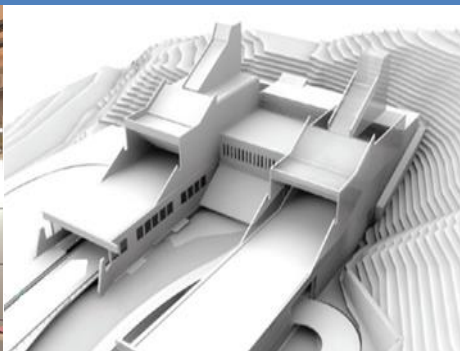
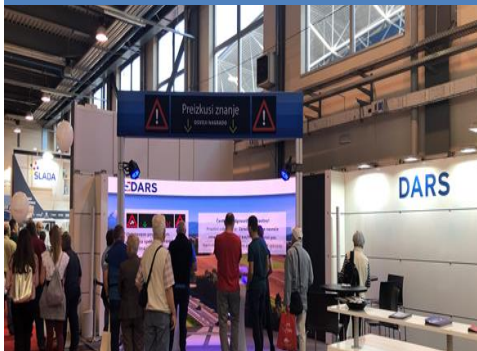


Trajnostno poročilo 2020

DARS



Ljubljana, 30. junij 2021

DARS SKOZI ČAS



1970

1980

1990

2000

2010

2020

72

ZGRAJEN PRVI ODSEK

91

KARAVANKE

USTANOVljena DRUŽBA ZA AVTOCESTE V REPUBLIKI SLOVENIJI

93

ABC SISTEM

ODPRT CESTNINSKI SISTEM NA ŠTAJERSKEM KRAKU

95

USTANOVITEV PROMETNO-INFORMACIJSKEGA CENTRA

96

ČRNI KAL

DARS SE JE PREOBlikOVAL V DELNIŠKO DRUŽBO

04

05

06

POVEZALI ŠENTILJ IN KOPER

USTANOVITEV PROMETNO-INFORMACIJSKEGA CENTRA

08

10

SPREJETJE ZAKONA O DARS

PREDOR MARKOVEC

15

18

ELEKTRONSKO CESTNINJENJE

ODSTRANITEV CESTNINSKIH POSTAJ

20

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

VINJETNI SISTEM
Z AVTOCESTO POVEZAN TUDI VZHODNI DEL SLOVENIJE



ZGRAJEN PRVI ODSEK

Zgrajen je bil prvi odsek sodobne štiripasovne avtoceste v Sloveniji in takratni Jugoslaviji. Odsek med Vrhniko in Postojno je dolg 30 kilometrov, gradnja avtoceste se je začela maja 1970, za promet pa je bila odprta 29. decembra 1972.

1972



USTANOVljena DRUŽBA ZA AVTOCESTE V REPUBLIKI SLOVENIJI

Decembra 1993 je bila za upravljanje in vzdrževanje slovenskih avtocest in hitrih cest ustanovljena Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji. Družba, ki je v 100-odstotni lasti Republike Slovenije, je začela poslovati 1. januarja 1994.

1991

1993



KARAVANKE

1. junija je bil prometu predan predor Karavanke, najdaljši slovenski cestni predor dolžine 7864 metrov, s čimer se je odprla najpomembnejša prometna povezava za osebni in tovorni promet med zahodno in južno Evropo. Je edini evnočni predor v Sloveniji. Ob odprtju je bil predor Karavanke celo deveti najdaljši avtocestni predor v evropskih Alpah in šestnajsti najdaljši avtocestni predor na svetu. Dolžina slovenskega dela predora znaša 3750 metrov.

1995

ABC SISTEM

Vzpostavil se je nov, sodoben način cestninjenja, ABC-sistem. Poskusno je bil uveden na cestninski postaji Torovo, namenjen je bil osebnim vozilom, po uvedbi vinjet leta 2008 pa so ABC-tablice začeli uporabljati vozniki tovornih vozil. ABC-sistem je omogočal hiter prehod cestninske postaje, na kombiniranih stezah s hitrostjo do 5 km/h, na hitrih stezah pa s hitrostjo 40 km/h.



1996

ODPRT CESTNINSKI SISTEM NA ŠTAJERSKEM KRAKU

Na štajerskem kraku avtoceste se je zaprt sistem cestninjenja preoblikoval v odprtega, kjer je bila cestninska postaja sočasno vstopna in izstopna, višina cestnine pa je bila odvisna od obračunske in ne od dejanske prevožene razdalje. Uporabnik je plačal cestnino le, če je prevozil cestninsko postajo.



2004

ČRNI KAL

Prometu je bil predan viadukt Črni Kal, najzahtevnejši premostitveni objekt, ki je bil doslej zgrajen na slovenskih avtocestah. Viadukt je dolg 1065 metrov ter z dvema krajnima opornikoma in 11 stebri premošča Osapsko dolino. Višina najvišjega stebra znaša 95 metrov.



DARS SE JE PREOBlikOVAL V DELNIŠKO DRUŽBO

Družba DARS se je iz dotedanjega javnega podjetja v obliki delniške družbe preoblikovala v delniško družbo kot gospodarsko družbo. Ob koncu leta 2003 je DARS kot prevzemna družba pripojil dotedanje javno podjetje PVAC (Podjetje za vzdrževanje avtocest, d.o.o.) in vse takrat zaposlene. DARS je postal upravljavec in vzdrževalec vseh zgrajenih avtocest in infrastrukturnih objektov ter naprav na njih, vključno z obveznostjo pobiranja cestnine. Z uresničevanjem državnih avtocestnih programov in upravljanjem avtocestnega omrežja je družba DARS uporabnikom omogočila kakovostne avtoceste in hitre ceste.

DARS SKOZI ČAS

1970

1980

1990

2000

2010

2020

72

91

93

95

96

04

05

06

08

10

15

18

20

POVEZALI ŠENTILJ IN KOPER



Z avtocesto smo povezali Šentilj in Koper. Del med Vranskim in Blagovico zaradi geološko in geomehansko zelo zahtevnega in raznolikoga terena sodi med najzahtevnejše avtocestne odseke v Sloveniji. Prvi odsek manjkajočega dela avtoceste med Vranskim in Trojanami je bil prometu predan že leta 2002, odsek med Trojanami in Blagovico pa leta 2005. Odsek vključuje tudi najdaljši dvocevni predor v Sloveniji, predor Trojane, skupne dolžine 2931 metrov.

2005

VINJETNI SISTEM



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

2006

2008

Z AVTOCESTO POVEZAN TUDI VZHODNI DEL SLOVENIJE



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

2010

PREDOR MARKOVEC



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

2015

ODSTRANITEV CESTNINSKIH POSTAJ



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

2018

2020

USTANOVITEV PROMETNO-INFORMACIJSKEGA CENTRA

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



SPREJETJE ZAKONA O DARS

Sprejeta je bila sprememba Zakona o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji, s katero je DARS dobil status gospodarske družbe, ki gradnjo, upravljanje in vzdrževanje avtocest izvaja v svojem imenu in za svoj račun, naloge prostorskega načrtovanja, umeščanja in ažurni prometni informaciji, ki jo vsako leto nadgrajuje z novimi, tehnično izpopolnjenimi orodji.

ELEKTRONSKO CESTNINJENJE

Septembra 2016 je DARS s konzorcijem Telekom Slovenije d. d. in Q-Free ASA, Norveška, podpisal pogodbo o vzpostavitvi in delovanju večstaznega elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku na avtocestah in hitrih cestah za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone. Gre za mikrovalovni sistem cestninjenja na standardizirani frekvenci 5,8 GHz. Cestninjenje se izvaja s pomočjo posebne naprave DarsGo, ki mora biti nameščena v vozilu. Cestninsko omrežje avtocest in hitrih cest je razdeljeno na cestninske odseke. Na vsakem odseku je nad avtocesto oziroma hitro cesto cestninski portal, skozi katerega pelje vozilo. Portal med prehodom zazna napravo DarsGo v vozilu, kar je osnova za obračun cestnine za prevoženi odsek. Cestnina se tako od 1. 4. 2018 zaračuna popolnoma samodejno in na podlagi prevožene razdalje.



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

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



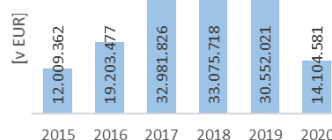
Družbeni odtis družbe DARS

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

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

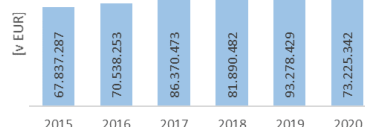
Davek od dohodkov pravnih oseb

2015: 12.009.362 EUR
2016: 19.203.477 EUR
2017: 32.981.826 EUR
2018: 33.075.718 EUR
2019: 30.552.021 EUR
2020: 14.104.581 EUR



DDV

2015: 67.837.287 EUR
2016: 70.538.253 EUR
2017: 86.370.473 EUR
2018: 81.890.482 EUR
2019: 93.278.429 EUR
2020: 73.225.342 EUR



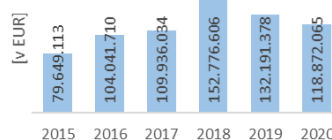
Plačilo obresti

2015: 50.020.548 EUR
2016: 41.234.923 EUR
2017: 40.414.027 EUR
2018: 40.624.860 EUR
2019: 37.889.189 EUR
2020: 35.786.115 EUR



Vlaganje v razvoj in obnavljanje avtocest

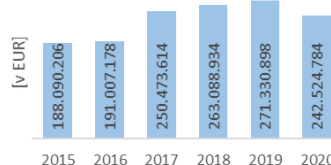
2015: 79.649.113 EUR
2016: 104.041.710 EUR
2017: 109.936.034 EUR
2018: 152.776.606 EUR
2019: 132.191.378 EUR
2020: 118.872.065 EUR



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.**

Prihodki od cestnin – tovorni promet (in predor Karavanke)

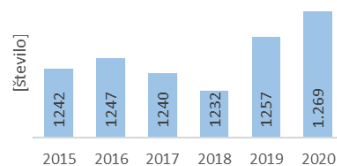
2015: 188.090.206 EUR
2016: 191.007.178 EUR
2017: 250.473.614 EUR
2018: 263.088.934 EUR
2019: 271.330.898 EUR
2020: 242.524.784 EUR



Sodelavke in sodelavci smo ponosni, da smo zaposleni v družbi DARS. Svoje delo opravljamo odgovorno, predano in smo lojalni družbi. Veliko nam pomenijo kakovostno opravljeno delo, nenehne izboljšave ter skrb za okolje in prometno varnost. Na ta način si prizadevamo, da skupaj z družbo DARS gradimo zdravo, varno in trajnostno naravnano prihodnost zase in vse naše deležnike.

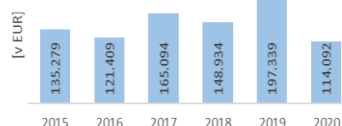
Število zaposlenih

2015: 1242
2016: 1247
2017: 1240
2018: 1232
2019: 1257
2020: 1269



Sponzorstva in donacije

2015: 135.279 EUR
2016: 121.409 EUR
2017: 165.094 EUR
2018: 148.934 EUR
2019: 197.339 EUR
2020: 114.092 EUR

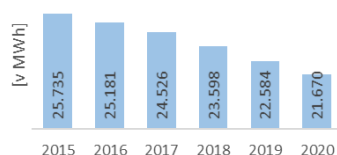


Okoljski odtis družbe DARS

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

Poraba električne energije

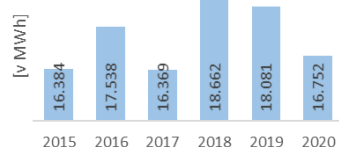
2015: 25.735 MWh
2016: 25.181 MWh
2017: 24.526 MWh
2018: 23.598 MWh
2019: 22.584 MWh
2020: 21.670 MWh



Družba DARS se z letno porabo energije 42,66 GWh v letu 2020 uvršča med velike slovenske porabnike energije.

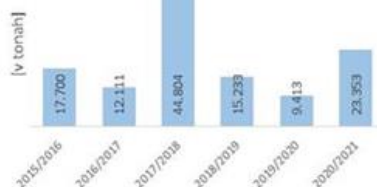
Poraba goriv

2015: 16.384 MWh
2016: 17.538 MWh
2017: 16.369 MWh
2018: 18.662 MWh
2019: 18.081 MWh
2020: 16.752 MWh



Poraba posipnih materialov

2015/2016: 17.700 ton
2016/2017: 12.111 ton
2017/2018: 44.804 ton
2018/2019: 15.233 ton
2019/2020: 9.413 ton
2020/2021: 23.353 ton



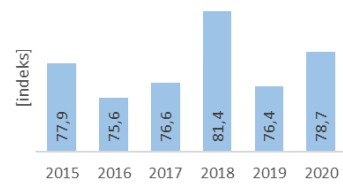
Ogljični odtis

2015: 20.133 t CO₂/km
2016: 20.132 t CO₂/km
2017: 19.711 t CO₂/km
2018: 19.575 t CO₂/km
2019: 18.857 t CO₂/km
2020: 16.596 t CO₂/km



Indeks zadovoljstva uporabnikov

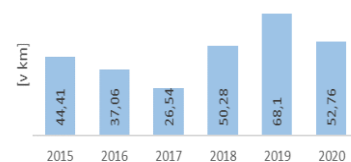
2015: 77,9
2016: 75,6
2017: 76,6
2018: 81,4
2019: 76,4
2020: 78,7



Če želimo varne avtoceste, jih moramo obnovljati.

Dolžina obnovljenih smernih vozišč in priključkov

2015: 44,41 km
2016: 37,06 km
2017: 26,54 km
2018: 50,28 km
2019: 68,1 km
2020: 52,76 km



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

Zmanjšanje porabe goriv uporabnikov AC in HC

2018: 115.000 MWh ali 414 TJ
2019: 160.500 MWh ali 577,8 TJ
2020: 147.700 MWh ali 531,7 TJ

Zmanjšanje izpustov CO₂ uporabnikov AC in HC

2018: 29.986.000 kg CO₂
2019: 41.680.000 kg CO₂
2020: 38.350.000 kg CO₂

Zmanjšanje izpustov NO_x od goriv uporabnikov AC in HC

2018: 84.000 kg
2019: 77.200 kg
2020: 67.500 kg

Zmanjšanje izpustov PM_{2.5} uporabnikov AC in HC

2018: 1700 kg
2019: 1800 kg
2020: 1580 kg

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

Izvajanje evropskih projektov upravljanja, nadzora in vodenja prometa:

- vzpostavljanje interoperabilnosti: projekt C-Roads,
- sistemi za nadzor in vodenje prometa ter izmenjava prometnih informacij: projekt Crocodile 3.

KAZALO VSEBINE

DARS SKOZI ČAS	2
DRUŽBENI ODTIS DRUŽBE DARS.....	4
OKOLJSKI ODTIS DRUŽBE DARS.....	5
I.1 PISMO UPRAVE.....	9
I.2 IZJAVA O NEFINANČNEM POSLOVANJU DRUŽBE DARS	10
I.3 PREDSTAVITEV DRUŽBE DARS	20
I.3.1 Podatki o družbi.....	20
I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja	21
I.3.3 Dejavnosti družbe DARS	24
I.3.4 Organizacijska struktura	25
I.3.5 Avtoceste in hitre ceste v Republiki Sloveniji	25
I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest.....	27
I.3.7 Samoocena po modelu odličnosti EFQM	32
I.3.8 Integrirani sistem vodenja.....	32
I.4 O POROČILU	33
I.4.1 Trajnostno poročanje	33
I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS.....	33
I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki.....	36
I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti	37
I.4.5 Korporativna integriteta in skladnost poslovanja	42
I.4.6 Upravljanje tveganj	44
I.5 POROČILO O USPEŠNOSTI.....	52
I.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja	52
I.5.2 Odgovoren odnos do kupcev in zadovoljstvo uporabnikov avtocest	54
I.5.3 Promet in skrb za varnost.....	66
I.5.4 Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov	71
I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi	83
I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja	100
I.5.7 Vključenost v širšo družbo.....	141
I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev	144
I.5.9 Komuniciranje	148
I.5.10 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila	150
I.5.11 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	151
I.6 IZJAVA O ZUNANJEM PREVERJANJU TRAJNOSTNEGA POROČILA	153
I.7 KAZALNIKI GRI.....	153

Kratice in okrajšave

AC	Avtocesta
C-ROADS	Mednarodni pilotni projekt uvajanja kooperativnih sistemov za prenos informacij v realnem času
DARS d.d.	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, d. d.
DarsGo	Elektronski cestninski sistem v prostem prometnem toku za težka vozila z največjo dovoljeno maso nad 3500 kg (ECS v PPT)
DC	Državna cesta
DKOM	Državna revizijska komisija za revizijo postopkov oddaje javnih naročil
DPN	Državni prostorski načrt
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
EBITDA	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization (denarni tok iz poslovanja)
EFQM	Model poslovne odličnosti (European Foundation for Quality Management – Business Excellence model oziroma model PRSPO – priznanje Republike Slovenije za poslovno odličnost)
EIS	Energetski nadzorni informacijski sistem
GC	Glavna cesta
GRI GS	Global Reporting Initiative Global Standards (mednarodni standardi trajnostnega poročanja)
HC	Hitra cesta
ILO	Konvencija ILO
ITS	Inteligentni transportni sistemi
Koncesijska pogodba	Koncesijska pogodba za upravljanje in vzdrževanje avtocest v Republiki Sloveniji
MMP	Mednarodni mejni prehod
MOP	Ministrstvo za okolje in prostor
MZI	Ministrstvo za infrastrukturo
NC	Nadzorni center
NDM	Največja dovoljena masa
NH	Nadomestni habitati
NPJA	Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji
OPH	Operativni program varstva pred hrupom
PGD/PZI	Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja / Projekt za izvedbo
PH	Protihrupne ograje
PIC	Prometnoinformacijski center za državne ceste
PLDP	Povprečni letni dnevni promet
PPT	Prosti prometni tok
R3	Motorna vozila z dvema ali tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kilogramov, in skupine vozil z dvema ali tremi osmi, pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3500 kilogramov.
R4	Motorna vozila z več kot tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kilogramov, in skupine vozil z več kot tremi osmi, pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3500 kilogramov.
ROE	Return on Equity (donosnost na kapital)
RS	Republika Slovenija
SDG	Cilji globalnega trajnostnega razvoja (Sustainable Development Goals)
SDH	Slovenski državni holding, d. d.
TEN-T	Vseevropsko prometno omrežje TEN-T (Trans-European Transport Network)
ZDARS	Zakon o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (ZDARS-UPB1) (Uradni list RS, št. 20/2004)
ZDARS-1	Zakon o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 97/2010 – ZDARS-1)
ZGD-1	Zakon o gospodarskih družbah (Uradni list RS, št. 42/2006 z dopolnitvami in spremembami)
ZJN	Zakon o javnem naročanju
ZPKROD	Zakon o poroštvu Republike Slovenije za obveznosti DARS d.d., od kreditov in dolžniških vrednostnih papirjev, najetih oziroma izdanih za refinanciranje obstoječega dolga DARS d.d.
ZRSVN	Zavod RS za varstvo narave
ZUJF	Zakon o uravnoteženju javnih financ (Uradni list RS, št. 40/2012)

I.1 Pismo uprave

Spoštovani,

ZEMLJA NE PRIPADA NAM, MI PRIPADAMO ZEMLJI. – Marlee Matlin

letošnje trajnostno poročilo, ki je pred nami, je četrto po vrsti. Vsako leto v njem predstavimo rezultate prizadevanj za uresničevanje poslanstva, ki temelji na načelih trajnostnega razvoja. Gre za temeljit vpogled v poslovno, družbeno in okoljsko delovanje družbe DARS.

Minilo je več kot četrto stoletje, odkar je Državni zbor RS sprejel Zakon o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji ter s tem prižgal zeleno luč za ustanovitev in začetek delovanja družbe DARS. Obenem ji je zastavil nalogo, da v Sloveniji zgradi sodobne avtoceste, ki bodo tako našim kot tudi tujim uporabnikom omogočile varno, hitro in udobno potovanje.

Avtocestno omrežje, ki ga zdaj uporabljamo, je dokaz, da je bila odločitev o nacionalnem projektu gradnje avtocest pravilna. Veliko tega je danes vidno v našem okolju: imamo zgrajeno sodobno osnovno avtocestno omrežje, ki ga dograjujemo z novimi odseki avtocest in hitrih cest ter priključki nanje, hkrati pa ga opremljamo z inteligentnimi transportnimi sistemi. Na omrežju smo vzpostavili tudi sodobni sistem elektronskega cestninjenja za tovorna vozila v prostem prometnem toku. Kontinuirano iskanje priložnosti za nadaljnje izboljšave znotraj družbe je pomembno tudi za doseganje cilja postati čim bolj digitalizirana družba, ki bo hkrati okolju prijazna. Naslednji korak k bolj digitalizirani družbi je tako uvedba sistema elektronske vinjete, ki je v teku.

Leto 2020 je bilo posebno, saj je tudi družbo DARS zaznamovala pandemija covida-19. Odrazila se je v padcu prometa na avtocestah in hitrih cestah ter posledično manjših cestninskih prihodkih. Kljub temu je DARS učinkovito uresničeval pričakovanja lastnika oziroma države na področju novih infrastrukturnih projektov, med katerimi sta trenutno največja gradnja druge cevi predora Karavanke in gradnja hitre ceste na tretji razvojni osi. Z obsežnimi vlaganji v obnovo in vzdrževanje omrežja avtocest in hitrih cest je DARS ohranjal njegovo vrednost, obenem pa povečeval varnost in pretočnost prometa.

Poslovno leto 2020 smo v družbi DARS sklenili s 398,6 milijona evrov prihodkov, kar je 82,9 odstotka prihodkov v letu 2019, in čistim dobičkom 59,5 milijona evrov, kar je 42,6 odstotka rezultata iz leta 2019. Razlog je padec prometa na naših avtocestah in hitrih cestah zaradi ukrepov, ki so jih države sprejemale za zamejitev pandemije covida-19. Še posebej izrazito je bilo zmanjšanje tranzitnega prometa osebnih vozil. Ustvarjena marža EBITDA zagotavlja ustrezen denarni tok za investicije tako na področju infrastrukture kot tudi trajnostnih rešitev, ob vzdržni zadolženosti.

Sodelavke in sodelavci, ki so zaposleni na lokacijah ob celotnem omrežju avtocest in hitrih cest, so vložili veliko truda, da je družba DARS izpolnila zastavljene cilje. Zavedamo se, da poslovanje družbe temelji na njih, zato nameravamo povečati vlaganja v naše zaposlene. DARS je zanesljiv in skrben zaposlovalec, ki med zaposlenimi spodbuja zdrav in družbeno odgovoren način življenja.

Zavedamo se, da moramo graditi na razvoju novih kompetenc zaposlenih. Te bodo nujne za prihajajoče spremembe, vključevati pa morajo večjo trajnostno ozaveščenost in usposobljenost zaposlenih. Posebno skrb bomo namenili dodatnemu povečanju strokovnosti in zavzetosti zaposlenih.

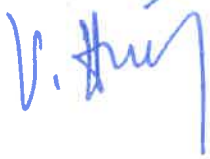
DANES NEKDO SEDI V SENCI, KER JE DOLGO ČASA NAZAJ NEKDO POSADIL DREVO. – Warren Buffett

Še naprej bomo izvajali družbeno odgovorne aktivnosti in v trajnostno delovanje vključevali lokalne skupnosti. Zavedamo se namreč vplivov, ki jih ima DARS na okolje. Zato smo se v svoji korporativni strategiji zavezali tudi smotrnemu ravnanju z okoljem, saj ga želimo ohraniti za prihodnje generacije.

Z upoštevanjem standarda ISO 14001 smo z uvajanjem zelenih tehnologij in inovacij, kjer je to mogoče, aktivno pristopili k zmanjšanju vplivov na okolje.

Trajnostno delovanje je ena od glavnih usmeritev korporativne strategije družbe DARS za obdobje 2021–2025. Zanj sta med drugim pomembni tudi nenehna krepitev znanja oziroma inovacij ter učinkovita raba virov, ki naj zagotavljata trajnostno naravnano poslovanje, temelječe na treh glavnih stebrih: gospodarskem, okoljskem in socialnem.¹

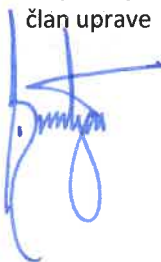
Mag. Valentin Hajdinjak
predsednik uprave



Mag. Romana Fišer
članica uprave



Boštjan Rigler
član uprave



Dr. Peter Gašperšič
član uprave



Rožle Podboršek
član uprave / delavski direktor



I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS

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

1. Opis poslovnega modela družbe

Družba DARS je bila ustanovljena na podlagi ZDARS leta 1993, poslovati pa je začela 1. 1. 1994. Do 31. 12. 2003 je imela status javnega podjetja v obliki delniške družbe, od 1. 1. 2004 pa ima položaj delniške družbe kot gospodarske družbe. Edina ustanoviteljica in delničarka družbe DARS je Republika Slovenija, ki jo skladno z novim Zakonom o Slovenskem državnem holdingu (ZSDH-1/Ur. l. RS, št. 25/2014) zastopa Slovenski državni holding, d. d. (v nadaljevanju: SDH).

DARS pri svojem poslovanju upošteva sprejeti Kodeks korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države, Kodeks upravljanja javnih delniških družb ter Priporočila in pričakovanja SDH kot upravljavca kapitalskih naložb RS, katerih cilj je vzpostaviti boljši sistem korporativnega upravljanja kapitalskih naložb države, urejenost družb in posledično boljše poslovanje družb.

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

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

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

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

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

¹ GRI GS 102-14.

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

Okolje

Politika in skrbni pregled

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

Okoljska in energetska politika usmerja v povečevanje učinkovitosti rabe vseh vrst materialov in energije v celotnem življenjskem ciklu storitve ter prepoznavanje in obvladovanje okoljskih vplivov in vidikov, ki se 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 poslovanja družbe.

Odgovornost do naravnega okolja v družbi izražamo skozi:

- sistemsko upravljanje okolja in energije,
- umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor,
- skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti,
- zmanjšanje svetlobnega onesnaževanja,
- spremljanje ogljičnega odtisa,
- skrb za živali na vplivnem območju AC,
- zmanjšanje emisij v ozračje in emisij hrupa,
- vplive posipnih materialov na okolje,
- varovanje voda,
- ravnanje z odpadki.

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

Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

DARS je kot upravljavec in vzdrževalec avtocest in hitrih cest v okviru celotnega poslovanja družbe že v preteklih letih vzpostavil sistem ravnanja z okoljem in v letu 2017 sistem upravljanja energije, s katerima dosledno uresničuje politiko varovanja okolja in upravljanja energije na vseh področjih svojega delovanja.

Strategija DARS 2017–2020 je vključevala operativne cilje, ki se nanašajo na okoljsko-energetske vidike in posledično ukrepe za zmanjševanje okoljskih tveganj, kar smo v Strategiji DARS 2021–2025 še poglobili in nadgradili. V letu 2020 smo sistema vodenja nenehno izboljševali tako z realizacijo ukrepov z namenom zmanjševanja okoljskih vplivov in vidikov kot dopolnitvijo novih ter optimizacijo obstoječih okoljsko-energetskih ciljev in programov. Njihovo realizacijo spremljamo v okviru sistema uravnoveženih kazalnikov (BSC – Balanced Scorecard) in letnega vodstvenega pregleda družbe. Rdeča nit sistema ravnanja z okoljem sta ocena in analiza okoljskih vplivov in vidikov ob upoštevanju faz življenjskega cikla storitve, ki so posledično opredeljeni v registru okoljskih vidikov. Rdeča nit sistema upravljanja energije so energetske pregledi, ki se izvajajo v skladu z zakonodajnimi zahtevami in potrebami družbe. Na njihovi osnovi se izvajajo ukrepi z namenom zmanjšanja rabe energije in posledično zmanjševanja posrednih in neposrednih vplivov na okolje.

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 zakonodajna sprememba nanaša. Okoljska tveganja, med katera 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 izraža 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 usposabljanjem 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 s cest (LPOM) itd., pa tudi z zbiranjem, sortiranjem in nadzorovanim oddajanjem zbranih odpadkov, izvajanjem ukrepov za zmanjševanje svetlobnega onesnaževanja ter s stalnim nadzorovanjem prisotnosti ogljikovega monoksida in vidljivosti v predorih, smo veliko prispevali k zmanjševanju negativnih vplivov na okolje in uspešno obvladali tveganje za nastanek ekoloških nesreč. Ob pojavu pandemije covid-19 lahko pričakujemo povečanje količin nastalih odpadnih zaščitnih sredstev, predvsem rokavic in mask, ki se odlagajo med mešane komunalne odpadke, ter povečanje količin nastale odpadne embalaže alkoholnih razkužil, ki se odlaga med odpadno embalažo. V letu 2021 lahko na ravni celotne družbe pričakujemo manjšo količino zbranih frakcij komunalnih odpadkov, in sicer zaradi dolgotrajne odsotnosti zaposlenih z dela ter predvsem zaradi upada prometa in nadzorovanega ustavljanja tovornih vozil, s čimer je povezano zaprtje malih počivališč. Predvidevamo, da obstoječa komunalna infrastruktura zagotavlja zadostne kapacitete za zbiranje komunalnih odpadkov, zato trenutno ni izkazanih potreb po dodatnih zabojnikih za ločeno zbiranje odpadkov.

DARS 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 že obstoječih preobremenjenih objektov ob trasi avtocest in hitrih cest.

DARS je v letih 2018/2019 v sodelovanju z zunanjimi pogodbenimi sodelavci izvedel obratovalni monitoring hrupa za omrežje cest v upravljanju DARS. V okviru tega projekta so bile na podlagi modelnega izračuna hrupa z upoštevanjem prometnih obremenitev iz leta 2016 določene obremenitve fasad stavb s hrupom, in sicer za vse stavbe z varovanimi prostori ter stavbe s potencialno varovanimi prostori ob vseh odsekih AC in HC, ki so v našem upravljanju. Sočasno z izvedbo obratovalnega monitoringa je potekala priprava Strokovnih podlag za operativni program varstva pred hrupom (v nadaljevanju: SP OP Hrup) na preobremenjenih območjih. V dokumentu so za potrebe načrtovanja ukrepov zaščite pred hrupom obravnavana obstoječa območja pozidave, na katerih je treba izvesti ukrepe, z opredelitvijo prioritet in ključne usmeritve za načrtovanje protihrupnih ukrepov z namenom, da bodo ukrepi kar najučinkovitejši glede na vložena sredstva in tudi čim sprejemljivejši. Prioritetna območja so bila vključena v Plan ukrepov na cestni infrastrukturi v upravljanju DARS za obdobje 2021–2023. Skladno z načrtom prioritarnih območij za sanacijo hrupa je DARS v letu 2020 že začel naročilo študij hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov za posamezna območja ob avtocestnem omrežju.

Za potrebe priprave nabora ukrepov, ki bodo vključeni v revizijo Operativnega programa varstva pred hrupom, je DARS poleg Strokovnih podlag za OP Hrup v sodelovanju z zunanjim pogodbenim sodelavcem pripravil Strokovne podlage za obnovo protihrupnih ograj (PHO). V dokumentu so obravnavani obstoječi protihrupni ukrepi, ki glede na trenutne obremenitve s hrupom niso zadostni, zato dokument predlaga tri vrste ukrepov (obnova, nadgradnja, obnova in nadgradnja). Z izvedbo predlaganih ukrepov se pričakuje, da bo obstoječa protihrupna zaščita zagotavljala zadostno zaščito pred hrupom na preobremenjenih območjih. V dokumentu obravnavana območja z obstoječo zaščito, na kateri so načrtovani ukrepi, bodo poleg prioritarnih območij za sanacijo hrupa ravno tako vključena v revizijo Operativnega programa varstva pred hrupom, ki se pričakuje v letu 2021.

Ključni kazalniki uspešnosti

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

Pomemben del systemskega obvladovanja področja okolja in energije je obvladovanje vseh zahtev skladnosti, kar pomeni, da so vsi vidiki okolja in energije enakovredno vključeni v proces zagotavljanja skladnosti. Na področju okolja in energije ni bilo pomembnih odstopanj od zakonskih in drugih zahtev. V letu 2020 je bilo izvedenih 18 inšpekcijskih postopkov.

V Strategiji družbe 2017–2020 smo namenili velik poudarek energetske učinkovitosti in varovanju okolja. Pri pripravi Strategije 2021–2025 smo glede na potrebe, zahteve in pričakovanja relevantnih deležnikov ter zahteve notranjega in zunanjega okolja sistem upravljanja energije in sistem ravnanja z okoljem še nadgradili, razširili in poglobili. Na novo je prepoznan strateški cilj »Razvoj trajnostne infrastrukture in krožnega gospodarstva« s ključnim kazalnikom »Zmanjšati delež rabe energije ter izpustov CO₂ na km omrežja AC in HC«, ki mu sledijo v strategiji številni merljivi operativni cilji ter na izvedbeni ravni okoljsko-energetski cilji in programi, s katerimi bomo dosegli oziroma presegle zastavljene strateške cilje. V okviru energetskega načrtovanja imamo določene kazalnike z energijskimi izhodišči za električno energijo, ogrevanje, vozni park, obnovljive vire energije in ostalo, o katerih kvartalno poročamo Upravi.

Družba DARS se z letno porabo energije 42,66 GWh (v letu 2020) že uvršča med velike slovenske porabnike energije. Glede na procese družbe, ki jih določa potreba po upravljanju predorov in osvetljevanju površin, kot tudi po upravljanju in vzdrževanju cest, predstavlja največjo porabo energije električna energija (50,8 %), ki ji sledi poraba goriva za pogon vozil (39,3 %). Manjši del energije se porablja za potrebe ogrevanja objektov (9,9 %), to področje je zaradi velikih možnosti optimizacije pomemben element upravljanja energije.

S celovitim pristopom upravljanja energije in pripadajočimi ukrepi nam je uspelo zmanjšati porabo energije pri energentu električna energija in ogrevanje, kjer se je na osnovi energetske pregledov izvedel bistveni del načrtovanih ukrepov.

Z namenom zmanjševanja rabe energije na področju električne energije je:

- največja skupina porabnikov električne energije raba energije za delovanje predorov, ki predstavljajo 47 % celotne porabe električne energije družbe. V letu 2019 smo začeli dejavnosti na področju zmanjševanja jalove energije na lokaciji trojanskih predorov, kar bomo po uspešni izvedbi nadaljevali na ostalih smiselnih lokacijah;
- drugi največji porabnik električne energije javna razsvetljava. Na tem področju smo v zadnjih petih letih menjavali razsvetlavo, katere glavni namen je bil izpolnitev pogojev Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja ter hkrati zamenjava starih in dotrajanih svetil z novejšimi LED-svetili. Na merilnih mestih, kjer je bila zamenjana razsvetljava, smo tudi vzporedno znižali strošek zaradi zmanjšanja priključnih moči. Že v letu 2018 smo zaključili menjavo razsvetljave 3. in 4. faze, kjer se je poleg ukrepov, izvedenih z menjavo svetil, zmanjšala tudi poraba zaradi ukinitve oz. spremembe namembnosti cestninskih postaj. V letu 2020 smo aktivno sodelovali in proučevali ekonomsko, energetsko in okoljsko sprejemljive ukrepe na področju zmanjšanja porabe električne energije. Januarja 2020 smo bili vključeni v delovno skupino, ki jo je sestavilo in deluje v sklopu Ministrstva za okolje in prostor, ki pripravlja spremembe uredbe, v kateri pa se predvideva znižanje barvne temperature LED-svetil na 3000 ali 2700 K. Skladno s spremembo uredbe smo naročili novelacijo PZI menjave 5. faze zunanje razsvetljave, katere javno naročilo in izvedbo menjave načrtujemo letos;
- tretja največja skupina porabnikov električne energije družbe, ki skupaj predstavljajo 11 % celotne porabe, električna energija, namenjena za delovanje avtocestnih baz (ACB) in cestninskih postaj (CP). Zaradi sprememb cestninskega sistema v letu 2018 se pri cestninjenju spreminja vloga oziroma namen cestninskih postaj, saj se nekatere cestninske postaje ukinjajo oz. preurejajo v cestninske nadzorne točke. Na tem delu smo torej zmanjšali porabo električne energije na sistemih ogrevanja in hlajenja objektov, pri prezračevanju cestninskih kabin ter na področju osvetljenosti cestninskih platojev.

Kljub odprtju novih AC-odsekov v letih 2017 in 2018, kar je posledično vplivalo na povečano porabo energije, se predvsem zaradi sistematičnih ukrepov na področju učinkovite rabe energije (URE), ki jih izvajamo na osnovi energetske pregledov, vrednost ogljičnega odtisa iz leta v leto zmanjšuje. Glede na uvedene ukrepe za zmanjšanje rabe energije na področju ogrevanja se je posledično zmanjšal tudi ogljični odtis.

Z namenom zmanjševanja rabe energije na področju ogrevanja smo v letih 2016–2020 izvedli naslednje ukrepe, ki so posledica celostnega energetskega pregleda:

- Izvedli smo energetsko sanacijo ACB Hrušica ter zgradili kotlovnico, ki uporablja lesno biomaso – sekance za ogrevanje ACB Hrušica in CP Hrušica. Izvedena prva faza energetske sanacije ACB Hrušica ter uporaba lesne biomase za ogrevanje ACB Hrušica in CP Hrušica sta ugodno vplivali na zmanjševanje emisij CO₂, kar je v skladu s prizadevanji družbe DARS za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in izboljšanje energetske učinkovitosti.
- V ACB Vrnsko in ACB Postojna smo namesto dotrajanih plinskih kotlov namestili toplotni črpalki za ogrevanje sanitarne vode v poletnem obdobju.
- Na nekdanjih CP Divača in Senožče smo dotrajane plinske kotle zamenjali s toplotnima črpalkama, ki služita tako za ogrevanje sanitarne vode v poletnih mesecih kot za ogrevanje prostorov v zimskem času.

- Uredili smo dobavo zemeljskega plina skladno z določbami Energetskega zakona in Zakona o javnem naročanju ter na distribucijsko omrežje zemeljskega plina v novembru 2019 priklopili ACB Slovenske Konjice.
- Izvedena je prva faza obnove ACB Ljubljana, ki obsega energetske sanacije velikih in majhnih garaž, ter izvedena implementacija energetskega informacijskega sistema.
- Zaradi boljšega spremljanja porabe energentov za ogrevanje so bili nameščeni merilniki, kar omogoča bistveno boljše spremljanje porabe energije in posledično takojšnje ukrepanje.
- V letu 2020 je bil implementiran energetski informacijski sistem še v preostalih ACB (Kozina, Hrušica Postojna, Ljubljana) in izpostavah (Podtabor, Dob, Logatec, Vipava in Bertoki).
- Za skrbnike objektov in vzdrževalce so bile izvedene tri delavnice na temo učinkovite rabe energije.

Zmanjševanje porabe pripisujemo ukinitvi kabin cestninskih postaj, optimizaciji temperature v stavbah, ki jo omogočajo uvedba energetskega informacijskega sistema in relativno ugodne vremenske razmere. Absolutni prihranek energije vseh energentov za ogrevanje stavb v letu 2020 glede na izhodiščno leto 2015 znaša 1641 MWh (28 %), emisije toplogrednega plina CO₂ pa smo glede na izhodiščno leto 2015 zmanjšali za 464 t (36 %).

V letu 2020 beležimo zmanjšanje porabe dizelskega goriva predvsem zaradi milejše zime in posledično manj plužnih dni. Za zmanjševanje porabe goriva in posipnih materialov uvajamo na celotnem območju AC in HC sistem tekočega posipanja z raztopino NaCl, pri čemer preventivni posip izvajamo hitreje in v daljših časovnih intervalih, saj raztopina ostane na cestišču. Prav tako posodabljammo vozni park z novimi, ekološko čistejšimi vozili. V letu 2020 smo dobavili testna vozila na stisnjeni zemeljski plin, s katerimi izvajamo pregledniško službo in nadzor del v ACB Hrušica.

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

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

Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2020 spremljali v sklopu izvajanja letnega programa obratovalnega monitoringa padavinske vode iz zadrževalnih bazenov. Analize posameznih odvzetih vzorcev so pokazale, da prisotnost elementov soljenja nikjer ni presežena oziroma je bila ob vsaki analizi v predpisanih mejah.

DARS se je na podlagi tujih in domačih izkušenj pri tekočem soljenju odločil, da se za preventivno posipanje uporablja 23-odstotna raztopina NaCl. Tekoče soljenje imenujemo posipanje vozišča samo z raztopino soli. Do zdaj smo vedno uporabljali mokro posipanje FS30 (30 % raztopine in 70 % suhe soli). Zaradi enakega ali celo boljšega učinka in veliko cenejšega tekočega (FS100) posipanja nameravamo v nekaj letih opremiti vse ACB z ustrezno opremo. V letu 2020 smo z dodatnimi silosi in napravami za izdelavo raztopin natrijevega klorida opremili ACB Maribor, ACB Murska Sobota in ACB Postojna, izpostava Vipava. Nove avtomatizirane mešalne naprave so že dobavljene in delujoče v izpostavi Podtabor, izpostavi Dob, izpostavi Logatec ter ACB Postojna, ACB Hrušica, ACB Vransko, ACB Kozina in ACB Ljubljana.

V letu 2021 načrtujemo dobavo nove sodobnejše opreme za zimsko vzdrževanje cest z nadzorovano porabo v odvisnosti od temperature in sprotne spremljanja izmeta posipnih materialov. Ocenjujemo, da bi z uvedbo sodobnejše tehnike zmanjšali porabo soli med 15 in 25 % na m².

V letu 2020 se je nadaljevalo izvajanje rednih letnih čiščenj vseh najbolj obremenjenih lovilnikov olja (lokacije lovilnikov olja v avtocestnih bazah in izpostavah) in osnovno vzdrževanje zadrževalnih bazenov (košnja trave, odstranjevanje odvrženih komunalnih odpadkov, popravilo poškodovanih delov, popravilo poškodovanih ograj, čiščenje usedalnikov, peskolovov).

DARS izvaja protihrupno zaščito s hrupom preobremenjenih območij zaradi prometa ob trasi AC od leta 1988. V obdobju od navedenega leta pa do konca leta 2020 je bilo izvedenih 184,91 kilometra protihrupnih ograj.

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

program varstva pred hrupom na preobremenjenih območjih. Prioritetna območja so bila vključena v Plan ukrepov na cestni infrastrukturi v upravljanju DARS za obdobje 2021–2023. Skladno z načrtom prioritetenih območij za sanacijo hrupa je DARS v letu 2020 že začel naročilo študij hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov za posamezna območja ob avtocestnem omrežju.

DARS v okviru nekaterih obnov odsekov izvaja testna polja z različnimi asfaltnimi plastmi, s katerimi poskušamo doseči zmanjšanje hrupa na izvoru samem. V letu 2020 smo izvedli dodatno poskusno polje na vipavski hitri cesti in prekmurski avtocesti, kjer se je izvedla običajna obrabna plast (SMA) z uporabo gumi bitumna.

V letu 2020 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.

Socialne in kadrovske zadeve ter varstvo človekovih pravic

Politika in skrbni pregled

Družba DARS je na slovenskem območju eden od najuglednejših zaposlovalcev po raziskavi agencije MojeDelo.com. Med iskalci zaposlitve smo prepoznani po tem, da zaposlitev v okviru naše družbe zagotavlja sodelavcem zanimivo delo, urejeno in odgovorno delovno okolje ter visoko stopnjo ekonomske in socialne varnosti.

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

- merimo njihovo delovno uspešnost in jo dodatno nagradujemo,
- na delovnem mestu horizontalno napredujejo,
- razvijamo njihovo strokovno znanje, veščine in kompetence za karierno napredovanje znotraj naše organizacije na podlagi notranjih razpisov prostih delovnih mest,
- nudimo možnost sofinanciranja stroškov izobraževanja ob delu zaposlenim, ki se odločijo za pridobitev višje izobrazbe, in
- ponujamo vertikalno napredovanje v okviru notranjega trga dela in načrta nasledstev.

V družbi DARS cenimo znanje svojih sodelavcev in zanj odgovorno skrbimo. Zavedamo se, da sta znanje in dobra usposobljenost naših zaposlenih temelj našega učinkovitega in uspešnega poslovanja, zato si prizadevamo, da svojim sodelavcem zagotavljamo nenehni razvoj sposobnosti, znanj in veščin z ustreznim izobraževanjem in usposabljanjem tako znotraj naše družbe kot tudi zunaj njenih okvirov. Izobraževanje in usposabljanje v naši družbi je sistematično urejen proces, katerega cilj je zadovoljevanje potreb delovnih procesov in interesov zaposlenih po nadgradnji njihovih funkcionalnih in strokovnih znanj in veščin ter osebne rasti. Izobraževanja in usposabljanja organiziramo po meri sodelavcev v različnih izobraževalnih oblikah.

V družbi se zavedamo, da samo zdrav delavec, ki ima dobre pogoje za varno delo in je v dobri psihofizični kondiciji, lahko uspešno opravi zastavljene naloge. Veliko naših delavcev opravlja številna izredno nevarna dela v vseh vremenskih razmerah 24 ur dnevno, 365 dni v letu. Uporabljajo zelo različno specialno delovno opremo, izvajajo delo na cesti, kjer njihova varnost ni odvisna samo od njih samih, ampak tudi od ravnanja uporabnikov cest. Zato smo se odločili, da skladnost našega sistema zagotavljanja varnosti pri delu s predpisanimi zahtevami nadgradimo s pridobitvijo certifikata BS OHSAS 18001, ki smo ga v letu 2021 nadgradili s certifikatom ISO 45001.

V okviru družbe DARS organizirano delujeta dva reprezentativna sindikata in Svet delavcev, s katerim je sklenjen poseben participacijski dogovor oziroma dogovor o sodelovanju delavcev pri upravljanju. Družba s Svetom delavcev izvaja skupna posvetovanja za vse predvidene statusne ali organizacijske spremembe najmanj 15 dni pred sprejetjem odločitve, poleg tega sindikatoma in Svetu delavcev posreduje v mnenje vsak akt, ki posega v pravice in dolžnosti zaposlenih. Na ta način družba DARS že vrsto let prek socialnih partnerjev zgledno in uspešno sodeluje z zaposlenimi.

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

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

V DARS imamo ničelno toleranco do vsakršne oblike kršenja človekovih pravic. Spoštovanje zakonodaje in praks s področja človekovih pravic (konvencije ILO, Ustava RS, Zakon o varstvu pred diskriminacijo) je temeljno vodilo naše družbe pri delu z zaposlenimi, ki ga vodi zavedanje, da mora biti delovno okolje varno, da lahko zaposleni v celoti izkoristijo potenciale in talente. Človekove pravice spoštujemo, upoštevaje pri tem veljavno zakonodajo, kodeks ravnanja ter interne akte družbe, ki zadevajo predvsem nediskriminacijo na delovnem mestu, mobing ter človekove temeljne ekonomske in socialne pravice.

Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

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

Tveganje izgube kompetentnega oz. ključnega kadra v družbi DARS in porast deleža aktivno nezavzetih zaposlenih obvladujemo z oblikovanjem ustvarjalnega, varnega in zanimivega delovnega okolja, kar predstavlja naš strateški cilj. S tem namenom je bila pripravljena Strategija upravljanja kadrov 2020, ki opredeljuje konkretne aktivnosti, s katerimi kot organizacija delujemo na področju razvoja kadrov in s tem zmanjšujemo prepoznana kadrovska tveganja.

V letu 2020 smo pristopili k identifikaciji ključnih delovnih mest in ključnih kadrov ter pripravili temelje za izvajanje politike nasledstev. Slednje poleg pravočasnega zagotavljanja strokovnih in kompetentnih naslednikov na ključnih delovnih mestih predstavlja tudi pomemben element mogočega kariernega razvoja zaposlenih ter izgradnje zavzetosti zaposlenih, kar zmanjšuje tveganje neželene fluktuacije. Izvedeno je bilo merjenje organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih, ki je pokazalo višjo raven zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih kot predhodna leta. Izvajale so se aktivnosti v zvezi z uvedbo mentorstva za novozaposlene, pristopilo se je k izvedbi razvojnih letnih pogovorov z zaposlenimi, uveden je bil bilten Vodja DARS kot strokovna podpora vodjem pri delu vodenja ter izvajali so se ukrepi v okviru polnega certifikata Družini prijazno podjetje, ki med drugim zaposlenim omogočajo lažje usklajevanje delovnih in družinskih obveznosti.

Aktivnosti na področju kadrovskega ukrepov so bile v letu 2020 v veliki meri zaznamovane z obsežnimi urgentnimi ukrepi omejevanja širjenja epidemije covid-19, ki so zagotavljali potrebno zaščito zaposlenih pred možnostjo okužbe, obenem pa učinkovito izvedbo delovnih procesov.

Skrb za varnost in zdravje zaposlenih pri delu

V letu 2020 se je poleg običajnih delovnih nalog službe pojavila tudi aktivnost na področju varovanja zdravja delavcev zaradi pojava koronavirusa. Ta aktivnost je v tem letu zahtevala tudi največ vložene časa in truda. Že 24. februarja, še pred prvimi ugotovljenimi primeri okužbe v Sloveniji, smo delavcem, ki pri svojem delu prihajajo v bližnji stik z uporabniki naših cest, razdelili prve zaščitne maske, rokavice za enkratno uporabo in razkužila za roke. Uprava DARS je imenovala posebno koordinacijsko skupino za obvladovanje tveganj pri pojavu koronavirusa, ki se tedensko sestaja ter glede na razvoj epidemije v državi in število okuženih v družbi sprejema potrebne organizacijske in druge ukrepe. Skupaj z direktorji področij je bil pripravljen akcijski načrt za ukrepanje in organiziranje dela v primeru okužb.

Uvedli smo delo od doma, s čakanjem na delo zagotovili strateško rezervo za primer sneženja in omejili naše aktivnosti na najnujnejše, da sta zagotovljeni varnost in pretočnost avtocest. Pisarne so se preuredile tako, da smo delavce, ki si sedijo nasproti, ločili s pregradami iz prozornega pleksistekla, zagotovili razkužila in zaščitne maske za vse zaposlene idr.

Pred zimo, ker se je spet pričakovala večja porast okužb, smo pripravili nove postopke javnih naročil in pogodbe za zagotavljanje vseh potrebnih sredstev za zaščito delavcev, razkuževanje vozil in delovnih prostorov.

Varnost delavcev pri delu pa smo, kot enega od pomembnih elementov za uspešno načrtovanje razvoja družbe, vključili tudi v Strategijo 2021–2025, kjer smo prepoznali nov strateški cilj »Zagotavljanje varnosti delavcev pri delu in krepitev njihovega zdravja«, v okviru katerega je prepoznan merljivi operativni cilj za zmanjšanje števila poškodovanih pri delu do leta 2025 za 10 % glede na izhodiščno leto 2019. Zato se že vrsto let veliko vloga tako v nabavo nove, varnejše in dejavnosti prilagojene delovne opreme kot tudi urejanje delovnega okolja, ki zagotavlja delavcem višjo stopnjo varnosti in zdravja pri delu. Ukrepi se ne nanašajo zgolj na zagotovitev večje varnosti delavcev na terenu, ampak so namenjeni tudi pisarniškim delavcem, ki imajo z leti vse več zdravstvenih težav.

Ključni kazalniki uspešnosti

Tudi v letu 2020 smo se uvrstili med deset najuglednejših delodajalcev v državi po izvedeni raziskavi agencije MojeDelo.com, v kateri je sodelovalo 12.000 udeležencev.

V družbi DARS vsako leto izvajamo merjenje organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih. Raziskava organizacijske klime v letu 2020 je pokazala boljšo oceno organizacijske klime kot predhodno leto, prav tako pa tudi večje zadovoljstvo zaposlenih. Rezultati najbolj ocenjenih postavk opravljene raziskave kažejo na pripadnost, motivacijo in zavzetost zaposlenih, prisotno inovativnost in iniciativnost ter težnjo po kakovostnem opravljanju dela. Priložnosti za razvoj ostajajo prisotne na področju sistema nagrajevanja, kariernega razvoja in notranjega komuniciranja.

Zavzetost zaposlenih, ki jo vsako leto merimo po metodologiji Gallup, kaže na prisoten ustvarjalni potencial zaposlenih v naši družbi. Skrb za ustvarjalni in delovni potencial zaposlenih je v družbi DARS vseskozi prisotna in pomembna organizacijska naloga, ki v zadnjih letih kaže pozitivne učinke v zavzetosti naših sodelavcev. V letu 2020 rezultati merjenja zavzetosti zaposlenih v DARS kažejo pozitivno razmerje zavzetosti, na kar smo resnično ponosni, obenem pa rezultat v nas budi globoko spoštovanje in odgovornost do zavzetih zaposlenih, da bomo zavzetim zaposlenim omogočili ustrezen karierni in osebni razvoj.

Epidemija covid-19 in z njo povezani ukrepi za preprečevanje prenosa okužb so v letu 2020 od nas zahtevali, da prilagodimo izvajanje dela in s tem omogočimo čim bolj nemoteno poslovanje, zaposlenim pa varno opravljanje dela brez tveganj za okužbo. V zvezi s tem smo od marca 2020 omogočili:

- delo od doma vsem zaposlenim, katerih narava dela je to dopuščala,
- uporabo instrumenta »višje sile« zaposlenim, ki zaradi epidemije niso imeli zagotovljenega varstva otrok v vrtcih ali šolah, in
- začasno čakanje na delo doma.

Leto 2020 je praktično vsa področja življenja zaznamovala epidemija covid-19 in tako tudi področje izobraževanja v naši družbi. Našo pozornost in prizadevanja je usmerila v nove možnosti izobraževanja in usposabljanja zaposlenih. Prinesla je tudi nove zahteve glede potrebnih znanj in veščin, na katere smo se fleksibilno in ažurno odzivali. Zaposlenim je bilo v času ukrepov omejevanja epidemije covid-19 omogočeno e-izobraževanje in izobraževanje prek različnih portalov, tako na temo izvajanja nujnih higienskih ukrepov za omejevanje širjenja epidemije kot tudi izobraževanja za krepitev vodstvenih kompetenc, izboljšanje komunikacije, upravljanje časa, učenje tujih jezikov idr.

Epidemija covid-19 in z njo povezani ukrepi za omejevanje okužb so poleg vpliva na vsebino izobraževanj vplivali tudi na obseg izvedenih izobraževanj. Zaradi navedenega nam je v letu 2020 uspelo realizirati skupno 12.585 izobraževalnih ur, ki se jih je udeležilo 1786 zaposlenih. V povprečju se je vsak zaposleni izobraževal deset pedagoških ur. Večina internih izobraževanj in usposabljanj v letu 2020 se je izvajala v digitalni obliki, razen treningov in delavnic, ki so zahtevali izvedbo v živo. V primerjavi s predhodnim letom je tako realiziran obseg eksternega izobraževanja v letu 2020 manjši za 59 %, obseg internega izobraževanja pa za 50 %.

V letu 2020 so se kljub omejitvam, ki so izhajale iz ukrepov obvladovanja epidemije covid-19, izvajale načrtovane razvojne aktivnosti in projekti. Eden ključnih projektov, ki so potekali, je bila identifikacija ključnih delovnih mest in ključnih kadrov DARS. Na podlagi izvedenih aktivnostih so bila prepoznana in evidentirana ključna delovna mesta in kadri, ki pomembno prispevajo k uresničevanju strategije in poslovnih ciljev DARS. Zaposleni na ključnih delovnih mestih DARS imajo bogato strokovno znanje, dobro razvite veščine in spretnosti za učinkovito izvajanje zahtevnih nalog, zato smo v nadaljevanju pristopili k oblikovanju **protokola nasledstva v DARS**. S tem zavzetim zaposlenim omogočamo sistematičen karierni razvoj, obenem pa vsem ostalim deležnikom zagotavljamo kakovostno kontinuiteto v izvajanju naših storitev.

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

ukrepov in je v letu 2020 pripravila tudi predloge novih ukrepov, s katerimi se zaposlenim omogoča lažje usklajevanje osebnega življenja in zahtev dela.

Tudi v letu 2020 je naša družba aktivno sodelovala pri evropskem partnerskem projektu kompetenčnega centra za logistiko **KoC LOGINS**, h kateremu je pristopila leta 2019 in v okviru katerega je pridobila skupno 37.000 EUR sredstev iz Evropskega socialnega sklada za usposabljanje in izobraževanje zaposlenih, ki jih lahko črpa do leta 2022. S sodelovanjem v kompetenčnem centru zaposlenim nudimo več možnosti izobraževanj in usposabljanj za kakovostnejše delo in osebni razvoj.

V družbi 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 2021–2025. Eden od pomembnih operativnih strateških ciljev je tako tudi zmanjšanje števila poškodovanih pri delu do leta 2025 za 10 %, 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 DARS se zavedamo, da je socialno-ekonomska varnost zaposlenih osnova, na kateri se lahko gradijo pripadnost, zaupanje ter predanost ustvarjanju in profesionalnemu razvoju. To je temelj pripadnosti naših sodelavcev, za katerega skrbimo s popolnim spoštovanjem veljavne delovnopravne zakonodaje in s Kolektivno pogodbo DARS dogovorjenimi dobrimi praksami zagotavljanja socialne varnosti zaposlenih. Tako smo tudi v letu 2020 strokovno in odgovorno skrbeli za potrebne ukrepe pri zaposlenih, ki so se znašli v invalidskih postopkih ali v postopkih obravnave spremenjene delovne zmožnosti, spoštljivo pomagali sodelavcem pri upokojitvi ter tistim, ki so se znašli v težkih situacijah in potrebovali solidarnostno pomoč.

Največji vpliv na socialno varnost zaposlenih ima poslabšanje zdravja, zato stanje na tem področju aktivno spremljamo. Delež upravičene odsotnosti z dela je v letu 2020 znašal 6,56 % glede na redno delo in je po treh letih naraščanja nižji za 0,02 odstotne točke glede na predhodno leto.

Za še uspešnejše varovanje dostojanstva svojih zaposlenih je družba oktobra 2019 sprejela »Pravilnik o varovanju dostojanstva delavcev pri delu«, ki nadomešča prej sklenjeni dogovor in s katerim je jasno opredelila postopke učinkovitega prepoznavanja in ukrepanja zoper diskriminacijo, spolno in drugo nadlegovanje ter trpinčenje, načine preventivnega delovanja delodajalca ter organizacijo dela in pristojnosti Odbora za varovanje dostojanstva delavcev. V letu 2020 družba DARS ni prejela in obravnavala nobene prijave kršitve človekovih pravic in dostojanstva zaposlenih.

Boj proti korupciji in podkupovanju

Politika in skrbni pregled

V letu 2020 sta vsebine in postopke obravnave domnevnih nepravilnosti s področja korupcije urejala Darsov kodeks ravnanja in Navodilo o zaščiti prijaviteljev koruptivnih, nezakonitih ali neetičnih ravnanj (v nadaljevanju: Navodilo). Skladno z Navodilom imenovana Komisija za integriteto je v letu 2020 obravnavala eno anonimno prijavo. Komisija po proučitvi prijave ni ugotovila suma koruptivnega ravnanja, kršitve dolžnosti izogibanja nasprotju interesov ali drugih kršitev.

V strukturi DARS je bila s 1. 4. 2020 oblikovana organizacijska enota Skladnost in kakovost poslovanja. V okviru navedene organizacijske enote je bilo, upošteva Kodeks korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države (v nadaljevanju: Kodeks SDH), umeščeno področje dela skladnosti poslovanja. Kodeks SDH med drugim priporoča, da velike družbe vzpostavijo sistem notranjega opozarjanja na sume nepravilnosti in nezakonitosti v družbi ter določijo način zaščite prijaviteljev. Kodeks SDH priporoča vzpostavitev mehanizma ustreznega in učinkovitega odziva na prijave, sistema sledljivosti vseh prijav, vodenja registra prijav in rednega periodičnega poročanja nadzornim organom družbe o prejetih prijavah, odzivih nanje in sprejetih ukrepih. Upošteva navedena priporočila, je bil 1. 4. 2021 uveljavljen Pravilnik o vodenju postopka obravnave domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete, podeljeno pooblastilo za izvajanje nalog pooblaščenke za korporativno integriteto ter imenovana komisija za obravnavo prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete.

Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

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

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

Ključni kazalniki uspešnosti

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

Mag. Valentin Hajdinjak
predsednik uprave

Celje, 30. junij 2021

Mag. Romana Fišer
članica uprave



Boštjan Rigler
član uprave



Dr. Peter Gašperšič
član uprave



Rožle Podboršek
član uprave / delavski direktor



I.3 Predstavitev družbe DARS

I.3.1 Podatki o družbi

NAZIV ²	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, d. d. DARS d.d.
SEDEŽ ³	Ulica XIV. divizije 4, 3000 Celje Telefon: (03) 426 40 71 Telefaks: (03) 544 20 01
IZPOSTAVA	Dunajska 7, 1000 Ljubljana Telefon: (01) 300 99 00 Telefaks: (01) 300 99 01
SPLETNI STRANI	www.dars.si www.promet.si
LETO USTANOVITVE	1993
REGISTRSKI VLOŽEK	1/06158/00, Okrožno sodišče v Celju
USTANOVITELJ	Republika Slovenija
PRAVNA OBLIKA IN LASTNIŠTVO ORGANIZACIJE ⁴	delniška družba v lasti države (Republika Slovenija 100 %)
MATIČNA ŠTEVILKA	5814251000
ŠIFRA OSNOVNE DEJAVNOSTI ⁵	52.210 Promet, logistika in komunikacija
IDENTIFIKACIJSKA ŠTEVILKA ZA DDV	SI92473717
OSNOVNI KAPITAL ⁶	2.086.559.144,07 EUR
KAPITALIZACIJA	Celotni kapital: 2.863.136.410 EUR Nominalna vrednost izdanih obveznic: 163.776.200 EUR
ŠTEVILO IZDANIH DELNIC	55.650.231 EUR
Število držav, v katerih družba deluje ⁷	1 država (Republika Slovenija)
Število zaposlenih ⁸	1269
Čisti prihodki od prodaje ⁹	398.581.556 EUR
Število lokacij družbe ¹⁰	39

² GRI GS 102-1.

