

TRAJNOSTNO POROČILO  
**2018**



**DARS**

# DRUŽBENI ODTIS DRUŽBE DARS d. d.

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

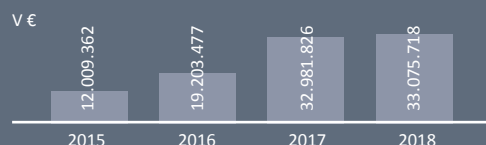
Sodelavke in sodelavci smo ponosni, da smo zaposleni v družbi DARS d.d., svoje delo opravljamo odgovorno in predano ter smo ogledalo družbe. Na ta način utrjujemo samospoštovanje in zaupanje vase, krepimo lojalnost ter povečujemo ugled družbe.

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

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

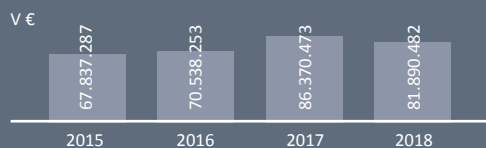
## Davek od dohodkov pravnih oseb

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



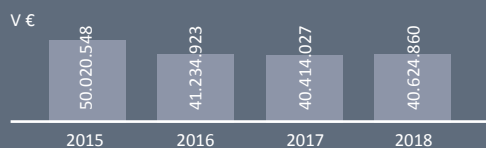
## DDV

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



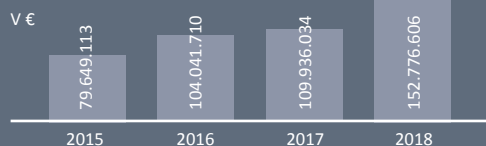
## Plačilo obresti

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



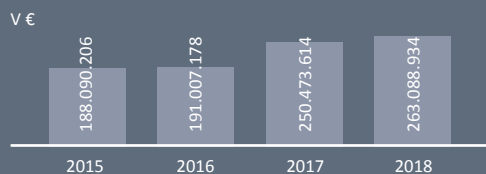
## Vlaganje v razvoj in obnavljanje avtocest

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



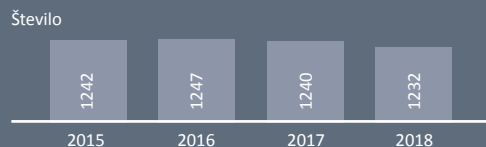
## Prihodki od cestnin – tovorni promet (in predor Karavnake)

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



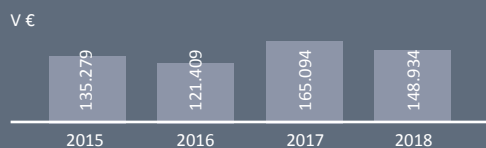
## Število zaposlenih

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



## Sponzorstva in donacije

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



# OKOLJSKI ODTIS DRUŽBE DARS d. d.

NAŠA ZAVEZA JE, DA V VSEH FAZAH DELOVANJA DELUJEMO OKOLJSKO ODGOVORNO IN NEPRESTANO ZMANJŠUJEMO ŠKODLJIVE VPLIVE NA OKOLJE.

Izvajanje evropskih projektov upravljanja, nadzora in vodenja prometa

- Vzpostavljane interoperabilnosti: projekt C-Roads
- Sistemi za nadzor in vodenje prometa ter izmenjava prometnih informacij: projekt Crocodile 2
- Polnilnice za električna vozila na celotnem avtocestnem križu: projekt Central European Green Corridors

DarsGo – ELEKTRONSKI CESTNINSKI SISTEM in učinki na zmanjšanje porabe goriv s strani uporabnikov AC in HC ter posledično zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> in drugih onesnaževal zraka (NO<sub>x</sub> in PM<sub>2.5</sub>) od uvedbe cestninskega sistema po 1. 4. 2018.

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

**Zmanjšanje porabe goriv uporabnikov AC in HC**  
2018: 115.000 MWh ali 414 TJ

**Zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub> uporabnikov AC in HC**  
2018: 29.986.000 kg CO<sub>2</sub>

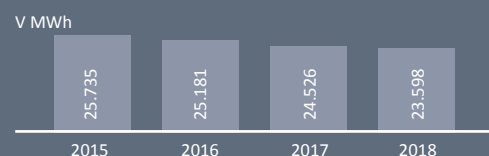
**Zmanjšanje izpustov NO<sub>x</sub> od goriv uporabnikov AC in HC**  
2018: 84.000 kg

**Zmanjšanje izpustov PM<sub>2.5</sub> uporabnikov AC in HC**  
2018: 1700 kg

## Poraba električne energije

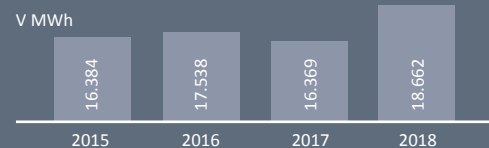
2015: 25.735 MWh  
2016: 25.181 MWh  
2017: 24.526 MWh  
2018: 23.598 MWh

Družba DARS d. d. se z letno porabo energije v letu 2018 uvršča med velike slovenske porabnike energije.



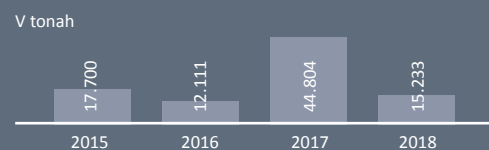
## Poraba goriv

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



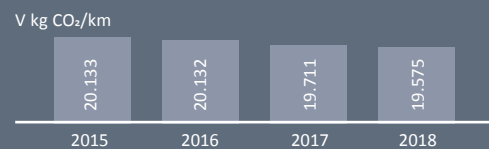
## Poraba posipnih materialov

2015/2016: 17.700 ton  
2016/2017: 21.111 ton  
2017/2018: 44.804 ton  
2018/2019: 15.233 ton



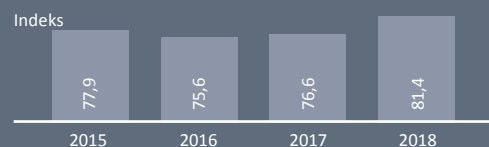
## Ogljični odtis

2015: 20.133 kg CO<sub>2</sub>/km  
2016: 20.132 kg CO<sub>2</sub>/km  
2017: 19.711 kg CO<sub>2</sub>/km  
2018: 19.575 kg CO<sub>2</sub>/km



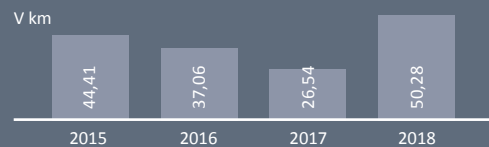
## Indeks zadovoljstva uporabnikov

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



## Dolžina obnovljenih smernih vozišč

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



ČE ŽELIMO VARNE AVTOCESTE, JIH MORAMO OBNAVLJATI.

# VSEBINA

<b>DRUŽBENI ODTIS DRUŽBE DARS D.D</b>	<b>2</b>
<b>OKOLJSKI ODTIS DRUŽBE DARS D.D</b>	<b>3</b>
<b>I.1 PISMO UPRAVE</b>	<b>6</b>
<b>I.2 IZJAVA O NEFINANČNEM POSLOVANJU DARS D. D.</b>	<b>8</b>
<b>I.3 PREDSTAVITEV DRUŽBE DARS D. D.</b>	<b>17</b>
I.3.1 Podatki o družbi	17
I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja	18
I.3.3 Dejavnosti družbe DARS d. d.	21
I.3.4 Organizacijska struktura	23
I.3.5 Avtoceste in hitre ceste v Republiki Sloveniji	24
I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest	25
I.3.7 Samoocena po modelu odličnosti EFQM	31
I.3.8 Integrirani sistem vodenja	31
<b>I.4 O POROČILU</b>	<b>33</b>
I.4.1 Trajnostno poročanje	33
I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS d. d.	33
I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki	38
I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti	39
I.4.5 Korporativna integriteta in skladnost poslovanja	42
I.4.6 Upravljanje tveganj	45
<b>I.5 POROČILO O USPEŠNOSTI</b>	<b>47</b>
I.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja	47
I.5.2 Marketing in odgovoren odnos do kupcev	50
I.5.3 Promet in skrb za varnost	61
I.5.4 Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov	67
I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi	86
I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja	98
I.5.7 Vključenost v širšo družbo	130
I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev	134
I.5.9 Komuniciranje	138
I.5.10 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila	140
I.5.11 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	142
<b>I.6 IZJAVA O ZUNANJEM PREVERJANJU TRAJNOSTNEGA POROČILA</b>	<b>144</b>
<b>I.7 KAZALNIKI GRI</b>	<b>145</b>

# KRATICE IN OKRAJŠAVE

<b>AC</b>	Avtocesta
<b>C-ROADS</b>	Mednarodni pilotni projekt uvajanja kooperativnih sistemov za prenos informacij v realnem času
<b>DARS d. d.</b>	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d.
<b>DarsGo</b>	Elektronski cestninski sistem v prostem prometnem toku za težka vozila z največjo dovoljeno maso nad 3.500 kg (ECS v PPT)
<b>DKOM</b>	Državna revizijska komisija za revizijo postopkov oddaje javnih naročil
<b>DPN</b>	Državni prostorski načrt
<b>DRSI</b>	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
<b>EBITDA</b>	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization (denarni tok iz poslovanja)
<b>EFQM</b>	Model poslovne odličnosti (European Foundation for Quality Management – Business Excellence model oziroma model PRSPO – Priznanje Republike Slovenije za poslovno odličnost)
<b>GRI GS</b>	Global Reporting Initiative Global Standards (mednarodni standardi trajnostnega poročanja)
<b>HC</b>	Hitra cesta
<b>ILO</b>	Konvencija ILO
<b>ITS</b>	Inteligentni transportni sistemi
<b>Koncesijska pogodba</b>	Koncesijska pogodba za upravljanje in vzdrževanje avtocest v Republiki Sloveniji
<b>MMP</b>	Mednarodni mejni prehod
<b>MOP</b>	Ministrstvo za okolje in prostor
<b>MZI</b>	Ministrstvo za infrastrukturo
<b>NDM</b>	Največja dovoljena masa
<b>NC</b>	Nadzorni center
<b>NPIA</b>	Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji
<b>PHO</b>	Protihrupne ograje
<b>PGD/PZI</b>	Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja/Projekt za izvedbo
<b>PIC</b>	Prometno-informacijski center za državne ceste
<b>PLDP</b>	Povprečni letni dnevni promet
<b>PPT</b>	Prosti prometni tok
<b>R3</b>	Motorna vozila z dvema ali tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kilogramov, in skupine vozil z dvema ali tremi osmi, pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3.500 kilogramov
<b>R4</b>	Motorna vozila z več kot tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kilogramov, in skupine vozil z več kot tremi osmi, pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3.500 kilogramov
<b>ROE</b>	Return on Equity (donosnost na kapital)
<b>RS</b>	Republika Slovenija
<b>SDG</b>	Cilji globalnega trajnostnega razvoja (Sustainable development Goals)
<b>SDH</b>	Slovenski državni holding, d. d.
<b>TEN-T</b>	TEN-T vseevropsko omrežje (Trans-European Transport Network)
<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>ZGD-1J</b>	Zakon o gospodarskih družbah-1 J (Uradni list RS, št. 15/2017 z dne 31. 3. 2017)
<b>ZJN</b>	Zakon o javnem naročanju
<b>ZPKROD</b>	Zakon o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti DARS d. d. iz naslova kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za refinanciranje obstoječega dolga DARS d. d.
<b>ZUJF</b>	Zakon o uravnoteženju javnih financ (Uradni list RS, št. 40/2012)

# I.1 PISMO UPRAVE

Spoštovani,

## PLANET ZEMLJA JE NAŠ DOM, SAMO TEGA IMAMO!

Trajnostno poročilo za leto 2018 daje vpogled v prizadevanja družbe DARS d.d. za uveljavitev trajnostnih ciljev na vseh področjih delovanja naše družbe.

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

Že v vlogi graditelja avtocestnega sistema je družba DARS d.d. nosila poslanstvo povezovanja: z evropskimi avtocestnimi omrežji je gospodarsko povezala Slovenijo in jo vpela v mednarodne tokove, ki so se z mnogimi okolju prijaznimi objekti odgovorno povezali v naravno okolje. Z izgradnjo avtocestnega križa je družba DARS d.d.

povezala preteklost s prihodnostjo in postala strateški upravljavec. Že zgrajene avtocestne sisteme smo povezali v pametne mednarodne prometne koridorje z osredotočenostjo na varnost in pretočnost. Skrbimo za družbeno odgovorno in učinkovito upravljanje, vzdrževanje in gradnjo avtocestnih omrežij ter zagotavljamo pogoje za njihovo varno uporabo.

Zelo pozitiven vpliv na zmanjšanje vplivov prometa na okolje je imela uspešna uvedba sistema DarsGo, sodobnega elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku, ki velja za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone. Tovornim vozilom se od 1. aprila 2018 tako ni več treba ustavljati na cestninskih postajah, kar zmanjšuje porabo goriva in izpustov toplogrednih plinov v ozračje. Uspešno uveden sistem DarsGo je eden izmed pomembnih okoljevarstvenih ukrepov v Republiki Sloveniji.

Področje okolja in energije sistematično obvladujemo, kar potrjuje pridobljena mednarodna standarda ISO 14001 in ISO 50001.



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

V okviru Trajnostnega poročila smo ključne deležnike povprašali, katere so najpomembnejše bistvene vsebine trajnostnega razvoja družbe DARS d.d., in rezultate prikazali v okviru matrike bistvenosti. Vsebinam, ki imajo visoko pomembnost za deležnike ali za družbo DARS d.d., namenimo še večjo pozornost.

## ČLOVEKOVE PRAVICE SO TUDI PRAVICE DO ČISTEGA OKOLJA.

Človeštvo je odvisno od naravnega sistema, ki zagotavlja pogoje za njegov obstoj in razvoj. Podnebne spremembe so eden največjih sodobnih izzivov človeštva in najočitnejši dokaz uničujočega vpliva človekovih dejavnosti na naravno okolje, ki neizbežno povratno učinkuje na življenja ljudi. Posledice podnebnih sprememb, netrajnostna raba in upravljanje naravnih virov med drugim povzročajo vse številnejše naravne katastrofe po vsem svetu, kar nas opozarja na veliko povezanost okolja in človekovih pravic. V družbi DARS d.d. bomo tudi v prihodnje kontinuirano izvajali aktivnosti s področja trajnostnega delovanja. Da bi bili pri tem čim uspešnejši, se povezujemo z raziskovalnimi ustanovami, stroko, nevladnimi organizacijami, civilno družbo, poslovnimi partnerji in preostalimi deležniki. Veliko pozornost posvečamo tudi ozaveščanju in izobraževanju za doseg te ciljev.

Cilj je dolgoročnost. Vlaganje v dolgoročnost je gradnja zaupanja. Zaupanje uporabnikov je naša zaveza.<sup>1</sup>

**Dr. Tomaž Vidic**  
predsednik uprave

**Mag. Gašper Marc**  
član uprave

**Vili Žavrlan**  
član uprave

**Rožle Podboršek**  
član uprave /delavski direktor

## 1.2 IZJAVA O NEFINANČNEM POSLOVANJU DARS d. d.

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

### 1. Opis poslovnega modela družbe

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

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

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

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

ZDARS-1 določa status, naloge in obveznosti družbe DARS d.d. ter ureja stvarnopravna razmerja v zvezi z avtocestami. Družba DARS d.d. 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 prevzema vse finančne obveznosti, povezane z gradnjo avtocestnih odsekov. ZDARS-1 prav tako določa, da družba DARS d.d. v imenu RS in za njen račun opravlja posamezne naloge, povezane s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor, ter naloge v zvezi s pridobivanjem nepremičnin za potrebe gradnje avtocest. Zakon nadalje določa, da družba DARS d.d. nadaljuje gradnjo avtocest in hitrih cest, ki so se začele graditi pred uveljavitvijo ZDARS-1, ter da še naprej upravlja in vzdržuje obstoječe avtoceste in hitre ceste v RS.

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

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

#### **Okolje**

##### **Politika in skrbni pregled**

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

Okoljska in energetska politika je usmerjena v povečevanje učinkovitosti rabe vseh vrst materialov in energije v celotnem življenjskem ciklu storitve ter v prepoznavanje in obvladovanje okoljskih vplivov in vidikov, ki se odražajo v okviru okoljsko-energetskih ciljev in programov, s katerimi zmanjšujemo tako rabo energentov kot okoljskih vplivov ter posledično emisij toplogrednih plinov na sprejemljivo oziroma zeleno raven. Politika velja za vse poslovne procese v celotnem obsegu poslovanje družbe.

Odgovornost do naravnega okolja v družbi izražamo skozi:

- sistemsko upravljanje z okoljem in energijo,
- umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor,



- skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti,
- zmanjšanje svetlobnega onesnaževanja,
- spremljanje ogljičnega odtisa,
- skrb za živali na vplivnem območju AC,
- zmanjšanje emisij v ozračje ter emisij hrupa,
- vplive posipnih materialov na okolje,
- varovanje voda,
- ravnanje z odpadki.

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

#### **Glavna tveganja in njihova obvladovanja**

DARS d.d. je kot upravljavka in vzdrževalka avtocest in hitrih cest v okviru celotnega poslovanja družbe že v preteklih letih vzpostavila sistem ravnanja z okoljem in v letu 2017 sistem upravljanja z energijo, s katerima dosledno uresničuje politiko varovanja okolja na vseh področjih svojega delovanja. V letu 2018 smo sistema vodenja neprestano izboljševali s poudarkom na upravljanju z energijo in prepoznavanju okoljskih vidikov, kjer smo smiselno upoštevali vse faze življenjskega cikla storitve. Rdeča nit sistema ravnanja z okoljem sta ocena in analiza okoljskih vplivov in vidikov ob upoštevanju faz življenjskega cikla storitve, ki so posledično opredeljeni v registru okoljskih vidikov. Da bi zmanjšali vpliv na okolje, smo določili okvirne in izvedbene okoljske in energetske cilje ter programe, s katerimi bomo te cilje tudi dosegli. Tveganja, ki se nanašajo na pravočasno spremljanje in udejanjanje zakonodajnih zahtev, v praksi zmanjšujemo z ukrepi s strani imenovanih odgovornih oseb, ki pokrivajo področje dela, na katero se sprememba zakonodaje nanaša. Okoljsko tveganje, kamor uvrščamo tveganje ravnanja z odpadki s posebnim poudarkom na nevarnih odpadkih, tveganje onesnaževanja okolja in tveganje varovanja vplivnega območja postajajo čedalje pomembnejša. Nadaljevale so se že v preteklosti začete aktivnosti z namenom varovanja okolja. Sistematično obvladovanje okoljskega tveganja odraža ekološko ozaveščenost zaposlenih. Nesreče na avtocesti lahko negativno vplivajo tudi na okolje, zato se trudimo zmanjševati tveganja za njihov nastanek, če pa vseeno pride do nesreče, je treba ukrepati ustrezno hitro in učinkovito, da bi bile negativne posledice za okolje čim manjše. V ta namen informiramo in usposabljam vse zaposlene na tovrstnih delovnih mestih, da bodo v dani situaciji v smislu varstva okolja hitri in učinkoviti. Verjetnost nastanka izrednih dogodkov zmanjšujemo tudi s preventivnimi ukrepi. Z izobraževanjem in vajami za hitro, pravilno in učinkovito ukrepanje zagotavljamo, da so vplivi morebitnih izrednih dogodkov na okolje minimalni. Z ustreznimi aktivnostmi v okviru vzdrževanja avtocest, kot so čiščenje in redno vzdrževanje zadrževalnih bazenov z namenom nemotenega obratovanja ter izvajanje letnega programa obratovalnega monitoringa odpadne padavinske vode (LPOM) itd., pa tudi z zbiranjem, sortiranjem in nadzorovanim oddajanjem zbranih odpadkov (v letu 2018 se je dodatno uredilo področje prevzemanja odpadne električne in elektronske opreme), izvajanjem ukrepov za zmanjševanje svetlobnega onesnaževanja ter s stalnim nadzorovanjem prisotnosti ogljikovega monoksida in vidljivosti v predorih smo veliko prispevali k zmanjševanju negativnih vplivov na okolje in uspešno obvladali tveganje za nastanek ekoloških nesreč. DARS d.d. načrtuje izvedbo protihrupnih ukrepov na podlagi rezultatov izvedenih obratovalnih monitoringov hrupa. Ukrepi so načrtovani tako, da zajamejo območja z večjim številom preobremenjenih stavb oz. prebivalcev ter območja posameznih močno preobremenjenih objektov.

Uresničujemo tudi ukrepe, ki nam jih nalaga vladni Operativni program varstva pred hrupom za obdobje 2013–2018. Ukrepi, zajeti v OP Hrup, sklop B, na petih avtocestnih odsekih, so že izvedeni, nadaljuje se še zaščita posameznih najbolj obremenjenih stanovanjskih stavb ob avtocestnem omrežju – v letu 2019 je predvidena izvedba ukrepov aktivne protihrupne zaščite na 11 lokacijah ob slovenskem avtocestnem omrežju.

V letu 2019 lahko pričakujemo ponovno novelacijo OPH, predvidoma za obdobje 2018–2023. Za potrebe priprave nabora ukrepov, ki bodo vključeni v novelacijo OPH z namenom zmanjšanja obremenitev okolja s hrupom, smo v sodelovanju z zunanjim pogodbenim sodelavcem pripravili strokovne podlage (SP) za obnovo PHO in SP za OP varstva pred hrupom, v katerih so opredeljena merila za obnovo PHO.

DARS d.d. skladno z zakonodajo izvaja obratovalni monitoring hrupa za omrežje avtocest in hitrih cest. Na podlagi rezultatov bodo načrtovani protihrupni ukrepi, ki bodo vključeni v pripravo strokovnih podlag za operativni program varstva pred hrupom na preobremenjenih območjih. V strokovnih podlagah za OP Hrup so načrtovane smernice za varstvo pred hrupom cestnega prometa, določena pa bodo tudi merila za oceno ekonomske upravičenosti in sorazmernosti protihrupnih ukrepov, smernice za načrtovanje pasivne zaščite ter tudi smernice za oblikovanje protihrupnih ograj.

#### **Ključni kazalniki uspešnosti**

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

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

- količinska poraba električne energije se bo do leta 2020 zmanjšala za 7 % glede na obstoječe stanje porabnikov električne energije glede na leto 2015;
- zmanjšati porabo energentov za ogrevanje za 10 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015;
- Zmanjšati emisijo CO<sub>2</sub> energentov za ogrevanje za 20 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015.

Da bi zmanjšali vpliv na okolje, smo določili okvirne in izvedbene okoljske in energetske cilje ter programe, s katerimi bomo te cilje tudi dosegli. V okviru energetskega planiranja imamo določene kazalnike z energijskimi izhodišči za električno energijo, ogrevanje, vozni park in drugo, o katerih se kvartalno poroča Upravi.

Družba DARS d.d. se z letno porabo energije 47,3 GWh (v letu 2018) že uvršča med velike slovenske porabnike energije. Glede na procese družbe, ki jih določajo potrebe po osvetljevanju površin ter po upravljanju in vzdrževanju cest, predstavlja največjo porabo energije električna energija (49,9 %), ki ji sledi poraba goriva za pogon vozil (39,3 %). Manjši del energije se porablja za potrebe ogrevanja objektov, to področje je zaradi velikih možnosti optimizacije pomemben element upravljanja energije.

V okviru uvedenih ukrepov smo kljub povečanju avtocestnega omrežja in odprtju novega odseka AC (Draženci–Gruškovje) zmanjšali skupno porabo električne energije.

V letu 2018 smo beležili nadpovprečne padavine v zimskem času, tako smo imeli za približno 30 % več snežnih dni in približno 15 % več hladnih dni od povprečja, kar se je odražalo v povečani porabi posipnih materialov in posledično v več prevoženih kilometrih v času plužnih akcij in preventivnega posipa. To pa je vplivalo tudi na nadpovprečno porabo dizelskega goriva. Za zmanjševanje porabe goriva in posipnih materialov uvažamo na celotnem območju AC in HC sistem tekočega posipanja z raztopino NaCl pri čemer izvajamo preventivni posip hitreje in v daljših časovnih intervalih, saj raztopina ostane na cestišču. Prav tako posodabljammo vozni park z novimi, ekološko čistejšimi vozili. V letu 2019 načrtujemo testno nabavo lahkega tovornega vozila

za pregled cest in kombiniranega vozila na plin. Na vseh ACB smo postavili lastne črpalke za dizelsko gorivo in črpalke za dodatek gorivu AD Blue.

Leto 2018 je bilo za področje ogrevanja stavb prelomno, saj so se razmere z uvedbo DarsGo 1. 4. 2018 bistveno spremenile. Na znižanje porabe energentov so poleg relativno ugodnih zunanjih temperatur ugodno vplivali tudi ukinitve nekaterih cestninskih objektov, uspešna implementacija Energetskega informacijskega sistema (v nadaljevanju EIS) v šestih objektih v vzhodni kohezijski regiji, namestitve merilnikov porabe energenta na vseh lokacijah, izvedena prva faza energetske obnove ACB Hrušica in cestninske postaje Hrušica ter uspešno izvedeno izobraževanje in ozaveščanje skrbnikov objektov in njihovih hišnikov. Priložnost za znižanje porabe energije imamo pri aktivnem spodbujanju skrbnikov objektov po učinkoviti rabi energije, implementiranju EIS na vse večje porabnike ter pri upoštevanju zahtev Pravilnika o učinkoviti rabi energije pri načrtovanih obnovah stavb.

Zmanjšana poraba električne energije za razsvetljavo je tudi pokazatelj zmanjševanja svetlobnega onesnaževanja. Leta 2018 smo zaključili menjavo razsvetljave tretje in četrte faze, v kateri je bilo zamenjanih 1500 svetil.

Prav tako se je glede na uvedene ukrepe za zmanjšanja rabe električne energije posledično zmanjšal tudi ogljični odtis.

Glede obvladovanja emisij dosegamo skladnost z zahtevami. Emisije v ozračje, ki nastajajo posredno s strani uporabnikov AC so predvsem pomembne pri upravljanju predorov. V predorih, daljših od 500 metrov, so nameščeni sistemi za spremljanje emisij izpušnih plinov (CO) ter vidljivosti. Za ustrezno prezračevanje predorskih cevi je nameščen prezračevalni sistem, ki se s pomočjo nameščenih ventilatorjev krmili oziroma regulira 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 spremljive prometno-informativne signalizacije, koordinacijo vseh zapor ter z usklajenim delovanjem nadzornih centrov.

Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2018 spremljali v sklopu izvajanja letnega programa obratovalnega monitoringa padavinske vode iz zadrževalnih bazenov. Analize posameznih odvzetih vzorcev so pokazale, da prisotnost elementov soljenja nikjer ni presežena oziroma je bila ob vsaki analizi v predpisanih mejah.

V preteklem letu se je na reprezentativnem zadrževalnem bazenu Sneberje z namenom spremljanja emisij snovi v naravno okolje izvajal obratovalni monitoring padavinske odpadne vode s cest v upravljanju družbe DARS d.d., ki meri obremenjenost iztočnih voda iz zadrževalnih bazenov. Obratovalni monitoring se je izvajal na podlagi Letnega programa obratovalnega monitoringa (LPOM), ki je bil skladno z Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest poslan na Ministrstvo za infrastrukturo v pregled ter na Ministrstvo za okolje in prostor v potrditev. Meritve so pokazale, da so parametri iztočne vode iz zadrževalnih bazenov v predpisanih mejah iz citirane Uredbe, zato se kot taka lahko odvaja v naravo brez dodatnega prečiščenja. Izvajali smo tudi kontrolirano zbiranje predorskih pralnih voda, ki smo jih kot specifično vrsto odpadkov predajali v prečiščenje pogodbenim prevzemnikom odpadkov.

Glede na vpetost avtocestnega omrežja v naravno okolje smo zaradi problematike hrupa s strani zainteresirane javnosti leta 2018 prejeli 64 pritožb, leto prej pa 59. Pritožbe so ustrezno obravnavane in obvladovane. V letih 2018/2019 v sodelovanju z zunanjimi pogodbenimi strokovnjaki izvajamo obratovalni monitoring hrupa za omrežje avtocest in hitrih cest. Na podlagi rezultatov izvedenega obratovalnega monitoringa hrupa bodo načrtovani protihrupni ukrepi, ki bodo vključeni v pripravo strokovnih podlag za operativni program varstva pred hrupom (SP OPH) na preobremenjenih območjih. Priprava SP OPH poteka sočasno z izvedbo obratovalnega monitoringa hrupa za omrežje cest v upravljanju družbe DARS d.d. Letos pričakujemo pripravo novelacije Operativnega programa varstva pred hrupom (OPH), za pripravo katere je v skladu z Uredbo o ocenjevanju in urejanju hrupa v okolju pristojno Ministrstvo za okolje in prostor (MOP) v sodelovanju z ministrstvom za promet, ministrstvom za zdravje in drugimi deležniki, med katerimi je tudi družba DARS d.d.

V letu 2018 smo nadaljevali in nadgrajevali politiko varovanja okolja s poudarkom na kontroliranem ravnanju z odpadki, kot ga narekuje veljavna zakonodaja. Tako so bile aktivnosti še naprej usmerjene v pravilno ravnanje z odpadki z doslednim ločevanjem odpadkov že na samem izvoru. Nadaljevali smo tudi politiko kontroliranega in nadzorovanega oddajanja vseh vrst odpadkov.

DARS d.d. nastopa pri izvajanju investicij tudi kot povzročiteljica gradbenih odpadkov. Glede na zakonsko urejenost tega področja je DARS d.d. ureditev prenesla tudi v svoj proces izvajanja investicij. Prizadevamo si, 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 zmeseh ali pa za izvedbo določenih drugih del pri gradnji (zasipi, bankine itd.). V letu 2018 je bila izvedena rekonstrukcija obstoječe voziščne konstrukcije s postopkom hladne reciklaže na mestu samem na treh projektih, in sicer pri obnovi odseka Hrušica–Lipce ter pri rušitvi in preureditvi cestninskih postaj Log in Nanos.

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

### **Politika in skrbni pregled**

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

- prepoznavamo sposobnosti in potenciale zaposlenih ter jih vključujemo v različne razvojne aktivnosti organizacije;
- merimo delovno uspešnost in jo dodatno nagradujemo;
- na delovnem mestu horizontalno napredujejo;
- razvijamo strokovno znanje, veščine in kompetence zaposlenih za karierno napredovanje znotraj naše organizacije na podlagi internih razpisov prostih delovnih mest.

Nenehni strokovni in tehnološki razvoj je stalnica v intenzivnem toku vseh ostalih sprememb, v katerem delujemo. Sposobnost dobrega predvidevanja, poznavanja okoliščin, pravnega razumevanja in odločanja imajo samo strokovno dobro usposobljeni sodelavci. V družbi DARS d.d. cenimo znanje naših sodelavcev in zanj odgovorno skrbimo. Znanje in dobra usposobljenost naših zaposlenih sta temelj učinkovitega in uspešnega poslovanja družbe DARS d.d., zato v družbi DARS d.d. svojim sodelavcem zagotavljamo nenehen razvoj sposobnosti, znanj in veščin z ustreznim izobraževanjem in usposabljanjem tako v družbi DARS d.d. kot tudi zunaj nje.

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

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

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

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

Upoštevač zakonodajo in prakso s področja človekovih pravic (konvencije ILO, Ustava RS, Zakon o varstvu pred diskriminacijo), so v naši družbi vzpostavljeni mehanizmi, ki preprečujejo deviacije na področju človekovih pravic v najširšem pomenu besede. Ti mehanizmi so določeni v Darsovem kodeksu ravnanja ter Dogovoru o preprečevanju in odpravljanju posledic mobinga v družbi, sklenjenim med upravo in svetom delavcev. V tem dokumentu so natančno določeni obnašanje, ki ga razumemo kot mobing, postopek reševanja primerov, ugotovitve ter postopki rehabilitacije žrtev mobinga. Prijava je lahko tudi anonimna. Da bi se z vsebino in navodili Darsovega kodeksa ravnanja seznanilo čim več zaposlenih in zunanjih deležnikov, smo ga javnosti čim bolj približali. Objavljen je na intranetu in predstavljen je bil v internem glasilu Avtoceste, biltenu Preglednik ter na oglasnih deskah po avtocestnih bazah. V Avtocestah je bil objavljen članek, ki je opozarjal na previndnost pri zaznavanju prevar in goljufij. To je kontrolni mehanizem za upravljanje takšnih pojavov.

### **Glavna tveganja in njihova obvladovanja**

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

Tveganje izgube kompetentnega oz. ključnega kadra v družbi DARS d.d. zmanjšujemo z oblikovanjem ustvarjalnega, varnega in zanimivega delovnega okolja. Z namenom pridobivanja povratnih informacij o delovnem okolju s strani zaposlenih izvajamo raziskave o organizacijski klimi in zadovoljstvu zaposlenih, katerih rezultati predstavljajo podlago za oblikovanje letnega programa aktivnosti. Za dvig kompetentnosti zaposlenih in izboljšanje organizacijske kulture je bilo v letu 2018 namenjenih več finančnih sredstev kot v predhodnih letih. Tako smo z namenom izboljšanja počutja zaposlenih na delu v preteklem letu izvajali ukrepe v okviru polnega certifikata Družini prijazno podjetje, ki med drugim zaposlenim omogoča lažje usklajevanje delovnih in družinskih obveznosti. Zaposlenim je bilo znotraj družbe omogočeno tudi izobraževanje in usposabljanje za osebni in profesionalni razvoj. Rezultati izvedene raziskave o organizacijski klimi in zadovoljstvu zaposlenih v letu 2018 pa kažejo izboljšanje ocen na vseh merjenih postavkah.

Zavzetost zaposlenih se je v letu 2018 v primerjavi z letom 2017 izboljšala na račun nižjega deleža nezavzetih in aktivno nezavzetih zaposlenih, kar smo ugotovili z merjenjem zavzetosti zaposlenih po metodi Gallup. V cilju izboljšanja zavzetosti zaposlenih, odprave prepoznanih slabosti in tveganj na področju upravljanja s kadri je bila v letu 2018 pripravljena tudi Strategija upravljanja s kadri 2020, katere akcijski načrti predvideva in izvaja ukrepe za preprečevanje nezaželene fluktuacije, porasta deleža nezavzetih in aktivno nezavzetih zaposlenih ter podpira kompetentnost zaposlenih in izboljšanje organizacijske kulture. Pristopili smo k izvajanju ukrepov za krepitev kompetentnosti starejših zaposlenih ter boljšega medgeneracijskega sodelovanja in komunikacije. Ker se zavedamo, da imajo vodje velik vpliv na uspešno delo zaposlenih, smo v letu 2018 pristopili tudi k ponovnemu merjenju kompetenc vodij DARS d.d. z namenom preveritve stanja vodstvenih kompetenc in prepoznave morebitnih vrzeli v procesu vodenja, ki bi se lahko odrazile kot tveganje za izgubo kompetentnega kadra ali zmanjšanje zavzetosti zaposlenih. Zaposlenim je bilo v večjem obsegu kot predhodna leta omogočeno pridobivanje specifičnih aktualnih strokovnih znanj in veččin zunaj okvirov DARS d.d. na različnih strokovnih srečanjih v Sloveniji in v tujini, s katerim je bila zaposlenim omogočena profesionalna in osebna rast.

#### *Skrb za varnost in zdravje zaposlenih pri delu*

DARS d.d. se zaveda pomembnosti zagotavljanja varnosti in zdravja delavcev pri delu. Zato vsa leta veliko vlagamo tako v nabavo nove, varnejše delovne opreme pa tudi v urejanje delovnega okolja, ki delavcem zagotavlja višjo stopnjo varnosti in zdravja pri delu.

V letu 2018 ob največji novosti – spremembi sistema cestninjenja vozil z NDM nad 3,5 tone, s katero je ukinjeno cestninjenje v kabinah na AC (odpravljena sta za delavce nevarno prehajanje stez in izpostavljenost izpušnim plinom, hrupu in prepihu) – izpostavljamo še dve pomembni večji pridobitvi na področju vzdrževanja: zamenjavo stroja za pranje predorov in nabavo stroja za izdelavo horizontalne signalizacije po vročem postopku (termoplastika). Stroj za pranje predorov ima ergonomsko urejeno delovno mesto upravljavca v veliki (povečani) kabini tovornega vozila. Upravljavec na po višini nastavljivem in vrtljivem ter zračno vzmetenem stolu s krmiljem na opiralih rok ni več v prisilni drži (kot v starem stroju), ni izpostavljen tresljajem in ima boljši nadzor nad pranjem – skozi velika okna v stenah in stropu kabine in preko monitorja, na katerega se prenaša slika s štirih kamer. S strojem za izdelavo signalizacije po vročem postopku (termoplastika) smo naredili velik korak za boljše delovne razmere, saj ni več potrebna uporaba nevarnih kemikalij (dvokomponentne mase in topila). Stari postopek je zahteval veliko pranja orodja pri čemer so bili delavci izpostavljeni hlapom organskih topil, pri novem postopku pa čiščenja orodja ni. Poleg tega na novem stroju poteka doziranje granulata v napravo s pomočjo dvigala, upravljavec stroja pa ni več izpostavljen zunanjim vplivom (hrupu, soncu, prepihu ...), ker daljinsko krmili stroj in nadzira njegovo delovanje preko monitorja v klimatizirani kabini tovornega vozila.

Glede na prepoznano tveganje za padec vzdrževalcev pri prehajanju preko visokih varnostnih ograj na cesti in dejstva, da se tudi naši vzdrževalci starajo, smo pripravili rešitev ureditve prehodov preko ograj, višjih od 80 cm. Rešitev je konkretizirana v internem navodilu in bo realizirana sproti ob postavitvi novih ograj, na že obstoječih ograjah pa v prihodnjih letih.

#### **Ključni kazalniki uspešnosti**

V družbi DARS d.d. vsako leto preverjamo, kakšno je stanje naše organizacijske klime, saj delujemo v prepričanju, da lahko zaposleni svoje potencialne in motivacije optimalno razvijajo samo v organizaciji, kjer se dobro počutijo. Rezultati raziskave nam služijo kot spodbuda in zaveza, da ohranjamo tiste organizacijske prednosti, ki budijo ustvarjalnost, pripadnost in motivacijo pri zaposlenih, in da izboljšujemo tista področja organizacijske klime, kjer so prisotne priložnosti za razvoj v delovnem okolju.

Rezultati za leto 2018 v primerjavi z letom 2017 kažejo izboljšanje ocen na postavki inovativnosti in iniciativnosti, notranjih odnosih in vodenja. V zadovoljstvo in nadaljnjo spodbudo za izvajanje ukrepov, ki jih pripravljamo na osnovi rezultatov, nam je, da se je v primerjavi s predhodnim letom izboljšala skupna ocena organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih. Priložnosti za razvoj pa so, kot predhodna leta, prisotne na področju sistema nagrajevanja, kariernega razvoja ter notranjega komuniciranja.

Tako kot za organizacijsko klimo in zadovoljstvo zaposlenih vsako leto izvajamo tudi anketo o zavzetosti zaposlenih po metodologiji Gallup. Zavedamo se namreč, da zavzetost naših sodelavcev ne more biti samoumevna, temveč, da ima korenine svojega razvoja v organizacijskih dejavnikih in dobrem vodenju. V zadnjem obdobju beležimo trend izboljšanja deleža zavzetih zaposlenih v družbi DARS d.d. in pozitiven premik na tem področju zaznavamo tudi v letu 2018. Delež zavzetih se je povečal kar za 3,98 %, delež aktivno nezavzetih pa se je zmanjšal za 2,43 %, kar je pomemben pozitiven premik v zavzetosti naših sodelavcev.

DARS d.d. je od leta 2015 nosilka polnega certifikata Družini prijazno podjetje. Zaposlenim omogočamo šestnajst različnih ukrepov za boljše in lažje usklajevanje dela in družinskega življenja, ki smo jih aktivno izvajali tudi v letu 2018. Na začetku leta je bila opravljena zunanja revizija vseh aktivnosti ter podano pozitivno mnenje na naša prizadevanja. DARS d.d. se je s sklenitvijo nove pogodbe zavezala k podaljšanju aktivnosti pri ohranjanju polnega certifikata Družini prijazno podjetje.

S ciljem ohranjanja znanja in delovne razpoložljivosti starejših zaposlenih se je družba DARS d.d. prijavila na javni razpis Javnega študentskega, razvojnega, invalidskega in preživninskega sklada RS JP ASI 2017, bila uspešna ter s tem pridobila 70.000 EUR dodatnih finančnih sredstev. Maja 2018 je pristopila k aktivnostim ter leta 2018 uspela pripraviti Strategijo upravljanja s starejšimi zaposlenimi, izdelati osebne razvojne načrte za 350 vključenih zaposlenih ter izvesti nekaj izobraževanj oz. usposabljanj. Projekt se intenzivno nadaljuje tudi v letu 2019.

Družba DARS d.d. se je vključila v partnerski projekt kompetenčnega centra za logistiko KoC LOGIN, v okviru katerega je pridobila skupno 39.000 EUR sredstev iz Evropskega socialnega sklada za usposabljanje in izobraževanje zaposlenih, ki jih je lahko črpala v letih 2017 in 2018. V letu 2017 je bilo izvedenih za 16.620 EUR izobraževanj, v letu 2018 pa za skupno 22.380 EUR. V okviru projekta se je usposabljal 187 zaposlenih.

Vodje v družbi DARS d.d. imajo pomembno vlogo in s tem tudi odgovornost za uspešno delo vseh zaposlenih, zato so vključeni v presojo kompetenc s ciljem, da se njihova uspešnost pri vodenju sodelavcev stalno izboljšuje in nadgrajuje. Prva izvedba presoje kompetenc je bila izvedena decembra 2015, jeseni 2018 pa je bilo izvedeno ponovno merjenje kompetenc, in sicer za vse ravni vodij. V merjenje kompetenc je bilo vključenih skupno 132 vodij, ocene pa so pokazale, da so vodje DARS d.d. visoko odgovorni do dela, da se držijo dogovorjenega ter da dobro poznajo področje svojega dela. Ocena kompetenc se je v primerjavi z letom 2015 izboljšala.

V letu 2018 je bilo za okrepitev strokovnega znanja ter strokovnih kompetenc zaposlenih, ki pri svojem delu potrebujejo stalno nadgrajevanje znanja, omogočeno več eksternega izobraževanja, kar predstavlja vrednostno večja vlaganja na zaposlenega. Vrednost izobraževanj na zaposlenega v letu 2018 znaša 233 EUR, kar je 51 % več kot v letu 2017.

Eden od pomembnih operativnih strateških ciljev je tudi znižanje števila poškodovanih pri delu do leta 2020 za 15 %, zato vsa leta veliko vlagamo tako v nabavo nove, varnejše delovne opreme pa tudi v urejanje delovnega okolja, ki delavcem zagotavlja višjo stopnjo varnosti in zdravja pri delu. V letu 2018 ob največji novosti – spremembi sistema cestninjenja vozil z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone, s katero je ukinjeno cestninjenje v kabinah na AC (odpravljena sta za delavce nevarno prehajanje stez in izpostavljenost izpušnim

plinom, hrupu in prepihu) – izpostavljamo še dve pomembni večji pridobitvi na področju vzdrževanja: zamenjavo stroja za pranje predorov in nabavo stroja za izdelavo horizontalne signalizacije po vročem postopku (termoplastika).

### **Boj proti korupciji in podkupovanju**

#### **Politika in skrbni pregled**

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

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

#### **Glavna tveganja in njihova obvladovanja**

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

Posledice neupoštevanja dolžnosti izogibanja nasprotju interesov in postopek ugotavljanja nasprotja interesov ter lobiranje določa zakon, ki ureja to področje. Postopki oz. proces za ustrezno ravnanje najvišjega organa upravljanja, ki zagotavlja izogibanje konfliktu interesov in tega obvladuje, so navedeni v Dogovoru o preprečevanju in odpravljanju posledic mobinga v družbi.

#### **Ključni kazalniki uspešnosti**

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

**Dr. Tomaž Vidic**  
predsednik uprave



**Mag. Gašper Marc**  
član uprave



**Vili Žavrlan**  
član uprave



**Rožle Podboršek**  
član uprave/  
delavski direktor

Celje, 28. junij 2019



# I.3 PREDSTAVITEV DRUŽBE DARS d. d.

## I.3.1 Podatki o družbi

NAZIV <sup>2</sup>	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d. d. DARS d. d.
SEDEŽ <sup>3</sup>	Ulica XIV. divizije 4, 3000 Celje Telefon: (03) 426 40 71 Telefaks: (03) 544 20 01
IZPOSTAVA	Dunajska 7, 1000 Ljubljana Telefon: (01) 300 99 00 Telefaks: (01) 300 99 01
SPLETNI STRANI	<a href="http://www.dars.si">www.dars.si</a> <a href="http://www.promet.si">www.promet.si</a>
LETO USTANOVITVE	1993
REGISTRSKI VLOŽEK	1/06158/00, Okrožno sodišče v Celju
USTANOVITELJ	Republika Slovenija
PRAVNA OBLIKA IN LASTNIŠTVO ORGANIZACIJE <sup>4</sup>	delniška družba v lasti države (Republika Slovenija 100 %)
MATIČNA ŠTEVILKA	5814251000
ŠIFRA OSNOVNE DEJAVNOSTI <sup>5</sup>	52.210 Promet, logistika in komunikacija
IDENTIFIKACIJSKA ŠTEVILKA ZA DDV	SI92473717
OSNOVNI KAPITAL <sup>6</sup>	2.322.284.140 EUR
KAPITALIZACIJA	Celotni kapital 2.963.264.000 EUR Nominalna vrednost izdanih obveznic: 163.779.470 EUR
ŠTEVILO IZDANIH DELNIC	55.650.231 EUR
ŠTEVILO DRŽAV, V KATERIH DRUŽBA DELUJE <sup>7</sup>	1 država (Republika Slovenija)
ŠTEVILO ZAPOSLENIH <sup>8</sup>	1232
ČISTI PRIHODKI OD PRODAJE <sup>9</sup>	465.605.859 EUR
ŠTEVILO LOKACIJ DRUŽBE <sup>10</sup>	39

2 GRI GS 102-1.  
3 GRI GS 102-3.  
4 GRI GS 102-5.  
5 GRI GS 102-2.  
6 GRI GS 102-7.  
7 GRI GS 102-4.  
8 GRI GS 102-7.  
9 GRI GS 102-7.  
10 GRI GS 102-7.

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

### Poslanstvo

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

### Vizija

#### Povezani v prihodnost

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

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

### Temeljne vrednote<sup>11</sup>

#### Varnost

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

#### Odgovornost

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

#### Razvoj

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

#### Spoštovanje

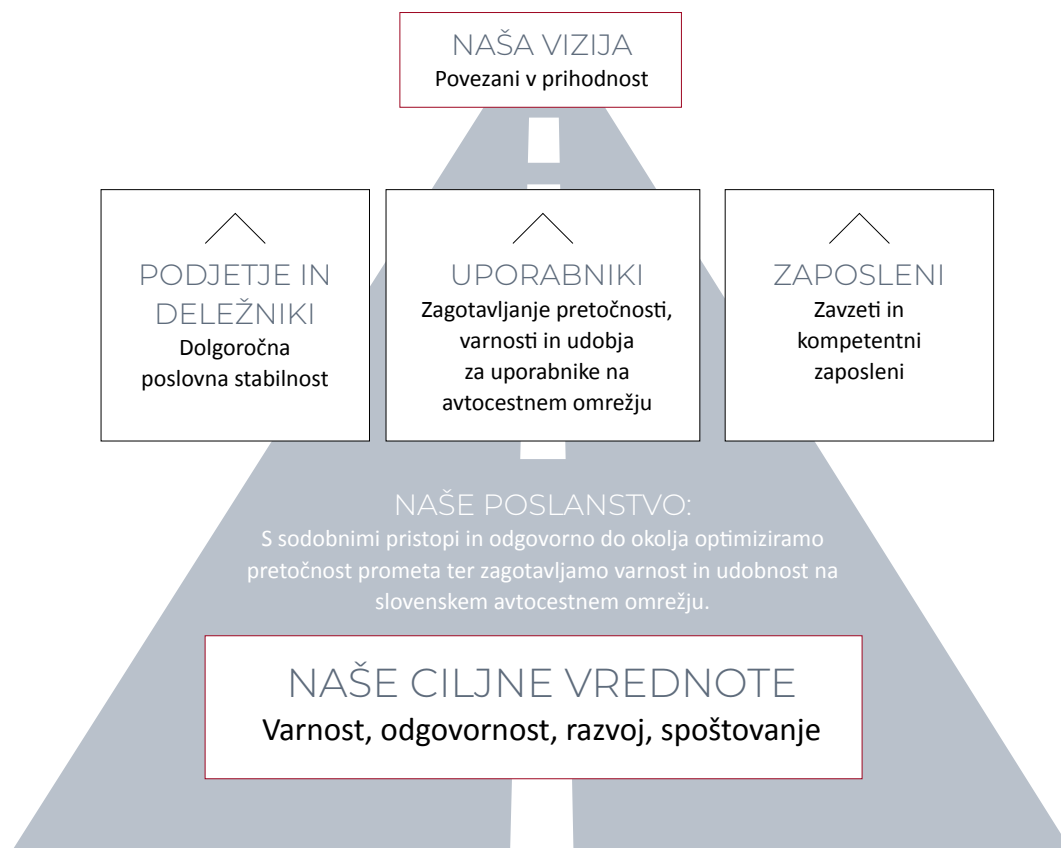
V našem vsakodnevnem delovanju zasledujemo visoko mero spoštovanja in zaupanja do vseh deležnikov naše družbe, kar se izkazuje v dejanjih in ravnanjih med zaposlenimi, do uporabnikov, do lastnika in poslovnih partnerjev.

