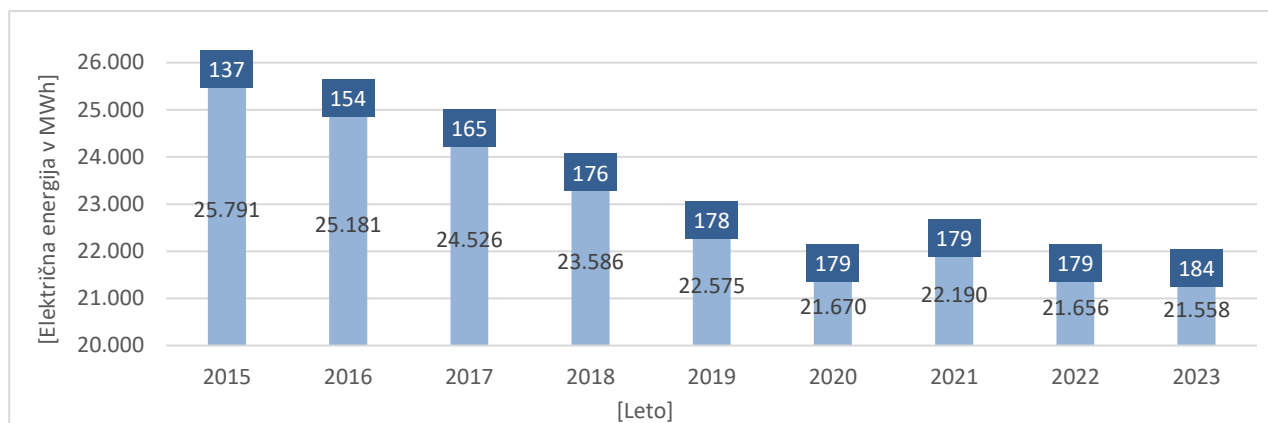
V družbi nenehno skrbimo za uvajanje ukrepov, na podlagi katerih se zmanjšuje poraba električne energije. V letu 2023 smo iz 100 odstotno obnovljivih virov energije dobavili polovico električne energije, kar znaša 10.779 MWh, kar potrjujemo na osnovi prejetih potrdil o izvoru proizvedene električne energije iz obnovljivih virov.

S ciljem povečanja deleža energije iz obnovljivih virov (OVE) smo v letu 2023 izvedli naslednje aktivnosti:

- Podpisali smo pogodbo za izvedbo I. faze - postavitve petih sončnih elektrarn na objektih družbe DARS, katerih priključitev bo izvedena v letu 2024.
- Izvedli smo JN za izvedbo razdelitve in ureditve odjemnih mest. Dela bodo izvedena v letu 2024.
- Izdelali in potrdili smo projektno nalogo za postavitve II. faze sončnih elektrarn na objektih družbe DARS. Projektiranje bo izvedeno v letu 2024.
- V fazi priprave in pridobivanja dokumentacije ter pogojev je pilotni projekt za postavitve sončne elektrarne na protihrupno ograjo (PHO) ob avtocestni trasi. Predvidena priključitev v elektrodistribucijsko omrežje bo v letu 2024.
- Z družbo Holding Slovenske elektrarne, d. o. o., smo v preteklosti podpisali pismo o nameri medsebojnega sodelovanja pri pregledu potencialnih lokacij in pripravi investicijske dokumentacije za posamezne projekte lokacije vzdolž avtocestnega omrežja v Republiki Sloveniji v upravljanju DARS za postavitve fotovoltaičnih elektrarn. Vsled temu je v fazi priprave in pridobivanja dokumentacije ter pogojev pilotni projekt izgradnje sončne elektrarne na Darsovem zemljišču ob primorski avtocesti na območju Dekanov, ki ga, glede na podpisano pogodbo z DARS, izvaja družba Soške elektrarne d. o. o. Po pogodbi bo SENG prek obvladujoče družbe HSE družbi DARS zagotovil 10 % proizvedene električne energije iz OVE.

<sup>70</sup> GRI GS 302-3.

**Slika 46: Skupna poraba električne energije je sestavljena iz merilnih mest v lastništvu DARS in najetih prostorov na Dunajski 5 in 7) (MWh)**



Največji delež rabe električne energije odpade na delovanje predorov, ki predstavljajo 47 % celotne porabe električne energije družbe. Glavna porabnika električne energije za delovanje predorov sta razsvetljava in prezračevanje. V letu 2019 smo začeli dejavnosti na področju zmanjševanja jalove energije na lokaciji trojanskih predorov, realizacija je predvidena do junija 2024.

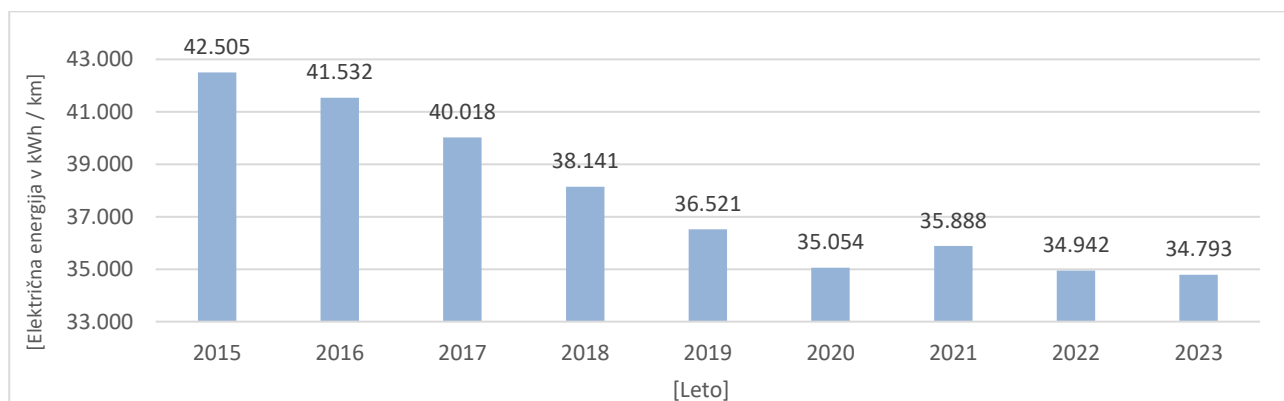
Drugi največji porabnik električne energije je javna razsvetljava. Na tem področju smo v zadnjih sedmih letih posodabljali razsvetljavo, katere glavni namen je bil izpolnitev pogojev Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja ter hkrati zamenjava starih in dotrajanih svetil z novejšimi LED-svetili. Na prižigališčih ali merilnih mestih, kjer je bila zamenjana razsvetljava, smo vzporedno tudi znižali strošek na račun zmanjšanja priključnih moči. V mesecu juniju 2023 smo podpisali pogodbo za izvedbo ureditve 5. faze cestne razsvetljave, z rokom dokončanja del v juniju 2024. Do zaključka leta 2023 smo zamenjali več kot 70 % svetil z varčnejšimi v LED tehnologiji in s tem pripomogli k zmanjšanju porabe električne energije.

Poleg ureditve in zamenjave svetil zunanje razsvetljave v sklopu petih faz se je ob obnovi elektrostrojne opreme izvedla zamenjava razsvetljave v predoru Golovec in pokritem vkopu Strmec ter dotrajane razsvetljave pokritega vkopa Vipavski Križ s svetili v LED-tehnologiji. Izvedla se je tudi zamenjava svetil ob rekonstrukciji cestninskih postaj in malih počivališč.

Tretja največja skupina porabnikov električne energije družbe, ki skupaj predstavljajo 11 % celotne porabe, je električna energija namenjena za delovanje avtocestnih baz (ACB) in cestninskih postaj (CP).

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

**Slika 47: Skupna poraba električne energije na kilometer AC (kWh/km)**



### Gorivo za vozni park

V družbi smo imeli v letu 2023 647 delovnih vozil, od tega 193 težkih tovornih vozil, namenjenih izvajanju zimske službe in letnemu vzdrževanju, 157 lahkih tovornih vozil, ki se uporabljajo predvsem za redne preglede in manjša vzdrževalna dela, 119 kombiniranih vozil, 56 namenskih vozil, ki se uporabljajo za namensko vzdrževanje objektov in trase, 40

univerzalnih vozil za zimsko, letno in tehnično vzdrževanje ter 82 kosov različne delovne mehanizacije za zimsko-letno vzdrževanje. Imamo tudi dve vozili na stisnjeni zemeljski plin, s katerima izvajamo pregledniško službo in nadzor del v ACB Hrušica. V letu 2023 beležimo rahlo povečanje porabe dizelskega goriva predvsem zaradi več plužnih dni od predhodne zime. Smo pa z nabavo 58 težkih tovornih vozil z najnovejšimi ekološkimi standardi EURO6e resno pristopili k zmanjšanju porabe goriva, kot tudi k zmanjšanju ogljičnega odtisa. S podobnimi ukrepi bomo nadaljevali tudi v letu 2024. Z uvedbo sistema tekočega posipanja z raztopino NaCl, pri čemer preventivni posip izvajamo hitreje in v daljših časovnih intervalih, zasledujemo zmanjševanje porabe goriva in posipnih materialov na celotnem območju AC in HC. Poleg navedenih delovnih vozil smo leta 2023 v družbi imeli 147 osebnih službenih vozil in 37 vozil cestninskega nadzora. V voznem parku DARS smo v letu 2023 imeli 18 električnih vozil. Skupna poraba goriva je razvidna iz tabele 24.

### Ogrevanje<sup>71</sup>

Največji porabnik energije za ogrevanje stavb v lasti DARS je devet avtocestnih baz (v nadaljevanju: ACB) in sedem izpostav, sledijo jim najeti prostori na Dunajski 5 in 7 (ki smo jih v prikaz porabe energije vključili v letu 2023), poslovna stavba Celje ter stavbe, ki so ostale po odstranitvi cestninskih postaj in se jim je spremenila namembnost. Objekti na šestih lokacijah so priključeni na omrežje zemeljskega plina, ACB Postojna uporablja za ogrevanje UNP – propan in butan, ACB Hrušica za ogrevanje uporablja lesno biomaso – sekance, najeti prostori na Dunajski 5 in 7 so priključeni na toplovodno omrežje, ostale stavbe kot energent za ogrevanje uporabljajo UNP – propan, del velikih garaž v ACB Postojna, ki je namenjen hrampi materialov za izvedbo talnih označb, za ogrevanje uporablja energent kurilno olje, ki pa bo ukinjeno ob celoviti obnovi ACB Postojna, kjer je predvideno ogrevanje na lesno biomaso – sekanci.

Skrbniki objektov za spremljanje rabe energentov za ogrevanje kot za izvajanje ukrepov za učinkovito rabo energije uporabljajo energetske informacijske sisteme (EIS), ki omogoča doseganje znatnih prihrankov energije.

Z namenom zmanjševanja rabe energije na področju ogrevanja smo v zadnjih letih izvedli naslednje ukrepe, ki so bili prepoznani na osnovi izvedenih energetskih pregledov:

- v ACB Vransko in ACB Postojna smo namesto dotrajanih plinskih kotlov namestili toplotni črpalke za ogrevanje sanitarne vode v poletnem obdobju,
- na nekdanjih CP Divača in Senožče smo dotrajane plinske kotle zamenjali s toplotnima črpalama, ki služita tako za ogrevanje sanitarne vode v poletnih mesecih kot za ogrevanje prostorov v zimskem času,
- uredili smo dobavo zemeljskega plina skladno z določbami Energetskega zakona in Zakona o javnem naročanju ter na distribucijsko omrežje zemeljskega plina priklopili ACB Slovenske Konjice,
- izvedli smo energetske sanacije ACB Hrušica in zgradili kotlovnico, ki uporablja lesno biomaso – sekance za ogrevanje ACB Hrušica in CP Hrušica, kar je imelo velik vpliv na zmanjševanje emisij CO<sub>2</sub>,
- izvedena je bila celovita sanacija CP Hrušica,
- izvedeni sta prva faza obnove ACB Ljubljana, ki obsega energetske sanacije velikih in majhnih garaž, ter implementacija energetskega informacijskega sistema,
- zaradi boljšega spremljanja porabe energentov za ogrevanje so bili nameščeni merilniki, kar omogoča bistveno boljše spremljanje porabe energije in posledično takojšnje ukrepanje,
- celovito je bila sanirana nekdanja CP Log, kjer se za ogrevanje in hlajenje uporablja toplotna črpalke, toplotna črpalke pa je bila nameščena tudi na nekdanji CP Dane.
- v teku je izvedba celovitih obnov nekdanjih CP Tepanje, Pesnica in Dragotinci, ter počitniške enote na Rogli,
- pripravljena je dokumentacija za celovito obnovo ACB Postojna, ki vključuje menjavo vira ogrevanja, namestitve sončne elektrarne na strehe obnovljenih stavb,
- ponavlja se razpis za izdelavo projektov celovite obnove izpostave Dob,
- pripravlja se dokumentacija za razširitev ACB Novo mesto, ki bo vključevala tudi ukrepa za učinkovitejšo rabo energije za ogrevanje in hlajenje,
- v načrtu je zaposlitev energetskega managerja in vzpostavitev nove Službe za energetiko,
- za skrbnike objektov in vzdrževalce so bile izvedene tri delavnice na temo učinkovite rabe energije.

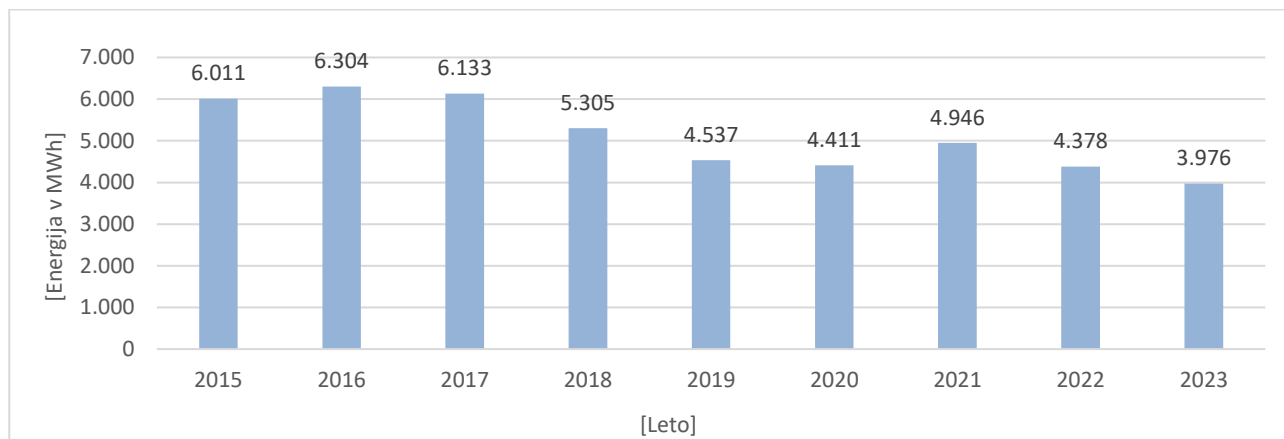
V grafikonih na slikah v nadaljevanju je prikazana poraba energije za ogrevanje v MWh in nadalje tudi na kvadratni meter ogrevane površine. Zmanjševanje porabe pripisujemo ukinitvi cestninskih postaj, optimizaciji temperature v stavbah, ki jo omogoča uvedba energetskega informacijskega sistema, izobraževanju skrbnikov objektov ter ostalih zaposlenih in relativno ugodne vremenske razmere. Absolutni prihranek energije vseh energentov za ogrevanje stavb konec leta 2023

---

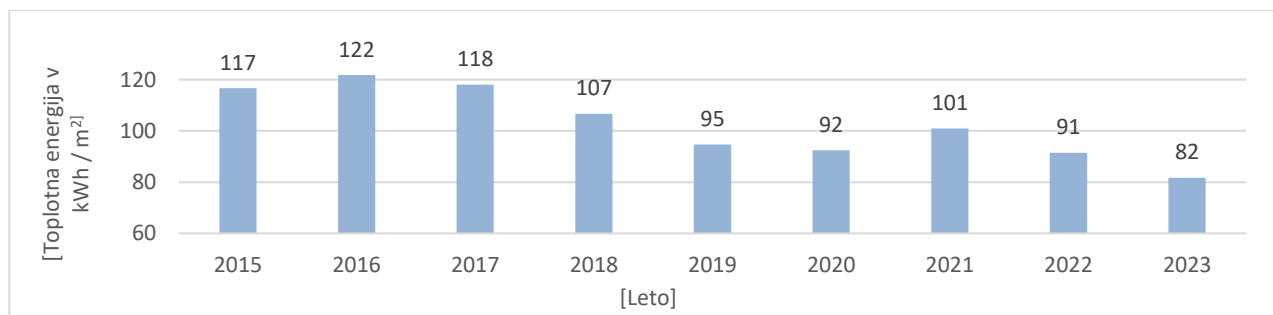
<sup>71</sup> GRI GS 302-1, 305-4, 305-5.

glede na izhodiščno leto 2015 znaša 2.063 MWh (pribl. 34 %), emisije toplogrednega plina CO<sub>2</sub> pa smo glede na izhodiščno leto 2015 zmanjšali za 604 t (pribl. 43 %).

**Slika 48: Poraba energije za ogrevanje stavb (MWh)**



**Slika 49: Poraba toplotne energije na m<sup>2</sup> ogrevane površine**



Opomba: Glede na predhodna leta smo dodali rabo toplote za ogrevanje, ki se nanaša na najete prostore na lokacijah Dunajska 5 in Dunajska 7 v Ljubljani, kar je prikazano na slikah 48 in 49. Raba toplotne energije je izračunana za leto 2023, za obdobje od 2015 do 2022 pa se je raba v najetih prostorih določila na osnovi porabe na m<sup>2</sup> površine v letu 2023 pomnoženo s kvadraturto najema, ki se je povečevala od leta 2015 in vse do leta 2022.