³ GRI GS 102-3.

⁴ GRI GS 102-5.

⁵ GRI GS 102-2.

⁶ GRI GS 102-7.

⁷ GRI GS 102-4.

⁸ GRI GS 102-7.

⁹ GRI GS 102-7.

¹⁰ GRI GS 102-7.

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

Poslanstvo

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

Vizija

Povezani v prihodnost

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

Naša vizija je usmerjena na:

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

Temeljne vrednote¹¹

VARNOST

Skrbimo za varno okolje, v katerem delujemo: za varno delovno okolje zaposlenih, varno počutje poslovnih partnerjev in uporabnikov slovenskega avtocestnega omrežja (smo njihov zanesljivi partner na cesti) ter ohranitev varnega naravnega okolja.

ODGOVORNOST

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

TRAJNOSTNA NARAVNANOST

Pri svojem delovanju upoštevamo vse tri vidike trajnostnega poslovanja (gospodarski, okoljski in družbeni). Pri tem poleg dolgoročno uspešnega in učinkovitega poslovanja še posebej izpostavljamo zmanjševanje negativnih okoljskih vplivov ter vzajemno sodelovanje z deležniki in njihovo vključevanje v trajnostno delovanje družbe.

ZANESLJIVOST

Zavedamo se, da smo za uspešno in nemoteno življenje, delo in uresničevanje ciljev posameznikov, podjetij, ustanov in družbe kot celote vsak trenutek soodgovorni, zato se pri vsakodnevnem delu in procesih družbe držimo dogovorov. Z deležniki sodelujemo na način, ki spodbuja medsebojno spoštovanje in zaupanje.

SODELOVANJE

Pri svojem delovanju smo ves čas naklonjeni odprtosti, povezovanju, ekipnemu duhu in iskanju najboljših rešitev za skupno dobro, tako med sodelavci družbe kot tudi z aktivnim vključevanjem zunanjih deležnikov, s čimer uspešno izpolnjujemo naše poslanstvo.

VODENJE Z ZGLEDOM

Zavezani smo k integriteti in se pogumno soočamo z izzivi. Pričakovanja, ki jih imamo do naših sodelavcev ter drugih deležnikov, uresničujemo tudi sami, saj se zavedamo pomena vodenja in delovanja z lastnim zgledom. S poslovanjem, ki je skladno in pregledno, namreč DARS gradi svojo integriteto, ki je ključnega pomena za ohranjanje dobrega imena družbe, kot tudi za doseganje trajnega poslovnega uspeha.

¹¹ GRI GS 102-16.

Strateške usmeritve družbe DARS¹²

Slika 1: Strateške usmeritve družbe DARS



Zagotavljanje varnosti, pretočnosti ter zanesljivih in pravočasnih storitev za uporabnike avtocestnega omrežja

- Zagotavljanje prometne varnosti
- Zagotavljanje pretočnosti prometa
- Nadaljevanje gradnje novih ter modernizacija obstoječih odsekov AC in HC
- Zagotavljanje zanesljivih in pravočasnih uporabniških storitev

Dolgoročna poslovna stabilnost in trajnostna naravnost

- Zagotovitev dolgoročno stabilnega poslovanja
- Digitalna preobrazba družbe
- Razvoj trajnostne infrastrukture in krožnega gospodarstva

¹² GRI GS 103-1, 203-1, 201, 203.

Zavzeti in kompetentni zaposleni

- Nenehna krepitev zavzetosti in kompetentnosti zaposlenih
- Razvoj voditeljstva
- Zagotavljanje varnosti delavcev pri delu in krepitev njihovega zdravja

Politika integriranega sistema vodenja

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

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

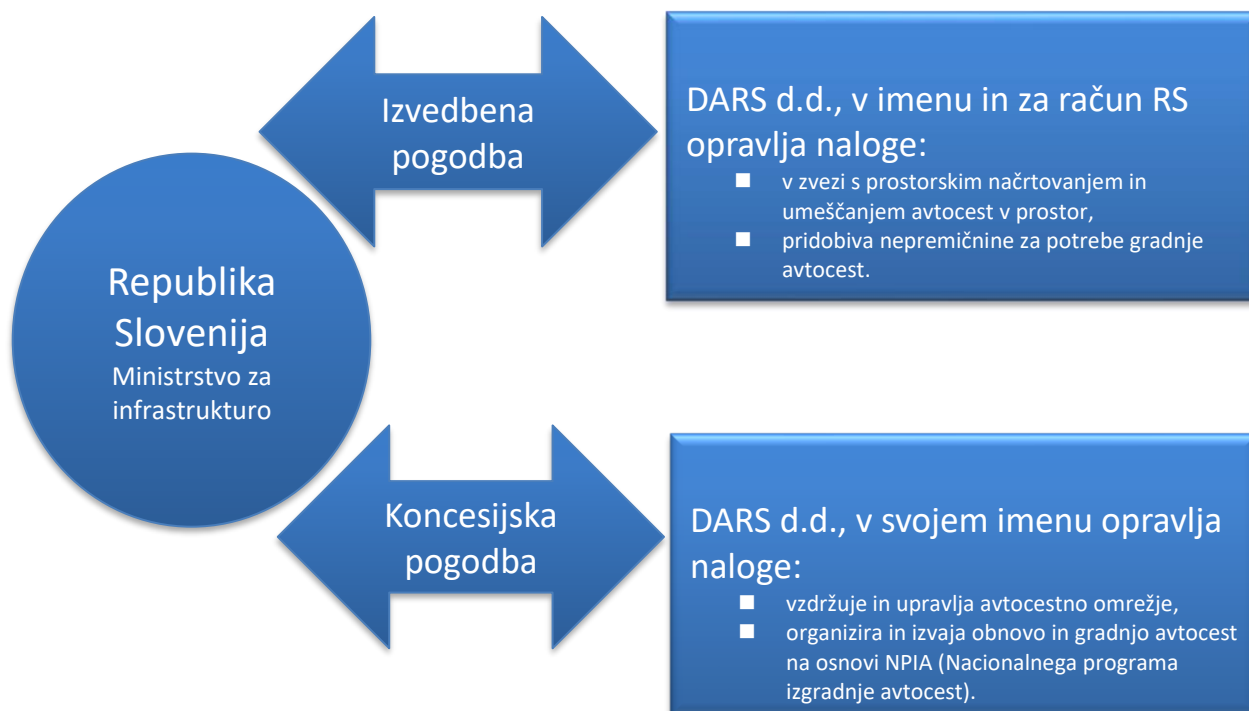
Politiko sistema vodenja uresničujemo na naslednji način:

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

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

I.3.3 Dejavnosti družbe DARS¹³

Slika 2: Dejavnosti družbe DARS



Družba DARS je bila ustanovljena na podlagi ZDARS leta 1993, poslovati pa je začela 1. 1. 1994. Do 31. 12. 2003 je imela status javnega podjetja v obliki delniške družbe, od 1. 1. 2004 pa ima položaj delniške družbe kot gospodarske družbe. Edina ustanoviteljica in delničarka družbe DARS je Republika Slovenija, ki jo skladno z novim Zakonom o Slovenskem državnem holdingu (ZSDH-1, 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 ter ureja stvarnopravna razmerja v zvezi z avtocestami. DARS d.d., se je s tem zakonom preoblikoval v koncesionarja, ki mu je bila za obdobje trajanja koncesijskega razmerja podeljena stavbna pravica na zemljiščih, na katerih bo gradil, in prevzema vse finančne obveznosti, povezane z gradnjo avtocestnih odsekov. ZDARS-1 prav tako določa, da DARS d.d., v imenu RS in za njen račun opravlja posamezne naloge, povezane s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor, ter naloge v zvezi s pridobivanjem nepremičnin za potrebe gradnje avtocest. Zakon nadalje določa, da DARS d.d., nadaljuje gradnjo avtocest in hitrih cest, ki so se začele graditi pred uveljavitvijo ZDARS-1, ter da še naprej upravlja in vzdržuje obstoječe avtoceste in hitre ceste v RS.

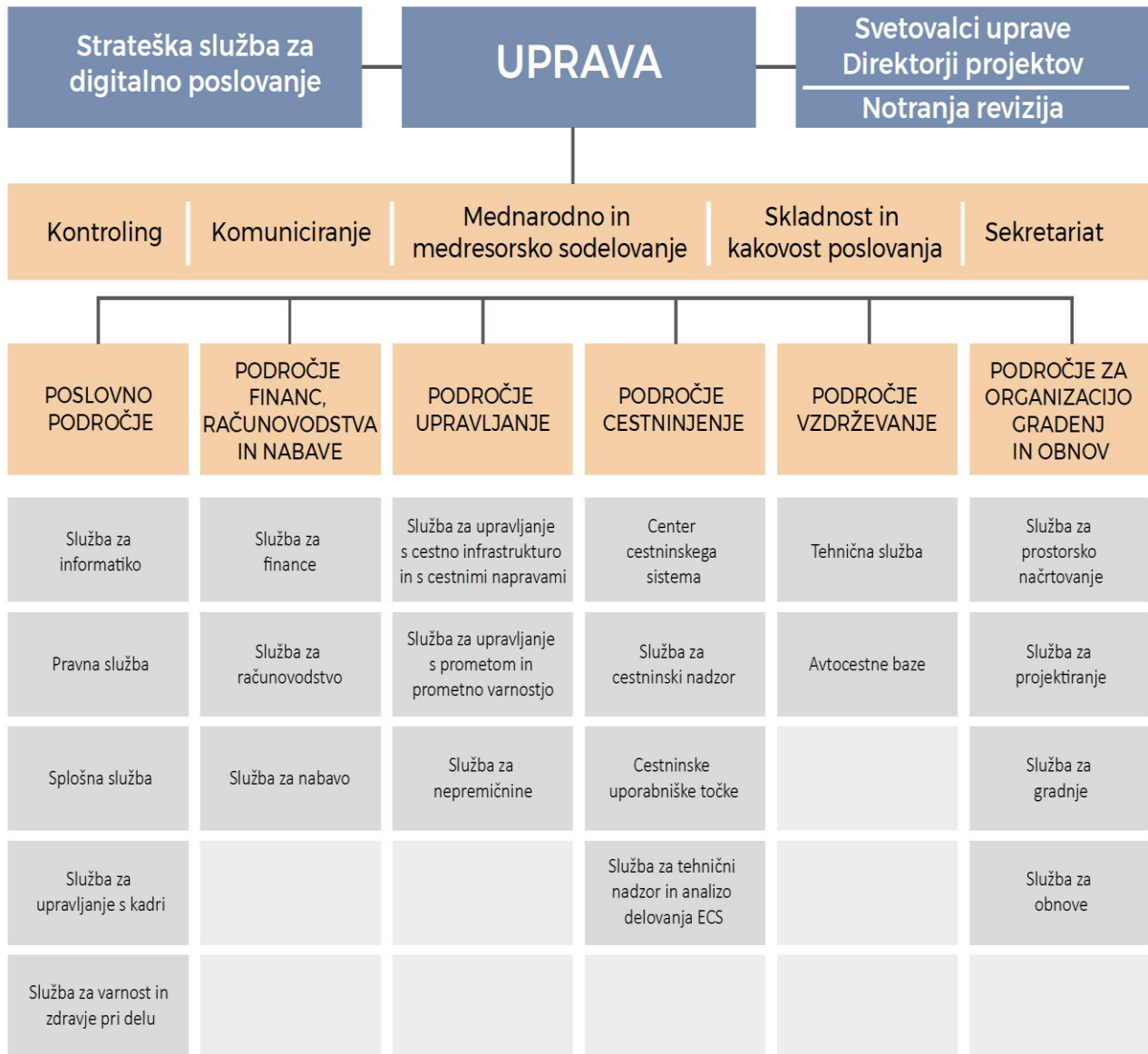
Skladno z ZUJF, ki je začel veljati leta 2012, je stavbna pravica, ustanovljena v korist DARS d.d., odplačna.

¹³ GRI GS 102-2.

I.3.4 Organizacijska struktura¹⁴

Slika 3: Organizacijska struktura družbe DARS

Makro in mezo organizacijska struktura družbe od vključno 1. 4. 2020 dalje



I.3.5 Avtoceste in hitre ceste v Republiki Sloveniji

¹⁴ GRI GS 102-18.

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

Z izvajanjem NPJA se je omrežje v upravljanju in vzdrževanju DARS d.d., postopno povečevalo. Ob koncu leta 2020 je družba upravljala 623,3 kilometra avtocest, 141,0 kilometra priključkov nanje, 22,3 kilometra razcepov ter 38,0 kilometra drugih cest.¹⁵

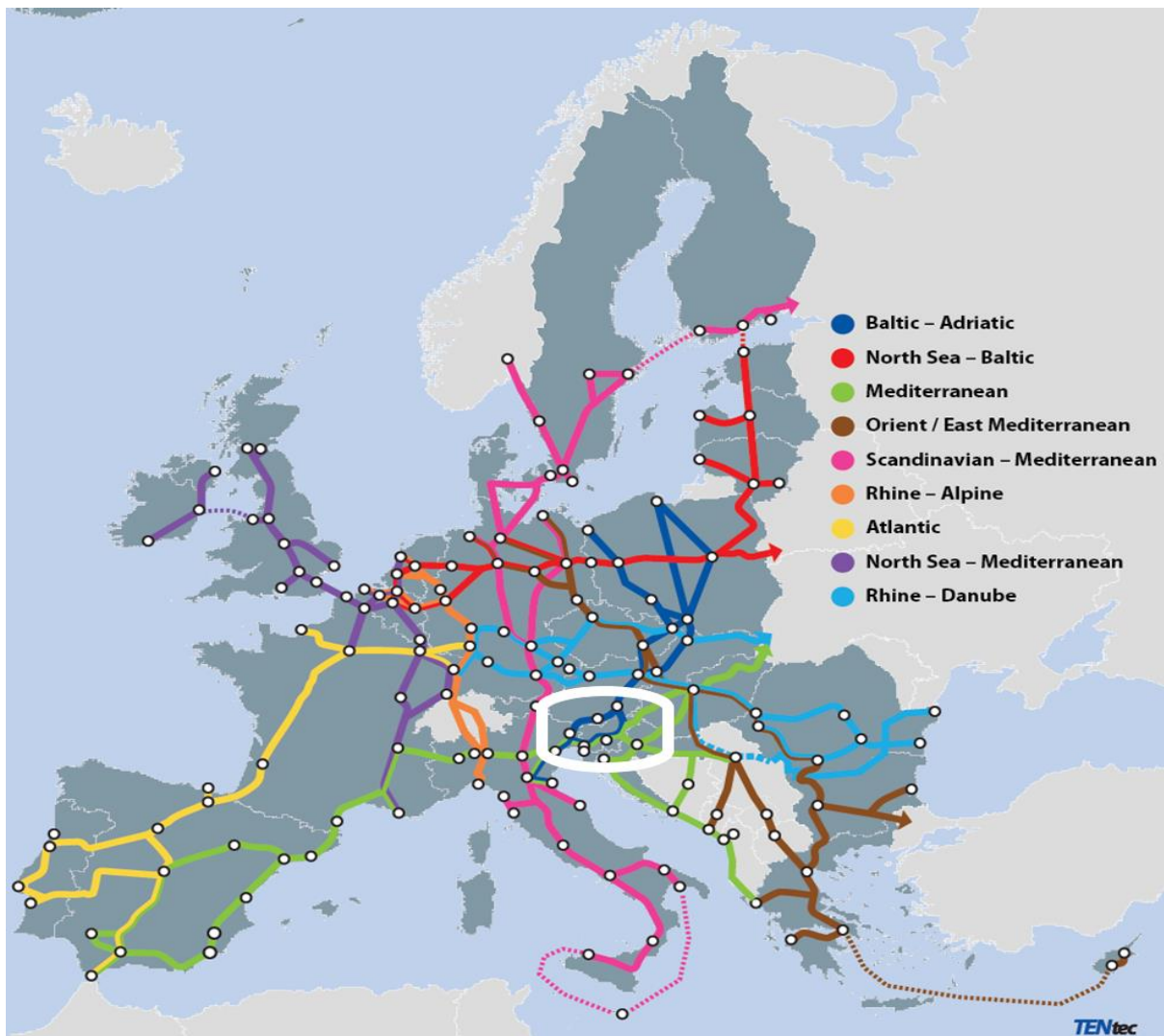
Slika 4: Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji, december 2020



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

¹⁵ GRI GS 102-7.



Note: the nine TEN-T core network corridors are based on the CEF and TEN-T Regulations (1316/2013 & 1315/2013); they have been created as a coordination instrument to facilitate the completion of major parts of the core network of strategic importance.
 Source: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, TENtec Information System

1.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest¹⁶

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

Cilj prometne politike EU je zgraditi vseevropsko omrežje cest, železniških prog, rečnih in pomorskih plovih poti, pristanišč, letališč in terminalov, ki bi povezali Evropo ter krepili družbeno-ekonomsko in ozemeljsko povezanost Evrope.

Prednostna naloga na tem področju je zlasti odpravljanje ozkih grl in tehničnih ovir v vseevropskem prometnem omrežju, kamor sodi tudi gradnja druge cevi predora Karavanke. Evropska komisija poleg gradnje nove infrastrukture in modernizacije obstoječe podpira še uvajanje inovativnih, digitalnih tehnologij, alternativnih goriv in enotnih standardov. Omeniti velja tudi vlogo oz. prispevek družbe DARS h globalnemu razvoju, to je z upoštevanjem ciljev globalnega trajnostnega razvoja, t. i. »Sustainable Development Goals (SDG)«, sprejetih s strani držav članic Združenih narodov,

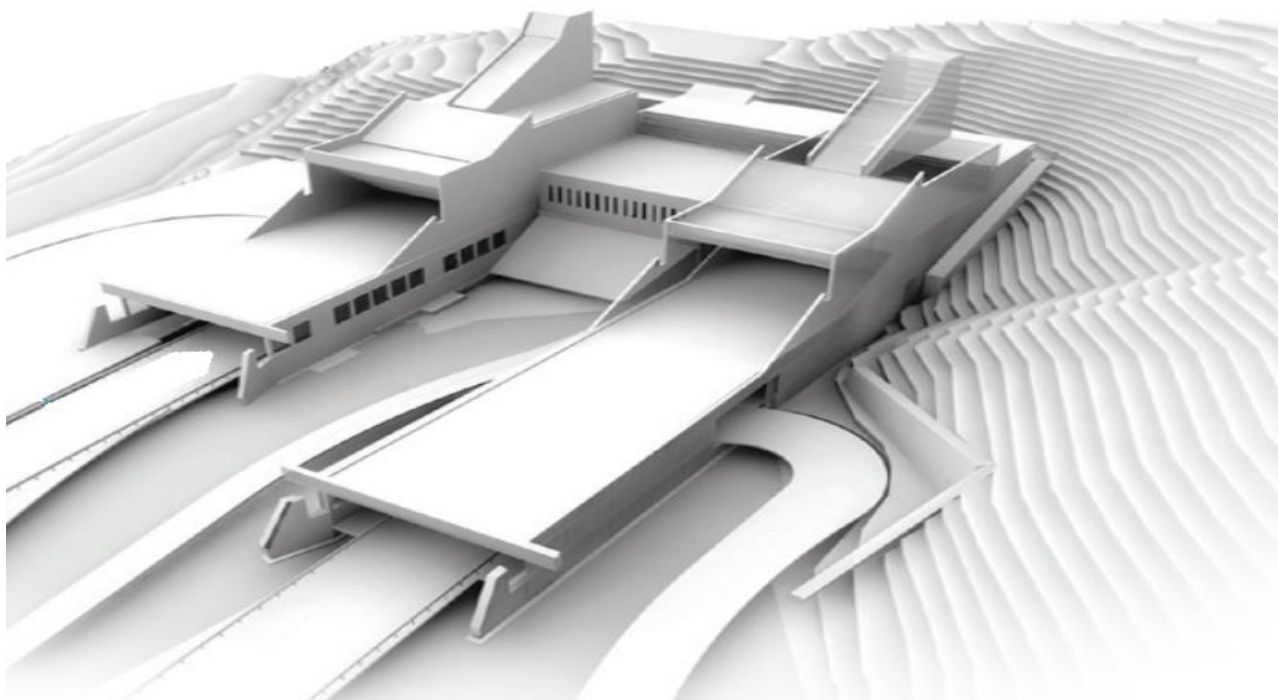
¹⁶ GRI GS 203-1, 203-2.

katerih namen je vlaganje navora v razvoj celotne družbe, ekonomijo, znanost in civilno družbo – kar bo imelo pomembno vlogo pri doseganju pomembnih ciljev celotne družbe do leta 2030.

Predor Karavanke (druga cev)

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

Slika 6: Predor Karavanke (druga cev)



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

Za omenjeno investicijo je bilo pridobljeno gradbeno dovoljenje, objavljen je bil razpis za izbor izvajalca del in marca 2018 odpiranje ponudb. Julija 2018 je bila objavljena odločitev o oddaji javnega naročila, na katero so bili podani zahtevki za revizijo. Zaradi revizijskih zahtevkov neizbranih ponudnikov in odločitve DKOM, ki je tem zahtevkom ugodila, postopek izbora izvajalca gradbenih del v letu 2018 ni bil zaključen. Postopek izbora izvajalca ni bil zaključen niti v letu 2019, saj so se vrstila nova pritoževanja ponudnikov na vsakokratno odločitev naročnika. Naročnik je odločitev o oddaji javnega naročila sprejel neposredno po pogajanjih s ponudniki, glede katerih je naročnik odločil, da so njihove ponudbe dopustne.

Po pravnomočnosti izdane odločbe je bila 30. 1. 2020 podpisana pogodba z izvajalcem del Cengizom. Izvajalec je bil 2. 3. 2020 uveden v delo in je začel začetna pripravljalna dela. Razglasitev epidemije bolezni covid-19 je intenzivnost del v veliki meri zavrnila. Izvajalec je dela nadaljeval le s podizvajalci. Po izvedbi začetnih pripravljalnih del se je začel izkop predvokopa portala z varovanjem brežin z armiranim brizganim betonom in geotehničnimi sidri. Vzporedno z deli na gradbišču predvokopa je potekala mobilizacija izvajalca in predvidena pripravljalna dela, ki so omogočila začetek gradnje predora (postavitev gradbiščnih provizorijev, betonarne, čistilne naprave itd.). Za potrebe bivanja svojih delavcev je izvajalec postavil naselje s svojimi upravnimi prostori na območju lokacije začasnega odlagališča 1a. Izvajalec je v avgustu 2020 zaključil izkop in varovanje brežin predvokopa, tako da je bilo mogoče z dnem 25. 8. 2020 začeti izkop predorske cevi. Do 31. 12. 2020 sta bila izvedena izkop predora ter vgradnja predvidenih podpornih ukrepov, in sicer v kaloti do

238 m, v stopnici do 201 m in v talnem oboku do 172 m (talni obok iz brizganega betona). Izkopni material iz predora se je odvažal z gradbišča in vgrajeval po plasteh na predvideni lokaciji odlagališča M. Izvajalec je izvedel začasni most čez Savo – M3, neposredno pred vhom na gradbišče, izvajala so se še dela na mostu čez Savo – M2, na lokaciji Hrušica. Izvedene so bile tudi prestativte vodovodov Mlake, Peričnik in Karavanke v območju mostov M1 in M3 ter objekt za naročnika in inženirja neposredno ob upravni stavbi ACB Hrušica.



Sofinancirano s pomočjo Instrumenta
za povezovanje Evrope Evropske unije



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI SKLAD ZA
REGIONALNI RAZVOJ

Tretja razvojna os

Tretja razvojna os predstavlja prometno povezavo, ki bo potekala od Koroške do Bele krajine; od meje z Avstrijo na severu do meje s Hrvaško na jugu.

V Odloku o strategiji prostorskega razvoja Slovenije je tretja prometna os omenjena kot cestna povezava, ki se iz smeri avstrijske Koroške skozi Slovenj Gradec in Velenje navezuje na avtocesto pri Celju in se nato nadaljuje proti Novemu mestu in naprej proti Karlovcu oziroma navezavi na avtocesto Zagreb–Reka. Investicija v tretjo razvojno os je vključena v Resolucijo o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030. Del povezave sta tudi novi državni cesti od priključka Šentrupert na avtocesti A1 do priključka Slovenj Gradec jug in od avtoceste A2 pri Novem mestu do priključka Maline, za kateri so sprejete uredbe o državnem prostorskem načrtu.

Odsek tretje razvojne osi sever Velenje jug–Slovenj Gradec jug v dolžini 17,5 km je razdeljen na osem sklopov, ki so glede na prioritete na različnih stopnjah obdelave projektne dokumentacije in postopkov javnih naročil za gradnjo (dvofazni postopek javnega naročanja). V letu 2020 se je začela gradnja sklopa D Gaberke. Za sklope F Jenina, B Škalsko jezero in H Konovo so bile vložene vloge za izdajo gradbenega dovoljenja. JN za predhodno preveritev sposobnosti ponudnikov na sklopu F Jenina je zaključeno in odločitev pravnomočna. Za sklopa B Škalsko jezero in H Konovo je JN za predhodno preveritev sposobnosti ponudnikov v teku. Na preostalih sklopih se intenzivno izdeluje projektna dokumentacija DGD. Izdeluje se tudi PZI dokumentacija ter vzporedno izvajajo vmesne in končne recenzije PZI. Na odseku Šentrupert–Velenje jug v dolžini 14 km je v teku izdelava projektne dokumentacije DGD in PZI. Investicijski program je bil izdelan in je v potrjevanju na komisiji Ministrstva za infrastrukturo. Novembra 2020 je bila podpisana pogodba za opravljanje strokovno-svetovalnih in inženirskih storitev za fazo priprave in izvedbo gradnje ter ostalih inženirskih storitev po gradnji za celotni odsek.

Slika 7: Optimizirana rešitev na območju Velenja



Na odseku tretje razvojne osi jug od AC A2 do priključka Osredek v dolžini 5,5 km je v teku pridobivanje gradbenega dovoljenja po integralnem postopku za traso in mostova. Prav tako je v pridobivanju gradbeno dovoljenje za prestatitev magistralnega plinovoda. Javno naročilo za predhodno preveritev sposobnosti ponudnikov (dvofazni postopek javnega naročanja) je zaključeno in odločitev pravnomočna. Za odsek Osredek–Maline v dolžini 12,4 km je bila podpisana pogodba za izdelavo projektne dokumentacije DGD in PZI. Aktivnosti so v teku. Investicijski program je bil izdelan in je v potrjevanju na komisiji Ministrstva za infrastrukturo.

Obnovitvena dela na AC-omrežju

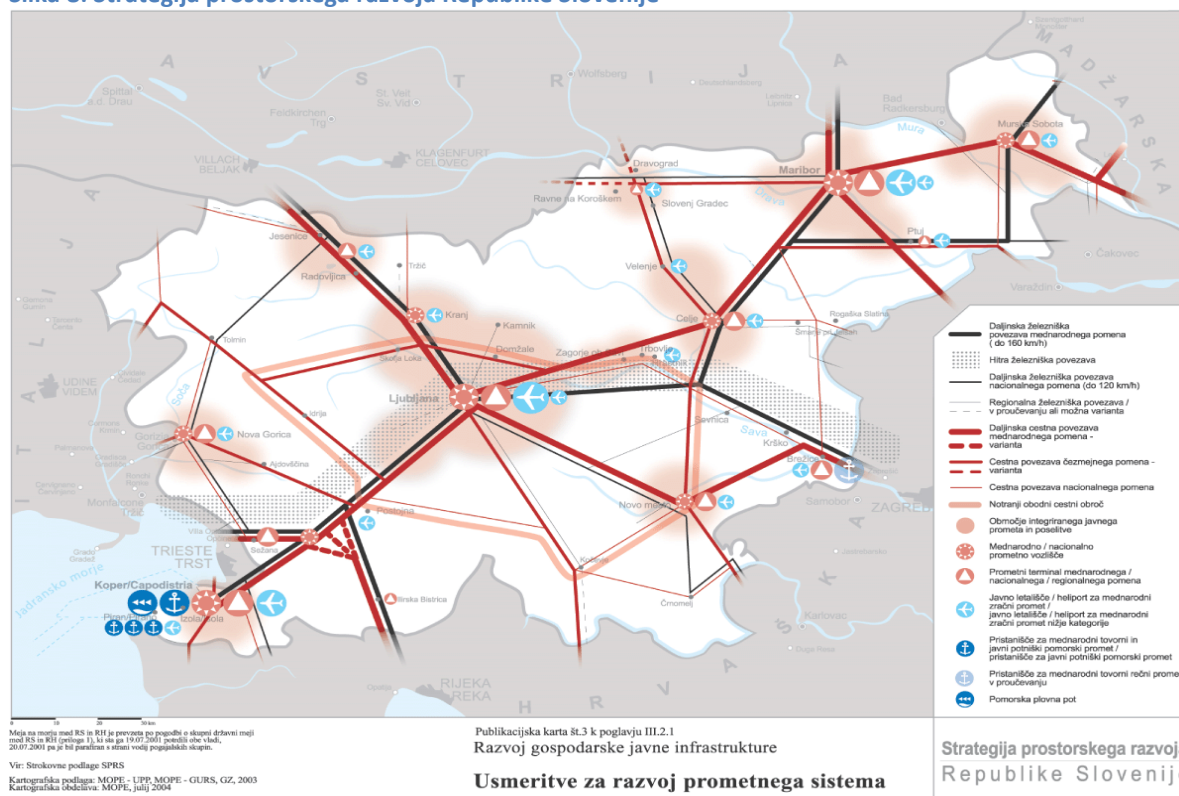
Z izvedbo ukrepov za izboljšanje stanja infrastrukture se sledi potrebam uporabnikov avtoceste po varni in udobni uporabi infrastrukture. Zato je na nekaterih delih treba ukrepe izvesti takoj, ko je to mogoče, na ostalih pa je treba

najprej pripraviti idejne rešitve, pripraviti projekte in šele na podlagi uspešno zaključenega naročila del ta dela tudi izvesti. Glede na dosedanje izkušnje in znane tehnologije izvedbe del se pri načrtovanju obravnavajo posamezni deli infrastrukture ločeno od ostalih. Tako ločeno od obnove na voziščih obravnavamo obnove posameznih premostitvenih objektov, obnove predorov, obnove na geotehničnih objektih, obnove na odvodnji in ostali opremi, obnove nekaterih delov PHO.

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

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

Slika 8: Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije



I.3.6.1 Načrtovane investicije od leta 2020 do 2022

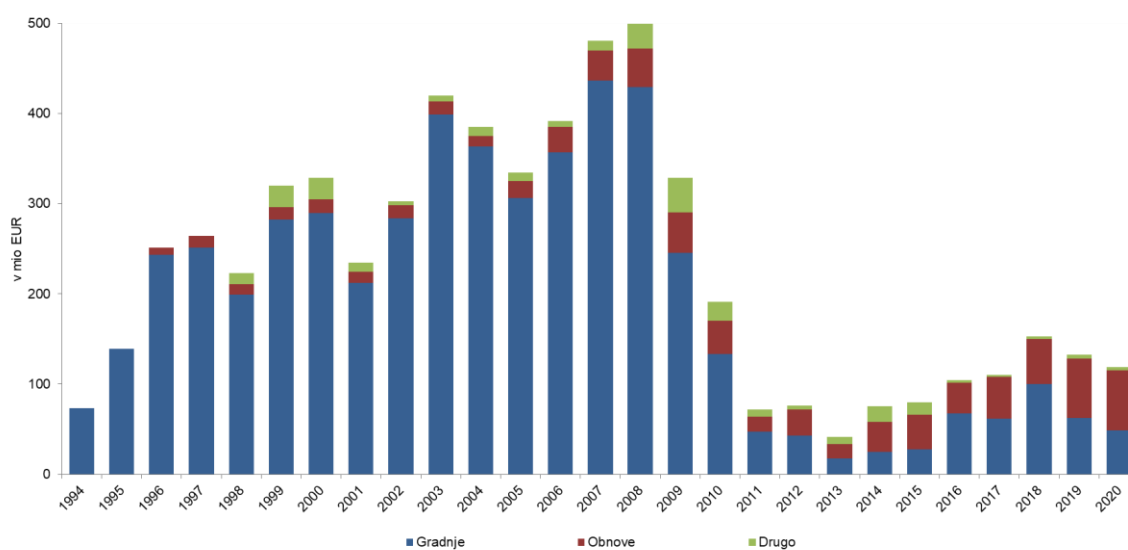
Preglednica 1: Načrtovane večje investicije DARS od leta 2021 do 2023 v mio EUR (vir: Poslovni načrt 2021)

	Realizacija 2020	Načrt 2021	Načrt 2022	Načrt 2023	Skupaj 2020–2023
DRAGOMER avtocestni priključek	0,01	0,15	13,70	5,73	19,59
GRADNJA PROTIVETRNE ZAŠČITE	1,15	0,25	6,95	8,67	17,02
PREDOR KARAVANKE (druga cev)	9,64	20,93	20,95	23,31	74,83
Sistem DarsGo	5,20	6,30	4,41	4,06	19,98
E-vinjete	0,00	15,00	1,00	1,00	17,00

HAJDINA–ORMOŽ	0,78	1,60	17,37	18,99	38,73
KOZEZE–KOZARJE: razširitev v šestpasovnico (gradnja, ostalo)	0,00	0,24	10,50	21,45	32,19
3. razvojna os sever: Velenje–Slovenj Gradec	4,12	14,53	32,68	54,03	105,35
3. razvojna os sever: Šentrupert–Velenje	2,59	2,95	20,83	26,86	53,23
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (I. etapa – etapi 1 in 2)	1,13	8,20	31,20	31,12	71,64
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (I. etapa – etapi 3 in 4)	1,31	2,05	3,55	3,39	10,30
Skupaj	25,92	72,20	163,13	198,62	459,87
OBNOVE AVTOCEST	66,60	97,96	99,17	102,69	366,42
Druge investicije	26,35	39,32	59,94	53,82	179,44
Skupaj	118,87	209,48	322,24	355,13	1.005,72

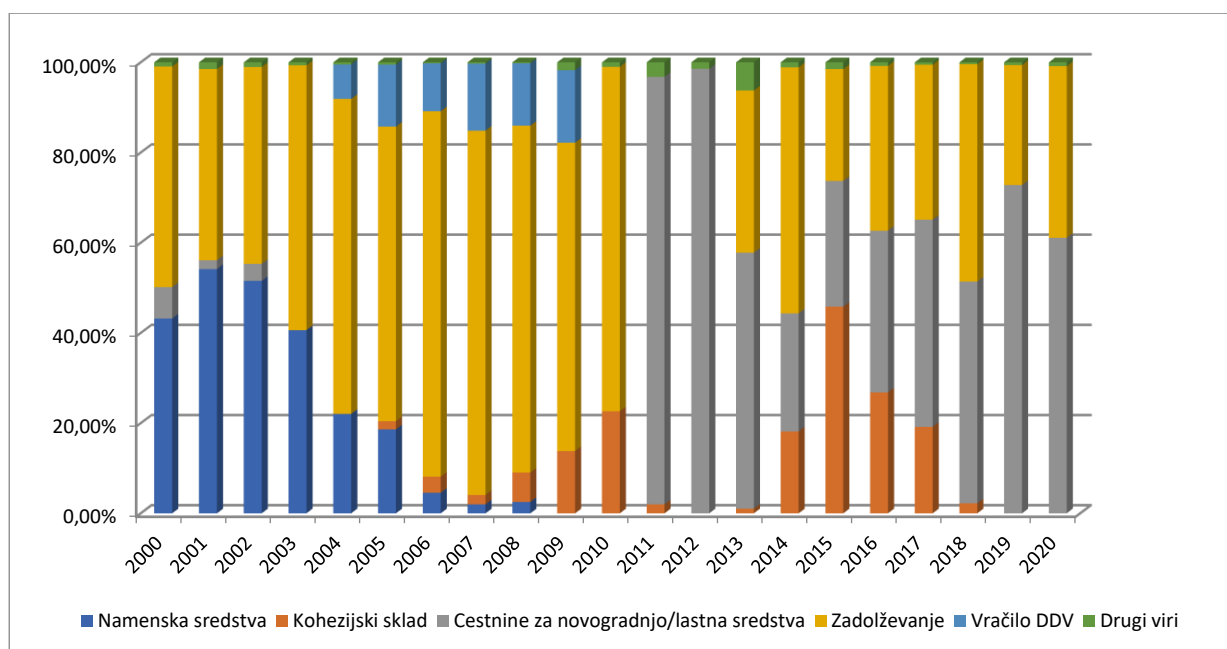
I.3.6.2 Investicije v NPIA (Nacionalni program izgradnje avtocest) od leta 1994 do 2020

Slika 9: Investicije v NPIA (Nacionalni program izgradnje avtocest) od leta 1994 do 2020



I.3.6.3 Viri financiranja NPIA (Nacionalnega programa izgradnje avtocest) od leta 2000 do 2020

Slika 10: Viri financiranja Nacionalnega programa izgradnje avtocest (NPIA) od leta 2000 do 2020



I.3.7 Samoocena po modelu odličnosti EFQM

V skladu s »Priporočili in pričakovanji Slovenskega državnega holdinga« družba DARS izvaja samoocene po modelu odličnosti EFQM 2020.

Glede na usmeritve SDH se samoocena po zahtevah EFQM izvaja vsake dve leti in v družbi DARS smo konec leta 2020 in v začetku leta 2021 izvedli tretjo samooceno. Na njeni osnovi smo pripravili poročilo, ki vsebuje ugotovitve, akcijski načrt z 12 ukrepi ter kratko- in srednjeročne cilje poslovanja družbe na področju kakovosti in odličnosti.

Uprava družbe daje priporočilom in pričakovanjem SDH velik pomen ter je v »Strategiji DARS d.d., 2021–2025« kot enega izmed desetih ključnih kazalnikov določila »Doseči 550 točk do leta 2025 glede na zahteve modela EFQM«.

Nadzorni svet obravnava poročilo o realizaciji ukrepov samoocene po modelu odličnosti EFQM na 12 mesecev in potrди 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 ISO 45001, vidik sistema upravljanja energije po zahtevah standarda ISO 50001 in vidik sistema varovanja informacij po zahtevah standarda ISO/IEC 27001. Vsi vidiki skupaj sestavljajo enovit sistem vodenja, ki je opisan v Poslovniku sistema vodenja in pripadajočih dokumentih.

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

Z namenom zagotavljanja kredibilnosti sistema vodenja kakovosti, ravnanja z okoljem, varnosti in zdravja pri delu, upravljanja energije ter varovanja informacij po zahtevah standardov ISO 9001, ISO 14001, ISO/IEC 27001, ISO 45001 in ISO 50001 le-te vsakoletno in uspešno potrди zunanja akreditirana institucija.

I.4 O POROČILU

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

I.4.1 Trajnostno poročanje

Izjava o nefinančnem poslovanju

Trajnostno poročilo družbe DARS za leto 2020 vsebuje vse zahtevane informacije, ki so potrebne za objavo »Izjave o nefinančnem poslovanju«, in je tako skladno s spremembami Zakona o gospodarskih družbah (Uradni list RS, št. 42/2006 z dopolnitvami in spremembami) 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 četrto trajnostno poročilo po standardih GRI

Prvo samostojno trajnostno poročilo družbe DARS, ki ga je družba objavila za leto 2017, je bilo velik mejnik družbe na poti poročanja glede trajnostnega razvoja podjetja, kjer družba sledi mednarodnim standardom trajnostnega poročanja Global Reporting Initiative (GRI GS), osnovna raven,¹⁷ 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 2019 objavljeno na SEO netu Ljubljanske borze 29. 6. 2020.¹⁸ V trajnostno poročilo so bile vključene oz. so ga pripravile vse strokovne službe družbe DARS. Trajnostno poročilo družbe DARS se nanaša na posamezno poslovno in koledarsko leto ter ga bo družba objavljala vsako leto.¹⁹

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

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

Strateške usmeritve družbe DARS

Prikaz strategije DARS d.d., za obdobje 2021–2025, ki povezuje vizijo in njene deležnike s tremi ključnimi strateškimi smernicami DARS d.d., je podrobneje razviden iz poglavja I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja, od katerih je osrednja dolgoročna poslovna stabilnost, ki se s svojo vsebino in strateškimi cilji pomembno navezuje tudi na uresničevanje prve strateške smernice (zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike na avtocestnem omrežju) z uporabniki kot ciljnim deležniki in tretje strateške smernice (zavzeti in kompetentni zaposleni) z zaposlenimi kot ciljnim deležniki.

Omeniti velja tudi vlogo oz. prispevek družbe DARS h globalnemu razvoju, to je z upoštevanjem ciljev globalnega trajnostnega razvoja, t. i. »Sustainable Development Goals (SDG)«, sprejetih s strani držav članic Združenih narodov,

¹⁷ GRI GS 102-54.

¹⁸ GRI GS 102-51.

¹⁹ GRI GS 102-50, 102-52.

katerih namen je vlaganje navora v razvoj celotne družbe, ekonomijo, znanost in civilno družbo – kar bo igralo pomembno vlogo v doseganju pomembnih ciljev celotne družbe do leta 2030.

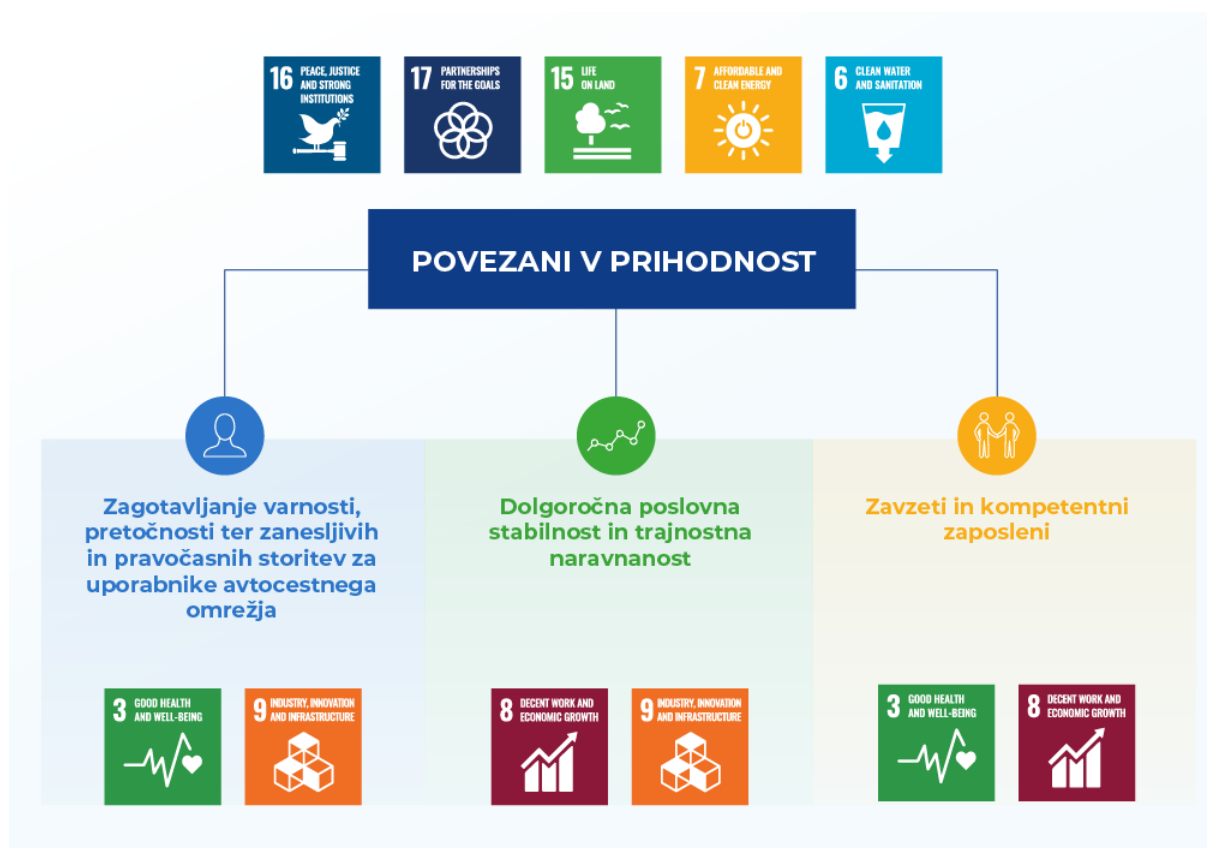
Spodaj navajamo vseh 17 ciljev trajnostnega razvoja, ki so dostopni tudi na povezavi Ministrstva za zunanje zadeve: http://www.mzz.gov.si/zunanja_politika_in_mednarodno_pravo/mednarodno_razvojno_sodelovanje_in_humanitarn_a_pomoc/politike_mrs/cilji_trajnostnega_razvoja/ (<https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs>).

Slika 11: Cilji globalnega trajnostnega razvoja Združenih narodov (SDG)



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

Slika 12: 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 in ugled, prispevamo k cilju 16.

Bistvene vsebine: Korporativna integriteta in skladnost poslovanja.

Kazalnik: Število potrjenih primerov korupcije želimo ohraniti na nič.



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

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

Kazalnik: Doseči indeks zadovoljstva uporabnikov 80 do leta 2025.



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

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

Kazalnik: Izpolnitev zahtev okoljevarstvenih soglasij.



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

Bistvene vsebine: Raba energije, emisije.

Kazalnik: Zmanjšati količinsko porabo električne energije do leta 2025 za 15 % glede na obstoječe stanje porabnikov električne energije glede na leto 2015. Zmanjšati porabo energentov za ogrevanje za 30 % do leta 2025 in zmanjšati izpuste energentov za ogrevanje za 30 % do leta 2025 glede na izhodiščno leto 2015. Zmanjšati povprečno porabo goriva za delovna vozila in mehanizacijo ter lahka tovorna vozila za 2 % do leta 2025 glede na izhodiščno leto 2019. Povečati delež energije iz obnovljivih virov do leta 2025 v skupni porabi na področju ogrevanja za 15 % in električne energije za 1 % glede na leto 2019.



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

Bistvene vsebine: Varovanje vode, ravnanje z odpadki.

Kazalnik: Izpolnjevanje zakonodajnih zahtev in dobrih praks družbe.

Zagotavljanje varnosti, pretočnosti in udobja za uporabnike na avtocestnem omrežju



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

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

Kazalnik: Zagotavljanje zanesljivih in pravočasnih uporabniških storitev: zagotavljanje natančnih in pravočasnih prometnih informacij in učinkovito informiranje voznikov: 20-odstotna rast aktivnega iskanja prometne informacije na komunikacijskih kanalih DARS do leta 2025 glede na leto 2019, prenova 12 malih počivališč ter predaja najemnikom do sredine leta 2023.



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: Nadaljevanje gradnje novih ter modernizacija obstoječih odsekov AC in HC: zmanjšanje števila prometnih nesreč III. in IV. kategorije na AC za 20 % do leta 2025 glede na leto 2019 z naslednjimi ukrepi: zmanjšanje povprečnega trajanja zaprte ceste zaradi prometnih nesreč in izrednih dogodkov za 5 % do leta 2025 glede na leto 2019; večanje števila odsekov, nadzorovanih z radarskimi sistemi za merjenje hitrosti, do leta 2023 (28 radarskih škatel); večanje števila detektorjev izrednih dogodkov za 20 % do leta 2025 glede na leto 2019 idr.

Dolgoročna poslovna stabilnost



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

Bistvene vsebine: Dolgoročna poslovna stabilnost.

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



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

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

Kazalnik: Digitalna preobrazba družbe: število ročno pripravljenih poročil se zmanjša na 30 %; razvoj trajnostne infrastrukture in krožnega gospodarstva: razvoj avtocestnega omrežja v skladu z usmeritvami lastnika in finančnimi možnostmi družbe DARS: dolžina obnovljenih smernih vozišč – najmanj 55 km/leto. Zagotoviti popoln nadzor delovanja sistema DarsGo skladno s pogodbenimi določili o ravni izvajanja storitev do leta 2021.

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 si prizadeva za varne oblike zaposlitve, tako da je 98,8 % delavcev zaposlenih za nedoločen čas.

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

Kazalnik: Razmerje med zavzetimi in aktivno nezavzetimi se poveča na razmerje več kot 1 v letu 2025.



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 pri delu (število vseh poškodovanih pri delu se bo do leta 2025 zmanjšalo za 10 % glede na izhodiščno leto 2019) in krepitev njihovega zdravja (zmanjšanje bolniških odsotnosti do leta 2025 za 10 % glede na izhodiščno leto 2019).

I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki

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

Deležniki družbe DARS so identificirani in opredeljeni na osnovi enega izmed ukrepov samoocene po zahtevah EFQM ter so opredeljeni v dokumentu »Potrebe in pričakovanja deležnikov«. V dokumentu smo opredelili vse relevantne deležnike, prepoznali vplive deležnika na družbo, potrebe in pričakovanja deležnika, osebe, ki so odgovorne za odnose z deležnikom, osebe, ki sodelujejo s posameznimi deležniki, in način spremljanja dojemanja deležnika. Vključevanje in upravljanje deležnikov potekata na različne načine, in sicer glede na vpliv, ki ga ima določen deležnik na družbo, in glede na vpliv, ki ga ima družba na določeno skupino deležnikov. Vprašalnik za izbor bistvenih vsebin deležnikom se posreduje na dve leti in nazadnje je bil le ta posredovan v letu 2019. Trajnostno poročilo za 2020 prevzema izbor bistvenih vsebin, kot so bile prikazane v poročilu za leto 2019²⁰.

²⁰ GRI GS 102-40, 102-42.

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



1.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti




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

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

Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme / odziv na zahteve deležnikov	Vključenost deležnika v pripravo trajnostnega poročila
Zaposleni	<ul style="list-style-type: none"> • Interna orodja komuniciranja: intranet, elektronska pošta, oglasne deske, interni časopis, bilten, dogodki • Projekt raziskave in spremljanja organizacijske klime v podjetju • Zbori delavcev 	Možnosti ustvarjalnega dela in razvoja, dobri odnosi in pošteno plačilo za dobro opravljeno delo, skrb za varnost in zdravje na delovnem mestu, dolgoročna poslovna stabilnost	✓

²¹ GRI GS 102-43, 102-44.

Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme / odziv na zahteve deležnikov	Vključenost deležnika v pripravo trajnostnega poročila
SDH, d. d. (predstavniki lastnika)	<ul style="list-style-type: none"> Letno poročilo DARS d.d. Letni načrt upravljanja Merila za merjenje uspešnosti poslovanja družb s kapitalsko naložbo države Priporočila in pričakovanja SDH, d. d. Kodeks korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države Letno poročilo upravljanja kapitalskih naložb RS in SDH Povratne informacije in osebni stiki 	Uspešno uresničevanje zakonsko opredeljene vloge DARS d.d. (skladnost poslovanja), pričakovana realizacija meril LNU, dolgoročna poslovna stabilnost, izboljšanje praks korporativnega upravljanja, trajnostni razvoj, povečanje donosa kapitala, uvajanje vitkega poslovanja, optimizacija poslovnih procesov in stroškov poslovanja, aktivno upravljanje dolga, pretočnost in varnost avtocestnega omrežja, finančno vzdržna gradnja avtocestnega omrežja ter zagotavljanje ustrezne kakovosti upravljanja in vzdrževanja avtocestnega omrežja	✓
Nadzorni svet	<ul style="list-style-type: none"> Seje in komisije NS 	Uspešno poslovanje v skladu z načrti, skladnost poslovanja	✓
Ministrstvo za infrastrukturo	<ul style="list-style-type: none"> Letno poročilo DARS d.d. Spremljanje in upoštevanje predlogov ter pripomb Redne 14-dnevne koordinacije z direktoratom Vsa soglasja v skladu z relevantno zakonodajo Potrjevanje vladnih gradiv za zadolževanje Potrjevanje predlogov za spremembe cenovne politike cestninjenja 	Uspešno uresničevanje zakonsko opredeljene vloge DARS d.d., dolgoročna poslovna stabilnost, posredni ekonomski vplivi, skladnost poslovanja, zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za avtocestne uporabnike ter zasebnost strank, aktivno upravljanje dolga, pretočnost in varnost avtocestnega omrežja, finančno vzdržna gradnja avtocestnega omrežja in zagotavljanje ustrezne kakovosti upravljanja in vzdrževanja avtocestnega omrežja	✓
Javna agencija RS za varnost prometa	<ul style="list-style-type: none"> Medijske konference ob večjih varnostnih dogodkih Dogodki (projekt Sožitje in drugi dogodki, povezani s povečanjem prometne varnosti) Obdobni načrt za zagotavljanje varnosti cestnega prometa (letno) 	Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013–2022 Nacionalni program 2013–2022 Celovita obravnava problematike prometne varnosti; večji učinki na področju izvajanja projektov prometne varnosti	✓
Ministrstvo za finance	<ul style="list-style-type: none"> Soglasja za vsa zadolževanja Soglasje k delu Poslovnega načrta, ki opredeljuje izvedbo refinanciranja dolga družbe (na podlagi ZPKROD) 	Obvladovanje jamčevanega dolga s poroštvi RS in morebitnega vpliva na javni dolg, zagotavljanje finančne vzdržnosti	✓
Uporabniki avtocestnega omrežja	<ul style="list-style-type: none"> Spletno mesto družbe DARS (www.dars.si) Raziskava: Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest Družbena omrežja (Facebook, Twitter) Dogodki in predstavitve družbe DARS Mobilna aplikacija Promet+ Telefonski in osebni stiki Spletno mesto Prometnoinformacijskega centra za državne ceste – PIC (www.promet.si) Klicni center PIC Spletno mesto sistema DarsGo (www.darsgo.si) Matični servisi DarsGo Uporabniški klicni center za sistem DarsGo Tržno komuniciranje Druga komunikacijska sredstva: promocijska darila, informativna gradiva za različne ciljne skupine itn. 	Upoštevanje predlogov in pripomb, skrb za varnost in zadovoljstvo uporabnikov avtocest in hitrih cest, pravočasno in popolno informiranje o stanju na cestah in drugih dogajanjih, ki vplivajo na varnost in pretočnost prometa	✓ Vključeni na podlagi analize vprašalnika Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest in hitrih cest
Interesna združenja avtoprevoznikov v okviru GZS in OZS	<ul style="list-style-type: none"> Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest in hitrih cest Spremljanje in upoštevanje utemeljenih predlogov in pripomb Usklajevanje ukrepov cenovne politike cestninjenja 	Upoštevanje predlogov in pripomb, skrb za varnost in zadovoljstvo avtocestnih uporabnikov, dolgoročna poslovna stabilnost družbe DARS, posredni ekonomski vplivi na družbo	✓

Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme / odziv na zahteve deležnikov	Vključenost deležnika v pripravo trajnostnega poročila
	<ul style="list-style-type: none"> Povratne informacije o kakovosti storitev ter celostne izkušnje uporabe avtocest in hitrih cest Sodelovanje na izobraževalnih dogodkih in v delovnih skupinah Sodelovanje na promocijskih dogodkih 		
Širša javnost	<ul style="list-style-type: none"> Spletno mesto družbe DARS (www.dars.si) Družbena omrežja (Facebook, Twitter) Mobilna aplikacija Promet+ Telefonski in osebni stiki Druga komunikacijska sredstva: dogodki itn. Sponzorstva, donacije, družbeno odgovorni projekti 	Transparentnost delovanja družbe DARS, pravočasno in popolno informiranje o stanju na cestah in drugih dogajanjih, ki vplivajo na varnost in pretočnost prometa	—
Lokalne skupnosti, civilne iniciative, posamezniki	<ul style="list-style-type: none"> Pritožbe, pohvale, mnenja Zapisniki sestankov Pojavnost v medijih Vodstveni pregled 	Prejete zahteve, pobude se proučijo, če so upravičene, se upoštevajo, če so neupravičene, se zavrnejo.	—
Mediji	<ul style="list-style-type: none"> Pojavnost v medijih Kliping 	Ažurno in transparentno odgovarjanje na novinarska vprašanja, proaktivno obveščanje o poslovanju družbe, pretočnosti prometa in drugih dogajanjih, ki vplivajo na varnost in pretočnost prometa, korporativna integriteta, okoljska odgovornost (emisije)	 Vključena: RTV Slovenija in STA
Dobavitelji	<ul style="list-style-type: none"> Spletno mesto Osebni stiki Letno poročilo Zapisniki Dokumenti delovnih skupin Projektni dokumenti Upravičene pritožbe Revizije Zapisi 	Jasne zahteve in razpisni pogoji, izpolnjevanje pogodbenih obveznosti	 Vključen: Telekom Slovenije, d. d.
Nevladne organizacije in zavodi	<ul style="list-style-type: none"> Spletno mesto družbe DARS (www.dars.si) Družbena omrežja (Facebook, Twitter) Pojavnost v medijih 	Transparentnost poslovanja, dolgoročna poslovna stabilnost ter posredni ekonomski, družbeni in okoljski vplivi na družbo, zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za avtocestne uporabnike, zasebnost strank, skrb za zaposlene, okoljska odgovornost (emisije)	 Vključena: Zavod Varna pot in Zavod Vozim
Zunanji deležniki (Evropska komisija, Evropsko strokovno združenje avtocestnih koncesionarjev in upravljavcev avtocest in hitrih cest)	<ul style="list-style-type: none"> Spletno mesto Druga komunikacijska sredstva: dogodki itn. Sestanki Zapisniki Telefonski in osebni stiki 	Uveljavljanje zakonodaje EU Vplivanje na oblikovanje evropske zakonodaje in predpisov, pridobivanje informacij o dogajanju v evropskih institucijah, prenos dobrih praks drugih avtocestnih upravljavcev	—

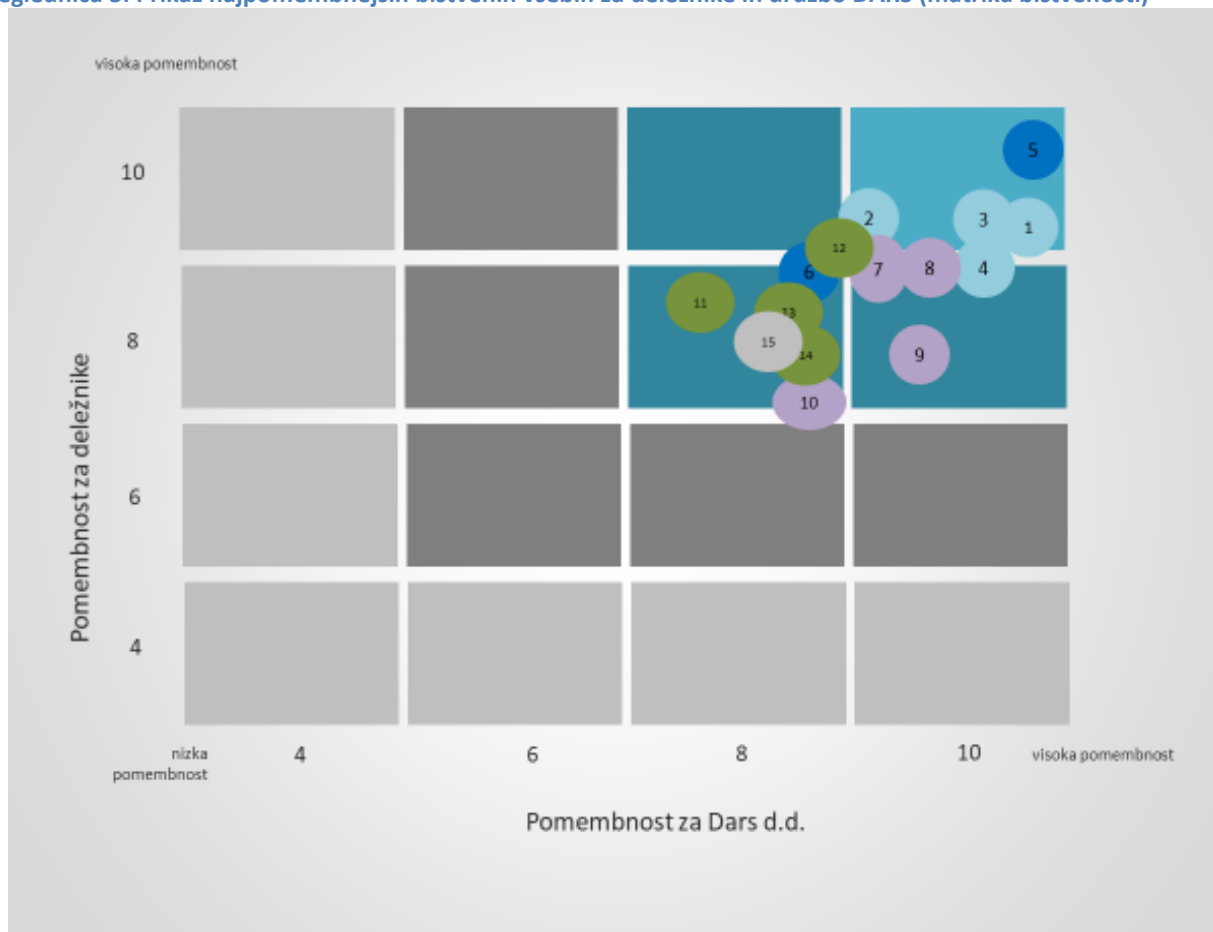
I.4.4.2 Bistvene teme trajnostnega razvoja družbe DARS²²

V spodnji preglednici so navedene bistvene vsebine, ki so bile relevantne za družbo DARS v letih 2017, 2018 in 2019 ter ostajajo nespremenjene tudi v letu 2020. 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 in katere z vidika deležnikov. Kateri deležniki in na kakšen način so bili vključeni v pripravo trajnostnega poročila, je razvidno iz zgornje preglednice. Ocene sicer temeljijo na prilagojenem vprašalniku pomembnosti posameznih bistvenih vsebin, ki ga družba DARS vsaki dve leti pošlje tem deležnikom, na identificiranih pričakovanih deležnikov internega dokumenta Potrebe in pričakovanja deležnikov družbe DARS d.d., na analizi Vprašalnika za ugotavljanje klime in zadovoljstva zaposlenih ter na Poročilu o merjenju zadovoljstva uporabnikov avtocest v Sloveniji.