---

<sup>11</sup> GRI GS 102-16.

## Strateške usmeritve družbe DARS d. d.<sup>12</sup>

Slika 1: Strateške usmeritve družbe DARS d. d.



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

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

### Dolgoročna poslovna stabilnost

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

### Zavzeti in kompetentni zaposleni

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

<sup>12</sup> GRI GS 103-1, 203-1, 201.



### Politika integriranega sistema vodenja

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

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

Politiko sistema vodenja uresničujemo na naslednji način:

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

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



### I.3.3 Dejavnosti družbe DARS d. d.<sup>13</sup>

Slika 2: Dejavnosti družbe DARS d. d.



<sup>13</sup> GRI GS 102-2.

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

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

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

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

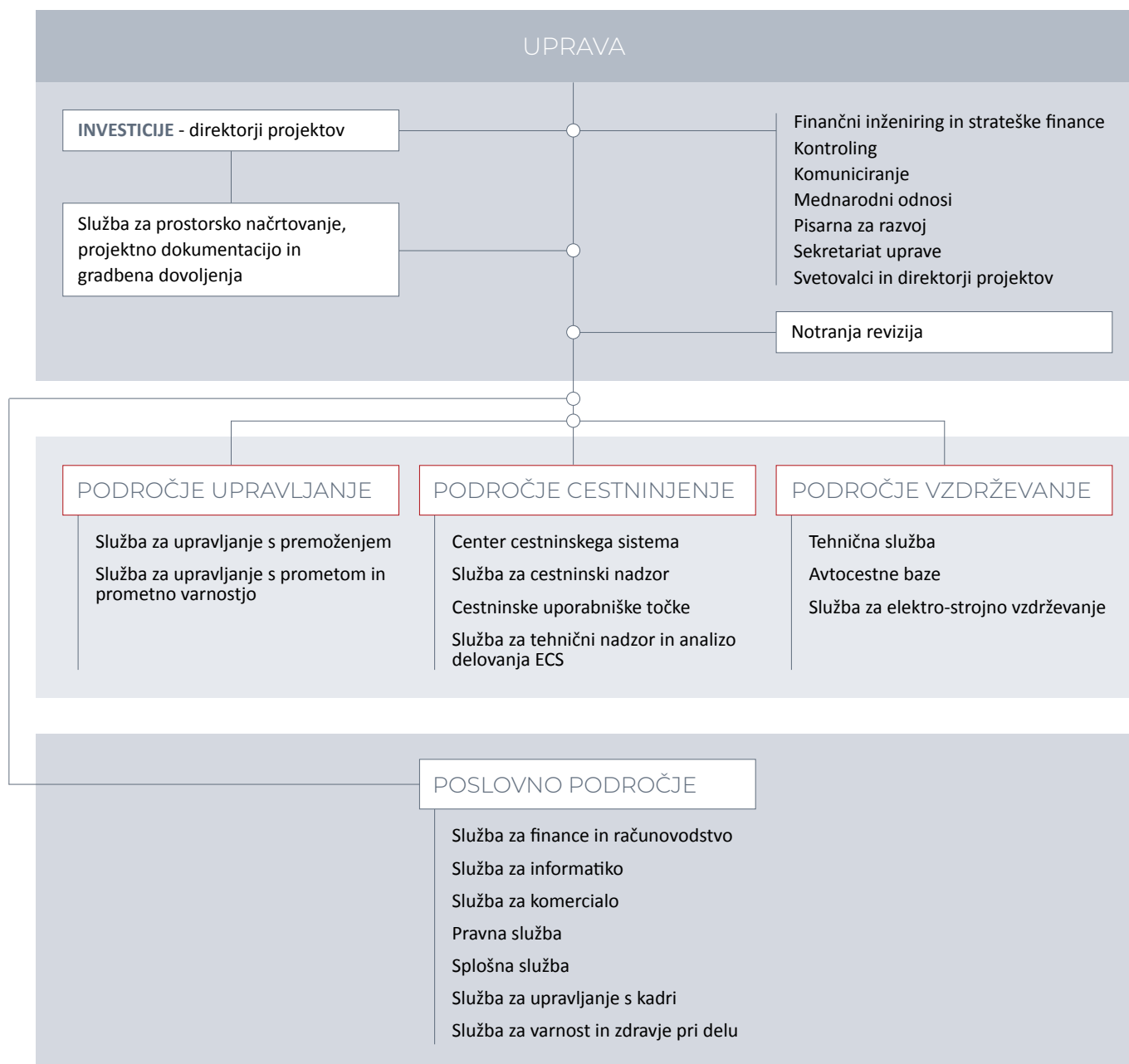
ZDARS-1 določa status, naloge in obveznosti družbe DARS d.d. ter ureja stvarnopravna razmerja v zvezi z avtocestami. DARS d.d. se je s tem zakonom preoblikovala v koncesionarja, ki mu je bila za obdobje trajanja koncesijskega razmerja podeljena stavbna pravica na zemljiščih, na katerih bo gradil, in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

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

## I.3.4 Organizacijska struktura<sup>14</sup>

Slika 3: Organizacijska struktura družbe DARS d. d.

Makro in mezo organizacijska struktura družbe



<sup>14</sup> GRI GS 102-18.

## I.3.5 Avtoceste in hitre ceste v Republiki Sloveniji

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

Z izvajanjem NPIA se je omrežje v upravljanju in vzdrževanju DARS d.d. postopno povečevalo. Ob koncu leta 2018 je družba upravljala 623,311 kilometra avtocest, 140,974 kilometra priključkov nanje, 22,26 kilometra razcepov in 37,989 kilometra drugih cest.<sup>15</sup>

Slika 4: Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji, december 2018





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


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



### 1.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest<sup>16</sup>

#### 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 enocevni dvopasovni predor, v katerem poteka promet dvosmerno. V skladu z Direktivo Evropskega parlamenta in Sveta št. 2004/54/ES o minimalnih varnostnih zahtevah za predore na vseevropskem cestnem omrežju je treba v sodelovanju z Republiko Avstrijo čim prej zagotoviti polni avtocestni profil med avtocestama A2 in A11. S ciljem zagotavljanja boljše pretočnosti ter večje prometne varnosti se načrtujeta novogradnja druge predorske cevi ter novogradnja manjkajočega dela avtoceste z vsemi potrebnimi spremljajočimi ureditvami, med katerimi so tudi lokacije za odlaganje viškov odkopanega materiala. Načrtovane ureditve so na območju občin Jesenice in Kranjska Gora.

 Sofinancirano s pomočjo Instrumenta za povezovanje Evrope Evropske unije

Za omenjeno investicijo je bilo pridobljeno gradbeno dovoljenje, prav tako pa je bil objavljen razpis za izbor izvajalca del ter marca 2018 odpiranje ponudb. Julija 2018 je bila objavljena Odločitev o oddaji javnega naročila, na katero so bili podani Zahtevki za revizijo. Zaradi revizijskih zahtevkov neizbranih ponudnikov in odloči-

16 GRI GS 203-1.

tve DKOM, ki je tem zahtevkom ugodila, postopek izbora izvajalca gradbenih del v letu 2018 ni bil zaključen.

Projektna dokumentacija PGD in PZI, ki je bila v deležu 50 % sofinancirana s sredstvi EU, je zaključena. Na osnovi projektne dokumentacije in izdanega delnega gradbenega dovoljenja poteka postopek oddaje javnega naročila za izvedbo gradbenih del. Za izgradnjo druge cevi avtocestnega predora Karavanke sta Republika Slovenija in Republika Avstrija na razpisu IPE - Instrumenta za povezovanje Evrope pridobili nepovratna evropska sredstva. Za Republiko Slovenijo so odobrena IPE sredstva v višini največ 7,95 mio EUR oziroma 10 odstotkov upravičenih stroškov projekta.

### Tretja razvojna os



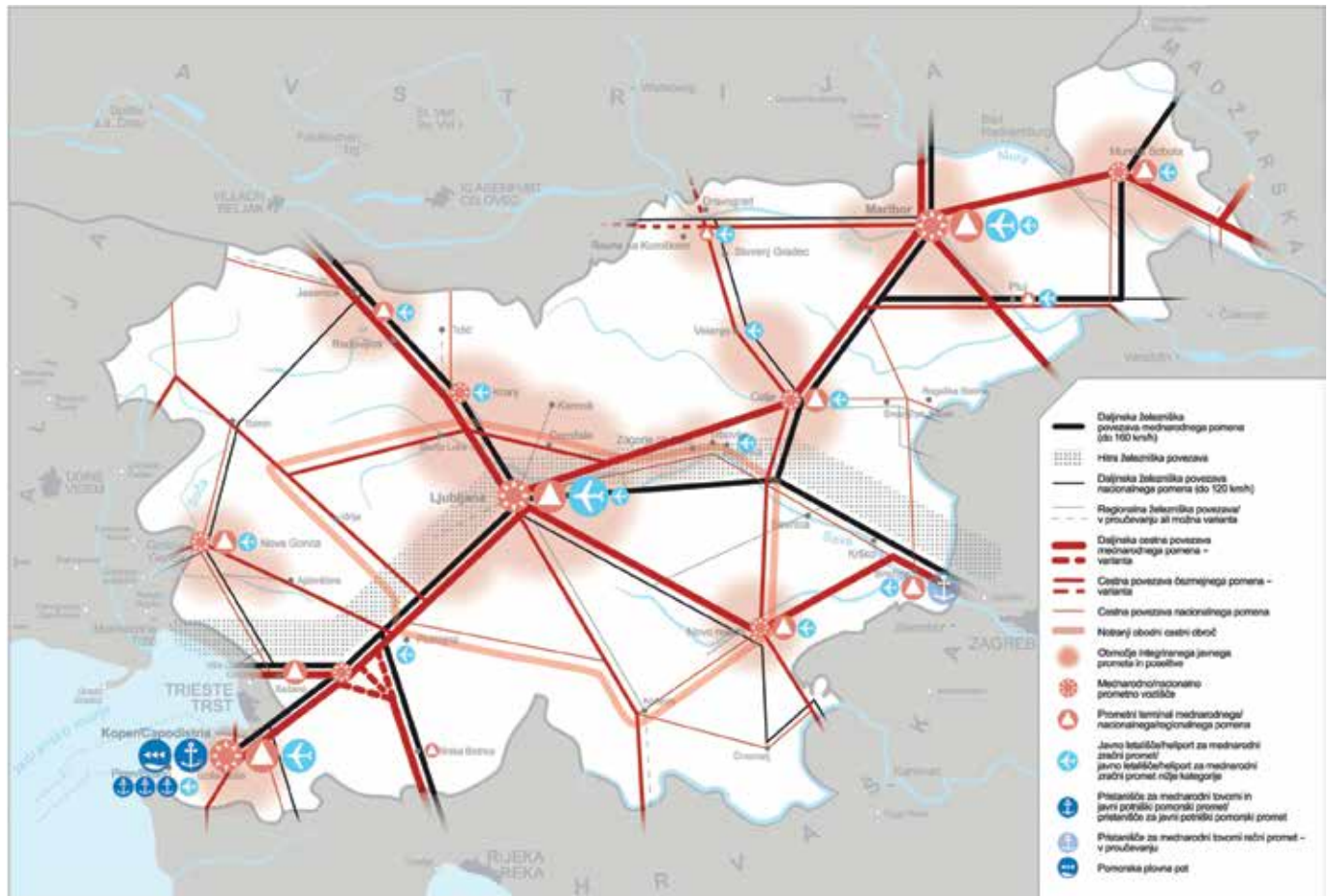
Izraz tretja razvojna os pomeni prometno povezavo, ki bo v prihodnosti potekala od severne proti jugovzhodni Sloveniji (od meje z Avstrijo do meje s Hrvaško). V Odloku o strategiji prostorskega razvoja Slovenije je tretja prometna os omenjena kot cestna povezava, ki se iz smeri avstrijske Koroške skozi Slovenj Gradec in Velenje navezuje na avtocesto pri Celju in se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb–Reka. Investicija v tretjo os je vključena v Resolucijo o Nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (povezava: <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2016-01-3211>). Gradnja odseka 3. razvojne osi jug od AC A2 do priključka Osredek je vključena v Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014-2020, s katerim je predvideno sofinanciranje s sredstvi Evropskega sklada za regionalni razvoj v višini 39,7 mio EUR.

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

Na odseku tretje razvojne osi jug od AC A2 do priključka Osredek je izdelana projektna dokumentacija PGD, vložena je bila vloga za izdajo gradbenega dovoljenja, izdeluje se projektna dokumentacija PZI. Na odseku tretje razvojne osi jug od priključka Osredek do Malin je bil izdelan in recenziran gradbeno tehnični elaborat preveritve faznosti gradnje, izdelani sta bili predinvesticijska zasnova in študija širših ekonomskih učinkov.

Na odseku tretje razvojne osi sever Velenje jug–Slovenj Gradec jug se intenzivno izdeluje projektna dokumentacija za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja (DGD) in PZI, na odseku Šentrupert–Velenje jug pa so bile aktivnosti projektiranja, do odločitve ustavnega sodišča o ustavnosti in zakonitosti sprejete uredbe o DPN, v mirovanju.

Slika 6: Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije



Meja na morju med RS in BIH je prečena po pogodbi o skupni državni meji med RS in BIH (priloga 1), ki sta jo 11.07.2001 podpisali obe vladi, 26.07.2003 pa jo isto podpisata v etnični vodji popopisnih skupin.

Viri: Sistemovne podlage SPRS  
 Kartografska podlage: MOPE - UPR, MOPE - GURS, GZ, 2000  
 Kartografska obdelava: MOPL, julij 2004

Publikacijska karta št. 3 k poglavju III.2.1

Razvoj gospodarske javne infrastrukture

Usmeritve za razvoj prometnega sistema

Strategija prostorskega razvoja  
 Republike Slovenije

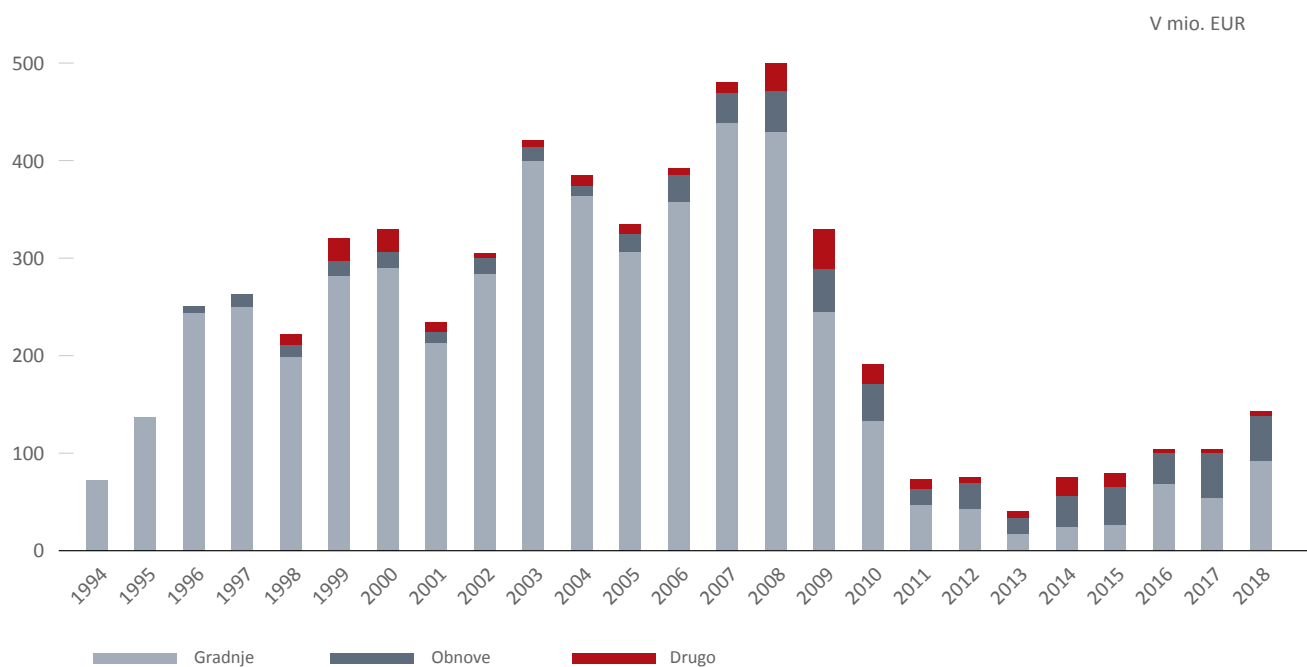
### I.3.6.1 Načrtovane investicije od leta 2019 do 2021

**Tabela 1: Načrtovane večje investicije DARS d.d. od leta 2019 do 2021 v mio. EUR (vir: Poslovni načrt 2019)**

	realizacija 2018	plan 2019	plan 2020	plan 2021	Skupaj 2018–2021
DRAGOMER avtocestni priključek	0,03	0,30	12,27	5,83	<b>18,43</b>
GRADNJA PROTIHRUPNIH OGRAJ*	1,87	3,65	0,68	6,37	<b>12,56</b>
GRADNJA PROTIVETRNE ZAŠČITE	0,04	3,63	0,68	6,37	<b>10,71</b>
PREDOR KARAVANKE (druga cev)	0,25	11,43	25,39	24,39	<b>61,46</b>
Sistem DarsGo	61,78	28,65	6,00	1,50	<b>97,92</b>
HAJDINA–ORMOŽ: Markovci–Gorišnica	0,26	0,70	5,90	1,66	<b>8,53</b>
HAJDINA–ORMOŽ: Gorišnica–Ormož	1,26	6,66	15,07	9,24	<b>32,24</b>
KOSEZE–KOZARJE: razširitev v šestpasovnico (gradnja, ostalo)	0,15	0,45	0,60	23,70	<b>24,90</b>
3. razvojna os sever: Velenje–Slovenj Gradec	1,47	5,92	11,55	37,96	<b>56,89</b>
3. razvojna os sever: Šentrupert–Velenje	0,03	2,00	9,35	28,77	<b>40,15</b>
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (I. etapa – etapi 1 in 2)	1,25	4,20	20,05	24,00	<b>49,49</b>
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (I. etapa – etapi 3 in 4)	0,08	1,80	4,95	4,69	<b>11,52</b>
<b>Skupaj</b>	<b>68,47</b>	<b>69,38</b>	<b>112,49</b>	<b>174,48</b>	<b>424,82</b>
OBNOVE AVTOCEST	50,01	70,91	70,87	68,88	<b>260,66</b>
Druge investicije	34,30	27,31	45,81	35,67	<b>143,09</b>
<b>Skupaj</b>	<b>152,78</b>	<b>167,60</b>	<b>229,17</b>	<b>279,02</b>	<b>828,57</b>

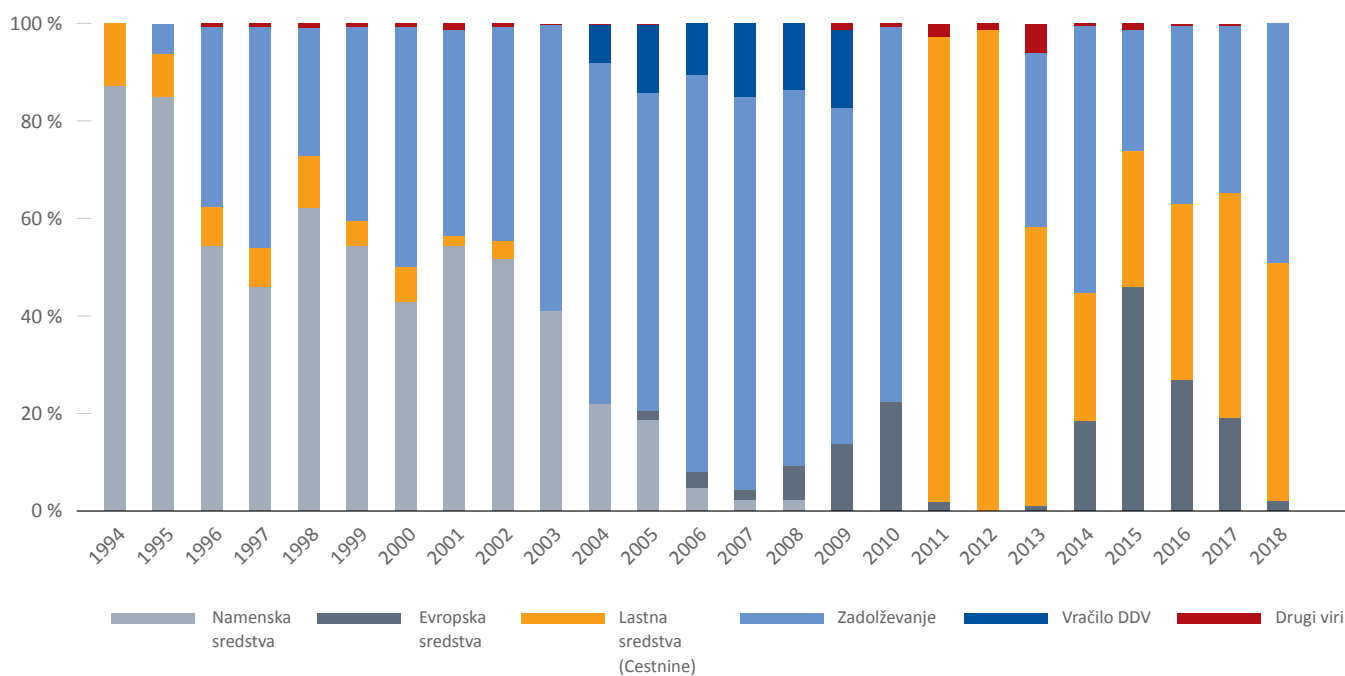
### I.3.6.2 Investicije v NPIA (nacionalni program izgradnje avtocest) od leta 1994 do 2018

Slika 7: Investicije v NPIA (nacionalni program izgradnje avtocest) od leta 1994 do 2018



### I.3.6.3 Viri financiranja NPIA (nacionalnega programa izgradnje avtocest) od leta 2000 do leta 2018

Slika 8: Viri financiranja nacionalnega programa izgradnje avtocest (NPIA) za obdobje 2000–2018



### I.3.7 Samoocena po modelu odličnosti EFQM

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

V letu 2018 je bila izvedena druga samoocena in na njeni osnovi je bilo pripravljeno poročilo, ki vsebuje ugotovitve, akcijski načrt s 13 ukrepi ter kratkoročne in srednjeročne cilje poslovanja družbe na področju kakovosti in odličnosti.

Uprava družbe daje priporočilom in pričakovanjem SDH velik pomen in je v »Strategiji DARS d.d. 2017–2020« kot enega izmed devetih strateških ciljev določila »SC 6 Implementacija poslovne odličnosti« s ključnim kazalnikom »Doseči 500 točk do leta 2020 glede na zahteve modela EFQM«.

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

### I.3.8 Integrirani sistem vodenja

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

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

V letu 2018 smo pričeli vzpostavljati sistem varovanja informacij po zahtevah standarda ISO/IEC 27001, ki ga bomo integrirali v obstoječi sistem vodenja. Osnova za vzpostavitev primernih kontrol je ocena informacijskih tveganj, ki je vodilo za uvedbo obsega in števila ukrepov, z namero zmanjševanja informacijskih tveganj na sprejemljivo raven.

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





## 1.4 O POROČILU

Poročilo o trajnostnem razvoju družbe DARS d.d. podaja informacije o ekonomskih, okoljskih, družbenih in upravljaljskih učinkih in rezultatih delovanja družbe. Strategija družbe DARS d.d. zasleduje dolgoročne cilje, usmerjene k trajnostnemu razvoju, in družbo usmerja k družbeno odgovornemu delovanju v prihodnosti. S poročanjem o svojem trajnostnem delovanju družba po eni strani svojim deležnikom zagotavlja 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 možnimi deležniki.

### 1.4.1 Trajnostno poročanje

#### Izjava o nefinančnem poslovanju

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

#### Naše drugo trajnostno poročilo po standardih GRI

Prvo samostojno trajnostno poročilo družbe DARS d.d., ki ga je družba objavila za leto 2017, je bil velik mejnik družbe na poti poročanja glede trajnostnega razvoja podjetja, kjer družba sledi mednarodnim standardom trajnostnega poročanja Global Reporting Initiative (GRI GS), osnovna raven,<sup>17</sup> in s tem bistveno izboljšuje kakovost trajnostnega dela preteklih letnih poročil v celovito poročilo, ki poudarja bistvenost poslovanja družbe. Družba o trajnostnem razvoju oz. družbeni odgovornosti poroča tudi v svojih letnih poročilih že od leta 2009. Zadnje trajnostno poročilo je bilo za leto 2017 objavljeno na SEO netu Ljubljanske borze 29. 6. 2018.<sup>18</sup> V trajnostno poročilo so bile vključene oz. so ga pripravile vse strokovne službe družbe DARS d.d. Trajnostno poročilo družbe DARS d.d. se nanaša na posamezno poslovno in koledarsko leto in ga bo družba objavljala vsako leto.<sup>19</sup>

### 1.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS d.d.

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

#### Strateške usmeritve družbe DARS d. d.

Prikaz strategije DARS d.d. za obdobje 2017–2020, ki povezuje vizijo in njene deležnike s tremi ključnimi strateškimi smernicami DARS d.d., je podrobneje razviden iz poglavja 1.3.2. Poslanstvo, vizija, vrednote in

<sup>17</sup> GRI GS 102-54.

<sup>18</sup> GRI GS 102-51.

<sup>19</sup> GRI GS 102-50, 102-52.

strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja, od katerih je osrednja dolgoročna poslovna stabilnost, ki se s svojo vsebino in strateškimi cilji pomembno navezuje tudi na uresničevanje prve strateške smernice (Zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike na avtocestnem omrežju) z uporabniki kot ciljnim deležniki in tretje strateške smernice (Zavzeti in kompetentni zaposleni) z zaposlenimi kot ciljnim deležniki.

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

Spodaj navajamo vseh 17 ciljev trajnostnega razvoja, ki so dostopni tudi na povezavi Ministrstva za zunanje zadeve:

[http://www.mzz.gov.si/zunanja\\_politika\\_in\\_mednarodno\\_pravo/mednarodno\\_razvojno\\_sodelovanje\\_in\\_humanitarna\\_pomoc/politike\\_mrs/cilji\\_trajnostnega\\_razvoja/](http://www.mzz.gov.si/zunanja_politika_in_mednarodno_pravo/mednarodno_razvojno_sodelovanje_in_humanitarna_pomoc/politike_mrs/cilji_trajnostnega_razvoja/) <https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs>

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



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

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



### Povezani v prihodnost

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

**Bistvene vsebine:** Korporativna integriteta in skladnost poslovanja.

**Kazalnik:** Število potrjenih primerov korupcije želimo ohraniti na nič.



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

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

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



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

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

**Kazalnik:** Izpolnitev zahtev okoljevarstvenih soglasij.



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

**Bistvene vsebine:** Raba energija, emisije.

**Kazalnik:** Zmanjšanje porabe električne energije do leta 2020 za 5 %, porabe energentov za ogrevanje za 10 % do leta 2020 in emisij CO<sub>2</sub> energentov za ogrevanje za 20 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015.



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

**Bistvene vsebine:** Varovanje vode, ravnanje z odpadki.

**Kazalnik:** Izpolnjevanje zakonodajnih zahtev ter dobrih praks družbe.



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

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

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

**Kazalnik:** Aktivno sodelovanje z deležniki na področju varnosti s ciljem promocije varnosti v prometu: 20% povečanje dosega uporabnikov AC in prihodnjih uporabnikov (otroci, dijaki, študenti) do leta 2020 glede na leto 2015. Zagotavljanje točnih in pravočasnih prometnih informacij in učinkovito informiranje voznikov: 10% letna rast aktivnega iskanja prometne informacije na lastnih komunikacijskih kanalih do leta 2020.



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

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

**Kazalnik:** Vzpostavitev elektronskega cestninskega sistema v PPT za težka vozila (DarsGo) 1. 4. 2018 je osnova za vzpostavitev sistema spremljanja potovalnih časov težkih vozil s pomočjo elektronskega cestninskega sistema DarsGo (ECS v PPT) in podatkov gibanja vozil (FCD) predvidoma do leta 2020. Po vzpostavitvi sistema: tridostotno zmanjšanje števila zastojev na leto in izboljšanje infrastrukture.



### Dolgoročna poslovna stabilnost

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

**Bistvene vsebine:** Dolgoročna poslovna stabilnost.

**Kazalnik:** Neto dolg/EBITDA s ciljnimi kazalniki pod 8; zagotavljanje dobička na kapital 4,1 %.



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

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

**Kazalnik:** Razvoj avtocestnega omrežja v skladu z usmeritvami lastnika in finančnimi zmožnostmi družbe DARS d.d.: dolžina obnovljenih smernih vozišč – najmanj 55 km/leto. Vzpostavitev elektronskega cestninskega sistema v PPT DarsGo za težka vozila.



### Zavzeti in kompetentni zaposleni

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

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

**Kazalnik:** Razmerje med zavzetimi in aktivno nezavzetimi se do leta 2020 poveča na 0,90.



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

**Bistvene vsebine:** Oblikovanje varnega delovnega okolja.

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

### I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki

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

Deležniki družbe DARS d.d. so identificirani in opredeljeni na osnovi enega izmed ukrepov samoocene po zahtevah EFQM in 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 poteka na različne načine, in sicer glede na vpliv, ki ga ima določen deležnik na družbo, in glede na vpliv, ki jo ima družba na določeno skupino deležnikov.<sup>20</sup>

Slika 11: Povezanost družbe DARS z deležniki (navedeni ključni deležniki)







## I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti

### I.4.4.1 Komunikacijska orodja, način in pogostost vključevanja deležnikov, ključne teme in odziv na zahteve deležnikov

Tabela 2: Komunikacijska orodja in načini vključevanja deležnikov ter izpostavljene teme<sup>21</sup>

Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme/odziv na zahteve deležnikov	Vključenost deležnika v pripravo trajnostnega poročila
<b>Zaposleni</b>	<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.	
<b>SDH d. d. (predstavnik lastnika)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Letno poročilo DARS d. d.</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 kontakti</li> </ul>	Uspešno uresničevanje zakonsko opredeljene vloge DARS d.d. (skladnost poslovanja), pričakovana realizacija meril LNU, dolgoročna poslovna stabilnost, izboljšanje praks korporativnega upravljanja, trajnostni razvoj, povečanje donosa kapitala, uvajanje vitkega poslovanja, optimizacija poslovnih procesov in stroškov poslovanja, aktivno upravljanje dolga, pretočnost in varnost avtocestnega omrežja, finančno vzdržna izgradnja avtocestnega omrežja in zagotavljanje ustreznosti kakovosti upravljanja in vzdrževanja AC/HC.	
<b>Nadzorni svet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seje in komisije NS</li> </ul>	Uspešno poslovanje v skladu z načrti, skladnost poslovanja.	
<b>Ministrstvo za infrastrukturo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Letno poročilo DARS d. d.</li> <li>- Spremljanje in upoštevanje predlogov ter pripomb</li> <li>- Redne 14-dnevne koordinacije z direktoratom</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 d.d., dolgoročna poslovna stabilnost, posredni ekonomski vplivi, skladnost poslovanja, zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike AC in zasebnost strank, aktivno upravljanje dolga, pretočnost in varnost avtocestnega omrežja, finančno vzdržna izgradnja avtocestnega omrežja in zagotavljanje ustreznosti kakovosti upravljanja in vzdrževanja AC/HC.	
<b>Javna agencija RS za varnost prometa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medijske konference ob večjih varnostnih dogodkih</li> <li>- Dogodki (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 2013–2022 Nacionalni program 2013–2022 Celovita obravnava problematike prometne varnosti; večji učinki na področju izvajanja projektov prometne varnosti.	
<b>Ministrstvo za finance</b>	<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 Republike Slovenije ter morebitnega vpliva na javni dolg, zagotavljanje finančne vzdržnosti.	
<b>Uporabniki avtocestnega omrežja</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spletno mesto družbe DARS d. d. (www.dars.si)</li> <li>- Raziskava: Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest</li> <li>- Družbena omrežja (Facebook, Twitter)</li> <li>- Dogodki in predstavitve družbe DARS d.d.</li> <li>- Mobilna aplikacija DarsPromet+ oz. DarsTraffic+</li> <li>- Telefonski in osebni kontakti</li> </ul>	Upoštevanje predlogov in pripomb, skrb za varnost in zadovoljstvo uporabnikov avtocest, pravočasno in popolno informiranje o stanju na cestah in drugih dogajanjih, ki vplivajo na varnost in pretočnost prometa.	 vključeni na podlagi analize

<sup>21</sup> GRI GS 102-43, 102-44.

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>- Spletno mesto Prometno-informacijskega 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 DarsGo servisi</li> <li>- Uporabniški klicni center za sistem DarsGo</li> <li>- Tržno komuniciranje</li> <li>- Druga komunikacijska sredstva: promocijska darila, informativni materiali za različne ciljne skupine itd.</li> </ul>		 vprašalnika Merjenje zadovoljstva uporabnikov AC
<b>Interesna združenja avtoprevoznikov v okviru GZS in OZS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest</li> <li>- Spremljanje in upoštevanje utemeljenih predlogov in pripomb</li> <li>- Usklajevanje ukrepov cenovne politike cestninjenja</li> <li>- Povratne informacije o kvaliteti storitev in celostne izkušnje uporabe AC in HC</li> <li>- Sodelovanje na izobraževalnih dogodkih in delovnih skupinah</li> <li>- Sodelovanje na promocijskih dogodkih</li> </ul>	Upoštevanje predlogov in pripomb, skrb za varnost in zadovoljstvo uporabnikov avtocest, dolgoročna poslovna stabilnost družbe DARS d.d., posredni ekonomski vplivi na družbo.	
<b>Širša javnost</b>	<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>- Družbena omrežja (Facebook, Twitter)</li> <li>- Mobilna aplikacija DarsPromet+ oz. DarsTraffic+</li> <li>- Telefonski in osebni kontakti</li> <li>- Druga komunikacijska sredstva: dogodki itd.</li> <li>- Donacije in sponzorstva, družbeno odgovorni projekti</li> </ul>	Transparentnost delovanja družbe DARS d.d., 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>	Ugoditev zahtevam.	–
<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).	 Vključena: RTV Slovenija in STA
<b>Dobavitelji</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spletno mesto</li> <li>- Osebni kontakti</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 d. d. (<a href="http://www.dars.si">www.dars.si</a>)</li> <li>- Družbena omrežja (Facebook, Twitter)</li> <li>- Pojavnost v medijih</li> </ul>	Transparentnost poslovanja, dolgoročna poslovna stabilnost in posredni ekonomski, družbeni in okoljski vplivi na družbo, zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike AC, zasebnost strank, skrb za zaposlene, okoljska odgovornost (emisije).	 Vključena: zavod Varna pot ter zavod Še vedno vozim, vendar ne hodim.



### 1.4.4.2 Bistvene teme trajnostnega razvoja družbe DARS d.d.<sup>22</sup>

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

Matrika bistvenosti (spodaj) prikazuje, katere vsebine so najpomembnejše z vidika družbe DARS d.d. in ktere z vidika deležnikov. Kateri deležniki in na kakšen način so bili vključeni v pripravo trajnostnega poročila, je razvidno iz zgornje tabele. Ocene sicer temeljijo na prilagojenem vprašalniku pomembnosti posameznih bistvenih vsebin, ki ga je družba DARS d.d. poslala tem deležnikom (od poslanih 20 vprašalnikov smo dobili vrnjenih 17), na identificiranih pričakovanih deležnikov internega dokumenta Potrebe in pričakovanih deležnikov družbe DARS d.d., na analizi Vprašalnika za ugotavljanje klime in zadovoljstva zaposlenih ter na Poročilu o merjenju zadovoljstva uporabnikov avtocest v Sloveniji.

Kot ključna bistvena vsebina je bila prepoznana vsebina glede zagotavljanja pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike avtocestnega omrežja. To vsebino so prepoznali kot najpomembnejšo tako podjetje kot deležniki. Sledijo vsebine s področja korporativnega upravljanja ter ekonomske uspešnosti in vsebine s področja skrbi za zaposlene. Vsebine, ki za družbo niso relevantne ali niso zelo pomembne, na grafu niso prikazane.

**Tabela 3: Prikaz najpomembnejših bistvenih vsebin za deležnike in družbo DARS d. d. (matrika bistvenosti)<sup>23</sup>**



<sup>22</sup> GRI GS 102-47.  
<sup>23</sup> GRI GS 102-47.

### 1.4.4.3 Metodologija pisanja trajnostnega poročila<sup>24</sup>

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

Načelo trajnostnega poročanja	Upoštevanje načela v trajnostnem poročilu
<b>Vključevanje deležnikov</b>	Vsebina trajnostnega poročila temelji na pričakovanih deležnikov, ki so bili vključeni v pripravo trajnostnega poročila.
<b>Trajnostni okvir</b>	Družba DARS d.d. z naslavljanjem ciljev trajnostnega razvoja postavlja svoje poslovanje v širši družbeni in okoljski okvir. V določenih kazalnikih je prikazano, kako družba prispeva k posameznim ciljem. Poročilo je sicer večinoma omejeno na družbo, toda v prihodnje se bo poročanje smiselno razširilo glede na vpliv, ki ga ima družba na trajnostni razvoj.
<b>Bistvenost</b>	Vsebina poročila temelji na matriki bistvenosti, kjer so bile bistvene vsebine izbrane glede na pomembnost s strani deležnikov in družbe. Trajnosten razvoj družbe DARS d.d. izhaja iz strategije in vrednot podjetja.
<b>Celovitost</b>	Pri izbiri bistvenih vsebin so bili izbrani vsi relevantni kazalniki s področja ekonomskega delovanja, okolja in družbe. Družba je k pisanju pristopala celovito glede na vpliv, ki ga ima na trajnostni razvoj.

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

Poročilo vsebuje vse ustrezne informacije iz standarda 102: splošna standardna razkritja, ki se zahtevajo za osnovno raven poročanja. Družba je sicer na podlagi relevantnosti izbrala še nekaj dodatnih kazalnikov, o nekaterih kazalnikih pa ne poroča, saj niso relevantni. Na podlagi matrike bistvenosti je družba izbrala bistvene vsebine, ki so najbolj relevantne za poslovanje, in o njih ustrezno poročala glede na standarde GRI 200: Ekonomsko delovanje, GRI 300: Okolje in GRI 400: Družba. Vse bistvene vsebine so tudi obrazložene in opisane glede upravljalvskega pristopa, ki ga zahteva standard GRI 103: Upravljalvski pristop.

## 1.4.5 Korporativna integriteta in skladnost poslovanja

### Spoštovanje človekovih pravic v poslovanju

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

### Etika in integriteta<sup>25</sup>

Upoštevač zakonodajo in prakso s področja človekovih pravic (konvencije ILO, Ustava RS, Zakon o varstvu pred diskriminacijo), so v naši družbi vzpostavljeni mehanizmi, ki preprečujejo deviacije na področju človekovih pravic v najširšem pomenu besede. Ti mehanizmi so določeni v Darsovem kodeksu ravnanja ter Dogovoru o preprečevanju in odpravljanju posledic mobinga v družbi, sklenjenim med upravo in svetom delavcev. V tem dokumentu so natančno določeni obnašanje, ki ga razumemo kot mobing, postopek reševanja primerov, ugotovitve ter postopki rehabilitacije žrtev mobinga. Prijava je lahko tudi anonimna. Zadovoljni smo, da so v naši družbi takšni primeri redki, če pa do njih pride, so rešeni v obojestransko zadovoljstvo. V letu 2016 so bile prejete tri prijave, a kršitve niso bile ugotovljene. V letu 2017 ni bilo nobenega takšnega primera. V letu 2018 je bila obravnavana ena prijava in s pomočjo zunanje strokovne sodelavca mobing ni bil ugotovljen. V skladu s pristojnostmi je odbor predlagal Službi za upravljanje s kadri ukrepe za izboljšanje obstoječega stanja.

<sup>24</sup> GRI GS 102-46.

<sup>25</sup> GRI GS 102-16, 102-17.

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

## IZVLEČEK IZ DARSOVEGA KODEKSA RAVNANJA

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

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

### **Konflikt interesov**

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

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

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

Člani nadzornega sveta ob nastopu mandata podpišejo Izjavo o neodvisnosti člana nadzornega sveta/komisije nadzornega sveta, ki je sestavni del kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države.

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

### Korupcija

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

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

Komisija integritete v DARS d.d. je v letih 2016 in 2017 prejela po dve anonimni prijavi, medtem ko v letu 2018 ni prejela nobene. V vseh štirih primerih je Komisija ugotovila in sprejela sklep, da anonimne prijave ne vsebujejo suma koruptivnega ravnanja, ne vsebujejo kršitve dolžnosti izogibanja nasprotju interesov ali drugih kršitev, zato se je postopek v vseh primerih ustavil.<sup>26</sup>

### Skladnosti<sup>27</sup>

Skladnost družbe DARS d.d. z zakonodajo in pravili je razvidna iz letnega poročila za leto 2018, v poglavju I.4. Izjave o upravljanju družbe DARS d.d., Skladnosti na področju okolja in energije so razvidne iz poglavja I.5.6.1.

Pravno varstvo zoper kršitve v postopkih javnega naročanja je zagotovljeno v revizijskem postopku, ki poteka pred Državno revizijsko komisijo za revizijo postopkov oddaje javnih naročil (v nadaljevanju DKOM). Iz spodnjih tabel (tabela 5) je razvidno, da je bilo v letu 2018 oddanih 281 javnih naročil. Na podlagi ZPVPJN<sup>28</sup> je bilo vloženih devet zahtevkov za revizijo, DKOM je ugodila enemu zahtevku (tabela 4).

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

	2015	2016	2017	2018
Število delno ugodenih revizijskih zahtevkov	-	1	-	-
Število ugodenih revizijskih zahtevkov	6	6	7	1
Število razveljavljenih postopkov	1	1	-	-
Število zavrženih revizijskih zahtevkov	2	2	-	-
Število zavrženih revizijskih zahtevkov	11	10	4	6
Število ustavljenih postopkov	1	1	1	2

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

<sup>26</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 205-3.

<sup>27</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 419-1.

<sup>28</sup> Zakon o pravnem varstvu v postopkih javnega naročanja (Ur. list RS št. 43/11, 60/11 – ZTP-D, 63/13, 90/14-ZDU-1J in 60/17).

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

	2015	2016	2017	2018
Število objavljenih javnih naročil	149	139	156	176
Število oddanih javnih naročil	205	232	255	281

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

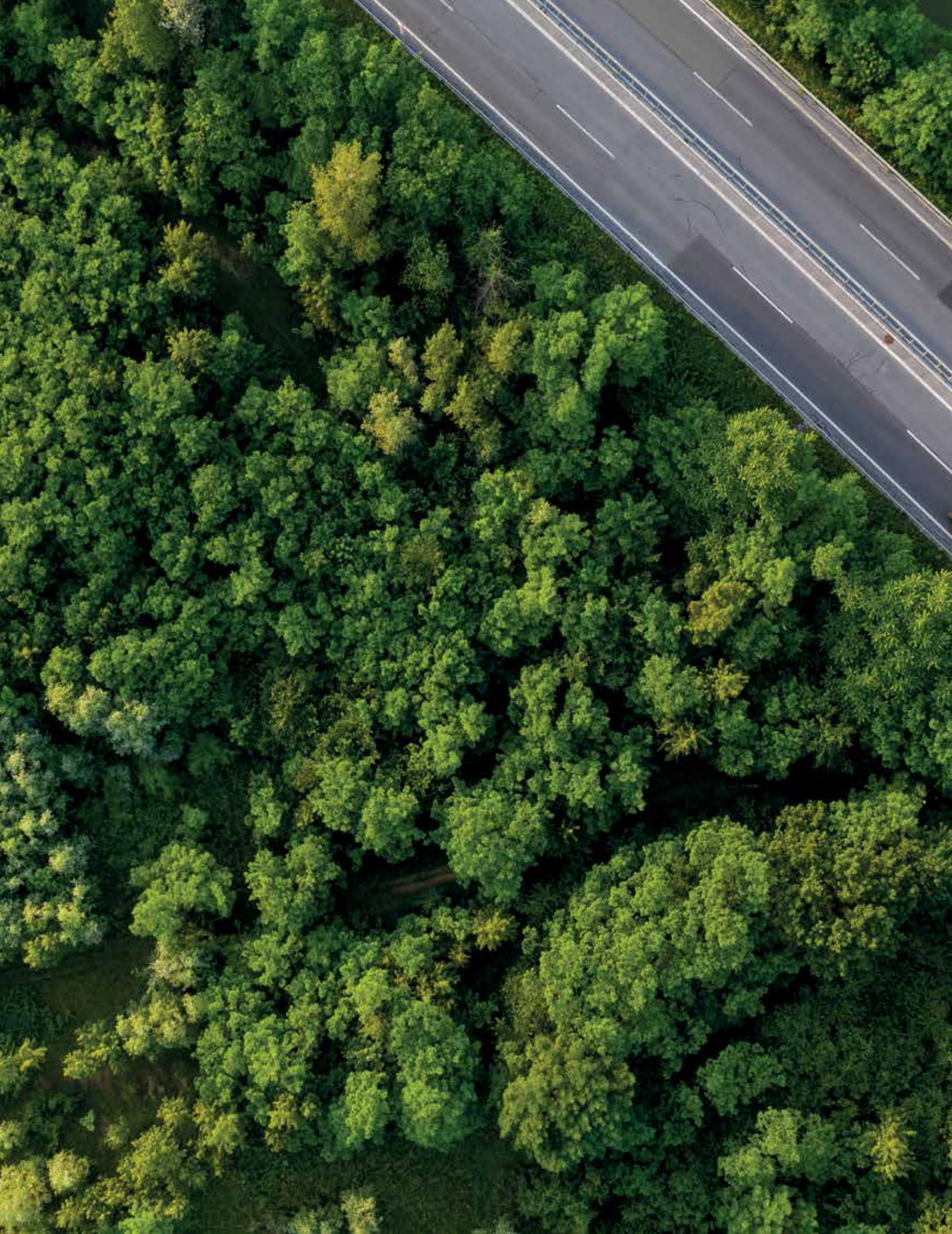
## 1.4.6 Upravljanje tveganj

V družbi DARS d.d. se zavedamo resnosti posledic, ki bi nastale z uresničitvijo različnih vrst tveganj. V vse bolj negotovem poslovnem okolju je obvladovanje tveganj pomemben dejavnik poslovnega uspeha družbe, zato veliko pozornosti namenjamo pravočasnemu zaznavanju tveganj in njihovemu upravljanju. Proces upravljanja tveganj je postal del našega strateškega poslovanja, zato smo ponosni na uspešno obvladovanje tveganj v letu 2018. Novembra 2018 je bila novelirana Strategija DARS d.d. 2017–2020, v kateri so bili nekoliko prenovljeni strateški in operativni cilji, na njihovi osnovi pa so bila ponovno prepoznana tudi strateška tveganja. Sistem tekoče preverjamo in dopolnjujemo, da bi bila ključna tveganja, ki jim je DARS d.d. izpostavljena, pravočasno prepoznana, ovrednotena in obvladovana. Tveganja smo prepoznavali s pomočjo ciljev, ki so na najvišjem nivoju začrtani v Strategiji družbe DARS d.d. 2017–2020, na nižjih nivojih pa glede na cilje, ki so začrtani v okviru posameznega procesa.

Na podlagi vseh prepoznanih in ovrednotenih tveganj smo člani Sveta za upravljanje s tveganji pripravili nabor strateških tveganj, ki jim posvečamo več pozornosti kot preostalim tveganjem. Pri teh izbranih tveganjih smo določili sprejemljivo stopnjo tveganja, ki smo jo kot družba še pripravljene sprejeti. Zgornja meja tveganosti je skladna z našo poslovno strategijo in nagnjenostjo k tveganjem. V primerih, ko je stopnja sprejemljivega tveganja manjša od stopnje izračunanega tveganja, nastopi razkorak med dejanskim in še sprejemljivim tveganjem, ki ga moramo premostiti v koraku ravnanja s prepoznanimi tveganji. Za ugotovljena tveganja je odgovorno vodstvo organizacijske enote, ki je kot skrbnik tveganja izoblikovalo potrebne kontrolne mehanizme (ukrepe in aktivnosti), s katerimi zmanjšuje in obvladuje tveganja. Sprejete kontrolne mehanizme v obliki ukrepov in aktivnosti tekoče spremljamo. Upravljanje tveganj je vpeto v vse ravni našega delovanja.