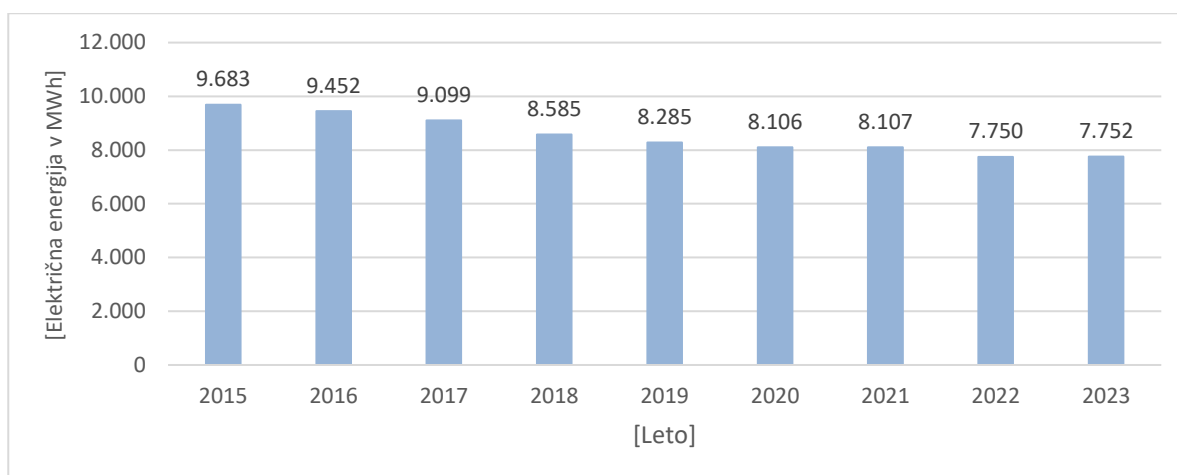
### 1.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje<sup>72</sup>

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 0 % (ULOR = 0) in zmanjša porabo električne energije, namenjene razsvetljavi. Dne 21. 1. 2020 smo bili kot družba DARS vključeni v delovno skupino, ki jo je sestavilo takratno Ministrstvo za okolje in prostor (zdaj Ministrstvo za okolje podnebje in energijo (MOPE)). Omenjeno ministrstvo pripravlja tudi spremembo uredbe, v kateri pa se predvideva znižanje barvne temperature LED-svetil na 3.000 ali 2.700 K. Skladno s spremembo uredbe smo izvedli novelacijo PZI, za potrebe ureditve 5. faze zunanje razsvetljave. V mesecu juniju 2023 smo podpisali pogodbo za izvedbo ureditve 5. faze cestne razsvetljave, z rokom dokončanja del v juniju 2024. Do zaključka leta 2023 smo zamenjali več kot 70 % svetil, učinki so razvidni iz slike 50.

<sup>72</sup> GRI GS 3-3, 302-1, 302-4, 302-5.



Slika 50: Poraba električne energije – razsvetljava (MWh)



### 1.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa<sup>73</sup>

Ogljični odtis je skupna količina nastalih toplogrednih plinov, ki so povezani z delovanjem družbe DARS. Pri izračunu ogljičnega odtisa na ravni družbe smo upoštevali neposredne emisije toplogrednih plinov (CO<sub>2</sub>), ki nastanejo na lokacijah družbe DARS in najetih poslovnih prostorih na lokacijah na Dunajski cesti 5 in Dunajski cesti 7 ter upoštevali smernice GHG protokola. Kot izhodiščno leto smo izbrali leto 2015, ko smo v okviru vzpostavljenega sistema ravnanja z okoljem začeli s sistematičnim zbiranjem podatkov o rabi energije in uvedbo ukrepov z namenom zmanjševanja rabe energije.

Pri izračunu ogljičnega odtisa smo v večjem delu uporabili emisijske faktorje, ki so navedeni v Pravilniku o metodah za določanje prihrankov energije (Uradni list RS, št. 57/21) »PRILOGI III: Emisijski faktorji za določanje zmanjšanja izpustov ogljikovega dioksida«, stran 3431 / št. 57 / 12. 4. 2021, kar ne predstavlja ekvivalenta CO<sub>2</sub>. Za emisijske faktorje, ki v večjem delu niso navedeni v predhodni tabeli, smo uporabili emisijske faktorje »GHG-conversion-factors-2023-condensed-set«,<sup>74</sup> in s tem posodobili emisijske faktorje ter posledično izračun ogljičnega odtisa, predvsem obseg 3 za celotno obdobje od leta 2015 naprej.

Izračun ogljičnega odtisa vključuje:

- **Obseg 1:** poraba pogonskega goriva za lastni vozni park, poraba energentov za ogrevanje (zemeljski plin, UNP – propan, UNP – butan, ekstra lahko kurilno olje (ELKO), lesna biomasa, izgube hladilnih sredstev);
- **Obseg 2:** poraba električne in toplotne energije, vključno z najetimi prostori na lokacijah Dunajska cesta 5 in Dunajska cesta 7, uporabljena lokacijska metoda.
- **Obseg 3 – deloma:** prevozi na delo zaposlenih (ocena), transporti z letalom (evropski in čezoceanski leti), mešani komunalni odpadki (ocena), VODA (ocena), pisarniški papir; v izračun nista vključeni količina nastalih toplogrednih vplivov s strani uporabnikov AC in HC ter gradnja AC in HC.

Opomba<sup>75</sup>: V izračun ogljičnega odtisa je v primerjavi s predhodnimi leti dodatno vključena poraba električne in toplotne energije v najetih poslovnih prostorih na lokacijah Dunajska cesta 5 in Dunajska cesta 7. Prav tako se naknadno uskladile porabe z dejanskim stanjem in se razlikujejo vrednosti ogljičnega odtisa od navedb glede na predhodna leta v skladu z omenjenimi spremembami v Tabela 24: Raba energije.

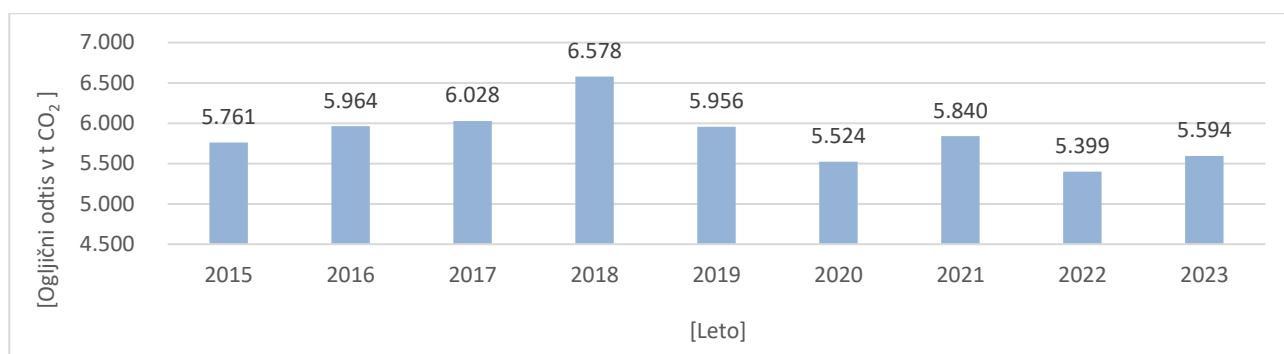
Glede na predhodna leta smo pri izračunu ogljičnega odtisa Obseg 2 upoštevali tudi količino dobavljene električne energije iz 100-odstotno obnovljivih virov energije po posameznih letih. To pa se ne nanaša na porabo električne energije v najetih poslovnih prostorih.

<sup>73</sup> GRI GS 3-3, 305-1, 305-2, 305-3, 305-4.

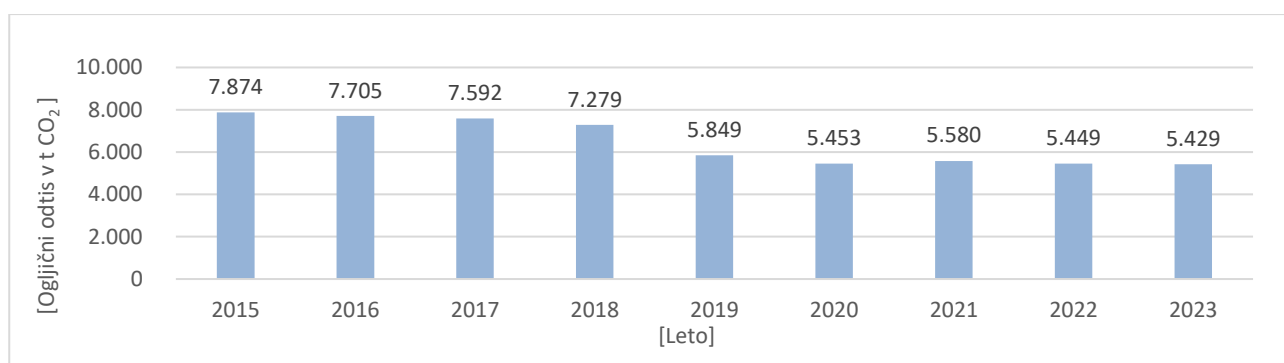
<sup>74</sup> Dostopno na: <https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2023>.

<sup>75</sup> GRI GS 2-4.

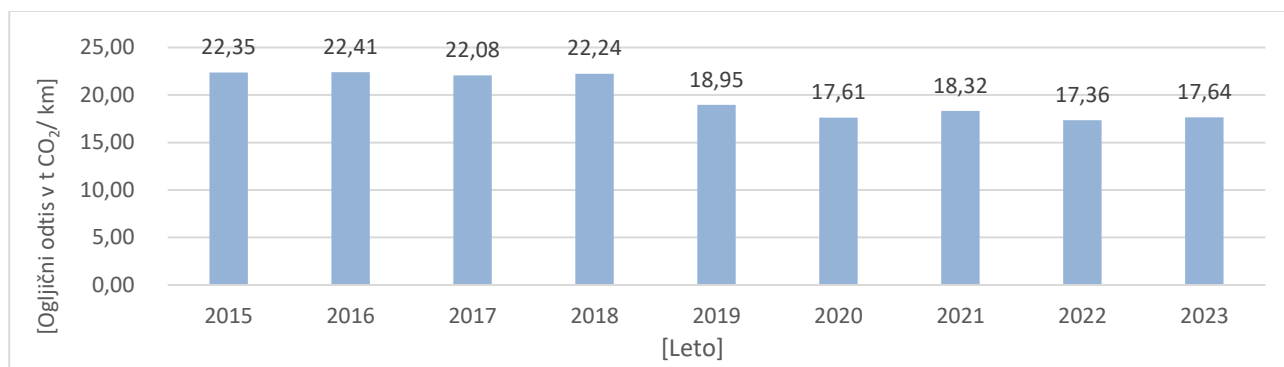
Slika 51: Ogljčni odtis – obseg 1



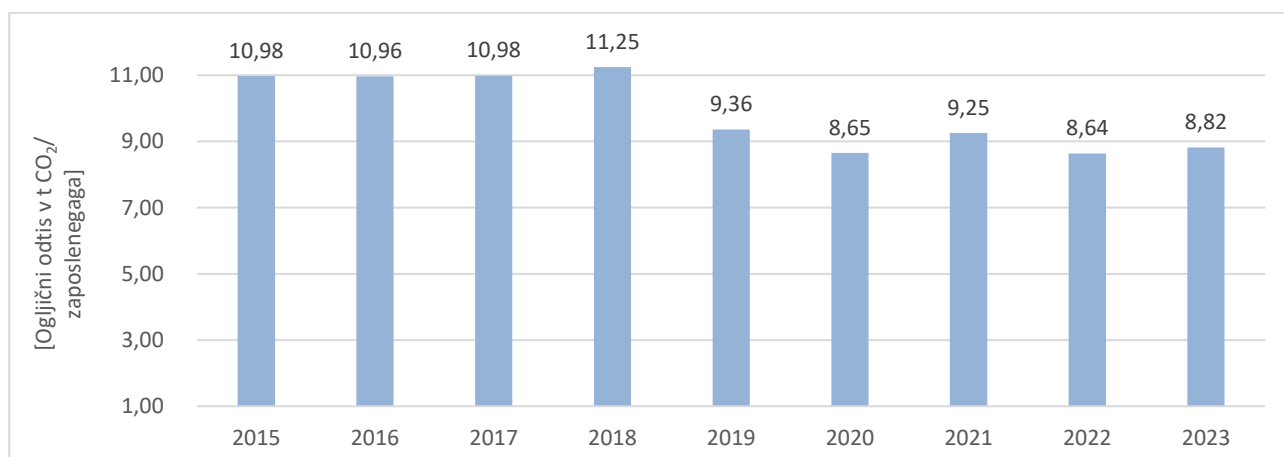
Slika 52: Ogljčni odtis – obseg 2



Slika 53: Ogljčni odtis – obseg 1 in obseg 2, na kilometer AC



Slika 54: Ogljčni odtis – obseg 1 in obseg 2, na zaposlenega



### 1.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo<sup>76</sup>

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. Cestninjenje v sistemu DarsGo poteka v prostem prometnem toku, tovorna vozila se ne ustavljajo več in ponovno speljujejo na cestninskih postajah, zato ima uvedba pozitiven učinek na zmanjšanje emisij in porabe goriva.

S tem namenom je Center za energetska 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 (CO<sub>2</sub>), emisij dušikovih oksidov (NO<sub>x</sub>) in prašnih delcev (PM<sub>2,5</sub>).

Pri izračunu zmanjšanja izpustov ob uvedbi sistema DarsGo smo upoštevali podatke iz sistema DarsGo, in sicer dejanske prehode pod cestninskimi portali, ki so postavljeni v neposredni bližini nekdanjih cestninskih postaj.

**Tabela 25: Skupno zmanjšanje izpustov zaradi uvedbe elektronskega cestninjenja v Sloveniji**

Leto	Število prevozov skozi cestninske postaje	Prihranki goriva [t]	Prihranki goriva [GWh]	Izpusti CO <sub>2</sub> [t]	Izpusti NO <sub>x</sub> [t]	Izpusti PM <sub>2,5</sub> [t]
2019	24.960.247	13.553	160,5	41.680	77,2	1,80
2020	21.333.005	11.585	137,1	37.259	35,56	0,70
2021	24.196.493	13.141	155,6	42.254	33,36	0,66
2022	25.012.285	13.584	160,9	43.363	28,82	0,57
2023	25.018.490	13.587	160,9	43.149	25,02	0,50

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

### 1.5.6.8 Emisije v ozračje<sup>77</sup>

Emisije v ozračje, ki so rezultat dejavnosti družbe DARS, 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 m, so nameščeni sistemi za spremljanje emisij izpušnih plinov (CO) in vidljivosti. Za ustrezno prezračevanje predorskih cevi je nameščen prezračevalni sistem, ki se upravlja prek nameščenih ventilatorjev oziroma se 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 izpustov plinov vozil. To dosegamo s pravočasnim izločanjem tovornih vozil, preusmeritvami, dodatnimi portali spremenljive prometne informativne signalizacije, s koordinacijo vseh zapor in usklajenim delovanjem nadzornih centrov.

<sup>76</sup> GRI GS 3-3, 302-4, 302-5, 305-3, 305-7.

<sup>77</sup> GRI GS 3-3, 305-7.

### I.5.6.9 Skrb za živali na vplivnem območju AC<sup>78</sup>

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 le gmotno škodo, temveč tudi hudo travmo,
- hudo nesrečo s smrtnim izidom ali hude telesne poškodbe.

Zato se družba DARS 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 oziroma razširili tako, da imajo poleg vozišča v podvozu še dodatni, neutrjeni pas za prehajanje živali.

#### Slika 55: Zvočna odvrtačna naprava za živali



Da bi zmanjšali število živali, ki zaidejo na AC, smo se odločili, da priključke na AC opremo 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 divjad odganja od zaščitene avtocestnega priključka. Namesti se v obstoječe obcestne stebričke in s svojim delovanjem preprečuje vstop živali na avtocesto. Skupaj je bilo postavljenih 571 odvrtačal.

Na slovenskih avtocestah je več kot 1.000 objektov – nadvozov, podvozov, mostov, viaduktov, predorov, pokritih vkopov in prepustov, ki jih živali uporabljajo za prehajanje čez avtocesto oziroma 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 travnatnega pasu za prehajanje živali. Za manjše sesalce, dvoživke in vidre so prilagojeni tudi prepusti pod avtocestami, ki imajo za prehajanje vgrajeno suho polico.

Načrtujemo tudi prehod za prehajanje živali (ekodukt) na odseku A1 med Postojno in Uncem.

Število prehodov po posameznih krakih avtocestnega omrežja:

- štajerski krak: nekaj več kot 10 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 tudi primer izvedbe uspešnega ukrepa varovanja živali. Družba DARS 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 (slika 56). Električno ograjo, nameščeno v sistemu treh žic, ki preprečuje plezanje medvedov čez ograjo in s

<sup>78</sup> GRI GS 3-3, 304-2, 304-3.

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 Ljubljani.