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

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



Zap. št.	BISTVENA VSEBINA
1	Dolgoročna poslovna stabilnost
2	Posredni ekonomski vplivi na družbo

²² GRI GS 102-47.

²³ GRI GS 102-47.

3	Korporativna integriteta
4	Skladnost
5	Zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike avtocestnega omrežja
6	Zasebnost strank/upravičencev
7	Zavzeti in kompetentni zaposleni
8	Oblikovanje varnega delovnega okolja
9	Oblikovanje ustvarjalnega in zanimivega delovnega okolja
10	Različnost in enake možnosti, nediskriminacija
11	Odpadna voda in odpadki
12	Emisije
13	Energija
14	Biotska raznovrstnost
15	Vključenost v lokalno skupnost

1.4.4.3 Metodologija pisanja trajnostnega poročila²⁴

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

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

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

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

²⁴ GRI GS 102-46.

I.4.5 Korporativna integriteta in skladnost poslovanja²⁵

I.4.5.1 Spoštovanje človekovih pravic v poslovanju

V DARS imamo ničelno toleranco do vsakršne oblike kršenja človekovih pravic. Spoštovanje zakonodaje in praks s področja človekovih pravic (konvencije ILO, Ustava RS, Zakon o varstvu pred diskriminacijo) je temeljno vodilo naše družbe pri delu z zaposlenimi, ki ga vodi zavedanje, da mora biti delovno okolje varno, da lahko zaposleni v celoti izkoristijo potenciale in talente. Človekove pravice spoštujemo, upoštevaje pri tem veljavno zakonodajo, kodeks ravnanja ter interne akte družbe, ki zadevajo predvsem nediskriminacijo na delovnem mestu, mobing ter človekove temeljne ekonomske in socialne pravice.

I.4.5.2 Etika in integriteta²⁶

V DARS so vzpostavljeni mehanizmi, ki preprečujejo deviacije na področju človekovih pravic v najširšem pomenu besede. Ti mehanizmi so določeni v Darsovem kodeksu ravnanja in v Pravilniku o varovanju dostojanstva delavcev. V citiranem pravilniku so natančno določeni obnašanje, ki ga razumemo kot mobing, postopek obravnave domnevnega mobinga in postopki rehabilitacije žrtev mobinga.

Da bi se z vsebinami Darsovega kodeksa ravnanja in Pravilnika o varovanju dostojanstva delavcev seznanilo čim več zaposlenih, smo akta objavili na intranetu ter na oglasnih deskah posameznih organizacijskih enot. Vsebine aktov pa so bile zaposlenim predstavljene tudi v internem glasilu Avtoceste in v biltenu Preglednik.²⁷

Odbor za varovanje dostojanstva delavcev vsako, tudi anonimno prijavo mobinga temeljito razišče, in sicer s presojo listinskih dokazov ter z ločenimi pogovori, ki se opravijo s prijaviteljem, preiskovancem in morebitnimi pričami. Postopek pred Odborom za varovanje dostojanstva delavcev se vodi kot zaupen, tako da se podatki ne razkrivajo tretjim osebam.

Zadovoljni smo, da v naši družbi do zdaj nismo zabeležili primera deviacij na področju človekovih pravic. V obdobju od leta 2016 do leta 2019 so bile prejete skupno štiri prijave, pri čemer kršitve niso bilo ugotovljene. V skladu s pristojnostmi je Odbor za varovanje dostojanstva delavcev predlagal ukrepe za izboljšanje obstoječega stanja, ki so bili realizirani. V letu 2020 Odbor ni prejel nobene prijave.²⁸

I.4.5.3 Nasprotje interesov

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

Nadzorni svet pri svojem delu poleg veljavne zakonodaje, ki ureja področje, upošteva in spoštuje načela in priporočila Kodeksa profesionalne etike Združenja nadzornikov Slovenije, priporočila Slovenskega kodeksa upravljanja javnih delniških družb in Kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države. Člani Nadzornega sveta ob nastopu mandata podpišejo Izjavo o neodvisnosti člana nadzornega sveta ter komisije nadzornega sveta, kot je predvidena s Kodeksom korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države.

I.4.5.4 Korupcija²⁹

V letu 2020 sta vsebine in postopke obravnave domnevnih nepravilnosti s področja korupcije urejala Darsov kodeks ravnanja in Navodilo o zaščiti prijaviteljev koruptivnih, nezakonitih ali neetičnih ravnanj (v nadaljevanju: Navodilo). Skladno z Navodilom imenovana Komisija za integriteto je v letu 2020 obravnavala eno anonimno prijavo. Komisija po

²⁵ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 419, 419-1

²⁶ GRI GS 102-16, 102-17.

²⁷ GRI GS 205-2.

²⁸ GRI GS 406-1.

²⁹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 205.

proučitvi prijave ni potrdila suma koruptivnega ravnanja, kršitve dolžnosti izogibanja nasprotju interesov ali drugih kršitev.

V strukturi DARS je bila s 1. 4. 2020 oblikovana organizacijska enota Skladnost in kakovost poslovanja. V okviru navedene organizacijske enote je bilo, upošteva Kodeks korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države (v nadaljevanju: Kodeks SDH), umeščeno področje dela skladnosti poslovanja. Kodeks SDH med drugim priporoča, da velike družbe vzpostavijo sistem notranjega opozarjanja na sume nepravilnosti in nezakonitosti v družbi ter določijo način zaščite prijaviteljev. Kodeks SDH priporoča vzpostavitev mehanizma ustreznega in učinkovitega odziva na prijave, sistema sledljivosti vseh prijav, vodenja registra prijav in rednega periodičnega poročanja nadzornim organom družbe o prejetih prijavah, odzivih nanje in sprejetih ukrepih. Upošteva navedena priporočila, je bil 1. 4. 2021 uveljavljen Pravilnik o vodenju postopka obravnave domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete, podeljeno pooblastilo za izvajanje nalog pooblaščenke za korporativno integriteto ter imenovana komisija za obravnavo prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete.³⁰

1.4.5.5 Skladnosti s predpisi, kodeksi in priporočili

Pri izvajanju v točki 1.4.5.3 navedenih kodeksov in priporočil v letu 2020 v družbi večjih odstopanj ni bilo. Odstopanja od posameznih priporočil so pojasnjena v Izjavi o upravljanju, ki je v skladu s petim odstavkom 70. člena Zakona o gospodarskih družbah (Uradni list RS, št. 42/2006 z dopolnitvami in spremembami) del Letnega poročila DARS za leto 2020.

V letu 2020 je bilo vezano na celotno poslovanje DARS (vključeno ekonomsko, socialno področje in tudi področje okolja in energije) izdanih 18 inšpekcijskih odločb (17 se jih nanaša na okolje), pri čemer v letu 2020 ni bilo izrečenih denarnih kazni. Z odločbami inšpekcijskih organov naloženi ukrepi, naslovljeni na DARS, so bili izvedeni. Zaradi ugotovljene kršitve pri uporabi fitofarmaceutskih sredstev je bil uveden prekrškovni postopek, ki je bil zaključen v letu 2021 z izrekom denarne kazni za DARS, kot tudi za odgovorno osebo.³¹

1.4.5.6 Revizijski postopki pred DKOM

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 preglednice Objavljena in oddana javna naročila je razvidno, da je bilo v letu 2020 oddanih 194 javnih naročil. Na podlagi Zakona o pravnem varstvu v postopkih javnega naročanja (Uradni list RS, št. 43/11, 60/11 – ZTP-D, 63/13, 90/14 – ZDU-1I, 60/17 in 72/19) je bilo v letu 2020 obravnavanih 24 zahtevkov za revizijo, na DKOM pa je bilo izdanih 19 odločitev (preglednica Revizijski postopki pred DKOM). V eni odločitvi DKOM sta bila obravnavana dva revizijska zahtevka, to je odločitev DKOM št. 018-125/2020-5, v eni pa pet revizijskih zahtevkov.

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

	2018	2019	2020
Število delno ugodenih revizijskih zahtevkov	-	-	2
Število ugodenih revizijskih zahtevkov	1	5	5
Število razveljavljenih postopkov	-	1	-
Število zavrženih revizijskih zahtevkov	-	1	1
Število zavrženih revizijskih zahtevkov	6	8	10
Število ustavljenih postopkov	2	1	1

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

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

	2018	2019	2020
Število objavljenih javnih naročil	176	162	189

³⁰ GRI GS 205-3.

³¹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 307, 307-1.

I.4.6 Upravljanje tveganj³²

V družbi DARS 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 uspešnosti njihovega upravljanja.

Proces upravljanja tveganj je postal del našega strateškega poslovanja, zato smo ponosni na uspešno obvladovanje tveganj v letu 2020. Upravljanje tveganj v družbi DARS izvajamo v treh obrambnih linijah. Na prvi obrambni liniji je poslovodstvo, ki je odgovorno za vzpostavitev in uspešno delovanje notranjih kontrol ter izvajanje postopkov obvladovanja na dnevni ravni. Naloga poslovodstva je prepoznavanje in ocenjevanje tveganj, kot tudi opredelitev ustreznega odziva na tveganja – skladno s cilji organizacije. Druga obrambna linija vključuje tiste funkcije, ki izvajajo nadzor nad poslovnimi procesi in tveganji (kakovost, računovodske kontrole, fizično varovanje in podobne kontrole itd.). Zaposleni na omenjenih funkcijah so odgovorni za pravilno vpeljavo sistema obvladovanja tveganj. Spodbujajo se opredeljevanje izpostavljenosti posameznim tveganjem in spremljanje uveljavljanja postopkov za obvladovanje tveganj ter razvijanje sistema poročanja o tveganjih. Tretjo obrambno linijo predstavlja notranje revidiranje. Skladno s sprejeto Strategijo družbe DARS se spreminjajo oz. dopolnjujejo operativni cilji, ki podpirajo strateške cilje in na njihovi osnovi so prepoznana tudi strateška tveganja. Sistem tekoče preverjamo in dopolnjujemo, da bi bila tveganja, ki jim je DARS d.d., izpostavljen, pravočasno prepoznana, ovrednotena in obvladovana.

Konec leta 2020 smo sprejeli nov dokument »Upravljanje tveganj«, v katerem je določena politika upravljanja tveganj, pristojnosti in odgovornosti v procesu ugotavljanja, merjenja in obvladovanja tveganj, metodologija ocenjevanja tveganj in ukrepi za zmanjševanje tveganj na sprejemljivo raven, notranje kontrole in drugo. Tveganja za vsako organizacijsko enoto so razvrščena po naslednjih vidikih tveganj: strateška, finančna, koruptivna, tveganja neusklajenosti z zakonodajnimi zahtevami, operativna, organizacijska, okoljska in energetska ter informacijska. Politika upravljanja tveganj je izjava o celovitih namerah in usmeritvi družbe v zvezi z obvladovanjem tveganj. Zaposleni se zavedamo, da učinkovitost upravljanja tveganj nevtralizira grožnje za doseganje ciljev, ki izhajajo iz zunanega in notranjega poslovnega okolja. S sistemom upravljanja tveganj zagotavljamo, da so ključna tveganja pravočasno prepoznana, ocenjena in obvladovana. Tveganja ogrožajo zastavljene strateške, operativne in izvedbene cilje. V poslovnih procesih nastajajo različne vrste tveganj, ki jih morajo odgovorne osebe procesov pravočasno prepoznati in ustrezno obvladovati.

Merljivi cilji na področju upravljanja tveganj so:

- štirikrat letno s strani lastnikov tveganj pregled ter po potrebi dopolnitev registra tveganj in ukrepov z namenom obvladovanja tveganj na oziroma pod sprejemljivo raven,
- štirikrat letno s strani lastnikov tveganj pregled uspešnosti uvedenih ukrepov,
- štirikrat letno zasedanje Sveta za upravljanje tveganj in posredovanje predloga registra tveganj v potrditev Upravi družbe.

Metodologija, ki jo uporabljamo v družbi DARS za vrednotenje tveganj, je obrazložena v nadaljevanju in je razvidna tudi s slike v nadaljevanju. Verjetnosti nastanka ocenjujemo s petstopenjsko lestvico: zelo neverjetno (10–20 let), precej neverjetno (5–10 let), srednje verjetno (1–5 let), precej verjetno (1 mesec do 1 leto), zelo verjetno (1 dan do 1 mesec), posledice tveganja so izražene bodisi vrednostno s petstopenjsko lestvico vrednosti (manj od 10.000 EUR, 10.000 EUR do 100.000 EUR, 100.000 EUR do 1 milijon, 1 milijon do 10 milijonov, več kot 10 milijonov) bodisi polkakovostno z ocenami 1–5 (nizke, zmerne, srednje visoke, visoke in zelo visoke).

³² GRI GS 102-15.

Slika 14: Metodologija za vrednotenje tveganj

P O S L E D I C E T V E G A N J A		OCENA	Verjetnost nastanka/pojava				
			ZELO NEVERJETNO (10-20 let)	PRECEJ VERJETNO (5 - 10 let)	SREDNJE VERJETNO (1 - 5 let)	PRECEJ VERJETNO (1m - 1 leta)	ZELO VERJETNO (1 dan - 1 mesec)
Vrednostno izražene posledice (v EUR)	Polkakovostno izražene posledice - vpliv na ključnega deležnika (uporabnika)		1	2	3	4	5
ZELO VISOKE (50 - 100 mio)	zelo visoke/ zelo močan vpliv	5	5	10	15	20	25
VISOKE (10 - 50 mio)	visoke/ močan vpliv	4	4	8	12	16	20
SREDNJE VISOKE (1 - 10 mio)	srednje visoke/ srednje močan vpliv	3	3	6	9	12	15
ZMERNE (0,1 do 1 mio)	zmerne/delni vpliv	2	2	4	6	8	10
NIZKE (<0,1 mio)	nizke/ brez posledic, ni vpliva	1	1	2	3	4	5
LEGENDA							
			ekstremno visoka stopnja tveganja (nesprejemljiva) = 17-25				
			visoka stopnja tveganja (nesprejemljiva) = 9-16				
			srednja stopnja tveganja (dopustna, sprejemljiva) = 5-8				
			nizka stopnja tveganja (sprejemljiva) = 1-4				

Tveganja smo prepoznavali s pomočjo strateških in operativnih ciljev, ki so na najvišji ravni začrtani v Strategiji DARS d.d., 2017–2020, na nižjih ravneh pa glede na izvedbene cilje, ki so začrtani v okviru posameznega procesa. V letu 2020 se je spremenila sestava Sveta za upravljanje tveganj. Ključno vodilo članov Sveta za upravljanje tveganj je bilo, da se poudari zavedanje pomembnosti registra tveganj in predvsem medsebojnega sodelovanja, priprave ukrepov za zmanjševanje tveganj ter spremljanja uspešnosti uvedenih ukrepov. Svet za upravljanje tveganj je ustrezen poudarek namenil tudi temu, da so bila koruptivna tveganja in tveganja, ki se nanašajo na neusklajenosti z zakonodajnimi zahtevami, prepoznana in ocenjena s strani lastnikov tveganj v vseh organizacijskih enotah.

Na novo smo pripravili vizualni prikaz tako najvišje ocenjenih tveganj kot števila uvedenih in realiziranih ukrepov po posameznih organizacijskih enotah. Prav tako smo vizualno predstavili skupno stopnjo realizacije ukrepov in največje prepoznano tveganje v družbi.

Poudariti želimo, da so lastniki tveganj prepoznali in pripravili 104 ukrepe z namenom njihovega zmanjševanja na oziroma pod sprejemljivo raven. Uspešnost uvedenih ukrepov bodo lastniki tveganj ocenjevali po realizaciji ukrepov.

Proces upravljanja tveganj je postal del našega strateškega delovanja in poslovanja, zato smo ponosni na uspešno nadgradnjo ter izboljševanje upravljanja tveganj. Na področju upravljanja tveganj so bile v letu 2020 uvedene izboljšave in sodobni pristopi na področju registra tveganj. Uvedena je bila nova, sodobnejša vizualna oblika registra tveganj s prikazom stopnje realizacije ukrepov po posameznih organizacijskih enotah, ki so določeni z namenom zmanjševanja tveganj na oziroma pod sprejemljivo raven, lastniki tveganj pa tako tudi lažje tekoče in redno prepoznavajo in upravljajo tveganja. Register tveganj je bil dopolnjen tudi z roki realizacije, dodatnimi ukrepi in uspešnostjo uvedenih ukrepov ter usklajen s spremembo organiziranosti družbe. V novem registru tveganj lastniki tveganj prepoznavajo in upravljajo tveganja, ki se nanašajo tudi na druga področja, kot so: skladnost poslovanja oziroma usklajenost in izpolnitev relevantnih zakonodajnih zahtev, prevare, goljufije in korupcija.

Upravljanje tveganj je vpeto v vse ravni našega delovanja, redno preverjamo, ali so se pojavile nove grožnje in posledično tveganja, kot npr. pandemija v marcu in septembru 2020, na osnovi katere smo uvedli nove ukrepe in pristope.

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

- pandemija,
- 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 in delovanje sistema DarsGo,
- izpad ključnih informacijskih sistemov,
- ekonomska upravičenost investicijskih vlaganj,
- tveganje prihodkov,

- izguba kompetentnega oz. ključnega kadra (nezaželena fluktuacija) in porast deleža aktivno nezavzetih zaposlenih,
- skrb za varnost in zdravje zaposlenih pri delu ter
- varovanje okolja.

Pandemija

V družbi DARS permanentno pozorno spremljamo širjenje koronavirusa že vse od njegovega pojava v EU ter sproti sprejemamo potrebne in ustrezne ukrepe na ravni organizacije dela s ciljem zagotovitve neprekinjenega ter optimalnega poslovanja. Osrednji fokus Uprave in novoustanovljene koordinacijske skupine za koronavirus je skrb za varnost in zdravje zaposlenih ter uporabnikov avtocest in hitrih cest.

Uprava DARS d.d., in pristojne strokovne službe so pred razglasitvijo epidemije koronavirusne bolezni v RS začele obveščati in opozarjati na obnašanje in ravnanje zaposlenih ter na preventivne ukrepe v družbi glede pojava koronavirusa. Družba DARS je pripravila Akcijski načrt, ki opredeljuje preventivne ukrepe in postopke za izvajanje delovnih procesov, izvajanje poslovnih aktivnosti v delovnem okolju in zunaj njega ter ukrepe strokovnih služb DARS za zagotovitev izvajanja Akcijskega načrta. Izvajanje le-tega se prilagaja potrebam in razmeram v delovnih okoljih oz. aktualnim poslovnim procesom.

Družba DARS se je ob razglasitvi epidemije koronavirusne bolezni v Sloveniji aktivno vključila v sistem delovanja Kriznega štaba RS in Štaba Civilne zaščite RS. Na področju vzdrževanja se vezano na pandemijo vlaga veliko naporov v reševanje mogočega problema zagotavljanja zadostnega števila kadrov za izvajanje zimske službe za obdobje 2020/2021 v primeru pojava okužbe z virusom znotraj organizacijskih enot področja vzdrževanja, ko bi lahko bilo v primeru obilnejših snežnih padavin, ki bi sovpadale z večjim številom izpada zaposlenih, izvajanje zimske službe oteženo.

Prav tako je Uprava družbe pristopila k oceni ekonomskih posledic zaradi pandemije in za Nadzorni svet pripravila Poročilo o predvidenem vplivu trenutnega stanja, povezanega s covidom-19, na poslovanje družbe DARS. Na podlagi javno dostopnih informacij je Uprava družbe obravnavala številne resne, vendar verjetne scenarije v zvezi s potencialnim razvojem izbruha in pričakovanim vplivom na družbo in gospodarsko okolje, v katerem družba deluje, vključno z ukrepi, ki jih je slovenska vlada že sprejela. Vsa potrebna redna dela se opravljajo prilagojeno razmeram. V družbi DARS obvladujemo finančni položaj, zato zaradi koronavirusa izpolnjevanje finančnih obveznosti zagotovo ne bo ogroženo. Dobra likvidnostna situacija nam omogoča redno servisiranje dolgov. Prav tako zaradi zadostne finančne sposobnosti ne bo ogroženo izpolnjevanje finančnih zavez.

Družba vse aktivnosti tekoče analizira in je že vzpostavila sistem za dokumentiranje vseh ukrepov, ki jih je izvedla. Cilj teh aktivnosti je določanje najboljših praks, ki bodo podlaga za vse aktivnosti v izjemnih razmerah v prihodnje.

Ugotavljamo, da sprejeti ukrepi zaradi koronavirusa vplivajo na doseganje poslovnih rezultatov družbe, vendar po oceni vodstva le-ta ne bo ogrozil finančne vzdržnosti poslovanja družbe in tudi ne predstavlja bistvene materialnosti. Na podlagi navedenega in zaradi obravnavanih vseh mogočih scenarijev menimo, da likvidnostno tveganje v naslednjih 12 mesecih ne bo veliko, kar pomeni, da bo družba nemoteno nadaljevala poslovanje in načelo neomejenosti delovanja velja. Z vzdrževanjem likvidnostne rezerve v obliki depozitov in pridobljenimi dolgoročnimi kreditnimi linijami tako zagotavljamo visoko raven likvidnosti družbe DARS, ki je v vsakem trenutku sposobna izpolniti vse dospele obveznosti.

Menimo, da smo kot poslovodstvo sprejeli vse razumne ukrepe za pripravo vseh scenarijev, načine nenehnega ocenjevanja stanja in spremljanje učinkov sprejetih ukrepov. Zaradi učinkovitega obvladovanja različnih tveganj, povezanih s pojavom koronavirusa, in tako pripravljenih načrtov ukrepanja bo poslovanje družbe v obdobju naslednjih 12 mesecev od datuma poročanja potekalo nemoteno.

Omejena razpoložljiva finančna sredstva za vlaganje v razvoj

Za zagotavljanje in ustrezno razporeditev sredstev za obnove avtocestne infrastrukture je oddelek za cestno infrastrukturo v sodelovanju z oddelkom za obnove ponovno pripravil Plan ukrepov za triletno obdobje (2021–2023), ki temelji na ugotovitvah spremljanja stanja infrastrukture, analizah ekspertnega sistema, analizah strokovnih skupin in na strokovnih ocenah vrednosti predlaganih ukrepov ter predstavlja izhodišča za ustrezno načrtovanje investicijskih obnovenih del. V dokumentu so k vsem predvidenim ukrepom v naslednjih treh letih dodane okvirne vrednosti del predvsem z namenom, da so ustrezne službe prehodno seznanjene s predvidenimi potrebami po zagotavljanju finančnih sredstev za vlaganja v obstoječo infrastrukturo. Pristojne službe morajo načrtovanje potrebnih sredstev za investicijska vlaganja na obstoječi infrastrukturi prilagoditi potrebam, izraženim v navedenem dokumentu.

Vsako leto smo priča nepredvidenim dogodkom (pandemija, potres, žled, burja v kombinaciji z nanosom snega, poplave itd.), ki lahko oslabijo naše delovanje ter ogrozijo prometno varnost zaposlenih in uporabnikov. Zato moramo z uvajanjem sodobnih sistemov zagotavljati najvišjo stopnjo spremljanja stanja infrastrukture in prometne varnosti uporabnikov.

Poseben poudarek je potreben na razvoju digitalizacije cest. Digitalizacija avtocest pelje po poti zahtevnega preoblikovanja, ki vključuje mobilnostne, tehnološke in infrastrukturne spremembe. Avtocesta s tem postaja del digitalne preobrazbe družbe. Za doseg tega cilja je treba izvesti digitalizacijo tako na infrastrukturni, sistemski in upravljavski ravni, za katero moramo zagotavljati sklenitev celotnega kroga podatkov, ki jih generirajo senzorska omrežja. V tem smislu je treba vpeljevati nove sisteme detektiranja prometa, zagotavljanja zadostnih kapacitet za prenos in izmenjavo informacij, obvladovati ogromne količine podatkov in pripraviti ustrezna programska okolja za takšno izvedbo.

Vlaganja v razvoj so potrebna tudi na področju vzdrževanja, kjer se soočamo z vedno večjimi zahtevami z vidika pretočnosti avtocest, torej pri izvajanju del rednega vzdrževanja z minimalnimi motnjami v prometu. Zato so potrebna vlaganja v razvoj novih tehnologij tako letnega kot zimskega vzdrževanja AC/HC, kjer so ključna vlaganja v potrebno mehanizacijo in opremo avtocestnih baz z izpostavami.

Tudi v času pandemije je osnovno poslanstvo DARS, da so avtoceste prevozne brez omejitev, kar pa se posledično lahko zagotavlja le na način, da redno dobavljamo, vzdržujemo in nadgrajujemo mehanizacijo in opremo.

Naraščanje števila nesreč oz. padec stopnje varnosti

Da preprečimo naraščanje števila prometnih nesreč oziroma izboljšamo prometno varnost, moramo kot upravljavec in vzdrževalec avtocestnega omrežja ravnati strokovno ter izvajati ustrezna in učinkovita dejanja, ki na to posredno ali neposredno vplivajo. Na področju prometne varnosti moramo spoštovati zahteve domače zakonodaje in tudi obveznosti evropskih predpisov. Na podlagi dobrih praks in izvedenih študij izvajamo raznovrstne projekte s področja prometne varnosti, uporabe naprednih IT-tehnologij in uvajanja pametne infrastrukture. Pri projektih smo posebej pozorni na:

- projektne rešitve, s katerimi izboljšujemo prepustnost cest in zmanjšujemo število konfliktnih točk;
- dobro kondicijo cestne infrastrukture, ki je pogoj za varno vožnjo (optimalno vozišče, vidnost talnih označb in prometnih znakov);
- uporabo opreme cest, ki v primeru napake voznika zagotavlja milejše posledice in s tem zmanjšuje število mrtvih ali poškodovanih;
- pripravo predlogov sprememb in dopolnitev zakonskih in podzakonskih predpisov, ki omogočajo uvajanje sodobnejših prometno-tehničnih rešitev in uporabo učinkovitejše opreme cest.

Vse navedeno ob spremljanju novosti v tujini in učinkoviti izrabi domačega znanja zagotavlja pogoje za izboljšanje prometne varnosti. V celotnem konceptu načrtovanja in gradnje novih odsekov, obnov, vzdrževanja, novih tehnologij ITS in upravljanja prometa se varnost v povezavi z naraščanjem prometa izboljšuje. Pozitivne učinke imajo tudi koordinacije (ki jih izvajamo iz nadzornih centrov predvsem v primeru delovanja operativnih skupin na terenu in ob izrednih dogodkih), zagotavljanje ukrepov, ki se prilagajajo glede na prometne in vremenske razmere, ter nudenje informacij uporabnikom. Pri tem pa skrbimo tudi za kontinuirano izvajanje varnostnih kampanj in s ciljem promocije varnosti v prometu aktivno sodelujemo z deležniki na področju varnosti. Pri tem je zelo pomembno krizno komuniciranje ob izrednih dogodkih.

Prometna varnost se je v letu 2020 sicer izboljšala, vendar je to predvsem posledica upada prometa zaradi pandemije. Podatki iz števecv prometa kažejo veliko zmanjšanje prometnih obremenitev, kar sicer ugodno vpliva na zmanjšanje zastojev in s tem povezanih prometnih nesreč (naleti), po drugi strani pa je posledica tega dvig hitrosti. Pri tem gre za precejšnje povečanje števila vozil tudi v visokih hitrostnih razredih – nad 180 km/h. S podatki o dogajanju smo seznanili Policijo, hkrati pa smo s Policijo začeli aktivnosti vzpostavljanja avtocestne policije.

Policija je konec leta 2020 podpisala dogovor za vzpostavitev sistemov sekcijskega merjenja hitrosti. V letu 2021 bomo izpeljali postopek javnega naročila in izbire izvajalca. Stroški vzpostavitve sistemov pa bodo nastali šele po tem, ko bo izvajalec pridobil vse potrebne dokumente za delovanje sistemov, za kar bo predvidoma potrebnih vsaj šest do devet mesecev. Večja finančna sredstva bodo za to potrebna v letu 2022.

Odvisnost od zunanjih izvajalcev

Tveganje odvisnosti od zunanjih izvajalcev obvladujemo tako, da tekoče spremljamo vse informacije o poslovanju poslovnih partnerjev, pripravljamo ukrepe za preprečitev vpliva neugodnih dogodkov na poslovanje družbe (spremembe določil v pogodbi, sporazumne prekinitve pogodb) in vzdržujemo zdrave poslovne odnose. Že pri izbiri izvajalca v postopku javnega naročanja temeljito proučimo predvidene roke za izvedbo, plačilne pogoje in garancije, natančno določimo terminske načrte dokončanja posamezne faze in skrbimo za kakovost pogajanj ter od izbranih izvajalcev zahtevamo ustrezne reference. Za nadzor nad izvajanjem pogodb imamo določene skrbnike pogodb, ki bdijo nad izvajanjem pogodbe ves življenjski cikel, od priprave razpisne dokumentacije do sklenitve pogodbe, med samo izvedbo posla in nato vse do izteka garancijske dobe, če je ta predvidena. Prav tako skrbniki spremljajo tudi veljavnost posameznih dokumentov, npr. garancije, in so dolžni opozoriti, da se le-ti tekoče obnavljajo. Redno nadziramo stroške investicij, tako rednih kot tistih, ki so nastali zaradi naknadnih sprememb projekta. Vse projekte v vseh fazah izvajamo na način vključevanja inženirja, ki skrbi za celovito vodenje posameznega projekta. Pri nabavi strateških materialov (sol, nafta itd.) se teži k temu, da imamo vedno na voljo rezervnega dobavitelja. Za dobavo posipnih materialov je za vsak tip soli sklenjena svoja pogodba, za nabavo dizelskega goriva v interne črpalke pa je predviden podpis okvirnega sporazuma z več dobavitelji.

Izpad prihodka pri delovanju novega sistema DarsGo in delovanje sistema DarsGo

Po uspešni uvedbi sistema v letu 2018 smo v poročevalskem obdobju izvajali aktivnosti za odpravo pomanjkljivosti, uvajali spremembe/nadgradnje sistema za izboljšanje uporabniške izkušnje na podlagi ugotovitev v prvem letu delovanja sistema in spremembe za izboljšave na sistemski ravni.

Izvedli smo pregled doseganja ravni storitve sistema za prvi dve leti delovanja sistema. Z zbiranjem podatkov o delovanju sistema in v okviru izvajanja lastnega metodološkega modela ocenjevanja ravni storitev, razvitega v sodelovanju z nadzornikom kakovosti, izračunavamo in nadzorujemo ravni storitev, ki jih je dosegel sistem. Dosežena raven storitev vpliva na plačilo pogodbene vrednosti izvajalcu iz naslova tehničnega delovanja in učinkovitosti sistema; plačilo pogodbene vrednosti je odvisno od elementov, vezanih na doseganje ravni kakovosti, ki jo mora izvajalec dosegati v obdobju operativnega delovanja. Z ugotavljanjem ravni storitev vplivamo na dvig kakovosti delovanja sistema in posredno omejujemo/zmanjšujemo tveganja iz naslova prihodkov pobrane cestnine za vozila nad 3,5 t največje dovoljene mase, ki je največji in najpomembnejši vir prihodka družbe.

Z izvajalcem izvajamo redne sestanke za pregled in spremljanje delovanja sistema, z upravljanjem incidentov evidentiramo odmike v delovanju sistema, ki jih izvajalec praviloma v pričakovanih rokih in s predvidenimi postopki odpravlja oziroma izboljšuje. S kontrolnimi metodami, neodvisnimi od izvajalca, se redno spremlja učinkovitost delovanja sistema, analizirajo se odmiki in izvajajo ustrezni ukrepi. Vzpostavljena sta sistem upravljanja varovanja informacij (SUVI) in sistem upravljanja neprekinjenega poslovanja (SUNP) za zagotovitev delovanja sistema 24/7. V sklopu tega so se izvajale aktivnosti za namen varovanja informacij in neprekinjenega poslovanja (periodični varnostni pregledi, izboljšave za zagotavljanje varnosti). Redno spremljamo in uvajamo vse zakonodajne spremembe. V poročevalskem obdobju je bila izvedena notranja presoja sistema ISO 27001:2013 na področju DarsGo, izvedena sta bila varnostno preverjanje in implementacija ukrepov za zmanjševanje razpoznanih tveganj. V poročevalskem obdobju je sistem deloval stabilno in zagotavljal nemoteno dosegljivost programskih rešitev v uporabi. Z ohranjanjem visoke razpoložljivosti tehnologije, načeli projektnega vodenja in varnostno politiko so se tveganja ohranjala v mejah obvladljivosti. S stalnim spremljanjem in nadzorovanjem predvidenih aktivnosti izvajalca, potrebnih za delovanje sistema DarsGo, in ustreznim upravljanjem procesov izboljšujemo delovanje sistema ter skrbimo za uspešno in učinkovito reševanje operativnih težav/problemov uporabnikov, s čimer zagotavljamo stalni razvoj in izboljšave na področju celotnega sistema DarsGo.

Izpad ključnih informacijskih sistemov

Izpad ključnih informacijskih sistemov obvladujemo z rednim spremljanjem stanja IT-sistemov in takojšnjim odzivanjem na izredne dogodke. Vzpostavljen imamo sistem neprekinjenega delovanja dela informacijskega sistema (podvajanje najvitalnejših delov informacijske opreme) ter uvedene varnostne ukrepe za zaščito in varovanje informacijskih sistemov pred nepooblaščenimi posegi in izgubo podatkov.

Poleg notranjih in zunanjih presoj sistema kakovosti po pridobljenih certifikatih kakovosti ISO 27001 in ISO 9001 uporabljamo tudi neodvisne varnostne preglede informacijske tehnologije kot eno izmed metod prepoznavanja groženj. Prepoznane grožnje, ki bi lahko vplivale na zaupnost, celovitost ali razpoložljivost informacijskih sistemov in informacijske infrastrukture, obvladujemo z vzdrževanjem ocene tveganj s področja informacijske varnosti, rednim vzdrževanjem sistemov, rednim izvajanjem varnostnega kopiranja, vzpostavljenimi protipožarnimi zidovi in protivirusnimi programi, nadgradnjami programske in strojne opreme, posodabljanjem varnostnih politik,

ozaveščanjem uporabnikov o informacijski varnosti, predvsem pa z izvajanjem jasne vizije razvoja informacijskega sistema družbe.

Na ključnih sistemih je vzpostavljen sistem vzdrževanja 24/7/365 s strani pogodbenih izvajalcev ter uveden monitoring in ažurno obveščanje in beleženje vseh incidentov in izpadov.

Ekonomska upravičenost investicijskih vlaganj

Tveganje ekonomske upravičenosti investicijskih vlaganj v družbi DARS obvladujemo z različnimi kontrolnimi mehanizmi. Za preverjanje ekonomske upravičenosti ukrepov na cestni infrastrukturi že več let uporabljamo ekspertni sistem PMS DARS, za manjše investicije pa izvajamo še strokovne ekonomske presoje s pomočjo zunanjih strokovnjakov. V prvi fazi preverjamo predvsem funkcionalnost posameznih elementov infrastrukture in varnost za uporabnike avtocest, v nadaljevanju pa še trajnost in stopnjo poškodovanosti. V letu 2020 smo zaključili v letu 2017 začet projekt uvedbe ekspertnega sistema gospodarjenja s premostitvenimi objekti – BMS DARS, za katerega načrtujemo uporabo od vključno leta 2021 naprej.

Za projekte, vezane na energetske učinkovitost podjetja, pripravljamo analize stroškov in koristi, ki predstavljajo podlago za odločanje o implementaciji posameznega ukrepa, za ITS-sisteme se v prvi vrsti preverja upravičenost z vidika varnosti za uporabnike avtocest, pri obnovah in vlaganjih v elektrostrojno opremo predorov pa se upošteva več različnih vidikov, ki so vključeni v program dolgoročnega načrtovanja obnov elektrostrojne opreme v predorih.

Za potrebe obvladovanja tveganj upravičenosti investicijskih vlaganj v mehanizacijo je bila v letu 2017 opravljena celovita analiza vse mehanizacije in opreme ter pripravljen srednjeročni načrt vlaganj v obnovo le-te za obdobje 2018–2022. Investicije v nove odseke HC in AC pa so v vseh fazah projekta načrtovane na način izdelave PZI ali IZ, med izdelavo projektne dokumentacije DGD in PZI pa tudi z izdelanim Investicijskim programom, ki ga obravnava komisija v okviru DARS, potrdi Uprava družbe, v nadaljevanju pa je posredovan tudi na Komisijo za obravnavo in potrjevanje investicijske dokumentacije, ki deluje v okviru Ministrstva za infrastrukturo.

Tveganje prihodkov

Tveganje prihodkov obvladujemo s spremljanjem podatkov in pripravo čim realnejših napovedi prihodkov, ugotavljanjem odstopanj od poslovnega načrta ter z načrtovanjem ukrepov, ki bodo morebitno vrzel premostili. Izvaja se izračun stroškov cestninskih cest in najvišje mogoče višine cestnine, skladno z veljavno metodologijo.

Zaradi pandemije covid-19 v letu 2020 beležimo padec prihodkov iz naslova cestninjenja, na prihodke bo pandemija vplivala tudi v letu 2021.

Spremembe podzakonskih predpisov s področja cestninjenja in cenika cestnine mora potrditi Ministrstvo za infrastrukturo. Družba DARS poskuša predhodno te spremembe uskladiti s prevoznikiškimi sekcijami GZS in OZS, zato je pomembno vseskozi ostajati v dobrih partnerskih odnosih z njimi.

Prihodki iz naslova cestninjenja vozil z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t se konstantno zmanjšujejo, če ostaja cestnina na prevoženem kilometru nespremenjena, zaradi posodabljanja voznega parka. S 1. 9. 2020 so bili na predlog DARS ukinjeni rabati pri odloženem plačevanju cestnine. S 1. 1. 2021 se je podražila cestnina za uporabo cestnega predora Karavanke za vozila z NDM do 3,5 t za 1,6 %. Nekatere pobude, podane s strani DARS v letu 2020, niso bile sprejete (indeksacija cestnine na omrežju cestninskih cest, indeksacija cen vinjet).

S 1. 12. 2021 se skladno z vladnimi načrti predvideva uvedba elektronske vinjete. Letna vinjeta bo veljala 365 dni od dneva nakupa, kar pomeni izpad prihodka v primerjavi z dosedanjim sistemom veljavnosti letnih vinjet (do 31. 1.).

Družba DARS aktivno sodeluje pri oblikovanju in presoji predloga novele direktive o evrovinjeti (1999/62/ES). Potem ko bo po prehodnem obdobju obvezno upoštevanje predpisanih razmerij med ceno letne in kratkoročnih vinjet, bo v izogib občutnemu zmanjšanju prihodkov treba podražiti letno vinjeto. Višina izpada bo odvisna od zaključka zakonodajnega postopka v EU. To tveganje se obvladuje z zgodnjim začetkom argumentiranja spremembe cenovne politike.

Izguba kompetentnega oz. ključnega kadra (nezaželena fluktuacija) in porast deleža aktivno nezavzetih zaposlenih

Tveganje izgube kompetentnega oz. ključnega kadra v družbi DARS in porast deleža aktivno nezavzetih zaposlenih obvladujemo z oblikovanjem ustvarjalnega, varnega in zanimivega delovnega okolja, kar predstavlja naš strateški cilj. S

tem namenom je bila pripravljena Strategija upravljanja kadrov 2020, ki opredeljuje konkretne aktivnosti, s katerimi kot organizacija delujemo na področju razvoja kadrov in s tem zmanjšujemo prepoznana kadrovska tveganja.

V letu 2020 smo pristopili k identifikaciji ključnih delovnih mest in ključnih kadrov ter pripravili temelje za izvajanje politike nasledstev. Slednje poleg pravočasnega zagotavljanja strokovnih in kompetentnih naslednikov na ključnih delovnih mestih predstavlja tudi pomemben element mogočega kariernega razvoja zaposlenih ter izgradnje zavzetosti zaposlenih, kar zmanjšuje tveganje neželene fluktuacije. Izvedeno je bilo merjenje organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih, ki je pokazalo višjo raven zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih kot predhodna leta. Izvajale so se aktivnosti v zvezi z uvedbo mentorstva za novozaposlene, pristopilo se je k izvedbi razvojnih letnih pogovorov z zaposlenimi, uveden je bil bilten Vodja DARS kot strokovna podpora vodjem pri delu vodenja ter izvajali so se ukrepi v okviru polnega certifikata Družini prijazno podjetje, ki med drugim zaposlenim omogočajo lažje usklajevanje delovnih in družinskih obveznosti.

Aktivnosti na področju kadrovskega ukrepov so bile v letu 2020 v veliki meri zaznamovane z obsežnimi urgentnimi ukrepi omejevanja širjenja epidemije covid-19, ki so zagotavljali potrebno zaščito zaposlenih pred možnostjo okužbe, obenem pa učinkovito izvedbo delovnih procesov.

Skrb za varnost in zdravje zaposlenih pri delu

V letu 2020 se je poleg običajnih delovnih nalog službe pojavila tudi aktivnost na področju varovanja zdravja delavcev zaradi pojava koronavirusa. Ta aktivnost je v tem letu zahtevala tudi največ vložene časa in truda. Že 24. februarja, še pred prvim ugotovljenim primerom okužbe v Sloveniji, smo delavcem, ki pri svojem delu prihajajo v bližnji stik z uporabniki naših cest, razdelili prve zaščitne maske, rokavice za enkratno uporabo in razkužila za roke. Uprava DARS je imenovala posebno koordinacijsko skupino za obvladovanje tveganj pri pojavu koronavirusa, ki se tedensko sestaja ter glede na razvoj epidemije v državi in število okuženih v družbi sprejema potrebne organizacijske in druge ukrepe. Skupaj z direktorji področij je bil pripravljen akcijski načrt za ukrepanje in organiziranje dela v primeru okužb.

Uvedli smo delo od doma, s čakanjem na delo zagotovili strateško rezervo za primer sneženja in omejili naše aktivnosti na najnujnejše, da sta zagotovljeni varnost in pretočnost avtocest. Pisarne so se preuredile tako, da smo delavce, ki si sedijo nasproti, ločili s pregradami iz prozornega pleksistekla, zagotovili razkužila in zaščitne maske za vse zaposlene idr.

Delo pogodbenikov v delovnih prostorih družbe (redni servisi in pregledi delovne in protipožarne opreme) je bilo v prvem valu ustavljeno, medtem ko od 18. maja naprej poteka nemoteno v skladu z navodili za preprečevanje širjenja okužb. Služba za varnost in zdravje pri delu je tudi med obema valoma epidemije v večjem obsegu opravila obdobja usposabljanja in preizkuse usposobljenosti delavcev cestnine za varno delo, organizirala zdravniške preglede delavcev ter opravljala interni nadzor pri delu na terenu.

Pred zimo, ker se je spet pričakovala večja porast okužb, smo pripravili nove postopke javnih naročil in pogodbe za zagotavljanje vseh potrebnih sredstev za zaščito delavcev, razkuževanje vozil in delovnih prostorov.

Varnost delavcev pri delu pa smo, kot enega od pomembnih elementov za uspešno načrtovanje razvoja družbe, vključili tudi v predlog Strategije 2021–2025. Eden od pomembnih operativnih strateških ciljev je tako tudi zmanjšanje števila poškodovanih pri delu do leta 2025 za 10 %, zato se že vrsto let veliko vlaga tako v nabavo nove, varnejše in dejavnosti prilagojene delovne opreme kot tudi urejanje delovnega okolja, ki zagotavlja delavcem višjo stopnjo varnosti in zdravja pri delu. Ukrepi se ne nanašajo zgolj na zagotovitev večje varnosti delavcev na terenu, ampak so namenjeni tudi pisarniškim delavcem, ki imajo z leti vse več zdravstvenih težav.

Varovanje okolja

DARS d.d., je kot upravljavec in vzdrževalec avtocest in hitrih cest v okviru celotnega poslovanja družbe že v preteklih letih vzpostavil sistem ravnanja z okoljem in v letu 2017 sistem upravljanja energije, s katerima dosledno uresničuje politiko varovanja okolja in upravljanja energije na vseh področjih svojega delovanja.

Strategija DARS d.d., 2017–2020 vključuje operativne cilje, ki se nanašajo na okoljsko-energetske vidike in posledično ukrepe za zmanjševanje okoljskih tveganj. V letu 2020 smo sistema vodenja nenehno izboljševali tako z realizacijo ukrepov z namenom zmanjševanja okoljskih vplivov in posledično okoljskih vidikov kot dopolnitvijo novih in optimizacijo obstoječih okoljsko-energetskih ciljev in programov ter njihovo realizacijo spremljali v okviru vodstvenega pregleda družbe. Rdeča nit sistema ravnanja z okoljem sta ocena in analiza okoljskih vplivov in vidikov ob upoštevanju faz

življenjskega cikla storitve, ki so posledično opredeljeni v registru okoljskih vidikov. Da bi zmanjšali vpliv na okolje, smo določili okvirne in izvedbene okoljske in energetske cilje ter programe, s katerimi bomo te cilje tudi dosegli.

Tveganja, ki se nanašajo na pravočasno spremljanje in udejanjanje zakonodajnih zahtev v praksi, zmanjšujemo z ukrepi s strani imenovanih odgovornih oseb, ki pokrivajo področje dela, na katero se zakonodajna sprememba nanaša. Okoljska tveganja, med katera 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 izraža 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 usposabljanjem 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 s cest (LPOM) itd., pa tudi z zbiranjem, sortiranjem in nadzorovanim oddajanjem zbranih odpadkov, izvajanjem ukrepov za zmanjševanje svetlobnega onesnaževanja ter s stalnim nadzorovanjem prisotnosti ogljikovega monoksida in vidljivosti v predorih, smo veliko prispevali k zmanjševanju negativnih vplivov na okolje in uspešno obvladali tveganje za nastanek ekoloških nesreč. Ob pojavu pandemije covid-19 lahko pričakujemo povečanje količin nastalih odpadnih zaščitnih sredstev, predvsem rokavic in mask, ki se odlagajo med mešane komunalne odpadke, ter povečanje količin nastale odpadne embalaže alkoholnih razkužil, ki se odlaga med odpadno embalažo. V letu 2021 lahko na ravni celotne družbe pričakujemo manjšo količino zbranih frakcij komunalnih odpadkov, in sicer zaradi dolgotrajne odsotnosti zaposlenih z dela ter predvsem zaradi upada prometa in nadzorovanega ustavljanja tovornih vozil, s čimer je povezano zaprtje malih počivališč. Predvidevamo, da obstoječa komunalna infrastruktura zagotavlja zadostne kapacitete za zbiranje komunalnih odpadkov, zato trenutno ni izkazanih potreb po dodatnih zabojskih za ločeno zbiranje odpadkov.

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 že obstoječih preobremenjenih objektov ob trasi avtocest in hitrih cest.

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

DARS d.d., je v letih 2018/2019 v sodelovanju z zunanjimi pogodbenimi sodelavci izvedel obratovalni monitoring hrupa za omrežje cest v upravljanju DARS d.d. V okviru tega projekta so bile na podlagi modelnega izračuna hrupa z upoštevanjem prometnih obremenitev iz leta 2016 določene obremenitve fasad stavb s hrupom, in sicer za vse stavbe z varovanimi prostori in stavbe s potencialno varovanimi prostori ob vseh odsekih AC in HC, ki so v našem upravljanju. Sočasno z izvedbo obratovalnega monitoringa je potekala priprava Strokovnih podlag za operativni program varstva pred hrupom (v nadaljevanju: SP OP Hrup) na preobremenjenih območjih. V dokumentu so za potrebe načrtovanja ukrepov zaščite pred hrupom obravnavana obstoječa območja pozidave, na katerih je treba izvesti ukrepe, z opredelitvijo prioritet in ključne usmeritve za načrtovanje protihrupnih ukrepov z namenom, da bodo ukrepi kar najučinkovitejši glede na vložena sredstva in tudi čim sprejemljivejši. Prioritetna območja so bila vključena v Plan ukrepov na cestni infrastrukturi v upravljanju DARS d.d., za obdobje 2021–2023. Skladno z načrtom prioritetenih območij za sanacijo hrupa je DARS v letu 2020 že začel naročilo študij hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov za posamezna območja ob avtocestnem omrežju.

Za potrebe priprave nabora ukrepov, ki bodo vključeni v revizijo Operativnega programa varstva pred hrupom, je DARS d.d., poleg Strokovnih podlag za OP Hrup v sodelovanju z zunanjim pogodbenim sodelavcem pripravil Strokovne podlage za obnovo protihrupnih ograj (PHO). V dokumentu so obravnavani obstoječi protihrupni ukrepi, ki glede na trenutne obremenitve s hrupom niso zadostni, zato dokument predlaga tri vrste ukrepov (obnova, nadgradnja, obnova in nadgradnja). Z izvedbo predlaganih ukrepov se pričakuje, da bo obstoječa protihrupna zaščita zagotavljala zadostno zaščito pred hrupom na preobremenjenih območjih. V dokumentu obravnavana območja z obstoječo zaščito, na kateri

so načrtovani ukrepi, bodo poleg prioritarnih območij za sanacijo hrupa ravno tako vključena v revizijo Operativnega programa varstva pred hrupom, ki se pričakuje v letu 2021.

I.5 POROČILO O USPEŠNOSTI

I.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja

Dolgoročni cilj družbe DARS je postati stabilen upravljavec, ki bo s prihodki od cestnin in drugimi prihodki zagotavljal trajnostni razvoj družbe, njeno dolgoročno, stabilno in družbeno odgovorno poslovanje ter varno uporabo avtocestnega omrežja. DARS z vzpostavljanjem in vzdrževanjem kakovostne, zanesljive in vzdržljive avtocestne infrastrukture regionalno in mednarodno prispeva h gospodarskemu razvoju in blaginji.³³

DARS je v poslovnem letu 2020 realiziral 398,6 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje, kar je 17 odstotnih točk manj kot v letu 2019. Cestninski prihodki, ki predstavljajo kar 92,8 odstotka vseh prihodkov, so bili v letu 2020 za 17 odstotkov nižji od realizacije v letu 2019. Kljub dobremu začetku v letu 2020, ko smo že beležili povečanje prihodkov iz naslova cestninjenja, je z razglasitvijo pandemije in ukrepov za zajezitev širjenja covid-19 prišlo do močnega upada gospodarskih aktivnosti, kar je povzročilo velik padec prometa in s tem tudi prihodkov iz naslova cestnin. V letu 2020 je bila vrednostno prodaja vinjet nižja za 26 odstotkov, količinsko je bilo prodanih 4.402.258 vinjet. Največji izpad smo beležili pri prodaji tedenskih in mesečnih vinjet.

Čisti poslovni izid družbe DARS za obdobje od 1. januarja do 31. decembra 2020 je znašal 59,5 milijona evrov in je bil v primerjavi s čistim poslovnim izidom za leto 2019 nižji za 57 odstotkov.

Preglednica 6: Ključni poslovni podatki po letih³⁴

Ključni poslovni podatki po letih	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020	Indeks 2020/2019
EKONOMSKI VIDIK				
Čisti prihodki od prodaje	465.605.859	480.750.876	398.581.556	83
Poslovni izid iz poslovanja	222.394.940	210.990.006	108.954.947	52
EBITDA	397.476.660	422.009.626	321.804.934	76
Čisti poslovni izid obračunskega obdobja	154.421.963	139.611.455	59.526.614	43
Osnovni kapital	2.322.284.140	2.086.559.144	2.086.559.144	100
Kapital na dan 31. 12.	2.963.264.000	2.863.136.410	2.922.963.531	102
Skupna vrednost aktive na dan 31. 12.	5.656.311.816	5.307.039.906	5.175.871.112	98
Odplačilo dolga – glavnica	219.555.539	212.849.148	238.361.387	112
Plačilo obresti*	40.624.860	37.889.189	35.786.115	94
OKOLJSKI VIDIK – poraba energentov v MWh				
Elektrika	23.598	22.584	21.670	96
Goriva	18.662	18.081	16.752	93
Zemeljski plin	1.443	1.386	1.564	113
UNP propan	1.964	1.857	1.736	93
UNP propan, butan	852	475	428	90
Kurilno olje	238	97	58	60
Daljinsko ogrevanje	638	550	0	/
Biomasa	0	0	452	/
km AC	623	623	623	100
Št. zaposlenih	1.232	1.257	1.269	101

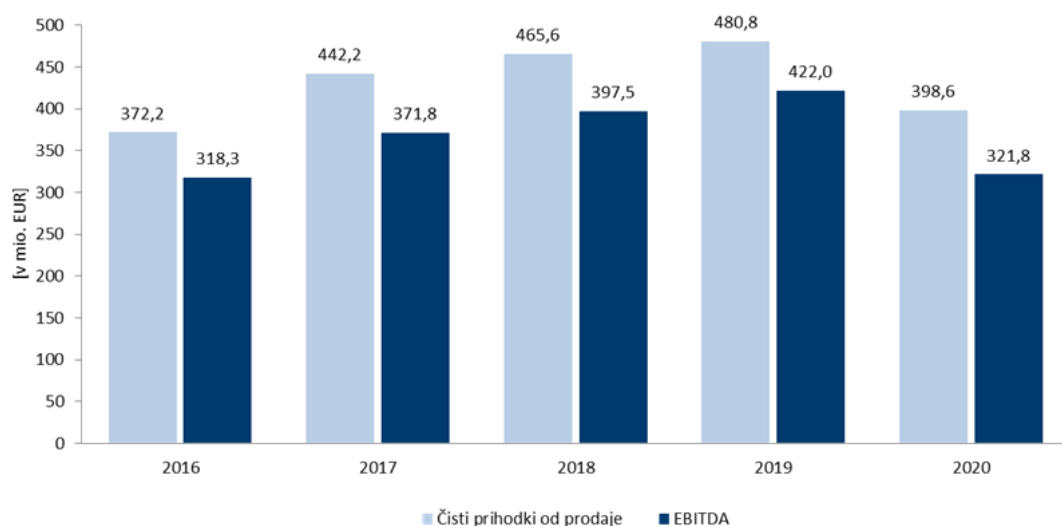
³³ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 201, 203.

³⁴ GRI GS 201-1.

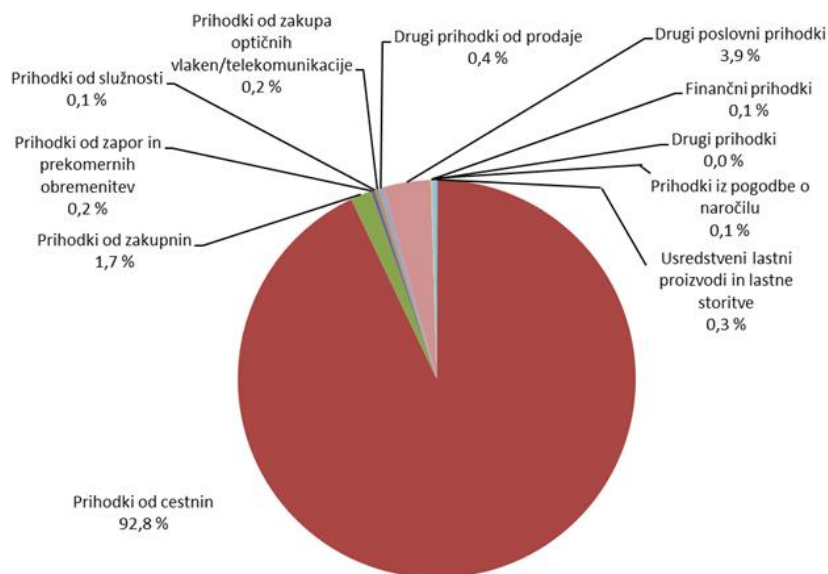
Marža iz poslovanja	47,8 %	44,1 %	27,3 %	62
EBITDA marža	85,37 %	87,78 %	80,7 %	92
Neto marža	33,2 %	29,2 %	14,9 %	51
Donosnost na kapital (ROE)	5,35 %	4,79 %	2,06 %	43

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

Slika 15: Gibanje čistega prihodka od prodaje in denarnega toka iz poslovanja (EBITDA) v obdobju 2016–2020



Slika 16: Struktura prihodkov DARS v letu 2020



Preglednica 7: Neposredno ustvarjena in distribuirana ekonomska vrednost družbe DARS v letu 2020³⁵

	2016	2017	2018	2019	2020
Prihodki (neposredna ekonomska vrednost) (1)	372.497.825	442.411.843	466.246.838	481.358.110	399.731.986
– Od prodaje	372.161.638	442.244.312	465.605.859	480.750.876	398.581.556
– Prodaja sredstev/nepremičnin	336.187	167.531	640.979	607.234	1.150.430
Porazdeljena ekonomska vrednost (2)	294.378.679	317.224.881	344.641.792	410.888.602	384.077.024
– Stroški blaga, materiala in storitev	36.740.431	38.635.453	47.646.986	50.383.003	44.369.700
Stroški (brez stroškov dela)	195.755.737	203.242.941	226.137.622	265.820.555	260.411.511
Stroški dela	37.910.486	39.730.512	40.847.516	45.244.673	46.832.708
Izguba pri izločitvi osnovnih sredstev	80.143	615.603	3.749.710	30.864.914	26.717.740
Izplačila lastnikom kapitala in ostalim dobaviteljem finančnih sredstev	41.234.923	40.414.027	40.624.860	37.889.189	35.786.115
– Dividende	0	0	0	0	0
– Obresti	41.234.923	40.414.027	40.624.860	37.889.189	35.786.115
Davki od dobička	19.203.477	32.981.826	33.075.718	30.552.021	14.104.581
Investicije v družbeno okolje	193.913	239.973	206.367	517.251	224.369
– Sponzoriranja in donacije	121.409	165.094	148.934	197.339	114.092
– Ostalo (dajatve, NUSZ ...)	72.504	74.879	57.432	319.912	110.277
Neposredno ustvarjena ekonomska vrednost (1–2)	78.119.146	125.186.962	121.605.046	70.469.508	15.654.962

1.5.2 Odgovoren odnos do kupcev in zadovoljstvo uporabnikov avtocest

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

Glavni produkt družbe DARS in njegova cena

Glavni produkt družbe DARS je uporaba cestninskih cest, plačilo njihove uporabe pa predstavlja večinski delež prihodka družbe DARS.

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

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

V letu 2020 smo ustvarili 386,9 mio EUR prihodkov iz naslova cestninjenja, kar je za 79,6 mio EUR manj kot v letu 2019, razlog za to pa je v velikem padcu prometa zaradi pandemije covid-19.

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

Zaračunavanje uporabe infrastrukture in trajnostni razvoj

Evropska komisija je v svojem predlogu spremembe Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila navedla:

³⁵ GRI GS 201-1.

»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 poglavitna za zagotavljanje pravične obravnave uporabnikov cest in trajnostnega financiranja infrastrukture.«

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

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

Načelo »uporabnik plača« DARS implementira pri določanju višine cestnine DARS, saj upošteva metodologijo izračuna, ki temelji na načelu nadomestila infrastrukturnih stroškov skladno z veljavno evropsko direktivo 1999/62/ES in Uredbo o metodologiji za izračun stroškov cestninskih cest (Ur. l. RS, št. 46/19). Z zasledovanjem optimalne (tj. maksimalne dopustne) višine cestnine DARS ohranja cestno infrastrukturo varno in hkrati uporabnikom zagotavlja, da za uporabo AC in HC ne bodo plačevali neupravičeno visokih stroškov.

Načelo »onesnaževalec plača« DARS udejanja s svojo cenovno politiko cestninjenja težkih vozil, ki infrastrukturno pristojbino diferencira glede na vpliv vozil na okolje (družbeni stroški onesnaževanja zraka) ter s tem pozitivno vpliva na okolje in kakovost zraka, saj imajo uporabniki spodbudo, da za vožnjo po Sloveniji uporabljajo vedno čistejša vozila. V letu 2020 je bilo na naših cestah skoraj 94 % prevoženih kilometrov, opravljenih z vozili, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 t in sodijo v emisijske razrede EURO V, EEV in EURO VI, medtem ko je bila leta 2013 z vozili, registriranimi v teh emisijskih razredih, opravljena le dobra četrtina prevoženih kilometrov. Leta 2013 je bila cenovna spodbuda, da bi za vožnjo po slovenskih AC in HC uporabljali čistejša vozila, manjša, saj je bila razlika v ceni za najmanj in za najbolj čista vozila takrat 22,5 %, danes pa je 40 %. Razlika v ceni sicer pomeni določeno tveganje za stabilnost cestninskih prihodkov družbe DARS in terja, da se v takšnih razmerah prihodki uravnavajo z občasnimi podražitvami.

Cestninjenje vozil nad 3,5 t največje dovoljene mase

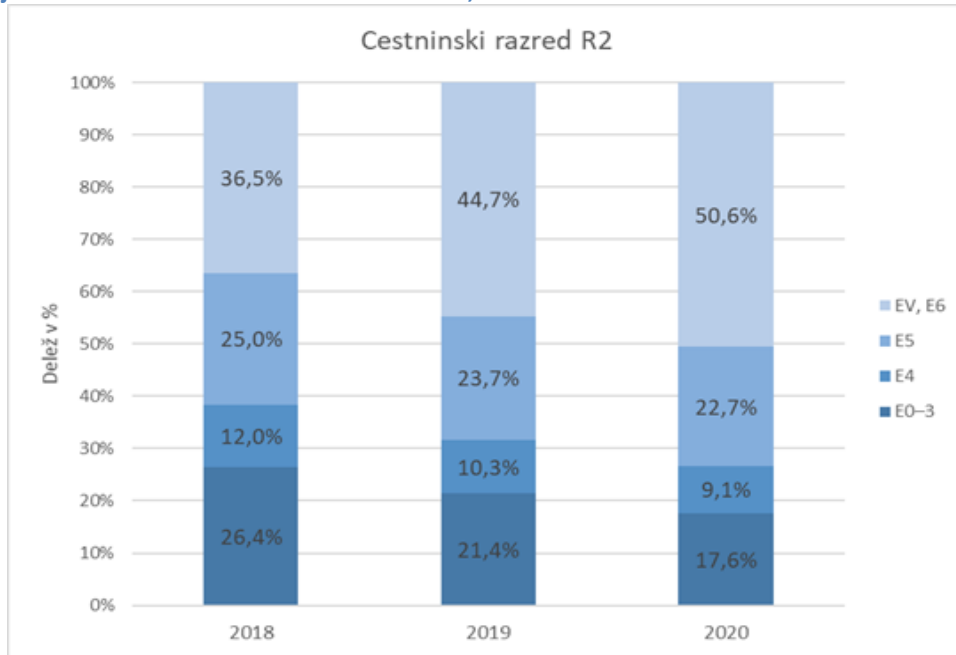
Po uspešni uvedbi elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku za vozila z največjo dovoljeno maso (NDM) nad 3,5 t (sistem DarsGo)³⁶ v letu 2018 smo za zagotavljanje stabilnega delovanja sistema v letih 2019 in 2020 izvajali dejavnosti za odpravo pomanjkljivosti, uvajali spremembe in nadgradnje sistema predvsem v smislu zagotavljanja še prijaznejšega sistema za uporabnike – stranke in tiste, ki sistem upravljajo. Veliko izboljšav je bilo narejenih na sistemu za nadzor, ki zagotavlja, da se uporabniki ne izogibajo plačevanju cestnine. Dobro delujoč sistem nadzora je ključen za zagotavljanje prihodka od cestnine tovornih vozil.