Prepoznana tveganja, ki smo jim namenili posebno pozornost, so:

- omejena razpoložljiva finančna sredstva za vlaganje v razvoj,
- naraščanje števila nesreč oz. padec stopnje varnosti,
- odvisnost od zunanjih izvajalcev,
- izpad prihodka pri delovanju novega sistema DarsGo,
- izpad ključnih informacijskih sistemov,
- učinkovitost delovanja sistema DarsGo,
- ekonomska upravičenost investicijskih vlaganj,
- obrestno tveganje,
- tveganje prihodkov,
- izguba kompetentnega oz. ključnega kadra (nezaželena fluktuacija),
- porast deleža aktivno nezavzetih zaposlenih,
- nezadostni viri za dvig kompetentnosti zaposlenih in posledično razvoja ciljne organizacijske kulture,
- skrb za varnost in zdravje zaposlenih pri delu in
- varovanje okolja.



## I.5 POROČILO O USPEŠNOSTI



### I.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja

Dolgoročni cilj družbe DARS d.d. je postati stabilen upravljavec, ki bo s prihodki od cestnin in drugimi prihodki zagotavljal trajnostni razvoj družbe, njeno dolgoročno, stabilno in družbeno odgovorno poslovanje ter varno uporabo avtocestnega omrežja. DARS d.d. z vzpostavljanjem in vzdrževanjem kakovostne, zanesljive in vzdržljive avtocestne infrastrukture regionalno in mednarodno prispeva h gospodarskemu razvoju in blaginji družbe.<sup>29</sup>

DARS d.d. je v poslovnem letu 2018 realizirala 465,6 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje, kar je pet odstotnih točk več kot v letu 2017. Cestninski prihodki, ki predstavljajo kar 91,1 odstotka vseh prihodkov, so bili v letu 2018 za pet odstotkov večji od realizacije v letu 2017. Prihodki od cestnin so se povečali zaradi boljše prodaje vinjet, rasti tovarnega prometa ter uvedbe novega načina cestninjenja 1. 4. 2018, kar je deloma zavrlo negativen učinek sprememb v strukturi tovarnega prometa glede na emisijske razrede EURO.

Poslovni izid iz poslovanja je znašal 222,4 milijona evrov, kar je za šest odstotkov več kot v letu 2017. EBITDA, realiziran v višini 397,5 milijona evrov, kar je za sedem odstotkov več kot leto prej, je najvišji v poslovni zgodovini DARS d.d.

Čisti poslovni izid družbe DARS d.d. za obdobje od 1. januarja do 31. decembra 2018 je znašal 154,4 milijona evrov in je bil v primerjavi s čistim poslovnim izidom za leto 2017 višji za devet odstotkov.

<sup>29</sup> GRI GS 103-1,103-2, 103-3, 203-1.

**Tabela 6: Ključni poslovni podatki po letih<sup>30</sup>**

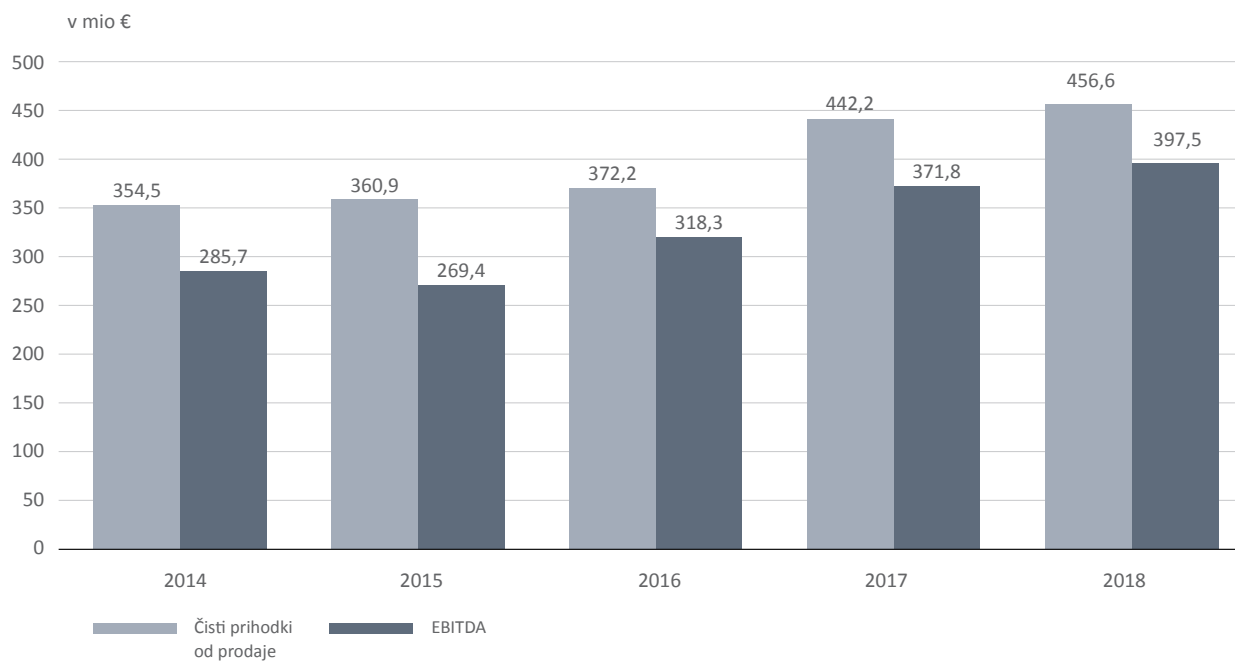
Ključni poslovni podatki po letih	Leto 2016	Leto 2017	Leto 2018	Indeks 2018/2017
<b>EKONOMSKI VIDIK (v EUR)</b>				
Čisti prihodki od prodaje	372.161.638	442.244.312	465.605.859	105
Poslovni izid iz poslovanja	163.583.049	210.681.424	222.394.940	106
EBITDA	318.288.799	371.822.312	397.476.660	107
Čisti poslovni izid obračunskega obdobja	102.448.010	141.145.144	154.421.963	109
Osnovni kapital	2.319.866.345	2.322.284.140	2.322.284.140	100
Kapital na dan 31. 12.	2.665.453.020	2.811.184.886	2.963.264.000	105
Skupna vrednost aktive na dan 31. 12.	5.680.666.379	5.751.989.678	5.656.311.816	98
Stanje dolga na dan 31. 12.	2.567.032.918	2.464.024.512	2.269.468.973	92
Odplačilo dolga – glavnica	349.956.759	203.008.406	219.555.539	108
Plačilo obresti *	41.234.923	40.414.027	40.624.860	101
<b>OKOLJSKI VIDIK – poraba energentov (v MWh)</b>				
Elektrika	25.181	24.526	23.598	96
Goriva**	17.538	16.369	18.662	114
Zemeljski plin	1524	1676	1443	86
UNP propan	2253	2123	1964	93
UNP propan butan	1225	1105	852	77
Kurilno olje	344	291	238	82
Daljinsko ogrevanje	810	778	638	82
Km AC	610	618	623	101
Št. zaposlenih	1247	1240	1232	99
<b>Kazalniki poslovanja</b>				
Marža iz poslovanja	44,0 %	47,6 %	47,8 %	100
EBITDA marža	85,5 %	84,1 %	85,4 %	102
Neto marža	27,5 %	31,9 %	33,2 %	104
Donosnost na kapital (ROE)	3,9 %	5,2 %	5,3 %	104

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

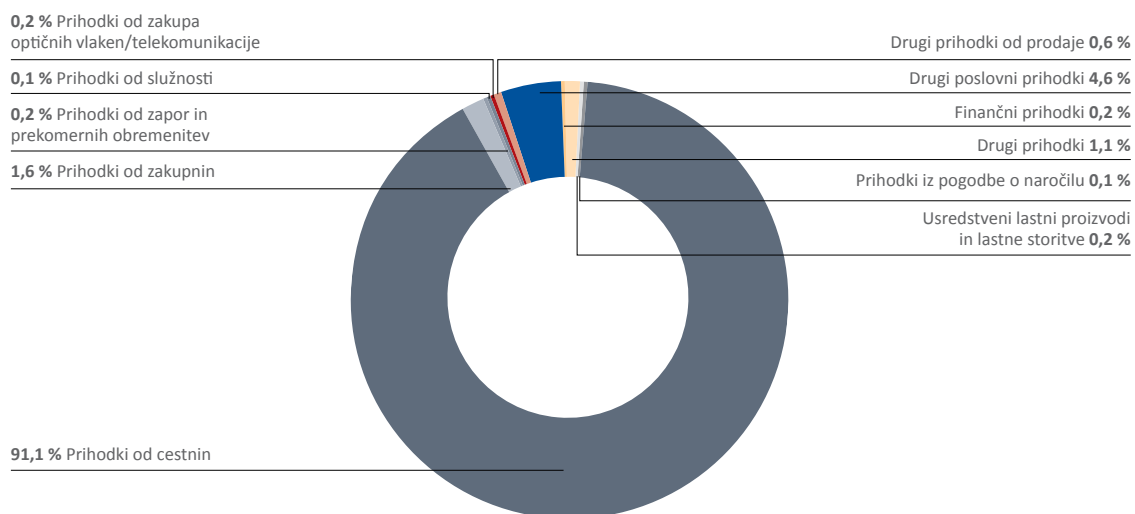
\*\* Na začetku leta 2018 so bile vse AC izpostave opremljene z mobilnimi točilnimi servisi in posodobljen je bil enoten sistem rabe goriv ter pretvorbe v MWh, kar je posledično razlog sprememb podatkov v letih 2016 in 2017.



Slika 12: Gibanje čistega prihodka od prodaje in denarnega toka iz poslovanja (EBITDA) v obdobju 2014–2018



Slika 13: Struktura prihodkov DARS d. d. v letu 2018



**Tabela 7: Neposredno ustvarjena in distribuirana ekonomska vrednost družbe DARS d. d. v letu 2018<sup>31</sup>**

Podatki v EUR	Leto 2016	Leto 2017	Leto 2018
<b>Prihodki (neposredna ekonomska vrednost) (1)</b>	<b>372.497.825</b>	<b>442.411.843</b>	<b>466.246.838</b>
- Od prodaje	372.161.638	442.244.312	465.605.859
- Prodaja sredstev	336.187	167.531	640.979
<b>Porazdeljena ekonomska vrednost (2)</b>	<b>294.378.679</b>	<b>317.224.882</b>	<b>344.637.330</b>
- Stroški blaga, materiala in storitev	36.740.431	38.635.453	47.646.986
Stroški (brez stroškov dela)	195.755.737	203.242.941	226.137.622
<b>Stroški dela</b>	<b>37.910.486</b>	<b>39.730.512</b>	<b>40.847.516</b>
<b>Izguba pri izločitvi osnovnih sredstev</b>	<b>80.143</b>	<b>615.603</b>	<b>3.749.710</b>
<b>Izplačila lastnikom kapitala in drugim dobaviteljem finančnih sredstev</b>	<b>41.234.923</b>	<b>40.414.027</b>	<b>40.620.397</b>
- Dividende	0	0	0
- Obresti	41.234.923	40.414.027	40.620.397
<b>Davki od dobička</b>	<b>19.203.477</b>	<b>32.981.826</b>	<b>33.075.718</b>
<b>Investicije v družbeno okolje</b>	<b>193.913</b>	<b>239.973</b>	<b>206.367</b>
- Sponzoriranja in donacije	121.409	165.094	148.934
- Ostalo (dajatve, NUSZ ...)	72.504	74.879	57.432
<b>Neposredno ustvarjena ekonomska vrednost (1-2)</b>	<b>78.119.146</b>	<b>125.186.962</b>	<b>121.609.509</b>

## I.5.2 Marketing in odgovoren odnos do kupcev

### I.5.2.1 Uporaba cestninskih cest in prihodki od prodaje

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

Glavni produkt družbe DARS d.d. je uporaba cestninskih cest. DARS d.d. ni samo koncesionar, pooblaščen za cestninjenje in upravljanje avtocestnega omrežja, ampak je glavnino obstoječega omrežja AC in HC tudi vzpostavil, kar predstavlja v slovenskem področju velik gradbeni dosežek, z velikim vplivom na prostorski, gospodarski in socialni razvoj države. Prihodki od prodaje vinjet in od cestninjenja tovornih vozil generirajo večino, 97% prihodkov iz prodaje družbe DARS d.d.

Sestavni del celostne izkušnje uporabe cestninskih cest so tudi varnost, pretočnost in udobje pri uporabi avtocestne infrastrukture, ki so hkrati tudi naši strateški cilji in obljuba kupcem. Ti bodisi ne generirajo neposrednih prihodkov ali pa v strukturi prihodkov niso znatni. Kljub temu so aktivnosti številnih služb družbe DARS d.d. na tem področju ter vlaganja v razvoj varnosti, pretočnosti in udobja pa tudi promocija varne vožnje smiselni. Vse to omogoča zmanjšanje družbenoekonomskih stroškov prometnih nesreč (človeški stroški, medicinski, materialni, administrativni, izguba proizvodnje ...) in zastojev (stroški izgubljenega časa).

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

<sup>31</sup> GRI GS 201-1.

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

V letu 2018 je družba DARS d.d. ustvarila 465,6 mio. EUR prihodkov od prodaje, kar je za 5,3 % več, kot so znašali prihodki v letu 2017, k temu so prihodki od cestninjenja prispevali 97 %.

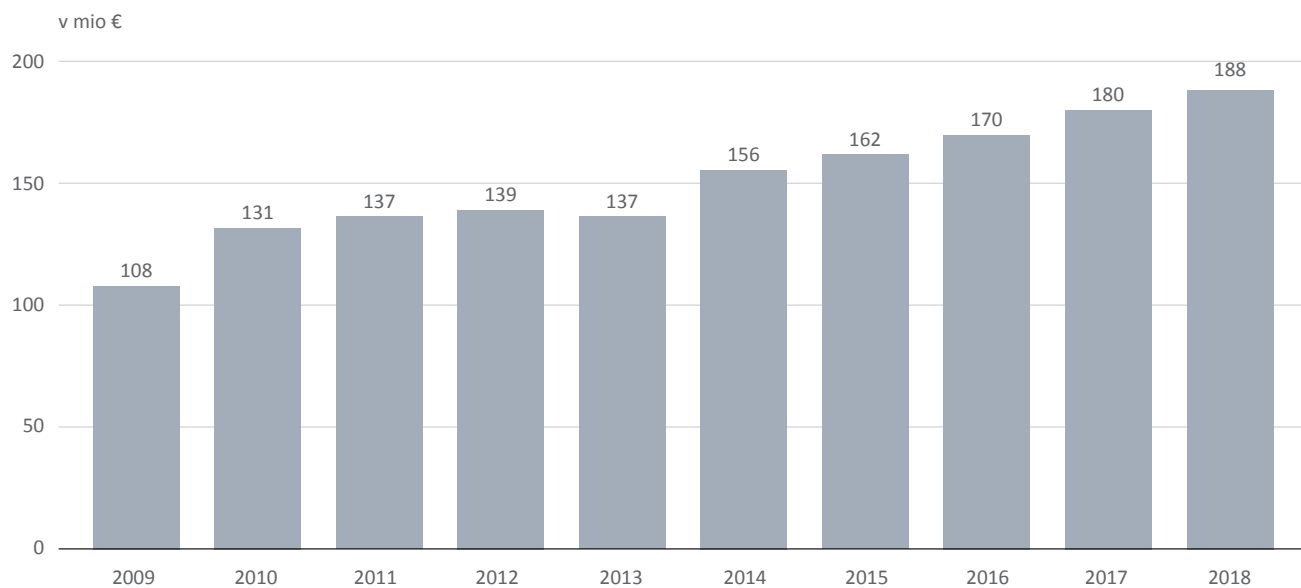
Ostale prihodke od prodaje so realizirale naslednje dejavnosti: oddaja v najem počivališč, zapore – prekomerne obremenitve, trženje optičnih vlaken, služnosti, prihodki po agentski pogodbi, prihodki od prodaje naprav DarsGo, oddaje počitniških kapacitet in druge storitve.

V letu 2018 smo ustvarili za 4,4 % več prihodkov od prodaje vinjet in za 5 % več prihodkov od cestninjenja tovornih vozil, skupni prihodki od cestninjenja so za 4,8 % večji kot leta 2017.

Družba DARS d.d. si prizadeva s cestninskimi prihodki pokriti vse oz. čim večji delež stroškov cestninskih cest. V letnih stroških cestninskih cest predstavljajo največji delež stroški investicije v infrastrukturo, poleg teh se upoštevajo tudi tekoči stroški, povezani z upravljanjem, rednim in investicijskim vzdrževanjem ter cestninjenjem. Višino cestnine in ceno vinjet določa Vlada RS, DARS d.d. kot upravljavec pa ima možnost podati in utemeljiti svoje predloge. Bolj proaktivno vlogo na tem področju je DARS d.d. zavzela leta 2013.

Do leta 2018 smo preko treh uspešno uveljavljenih sprememb višine cestnine in cen vinjet zmanjšali vrzel med celotnimi letnimi stroški cestninskih cest in letnimi prihodki od cestninjenja. V letu 2018 so prihodki od cestninjenja za 48 % višji kot leta 2013 (58 % višji prihodki od cestninjenja težkih vozil in 37 % višji prihodki od cestninjenja vinjetnih vozil), pri čemer smo leta 2018 prodali za 28,1 % več vinjet in cestnili 27,7 % več kilometrov prevozne poti tovornih vozil in avtobusov kot v letu 2013 (k rasti cestninskih km težkih vozil je poleg rasti prometa pripomogel tudi 1. 4. 2018 uveden sistem cestninjenja vozil v prostem prometnem toku DarsGo).

Slika 14: Prihodki od cestninjenja vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 3500 kg, po letih, v mio. EUR



Slika 15: Prihodki od cestninjenja vozil, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg, po letih, v mio. EUR



#### Zaračunavanje uporabe infrastrukture in trajnostni razvoj

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

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

Normativno urejanje področja cestninjenja postaja orodje za doseganje ne le enotnega trga in nediskriminatornega pretoka blaga, storitev in ljudi v EU, ampak se želi vedno bolj posegati tudi na področje doseganja okoljskih ciljev, tako preko same višine cestnine kot tudi preko načinov obračunavanja cestnine (za določen čas ali za določeno prevozno razdaljo).

Evropska skupnost spodbuja napredek pri uporabi načel »onesnaževalec plača« in »uporabnik plača« ter s tem spodbuja »finančno in okoljsko trajnosten ter družbeno pravičen cestni promet«.

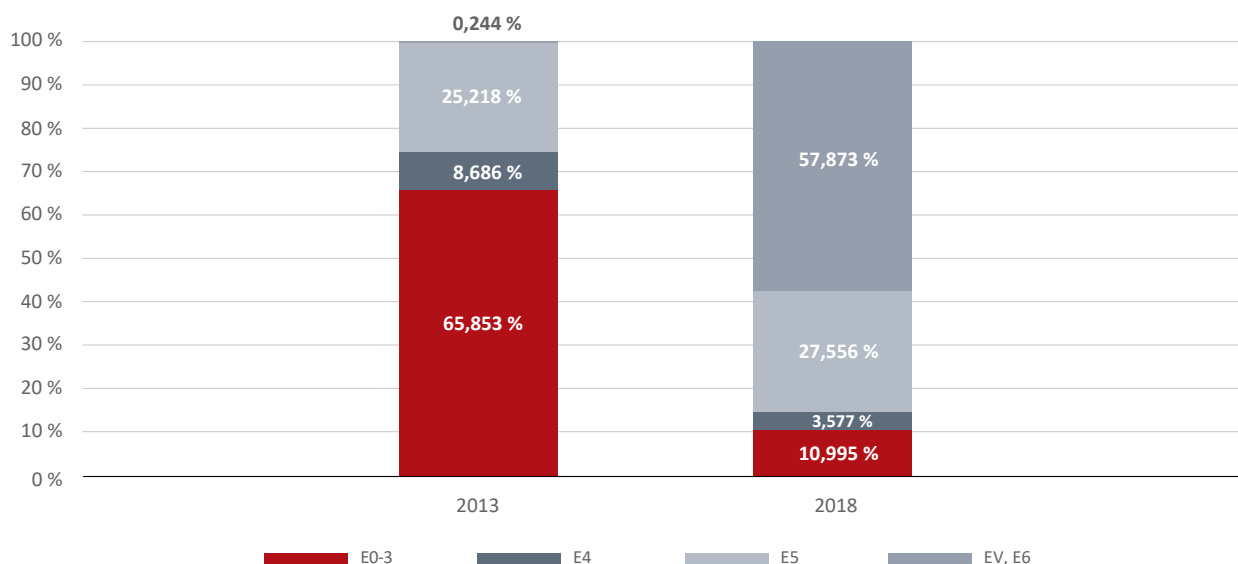
Višina cestnine za težka vozila (nad 3,5 t NDM) in cene vinjet v Sloveniji temeljijo na prevoženih km ter na stroških, ki jih povzročajo vozila, za lahka vozila (do vključno 3,5 t NDM) pa na trajanju uporabe infrastrukture.

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

**Načelo »onesnaževalec plača«** udejanja DARS d.d. s svojo cenovno politiko cestninjenja težkih vozil, ki infrastrukturno pristojbino diferencira glede na vpliv vozil na okolje (družbeni stroški onesnaževanja zraka) in s tem pozitivno vpliva na okolje in kakovost zraka, saj imajo kupci spodbudo, da za vožnjo po Sloveniji uporabljajo vedno čistejša vozila.

V letu 2018 je na naših cestah več kot 85 % vozil najčistejših emisijskih razredov (EURO V, EEV in EURO VI), medtem ko jih je bilo leta 2013 v najčistejših razredih le dobra četrtina (koliko jih je bilo med anonimnimi uporabniki, ki razreda EURO niso prijavili, ne vemo). Čeprav posodobitev voznega parka seveda ni le plod cenovne politike cestninjenja, je le-ta k temu pripomogla. Leta 2013 je bila na tem področju spodbuda, da bi za vožnjo po slovenskih AC in HC uporabljali čistejša vozila, manjša, saj je bila razlika v ceni takrat precej manjša (22,5 % nižja cena za najčistejša vozila, danes 40 %). Razlika v ceni sicer pomeni določeno tveganje za stabilnost cestninskih prihodkov družbe DARS d.d. in terja, da se v takšnih razmerah prihodki regulirajo z občasnimi podražitvami.

**Slika 16: Primerjava strukture tovornih vozil glede na emisijske razrede EURO v letu 2013 in 2018**



## I.5.2.2 Odgovoren odnos in razumevanje strank

### Kupci naših produktov in njihovo zadovoljstvo s storitvijo družbe DARS d.d.

Naši kupci so uporabniki avtocest in hitrih cest v RS.

Glede na zadnje podatke smo v letu 2018 prodali 6,9 milijonov vinjet, od tega:

- v Sloveniji 3,9 milijona vinjet (56,6 % količine vseh prodanih vinjet),
- v Avstriji 1,6 milijona (23,6 %),
- v Nemčiji in Italiji po 0,4 milijona (6 %)
- sledi Madžarska s 5 in Hrvaška z 1 % celotne prodane količine.

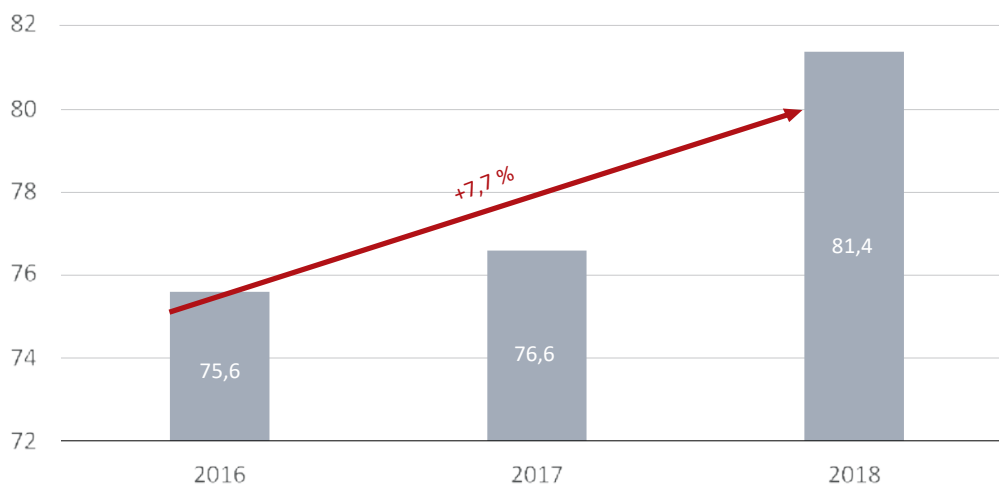
Največ kilometrov na naših avtocestah, ki jih zaračunamo v obliki cestnine, naredijo tovorna vozila iz Slovenije (375 mio. km ali 38,5 % vseh cestninskih km), sledijo tovorna vozila iz Madžarske (110 mio. km oz. 11,3 %), Romunije (100 mio. km oz. 10,2 %), Poljske (75 mio. km oz. 7,8 %), Hrvaške (61 mio. km oz. 6,2 %) in vseh preostalih držav skupaj z 253 mio. (26 %) cestninskih km.

DARS d.d. se je odločila v središče svojega delovanja postaviti uporabnika naše infrastrukture. V svoji strategiji je kot enega ključnih kazalnikov določila indeks zadovoljstva uporabnikov. S tem smo se obvezali k poznavanju in merjenju njihovih pričakovanj in zadovoljstva.

DARS d.d. je tudi leta 2018 opravila raziskavo o merjenju zadovoljstva uporabnikov slovenskih avtocest. Raziskava je bila izvedena med 20. avgustom in 24. septembrom, v njej je sodelovalo 1529 voznikov. Domači vozniki osebnih vozil so na vprašanja odgovarjali v spletni anketi, anketiranje domačih voznikov tovornih vozil in tujih voznikov pa je potekalo na počivališčih ob avtocestah.

V raziskavi so vozniki ocenjevali zadovoljstvo z različnimi dejavniki, ki smo jih združili v kategorije: vozišče, varnost, signalizacija, informiranje, pretočnost, počivališča in elektronsko cestninjenje (zadnjo kategorijo so ocenjevali samo vozniki tovornih vozil).

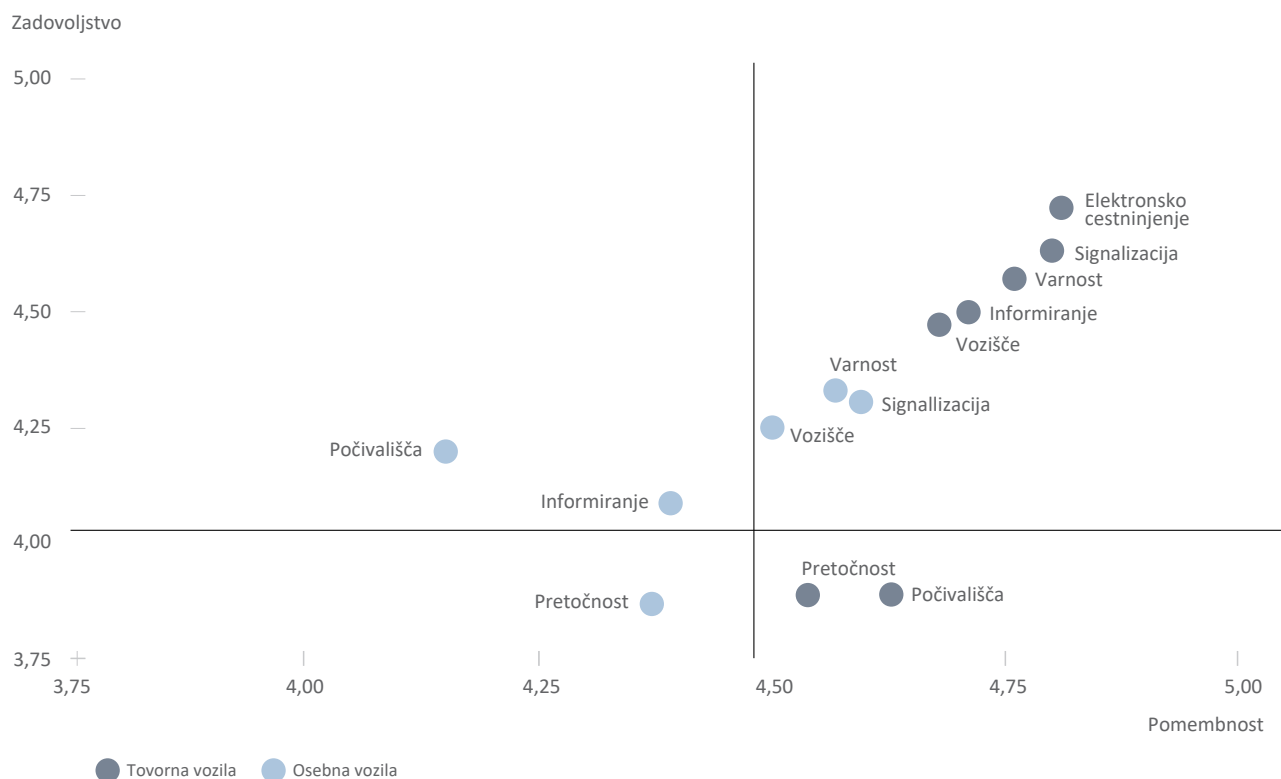
**Slika 17: Indeks zadovoljstva uporabnikov avtocest**



Iz ocen vseh dejavnikov je izračunan skupni indeks zadovoljstva, ki letos znaša 81,4 (lani 76,6). Tudi letos so tuji vozniki bolj zadovoljni kot domači vozniki. Letošnji dvig skupnega indeksa zadovoljstva je predvsem posledica dveh dejstev.

1. Večje zadovoljstvo tujih voznikov osebnih vozil – najverjetneje zato, ker smo anketiranje letos prvič izvedli v avgustu in septembru, ko smo v vzorec zajeli nekoliko drugačen tip voznikov tujih osebnih vozil, predvsem turistov, ki se vračajo s počitnic.
2. Uvedba elektronskega sistema cestninjenja za tovorna vozila je bila med vozniki tovornih vozil zelo dobro sprejeta in je celo najvišje ocenjena kategorija. V letošnji raziskavi je ta kategorija nadomestila kategorijo cestninske postaje, ki je bila v preteklih letih slabše ocenjena.

**Slika 18: Zadovoljstvo po kategorijah dejavnikov**



### Prodajne poti in tržno komuniciranje kot odraz odnosa do kupcev

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

Spoštljiv odnos do kupcev odražajo tudi aktivnosti tržnega komuniciranja ter komuniciranja nasploh.

Tržno komuniciranje v povezavi z uporabo cestne infrastrukture obsega informiranje o obveznosti, pogojih in načinih plačila cestnine, pri čemer DARS d.d. loči in nagovarja dva segmenta kupcev – voznike tovornih vozil

in voznike osebnih vozil. Cilj je v tem primeru omogočanje tekočega plačevanja cestnine, brez nepotrebnih zapletov in čim hitreje reševanje reklamacij. Kljub temu da je področje regulirano s strani države in so postopki reklamacij (zamenjava vinjete) in izterjave (cestninski nadzor) upravni postopki, se v teh in vseh drugih primerih trudimo za prijaznost in pomoč strankam.

Zaradi povečevanja prometa se na določenih odsekih bližamo mejam zmogljivosti avtocestne infrastrukture. Če želimo zagotoviti strateške cilje in obljube iz strategije družbe – pretočnost, varnost in udobje, moramo hkrati s tehnološkim, tehničnim in organizacijskim inputom doseči tudi zelene vedenjske spremembe pri strankah (uporabnikih AC), kot so varnejša vožnja, upoštevanje pravilnih postopkov ob prometnih nesrečah, informiranje o stanju na cestah, uporaba infrastrukture izven konic, uporaba alternativnih poti ali načinov prevoza v času večjih obnov, ki zmanjšujejo pretočnost ipd.

Cilji tržnega komuniciranja na področju zagotavljanja varnosti in pretočnosti so:

- vedenjski odziv uporabnikov cest: posredovati želimo spodbudo za varnejšo vožnjo in promoviramo uporabo informacij o stanju na cestah z namenom, da se kupci izognejo gneči in zastojem;
- izboljšati podobo podjetja in ustvarjati zaupanje v družbo DARS d.d.: promocija dosežkov, ukrepov in načrtov družbe na področju vzpostavitve omrežja AC in HC (razpoložljivost) ter na področju zagotavljanja varnosti in pretočnosti.

#### **Kontinuirana prizadevanja za vzpostavitev dobrih odnosov s kupci**

Prihodki cestninjenja tovornih vozil tvorijo več kot polovico prihodkov družbe. S predstavniki Gospodarske zbornice Slovenije in Obrtne zbornice Slovenije smo vzpostavili in vzdržujemo dobre odnose, ki temeljijo na medsebojnem spoštovanju, doseženi podpori spremembam cenovne politike in na drugi strani na kontinuiranem izboljševanju kakovosti storitev družbe DARS d.d. v okvirih, ki nam jih dopuščajo pristojnosti in tehnične zmožnosti. DARS d.d. sodeluje na izobraževalnih dogodkih zbornic, vzpostavljajo se skupne delovne skupine za izboljšanje kakovosti storitev, sodelujemo na promocijskih dogodkih, kjer spodbujamo varno vožnjo in utrjujemo ugled družbe.

#### **1.5.2.3 Tržno komuniciranje za večjo varnost v prometu**

Komuniciranje o prometni varnosti se odvija v okviru in z namenom izboljšanja podobe korporativne znamke DARS ter z vidika doseganja strateških ciljev družbe, med katerimi je eden pomembnejših tudi zagotavljanje varnosti na avtocestah. Varnost je del celostne izkušnje uporabnika na avtocesti, ki je glavni produkt družbe DARS d.d. Varnost sama po sebi ne generira neposrednih prihodkov iz poslovanja, omogoča pa zmanjšanje družbenoekonomskih stroškov prometnih nesreč (človeški stroški, medicinski, materialni, administrativni, izguba proizvodnje ...) in omogoča pretočnost. Napori družbe DARS d.d. v tej smeri so zato smiselni.

S promocijo varnega obnašanja v prometu želimo doseči vedenjski odziv pri uporabnikih, ki soustvarjajo pogoje za varnost na našem omrežju. Svoja sporočila moramo zato nasloviti na pravo ciljno publiko in uporabiti takšne kanale komuniciranja, da bo sporočilo doseglo svoj namen – sprememba obnašanja v smeri manj tvegane vožnje. V ta namen oddelek marketinga načrtuje v letu 2019 izvesti raziskavo navad pri vožnji po avtocestah ter na tej podlagi ter ob upoštevanju še drugih pomembnih karakteristik izvesti segmentacijo deležnikov oz. uporabnikov.

#### **Zasnova in izvedba akcij za promocijo prometne varnosti**

Na podlagi poglobljene analize prometne varnosti, akcij ostalih organizacij, ki promovirajo varno vožnjo, se v službi za prometno varnost določi tematika nove akcije.



Ko je znana nova tematika, Marketing pripravi:

- kreativno zasnovane akcije,
- dizajn komunikacijskih sredstev (letaki, oglasne pasice, oglasi),
- izvedbeno oblikovanje in specifikacijo za tisk,
- idejno zasnovane za razstavni paviljon in dokončno vsebino sejemskega dogajanja – skupaj s službo za prometno varnost,
- specifikacijo in izvede javno naročilo za izdelavo razstavnega paviljona in naročilo dodatnih storitev (npr. promocijska darila) ter opreme za predstavitev na dogodkih (npr. MOS v Celju),
- dizajn za roll-up panoje, ki se uporabljajo kot sestavni del univerzalnega sestavljivega paviljona družbe DARS d.d.

V letu 2018 je bila na ta način izvedena akcija »Varnostna razdalja«, ki ostaja relevantna tudi v letu 2019 in na katero je osredotočena osrednja pozornost, vse dokler ne bo izoblikovana in lansirana nova akcija.

Slika 19: Akcija »Varnostna razdalja«



#### Predstavitev varnostne akcije na Mednarodnem sejmu obrti in podjetnosti

Na Mednarodnem sejmu obrti in podjetnosti se DARS d.d. predstavlja bodisi s preventivnimi akcijami s ciljem izboljšanja prometne varnosti na avtocestah (npr. Reši življenje in Niste varni) ali pa drugimi aktualnimi informacijami za široko publiko, kot so npr. novosti pri cestninjenju – DarsGo in promocija mobilne aplikacije DarsPromet+. Obisk in odzivnost na izvedene predstavitve sta bila do sedaj vedno zelo dobra.

V letu 2018 smo za predstavitev na največjem sejmu v Sloveniji oblikovali postavitev na temo »Upoštevaj varnostno razdaljo 2 sekundi.« Napis »2 sekundi« je postal tudi razpoznavni element akcije DARS d.d. za varnost v prometu. Na sejmu smo organizirali tudi postavitev simulatorja varne vožnje ter predvajali videofilm s prikazom kritičnih situacij na AC.

Slika 20: Akcija »Varnostna razdalja« na Mednarodnem sejmu obrti in podjetništva



#### Predstavitve varnostne akcije na srečanju družin avtoprevoznikov

Na prireditvi v Ajdovščini septembra 2018 smo prvič uporabili sistem roll-up za promocijo akcije »Varnostna razdalja – 2 sekundi«. Tudi tu je bil simulator vožnje glavna atrakcija predstavitve. Tudi za leto 2019 na tem dogodku načrtujemo predstavitev aktualne varnostne akcije ali pa korporativno predstavitev.

Slika 21: Akcija »Varnostna razdalja«



**Pripomoček za šolarje za večje zavedanje o pomenu varne vožnje**

V letu 2018 smo s sodelovanjem Cirila Horjaka in agencije Mogenas nadaljevali predstavitev DARS d.d. na zgibanki »Uporabne preglednice: Angleški časi BUS«. Gre za učni pripomoček za 6. ali 7. razred OŠ, na katerem so predstavljeni angleški slovnični časi in ga učenci pri utrjevanju znanja uporabljajo več let.

Zgibanka je bila v začetku septembra razdeljena celotni populaciji v osnovnih šolah v Sloveniji. Na podlagi odzivov učiteljev lahko sklepamo, da gre za zaželen pripomoček, tako da upravičeno upamo, da se pomena prometne varnosti zaveda vedno več otrok, ki seveda vplivajo tudi na navade staršev – voznikov.

Vsebinski del preglednice (angleški slovnični časi) pomagajo oblikovati profesorji z namenom, da je vsebina uporabna in da vsebuje ključne elemente, ki jih morajo učenci znati in ponavljati več let. Angleški jezik, kot del učnega procesa, je na urniku dva- do trikrat tedensko. Z uporabljenim načinom komunikacije, skozi proces učenja in utrjevanja snovi, mladi in njihovi starši vidijo sporočilo DARS d.d. na preglednici večkrat, tudi do 80-krat pogosteje, kot je običajno za tiskane materiale.

Slika 22: Pripomoček za šolarje za večje zavedanje o pomenu varne vožnje



Naslov uporabne preglednice »Upoštevaj varnostno razdaljo!« in njena vsebina sta namenjena otrokom v starosti 12–13 let. V tej preglednici se zgodba, predstavljena v stripu, navezuje na vpliv (negativnih) čustvenih vzgibov na nevarno oz. agresivno vožnjo. Sporočilo bi lahko povzeli tudi kot: »Slabe volje ne jemljemo s sabo na cesto.« Zgodba spodbuja k odločitvi za zdravo sproščanje nakopičenih čustev preko športa in zabave namesto njihove kompenzacije z agresivno vožnjo, ki je nevarna za vse udeležence v prometu. Poudarja, da je odločitev za spoštovanje varnostne razdalje razumna odločitev človeka/voznika, ki spoštuje svoje življenje in življenje drugih ter ne podcenjuje zakonov fizike, ki smo jim podvrženi pri zaviranju na cesti.

Slika 23: Pripomoček za šolarje za večje zavedanje o pomenu varne vožnje



Izbrana oblika komunikacije našega sporočila na uporabni preglednici za šolarje, Preglednica angleških časov, podpira učenje tujega jezika, ki je obvezen predmet vsake šole, hkrati pa promovira sporočilo družbe DARS d.d. preko procesa, v katerega so vpeti tako učenci, starši kot učitelji. Naše sporočilo tako pridobi pozornost mladih, med katerimi se širi zavedanje o pomenu prometne varnosti. Sporočilo se postavi na njihov zemljevid v času odraščanja, ko oblikujejo svoje navade in odnose. Ko bodo v prihodnosti sami postali vozniki, bo priklic sporočil »Slabe volje ne jemljemo s sabo na cesto« in »Upoštevaj varnostno razdaljo!« prehajal v zavedno stanje, kar se bo odražalo na strpnosti novih voznikov.

#### Oglaševanje varnostnih vsebin v medijih

V letu 2018 smo se z oglasi, ki promovirajo varno vožnjo in pravočasno informiranje o stanju ter razmerah na cesti, pojavili v vseh ključnih medijih.

Slika 24: Mobilna aplikacija DarsPromet+



Z brezplačno mobilno aplikacijo za spremljanje razmer na cestah omogočamo večjo obveščenost o trenutnih prometnih razmerah. Bodite tudi vi obveščen voznik, zato pravočasno poskrbite za varno in udobno potovanje.

Slika 25: Promocijska darila za spodbujanje varnosti v prometu



### I.5.3 Promet in skrb za varnost

#### Število umrlih je bilo tako v letu 2018 najnižje, odkar beležimo uradno statistiko prometnih nesreč

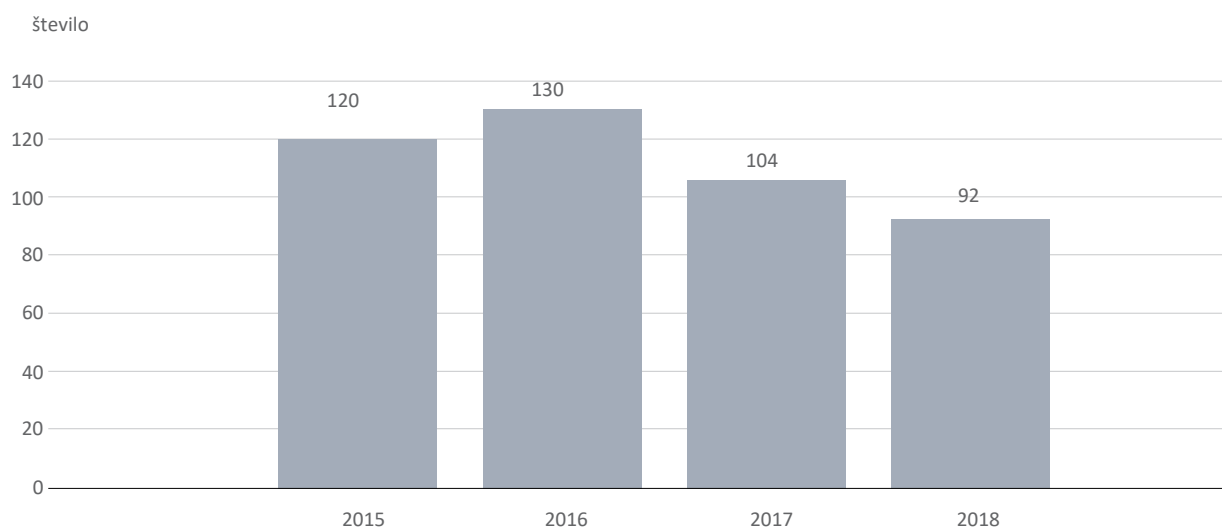
Na ravni celotne države je bilo leto 2018 z vidika števila umrlih in poškodovanih udeležencev v prometnih nesrečah najuspešnejše v zadnjih letih, na kar vsekakor vplivajo tudi dejavnosti naše družbe. Skupaj je v preteklem letu umrlo 91 udeležencev cestnega prometa, kar je v primerjavi z letom poprej 12,5 % manj. Število umrlih je bilo tako v letu 2018 najnižje, odkar beležimo uradno statistiko prometnih nesreč (od leta 1954). Število hudo telesno poškodovanih se je v primerjavi z letom poprej zmanjšalo za 5,4 % – skupaj je bilo hudo telesno poškodovanih 805 udeležencev, kar je najmanj v zadnjih 5 letih.

Kar se tiče avtocest, je bilo leto 2018 z vidika števila umrlih udeležencev v prometnih nesrečah najuspešnejše v zadnjih letih. Skupaj je v preteklem letu umrlo 15 udeležencev cestnega prometa, kar je v primerjavi z letom poprej 12,5 % manj. Leti 2015 in 2018 sta tako leti z najmanjšim številom umrlih na AC in HC v zadnjih desetih letih. Poudarjamo, da moramo besedo »najuspešnejše« razumeti kot opis trenda statističnih podatkov in ne kot opis zelenega stanja. Najuspešnejše bo tisto leto, ko na avtocestah ne bomo imeli smrtnih žrtev. Menimo, da lahko s takšnim investicijskim trendom in naborom ukrepov prometne varnosti ter tako širokim naborom deležnikov, s katerimi sodelujemo, tak cilj tudi dosežemo!

Vendar se je število hudo telesno poškodovanih v primerjavi z letom 2017 povečalo za 44 %; tako je bilo hudo telesno poškodovanih 69 udeležencev. Povečanje beležimo tudi pri lažje telesno poškodovanih, saj se jih je v preteklem letu poškodovalo 659 oz. 22 % več kot v letu pred tem.

Spodnji graf prikazuje številke za vse ceste v Sloveniji.

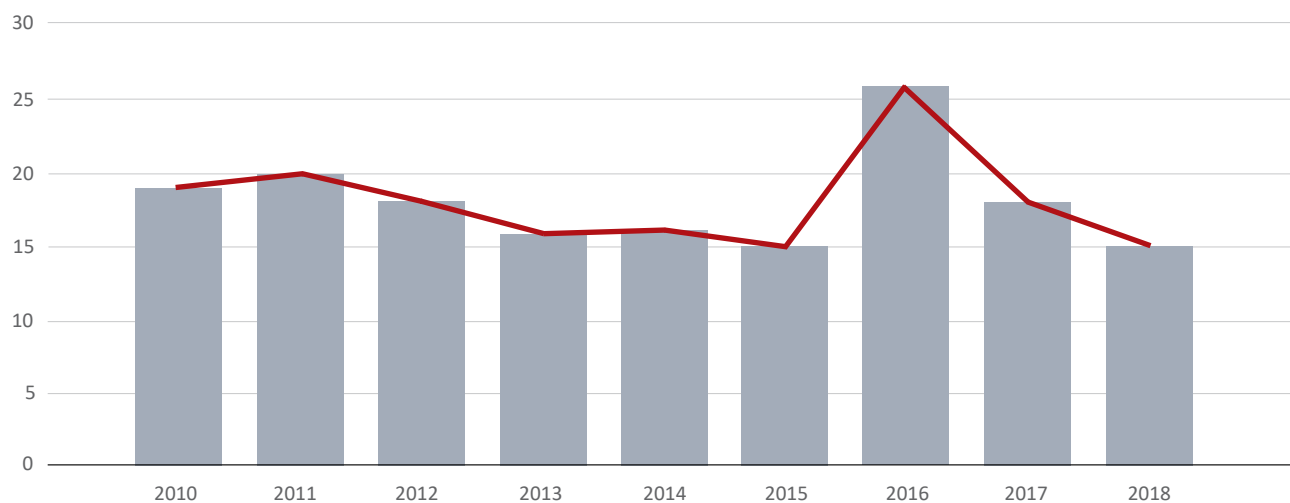
Slika 26: Število smrtnih žrtev v cestnem prometu v Republiki Sloveniji v letih od 2015 do 2018



**Tabela 8: Podatki o prometnih nesrečah na avtocestah in hitrih cestah od leta 2010 do 2018**

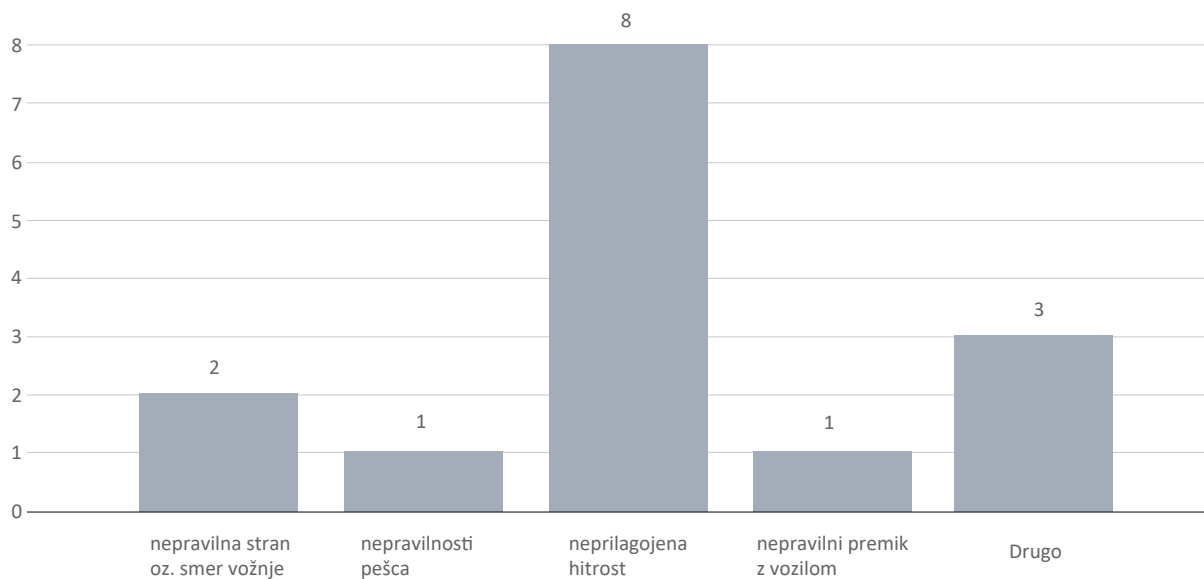
Leto	Kategorija ceste	Lahka telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt
2010	AC	674	60	18
	HC	142	13	1
2011	AC	647	60	16
	HC	69	7	4
2012	AC	631	59	18
	HC	66	7	0
2013	AC	564	44	16
	HC	80	0	0
2014	AC	548	51	16
	HC	61	6	0
2015	AC	551	55	13
	HC	82	5	2
2016	AC	545	46	23
	HC	64	7	3
2017	AC	491	43	16
	HC	49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

**Slika 27: Posledice prometnih nesreč na AC/HC po letih**



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

Slika 28: Število smrtnih žrtev glede na vzrok nesreče v letu 2018\*



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

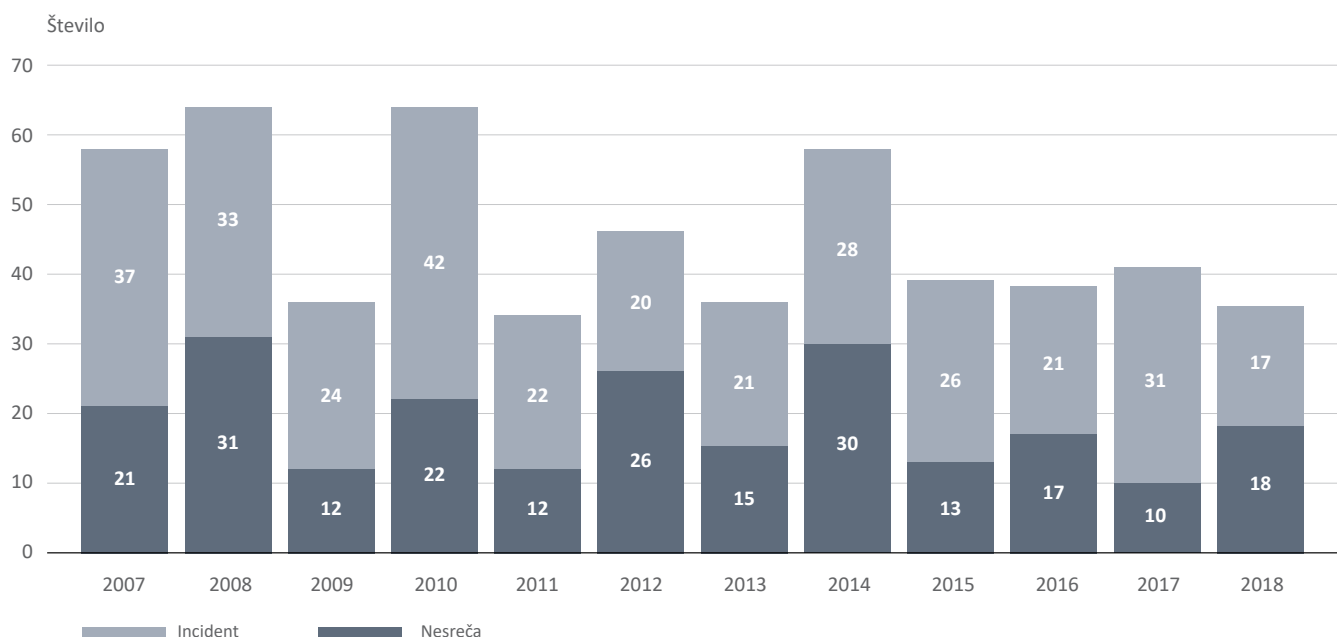
#### Varnost v predorih: število dogodkov še vedno relativno majhno in na nivoju števila dogodkov zadnjih let

V DARS d.d. nenehno nadgrajujemo predorsko opremo, predore redno vzdržujemo, izvajamo strokovne sodobne nadgradnje. V letu 2018 je bilo v predorih, daljših od 500 m, skupaj 35 nesreč in incidentov, ko je bilo potrebno ukrepanje reševalnih služb in začasno izločanje celotnega predora ali njegovega dela iz obratovanja.