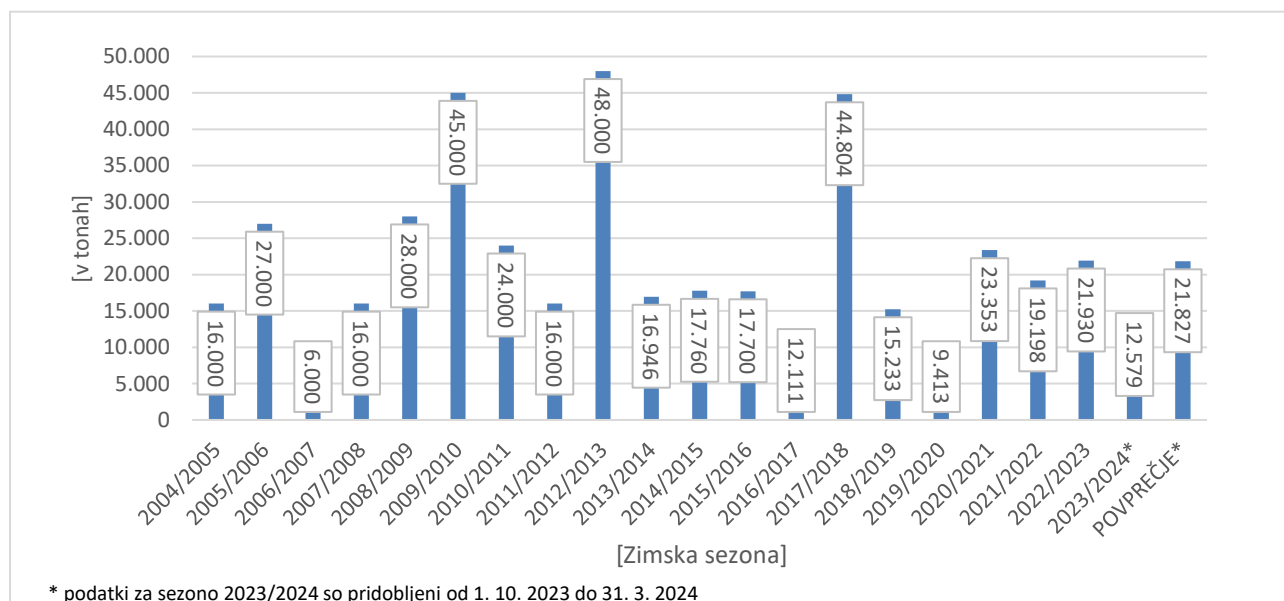
**Sliki 56 in 57: Ukrepi za varovanje živali**



### 1.5.6.10 Vplivi posipnih materialov na okolje<sup>79</sup>

Za vzdrževanje dobrih voznih razmer se vsako zimsko sezono tudi na naših avtocestah porabijo znatne količine soli za posipanje. V največji meri se uporablja NaCl, v manjših količinah predvsem pri nižjih temperaturah pa CaCl<sub>2</sub> in MgCl<sub>2</sub>. Zaradi 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 100 dni na leto.

**Slika 58: Poraba posipnih materialov v tonah**



Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2023 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.

<sup>79</sup> GRI GS 3-3, 301-1, 304-2.

### Tekoče soljenje

Družba DARS se je na podlagi tujih in domačih izkušenj pri tekočem soljenju odločila, da se za preventivno posipanje uporablja 23-odstotna raztopina NaCl. Tekoče soljenje imenujemo posipanje vozišča samo z raztopino soli (FS100). Tipi raztopin so prikazani na sliki 59. Do zdaj smo vedno uporabljali mokro posipanje FS30 (30 % raztopine in 70 % suhe soli). Zaradi enakega ali celo boljšega učinka in veliko cenejšega tekočega soljenja (FS100) smo vse baze opremili s silosi in napravami za izdelavo raztopin natrijevega klorida.

Sliki 59 in 60: Nove avtomatizirane mešalne naprave



Pri vsem tem ni nepomembno zgolj dejstvo, da smo s tem zmanjšali onesnaževanje okolja za okoli 25 %, temveč se je zmanjšalo tudi število prometnih nesreč, tako da 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;
- 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 slike 61. Po določenem številu ciklov zmrzovanja in odtajanja ter uporabe posipnih materialov se pojavijo zmrzlinke poškodbe. Zaradi soljenja in temperaturnih nihanj na površini in v notranosti razpok se povečajo notranje napetosti, ki posledično povzročijo razpoke v površinskih slojih. Zaradi prisotnosti kloridov nastaja tudi korozija jekla.

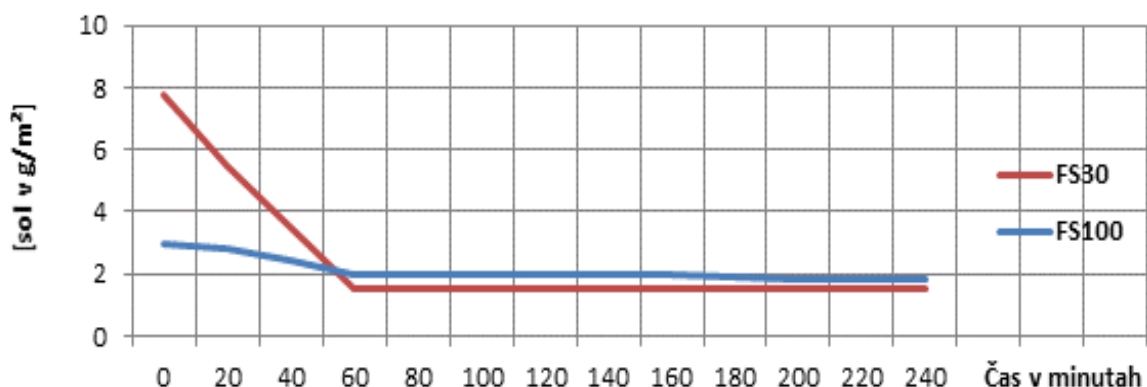
Slika 61: Vpliv soljenja na vozišče (vir: lastni posnetek)



### 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-odstotna, tj. od začetne količine  $7,5 \text{ g/m}^2$  mokre soli (FS30) ostane samo  $2 \text{ g/m}^2$ , po 60 minutah le  $1,5 \text{ g/m}^2$ . Zanimivo je, da je izguba pri FS100 precej manjša, in če razpršimo  $3 \text{ g/m}^2$ , nam po 60 minutah ostane skoraj  $2 \text{ g/m}^2$ .

Slika 62: Čas trajanja učinka pri mokrem posipu (FS30) in pri tekočem posipu (FS100)



#### Razmere na vozišču, ko se priporoča tekoče soljenje

Tekoče soljenje z NaCl ni primerno za vse vremenske razmere. Osnovni pogoj je, da temperatura vozišča ne pade pod  $-7^{\circ}\text{C}$ .

#### Uporaba novih tehnologij

Poseben prispevek k širjenju novih praks so dale izkušnje cestnovzdrževalnih storitev v državah, ki so velike porabnice soli v zimskih službah, kot so Avstrija, Nemčija, Norveška, Švedska, Švica itn. S krepitevijo okoljske zavesti, tj. s potrebo po varovanju okolja, so se pojavile zahteve po novi tehnologiji posipanja. Omenjena tehnologija posipanja s povečano vsebnostjo raztopine soli je pomembno prispevala k zmanjšanju onesnaževanja okolja in hkrati pripomogla k ohranitvi varnosti v prometu na evropskih cestah.

V letu 2023 smo začeli z dobavo nove sodobnejše opreme za zimsko vzdrževanje cest z nadzorovano porabo posipnih materialov v odvisnosti od temperature in sprotnega spremljanja izmeta posipnih materialov. Po dokončani dobavi opreme v letu 2024 bomo spremljali učinke in zmanjšanje porabe posipnih materialov.

#### I.5.6.11 Varovanje voda<sup>80</sup>

Leta 2023 smo nadaljevali izvajanje rednih letnih čiščenj vseh najbolj obremenjenih lovilnikov olja (lokacije lovilnikov olja v avtocestnih bazah in izpostavah) kakor tudi čiščenje bolj obremenjenih zadrževalnih bazenov ob avtocesti in manj obremenjenih zadrževalnih bazenov, ki že dlje časa niso bili očiščeni ter osnovno vzdrževanje zadrževalnih bazenov (košnja trave, odstranjevanje odvrženih komunalnih odpadkov, popravilo poškodovanih delov, popravilo poškodovanih ograj, čiščenje usedalnikov, peskolovov). Pri čiščenju objektov zadrževalnih bazenov in lovilnikov olja so nastali nevarni in nenevarni odpadki. Za prevzem le-teh imamo sklenjeno pogodbeno razmerje s prevzemnikom predmetnega odpadka, ki razpolaga z veljavnim okoljevarstvenim dovoljenjem. Skladno z zahtevami zakonodaje in internim navodilom o ravnanju z odpadki, ki vsebuje tudi samostojni sklop vsebin poslovnika vzdrževanja lovilnikov olja, smo za vsak poseg na lovilniku olja ali zadrževalnem bazenu izpolnili tudi obratovalni dnevnik, ki je sestavni del Poročila o pregledih stanja in obratovanja zadrževalnih bazenov ob avtocestah in hitrih cestah. Poročilo se izdeluje za vsako koledarsko leto posebej.

<sup>80</sup> GRI GS 3-3, 303-1, 303-2, 303-3, 303-4, 303-5.

### Slika 63: Zadrževalni bazeni ob AC



Na podlagi Analize poplavne ogroženosti za ceste v upravljanju DARS, izdelane leta 2023, so bila v Prioritetni program ukrepov 2024-2026 vključena poplavno ogrožena območja oziroma lokacije, ki so bile v sklopu analize zaznane kot problematične glede na mehanizem pojavljanja dogodka in prioriteto odprave neustreznosti. Posamezna območja so bila zato razvrščena v kategorije glede na stopnjo ogroženosti, določene prioritete in način izvajanja ukrepov morebitnega reševanja problematičnih lokacij. Lokacije poplavne ogroženosti so bile v sodelovanju s Področjem vzdrževanja dodatno preverjene po ujmi avgusta 2023. Na reprezentativnem zadrževalnem bazenu Sneberje so se leta 2023 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, 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 v pregled na MZI in v potrditev na MOPE. Na podlagi opravljenih analiz ugotavljamo, da pri nobeni od opravljenih meritev niso bile presežene mejne vrednosti, ki jih določa Priloga 2 Mejne vrednosti parametrov za padavinsko odpadno vodo.

**Tabela 26: 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	29
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
<b>Skupaj</b>	<b>759</b>

Kot tekoča naloga področja Vzdrževanje se je tudi v letu 2023 nadaljevalo izvajanje osnovnih vzdrževalnih del in rednih letnih čiščenj vseh zadrževalnih bazenov (košnja trave, odstranjevanje odvzrženih komunalnih odpadkov, popravilo poškodovanih delov, popravilo poškodovanih ograj, čiščenje usedalnikov, peskolovov), izvedla pa so se dela čiščenja lovilnikov olj nekaterih izbranih zadrževalnih bazenov z najbolj obremenjenimi lovilniki olj.

Za celovito gospodarjenje z omrežjem cest ter v nadaljevanju za uspešno in racionalno vzdrževanje avtocest, predvsem pa za pravočasno ukrepanje v primeru nesreč potrebuje upravljavalec podatke o stanju objektov in naprav, vključno s sistemi za zadrževanje in odvajanje površinskih voda s cest.

V obdobju od jeseni 2020 smo v sodelovanju z zunanjim pogodbenim sodelavcem, IRGO Consulting, d. o. o. izvajali preglede stanja vseh 759 zadrževalnih bazenov ob cestnem omrežju v upravljanju DARS. Spremljanje stanja zadrževalnih in odvodnih naprav padavinske odpadne vode se izvaja na podlagi rednih in izrednih pregledov, ki vključujejo vizualni pregled stanja in po potrebi izvajanje meritev. Izvajajo se na podlagi Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10 in 48/12; v nadaljevanju: ZCes-1) in Pravilnika o rednem vzdrževanju cest (Uradni list RS, št. 38/16). Izvajajo se v skladu z interno metodologijo spremljanja stanja objektov in naprav za odvodnjavanje s poudarkom na zadrževalnih bazenih. Do konca leta 2023 so bili opravljeni redni pregledi vseh zadrževalnih bazenov.

Dela v okviru pogodbe za spremljanje stanja zadrževalnih in odvodnih naprav se bodo izvajala v obdobju osmih let. V tem obdobju je predvidena izvedba prvega pregleda vseh zadrževalnih objektov s pripadajočo opremo, dovodom in odvodom (posnetek ničelnega stanja) v obdobju treh let od sklenitve pogodbe, nadalje pa se načrtuje izvedba rednih pregledov vseh zadrževalnikov v obdobju petih let od izvedbe predhodnega pregleda stanja.

Z namenom varovanja voda se izvajajo tudi odvozi odpadnih predorskih pralnih voda z lokacije nastanka, kar je prav tako ena od tekočih nalog področja Vzdrževanje. Tudi za prevzem tovrstnih odpadnih voda imamo za vse lokacije nastanka tovrstnega odpadka dogovorjeno pogodbeno razmerje s prevzemniki, ki imajo s strani ministrstva dovoljenje za ravnanje s tovrstnimi odpadki.



V letu 2022 smo pristopili k obnovi vseh malih počivališč. V tem sklopu smo do konca leta 2023 na vseh lokacijah malih počivališč ukinali obstoječe greznice in postavili male komunalne čistilne naprave (MKČN). S tem posegom se bo v prihodnje izvajalo kakovostnejše čiščenje komunalnih odpadnih voda, kar bo vplivalo na posledično manjše obremenjevanje okolja z neposrednimi izpusti odpadnih voda v okolje.

#### **Pomembna razlitja nevarnih tekočin**

Glede razlitij v zadnjem petletnem obdobju beležimo en sam res večji dogodek, ki se nanaša na razlitje nafte (goreče nafte). Dogodek se je zgodil ob hujši nesreči dveh tovornjakov, enega s tovorom nafte in drugega z gorljivim tovorom lesnih odpadkov. Ob trku je prišlo do izlitja nafte, požara in iztekanja nafte v najbližji zadrževalni bazen. Ker je sledila gasilska akcija gašenja požara, je bila v sklopu izlitja prisotna tudi sestavina za gašenje goreče nafte. Ves dogodek smo uspešno obvladovali in vse nevarne sestavine zadržali v najbližjem zadrževalnem bazenu. Sledilo je čiščenje vseh tangiranih površin. Dogodek smo uspešno obvladovali in ekoloških posledic večjih razsežnosti kljub zelo zahtevnemu dogodku ni bilo. Drugih večjih razlitij v zadnjem petletnem obdobju ne beležimo.

#### 1.5.6.12 Emisije hrupa<sup>81</sup>

DARS izvaja protihrupno zaščito s hrupom preobremenjenih območij zaradi prometa že od leta 1988. Od takrat pa do konca leta 2023 je bilo izvedenih 185 km protihrupnih ograj.

DARS je v letih 2018/2019 v sodelovanju z zunanjimi pogodbenimi sodelavci izvedel obratovalni monitoring hrupa za omrežje cest v upravljanju DARS. V okviru tega projekta so bile na podlagi modelnega izračuna hrupa z upoštevanjem prometnih obremenitev iz leta 2016 določene obremenitve fasad stavb s hrupom, in sicer za vse stavbe z varovanimi prostori in stavbe s potencialno varovanimi prostori ob vseh odsekih AC in HC, ki so v našem upravljanju. Sočasno z izvedbo obratovalnega monitoringa je potekala priprava Strokovnih podlag za operativni program varstva pred hrupom (SP OP Hrup) na preobremenjenih območjih. V dokumentu so za potrebe načrtovanja ukrepov zaščite pred hrupom obravnavana obstoječa območja pozidave, na katerih je treba izvesti ukrepe, in sicer z opredelitvijo prioritet in ključne usmeritve za načrtovanje protihrupnih ukrepov z namenom, da bodo ukrepi kar najučinkovitejši glede na vložena sredstva in tudi čim sprejemljivejši.

Prioritetna območja so bila vključena v Prioritetni program ukrepov na cestni infrastrukturi za obdobje 2024–2026. Skladno z načrtom prioritetnih območij za sanacijo hrupa je DARS že leta 2020 začel z naročili študij hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov za posamezna območja ob avtocestnem omrežju.

Za potrebe priprave nabora ukrepov, ki bodo vključeni v revizijo Operativnega programa varstva pred hrupom, je DARS poleg Strokovnih podlag za OP Hrup z namenom zmanjšanja obremenitev okolja s hrupom v sodelovanju z zunanjim pogodbenim sodelavcem pripravil Strokovne podlage za obnovo PHO in SP. V dokumentu so obravnavani obstoječi protihrupni ukrepi, ki glede na trenutne obremenitve s hrupom niso zadostni, zato dokument predlaga tri vrste ukrepov (obnova, nadgradnja, obnova in nadgradnja). Z izvedbo predlaganih ukrepov se pričakuje, da bo obstoječa protihrupna zaščita zagotavljala zadostno zaščito pred hrupom na preobremenjenih območjih. V dokumentu obravnavana območja z obstoječo zaščito, na kateri so načrtovani ukrepi, so poleg prioritetnih območij ravno tako vključena v revidiranem Operativnem programu varstva pred hrupom, ki je bil sprejet jeseni 2022. Dokument z namenom izboljšanja kakovosti življenja ljudi na poselitvenih območjih ob cestah v upravljanju DARS v prvi prioriteti za odpravo čezmernih obremenitev s hrupom vključuje 26 odsekov AC v dolžini 149 km, v razširjenem prioritetnem predlogu pa je še 13 odsekov AC dolžine 66 km. V dokumentu je v drugi prioriteti med ostalimi odseki, na katerih je ugotovljeno preseganje mejnih vrednosti, vključenih še 26 odsekov AC skupne dolžine 205 km.

Poleti 2023 smo začeli z izvedbo novega obratovalnega monitoringa hrupa. Pridobljeni rezultati bodo podlaga za načrtovanje ukrepov zaščite pred hrupom v prihodnje. Na podlagi potrjenega Operativnega programa bo DARS pristopil k realizaciji predvidenih ukrepov za zmanjševanje obremenitev okolja s hrupom ob cestah v upravljanju DARS.

DARS v okviru nekaterih obnov odsekov od leta 2015 izvaja testna polja z različnimi asfaltnimi plastmi, s katerimi poskuša doseči zmanjšanje hrupa na izvoru samem.

---

<sup>81</sup> GRI GS 2-16, 2-25, 3-3, 413-1, 413-2.

## Sliki 64 in 65: 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 Prioritetni program ukrepov na cestni infrastrukturi za obdobje 2024–2026. 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 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 2023 prejeli 82 pritožb. Pritožbe so bile obravnavane in obvladovane.

Leta 2023 smo ob obstoječem AC omrežju na podlagi izvedbenega načrta izvedli obnovo ali obnovo in nadgradnjo 15 protihrupnih ograj skupne dolžine 5847,4 m in 16.784,5 m<sup>2</sup> površine:

- AC Fram–Slovenska Bistrica: ena protihrupna ograja dolžine 110 m,
- AC Ljubljana (Zadobrova–Zaloška), Ljubljana (Zaloška–Litijska) in Ljubljana (Litijska–Malence): sedem protihrupnih ograj dolžine 2.227 m,
- AC Blagovica–Krtina: dve protihrupni ograji dolžine 414 m,
- HC Ajdovščina–Selo in Selo–Vogrsko: dve protihrupni ograji dolžine 144 m,
- HC Pesnica–Maribor: ena protihrupna ograja dolžine 2.336 m,
- AC Hrušica–Lipce: ena protihrupna ograja dolžine 378 m,
- v sklopu rekonstrukcije odseka HC Ljubljana (Šmartinska–Tomačevo) se je v srednjem ločilnem pasu izvedla protihrupna ograja v dolžini 990 m.