Prihodki od cestninjenja vozil nad 3,5 t NDM so bili v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 za 9,9 % nižji. Število cestninjenih kilometrov v sistemu DarsGo je v letu 2020 v primerjavi z 2019 manjše za 9,4 %. Glavni razlog za nižje prihodke je vpliv pandemije covid-19 in s tem povezano zmanjšanje prometa težkih vozil. Največji padec prihodkov je zabeležen v času prvega vala epidemije v marcu, aprilu in maju 2020. Pozneje so se prihodki skoraj izenačili s prihodki v letu 2019.

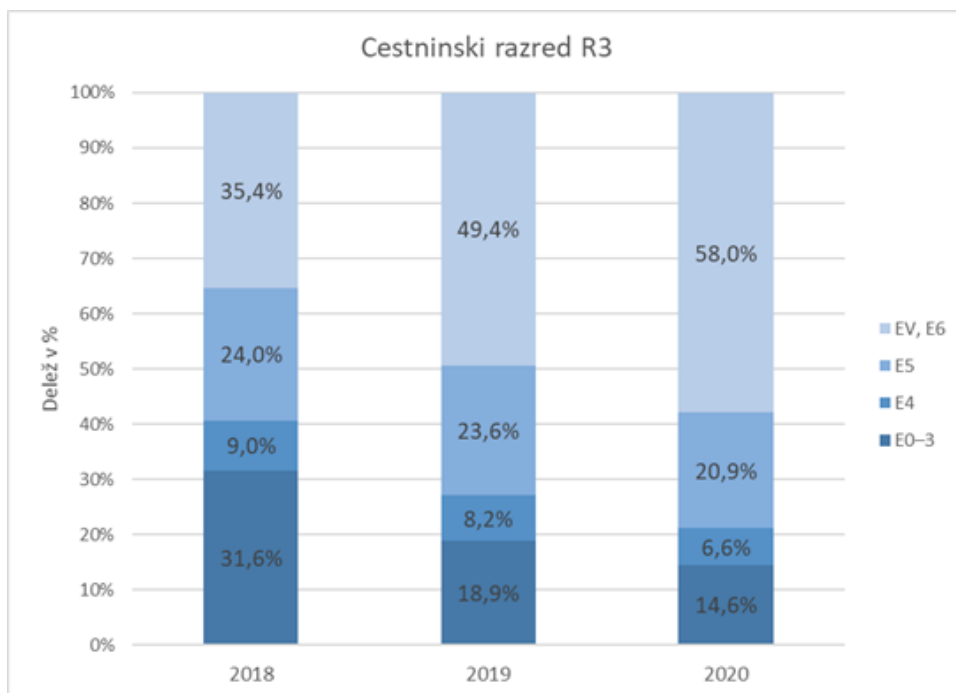
V spodnjih grafikonih je razvidno, da se je v letih 2018–2020 zmanjševal delež »umazanih« vozil in naraščal delež »čistejših«, to je tistih, ki so v emisijskih razredih EURO EEV in VI.

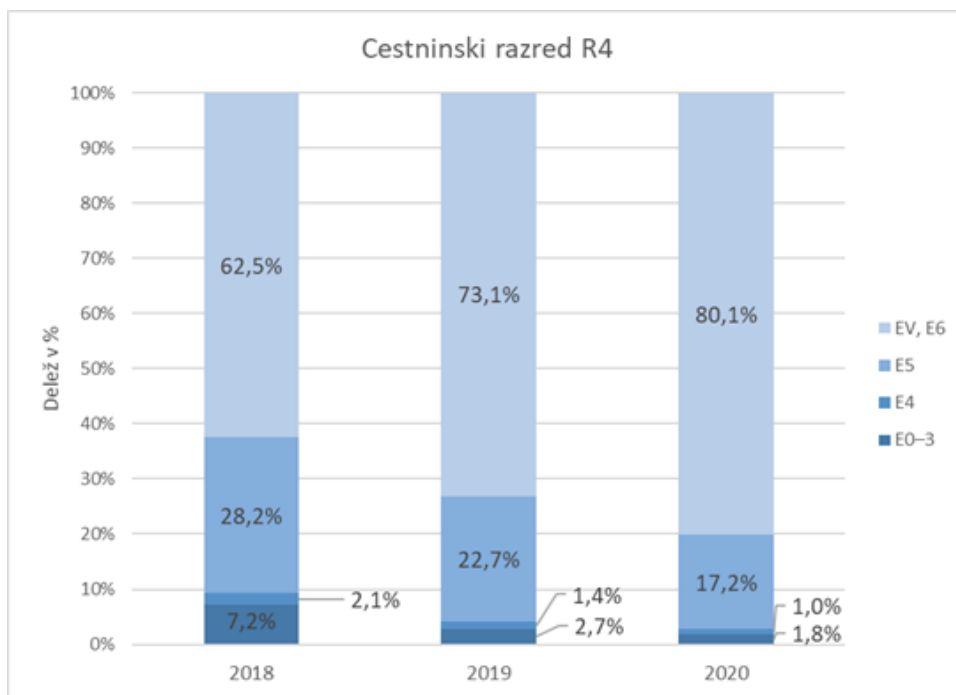
³⁶ GRI GS 102-2.

Slika 17: Emisijski razredi EURO za cestninske razrede R2, R3 in R4



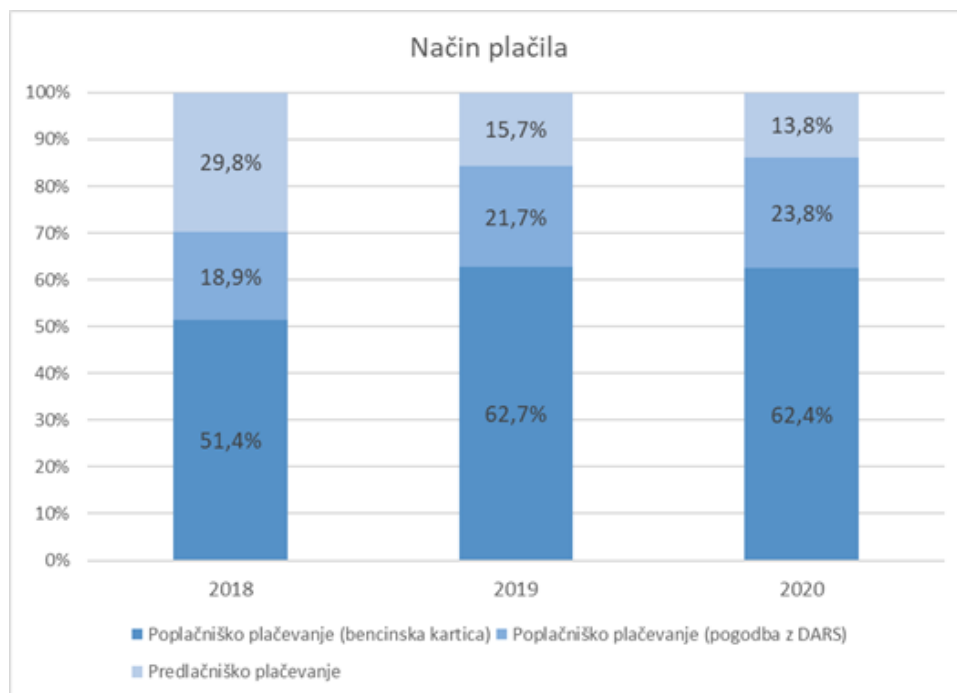
Opomba: Samostojen cestninski razred za vozila z dvema osema, R2, smo uvedli 1. 9. 2020. Za umestitev vozil v cestninski razred R2 pred 1. 9. 2020 smo uporabili podatek o številu osi, nastavljen na DarsGo napravah.





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

Slika 18: Deleži vrednosti prehodov glede na način plačila



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

Slika 19: Vozilo pod nadzornim portalom pri sistemu DarsGo















Slika 20: Naprava DarsGo



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

Preglednica 8: Povzetek rezultatov preračuna vožnje vozil za avtobuse razreda 3 ter tovorna vozila razredov 3 in 4

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

Cestninjenje vozil do 3,5 t največje dovoljene mase

Prihodki od cestninjenja vozil do 3,5 t NDM so bili v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 za 26 % nižji. Količina prodanih vinjet je bila v letu 2020 v primerjavi z 2019 manjša za 41 %, pri čemer je bil padec največji pri kratkoročnih vinjetah. Glavni razlog za nižje prihodke je pandemija covid-19, kar je najbolj vplivalo na prodajo kratkoročnih vinjet, ki jih večinoma kupijo stranke v tranzitu skozi Slovenijo, pri letnih vinjet pa je bil padec le 3 %.

V letu 2020 smo pripravili razpisno dokumentacijo za uvedbo elektronske vinjete in javno naročilo objavili v septembru 2020. Bistvena sprememba, ki se bo zgodila z uvedbo elektronske vinjete, je v tem, da vinjete ne bo treba lepiti na vetrobransko steklo in da bo letna vinjeta veljala 12 mesecev od nakupa.

Cestninski nadzor

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

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

Cestninski nadzorniki so v letu 2020 izvedli 190.611 ur nadzora (212.636 v letu 2019). Izdanih je bilo 52.896 plačilnih nalogov (68.019 v letu 2019). Izrečenih je bilo 2293 opozoril in izdanih 89 odločb o prekršku. Od tega je bilo 43.720 (83 %) plačilnih nalogov izdanih kršiteljem, ki niso imeli vinjete oz. so jo imeli nepravilno nameščeno. Kršiteljem elektronskega cestninjenja (cestninjenje v prostem prometnem toku za vozila nad 3500 kg NDM) je bilo izdanih 8038 (15 %) plačilnih nalogov.

Cestninski nadzorniki poleg izvajanja nadzora nad plačevanjem cestnine izvajajo tudi nadzor po določbah Zakona o pravilih cestnega prometa in po Zakonu o cestah. Zaradi neupoštevanja omejitve v prometu (zimске razmere, burja in odredba o omejitvi prometa) je bilo izdanih 1088 (2 %) plačilnih nalogov. Zaradi nepravilnega parkiranja na počivališčih in odstranitve poškodovanih ali pokvarjenih vozil z avtocest in hitrih cest je bilo izdanih 50 plačilnih nalogov.

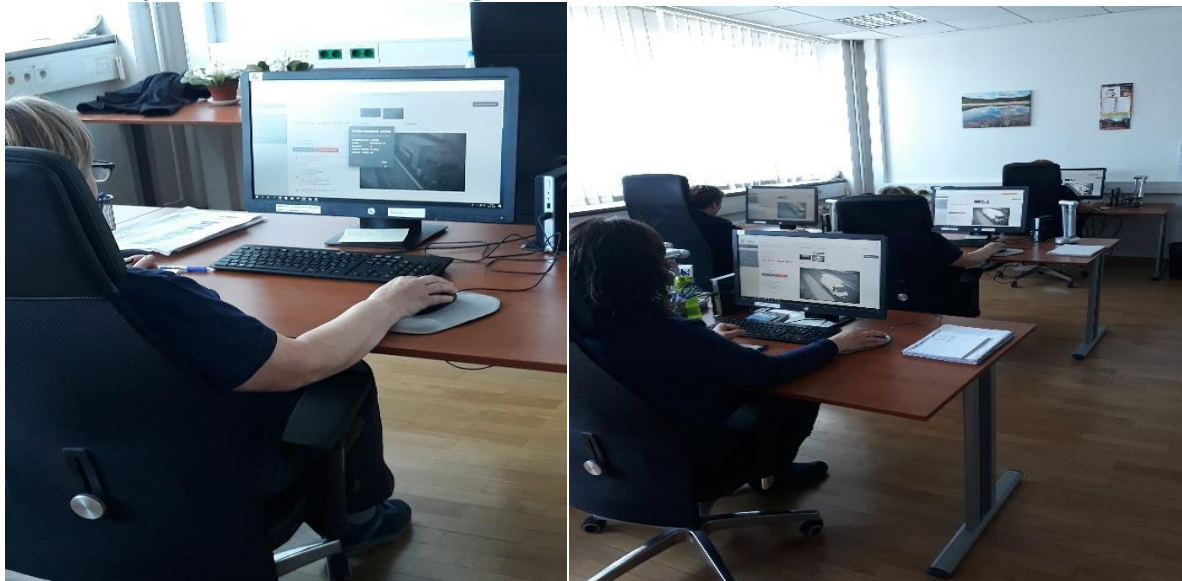
Zavedamo se, da je naše delo vedno na očeh tako laične kot strokovne javnosti, zato vztrajamo pri tem, da je naše delo zakonito, strokovno, transparentno in učinkovito.

V tej luči smo v metodologijo dela vpeljali novost, ki je in še bo presenetila marsikaterega uporabnika cestninskih cest, ki cestnine ne plačuje v skladu s predpisi. Z novo metodologijo dela smo se lotili odkrivanja tistih uporabnikov cestninskih cest, ki se zavzeto in preiščeno izogibajo plačevanju cestnine. S pomočjo analiz podatkov različnih sistemov in podsistemov zbiramo podatke, ki jih s poznavanjem dinamike prometa oplemenitimo na način, da iz podatkov dobimo informacije, ki jih potrebujemo pri svojem delu. Na podlagi tako pridobljenih informacij s predelanim vozilom cestninskega nadzora izvedemo določene naloge na terenu, kjer odkrivamo najtežje primere zlorab pri plačevanju cestnine. Projekta se je lotila izbrana skupina zaposlenih v cestninskem nadzoru, ki je že v kratkem času odkrila nekaj največjih goljufov med slovenskimi avtoprevozniki.

Slika 21: Ekipa cestninskih nadzornikov pred svojimi vozili



Slika 22: Delo v Operativnem centru cestninskega nadzora

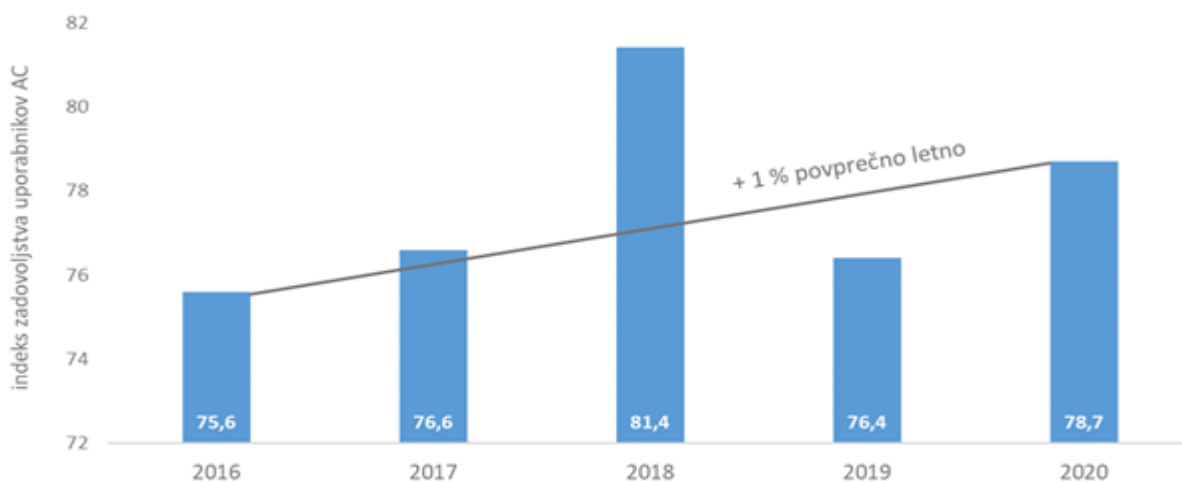


1.5.2.2 Zadovoljstvo in odgovoren odnos do uporabnikov avtocest

Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest

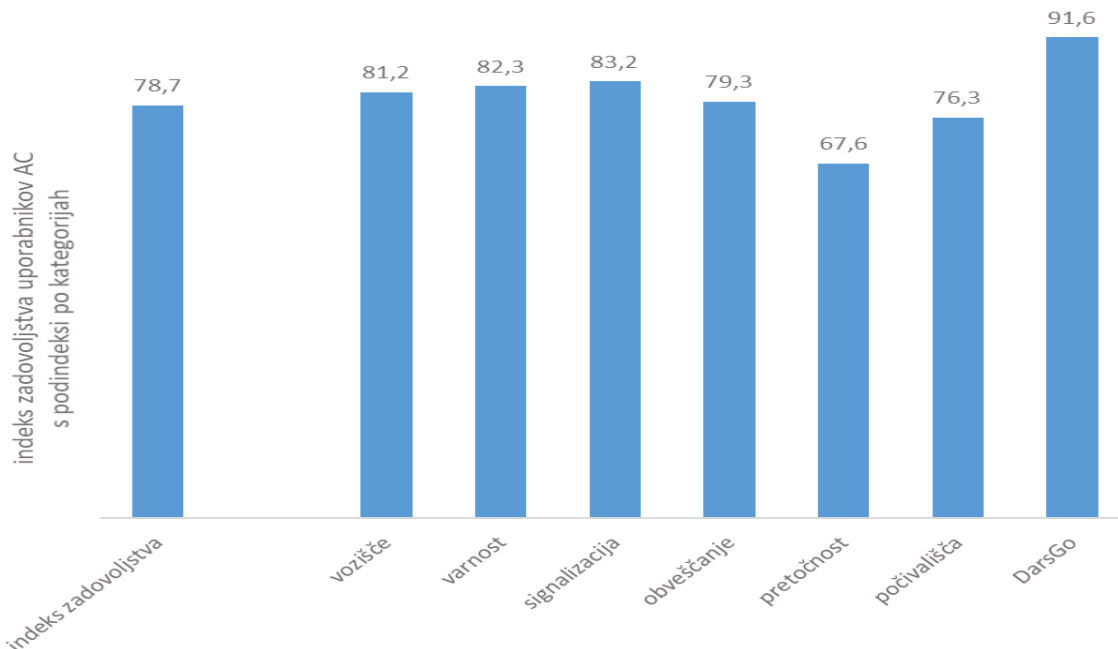
V družbi DARS na podlagi kontinuirane raziskave zadovoljstva uporabnikov avtocest vseskozi uresničujemo naše zaveze do strank ter stremimo k poznavanju in merjenju njihovih pričakovanj. Indeks zadovoljstva uporabnikov je eden ključnih kazalnikov družbe in del njene strategije.

Slika 23: Indeks zadovoljstva uporabnikov avtocest po letih



Tudi v letu 2020 so v raziskavi vozniki ocenjevali zadovoljstvo z različnimi dejavniki, ki vplivajo na zadovoljstvo z avtocestami in pokrivajo naslednje kategorije oz. vidike uporabniške izkušnje: vozišče, varnost, signalizacija, obveščanje, pretočnost, počivališča in elektronsko cestninjenje – sistem DarsGo. Rezultati za posamezno kategorijo so razvidni s spodnje slike.

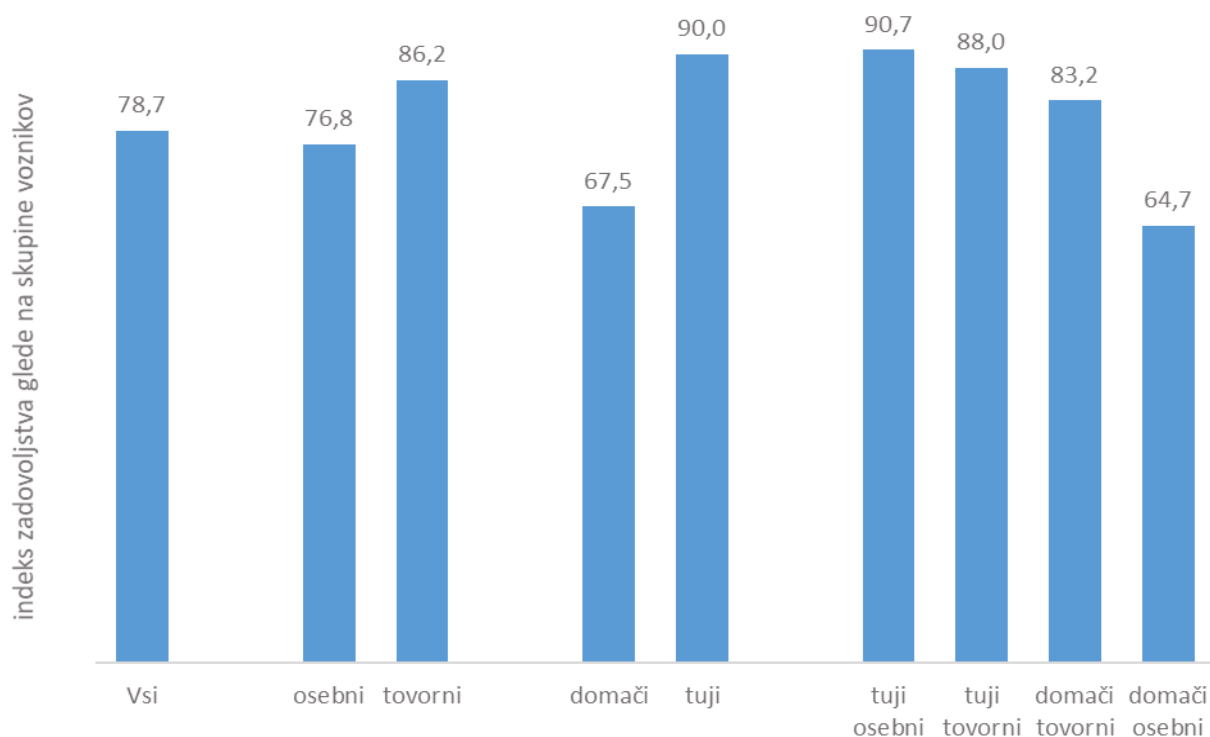
Slika 24: Podindeksi zadovoljstva po področjih



Področje pretočnosti prometa je bilo podobno kot predhodna leta najslabše ocenjeno, vendar se je v primerjavi s predhodnimi merjenji izboljšuje. Nekoliko slabše, vendar bolje kot v predhodnem merjenju, so bila ocenjena tudi počivališča. Podobno kot prejšnja leta je bilo najvišje ocenjeno elektronsko cestninjenje DarsGo. Anketiranci so prav tako izkazali visoko stopnjo zadovoljstva s signalizacijo in varnostjo.

Trend večjega zadovoljstva tujih voznikov v primerjavi z domačimi vozniki se je v letu 2020 nadaljeval. Še posebej so bili nad našimi avtocestami navdušeni tuji vozniki osebnih vozil.

Slika 25: Zadovoljstvo glede na skupine voznikov



Prodajne poti in tržno komuniciranje kot odraz odnosa do strank

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

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

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

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

Segmentacija uporabnikov avtocest

Usmeritev k uporabniku je naša ključna strateška usmeritev, ki jo uresničujemo prek treh vidikov delovanja: zagotavljanja varnosti, pretočnosti ter udobja za avtocestne uporabnike. Da bi uporabnike avtocest še bolje spoznali in razumeli njihove potrebe, navade ter informiranost, smo v letu 2020 izvedli segmentacijo uporabnikov avtocest. S tem želimo povečati tržno naravnost podjetja. Cilj segmentacije je bil bolje spoznati uporabnike avtocest tako z vidika strukture kot tudi vedenja.

Na podlagi študije smo ugotovili šest segmentov voznikov osebnih vozil, ki jih razlikuje namen uporabe avtocest. Med vozniki tovornih vozil smo zaznali štiri segmente, ki jih razlikuje relacija poti.

Z opredeljenimi segmenti bomo lažje uresničevali našo vizijo postati družba, ki razume potrebe uporabnikov avtocest oz. vsake posamezne podskupine. Pri nadaljnjih načrtih in razvoju pa bomo učinkoviteje prilagajali naše storitve/produkte, nakupno pot in komunikacijo različnim profilom uporabnikov.

I.5.2.3 Tržno komuniciranje za večjo varnost v prometu

Ozaveščanje prek elektronskih portalov in medijev

V letu 2020 smo na grafičnih prikazovalnikih prometnoinformativne signalizacije (elektronskih portalih nad avtocestami in hitrimi cestami) objavljali nacionalne preventivne vsebine, aktualne vsebine, povezane z ukrepi za zajezitev epidemije, ter vsebine, ki so bile smiselne glede na aktualno stanje na cestah in v prometu.

Zaradi epidemije in posledično zmanjšanja avtocestnega prometa smo zmanjšali obseg medijskih objav oglasov za večjo varnost in pretočnost prometa. Osredotočili smo se na radijske oglase, s katerimi smo opozarjali na vzpostavitev reševalnega pasu v primeru zastojev, na pravilno uporabo prehitevalnega pasu ter na varovanje okolja in problematiko odpadkov, ki jih avtocestni uporabniki odvržejo med vožnjo.

Slika 26: Bodimo zdravi



Slika 27: Reševalni pas



Informativna akcija »Obnova predora Golovec«

Obnova vzhodne cevi predora Golovec je v letu 2020 potekala skladno z načrti in dogovori. Vse ekipe so bile zelo dobro pripravljene, promet je potekal po pričakovanjih, dvomesečna dela so se izvajala po terminskih načrtih in odziv javnosti je bil pozitiven. Z obsežnejšo medijsko kampanjo smo informirali širok krog avtocestnih uporabnikov. Čeprav gre za stičišče vzhodne in južne ljubljanske obvoznice ter dolenjske avtoceste, ki je med prometno najbolj obremenjenimi območji slovenskega avtocestnega omrežja, med popolno zaporo vzhodne cevi ni bilo dolgotrajnejših zastojev v prometu. S tem je bil tudi vpliv na onesnaženost okolja manjši.

Slika 28: Oglas za obnovo predora Golovec



Samo LUČ NA KONCU PREDORA ni dovolj!

Po 21 letih uporabe predora Golovec je skrajni čas za temeljito obnovo, s katero bo zagotovljeno, da bo predor varen tudi v prihodnje.

Nikoli ni primeren čas za zaporo in obnovo vitalnega cestnega objekta. Odlašanje z začetkom obnove pa prinaša le povečano varnostno tveganje.

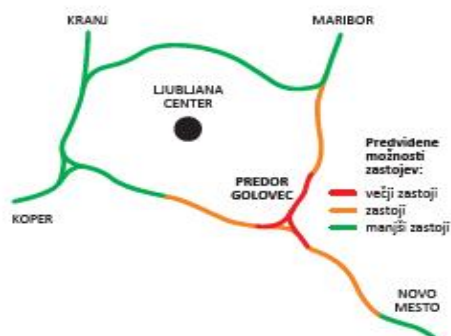
Delo je organizirano in bo izvajano tako, da bo končano v najkrajšem mogočem času. Med obnovo bo promet za osebna vozila speljan skozi vzhodno cev predora, vsa vozila z maso, večjo od 3,5 t, pa bodo preusmerjena na severno ljubljansko obvoznico.

Na spletni strani www.dars.si v poglavju o predoru Golovec najdete vse informacije o obnovi in spremljate kamere v živo. Če se želite izogniti zastojem, lahko, tako kot jaz, na www.promet.si vsak trenutek preverite, kakšne so razmere, in se odločite za drugo pot.

Bodimo razumevajoči in strpni, obnovitvena dela bodo tekla 24 ur na dan, po obnovi pa se bomo zapeljali skozi sodobnejšo, varnejšo in svetlejšo predorsko cev.

David Urankar

www.dars.si



DARS

Sodelovanje z Zavodom Vozim

Osnova sodelovanja je podpora izvedbi inovativnih interaktivnih delavnic, ki potekajo v obliki soočenj srednješolk in srednješolcev z osebno izkušnjo poškodovancev v prometnih nesrečah. Na delavnicah so podani tudi napotki za vožnjo po avtocestah in hitrih cestah.

Pripomoček za učence za promocijo ustrezne varnostne razdalje

Tudi v letu 2020 smo nadaljevali predstavitev varnostnih vsebin v zgibanki **Preglednica angleških časov**. Gre za učni pripomoček za 6. razred osnovnih šol, v katerem so predstavljeni angleški slovnični časi in ga učenci pri utrjevanju znanja uporabljajo več let. Skozi strip je v tej zgibanki predstavljen pomen zagotavljanja prometne varnosti (varnostna razdalja).

Zloženko smo natisnili v sodelovanju z Mladinsko oglaševalsko mrežo Mogenas, ki že vrsto let uspešno vodi projekt brezplačnih uporabnih zloženk za učence osnovnih šol po Sloveniji, preglednico angleških časov pa smo popestrili s stripom priznanega striparja in ilustratorja Cirila Horjaka. V letu 2020 je tako že sedma generacija šolarjev angleške čase

spoznavala ob barviti vsebini stripovskih junakov. Količina preglednic se sicer prilagaja številu generacije šestošolcev in je natisnjena v nekaj več kot 20.000 izvodih. Učenci jo prejmejo septembra.

Slika 29: Učni pripomoček za ozaveščanje o pomenu prometne varnosti

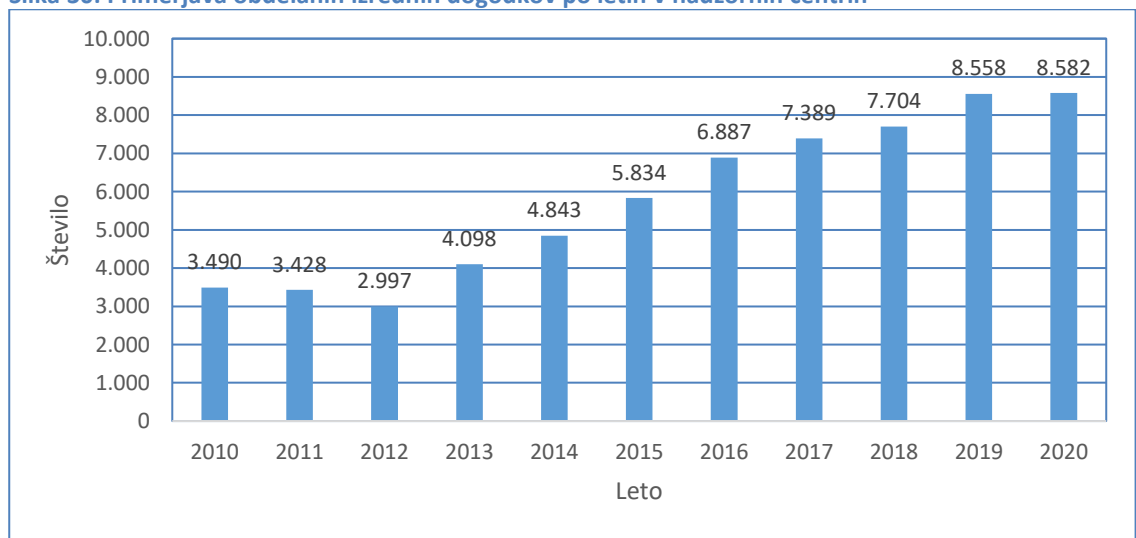


1.5.3 Promet in skrb za varnost

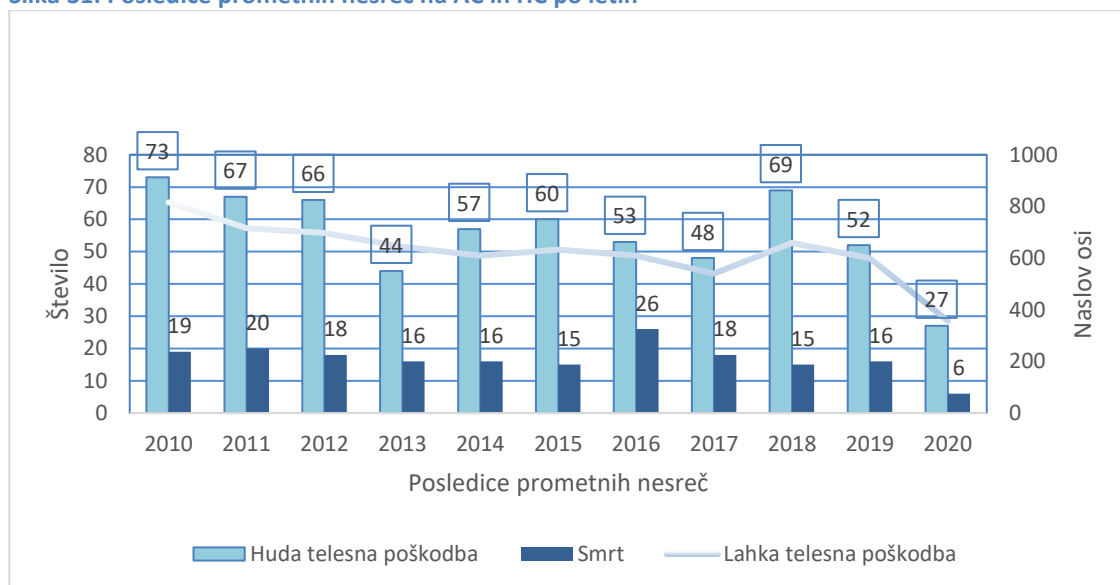
V želji vsakoletnega izboljšanja prometne varnosti smo vse ukrepe, tako ustaljene kot nove, intenzivno nadaljevali in skrbeli, da bomo uporabnikom nudili varno potovanje po AC/HC. Varnostne kampanje in sodelovanje z deležniki na tem področju pozitivno vplivajo na prometno varnost, zato so aktivnosti na tem področju zelo široke in kontinuirane. Zaradi razmer, povezanih z epidemijo covid-19, so bile te kampanje izvajane predvsem na družbenih omrežjih in aplikacijah, ki predstavljajo zelo učinkovita orodja za distribucijo tovrstnih aktivnosti. V nadaljevanju je razvidna primerjava izrednih dogodkov po letih in posledice prometnih nesreč na AC in HC po letih s tem, da so zabeležene rasti izrednih dogodkov in nekaterih posledic prometnih nesreč zaradi vsakoletnih visokih rasti prometa.

Kljub padcu prometa zaradi pandemije smo zaznali še vedno veliko izrednih dogodkov, ki so bili povezani s situacijo (konvoji tovornih vozil, mejne kontrole, posebne prometne ureditve zaradi ukrepov epidemije, več vzdrževalnih in obnovitvenih del, več postavljanja zapor itd.). Ker padec prometa ne pomeni tudi zmanjšanja števila dogodkov (slika Primerjava izrednih dogodkov po letih), smo aktivnosti vodenja in varnosti prometa izvajali na najvišji stopnji (kljub omejitvam – okužbam zaposlenih in ostalih deležnikov).

Slika 30: Primerjava obdelanih izrednih dogodkov po letih v nadzornih centrih



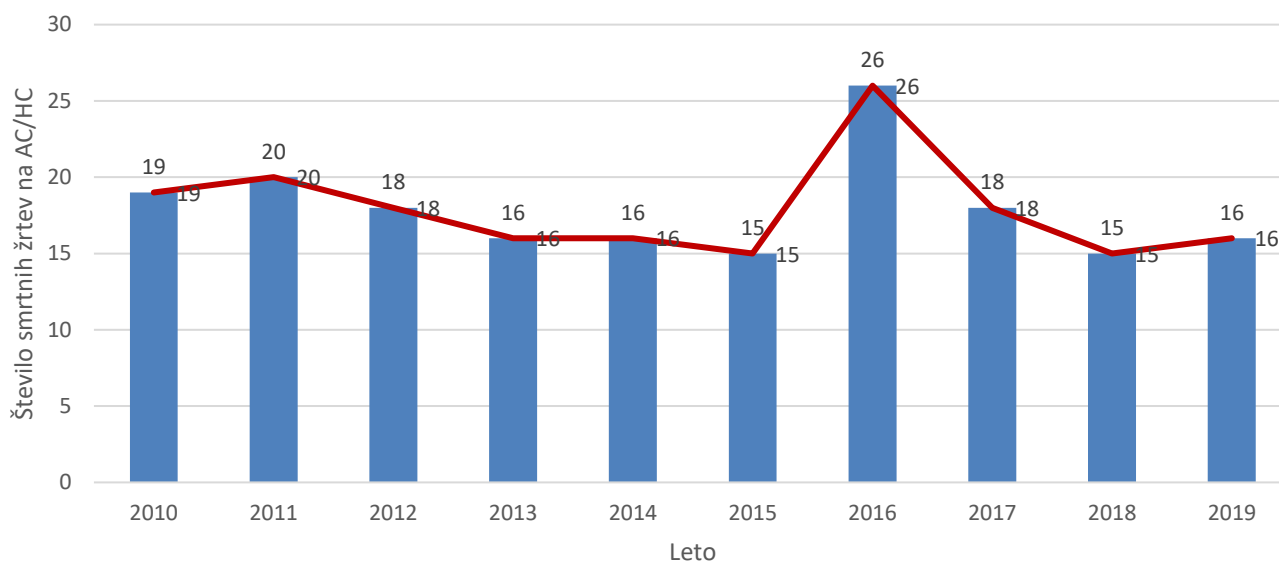
Slika 31: Posledice prometnih nesreč na AC in HC po letih



Preglednica 9: Podatki o prometnih nesrečah na AC in HC od leta 2010 do 2020

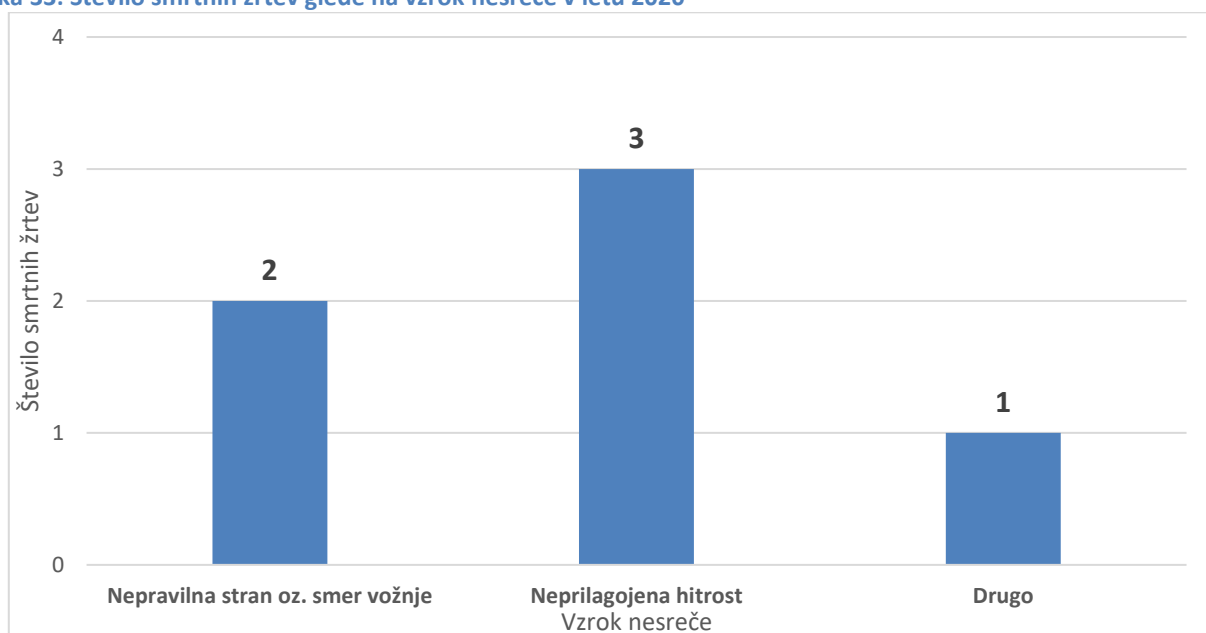
Leto	Kategorija ceste	Lahka telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt
2010	AC	674	60	18
	HC	142	13	1
2011	AC	647	60	16
	HC	69	7	4
2012	AC	631	59	18
	HC	66	7	0
2013	AC	564	44	16
	HC	80	0	0
2014	AC	548	51	16
	HC	61	6	0
2015	AC	551	55	13
	HC	82	5	2
2016	AC	545	46	23
	HC	64	7	3
2017	AC	491	43	16
	HC	49	5	2
2018	AC	601	63	13
	HC	58	6	2
2019	AC	534	49	15
	HC	65	3	1
2020	AC	303	26	6
	HC	56	1	0

Slika 32: Posledice prometnih nesreč na AC in HC po letih



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

Slika 33: Število smrtnih žrtev glede na vzrok nesreče v letu 2020



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

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

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

Izdelana ocena Star Rating kaže na to, da so slovenske avtoceste in hitre ceste varne, saj dosegajo želeni standard treh zvezdic, nekateri odseki tudi štirih zvezdic.

Avtocestna policija

S podpisom Sporazuma o medsebojnem sodelovanju z namenom izboljšanja varnosti na avtocestah in hitrih cestah v Republiki Sloveniji se je v letu 2020 začelo vzpostavljanje avtocestne policije, ki bo svoje operativno delovanje začela v drugi polovici leta 2021. Njene naloge bodo povezane z urejanjem prometa, predvsem pa ugotavljanjem najhujših cestnoprometnih prekrškov in tudi kaznivih dejanj s področja kriminalitete. Visoka dodana vrednost delu nadzornikov prometa v Nadzornem centru v Dragomlju bo tudi stalna prisotnost policista v centru.

Vodstvo družbe DARS se je udeležilo dogodka ob obeležitvi uradnega začetka delovanja Uprave avtocestne policije (spodnja slika). Nova organizacijska enota Generalne policijske uprave s sedežem v Postojni je začela delovati 1. aprila 2021. Sedež avtocestne policije bo v Postojni, prve patrulje bodo po avtocestnem omrežju predvidoma zapeljale poleti 2021.

Slika 34: Začetek delovanja Uprave avtocestne policije (dogodek v Postojni ob uradnem začetku delovanja)



Prometna varnost v predorih

Izredni dogodki

V letu 2020 je bilo v predorih, daljših od 500 m, skupaj 38 nesreč in incidentov, ko je bilo potrebno ukrepanje reševalnih služb in začasno izločanje celotnega predora ali njegovega dela iz obratovanja. Največkrat je bil primarni vzrok dogodka okvara vozil (34 %), sledijo drugi vzroki (32 %), kot so ovire, pešci, previsoka vozila in nato prometne nesreče I. ali II. kategorije (18 %). Evidentirani so bili tudi trije požarni dogodki zaradi samovžigov, dvakrat osebnih in enkrat tovornega vozila. Zaradi dogodkov je bilo treba začasno povsem ali delno omejiti promet skozi predor v skupnem času 37 ur. V več kot polovici dogodkov (55 %) so bila udeležena osebna vozila, v velikem deležu (39 %) dogodkov pa so bila udeležena tovorna vozila. Pri dogodkih je bil en udeleženec težje poškodovan.

Med posameznimi dogodki je treba izpostaviti požarne dogodke v predorih Pletovarje, Karavanke in Trojane ter učinkovito delovanje varnostnih sistemov in ukrepanje reševalnih služb. Dogodki so minili praktično brez posledic in so prekinili normalno potekanje prometa v skupnem času cca samo 7,5 ure. Požar tovornega vozila v predoru Pletovarje dne 29. 4. 2020 je bil požar s povečanim požarnim potencialom, ki pa se ni razvil tudi zaradi prisebnega ravnanja voznika. Pri požaru osebnega vozila v predoru Karavanke dne 3. 2. 2020 je bilo v praksi potrjeno učinkovito delovanje

nadgrajenega prezračevalnega sistema, kar je omogočalo varno gibanje udeležencev dogodka znotraj predora in koordinirano ukrepanje reševalnih služb obeh držav.

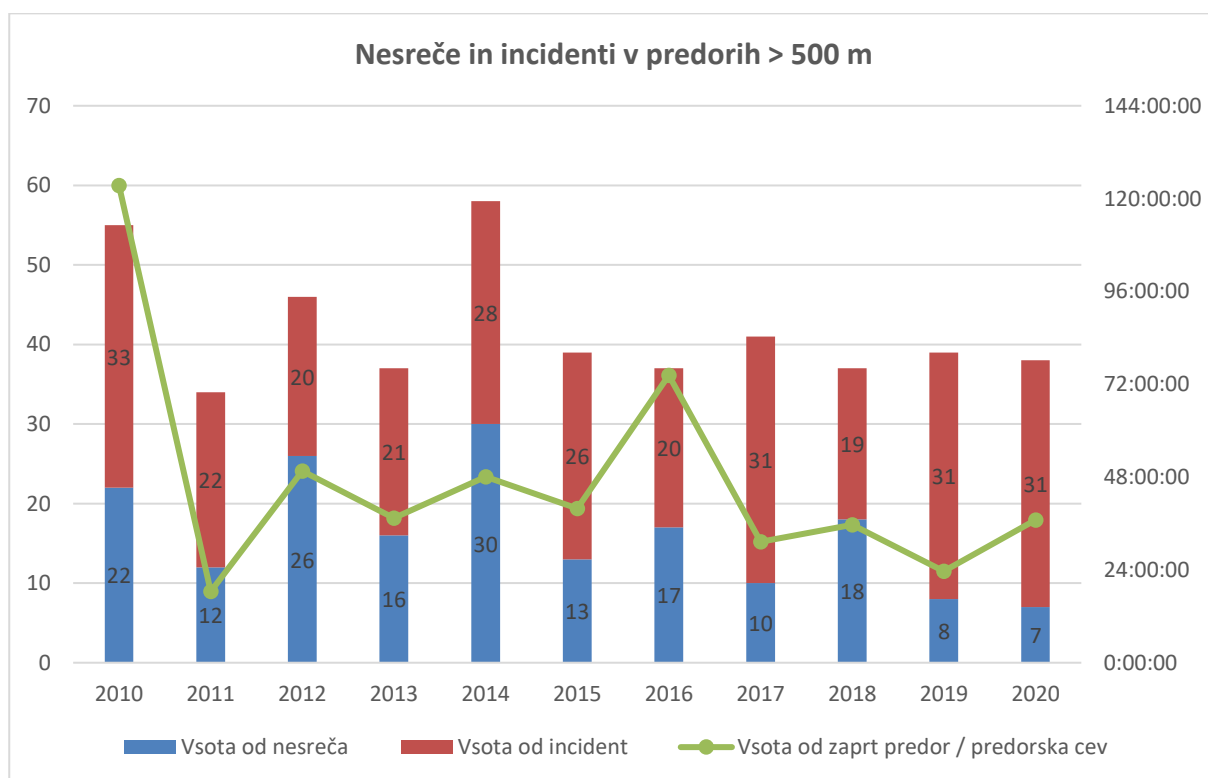
Omeniti je treba tudi dogodek z več udeleženi vozili v predoru Trojane dne 3. 12. 2020. Zaradi prekratke varnostne razdalje v predoru, ki je bil začasno na utripu, je bilo v trčenja na treh lokacijah znotraj predora na dolžini 1.500 m vključenih skupaj sedem tovornih in eno osebno vozilo, pri čemer je bil otežen dostop do udeležencev v sredini. En udeleženec je bil težje poškodovan, poleg škode na vozilih je bila povzročena tudi manjša škoda na predorski oblogi. Promet skozi predor brez omejitev je bil ponovno vzpostavljen po cca 6,5 ure.

Daljša zapora predora je bila potrebna tudi pri dogodku v predoru Markovec dne 6. 10. 2020, ko je tovorno vozilo s samodvigajočim se kesonom zadelo ventilator, pri čemer je keson odtrgalo iz tovornjaka, poškodovani ventilator pa je obvisel na stropu.

Glede avtocestnih predorov v letu 2020 ugotavljamo:

- da je število dogodkov še vedno relativno majhno in na ravni števila dogodkov zadnjih let,
- da so bili dogodki posledica ravnanja uporabnikov, na kar DARS praktično ne more neposredno vplivati,
- da so bile neposredne posledice dogodkov za udeležence in predore z vgrajeno opremo majhne,
- da gostitve dogodkov niso bile ugotovljene,
- da sta bila delovanje varnostnih sistemov predorov in odziv pristojnih služb ob izrednih dogodkih učinkovita.

Slika 35: Nesreče in incidenti v predorih, daljših od 500 m, od leta 2010 do 2020



* Vsota incidentov za leto 2019 je 31, in ne 30, kot je bilo navedeno v TP 2019. Za leto 2019 je v Trajnostnem poročilu za leto 2019 iz vsote incidentov izpadel dogodek v predoru Markovec z dne 23. 12. 2019 zaradi zamude pri pripravi poročila DARS št. 6.1.8./2020-DG-P16 z dne 7. 1. 2020 o dogodku.

Reševalne vaje in izobraževanja zaposlenih za izredne dogodke v predorih

Izvedba vaj, urjenj enot DARS in skupnih urjenj vodij reševalnih služb za predore, ki so daljši od 500 m, je določena z obratnimi načrti zaščite in reševanja. V letu 2020 je bila predvidena izvedba sedmih štabnih reševalnih vaj, ki pa so bile zaradi epidemije covid-19 preložene za nedoločen čas. Skupaj s praktičnimi vajami za trojanske predore, predora na ljubljanski obvoznici in v predoru Karavanke (skupno vajo avstrijskih in slovenskih enot bo organiziral ASFINAG) bodo izvedene v letu 2021, ko bo to mogoče glede na zdravstveno situacijo.

Epidemija covid-19 je bila vzrok tudi za samo 14-odstotno realizacijo programa periodičnega urjenja enot DARS in skupna urjenja vodij reševalnih služb za posamezne predorske sisteme v letu 2020. Izpadle aktivnosti bodo izvedene v letu 2021.

1.5.4 Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov³⁷

DARS d.d., na letni ravni izvaja veliko različnih ukrepov, ki so neposredno povezani z varnostjo, udobjem uporabnikov avtocest in pretočnostjo prometa. Predpogoj dobre prepustnosti je **opremljenost avtocestnega sistema z naj sodobnejšo opremo**. Sodobna oprema za nadzor, vodenje in varnost prometa zagotavlja manj prometnih nesreč, njihovo hitrejšo zaznavo ter posledično zmanjšanje zastojev. S sodobno opremo in vedno hitrejšim pretokom informacij zagotavljamo tudi večjo varnost vzdrževalcev ter uspešno izvajanje in ostalih intervencij na terenu. Najpomembnejši vezni člen med napravami in sistemi ter uporabniki AC so nadzorniki prometa v NC, ki budno spremljajo prometne tokove ter ukrepajo ob morebitnih dogodkih. S tem sta zagotovljeni optimalna prometna varnost in pretočnost AC/HC.

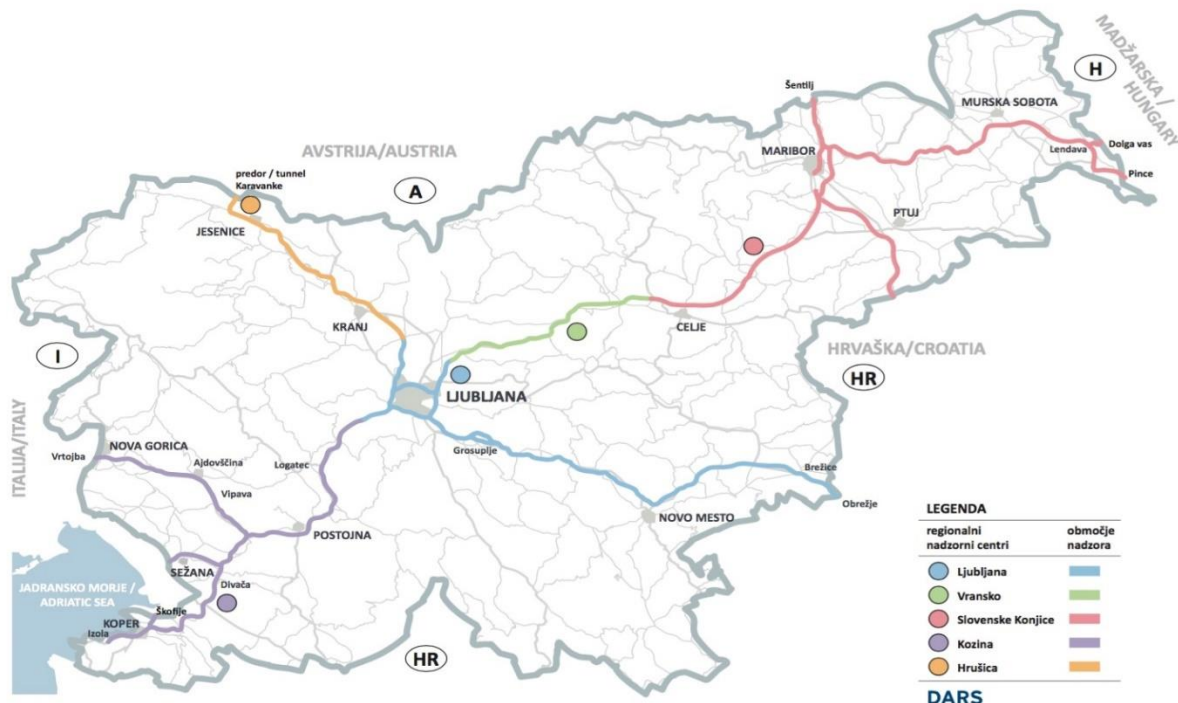
1.5.4.1 Upravljanje in vodenje prometa³⁸

24-urni nadzor in vodenje prometa

Nadzorni centri Kozina, Ljubljana, Vrnsko, Slovenske Konjice, Hrušica in Glavni nadzorni center (GNC) s svojimi ekipami nadzornikov prometa skrbijo za stalni nadzor prometa ter zagotavljajo optimalno varnost in pretočnost slovenskih avtocest in hitrih cest. Glavni nadzorni center (GNC) pokriva celotno območje AC/HC v RS, povezuje regionalne nadzorne centre in usklajuje aktivnosti med njimi. Med drugim skrbi za nadzor in vodenje prometa na državni ter mednarodni ravni, kjer skrbi za nemoten potek izvajanja mednarodnih načrtov vodenja prometa.

S slike v nadaljevanju so razvidna območja, ki jih pokriva posamični center nadzora in vodenja prometa v družbi DARS na AC in HC v Sloveniji, ki delujejo 24 ur na dan.

Slika 36: Centri za nadzor in vodenje prometa



³⁷ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 416, 416-1.

³⁸ GRI 103-2, 103-3, 416, 416-1.

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

V zadnjem času veliko pozornosti poleg same varnosti namenjamo pretočnosti prometa, zato ukrepe prilagajamo trenutnim razmeram na avtocesti, prav tako nadgrajujemo sisteme detekcije prometnega stanja. Na dogodke se tako vedno hitreje odzivamo ter s tem zmanjšujemo nevarne situacije in nepotrebne zastoje. Poleg nadgradnje detekcije prometa se izvaja veliko aktivnosti k avtomatizaciji prometa in integracijah sistemov.

V letu 2020 smo se v Oddelku za promet uspešno spopadali s prilagajanjem delovnih procesov v nadzornih centrih zaradi epidemije covid-19. Sproti smo prilagajali delovnike zaposlenih v nadzornih centrih ter z vsemi deležniki (Policija, URSZR, Cestninski nadzor ...) usklajevali ukrepe vodenja in nadzora prometa.

Avtocestni promet nadzorujejo kvalificirani certificirani nadzorniki cestnega prometa

V letu 2020 se je nadaljevalo usposabljanje nadzornikov prometa za pridobitev NPK nadzornik/-ca prometa. Nadzorniki prometa RNC Ljubljana so se usposabljali na predorskem simulatorju predora Šentvid in le-to uspešno opravili. Usposabljanje je organizirano in poteka enkrat letno. V letu 2020 se je nadaljeval projekt pridobitve SNVP-simulatorja, pri katerem je bila v teku 2. faza projekta (od vključno štirih faz, ki bodo zaključene predvidoma v maju 2021), ki je zajemala zagon simulatorja v objektu Dragomelj.

Ozaveščanje o pomenu varne vožnje in informiranje o pretočnosti v prometu

Družba DARS si prizadeva, da zagotavlja pogoje za varno vožnjo in da čim bolj zagotavljamo pretočnost v prometu. Za zagotavljanje prometne varnosti si prizadevajo tudi druge institucije, ki pomembno vplivajo na večjo ozaveščenost uporabnikov, DARS d.d., pa pri teh vsebinah tvorno sodeluje oz. nekaj aktivnosti (predvsem tiste, ki se tičejo zgolj prometa po AC/HC) izvaja sam.

S ciljem, da se zagotovi čim višja stopnja prometne varnosti, so se izvajale različne aktivnosti in preventivne akcije (dosegljivo na povezavi https://www.dars.si/Sporocila_za_javnost/5/prometna_varnost, www.promet.si in na družbenih omrežjih):

- Skupaj za večjo varnost ob začetku motoristične sezone – treningi varne vožnje za motoriste.
- Sodelovanje z Zavodom VOZIM v obliki inovativnih interaktivnih delavnic »Še vedno vozim – vendar ne hodim«, ki potekajo na osnovi podajanja osebne izkušnje poškodovancev v prometnih nesrečah.
- **»Na odstavnem pasu niste varni«**. To je najstarejša preventivna vsebina upravljavca DARS in jo bomo ponovno uporabili, saj je še vedno opaziti neustrezno obnašanje voznikov, ki vozijo po odstavnem pasu, vendar tega ne bi smeli početi.
- **»Reši življenje«** – upoštevaj pravilno razvrščanje ob zastoji na avtocesti in na ta način prispevaj k temu, da bodo intervencijske vožnje reševalcev do prometne nezgode potekale čim hitreje. Preventivna vsebina se lahko na portalih objavlja takrat, ko ni drugih aktivnih dogodkov.
- **»Upoštevaj varnostno razdaljo«**, ki je pomembna preventivna vsebina zaradi dokazanega dejstva, da bi bilo na vseh cestah manj prometnih nezgod, če bi bile razdalje med vozili v prometu pravilne (ustreznejše). Preventivna vsebina je še vedno aktivna predvsem na lokacijah, kjer smo vzpostavili dodatno prometno signalizacijo, tako imenovane strešice.
- **»Vozi desno, prehitvaj levo«**, katere začetek sega v leto 2019, se lahko na portalih objavlja takrat, ko ni drugih aktivnih dogodkov in ko promet na voznem pasu ne presega 1.200 vozil/uro. Ko je promet gost, pa te vsebine niso več ustrezne, saj se pogoji takšne vožnje spremenijo.
- Druge pomembne vsebine, kot primer: podajanje prometnih informacij glede čakalnih časov (zastojev) na mejnih prehodih z navedbo druge izbire (ugodnejše smeri) ter informacije v zvezi z epidemijo, ki vplivajo na promet in prometna dogajanja.

Slika 37: Spremenljiva prometna signalizacija



Poleg zgoraj omenjenih akcij smo sodelovali še pri izvajanju preventivnih akcij Agencije RS za prometno varnost: »Alkohol« in »Hitrost«. Namen teh akcij je bil predvsem poziv voznikom k temu, da ne uživajo alkohola, medtem ko nameravajo za volan, in zmanjšanju/prilagotitvi hitrosti na cesti.

Izvajanje ukrepov na področju prometa in skrbi za varnost uporabnikov

- Umirjanje hitrosti in povečanje pretočnosti.
- Menjava varnostnih ograj in prometne signalizacije.
- Dodatna signalizacija za varnostno razdaljo.
- Postavitev varnostnih ograj na objektih za preprečevanje zdrsa vozil z objektov.
- Zamenjava kažipotne signalizacije na izvozih z avtocest.
- Zamenjava zaključnic in postavitev dodatnih varnostnih ograj ter postavitev blažilnikov trkov.

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

Vse investicije so nekako povezane z večjo prometno varnostjo. Večje investicije so bile naslednje:

- Integracija nove spremenljive prometne signalizacije (SPS) na nadzorni točki (NT) Kompolje v sistem za nadzor in vodenje prometa (SNVP).
- Integracija nove SPS na NT Pesnica v SNVP.
- Integracija nove SPS na NT Prepolje v SNVP.
- Integracija nove SPS v SNVP na AC Brezovica–Divača z odsekom AC razcep Gabrk–Sežana (NC Kozina) – delno.
- Integracija nove SPS v SNVP na delu severne, vzhodne in južne ljubljanske obvoznice ter odseku AC Zadobrova–Lukovica (NC Ljubljana) – delno.
- Integracija obnovljene SPS v SNVP (Senožeče, Kastelec, Dekani, Bertoki 1, Bertoki 2, Fram–Slivnica, polportal na mostu čez Muro).
- Implementacija 24 lokacij novih števcov prometa, od tega 22 lokacij s prepoznavanjem nasprotne vožnje.
- Postavitev spremenljivih prometnih znakov na AC Podlehnik–Gruškovje in integracija v SNVP.
- Implementacija novih IP-kamer za izvajanje videonadzora.
- Implementacija pilotnega projekta C-ITS.

Izvajanje evropskih projektov

V sklopu evropskega projekta Crocodile se nadaljujejo projekti v smeri izmenjave prometnih podatkov s sosednjimi državami. Izvaja se projekt Crocodile III, ki temelji na prenovi nadzornih centrov v smislu boljše izmenjave podatkov in pripravi mednarodnih načrtov vodenja prometa.

V okviru evropskega projekta C-Roads so se izvedle implementacije pilotnih projektov, tako z mikrovalovno kot z mobilno tehnologijo na območju primorske avtoceste. V nadaljevanju se je pripravljala osnova za hibridni sistem in prenos podatkov iz predorskih sistemov v Kažipot in C-ITS naprave.