Ugotavljamo:

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

Slika 29: Nesreče in incidenti v predorih > 500 m od leta 2007



**Rezultat EURORAP protokolov: prometna varnost se na splošno izboljšuje tako v absolutnih številkah kot relativno, še posebej pa to pride do izraza ob stalni rasti prometnih obremenitev.**

Po protokolih EuroRAP je bilo v mesecih junij–september 2018 opravljeno videosnemanje 82 km izbranih odsekov AC in HC (preostalih odsekov s seznama rekonstruiranih odsekov v letih 2016 in 2017), obdelanih po postopku Video Coding ter bila izdelana fizična ocena stanja cest Star Rating skupaj z naborom možnih ukrepov Safer Roads Investment Plan.

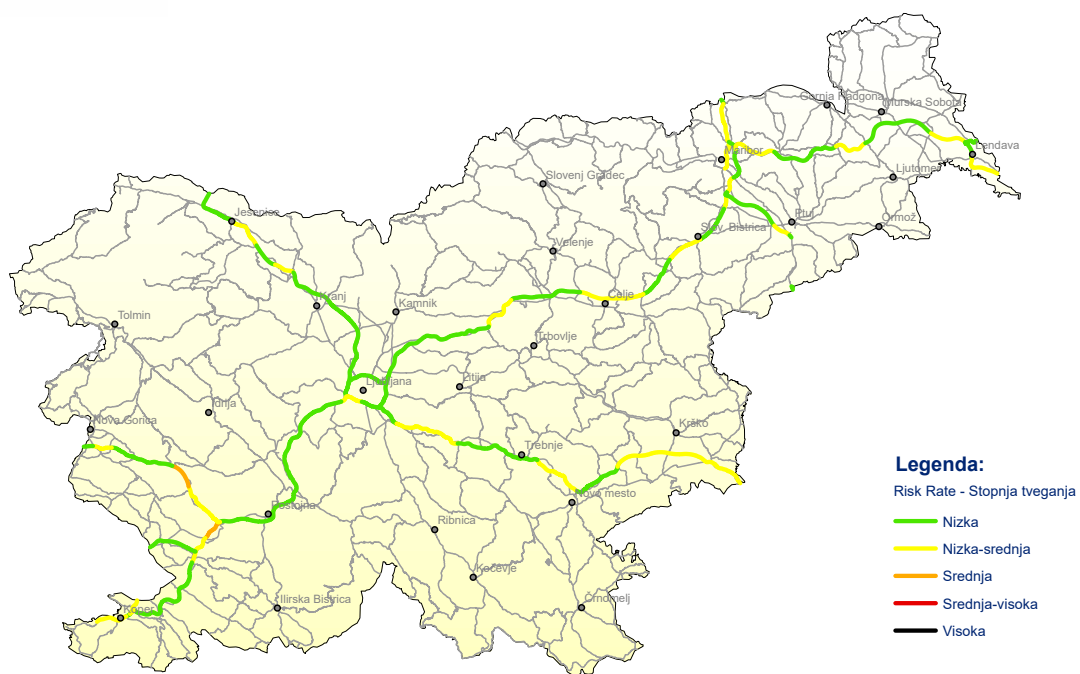
Izdelana je bila že četrta zaporedna ocena Risk Rating za obdobje 2015–2017, tako imenovani prometnovarnostni relativni kazalec »stopnja nezgod«, ki prikazuje število prometnih nesreč s težko poškodovanimi ali umrlimi udeleženci v triletnem obdobju, glede na število prevoženih kilometrov vozil. Predhodna obdobja so bila: 2006–2008, 2009–2011 in 2012–2014.



Slika 30: Rezultati ocene Risk Rating od leta 2015 do 2017



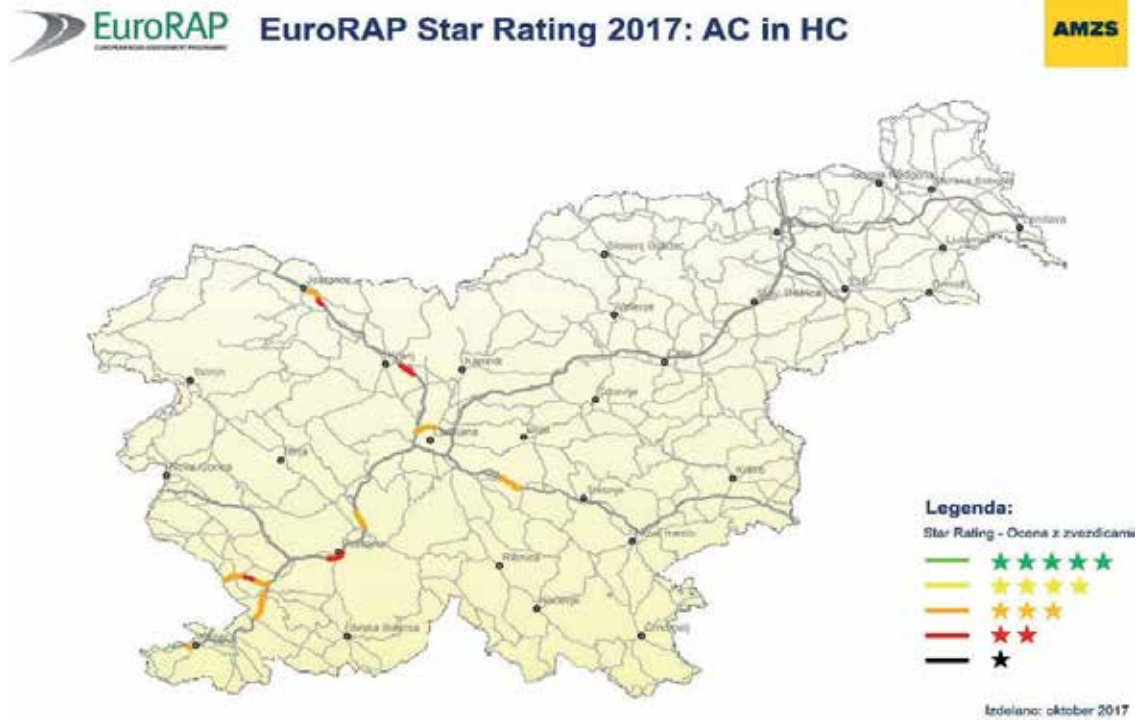
## EuroRAP Risk Rating 2015-2017: AC in HC



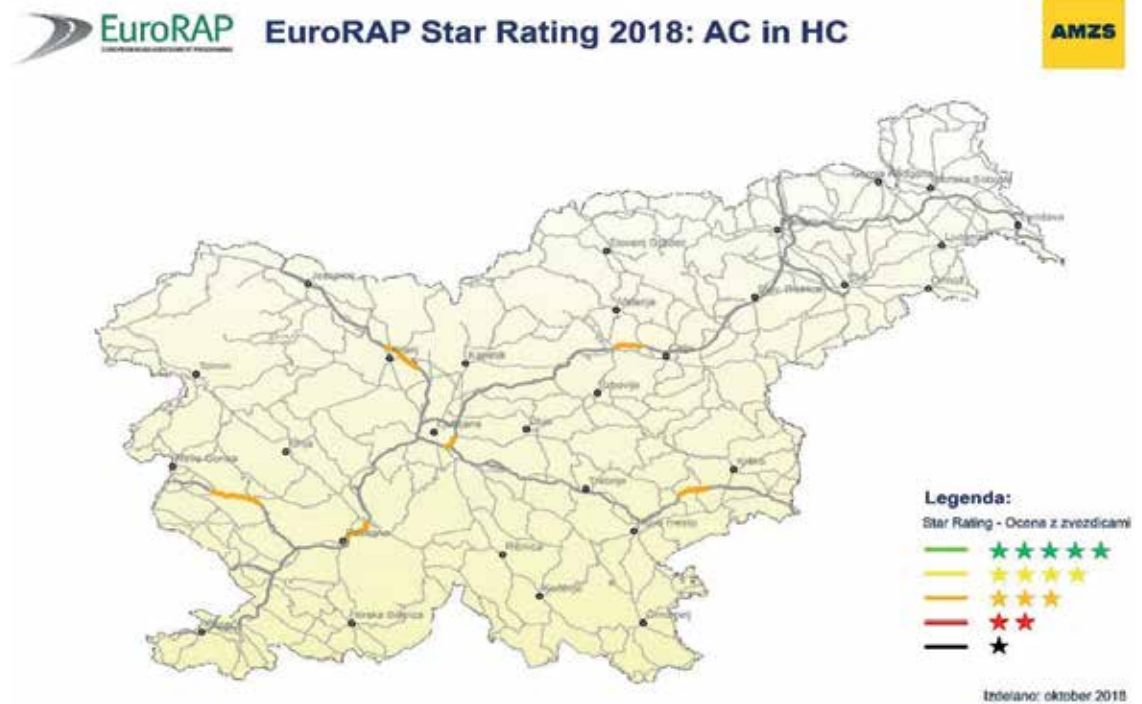
Izdelano: oktober 2018, Vir podatkov: DRSI, Policija

Izdelana je bila tudi primerjava obdobja Performance Tracking, ki izkazuje, da se prometna varnost na splošno izboljšuje tako v absolutnih številkah kot relativno, še posebej pa to pride do izraza ob stalni rasti prometnih obremenitev. Primerjava rezultatov ocene »Star Rating« 2017 in 2018 prikazuje zvišanje ocene v letu 2018 in je razvidna iz slik v nadaljevanju:

Slika 31: Rezultati ocene Star Rating v letu 2017



Slika 32: Rezultati ocene Star Rating v letu 2018



## 1.5.4 Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov<sup>32</sup>

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

### 1.5.4.1 Upravljanje, nadzor in vodenje prometa<sup>33</sup>

#### 24-urni nadzor in vodenje prometa

Nadzorni centri Kozina, Ljubljana, Vrnsko, Sl. Konjice in Hrušica s svojimi ekipami nadzornikov prometa skrbijo za nenehni nadzor prometa in zagotavljajo optimalno varnost ter pretočnost slovenskih avtocest in hitrih cest.

Največ strokovnosti in pravilne ukrepe nadzornikov prometa zahtevajo nesreče s požari v predorih, izredni vremenski pojavi (žled, megla, snežni metež, burja ...) ter množične nesreče. V zadnjem času veliko pozornost poleg same varnosti posvečamo pretočnosti prometa, zato ukrepe prilagajamo trenutnim razmeram na avtocesti, prav tako nadgrajujemo sisteme detekcije prometnega stanja. Tako se na dogodke vedno hitreje odzivamo in s tem zmanjšujemo nevarne situacije ter nepotrebne zastoje.

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

#### Kampanje: označevanje, informiranje

Poslanstvo družbe ni samo skrb za družbeno odgovorno in učinkovito gradnjo, upravljanje in vzdrževanje avtocestnih in drugih infrastrukturnih omrežij v Republiki Sloveniji, temveč tudi zagotavljanje pogojev za njihovo varno uporabo in povečevanje osredotočenosti na uporabnika. Tudi dodatno ozaveščanje uporabnikov o pravilni in varni uporabi avtocest pozitivno vplivana zmanjševanje števila žrtev in večjo pretočnosti avtocest.

Najpogostejše vzroke zastojev in nesreč smo strnili v naslednje večje kampanje:

- **Pripravi se na zimsko sezono**  
[https://www.dars.si/Dokumenti/Medijsko\\_sredisce/Informativne\\_kampanje/Zimska\\_sezona\\_1047.aspx](https://www.dars.si/Dokumenti/Medijsko_sredisce/Informativne_kampanje/Zimska_sezona_1047.aspx)
- **Če želimo varne AC, jih moramo obnavljati**  
[https://www.dars.si/Dokumenti/Medijsko\\_sredisce/Obnavljamo\\_za\\_vas\\_1038.aspx](https://www.dars.si/Dokumenti/Medijsko_sredisce/Obnavljamo_za_vas_1038.aspx)
- **Varnostna razdalja**  
[https://www.dars.si/Dokumenti/Medijsko\\_sredisce/Informativne\\_kampanje/Varnostna\\_razdalja\\_1060.aspx](https://www.dars.si/Dokumenti/Medijsko_sredisce/Informativne_kampanje/Varnostna_razdalja_1060.aspx)
- **Povezani v varno omrežje**
  - Za mirno pot: <https://www.youtube.com/watch?v=pxHUfZxjzkU>
  - Nesreča na avtocesti – naj se ne zgodi: <https://www.youtube.com/watch?v=aXjOYOnPe-k>
  - Neugodne vremenske razmere: <https://www.youtube.com/watch?v=1Po-zxwBqRI>
  - Varno skozi predor: <https://www.youtube.com/watch?v=-XwQi2TcOvA>
- **Skupaj za večjo varnost ob pričetku motoristične sezone – treningi varne vožnje za motoriste**

<sup>32</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 416-1.

<sup>33</sup> GRI 103-2, 103-3.

### Sodelovanje z Zavodom VOZIM

Podpiramo izvajanje preventivnih delavnic v cestnem prometu za mlade v okviru gibanja »Še vedno vozim – vendar ne hodim«. Osnova je izvedba inovativnih interaktivnih delavnic »Še vedno vozim – vendar ne hodim«, ki potekajo na osnovi podajanja osebne izkušnje poškodovancev v prometnih nesrečah mladim na srednjih šolah.

### Sodelovanje v projektu Sožitje

V DARS d.d. smo se odločili aktivno sodelovati pri izvajanju celovitih preventivnih dogodkov oz. usposabljanj za seniorje in upokoјence po celotni Sloveniji. Namen usposabljanj je, da bi se starejši vozniki in voznice na naših cestah čim dlje počutili varne in da bi čim dlje ostali mobilni.

### Ozaveščanje: 2 SEKUNDI

Prometne nesreče in zastoji so vedno pogosto posledica neustrezne varnostne razdalje. Zato smo v letu 2018 pričeli z večjo preventivno akcijo 2 SEKUNDI oz. VARNOSTNA RAZDALJA.

Slika 33: Preventivna akcija »Varnostna razdalja«



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

- Ureditev izletnih con
- Umirjanje hitrosti in povečanje pretočnosti
- Sekcijsko merjenje hitrosti
- Umiritev prometa na ljubljanskem obroču in na vseh vpadnicah
- Menjava varnostnih ograj in prometne signalizacije
- Dodatna signalizacija za varnostno razdaljo.

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

- Sistem za varnostni pregled tovornih vozil in avtobusov pred predorom Karavanke
- Sanacija elektrostrojne opreme v predorih
- Elektrostrojna oprema v predoru Markovec je v skladu z najnovejšimi evropskimi varnostnimi standardi za predore
- Vzpostavljanje spremenljive prometne signalizacije
- Obnova prezračevalnega sistema v predoru Karavanke
- SOS-stebrički na 2 km – hitro lociranje kličočega

### Zagotavljanje telekomunikacij

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

### Izvajanje evropskih projektov

#### Vzpostavljanje interoperabilnosti preko t. i. evropskega projekta »C-Roads«

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

#### Polnilnice za električna vozila na celotnem avtocestnem križu

DARS d.d. na avtocestnem križu spodbuja »Zelene koridorje« oziroma razvoj elektromobilnosti v Sloveniji. V okviru evropskega projekta »Central European Green Corridors (CEGC)« smo skupaj s partnerji vzpostavili mrežo hitrih polnilnic (do 50 km) z nadstandardno tehnologijo za električna vozila na avtocestnem križu Slovenije.

## 1.5.4.2 Predstavitev posameznih projektov

### Z ustrezno varnostno razdaljo do večje varnosti

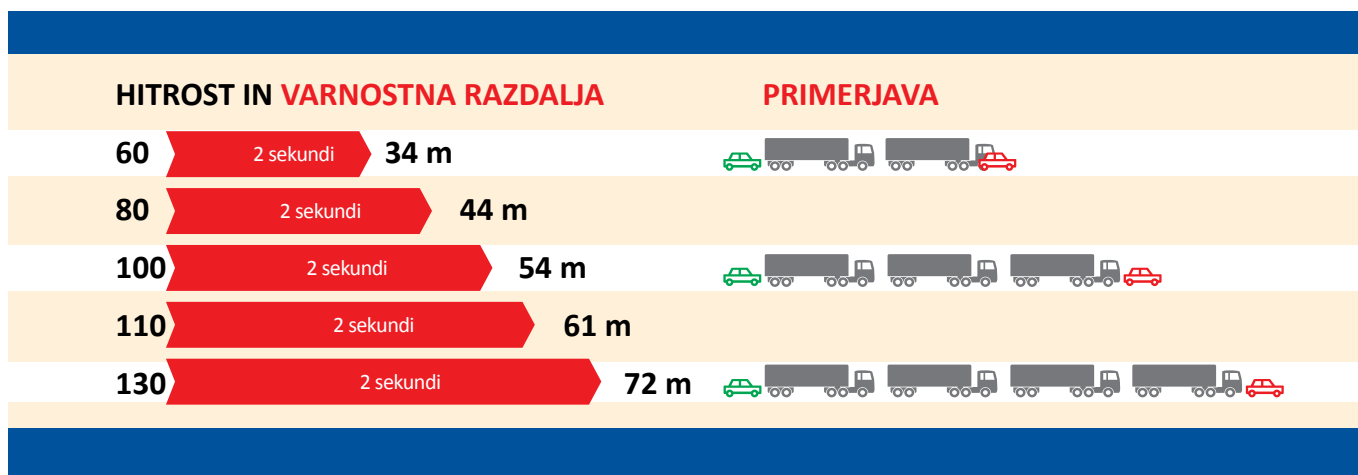
Ker je neupoštevanje varnostne razdalje zelo pogost razlog za nastanek prometnih nesreč na avtocestah in hitrih cestah, smo se odločili, da izvedemo aktivnosti, ki bi lahko izboljšale vozne navade uporabnikov. DARS d.d. je intenzivneje pristopila k aktivnostim v letu 2018, saj so bile uveljavljene vsebinske dopolnitve Zakona o cestah. Upravljavcem je s tem bila dana možnost, da na cestah uvedejo tako imenovano »poskusno označitev prometne signalizacije«. Zakon o cestah določa, da se lahko vzpostavi poskusno označitev prometne ureditve za tiste vsebine, ki jih pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi ne določa.

V povezavi z aktivnostmi glede ustrezne varnostne razdalje smo izvedli:

1. Poskusno označitev prometne ureditve »ustrezne varnostne razdalje« smo vzpostavili na obeh voznih pasovih na avtocesti A2 na odseku Šmartno–Vodice (med počivališčem Povodje in priključkom Vodice (smer vožnje Ljubljana–Kranj) in na odseku A2 med priključkom Kranj zahod in Kranj vzhod (v smeri vožnje Jesenice–Ljubljana).
2. Junija 2018 pa smo izvedli tudi postavitev preventivnih transparentov na nekaterih nadvozih nad avtocestami (izvedeni so po celotni Sloveniji), preventivne vsebine pa smo vzpostavili tudi na informacijskih panojih na nekaterih počivališčih.

V okviru vseh strokovnih srečanj (Kongres o prometu in prometni infrastrukturi, MOS Celje in drugo) pa se preventivna vsebina »varnostna razdalja« intenzivno predstavlja (ponekod tudi v povezavo z ostalimi vsebinami).

Slika 34: Prikaz »kako si predstavljamo, katera varnostna razdalja je potrebna pri posamezni vozni hitrosti«



V letu 2019 se bodo aktivnosti nadaljevale, preventivne vsebine se bodo izvajale podobno kot v preteklem letu 2018, dodatno pa bodo označbe postavljene na drugih avtocestnih smereh (A2 med izvozi Višnja gora in Grosuplje vzhod, A1 med priključki Unec in Postojna).

V letu 2018 zaradi neupoštevanja varnostne razdalje ni bilo smrtno ponesrečenih, kar je spodbuden podatek. Aktivnostim se je z meritvami zadostne varnostne razdalje pridružila tudi Policija, ki intenzivneje nadzira (meri) ustrezno varnostno razdaljo s sodobnimi napravami in v primeru kršitev izdaja globe. Policija je v zadnjem obdobju opazila, da so vozila v večji meri upoštevala ustrezno razdaljo. Po podatkih Policije sta bili v letu 2017 dve smrtni žrtvi zaradi neustrezne varnostne razdalje (ena takoj, druga oseba pa je zaradi posledic nesreče umrla kasneje), v letu 2018 pa zaradi nepravilne varnostne razdalje na slovenskih avtocestah ni bilo nobene smrtno žrtve.

Slika 35: Oznake za varnostno razdaljo v primeru megle



#### Opozorilne LED-luči, ki utripajo v primeru megle

Ker vožnja v zelo gosti megli za varnost prometa predstavlja veliko tveganje, je DARS d.d. v zadnjem času izvedla več ukrepov, s katerimi želi povečati varnost vožnje ob zmanjšani vidljivosti.

Tako je v letu 2018 na določenih problematičnih odsekih (Goli vrh, Ravbarkomanda, Celje – center, Tepanje, Dramlje, pred predorom Markovec, na lokacijah nekdanjih cestninskih postaj Log in Torovo) postavila novo spremenljivo prometno signalizacijo. Na odsekih pri Domžalah, Grosuplju ter na Golem vrhu je uvedla testni sistem označevanja na vozišču, s polkrogi na vozišču ob desni črti in s prometno signalizacijo. Med drugim je nadgradila tudi svojo mobilno aplikacijo z optimiziranim opozarjanjem na meglo preko Prometno-informacijskega centra.

Vsem tem ukrepom se je decembra 2018 pridružil testni sistem vidnega vodenja prometa v primeru megle na Golem vrhu (odsek avtoceste A1 med Senožecami in razcepom Nanos). Sistem vključuje cestne vremenske postaje, ki v primeru zaznave zmanjšane vidljivosti (glede na stopnjo megle) samodejno vklopijo osvetlitev LED na obeh straneh smernega vozišča.

### Blažilniki trkov rešujejo življenja

Blažilniki trkov predstavljajo poleg naletnih zaključnic ključni element prometne varnosti na razcepih, priključkih in v predorih. Ravno v predorih smo z blažilniki uspeli ustaviti množične trke v predorsko nišo. Nove oblike blažilnikov in vedno boljše izkušnje pri uporabi le-teh nam omogočajo, da voznike varujemo na vseh kritičnih lokacijah. Investicije v tovrstno opremo so načrtovane na vsakoletni ravni.

Slika 36: Naletna zaključnica



### Z novimi varnostnimi ograjami smo uspeli preprečiti veliko hujših poškodb

Varnostna ograja je izredno pomembna predvsem v sedanjem času, ko smo priča številnim prometnim nesrečam, katerih vzrok je nepravilna smer vožnje: trk v odbojno ograjo; izlet vozila iz avtoceste itd.

Vzroki takšnih nesreč so velikokrat tudi mobilne naprave v vozilu ter preutrujenost voznikov. Z novimi ograjami smo v zadnjem času uspeli preprečiti veliko hujših poškodb.

Na sredinski pas intenzivno nameščamo betonske varnostne ograje (BVO), ki preprečujejo preboj težkim tovornim vozilom (skupne mase do 38 ton) na nasprotno smerno vozišče ali padec z objekta, prav tako pa imamo na teh lokacijah manj košnje in posledično manj zapiranja avtocest in poškodb vzdrževalcev.

Slika 37: Betonska varnostna ograja



Slika 38: Peščen nasip



**Zaradi »izletnih con« vozila ne »izletijo« z vozišča, temveč se potopijo v peščen nasip**

Na izvozih z avtoceste pogosto prihaja do situacij, da vozila zaradi neprimerne hitrosti »izletijo« z vozišča. Najvarnejša možnost ustavitve takšnih vozil je vsekakor izletna cona (slika), kjer se vozilo potopi v peščen nasip.

**S pametnimi transportnimi sistemi do hitrega in učinkovitega upravljanja prometa**

S pametnimi transportnimi sistemi omogočamo hitro in učinkovito upravljanje prometa, kar neposredno vpliva na prometno varnost. Sistemov je zelo veliko in so med seboj ustrezno povezani in integrirani v nadzorne centre po Sloveniji. Sistemi so vsako leto izboljšani tako, da se prometne informacije zbirajo vedno hitreje in natančneje. Detekcija prometnih stanj z različnimi sistemi (detektor prometa, vremena, sporočila uporabnikov, obveščanja intervencijskih enot itd.) nam omogoča, da so informacije zelo hitre in natančne, kar posledično pomeni, da so ukrepi vodenja prometa hitrejši in natančnejši. Podatki so danes glavno »gorivo« za upravljanje prometa. Pomembna je predvsem njihova hitrost in verodostojnost. DARS d.d. zato sledi trendom na tem področju in sodeluje v več mednarodnih projektih (CEDR, PIARC, C Roads, Crocodile), kjer testiramo nove tehnologije in uvajamo pilotne sisteme. Vse to pomeni prilagajanje na prihodnost – samovozeča vozila.

Slika 39: Spremenljiva signalizacija in Regionalni nadzorni center Kozina





Slika 40: Kontrolna točka Log



**Preko novih kontrolnih točk do prisotnosti brežhibnih vozil na AC**

Za zagotavljanje učinkovitega nadzora nad različnimi vrstami vozil bomo v sklopu rušenja cestninskih postaj vzpostavili kontrolne točke. Trenutno imamo pripravljene dve takšni točki: na bivši CP Log in Torovo. V sklopu kontrolnih točk je na odseku postavljen sklop spremenljive signalizacije, ki avtomatsko izloča določeno vrsto vozil.

Projekt je umeščen v strateške cilje družbe DARS d.d., kjer si želimo na avtocesti zagotoviti prisotnost brežhibnih vozil, spočitih in treznih voznikov ter pravilno naloženega tovora. Kontrolne točke pomenijo tudi veliko novih prometnih programov na spremenljivi signalizaciji, s katero bomo izločali različne vrste vozil.

Slika 41: Izločanje vseh vozil na nadzorno točko

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

Slika 42: Širitev razcepa Malence



Slika 43: Izobraževanje starejših voznikov (projekt Sožitje)



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

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

Večje obnove so pogojene tudi z dolgotrajnimi zaporami in večjimi nesrečami (neupoštevanje varnostne razdalje, hitrosti itd.). Velik napor za zagotavljanje prometne varnosti namenjamo poteku delovne zapore na lokaciji delovišča, saj je nevarnost nesreče na teh lokacijah zelo velika. Tako smo v letih 2017 in 2018 veliko naporov vložili v varnost zapor pri vzpostavljanju novega elektronskega cestninskega sistema, pri večji obnovi viadukta Ravbarkomanda, pri rušenju cestninskih postaj. Pripravljamo pa se na večji obnovi na naših avtocestah: obnova predora Golovec in Pletovarje/Golo Rebro.

### Sodelovanje pri projektu Sožitje: da bi starejši udeleženci v prometu čim dlje ostali mobilni in se počutili varne

V letu 2018 smo nadaljevali z izobraževanjem starejših voznikov. Projekt Sožitje za večjo varnost v cestnem prometu pokriva območje celotne Slovenije in združuje različne ključne deležnike na področju varnosti v cestnem prometu. Projekt vodi Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa v sodelovanju s partnerji, kot so: Zveza društev upokojencev Slovenije, Policija, DARS d.d., Rdeči križ Slovenije, Združenje FORTOX in druge zainteresirane strokovne javnosti.

V okviru enodnevnih preventivnih dogodkov se udeleženci izobražujejo iz petih vsebinskih sklopov: osvežitev znanja pravil cestnega prometa, varna vožnja po avtocesti in hitri cesti, svetovanje o zdravstvenih kriterijih za vožnjo, temeljni postopki oživiljanja in svetovalna vožnja z ocenjevalcem na voziškem izpitu. Izobraževanja s področja varne uporabe avtocest in hitrih cest pripravljamo in na delavnicah izvajamo zaposleni v Službi za upravljanje s prometom in prometno varnostjo.

Odzivi udeležencev so zelo pozitivni in zanimanje za omenjene preventivne dogodke iz leta v leto narašča. V letu 2018 je bilo izvedenih nekaj več kot 30 preventivnih dogodkov za starejše voznike, in sicer na območju pomurske, savinjske, zasavske, spodnje-posavske, jugovzhodne slovenske, osrednjeslovenske, gorenjske, primorsko-notranjske, goriške in obalno-kraške statistične regije.

**Slika 44: Skeniranje vozil pred predorom s termovizijskimi kamerami**



**Slika 45: Predor Markovec**



**Slika 46: Spremenljiva prometna signalizacija**



**Slika 47: SOS-stebrički na avtocesti**



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

#### **Sistem za varnostni pregled tovornih vozil in avtobusov pred predorom Karavanke**

#### **Sanacija elektrostrojne opreme v predorih**

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

#### **Elektrostrojna oprema v predoru Markovec je v skladu z najnovejšimi evropskimi varnostnimi standardi za predore**

#### **Vzpostavljane spremenljive prometne signalizacije**

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

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

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

#### **Obnova prezračevalnega sistema v predoru Karavanke**

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

#### **SOS-stebrički na 2 km – hitro lociranje kličočega**

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

#### I.5.4.4 Zagotavljanje telekomunikacij

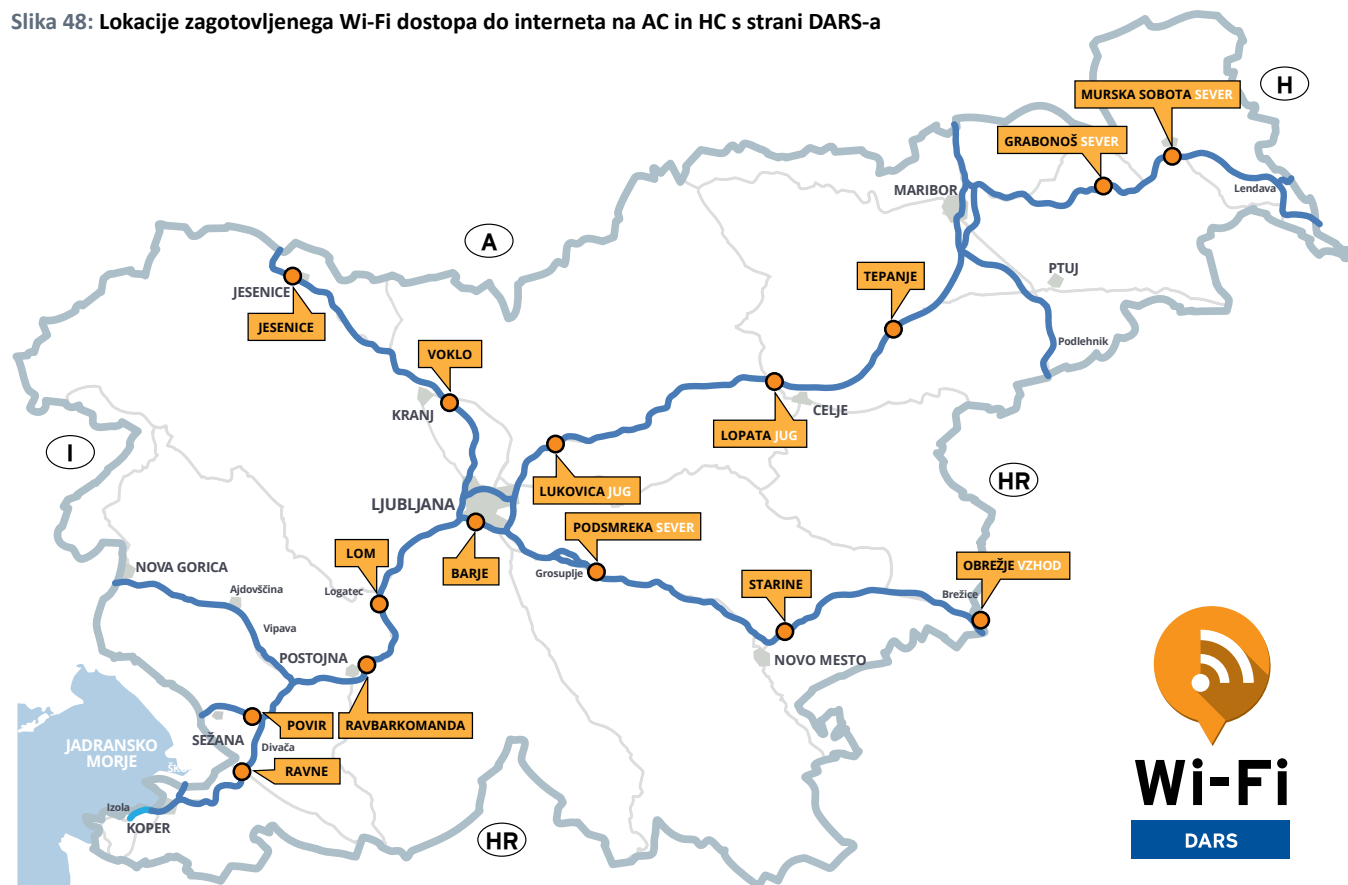
##### Zagotavljam Wi-Fi, dostop do interneta in zakup optičnih vlaken

DARS d.d. ima zgrajeno lastno hrbtenično optično omrežje po celotnem avtocestnem križu za prenos telekomunikacijskega prometa. Glavna prednost optičnega omrežja DARS d.d. je, da je kakovostno, robustno in zanesljivo. Optično omrežje je bilo prvenstveno zgrajeno za potrebe komunikacij znotraj DARS d.d. (spremljanje prometa, cestninjenje ter komunikacija za poslovne potrebe). Zaradi specifične izgradnje optičnega omrežja je veliko optičnih vlaken ostalo neizkoriščenih in so namenjena trženju zunanjim uporabnikom, kar za družbo predstavlja dodaten vir prihodkov.

V DARS d.d. smo implementirali naslednje storitve:

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

Slika 48: Lokacije zagotovljenega Wi-Fi dostopa do interneta na AC in HC s strani DARS-a



Slika 49: Radijska postaja



#### Digitalne radijske zveze DARS d.d.

DARS d.d. uporablja radijski komunikacijski sistem zvez tako na odprti trasi kot tudi v predorih. Ta sistem je izrednega pomena za medsebojno komunikacijo med vzdrževalci, avtocestnimi bazami in nadzornimi centri in pokriva celotno območje avtocest in hitrih cest v RS.

Sistem funkcionalnih radijskih zvez DARS d.d. je v preteklosti v glavnem temeljil na analogni tehnologiji, in sicer na frekvencah VHF. V letu 2018 smo celotni sistem nadomestili z digitalnimi radijskimi zvezami DMR in vzpostavili moderne operativne digitalne dispečerske konzole v nadzornih centrih. Z digitalno tehnologijo na področju radijskih zvez se je povečala zanesljivost in pokritost delovanja radijskih zvez. Prav tako pa se je pridobil tehnološko dolgoročen, ekonomsko vzdržen in enostavno nadgradljiv sistem, ki optimalno zadovoljuje potrebe vseh uporabnikov radijskega sistema DARS d.d.

### 1.5.4.5 Izvajanje evropskih projektov

Slika 50: Različne tehnologije sistemov C-ITS



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

V okviru evropskega projekta C-Roads potekajo izvedbe pilotnih projektov, koordinacija postavitve osnovne platforme in zagotavljanje interoperabilnosti. Gre za pilotni projekt uvajanja kooperativnih sistemov za prenos informacij v realnem času, ki temeljijo na komunikacijah vozilo-vozilo, vozilo-infrastruktura in infrastruktura-vozilo, s čimer družba DARS d. d. prispeva tudi k uresničevanju prioritet Evropske unije s področja inteligentnih transportnih sistemov. V letu 2018 so se postavile osnove za testiranja tako za mikrovalovno tehnologijo G5 kot tudi za mobilno tehnologijo LTE.

### Sistemi za nadzor in vodenje prometa ter izmenjava prometnih informacij

V okviru Instrumenta za povezovanje Evrope (CEF) se izvaja projekt CROCODILE 2 in CROCODILE 3, ki je namenjen sofinanciranju aktivnosti na področju sistemov za nadzor in vodenje prometa, izmenjavi prometnih informacij ter zagotavljanju informacij uporabnikom. Pri projektu poleg Slovenije sodelujejo še Avstrija, Ciper, Češka republika, Nemčija, Grčija, Italija, Poljska in Romunija. DARS d.d. sodeluje pri projektu z izvedbo aktivnosti na področju nadzora in vodenja prometa (zbiranje in obdelava prometnih podatkov, obveščanje o stanju prometa, nadgradnja elektronske in strojne opreme).

Slika 51: Sistemi za nadzor in vodenje prometa, izmenjavo prometnih informacij ter zagotavljanje informacij uporabnikom



### Mednarodno sodelovanje pri razvoju avtonomne vožnje

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

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

### Polnilnice za električna vozila na celotnem avtocestnem križu

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

Slika 52: Lokacije elektropolnilnic



#### I.5.4.6 Zagotavljanje prometnih informacij

Na evropskem nivoju so prometne informacije v Sloveniji najoptimalneje obdelane ter posredovane uporabnikom. Prometni dogodki so v Sloveniji zelo hitro zaznani, informacije pa uporabnikom dosegljive že v nekaj sekundah. Kanali, po katerih se pretakajo informacije, so vsako leto številčnejši, saj različni uporabniki (glede na starost in vrsto prevoznega sredstva) uporabljajo različne komunikacijske kanale. DARS d.d. razvoju informacijskih kanalov in zaznavi dogodkov sledi tako, da redno uvaja nove tehnologije, pilotne sisteme in se vključuje v mednarodne delovne skupine na tem področju.

### Prometno-informacijski center: vir verodostojne in ažurne prometne informacije

Vsebine na spletni strani [www.promet.si](http://www.promet.si), ki jih uporabniki največ spremljajo:

- cestne kamere,
- predvideni potovalni časi med posameznimi večjimi kraji in relacijami,
- dogodki in potek prometa na zemljevidu kot različno obarvani odseki cest, ki ponazarjajo gostoto prometa,
- virtualni asistent Stane.

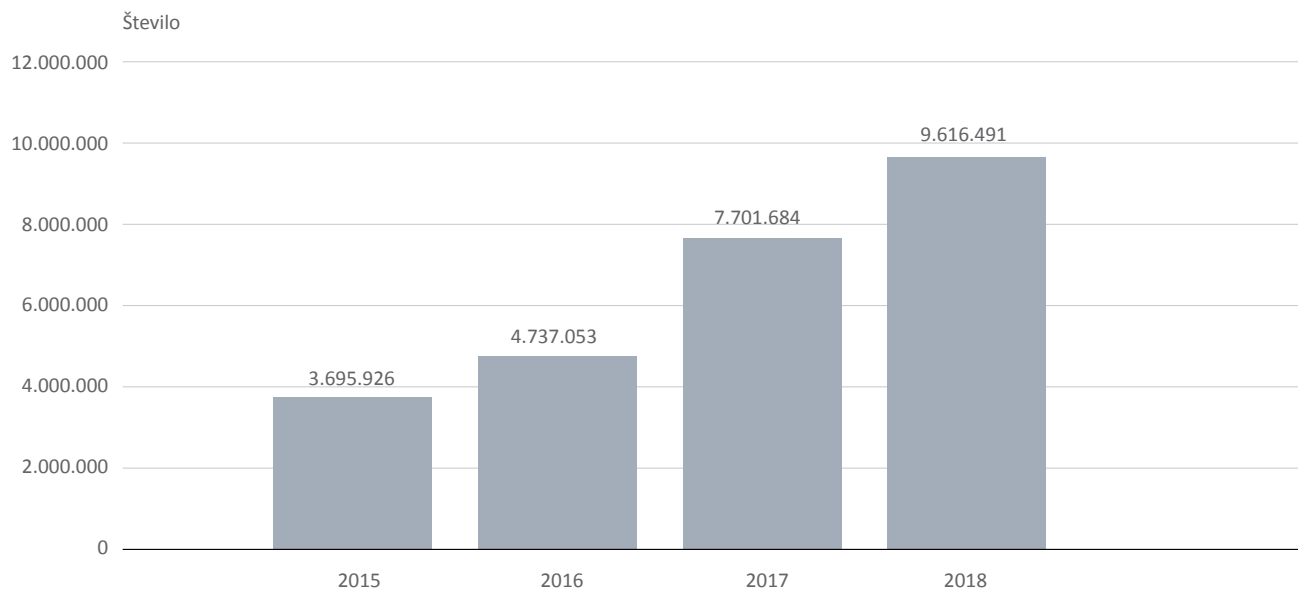
Prometno-informacijski center je v zadnjih 12 letih:

- posredoval več kot 300.000 informacij o dogodkih na državnem cestnem omrežju: v povprečju 25.830 na leto, 2152 na mesec in 71 na dan,
- samo v zadnjih osmih letih so operaterji v PIC sprejeli že več kot 1.000.000 klicev, spletno stran pa je v tem času obiskalo več kot 9.000.000 različnih uporabnikov.

### Uporaba prometnih informacij je v porastu

V sodobnem komunikacijskem okolju je vse pomembnejše, da je prometna informacija voznikom dostopna preko različnih komunikacijskih orodij. Zavedajoč se dejstva, da so prometno informirani vozniki varnejši vozniki, DARS d.d. s pomočjo Prometno-informacijskega centra stalno širi mrežo medijev, kjer lahko uporabniki dobijo informacije o stanju na cestah.

Slika 53: Aktivna uporaba prometne informacije po letih\*



\*Število aktivne uporabe prometne informacije združuje stike preko interneta [www.promet.si](http://www.promet.si), Twitterja @promet\_si, Facebooka Vozimo pametno in mobilne aplikacije DarsPromet+.



Trenutno so na voljo informacije prek klicnega centra 1970, samodejnega telefonskega odzivnika 080 22 44, spletne strani [www.promet.si](http://www.promet.si), Twitter računa @promet\_si in aplikacije za mobilne naprave DarsPromet+. To imenujemo aktivna uporaba prometnih informacij, saj jo mora uporabnik na nek način sam poiskati. Skupna uporaba navedenih medijev iz leta v leto raste.

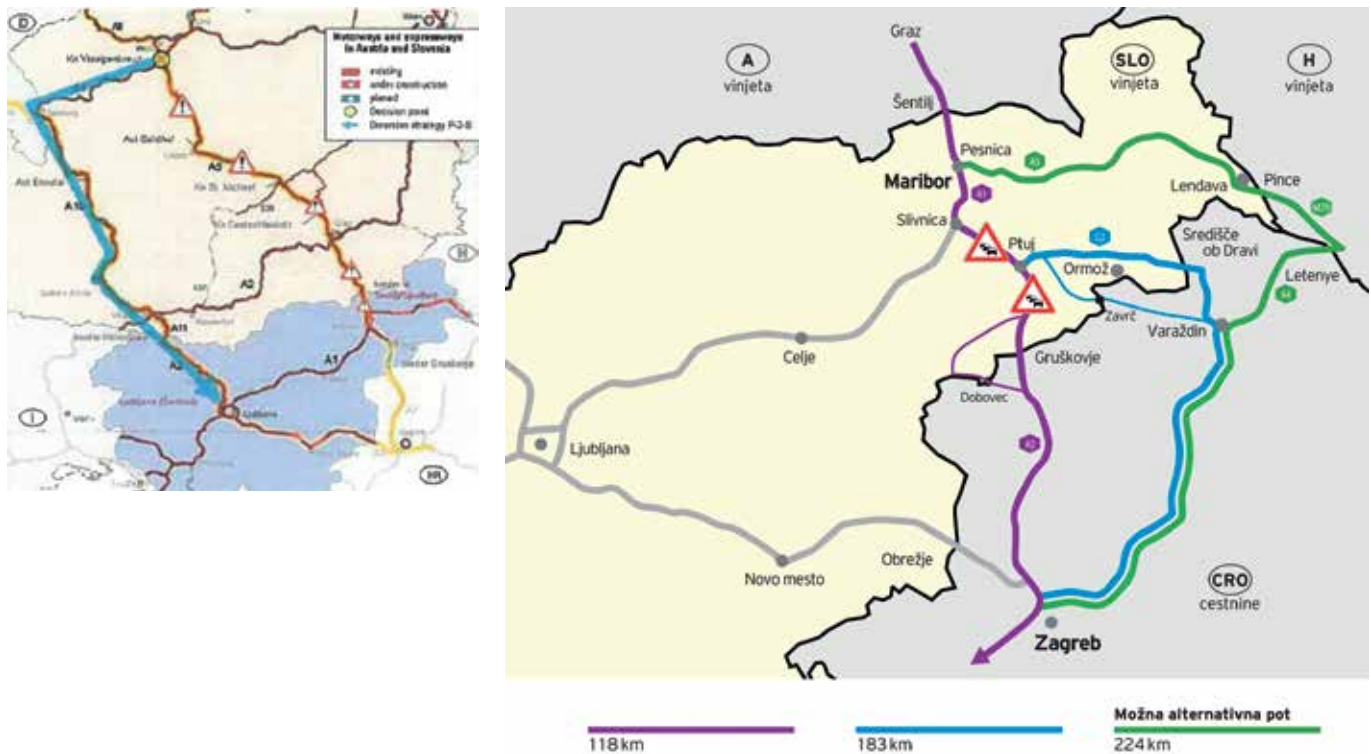
Prometne informacije pa do uporabnika pridejo tudi na »pasiven« način. Informacije PIC namreč vsak dan sproti povzemajo praktično vse radijske postaje v Sloveniji. Naši operaterji pa se vsak dan v živo javijo na več kot 20 slovenskih radijskih in televizijskih postaj.

### Mednarodno vodenje prometa (Traffic management plan TMP)

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

Da lahko nadzorni centri sodelujejo in izvajajo ukrepe vodenja prometa po mednarodnih avtocestnih koridorjih, je potrebna strokovna koordinacija. V ta namen smo že izdelali načrte vodenja prometa na relaciji Salzburg–Ljubljana–Zagreb in na relaciji Postojna–Palmanova. Sledijo še preostali načrti z Madžarsko in Hrvaško ter njihova integracija na nivo avtomatizma.