Protihrupne ograje so bile obnovljene predvsem v obstoječih gabaritih. Na območjih, kjer je bilo na podlagi rezultatov obratovalnega monitoringa ugotovljeno, da je obstoječa zaščita nezadostna, pa se je izvedla nadgradnja oziroma podaljšanje protihrupnih ograj.

### I.5.6.13 Ravnanje z odpadki<sup>82</sup>

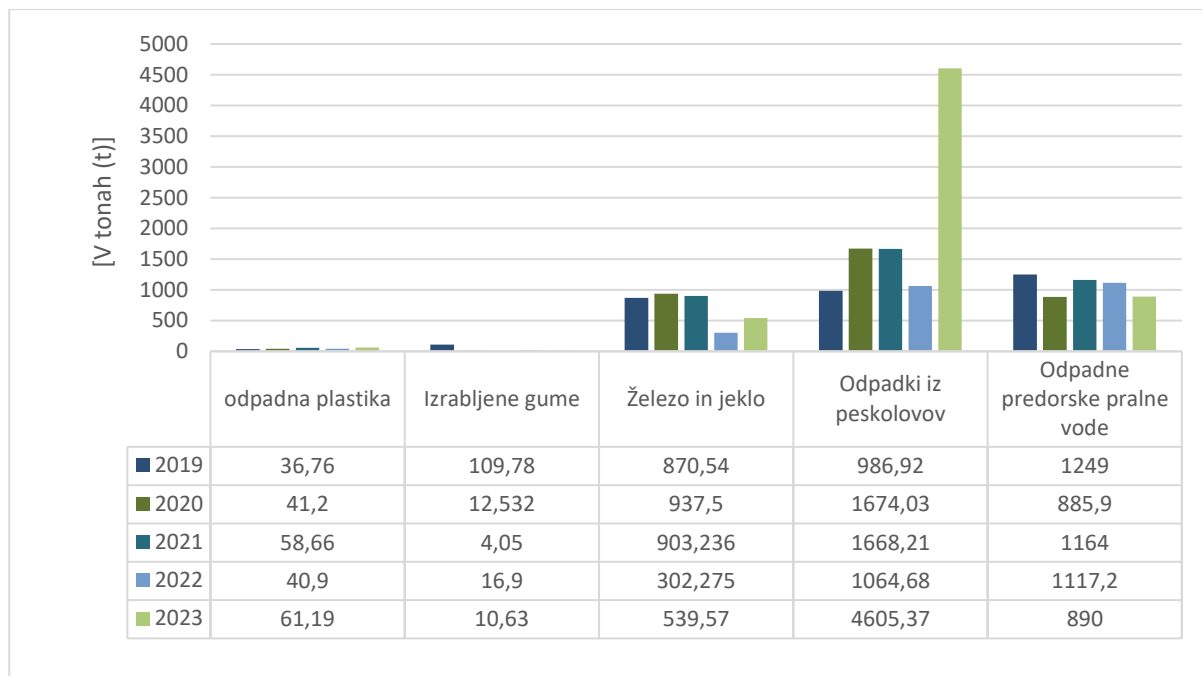
Družba DARS je v letu 2023 nadaljevala in nadgrajevala politiko varovanja okolja s poudarkom na kontroliranem ravnanju z odpadki, kot ga narekuje veljavna zakonodaja. Tako so bile dejavnosti še naprej usmerjene v pravilno ravnanje z odpadki z njihovim doslednim ločevanjem že na samem izvoru. Nadaljevali 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 2023 podobno kot v letih pred tem zbranih največ gradbenih odpadkov, ki nastanejo pri investicijskih delih celovite obnove posameznih

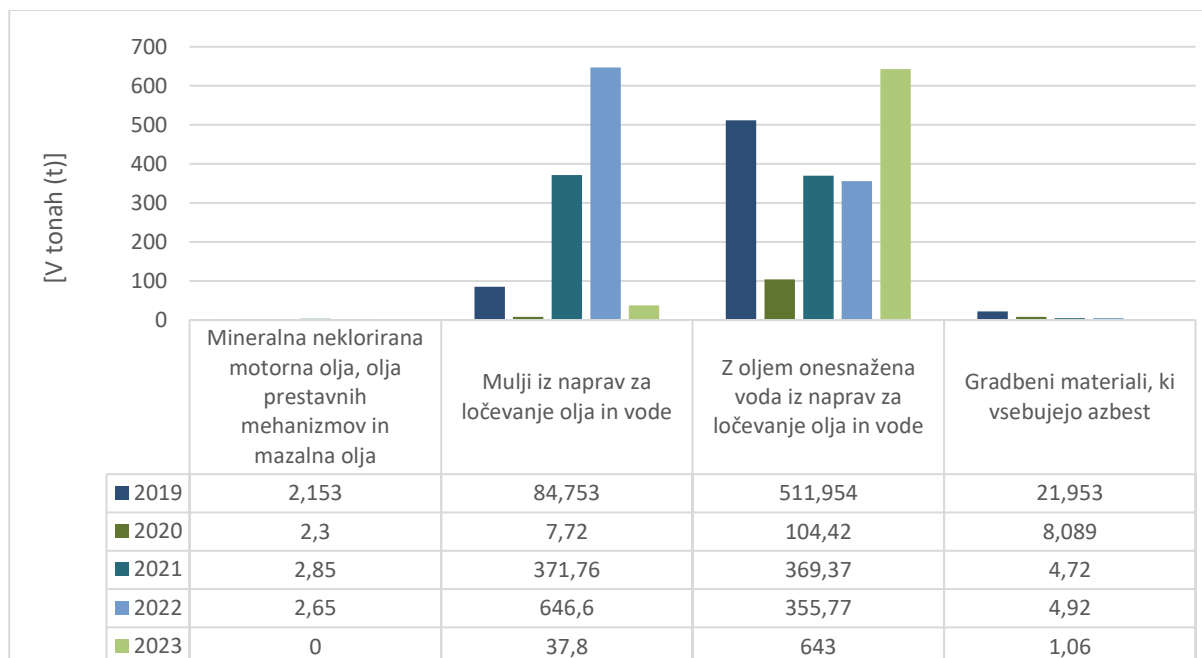
<sup>82</sup> GRI GS 3-3, 306-1, 306-2, 306-3, 306-4, 306-5.

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.

**Slika 66: Količina predanih nenevarnih odpadkov v obdobju 2019–2023**



**Slika 67: Količina predanih nevarnih odpadkov v obdobju 2019–2023**



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. Vsi zgrajeni odcejalniki se že koristno uporabljajo, posledično pa narašča tudi količina odpadnega peska iz peskolovov, ki ga do izgradnje le-teh ni bilo mogoče odlagati. Povečane količine odpadnega peska iz peskolovov je v letu 2023 zaznati tudi

zaradi intenzivnega čiščenja zadrževalnih bazenov ob avtocesti, ki vrsto predhodnih let niso bili očiščeni, saj ni bila dorečena tehnologija ravnanja z odpadki, ki nastanejo v procesu čiščenja zadrževalnih bazenov.

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 oziroma zbiralcu posamezne vrste odpadka. Zadnja popolnitev zabojnikov za različne vrste odpadkov je bila izvedena v prvi polovici leta 2023. Na ravni družbe vodimo elektronsko evidenco o ravnanju z odpadki, ki jo upravlja ARSO (IS Odpadki). Vsako leto do predpisanega termina pripravimo poročilo o ravnanju z odpadki za preteklo leto. Družba razpolaga z načrtom gospodarjenja z odpadki, ki je bil v letu 2023 v celoti noveliran in posodobljen na zadnje stanje odpadkov v družbi DARS.

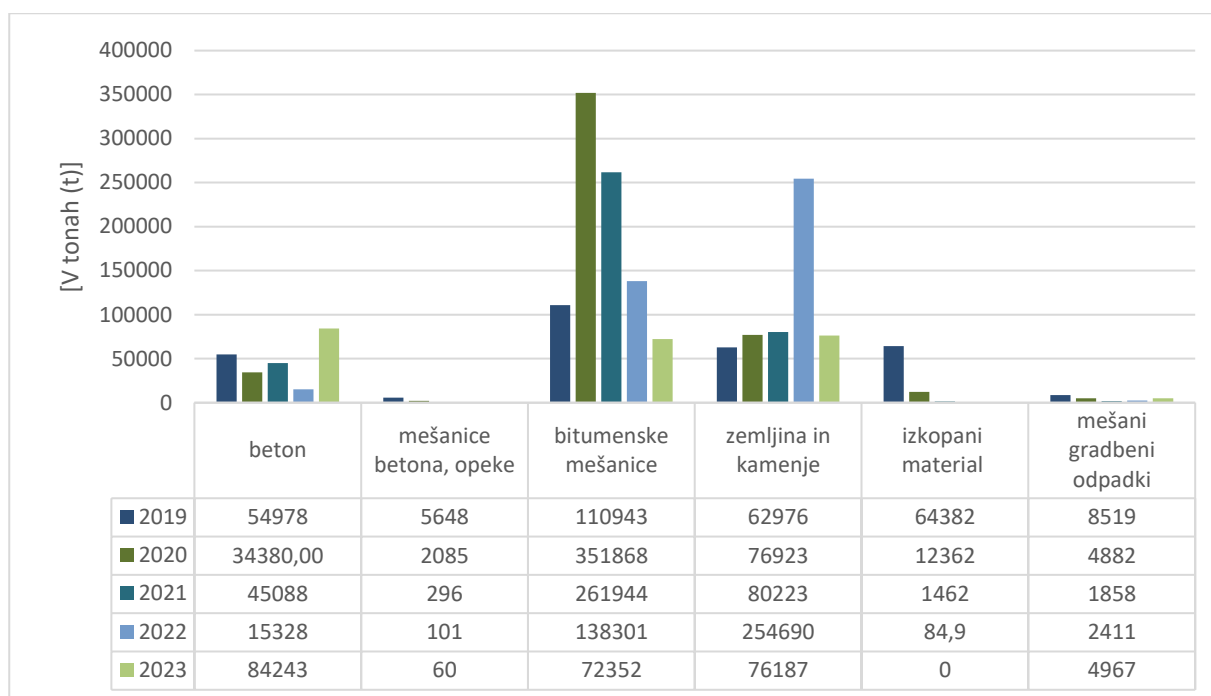
Največ raznovrstnih nevarnih in nenevarnih odpadkov nastaja pri izvajanju vzdrževanja avtocest. Tako se z različnimi ukrepi še naprej trudimo za dosledno izvajanje ločevanja odpadkov, posledično pa beležimo rast količin posameznih vrst zbranih odpadkov (npr. z izgradnjo odcejalnikov v preteklih letih še vedno beležimo 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. V letu 2023 smo tako prek izvedenega javnega naročila pridobili pogodbene prevzemnike odpadkov za odpadni les, za nekatere odpadke pod številko 16 (nenevarne in nevarne), ki načeloma nastajajo v dogodkih raznovrstnih nesreč in jih ni mogoče uvrstiti med druge odpadke, za odpadno železo in odpadni aluminij in za gradbene odpadke, s katerimi se srečujemo v procesu vzdrževanja avtocest.

Na področju vzdrževanja se stalno srečujemo tudi s problematiko črnih odlagališč, ki se načeloma pojavljajo na parcelah družbe DARS zunaj območja avtocestnih površin, kjer stalni nadzor ni mogoč (površine za protihrupnimi ograjami in površine za zunanjo varovalno avtocestno ograjo, dostopne poti do objektov zunaj avtocestne varovalne ograje ipd.). Največkrat se srečujemo s črnimi odlagališči gradbenih odpadkov, beležimo pa tudi posamezna črna odlagališča različnih komunalnih in drugih odpadkov. Ker je povzročitelj, ki je odložil tovrstne odpadke, težko ali skoraj nemogoče najti, je za odstranitev posameznih črnih odlagališč z inšpekcijsko odločbo odgovoren lastnik zemljišča. Pri večjih količinah odloženih odpadkov to pomeni tudi znaten finančni strošek. Manjša črna odlagališča saniramo z lastnimi kapacitetami, tako zbrane odpadke sortiramo v smislu ločenega zbiranja odpadkov in predamo pogodbenim prevzemnikom odpadkov. Črna odlagališča večjih razsežnosti, ki jih z lastnimi kapacitetami ni možno sanirati, pa saniramo preko pogodbenih izvajalcev del. Tako smo na podlagi inšpekcijske odločbe v zadnji tretjini leta 2023 pristopili k sanaciji večjega črnega odlagališča na lokaciji avtocestne baze Ljubljana na območju Barja. Sanacijska dela so bila v večini izvedena do konca leta 2023, v prvi polovici leta 2024, ko bodo to naravovarstveni pogoji dovoljevali, pa se bo izvedlo še zaključna dela ureditve terena.

### **Ravnanje z gradbenimi odpadki**

DARS pri izvajanju investicij nastopa tudi kot povzročitelj gradbenih odpadkov. Glede na zakonsko urejenost tega področja je DARS 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 itd.). Z razpisom za izvedbo del je izvajalec zavezan k ustreznemu ravnanju z gradbenimi odpadki. V ta namen izvajalcu ob začetku gradnje izdamo pooblastilo za oddajo gradbenih odpadkov pooblaščenemu prevzemniku oziroma obdelovalcu gradbenih odpadkov.

Slika 68: Količina predanih gradbenih odpadkov v obdobju 2019–2023 (po vrstah in načinu odstranjevanja)



#### I.5.6.14 Ponovna uporaba gradbenih odpadkov<sup>83</sup>

Družba DARS si prizadeva, da se nastali gradbeni odpadki v čim večji meri ponovno uporabijo pri izvedbi del, če so materiali ustrezni glede na zahteve projekta. Tako je nekaj projektov že vsebovalo reciklažo na mestu samem (IN SITU) ali pa so se materiali uporabili v novih asfaltnih zmesih ali za izvedbo določenih drugih del pri gradnji (zasipi, bankine, itd.). V letu 2023 je bila na delu odseka Ivančna Gorica-Bič uporabljena enaka tehnologija izvedbe ojačitve voziščne konstrukcije na delu trase, kjer je bilo to opredeljeno s projektno dokumentacijo na podlagi predhodnih raziskav obstoječe voziščne konstrukcije. Opisani postopek omogoča, da se obstoječi material ohrani v največji možni meri, poleg tega pa se pri reciklaži uporabi tudi znaten del odvečnih odstranjenih materialov, če to omogočajo lastnosti materiala.

Na področju izdelave Tehničnih specifikacij za prometno infrastrukturo je bila v začetku leta 2020 že izdelana TSPI Reciklirani in ostali alternativni materiali. Zaradi sprejetja sprememb Uredbe o odpadkih je bila končna izdelava te smernice ustavljena, saj je s sprejetjem te uredbe močno omejena uporaba odpadkov za namen recikliranja. V letu 2022 je bila izdelana tehnična specifikacija za izvedbo stabiliziranih plasti voziščne konstrukcije, ki je stopila v veljavo v letu 2023.

Širšo ponovno uporabo asfaltnega rezkanca je v preteklih letih onemogočala tudi tehnična regulativa, saj je bila ponovna uporaba rezkanca dovoljena le v nosilnih asfaltnih plasteh. Na podlagi predhodno izvedenih testnih polj je DARS na SIST podal predlog za dopolnitev slovenskega standarda SIST 1038, ki je bil na podlagi te pobude v maju 2022 dopolnjen v točki 4.4 Ponovno uporabljen asfalt (asfaltni granulati). Spremeni se besedilo točke 4.4, in sicer se pravilno glasi: »Ponovna uporaba asfalta (asfaltnega granulata) je dovoljena za vse asfaltno zmesi, vendar ne za obrabne plasti razredov A1 in A2. Ovrednotenje veziva v rezultirajoči bituminizirani zmesi temelji na točki zmehčišča.«

Prilagoditev tehnične regulative je osnova za aktivnosti pri načrtovanju in izvedbi asfaltnih zmesi z rezkancem. Izkušnje iz preteklih let so namreč pokazale, da gre v tehnološkem smislu za zahtevno tehnično prilagoditev receptur asfaltnih zmesi, saj morajo namreč dosegati enako kakovost kot klasične asfaltno zmesi, ki so načrtovane in proizvedene z novimi vhodnimi materiali. Za vsako novo recepturo asfaltno zmesi je treba izvesti predpisane predhodne raziskave in preizkuse ter izvesti postopek certificiranja. Implementacija ponovne uporabe materialov poteka, vendar pa iz zgoraj naštetih razlogov poteka postopoma in bo širše uporabna šele v prihodnjem obdobju.

<sup>83</sup> GRI GS 3-3, 301-2, 306-2, 306-4.

Družba DARS je na področju recikliranja odpadkov zelo aktivno sodelovala tudi pri nastajanju Uredbe o zelenem javnem naročanju, ki je začela veljati v letu 2018. Glavno določilo v uredbi ureja, da se pri gradnji vozišča ceste reciklirani asfaltni granulati (rezkanec), ki je nastal ob prenovi te ceste ali je iz drugega vira, prioritarno uporabi za proizvodnjo novih bituminiziranih zmesi, podredno pa zlasti za plasti, stabilizirane s hidravličnim ali bitumenskim vezivom, za 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 skupnost<sup>84</sup>

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 *Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor*.

### I.5.7.2 Nagrade, zaveze in članstva

#### **Priznanja in nagrade**

Družba DARS je v letu 2023 prejela srebrno nagrado na Slovenskem oglaševalskem festivalu v letu 2023 za projekt alternativnega načina komuniciranja prometne varnosti na elektronskih tablah nad avtocesto.

Omenimo tudi, da je v preteklih letih osem-krat prejela letno priznanje za uglednega delodajalca, med drugim tudi za leto 2023.

---

<sup>84</sup> GRI GS 413-1.