1.5.4.2 Trajnostna mobilnost in alternativni pogonski energenti

Na podlagi ugotovite in priporočil Strategije delovanja v postopkih vzpostavitve ustrezne infrastrukture za oskrbo vozil z alternativnimi pogonskimi elementi je DARS izvršil analizo stanja tovrstne oskrbe na celotnem omrežju avtocest in hitrih cest v Republiki Sloveniji. Stanje je zadovoljivo na področju oskrbe z električno energijo, na počivališčih je uporabnikom na voljo 63 elektropolnilnic, dodatnih 32 pa bo po načrtih postavljenih do leta 2025, kar zadostuje predvidenim potrebam glede na projekcijo števila električnih vozil in števila polnjen na avtocestnih počivališčih leta 2025. DARS načrtuje vzpostavitev oskrbe z električno energijo tudi na malih počivališčih (12 lokacij), in sicer skupno 24 elektropolnilnic nazivne moči 55 kW.

Oskrba vozil z drugimi alternativnimi pogonskimi energenti na omrežju avtocest in hitrih cest v Republiki Sloveniji trenutno še ni mogoča, vendar je na tem področju načrtovana vzpostavitev 47 polnilnih mest stisnjene zemeljskega plina in 18 polnilnih mest utekočinjenega zemeljskega plina.

Strategija družbe DARS 2021–2025 kot strateški cilj (SC 7 – Razvoj trajnostne infrastrukture in krožnega gospodarstva) vključuje tudi zagotovitev desetih elektropolnilnic nazivnih moči 2 x 50 kW in 8 x 22 kW za polnjenje električnih vozil na ključnih poslovnih objektih družbe do leta 2025.

Skladno s splošnimi trendi za obvladovanje prometnih razmer v smeri zagotavljanja pogojev za razvoj trajnostne mobilnosti ter učinkovite oskrbe z alternativnimi pogonskimi energenti DARS pripravlja tudi določene rešitve, ki bodo pripomogle k realizaciji navedenega. Ena izmed njih je priprava in izvedba projekta vzpostavitve računalniškega programskega orodja za nadzor, napovedi in načrtovanje polnjenja vozil z električno energijo, kar je sestavni del učinkovite oskrbe vozil z alternativnimi pogonskimi energenti (APE) in s tem povezane zagotovitve ustrezne infrastrukture za oskrbo vozil (IOV) s tovrstnimi pogonskimi energenti.

Sledenje trendom in razvoju trajnostne mobilnosti narekuje tudi določene spremembe v konceptu razvoja počivališč. Zato ima DARS skladno s strategijo upravljanja počivališč na avtocestnem omrežju do leta 2025 v načrtu pripravo idejne zasnove za izvedbo vozlišča v okolju trajnostne mobilnosti (t. i. Mobility Hub). To narekuje tudi izvedbo sprememb, skladnih s spremembami prometnih in potovalnih tokov (navad), ko počivališče ne more biti več omejeno zgolj na avtocesto in nudenje storitev avtocestnim uporabnikom v tranzitu, temveč prevzema tudi vlogo vezi mobilnosti med avtocestnimi in drugimi prometnimi (mobilnimi) tokovi.

Slika 38: Lokacije elektropolnilnic



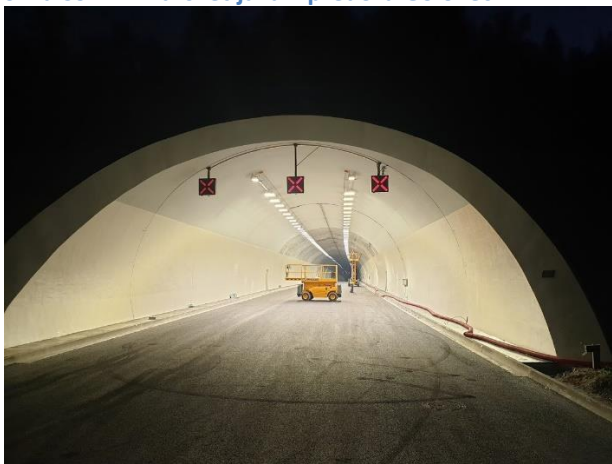
1.5.4.3 Upravljanje inteligentnih transportnih sistemov (ITS) oziroma t. i. pametnih avtocest

Sanacija elektrostrojne opreme v predorih

Vsi predori na slovenskih AC so skladni z določbami evropske direktive. Pripravljajo se novi projekti na podlagi analiz tveganja, kjer se sledi tudi novim tehničnim zahtevam, da se zagotovita prometna varnost ter ekonomičnost gradnje, uporabe in vzdrževanja cestnih predorov. Iz tega naslova smo izvedli prenove hidrantnih omrežij v predorih Kastelec in Dekani ter pripravili dokumentacijo za izvedbo prezračevanja v predorih, krajših od 1000 metrov. Začelo se je uvajanje LED-razsvetljave v predore (Golovec in pokriti vkop Strmec). Pomemben vidik pa je vzpostavitev dolgoročnega načrta obnov. V okviru tega se je obnovila prometna signalizacija na predorih Kastelec, Dekani, Pletovarje, Golo rebro, Debeli hrib, Mali vrh, pokritih vkopih Medvedjek I in Medvedjek II.

V sklopu sanacije predora Golovec so se začela obnovitvena dela na elektrostrojni opremi v tem predoru. Zaključila se je sanacija elektrostrojne opreme v levi cevi (zamenjava razsvetljave z LED-razsvetljavo, izvedba detekcije prometa, izvedba predpriprave za prezračevanje, razširitev pogonske centrale, montaža linijskega javljanja požara in sevalnega kabla). V sklopu tega projekta se je v pokritem vkopu Strmec zamenjala razsvetljava z LED-razsvetljavo, ki pomeni velik prihranek energije.

Slika 39: LED-razsvetljava v predoru Golovec



Vzpostavljanje spremenljive prometne signalizacije

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

Izvedle so se nadgradnje programske opreme sistemov za nadzor in vodenje prometa. Izvedla se je sanacija sedmih SPIS portalov. Zaključuje se integracija novih nadzornih točk NT Pesnica in NT Prepolje, ki bo omogočala upravljanje SPIS Slovenske Konjice. Zaključil se je projekt Izvedba sistema nadzora in vodenja prometa (SNVP) na AC Brezovica–Divača, severna, vzhodna, južna ljubljanska obvoznica in AC Zadobrova–Lukovica, v sklopu katerega se je postavilo 26 SPIS znakov. Zaključil se je tudi projekt za postavitve spremenljivih prometnih znakov na AC-priključkih Zakl in Podlehnik. Vsa nova prometna oprema se je integrirala v sistem za nadzor in vodenje prometa (SNVP) v nadzorna centra Ljubljana in Kozina, kjer nadzorniki prometa 24 ur na dan spremljajo in vodijo promet na avtocestah in hitrih cestah.

DARS ima več kot 1400 videonadzornih kamer, ki so postavljene v predorih, na nekdanjih in obstoječih cestninskih postajah, na nevarnih odsekih, nadzornih točkah ter v objektih. Vse kamere so prek optičnih prenosov povezane z nadzornimi centri. V letu 2020 je bilo postavljenih 50 novih nadzornih kamer. Izvedla se je implementacija centralizacije videonadzornega sistema sever–jug. Izvedli pa so se testi mobilne nadzorne kamere, pri čemer je bilo opremljeno eno pregledniško vozilo, ki je locirano na lokaciji ACB Vransko.

Slika 40: Spremenljiva prometna signalizacija



Slika 41: Nove nadzorne kamere na avtocestni trasi



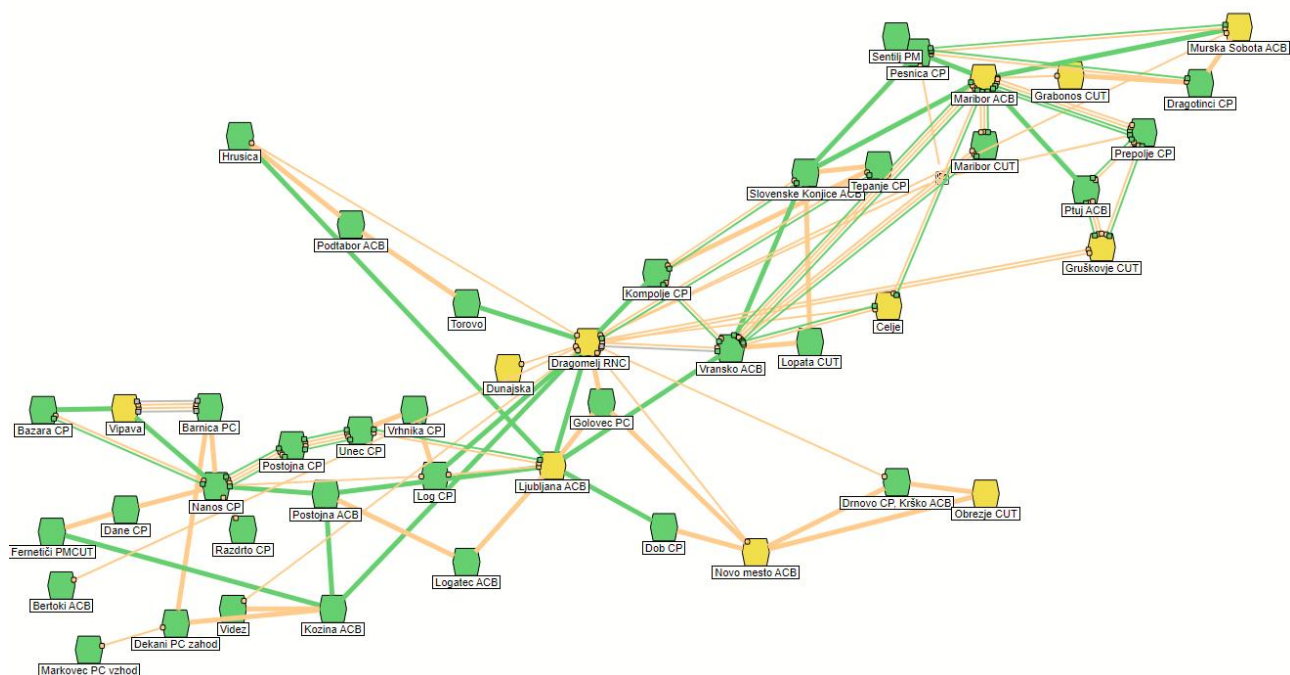
Slika 42: SOS-stebrički na 2 km – hitro lociranje kličočega

Pri okvari vozila je zaradi lažje ugotovitve lokacije voznika priporočljiva uporaba SOS-stebrička, ki je voznikom na voljo za uporabo na razdalji praviloma do dva kilometra. Klic prek stebrička sodelavcem DARS d.d., omogoča še hitrejšo ukrepanje. Sisteme redno nadgrajujemo in zagotavljamo njihovo nenehno delovanje. V letu 2020 se je dokončala obnova KVS na AC Golovec–Domžale, HC Vipava–Šempeter, AC Divača–Kozina.

I.5.4.4 Zagotavljanje telekomunikacij

V letu 2020 je bil vzpostavljen nov oddelek za telekomunikacije. V okviru novega oddelka so bili definirani cilji, planske usmeritve, področje in način dela. Vzpostavljena je bila tudi evidenca opreme, ki jo oddelek upravlja in vzdržuje. Oddelek upravlja več kot 500 kosov L2 omrežnih naprav, več kot 200 kosov L3 omrežnih naprav in tudi več kot 1300 km optičnih kablov različnih kapacitet.

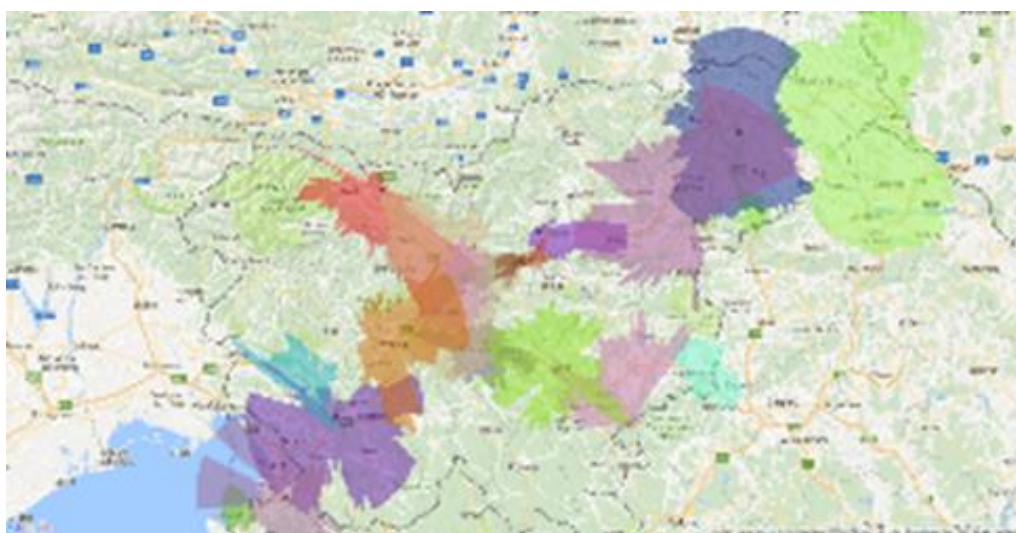
Slika 43: Izpis telekomunikacijskih vozlišč



V letu 2020 je DARS d.d., nadaljeval nadgradnjo oziroma dogradnjo lastnega komunikacijskega omrežja. V ta namen je bilo izvedeno posodabljanje komunikacijske opreme v smislu zagotavljanja zanesljivosti in vedno večjih prenosov podatkov. Dograjena oziroma nadgrajena so bila telekomunikacijska vozlišča ACB Vransko, ACB Novo mesto, ACB Slovenske Konjice, ACB Murska Sobota, ACB Kozina in nekatera manjša.

Dograjen je bil radijski sistem DMR, ki ga uporablja DARS za komunikacijo terenskih vzdrževalnih ekip. Pokrivanje avtocest z radijskim signalom DMR je razvidno s spodnje slike.

Slika 44: Pokrivanje AC z radijskim signalom DMR



Na področju optične infrastrukture se je povečala kapaciteta z vgradnjo optičnih kablov z več optičnimi vlakni. Položenih je bilo dodatno okrog 50 km optičnih kablov. Zaradi specifik gradnje optičnega omrežja je dovolj optičnih vlaken ostalo neizkoriščenih in so namenjena zakupu zunanjim uporabnikom, kar za družbo predstavlja dodaten vir prihodkov. Podpisanih je bilo nekaj novih pogodb za zakup telekomunikacijskih kapacitet.

Še naprej se zagotavlja in širi Wi-Fi-dostop do spleta na počivališčih. Ponudba širokopasovnih storitev na avtocestnih počivališčih za uporabnike avtocest pripomore k izboljšanju podobe, prepoznavnosti in varnosti avtocestnega omrežja.

Slika 45: Lokacije zagotovljenega Wi-Fi-dostopa do spleta na AC in HC s strani DARS d.d.



I.5.4.5 Izvajanje evropskih projektov

V sklopu evropskega projekta Crocodile se nadaljujejo projekti v smeri izmenjave prometnih podatkov s sosednjimi državami. Izvaja se projekt Crocodile III, ki temelji na prenovi nadzornih centrov v smislu boljše izmenjave podatkov in pripravi mednarodnih načrtov vodenja prometa.

V okviru evropskega projekta C-Roads so se izvedle implementacije pilotnih projektov, tako z mikrovalovno kot z mobilno tehnologijo na območju primorske avtoceste. V nadaljevanju se je pripravila osnova za hibridni sistem in prenos podatkov iz predorskih sistemov v Kažipot in C-ITS naprave.

Vzpostavljanje interoperabilnosti v sklopu evropskega projekta C-Roads

V sklopu evropskega projekta C-Roads potekajo izvedbe pilotnih projektov in koordinacija postavitve skupne platforme za zagotavljanje čezmejne interoperabilnosti. Gre za pilotne projekte uvajanja sistemov za prenos prometnih informacij v realnem času, ki temeljijo na komunikacijah vozilo-vozilo, vozilo-infrastruktura in infrastruktura-vozilo, s čimer družba DARS pomembno prispeva k uresničevanju prioritet Evropske unije na področju kooperativnih inteligentnih transportnih sistemov. S projektom C-Roads smo implementirali pilotne kooperativne inteligentne transportne sisteme (C-ITS) z mikrovalovno in mobilno tehnologijo na območju primorske avtoceste. Po uspešno opravljenih osnovnih testiranjih smo v letu 2020 nadgradili mikrovalovni pilotni C-ITS sistem na zadnje verzije standardov, implementirali mehanizem za varnost v komunikacijah z uporabo digitalnih certifikatov ter dodali nabor primerov uporabe za prenos prometne signalizacije v vozilo. Vzporedno s tem je bila izdelana osnova za hibridni sistem, ki je omogočila izvedbo projekta za samodejni prenos prometnih podatkov iz predorskih sistemov v sistem Kažipot in C-ITS naprave. Na področju mobilne tehnologije smo nadgradili uporabniški vmesnik in funkcionalnost mobilne aplikacije Promet+ ter izvedli testiranja na simulatorju vožnje z evalvacijo uporabniške izkušnje.

Slika 46: Različne tehnologije sistemov C-ITS in prikazi sporočil v vozilu



Sistemi za nadzor in vodenje prometa ter izmenjava prometnih informacij

V okviru Instrumenta za povezovanje Evrope (CEF) se je zaključil projekt CROCODILE 2. Nadaljuje pa se projekt CROCODILE 3, ki je namenjen sofinanciranju dejavnosti na področju sistemov za nadzor in vodenje prometa, izmenjavi prometnih informacij ter zagotavljanju informacij uporabnikom. Pri projektu poleg Slovenije sodelujejo še Avstrija, Ciper, Češka, Italija, Madžarska in Hrvaška. DARS d.d., sodeluje pri izvedbo dejavnosti na področju nadzora in vodenja prometa (zbiranje in obdelava prometnih podatkov, obveščanje o stanju prometa, nadgradnja elektronske in strojne opreme). Pripravljajo pa se tudi mednarodni načrti vodenja prometa.

Slika 47: Sistemi za nadzor in vodenje prometa, izmenjavo prometnih informacij ter zagotavljanje informacij uporabnikom



Mednarodno sodelovanje pri razvoju avtonomne vožnje

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

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

I.5.4.6 Zagotavljanje prometnih informacij

Organiziranost zbiranja in posredovanja prometnih informacij v Sloveniji sledi odličnim praksam v evropskem prostoru. DARS oz. Prometnoinformacijski center (PIC) pri tem ne sledi le usmeritvam in direktivam institucij Evropske unije (npr. Delegirana uredba 2015/962) in slovenski zakonodaji, temveč tudi zavezanosti zagotavljanju čim bolj kakovostnih storitev za uporabnike. Čim hitrejša in kakovostna prometna informacija je pogoj za optimalno pretočnost in prometno varnost. Prometni dogodki so v Sloveniji zelo hitro zaznani, informacije pa uporabnikom dosegljive že v nekaj sekundah. Kanali, po katerih se pretakajo informacije, so vsako leto številnejši, saj različni uporabniki (glede na starost in vrsto prevoznega sredstva) uporabljajo različne komunikacijske kanale.

DARS redno sledi razvoju informacijskih kanalov in tehnologije zaznave dogodkov. Zato redno uvaja novosti, ki neposredno prispevajo k hitrejšim in zanesljivejšim prometnim informacijam. Prometnoinformacijski center je vključen v mednarodne delovne skupine na tem področju in ima redne stike s podobnimi centri po Evropi.

Prometnoinformacijski center: vir verodostojne in ažurne prometne informacije

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

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

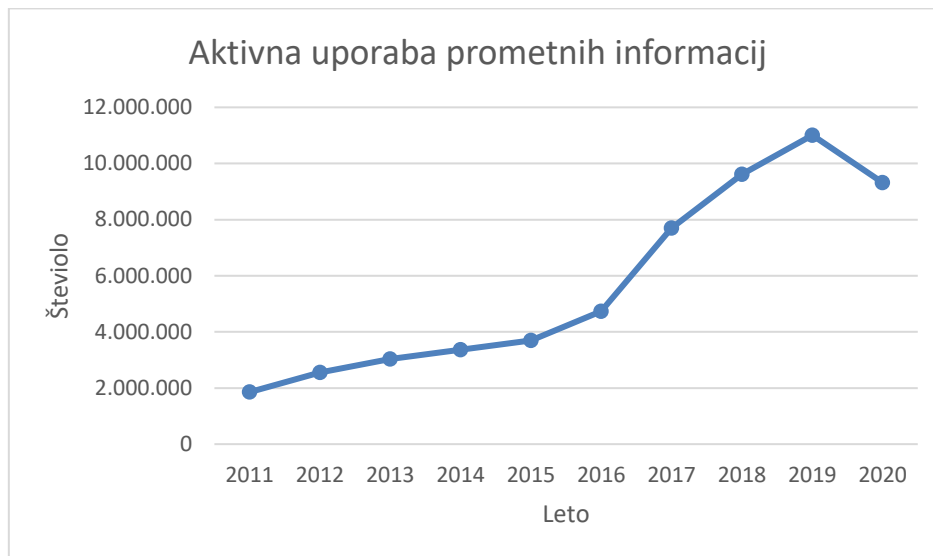
Ob tem je na voljo še možnost kreiranja lastnega uporabniškega računa (Moj PIC), prek katerega se uporabniki lahko naročijo na številne informacije po e-pošti, npr. na tedensko prometno napoved, posebna opozorila za tovornjake ipd.

Prometnoinformacijski center je v zadnjih 14 letih:

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

Rast prometa in števila dogodkov kaže razlika med dogodki prvo leto delovanja PIC-a (2006) in leta 2019. Leta 2006 je PIC poročal o 11.545, leta 2019 pa o 107.346 dogodkih. Leto 2020 je bilo pri tem izjema, saj se je vpliv krize zaradi covid-19 na promet izražal tudi v številu dogodkov. Zato se je zmanjšala potreba po prometnih informacijah, kar se je poznalo predvsem v času jutranjih, popoldanskih in sezonskih prometnih konic.

Slika 48: Aktivna uporaba prometnih informacij



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

Aktivna uporaba prometnih informacij, ki jih zagotavlja Prometnoinformacijski center, se je zaradi razmer ob epidemiji covid-19 zmanjšala na raven iz leta 2018. Pri tradicionalnih medijih je padla še precej bolj, vendar nam je ta padec uspelo ublažiti z aktivnejšim pristopom k uporabi novih orodij (Twitter, Facebook). Izkušnje v letu 2020 so pokazale, da bo zaradi nepredvidljivih razmer uporaba lastnih informacijskih kanalov še veliko bolj nihala kot v preteklosti, na kar se PIC pripravlja z organizacijskimi in tehničnimi prilagoditvami.

Mednarodno vodenje prometa (Traffic management plan – TMP)

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

V letu 2018 smo začeli nov projekt: Izdelava mednarodnih načrtov vodenja prometa z vsemi sosednjimi državami. V letu 2019 so bili načrti usklajeni, izdelani, prva testiranja so bila uspešna in sistem je predan v uporabo nadzornim centrom upravljalcev avtocest iz petih držav (Avstrije, Hrvaške, Italije, Madžarske in Slovenije).

Tudi na tem področju so razmere ob epidemiji covid-19 upočasnile razvoj, vendar je bil tudi tu narejen napredek. V letu 2020 smo izvedli nekaj testiranj, nekajkrat pa smo načrte uporabili tudi v praksi. Čas smo izkoristili tudi za odpravljanje tehničnih in organizacijskih ovir za integracijo sistema v informacijske sisteme posameznih centrov v sosednjih državah.

Gre za prvi povsem digitalizirani sistem mednarodnega vodenja prometa v Evropi. S tem je narejen velik korak k hitrejšemu in mednarodno usklajenemu obveščanju in vodenju prometa na glavnih cestnih povezavah v tem delu Evrope. S tem je tudi močno izboljššan odziv na večje nepredvidene izredne dogodke, ki zahtevajo takojšnje operativno mednarodno usklajevanje.

Z letom 2020 smo uspešno zaključili postopke za začetek izdelave državnih načrtov, ki bodo narejeni po zgledu mednarodnih. Seveda pa bo tukaj treba upoštevati številne lokalne posebnosti in omejitve. Delo in izkušnje pri mednarodnih projektih, ki so izdelani v skladu z evropskimi smernicami, so v veliko pomoč pri bolj kakovostni izvedbi državnih načrtov.

1.5.4.7 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje³⁹

V družbi DARS že vrsto let dajemo velik poudarek preventivnemu prepoznavanju potencialnih nevarnosti, ki vplivajo na varnost in zdravje vseh naših deležnikov, kar se kaže v tehničnih ukrepih, sprejetih na cesti, pri nabavi nove delovne opreme in v organizacijskih ukrepih. Osnovo nam predstavljata relevantna zakonodaja ter ocena tveganj za varnost in zdravje delavcev pri delu, v katerih so opredeljeni ukrepi in smernice za preprečevanje poslabšanja zdravja s strani relevantnih deležnikov (zaposleni, zunanji izvajalci, uporabniki idr.). Ukrepe podrobneje navajamo v okviru točke 1.5.5.5 Varnost in zdravje delavcev pri delu.

V družbi DARS v letu 2020, kot tudi predhodni dve leti, ni bilo izrečenih inšpekcijskih ukrepov s strani Inšpektorata Republike Slovenije za delo.

Na področju okolja in energije ni bilo pomembnih odstopanj od zakonskih in drugih zahtev. V letu 2020 je bilo izvedenih 18 inšpekcijskih postopkov, podrobneje so podatki o skladnosti na področju okolja in energije razvidni iz poglavja 1.4.5.5 Skladnosti z zakoni, pravili, kodeksi in priporočili, ki so predstavljene za vsa področja poslovanja družbe DARS, torej tudi področje okolja in energije.

1.5.4.8 Zasebnost strank

Družba DARS namenja posebno pozornost obdelovanju osebnih podatkov v skladu z veljavno zakonodajo. Imenovana je pooblaščenec osebna za varstvo osebnih podatkov v družbi. Zakonitost obdelave in varstvo osebnih podatkov zagotavljajo:

- odgovorne in pooblaščenec osebe,
- opredeljen način obdelave podatkov,
- opredeljen namen obdelave podatkov,
- pravne podlage za obdelavo podatkov in
- uporabniki osebnih podatkov.

Strojna in programska oprema je varovana v skladu z notranjimi akti in načeli upravljanja dostopov do informacijskih virov.

Izvajajo se različne oblike izobraževanja in ozaveščanja zaposlenih na področju varstva osebnih podatkov, saj ozaveščeni zaposleni lahko bistveno pripomorejo k skladnosti obdelave osebnih podatkov v družbi.

V letu 2020 smo prejeli in obravnavali enajst zahtev posameznikov za seznanitev z lastnimi osebnimi podatki. Pritožb nismo prejeli. Informacijski pooblaščenec v letu 2020 ni uvajal postopkov zoper družbo DARS, od prej začelih postopkov pa je bil v letu 2020 zaključen en inšpekcijski postopek.⁴⁰

Varovanje osebnih podatkov strank v sistemu DarsGo poleg splošne zakonodaje o varstvu osebnih podatkov ureja tudi Zakon o cestninjenju (ZCestn), ki v 30. členu določa omejitve glede hranjenja podatkov o lokaciji in gibanju vozila. Tehnične rešitve obdelave podatkov so usklajene z zakonodajo o varovanju osebnih podatkov. Za vse zbrane, poslane, obdelane in shranjene podatke v sistemu DarsGo sta upoštevani Splošna (EU) uredba 2016/679 o varstvu osebnih podatkov ter Direktiva 2002/58/ES v zvezi z obdelavo osebnih podatkov in zaščito zasebnosti v sektorju elektronskih 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.

³⁹ GRI GS 416-2.

⁴⁰ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 418, 418-1.

I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi⁴¹

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

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

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

1. Sodelavcem omogočamo nenehno krepitev njihove kompetentnosti v okviru internih in eksternih strokovnih usposabljanj ter spodbujamo njihov osebnostni razvoj.
2. Skrbimo za razvoj vodij in njihovih kompetenc ter jih spodbujamo v smeri voditeljstva.
3. Prizadevamo si za oblikovanje ustvarjalnega, varnega in zanimivega delovnega okolja, v katerem:
 - skrbimo za varnost in zdravje zaposlenih;
 - zaposlenim omogočamo lažje usklajevanje družinskih in delovnih obveznosti v okviru ukrepov polnega certifikata Družini prijazno podjetje;
 - obravnavamo in nagradujemo predloge izboljšav in dobrih idej zaposlenih;
 - podeljujemo priznanja in pohvale zaposlenim za njihove delovne dosežke ter prizadevnost pri delu;
 - skrbimo za dobro medgeneracijsko sodelovanje;
 - zaposlenim zagotavljamo visoko raven socialne varnosti in ob težkih življenjskih preizkušnjah pomagamo s solidarnostno pomočjo;
 - skrbimo za varovanje dostojanstva zaposlenih pri delu z ustreznimi internimi pravilniki in akti, ki jih dosledno izvajamo, ter imamo ničelno toleranco do vseh oblik kratenja človekovih pravic in dostojanstva.

I.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih

Ključni podatki o zaposlenih so zbrani na osnovi kadrovske evidenc.⁴²

Preglednica 10: Ključni podatki o zaposlenih v DARS za obdobje 2019–2020⁴³

	2019	2020
Stanje zaposlenih v DARS d.d. ⁴⁴		
Število zaposlenih v DARS d.d. – z nadomeščanji	1.257	1.269
Število zaposlenih v DARS d.d. – brez nadomeščanj	1.249	1.263
Demografski podatki o zaposlenih		
Povprečna starost zaposlenih	46 let	46,4 leta
Odstotek zaposlenih žensk	25,6 %	25,5 %
Število zaposlenih moških	935	946
Število zaposlenih žensk	322	323
Izobrazbena struktura zaposlenih		
Odstotek zaposlenih z največ IV. stopnjo izobrazbe	35,9 %	35,5 %
Odstotek zaposlenih s V. stopnjo izobrazbe	32,8 %	32,2 %
Odstotek zaposlenih s VI. stopnjo izobrazbe	18,2 %	18,7 %

⁴¹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 202-1.

⁴² GRI GS 102-8.

⁴³ GRI GS 401-1.

⁴⁴ GRI GS 401-1.

Odstotek zaposlenih s VII. ali višjo stopnjo izobrazbe	13,1 %	13,6 %
Socialna varnost zaposlenih v DARS d.d.		
Število dodeljenih solidarnostnih pomoči	59	53
Število delavcev s priznano invalidnostjo	43	46
Število uvedenih postopkov za priznanje invalidnosti	27	19
Število prijav v prostovoljno pokojninsko zavarovanje	52	52
Stopnja bolniškega staleža	6,58 %	6,56
Razvoj zaposlenih – izobraževanje in usposabljanje		
Obseg izobraževanj v urah na zaposlenega ⁴⁵	21	10
Vrednost izobraževanj na zaposlenega	209	132
Obseg udeležencev na izobraževanju	3.654	1.788

I.5.5.2 DARS d.d., je ugleden delodajalec⁴⁶

Naša organizacija je že vrsto let eden od uglednih zaposlovalcev v Sloveniji po raziskavi agencije MojeDelo.com. Med iskalci zaposlitve in tudi med strokovnjaki smo prepoznani po tem, da zaposlitev v okviru naše družbe sodelavcem zagotavlja zanimivo delo, urejeno in odgovorno delovno okolje z visoko stopnjo ekonomske in socialne varnosti. Tudi v letu 2020 smo se uvrstili med deset najuglednejših delodajalcev v državi po izvedeni raziskavi agencije MojeDelo.com, v kateri je sodelovalo 12.000 udeležencev.

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

- merimo njihovo delovno uspešnost in jo dodatno nagradujemo,
- na delovnem mestu horizontalno napredujejo,
- razvijamo njihovo strokovno znanje, veščine in kompetence za karierno napredovanje znotraj naše organizacije na podlagi notranjih razpisov prostih delovnih mest,
- nudimo možnost sofinanciranja stroškov izobraževanja ob delu zaposlenim, ki se odločijo za pridobitev višje izobrazbe, in
- ponujamo vertikalno napredovanje v okviru notranjega trga dela in načrta nasledstev.

Večino procesov v družbi DARS izvajajo zaposleni v družbi, investicije in upravljanje delovanja sistema DarsGo pa pogodbeni partnerji.⁴⁷

I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva

Zaposlovanje

Za doseganje zastavljenih poslovnih ciljev v letu 2020 in nemoteno poslovanje je potekalo zaposlovanje v skladu s sprejetim Operativno-izvedbenim delom Kadrovskega načrta za leto 2020. V letu 2020 je bilo izvedenih 67 zunanjih in 37 notranjih objav prostih delovnih mest, torej skupaj 104 prosta delovna mesta. V letu 2020 je našo organizacijo zapustilo 41 zaposlenih, v glavnem zaradi upokojitve, na novo pa se jih je zaposlilo 53. Konec leta 2020 je naša družba štela 1269 zaposlenih, kar je osem več kot predhodno leto.⁴⁸

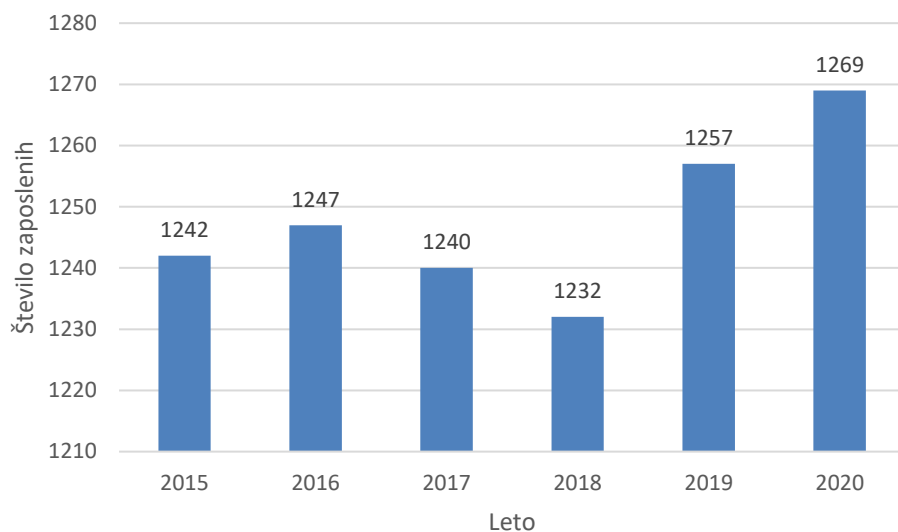
⁴⁵ GRI GS 404-1.

⁴⁶ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 401.

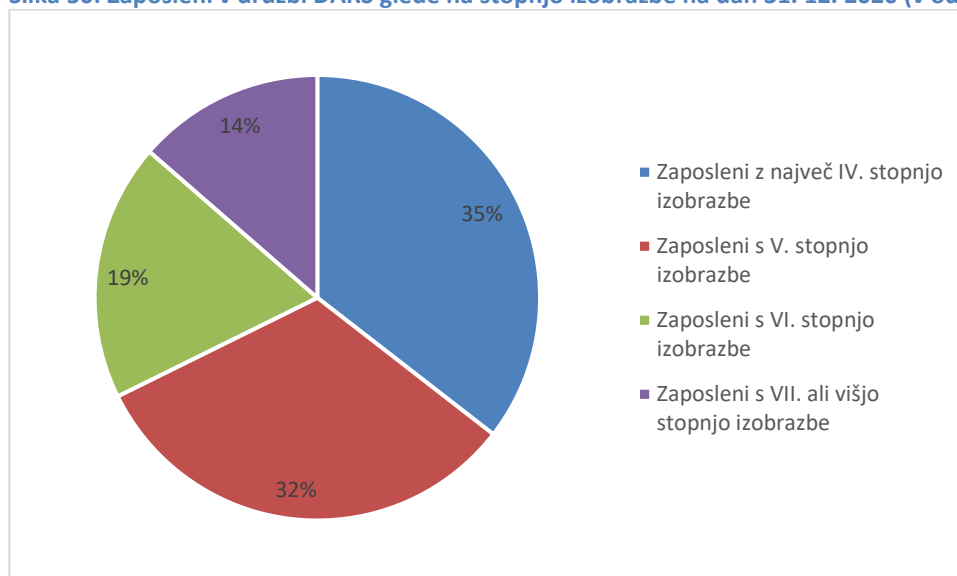
⁴⁷ GRI GS 102-8.

⁴⁸ GRI GS 401-1.

Slika 49: Število zaposlenih v družbi DARS v obdobju od 2015 do 2020



Slika 50: Zaposleni v družbi DARS glede na stopnjo izobrazbe na dan 31. 12. 2020 (v odstotkih)⁴⁹



Preglednica 11: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto zaposlitve (krajši, polni delovni čas) na zadnji dan leta 2020⁵⁰

Vrsta zaposlitve glede na delovni čas	2016		2017		2018		2019		2020	
	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%
Krajši delovni čas	16	1	15	1	11	0,9	11	0,9	17	1,3
Polni delovni čas	1.231	99	1.225	99	1.221	99,1	1.246	99,1	1.252	98,7
Skupaj	1.247	100	1.240	100	1.232	100,0	1.257	100,0	1.269	100,0

⁴⁹ GRI GS 405-1.

⁵⁰ GRI GS 102-8.

Preglednica 12: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto zaposlitve (določen, nedoločen čas) za obdobje 2015–2020 (na zadnji dan leta)⁵¹

Vrsta zaposlitve	2016		2017		2018		2019		2020	
	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%
Določen čas	20	2	34	3	4	0,3	12	0,9	15	1,2
Nedoločen čas	1.227	98	1.206	97	1.228	99,7	1.245	99,1	1.254	98,8
Skupaj	1.247	100	1.240	100	1.232	100,0	1.257	100,0	1.269	100,0

Po kolektivni pogodbi je v družbi DARS za nedoločen čas zaposlenih 99 % vseh zaposlenih.⁵²

Preglednica 13: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto in obliko zaposlitve v 2020 po spolu⁵³

Vrsta zaposlitve	LETO 2020		
	Moški	Ženske	Skupaj
<i>Nedoločen čas</i>	938	316	1.254
<i>Določen čas</i>	8	7	15
Oblika zaposlitve glede na delovni čas	Moški	Ženske	Skupaj
<i>Polni delovni čas</i>	939	313	1.252
<i>Skrajšani delovni čas</i>	7	10	17

Preglednica 14: Starševski dopust in delo s skrajšanim delovnim časom⁵⁴

	Ženske	Moški	Skupaj
Število zaposlenih, ki so v letu 2020 koristili starševski dopust	12	0	12
Število zaposlenih, ki so se po izrabi starševskega dopusta vrnili na delovno mesto	6	0	6
Število zaposlenih, ki so se po izrabi starševskega dopusta vrnili na delovno mesto in so bili po 12 mesecih še vedno zaposleni v podjetju	6	0	6
Stopnja vrnitve na delo po zaključku starševskega dopusta in stopnja zadržanja zaposlenih po zaključku starševskega dopusta sta 100-odstotni.			
Število zaposlenih, ki uporabljajo možnost krajšega delovnega časa	3	0	3

Preglednica 15: Fluktuacija

	2016	2017	2018	2019	2020
Fluktuacija v %	2,35	4,43	7	3	3,25

Glavna razloga fluktuacije v 2020 sta upokojevanje in prenehanje delovnega razmerja oz. iztek razloga pogodbe o zaposlitvi za določen čas. Na novo je bilo v delovno razmerje sprejetih 53 zaposlenih, družbo pa je zapustilo 41 zaposlenih, največ v glavnem v starostni skupini od 58 do 70 let.⁵⁵

Preglednica 16: Fluktuacija po starosti, spolu in regiji v letu 2020

REGIJA	do 40 let	41 do 50 let	51 do 60 let	61 in več let	SKUPAJ
<hr/>					

⁵¹ GRI GS 102-8.

⁵² GRI 102-41.

⁵³ GRI GS 102-8.

⁵⁴ GRI GS 401-3.

⁵⁵ GRI GS 401-1.

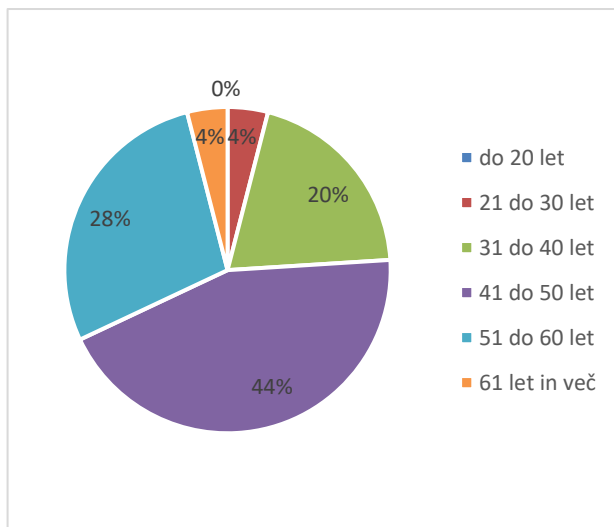
	Moški	Ženske	Moški	Ženske	Moški	Ženske	Moški	Ženske	
Osrednjeslovenska	1	1	0	2	4	1	5	2	16
Dolenjska	1	1	0	0	0	0	0	2	4
Gorenjska	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Primorsko-notranjska	2	0	1	1	1	1	3	0	9
Štajerska	1	0	3	1	1	0	5	0	11
SKUPAJ	5	2	4	4	7	2	13	4	41

Preglednica 17: Nove zaposlitve po starosti, spolu in regiji v letu 2020

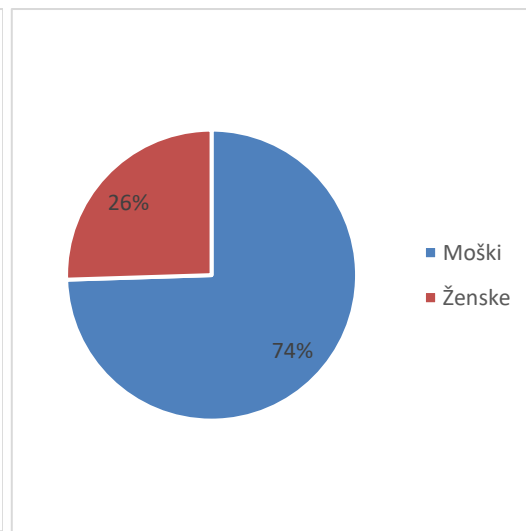
REGIJA	do 30 let		31 do 40 let		41 do 50 let		51 in več let		SKUPAJ
	Moški	Ženske	Moški	Ženske	Moški	Ženske	Moški	Ženske	
Osrednjeslovenska	2	7	6	3	8	3	2	1	32
Dolenjska	2	0	2	0	0	0	0	0	4
Gorenjska	1	0	0	0	2	1	0	0	4
Primorsko-notranjska	1	0	1	0	3	0	0	0	5
Štajerska	1	0	1	0	5	0	1	0	8
SKUPAJ	7	7	10	3	18	4	3	1	53

Povprečna skupna delovna doba zaposlenih v naši družbi je leta 2020 znašala 24,5 leta, delovna doba zaposlenih samo v naši družbi pa 14,6 leta.

Slika 51: Zaposleni v družbi DARS glede na starost na dan 31. 12. 2020⁵⁶



Slika 52: Zaposleni v družbi DARS glede na spol na dan 31. 12. 2020⁵⁷

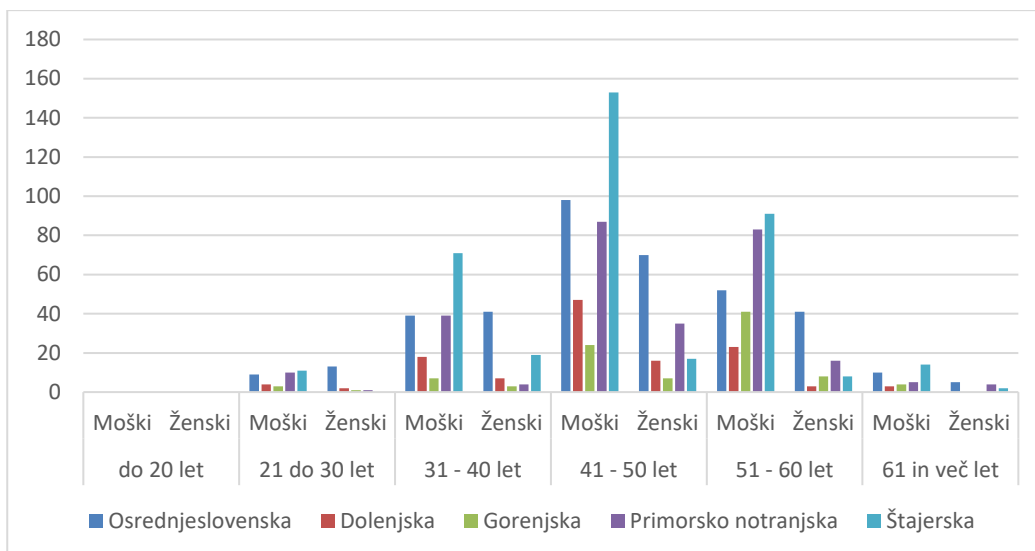


Slika 53: Zaposleni v družbi DARS po spolu, starosti in regiji zaposlitve na dan 31. 12. 2020⁵⁸

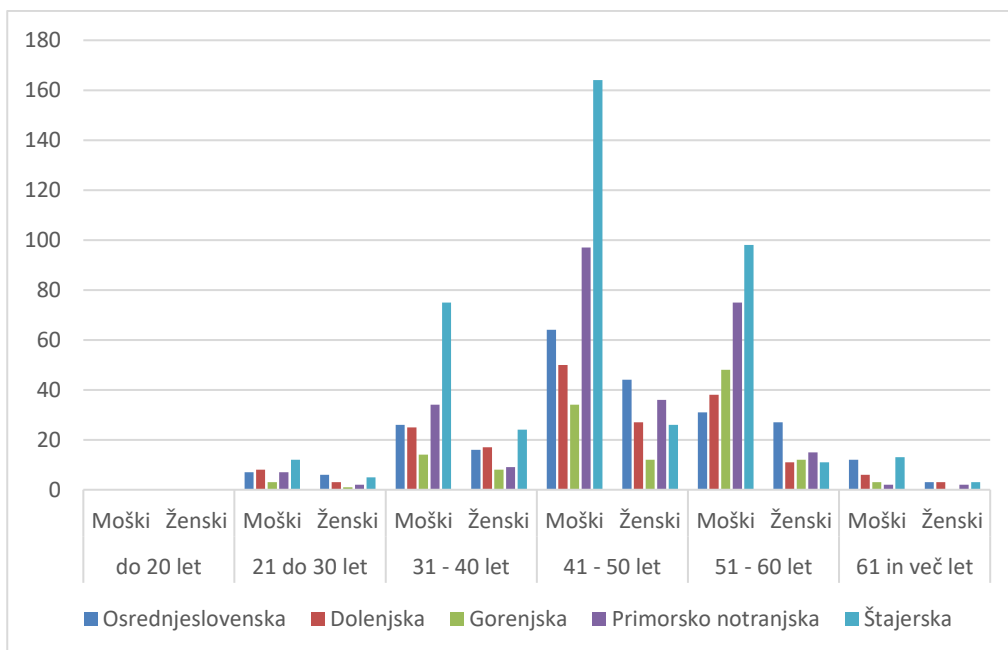
⁵⁶ GRI GS 405-1.

⁵⁷ GRI GS 405-1.

⁵⁸ GRI GS 102-8.



Slika 54: Zaposleni v družbi DARS po spolu, starosti in regiji bivanja na dan 31. 12. 2020⁵⁹



1.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja⁶⁰

V družbi DARS cenimo znanje svojih sodelavcev in zanj odgovorno skrbimo. Zavedamo se, da sta znanje in dobra usposobljenost naših zaposlenih temelj našega učinkovitega in uspešnega poslovanja, zato si prizadevamo, da svojim sodelavcem zagotavljamo nenehni razvoj sposobnosti, znanj in veščin z ustreznim izobraževanjem in usposabljanjem tako znotraj naše družbe kot tudi zunaj njenih okvirov. Izobraževanje in usposabljanje v naši družbi je sistematično urejen proces, katerega cilj je zadovoljevanje potreb delovnih procesov in interesov zaposlenih po nadgradnji njihovih funkcionalnih in strokovnih znanj in veščin ter osebne rasti. Izobraževanja in usposabljanja organiziramo po meri sodelavcev v različnih izobraževalnih oblikah.

⁵⁹ GRI GS 102-8.

⁶⁰ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 404, 404-1.

Vlagamo v ljudi, ker je to dobra naložba

Uspešno poslovanje družbe DARS 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. Zato je vlaganje v znanje sodelavcev in s tem v njihov osebni in profesionalni razvoj za našo družbo naložba, ki ji omogoča uspešen razvoj in uresničevanje strateških ciljev.

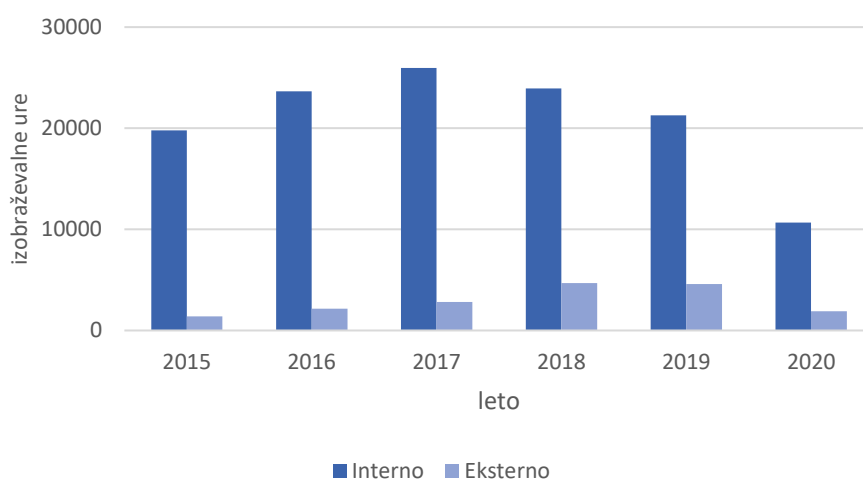
Leto 2020 je praktično vsa področja življenja zaznamovala epidemija covid-19 in tako tudi področje izobraževanja v naši družbi. Našo pozornost in prizadevanja je usmerila v nove možnosti izobraževanja in usposabljanja zaposlenih. Prinesla je tudi nove zahteve glede potrebnih znanj in veščin, na katere smo se fleksibilno in ažurno odzivali. Zaposlenim je bilo v času ukrepov omejevanja epidemije covid-19 omogočeno e-izobraževanje in izobraževanje prek različnih portalov, tako na temo izvajanja nujnih higienskih ukrepov za omejevanje širjenja epidemije kot tudi izobraževanja za krepitev vodstvenih kompetenc, izboljšanje komunikacije, upravljanje časa, učenje tujih jezikov idr.

V DARS si že vrsto let prizadevamo v večjem obsegu zagotoviti kakovostno digitalno poslovanje, kar je epidemija covid-19 še poudarila, zato smo v letu 2020 izvajali različna računalniška usposabljanja in usposabljanja iz uporabe digitalnih platform in aplikacij, s katerimi so zaposleni pridobili dodatna znanja in veščine za uspešnejšo in bolj suvereno uporabo digitalne tehnologije pri svojem rednem delu. Veliko pozornost smo namenili tudi znanju za uporabo računalniških aplikacij, ki omogočajo lažje in optimalno delo od doma, saj je od doma mesečno delalo v povprečju več kot 300 naših zaposlenih.

Epidemija covid-19 in z njo povezani ukrepi za omejevanje okužb so poleg vpliva na vsebino izobraževanj vplivali tudi na obseg izvedenih izobraževanj. Zaradi navedenega nam je v letu 2020 uspelo realizirati skupno 12.585 izobraževalnih ur, ki se jih je udeležilo 1786 zaposlenih. V povprečju se je vsak zaposleni izobraževal deset pedagoških ur. Večina internih izobraževanj in usposabljanj v letu 2020 se je izvajala v digitalni obliki, razen treningov in delavnic, ki so zahtevali izvedbo v živo.

V letu 2020 so bile realizirane 1903 izobraževalne ure v obliki zunanjega izobraževanja zaposlenih, ki se jih je udeležilo 194 zaposlenih, in 10.682 izobraževalnih ur v obliki internega izobraževanja zaposlenih, ki se jih je udeležilo 1594 zaposlenih. V primerjavi s predhodnim letom je tako realiziran obseg zunanjega izobraževanja v letu 2020 manjši za 59 %, obseg internega izobraževanja pa za 50 %.

Slika 55: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v obdobju 2015–2020



V družbi DARS se trudimo, da je znanje za profesionalni in osebni razvoj zaposlenim dostopno v največji možni meri znotraj naše organizacije. Pri doseganju tega cilja veliko energije vložimo v organizacijo internih izobraževanj, ki omogočajo udeležbo večjemu obsegu zaposlenih, prav tako pa omogočamo zunanja izobraževanja, ki so namenjena predvsem strokovnemu kadru, za pridobitev potrebnih visoko strokovnih in specifičnih znanj, ki jih potrebuje pri svojem delu. V letu 2020 nas je pri organizaciji in izvedbi izobraževanj ovirala epidemija covid-19, nikakor pa prizadevanj za doseg znanja ni zavrlo.

Preglednica 18: Število udeležencev izobraževanj in usposabljanj v družbi DARS v obdobju 2015–2020

Število udeležencev/leto	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Indeks 2020/2019
Interno izobraževanje in usposabljanje	1.727	2.110	2.143	2.244	3.275	1.594	48
Eksterno izobraževanje	119	165	210	306	379	194	51

Preglednica 19: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v letu 2020 po spolu⁶¹

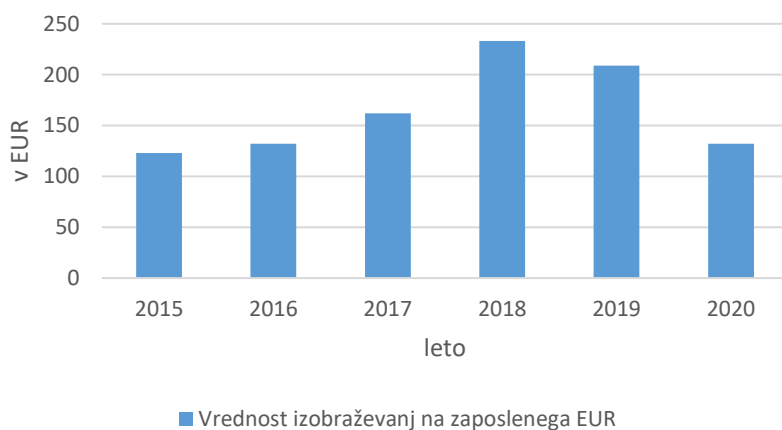
	Število zaposlenih	Skupno število izobraževalnih ur	Število izobraževalnih ur na zaposlenega
Moški	946	8.027	8,49
Ženske	323	4.558	14,11

Preglednica 20: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v letu 2020 po kategoriji zaposlenih⁶²

Kategorija zaposlenih	Število zaposlenih	Skupno število izobraževalnih ur	Število izobraževalnih ur na zaposlenega
Operativna delovna mesta	963	7.539	7,83
Režijsko-strokovna delovna mesta	306	5.046	16,49

Vrednost eksternih izobraževanj v letu 2020 je znašala 74 EUR na zaposlenega in je za 31 % nižja kot v letu 2019, vrednost internih izobraževanj na zaposlenega pa 58 EUR in je za 43 % nižja kot predhodno leto.

Slika 56: Vrednost izobraževanj in usposabljanj na zaposlenega v družbi DARS v obdobju 2015–2020⁶³



Spodbujamo dvig izobrazbene ravni

Izobrazba širi znanje ter daje nove možnosti za osebni in profesionalni razvoj, zato sodelavce, ki želijo pridobiti višjo stopnjo izobrazbe in se vključijo v proces izobraževanja ob delu, podpiramo s sofinanciranjem stroškov šolnin in jim za opravljanje študijskih obveznosti dodelimo odsotnost z dela z nadomestilom plače. V letu 2020 smo 14 zaposlenim

⁶¹ GRI GS 404-1.

⁶² GRI GS 404-1.

⁶³ GRI GS 404-1.

sofinancirali stroške šolnine oziroma jim omogočili plačano odsotnost z dela za potrebe opravljanja študijskih obveznosti.

Pomagamo pri prvih korakih v delovni sredini

Zavedamo se, da so prvi vtisi in izkušnje iz delovne sredine pomembni za zavzetost in razvojno naravnost ter konstruktivno sodelovanje mladih ljudi v delovnem procesu, v katerega se vključijo po zaključku šolanja. Zato se v družbi DARS trudimo, da dijakom in študentom, ki opravljajo delovno prakso pri nas, pomagamo pri pridobivanju praktičnih izkušenj ter jim omogočimo kakovosten strokovni vpogled v področje dela, za katerega se izobražujejo. V letu 2020 smo v sodelovanju z izobraževalnimi ustanovami v procesu pridobivanja praktičnih izkušenj na delovno prakso sprejeli 12 dijakov in študentov.

Število udeležencev/leto	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Indeks 2020/2019
Delovna praksa	17	13	13	25	12	11	92

Znanje ima pravo vrednost, ko ga deliš z drugimi

Poleg izobraževanj in usposabljanj naših zaposlenih smo del pozornosti namenili tudi uporabnikom naših storitev, in sicer krepitevi njihovih voznških spretnosti in skrbi za prometno varnost. Tako smo za zunanje udeležence v sodelovanju s Policijo in Agencijo za varnost prometa organizirali v ACB Postojna skupno osem treningov varne vožnje za voznike motornih koles, ki se jih je udeležilo kar 133 motoristov.

Razvoj kadrov

V letu 2020 so se kljub omejitvam, ki so izhajale iz ukrepov obvladovanja epidemije covid-19, izvajale načrtovane razvojne aktivnosti in projekti. Eden ključnih projektov, ki so potekali, je bila identifikacija ključnih delovnih mest in ključnih kadrov DARS. Na podlagi izvedenih aktivnosti so bila prepoznana in evidentirana ključna delovna mesta in kadri, ki pomembno prispevajo k uresničevanju strategije in poslovnih ciljev DARS. Zaposleni na ključnih delovnih mestih DARS imajo bogato strokovno znanje, dobro razvite veščine in spretnosti za učinkovito izvajanje zahtevnih nalog, zato smo v nadaljevanju pristopili k oblikovanju **protokola nasledstva v DARS**. S tem zavzetim zaposlenim omogočamo sistematičen karierni razvoj, obenem pa vsem ostalim deležnikom zagotavljamo kakovostno kontinuiteto v izvajanju naših storitev.

Pomemben korak v razvoju zaposlenih v DARS predstavlja tudi uvedba razvojnih letnih pogovorov. Razvojni letni pogovori pomenijo temelj uspešnega vodenja in razvoja zaposlenih. Omogočajo prepoznavo ambicij in usmerjanje ter razvoj talentov zaposlenih. V letu 2020 so bile pripravljene vse vsebinske in organizacijske podlage za uvedbo razvojnih letnih pogovorov z zaposlenimi. Organizirano in izvedeno je bilo tudi usposabljanje vodij za kakovostno izvedbo le-teh.

Kot vsako leto je bilo tudi v letu 2020 izvedeno merjenje organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih. Analiza rezultatov merjenja je v primerjavi s predhodnim letom pokazala v letu 2020 boljšo oceno organizacijske klime, večje zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih. Rezultati najboljše ocenjenih postavk kažejo na pripadnost, motivacijo in zavzetost zaposlenih, inovativnost in iniciativnost ter težnjo po kakovostnem opravljanju dela. Izzive predstavljajo kategorije, kot so notranje komuniciranje in informiranje, nagrajevanje in razvoj kariere, zato so bili sprejeti določeni ukrepi za izboljšanje stanja.

Tudi v letu 2020 je naša družba aktivno sodelovala pri evropskem partnerskem projektu kompetenčnega centra za logistiko **KoC LOGINS**, h kateremu je pristopila leta 2019 in v okviru katerega je pridobila skupno 37.000 EUR sredstev iz Evropskega socialnega sklada za usposabljanje in izobraževanje zaposlenih, ki jih lahko črpa do leta 2022. S sodelovanjem v kompetenčnem centru zaposlenim nudimo več možnosti izobraževanj in usposabljanj za kakovostnejše delo in osebni razvoj.

Velik poudarek dajemo varni vožnji, ki jo omogočamo vsem našim novim sodelavcem in periodično vsem tistim, ki imajo veliko službene vožnje, saj so vsi naši sodelavci ambasadorji prometne varnosti.

Slika 57: Usposabljanje zaposlenih (vozniške spretnosti in skrb za prometno varnost)



Vodje DARS – generatorji zavzetosti zaposlenih

Vodje v družbi DARS imajo poleg pomembnih organizacijskih in strokovnih nalog na svojem področju dela tudi velik vpliv na zavzetost in motiviranost zaposlenih. S svojim delom in zgledom vplivajo na svoje sodelavce, zato smo si tudi v letu 2020 prizadevali za nadaljnji razvoj njihovih vodstvenih kompetenc v smeri voditeljstva. Pri tem sledimo odpravi vrzeli, ki so prepoznane v merjenju kompetenc po modelu 360-stopinjske povratne informacije, ter potrebam, ki izhajajo iz organizacijske klime in kulture. Vodje strokovno podpiramo na različne načine. Najpogostejši so treningi in razvojne delavnice, v letu 2020 pa smo za vodje na vseh nivojih vodenja začeli izdajati bilten VODJA DARS, s katerim vodjem nudimo aktualne informacije ter usmerjamo in podpiramo njihovo delo vodenja.