Slika 54: TMP Salzburg–Zagreb in TMP Gruškovje



Slika 55: Vozilo pod nadzornim portalom



#### 1.5.4.7 DarsGo – uvedba elektronskega cestninskega sistema<sup>34</sup>

Elektronski cestninski sistem v prostem prometnem toku za vozila z največjo dovoljeno maso (NDM) nad 3,5 t (sistem DarsGo) je bil uspešno uveden 1. 4. 2018. Ob 00:00 je prenehal delovati stari cestninski sistem in začel delovati sistem DarsGo. Sistem je prvo cestninsko transakcijo zabeležil ob 00:00:00.202 (202 milisekundi čez polnoč), prvi plačilni nalog kršitelju pa je bil izdan slabe pol ure po polnoči.

Slika 56: Naprava DarsGo



Uvedba sistema je potekala brez zapletov, ob sami uvedbi ni bilo niti minute zastojev na nobeni cestninski cesti, vključno z mejnimi prehodi. Ocenjujemo, da sistem DarsGo z vsemi podsistemi deluje dobro in zanesljivo, so pa potrebne še določene izboljšave, predvsem v smislu zagotavljanja še prijaznejšega sistema za uporabnike – stranke in tiste, ki sistem upravljajo.

Prihodki od cestninjenja vozil nad 3,5 t NDM po uvedbi sistema DarsGo (1. april) do vključno 31. decembra 2018 so bili v primerjavi s starim cestninskim sistemom vsak mesec višji (z izjemo meseca junija) od 3 do 9 %, v obdobju april–december skupaj pa so v povprečju prihodki višji za 4,99 %. Število cestninjenjih kilometrov v sistemu DarsGo je v primerjavi s starim sistemom cestninjenja večje. Od 1. aprila do 31. decembra 2018 je bilo v primerjavi z enakim obdobjem lani cestninjenih 12 % kilometrov več. To je posledica tega, da se v sistemu DarsGo cestnini celotno omrežje, medtem ko v starem sistemu del omrežja ni bil cestninjen.

34 GRI GS 102-2.

Slika 57: Obveščanje o uvedbi novega cestninskega sistema

**Electronic Tolling of Heavy Vehicles**

DarsGo system applies to all vehicles with a maximum permissible weight over 3.5 tonnes (heavy vehicles) as well as all other vehicles as part of the vignette system.

When a heavy vehicle passes a toll gantry, the gantry detects the DarsGo unit in the vehicle using microwave technology, which provides the basis for charging the toll for a particular tolling section.

The DarsGo unit registers the vehicle's registration number and EURO emission class, and the toll class is specified by the driver before each trip according to the number of vehicle axles.

DarsGo units are available at service DarsGo centres managed by Dars and at DarsGo service partners at petrol stations Petrol, OMV and MOL, at motorway rest areas and near the motorway network.

**DARS**

**DarsGo servis**

Dodatne informacije in pomoč  
Spletna stran: [www.darsgo.si](http://www.darsgo.si)  
Operativni klicni center: ☎ +386 1 518 83 50  
Elektronski naslov: [info@darsgo.si](mailto:info@darsgo.si)

**"DarsGo servis"**

Additional information and assistance  
Website: [www.darsgo.si](http://www.darsgo.si)  
User call centre: ☎ +386 1 518 83 50  
E-mail: [info@darsgo.si](mailto:info@darsgo.si)

**Elektronsko cestninjenje težkih vozil**

Na slovenskih avtocestah in hitrih cestah se od vozil z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone (težka tovorna cestninska obratovanja) z uvedbo elektronskega cestninskega sistema DarsGo.

Na slovenskih avtocestah in hitrih cestah se od vozil z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone (težka tovorna cestninska obratovanja) z uvedbo elektronskega cestninskega sistema DarsGo.

**On Slovenian motorways and expressways the toll for vehicles with a maximum permissible weight over 3.5 tonnes (heavy vehicles) is being charged via the DarsGo electronic tolling system.**

**Pay-As-You-Drive**

The free-flow electronic tolling system DarsGo applies to vehicles with a maximum permissible weight over 3.5 tonnes (heavy vehicles). Only those heavy vehicles that are registered in the system, are equipped with a DarsGo unit and have valid financial coverage for toll payments may use the Slovenian motorway network. The DarsGo system calculates toll fully automatically based on the distance driven.

**Simple and Transparent Tolling**

Users of the DarsGo system can choose one of the following simple ways to settle tolls:

- **POST-PAID**, based on a contract with Dars or by linking the vehicle account with the selected fuel card.
- **at [www.darsgo.si](http://www.darsgo.si)**: register your company and vehicles, print out the completed form and pick up your DarsGo unit at a "DarsGo servis" customer centre upon presenting the form and paying the administrative fee;
- **directly at a DarsGo servis customer centre**, where you can also pick up your DarsGo unit upon paying the administrative fee;
- **companies in the European Union** may complete the entire registration procedure and order a DarsGo unit online, then following the payment of the administrative fees with a payment card; companies may receive their DarsGo unit via post from the gantry.

To register a vehicle in the DarsGo system, simply present your vehicle registration certificate and proof of your EURO emission class. For vehicles registered in Slovenia, only the vehicle registration document is required. The administrative fee for each DarsGo unit is €10 incl. VAT.

Razlog za odstopanje med prihodki in številom cestninjenih kilometrov je v cenovni politiki. V starem sistemu se je za določen delež vozil (predvsem občasni uporabniki) cestnina plačevala neposredno na cestninskih postajah (z gotovino, plačilnimi karticami, brez ustrezno personaliziranih elektronskih medijev), kjer niso bili upravičeni do plačevanja diferencirane cestnine glede na emisijski razred EURO in so plačevali polno cestnino.

Uvedba sistema DarsGo ima tudi pozitivne okoljske in gospodarske učinke za vozila z največjo dovoljeno maso (NDM) nad 3,5 t. Center za energetske učinkovitost Instituta Jožef Stefan je v okviru raziskovalne naloge ovrednotil učinke uvedbe elektronskega cestninskega sistema DarsGo na zmanjšanje porabe goriva in posledično zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida (CO2) in emisij dušikovih oksidov (NOx) ter prašnih delcev (PM2.5).

V starem cestninskem sistemu je pri zauzavljanju in ponovnem speljevanju vozil na cestninski postaji prišlo do povečane porabe, kot je za posamezne skupine vozil prikazano v spodnji tabeli. Ob upoštevanju, da je pretežen del težkih tovornih vozil predhodno že uporabljal sistem ABC, so relativni prihranki nekoliko manjši. Podrobnejši prikaz učinkov je opredeljen v poglavju I 5.6.7.



Slika 58: Klicni center (levo) in DarsGo servis (desno)

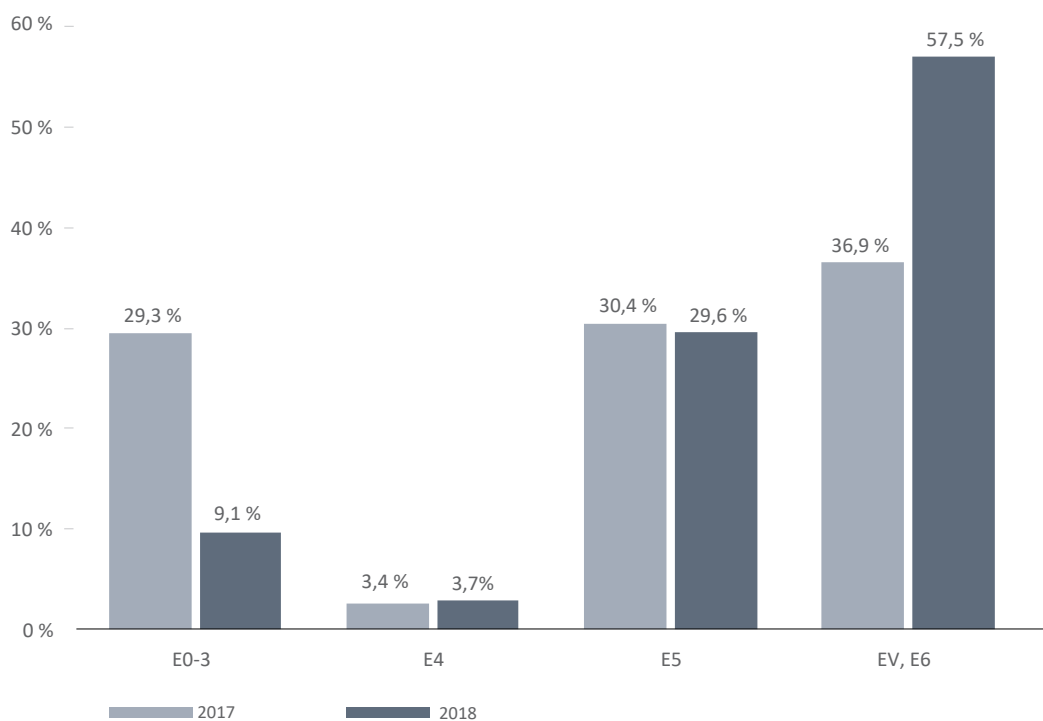


**Tabela 9: Povzetek rezultatov preračuna vožnje vozil za avtobuse razreda 3 in tovorna vozila razreda 3 ter 4**

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

Na spodnjem grafu je razvidno, da je v obdobju od 1. 4. 2018 do 31. 12. 2018 cestnino plačalo bistveno več čistih vozil kot v enakem obdobju lani.

**Slika 59: EURO Emisijski razredi**



V novem sistemu DarsGo so vsa vozila registrirana z ustreznimi dokumenti, zato je več vozil v emisijskem razredu E5, E6 in EV. Vseeno pa velja ugotovitev, da je v cestninskem omrežju Slovenije več kot 87 % »čistih« vozil z največjo dovoljeno maso (NDM) nad 3,5 t. Na osnovi podatkov na novo registriranih uporabnikov predvidevamo, da se bo razmerje še izboljševalo.

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

Družba DARS d.d. je takoj po uspešnem zagonu sistema DarsGo pričela odstranjevati cestninske postaje, do konca leta je bilo 12 cestninskih postaj porušeni in ena preurejena, za vse preostale cestninske postaje (21) pa načrtujemo, da bodo odstranjene do konca leta 2019.

#### I.5.4.8 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje<sup>35</sup>

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

V letu 2018 v družbi DARS d.d. ni bilo izrečenih inšpekcijskih ukrepov s strani inšpektorata Republike Slovenije za delo.

V okviru poglavja I.5.6.1 Sistemsko upravljanje okolja in energije, v podpoglavju »Doseganje skladnosti«, navajamo inšpekcijske preglede, odločbe s področja varstva okolja v letu 2018.

#### I.5.4.9 Zasebnost strank

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

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

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

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

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

<sup>35</sup> GRI GS 416-2.

V letu 2018 smo prejeli in obravnavali eno zahtevo stranke za izbris osebnih podatkov in eno zahtevo stranke za seznanitev z lastnimi osebnimi podatki.

Informacijski pooblaščenec je v letu 2018 uvedel en postopek zoper družbo DARS d.d., ki še ni zaključen, in opravil en inšpekcijski ogled v postopku, ki je bil uveden leta 2016 in prav tako še ni zaključen.<sup>36</sup>

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

## I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi

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

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

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

1. sodelavcem omogočamo neprestano krepitev njihove kompetentnosti v okviru internih in eksternih strokovnih usposabljanj ter spodbujamo njihov osebni razvoj;
2. skrbimo za razvoj vodij in njihovih kompetenc ter jih spodbujamo v smeri voditeljstva;
3. prizadevamo si za oblikovanje ustvarjalnega, varnega in zanimivega delovnega okolja, v katerem:
  - skrbimo za varnost in zdravje zaposlenih;
  - zaposlenim omogočamo lažje usklajevanje družinskih in delovnih obveznosti v okviru ukrepov polnega certifikata Družini prijazno podjetje;
  - obravnavamo in nagradujemo predloge izboljšav in dobrih idej zaposlenih;
  - podeljujemo priznanja in pohvale zaposlenih za njihove delovne dosežke in prizadevnost pri delu;
  - skrbimo za dobro medgeneracijsko sodelovanje;
  - zaposlenim nudimo visok nivo socialne varnosti in ob težkih življenjskih preizkušnjah pomagamo s solidarnostno pomočjo;
  - skrbimo za varovanje dostojanstva zaposlenih pri delu, kar imamo ustrezno opredeljeno v Dogovoru o preprečevanju in odpravi škodljivih posledic mobinga in v Darsovem kodeksu ravnanja.<sup>37</sup>

<sup>36</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 418-1.

<sup>37</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 406-1.

### 1.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih

Ključni podatki o zaposlenih so zbrani na osnovi kadrovske evidenc<sup>38</sup>

Tabela 10: Ključni podatki o zaposlenih v DARS-u d. d. za obdobje 2015–2018<sup>39</sup>

	2015	2016	2017	2018
<b>Stanje zaposlenih v DARS-u d. d.<sup>40</sup></b>				
Število zaposlenih v DARS-u d. d. – z nadomeščanji	1242	1247	1240	1232
Število zaposlenih v DARS-u d. d. – brez nadomeščanj	1231	1237	1229	1228
<b>Demografski podatki o zaposlenih</b>				
Povprečna starost zaposlenih	44,8 leta	45,3 leta	45,6 leta	45,7 leta
Odstotek zaposlenih žensk	25,8 %	25,6 %	26 %	25,4 %
<b>Izobrazbena struktura zaposlenih</b>				
Odstotek zaposlenih z največ IV. stopnjo izobrazbe	40,3 %	39,8 %	38,2 %	37 %
Odstotek zaposlenih s V. stopnjo izobrazbe	33,3 %	33,4 %	33,4 %	32,6 %
Odstotek zaposlenih s VI. stopnjo izobrazbe	16,5 %	16,5 %	17,3 %	17,8 %
Odstotek zaposlenih s VII. ali višjo stopnjo izobrazbe	9,9 %	10,3 %	11,1 %	12,6 %
<b>Socialna varnost zaposlenih v DARS-u d. d.</b>				
Število dodeljenih solidarnostnih pomoči	47	54	52	54
Število delavcev s priznano invalidnostjo	36	38	39	40
Število uvedenih postopkov za priznanje invalidnosti	12	11	30	32
Število prijav k prostovoljnemu pokojninskemu zavarovanju	21	143	45	79
Stopnja bolniške odsotnosti	5,0 %	4,7 %	5,3 %	5,9 %
<b>Razvoj zaposlenih – izobraževanje in usposabljanje</b>				
Obseg izobraževanj v urah na zaposlenega <sup>41</sup>	17	21	23	23
Vrednost izobraževanj na zaposlenega	123	132	154	233
Obseg udeležencev na izobraževanju	1846	2275	2353	2550

### 1.5.5.2 DARS d.d. je ugleden delodajalec<sup>42</sup>

Naša organizacija je eden od uglednejših zaposlovalcev v Sloveniji po raziskavi agencije Mojedelo.com. Med iskanci zaposlitve smo prepoznani po tem, da zaposlitev v okviru naše družbe sodelavcem zagotavlja zanimivo delo, urejeno in odgovorno delovno okolje ter visoko stopnjo ekonomske in socialne varnosti. Kadrovanje v naši organizaciji temelji na preudarno in skrbno pripravljenem postopku izbora najboljših kadrov. Zaposlenim pa omogočamo karierni razvoj tako, da:

- prepoznavamo sposobnosti in potenciale zaposlenih ter jih vključujemo v različne razvojne aktivnosti organizacije;
- merimo delovno uspešnost in jo dodatno nagradujemo;
- na delovnem mestu horizontalno napredujejo;
- razvijamo strokovno znanje, veščine in kompetence zaposlenih za karierno napredovanje znotraj naše organizacije na podlagi internih razpisov prostih delovnih mest.

Večino procesov v družbi DARS d.d. izvajajo zaposleni v družbi, investicije in upravljanje delovanja sistema DarsGo pa pogodbeni partnerji.<sup>43</sup>

<sup>38</sup> GRI GS 102-8.

<sup>39</sup> GRI GS 401-1.

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

<sup>41</sup> GRI GS 404-1.

<sup>42</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 401

<sup>43</sup> GRI GS 102-8.

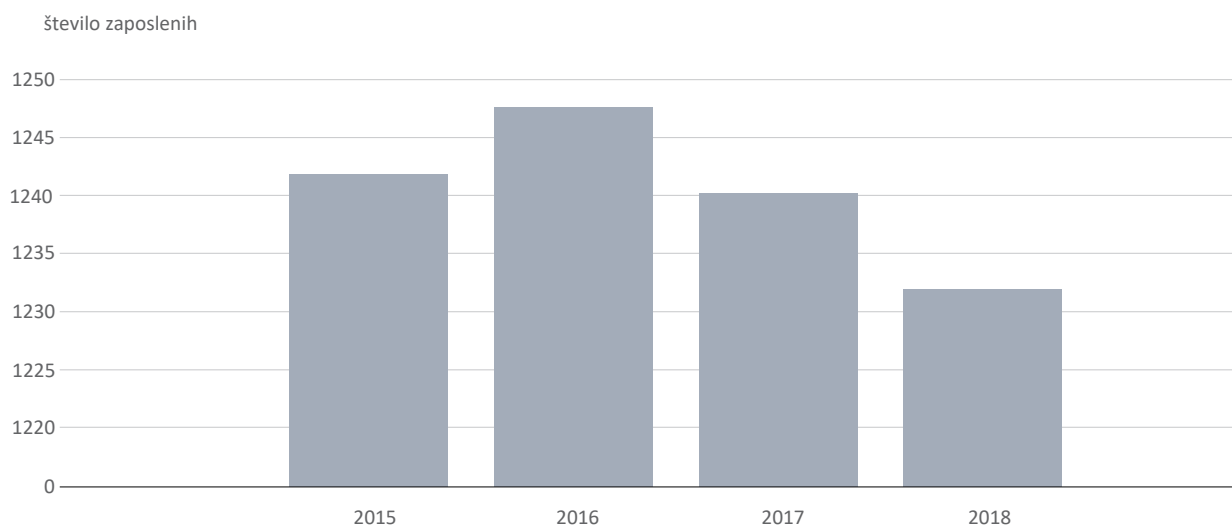
### I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva

#### Zaposlovanje

Za doseganje zastavljenih poslovnih ciljev v letu 2018 in za nemoteno izvajanje našega poslanstva smo skladno s sprejetim Poslovnim načrtom in Operativno izvedbenim delom kadrovskega načrta za leto 2018 skrbeli za kakovostno in pravočasno zagotovitev potrebnih sodelavcev. Izvedenih je bilo skupno 221 razpisov prostih delovnih mest, od tega 85 internih prostih delovnih mest.

V letu 2018 je našo organizacijo zapustilo 93 zaposlenih, v glavnem zaradi upokojitve, na novo pa se jih je zaposlilo 85. Konec leta 2018 je naša družba štela 1232 zaposlenih, kar je osem manj kot leto prej.<sup>44</sup>

Slika 60: Število zaposlenih v družbi DARS d.d.





Slika 61: Zaposleni v družbi DARS d.d. glede na stopnjo izobrazbe na dan 31. 12. 2018<sup>45</sup>

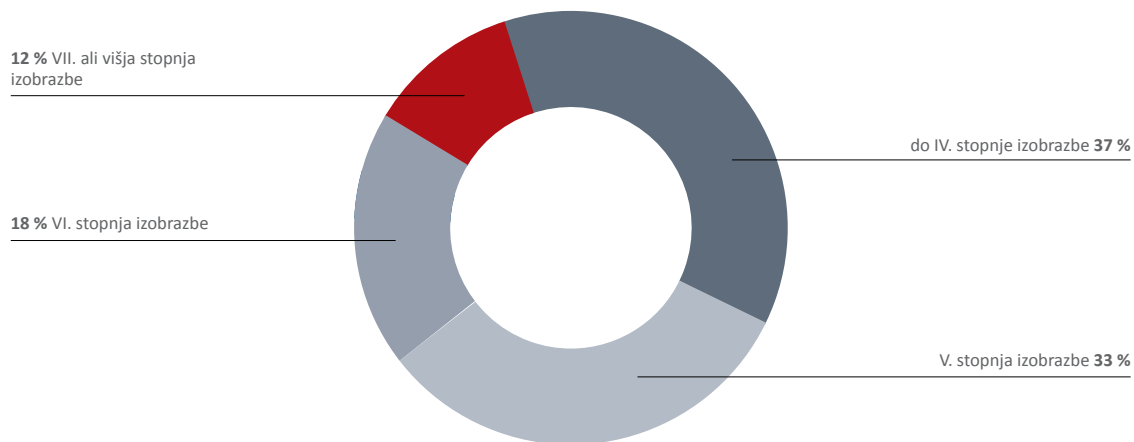


Tabela 11: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto zaposlitve (krajši, polni delovni čas) na zadnji dan leta 2018<sup>46</sup>

Vrsta zaposlitve glede na delovni čas	2015		2016		2017		2018	
	število	%	število	%	število	%	število	%
Krajši delovni čas	16	1	16	1	15	1	11	0,9
Polni delovni čas	1262	99	1231	99	1225	99	1221	99,1
<b>Skupaj</b>	<b>1242</b>	<b>100</b>	<b>1247</b>	<b>100</b>	<b>1240</b>	<b>100</b>	<b>1232</b>	<b>100</b>

Tabela 12: Zaposleni v družbi DARS d.d. glede na vrsto zaposlitve (določen, nedoločen čas) na zadnji dan leta 2018<sup>47</sup>

Vrsta zaposlitve glede na delovni čas	2015		2016		2017		2018	
	število	%	število	%	število	%	število	%
Določen čas	28	2	20	2	34	3	4	0,3
Nedoločen čas	1214	98	1227	98	1206	97	1228	99,7
<b>Skupaj</b>	<b>1242</b>	<b>100</b>	<b>1247</b>	<b>100</b>	<b>1240</b>	<b>100</b>	<b>1232</b>	<b>100</b>

Po kolektivni pogodbi je v družbi Dars d. d. zaposlenih 99 % vseh zaposlenih.<sup>48</sup>

45 GRI GS 405-1.  
46 GRI GS 102-8.  
47 GRI GS 102-8.  
48 GRI 102-41.

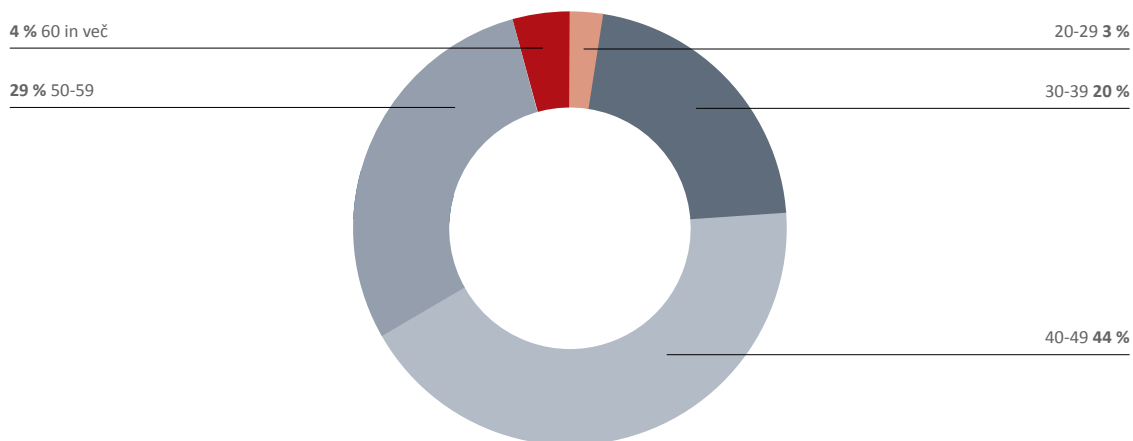
**Tabela 13: Fluktuacija**

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

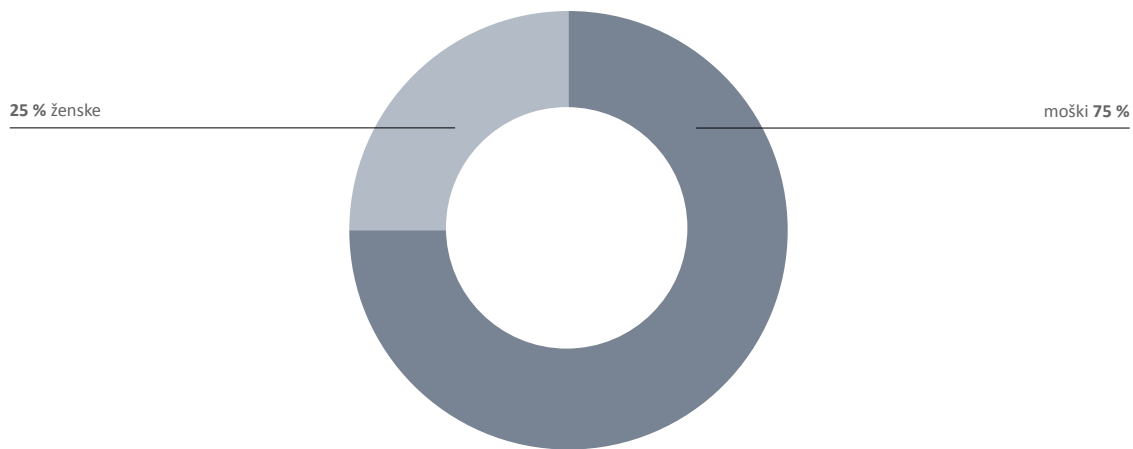
Glavna razloga fluktuacije sta večji obseg upokojevanja ter prehod v sistem cestninjenja tovornih vozil DarsGo. Na novo je bilo v delovno razmerje sprejetih 85 zaposlenih, organizacijo pa je zapustilo 93 zaposlenih, največ v glavnem v starostni skupini od 61 do 69 let.<sup>49</sup>

Povprečna skupna delovna doba zaposlenih v naši družbi je leta 2018 znašala 24 let, delovna doba zaposlenih samo v naši družbi pa 14 let.

**Slika 62: Zaposleni v družbi DARS d.d. glede na starost na dan 31. 12. 2018<sup>50</sup>**



**Slika 63: Zaposleni v družbi DARS d.d. glede na spol na dan 31. 12. 2018<sup>51</sup>**



49 GRI GS 401-1.  
50 GRI GS 405-1.  
51 GRI GS 405-1.

#### I.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja<sup>52</sup>

Nenehni strokovni in tehnološki razvoj je stalnica v intenzivnem toku vseh preostalih sprememb, v katerem delujemo. Sposobnost dobrega predvidevanja, poznavanja okoliščin, pravilnega razumevanja in odločanja imajo samo strokovno dobro usposobljeni sodelavci. V družbi DARS d.d. cenimo znanje naših sodelavcev in zanj odgovorno skrbimo. Znanje in dobra usposobljenost naših zaposlenih sta temelj učinkovitega in uspešnega poslovanja družbe DARS d.d., zato v družbi DARS d.d. svojim sodelavcem zagotavljamo nenehen razvoj sposobnosti, znanj in veščin z ustreznim izobraževanjem in usposabljanjem tako znotraj družbe DARS d.d. kot tudi zunaj njenih okvirov.

V letu 2018 je v različnih oblikah izobraževanja in usposabljanja sodelovalo 2550 udeležencev, opravljenih pa je bilo 28.634 izobraževalnih ur. V povprečju se je vsak zaposleni izobraževal 23 pedagoških ur. Izobraževanje in usposabljanje je sistematično urejen proces, ki zadovoljuje potrebe procesov dela in interese zaposlenih po nadgradnji njihovih funkcionalnih in strokovnih znanj in veščin ter osebne rasti. Izobraževanja in usposabljanja organiziramo po meri sodelavcev v različnih izobraževalnih oblikah.

**Poskrbeli smo, da so sodelavci na področju Cestninjenja osvojili nova znanja za uspešno delovanje sistema DarsGo, ki je pričel delovati 1. 4. 2018.**

Sodelavcem v največji meri omogočamo interna izobraževanja, s katerimi razvijamo specialna strokovna znanja, vezana na poslovanje naše družbe, profesionalne in osebne kompetence. Zaposleni se tako lahko interno udeležujejo različnih strokovnih izobraževanj in usposabljanj, tečajev tujih jezikov, računalniških tečajev in različnih delavnic za razvoj osebnih kompetenc ter krepitev lastnega zdravja. V letu 2018 smo v izobraževanjih namenili več pozornosti pridobivanju specifičnih strokovnih znanj za potrebe delovanja novega sistema cestninjenja tovornih vozil DarsGo, uporabi informacijskih orodij, novi gradbeni zakonodaji, tujim jezikom in zdravemu življenjskemu slogu za boljše delo in življenje. Organizirali smo tudi strokovno ekskurzijo v Asfnag Avstrija in naše sodelavce z njo nagradili za uspešno delo in zavzetost. V veliko večji meri kot predhodna leta smo zaposlenim omogočali tudi udeležbo na zunanjih izobraževanjih tako v Sloveniji kot v tujini s ciljem, da pridobijo aktualna, specifična in visoko zahtevna strokovna znanja ter sledijo strokovnim trendom in zakonodajnim spremembam na svojem področju dela.

#### **Spodbujamo dvig izobrazbene ravni**

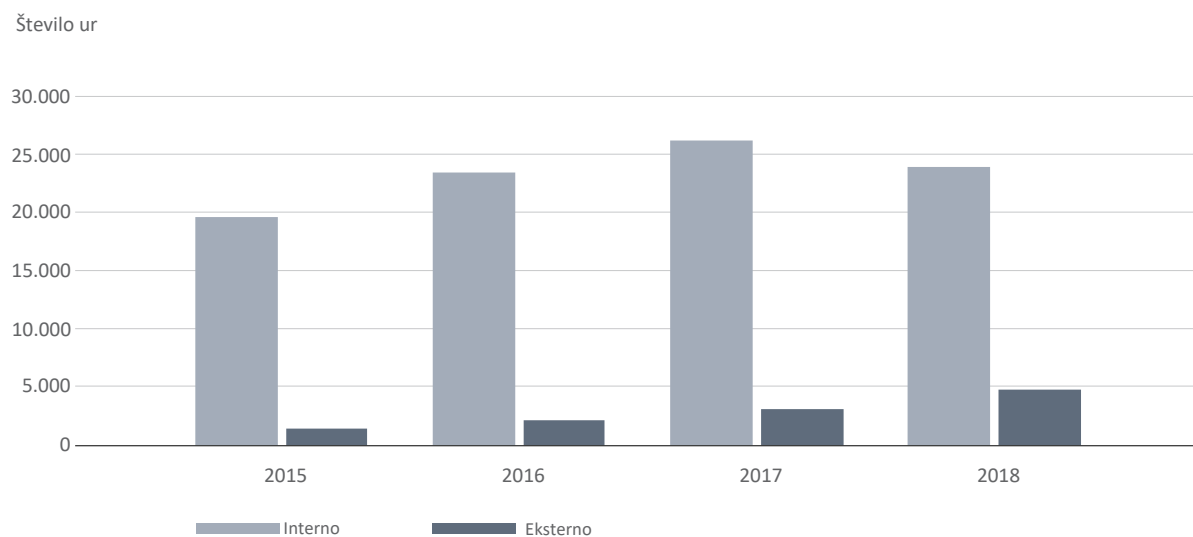
Izobrazba širi znanje in daje nove možnosti za osebni in profesionalni razvoj, zato sodelavce, ki želijo pridobiti višjo stopnjo izobrazbe in se vključijo v proces izobraževanja ob delu, podpiramo s sofinanciranjem stroškov šolnin in jim za opravljanje študijskih obveznosti dodelimo odsotnost z dela z nadomestilom plače. V letu 2018 smo 14 zaposlenim sofinancirali stroške šolnine, 22 zaposlenim pa odobrili študijski dopust za opravljanje študijskih obveznosti.

<sup>52</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 404-1.

**Tabela 14: Število udeležencev izobraževanj in usposabljanj v družbi DARS v obdobju 2015–2018**

Število udeležencev/leto	2015	2016	2017	2018	Indeks 2018/2017
Interno izobraževanje in usposabljanje	1727	2110	2143	2244	128
Eksterno izobraževanje	119	165	210	306	146
Izobraževanje ob delu	10	17	17	22	129

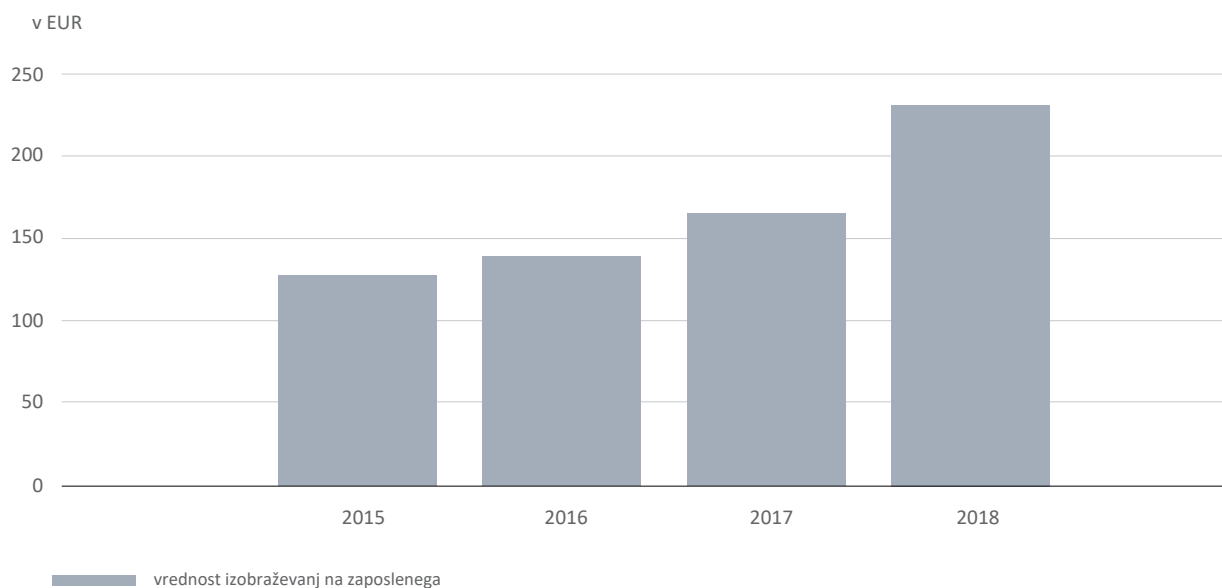
**Slika 64: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v obdobju 2015–2018**



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

Uspešno poslovanje družbe DARS d.d. ni samoumevno. Za uspešnostjo stojijo ljudje, ki znajo in hočejo doseči zastavljene cilje, ki jim ni vseeno za kakovost opravljenega dela in zadovoljstvo naših uporabnikov. Takšni ljudje nastajajo znotraj organizacije, se z njo skozi izzive razvijajo, rastejo in so del nje. Vlaganje v znanje sodelavcev in s tem v njihov osebni in profesionalni razvoj je za družbo DARS d.d. dobra naložba. V letu 2018 je bilo v znanje zaposlenih vloženi 44 % več sredstev kot predhodno leto.

Slika 65: Vrednost izobraževanj in usposabljanj na zaposlenega v družbi DARS v obdobju 2015–2018<sup>53</sup>



#### Pomagamo pri prvih korakih v delovni sredini

Mnogi mladi se z delovnim okoljem prvič srečajo kot dijaki ali študentje na delovni praksi, da na ta način pridobijo praktične delovne izkušnje in realen ter strokoven vpogled v področje dela, za katero se izobražujejo. V letu 2018 smo v sodelovanju z izobraževalnimi ustanovami v procesu pridobivanja praktičnih izkušenj na delovno prakso sprejeli 25 dijakov in študentov.

Število udeležencev/leto	2015	2016	2017	2018	Indeks 2018/2017
Delovna praksa	17	13	13	25	192

#### Vodje DARS d.d. na poti k voditeljstvu

V družbi DARS d.d. imajo vodje pomembno vlogo. S svojim delom in zgledom vplivajo na svoje sodelavce, njihovo zavzetost in angažiranost pri delu. V DARS d.d. zato merimo razvitost vodstvenih kompetenc v modelu 360-stopinjske povratne informacije ter si prizadevamo, da kompetence izgrajujemo v smeri voditeljstva. V letu 2018 smo izvedli presojo vodstvenih kompetenc vodij na vseh vodstvenih nivojih. V merjenje kompetenc je bilo vključenih skupno 132 vodij, ocene pa so pokazale, da so vodje DARS d.d. visoko odgovorni do dela, da se držijo dogovorjenega ter dobro poznajo področje svojega dela. Ocena kompetenc se je v primerjavi z letom 2015 izboljšala, a to je le izhodišče za nadaljnji intenzivni razvoj naših vodij.

53 GRI GS 404-1.

### I.5.5.5 Oblikovanje varnega delovnega okolja<sup>54</sup>

V DARS d.d. se zavedamo pomena zagotavljanja varnosti delavcem pri delu, saj veliko naših delavcev opravlja izredno nevarna dela na cesti, kjer njihova varnost ni odvisna samo od njih samih, ampak tudi od ravnanja uporabnikov cest. Zato smo varnost kot enega od pomembnih elementov za uspešno načrtovanje razvoja družbe vključili tudi v Strategijo družbe DARS d.d. 2017–2020. Eden od pomembnih operativnih strateških ciljev je tako tudi znižanje števila poškodovanih pri delu do leta 2020 za 15 %, zato vsa leta veliko vlagamo tako v nabavo nove, varnejše delovne opreme in v urejanje delovnega okolja, ki delavcem zagotavlja višjo stopnjo varnosti in zdravja pri delu. V letu 2018 ob največji novosti – spremembi sistema cestninjenja vozil z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone, s katero je ukinjeno cestninjenje v kabinah na AC (odpravljena sta delavce nevarno prehajanje stez in izpostavljenost izpušnim plinom, hrupu in prepihu) – izpostavljammo še dve pomembni večji pridobitvi na področju vzdrževanja: zamenjavo stroja za pranje predorov in nabavo stroja za izdelavo horizontalne signalizacije po vročem postopku (termoplastika).

Zavezanost k zagotavljanju varnosti pa ni samo deklarativna. Naše strokovne službe si izmenjujejo izkušnje z upravljavci avtocest v sosednjih državah, spremljajo razvoj tehnike, analizirajo nezgode in stanje varnosti v naši družbi ter predlagajo nove ukrepe za večjo varnost. Poleg običajnih stalnih ukrepov (usposabljanje delavcev, zagotavljanje pregledov delovne opreme, zagotavljanje zdravniških pregledov, izvajanje internega nadzora ipd.) je bila izdelana tudi revizija ocene tveganj za varnost in zdravje pri delu in na njeni osnovi je bila sprejeta tudi vrsta ukrepov za zagotovitev večje varnosti tako uporabnikov naših cest kot tudi naših delavcev pri delu.

#### Nezgode pri delu<sup>55</sup>

V letu 2018 se je v družbi zgodilo 33 nezgod s poškodbami delavcev pri delu oz. ena več kot leto prej. Največ nezgod s poškodbami se je zgodilo že v prvem kvartalu, ko se je predvsem ob padcih na zasneženi ali poledeneli podlagi poškodovalo kar 12 delavcev. Zaradi poškodb ni prišlo do invalidnosti nobenega od delavcev, imeli pa smo največji bolniški stalež v zadnjih letih. Kar 11 delavcev je bilo namreč na bolniškem dopustu več kot 20 dni.



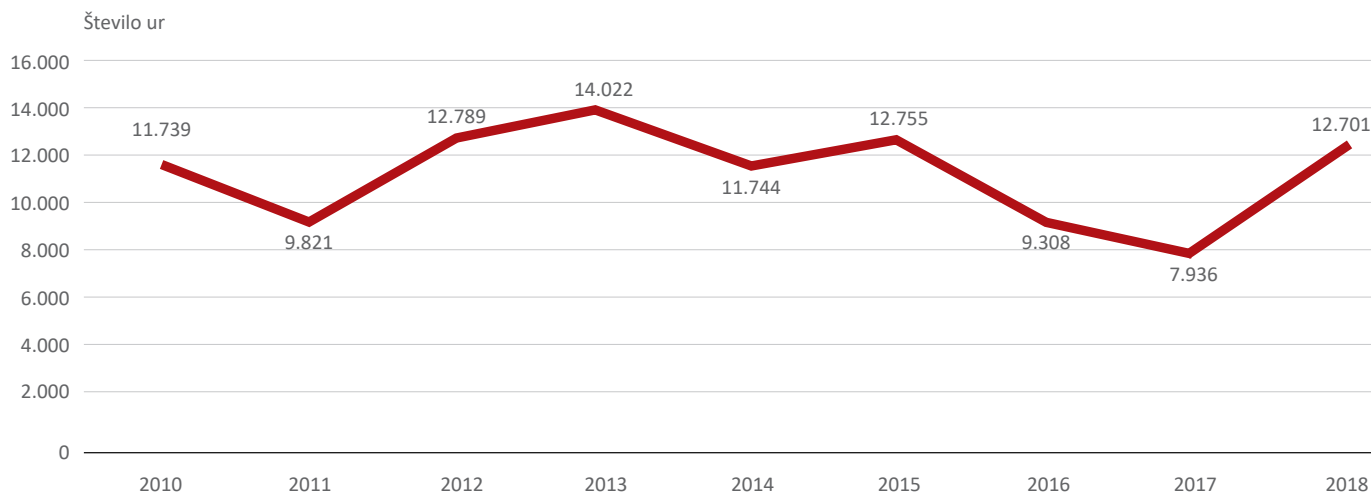
Slika 66: Število poškodovanih delavcev



<sup>54</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 403.

<sup>55</sup> GRI GS 403-2.

Slika 67: Bolniški dopust kot posledica nezgod pri delu



#### I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih

##### Naša organizacijska klima je težnja po kakovosti

V družbi DARS d.d. vsako leto preverjamo, kakšno je stanje naše organizacijske klime, saj delujemo v prepričanju, da lahko zaposleni svoje potenciale in motivacijo optimalno razvijajo samo v organizaciji, kjer se dobro počutijo. Rezultati raziskave nam služijo kot spodbuda in zaveza, da ohranjamo tiste organizacijske prednosti, ki budijo ustvarjalnost, pripadnost in motivacijo pri zaposlenih, in da izboljšujemo tista področja organizacijske klime, kjer so prisotne priložnosti za razvoj v delovnem okolju.

Rezultati za leto 2018 v primerjavi z letom 2017 kažejo izboljšanje ocen za inovativnost in iniciativnost, notranje odnose in vodenje. V zadovoljstvo in nadaljnjo spodbudo za izvajanje ukrepov, ki jih pripravljamo na osnovi rezultatov, nam je, da se je v primerjavi s predhodnim letom izboljšala skupna ocena organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih. Priložnosti za razvoj pa so, kot predhodna leta, prisotne na področju sistema nagrajevanja, kariernega razvoja ter notranjega komuniciranja.

##### Zavzetost zaposlenih raste

Vsako leto izvajamo tudi anketo o zavzetosti zaposlenih po metodologiji Gallup. Zavedamo se namreč, da zavzetost naših sodelavcev ne more biti samoumevna, temveč da njen razvoj temelji na organizacijskih dejavnikih in dobrem vodenju. V zadnjem obdobju beležimo trend izboljšanja deleža zavzetih zaposlenih v družbi DARS d.d. in pozitiven premik na tem področju beležimo tudi v letu 2018. Delež zavzetih se je povečal za kar 3,98 %, delež aktivno nezavzetih pa se je zmanjšal za 2,43 %, kar je pomemben pozitiven premik v zavzetosti naših sodelavcev.

**Projekt LOGINS:** Družba DARS d.d. se je vključila v partnerski projekt kompetenčnega centra za logistiko KoC LOGIN, v okviru katerega je pridobila skupno 39.000 EUR sredstev iz Evropskega socialnega sklada za usposabljanje in izobraževanje zaposlenih, ki jih lahko črpala v letih 2017 in 2018. Leta 2017 je bilo izvedenih za 16.620 EUR izobraževanj, leta 2018 pa za 22.380 EUR. V okviru projekta se je usposabljalo 187 zaposlenih.



### Spoštujemo družinsko življenje zaposlenih

DARS d.d. je od leta 2015 nosilka polnega certifikata Družini prijazno podjetje. Zaposlenim omogočamo šestnajst različnih ukrepov za boljše in lažje usklajevanje dela in družinskega življenja, ki smo jih aktivno izvajali tudi v letu 2018. Na začetku leta 2018 je bila opravljena zunanja revizija vseh aktivnosti ter podano pozitivno mnenje o naših prizadevanjih. DARS d.d. se je s sklenitvijo nove pogodbe zavezala k podaljšanju aktivnosti pri ohranjanju polnega certifikata Družini prijazno podjetje.

Zaposlenim veliko pomeni možnost fleksibilnega časa prihoda in odhoda z dela s fiksnim osrednjim delovnim časom, ki predvsem zaposlenim staršem omogoča lažje opravljanje družinskih in delovnih obveznosti. Zaposleni v duševni stiski lahko koristijo anonimno in brezplačno psihološko podporo in svetovanje, da lažje prebrodijo življenjske preizkušnje. Tudi na otroke zaposlenih mislimo – obdarimo jih ob rojstvu ter vsako leto v času novoletnih praznikov.



### Starejši zaposleni so naši ASI

Odgovorno do potenciala, znanja in dragocenih izkušenj starejših zaposlenih smo se vključili v projekt celovite podpore podjetjem za aktivno staranje delovne sile – ASI. Zavedamo se, da nas demografske in druge spremembe na trgu delovne sile ne bodo obšle, zato toliko bolj cenimo bogastvo znanja in izkušenj starejših sodelavcev in le-te želimo ohraniti čim dlje delovno aktivne. S sodelovanjem v projektu tako sledimo cilju ohranjanja znanja in zdravja starejših zaposlenih, izboljšanju njihovega počutja in motivacije pri delu ter boljšega medgeneracijskega sodelovanja v naši družbi. Sprejeli smo strategijo ravnanja s starejšimi zaposlenimi in v okviru nje pripravili različne preventivne ukrepe in izobraževalne programe, ki so podpora starejšim zaposlenim in ki jih aktivno izvajamo.

### Zaposlenim nudimo dodatne ugodnosti in solidarnostno pomoč<sup>56</sup>

- 99 % zaposlenim družba DARS d.d. vplačuje sredstva za dodatno pokojninsko zavarovanje, in sicer 38 EUR na zaposlenega, ter dodatno prispeva 25 % na lastni prispevek zaposlenega;
- zaposleni lahko pod ugodnimi pogoji nezgodno zavarujejo sebe in svoje družinske člane;
- družba DARS d.d. je v letu 2018 s finančno solidarnostno pomočjo pomagala 56 zaposlenim, ki so se znašli na težjih življenjskih preizkušnjah;
- 177 zaposlenih je prejelo jubilejno nagrado.

### Zgledno sodelujemo s socialnimi partnerji

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

### Starševski dopust in delo s skrajšanim delovnim časom<sup>57</sup>

Tabela 15: Starševski dopust in delo s skrajšanim delovnim časom

	Ženske	Moški	Skupaj
Število, ki se je po koriščenju starševskega dopusta vrnilo na delovno mesto	18	1	19
Število zaposlenih, ki se je po koriščenju starševskega dopusta vrnilo na delovno mesto in so bili po 12 mesecih še vedno zaposleni v podjetju	18	1	19
<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 krajšega delovnega časa	3	0	3

<sup>56</sup> GRI GS 201-3.

<sup>57</sup> GRI GS 401-3.



### **Odgovorno skrbimo za zdravje zaposlenih**

Zavedamo se, da je za uspešno delo poleg znanja in motivacije potrebno tudi dobro zdravje, zato že več let z različnimi aktivnostmi promocije zdravja pri delu skrbimo za dobro počutje in zdravje zaposlenih, za kar smo kot primer dobre prakse s strani Ministrstva za delo, družino in socialne zadeve že prejeli priznanje. Tako poleg preostalih aktivnosti zaposlenim zunaj delovnega časa omogočamo različne oblike rekreacije po vsej Sloveniji. Sodelavci se lahko udeležijo skupinskih športov, fitnesa, pilatesa ali plavanja, vsako leto pa je organizirano tudi skupno športno-rekreativno srečanje zaposlenih. V zadovoljstvo nam je, da se je delež zaposlenih, ki se udeležujejo organiziranih rekreativnih dejavnosti, v letu 2018 povečal. Kadar pri zaposlenih pride do nastanka invalidnosti ali spremenjene delovne zmožnosti zaradi okvare zdravja, se za vsak primer posebej potrudimo in najdemo ustrezno rešitev. V naši družbi imamo zaposlenih 40 invalidov, ki jim je omogočeno opravljanje dela znotraj procesov dela v skladu z njihovo preostalo delovno zmožnostjo. Vse te naše aktivnosti so nadaljevanje večletnih prizadevanj na tem področju in z njimi tudi upravičujemo leta 2013 prejeto priznanje Evropske mreže za promocijo zdravja pri delu (ENWHP).