### 1.5.7.3 Zaveze zunanjim pobudam

V družbi DARS 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 1.5.6.2 *Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor* in 1.5.6.3 *Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti*. Pobude, ki se nanašajo na hrup, in z njim povezani ukrepi so podrobneje opredeljeni v poglavju 1.5.6.12 *Emisije hrupa*.

### 1.5.7.4 Članstvo v združenjih<sup>85</sup>

Družba DARS aktivno sodeluje s sorodnimi podjetji v tujini in je včlanjena tudi v razne mednarodne organizacije. Najdejavnejša je v združenju evropskih avtocestnih koncesionarjev ASECAP. Podrobnejša predstavitev mednarodnega sodelovanja je opisana v nadaljevanju.

#### Mednarodno sodelovanje

Družba DARS že vrsto let sistematično gradi vedno boljše mednarodne povezave, k čemur jo zavezuje tudi vizija podjetja, ki je usmerjena v povezovanja na najrazličnejših področjih. V letu 2023 smo sodelovali na več mednarodnih dogodkih in s tem pripomogli tako k širši prepoznavnosti družbe kot tudi k pridobivanju informacij z najrazličnejših področij. Sodelovali smo na konferenci o cestninjenju v Bruslju, na dogodku o prometni varnosti v Salzburgu, na trajnostnem forumu na Dunaju, na dnevih ASECAP v Istanbulu, na konferenci svetovnega cestnega združenja PIARC v Pragi. Prisotni smo bili na simpoziju o upravljanju cestninskih in necestninskih cest in na finančni konferenci Euromoney, ki sta bila oba prav tako organizirana na Dunaju ter na rednih polletnih forumih baltsko-jadranskega in sredozemskega koridorja, ki sta potekala v Bruslju.

Prek sodelovanja v mednarodnem združenju ASECAP, v okviru katerega sodelujemo v posameznih odborih in delovnih skupinah s področja cestninjenja, trajnostnega poslovanja, prometne varnosti in pametne mobilnosti, sooblikujemo načrte dela združenja, hkrati pa sodelujemo tudi pri aktivnostih, povezanih s pripravo evropske zakonodaje s področja naše dejavnosti. Pomembno vlogo imamo pri zbiranju in analizi statističnih podatkov članov združenja ASECAP, kjer vodimo odbor za statistiko. V okviru ASECAP smo vpeti tudi v pripravo trajnostnega poročila. V združenju PIARC sodelujemo v tehničnih odborih Zimska služba in Financiranje, smo član platforme za vzpostavitev evropskega elektronskega cestninjenja (EFP - EETS Facilitation Platform), sodelujemo pa tudi pri delu organizacije upravljavcev državnih cest CEDR.

### 1.5.7.5 Sponzorstva in donacije<sup>86</sup>

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 in izboljšujemo.

Na področju družbene odgovornosti namenjamo posebno pozornost vsebinam, povezanim z varnostjo v prometu, izobraževanju in preventivnemu delovanju na cestah, ki jih upravljamo in vzdržujemo. 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. Pomagamo pa tudi gasilskim društvom in drugim, ki intervenirajo ob izrednih dogodkih na avtocestnem sistemu v našem upravljanju.

Gibanje obsega finančnih sredstev za sponzorstva (sponzorstva skladno s priporočili Slovenskega državnega holdinga izvajamo le izjemoma in jih kot odstopanja od priporočil navedemo v poslovnem poročilu družbe) in donacije družbe DARS za zadnjih pet let je razvidno iz tabele 27. Za leto 2023 smo izplačali sredstva za donacije in sponzorstva v okviru sklenitve 70 donatorskih in dveh sponzorskih pogodb. Prosilcem smo namenili tudi 12 materialnih donacij.

Družba DARS je kot družbeno odgovorno podjetje finančno pomagala tudi pri odpravljanju posledic poplav, ki so v začetku avgusta 2023 v večjem delu Slovenije povzročile katastrofalno razdejanje. Fundaciji Radia 1 – Preprosto blizu smo v okviru dobrodelne nogometne tekme »Zvezde nogometa za žrtve poplav« donirali tretjino skupnega zneska,

---

<sup>85</sup> GRI GS 2-28.

<sup>86</sup> GRI GS 201-1, 413-1.

namenjenega donacijam in sponzorstvom v letu 2023. Fundacija je poskrbela, da bodo zbrana sredstva prišla v roke tistih, ki so pomoč najbolj potrebovali.

**Tabela 27: Sredstva za sponzorstva in donacije**

Finančna sredstva	2019	2020	2021	2022	2023
Sponzorstva	56.839	5.852	7.600	10.000	7.861
Donacije	140.501	108.240	104.719	169.940	273.014
SKUPAJ	197.339	114.092	112.319	179.940	280.875

## 1.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev<sup>87</sup>

Družba DARS je tudi v letu 2023 uspešno sodelovala z velikim številom dobaviteljev/izvajalcev (130) tako doma kot v tujini, medtem ko je bila glede na specifičnost poslovanja večina poslovnega sodelovanja skoncentrirana na dobavitelje/izvajalce iz Slovenije (vrednostno 97,7 %).

Kompleksne postopke javnega naročanja v družbi DARS, ki sodi med največje javne naročnike v Republiki Sloveniji, izvajajo usposobljeni zaposleni z dolgoletnimi izkušnjami z javnimi naročili, večinoma s pridobljeno dodatno kvalifikacijo »strokovnjak/strokovnjakinja za oddajo javnih naročil v Republiki Sloveniji« (izobraževanj za kvalifikacijo Uradni list RS ne izvaja več).

### 1.5.8.1 Merila za oddajo javnega naročila<sup>88</sup>

Družba DARS je pri naročanju blaga, storitev in gradenj zavezana 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, in sicer 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

<sup>87</sup> GRI GS 2-6, 3-3, 204-1.

<sup>88</sup> GRI GS 3-3, 308-2.



opredelijo z določitvijo razpona z ustrezno največjo razliko. Kadar uteži ni mogoče navesti zaradi objektivnih razlogov, naročnik navede merila v padajočem zaporedju po pomembnosti.

#### 1.5.8.2 Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina)<sup>89</sup>

Na portalu eJN<sup>90</sup>, 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 2023 je razvidno, da je 976 javnih naročnikov oddalo za 6.438.191.349,43 evra brez DDV javnih naročil. Skupno število objavljenih javnih naročil v Republiki Sloveniji v letu 2023 je bilo 7.207. Okoljski vidik je bil upoštevan pri 1.452 oziroma 20,15 % objavljenih naročil.

**Tabela 28: Javni naročniki z največjo vrednostjo oddanih javnih naročil v letu 2023**

Naročnik	V EUR (brez DDV)
MINISTRSTVO ZA OKOLJE, PODNEBJE IN ENERGIJO	645.330.192,12
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO, DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO	306.771.318,70
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO	274.294.006,56
KOROŠKA LEKARNA	273.509.776,60
2TDK, Družba za razvoj projekta, d.o.o.	212.952.120,01
UNIVERZITETNI KLINIČNI CENTER MARIBOR	211.090.845,06
SKUPNOST OBČIN SLOVENIJE	209.079.545,19
DRUŽBA ZA AVTOCESTE V REPUBLIKI SLOVENIJI D.D.	202.671.863,03
MESTNA OBČINA LJUBLJANA	176.788.863,88
ONKOLOŠKI INŠTITUT LJUBLJANA	166.619.275,09
<b>Skupaj</b>	<b>2.679.107.206,24</b>

Vrednost oddanih javnih naročil desetih največjih naročnikov predstavlja 41,61 % vseh oddanih javnih naročil.

Družba DARS je v obdobju od 1. 1. 2023 do 31. 12. 2023 oddala za 202.671.863,03 evra brez DDV naročil. Na portalu eNaročanje smo objavili 112 javnih naročil. Oddali smo 110 javnih naročil, in sicer 130 različnim ponudnikom.

**Tabela 29: Oddana naročila po predmetu naročila v letu 2023\***

Predmet naročila	V EUR (brez DDV)	Odstotek (%)	Oddanih naročil	Odstotek (%)
Gradnje	130.023.085,54	64,15	18	16,36
Storitve	54.475.158,33	26,88	63	57,27
Blago	18.173.619,16	8,97	29	26,37
<b>Skupna vsota</b>	<b>202.671.863,03</b>	<b>100,00</b>	<b>110</b>	<b>100,00</b>

\* Vir podatkov: <https://www.enarocanje.si/>.

**Tabela 30: Sedež oziroma lokacija ponudnikov v letu 2023**

Lokacija	Vrednost	Število ponudnikov	Število oddanih javnih naročil
SI	160.456.871,53	127	107
EU	42.214.991,50	3	3
Zunaj EU	0	0	0
<b>SKUPAJ</b>	<b>202.671.863,12</b>	<b>130</b>	<b>110</b>

Iz zgornje tabele je razvidno, da je bilo v letu 2023 ponudnikom s sedežem zunaj Republike Slovenije oddanih 2,7 % javnih naročil oziroma vrednostno 42.214.991,59 evra brez DDV.

<sup>89</sup> GRI GS 3-3, 308-1, 308-2, 414-1.

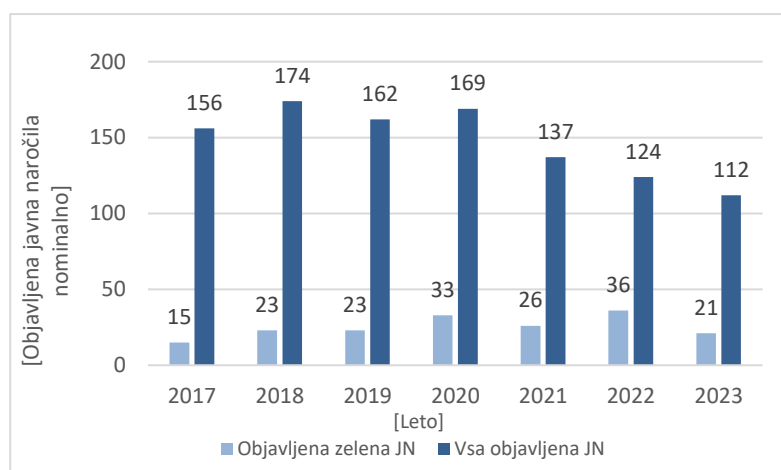
<sup>90</sup> Vir: <https://ejn.gov.si/statist>, <https://www.enarocanje.si/>.

**Tabela 31: Največji dobavitelji DARS po vrsti dobave gradenj, blaga in storitev v letu 2023**

<b>Dobavitelj (gradnje)</b>	<b>V EUR (brez DDV)</b>
Obnova vozne površine na AC A5 0813/0913 Turnišče-Razcep Dolga vas, 0814/0914 Dolga vas-Lendava, 0183 Razcep Dolga vas in na HC H7 0815/0915 A5-Dolga vas, 0817 Dolga vas-Rondo Dolga vas	18.221.585,28
Manjša vzdrževalna dela, sklop 2 (dela na območju AC baz Slovenske Konjice, Vransko, Maribor in Murska Sobota)	1.669.838,00
GRADBENA POGODBA o obnovi nadvoza VA0218 nad hitro cesto H3 odsek 0089/0689 Ljubljana Dunajska – Ljubljana Celovška, preko katerega poteka LG 211013 Dunajska cesta (DARS sofinancer)	1.349.977,50
Dobava in montaža silosa na izpostavi Dob	669.500,00
ZALIVANJE REG IN RAZPOK	645.000,00
<b>Dobavitelj (blago)</b>	<b>V EUR (brez DDV)</b>
DOBAVA LAHKIH TOVORNIH VOZIL Z NIZKIMI EMISIJAMI	2.534.900,00
Dobava in montaža jeklenih varnostnih ograj	2.472.351,21
Dobava zemeljskega plina 2023 – 2027 (okvirni sporazum)	2.000.000,00
Dobava vertikalne signalizacije	1.190.125,00
Shranjevalni sistem	1.108.943,58
<b>Dobavitelj (storitve)</b>	<b>V EUR (brez DDV)</b>
Svetovalne in inženirske storitve na področju investicij na obstoječih avtocestah in hitrih cestah, ki jih upravlja DARS	15.498.750,00
Izvedba zunanje kontrole kakovosti pri investicijah na obstoječih AC in HC, ki jih upravlja DARS, v letih 2023–2025	2.797.043,00
Strokovno svetovalne storitve s področja upravljanja in rednega vzdrževanja AC in HC v upravljanju DARS	1.698.120,00
Nadgradnja, vzdrževanje in podpora IS kašipot	1.396.410,00
Geološko-geotehnična spremljava v času gradnje predora Konovo na novi cestni povezavi od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug (2. odsek severnega dela 3. razvojne osi), Sklop H - Konovo	848.860,10

Okoljski vidik je bil upoštevan pri 21 oziroma 18,8 % objavljenih javnih naročil. V skladu z Uredbo o zelenem javnem naročanju je bilo zeleno javno naročanje v letu 2023 obvezno za 22 predmetov naših javnih naročil. Uredba ne določa več obveznih okoljskih zahtev, kot jih je poznala predhodna ureditev, temveč v 6. členu določa okoljske vidike, ki naj jih naročnik upošteva pri oddaji javnih naročil, in cilje, ki jih mora doseči v vsakem postopku javnega naročanja za predmete iz 4. člena Uredbe. V skladu z 8. členom Uredbe pa so pripravljene tudi novi primeri okoljskih zahtev in meril, ki jih lahko naročnik vključi v postopek javnega naročanja, da bi dosegel cilje iz drugega odstavka 6. člena Uredbe. 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.

**Slika 69: Vsa javna naročila in javna naročila z okoljskega vidika v obdobju 2017–2023**



## I.5.9 Komuniciranje<sup>91</sup>

### Strategija komuniciranja

Družba DARS ima izdelano komunikacijsko strategijo, ki sledi poslovni strategiji družbe. Krovna komunikacijska strategija dolgoročno krepi odnose z vsemi ključnimi deležniki oziroma javnostmi: uporabniki avtocestnega omrežja, mediji, zaposlenimi, odločevalci, poslovnimi partnerji, strokovnjaki in nevladnimi organizacijami ter širšim družbenim okoljem.

Družba pri izvajanju komunikacijskih aktivnosti sledi smernicam, ki bodo zagotovile izpolnjevanje komunikacijskih ciljev: proaktivnost, ažurnost, jasnost in transparentnost, oprijemljivost ter ustvarjanje partnerstev.

Spoštovanje notranjih pravil (Pravilnik o načinu dajanja informacij za medije DARS) 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; na tej osnovi se potem z javnostmi gradi čim bolj odprt odnos. Predvsem dobro interno sodelovanje vseh vpetih deležnikov zagotavlja, da je javno (zlasti medijsko) pojavljanje lahko učinkovito, po drugi strani se zmanjšuje tveganje napačnih razlagin nesporazumov v medijskih objavah.

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

Zavedamo se, da je prisotnost na družbenih omrežjih danes nujna za podjetje. Z aktivno uporabo Facebook strani družbe DARS »Vozimo pametno z DARS« in uporabniškega računa @DARS\_SI na omrežju X učinkovito dostopamo do širokega kroga uporabnikov avtocest. Na zanimiv način jih obveščamo o aktivnostih družbe DARS s področja gradnje in obnov, vzdrževanja, upravljanja ter cestninjenja avtocest in ozaveščamo o varnem obnašanju v cestnem prometu ter posledicah tveganega ravnanja. Na družbenih kanalih, od koder obiskovalce preusmerjamo tudi na našo spletno stran, smo tudi v letu 2023 zabeležili rast sledilcev, na Facebooku je njihovo število preseglo 62.000, na omrežju X pa 5000.

Družba DARS 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.

### 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 družbe DARS in SEOnetu se vsako leto objavlja finančni koledar z navedbo rokov vseh pomembnejših poslovnih objav in dogodkov.

---

<sup>91</sup> GRI GS 2-16, 3-3, 413-1, 417-1, 417-2.

## I.5.10 Taksonomija EU

### I.5.10.1 Uvodna pojasnila

V skladu z Uredbo (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembo Uredbe (EU) 2019/2088 (v nadaljevanju: Uredba o taksonomiji) in njenih prilog ter skladno z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2021/2178 z dne 6. julija 2021 o dopolnitvi Uredbe o taksonomiji, je družba DARS zavezana k objavi ključnih kazalnikov uspešnosti, ki izhajajo iz dejavnosti, povezanimi z gospodarskimi dejavnostmi, ki se lahko štejejo za trajnostne.

Prvi dve leti poročanja (za leti 2022 in 2023) predstavljata prehodno obdobje, v katerem naj bi družbe predvsem prilagodile svoje prakse in sisteme poročanja na način, da bodo lahko v nadaljevanju zagotavljale celovita razkritja v skladu z Uredbo o taksonomiji.

Klasifikacijski sistem - taksonomija EU - določa seznam gospodarskih dejavnosti, ki se na podlagi tehničnih meril lahko štejejo za trajnostne, in sicer v skladu s šestimi okoljskimi cilji EU:

- 1) blažitev podnebnih sprememb,
- 2) prilagajanje podnebnim spremembam,
- 3) trajnostna raba ter varstvo vodnih in morskih virov,
- 4) prehod na krožno gospodarstvo,
- 5) preprečevanje in nadzorovanje onesnaževanja,
- 6) varstvo in ohranjanje biotske raznovrstnosti in ekosistemov.

Za potrebe prvih dveh ciljev je bilo preučeni 13 gospodarskih sektorjev, ki so odgovorni za 93,5% neposrednih emisij toplogrednih plinov v EU ter gospodarskih dejavnosti v okviru teh sektorjev, ki so opredeljene v Prilogi I (blažitev podnebnih sprememb) in Prilogi II (prilagajanje podnebnim spremembam) Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/2139 z dne 4. junija 2021 o dopolnitvi Uredbe o taksonomiji (v nadaljevanju: Delegirana uredba o podnebnju). Za te prioritete sektorje in dejavnosti so bila na osnovi izvedenih analiz razvita tehnična merila za pregled. Delegirana uredba o podnebnju daje torej prednost sektorjem, ki lahko znatno prispevajo k blažitvi podnebnih sprememb. Družba DARS lahko prispeva k blažitvi podnebnih sprememb v zelo omejenem obsegu, seveda pa se mora podnebnim spremembam prilagajati.