Nagrajujemo dosežke in zavzetost naših zaposlenih

Trudimo se, da zavzetost, delovne dosežke in uspehe zaposlenih opazimo ter jih vsako leto izpostavimo in ustrezno nagradimo. V letu 2020 je 78 zaposlenih prejemnikov jubilejnega priznanja za 20, 30 ali 40 let dela v DARS, 15 zaposlenih je prejemnikov priznanja za izjemne delovne dosežke in prizadevno delo ter trije zaposleni so prejemniki zlatega priznanja za življenjsko delo. Prejemniki priznanj so seveda tudi inovatorji. Tako sta prejemnika priznanja za izboljšavo in inovacijo dva sodelavca, en sodelavec pa je dobil naziv inovator leta.

Spoštujemo družinsko življenje zaposlenih

Družba DARS že vrsto let omogoča zaposlenim različne ukrepe za boljše in lažje usklajevanje dela in družinskega življenja, od leta 2015 pa je nosilka polnega certifikata Družini prijazno podjetje. Zaposlenim veliko pomeni možnost fleksibilnega časa prihoda in odhoda z dela z nespremenljivim osrednjim delovnim časom, ki predvsem zaposlenim staršem omogoča lažje opravljanje družinskih in delovnih obveznosti. Zaposleni v duševni stiski lahko koristijo anonimno in brezplačno psihološko podporo in svetovanje, da lažje prebrodijo življenjske preizkušnje. Otroke zaposlenih vedno obdarimo ob rojstvu in vsako leto v času božično-novoletnih praznikov. Projektna skupina aktivno spremlja izvajanje ukrepov in je v letu 2020 pripravila tudi predloge novih ukrepov, s katerimi se zaposlenim omogoča lažje usklajevanje osebne življenja in zahtev dela.



Socialna varnost zaposlenih nam je zelo pomembna

V DARS se zavedamo, da je socialno-ekonomska varnost zaposlenih osnova, na kateri se lahko gradijo pripadnost, zaupanje ter predanost ustvarjanju in profesionalnemu razvoju. To je temelj pripadnosti naših sodelavcev, za katerega skrbimo s popolnim spoštovanjem veljavne delovnopravne zakonodaje in s Kolektivno pogodbo DARS dogovorjenimi dobrimi praksami zagotavljanja socialne varnosti zaposlenih. Tako smo tudi v letu 2020 strokovno in odgovorno skrbeli za potrebne ukrepe pri zaposlenih, ki so se znašli v invalidskih postopkih ali v postopkih obravnave spremenjene delovne zmožnosti, spoštljivo pomagali sodelavcem pri upokojitvi ter tistim, ki so se znašli v težkih situacijah in potrebovali solidarnostno pomoč.

Največji vpliv na socialno varnost zaposlenih ima poslabšanje zdravja, zato stanje na tem področju aktivno spremljamo. Delež upravičene odsotnosti z dela je v letu 2020 znašal 6,56 % glede na redno delo in je po treh letih naraščanja nižji za 0,02 odstotne točke glede na predhodno leto.

V letu 2020 je bilo v teku 19 invalidskih postopkov, od teh je sedem sodelavcev na novo pridobilo kategorijo invalidnosti. Upokojilo se je 23 zaposlenih, 18 zaposlenih pa nadaljuje delo po izpolnitvi pogojev za upokojitve. Na podlagi pogodbe za opravljanje začasnega ali občasnega dela upokojenec je v letu 2020 z DARS sodelovalo 18 upokojenih sodelavcev.

V DARS zaposlenim kot pomemben in dolgoročen vidik zagotavljanja vzornega socialnega varstva nudimo tudi možnost vključitve v kolektivno dodatno zavarovanje za varčevanje za dodatno pokojnino.

I.5.5.5 Varnost in zdravje delavcev pri delu⁶⁴

Sistem zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu (GRI 403-1)⁶⁵

Dars kot družba z več kot 1260 zaposlenimi opravlja širok spekter del na področju gradnje, cestninjenja, upravljanja in vzdrževanja avtocest in hitrih cest po celotni državi. Razvejana organizacijska struktura, raznolikost delovnih procesov in lokacijska razpršenost delavcev zahteva tudi temu primerno strokovno podporo na področju zagotavljanja varnosti in zdravja delavcev pri delu ter varstva pred požarom. V družbi je tako organizirana Služba za varnost in zdravje pri delu s štirimi strokovnimi delavci, ki izpolnjujejo predpisane zahteve s teh področij.



V družbi se zavedamo, da samo zdrav delavec, ki ima dobre pogoje za varno delo in je v dobri psihofizični kondiciji, lahko uspešno opravi zastavljene naloge. Veliko naših delavcev opravlja številna izredno nevarna dela v vseh vremenskih razmerah 24 ur dnevno, 365 dni v letu. Uporabljajo zelo različno specialno delovno opremo, izvajajo delo na cesti, kjer njihova varnost ni odvisna samo od njih samih, ampak tudi od ravnanja uporabnikov cest. Zato smo se odločili, da skladnost našega sistema zagotavljanja varnosti pri delu s predpisanimi zahtevami nadgradimo s pridobitvijo certifikata BS OHSAS 18001, ki smo ga v letu 2021 nadgradili s certifikatom ISO 45001.

Varnost delavcev pri delu smo vključili tudi v Strategijo družbe DARS 2021–2025. Eden od pomembnih operativnih strateških ciljev je tako tudi zmanjšanje števila poškodovanih pri delu do leta 2025 glede na izhodiščno leto za 10 %, enako je tudi ciljno zmanjšanje bolniške odsotnosti. Vsaka leta veliko vlagamo tako v nabavo nove, varnejše delovne opreme kot tudi v urejanje delovnega okolja, ki delavcem zagotavlja višjo stopnjo varnosti in zdravja pri delu. V sistem zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu so vključeni tudi delavci s svojimi predstavniki v Svetu delavcev.

Identifikacija nevarnosti, ocenjevanje tveganj, raziskava nezdod, nevarnih pojavov in incidentov (GRI 403-2)⁶⁶

Odkrivanje in presojanje novih tveganj za varnost in zdravje delavcev pri delu je vsakdanji proces v naši družbi. Delavce vzpodbujamo, da brez zadržkov poročajo o pomanjkljivostih, nevarnih pojavih in incidentih svojim vodjem, kakor tudi neposredno Službi za varnost in zdravje pri delu. Prejete informacije v službi analizirajo in predlagajo nove ukrepe. Ob večjih spremembah v delovnem procesu se pristopi tudi k izdelavi revizije ocene tveganj. Zaposleni so seznanjeni z možnostjo, da zavrnejo delo kot določa zakon o varnosti in zdravju pri delu. V letu 2020 je poseben izziv predstavljal pojav pandemije koronavirusne bolezni. Ker se razmere na tem področju praktično dnevno spreminjajo, se je Uprava družbe odločila za ustanovitev posebne skupine, ki se redno tedensko sestaja in sprejema ustrezne ukrepe za preprečitev širjenja okužb v družbi. Skupina je pripravila Akcijski načrt ukrepov za preprečevanje širjenja covid-19. V načrtu so v odvisnosti od širjenja okužb v družbi (število okuženih) opredeljeni preventivni tehnični in organizacijski ukrepi za zagotavljanje stabilnega poslovanja družbe in zdravja delavcev pri delu. Vsi vodje morajo o sumu okužbe obveščati Službo za varnost in zdravje pri delu, ki v nadaljevanju opravlja nalogo epidemiološke službe in skupaj z vodji odloča o napotitvi delavcev v karanteno. O vseh sumih okužb, potrjenih okužbah in karantenah je dnevno obveščeno vodstvo podjetja. Delavci so seznanjeni s potrebnimi ukrepi z navodili in obvestili, ki se prilagajajo aktualnemu stanju.

Medicina dela (GRI 403-3)⁶⁷

Dars ima sklenjenih 5 pogodb za opravljanje nalog medicina dela prometa in športa na področju celotne Slovenije.

Pogodbene medicine dela opravljajo naslednje naloge:

- predhodne zdravniške preglede,
- obdobjne zdravniške preglede,
- izredne-usmerjene zdravniške preglede,
- managerske zdravniške preglede,
- svetuje naročniku pri izdelavi ocene tveganja,
- sodeluje pri pripravi delovne dokumentacije za invalidsko komisijo,

⁶⁴ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 403-1, 403-2, 403-3.

⁶⁵ GRI GS 403-1.

⁶⁶ GRI GS 403-2.

⁶⁷ GRI GS 403-3.

- izdelava letno poročilo in analizo o opravljenih zdravniških pregledih in
- v zadnjem letu sodeluje tudi pri napotitvi in obveščanju delavcev, ki so bili v visokorizičnem stiku z obolelimi za covidom19 v karanteno.

Delavci so o terminu zdravniškega pregleda obveščeni po elektronski pošti preko nadrejenih, s katerimi je predhodno uskladi termin zdravniškega pregleda.

Vse dejavnosti na področju napotitve delavcev opravlja Služba za varnost in zdravje pri delu.

Sodelovanje delavcev pri odločanju o vprašanih s področja varnosti in zdravja pri delu (GRI 403-4)⁶⁸

Delavci so v vprašanja o zagotavljanju njihove varnosti pri delu v naši družbi vključeni prek Sveta delavcev, pri katerem je organiziran poseben odbor za varnost in zdravje pri delu. Pobude delavcev se obravnavajo na sestankih tega odbora s predstavniki Službe za varnost in zdravje pri delu in vključijo v nadaljnje postopke posvetovanja (sestanki Sveta delavcev z Upravo).

Usposabljanje delavcev za varno in zdravo delo (GRI 403-5)⁶⁹

Raznovrstnost delovnih postopkov in delovne opreme zahteva tudi veliko časa za usposabljanje delavcev za varno delo. Izvajajo ga delavci Službe za varnost in zdravje pri delu in neposredni vodje. Ob nabavi nove delovne opreme pa tudi predstavniki proizvajalcev, ki teoretično in praktično prikažejo kako pravilno rokovati in vzdrževati delovno opremo. Usposobljenost potrdi odgovorna oseba VZD. Usposabljanje se izvaja tako teoretično kot tudi praktično. Usposabljanje ob predstavitev navodil s pomočjo računalniških prezentacij, v nadaljevanju pa s praktičnim delom na strojih in opremi. Usposabljanje ni zgolj enkratni dogodek, na delovnih mestih z veliko nevarnostmi ga obnavljamo tudi periodično, usposobljenost delavcev in upoštevanje navodil pa preverjamo tudi ob internem nadzoru. V letu 2020 smo glede na epidemijo več pozornosti namenili predvsem preventivi in nadzoru nad izvajanjem ukrepov za preprečevanje širjenja koronavirusa.

Promocija zdravega načina življenja (GRI 403-6)⁷⁰

V Darsu imamo sprejet 5 letni načrt promocije zdravja do leta 2023. Skrb za ohranjanje zdravja zaposlenih je za družbo zelo pomembna, saj ima večina delovnih mest v družbi visoko ocenjena tveganja in se za opravljanje dela na teh delovnih mestih zahteva izpolnjevanje visokih zdravstvenih zahtev. Ključni cilj promocije je ohranjanje in krepitev telesnega in duševnega zdravja zaposlenih.

Ob zavedanju, da je zdravje zaposlenih eden od ključnih temeljev za ustvarjalno delo ter uspešno poslovanje naše družbe, že vrsto let izvajamo aktivnosti promocije zdravja pri delu, pri čemer se lahko pohvalimo tudi prejetim nacionalnim in evropskim priznanjem za primer dobre prakse na področju promocije zdravja. Osnova za izvajanje ciljnih aktivnosti je analiza zdravja zaposlenih, ki temelji na prejetih podatkih izvajalcev medicine dela ter podatkih o bolniški odsotnosti z Nacionalnega inštituta za javno zdravje.

V letu 2020 so bile aktivnosti zaradi epidemije covid-19 pretežno usmerjene v ozaveščanje o nujni skrbi in izvajanje preventivnih aktivnosti za preprečevanje okužb s covid-19, v obvladovanje stresa in duševnih stisk ter na področje ohranjanja telesne kondicije. S ciljem, da omogočimo čim širše možnosti rekreacije zaposlenih, smo se odločili tudi za ustanovitev športnega društva DARS. Zaposlenim v družbi omogočamo tudi kolektivno nezgodno zavarovanje.

Aktivnosti za zagotovitev varnosti delavcev zaradi zunanjih vplivov (GRI 403-7)⁷¹

Vzdrževalci in cestninski nadzorniki opravljajo delo na cesti ob potekajočem prometu. Njihovo varnost ogrožajo vozniki, ki vozijo z veliko hitrostjo in ne upoštevajo postavljene prometne signalizacije. Prihaja do naletov vozil na prometno signalizacijo in tudi na naše delavce. Zato veliko pozornosti in finančnih sredstev namenjamo boljšemu obveščanju uporabnikov o deloviščih na cesti (prometne informacije v medijih, aplikacija Kažipot, obvestila na portalih in drugi prometni signalizaciji) ter boljšemu varovanju delavcev s prometnimi zaporami, v katere nameščamo naprave za blaženje trkov. Kljub temu je bilo v letu 2020 osem naletov uporabnikov na naša delovišča. V enem primeru je uporabnik naletel na pregledno vozilo, ki je vozilo po odstavnem pasu. Preglednik je bil lažje poškodovan.

Nezgode pri delu (GRI 403-9)^{72, 73}

⁶⁸ GRI GS 403-4.

⁶⁹ GRI GS 403-5.

⁷⁰ GRI GS 403-6.

⁷¹ GRI GS 403-7.

⁷² GRI GS 403-9.

⁷³ GRI GS 403-2.

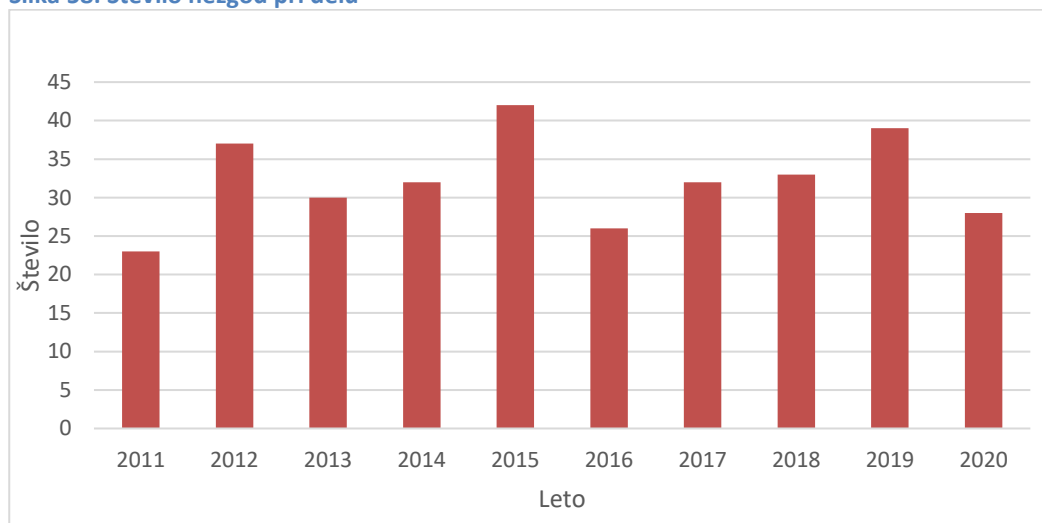
V družbi periodično izvajamo oceno tveganja varnosti in zdravja pri delu, kjer so bila najvišje ocenjena naslednja tveganja:

- Mehanski dejavniki (Nevarnosti v zvezi z uporabo delovne opreme, premikajoči se deli strojev in naprav, transport (promet)...): Izvedeni ukrepi, ki izboljšujejo varnost delavcev: redni servisi in pregledi strojev in naprav, izvedba hrupne črte med voznim in odstavnim pasom, nakup večjega števila naletnih mehov za varovanje tako delavcev Darsa pri delu v zaporah, kot tudi zunanjih izvajalcev in uporabnikov.
- Dejavniki v zvezi z načinom dela in razporeditvijo delovnih mest (Nevarnosti spotikov, zdrsov, padcev, ostri deli...): Izvedeni ukrepi, ki izboljšujejo varnost delavcev: Uporaba ustrezne zaščitne obutve (polvisoki čevlji S3), nabava varovalnih kompletov za delo na višini in na strmih pobočjih (brežinah), v izogib hoji po strmih brežinah se nabavlja samohodne daljinsko vodene kosilnice za košnjo na strmih brežinah, nabava priključkov (rezilnih klešč) za ščipanje in pospravo grmičevja ter manjšega drevja.
- Električna energija (Nevarnost neposrednega in posrednega dotika električne napetosti): Redno usposabljanje zaposlenih, redno opravljanje meritev električne napeljave in strelovodov, s prestavitvijo polnilnic iz signalnih prikolic na objekte se je zagotovilo rokovanje zaposlenih z enosmernim tokom male napetosti.

Na njihovi osnovi (predvsem zaradi prve in druge alineje) se je število težjih nezgod in invalidnosti med zaposlenimi zmanjšalo za 87%, primerjano 5 letno obdobje (od 2011 do 2015 ter 2016 do 2020).

Leto 2020 je tudi v DARS potekalo v znamenju pandemije covid-19. Ob pojavu virusa v Sloveniji smo tudi v DARS začeli izvajati preventivne ukrepe. Uvedli smo delo od doma in omejili naše aktivnosti na najnujnejše, a so se nezgode pri delu vseeno pojavljale. Že pred epidemijo (še v zimskem obdobju) se je pri delu poškodovalo šest naših delavcev. Skupaj se je lani zgodilo 28 nezgod s poškodbami delavcev pri delu. Kot običajno je bilo največ poškodovanih (25) vzdrževalcev, poškodovala sta se še dva cestninska nadzornika (stisk roke med zapiranjem vrat) in ena delavka s poslovnega področja (omedlevica, padec po stopnišču). Zaradi nezgod ni prišlo do smrti ali invalidnosti nobenega od delavcev, deset delavcev pa je bilo v daljši bolniški (več kot 30 dni). V dveh primerih je šlo za lažje poškodbe in delavci niso potrebovali bolniškega dopusta. Vsi delavci, ki so se poškodovali v letu 2020, so v tem letu tudi zaključili zdravljenje.

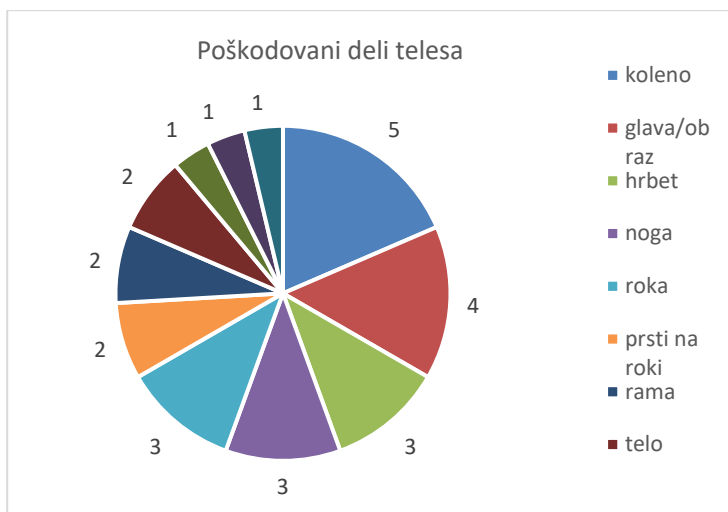
Slika 58: Število nezgod pri delu



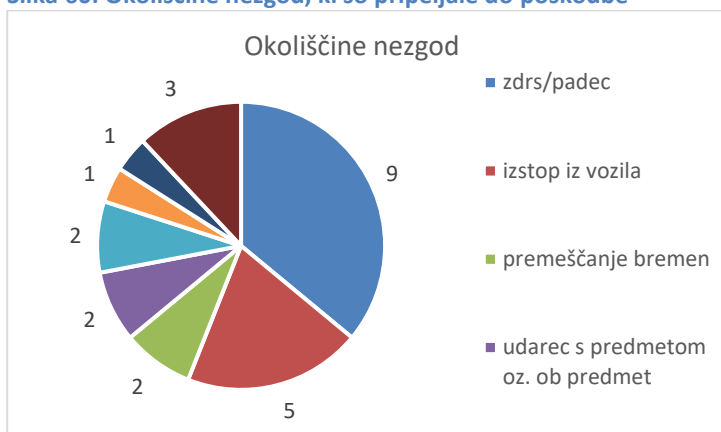
Pregled nezgod s poškodbami delavcev s področja vzdrževanja

V letu 2020 so bile najbolj pogoste nezgode vzdrževalcev s poškodbo kolena (5-krat), sledi poškodba glave (4-krat), 3-krat so si delavci poškodovali hrbet, roko in noge.

Slika 59: Graf prikazuje pregled poškodb glede na dele telesa



Slika 60: Okoliščine nezgod, ki so pripeljale do poškodbe



Najpogosteje je do nezgod pri delu z daljšo odsotnostjo delavcev v letu 2020 prišlo zaradi zdrsov in padcev pri hoji po brežini (9-krat) ter zdrsov in padcev pri sestopu z in iz vozila (5-krat).

Vzroki za nezgode s padci na brežinah so najpogosteje na površini, ki je strma, mokra, poledenela ali drseča zaradi visoke trave. Pri sestopu z in iz vozil pa je vzrok iskati predvsem v delavcih, ki napačno sestopajo iz kabine tovornih vozil ali skačejo s kesonov vozil. Najpogostejši vzrok za druge nezgode so hitri gibi in premajhna pazljivost delavcev pri delu.

Skoraj nezgode (incidenti)

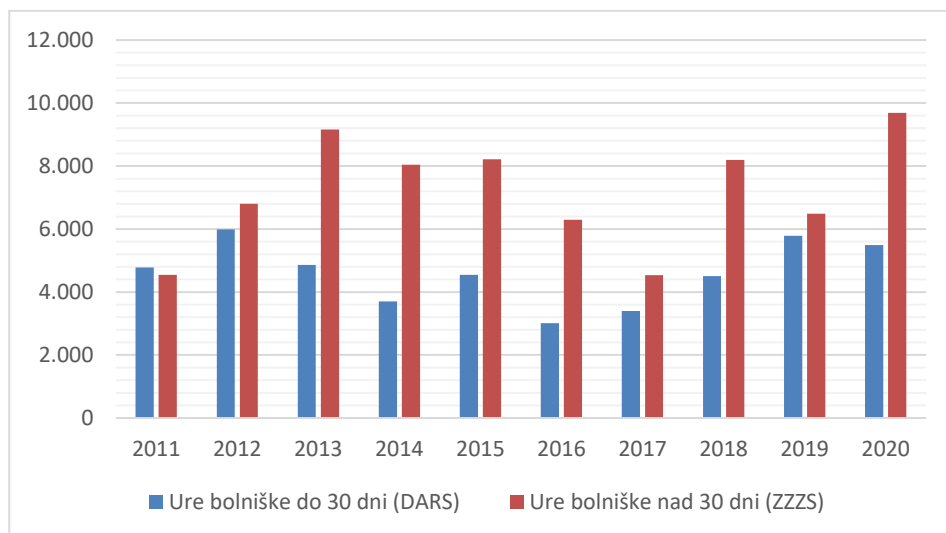
Primerov, ko se je pri delu skoraj zgodila nezgoda, a do nje zgolj po sreči ali spletu okoliščin ni prišlo, je pri našem delu veliko. Delavci o tem poročajo svojim nadrejenim, pa tudi ob internem nadzoru in drugih priložnostih strokovnim delavcem Službe za varnost in zdravje pri delu. Dogodki se takoj tudi obravnavajo in na njihovi osnovi izvedejo ukrepi, da do takšnih dogodkov, a s težjimi posledicami, ne bi prišlo.

Preglednica 21: Pregled kazalnikov varnosti pri delu v letu 2020

Kazalniki varnosti pri delu udeležencev/leto	Število
Povprečno število vseh zaposlenih	1.260
Število opravljenih delovnih ur	2.645.303
Število poškodovanih delavcev	28
Nezgode s smrtjo delavca	0
Od tega hudo poškodovani (invalidi)	0
Bolniško odsotni nad 30 dni	10
Indeks frekvence pogostost = število vseh poškodovanih x 100/ število zaposlenih	2,22
Indeks onesposabljanja	0,71

Povprečno št. izgubljenih dni na zaposlenega	
Resnost	
Povprečno trajanje odsotnosti poškodovancev	32,2
Stopnja z delom povezanih poškodb (število poškodovanih/ število opravljenih delovnih ur) x 200.000 ur	2,11

Slika 61: Bolniška odsotnost v urah kot posledica nezgod pri delu



V letu 2020 je bila bolniška odsotnost zaradi poškodb pri delu velika, ker sta bila celo leto v bolniški dva delavca, ki sta bila težje poškodovana v naletu vozil na delovišče na cesti že v letu 2013 oz. v letu 2019. Zdravljenje pa so nadaljevali tudi trije delavci, ki so se poškodovali ob koncu leta 2019.

Poklicne bolezni (GRI 403-10)⁷⁴

V družbi nimamo prijavljenih primerov poklicnih bolezni. Ugotavljamo pa, da ima vse več delavcev zdravstvene omejitve pri delu. Zdravniki izpostavljajo problematiko bolezni mišično-kostnega sistema in vezivnih tkiv. Ocenjujemo, da so te okvare posledica predvsem staranja delovne sile v naši družbi (degenerativne spremembe). Prav gotovo pa na te vpliva tudi delo v neugodnih vremenskih razmerah (na vetru, v dežju, v sneženju), česar se pri vzdrževanju cest ne moremo izogniti.

I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih

Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih

Naša organizacijska klima izžareva predanost kakovosti

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

Raziskava organizacijske klime v letu 2020 je pokazala boljšo oceno organizacijske klime kot predhodno leto, prav tako pa tudi večje zadovoljstvo zaposlenih. Rezultati najboljše ocenjenih postavk opravljene raziskave kažejo na pripadnost, motivacijo in zavzetost zaposlenih, prisotno inovativnost in iniciativnost ter težnjo po kakovostnem opravljanju dela. Priložnosti za razvoj ostajajo prisotne na področju sistema nagrajevanja, kariernega razvoja in notranjega komuniciranja.

Zavzetost zaposlenih – uspešnost naše organizacije

⁷⁴ GRI GS 403-10.

Zavzetost zaposlenih, ki jo vsako leto merimo po metodologiji Gallup, kaže na prisoten ustvarjalni potencial zaposlenih v naši družbi. Skrb za ustvarjalni in delovni potencial zaposlenih je v družbi DARS vseskozi prisotna in pomembna organizacijska naloga, ki v zadnjih letih kaže pozitivne učinke v zavzetosti naših sodelavcev. V letu 2020 rezultati merjenja zavzetosti zaposlenih v DARS kažejo pozitivno razmerje zavzetosti, na kar smo resnično ponosni, obenem pa rezultat v nas budi globoko spoštovanje in odgovornost do zavzetih zaposlenih, da bomo zavzetim zaposlenim omogočili ustrezen karierni in osebni razvoj.

Starejši zaposleni so zakladnica strokovnega znanja in izkušenj v DARS

V zavedanju, da moramo demografske in druge spremembe na trgu delovne sile jemati resno, smo že leta 2018 aktivno sodelovali pri projektu celovite podpore podjetjem za aktivno staranje delovne sile – projekt ASI, kjer smo bili prepoznani tudi kot primer dobre prakse. Poleg različnih razvojnih in podpornih aktivnosti za starejše zaposlene smo pripravili tudi strategijo ravnanja s starejšimi zaposlenimi, ki je na posameznih področjih še v teku realizacije. Velik poudarek še naprej dajemo dobremu medgeneracijskemu razumevanju in sodelovanju zaposlenih.

Zaposlenim ponujamo dodatne ugodnosti in solidarnostno pomoč⁷⁵

- Družba DARS vsem zaposlenim vplačuje sredstva za dodatno pokojninsko zavarovanje, in sicer 39,63 EUR na zaposlenega, ter dodatno prispeva 25 % na lastni prispevek zaposlenega.
- Zaposleni so pod ugodnimi pogoji nezgodno zavarovani.
- V letu 2020 smo s finančno solidarnostno pomočjo pomagali 53 zaposlenim, ki so se znašli v težjih življenjskih preizkušnjah.
- 171 zaposlenih je v letu 2020 prejelo jubilejno nagrado.

Epidemija covid-19 in z njo povezani ukrepi za preprečevanje prenosa okužb so v letu 2020 od nas zahtevali, da prilagodimo izvajanje dela in s tem omogočimo čim bolj nemoteno poslovanje, zaposlenim pa varno opravljanje dela brez tveganj za okužbo. V zvezi s tem smo od marca 2020 omogočili:

- delo od doma vsem zaposlenim, katerih narava dela je to dopuščala,
- uporabo instrumenta »višje sile« zaposlenim, ki zaradi epidemije niso imeli zagotovljenega varstva otrok v vrtcih ali šolah, in
- začasno čakanje na delo doma.

Delo od doma kot nova oblika sodelovanja z zaposlenimi

Več kot 300 zaposlenih je že v prvem valu epidemije covid-19 opravljalo delo od doma. V skrbi za njihovo počutje in nepričakovane izzive smo med zaposlenimi izvedli interno anketo o tem, kako doživljajo delo od doma, s kakšnimi ovirami se soočajo, kakšne so prednosti in kako vidijo možnost opravljanja dela od doma tudi v prihodnje zunaj izrednih okoliščin. Rezultati ankete so pokazali, da so bili zaposleni zelo zadovoljni z IT-podporo in sredstvi za delo od doma, ki so jih bili deležni s strani DARS, da delo lahko celo bolj kakovostno opravljajo, lažje usklajujejo družinsko in delovno življenje ter cenijo prihranek časa, ki so ga sicer porabili za vožnjo na delo. Ti rezultati so bili za nas spodbuda, da se delo od doma zaposlenim omogoči tudi v času normalnih delovnih razmerah, zato smo na tej osnovi pripravili in sprejeli Pravilnik o opravljanju dela na domu. Na njegovi osnovi je bilo sklenjenih več kot 400 novih pogodb o zaposlitvi, ki omogočajo zaposlenim opravljanje dela na domu tudi v normalnih delovnih razmerah.

Zgledno sodelujemo s socialnimi partnerji

V okviru družbe DARS organizirano delujeta dva reprezentativna sindikata in Svet delavcev, s katerim je sklenjen poseben participacijski dogovor oziroma dogovor o sodelovanju delavcev pri upravljanju. Družba s Svetom delavcev izvaja skupna posvetovanja za vse predvidene statusne ali organizacijske spremembe najmanj 15 dni pred sprejetjem odločitve, poleg tega sindikatoma in Svetu delavcev posreduje v mnenje vsak akt, ki posega v pravice in dolžnosti zaposlenih. Na ta način družba DARS že vrsto let prek socialnih partnerjev zgledno in uspešno sodeluje z zaposlenimi.

Odgovorno skrbimo za zdravje zaposlenih

Skrb za zdravje zaposlenih v družbi DARS sloni na dolgoletnih prizadevanjih in dejavnostih promocije zdravja pri delu, za katere je družba prejela tako nacionalno priznanje za primer dobre prakse s strani Ministrstva za delo, družino in socialne kot tudi s strani Evropske mreže za promocijo zdravja pri delu (ENWHP). Velik poudarek pri tem dajemo rekreaciji zaposlenih, ki jo organiziramo po vsej Sloveniji. Z namenom učinkovitejšega načina izvajanja rekreacije za vse zaposlene

⁷⁵ GRI GS 201-3.

smo v letu 2020 pristopili k ustanovitvi Športnega društva DARS. Posebej odgovorno pa pristopamo k reševanju problematike v primeru nastanka invalidnosti ali spremenjene delovne zmožnosti zaradi okvare zdravja. Za vsak primer se posebej potrudimo in najdemo ustrezno rešitev. V naši družbi imamo zaposlenih 46 invalidov, ki jim je omogočeno opravljanje dela znotraj delovnih procesov v skladu z njihovo preostalo delovno zmožnostjo.

Spodbujamo inovacije in izboljšave

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

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

Spoštujemo človekove pravice in dostojanstvo⁷⁶

V družbi DARS se aktivno zavzemamo za spoštovanje človekovih pravic in imamo do kakršnih koli kršitev ničelno toleranco, zato ob kršitvah ustrezno ukrepamo. Družba DARS je že v letu 2009 sistematično pristopila k obravnavanju in preprečevanju nedovoljenih ravnanj ter s Svetom delavcev sklenila Dogovor o preprečevanju in odpravljanju posledic mobinga v družbi DARS. Za še uspešnejše varovanje dostojanstva svojih zaposlenih je družba oktobra 2019 sprejela »Pravilnik o varovanju dostojanstva delavcev pri delu«, ki nadomešča prej sklenjeni dogovor in s katerim je jasno opredelila postopke učinkovitega prepoznavanja in ukrepanja zoper diskriminacijo, spolno in drugo nadlegovanje ter trpinčenje, načine preventivnega delovanja delodajalca ter organizacijo dela in pristojnosti Odbora za varovanje dostojanstva delavcev. V letu 2020 družba DARS ni prejela in obravnavala nobene prijave kršitve človekovih pravic in dostojanstva zaposlenih.

Različnost in enake možnosti⁷⁷

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

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

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

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

⁷⁶ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 406, 406-1.

⁷⁷ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 405, 405-1.

Za postopke izbora kandidatov oziroma naborne poti, ki omogočajo pritegnitev dovolj širokega nabora različnih kandidatov, ima Nadzorni svet več možnosti, in sicer neposredno iskanje, javni razpis ali kombinacija javnega razpisa in neposrednega iskanja.

Merljivi cilji izbranih vidikov različnosti so: izpolnjevanje meril za člane organov vodenja in nadzora, kot so strokovna različnost 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.

Preglednica 22: Struktura organov upravljanja po spolu (stanje 31. 12. 2020)⁷⁸

Telo/organ	Moški	ženske	Skupaj	V % moški
Nadzorni svet	8	1	9	89
Kadrovska komisija NS	3	0	3	100
Revizijska komisija NS	3	1	4	75
Investicijska komisija NS	3	0	3	100
Uprava	4	1	5	80
Direktorji področij	3	2	5	60
Svet delavcev	12	3	15	80
Skupaj	36	8	44	82

I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja

Glede na naše poslanstvo smo zgradili in upravljamo AC-omrežje, ki je tesno povezano z naravnim okoljem tako v fazi umestitve v prostor kot v fazi upravljanja in nadaljnega razvoja avtocestnega omrežja. Naša zaveza je, da v vseh fazah delovanja delujemo okoljsko odgovorno in vseskozi zmanjšujemo škodljive vplive na okolje.⁷⁹

Slika 62: Odgovornost do naravnega okolja



I.5.6.1 Sistemsko upravljanje okolja in energije⁸⁰

⁷⁸ GRI GS 405-1.

⁷⁹ GRI GS 103-1, 307.

⁸⁰ GRI GS 103-2, 103-3, 307.

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



Doseganje skladnosti na področju okolja⁸¹

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

Na področju okolja in energije ni bilo pomembnih odstopanj od zakonskih in drugih zahtev. V letu 2020 je bilo izvedenih 17 okoljskih inšpekcijskih postopkov, podrobneje so podatki o skladnosti na področju okolja in energije razvidni iz poglavja I.4.5.5 Skladnosti z zakoni, pravili, kodeksi in priporočili, ki so predstavljene za vsa področja poslovanja družbe DARS, torej tudi področje okolja in energije.

Sodelovanje z zunanjimi izvajalci in dobavitelji

Sodelovanje z zunanjimi izvajalci in dobavitelji je sestavni del sistemov vodenja družbe ter je systemsko obvladovano. Na področju okolja in energije je pomembno, da sodelovanje temelji na javnem naročanju, katerega sestavni del je Uredba o zelenem javnem naročanju, kar je podrobneje opredeljeno v poglavju I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev.

Raba materialov⁸²

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

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

Preglednica 23: Dolžina obnovljenih smernih vozišč in novozgrajenih cest

⁸¹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 307, 307-1.

⁸² GRI GS 301-1.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dolžina obnovljenih smernih vozišč posameznih odsekov (km)	44,41	37,06	26,54	50,28	68,1	52,8
Dolžina novozgrajenih cest (km)	5,03	0	7,26	5,69	0	0

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

I.5.6.2 Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor^{83, 84}

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

Državni infrastrukturni objekti, med katere sodijo tudi avtoceste in hitre ceste, se praviloma v prostor umeščajo z državnimi prostorskimi načrti (DPN). DPN, ki ga sprejme Vlada RS z uredbo, vključuje vse načrtovane prostorske ureditve, določa njihovo območje, prostorske in izvedbene pogoje, dovoljena odstopanja ter je podlaga za pripravo projektov za pridobitev gradbenega dovoljenja in pridobitev zemljišč, potrebnih za gradnjo. Postopke priprave DPN vodi in koordinira ministrstvo, pristojno za prostor, pobudnik priprave DPN za področje cest je ministrstvo, pristojno za infrastrukturo, naročnik strokovnih podlag in DPN je praviloma investitor, drugi udeleženci postopka so nosilci urejanja prostora, služba, pristojna za celovito presojo vplivov na okolje in za presojo vplivov na okolje, občine (lokalna skupnost)⁸⁵ ter širša javnost.⁸⁶

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

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

Leta 2020 so se izvajale dejavnosti prostorskega umeščanja pri naslednjih pomembnejših projektih (vključno s sodelovanjem z lokalnimi skupnostmi):⁸⁷

- DC Slovenj Gradec–Dravograd,
- DC Otiški Vrh–Holmec,
- DC Šentrupert–Velenje s povezovalno cesto Podgora–Letuš,
- GC Ptuj–Markovci,
- AC Postojna/Divača–Jelšane,
- HC Koper–Dragonja,
- ekodukt na AC-odseku Unec–Postojna.

Skladno z zakonodajo s področja urejanja prostora je treba za posege v prostor, katerih izvedba lahko pomembno vpliva na okolje, kamor sodijo tudi avtoceste, v fazi umeščanja v prostor izvesti celovito presojo vplivov na okolje (CPVO), v nadaljnjih fazah načrtovanja pa tudi postopek presoje vplivov na okolje (PVO). V teh postopkih se ugotovijo in ocenijo vplivi na okolje ter vključenost zahtev varstva okolja, ohranjanja narave, varstva človekovega zdravja in kulturne dediščine v načrt. V zaključku postopka CPVO se pridobi potrditev ministrstva, pristojnega za okolje, o sprejemljivosti izvedbe načrtovanih ureditev za okolje, v zaključku postopka PVO, ki se izvede v nadaljnjih fazah načrtovanja, pa okoljevarstveno soglasje.

⁸³ GRI GS 102-11, 102-12.

⁸⁴ GRI GS 103-2, 103-3, 304-1, 304, 304-2, 304-3.

⁸⁵ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 413-1.

⁸⁶ GRI GS 102-12.

⁸⁷ GRI GS 413-1.

Varstvo okolja je eden pomembnejših vidikov v procesu načrtovanja variant, sprejemljivost z okoljskega vidika pa ključna za oceno sprejemljivosti variante. V Sloveniji je danes okoli 10 % ozemlja v zavarovanih območjih, 35,5 % pa je varovanega v okviru Nature 2000. Poleg tega je treba upoštevati tudi varstvene režime s področja varstva kulturne dediščine, vodovarstvena območja in območja najboljših kmetijskih zemljišč, vključiti je treba tudi pričakovane podnebne spremembe, saj morajo biti načrtovani objekti odporni proti njim. V procesu načrtovanja variant in iskanja rešitev je zlasti zahtevno poseganje na poplavna območja.

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

Vključevanje javnosti (vključno z lokalno skupnostjo) v postopkih priprave državnih prostorskih načrtov⁸⁸

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

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

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

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

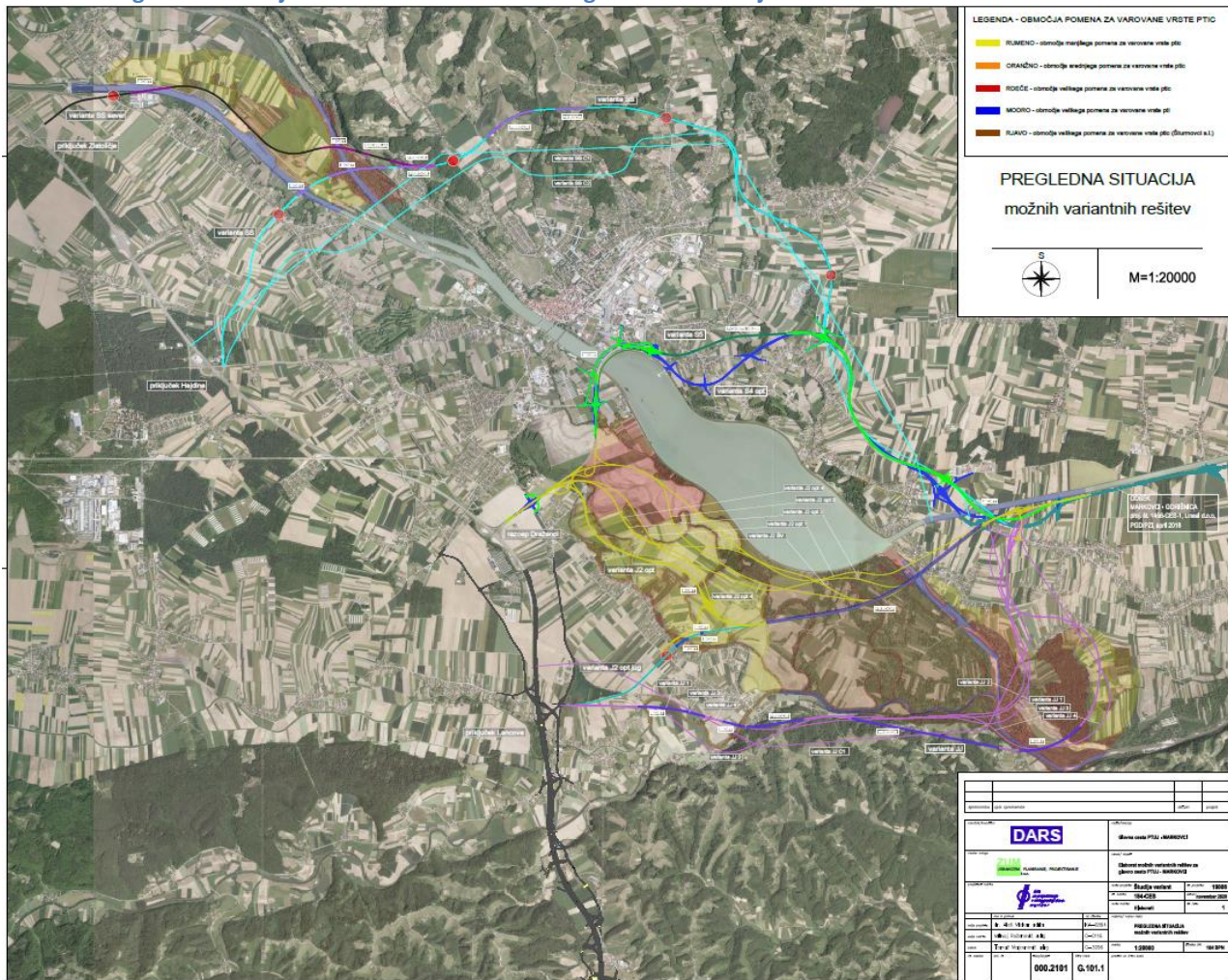
Med pripravo DPN ima javnost možnost sodelovanja v naslednjih fazah:

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

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

⁸⁸ GRI GS 413-1.

Slika 63: Pregledna situacija možnih variantnih rešitev glavne ceste Ptuj–Markovci



Zgornja slika prikazuje množico različnih variant poteka trase GC Ptuj–Markovci, ki so bile preverjene v okviru izdelave Elaborata možnih variantnih rešitev. Izmed vseh je le sedem potencialno izvedljivih, za pet najbolj smiselnih variant pa je bilo izdelano gradivo za pridobitev dopoljenih smernic nosilcev urejanja prostora. Večina variant je odpadla prav zaradi zahtev po varovanju okolja in ohranjanju narave, preostale variante pa so vprašljive z ekonomskega vidika ravno zaradi zahtev po varovanju okolja in ohranjanju narave in s tem povezanimi obsežnimi izravnalnimi in/ali omilitvenimi ukrepi. Nekatere variante pa so problematične z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju.

Zaradi kompleksnosti prostora, v katerega se ta prometnica umešča, oz. zaradi nasprotujočih si stališč lokalnih skupnosti in omejitev zaradi ohranjanja narave je bila za primer tega DPN ustanovljena posebna Delovna skupina za usklajevanje rešitev v postopku priprave DPN, v katero so vključeni predstavniki MZI, MOP in DARS, predstavniki lokalnih skupnosti (župani tangiranih občin, predstavniki civilne iniciative, predstavniki skupne občinske uprave) ter predstavniki posameznih nosilcev urejanja prostora. Odločitev o tem, katere variante bodo obravnavane in vrednotene v ŠV/PIZ, bo sprejela omenjena delovna skupina.

1.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti⁸⁹

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

⁸⁹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 304, 304-1, 304-2, 304-3.

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

Osnovno izhodišče pri prostorskem načrtovanju je izogibanje območjem visoke naravovarstvene vrednosti. Če to ni mogoče in trasa AC ali HC posega v naravovarstveno pomembna območja, ki lahko imajo različne statuse, ali v območja NATURA 2000, je treba kot ukrep za ohranjanje narave zagotavljati nadomestne habitate (NH) ali izvesti druge ukrepe za omilitev negativnih vplivov. Za ohranjanje povezanosti habitatov divjadi in drugih prostoživečih živali so to po navadi prehodi ali podhodi, ki habitate povezujejo. Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vplivov na sprejemljivo raven je potrebno tudi, kadar se posega v posebna območja varstva za ptice, ki v Sloveniji pokrivajo 27 % površine.⁹⁰

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

Slika 64: Pomurski krak avtoceste



Odsek Spodnja Senarska–Cogetinci (dolžina odseka 9,5 km):⁹¹

- Verjane (vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke):
 - Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: ni podana.
 - Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: Vzhodno od Spodnje Senarske je AC prečkala gozdni fragment. Del populacije je bil odrezan od mrestišča južno od AC ob Stari Pesnici.
 - Velikost/površina izvedenega NH: 500 m² (25 m x 20 m).
 - Lokacija NH po izvedbi (parcele in deli parcel): k. o. Zgornje Verjane: 442/1, 443/1, 444, 445/1; v km 17+300 severno od avtoceste (mlaka).
- Komarnica (vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke in ohranitev mokrotnih travnikov):
 - Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: ni podana.
 - Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: območje mokrotnih travnikov pri Komarnici ob Cogetinskem potoku.
 - Velikost/površina izvedenega NH: 1942 m².
 - Lokacija NH po izvedbi (parcele in deli parcel): k. o. Cogetinci: 1295, 300/2, 303, 306, 307/1, 307/2, 308/2, 339/2; k. o. Spodnja Senarska: 158/4, 159/1, 159/2, 160/1, 733/2; km 22+550 severno od AC.

Odsek Beltinci–Lendava (dolžina odseka 17,4 km):⁹²

- Gosposko (vzpostavitev ekstenzivnega travnika):
 - Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: cca 60 ha.
 - Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: območje Črnega loga in Gosposkega.

⁹⁰ GRI GS 102-12.

⁹¹ GRI GS 304-1, 304-2, 304-3.

⁹² GRI GS 304-1, 304-2, 304-3.

- Velikost/površina izvedenega NH: 25 ha (del populacije znotraj vplivnega pasu bo še ostal, torej je bilo treba poiskati nadomestilo le za izginuli del populacije).
 - Lokacija NH po izvedbi (parcele in deli parcel): k. o. Brezovica v Prekmurju: 633, 634, 635, 636, 637, 638/1, 638/2, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645/1, 645/2, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658/1, 658/2, 659, 661, 1193, 1194, 1195, 1196, 1197, 1198, 1199, 1200, 1201, 1202, 1203, 1204, 1205, 1206, 1207, 1208, 1209, 1210, 1211, 1212, 1213, 1214, 1215, 1216, 1217, 1390, 1391, 1392, 1393, 1394, 1395, 1396, 1397/1, 1397/2, 1400, 1401, 1402, 1403, 1404, 1405, 1406, 1407, 1408, 1409/1, 1409/2, 1410, 1411, 1412, 1413, 1415, 1416, 1417/1, 1417/2, 1418, 1419, 1420, 1421, 1422, 1423, 1424, 1425, 1426, 1427, 1428, 1429, 1430, 1431, 1432, 1433, 1434, 1435, 1436, 1437, 1438, 1439, 1440, 1441.
- Črni log–Hotiška gmajna (pogozditev):
- Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: 330 ha (tj. 300-metrski pas na obeh straneh ceste, na katerem se bo poznal vpliv ceste v času obratovanja).
 - Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: gozdne površine v Črnem logu.
 - Velikost/površina izvedenega NH: 207.905 m². (Za povezavo teh gozdnih površin s pogozditvijo v enoten gozdni prostor je treba zagotoviti le cca 20 ha.)
Velikost/površina po izvedbi:
 - Površine v zraščanju 72.000 m²
 - Novi gozdni rob 7900 m²
 - Novi gozdni sestoj 128.000 m²
 - Lokacija NH po izvedbi (parcele in deli parcel): k. o. Mala Polana: 151, 154, 155, 156, 157/1, 157/2, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183/1, 183/2, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 195, 196, 197, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 240, 241, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 252, 253, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 2757, 2762.

Odsek Lenart–Spodnja Senarska (dolžina odseka 7,8 km):⁹³

- Komarnik sever (vzpostavitev ekstenzivnih travnikov):
- Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: ni podana.
 - Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: k. o. Zamarkova, št. parcel: 1013/1, 1027/2, 1030/1, 1030/2, 1033/5, 1033/9, 1037/2, 1037/4, 1037/5, 1038/12, 1033/8, 1025/3, 1365/39, 1025/3.
 - Velikost/površina izvedenega NH: 10 ha.
 - Lokacija NH po izvedbi (parcele in deli parcel): k. o. Zamarkova, št. parcel: 1013/1, 1025/3, 1027/1, 1027/2, 1030/1, 1030/2, 1033/5, 1033/8, 1033/9, 1037/2, 1037/4, 1037/5, 1038/12, 1365/39.
- Črni les (nadomestni biotop za dvoživke):
- Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: predlog MOP 35 ha, predlog PVO 17 ha.
 - Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: predlog MOP južno od AC-priključka Lenart; predlog PVO severno od načrtovanega AC-priključka Lenart.
 - Velikost/površina izvedenega NH: 500 m² (25 m x 20 m).
 - Lokacija NH po izvedbi (parcele in deli parcel): k. o. Zamarkova, št. parcel: 717, 735; k. o. Varda, št. parcel: 230, 245/1, 245/2.
- Kamenšak sever (vzpostavitev ekstenzivnih močvirnih travnikov in ponovna vzpostavitev mrtvice Globovnice):
- Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: 56 ha predlog MOP, 3,4 ha predlog PVO.
 - Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: ureditev ekstenzivnih močvirnih travnikov med jezerom Radehova, kanalom Velke, obstoječo cestno povezavo med Bišem in Radehovo in kanalom Pesnice. Po proučitvi navedenega se je predlagala druga lokacija (izvedena).
 - Velikost/površina izvedenega NH:
 - renaturacija potoka Globovnica na dolžini 436 m,

⁹³ GRI GS 304-1, 304-2, 304-3.

- ureditev ekstenzivnega močvirnega travnika z različnimi stopnjami vlažnosti na površini 21.155 m²,
 - ponovna vzpostavitev mrtvice Globovnice na dolžini 160 m,
 - izvedba nadomestne protipoplavne ureditve, tj. izgradnja novega visokovodnega nasipa in širjenje obstoječega nasipa na dolžini 451 m.
 - Lokacija NH po izvedbi (parcele in deli parcel): k. o. Zamarkova, št. parcel: 1393, 1395, 1554, 1555, 1556, 1557, 1558, 1559, 538/1, 574/2, 574/3; k. o. Radehova, št. parcel: 454/2, 709, 723, 724.
- Kamenšak jug (pogozditev med gozdom in AC):
 - Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: 56 ha predlog MOP, predlog PVO 3,4 ha.
 - Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: k. o. Zamarkova, št. parcel: 1418, 1419, 1420, 1421, 1470, 1471; k. o. Radehova, št. parcel: 460/1, 469.
 - Velikost/površina izvedenega NH: ni podana.
 - Lokacija NH po izvedbi (parcele in deli parcel): k. o. Zamarkova, št. parcel: 1418, 1419, 1420, 1421, 1470, 1471; k. o. Radehova, št. parcel: 460/1, 469.
 - Rastišče narcis v Veržeju (ureditev rastišča):
 - Velikost/površina ureditve rastišča: 635 m oz. 20 ha.
 - Lokacija rastišča po izvedbi: Krajinski park Goriško, območju občin Cankova in Rogašovci (Koord X: 160418, Koord Y: 590152).

Odsek Lendava–Pince (dolžina odseka 16,5 km):⁹⁴

- Petišovci (vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke):
 - Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: prekinitev selitvenih poti na razdalji 3 km.
 - Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: odsek RC Lendava–Pince od Dolnjega Lakoša do Petišovcev.
 - Velikost/površina izvedenega NH: 2039 m².
 - Lokacija NH po izvedbi: na območju med km 5+890 in km 5+970.

⁹⁴ GRI GS 304-1, 304-2, 304-3.

Slika 65: Vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke



Vzpostavitev NH je bila izvedena v naslednjih korakih:

- izdelava projekta za vzpostavitev in ohranjanje NH,
- potrditev projekta s strani ZRSVN,
- tehnična ureditev NH (izvedba),
- aktivno usmerjanje razvoja v želeno stanje do vzpostavitve NH,
- potrditev ZRSVN, da je NH vzpostavljen,
- prenos zemljišč v NH v lasti države v upravljanje ustreznemu upravljavcu,
- ohranjanje NH.

Po vzpostavitvi NH DARS preda v gospodarjenje oziroma upravljanje kmetijska zemljišča in gozdove v lasti države SKZGRS in vodna zemljišča v lasti države MOP.

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.

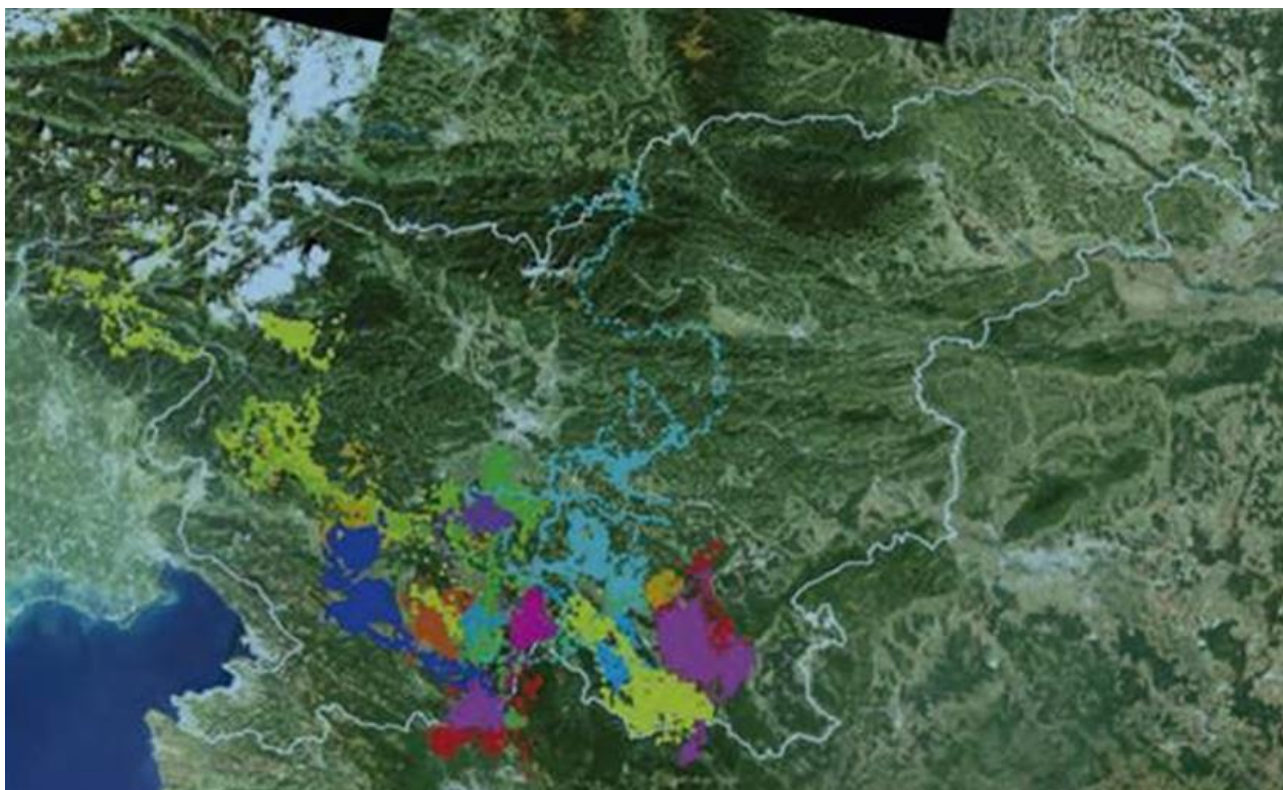
Na novo načrtovanih cestah se že pri pripravi DPN predvidijo ustrezni ukrepi za zagotavljanje prehajanja živali čez prihodnjo AC oziroma HC. Skladno z zakonodajo s področja urejanja prostora se v postopku priprave DPN pridobijo smernice nosilcev urejanja prostora, ki jih je treba upoštevati pri umeščanju in načrtovanju nove AC oziroma HC. Eden izmed nosilcev urejanja prostora je tudi Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za gozdarstvo in lovstvo, MOP oz. ZRSVN, ki v okviru svojih smernic poda usmeritve za načrtovanje ukrepov za zagotavljanje ustrezne povezanosti migracijskih koridorjev. Njihove zahteve se odražajo pri umestitvi in pri projektnih rešitvah načrtovane AC oziroma HC, ki morajo omogočati prehajanje živali čez njo. Večinoma so to ukrepi, ki niso namenjeni izključno prehajanju živali, ampak gre za prilagojene rešitve ureditev AC oziroma HC, ki služijo hkrati tudi drugim namenom (npr. viadukt namesto nasipa, podvoz poljske poti širših dimenzij itd.). Glede na navedeno ni mogoče podati številčnega obsega načrtovanih ukrepov in ocenjene vrednosti teh objektov.

V nekaterih primerih, ko ustreznih migracijskih koridorjev ni mogoče zagotoviti na ta način, pa se v okviru DPN predvidi poseben objekt, ki je namenjen izključno prehajanju živali (ekodukt).

Na avtocestnem odseku Vrhnika–Postojna dolžine približno 30 km, ki je prvi zgrajeni odsek sodobne štiripasovne avtoceste v Sloveniji, je DARS d.d., leta 1997 začel izvajati monitoring, ki je bil usmerjen v iskanje optimalnih lokacij za gradnjo premostitvenih objektov in drugih mogočih ukrepov, ki bi zmanjšali fragmentiranost habitatov na območju avtocestnega odseka Vrhnika–Postojna in živalim (prednostno medvedu) omogočili varno prečkanje avtoceste. Monitoring je bil zaključen z nalogo »Strokovna izhodišča za gradnjo premostitvenih objektov – ekoduktov za varnejše prehajanje rjavega medveda (*Ursus arctos*) in drugih velikih sesalcev preko avtocestnih odsekov Vrhnika–Razdrto–Čebulovica« (Oddelek za gozdarstvo in obnovljive gozdne vire, BF, UL in Gozdarski

inštitut Slovenije, november 2000). V zaključku te študije so bila opredeljena tri območja najverjetnejših prehodov rjavega medveda, in sicer med 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 66: GPS-lokacije 33 spremljanih medvedov v obdobju 2005–2011*



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

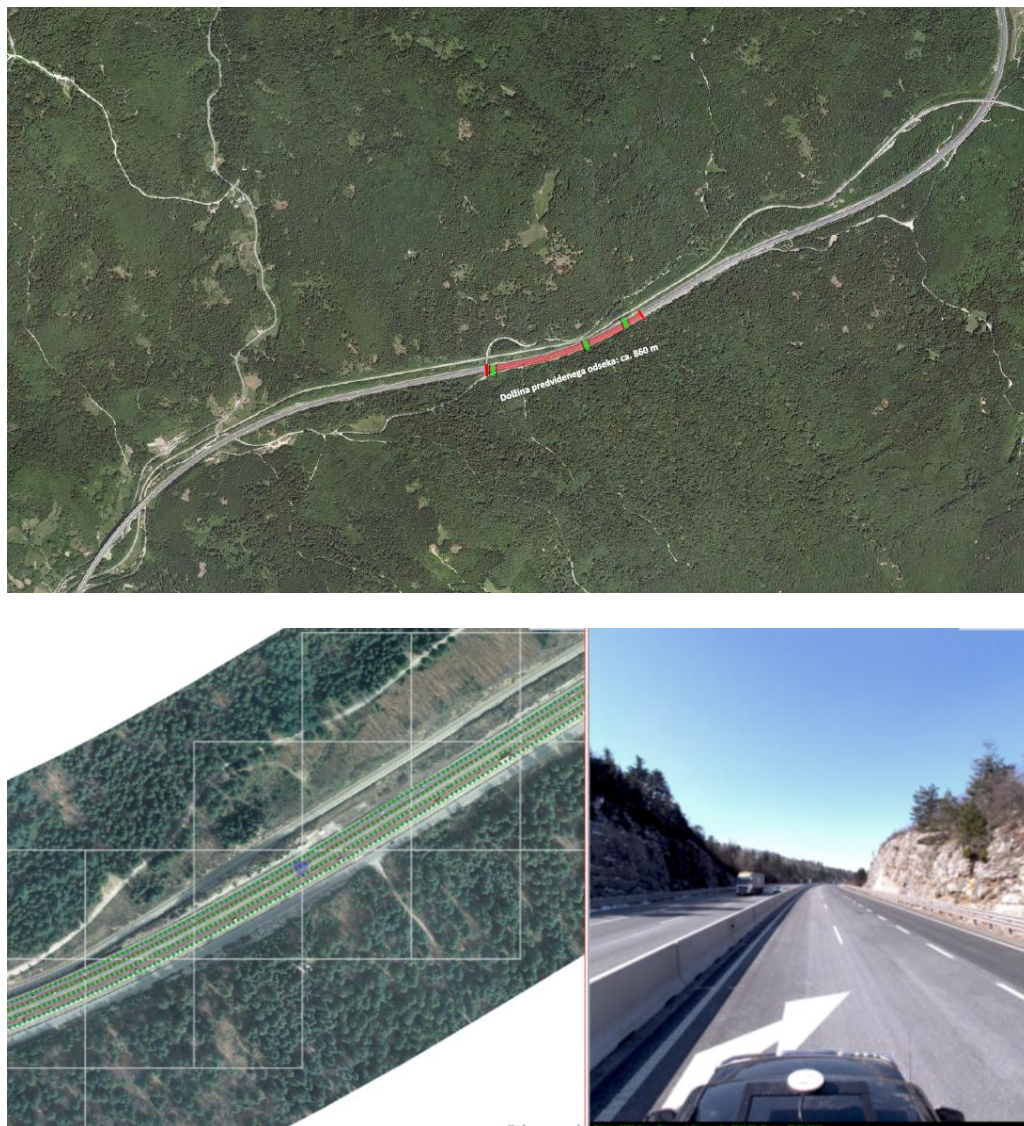
V preteklih letih je bilo v sodelovanju z DARS d.d., na teh odsekih izvedenih nekaj ukrepov (npr. postavitve električnih varovalnih ograj) z monitoringom njihove uspešnosti. Konec junija 2019 je bil zaključen projekt LIFE DINALP BEAR – Celovito upravljanje in varstvo rjavega medveda v severnih Dinaridih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

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

V septembru 2019 so bile po naročilu DARS d.d., izdelane Strokovne podlage za zagotovitev ustreznih migracijskih koridorjev velikih zveri in drugih vrst velikih sesalcev na avtocestnem odseku Vrhnika–Postojna (Visoka šola za varstvo okolja, Velenje), v katerih je opisano obstoječe stanje, izdelana analiza usmeritev za načrtovanje ukrepov, podanih že v preteklosti, in podan predlog ukrepov za vzpostavitev funkcionalnih migracijskih koridorjev čez AC Vrhnika–Postojna.