### **Spodbujamo inovacije in izboljšave**

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

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

### **Spoštujemo človekove pravice in dostojanstvo**

V družbi DARS d.d. se aktivno zavzemamo za spoštovanje človekovih pravic in ob kršitvah ustrezno ukrepamo. Družba DARS d.d. je že v letu 2009 sistematično pristopila k obravnavanju in preprečevanju nedovoljenih ravnanj ter s svetom delavcev sklenila Dogovor o preprečevanju in odpravljanju posledic mobinga v družbi DARS d.d., na podlagi katerega je ustanovljen in deluje tudi odbor za preprečevanje in odpravo posledic mobinga. V letu 2018 je bila obravnavana ena prijava in s pomočjo zunanjega strokovnega sodelavca mobing ni bil ugotovljen. V skladu s pristojnostmi je odbor predlagal Službi za upravljanje s kadri ukrepe za izboljšanje obstoječega stanja.<sup>58</sup>

### **Raznolikost in enake možnosti<sup>59</sup>**

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

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

<sup>58</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 406-1.

<sup>59</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 405-1.

Namen politike je doseči večjo učinkovitost organov vodenja ter organov nadzora družbe kot celote, kar bo vplivalo na razvoj poslovanja in poslovnega ugleda družbe. Prednost raznolike 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 organov vodenja in nadzora si v družbi prizadevajo delničarji pri imenovanju nadzornega sveta, nadzorni svet, komisija nadzornega sveta za kadrovske zadeve in vrednotenje uprave nadzornega sveta ter druge komisije nadzornega sveta pa tudi svet delavcev pri izboru delavskega direktorja.

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

Merljivi cilji izbranih vidikov raznolikosti so: izpolnjevanje meril za člane organov vodenja in nadzora kot so strokovna raznolikost članov, interdisciplinarna znanja, starostna struktura, kontinuiteta dela in zastopanost spolov.

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

**Tabela 16: Struktura organov upravljanja po spolu (stanje 31. 12. 2018)**

Telo/organ	Moški	Ženske	Skupaj	v % moški
Nadzorni svet	5	1	6	83,3
Kadrovska komisija NS	2	1	3	66,7
Revizijska komisija NS	2	2	4	50,0
Uprava	4	0	4	100,0
Direktorji področij	2	1	3	66,7
Svet delavcev	12	3	15	80,0
<b>Skupaj</b>	<b>27</b>	<b>8</b>	<b>35</b>	<b>77,1</b>

Glede na to, da je bila Politika raznolikosti družbe DARS d.d. sprejeta oktobra 2018, bo prvo poročilo podano za leto 2019.<sup>60</sup>

**Slika 68: Odgovornost do naravnega okolja**



## I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja

Glede na naše poslanstvo smo zgradili in upravljamo avtocestno omrežje, ki je tesno povezano z naravnim okoljem tako v fazi umestitve v prostor kot v fazi upravljanja in nadaljnjega razvoja avtocestnega omrežja. Naša zaveza je, da v vseh fazah delovanja delujemo okoljsko odgovorno in neprestano zmanjšujemo škodljive vplive na okolje.<sup>61</sup>

<sup>60</sup> GRI GS 405-1.  
<sup>61</sup> GRI GS 103-1, 307.

### I.5.6.1 Sistemsko upravljanje okolja in energije<sup>62</sup>

Družba DARS d.d. ima področje okolja in energije sistematično obvladovano, kar potrjuje tako pridobljena kot tudi uspešno vzdrževana mednarodna standarda ISO 14001 in ISO 50001.



#### Doseganje skladnosti

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

Na področju okolja in energije ni bilo pomembnih odstopanj od zakonskih in drugih zahtev. Na podlagi več inšpekcijskih pregledov so bili leta 2018 izdani le en opomin s strani Ministrstva za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, globa 30 EUR, ena odločba, ki je bila uspešno realizirana, in eno pisno opozorilo.<sup>63</sup>

#### Sodelovanje z zunanjimi izvajalci in dobavitelji

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

<sup>62</sup> GRI GS 103-2, 103-3, 307.

<sup>63</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 307-1.

### Raba materialov<sup>64</sup>

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

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

Tabela 17: Dolžina obnovljenih smernih vozišč in novozgrajenih cest

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

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

### I.5.6.2 Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor<sup>65, 66</sup>

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

Državni infrastrukturni objekti, kamor sodijo tudi avtoceste in hitre ceste, se v prostor umeščajo z državnimi prostorskimi načrti (DPN). DPN, ki ga sprejme Vlada RS z uredbo, vključuje vse načrtovane prostorske ureditve, določa njihovo območje, prostorske in izvedbene pogoje, dovoljena odstopanja in predstavlja podlago za pripravo projektov za pridobitev gradbenega dovoljenja in pridobitev zemljišč, potrebnih za gradnjo. Postopke priprave DPN vodi in koordinira ministrstvo, pristojno za prostor, pobudnik priprave DPN je ministrstvo, pristojno za promet, naročnik strokovnih podlag in DPN je investitor, drugi udeleženci postopka so nosilci urejanja prostora, služba, pristojna za celovito presojo vplivov na okolje ter za presojo vplivov na okolje, občine (lokalna skupnost)<sup>67</sup> in širša javnost.

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

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

Skladno z Zakonom o urejanju prostora je treba za posege v prostor, katerih izvedba lahko pomembno vpliva na okolje, kamor sodijo tudi avtoceste, v fazi umeščanja v prostor izvesti celovito presojo vplivov na okolje, v nadaljnjih fazah načrtovanja pa tudi postopek presoje vplivov na okolje. V teh postopkih se ugotovijo in ocenijo vplivi na okolje ter vključenost zahtev varstva okolja, ohranjanja narave, varstva človekovega zdravja in kulturne dediščine v načrt, pridobi se potrditev ministrstva, pristojnega za okolje, o sprejemljivosti njegove izvedbe za okolje.

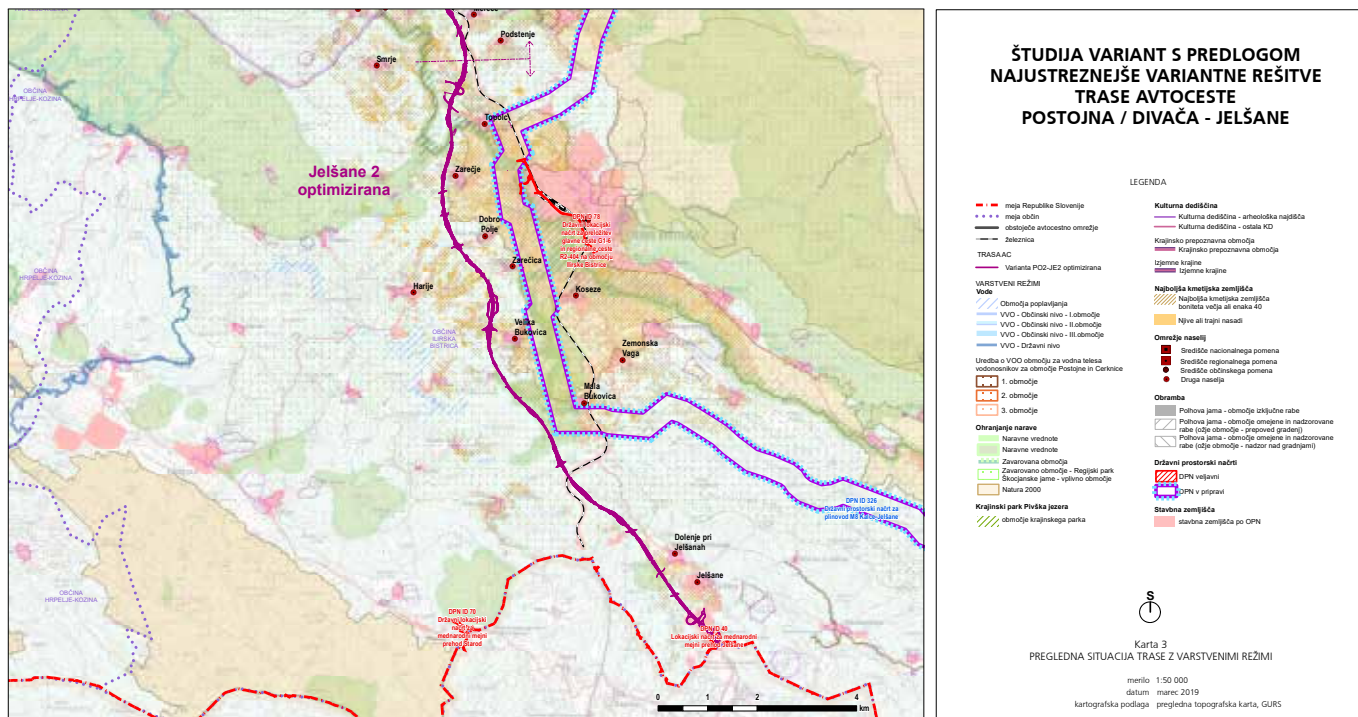
<sup>64</sup> GRI GS 301-1.

<sup>65</sup> GRI GS 102-11, 102-15.

<sup>66</sup> GRI GS 103-2, 103-3, 304-1, 304-2, 304-3.

<sup>67</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 413-1.

Slika 69: Izsek iz pregledne situacije izvedljive variante AC Postojna/Divača–Jelšane z varstvenimi režimi v tem prostoru



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

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

Leta 2018 so se izvajale aktivnosti prostorskega umeščanja na naslednjih pomembnejših projektih (vključeno tudi sodelovanje z lokalno skupnostjo):<sup>68</sup>

- Slovenj Gradec–Dravograd,
- Otiški Vrh–Holmec,
- Šentrupert–Velenje,
- razširitev ljubljanskega avtocestnega obroča in vpadnih avtocest,
- Ptuj–Markovci,
- Postojna/Divača–Jelšane,
- Koper–Dragonja.

Slika 70: Pomurski krak avtoceste



Slika 71: Vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke



### I.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti<sup>69</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 spada Slovenija med območja z nadpovprečno biotsko raznovrstnostjo in med naravno najbogatejša območja Evrope in celo sveta.

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

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

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

Odsek Spodnja Senarska–Cogetinci:

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

Odsek Beltinci–Lendava:

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

Odsek Lenart–Spodnja Senarska:

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

Odsek Lendava–Pince:

- Petišovci (vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke).

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

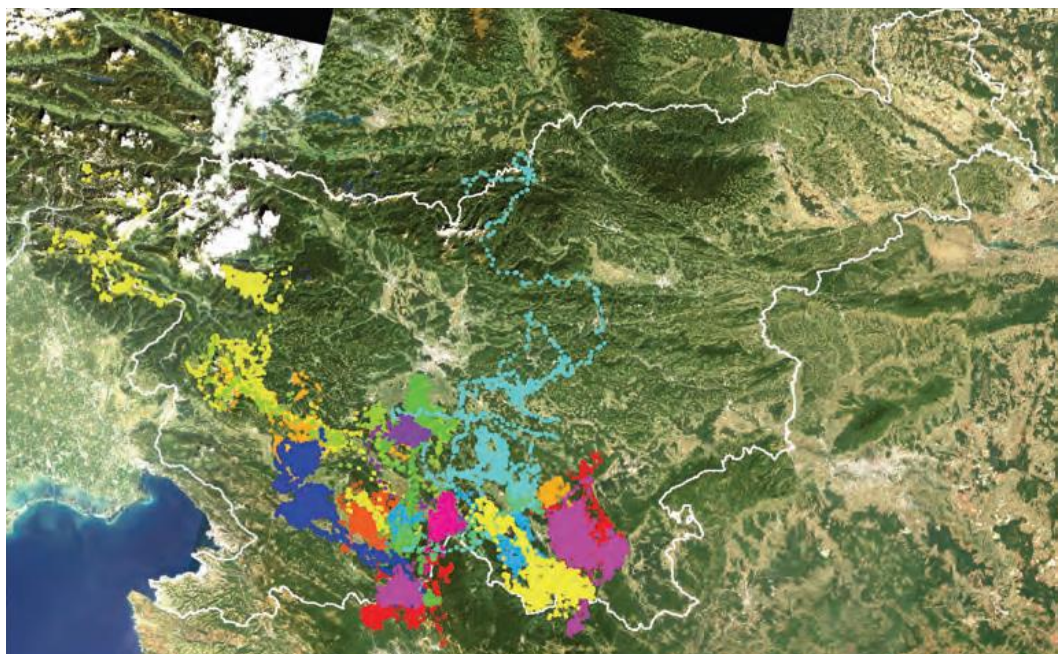
Poleg tega je DARS d.d. leta 2018 pričela z aktivnostmi izdelave strokovnih podlag za zagotovitev ustreznih migracijskih koridorjev velikih zveri in drugih vrst velikih sesalcev na avtocestnem odseku Vrhnika–Postojna.

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

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

Na avtocestnem odseku Vrhnika–Postojna dolžine ca. 30 km, ki je prvi zgrajeni odsek sodobne štiripasovne avtoceste v Sloveniji, je DARS d.d. leta 1997 pričela z izvedbo monitoringa, ki je bil usmerjen v iskanje optimalnih lokacij za gradnjo premostitvenih objektov in drugih možnih ukrepov, ki bi zmanjšali fragmentiranost habitatov na območju avtocestnega odseka Vrhnika–Postojna in živalim (prednostno medvedu) omogočili varno prečkanje avtoceste. Monitoring je bil zaključen z nalogo »Strokovna izhodišča za gradnjo premostitvenih objektov – ekoduktov za varnejše prehajanje rjavega medveda (*Ursus arctos*) in drugih velikih sesalcev preko avtocestnih odsekov Vrhnika–Razdrto–Čebulovica (Oddelek za gozdarstvo in obnovljive gozdne vire, BF, UL in Gozdarski inštitut Slovenije, november 2000)«. V zaključku te študije so bila opredeljena tri območja najverjetnejših prehodov rjavega medveda, in sicer med Verdrom in Planino, med Uncem in viaduktom Ravbarkomanda ter med Razdrtim in Čebulovico. Za prvi dve območji (med Vrhniko in Postojno) so bili predlagani dodatni ukrepi za prehajanje živali, na zadnjem območju (med Postojno in Čebulovico) pa je bilo ugotovljeno, da dodatni ukrepi niso potrebni.

**Slika 72: GPS-lokacije 33 spremljanih medvedov v obdobju 2005–2011\***



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

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

#### I.5.6.4 Upravljanje energije<sup>70</sup>

Družba DARS d.d. se z letno porabo energije 47,3 GWh oziroma 169 TJ (v letu 2018) že uvršča med velike slovenske porabnike energije. Glede na procese družbe, ki jih določa potreba po osvetljevanju površin kot tudi po upravljanju in vzdrževanju cest, predstavlja največjo porabo energije električna energija (49,9 %), ki ji sledi poraba goriva za pogon vozil (39,3 %). Manjši del energije se porablja za potrebe ogrevanja objektov, to področje je zaradi velikih možnosti optimizacije pomemben element upravljanja energije.

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

- količinska poraba električne energije se bo do leta 2020 zmanjšala za 7 % glede na obstoječe stanje porabnikov električne energije v letu 2015;
- zmanjšanje porabe energentov za ogrevanje za 10 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015;
- zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> energentov za ogrevanje za 20 % do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2015.

#### Skupna raba energije

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

Tabela 18: Raba energije (MWh)

		2015	2016	2017	2018
Elektrika	MWh	25.735	25.181	24.526	23.598
Goriva*	MWh	16.384	17.538	16.369	18.662
Zemeljski plin	MWh	1866	1524	1676	1443
UNP propan	MWh	2018	2253	2123	1964
UNP propan butan	MWh	1171	1225	1105	852
Kurilno olje	MWh	238	344	291	238
Daljinsko ogrevanje	MWh	586	810	778	638
<b>Skupaj</b>	<b>MWh</b>	<b>47.998</b>	<b>48.875</b>	<b>46.868</b>	<b>47.395</b>

\* Na začetku leta 2018 so bile vse avtocestne izpostave opremljene z mobilnimi točilnimi servisi in posodobljen je bil enotni sistem rabe goriv ter pretvorbe v MWh, kar je posledično razlog sprememb podatkov v letih 2015–2017.

70 GRI GS: 103-1, 103-2, 103-3, 302-1, 302-3, 302-4.



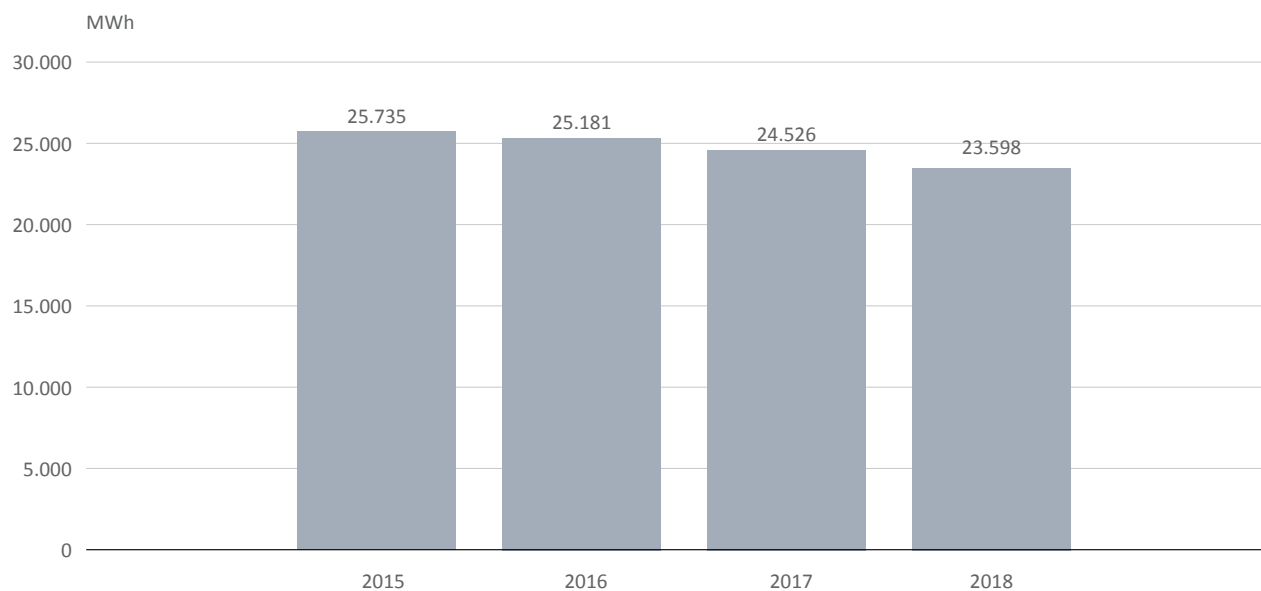
**Tabela 19: Raba energije (TJ)<sup>71</sup>**

		2015	2016	2017	2018
Elektrika	TJ	87	93	91	88
Goriva	TJ	63	59	63	59
Zemeljski plin	TJ	6	7	5	6
UNP propan	TJ	5	7	8	8
UNP propan butan	TJ	4	4	4	4
Kurilno olje	TJ	1	1	1	1
Daljinsko ogrevanje	TJ	2	2	3	3
<b>Skupaj</b>	<b>TJ</b>	<b>167</b>	<b>172</b>	<b>176</b>	<b>169</b>

#### Električna energija

V okviru uvedenih ukrepov smo kljub povečanju avtocestnega omrežja in odprtju novega odseka AC (Draženci–Gruškovje) zmanjšali skupno porabo električne energije, kar predstavlja graf na sliki 73.

**Slika 73: Skupna poraba električne energije (MWh)<sup>72</sup>**



71 GRI GS 302-3  
72 GRI GS 302-3

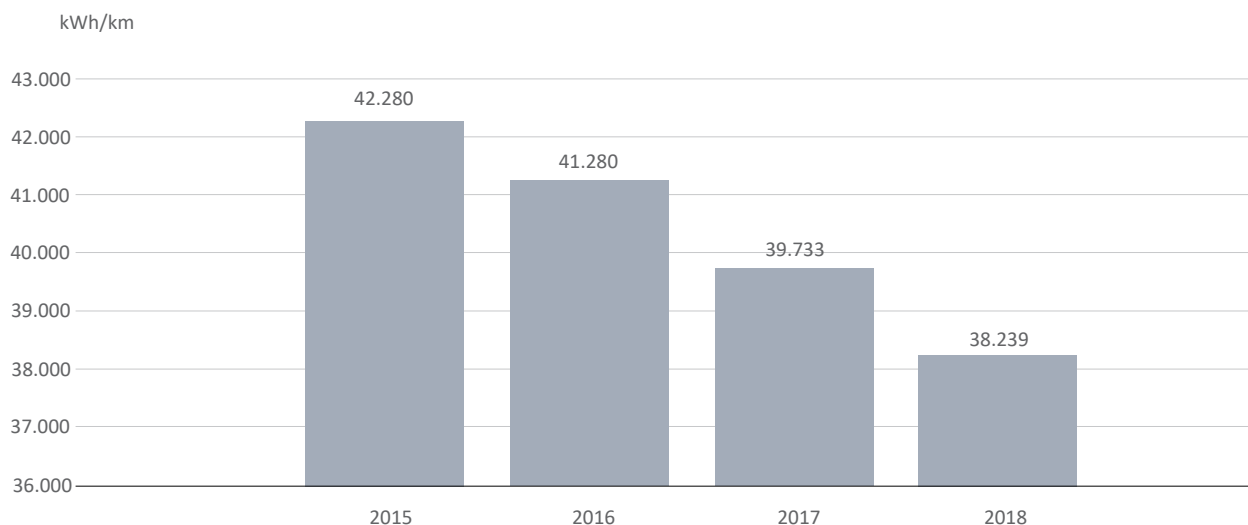
Največja skupina porabnikov električne energije je raba energije za delovanje predorov, ki predstavljajo 59 % celotne porabe električne energije družbe. Glavni porabniki električne energije za delovanje predorov so razsvetljava predorov, ventilacija in preostali manjši porabniki.

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

Tretja največja skupina porabnikov električne energije družbe, ki skupaj predstavljajo 12 % celotne porabe, je električna energija, namenjena za delovanje avtocestnih baz (ACB) in cestninskih postaj (CP). Zaradi sprememb cestninskega sistema v letu 2018 se pri cestninjenju spreminja vloga oziroma namen cestninskih postaj, saj se nekatere cestninske postaje ukinjajo oz. preurejajo v cestninskonadzorne točke.

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

**Slika 74: Skupna poraba električne energije na kilometer AC (KWh/km)**



#### **Gorivo za vozni park**

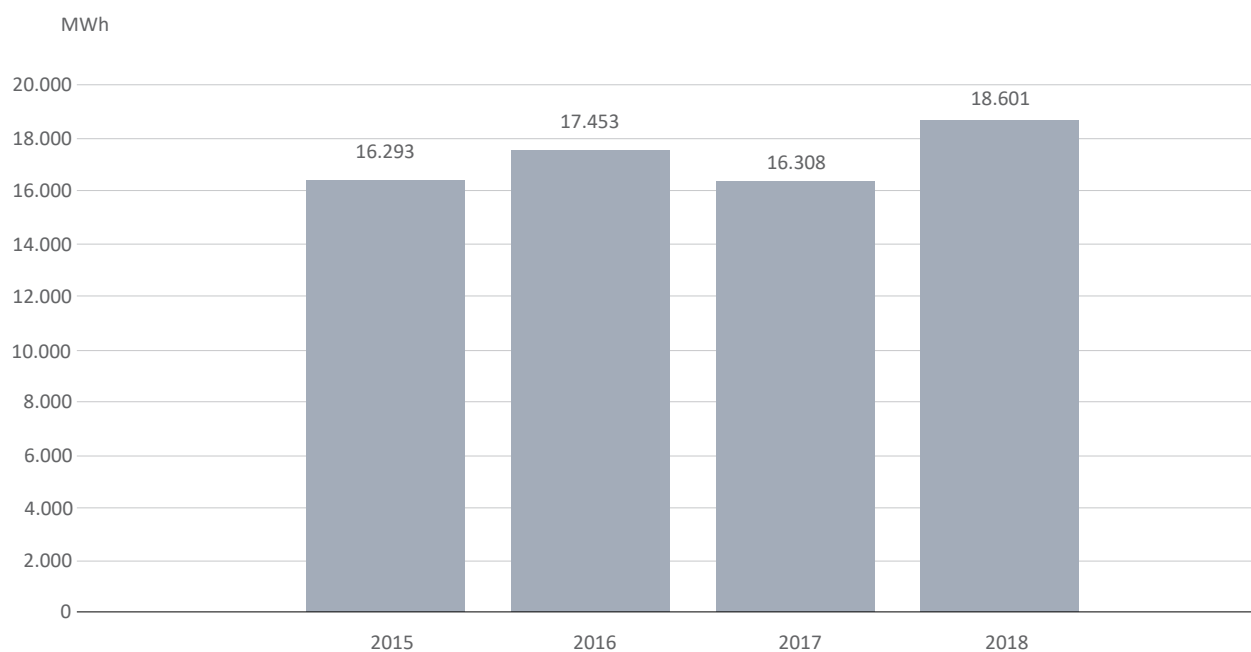
V družbi smo leta 2018 imeli 703 delovnih vozil, od tega 190 težkih tovornih vozil, namenjenih izvajanju zimске službe in letnemu vzdrževanju, 150 lahkih tovornih vozil, ki se prvenstveno uporabljajo za redne preglede in manjša vzdrževalna dela, 116 kombiniranih vozil, 43 namenskih vozil, ki se uporabljajo za namensko vzdrževanje objektov in trase, 43 univerzalnih vozil za zimsko, letno in tehnično vzdrževanje ter 161 kosov različne delovne mehanizacije za zimsko-letno vzdrževanje. Leta 2018 smo beležili nadpovprečno padavine v zimskem času, tako smo imeli za približno 30 % več snežnih dni in približno 15 % več hladnih dni od povprečja, kar se je odražalo pri povečani porabi posipnih materialov in posledično v več prevoženih kilometrov v času pluznih akcij in preventivnega posipa. To pa je vplivalo tudi na nadpovprečno porabo dizelskega goriva. Za zmanjševanje porabe goriv in posipnih materialov uvajamo na celotnem območju AC in HC sistem tekočega posipanja

z raztopino NaCl, pri čemer preventivni posip izvajamo hitreje in v daljših časovnih intervalih, saj raztopina ostane na cestišču. Prav tako posodabljammo vozni park z novimi ekološko čistejšimi vozili.

V letu 2019 načrtujemo testno nabavo lahkega tovornega vozila za pregled cest in kombiniranega vozila na plin. Na vseh ACB smo vzpostavili lastne črpalke za dizelsko gorivo in črpalke za dodatek gorivu AD Blue.

Poleg navedenih delovnih vozil smo leta 2018 v družbi imeli 157 osebnih vozil in 27 vozil cestninskega nadzora.

**Slika 75: Letna poraba goriva**



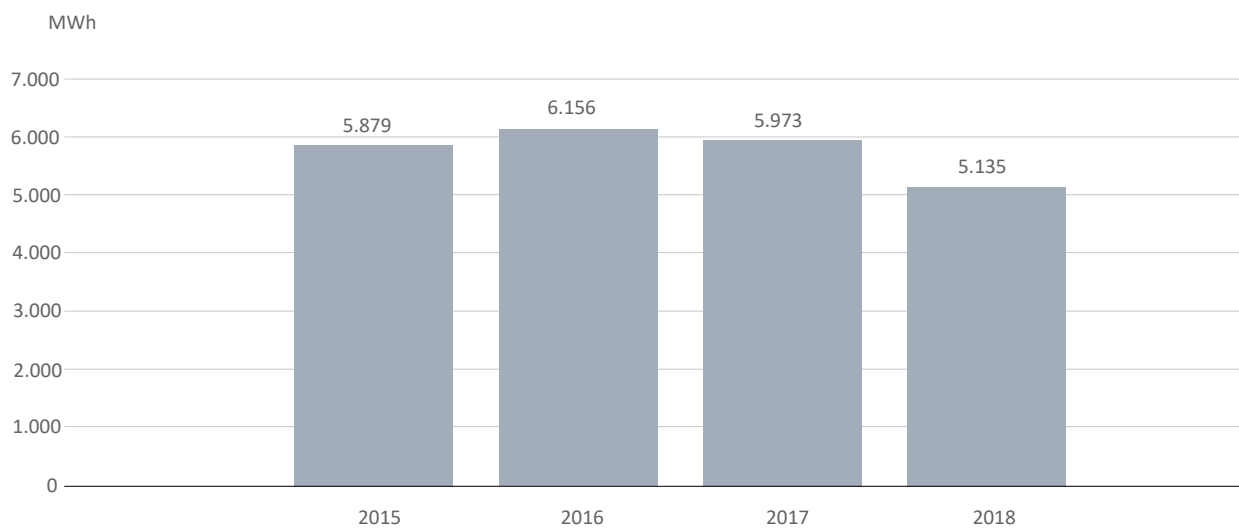
### Ogrevanje

Največji porabnik energije za ogrevanje je devet avtocestnih baz in šest izpostav, sledijo jim poslovna stavba Celje in preostali objekti.

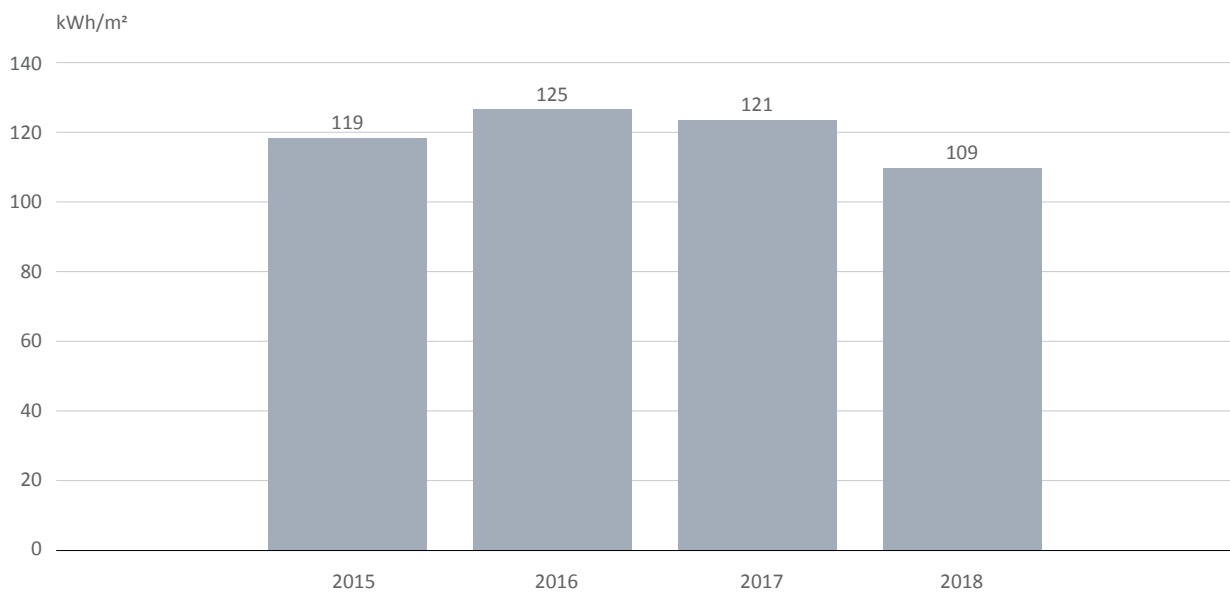
Leto 2018 je bilo za področje ogrevanja stavb prelomno, saj so se razmere z uvedbo DarsGo 1. 4. 2018 bistveno spremenile. Poraba energije za ogrevanje cestninskih postaj se je z ukinitvijo ogrevanja cestninskih kabin bistveno znižala, ogrevanje upravnih stavb cestninskih postaj pa se je prilagodilo novonastalim razmeram. Na znižanje porabe energentov so poleg relativno ugodnih zunanjih temperatur ugodno vplivali tudi omenjena ukinitve nekaterih cestninskih objektov, uspešna implementacija Energetskega informacijskega sistema (EIS) v šestih objektih na vzhodni kohezijski regiji, namestitev merilnikov porabe energenta na vseh lokacijah, izvedena prva faza energetske obnove ACB Hrušica in cestninske postaje Hrušica ter uspešno izvedeno izobraževanje in ozaveščanje skrbnikov objektov ter njihovih hišnikov.

Posledica navedenih dejstev, izvedenih leta 2018, je vidna na diagramu porabe energije za ogrevanje (5135 MWh leta 2018) in porabe energije na m<sup>2</sup> ogrevane površine (109 kWh/m<sup>2</sup>). Priložnost za zniževanje porabe energije imamo pri aktivnem spodbujanju skrbnikov objektov za učinkovito rabo energije, pri implementiranju EIS na vse večje porabnike ter pri upoštevanju zahtev Pravilnika o učinkoviti rabi energije pri načrtovanih obnovah stavb.

Slika 76: Poraba energije za ogrevanje



Slika 77: Poraba toplotne energije na kvadratni meter ogrevalnih površin



### I.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje

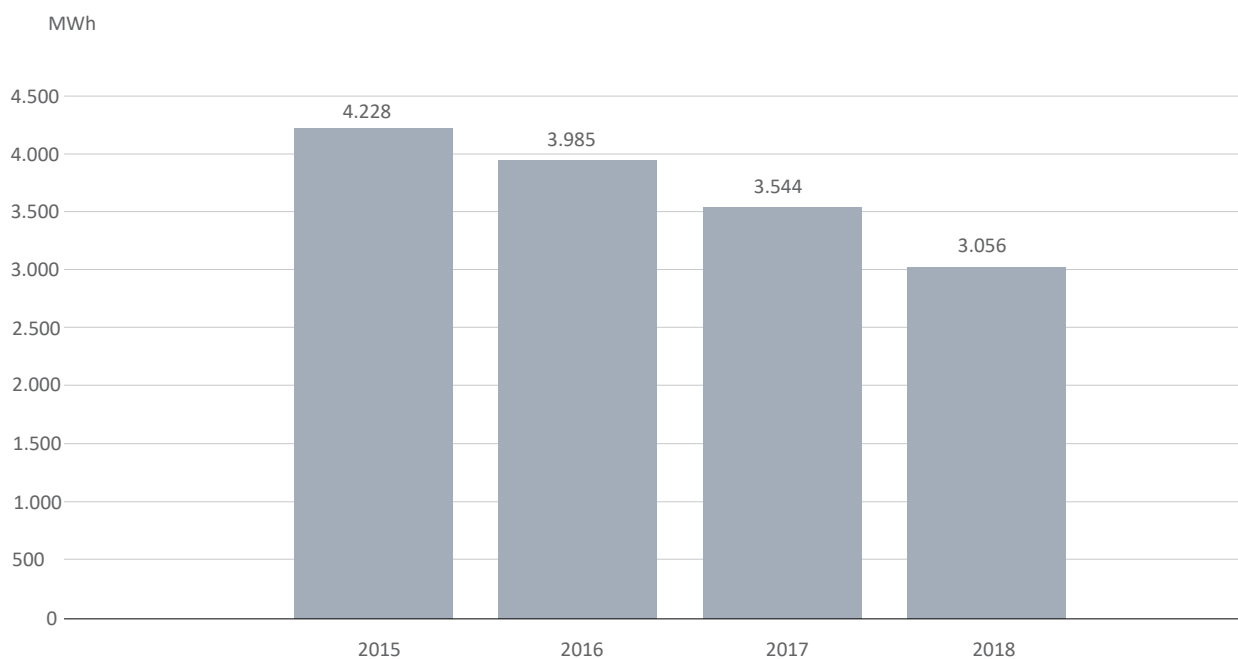
Svetlobno onesnaževanje je emisija svetlobe iz svetlobnih virov, ki poveča naravno osvetljenost okolja. Mednarodna komisija za razsvetljavo (International Commission on Illumination – CIE) ne uporablja termina »svetlobno onesnaževanje«, pač pa izraz »vsiljena svetloba«. Med prvimi članicami EU, ki so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

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

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

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

Slika 78: Poraba električne energije za 1., 3. in 4. fazo menjave razsvetljave



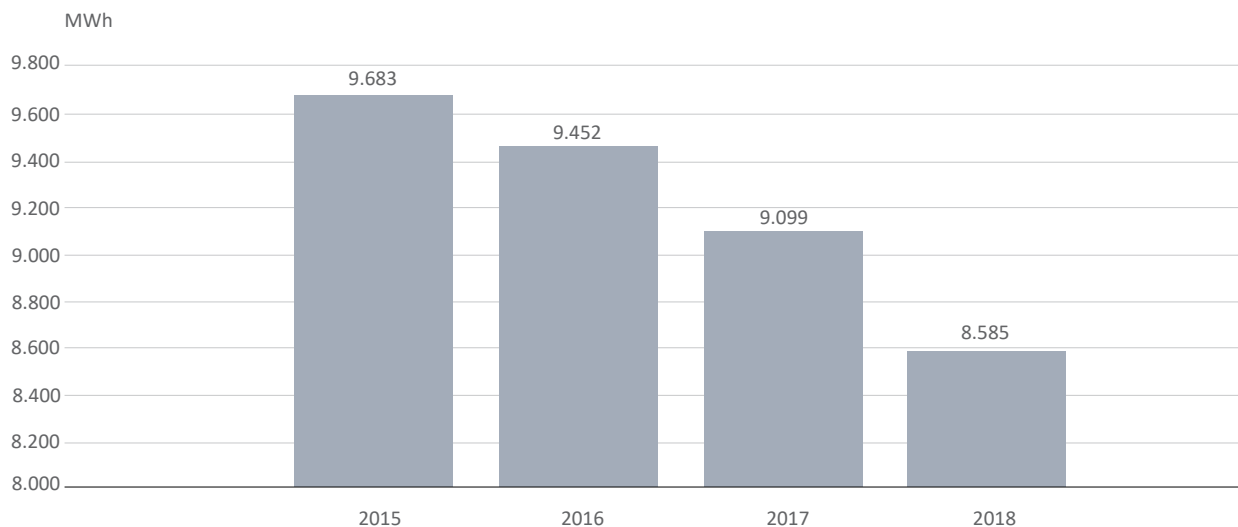
V drugi fazi smo zamenjali svetila na vseh ACB.

V letu 2018 smo zaključili menjavo razsvetljave tretje in četrte faze, v kateri je bilo zamenjanih 1500 svetil na naslednjih odsekih:

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

Na sliki 78 so vključena vsa merilna mesta na avtocestnih priključkih, kjer smo zamenjali razsvetlavo in kjer je nameščen števec električne energije. V podatke niso vključena tista mesta, kjer moramo izvajati investicijsko vzdrževanje, nimamo pa svojih števcov električne energije (bencinski servisi).

**Slika 79: Poraba električne energije – razsvetljava (MWh)**



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

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

### I.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa<sup>73</sup>

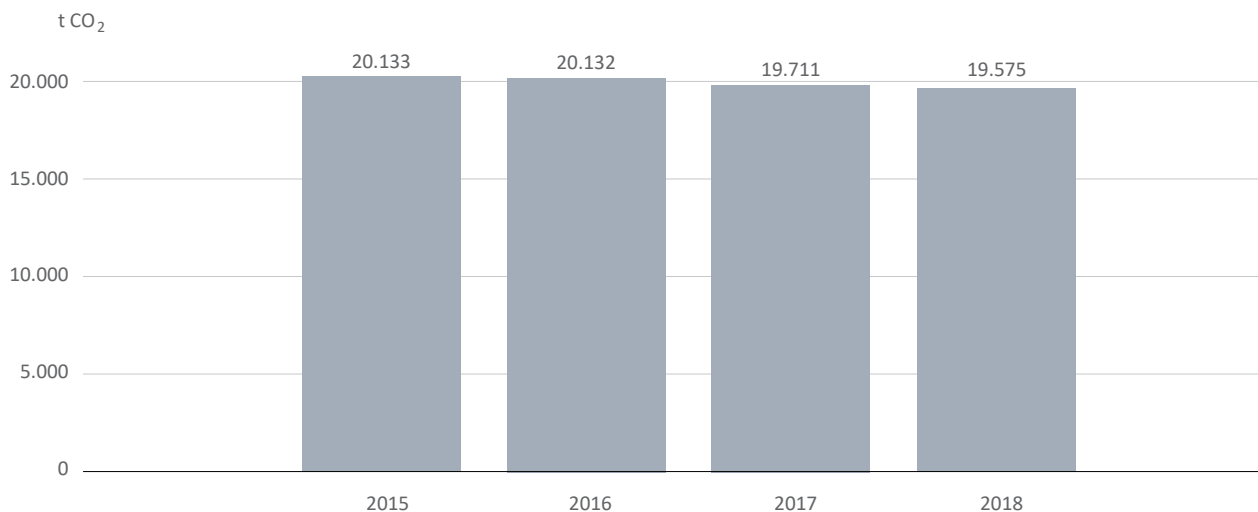
Ogljični odtis je skupna količina nastalih toplogrednih plinov, ki so povezani z delovanjem družbe DARS d.d. Pri izračunu ogljičnega odtisa na nivoju družbe smo upoštevali vse neposredne emisije toplogrednih plinov (CO<sub>2</sub> ter drugih), ki nastanejo na lokacijah družbe DARS d.d.

Pri izračunu ogljičnega odtisa smo uporabili emisijske faktorje, ki so navedeni v »PRILOGI III: Emisijski faktorji za določanje zmanjšanja izpustov ogljikovega dioksida, stran 1996 / št. 14 / 24. 3. 2017, Uradni list Republike Slovenije«. <sup>74</sup>

To so: poraba pogonskega goriva za lastni vozni park, poraba energentov za ogrevanje (zemeljski plin, UNP propan, UNP propan butan, ekstra lahko kurilno olje (ELKO) in daljinsko ogrevanje), izgube hladilnih sredstev, prevozi na delo zaposlenih, transporti z letalom (evropski in čezoceanski leti). Pri izračunu ogljičnega odtisa smo upoštevali tudi posredne emisije, ki izhajajo iz rabe nabavljene energije, to so: poraba električne in toplotne energije ter poraba vode in pomožnih materialov. V izračun ni vključena količina nastalih toplogrednih vplivov s strani uporabnikov AC in HC. V poglavju I.5.6.7 smo prikazali zmanjšanje porabe goriv uporabnikov za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t zaradi uvedbe sistema DarsGo.

Kljub odprtju novih odsekov AC v letih 2017 in 2018 se vrednost ogljičnega odtisa zaradi ukrepov zmanjševanja rabe energentov iz leta v leto zmanjšuje, kot je prikazano na sliki 80.

Slika 80: Ogljični odtis po letih



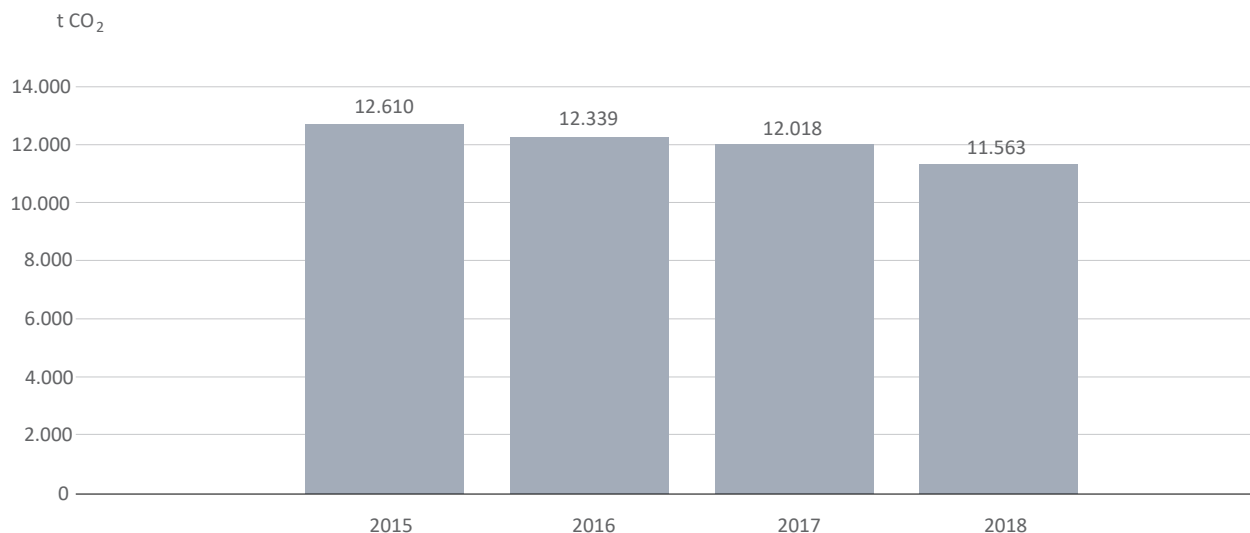
Op.: Na začetku leta 2018 so bile vse avtocestne izpostave opremljene z mobilnimi točilnimi servisi in posodobljen je bil enotni sistem rabe goriv za dizel in bencin, kar je posledično razlog sprememb podatkov v letih 2015–2017.

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

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

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

Slika 81: Ogljični odtis – električna energija



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

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

S tem namenom je Center za energetske učinkovitost Instituta Jožef Stefan v okviru raziskovalne naloge ovrednotil učinke uvedbe elektronskega cestninskega sistema DarsGo na zmanjšanje porabe goriva in posledično zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida (CO<sub>2</sub>), emisij dušikovih oksidov (NO<sub>x</sub>) in prašnih delcev (PM<sub>2.5</sub>).

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



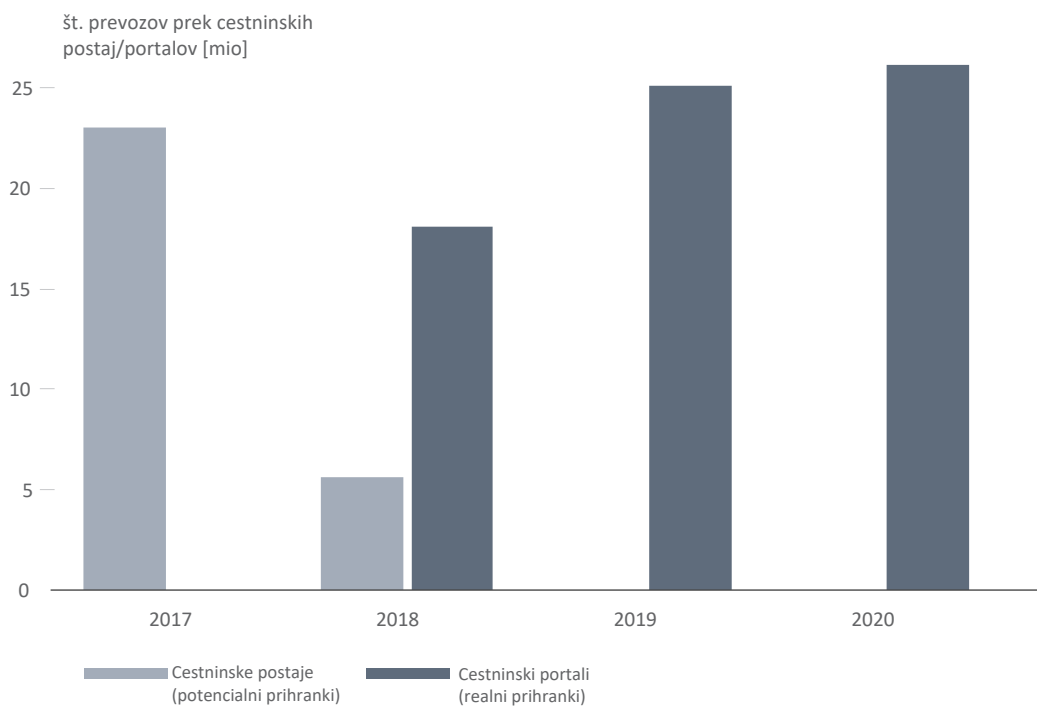
Tabela 20: Skupno zmanjšanje izpustov zaradi uvedbe elektronskega cestninjenja v Sloveniji<sup>75</sup>

Leto	Število prevozov čez cestninske postaje	Prihranki goriva [t]	Prihranki goriva [GWh]	Izpusti CO <sub>2</sub> [t]	Izpusti NOx [t]	Izpusti PM <sub>2,5</sub> [t]
2017	22.936.633	0 (potencialni prihranek 12.456)	0 (potencialni prihranek 147)	0 (potencialni prihranek 38.308)	0 (potencialni prihranek 140)	0 (potencialni prihranek 2,3)
2018*	23.927.107 (5.728.548 v I-III 2018)	9.750 (potencialni skupni prihranek 12.995)	115 (potencialni skupni prihranek 154)	29.986 (potencialni skupni prihranek 39.966)	84 (potencialni skupni prihranek 112)	1,7 (potencialni skupni prihranek 2,2)
2019	25.028.740	13.590	161	41.795	86	2,0
2020	26.130.373	14.190	168	43.640	78	1,8

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

S spodnje slike je razvidno, da število prevozov prek cestninskih postaj in portalov od leta 2017 in z napovedjo do 2020 vseskozi narašča.