Dne 21. novembra 2023 je bila v Uradnem listu EU objavljena Delegirana uredba Komisije (EU) 2023/2486 z dne 27. junija 2023 o dopolnitvi Uredbe o taksonomiji (v nadaljevanju: Delegirana uredba o okolju), v kateri so določena tehnična merila za pregled za preostale štiri okoljske cilje. Na osnovi analize navedene delegirane uredbe ugotavljamo, da ima družba DARS daleč največje izzive pri cilju *Prehod na krožno gospodarstvo*, zlasti pri gospodarskih dejavnostih 3.4. *Vzdrževanje cest in avtocest* in 3.5. *Uporaba betona v gradbenem inženirstvu*, o čemer bomo podrobno poročali prihodnje leto.

### I.5.10.2 Določitev dejavnosti, usklajenih s taksonomijo EU<sup>92</sup>

#### Splošno

Gospodarska dejavnost je sprejemljiva za taksonomijo, če je navedena oziroma opisana v delegiranih aktih, ki dopolnjujejo Uredbo o taksonomiji in izpolnjuje vsaj eno (katero koli) tehnično merilo za pregled, določeno v teh delegiranih aktih. Gospodarska dejavnost je usklajena s taksonomijo, če izpolnjuje vsa tehnična merila za pregled ter vse kriterije za nebitveno škodovanje, ki so opredeljeni v Prilogah I in II *Delegirane uredbe o podnebnju*, in se izvaja v skladu z minimalnimi zaščitnimi ukrepi glede človekovih in potrošniških pravic, boja proti korupciji in podkupovanju ter obdavčevanja in poštene konkurence.

Dejavnost družbe DARS, torej dejavnost prostorskega načrtovanja, umeščanja v prostor in pridobivanja zemljišč ter gradnje, upravljanja in vzdrževanja avtocest, ni navedena v Prilogi I *Delegirane uredbe o podnebnju*, zato ni sprejemljiva za taksonomijo z vidika blažitve podnebnih sprememb, zanj ni razvitih tehničnih meril in ne more biti usklajena s taksonomijo.

---

<sup>92</sup> GRI GS 201-2.

Podjetja, katerih dejavnosti sicer niso usklajene s taksonomijo, lahko vseeno razkrijejo kot usklajene s taksonomijo ustrezne naložbe v proizvode in storitve tistih proizvajalcev, ki so usklajeni s taksonomijo in bistveno prispevajo k blažitvi podnebnih sprememb.

Osnovna dejavnost družbe DARS je uvrščena med dejavnosti, povezane s prilagajanjem podnebnim spremembam in sicer v Prilogi II, točka 6.15. *Infrastruktura za omogočanje cestnega prevoza in javnega prevoza*. Gre za prilagoditveno dejavnost, ki izvaja rešitve, s katerimi ta dejavnost postane odporna proti podnebnim spremembam. Podnebna tveganja in nevarnosti so navedeni v Delegirani uredbi o podnebnju, Priloga II, *Dodatek A*.

V okviru okoljskega cilja prilagajanja podnebnim spremembam se med prihodke, sprejemljive za taksonomijo, štejejo le prihodki t. i. omogočitvenih dejavnosti. Gospodarska dejavnost 6.15. *Infrastruktura za omogočanje cestnega prevoza in javnega prevoza* ni uvrščena med omogočitvene dejavnosti, zato cestninski prihodki niso sprejemljivi za taksonomijo.

Za opredelitev dejavnosti pri naložbah (CapEx in OpEx), ki so usklajene s taksonomijo EU, je bil izveden temeljit pregled dejavnosti, tehničnih meril za pregled in kriterijev za nebstveno škodovanje v Prilogi I in Prilogi II *Delegirane uredbe o podnebnju*. Izveden je bil tudi celovit pregled pogodb, ki so se izvajale v letu 2023.

Glede na zahteve Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/2178 iz Priloge I, točka 1.2.2.1, pojasnjujemo naslednje:

- Pri vseh gospodarskih dejavnostih, o katerih poročamo v nadaljevanju, smo vsa tehnična merila za pregled iz Delegirane uredbe o podnebnju skrbno pregledali. Pri tem smo uporabili konservativni pristop in se pri poročanju omejili le na dejavnosti, usklajene s taksonomijo, ki v celoti izpolnjujejo tehnična merila za pregled.
- Dvojno štetje pri dodeljevanju vrednosti v števcu ključnih kazalnikov uspešnosti (CapEx in OpEx) ni bilo mogoče, ker smo izhajali iz pogodb, ki so se vse nanašale le na eno taksonomsko upravičeno dejavnost, pri posamezni pogodbi pa smo upoštevali le naložbe, ki v celoti izpolnjujejo tehnična merila za pregled.
- Sklice na povezane vrstične postavke v finančnih izkazih v zvezi z naložbami v osnovna sredstva in naložbami v obratna sredstva bomo vključili v poročilo za leto 2024, ko bo Trajnostno poročilo del Letnega poročila.

### **Blažitev podnebnih sprememb**

V preteklem letu je družba DARS nadaljevala s poslovnim najemom električnih osebnih vozil. Nakup, financiranje, najem ali zakup električnih vozil so skladni z dejavnostjo iz Priloge I, 6.5. *Prevoz z motornimi kolesi, osebnimi avtomobili in lahкими gospodarskimi vozili* ter s tehničnimi merili za pregled in s kriterijem za nebstveno škodovanje, zato so usklajeni s taksonomijo. Stroški poslovnega najema za 18 električnih vozil so v letu 2023 znašali 78.188 evrov, v letu 2022 pa so bili stroški najema za osem (8) električnih vozil 30.844 evrov.

V letu 2023 so se zaključevali projekti preureditve oziroma obnove nekaterih stavb, o katerih smo poročali za leto 2022. V stavbi nekdanje CP Dane je bila nameščena nova klimatska naprava, v CP Drnovo pa je bil nameščen nov ogrevalni sistem. Obe naložbi sta skladni z dejavnostjo iz Priloge I, 7.3. *Namestitev, vzdrževanje in popravilo energijsko učinkovite opreme* in v celoti ustrezata v tej točki navedenim tehničnim merilom za pregled in kriterijem za nebstveno škodovanje, zato sta usklajeni s taksonomijo. Vrednost obeh naložb je v letu 2023 znašala 6.064 evrov.

V okvir dejavnosti 7.3. *Namestitev, vzdrževanje in popravilo energijsko učinkovite opreme*, v skladu s tehničnimi merili za pregled, sodi tudi »(c) namestitev in zamenjava energijsko učinkovitih svetlobnih virov«. Družba DARS je v letu 2023 v pokritem vkopu Vipavski Križ izvedla zamenjavo celotne obstoječe razsvetljave z LED svetili, vrednost naložbe je znašala 623.869 evrov. Podpisana je bila tudi pogodba »Ureditev zunanje razsvetljave na območju AC in HC v RS, skladno z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja – 5. FAZA«, v okviru katere je bilo v letu 2023 obračunano 417.223 evrov. Obe naložbi v celoti ustrezata tehničnim merilom za pregled in kriterijem za nebstveno škodovanje, zato sta usklajeni s taksonomijo. Vrednost obeh naložb je v letu 2023 znašala 1.041.091 evrov.

Vrednost naložb v okviru dejavnosti 7.3. *Namestitev, vzdrževanje in popravilo energijsko učinkovite opreme*, usklajenih s taksonomijo, je v letu 2022 znašala 144.442 evrov, celoten znesek pa je bil namenjen preureditvi oziroma obnovi stavb.

V okviru dejavnosti 7.4. *Namestitev, vzdrževanje in popravilo polnilnih postaj za električna vozila v stavbah (in na parkirnih prostorih, povezanih s stavbami)* v letu 2023 ni bilo vlaganj, predvidena so v naslednjih letih. V letu 2022 je vrednost naložbe v sedem (7) električnih polnilnic, usklajene s taksonomijo, znašala 19.990 evrov.

### Prilaganje podnebnim spremembam

Družba DARS je že leta 2007 na omrežju AC in HC namestila 32 cestno vremenskih postaj (CVP), ki so bile povezane v Cestno-vremenskem informacijskem sistemu (CVIS), vremenski podatki pa so se pošiljali tudi Agenciji RS za okolje (ARSO). Od leta 2011 ARSO pošilja v CVIS vremenske napovedi, leta 2015 pa je bil vzpostavljen sistem za podporo odločanju pri vzdrževanju avtocest (MDSS – Maintenance Decision Support System). Celoten sistem CVP-CVIS-MDSS se redno nadgrajuje in med drugim za celotno omrežje AC in HC izvaja avtomatsko napoved stanja in temperature cestišča za 12 ur v naprej ter avtomatsko predlaga ukrepe za zimsko vzdrževanje. Obsežna baza podatkov iz CVP (vsaka meri do 10 različnih parametrov, na nekaterih lokacijah že več kot 15 let) bo v luči podnebnih sprememb, ki povzročajo vedno pogostejše ekstremne vremenske pojave, za družbo DARS vedno bolj pomembna za uspešno prilaganje podnebnim spremembam.

Menimo, da sistem CVP-CVIS-MDSS ustreza tako opisu dejavnosti iz Priloge II, 6.15. Infrastruktura za omogočanje cestnega prevoza in javnega prevoza, kot tudi tehničnim merilom glede bistvenega prispevka k prilaganju podnebnim spremembam in kriterijem za ne bistveno škodovanje, zato je usklajen s taksonomijo.

V letu 2023 je bila izvedena obnova 15 CVP, vrednost naložbe je znašala 686.300 evrov. V letu 2022 investicijskih vlaganj ni bilo.

Stroški za vzdrževanje celotnega sistema CVP-CVIS-MDSS so v letu 2023 znašali 192.128 evrov, v letu 2022 pa 199.582 evrov.

#### 1.5.10.3 Ključni kazalniki uspešnosti

Ključni kazalniki uspešnosti so izračunani na podlagi definicij v Prilogi I Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/2178.



### Delež prihodkov od proizvodov ali storitev, povezanih z gospodarskimi dejavnostmi, ki so usklajene s taksonomijo

Poslovni prihodki družbe DARS so v letu 2023 znašali 535.740.263 evrov. Družba DARS poleg cestninskih prihodkov, ki niso sprejemljivi za taksonomijo, pridobiva prihodke tudi iz drugih dejavnosti, vendar nobena od teh dejavnosti zaenkrat še ni niti sprejemljiva niti usklajena s taksonomijo. Delež prihodkov, usklajenih s taksonomijo, znaša torej 0,00 %, kar je prikazano v spodnji tabeli, ki je pripravljena v skladu s Prilogo II Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/2178.

Tabela 32: Delež prihodkov od proizvodov ali storitev, povezanih z gospodarskimi dejavnostmi, ki so usklajene s taksonomijo

1	2	3	4	Merila za bistven prispevek						Merila za nebitveno škodovanje						17	18	19	20	21
				5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16					
Gospodarske dejavnosti	Oznake	Vrednost naložb	Delež naložb	Blažitev podnebnih sprememb	Prilaganje podnebnim spremembam	Vodni in morski viri	Krožno gospodarstvo	Onesnaževanje	Biološka raznovrstnost in ekosistemi	Blažitev podnebnih sprememb	Prilaganje podnebnim spremembam	Vodni in morski viri	Krožno gospodarstvo	Onesnaževanje	Biološka raznovrstnost in ekosistemi	Minimalni zaščitni ukrepi	Delež naložb, usklajenih s taksonomijo leto N	Delež naložb, usklajenih s taksonomijo leto N-1	Kategorija (omogočena dejavnost)	Kategorija (prehodna dejavnost)
		v 1000 EUR	%	%	%	%	%	%	%	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	%	%	O	P
<b>A. DEJAVNOSTI, SPREJEMLJIVE ZA TAKSONOMIJO</b>																				
<b>A.1 Okoljsko trajnostne dejavnosti (usklajene s taksonomijo)</b>																				
Prihodki od okoljsko trajnostnih dejavnosti (usklajenih s taksonomijo) (A.1)		0	0,00														0,00	0,00		
A.2 Dejavnosti, ki so sprejemljive za taksonomijo, vendar niso okoljsko trajnostne (neusklajene s taksonomijo)																				
/																				
Prihodki od dejavnosti, ki so sprejemljive za taksonomijo, vendar niso okoljsko trajnostne (neusklajenih s taksonomijo) (A.2)		-	0,00														0,00	0,00		
Skupaj (A.1 + A.2)		0	0,00														0,00	0,00		
<b>B. DEJAVNOSTI, NESPREJEMLJIVE ZA TAKSONOMIJO</b>																				
Prihodki od dejavnosti, nesprejemljivih za taksonomijo (B)		535.740	100,00																	
Skupaj (A + B)		535.740	100,00																	

### Delež naložb v osnovna sredstva pri proizvodih ali storitvah, povezanih z gospodarskimi dejavnostmi, ki so usklajene s taksonomijo

Naložbe v osnovna sredstva družbe DARS, so v letu 2023 znašale 215.751.619 evrov in vključujejo pridobitve opredmetenih in neopredmetenih osnovnih sredstev, povečanje sredstev iz naslova sredstev v najemu ter ostale naložbe. Naložbe v osnovna sredstva v dejavnostih, ki so usklajene s taksonomijo, so znašale 1.733.455 evrov, kar predstavlja 0,80-odstotni delež. Vsa potrebna razkritja so prikazana v spodnji tabeli, ki je pripravljena v skladu s Prilogo II Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/2178.

Tabela 33: Delež naložb v osnovna sredstva pri proizvodih ali storitvah, povezanih z gospodarskimi dejavnostmi, ki so usklajene s taksonomijo

1	2	3	4	Merila za bistven prispevek						Merila za nebistveno škodovanje						17	Delež naložb, usklajenih s taksonomijo leto N	Delež naložb, usklajenih s taksonomijo leto N-1	20	21
				5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16					
Gospodarske dejavnosti	Oznake	Vrednost naložb	Delež naložb	Blazitev podnebnih sprememb	Prilaganje podnebnim spremembam	Vodni in morski viri	Krožno gospodarstvo	Onesnaževanje	Biološka raznovrstnost in ekosistemi	Blazitev podnebnih sprememb	Prilaganje podnebnim spremembam	Vodni in morski viri	Krožno gospodarstvo	Onesnaževanje	Biološka raznovrstnost in ekosistemi	Minimalni zaščitni ukrepi	2023	2022	Kategorija (omogočena dejavnost)	Kategorija (prehodna dejavnost)
		v 1000 EUR	%	%	%	%	%	%	%	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	%	%	O	P
<b>A. DEJAVNOSTI, SPREJEMLJIVE ZA TAKSONOMIJO</b>																				
<b>A.1 Okoljsko trajnostne dejavnosti (usklajene s taksonomijo)</b>																				
Infrastruktura za omogočanje cestnega prevoza (obnova 15 CVP)	M71.20	686,30	0,32		100					DA	DA						0,32	0,00		
Namestitev energijsko učinkovite opreme (preureditev štirih stavb)	F43, F43.22	6,06	0,00	100						DA	DA						0,00	0,10	O	
Namestitev energijsko učinkovite opreme (zamenjava obstoječih svetil z LED svetili)	F43, F43.21	1.041,09	0,48	100						DA	DA						0,48	0,00	O	
<b>Naložbe v osnovna sredstva pri okoljsko trajnostnih dejavnostih (usklajenih s taksonomijo) (A.1)</b>		<b>1.733,45</b>	<b>0,80</b>														<b>0,80</b>	<b>0,10</b>		
<b>A.2 Dejavnosti, ki so sprejemljive za taksonomijo, vendar niso okoljsko trajnostne (neusklajene s taksonomijo)</b>																				
/																				
Naložbe v osnovna sredstva pri dejavnostih, ki so sprejemljive za taksonomijo, vendar niso okoljsko trajnostne (neusklajenih s taksonomijo) (A.2)		-	0,00														0,00	0,00		
<b>Skupaj (A.1 + A.2)</b>		<b>1.733,45</b>	<b>0,80</b>														<b>0,80</b>	<b>0,10</b>		
<b>B. DEJAVNOSTI, NESPREJEMLJIVE ZA TAKSONOMIJO</b>																				
Naložbe v osnovna sredstva pri dejavnosti, nesprejemljivih za taksonomijo (B)		214.019	99,20																	
<b>Skupaj (A + B)</b>		<b>215.752</b>	<b>100,000</b>																	



### Delež naložb v obratna sredstva (OpEx) pri proizvodih ali storitvah, povezanih z gospodarskimi dejavnostmi, ki so usklajene s taksonomijo

Naložbe v obratna sredstva družbe DARS (OpEx v angleški verziji Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/2178), ki zajemajo celotne odhodke iz poslovanja, znižane za strošek amortizacije, so v letu 2023 znašale 142.122.711 evrov. Naložbe v obratna sredstva v dejavnostih, ki so usklajene s taksonomijo, so znašale 270.316 evrov, kar predstavlja 0,19-odstotni delež. Vsa potrebna razkritja so prikazana v spodnji tabeli, ki je pripravljena v skladu s Prilogo II Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/2178.