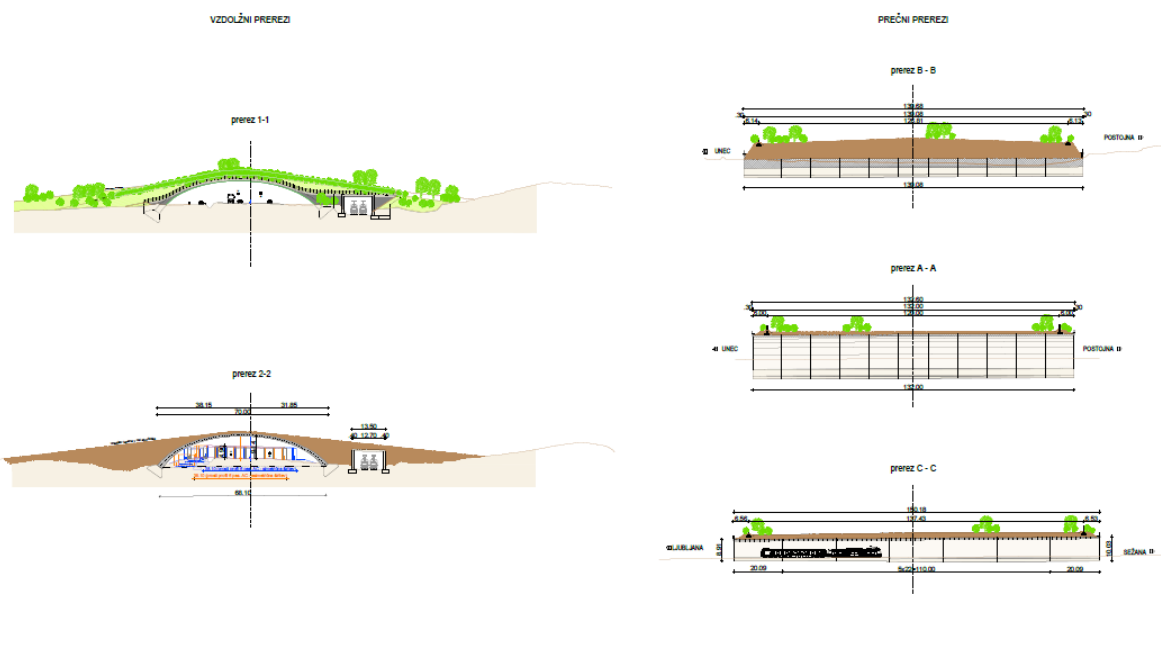
S strani stroke je bil opredeljen približno 800 m dolg odsek na AC Vrhnika–Postojna (pododsek Unec–Postojna), ki je najprimernejše območje za umestitev zelenega mostu (ekodukt), ki bo poleg zagotovitve selitvenih poti velikih sesalcev ter genskega pretoka med Dinaridi in Alpami prispeval tudi k manjši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

Slika 67: Predlog lokacije umestitve načrtovanega »zelenega mostu« oz. ekodukta (pododsek Unec–Postojna)



Izdelana gradiva so bila podlaga za izdelavo strokovnih podlag za pobudo in analizo smernic. Dejavnosti v zvezi s to nalogo so se začele konec leta 2019, ko je bil izdelan nabor več možnih variant ekodukta, ki so se med seboj razlikovale glede na lokacijo in izvedbo objekta. Konec leta 2020 je bila izbrana varianta, ki bo obdelana v pobudi za ekodukt. Pobuda bo v letu 2021 posredovana MzI DKP in MOP DZKPS, ki sta pobudnik in pripravljavec državnega prostorskega načrta za ekodukt.

Slika 68: Slika načrtovanega »zelenega mostu« oz. ekodukta (pododsek Unec–Postojna)



I.5.6.4 Upravljanje energije⁹⁵

Družba DARS se z letno porabo energije 42,66 GWh (v letu 2020) že uvršča med velike slovenske porabnike energije. Glede na procese družbe, ki jih določa potreba po upravljanju predorov in osvetljevanju površin, pa tudi po upravljanju in vzdrževanju cest, predstavlja največjo porabo energije električna energija (50,8 %), 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 Strategiji družbe 2017–2020 smo namenili velik poudarek energetske učinkovitosti in varovanju okolja. Glede potreb in pričakovanj relevantnih deležnikov ter zahtev notranjega in zunanjega okolja smo v Strategiji 2021–2025 sistem upravljanja energije in sistem ravnanja z okoljem še nadgradili, razširili in poglobili.

Na novo smo prepoznali strateški cilj »Razvoj trajnostne infrastrukture in krožnega gospodarstva«, v okviru katerega smo določili naslednja merljiva ključna kazalnika:

- Zmanjšati delež rabe energije za 5 odstotkov na km AC in HC omrežja v upravljanju do leta 2025 (68,67 kWh/km) glede na leto 2019 (72,25 kWh/km).
- Zmanjšati delež izpustov CO₂ na km AC in HC omrežja v upravljanju za 10 odstotkov do leta 2025 (27,24 tone CO₂/km) glede na leto 2019 (30,27 tone CO₂/km).

Operativni cilji, ki podpirajo ključna kazalnika, so naslednji:

- Količinska poraba električne energije se bo do leta 2025 zmanjšala za 15 % glede na obstoječe stanje porabnikov električne energije glede na leto 2015.
- Zmanjšati porabo energentov za ogrevanje za 30 % do leta 2025 glede na izhodiščno leto 2015 in zmanjšati emisijo CO₂ energentov za ogrevanje za 30 % do leta 2025 glede na izhodiščno leto 2015.
- Zmanjšati povprečno porabo goriva za delovna vozila in mehanizacijo ter lahka tovorna vozila za 2 % do leta 2025 glede na leto 2019.
- Povečati delež energije iz obnovljivih virov energije do leta 2025 v skupni porabi na področju:
 - ogrevanja za 15 % glede na leto 2019,
 - električne energije za 1 % glede na leto 2019.
- Do leta 2025 ustanovitev vsaj ene energetske skupnosti, ki bo temeljila na obnovljivih virih energije.
- Zagotovitev 20 % voznega parka osebnih vozil za službene namene na alternativna pogonska goriva (električna ali SZP ali hibride), 10 % lahkih tovornih vozil na stisnjeni zemeljski plin. Dokončna ocena se poda po enoletnem testiranju vozila na stisnjeni zemeljski plin v ACB Hrušica in razpoložljivosti črpalk na območju RS ob zaključku leta 2021.

Skupna raba energije

Spodnja preglednica predstavlja rabo in trende porabe energije po vrstah energentov. S celovitim pristopom upravljanja energije in pripadajočimi ukrepi smo uspeli zmanjšati porabo energije pri energentu električna energija ter ogrevanje, kjer se je na osnovi energetskih pregledov izvedel bistveni del načrtovanih ukrepov.

Preglednica 24: Raba energije (MWh)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Elektrika	MWh	25.735	25.181	24.526	23.598	22.584	21.670
Goriva	MWh	16.384	17.538	16.369	18.662	18.081	16.752
Zemeljski plin	MWh	1.866	1.524	1.676	1.443	1.386	1.564
UNP propan	MWh	2.018	2.253	2.123	1.964	1.857	1.736
UNP propan, butan	MWh	1.171	1.225	1.105	852	475	428
Kurilno olje	MWh	238	344	291	238	97	58
Biomasa							452

⁹⁵ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 302, 302-1, 302-3, 302-4.

Daljinsko ogrevanje	MWh	586	810	778	638	550	0
Skupaj	MWh	47.998	48.875	46.868	47.395	45.030	42.660

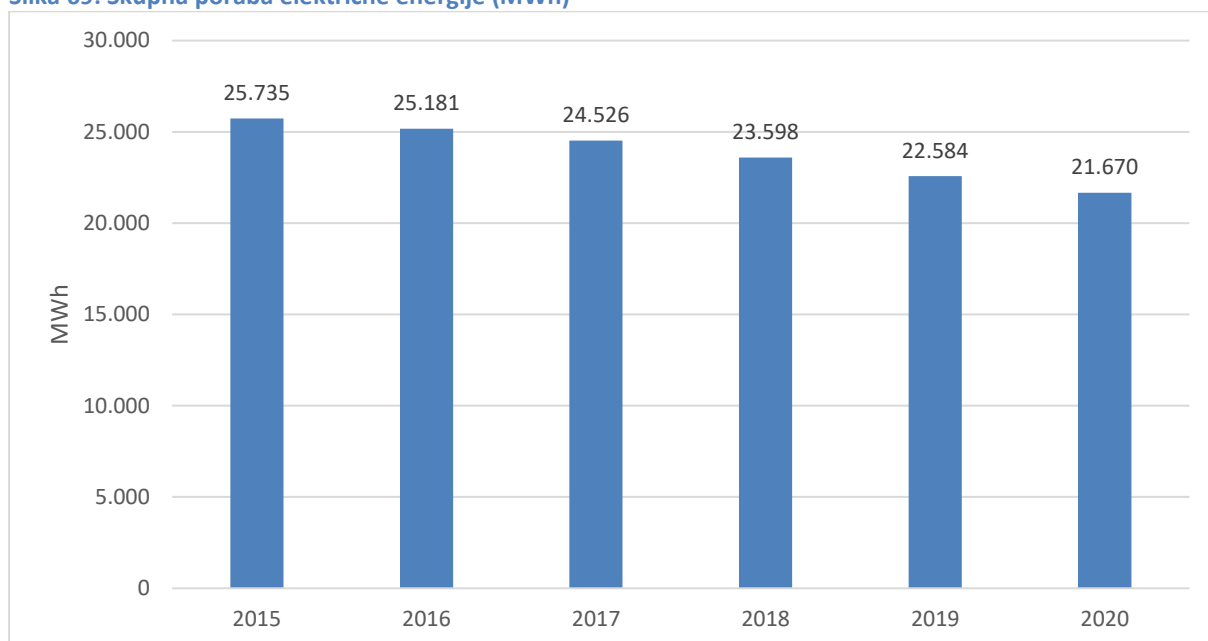
Preglednica 25: Raba energije (TJ)⁹⁶

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Elektrika	TJ	86,9	92,6	90,7	88,3	85,0	78,0
Goriva	TJ	62,8	58,7	62,8	58,7	67,0	60,3
Zemeljski plin	TJ	5,9	6,7	5,5	6,0	5,2	5,6
UNP propan	TJ	5,1	7,3	8,1	7,6	7,1	6,2
UNP propan, butan	TJ	3,6	4,2	4,4	4,0	3,1	1,5
Kurilno olje	TJ	0,9	0,9	1,2	1,0	0,9	0,2
Biomasa							1,6
Daljinsko ogrevanje	TJ	1,7	2,1	2,9	2,8	2,3	0,0
Skupaj	TJ	166,9	172,5	175,6	168,5	170,4	153,6

Električna energija

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

Slika 69: Skupna poraba električne energije (MWh)⁹⁷



Največja skupina porabnikov električne energije je raba energije za delovanje predorov, ki predstavljajo 47 % celotne porabe električne energije družbe. Glavni porabniki električne energije za delovanje predorov so razsvetljava predorov, ventilacija in preostali manjši porabniki. V letu 2019 smo začeli dejavnosti na področju zmanjševanja jalove energije na lokaciji trojanskih predorov (izveden je bil odklop srednjenapetostnih kablov, trenutno poteka usklajevanje sporazuma med Elektrom Celje in Elektrom Ljubljana), kar bomo po uspešni izvedbi nadaljevali na ostalih smiselnih lokacijah.

⁹⁶ GRI GS 302-3.

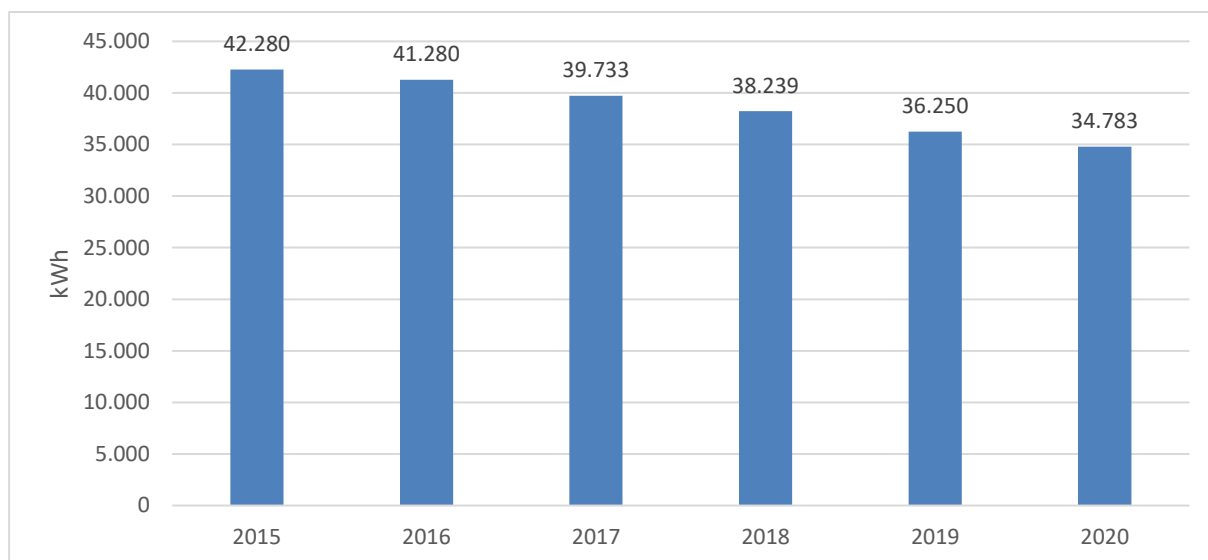
⁹⁷ GRI GS 302-3.

Drugi največji porabnik električne energije je javna razsvetljava. Na tem področju smo v zadnjih petih letih menjavali razsvetljava, katere glavni namen je bil izpolnitev pogojev Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja ter hkrati zamenjava starih in dotrajanih svetil z novjšimi LED-svetili. Na prižigališčih ali merilnih mestih, kjer je bila zamenjana razsvetljava, smo vzporedno tudi znižali strošek na račun zmanjšanja priključnih moči. Trenutno poteka novelacija projekta za izvedbo menjave razsvetljave, skladne z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja – 5. faza.

Tretja največja skupina porabnikov električne energije družbe, ki skupaj predstavljajo 11 % celotne porabe, je električna energija, namenjena za delovanje avtocestnih baz (ACB) in cestninskih postaj (CP). Zaradi sprememb cestninskega sistema v letu 2018 se pri cestninjenju spreminja vloga oziroma namen cestninskih postaj, saj se nekatere cestninske postaje ukinjajo oz. preurejajo v cestninske nadzorne točke. Na tem delu smo torej zmanjšali porabo električne energije na sistemih ogrevanja in hlajenja objektov, pri prezračevanju cestninskih kabin ter na področju osvetljenosti cestninskih platojev. Na mestih čelnih cestninskih postaj se je preuredila razsvetljava za potrebe cestninskega nadzora, na stranskih cestninskih postajah pa se zdaj osvetljujejo zgolj priključki.

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

Slika 70: Skupna poraba električne energije na kilometer AC (kWh/km)

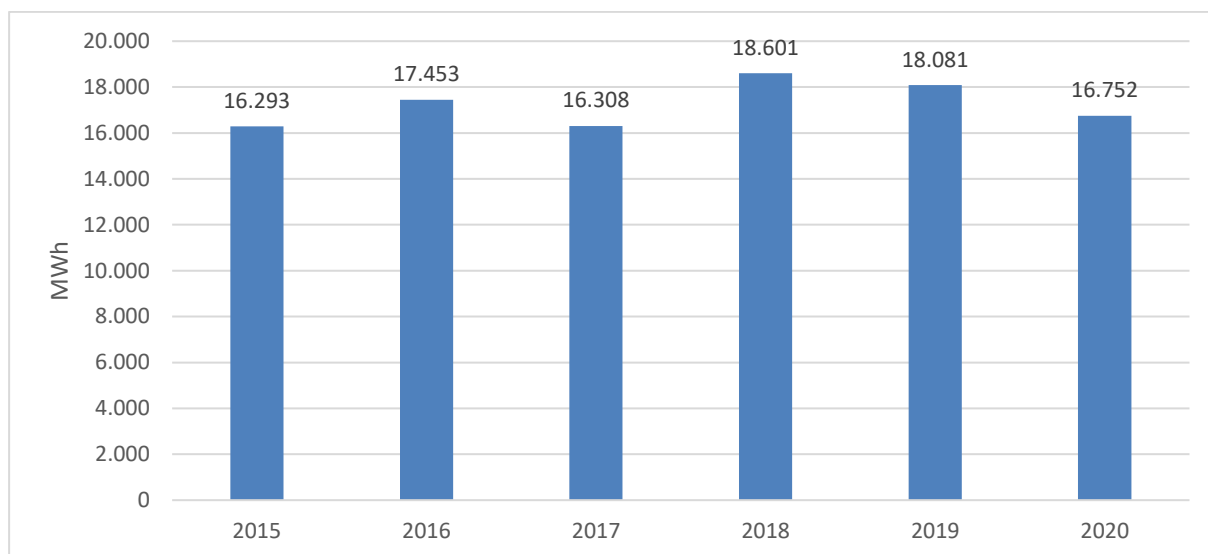


Gorivo za vozni park

V družbi smo v letu 2020 imeli 700 delovnih vozil, od tega 178 težkih tovornih vozil, namenjenih izvajanju zimske službe in letnemu vzdrževanju, 145 lahkih tovornih vozil, ki se prvenstveno uporabljajo za redne preglede in manjša vzdrževalna dela, 122 kombiniranih vozil, 38 namenskih vozil, ki se uporabljajo za namensko vzdrževanje objektov in trase, 41 univerzalnih vozil za zimsko, letno in tehnično vzdrževanje ter 176 kosov različne delovne mehanizacije za zimsko-letno vzdrževanje. V letu 2020 beležimo zmanjšanje porabe dizelskega goriva predvsem zaradi milejše zime in posledično manj plužnih dni. Za zmanjševanje porabe goriva in posipnih materialov uvajamo na celotnem območju AC in HC sistem tekočega posipanja z raztopino NaCl, pri čemer preventivni posip izvajamo hitreje in v daljših časovnih intervalih, saj raztopina ostane na cestišču. Prav tako posodabljammo vozni park z novimi, ekološko čistejšimi vozili. V letu 2020 smo dobavili testna vozila na stisnjeni zemeljski plin, s katerimi izvajamo pregledniško službo in nadzor del v ACB Hrušica.

Poleg navedenih delovnih vozil smo leta 2020 v družbi imeli 165 osebnih službenih vozil in 32 vozil cestninskega nadzora.

Slika 71: Letna poraba goriva (MWh)



Ogrevanje

Največji porabnik energije za ogrevanje stavb v lasti DARS je devet avtocestnih baz (v nadaljevanju: ACB) in sedem izpostav, sledi jim poslovna stavba Celje ter deset stavb, ki so ostale po odstranitvi cestninskih postaj in se jim je spremenila namembnost. Objekti na šestih lokacijah so priključeni na omrežje zemeljskega plina, ena ACB uporablja za ogrevanje UNP propan, butan, v eni ACB se za ogrevanje uporablja lesna biomasa – sekanci, ostale stavbe kot energent za ogrevanje uporabljajo UNP propan, izključno z lahkim kurilnim oljem se ogrevata le še dve stavbi (Log in Rogla), ki sta v letu 2022 predvideni za celovito prenovo, v katero je vključena tudi zamenjava energenta.

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

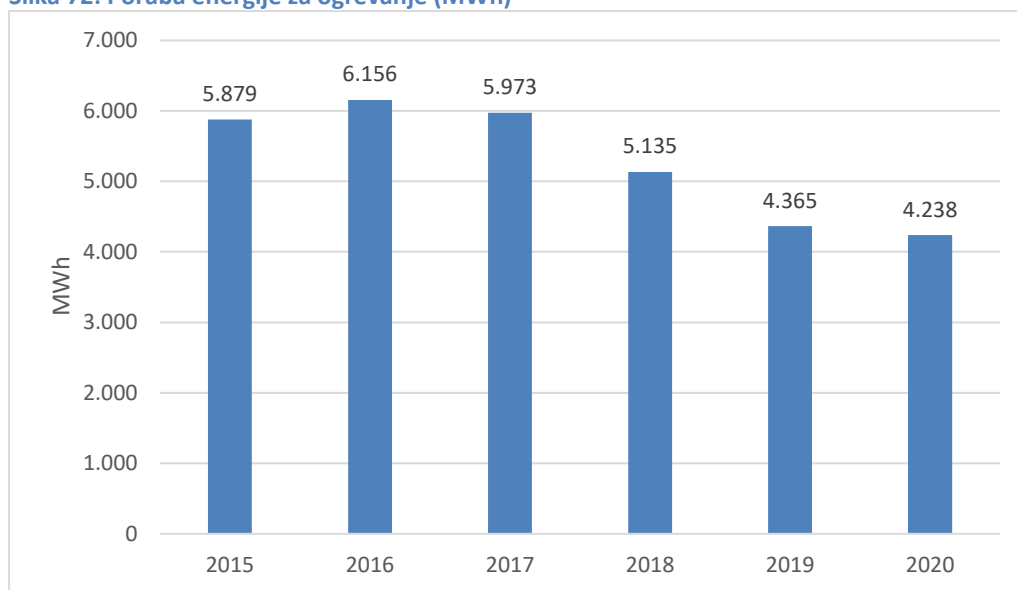
Z namenom zmanjševanja rabe energije na področju ogrevanja smo v letih 2016–2020 izvedli naslednje ukrepe, ki so posledica celostnega energetskega pregleda:

- V ACB Vransko in ACB Postojna smo namesto dotrajanih plinskih kotlov namestili toplotni črpalki za ogrevanje sanitarne vode v poletnem obdobju.
- Na nekdanjih CP Divača in Senožeče smo dotrajane plinske kotle zamenjali s toplotnima črpalkama, ki služita tako za ogrevanje sanitarne vode v poletnih mesecih kot za ogrevanje prostorov v zimskem času.
- Uredili smo dobavo zemeljskega plina skladno z določbami Energetskega zakona in Zakona o javnem naročanju ter na distribucijsko omrežje zemeljskega plina v novembru 2019 priklopili ACB Slovenske Konjice.
- Izvedli smo energetske sanacije ACB Hrušica ter zgradili kotlovnico, ki uporablja lesno biomaso – sekance za ogrevanje ACB Hrušica in CP Hrušica. Izvedena prva faza energetske sanacije ACB Hrušica ter uporaba lesne biomase za ogrevanje ACB Hrušica in CP Hrušica sta ugodno vplivali na zmanjševanje emisij CO₂, kar je v skladu s prizadevanji družbe DARS za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in izboljšanje energetske učinkovitosti.
- V letu 2020 je bila izvedena celovita sanacija CP Hrušica.
- Izvedena je prva faza obnove ACB Ljubljana, ki obsega energetske sanacije velikih in majhnih garaž, ter izvedena implementacija energetskega informacijskega sistema.

- Zaradi boljšega spremljanja porabe energentov za ogrevanje so bili nameščeni merilniki, kar omogoča bistveno boljše spremljanje porabe energije in posledično takojšnje ukrepanje.
- V letu 2020 je bil implementiran energetski informacijski sistem še v preostalih ACB (Kozina, Hrušica Postojna, Ljubljana) in izpostavah (Podtabor, Dob, Logatec, Vipava in Bertoki).
- Za skrbnike objektov in vzdrževalce so bile izvedene tri delavnice na temo učinkovite rabe energije.

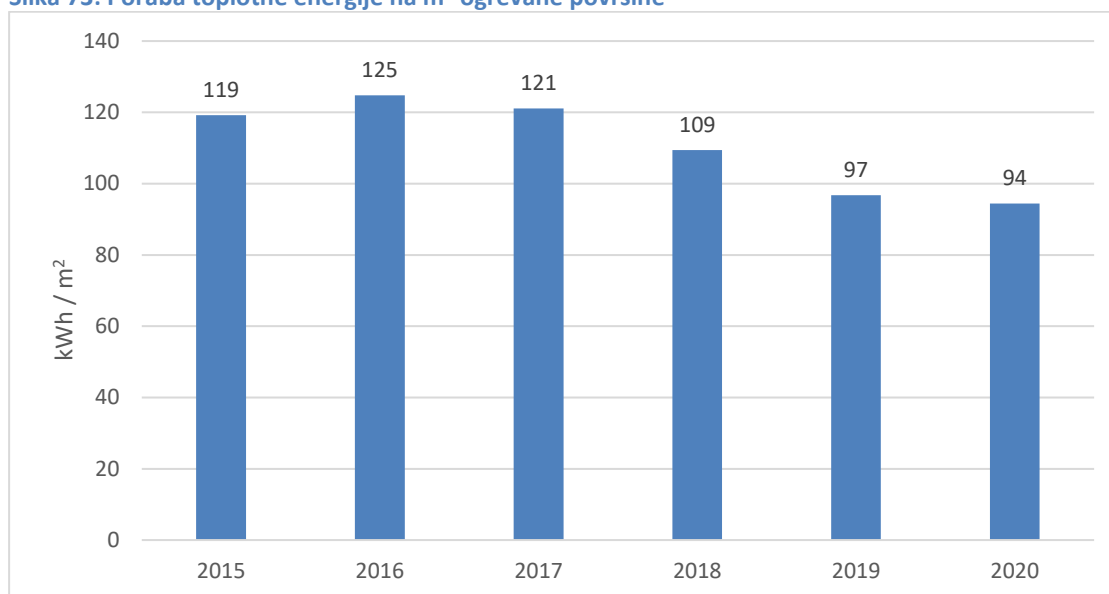
V grafikonih na slikah v nadaljevanju je prikazana poraba energije za ogrevanje v MWh in nadalje tudi na m² ogrevane površine. Zmanjševanje porabe pripisujemo ukinitvi kabin cestninskih postaj, optimizaciji temperature v stavbah, ki jo omogočajo uvedba energetskega informacijskega sistema ter relativno ugodne vremenske razmere. Absolutni prihranek energije vseh energentov za ogrevanje stavb glede na izhodiščno leto 2015 znaša 1641 MWh (28 %), emisije toplogrednega plina CO₂ pa smo glede na izhodiščno leto 2015 zmanjšali za 464 t (36 %).⁹⁸

Slika 72: Poraba energije za ogrevanje (MWh)

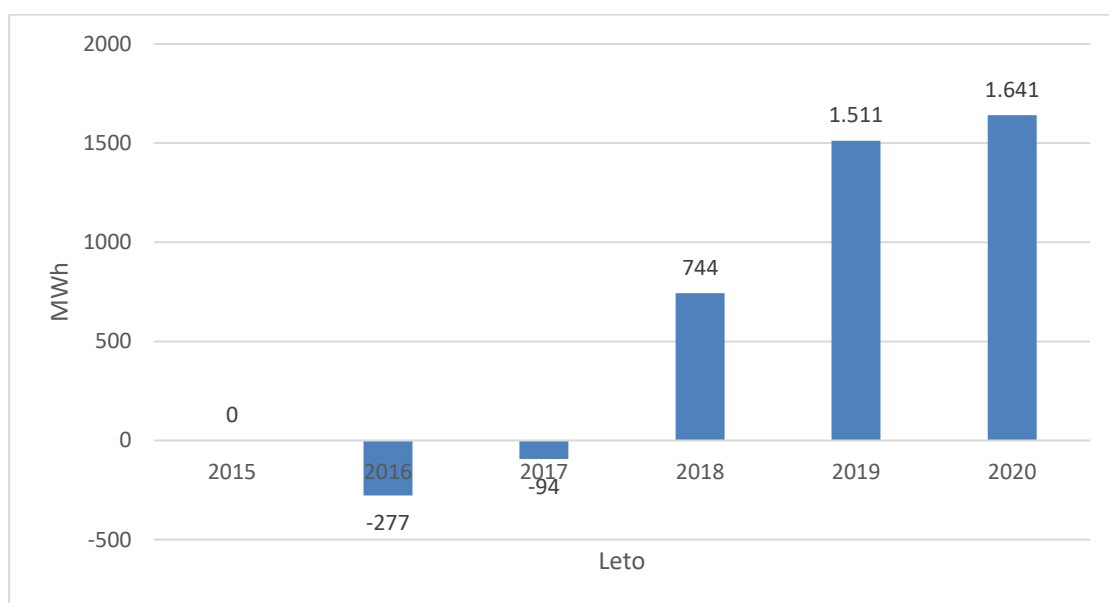


⁹⁸ GRI GS 302-4.

Slika 73: Poraba toplotne energije na m² ogrevane površine



Slika 74: Prihranek pri porabi energije za ogrevanje glede na izhodiščno leto 2015 (MWh)⁹⁹



I.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje

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

⁹⁹ GRI GS 302-4.

zmanjša porabo električne energije, namenjene razsvetljavi. Dne 21. 1. 2020 smo bili kot družba DARS vključeni v delovno skupino, ki jo je sestavilo in deluje v sklopu Ministrstva za okolje in prostor, ki pripravlja spremembe uredbe, v kateri pa se predvideva znižanje barvne temperature LED-svetil na 3000 ali 2700 K. Skladno s spremembo uredbe smo naročili novelacijo PZI menjave 5. faze zunanje razsvetljave, katere javno naročilo in izvedbo menjave načrtujemo letos.

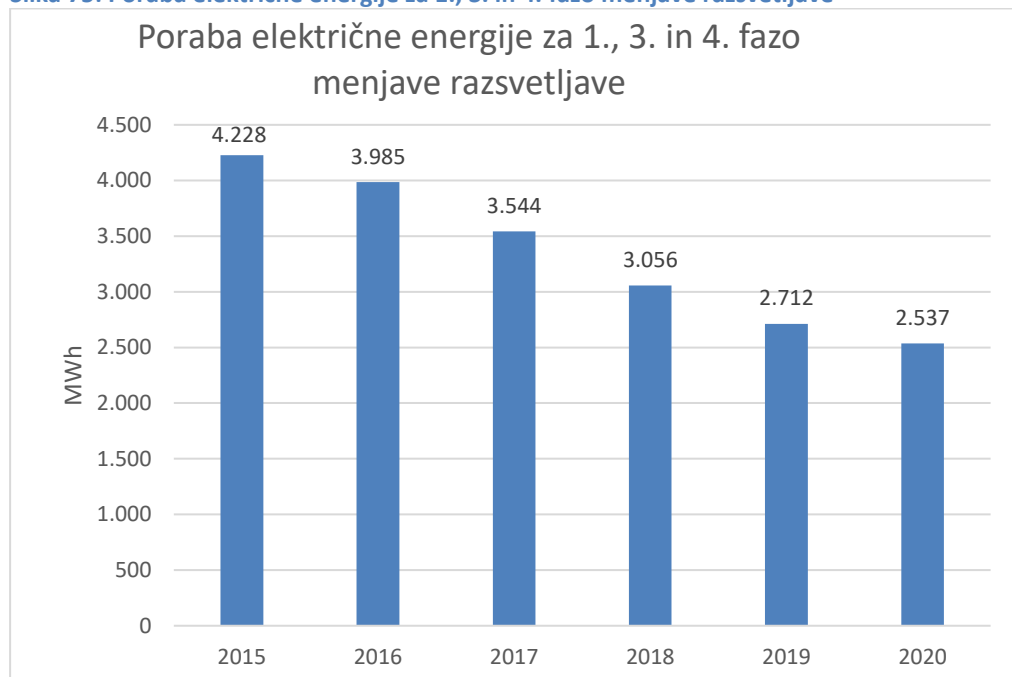
Z noveliranim PZI-jem predlagamo, da se glede na jasnost zniževanja barvne temperature v novonastajajoči Uredbi o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja temu primerno prilagodi tudi projektna dokumentacija.

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

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

Zmanjšana poraba električne energije za razsvetlavo je pokazatelj zmanjševanja svetlobnega onesnaževanja, kar prikazuje slika v nadaljevanju na osnovi uspešnega zaključka več faz menjave svetil.

Slika 75: Poraba električne energije za 1., 3. in 4. fazo menjave razsvetljave



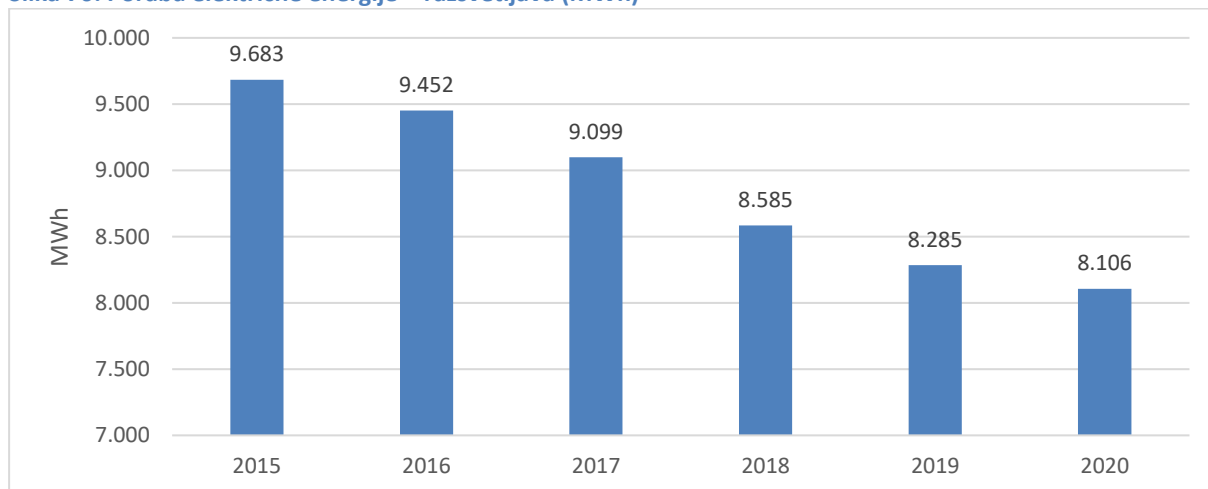
V drugi fazi smo zamenjali svetila v vseh ACB.

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

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

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

Slika 76: Poraba električne energije – razsvetljava (MWh)



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

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

V letu 2020 smo aktivno sodelovali in proučevali ekonomsko, energetska in okoljsko sprejemljive ukrepe na področju zmanjšanja porabe električne energije. Pripravili smo projekt za izvedbo menjave razsvetljave 5. faze, in ker se je po izvedbi začel postopek spremembe Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja, izvedbe še ni bilo.

V letu 2020 je bil pripravljen razpis za pridobitev izvajalca ekonomske in tehnične analize za postavitev sončnih elektrarn na objektih DARS (avtocestni bazi Kozina in Vransko, izpostava Ptuj, pokriti vkop Vipavski Križ, cestninska postaja Log in regionalni nadzorni center Dragomelj). Z analizo bo izvajalec izračunal, katera od shem (PX2, PX3, samooskrba) je primernejša za posamezni objekt, ter pripravil vso dokumentacijo za izvedbo. Izvedba posameznega objekta je odvisna od ekonomske upravičenosti investicije, na kar vplivajo tudi predvidene subvencije.

I.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa¹⁰⁰

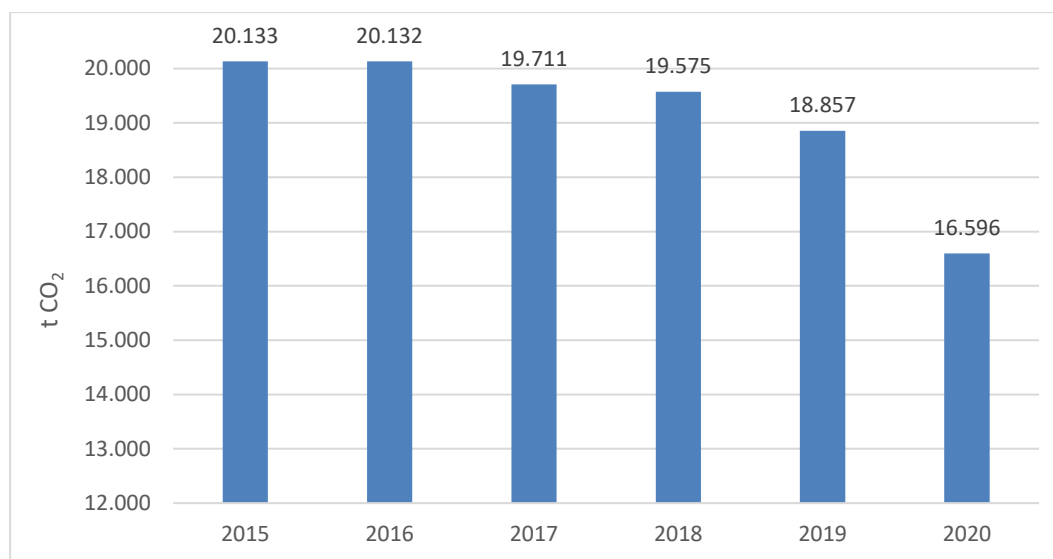
Ogljični odtis je skupna količina nastalih toplogrednih plinov, ki so povezani z delovanjem družbe DARS. Pri izračunu ogljičnega odtisa na ravni družbe smo upoštevali vse neposredne emisije toplogrednih plinov (CO₂ in drugih), ki nastanejo na lokacijah družbe DARS.

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.¹⁰¹

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 goriva uporabnikov za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t zaradi uvedbe sistema DarsGo.

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

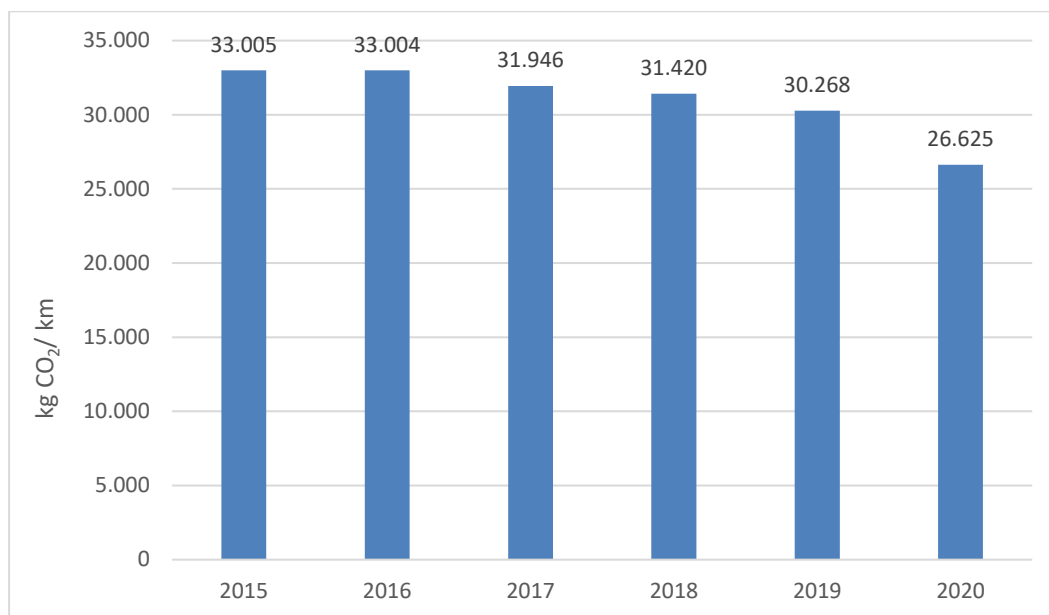
Slika 77: Ogljični odtis po letih



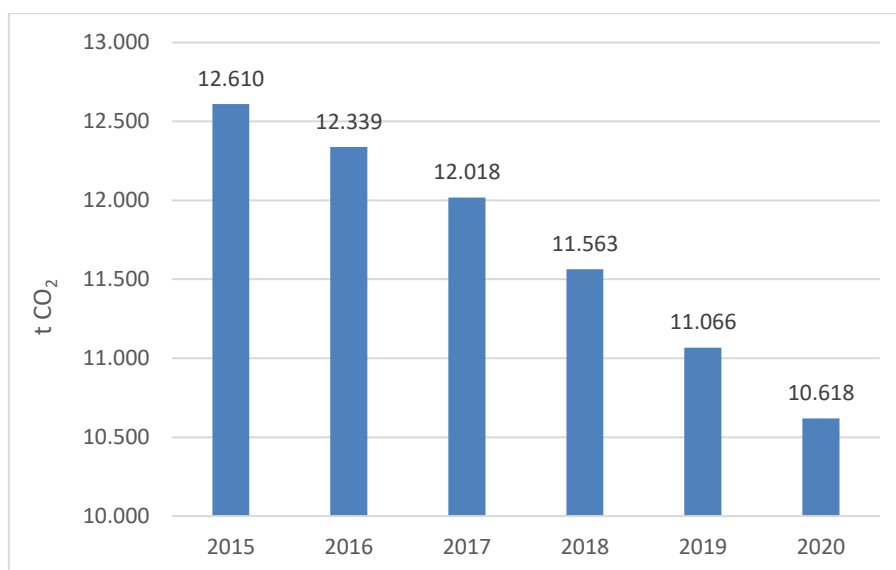
¹⁰⁰ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 305, 305-2.

¹⁰¹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 305-2.

Slika 78: Ogljični odtis na kilometer AC

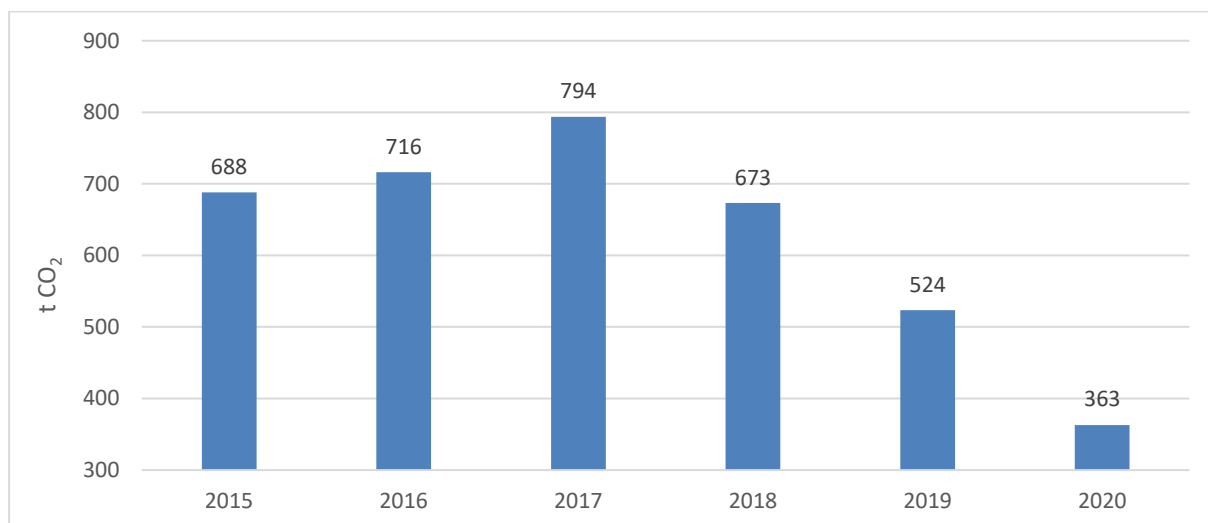


Slika 79: Ogljični odtis – električna energija



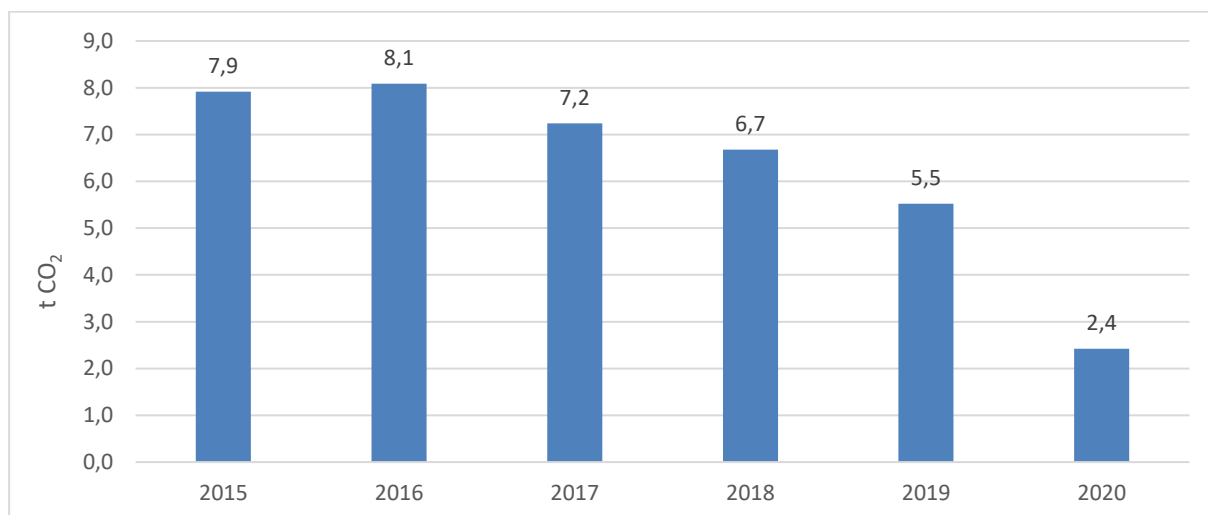
Glede na uvedene ukrepe za zmanjšanje rabe električne energije se je posledično zmanjšal tudi ogljični odtis.

Slika 80: Ogljični odtis – ogrevanje



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

Slika 81: Ogljični odtis – raba pisarniškega papirja



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

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

Kot bomo predstavili v nadaljevanju, ima uvedba sistema DarsGo brez pozitivne okoljske in gospodarske učinke za vozila z največjo dovoljeno maso (NDM) nad 3,5 t. Cestninjenje v sistemu DarsGo poteka v prostem prometnem toku, tovorna vozila se več ne ustavljajo in ponovno speljujejo na cestninskih postajah, zato ima uvedba pozitiven učinek na zmanjšanje emisij in porabe goriva.

S tem namenom je Center za energetske učinkovitost Instituta Jožef Stefan v okviru raziskovalne naloge ovrednotil učinke uvedbe elektronskega cestninskega sistema DarsGo na zmanjšanje porabe goriva in

posledično zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida (CO₂), emisij dušikovih oksidov (NO_x) in prašnih delcev (PM_{2.5}).

Za leto 2017 lahko izračunamo potencialne prihranke, ker sistem DarsGo še ni bil uveden (na osnovi prehodov čez cestninske postaje). Za leto 2018, ko se je pojavila sprememba cestninskega sistema, 1. aprila 2018, so za prve tri mesece izračunani potencialni prihranki, za preostale mesece pa dejanski prihranki. Pri izračunu zmanjšanja izpustov ob uvedbi DarsGo sistema smo upoštevali podatke iz sistema DarsGo, in sicer dejanske prehode pod cestninskimi portali, ki so postavljeni v neposredni bližini nekdanjih cestninskih postaj.

Preglednica 26: Skupno zmanjšanje izpustov zaradi uvedbe elektronskega cestninjenja v Sloveniji¹⁰²

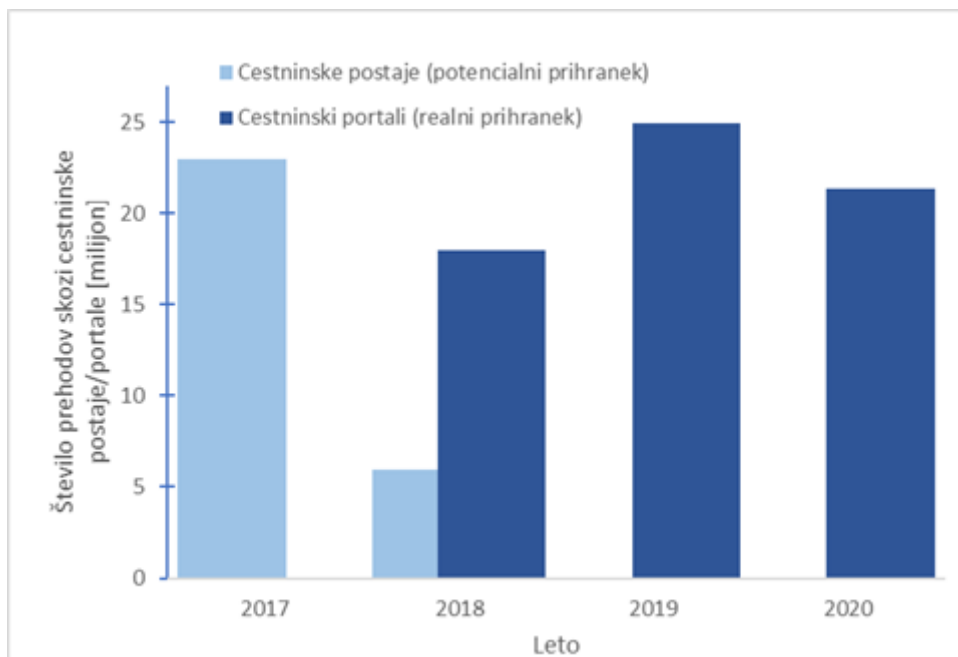
Leto	Število prevozov skozi cestninske postaje	Prihranki goriva [t]	Prihranki goriva [GWh]	Izpusti CO ₂ [t]	Izpusti NO _x [t]	Izpusti PM _{2.5} [t]
2017	22.936.633	0 (potencialni prihranek 12.456)	0 (potencialni prihranek 147)	0 (potencialni prihranek 38.308)	0 (potencialni prihranek 140)	0 (potencialni prihranek 2,3)
2018*	23.927.107 (5.728.548 v I-III 2018)	9.750 (potencialni skupni prihranek 12.995)	115 (potencialni skupni prihranek 154)	29.986 (potencialni skupni prihranek 39.966)	84 (potencialni skupni prihranek 112)	1,7 (potencialni skupni prihranek 2,2)
2019	24.960.247	13.553	160,5	41.680	77,2	1,80
2020	21.333.005	11.585	137,1	37.259	35,54	0,70

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

Rezultati iz zgornje preglednice so prikazani v nadaljevanju. Potencialni prihranki pred aprilom 2018 so prikazani s svetlejšo barvo, s krepkejšo barvo pa realni prihranki po 1. aprilu 2018 in v letih 2019 in 2020. V letu 2020 so prihranki goriva in izpusti CO₂ nižji zaradi manjšega števila prehodov tovornih vozil zaradi pandemije, na velik upad izpustov NO_x in PM_{2.5} pa vpliva predvsem prehajanje tovornih vozil v višje EURO emisijske razrede.

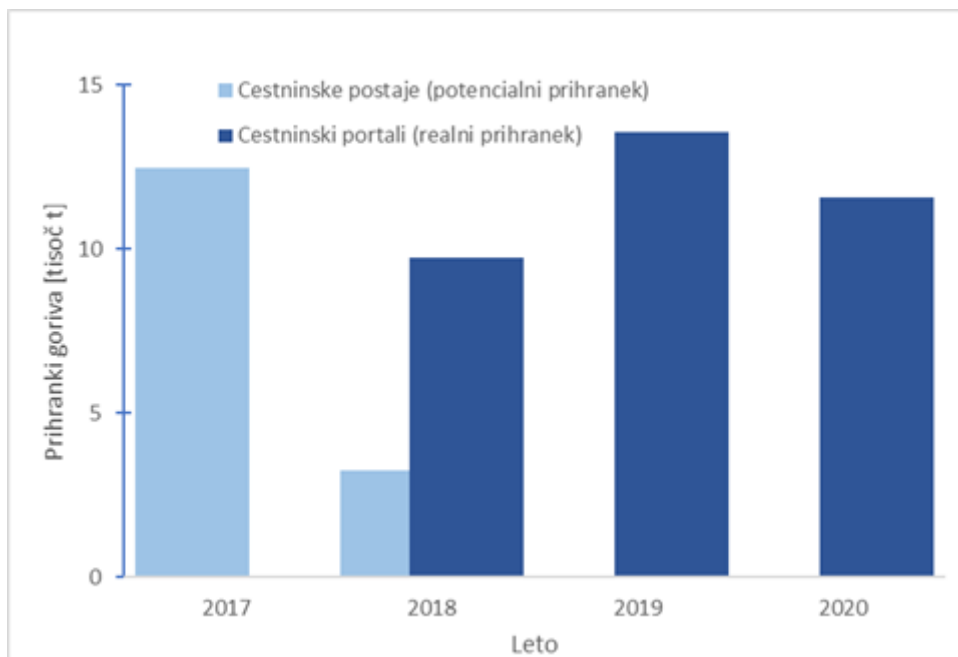
¹⁰² GRI GS 302-3, 305-2

Slika 82: Število prehodov skozi cestninske postaje in pod cestninskimi portali od leta 2017 do 2020



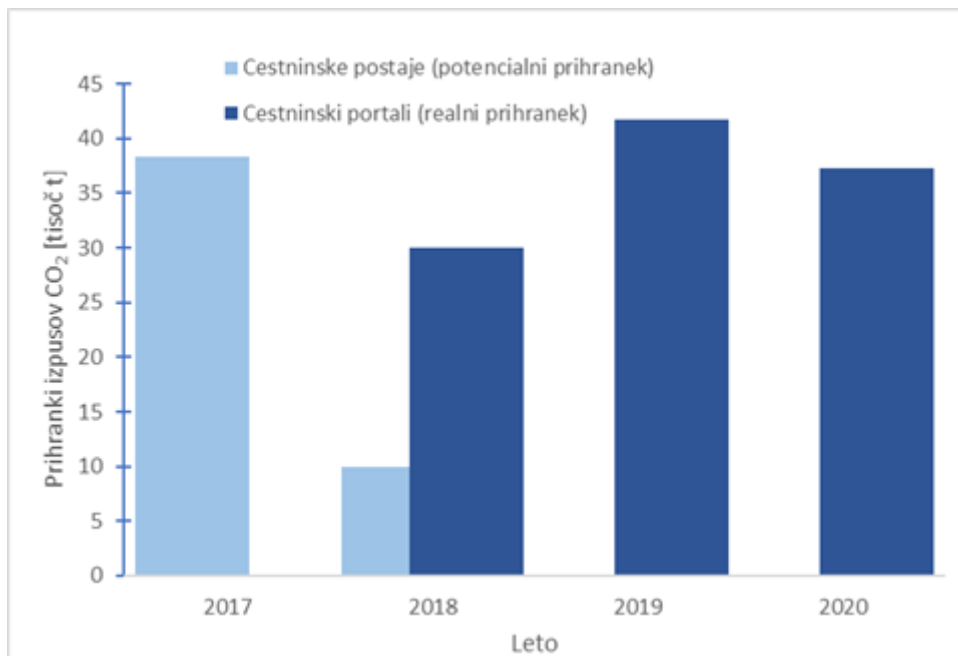
Spodnja slika nam prikazuje potencialni in realni prihranek goriva zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah, in sicer od leta 2017 do 2020. Razvidno je naraščanje prihrankov goriva v 2019 in zmanjšanje v letu 2020 glede na pandemijo. Uporabljeni sta obe enoti: masa goriva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

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



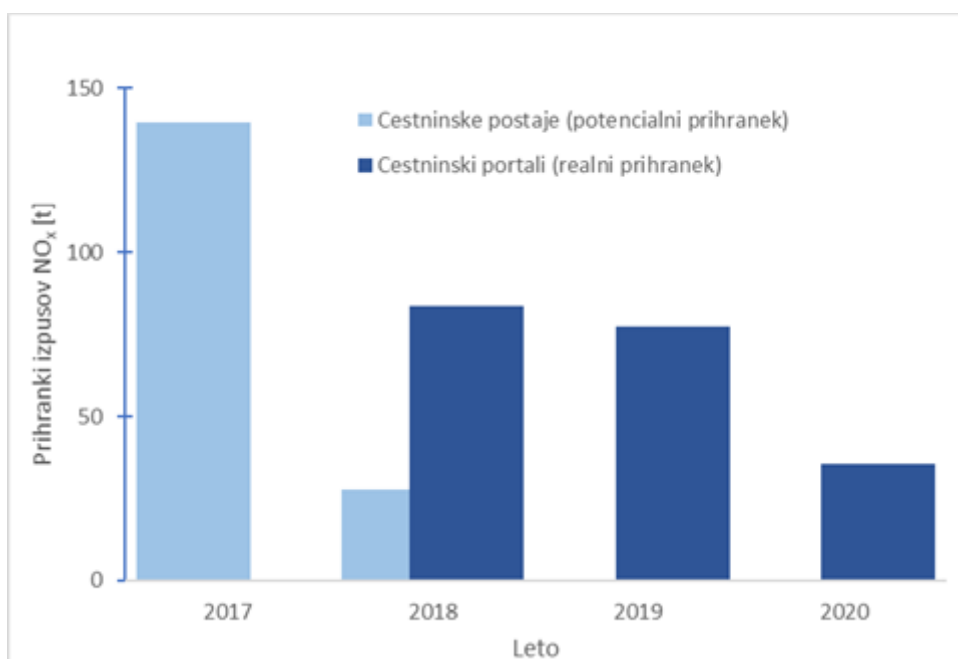
Spodnja slika prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov CO₂ zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah. Tudi tu je opazen trend zmanjšanja izpustov v prihodnje, na kar najbolj vpliva povečevanje števila prehodov.

Slika 84: Potencialni in realni prihranki izpustov CO₂ zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 do 2020



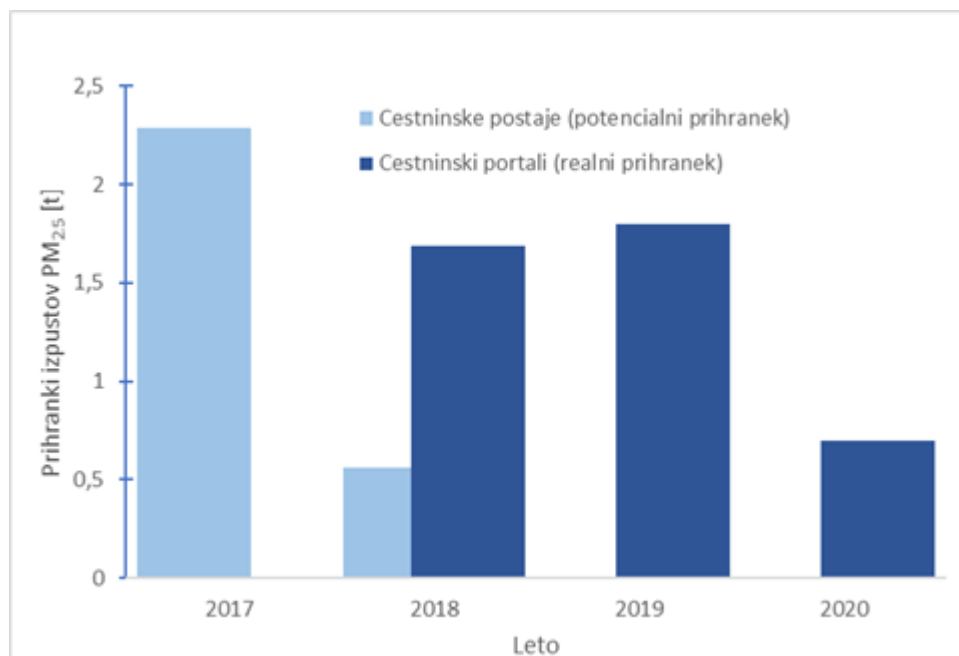
Spodnja slika prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov NO_x zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah.

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



Spodnja slika prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov delcev PM_{2.5} zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah.

Slika 86: Potencialni in realni prihranki izpustov delcev PM_{2.5} zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 do 2020



Kot je razvidno iz predhodnih podatkov, je uvedba sistema DarsGo eden izmed pomembnih okoljevarstvenih ukrepov v Republiki Sloveniji. V potrditev uspešnosti uvedenega elektronskega cestninskega sistema DarsGo je družba DARS d.d. v okviru okoljskega srečanja, ki je potekalo v organizaciji časnika Finance, dne 7. novembra 2019, prejela priznanje za okolju prijazno storitev za leto 2019.