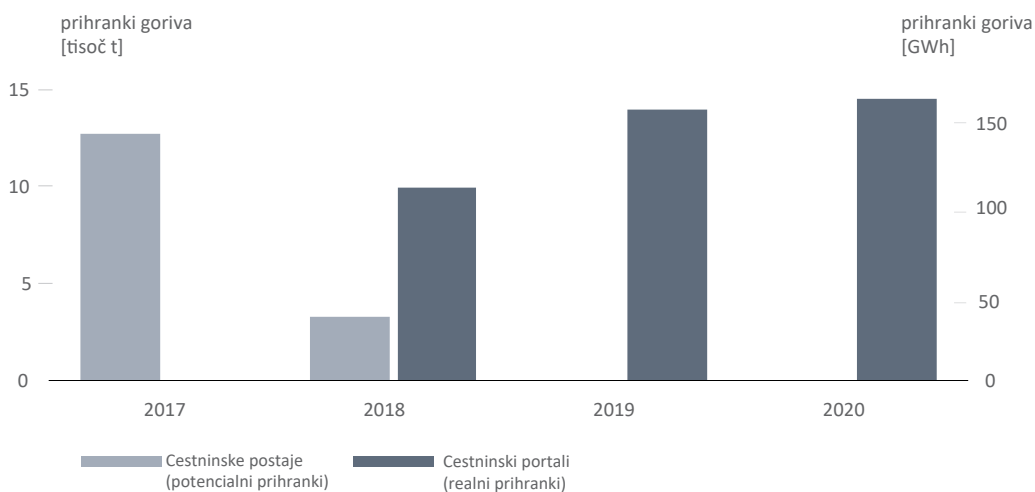
Slika 82: Število prevozov prek cestninskih postaj in portalov od leta 2017 do 2020



75 GRI GS 302-3.

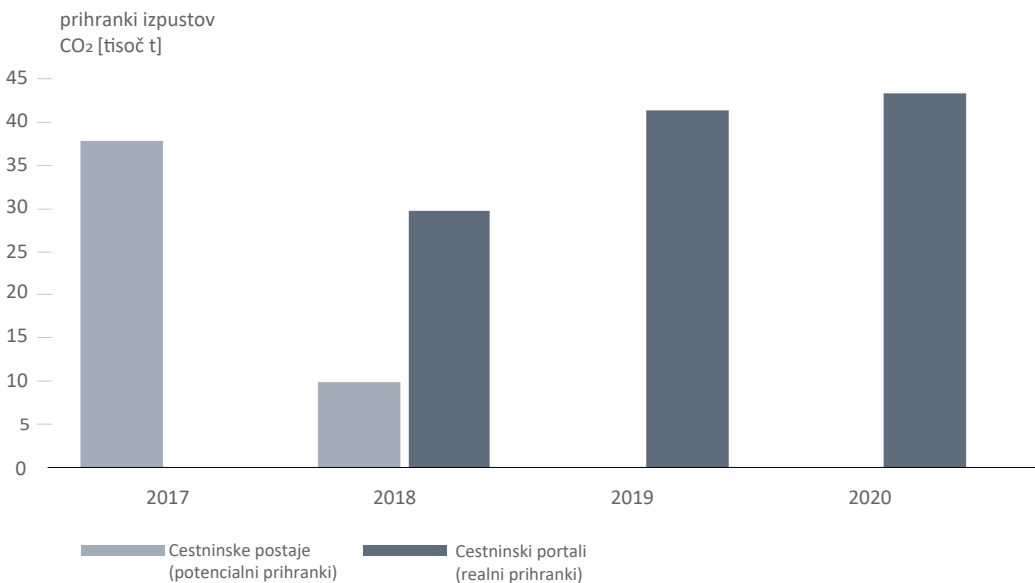
Slika 83 nam prikazuje potencialni in realni prihranek goriva zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah, in sicer od leta 2017 in z napovedjo do 2020. Razvidno je naraščanje prihrankov goriva. Uporabljeni sta obe enoti: masa goriva v t (leva lestvica) in njegova energija v GWh (desna lestvica).

**Slika 83: Potencialni in realni prihranek goriva zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah: od leta 2017 in z napovedjo do leta 2020**



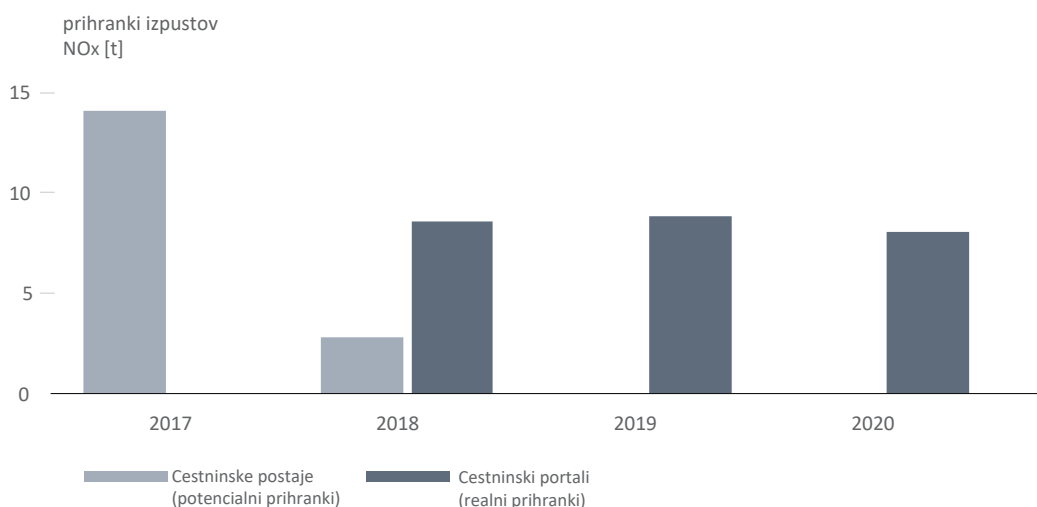
Slika 84 nam prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov CO<sub>2</sub> zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah. Tudi tu je opazen trend zmanjšanja izpustov v prihodnje, na kar najbolj vpliva povečevanje števila prehodov.

**Slika 84: Potencialni in realni prihranki izpustov CO<sub>2</sub> zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 in z napovedjo do leta 2020**



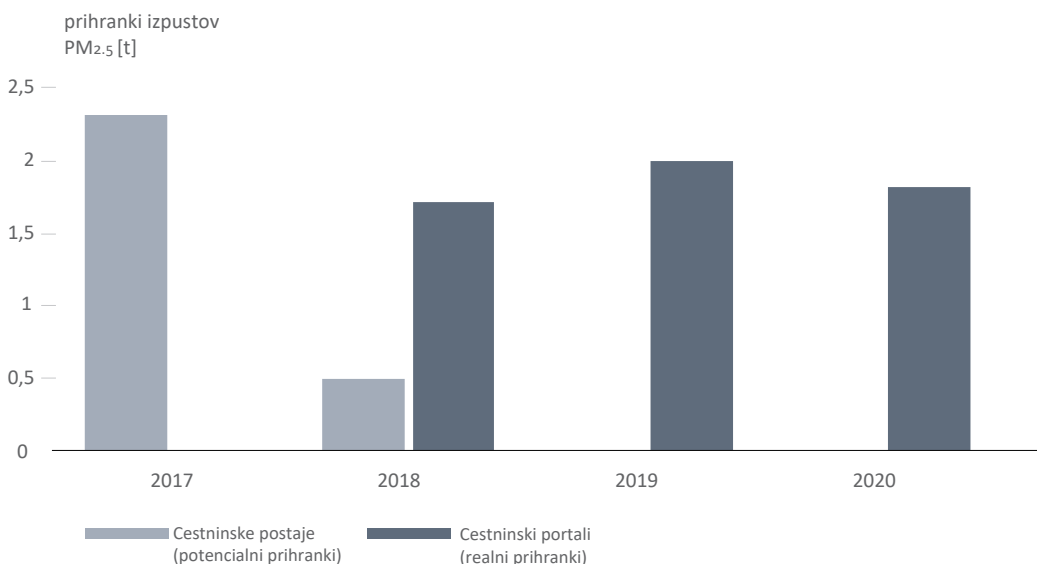
Slika 85 prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov NOx zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah. Tudi tu je viden trend zmanjšanja izpustov v prihodnje, pri čemer ima največji vpliv povečevanje števila prehodov.

**Slika 85: Potencialni in realni prihranki izpustov NOx zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 in z napovedjo do leta 2020**



Slika 86 nam prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov delcev PM<sub>2.5</sub> zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah. Tudi tu je viden trend zmanjšanja izpustov v prihodnje, pri čemer ima največji vpliv povečevanje števila prehodov.

**Slika 86: Potencialni in realni prihranki izpustov delcev PM<sub>2.5</sub> zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 in z napovedjo do leta 2020**



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

#### I.5.6.8 Emisije v ozračje<sup>76</sup>

Emisije v ozračje, ki so rezultat dejavnosti družbe DARS d.d., so: emisije izpušnih plinov iz voznega parka in emisije lastnih virov za ogrevanje poslovnih prostorov. Glede obvladovanja emisij dosegamo skladnost z zahtevami.

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

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

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

#### I.5.6.9 Skrb za živali na vplivnem območju AC<sup>77</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 samo gmotno škodo, temveč tudi hudo travmo,
- hudo nesrečo s smrtnim izidom ali hude telesne poškodbe.

Zato se družba DARS d.d. praktično že od samega začetka trudi z rednimi pregledi ograj, odvrtačnimi napravami in vključevanjem 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 se nahajajo na območjih, kjer so bila evidentirana območja prehajanja živali, prilagodili oz. razširili tako, da imajo poleg vozišča v podvozu še dodaten, neutrjen pas za prehajanje živali. Preprečevanje povoza živali na vseh prometnicah (državne ceste, avtoceste in železniške proge) je pomembno tako z vidika zmanjšanja smrtnosti živali kot tudi izboljšanja prometne varnosti. V ta namen smo postavili električnega pastirja na odseku Logatec–Postojna in opremili že vse priključke na AC z zvočnimi odvrtači divjadi, ki so postavljeni na smernikih. Skupaj je bilo postavljenih 571 odvrtačal.

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

<sup>76</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 305-1.

<sup>77</sup> GRI GS 304-2.

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

Da bi zmanjšali število živali, ki zaidejo na AC, smo se odločili, da nekatere priključke na AC opremimo tudi z zvočno odvrtačalno napravo za živali. Omenjeno napravo so leta 2007 prvi poskusno postavili sodelavci z ACB Hrušica na območju gorenjske avtoceste. Raziskava o njeni učinkovitosti je potrdila, da je na cestah, ki so zaščitene s to napravo, bistveno manj (celo do 92 %) povožene divjadi. Zvočna odvrtačalna naprava za živali je naprava z vgrajeno elektroniko, ki na podlagi ultrazvoka, infrazvoka, seizmičnih tonov in vibracij odganja divjad od zaščitene avtocestnega priključka. Namesti se v obstoječe obcestne stebričke in s svojim delovanjem preprečuje vstop živali na avtocesto.

**Slika 87: Zvočna odvrtačalna naprava za živali**

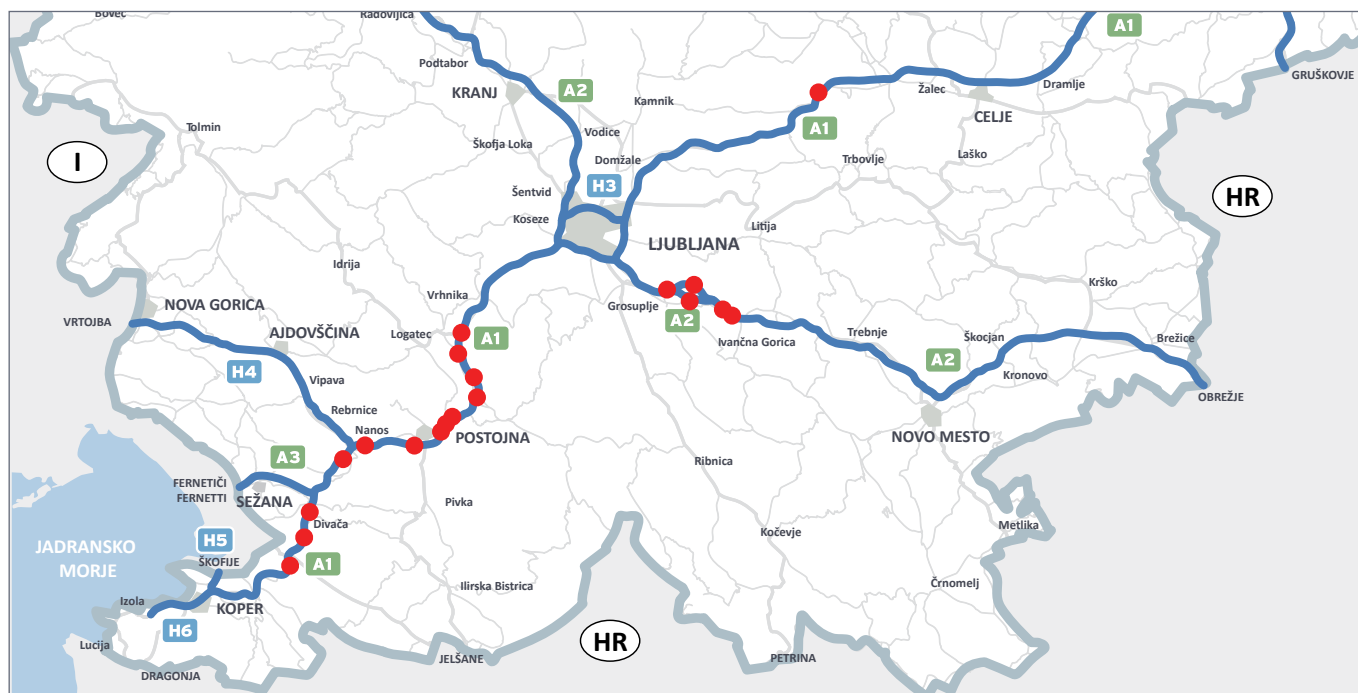


V drugi polovici leta 2018 smo namestili okoli sto novih odvrtačal za divjad, ki bodo nameščena na smernikih priključkov dolenske avtoceste in delno na območju Ljubljane. Poleg tega skupaj z velenjskim podjetjem Eurofins ERICo, inštitutom za ekološke raziskave, postavljamo električnega pastirja na območju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

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

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

Slika 88: Prostorska razporeditev lokacij povozov medvedov v na AC v Republiki Sloveniji med letoma 2004 in 2018



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

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

Število prehodov po posameznih krakih avtocestnega omrežja:

- štajerski krak: nekaj več kot 10 prehodov;
- 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 in 16 podvozov.

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

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

Slika 89: Ukrepi za varovanje živali



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

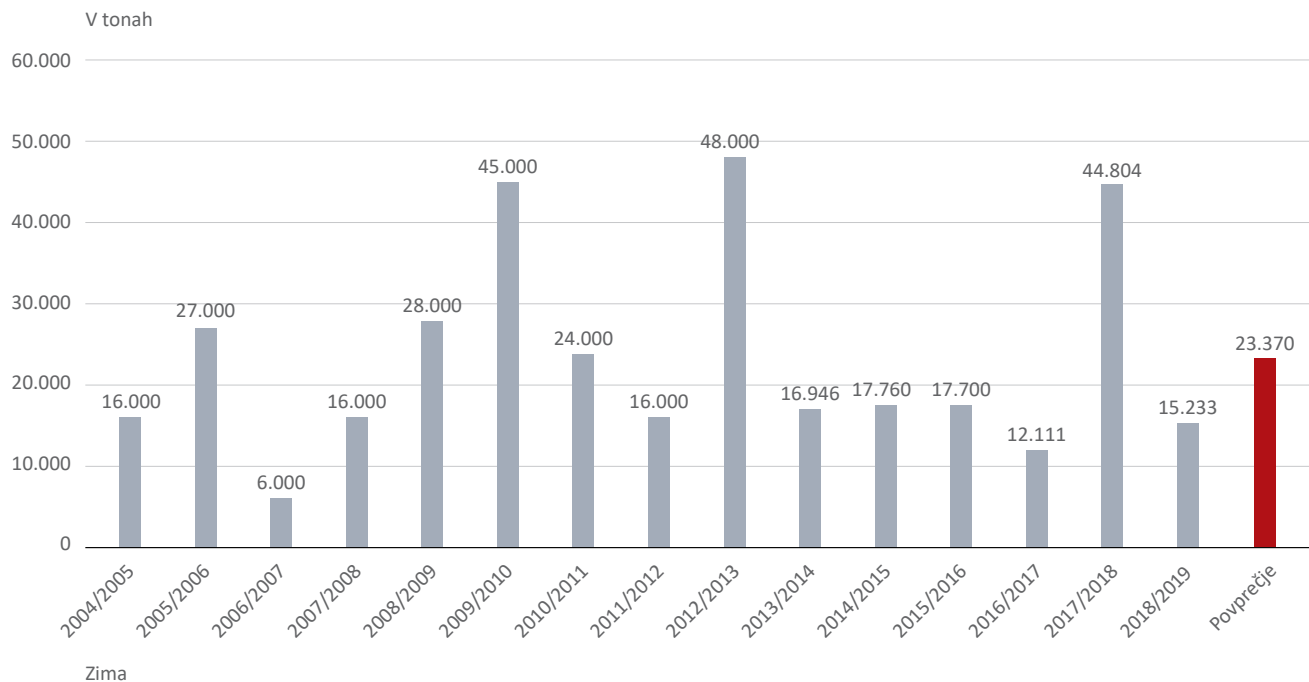
#### I.5.6.10 Vplivi posipnih materialov na okolje<sup>78</sup>

Za vzdrževanje dobrih voznih razmer se vsako zimsko sezono tudi na naših avtocestah porabijo znatne količine soli za posipanje. Kakšni so njeni vplivi na okolje, je vprašanje, ki je aktualno po vsem svetu, saj se v Evropi in Ameriki v največji meri uporablja NaCl, v manjših količinah predvsem pri nižjih temperaturah pa CaCl<sub>2</sub> in MgCl<sub>2</sub>. Zaradi vrste škodljivih vplivov kloridov na okolje in objekte je težnja k zniževanju količin posipanja močno prisotna v vseh državah. Zato smo pričeli z uporabo tekočega posipanja za preventivno posipanje, ki se vrši povprečno sto dni na leto.

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

<sup>78</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 301-1.

Slika 90: Poraba posipnih materialov v tonah



Slika 91: Nove avtomatizirane mešalne naprave



Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2018 spremljali v sklopu izvajanja letnega programa obratovalnega monitoringa padavinske vode iz zadrževalnih bazenov. Analize posameznih odvzetih vzorcev so pokazale, da prisotnost elementov soljenja nikjer ni presežena oziroma je bila ob vsaki analizi v predpisanih mejah.

#### Tekoče posipanje

DARS d.d. se je na podlagi tujih in domačih izkušenj pri tekočem posipanju odločila, da se za preventivno posipanje uporablja 20% raztopina NaCl. Tekoče posipanje imenujemo posipanje vozišča samo z raztopino soli. Do sedaj smo vedno uporabljali mokro posipanje FS30 (30 % raztopine in 70 % suhe soli). Zaradi enakega ali celo boljšega učinka in veliko cenejšega tekočega (FS100) posipanja nameravamo v nekaj letih opremiti vse ACB z ustrežno opremo. V letu 2018 smo z dodatnimi silosi in napravami za izdelavo raztopin natrijevega klorida opremili ACB Hrušica, ACB Ljubljana in ACB Postojna. Prve nove avtomatizirane mešalne naprave so že dobavljene in delujoče v Izpostavi Podtabor, Izpostavi Dob, Izpostavi Logatec in ACB Postojna.

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



**Slika 92: Vpliv soljenja na vozišče**



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 in
- škode na ribah in drugih živalih, ki se hranijo z ribami zaradi visokih koncentracij kloridnih ionov v obcestnih vodnih virih in mokriščih.

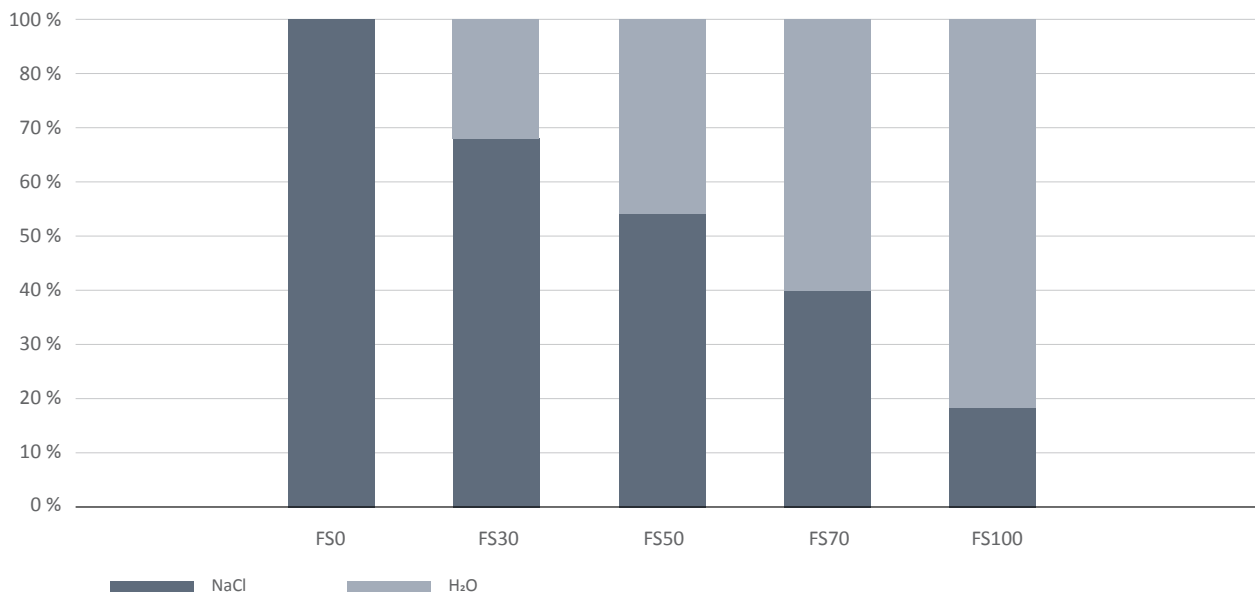
Za vzdrževanje dobrih voznih razmer se vsako zimsko sezono tudi na naših avtocestah porabijo znatne količine soli za posipanje. Kakšni so njeni vplivi na okolje, je vprašanje, ki je aktualno po vsem svetu, saj se po vsej Evropi in Ameriki v največji meri uporablja NaCl, v manjših količinah predvsem pri nižjih temperaturah pa CaCl<sub>2</sub> in MgCl<sub>2</sub>. Zaradi vrste škodljivih vplivov kloridov na okolje in objekte je težnja k zniževanju količin posipanja zelo prisotna v vseh državah.

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

**Primer negativnega vpliva soli na prometne objekte**

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

**Slika 93: Tipi raztopin pri mokrem posipanju**

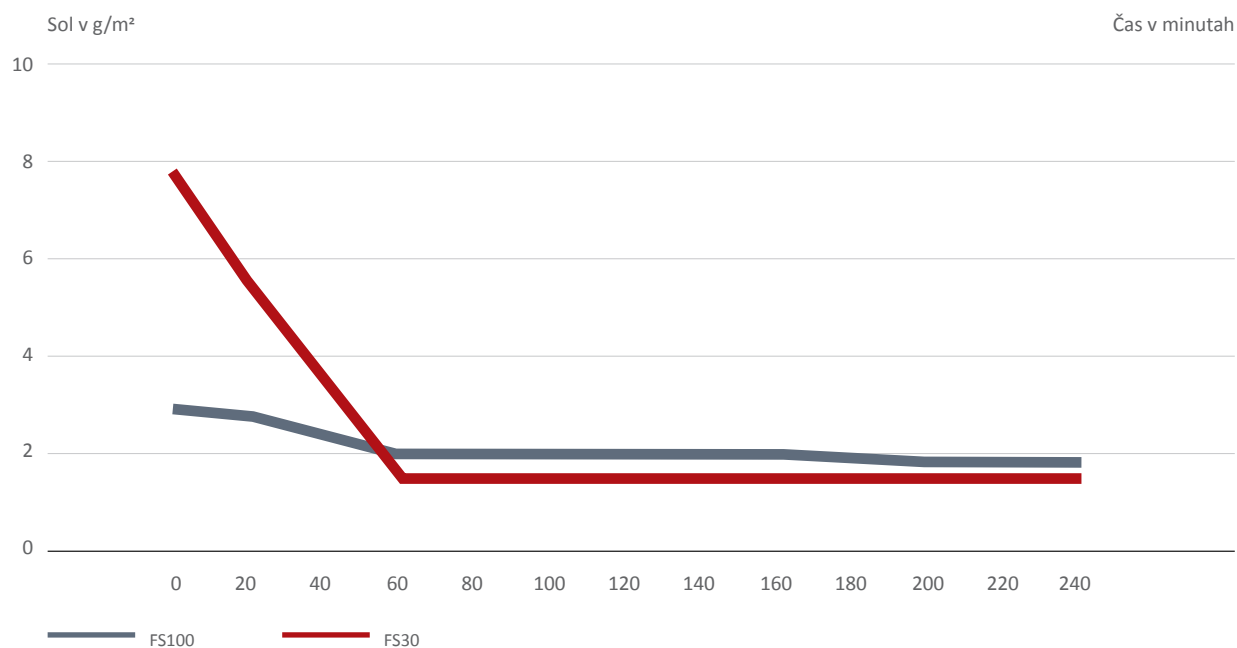


### Merjenje preostanka soli pri posipu FS30 in FS100

Iz grafikona je razvidno, da se učinek mokrega posipanja (FS30) po približno 50 minutah izenači z tekočim posipanjem (FS100) oziroma je trajanje učinka tekočega posipanja celo učinkovitejše kot učinek mokrega posipa.

Merjenja nemških kolegov so pokazala, da je v prvih 20 minutah po posipu izguba do 70 %, tj. od začetne količine 7,5 g/m<sup>2</sup> mokre soli (FS30) ostane samo 2 g/m<sup>2</sup>, po 60 minut le 1,5 g/m<sup>2</sup>. Zanimivo je, da je izguba pri FS100 precej manjša, in če razpršimo 3 g/m<sup>2</sup>, nam po 60 minutah ostane skoraj 2 g/m<sup>2</sup>.

Slika 94: Čas trajanja učinka pri mokrem posipu (FS30) in pri tekočem posipu (FS100)



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

Tekoče posipanje ni primerno za vsake razmere. Osnovni pogoj je, da temperatura ceste ne bo padla pod -6 °C.

Poseben prispevek k novi praksi širjenja so dale izkušnje cestno-vzdrževalnih storitev v državah, ki so veliki porabniki soli v zimskih službah, kot so Avstrija, Nemčija, Norveška, Švedska, Švica itd. S krepitvijo okoljske zavesti, tj. s potrebo po varovanju okolja, so se pojavile zahteve za posipanje. To je bila nova tehnologija posipanja s povečano vsebnostjo raztopine soli, ki je pomembno prispevala k zmanjšanju onesnaževanja okolja in hkrati pripomogla k ohranitvi varnosti v prometu na evropskih cestah.

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

Slika 95: Zadrževalni bazeni ob AC



### 1.5.6.11 Varovanje voda<sup>79</sup>

Odvajanje padavinske odpadne vode z avtocest se izvaja skladno z Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinskih voda z javnih cest z razpršeno ali kontrolirano točkovno odvodnjo prek 745 zadrževalnih bazenov, ki so po posameznih krakih AC navedeni v tabeli 16 v poglavju I 5.6.1. V letu 2018 se je nadaljevalo izvajanje rednih letnih čiščenj vseh najbolj obremenjenih lovilnikov olja (lokacije lovilnikov olja na avtocestnih bazah in izpostavah) in osnovno vzdrževanje zadrževalnih bazenov (košnja trave, odstranjevanje odvrženih komunalnih odpadkov, popravilo poškodovanih delov, popravilo poškodovanih ograj, čiščenje usedalnikov, peskolovov). Na dveh čistilnih objektih so bila izvedena investicijska vzdrževalna dela (utrditev dna usedalnika zaradi usada materiala).

Pri čiščenju čistilnih objektov nastali nevarni in nenevarni odpadki so bili predani pogodbenemu prevzemniku tovrstnih odpadkov, ki razpolaga z veljavnim okoljevarstvenim dovoljenjem Agencije RS za okolje. Skladno z zahtevami zakonodaje, internim navodilom o ravnanju z odpadki in poslovniki o vzdrževanju lovilnikov olja, se za vsak poseg na lovilniku olja ali na zadrževalnem bazenu izpolni obratovalni dnevnik, ki je sestavni del Poročila o pregledih stanja in obratovanja zadrževalnih bazenov ob avtocestah in hitrih cestah za vsako kolesarsko leto posebej.

Na reprezentativnem zadrževalnem bazenu Sneberje so se v letu 2018 petkrat izvedle meritve z namenom spremljanja emisij snovi v naravno okolje. Izvajal se je v tem obsegu obratovalni monitoring padavinske odpadne vode s cest v upravljanju DARS d.o.o., ki meri obremenjenost iztočnih voda iz zadrževalnih bazenov. Obratovalni monitoring se je izvajal na podlagi Letnega programa obratovalnega monitoringa (LPOM), ki je bil skladno z Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest poslan na MZI v pregled ter na MOP v potrditev. Meritve so pokazale, da so parametri iztočne vode iz zadrževalnih bazenov v predpisanih mejah iz citirane Uredbe, zato se kot taka lahko odvaja naravo brez dodatnega prečiščenja.

Tabela 21: Število zadrževalnih bazenov ob AC kraku

Oznaka in ime AC kraka	Število zadrževalnih bazenov ob AC kraku
A1 Šentilj–Srmin	336
A2 Karavanke–Obrežje	186
A3 Gabrk–Fernetiči	12
A4 Slivnica–Gruškovje	15
A5 Maribor–Pince	88
H3 Severna obvoznica Ljubljana	1
H4 Razdrto–Vrtobja	94
H5 Škofije–Srmin–Koper	5
H6 Koper–Lucija	7
H7 Dolga vas–Madžarska meja	1
<b>Skupaj</b>	<b>745</b>

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

### I.5.6.12 Emisije hrupa

DARS d.d. izvaja protihrupno zaščito s hrupom preobremenjenih območij zaradi prometa ob trasi AC od leta 1988. V obdobju od navedenega leta pa do konca leta 2018 je bilo izvedenih 217,27 kilometra protihrupnih ograj.

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

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

Sklop A (OP HRUP) predvideva zaščito za enajst najbolj izpostavljenih objektov ob AC. Na podlagi predhodno izdelane študije obremenitve s hrupom ter predlogom protihrupne zaščite za te objekte smo v letu 2017 pridobili PZI projektne dokumentacije za dvanajst od navedenih štirinajstih lokacij, saj sta dve lokaciji podvrženi obravnavi v okviru državnih prostorskih načrtov za druge investicije. Za te objekte je tudi že pripravljena pasivna zaščita, ki je bila v letu 2018 pri posameznih stanovanjskih objektih že izvedena.

Slika 96: Meritve hrupa



Na podlagi metodologije za spremljanje stanja protihrupne zaščite na avtocestah in hitrih cestah smo v sodelovanju s pogodbenim strokovnjakom s predmetnega področja pristopili k popisu stanja protihrupne zaščite. Na podlagi zbranih in analiziranih podatkov je bil določen del protihrupne zaščite vključen v Načrt ukrepov na infrastrukturi v obdobju 2019–2021. Zbrani podatki so bili vključeni pri pripravi strokovnih podlag za obnovo PHO, ki so bile pripravljene v sodelovanju z zunanjim pogodbenim izvajalcem. V dokumentu je opredeljeno, katere protihrupne ograje je smiselno obnoviti v njihovih obstoječih gabaritih in katere protihrupne ograje je

smiselno celovito rekonstruirati, za kar je bilo treba hkrati pripraviti tudi usmeritve in izhodišča za načrtovanje rekonstrukcij. Pri pripravi programa se upoštevajo starost protihrupnih ograj, ustreznost/primernost obstoječih gabaritov protihrupnih ograj glede na rezultate zadnjega monitoringa hrupa in tudi stanje protihrupnih ograj. Na podlagi dokumenta se bo načrtoval vrstni red in obseg obnov protihrupnih ograj v naslednjih letih.

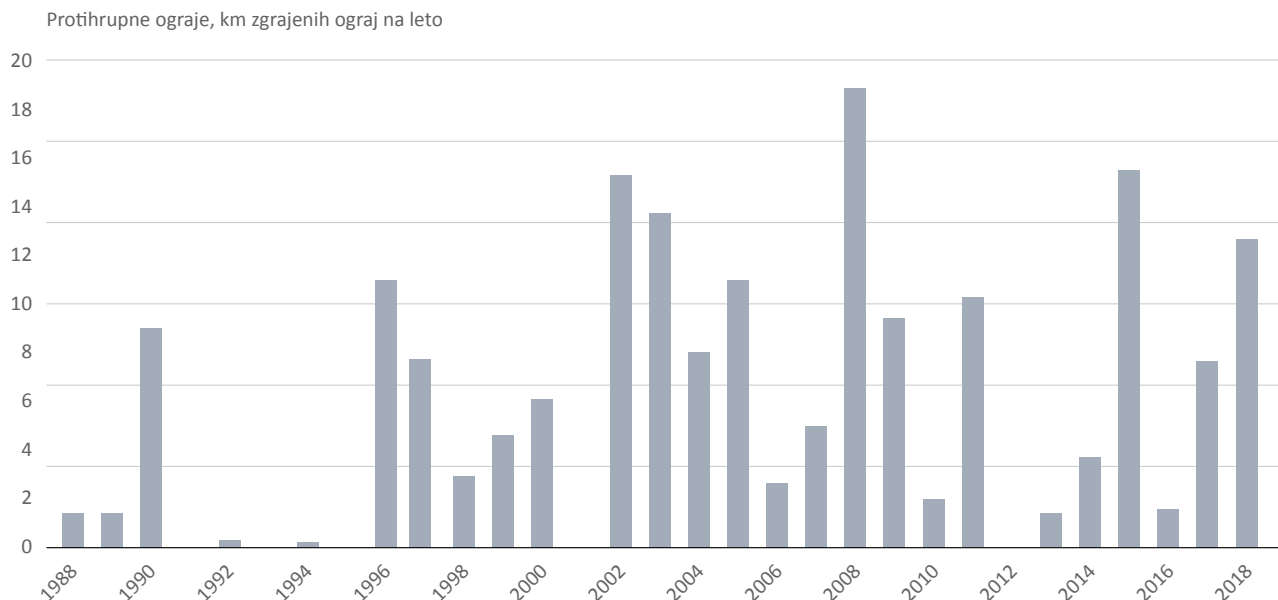
Glede na vpetost avtocestnega omrežja v naravno okolje smo zaradi problematike hrupa s strani zainteresirane javnosti v letu 2018 prejeli 64 pritožb, v letu poprej pa 59 pritožb. Pritožbe so ustrezno obravnavane in obvladovane.

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

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

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

**Slika 97: Potek izvedbe protihrupnih ograj ob AC omrežju v RS med letoma 1988 in 2018**



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

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

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

- AC Brezovica–Vrhnika: enajst protihrupnih ograj dolžine 7615 m,
- AC Dramlje–Celje: dvajset protihrupnih ograj dolžine 7953 m,
- AC Dramlje–Celje–Arja vas: 19 protihrupnih ograj dolžine 10511 m,
- AC Brezovica–Vrhnika: tri protihrupne ograje v sklopu preureditve cestninske postaje Log v dolžini 852 m.

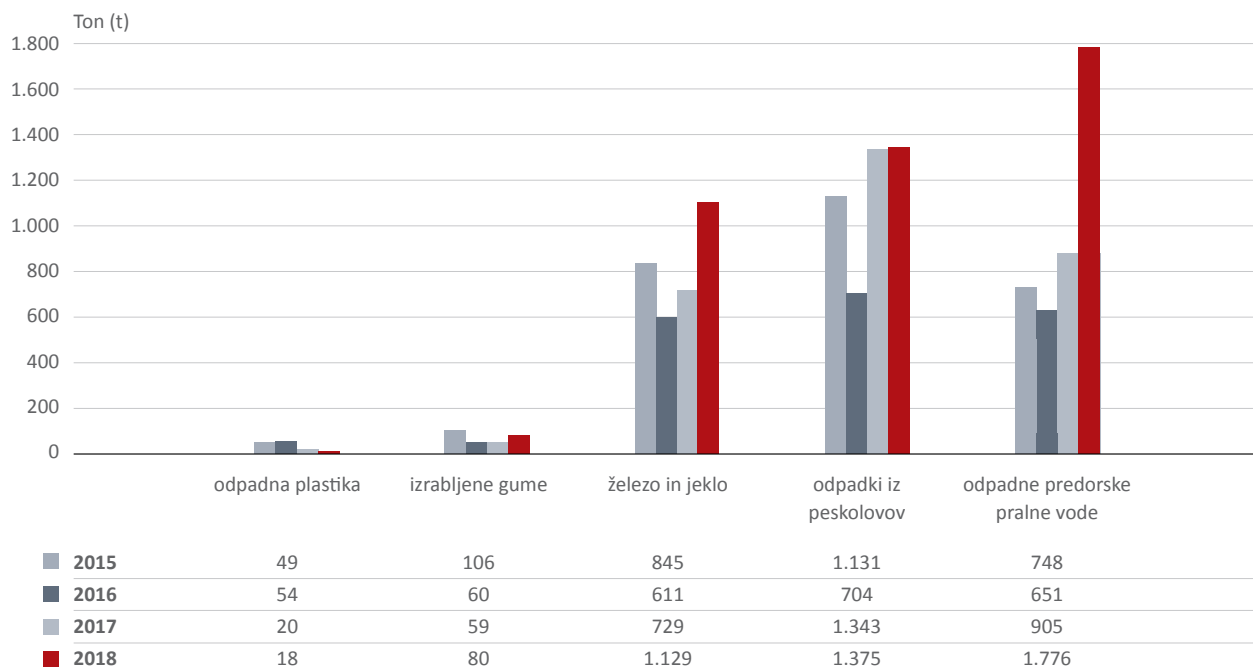
V tem obdobju je bilo v letu 2015 v okviru OP HRUP Sklop B na obstoječih AC na avtocestnem odseku Dramlje–Celje izvedenih dvajset protihrupnih ograj v skupni dolžini 7953 m. Leta 2018 je DARS d.d. na istem avtocestnem odseku izvedla odpravo pomanjkljivosti na 10.400 m ograje.

### I.5.6.13 Ravnanje z odpadki<sup>80</sup>

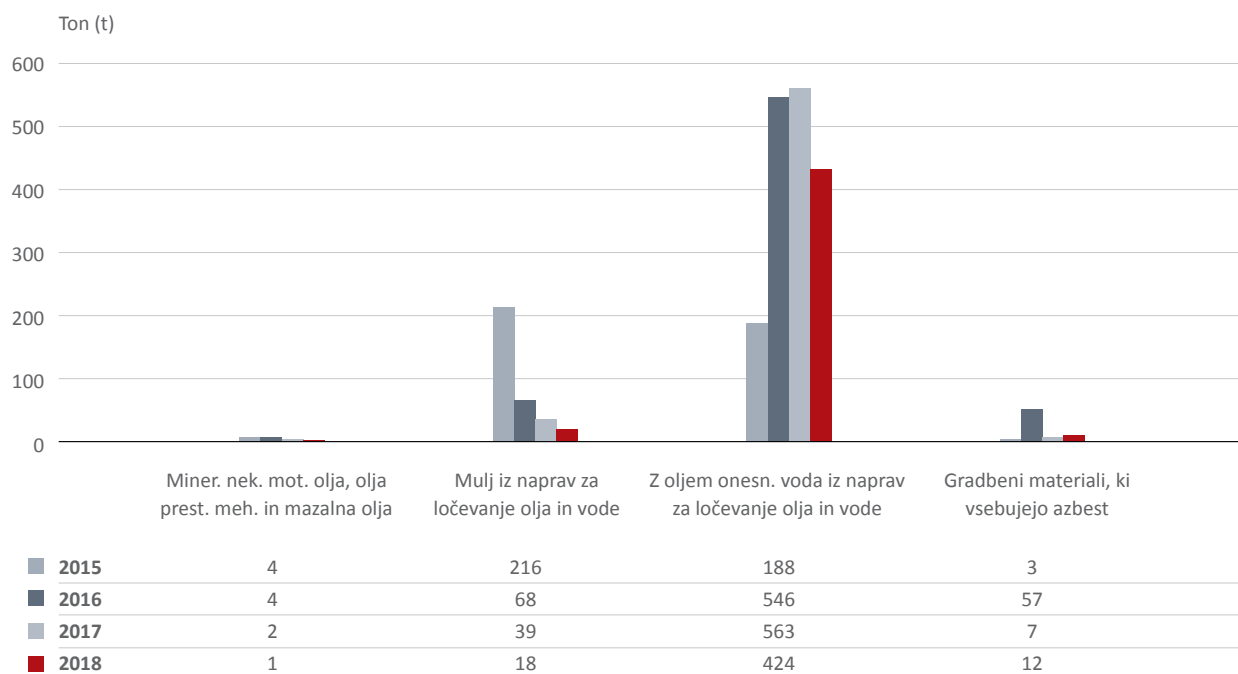
DARS d.d. je v letu 2018 nadaljevala in nadgrajevala politiko varovanja okolja s poudarkom na kontroliranem ravnanju z odpadki, kot ga narekuje veljavna zakonodaja. Tako so bile aktivnosti še naprej usmerjene v pravilno ravnanje z odpadki z njihovim doslednim ločevanjem že na samem izvoru. Nadaljevali smo tudi politiko kontroliranega in nadzorovanega oddajanja vseh vrst odpadkov.

Odpadke delimo na dva sklopa: nenevarni in nevarni odpadki. Med nenevarnimi odpadki je bilo v letu 2018 podobno kot v letih pred tem zbranih največ odpadkov, ki nastanejo pri investicijskih delih celovite obnove posameznih avtocestnih odsekov (odpadni asfalti, odpadni beton, odpadno železo, odpadne zemljine). Sledijo odpadki, ki nastanejo pri vzdrževanju cest, torej odpadki iz peskolovov, odpadne greznične vode, predorske pralne vode, odpadna plastika, izrabljene gume). Opazen je trend naraščanja količin nevarnih odpadkov: največ je bilo odpadnega olja, zaoljene vode, mulja, odpadne barve in laka ter absorpcijskih pivnikov (uporabljeno ob nesrečah).

Slika 98: Količina predanih nenevarnih odpadkov v obdobju 2015–2018



Slika 99: Količina predanih nevarnih odpadkov v obdobju 2015–2018



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

Večji ukrep v preteklih letih je bila izgradnja odcejalnikov za izcejanje odpadnega peska iz peskolovov. V letu 2017 se je zaključila izgradnja odcejalnika za ACB Novo mesto, ki je zadnji iz projekta izgradnje vsaj enega odcejalnika v vsaki avtocestni bazi. Odcejalniki se že koristno uporabljajo, posledično pa narašča tudi količina odpadnega peska iz peskolovov, ki ga do izgradnje peskolovov ni bilo kam odlagati.

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

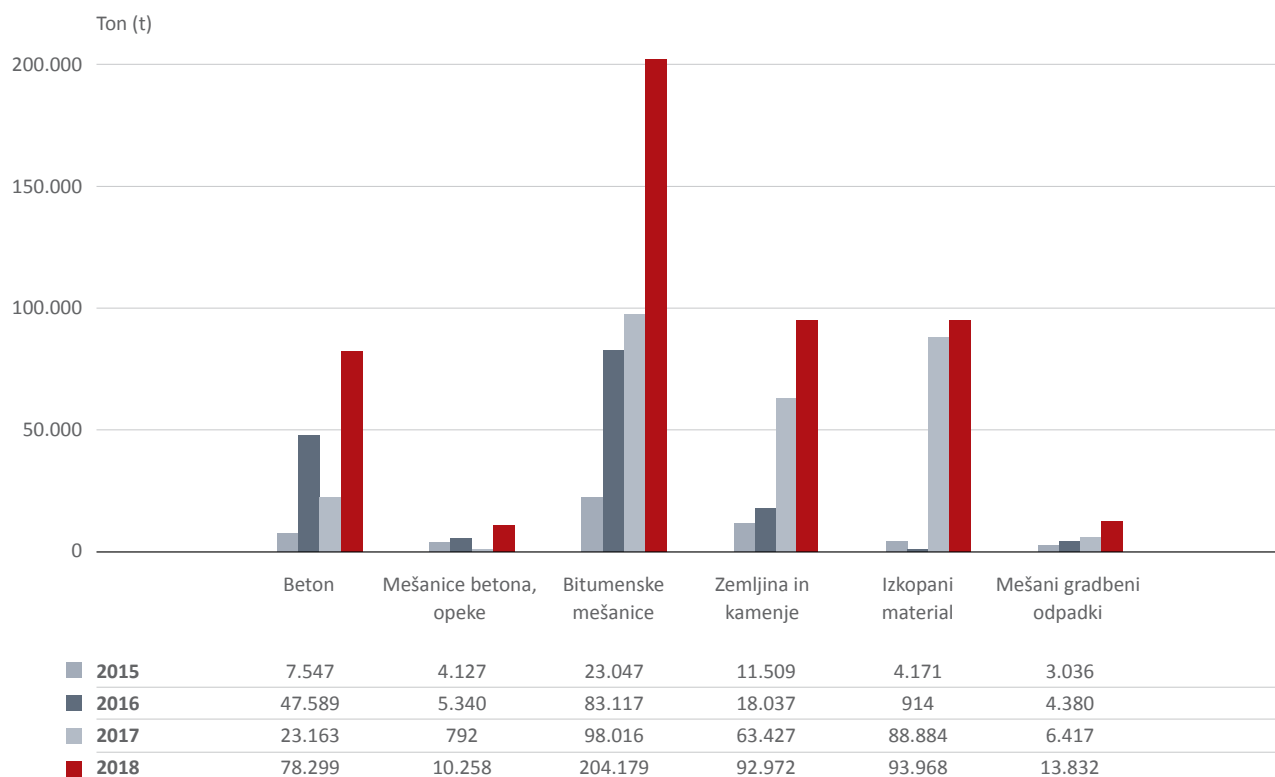
V skladu s predpisanimi postopki ravnanja z odpadki je v podjetju uveden in primerno vzdrževan sistem ločenega zbiranja odpadkov in surovin. Na lokacijah vseh delovnih enot je zagotovljeno ločeno zbiranje odpadkov s preprečevanjem mešanja odpadkov, sprotno se skladno z izkazanimi potrebami dopolnjujejo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

#### **Ravnanje z gradbenimi odpadki**

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



Slika 100: Količina predanih gradbenih odpadkov



DARS d.d. si prizadeva, da se nastali gradbeni odpadki v čim večji meri ponovno uporabijo pri izvedbi del, če so materiali ustrezni glede na zahteve projekta. Tako je nekaj projektov že vsebovalo reciklažo na mestu samem (IN-SITU) ali pa so se materiali uporabili v novih asfaltnih zmesih ali pa za izvedbo določenih drugih del pri gradnji (zasipi, bankine itd.). V letu 2018 je bila izvedena rekonstrukcija obstoječe voziščne konstrukcije s postopkom hladne reciklaže na mestu samem (IN SITU) na treh projektih, in sicer pri obnovi odseka 0602 Hrušica–Lipce ter pri rušitvi in preureditvi cestninskih postaj Log in Nanos. Opisan postopek omogoča, da se obstoječi material ohrani v največji možni meri, poleg tega pa se pri reciklaži uporabi tudi znaten del odvečnih odstranjenih materialov. DARS d.d. je na tem področju zelo aktivno sodelovala tudi pri nastajanju Uredbe o zelenem javnem naročanju, ki je stopila v veljavo 1. 1. 2018. Glavno določilo v uredbi ureja, da se pri gradnji vozišča ceste recikliran asfaltni granulata (rezkanec), ki je nastal ob prenovi te ceste ali je iz drugega vira, prioriteto uporabi za proizvodnjo novih bituminiziranih zmesi, podredno pa zlasti za plasti, stabilizirane s hidravličnim ali bitumenskim vezivom, tampon (vključno z bankinami), posteljico, nasipe ter zasipe, in sicer v potrebni količini. Vse to mora biti predvideno že v projektni dokumentaciji za obnovo ceste, kjer morajo biti razvidni vrsta in količina materialov, ki bodo nastali pri obnovi in so primerni za ponovno uporabo ali recikliranje, in način njihove ponovne uporabe ali recikliranja v posameznih elementih ceste, ki se obnavlja.

## I.5.7 Vključenost v širšo družbo

### I.5.7.1 Vključenost v lokalno skupnost<sup>81</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 obrazloženo v poglavju I.5.6.2.

### I.5.7.2 Nagrade, zaveze in članstva

#### I.5.7.2.1 Priznanja in nagrade

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

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

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

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

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

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

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

<sup>81</sup> GRI GS 413-1.

Družba DARS d.d. se danes iz graditelja avtocest in hitrih cest nadgrajuje v odgovornega upravljavca zgrajenega premoženja. To pomeni, da sistematično in standardizirano, s tujimi upravljavci usklajeno spremlja in upravlja avtoceste in hitre ceste ter pripadajoče objekte in naprave. Skrbno izvaja redna vzdrževalna in obnovevitvena dela na omrežju, ki so iz leta v leto pomembnejša, saj z njimi izvajamo ustrezne ukrepe za doseganje planirane življenjske dobe objekta in zagotavljamo potrebno raven uslug in prometne varnosti. Družba DARS d.d. ukrepe izvaja skladno z evropskimi direktivami in z namenom višanja pretočnosti prometa in varnosti uporabnika.