Tabela 34: Delež naložb v obratna sredstva (OpEx) pri proizvodih ali storitvah, povezanih z gospodarskimi dejavnostmi, ki so usklajene s taksonomijo

1	2	3	4	Merila za bistven prispevek						Merila za nebitveno škodovanje							18	19	20	21
				5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17				
Gospodarske dejavnosti	Oznake	Vrednost naložb	Delež naložb	Blazitev podnebnih sprememb	Prilaganje podnebnim spremembam	Vodni in morski viri	Krožno gospodarstvo	Onesnaževanje	Biološka raznovrstnost in ekosistemi	Blazitev podnebnih sprememb	Prilaganje podnebnim spremembam	Vodni in morski viri	Krožno gospodarstvo	Onesnaževanje	Biološka raznovrstnost in ekosistemi	Minimalni zaščitni ukrepi	2023	2022	Kategorija (omogočena dejavnost)	Kategorija (prehodna dejavnost)
		v 1000 EUR	%	%	%	%	%	%	%	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	%	%	O	P
<b>A. DEJAVNOSTI, SPREJEMLJIVE ZA TAKSONOMIJO</b>																				
<b>A.1 Okoljsko trajnostne dejavnosti (usklajene s taksonomijo)</b>																				
Prevoz z motornimi kolesi, osebnimi avtomobili in lahki gospodarski vozili	N77.11	78,19	0,06	100						DA	DA						0,06	0,02		
Infrastruktura za omogočanje cestnega prevoza in javnega prevoza	M71.20	192,13	0,14		100					DA	DA						0,14	0,16		
<b>Naložbe v obratna sredstva pri okoljsko trajnostnih dejavnostih (usklajenih s taksonomijo) (A.1)</b>		<b>270,32</b>	<b>0,19</b>														<b>0,19</b>	<b>0,18</b>		
<b>A.2 Dejavnosti, ki so sprejemljive za taksonomijo, vendar niso okoljsko trajnostne (neusklajene s taksonomijo)</b>																				
Naložbe v obratna sredstva pri dejavnostih, ki so sprejemljive za taksonomijo, vendar niso okoljsko trajnostne (neusklajenih s taksonomijo) (A.2)		-	0,00														0,00	0,00		
<b>Skupaj (A.1 + A.2)</b>		<b>270,32</b>	<b>0,19</b>														<b>0,19</b>	<b>0,18</b>		
<b>B. DEJAVNOSTI, NESPREJEMLJIVE ZA TAKSONOMIJO</b>																				
Naložbe v obratna sredstva pri dejavnostih, nesprejemljivih za taksonomijo (B)		141.852	99,81																	
<b>Skupaj (A + B)</b>		<b>142.123</b>	<b>100,000</b>																	

## I.5.11 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila<sup>93</sup>

*Odgovorna služba za vprašanja, ki se nanašajo na Trajnostno poročilo 2023:*

- Služba uprave za komuniciranje ([pr@dars.si](mailto:pr@dars.si))

*Odgovorne osebe za vsebino in podatke Trajnostnega poročila 2023:*

- **Koordinacija priprave Trajnostnega poročila, splošne in druge vsebine:**

Služba uprave za trajnostni razvoj, vodja

Služba uprave za trajnostni razvoj, pooblaščenec za sisteme vodenja

Služba uprave za kontroling, strokovna sodelavka

- **Investicije v NPIA od 1994 do 2023:**

Služba uprave za kontroling, vodja

Služba uprave za kontroling, specialist področja

- **Viri financiranja NPIA za obdobje 2000–2023:**

Služba za finance, samostojni strokovni sodelavec

**Komunikacijska orodja in načini vključevanja deležnikov ter izpostavljene teme:**

Služba uprave za komuniciranje, vodja

- **Upravljanje tveganj:**

Služba za finance, Oddelek za zavarovanja, vodja

- **Ekonomski poudarki iz poslovanja:**

Služba uprave za kontroling, vodja

Služba uprave za kontroling, specialist področja

- **Uporaba cestninskih cest, prihodki iz naslova cestninjenja, cestninski nadzor:**

Področje Cestninjenje, direktorica

Področje Cestninjenje, specialistka področja

- **Zadovoljstvo in odgovoren odnos do uporabnikov avtocest:**

Služba uprave za komuniciranje, vodja s sodelavci

- **Promet in skrb za varnost:**

Področje Upravljanje, direktor s sodelavci

- **Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov:**

Področje Upravljanje, direktor s sodelavci

- **Trajnostni odnosi z zaposlenimi:**

Služba za upravljanje kadrov, vodja

Služba za upravljanje kadrov, samostojna strokovna sodelavka

---

<sup>93</sup> GRI GS 2-2, 2-3.

- **Varnost in zdravje zaposlenih:**  
Služba za varnost in zdravje pri delu, vodja
- **Korporativna integriteta:**  
Služba uprave za skladnost poslovanje in integriteto, vodja
- **Različnost in enake možnosti:**  
Kabinet uprave, specialistka področja
- **Odgovornost do naravnega okolja – sistemsko upravljanje okolja in energije:**  
Služba uprave za trajnostni razvoj, pooblaščenec za sisteme vodenja  
Služba za energetiko, vodja
  - **Raba materialov:**  
Služba za obnove, vodja
  - **Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor ter vključenost v lokalno skupnost:**  
Služba za prostorsko načrtovanje, vodja
  - **Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti:**  
Služba za prostorsko načrtovanje, vodja
  - **Upravljanje energije:**  
Služba uprave za trajnostni razvoj, pooblaščenec za sisteme vodenja  
Služba za energetiko, vodja  
Služba za energetiko, strokovni sodelavec
  - **Gorivo za vozni park:**  
Tehnična služba, vodja p. p.  
Splošna služba, vodja  
Služba za energetiko, vodja
  - **Ogrevanje:**  
Področje Vzdrževanje, ACB Hrušica, vodja  
Služba za energetiko, vodja službe
  - **Svetlobno onesnaževanje:**  
Služba za podporo vodenja, vodja
  - **Spremljanje ogljičnega odtisa Obseg 1 in Obseg 2:**  
Služba uprave za trajnostni razvoj, pooblaščenec za sisteme vodenja
  - **Spremljanje ogljičnega odtisa Obseg 3:**  
Služba uprave za trajnostni razvoj, specialist področja
  - **Zmanjševanje porabe goriva uporabnikov AC za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe DarsGo:**  
Služba za tehnični nadzor in analizo delovanja EC, vodja
  - **Emisije v ozračje:**  
Služba za upravljanje cestne infrastrukture, samostojni strokovni sodelavec

- **Skrb za živali na vplivnem območju AC:**  
Področje Vzdrževanje, direktorica  
Tehnična služba, vodja p. p.
- **Vplivi posipnih materialov na okolje:**  
Področje Vzdrževanje, direktorica  
Tehnična služba, vodja p. p.
- **Varovanje voda:**  
Služba za upravljanje cestne infrastrukture, samostojni strokovni sodelavec  
Tehnična služba, specialistka področja
- **Emisije hrupa in ravnanje z odpadki:**  
Služba za upravljanje cestne infrastrukture, samostojni strokovni sodelavec  
Služba za obnove, vodja  
Služba uprave za trajnostni razvoj, specialist področja  
**Ravnanje z gradbenimi odpadki:**  
Služba za obnove, vodja  
Služba za upravljanje cestne infrastrukture, samostojni strokovni sodelavec  
Služba uprave za trajnostni razvoj, specialist področja
- **Vključenost v širšo družbo, sponzorstva in donacije, komuniciranje:**  
Služba uprave za komuniciranje, vodja s sodelavci
- **Mednarodno sodelovanje:**  
Služba uprave za mednarodno in medresorsko sodelovanje, vodja
- **Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev:**  
Služba uprave za nabavo, vodja
- **Taksonomija:**  
Služba uprave za trajnostni razvoj, specialist področja

## I.5.12 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe<sup>94</sup>

### **Nadzorni svet:**

- Mag. Andrej Šušteršič (predsednik)
- Metod Dragonja (namestnik predsednika do 15. 2. 2023)
- Janko Kramžar (namestnik predsednika od 17. 2. 2023)
- dr. Nevenka Hrovatin (članica)
- Anton Guzej (član)
- Sašo Rink (član od 16. 2. 2023)
- Tomaž Kuntarič (član od 16. 2. 2023)
- Nataša Ivančević (predstavnica zaposlenih)
- Martin Stožir (predstavnik zaposlenih)
- Branko Švigelj (predstavnik zaposlenih)

### **Sindikati železniškega transporta Slovenije, SE DARS:**

- Helena Črnač Tavčar, predsednica OO DARS Postojna, predsednica vseh štirih OO
- Božena Pergar, predsednica OO DARS Ljubljana
- Igor Kolar, predsednik OO DARS Tepanje
- Tomaž Dolanc, predsednik OO DARS Vzdrževanje

### **Sindikati delavcev prometa in zvez Slovenije –**

#### **Sindikati delavcev avtocest družbe DARS:**

- Mitja Stojnšek, predsednik predsedstva sindikatov delavcev avtocest
- Aleksander Dekleva, predsednik Sindikata delavcev primorske avtoceste
- Amir Mehadžić, predsednik Sindikata delavcev avtoceste A2
- Jože Fric, predsednik Sindikata delavcev štajerskih avtocest

### **Svet delavcev:**

- Martin Stožir, predsednik Sveta delavcev
- Nataša Ivančević, namestnica predsednika Sveta delavcev
- Maruša Mazovec
- Jernej Srebot
- Branko Švigelj
- Anton Grčman
- Boštjan Juhart
- David Marko
- Damir Lisić
- Darko Kodrič
- Marjan Božič
- Andrej Vidonja
- Saša Todorović
- Mateja Gerželj
- Igor Kolar

### **Uprava družbe:**

- mag. Valentin Hajdinjak (predsednik uprave do 6. 11. 2023)
- mag. David Skornšek (član uprave od 1. 1. 2023, predsednik uprave od 7. 11. 2023)
- mag. Andrej Ribič (član uprave od 1. 1. 2023)
- dr. Lidija Kegljevič Zagorc (članica uprave od 1. 1. 2023, do 7. 12. 2023)
- Rožle Podboršek (član/delavski direktor od 9. 5. 2019)

### **Komisija za obravnavo prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete:**

- 4 člani

### **Odbor za varovanje dostojanstva delavcev:**

- 5 članov

### **Odbor za varstvo pri delu, organiziran pri Svetu delavcev:**

- 7 članov

### **Odbor Družini prijazno podjetje:**

- 11 članov

<sup>94</sup> GRI GS 2-2, 2-9, 2-11, 2-13, 405-1.

# I.6 Izjava o zunanjem preverjanju Trajnostnega poročila<sup>95</sup>



## Izjava o preverjanju trajnostnega poročila

### Namen in obseg preveritve

Na zahtevo družbe DARS d. d., Ulica XIV. divizije 4, 3000 Celje, je Slovenski institut za kakovost in meroslovje, Ljubljana (SIQ) na osnovi v času preverjanja veljavnih standardov za trajnostno poročanje GRI Sustainability Reporting Standards (Global Reporting Initiative), opravil neodvisno preverjanje »Trajnostnega poročila 2023«, družbe DARS d. d. (trajnostno poročilo). Pobudo za preveritev trajnostnega poročila je družba DARS d. d. podala prostovoljno. Preverili smo, ali so navedbe v trajnostnem poročilu verodostojne in odražajo dejansko stanje na področju trajnostnega razvoja družbe DARS d. d.

### Omejitve

Trajnostno poročilo se nanaša na družbo DARS d. d. v okviru obsega in mej, kot so določeni v poglavju I.4. in posameznih razkritjih. Deležniki so pri analizi bistvenosti sodelovali preko rezultatov anketnega vprašalnika, pa tudi drugih vprašalnikov (npr. ugotavljanje zadovoljstva zaposlenih in zadovoljstva uporabnikov avtocest v Republiki Sloveniji). Na osnovi zbranih rezultatov so določili matriko bistvenosti in bistvene vsebine trajnostnega poročila, kar je opisano v celotnem poglavju I.4.4. Družba v Kazalu GRI (poglavje I.7) navaja morebitne opombe v poročanju. Ker je bilo dokončno oblikovanje trajnostnega poročila v času preveritve še v delu, smo v Kazalu GRI preverili pravilnost sklicev na poglavja, strani in tabele trajnostnega poročila, veljavnega v času preveritve.

### Metodologija preverjanja

V postopku preverjanja deležniki niso sodelovali, saj naročnik preverjanja tega ni naročil. Preverjanje je zajemalo pregled trajnostnega poročila, razgovor z odgovornimi predstavniki družbe ter vzorčno preverjanje dostopnih informacij vezanih na trajnostno poročilo. Podatkov in revidiranih računovodskih izkazih nismo preverjali.

### Odgovornost in neodvisnost

Vodstvo družbe DARS d. d. je odgovorno za informacije, predstavljene v trajnostnem 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 trajnostnem poročilu. Predstavniki SIQ so odgovorni za neodvisno preverjanje skladnosti trajnostnega poročila s standardi GRI in dejanskim stanjem. Pridobljeni dokazi so zadostni in ustrezni kot podlaga za pripravo te izjave o trajnostnem poročilu, ki je vključeno v trajnostno poročilo (poglavje I.6).

SIQ je strokovna, neodvisna in nepristranska institucija na področju preskušanja in certificiranja proizvodov, ocenjevanja sistemov vodenja, validacije in verifikacije okoljskih informacij, meroslovja in izobraževanja. Mednarodno veljavnost in visoko strokovno raven našega dela potrjujejo številne akreditacije in članstva v mednarodnih certifikacijskih shemah in združenjih. Preveritelj, ki je izvedel preverjanje je GRI pregledovalec in strokovnjak za trajnostni razvoj.

### Ugotovitve

Preveritelj je preveril upoštevanje zahtev standardov in načel poročanja ter obvezna razkritja, vključujoč GRI 1 osnove in kakovost poročila (Foundation 2021), GRI 2 splošna razkritja (General Disclosures 2021) ter GRI 3 določanje bistvenih vsebin, seznam bistvenih vsebin in upravljanje posamezne bistvene vsebine (Material Topics 2021). Trajnostni razvoj je sestavni del strategije družbe, ki izpostavlja uveljavitev različnih trajnostnih ciljev.

Družba DARS d. d. je v svojem trajnostnem poročilu v okviru analize pomembnosti določila 21 specifičnih standardnih področij. Razkriti pristopi vodstva in rezultati razkritij potrjujejo trajnostno naravnost družbe DARS d. d. Na podlagi ugotovitev izjavljamo, da so informacije, navedene v trajnostnem poročilu, verodostojne in odražajo trajnostno delovanje družbe DARS d. d. Ob upoštevanju navedenih omejitev ter metodologije preverjanja ugotavljamo, da »Trajnostno poročilo 2023« ustreza zahtevam standardov za trajnostno poročanje GRI Sustainability Reporting Standards. Vodstvo družbe DARS d. d. z odločitvijo o zunanjem neodvisnem preverjanju trajnostnega poročila poudarja pomen trajnostnega razvoja ter 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 Poročilo o preverjanju OSV 00655/2024.

Ana Margetič  
Ocenjevanje sistemov vodenja, SIQ

Ljubljana, 22. 5. 2024



Gregor Schoss  
Direktor SIQ

SIQ Ljubljana, Mašera Spasičeva 10, SI-1000 Ljubljana, Slovenija

<sup>95</sup> GRI GS 2-5.

## I.7 Kazalniki GRI

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) 2021. Uporabljen standard GRI 1, Foundation 2021. Niso bili uporabljeni sektorski standardi.

Družba DARS je poročala v skladu s standardi GRI za obdobje od 1. 1. 2023 do 31. 12. 2023.

Tabela 34: Kazalniki GRI

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
<b>GRI 2 Splošna standardna razkritja</b>				
<b>1. ORGANIZACIJA IN PRAKSE POROČANJA</b>				
2-1	Organizacijske podrobnosti	16	I.3 Predstavitev družbe DARS	
2-2	Subjekti vključeni v trajnostno poročanje	31 106 109	I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki I.5.11 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila I.5.12 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	Ni drugih subjektov, ki jih družba ne nadzoruje.  Trajnostno poročilo je pripravljeno v enakem časovnem obsegu kot finančno poročilo (januar-december 2023).
2-3	Obdobje poročanja, pogostost, kontakt	26 106	I.4.1 Trjnostno poročanje, I.5.11 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila	
2-4	Posodobljene navedbe informacij	76 81	I.5.6.4 Upravljanje energije, I.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa	Spremembe in razlogi pojasnjene v opombi pod tabelo 24 in opombi št. 73.
2-5	Zunanje preverjanje poročila	110	I.6 Izjava o zunanjem preverjanju Trajnostnega poročila	V proces preverjenja so vključene odgovorne osebe družbe DARS.
<b>2. DEJAVNOSTI IN DELAVCI</b>				
2-6	Dejavnosti, vrednostna veriga in drugi poslovni odnosi	16 31 95	I.3 Predstavitev družbe DARS I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev / izvajalcev	V letu 2023 ni bilo sprememb v vrednostni verigi glede na predhodno leto poročanja.
2-7	Zaposleni	21 58 59	I.4.6 Upravljanje tveganj I.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih, I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva	

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
2-8	Delavci, ki niso zaposleni	62, 64	I.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja	Delavce in dobavitelje bomo podrobneje analizirani v pripravi ESRS poročila.
<b>3. UPRAVLJANJE</b>				
2-9	Struktura in sestava organov upravljanja	20 31 70 109	I.3.4 Organizacijska struktura, I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki, I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih, I.5.12 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	Podrobnejša struktura je opredeljena v Letnem poročilu 2023 (»I. 4 Izjava o upravljanju družbe«).
2-10	Imenovanje in izbira najvišjega organa upravljanja	20	I.3.4 Organizacijska struktura	Podrobnejša sestava in imenovanje je opredeljena v Letnem poročilu 2023 (»I. 4 Izjava o upravljanju družbe«).
2-11	Predsednik najvišjega organa upravljanja	20 109	I.3.4 Organizacijska struktura, I.5.12 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	
2-12	Vloga najvišjega organa upravljanja pri nadzoru obvladovanja vplivov	10 27 32	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS, I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS, I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti	
2-13	Prenos odgovornosti za obvladovanje vplivov	20 37 38 39 49 109	I.3.4 Organizacijska struktura, I.4.5 Korporativna integriteta, I.4.6 Upravljanje tveganj, I.4.6.1 Integriteta in skladnost poslovanja, I.5.4.1 Upravljanje in vodenje prometa, I.5.12 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	Odgovornosti in dinamika spremljanja in določanja je opredeljena v internih aktih družbe.
2-14	Vloga najvišjega organa upravljanja pri poročanju o trajnostnem razvoju	12 17 26	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS, I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja, I.4.1 Trajnostno poročanje	
2-15	Navzkrižje interesov	39	I.4.7.2 Integriteta in skladnost poslovanja	Podatki opredeljeni v Letnem poročilu 2023 (»I. 4 Izjava o upravljanju družbe«).
2-16	Sporočanje kritičnih pomislekov	36 89 91	I.4.5 Korporativna integriteta I.5.6.12 Emisije hrupa I.5.9 Komuniciranje	
2-17	Kolektivno znanje najvišjega organa upravljanja	/		Podatki opredeljeni v Letnem poročilu 2023 (»I. 4 Izjava o upravljanju družbe«).
2-18	Ocena uspešnosti najvišjega organa upravljanja	/		Podatki opredeljeni v Letnem poročilu 2023 (»I. 4 Izjava o upravljanju družbe«).



Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
2-19	Politike prejemkov	/		Podatki opredeljeni v Letnem poročilu 2023 (»I. 4 Izjava o upravljanju družbe«).
2-20	Postopek za določitev prejemkov	/		Podatki opredeljeni v Letnem poročilu 2023 (»I. 4 Izjava o upravljanju družbe«).
2-21	Letno skupno nadomestilo	/		Podatki opredeljeni v Letnem poročilu 2023 (»I. 4 Izjava o upravljanju družbe«).
<b>4. STRATEGIJA, POLITIKE IN PRAKSE</b>				
2-22	Izjava o strategiji trajnostnega razvoja	8	I.1 Pismo predsednika uprave	
2-23	Zaveze politike	11 18 27 36	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS, I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja, I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja I.4.5 Korporativna integriteta	
2-24	Vključevanje zavez politik	11 18 27	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS, I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja, I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja	
2-25	Postopki za odpravo negativnih vplivov	36 38 46 70 72 89	I.4.5 Korporativna integriteta, I.4.6 Upravljanje tveganj, I.5.3 Promet in skrb za varnost, I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih, I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja I.5.6.12 Emisije hrupa	
2-26	Mehanizmi za iskanje nasvetov in izražanje pomislekov	10 36, 37 39	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS, I.4.5 Korporativna integriteta, I.4.6.1 Integriteta in skladnost poslovanja	
2-27	Skladnost z zakoni in predpisi	36, 37 38 56 57 66 72	I.4.5 Korporativna integriteta, I.4.6 Upravljanje tveganj, I.5.4.7 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje, I.5.4.8 Zasebnost strank, I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih, I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja	Inšpekcijskih postopkov je bilo v letu 2023 bistveno manj glede na leto 2022.  Izrečenih glob ni bilo.
2-28	Članska združenja	95	I.5.7.4 Članstvo v združenjih	

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
<b>5. VKLJUČENOST DELEŽNIKOV</b>				
2-29	Pristop k vključevanju deležnikov	31 32	I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki, I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti	
2-30	Kolektivne pogodbe	59 60	I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva, <b>Tabela 11</b>	
<b>GRI 3 Materialne teme</b>				
<b>1. RAZKRITJA POMEMBNIH TEM</b>				
3-1	Postopek za določitev materialnih tem	27 31 32	I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS, I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti	
3-2	Seznam bistvenih tem	17 27 32	I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja, I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS, I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti	
3-3	Upravljanje bistvenih tem	11 18 27	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS, I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja, I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja	Vse zahteve točke 3-3 v poročilu za leto 2023 niso izpolnjene v celoti in bodo upoštevane v Trajnostnem poročilu za leto 2024, skladno z zahtevami ESRS in matriko dvojne pomembnosti.
<b>GRI 201 Ekonomska uspešnost</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	40 42	I.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja I.5.2 Odgovoren odnos do kupcev in zadovoljstvo uporabnikov avtocest	
201-1	Ustvarjena in razdeljena neposredna ekonomska vrednost	40 41 95	I.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja, <b>Tabela 7,</b> I.5.7.5 Sponzorstva in donacije	
201-2	Finančne posledice ter druga tveganja in priložnosti zaradi podnebnih sprememb	100	I.5.10.2 Določitev dejavnosti, usklajenih s taksonomijo EU	O razkritju bomo v celoti poročali v Trajnostnem poročilu za leto 2024.
201-3	Obveznosti načrta z določenimi zasluzki in drugi pokojninski načrti	58 70	I.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih, I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih	Podatki opredeljeni v Letnem poročilu 2023 ( <i>»/ 4.2.5 Stroški dela«</i> ).
201-4	Finančna pomoč prejeta od države	16 54	I.3 Predstavitev družbe DARS, I.5.4.5 Izvajanje evropskih projektov	Poročamo o evropskih nepovratnih sredstvih. Ostala podrobna finančna sredstva so dostopna v Letnem poročilu 2023. Zahteva 4b ni relevantna.

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
<b>GRI 202 Prisotnost na trgu</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	58	I.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih	
202-1	Razmerje med najnižjo plačo v družbi in minimalno plačo v državi po spolu	58 58	I.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih <b>Tabela 9</b>	Zahteva 202-1 b ni relevantna.
202-2	Delež višjega vodstva, najetega iz lokalne skupnosti	/		Ni relevantno zaradi organiziranosti družbe.
<b>GRI 203 Posredni ekonomski vplivi</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	21	I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest	
203-1	Investicije v infrastrukturo in podporne storitve	21 25	I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest, I.3.6.1 Načrtovane investicije od leta 2023 do 2025	
203-2	Pomembni posredni ekonomski vplivi	21 27	I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest, I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja družbe DARS	
<b>GRI 204 Nabava/javno naročanje</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	16 96	I.3 Predstavitev družbe DARS, I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev	
204-1	Delež porabe pri lokalnih dobaviteljih	16 96	I.3 Predstavitev družbe DARS, I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev	
<b>GRI 205 Preprečevanje korupcije</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	36	I.4.5 Korporativna integriteta	
205-1	Poslovanja, ocenjena s koruptivnimi tveganji	36	I.4.5 Korporativna integriteta	
205-2	Komuniciranje in usposabljanje o protikorupcijski politiki in postopkih	36, 37	I.4.5 Korporativna integriteta	
205-3	Potrjeni primeri korupcije in sprejeti ukrepi	36, 37	I.4.5 Korporativna integriteta	
<b>GRI 301 Materiali</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	85 93	I.5.6.10 Vplivi posipnih materialov na okolje, I.5.6.14 Ponovna uporaba gradbenih odpadkov	
301-1	Poraba materialov po teži ali volumnu	85	I.5.6.10 Vplivi posipnih materialov na okolje	Poročamo o porabi posipnih materialov.

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
301-2	Poraba recikliranih vhodnih materialov	93	I.5.6.14 Ponovna uporaba gradbenih odpadkov	Poročanje v skladu z recikliranimi vhodnimi materiali bo v nadaljnjih poročilih (skladno z ESRS).
301-3	Predelani izdelki in njihovi embalažni materiali	/		Določeni vhodni materiali, ki so v embalažah, se vračajo dobaviteljem.
<b>GRI 302 Energija</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	25 76 80 83	I.3.7 Integrirani sistem vodenja I.5.6.4 Upravljanje energije, I.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje, I.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo	
302-1	Poraba energije znotraj organizacije	76, 79 80	I.5.6.4 Upravljanje energije, I.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje	Opuščeno poročanje 302-1, d (ni relevantno).
302-3	Energijska intenzivnost	76, 77	I.5.6.4 Upravljanje energije	
302-4	Zmanjševanje porabe energije	76 80 83	I.5.6.4 Upravljanje energije, I.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje, I.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo	Izhodiščno leto je določeno glede na energijsko izhodišče v skladu s standardom ISO 50001.
302-5	Zmanjševanje energetskih potreb izdelkov in storitev	76 80 83	I.5.6.4 Upravljanje energije, I.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje, I.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo	
<b>GRI 303 Voda in odpadna voda</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	87	I.5.6.11 Varovanje voda	
303-1	Interakcije z vodo kot skupnim virom	87	I.5.6.11 Varovanje voda	
303-2	Upravljanje vplivov, povezanih z izpusti vode	87	I.5.6.11 Varovanje voda	
303-3	Odvzem vode	87	I.5.6.11 Varovanje voda	Celoviti podatki bodo na voljo v Trajnostnem poročilu za leto 2024.
303-4	Izpust vode	87	I.5.6.11 Varovanje voda	Celoviti podatki bodo na voljo v Trajnostnem poročilu za leto 2024.

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
303-5	Poraba vode	87	I.5.6.11 Varovanje voda	Celoviti podatki bodo na voljo v Trajnostnem poročilu za leto 2024.
<b>GRI 304 Biotska raznovrstnost</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	74 84 85	I.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti, I.5.6.9 Skrb za živali na vplivnem območju AC I.5.6.10 Vplivi posipnih materialov na okolje	
304-1	Delovna območja v lasti, najemu ali upravljanju na zavarovanih območjih ali območjih z visoko biotsko raznovrstnostjo zunaj zavarovanih območij ali v njihovi bližini	74	I.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti	
304-2	Pomembni vplivi dejavnosti, izdelkov ali storitev na biotsko raznovrstnost	74 84 85	I.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti, I.5.6.9 Skrb za živali na vplivnem območju AC, I.5.6.10 Vplivi posipnih materialov na okolje	
304-3	Zaščiteni ali obnovljeni habitati	74 84	I.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti I.5.6.9 Skrb za živali na vplivnem območju AC	
304-4	Vrste z Rdečega seznama IUCN in vrste z nacionalnega ohranitvenega seznama s habitati na območjih, ki so prizadeta zaradi dejavnosti	/		Družba bo preučila relevantnost kazalnika.
<b>GRI 305 Emisije</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	4 76 81 83 83	Družbeni in okoljski odtis družbe DARS, I.5.6.4 Upravljanje energije, I.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa, I.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo, I.5.6.8 Emisije v ozračje	
305-1	Neposredne emisije toplogrednih plinov	4 81	Družbeni in okoljski odtis družbe DARS, I.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa	
305-2	Posredne energetske emisije toplogrednih plinov	4 81	Družbeni in okoljski odtis družbe DARS, I.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa	
305-3	Druge posredne emisije toplogrednih plinov	81 83	I.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa, I.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo	Družba bo za leto 2024 poročala o ogljičnem odtisu Obseg 3, ki se nanaša na uporabnikov AC in HC.
305-4	Intenzivnost emisij TGP	76, 79 81	I.5.6.4 Upravljanje energije, I.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa	

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
305-5	Zmanjševanje emisij toplogrednih plinov	76, 79	I.5.6.4 Upravljanje energije	
305-6	Emisije snovi, ki tanjšajo ozonski plašč	/		Upoštevamo samo pri izgubi hladilnih sredstev pri izračunu ogljični odtisa Obseg 1.
305-7	Dušikovi oksidi (NOx), žvepovi oksidi (SOx) in drugi pomembni izpusti v zrak	83 83	I.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo I.5.6.8 Emisije v ozračje	
<b>GRI 306 Odpadki</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	87 90 93	I.5.6.11 Varovanje voda I.5.6.13 Ravnanje z odpadki, I.5.6.14 Ponovna uporaba gradbenih odpadkov	
306-1	Nastajanje odpadkov in pomembni vplivi, povezani z odpadki	90	I.5.6.13 Ravnanje z odpadki	
306-2	Obvladovanje pomembnih vplivov, povezanih z odpadki	90 93	I.5.6.13 Ravnanje z odpadki I.5.6.14 Ponovna uporaba gradbenih odpadkov	Zahtevo točke b ima organizacija obvladovano z internimi akti.
306-3	Nastali odpadki	90	I.5.6.13 Ravnanje z odpadki	
306-4	Odpadki, ki se ne odlagajo	90 93	I.5.6.13 Ravnanje z odpadki I.5.6.14 Ponovna uporaba gradbenih odpadkov	O ponovni uporabi odpadkov ne poročamo. O recikliranju, kompostiranju, energetski predelavi, sežiganju odpadkov ne poročamo. Evidence odpadkov vodimo na osnovi evidenčnih listov.
306-5	Odpadki, namenjeni za odlaganje	90	I.5.6.13 Ravnanje z odpadki	O odlaganju odpadkov ne poročamo.
<b>GRI 308 Ocenjevanje dobaviteljev z vidika okolja</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	96 97	I.5.8.1 Merila za oddajo javnega naročila, I.5.8.2 Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina)	
308-1	Novi dobavitelji, ki so bili pregledani glede na okoljska merila	97	I.5.8.2 Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina)	Poročamo samo o izvedenih javnih naročilih, kjer je bil upoštevan okoljski vidik.
308-2	Negativni vplivi na okolje v dobavni verigi in ukrepi	96 97	I.5.8.1 Merila za oddajo javnega naročila, I.5.8.2 Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina)	Poročamo samo o izvedenih javnih naročilih, kjer je bil upoštevan okoljski vidik.
<b>GRI 401 Zaposlovanje</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	57 59 70	I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih	

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
401-1	Zaposlovanje in fluktuacija	59 61	I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva <b>Tabela 14, Tabela 15, Tabela 16</b>	
401-2	Ugodnosti, ki so predvidene za delavce, zaposlene s polnim delovnim časom, in niso predvidene za delavce, zaposlene za določen čas oziroma s krajšim delovnim časom	70	I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih	
401-3	Starševski dopust	59 60	I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva <b>Tabela 13</b>	
<b>GRI 403 Varnost in zdravje pri delu</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	66	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
403-1	Sistem zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu	66, 67	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	Družba izpolnjuje relevantno zakonodajo in zahteve standarda ISO 45001.
403-2	Identifikacija nevarnosti, ocenjevanje tveganj in raziskava nezgod	66, 68	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
403-3	Storitve medicine dela	66	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
403-4	Sodelovanje delavcev, svetovanje in komuniciranje o varnosti in zdravju pri delu	66	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
403-5	Usposabljanje delavcev za varno in zdravo delo	66, 67	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	Podatkov o številu opravljenih delovnih ur naših podizvajalcev in poškodbah njihovih delavcev pri delu še ne obvladujemo.
403-6	Promocija zdravja zaposlenih	66, 67	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
403-7	Preprečevanje in zmanjševanje vplivov na zdravje in varnost pri delu, ki so neposredno povezani s poslovnimi odnosi	66, 67	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
403-8	Delavci, zajeti v sistem upravljanja varnosti in zdravja pri delu	66, 67	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
403-9	Poškodbe pri delu	66, 68	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	Podatki opredeljeni v Letnem poročilu 2023 (»I.15.8.1 Oblikovanje varnega delovnega okolja«).
403-10	Poklicne bolezni	66, 69	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
<b>GRI 404 Usposabljanje in izobraževanje</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	59 62	I.5.5.2 Družba DARS je ugleden delodajalec I.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja	

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
404-1	Povprečno število izobraževanj na zaposlenega na leto	63 64	Tabela 18 Tabela 19	
404-2	Programi za nadgradnjo znanj zaposlenih in programi pomoči pri napredovanjih	62	I.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja	Ne poročamo po 404-2b.
404-3	Delež zaposlenih, ki prejema redne preglede uspešnosti in kariernega razvoja	57 59 62	I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi I.5.5.2 Družba DARS je ugleden delodajalec I.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja	Vsi zaposleni imajo možnost osebnega in kariernega razvoja.
<b>GRI 405 Raznolikost in enake možnosti</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	10 59 70	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS d.d., I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva, I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih	
405-1	Raznolikost organov upravljanja in zaposlenih	58 59, 62 70, 72 109	I.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih, I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva, I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih I.5.12 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	
405-2	Razmerje med osnovno plačo in osebnimi prejemki žensk in moških	/		
<b>GRI 406 Preprečevanje diskriminacije</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	10 36 70	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS d.d., I.4.5 Korporativna integriteta, I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih	
406-1	Primeri diskriminacije in sprejeti ukrepi	36 70, 71	I.4.5 Korporativna integriteta, I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih	
<b>GRI 413 Lokalne skupnosti</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	73	I.5.6.2 Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor	
413-1	Delovanje z vključevanjem lokalne skupnosti, presojo vplivov in razvojnimi programi	73, 74 89 93 95 99	I.5.6.2 Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor I.5.6.12 Emisije hrupa I.5.7.1 Vključenost v lokalno skupnost I.5.7.5 Sponzorstva in donacije I.5.9 Komuniciranje	Sodelovanje z lokalnimi skupnostmi pri umeščanju AC in HC v prostor. O drugih sodelovanjih z lokalnimi skupnostmi ne poročamo.



Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
413-2	Delovanja s pomembnimi dejanskimi in potencialnimi negativnimi vplivi na lokalne skupnosti	74 89	1.5.6.2 Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor 1.5.6.12 Emisije hrupa	
<b>GRI 416 Zdravje in varnost uporabnikov</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	49 56	1.5.4.1 Upravljanje in vodenje prometa, 1.5.4.7 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje	
416-1	Ocene vpliva izdelkov ali storitev na zdravje in varnost potrošnikov	46 49	1.5.2.3 Komuniciranje za večjo varnost v prometu 1.5.4.1 Upravljanje in vodenje prometa	O odstotku ne poročamo.
416-2	Primeri neskladnosti v zvezi z vplivi izdelkov ali storitev na varnost in zdravje	56	1.5.4.7 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje	Ni bilo ugotovljenih neskladnosti.
<b>GRI 417 Trženje in označevanje</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	44 56 99	1.5.2.2 Zadovoljstvo in odgovoren odnos do uporabnikov avtocest, 1.5.4.7 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje, 1.5.9 Komuniciranje	
417-1	Zahteve za informacije in označevanje izdelkov in storitev	44 56 99	1.5.2.2 Zadovoljstvo in odgovoren odnos do uporabnikov avtocest, 1.5.4.7 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje 1.5.9 Komuniciranje	
417-2	Primeri neskladnosti glede informacij in označevanja izdelkov in storitev	46 99	1.5.2.3 Komuniciranje za večjo varnost v prometu, 1.5.9 Komuniciranje	O primerih neskladnosti bomo poročali v Trajnostnem poročilu za leto 2024.
417-3	Število kršitev zaradi neskladnosti z regulativo in s kodeksi na področju trženjskega komuniciranja, vključno z oglaševanjem, promocijami in sponzorstvi, po vrstah kršitev in izidih postopkov	/	/	O primerih kršitev bomo poročali v Trajnostnem poročilu za leto 2024.
<b>GRI 418 Zasebnost strank</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	36 57	1.4.5 Korporativna integriteta, 1.5.4.8 Zasebnost strank	
418-1	Utemeljene pritožbe glede kršitev zasebnosti strank in glede izgube podatkov o strankah	36, 37 57	1.4.5 Korporativna integriteta, 1.5.4.8 Zasebnost strank	