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

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

### I.5.7.3 DARS d.d. v očeh poslovne javnosti

DARS d.d. se med podjetji, zajetimi v raziskavo »Ugled 2018«, izvedeno s strani Ninamedie in podjetja Kline & Partner, uvršča med zelo dobro poznana in investicijsko srednje privlačna podjetja v Sloveniji. Stopnja poznanosti DARS d.d. jo za leto 2018 uvršča na 11. mesto na lestvici poznanosti. Stopnja ugleda DARS d.d. jo za leto 2018 uvršča na 44. mesto na lestvici ugleda. Predstavniki poslovne javnosti so kot najznačilnejši dejavnik ugleda DARS d.d. navedli »finančno učinkovitost«, ki ji na drugem mestu sledi »družbena odgovornost«. DARS d.d. je investicijsko srednje privlačno podjetje, ki se glede na stopnjo investicijske privlačnosti uvršča na 37. mesto med vsemi podjetji, vključenimi v raziskavo. Najpomembnejši vir informacij o DARS d.d. so sporočila podjetja samega. Na drugem mestu so informacije neposredno od zaposlenih.

### I.5.7.4 Zaveze zunanjim pobudam<sup>82</sup>

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

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

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

### I.5.7.5 Članstvo v združenjih<sup>83</sup>

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

<sup>82</sup> GRI GS 102-12.

<sup>83</sup> GRI GS 102-13.

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

### **Mednarodno sodelovanje in pridobivanje evropskih nepovratnih sredstev**

DARS d.d. že vse od svojih začetkov ohranja dobre mednarodne povezave in vzpostavlja nove, saj jo k temu zavezuje tudi vizija podjetja, ki je usmerjena v povezovanja na najrazličnejših področjih. Preko sodelovanja v že omenjenih mednarodnih združenjih je aktivna partnerica pri organizaciji kongresov in letnih srečanj s sorodnimi organizacijami, sodeluje s predstavniki evropskih institucij ter se redno udeležuje delovnih skupin, multilateralnih in bilateralnih sestankov. V letu 2018 je gostila delegacije iz Makedonije, Madžarske in Bavarske in imela nekaj bilateralnih pogovorov s tujimi ambasadorji, službujočimi v Sloveniji. Sodelavke z oddelka za mednarodne odnose so bile precej angažirane pri promociji novega sistema cestninjenja DarsGo, ki je bil vzpostavljen 1. 4. 2018, tujim uporabnikom prav prek diplomatsko konzularne mreže.

DARS d.d. je prav tako pomembna partnerica pri oblikovanju pravnih podlag in organizacijskih usmeritev s področja upravljanja, vzdrževanja in financiranja cestne infrastrukture. Njeni predstavniki so aktivni pri javnih posvetih, sodelujejo pri pomembnih raziskavah in anketah javnega mnenja, s pomočjo katerih se preverjajo dejstva in novi trendi na področju prometa in infrastrukture. Zelo aktivno se vključuje v razprave o spremembah zakonskih aktov na ravni Evropske komisije, tako v sodelovanju z resornim ministrstvom kot preko združenj, katerih članica je.

Že od leta 2017 predstavnica DARS d.d. uspešno vodi stalni odbor za prometno statistiko in analize v okviru ASECAP (COPER IV), kar sicer pomeni precej dodatnega angažiranja, vendar prinaša tudi uporabne rezultate iz prve roke. DARS d.d. je v letu 2018 gostila tudi najpomembnejše letno srečanje ASECAP, ki je bilo tokrat organizirano v Ljubljani. Prav tako je skupaj z ASFINAG aktivno sodelovala na dnevih TEN-T, ki jih je aprila prav tako v Ljubljani organizirala Evropska komisija. Na dogodku je bil predstavljen čezmejni projekt izgradnje druge cevi predora Karavanke, za katerega so bila pridobljena sredstva Instrumenta za povezovanje Evrope tako za financiranje projektne dokumentacije kot same gradnje.

DARS d.d. ima v širši javnosti ugled zanesljive in verodostojne partnerice, zato je pogosto naprošena za sodelovanje ali zgolj za podporo pri raznih mednarodnih projektih. Lani je tako sodelovala pri prijavi projekta LIFE, ki ga skupaj z biotehnično fakulteto vodijo partnerji s Hrvaške, gre pa za povečanje prepustnosti avtocest za velike zveri. Tik pred koncem leta je bila oddana tudi druga prijava za morebitno sofinanciranje iz Evropskega sklada za regionalni razvoj z naslovom »DEMO PILOTI«, kjer gre za razvoj pametnih zaščitnih ograj, DARS d.d. pa bi ob zaključku projekta zagotovila testno polje na delu svojih avtocest.

Vedno več aktivnosti je povezanih tudi s pridobivanjem evropskih sredstev, ki jih je ob hudi konkurenci, žal, za avtocestne projekte vsako leto manj, tako da je DARS d.d. v letu 2018 prejela skupaj 8.601.420 evrov evropskih nepovratnih sredstev, kar je zgolj dobra tretjina pridobljenih sredstev iz leta poprej.

Za izdelavo projektne dokumentacije PGD/PZI za dograditev druge cevi predora Karavanke smo prejeli še preostanek sredstev IPE, to je 231.029 evrov, 579.364 evrov sredstev za projekte iz programa Crocodile 2 ter 144.848 evrov za projekt C-Roads Slovenija.

V letu 2018 se je nadaljevalo tudi črpanje sredstev evropske kohezijske politike za obdobje 2014–2020. Od tu DARS d.d. prejela 7.646.179 evrov za gradnjo odseka Draženci–MMP Gruškove. S tem so bila odobrena sredstva EU za ta projekt v skupni višini 63.528.967 evrov v celoti izkoriščena.

V letu 2018 so se pričele aktivnosti za tri projekte, ki so bili v letu 2017 odobreni za sofinanciranje iz sredstev IPE: Crocodile 3, ki je nadaljevanje prejšnjih dveh projektov na področju čezmejnega sodelovanja in harmonizacije aplikacij ITS, bo sofinanciran v višini 20 %; C-Roads Slovenija 2, ki je nadgradnja prvotnega projekta C-Roads Slovenija, bo sofinanciran v višini 50 % upravičenih stroškov; največji čezmejni projekt, za sofinanciranje katerega smo zaprosili skupaj z Avstriji, tj. gradnja druge cevi avtocestnega predora Karavanke, pa bo sofinanciran v višini 10 % upravičenih stroškov.

Slika 101: Dnevi TEN-T 2018 v Ljubljani



Slika 102: 46. študijski in informacijski dnevi ASECAP 2018 v Ljubljani



### 1.5.7.6 Sponzorstva in donacije

Zavedamo se svoje odgovornosti 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 izboljšujemo.

Na področju družbene odgovornosti posvečamo posebno pozornost vsebinam, povezanim z varnostjo v prometu, izobraževanjem in preventivnim delovanjem na cestah, ki jih upravljamo. Donatorska in sponzorska sredstva namenjamo projektom s področja preventive v prometu in strokovnih srečanj, povezanih s prometom in varnostjo ter graditvijo, vzdrževanjem in upravljanjem cest.

Poleg tega praviloma doniramo enemu večjemu humanitarnemu projektu, otrokom iz projekta Botrstvo, ki poteka pod okriljem Zveze prijateljev mladine Ljubljana Moste-Polje. Preostanek skladno z internimi pravili namenimo prednostno projektom s področja prometne varnosti, ozaveščanju mladih o pravilnem ravnanju v prometu, podpiramo humanitarne-socialne dejavnosti za otroke, pomagamo pa tudi gasilskim društvom in drugim, ki intervenirajo ob izrednih dogodkih na avtocestah in hitrih cestah, ki jih upravljamo in vzdržujemo.

Gibanje obsega finančnih sredstev za sponzorstva in donacije za zadnja štiri leta je razvidno iz tabele številka 22.

V obdobju 2015–2018 smo do leta 2017 letno nekaj več kot tri petine sredstev namenili pomoči velikim družinam in invalidom pri nakupu vinjete za kombije (cestninski razred 2B), skladno z dogovorom z Ministrstvom za infrastrukturo in Rdečim križem Slovenije. V obdobju 2016–2018 je bilo od donacij odobrenih 65.000 evrov Zvezi prijateljev mladine (projekt Botrstvo).

Tabela 22: Sredstva za sponzorstva in donacije

Finančna sredstva	2015	2016	2017	2018
Sponzorstva	18.384	20.491	18.892	27.800
Donacije	116.895	100.918	146.203	121.134
<b>Skupaj</b>	<b>135.279</b>	<b>121.409</b>	<b>165.094</b>	<b>148.934</b>

## 1.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev<sup>84</sup>

Družba DARS d.d. je tudi v letu 2018 uspešno sodelovala z velikim številom dobaviteljev/izvajalcev (660)<sup>85</sup> tako doma kot v tujini, medtem ko je bila glede na specifičnost poslovanja večina poslovnega sodelovanja osredotočenega na dobavitelje/izvajalce iz Slovenije (vrednostno 96 %), in to predvsem na področju nabave storitev (28 %), sledita nabava blaga (24 %) in področje gradenj (48 %). Podrobnejši podatki o višini, strukturi in lokaciji dobaviteljev/izvajalcev so razvidni v nadaljevanju.<sup>86</sup>

Kompleksne postopke javnega naročanja v družbi DARS d.d., ki spada med največje javne naročnike v Republiki Sloveniji, izvajajo usposobljeni zaposleni s pridobljeno dodatno kvalifikacijo »strokovnjak/strokovnjakinja za oddajo javnih naročil v Republiki Sloveniji«. Na podlagi Zakona o slovenskem ogroddu kvalifikacij in sklepa Strokovne komisije Nacionalne kontaktne točke Slovenskega ogroddja kvalifikacij in Evropskega ogroddja kvalifikacij je Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti sprejelo sklep o umestitvi dodatne kvalifikacije v Slovensko ogroddje kvalifikacij.«

### 1.5.8.1 Merila za oddajo javnega naročila

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

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

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

Merila za oddajo javnega naročila morajo biti nediskriminatorna, sorazmerna in povezana s predmetom javnega naročila. Šteje se, da so merila povezana s predmetom javnega naročila, če se nanašajo na gradnje,

<sup>84</sup> GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 308-1.

<sup>85</sup> GRI GS 102-9.

<sup>86</sup> GRI GS 102-9.

blago ali storitve, ki jih je treba zagotoviti v skladu z javnim naročilom, in sicer v katerem koli pogledu in na kateri koli stopnji njihove življenjske dobe, vključno z dejavniki, povezanimi s posebnim postopkom proizvodnje, zagotavljanja ali trženja teh gradenj, blaga ali storitev, ali s posebnim postopkom za drugo stopnjo njihove življenjske dobe, tudi če takšni dejavniki vsebinsko niso del njih.

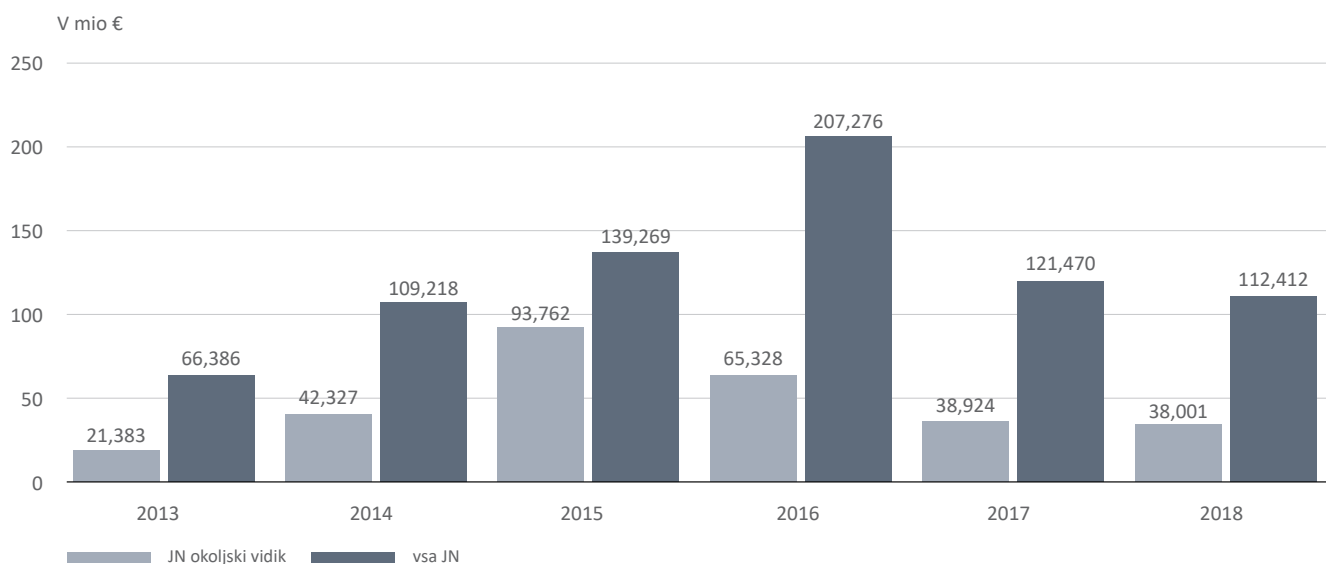
Naročnik v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila določi relativno utež, ki jo dodeli vsakemu merilu, izbranemu za določitev ekonomsko najugodnejše ponudbe, razen če se slednja določi le na podlagi cene. Navedene uteži se lahko opredelijo z določitvijo razpona z ustrezno največjo razliko. Kadar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

### 1.5.8.2 Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina)

Na portalu eJN<sup>87</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 2018 je razvidno, da je 1333 javnih naročnikov oddalo za 3.559.522.775 EUR (brez DDV) javnih naročil. Skupno število objavljenih javnih naročil je bilo 14.031, oddanih javnih naročil pa 52.776. Okoljski vidik je bil upoštevan pri 21.646 oddanih naročilih oziroma pri 41,01 %.<sup>88</sup>

Gibanje celotnih javnih naročil (JN) družbe DARS d.d. in rast vrednosti javnih naročil, kjer je upoštevan okoljski vidik, za obdobje od leta 2013 do leta 2018 (v mio. EUR) je razvidno v nadaljevanju.

**Slika 103: Javna naročila in javna naročila »okoljski vidik« 2013–2018**



<sup>87</sup> Vir: <https://ejn.gov.si/statist>.

<sup>88</sup> GRI GS 308-1

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

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

**Tabela 23: Javni naročniki z največjo vrednostjo oddanih javnih naročil v letu 2018**

Naročnik	v EUR (brez DDV)
Ministrstvo za infrastrukturo, DRSI	301.697.632
Javni holding Ljubljana d.o.o.	202.229.747
Slovenske železnice d.o.o.	173.843.500
Mestna občina Ljubljana	119.065.497
Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d.	112.412.409
Ministrstvo za obrambo Republike Slovenije	102.497.544
Univerzitetni klinični center Ljubljana	93.711.072
Ministrstvo za javno upravo	91.584.749
Univerzitetni klinični center Maribor	74.576.807
Onkološki inštitut Ljubljana	57.942.758
<b>Skupaj</b>	<b>1.329.561.714</b>

Vrednost oddanih javnih naročil desetih največjih naročnikov predstavlja 37 % vseh oddanih javnih naročil.

Družba DARS d.d. je v obdobju od 1. 1. 2018 do 31. 12. 2018 oddala za 112.412.409 EUR naročil. Na portalu e-naročanje je bilo objavljenih 176 javnih naročil. Oddanih javnih naročil je bilo 281, in sicer 172 različnim ponudnikom. Podatki o deležu nabave blaga, storitev in gradenj, lokaciji dobaviteljev oz. ponudnikov so razvidni iz tabel v nadaljevanju.<sup>89</sup>

<sup>89</sup> GRI GS 102-9.



**Tabela 24: Oddana naročila po predmetu naročila**

Predmet naročila	v EUR brez DDV	Odstotek (%)	Oddanih naročil	Odstotek (%)
Blago	27.230.968	24,22 %	81	28,83 %
Gradnje	53.844.171	47,90 %	38	13,52 %
Storitve	31.337.270	27,88 %	162	57,65 %
<b>Skupna vsota</b>	<b>112.412.409</b>	<b>100,00 %</b>	<b>281</b>	<b>100,00 %</b>

**Tabela 25: Sedež ponudnikov**

Lokacija	Vrednost	Število ponudnikov	Število oddanih javnih naročil
SI	107.871.284	168	277
EU	4.541.125	4	4

Iz zgornje tabele je razvidno, da je bilo 1,4 % oddanih javnih naročil oddanih ponudnikom s sedežem zunaj Republike Slovenije oziroma vrednostno 4,0 %.

Podatki o največjih vrstah dobav blaga in storitev v letu 2018 so razvidni iz spodnje tabele<sup>90</sup>

**Tabela 26: Največji dobavitelji in vrste dobave blaga in storitev v letu 2018 (v EUR)**

Dobavitelj (blago)	v EUR brez DDV
Dobava posipnih materialov	3.588.000
Dobava električne energije z deležem iz OVE in/ali SPTE z visokim izkoristkom	3.118.428
Dobava goriva	3.090.390
Dobava posipnih materialov NaCl, 0/4mm, 4% vlaga	2.289.600
Dobava vozil in prikolic, Servisiranje vozil	2.197.583
Dobavitelj (storitve)	v EUR brez DDV
Nadzor kakovosti storitev v fazi delovanja ECS	2.983.665
Izdelava, priprava na tisk in tiskanje, skladiščenje, pakiranje in dobava vinjet 2019–2021	2.225.946
Dobava vozil, cestne mehanizacije in opreme	1.408.610
Izvedba zunanje kontrole kakovosti pri investicijah na obstoječih AC in HC, s katerimi upravlja DARS d.d. v letih 2017–2019	1.187.108
Izdelava strokovnih mnenj, preveritve nosilnosti objektov, kontrola gabaritov in osnih pritiskov pri izvajanju izrednih prevozov	1.177.200

90 GRI GS 102-9.

## I.5.9 Komuniciranje

### Strategija komuniciranja

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

Slika 104: Komunikacijski cilji družbe DARS d.d.



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

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

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

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

Mediji so kanali predvsem za vzpostavljanje vezi in grajenje odnosov med družbo DARS d.d. in njenimi no-

Slika 105: Komunikacijska strategija družbe DARS d.d. krepi odnose s ključnimi deležniki

Krovna komunikacijska strategija dolgoročno krepi odnose z vsemi ključnimi deležniki oz. javnostmi						
DELEŽNIK	 Uporabniki 1. avtocestnega omrežja	 2. Mediji	 3. Zaposleni	 4. Odločevalci	 5. Poslovni partnerji, strokovnjaki in NVO	 6. Širše družbeno okolje
AKTIVNOSTI	Obveščanje o aktualnih informacijah preko vseh razpoložljivih kanalov z visokim dosegom Dnevi odprtih vrat Kampanje ozaveščanja o varni vožnji Nagradne igre/kvizi Deljenje brošur	Intervjuji Novinarske konference Pozicioniranje tretjih govorcev Odgovori na medijska uprašanja Razlagalna gradiva Obisk novinarjev na terenu	Predlagane interne komunikacijske smernice so predstavljene v posebnem sklopu ob koncu dokumenta	Monitoring Formalni sestanki z odločevalci Letna in ostala poročila	Dnevi odprtih vrat Članstvo v primernih strokovnih organizacijah Nastop na konferencah, pozicioniranje predstavnikov DARS na strokovnih seminarjih	Družbeno odgovorne aktivnosti: kot so kampanje osveščanja, sodelovanje v humanitarnih ali drugih akcijah
VSEBINE	Aktualne prometne informacije/servisne informacije	Servisne informacije, ostale korporativne (s poslovanjem in aktivnostmi družbe povezane) informacije	Obveščanje o aktivnostih, kamor vključujemo zaposlene, pomembni mejniki družbe	Informacije o poslovanju družbe, ključnih projektih	Teme, povezane s prometno varnostjo, poslovanjem družbe, trajnostnim delovanjem	Teme, povezane z družbeno odgovornimi aktivnostmi, kot so skrb za okolje, doprinosi skupnosti ipd.

tranjnimi ter zunanjimi javnostmi. DARS d.d. načrtno vzdržuje redne stike z domačimi in po potrebi tudi tujimi mediji ter njihovimi predstavniki. Vodilo so ažurnost, strokoven pristop in transparentnost. Spoštovanje notranjih pravil (Pravilnik o načinu dajanja informacij za medije DARS d.d.) ter državnih predpisov (Zakon o medijih, Zakon o dostopu do informacij javnega značaja), primerna organiziranost, strokoven pristop ter aktivno in konstruktivno sodelovanje vseh vključenih zagotavljajo, da je informacija pravočasna, verodostojna in predvsem v čim večjem možnem interesu družbe DARS d.d.; na tej osnovi se potem z mediji gradi čim bolj odprt odnos. Predvsem dobro interno sodelovanje vseh vpetih deležnikov zagotavlja, da je medijsko pojavljanje lahko učinkovito, po drugi strani se zmanjšuje tveganje napačnih razlag v medijskih objavah ter nesporazumov.

Družba DARS d.d. je kot javna delniška družba zavezana zaupnosti cenovno občutljivih informacij do njihove javne objave v sistemu elektronskega obveščanja Ljubljanske borze SEOnet. Te informacije se lahko komentirajo ali posredujejo javnostim šele po njihovi objavi na predpisani način. Sporočila za medije oziroma javnosti objavimo tudi na spletni strani družbe ter na družbenih omrežjih. Za medije pripravljamo predvsem sporočila za javnost, organiziramo novinarske konference, izjave za medije ali javnosti ter jih vabimo na pomembne poslovne dogodke.

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

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

#### **Način odzivanja ob govorih in medijskem poročanju v zvezi z družbo**

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

#### **Osebe, odgovorne za komuniciranje z lastnikom**

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

#### **Objavljanje poslovnih poročil in izkazov**

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

## 1.5.10 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila

Odgovorna služba za vprašanja, ki se nanašajo na Trajnostno poročilo 2018: <sup>91</sup>

- Služba za komuniciranje (infodars@dars.si)

91 GRI GS 102-53.

Odgovorne osebe za vsebino in podatke Trajnostnega poročila 2018:

- Skrbnik priprave Trajnostnega poročila: mag. Jože Knez (joze.knez@dars.si)
- Koordinacija priprave Trajnostnega poročila, splošne in druge vsebine: mag. Metka Petek (metka.petek@dars.si)
- Viri financiranja NPIA za obdobje 2000–2018: mag. Nevenka Predalič (nevenka.predalic@dars.si)
- Komunikacijska orodja in načini vključevanja deležnikov ter izpostavljene teme: Marjan Koler (marjan.koler@dars.si), mag. Ulrich Zorin (ulrich.zorin@dars.si), Nika Drakulič (nika.drakulic@dars.si), Matjaž Safran (matjaz.safran@dars.si), Emilija Erent (emilija.erent@dars.si), Robert Štumpf (robert.stumpf@dars.si)
- Skladnosti (DKOM): Matjaž Safran (matjaz.safran@dars.si)
- Upravljanje tveganj: mag. Cirila Kovačič (cirila.kovacic@dars.si)
- Ekonomski poudarki iz poslovanja: Nika Drakulič (nika.drakulic@dars.si)
- Odgovoren odnos do kupcev in zadovoljstvo uporabnikov: Matjaž Safran (matjaz.safran@dars.si), Emilija Erent (emilija.erent@dars.si)
- Promet in skrb za varnost: mag. Ulrich Zorin (ulrich.zorin@dars.si), Brane Nastran (brane.nastran@dars.si), Janja Pavlin (janja.pavlin@dars.si)
- Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov: mag. Ulrich Zorin (ulrich.zorin@dars.si), Robert Kompan (robert.kompan@dars.si), Božidar Volk (bozidar.volk@dars.si), Alan Karabegović (alan.karabegovic@dars.si), Matej Jelušič (matej.jelusic@dars.si), Jan Sajovic (jan.sajovic@dars.si), Meta Hribernik (meta.hribernik@dars.si), Janja Pavlin (janja.pavlin@dars.si)
- DarsGo uvedba elektronskega cestninskega sistema: Matej Kranjc (matej.kranjc@dars.si)
- Trajnostni odnosi z zaposlenimi: Helena Pleslič (helena.pleslic@dars.si)
- Oblikovanje varnega delovnega okolja: Jože Nose (joze.nose@dars.si)
- Kršitve diskriminacije/mobing: Milan Šajn (milan.sajn@dars.si)
- Raznolikosti in enake možnosti: Saša Sedlar (sasa.sedlar@dars.si),
- Odgovornost do naravnega okolja:
  - sodelovanje z zunanji izvjalci in dobavitelji: Matjaž Safran (matjaz.safran@dars.si)
  - raba materialov: Janez Kušnik (janez.kusnik@dars.si) in Matic Poznič (matic.poznic@dars.si)
  - umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor in vključenost v lokalno skupnost: Ana Sodnik Prah (ana.sodnik@dars.si)
  - skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti: Ana Sodnik Prah (ana.sodnik@dars.si)
  - upravljanje energije: mag. Jože Knez (joze.knez@dars.si), Božidar Volk (bozidar.volk@dars.si), Kristjan Zobovnik (kristjan.zobovnik@dars.si)
  - gorivo za vozni park: Janko Kernel (janko.kernel@dars.si) in Mirko Miklič (mirko.miklic@dars.si)
  - ogrevanje: Marjan Levstek (marjan.levstek@dars.si),
  - svetlobno onesnaževanje: Božidar Volk (bozidar.volk@dars.si), Kristjan Zobovnik (kristjan.zobovnik@dars.si)
  - emisije v ozračje: Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si), Robert Kompan (robert.kompan@dars.si)
  - skrb za živali na vplivnem območju AC: Andrej Sever (andrej.sever@dars.si), Marjan Zavec (marjan.zavec@dars.si)
  - vplivi posipnih materialov na okolje: Andrej Sever (andrej.sever@dars.si)
  - varovanje voda: Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si), Jana Kežar (jana.kezar@dars.si)
  - emisije hrupa in ravnanje z odpadki: Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si), Matic Poznič (matic.poznic@dars.si)
  - ravnanje z gradbenimi odpadki: Janez Kušnik (janez.kusnik@dars.si), Matic Poznič (matic.poznic@dars.si), Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si)
- Mednarodno sodelovanje in pridobivanje evropskih sredstev: Alenka Košič (alenka.kosic@dars.si)
- Sponzorstva in donacije: Marjan Koler (marjan.koler@dars.si) in Nika Drakulič (nika.drakulic@dars.si)
- Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev: Matjaž Safran (matjaz.safran@dars.si)
- Komuniciranje: Marjan Koler (marjan.koler@dars.si)

## I.5.11 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe <sup>92</sup>

### Nadzorni svet:

- Marjan Mačkošek (predsednik)
- dr. Miha Juhart (namestnik predsednika)
- mag. Tatjana Colnar (članica)
- mag. Igor Pirnat (član)
- Darko Kodrič (predstavnik zaposlenih)
- Rožle Podboršek (predstavnik zaposlenih do 15. 4. 2019)
- Martin Stožir (predstavnik zaposlenih od 9. 5. 2019)

### Komisija integritete:

- delavski direktor (Marjan Sisinger do 9. 5. 2019, od 9. 5. 2019 Rožle Podboršek)
- vodja službe za upravljanje s kadri (Roman Didovič)
- vodja pravne službe (Melita Trop Đukić)

### Odbor za energijo:

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

### Odbor za izboljšave:

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

### Uprava družbe:

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

### Odbor za okolje:

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

### Mobing:

- Milan Šajn, predstavnik posloводства družbe, predsednik odbora
- Nataša Ivančević, predstavnica sveta delavcev, članica odbora
- Helena Černač, predstavnica Sindikata železniškega transporta Slovenije, članica odbora
- Matej Jelušič, predstavnik Sindikata delavcev prometa in zvez Slovenije, član odbora
- Vesna Kemper, predstavnica službe za upravljanje s kadri, član odbora

Odbor za informacijsko varnost:

- mag. Jože Knez, vodja
- Željko Lasan, član,
- Andreja Dular, članica,
- Alenka Manohin Ivanc, članica,
- Andrej Sever, član in
- Darko Brvar, član.

Sindikati železniškega transporta Slovenije, območ-  
ni odbori (OO) v DARS d.d.:

- Helena Černač Tavčar, predsednica OO DARS Postojna, koordinatorka vseh treh OO
- Božena Pergar, predsednica OO DARS Ljubljana
- Igor Kolar, predsednik OO DARS Tapanje

Sindikati delavcev prometa in zvez Slovenije – Sin-  
dikati delavcev avtocest DARS d.d.:

- Branko Švigelj, predsednik predsedstva, pred. ACB Postojna (do 15. 4. 2019)
- Mitja Stojnšek, predsednik predsedstva sindikatov delavcev avtocest (od 23. 5. 2019 do 31. 12. 2019)
- Aleksander Dekleva pred. sindikata delavcev primorskih avtocest (od 23. 5. 2019)
- Amir Mehadžić, predsednik sindikata delavcev avtoceste A2 (od 8. 5. 2019)
- Jože Fric, predsednik sindikata delavcev štajerskih avtocest

Svet delavcev:

- Darko Kodrič, predsednik sveta delavcev,
- Boštjan Juhart, namestnik predsednika sveta delavcev
- Irena Jančič Osterc
- Rožle Podboršek do 9. 5. 2019, od 9. 5. 2019 Maja Đogič
- Peter Verbič
- Anton Grčman
- Nataša Ivančević
- Matjaž Zavec
- Damir Lišič
- Martin Stožir
- Jožica Kozlevčar
- Franc Babič
- Jordan Krapež
- Janez Prevodnik
- Igor Kolar


Odbor Družini prijazno podjetje:

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

Odbor za varstvo pri delu, organiziran pri svetu delavcev:

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

# 1.6 Izjava o zunanjem preverjanju trajnostnega poročila<sup>93</sup>



**Izjava o preverjanju Trajnostnega poročila**

**Namen in obseg preveritve**

Na zahtevo družbe **DARS d.d.**, Ulica XIV. divizije 4, 3000 Celje, Slovenija smo na osnovi standardov za trajnostno poročanje GRI Sustainability Reporting Standards, 2016, opravili neodvisno preverjanje »Trajnostnega poročila 2018« DARS d.d. Pobudo za preveritev poročila je družba dala prostovoljno. Preverjali smo, ali so dejstva in podatki, navedeni v poročilu, verodostojni in odražajo dejansko stanje na področju trajnostnega razvoja družbe.

**Omejitve**

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

**Metodologija preveritve**

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

**Odgovornost**

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

**Neodvisnost**

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

**Ugotovitve**

Preveritelj je skrbno preveril upoštevanje zahtev standardov in načel poročanja ter obvezna razkritja za osnovno raven poročanja. Trajnostni razvoj je opredeljen kot sestavni del strategije, ki izpostavlja uveljavitev različnih trajnostnih ciljev. Družba je v svojem poročilu v okviru 19 področij prikazala upravljalvske pristope in 27 razkritij.


Razkriti pristopi vodstva in rezultati razkritij potrjujejo trajnostno naravnost družbe DARS d.d. Na podlagi ugotovitev izjavljamo, da so dejstva in podatki, navedeni v trajnostnem poročilu, verodostojni in odražajo dejansko stanje sistemov vodenja in trajnostnega delovanja družbe DARS d.d. Ob upoštevanju navedenih omejitev in metode preverjanja ugotavljamo, da »Trajnostno poročilo 2018« družbe DARS d.d. ustreza zahtevam standardov za trajnostno poročanje GRI Sustainability Reporting Standards, 2016, osnovna raven. Vodstvo družbe DARS d.d. z odločitvijo o zunanjem neodvisnem preverjanju trajnostnega poročila širi zavedanje o pomenu trajnostnega razvoja. S tem prispeva k uveljavljanju mednarodno primerljivih dobrih praks na področju poročanja o trajnostnem razvoju.


**Priporočila**

Med preverjanjem smo prepoznali nekaj priložnosti za izboljšanje delovanja in poročanja na področju trajnostnega razvoja, ki smo jih zapisali v poročilu o preverjanju. V tej zvezi izpostavljamo priporočila za nazornejše prikaze pristopov upravljanja (GRI GS 103) in celovitost prikazov glede na posamezne zahteve standardov.

Za in v imenu SIQ Ljubljana, 3. 6. 2019


Miloš Seražin  
Ocenjevanje sistemov vodenja






SIQ  
SIQ Ljubljana  
Tržaška cesta 2  
SI-1000 Ljubljana / Slovenija

Igor Bizjak





IQ Net  
Instituta za kakovost in trajnostno upravljanje



## I.7 Kazalniki GRI

Tabela 27: kazalniki GRI<sup>94</sup>

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
<b>GRI 102 Splošna standardna razkritja</b>				
<b>Profil organizacije/podjetja</b>				
102-1	Ime organizacije	DARS d.d.	I.3.1/17	
102-2	Blagovne znamke, produkti in storitve	DARS d.d.	I.3.1/17 I.3.3/21 I.5.4.7/82	
102-3	Sedež organizacije	DARS d.d.	I.3.1/17	
102-4	Države, v katerih organizacija deluje	DARS d.d.	I.3.1/17	
102-5	Lastništvo in pravna oblika organizacije	DARS d.d.	I.3.1/17	
102-6	Trgi (geografska ter sektorska razdelitev in tipi odjemalcev)	-		Kazalnik ni relevanten, ker družba deluje le v Republiki Sloveniji.
102-7	Merila/velikost organizacije	DARS d.d.	I.3.1/17: osnovni kapital I.3.1/17: število zaposlenih I.3.1/17: čisti prihodki od prodaje I.3.1/17: število lokacij organizacije I.3.5/24: km AC in HC	
102-8	Informacije o zaposlenih in preostalih sodelavcih	DARS d.d.	I.5.5.1/87 I.5.5.2/87 I.5.5.3/89	Ne poročamo po spolu in regiji zaposlitve. Ne poročamo o pogodbenih delavcih. Sezonskih nihanj števila zaposlenih v okviru Koledarskega leta nimamo.
102-9	Oskrbovalna veriga	DARS d.d.	I.5.8/134, 136, 137	
102-10	Pomembne spremembe v organizaciji in njeni oskrbovalni verigi	DARS d.d.		V oskrbovalni verigi ni bilo pomembnejših sprememb.
102-11	Previdnostni pristop ter načela	DARS d.d.	I.5.6.2/100	
102-12	Zunanje pobude	DARS d.d.	I.5.7.4/131	
102-13	Članstvo v organizacijah	DARS d.d.	I.5.7.5/131	
<b>Strategija</b>				
102-14	Izjava vodilne osebe v organizaciji	DARS d.d.	I.1/7	
102-15	Ključni vplivi, tveganja in priložnosti	DARS d.d.	I.5.6.2/100	

94 GRI GS 102-55.

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)

Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
<b>Etika in integriteta</b>				
102-16	Vrednote, načela, standardi in norme obnašanja	DARS d.d.	I.3.2/18 I.4.5/42	
102-17	Mehanizmi svetovanja in podajanja pritožb/pohval glede etičnih zadev	DARS d.d.	I.4.5/42	
<b>Upravljanje</b>				
102-18	Organizacijska struktura	DARS d.d.	I.3.4/23 I.5.11/142	
<b>Vključenost deležnikov</b>				
102-40	Seznam deležnikov	DARS d.d.	I.4.3/38	
102-41	Kolektivna pogodba	DARS d.d.	I.5.5.3/89	
102-42	Identifikacija in izbira deležnikov	DARS d.d.	I.4.3/38	
102-43	Pristop pri vključevanju deležnikov	DARS d.d.	I.4.4.1/39	Z deležniki, ki jih prikazujemo, stalno sodelujemo.
102-44	Ključne teme in vprašanja, izpostavljena v procesu sodelovanja z deležniki, ter odziv organizacije nanje (tudi preko poročanja)	DARS d.d.	I.4.4.1/39	Na prepoznane zahteve in pričakovanja deležnikov se odzivamo z njihovim sistematičnim spremljanjem in odzivanjem, kar je razvidno iz dokumenta »Potrebe in pričakovanja deležnikov družbe DARS d.d.«.
<b>Način poročanja</b>				
102-45	Subjekti, vključeni v konsolidirane računovodske izkaze	DARS d.d.		V trajnostnem poročilu poročamo o poslovanju družbe DARS d.d.
102-46	Proces določanja vsebine poročila in določitev meje	DARS d.d.	I.4.4.3/42	
102-47	Seznam bistvenih vsebin	DARS d.d.	I.4.4.2/41	
102-48	Učinki sprememb podatkov iz predhodnih poročil in razlogi za spremembe	DARS d.d.		Ni sprememb v poročanju.
102-49	Spremembe v poročanju	DARS d.d.		Ni sprememb v poročanju.
102-50	Obdobje poročanja	DARS d.d.	I.4.1/33	
102-51	Datum zadnjega poročanja	DARS d.d.	I.4.1/33	
102-52	Cikel poročanja	DARS d.d.	I.4.1/33	
102-53	Kontaktno mesto v zvezi z vprašanji glede poročila	DARS d.d.	I.5.10/140	

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
102-54	Sklic glede poročanja v skladu s standardi GRI	<b>DARS d.d.</b>	<b>I.4.1/33</b>	
102-55	Kazalo po smernicah GRI	<b>DARS d.d.</b>	<b>I.7/145</b>	
102-56	Zunanje preverjanje poročanja (revizija)	<b>DARS d.d.</b>	<b>I.6/144</b>	
<b>Specifična standardna razkritja</b>				
<b>GRI 200 Ekonomsko področje</b>				
<b>GRI 201 Ekonomska uspešnost</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	<b>DARS d.d.</b>	I.3.2/19 I.5.1/48	Strategijo družbe DARS d.d. pregledujemo in po potrebi noveliramo na letnih strateških konferencah. Nadzor nad realizacijo strategije Uprava preverja preko sistema uravnoteženih kazalnikov (BSC) ter letnih strateških konferenc in po potrebi sprejme potrebne ukrepe.
201-1	Neposredno ustvarjena in distribuirana ekonomska vrednost	<b>DARS d.d.</b>	<b>I.5.1/48, 50</b>	
201-3	Obveznosti iz pokojninskega načrta	<b>DARS d.d.</b>	<b>I.5.5.6/96</b>	Ne poročamo (o nobeni od alinej).
<b>GRI 203 Posredni ekonomski vplivi</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	<b>DARS d.d.</b>	I.3.2/19 I.5.1/47	Strategijo družbe DARS d.d. pregledujemo in po potrebi noveliramo na letnih strateških konferencah. Nadzor nad realizacijo strategije Uprava preverja preko sistema uravnoteženih kazalnikov (BSC) ter letnih strateških konferenc in po potrebi sprejme potrebne ukrepe.
203-1	Investicije v infrastrukturo in podporne storitve	<b>DARS d.d.</b>	I.3.6/25 I.5.1/47	
<b>GRI 205 Preprečevanje korupcije</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	<b>DARS d.d.</b>	<b>I.4.5/44</b>	Evalvacijo pristopa preverjamo s samooceno po modelu EFQM, v okviru katere smo se odločili za uvedbo sistema vodenja ISO 37001.
205-3	Potrjeni primeri korupcije in ukrepi, izvedeni kot odziv nanje	<b>DARS d.d.</b>	<b>I.4.5/44</b>	Vse prijave se nanašajo na osebe in ne na družbo DARS.

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)

Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
<b>GRI 300 Okolje</b>				
<b>GRI 301 Materiali</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.6.10/119, 120, 121	
301-1	Poraba materialov po teži in volumnu	DARS d.d.	I.5.6.1/100 I.5.6.10/119	
<b>GRI 302 Energija</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	DARS d.d.	I.5.6.4/104	
302-1	Poraba energije znotraj organizacije	DARS d.d.	I.5.6.4/104, 105, 106	Prikazani podatki temeljijo na konkretnih meritvah porabe energentov s števcu. V poročilu poročamo v enotah kWh, MWh ali GWh, pretvorni faktor 1 kWh je 3.600.000 J (Vir: Bojan Kravt, Strojniški priročnik). V družbi ne uporabljamo pare in ne prodajamo energije ter o tem ne poročamo. V družbi še ne pridobivamo energije iz obnovljivih virov.
302-3	Učinkovita raba energije	DARS d.d.	I.5.6.4/104, 105, 106: Slika 73, Tabela 19 I.5.6.7/113: Tabela 20	
302-4	Zmanjševanje porabe energije	DARS d.d.	I.5.6.4/104, 105, 106	V poročilu poročamo v enotah MWh. Poročamo samo v kWh ali MWh, pretvorni faktor 1 kWh je 3.600.000 J. (Vir: Bojan Kravt, Strojniški priročnik). Družba je v letu 2017 določila energijska izhodišča za posamezne skupine energentov in jih določila v internem dokumentu »Organizacijski predpis za izvajanje energetskega planiranja«
<b>GRI 304 Biotska raznovrstnost</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	DARS d.d.	I.5.6.2/100 I.5.6.3/102	

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)

Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
304-1	Proizvodni obrati, ki so locirani na naravno varovanih območjih ali območjih z veliko biotsko raznovrstnostjo.	DARS d.d.	I.5.6.2/100; I.5.6.3/101, 102: geografska lokacija, pozicija in relacija do zaščitenega območja Natura 2000, tip in vrsta dejavnosti na varovanem območju), velikost in delež v % – dolžini AC v naravovarstvenem območju ali zaščitenem območju Natura 2000)	Poročamo o geografska lokaciji, poziciji in relaciji do zaščitenega območja Natura 2000, tipu in vrsti dejavnosti na varovanem območju), velikosti in deležu v % – dolžini AC v naravovarstvenem območju ali zaščitenem območju Natura 2000), o ostalem ne poročamo.
304-2	Pomembni vplivi dejavnosti, produktov ali storitev na biotsko raznovrstnost	DARS d.d.	I.5.6.2/100, 101: načini za izogibanje varovanim in zaščitenim območjem pri gradnji AC, neposredni in posredni vplivi na biotsko raznovrstnost I.5.6.3/102, 103, 104: ukrepi za ohranitev biotske raznovrstnosti, izvedba nadomestnih habitatov in drugi primeri ukrepov za ohranjanje narave I.5.6.9/116: skrb za živali na vplivnem območju AC I.5.6.10/119: vplivi posipnih materialov na okolje	Poročamo o načinih za izogibanje varovanim in zaščitenim območjem pri gradnji AC, neposrednih in posrednih vplivih na biotsko raznovrstnost, ukrepov za ohranitev biotske raznovrstnosti, izvedbi nadomestnih habitatov in drugih primeri ukrepov za ohranjanje narave, o ostalem ne poročamo.
304-3	Habitati, ki so zaščiteni ali ponovno vzpostavljeni.	DARS d.d.	I.5.6.2/100: načrtovani in uspešno izvedeni ukrepi, potrjeni s strani strokovnjakov I.5.6.3/102, 103: ponovno vzpostavljene lokacije habitatov, načrtovani in uspešno izvedeni ukrepi, potrjeni s strani strokovnjakov, monitoringi	Poročamo o ponovno vzpostavljenih lokacijah habitatov, načrtovanih in uspešno izvedenih ukrepov, potrjenih s strani strokovnjakov, monitoringih, o ostalem ne poročamo.
<b>GRI 305 Emisije</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	DARS d.d.	I.5.6.6/111 I.5.6.8/116	
305-1	Neposredne (scope 1) GHG emisije – emisije toplogrednih plinov	DARS d.d.	I.5.6.6/111 I.5.6.8/116	Poročamo samo o emisijah CO <sub>2</sub> , ki se izračunajo na osnovi dejanskih porab in emisijskih faktorjev.
<b>GRI 306 Odpadna voda in odpadki</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	DARS d.d.	I.5.6.11/123 I.5.6.13/126	
306-1	Izpust vode glede na kakovost in lokacijo izpusta	DARS d.d.	I.5.6.11/123	

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)

Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
306-2	Skupna količina odpadkov po vrstah in načinu odstranjevanja	DARS d.d.	I.5.6.13/126	O ponovni uporabi odpadkov ne poročamo. O recikliranju, kompostiranju, energetski predelavi, sežiganju odpadkov ne poročamo.
<b>GRI 307 Skladnost na področju okolja</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	DARS d.d.	I.5.6; I.5.6.1/98, 99	
307-1	Neskladnost z zakonodajo na področju okolja ter z drugimi predpisi in regulacijami	DARS d.d.	I.5.6.1/99	
<b>GRI 308 Ocenjevanje dobaviteljev z vidika okolja</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	DARS d.d.	I.5.8/134	
308-1	Novi dobavitelji, ki so ocenjeni z okoljskega vidika.	DARS d.d.	I.5.8/134, 135	
<b>GRI 400 Družba</b>				
<b>GRI 401 Zaposlovanje</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	DARS d.d.	I.5.5.2/87	
401-1	Zaposlovanje in fluktuacija	DARS d.d.	I.5.5.1/87 I.5.5.3/88, 90	Ne poročamo o spolu, starosti in regiji bivanja.
401-3	Starševski dopust	DARS d.d.	I.5.5.6/96	Poročamo samo o absolutnih vrednostih po koriščenju starševskega dopusta
<b>GRI 403 Varnost in zdravje na delovnem mestu</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	DARS d.d.	I.5.5.5/94	
403-2	Vrsta in stopnja poškodb, poklicne bolezni, izgubljeni dnevi, odsotnost z delovnega mesta ter druge poškodbe, povezane z delovnim mestom	DARS d.d.	I.5.5.5/94, 95	Poročamo o številu poškodovanih delavcev in bolniškem staležu v urah, o drugem ne poročamo
<b>GRI 404 Usposabljanje in izobraževanje</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.5.4/91	

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)

Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
404-1	Povprečno število izobraževanj na zaposlenega na leto	DARS d.d.	I.5.5.1/87: Tabela 10: obseg izobraževanj v urah na zaposlenega I.5.5.4/91, 93: Slika 65: vrednost izobraževanj na zaposlenega	Ne poročamo po spolu in kategoriji zaposlenih.
<b>GRI 405 Raznolikost in enake možnosti</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	DARS d.d.	I.5.5.6/97, 98: raznolikost organov upravljanja	Nadzorni svet družbe je sprejel Politiko raznolikosti v letu 2018.
405-1	Raznolikost organov upravljanja in zaposlenih	DARS d.d.	I.5.5.3/89, 90: raznolikost zaposlenih glede na stopnjo izobrazbe, starost, spol I.5.5.6/97, 98: raznolikost organov upravljanja po spolu	O raznolikosti organov upravljanja bomo celovito poročali v letu 2019.
<b>GRI 406 Preprečevanje diskriminacije</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	DARS d.d.	I.5.5/86 I.5.5.6/97	
406-1	Primeri diskriminacije in ukrepi, izvedeni zoper njih	DARS d.d.	I.5.5/86 I.5.5.6/97	
<b>GRI 413 Lokalna skupnost</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	DARS d.d.	I.5.6.2/100, 101 I.5.7.1/130	
413-1	Projekti, ki zajemajo vključevanje lokalne skupnosti, presoje vplivov na lokalno skupnost in razvojne programe za lokalno skupnost	DARS d.d.	I.5.7.1/130 I.5.6.2/100, 101	Navajamo projekte, kjer se sodeluje z lokalno skupnostjo pri prostorskem umeščanju v prostor (DPN), o drugem ne poročamo
<b>GRI 416 Zdravje in varnost strank/potrošnikov</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	DARS d.d.	I.5.4/67 I.5.4.1/67	
416-1	Ocene vpliva produktov oz. storitev na zdravje in varnost potrošnikov	DARS d.d., uporabniki	I.5.4/67	Vsi ukrepi, ki jih izvajamo na avtocestah, spremljajoči infrastrukturi in pri vzdrževanju avtocest, upoštevajo tudi izboljšanje varnosti uporabnikov avtocest
416-2	Primeri neskladnosti v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje	DARS d.d., uporabniki	I.5.4.8/85	

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)

Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
<b>GRI 418 Zasebnost strank</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	<b>DARS d.d.</b>	<b>I.5.4.9/86</b>	
418-1	Utemeljene pritožbe glede kršitev zasebnosti strank in glede izgube podatkov o strankah	<b>DARS d.d.</b>	<b>I.5.4.9/86</b>	
<b>GRI 419 Skladnost</b>				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih mej	<b>DARS d.d.</b>	<b>I.4.5/44</b>	
419-1	Neskladnost z zakoni in pravili	<b>DARS d.d.</b>	<b>I.4.5/44</b>	<b>Ne poročamo o kaznih in drugih sankcijah za neskladnosti z zakoni oz. regulativo na socialnem in ekonomskem področju.</b>



# DARS

## TRAJNOSTNO POROČILO 2018

### **DARS d.d.**

**Družba za avtoceste v Republiki  
Sloveniji**

### **Sedež:**

Ulica XIV. divizije 4  
SI - 3000 Celje  
Telefon: +386 3 426 40 71  
Telefaks: +386 3 544 20 01

### **Izpostava:**

Dunajska 7  
SI - 1000 Ljubljana  
Telefon: +386 1 300 99 00  
Telefaks: +386 1 300 99 01

### **www.dars.si**

 vozimo pametno

 @dars\_si

### **Izdal:**

DARS d.d.

### **Skrbnik priprave**

#### **Trajnostnega poročila:**

mag. Jože Knez

#### **Koordinacija priprave**

#### **Trajnostnega poročila:**

mag. Metka Petek

### **Oblikovanje:**

Sandi Radovan  
Špela Grbec

### **Fotografije:**

DARS arhiv  
Sandi Radovan  
Miran Kambič  
Shutterstock

### **Tisk:**

T.K.B.M d.o.o.