I.5.6.8 Emisije v ozračje¹⁰³

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

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

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

¹⁰³ GRI GS 103-1, 103-2, 305-2.

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

I.5.6.9 Skrb za živali na vplivnem območju AC¹⁰⁴

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 praktično že od samega začetka trudi z rednimi pregledi ograj, odvrtačnimi napravami in si prizadeva tematike prehajanja živali vključiti že v postopke priprave državnega prostorskega načrta, da bi bilo teh primerov čim manj. Za varne prehode živali smo vse podvoze, ki so na območjih, kjer so bila evidentirana območja prehajanja živali, prilagodili oz. razširili tako, da imajo poleg vozišča v podvozu še dodaten, neutrjen pas za prehajanje živali. Preprečevanje povoza živali na vseh prometnicah (državne ceste, avtoceste in železniške proge) je pomembno tako z vidika zmanjšanja smrtnosti živali kot tudi izboljšanja prometne varnosti. V ta namen smo postavili električnega pastirja na odseku Logatec–Postojna in opremili že vse priključke na AC z zvočnimi odvrtači divjadi, ki so postavljena na smernikih. Skupaj je bilo postavljenih 571 odvrtač.

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

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

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

¹⁰⁴ GRI GS 304-2.

Slika 87: Zvočna odvračalna naprava za živali

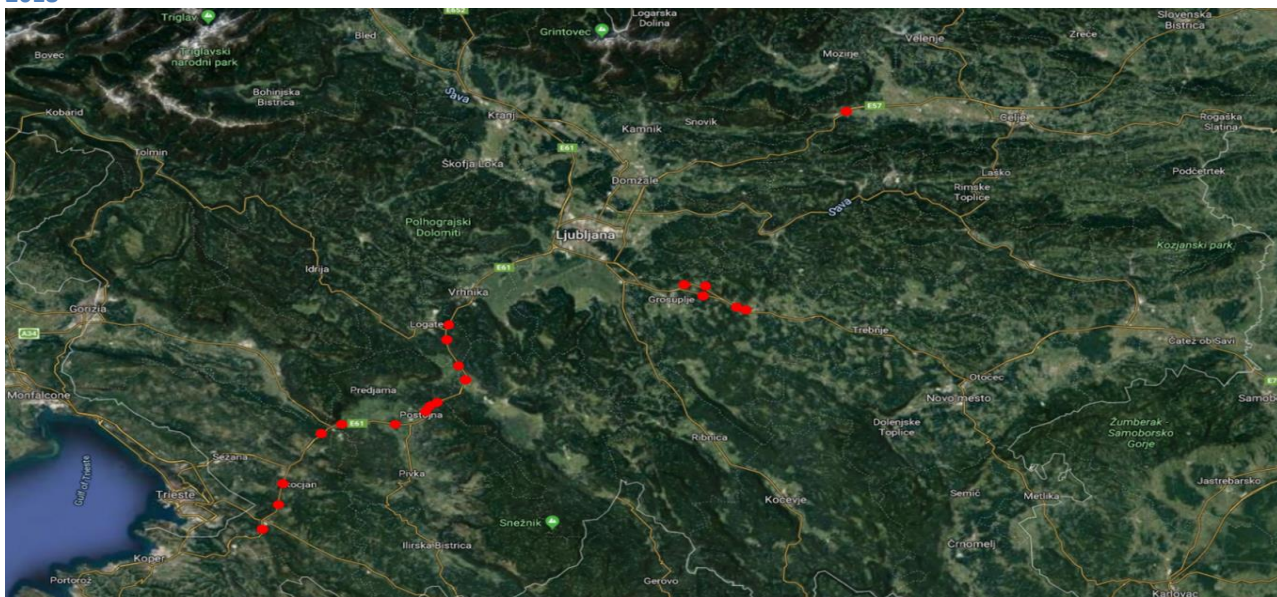


V drugi polovici leta 2018 smo namestili okoli 100 novih odvračal za divjad, ki bodo nameščena na smernikih priključkov dolenske avtoceste in delno na območju Ljubljane. Poleg tega skupaj z velenjskim podjetjem Eurofins ERICo, inštitutom za ekološke raziskave, postavljamo električnega pastirja na območju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

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

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

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



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

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

Število prehodov po posameznih krakih avtocestnega omrežja:

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

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

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

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

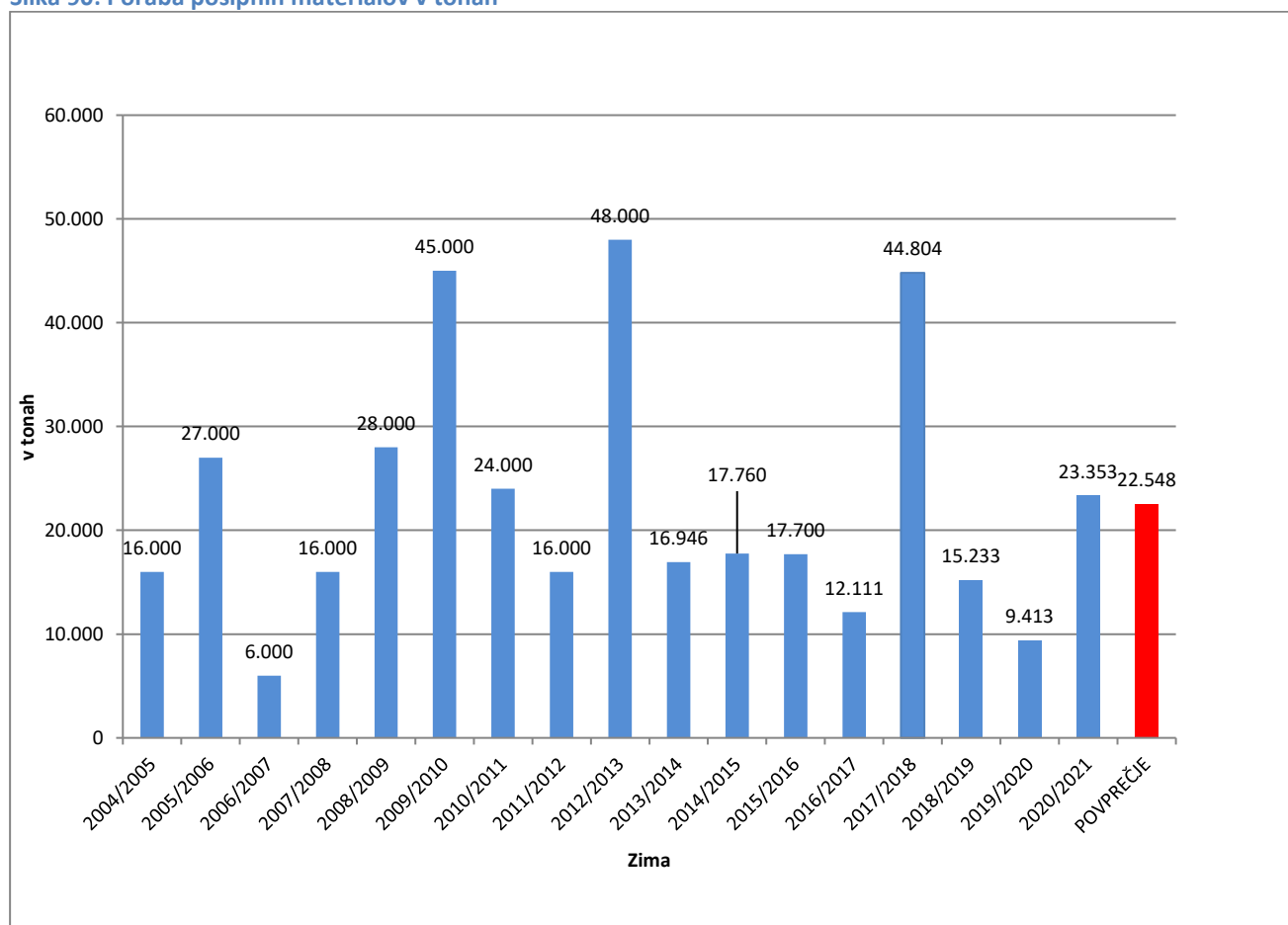
I.5.6.10 Vplivi posipnih materialov na okolje¹⁰⁵

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 CaCl₂ in MgCl₂. Zaradi vrste škodljivih vplivov kloridov na okolje in objekte je težnja k zmanjševanju količin posipanja močno prisotna v vseh državah. Zato smo začeli uporabljati tekoče posipanje za preventivno posipanje, ki se izvaja povprečno sto dni na leto.

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

¹⁰⁵ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 301, 301-1, 304-2.

Slika 90: Poraba posipnih materialov v tonah

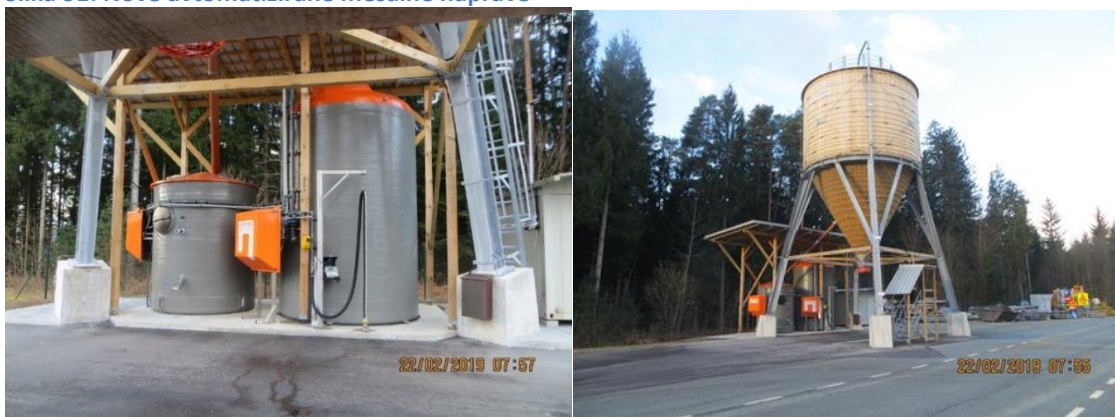


Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2020 spremljali v sklopu izvajanja letnega programa obratovalnega monitoringa padavinske vode iz zadrževalnih bazenov. Analize posameznih odvzetih vzorcev so pokazale, da prisotnost elementov soljenja nikjer ni presežena oziroma je bila ob vsaki analizi v predpisanih mejah.

Tekoče soljenje

DARS d.d., se je na podlagi tujih in domačih izkušenj pri tekočem soljenju odločil, da se za preventivno posipanje uporablja 23-odstotna raztopina NaCl. Tekoče soljenje imenujemo posipanje vozišča samo z raztopino soli. Do zdaj smo vedno uporabljali mokro posipanje FS30 (30 % raztopine in 70 % suhe soli). Zaradi enakega ali celo boljšega učinka in veliko cenejšega tekočega (FS100) posipanja nameravamo v nekaj letih opremiti vse ACB z ustrezno opremo. V letu 2020 smo z dodatnimi silosi in napravami za izdelavo raztopin natrijevega klorida opremiti ACB Maribor, ACB Murska Sobota in ACB Postojna, izpostava Vipava. Nove avtomatizirane mešalne naprave so že dobavljene in delujoče v izpostavi Podtabor, izpostavi Dob, izpostavi Logatec ter ACB Postojna, ACB Hrušica, ACB Vransko, ACB Kozina in ACB Ljubljana.

Slika 91: Nove avtomatizirane mešalne naprave



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

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

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

Uporaba novih tehnologij

V letu 2021 načrtujemo dobavo nove sodobnejše opreme za zimsko vzdrževanje cest z nadzorovano porabo v odvisnosti od temperature in sprotnega spremljanja izmeta posipnih materialov. Ocenjujemo, da bi z uvedbo sodobnejše tehnike zmanjšali porabo soli med 15 in 25 % na m².

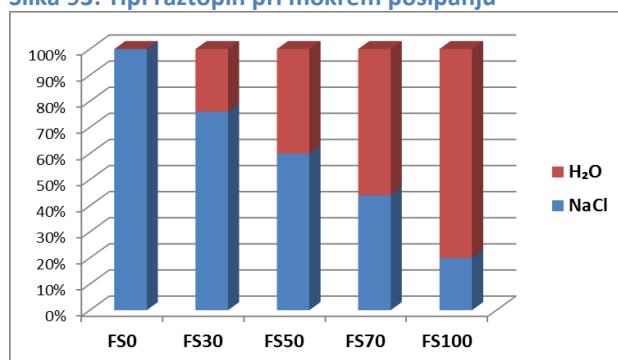
Primer negativnega vpliva soli na prometne objekte

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

Slika 92: Vpliv soljenja na vozišče (vir: lastni posnetek, 2010)



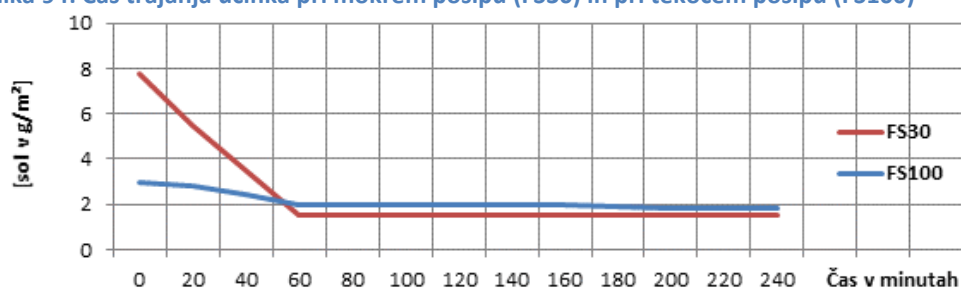
Slika 93: Tipi raztopin pri mokrem posipanju



Merjenje preostanka soli pri posipu FS30 in FS100

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

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



Razmere na vozišču, ko se priporoča tekoče soljenje

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

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

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

V zimi 2019/2020 smo za preventivni posip porabili 2814 m³, v zimi 2020/2021 pa 4951 m³ 23-odstotne raztopine NaCl za tekoče posipanje, beležimo rast tekočega posipa.

I.5.6.11 Varovanje voda¹⁰⁶

Odvajanje padavinske odpadne vode z avtocest se izvaja skladno z Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinskih voda z javnih cest z razpršeno ali nadzorovano točkovno odvodnjo prek 759 zadrževalnih bazenov, ki so po posameznih krakih AC navedeni v preglednici v nadaljevanju.

V letu 2020 smo nadaljevali izvajanje rednih letnih čiščenj vseh najbolj obremenjenih lovilnikov olja (lokacije lovilnikov olja v avtocestnih bazah in izpostavah) in osnovno vzdrževanje zadrževalnih bazenov (košnja trave, odstranjevanje odvrženih komunalnih odpadkov, popravilo poškodovanih delov, popravilo poškodovanih ograj, čiščenje usedalnikov, peskolovov).

Pri čiščenju objektov zadrževalnih bazenov in lovilnikov olja so nastali nevarni in nenevarni odpadki. Za prevzem le-teh imamo sklenjeno pogodbeno razmerje s prevzemnikom predmetnega odpadka, ki razpolaga z veljavnim okoljevarstvenim dovoljenjem Agencije RS za okolje. Skladno z zahtevami zakonodaje in internim navodilom o ravnanju z odpadki, ki vsebuje tudi samostojni sklop vsebin poslovnika vzdrževanja lovilnikov olja, se za vsak poseg na lovilniku olja ali na zadrževalnem bazenu izpolni obratovalni dnevnik, ki je sestavni del Poročila o pregledih stanja in obratovanja zadrževalnih bazenov ob avtocestah in hitrih cestah, za vsako koledarsko leto posebej.

Na reprezentativnem zadrževalnem bazenu Sneberje so se v letu 2020 petkrat izvedle meritve z namenom spremljanja emisij snovi v naravno okolje. V tem obsegu je bil izveden obratovalni monitoring padavinske odpadne vode s cest v upravljanju DARS, ki meri obremenjenost iztočnih voda iz zadrževalnih bazenov. Obratovalni monitoring se je izvajal na podlagi Letnega programa obratovalnega monitoringa (LPOM), ki je bil skladno z Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest poslan na MZI v pregled in na MOP v potrditev. Meritve so pokazale, da so parametri iztočne vode iz zadrževalnih bazenov v predpisanih mejah iz citirane uredbe, zato se kot taka lahko odvaja v naravo brez dodatnega prečiščenja.

Preglednica 27: Število zadrževalnih bazenov ob kraku AC

Oznaka in ime kraka AC	Število zadrževalnih bazenov ob kraku AC
A1 Šentilj–Sermin	336
A2 Karavanke–Obrežje	186
A3 Gabrk–Fernetiči	12
A4 Slivnica–Gruškovje	29
A5 Maribor–Pince	88
H3 Severna obvoznica Ljubljana	1
H4 Razdrto–Vrtojba	94
H5 Škofije–Sermin–Koper	5
H6 Koper–Lucija	7
H7 Dolga vas–madžarska meja	1
Skupaj	759

Slika 95: Zadrževalni bazeni ob AC



Kot tekoča naloga področja Vzdrževanje se je tudi v letu 2020 nadaljevalo izvajanje osnovnih vzdrževalnih del in rednih letnih čiščenj vseh zadrževalnih bazenov (košnja trave, odstranjevanje odvrženih komunalnih odpadkov, popravilo poškodovanih delov, popravilo poškodovanih ograj, čiščenje usedalnikov, peskolovov), izostala pa so dela čiščenja lovilnikov olj izbranih zadrževalnih bazenov z najbolj obremenjenimi lovilniki olj. Postopek javnega naročila za pridobitev najugodnejšega usposobljenega izvajalca predmetnih del je potekal skozi vse leto, tako da je bil podpis pogodbe izveden šele v novembru 2020. Ker pa zimski čas ni primeren za izvajanje tovrstnih del, so

¹⁰⁶ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 306, 306-1.

se vsa tovrstna dela prestavila v leto 2021. Skladno z zahtevami zakonodaje in internim navodilom o ravnanju z odpadki, ki vsebuje tudi samostojni sklop vsebin poslovnika vzdrževanja lovilnikov olja, se je za vsak poseg na zadrževalnem bazenu izpolnil tudi obratovalni dnevnik, ki je sestavni del Poročila o pregledih stanja in obratovanja zadrževalnih bazenov ob avtocestah in hitrih cestah. Poročilo se izdeluje za vsako koledarsko leto posebej.

Z namenom varovanja voda se izvajajo tudi odvozi odpadnih predorskih pralnih voda z lokacije nastanka, kar je tudi ena izmed tekočih nalog področja Vzdrževanje. Tudi za prevzem tovrstnih odpadnih voda imamo dogovorjeno pogodbeno razmerje s prevzemniki, ki imajo s strani ministrstva dovoljenje za ravnanje s tovrstnimi odpadki. Ker je tovrstna pogodba za avtocestno bazo Vransko v letu 2020 potekla, je bil izveden nov postopek in pridobljen nov pogodbeni prevzemnik tovrstnih odpadnih voda.

Odtok vode po kakovosti in namembnem kraju¹⁰⁷

Skupna količina načrtovanih in nenačrtovanih izpustov vode:

- Destinacija: V sklopu gospodarskih javnih služb se čistijo greznice vode na lokacijah, kjer so greznice še v obratovanju. Pooblaščenemu prevzemniku odpadka se oddajajo tudi predorske pralne vode, ki nastanejo ob pranju in čiščenju predorov na trasi avtoceste.
- Kakovost vode, vključno z načinom obdelave: Odpadne vode se predajo prevzemniku odpadka, ki poskrbi za njihovo prečiščenje.
- Ali je vodo ponovno uporabila druga organizacija: ne.

Pomembna razlitja v zvezi z odpadno vodo in odpadki¹⁰⁸

Glede razlitij v zadnjem petletnem obdobju beležimo en sam res večji dogodek, ki se nanaša na razlitje nafte (goreče nafte). Dogodek se je zgodil v februarju 2018 ob hujši nesreči dveh tovornjakov, eden s tovorom nafte, drugi z gorljivim tovorom lesnih odpadkov. Ob trku je prišlo do izlitja nafte, do požara in iztekanja le-te v najbližji zadrževalni bazen. Ker je sledila gasilska akcija gašenja požara, je bila v sklopu izlitja prisotna tudi sestavina za gašenje goreče nafte. Ves dogodek smo uspešno obvladovali in vse nevarne sestavine zadržali v najbližjem zadrževalnem bazenu. Sledilo je čiščenje vseh tangiranih površin. Dogodek smo uspešno obvladovali in do ekoloških posledic večjih razsežnosti kljub zelo zahtevnemu dogodku ni prišlo.

Dodatne informacije za navedeno razlitje:

- Lokacija razlitja: Izlitje je bilo februarja 2018. Avtocestni odsek 068 pri km 6,580. Lokacija v bližini takratne CP Dane, najbližji kraj Sežana.
- Mesto razlitja: Razlitje se je zgodilo na površinah avtoceste in po sistemu odvodnjavanja v prvi zadrževalni bazen.
- Količina razlitja: polna cisterna nafte in večje količine snovi za gašenje goreče nafte. Pri čiščenju zadrževalnega bazena se je odstranilo in odpeljalo na uničenje 115,90 m³ odpadne zaoljene tekočine.
- Material razlitja, razvrščen po: razlitja nafte (površine tal ali vode), razlitja goriva (površine tal ali vode), razlitja odpadkov (površine tal ali vode), razlitja kemikalij (površina tal ali vode). Odpadni material je bila zaoljena tekočina, pomešana z zgorelimi lesnimi odpadki, pomešana s tekočino za gašenje – pena.
- Učinki znatnega razlitja: Dogodek smo s celotno intervencijsko ekipo uspešno obvladovali, tako da do negativnih učinkov večjih razsežnosti ni prišlo.

¹⁰⁷ GRI GS 306-1.

¹⁰⁸ GRI GS 306-3.

I.5.6.12 Emisije hrupa¹⁰⁹

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 2020 je bilo izvedenih 184,91 kilometra protihrupnih ograj.

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

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

Sklop B (OP HRUP) je DARS d.d., v letih 2013 in 2015 v okviru Operativnega programa razvoja okoljske in prometne infrastrukture implementiral s projektom Gradnja protihrupnih ograj na petih avtocestnih odsekih (Brezovica–Vrhnika, Dramlje–Celje, Celje–Arja vas in Malence–Šmarje - Sap) v Republiki Sloveniji, ki se je sofinanciral z evropskimi kohezijskimi sredstvi v višini 85 odstotkov. Z izvedbo protihrupnih ukrepov je zagotovljeno, da promet na obravnavanih odsekih ne povzroča več čezmernih obremenitev okolja s hrupom. Skupno je bilo na petih avtocestnih odsekih v okviru tega projekta zgrajenih 31,4 kilometra oziroma skoraj 141 tisoč kvadratnih metrov novih protihrupnih ograj.

Projekt je bil zaključen avgusta 2018 z odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti na odseku Dramlje–Celje–Arja vas na 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 11 najbolj izpostavljenih objektov ob AC. Na podlagi predhodno izdelane študije obremenitve s hrupom in predloga protihrupne zaščite za te objekte smo v letu 2017 pridobili PZI projektne dokumentacije za 12 od navedenih 14 lokacij, saj sta dve lokaciji podvrženi obravnavi v okviru državnih prostorskih načrtov za druge investicije. Za to območje je bila v letu 2018 izvedena tudi že pasivna zaščita pri posameznih stanovanjskih objektih. V letu 2019 pa se je izvedla še zaščita posameznih najbolj obremenjenih stanovanjskih stavb ob avtocestnem omrežju – ukrepi aktivne protihrupne zaščite na 11 lokacijah ob slovenskem AC-omrežju.

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

Prioritetna območja so bila vključena v Plan ukrepov na cestni infrastrukturi v upravljanju DARS za obdobje 2021–2023. Skladno z načrtom prioritetenih območij za sanacijo hrupa je DARS v letu 2020 že začel naročilo študij hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov za posamezna območja ob avtocestnem omrežju.

¹⁰⁹ GRI GS 102-12.

Za potrebe priprave nabora ukrepov, ki bodo vključeni v revizijo Operativnega programa varstva pred hrupom, je DARS poleg Strokovnih podlag za OP Hrup z namenom zmanjšanja obremenitev okolja s hrupom v sodelovanju z zunanjim pogodbenim sodelavcem pripravil Strokovne podlage za obnovo PHO in SP. V dokumentu so obravnavani obstoječi protihrupni ukrepi, ki glede na trenutne obremenitve s hrupom niso zadostni, zato dokument predlaga tri vrste ukrepov (obnova, nadgradnja, obnova in nadgradnja). Z izvedbo predlaganih ukrepov se pričakuje, da bo obstoječa protihrupna zaščita zagotavljala zadostno zaščito pred hrupom na preobremenjenih območjih. V dokumentu obravnavana območja z obstoječo zaščito, na kateri so načrtovani ukrepi, bodo poleg prioritarnih območij za sanacijo hrupa ravno tako vključena v revizijo Operativnega programa varstva pred hrupom, ki se pričakuje v letu 2021, predvidoma za obdobje 2018–2023.

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

Tako smo v letih 2018 in 2019 v okviru preureditev območij čelnih CP Pesnica, Tepanje, Kompolje, Log in Bazara izvedli manj hrupno obrabno asfaltno plast, t. i. drenažni asfalt z gumi bitumnom, ki zagotavlja zmanjšanje hrupa na izvoru samem. V letu 2020 smo izvedli dodatno poskusno polje na vipavski hitri cesti in prekmurski avtocesti, kjer se je izvedla običajna obrabna plast (SMA) z uporabo gumi bitumna.

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 2021–2023. Zbrani podatki so bili vključeni pri pripravi strokovnih podlag za obnovo PHO, ki so bile pripravljene v sodelovanju z zunanjim pogodbenim izvajalcem. V dokumentu je opredeljeno, katere protihrupne ograje je smiselno obnoviti v njihovih obstoječih gabaritih in katere protihrupne ograje je smiselno celovito rekonstruirati, za kar je bilo treba hkrati pripraviti tudi usmeritve in izhodišča za načrtovanje rekonstrukcij. Pri pripravi programa se upoštevajo starost protihrupnih ograj, ustreznost/primernost obstoječih gabaritov protihrupnih ograj glede na rezultate zadnjega monitoringa hrupa in tudi stanje protihrupnih ograj. Na podlagi dokumenta se bosta načrtovala vrstni red in obseg obnov protihrupnih ograj v naslednjih letih.

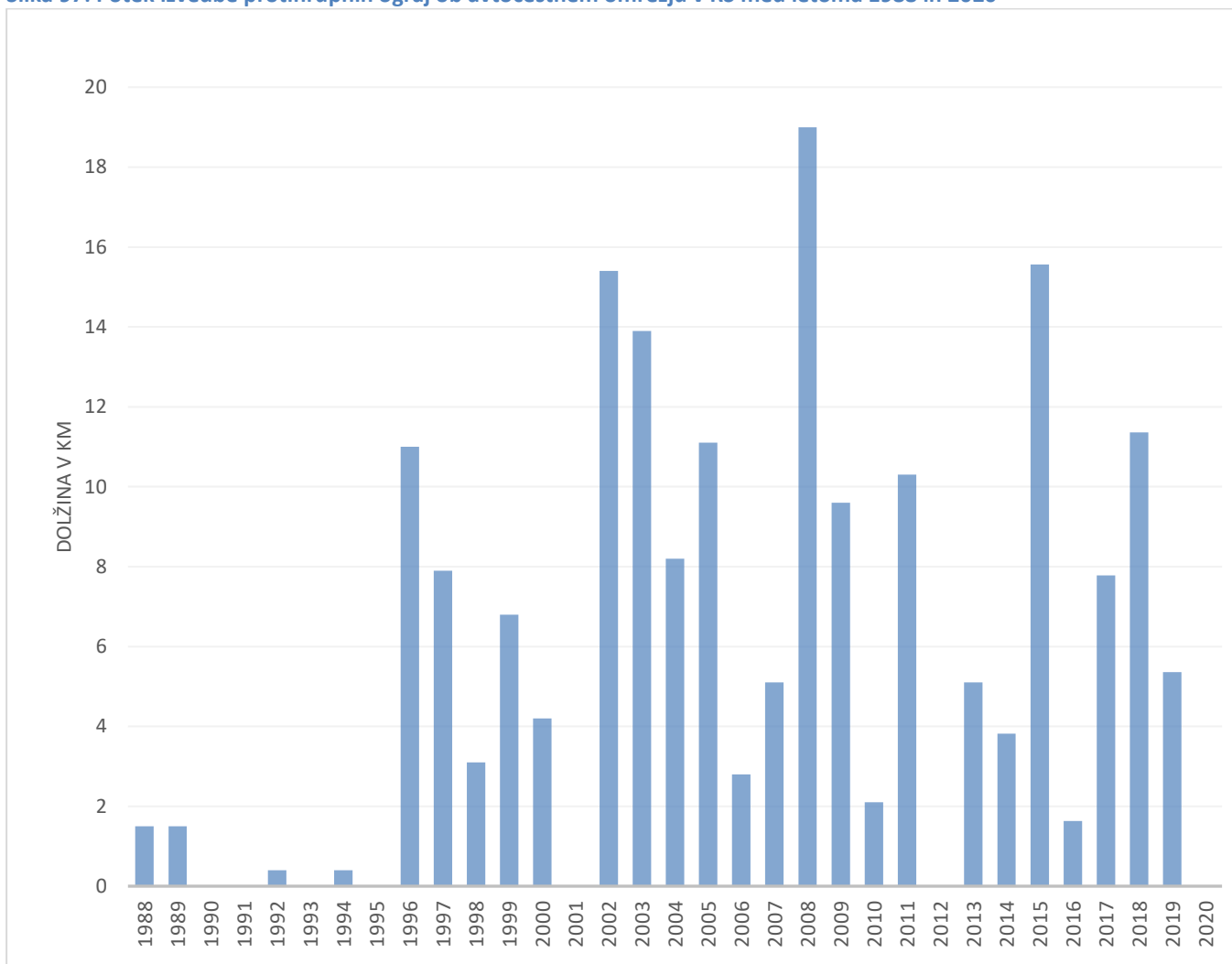
Glede na vpetost avtocestnega omrežja v naravno okolje smo zaradi problematike hrupa s strani zainteresirane javnosti v letu 2020 prejeli 92 pritožb. Pritožbe so ustrezno obravnavane in obvladovane.

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

DARS d.d., izvaja protihrupno zaščito območij ob trasi AC zaradi prometa od leta 1988. V tem obdobju je bilo tako v okviru novogradenj avtocestnih odsekov kot tudi na obstoječem avtocestnem omrežju v času uporabe

izvedenih skupno 181,4 km protihrupnih ograj. Potek izvedbe protihrupnih ograj je razviden iz naslednjega grafikona.

Slika 97: Potek izvedbe protihrupnih ograj ob avtocestnem omrežju v RS med letoma 1988 in 2020



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 6.247 m,
- AC Draženci–MMP Gruškovje (2.a etapa) dolžine 1.176 m,
- priključek AC Šmarje - Sap: štiri sklopi protihrupnih ograj dolžine 1.414 m,
- HC Koper–Izola: osem sklopov protihrupnih ograj dolžine 1.110 m,
- odsek AC Pesnica–Zrkovska: dodatna ograja v dolžini 259 m.

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

- AC Brezovica–Vrhnika: 11 protihrupnih ograj dolžine 7.615 m,
- AC Dramlje–Celje: 20 protihrupnih ograj dolžine 7.953 m,
- AC Dramlje–Celje–Arja vas: 19 protihrupnih ograj dolžine 10.511 m,

- AC Brezovica–Vrhnika: tri protihrupne ograje v sklopu preureditve cestninske postaje Log v dolžini 852 m.

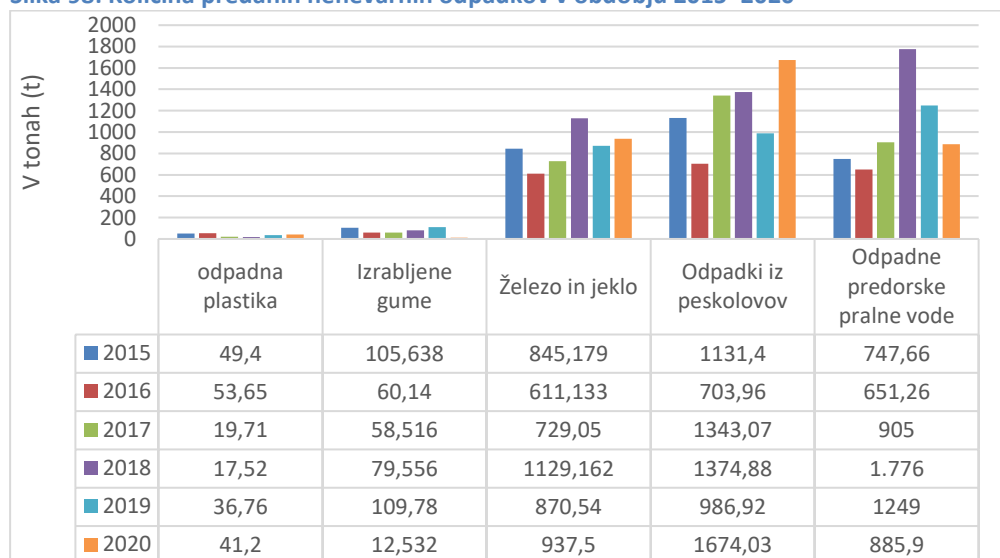
V tem obdobju je bilo v letu 2015 v okviru OP HRUP – sklop B na obstoječih AC na avtocestnem odseku Dramlje–Celje izvedenih 20 protihrupnih ograj v skupni dolžini 7953 m. Leta 2018 je DARS d.d., na istem avtocestnem odseku izvedel odpravo pomanjkljivosti na 10.400 m ograje. Leta 2019 je bilo v okviru OP HRUP – sklop A na desetih lokacijah izvedenih 5.357 m protihrupnih ograj skupne površine 18.001 m². Leta 2020 se protihrupni ukrepi niso izvajali na nobenem cestnem odseku v upravljanju DARS.

I.5.6.13 Ravnanje z odpadki¹¹⁰

DARS d.d., je v letu 2020 nadaljeval in nadgrajeval politiko varovanja okolja s poudarkom na kontroliranem ravnanju z odpadki, kot ga narekuje veljavna zakonodaja. Tako so bile dejavnosti še naprej usmerjene v pravilno ravnanje z odpadki z njihovim doslednim ločevanjem že na samem izvoru. Nadaljevali smo tudi politiko kontroliranega in nadzorovanega oddajanja vseh vrst odpadkov.

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

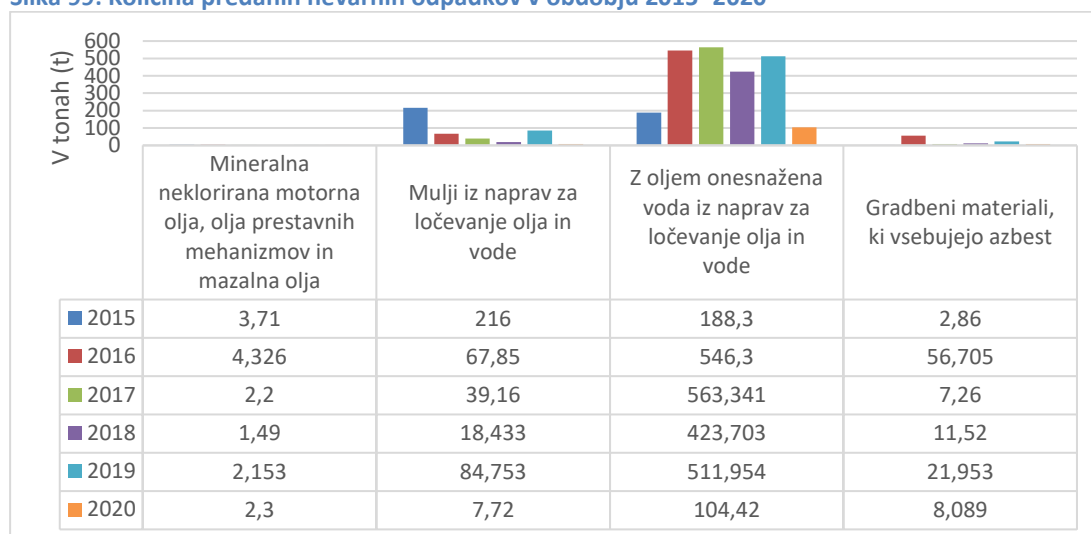
Slika 98: Količina predanih nenevarnih odpadkov v obdobju 2015–2020¹¹¹



¹¹⁰ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 306, 306-2.

¹¹¹ GRI GS 306-1.

Slika 99: Količina predanih nevarnih odpadkov v obdobju 2015–2020



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

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

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

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

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

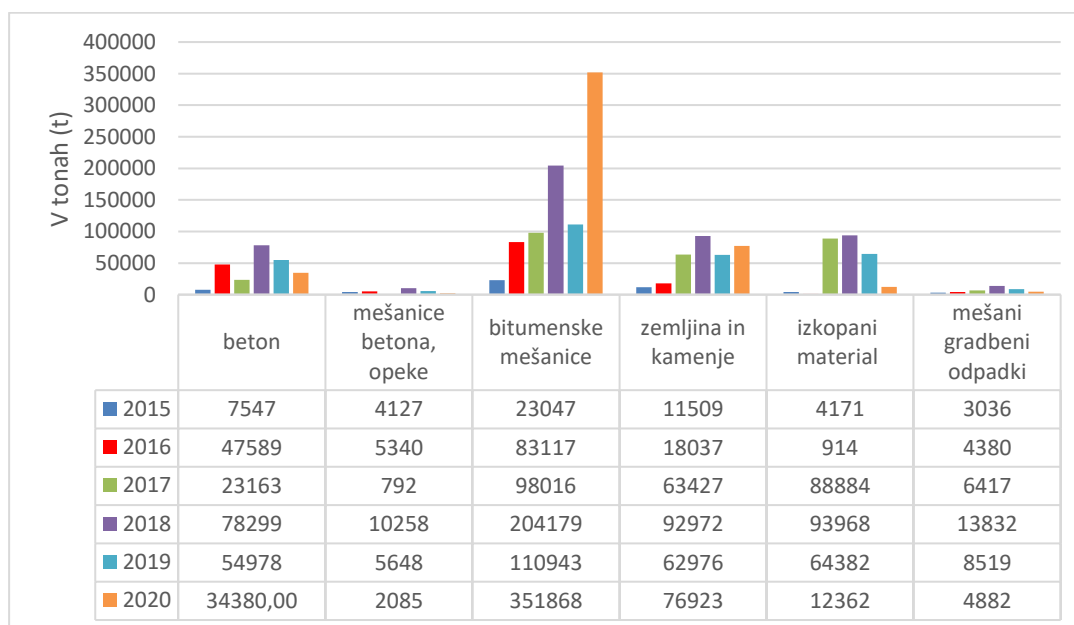
problematiko oddajanja nekaterih nevarnih odpadkov (odpadna embalaža fitofarmaceutskih sredstev in odpadna fitofarmaceutska sredstva). Tudi ta problematika je še odprta in se še rešuje.

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

Ravnanje z gradbenimi odpadki

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

Slika 100: Količina predanih gradbenih odpadkov v obdobju 2015–2020 (po vrstah in načinu odstranjevanja)¹¹²



I.5.6.14 Ponovna uporaba odpadkov¹¹³

Družba DARS si prizadeva, da se nastali gradbeni odpadki v čim večji meri ponovno uporabijo pri izvedbi del, če so materiali ustrezni glede na zahteve projekta.¹¹⁴ 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

¹¹² GRI GS 306-2.

¹¹³ GRI GS 306-2.

¹¹⁴ GRI GS 306-2.

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

I.5.6.15 Recikliranje odpadkov¹¹⁵

Družba DARS je na tem področju zelo aktivno sodelovala tudi pri nastajanju Uredbe o zelenem javnem naročanju, ki je začela veljati 1. 1. 2018. Glavno določilo v uredbi ureja, da se pri gradnji vozišča ceste recikliran asfaltni granulati (rezkanec), ki je nastal ob prenovi te ceste ali je iz drugega vira, prioritarno uporabi za proizvodnjo novih bituminiziranih zmesi, podredno pa zlasti za plasti, stabilizirane s hidravličnim ali bitumenskim vezivom, tampon (vključno z bankinami), posteljico, nasipe ter zasipe, in sicer v potrebni količini. Vse to mora biti predvideno že v projektni dokumentaciji za obnovo ceste, kjer morajo biti razvidni vrsta in količina materialov, ki bodo nastali pri obnovi in so primerni za ponovno uporabo ali recikliranje, ter način njihove ponovne uporabe ali recikliranja v posameznih elementih ceste, ki se obnavlja.

I.5.7 Vključenost v širšo družbo

I.5.7.1 Vključenost v lokalno skupnost¹¹⁶

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

I.5.7.2 Nagrade, zaveze in članstva

I.5.7.2.1 Priznanja in nagrade

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

- priznanje Fakultete za elektrotehniko Univerze v Ljubljani za zgledno sodelovanje in doprinos razvoju za leto 2020;
- DARS d.d., med najuglednejšimi delodajalci za leto 2020;
- DARS d.d., priznanje za okolju prijazno storitev za leto 2019;
- DARS d.d., ugledni delodajalec v letu 2018;
- DARS d.d., med najuglednejšimi delodajalci za leto 2016;
- DARS d.d., ugledni delodajalec v letu 2015;
- DARS d.d., najuglednejši delodajalec v kategoriji »logistika in promet« za leto 2013;
- priznanje Evropske mreže za promocijo zdravja (ENWHP) pri delu za primer dobre prakse za leto 2013;
- priznanje Ministrstva za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti za primer dobre prakse na področju promocije zdravja pri delu za leto 2012;
- družba DARS 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 omrežja.

¹¹⁵ GRI GS 306-2.

¹¹⁶ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 413-1.

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-kilometrsko avtocestno omrežje. Predvsem njim gre veličastno priznanje, odličje Maksa Fabianija.

Republika Slovenija je z gradnjo avtocest sledila strateškemu 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 omrežja s fascinantnimi objekti (od najdaljšega mostu čez Muro, 1065 metrov dolgega in 95 metrov visokega viadukta Črni Kal, skoraj 3000 metrov dolgega dvocevne predora Trojane do najdaljšega predora Karavanke s 7864 metri) zagotavlja pomembne prednosti: uporaba avtocest še vedno predstavlja hitrejšo, varnejšo in okolju prijaznejšo obliko mobilnosti. Na avtocestah in hitrih cestah, ki zasedajo skoraj deset odstotkov dolžine celotnega državnega cestnega omrežja, je bila realizirana polovica prometa.

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

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

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

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

I.5.7.3 Zaveze zunanjim pobudam¹¹⁷

V družbi DARS prostovoljno sodelujemo v pobudah, ki spodbujajo etično ravnanje ter okoljsko, družbeno in ekonomsko vzdržno poslovanje. Zunanje pobude se vključujejo pri umestitvi v prostor, kar je podrobneje opredeljeno v poglavjih 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.5.7.4 Članstvo v združenjih¹¹⁸

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

¹¹⁷ GRI GS 102-12.

¹¹⁸ GRI GS 102-13.

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

Mednarodno sodelovanje in pridobivanje evropskih nepovratnih sredstev

DARS d.d., si že vrsto let prizadeva vzpostaviti in ohraniti čim boljše mednarodne povezave, k čemur ga zavezuje tudi vizija podjetja, ki je usmerjena v povezovanja na najrazličnejših področjih. Prek sodelovanja v mednarodnih združenjih, kot so ASECAP (L'Association Européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage, Evropsko združenje avtocestnih koncesionarjev in upravljavcev cestninskih cest (več na: <http://asecap.com/>)), PIARC (World Road Association, Svetovno cestno združenje (več na: <https://www.piarc.org/en/>)) in posredno IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association, Globalno združenje lastnikov, koncesionarjev, upravljavcev in povezanih poslovnih partnerjev vseh cestninskih objektov (več na: <https://www.ibtta.org/>)), DARS predstavlja pomembnega partnerja pri oblikovanju tako pravnih podlag kot organizacijskih usmeritev s področja upravljanja, vzdrževanja in financiranja cestne infrastrukture. Njegovi predstavniki se udeležujejo javnih posvetov in sodelujejo pri pomembnih raziskavah in anketah javnega mnenja, udeležujejo se srečanj s sorodnimi poslovnimi subjekti, sodelujejo s predstavniki evropskih institucij, v delovnih skupinah in platformah, s pomočjo katerih sooblikujejo nove trende na področju prometa in infrastrukture ter ohranjajo dosežene vrednote. DARS d.d., je polno angažiran tudi na področju dvostranskega sodelovanja, najsi bo to v okviru intenzivne poslovne korespondence med primerljivimi organizacijami ali pri organizaciji mednarodnih obiskov. V letu 2020 so od razglasitve pandemije naprej, za razliko od preteklih let, vsa tovrstna srečanja potekala prek spleta oz. v digitalni obliki.

Poleg vodenja odbora za prometno statistiko in analize (COPER IV) od leta 2017 predstavniki DARS d.d., sodelujejo tudi v odboru za cestninjenje in koncesije, odboru za prometno varnost, odboru za ITS in v izvršnem odboru ASECAP. Na ta način lahko sooblikujemo načrte dela združenja in sodelujemo pri ustanovitvi delovnih skupin, ki so potrebne za doseganje ključnih ciljev. Med aktualnimi temami, pri katerih ASECAP sodeluje z Evropsko komisijo in Evropskim parlamentom, so predvsem sprememba t. i. direktive o evrovinjeti, uvajanje evropskega elektronskega cestninjenja, prometna varnost ter razvoj na področju ITS, pametne in trajnostne mobilnosti. V letu 2020 je bil v središču pozornosti evropskih avtocestnih upravljavcev Zeleni dogovor, kot osrednja razvojna strategija EU. Po nastopu pandemije in zavedanju nujnosti reševanja njenih posledic za ponovno vzpostavitev evropskega gospodarstva ima Zeleni dogovor pomemben vpliv pri načrtovanju okrevanja evropskega gospodarstva.

Veliko naših dejavnosti je povezanih tudi s pridobivanjem evropskih sredstev, in sicer je DARS d.d., v letu 2020 prejel skupaj 856.177,38 evra evropskih nepovratnih sredstev Instrumenta za povezovanje Evrope. Za naš največji čezmejni projekt (za sofinanciranje smo zaprosili skupaj z Avstrijci), gradnja cestnega predora Karavanke, smo prejeli 459.405,86 evra, kar predstavlja 10 % upravičenih stroškov. Na področju čezmejnega sodelovanja in harmonizacije aplikacij ITS smo v letu 2020 prejeli 21.109,95 evra za projekt Crocodile 2, ki se je zaključil v letu 2019, nadaljujemo pa projekt Crocodile 3, za katerega smo v letu 2020 prejeli 84.214,55 evra (oba projekta sta sofinancirana v višini 20 % upravičenih stroškov). Za pilotni projekt C-Roads Slovenija, ki je sofinanciran v višini 50 %, smo prejeli 73.259,52 evra, začele pa so se tudi aktivnosti na C-Roads Slovenija 2, ki je nadaljevanje prvotnega projekta, za katerega smo prejeli 218.187,50 evra.

I.5.7.5 Sponzorstva in donacije

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

Na področju družbene odgovornosti namenjamo posebno pozornost vsebinam, povezanim z varnostjo v prometu, izobraževanju in preventivnemu delovanju na cestah, ki jih upravljamo. Sredstva namenjamo projektom s področja preventive v prometu in strokovnim srečanjem, povezanim s prometom in varnostjo ter graditvijo, vzdrževanjem in upravljanjem avtocest in hitrih cest. Pomagamo pa tudi gasilskim društvom in drugim, ki intervenirajo ob izrednih dogodkih na avtocestnem sistemu v našem upravljanju.

Poleg tega smo do zdaj več let zapovrstjo večji znesek donirali humanitarnemu projektu, otrokom iz projekta Botrstvo, ki poteka pod okriljem Zveze prijateljev mladine Ljubljana Moste - Polje.

Gibanje obsega finančnih sredstev za sponzorstva (sponzorstev skladno s priporočili SDH ne izvajamo od konca januarja 2020) in donacije za zadnjih pet let je razvidno iz spodnje preglednice. Za leto 2020 smo za eno sponzorstvo in 50 donacij izplačali skupno nekaj več kot 115.000 evrov.

Preglednica 28: Sredstva za sponzorstva in donacije

Finančna sredstva	2016	2017	2018	2019	2020
Sponzorstva	20.491	18.892	27.800	56.839	5.852
Donacije	100.918	146.203	121.134	140.501	108.240
SKUPAJ	121.409	165.094	148.934	197.339	114.092

I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev¹¹⁹

Družba DARS je tudi v letu 2020 uspešno sodelovala z velikim številom dobaviteljev/izvajalcev (170) tako doma kot v tujini, medtem ko je bilo glede na specifičnost poslovanja večina poslovnega sodelovanja skoncentriranega na dobavitelje/izvajalce iz Slovenije (vrednostno 98 %), in to predvsem na področje gradenj (68 %), nabave storitev (27 %) in nabave blaga (5 %), podrobnejši podatki o višini, strukturi in lokaciji dobaviteljev/izvajalcev so razvidni v nadaljevanju.¹²⁰

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

I.5.8.1 Merila za oddajo javnega naročila¹²¹

Družba DARS je zavezana pri naročanju blaga, storitev in gradenj slediti Zakonu o javnem naročanju. Merila za oddajo javnega naročila so podrobneje opredeljena v 84. členu Zakona o javnem naročanju, kjer je zapisano, da naročnik odda javno naročilo na podlagi ekonomsko najugodnejše ponudbe.

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

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

¹¹⁹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 308, 308-1.

¹²⁰ GRI GS 102-9.

¹²¹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 204; 102-10.

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

Merila za oddajo javnega naročila morajo biti nediskriminatorna, sorazmerna in povezana s predmetom javnega naročila. Šteje se, da so merila povezana s predmetom javnega naročila, če se nanašajo na gradnje, blago ali storitve, ki jih je treba zagotoviti v skladu z javnim naročilom, in sicer v katerem koli pogledu in na kateri koli stopnji njihove življenjske dobe, vključno z dejavniki, povezanimi s posebnim postopkom proizvodnje, zagotavljanja ali trženja teh gradenj, blaga ali storitev ali s posebnim postopkom za drugo stopnjo njihove življenjske dobe, tudi če takšni dejavniki vsebinsko niso del njih.

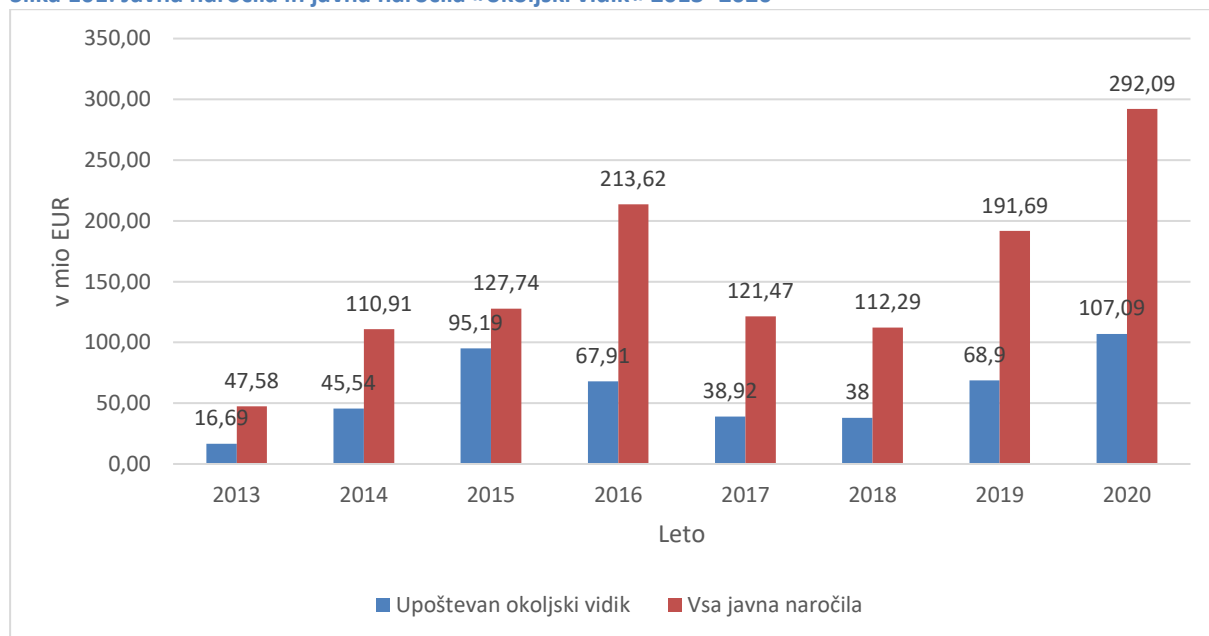
Naročnik v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila določi relativno utež, ki jo dodeli vsakemu merilu, izbranemu za določitev ekonomsko najugodnejše ponudbe, razen če se slednja določi le na podlagi cene. Navedene uteži se lahko opredelijo z določitvijo razpona z ustrezno največjo razliko. Kadar uteži ni mogoče navesti zaradi objektivnih razlogov, naročnik navede merila v padajočem zaporedju po pomembnosti.¹²²

I.5.8.2 Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina)

Na portalu eJN,¹²³ 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 2020 je razvidno, da je 1012 javnih naročnikov oddalo za 3.909.522.402,17 EUR (brez DDV) javnih naročil. Skupno število oddanih javnih naročil v Republiki Sloveniji v letu 2020 je bilo 6659. Okoljski vidik je bil upoštevan pri 1364 oziroma 21,51 % oddanih naročil.¹²⁴

Gibanje celotnih javnih naročil (JN) družbe DARS in rast vrednosti javnih naročil, pri čemer je upoštevan »okoljski vidik«, za obdobje od leta 2013 do leta 2020 (v mio EUR) sta razvidna v nadaljevanju.

Slika 101: Javna naročila in javna naročila »okoljski vidik« 2013–2020



¹²² GRI GS 102-9.

¹²³ Vir: <https://ejn.gov.si/statist>, <https://www.enarocanje.si/>

¹²⁴ GRI GS 308-1.

Iz podatkov za leto 2020 je razvidno, da je družba DARS oddala za 292.088.498 EUR (brez DDV) javnih naročil. Skupno število objavljenih javnih naročil je bilo 189, oddanih javnih naročil pa 194. Okoljski vidik je bil upoštevan pri 33 oziroma 19,53 %, kar predstavlja vrednostno 107,09 mio EUR oziroma 36,66 % oddanih naročil.

V skladu z Uredbo o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 51/17 in 64/19; v nadaljevanju: Uredba) je zeleno javno naročanje obvezno za 20 predmetov javnega naročanja. Uredba ne določa več obveznih okoljskih zahtev, kot jih je poznala predhodna ureditev, temveč v 6. členu določa, katere okoljske vidike naj naročnik upošteva pri oddaji javnih naročil in cilje, ki jih mora doseči v vsakem postopku javnega naročanja za predmete iz 4. člena Uredbe. V skladu z 8. členom Uredbe pa so pripravljene tudi novi primeri okoljskih zahtev in meril, ki jih lahko naročnik vključi v postopek javnega naročanja, da bi dosegel cilje iz drugega odstavka 6. člena te uredbe, in so dostopni na tej spletni strani. Čeprav so ti primeri okoljskih zahtev in meril za zeleno javno naročanje po vsebini na več mestih podobni temeljnim in dodatnim okoljskim zahtevam iz predhodne ureditve, so novi primeri posodobljeni, dopolnjeni za nove, dodane predmete zelenega javnega naročanja, fleksibilnejši in niso zavezujoči, naročnikom pa dajejo več možnosti izbire, na kakšen način doseči zahtevani cilj pri posameznem predmetu.

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

Preglednica 29: Javni naročniki z največjo vrednostjo oddanih javnih naročil v letu 2020

Naročnik	V EUR (brez DDV)
Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, d. d.	292.088.498
Ministrstvo za infrastrukturo, DRSI	230.297.959
Zavod Republike Slovenije za blagovne rezerve	209.155.956
ELES, d. o. o.	155.087.214
Ministrstvo za javno upravo	149.716.591
Ministrstvo za obrambo RS	141.662.904
Univerzitetni klinični center Ljubljana	130.172.902
Združenje zdravstvenih zavodov Slovenije	125.192.685
Luka Koper, d. d.	120.862.568
Univerzitetni klinični center Maribor	87.695.158
Skupaj	2.267.589.968

Vrednost oddanih javnih naročil desetih največjih naročnikov predstavlja 42 % vseh oddanih javnih naročil.

Družba DARS je v obdobju od 1. 1. 2020 do 31. 12. 2020 oddala za 292.088.498 EUR naročil. Na portalu eNaročanje je bilo objavljenih 169 javnih naročil. Oddanih javnih naročil je bilo 194, in sicer 170 različnim ponudnikom.

Podatki o deležu nabave blaga, storitev in gradenj, lokaciji dobaviteljev oz. ponudnikov so razvidni iz preglednice v nadaljevanju.¹²⁵

¹²⁵ GRI GS 102-9.

Preglednica 30: Oddana naročila po predmetu naročila*

Predmet naročila	V EUR (brez DDV)	Odstotek (%)	Oddanih naročil	Odstotek (%)
Blago	13.269.368,56	4,54 %	39	20,10 %
Gradnje	199.077.781,11	68,16 %	38	19,60 %
Storitve	79.741.348,35	27,30 %	117	60,30 %
Skupna vsota	292.088.498,02	100,00 %	194	100,00 %

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

Preglednica 31: Sedež oz. lokacija ponudnikov

Lokacija	Vrednost	Število ponudnikov	Število oddanih javnih naročil
SI	191.686.579	166	167
EU	1.854.295	3	3
Zunaj EU	98.547.624	1	1

Iz zgornje preglednice je razvidno, da je bilo 1,76 % oddanih javnih naročil oddanih ponudnikom s sedežem zunaj Republike Slovenije oziroma vrednostno 1.854.295 EUR brez DDV.¹²⁶

Podatki o največjih vrstah dobav blaga, storitev in gradenj v letu 2020 so razvidni iz spodnje preglednice.¹²⁷

Preglednica 32: Največji dobavitelji ter vrste dobave gradenj, blaga in storitev v letu 2020 (v EUR)

Dobavitelj (gradnje)	V EUR (brez DDV)
Izgradnja vzhodne cevi avtocestnega predora Karavanke	98.547.623,89
Obnova ceste in objektov AC A5 – 0810/0910 Vučja vas–Murska Sobota od km 5.494 do km 6.590, 0175 priključek Murska Sobota, 0811/0911 Murska Sobota–Lipovci od km 0.000 do km 3.789, 0176 priključek Lipovci in 0812/0912 Lipovci–Turnišče od km 0.000 do km 0.725	12.593.902,47
Sanacija voziščne konstrukcije z nadgradnjo elektrostrojne opreme vzhodne in zahodne cevi predora Golovec ter zamenjava obstoječe razsvetljave v pokritem vkopu Strmec	8.556.648,62
Izgradnja hitre ceste od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug na 3. razvojni osi sever – sklop D Gaberke	8.473.632,33
Preplastitev voziščne konstrukcije na AC A2 0028 in 0628 Drnovo–Brežice od km 2,700 do km 10,400	5.794.723,41
Dobavitelj (blago)	V EUR (brez DDV)
Dobava električne energije z deležem iz OVE in/ali SPTE z visokim izkoristkom	2.522.728,92
DOBAVA LAHKIH TOVORNIH VOZIL: Sklop 1 – Lahko tovorno vozilo LV 1C, Sklop 2 – Lahko tovorno vozilo LV 2, Sklop 3 – Lahko tovorno vozilo LV 2A, Sklop 4 – Lahko tovorno vozilo LV 2C, Sklop 5 – Lahko tovorno vozilo LV 4, Sklop 6 – Lahko tovorno vozilo LV 5, Sklop 7 – Lahko tovorno vozilo LV 5CNG, Sklop 8 – Lahko tovorno vozilo – sukcesivna dobava LV4, Sklop 9 – Lahko tovorno vozilo – sukcesivna dobava LV 2	2.128.967,00

¹²⁶ GRI GS 204-1.

¹²⁷ GRI GS 102-9.

DOBAVA VOZIL ZA NADZOR DEL: Sklop 1 – Kombinirano vozilo KV 1, Sklop 2 – Kombinirano vozilo KV 2, Sklop 3 – Kombinirano vozilo KV 5, Sklop 4 – Kombinirano vozilo KV 6, Sklop 5 – Kombinirano vozilo KV 1A, Sklop 6 – Kombinirano vozilo s pogonom na stisnjeni zemeljski plin (CNG), Sklop 7 – Kombinirano vozilo – sukcesivna dobava KV 1A	774.878,44
Dobava prometne opreme	768.675,00
Dobava vertikalne signalizacije	646.259,50
Dobavitelj (storitve)	V EUR (brez DDV)
Izdelava dokumentacije za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja (DGD) in projektne dokumentacije za izvedbo (PZI) za izgradnjo 3. in 4. etape nove prometne povezave med avtocesto A2 Ljubljana–Obrežje do priključka Maline	9.004.966,30
Vzpostavitev cestninskih uporabniških točk in izvajanje storitev v elektronskem cestninskem sistemu v prostem prometnem toku – sistem DarsGo pri pogodbenem partnerju PETROL	7.200.000,00
Vzpostavitev cestninskih uporabniških točk in izvajanje storitev v elektronskem cestninskem sistemu v prostem prometnem toku – sistem DarsGo pri pogodbenem partnerju OMV	1.920.000,00
SERVISIRANJE IN POPRAVILA TOVORNIH VOZIL: Sklop 1: ACB Postojna, Ljubljana, Hrušica, Kozina, Vransko, Novo mesto, Sklop 2: ACB Slovenske Konjice, Maribor, Murska Sobota	1.911.440,00
Vzpostavitev cestninskih uporabniških točk in izvajanje storitev v elektronskem cestninskem sistemu v prostem prometnem toku – sistem DarsGo pri pogodbenem partnerju MOL	1.680.000,00

I.5.9 Komuniciranje

Strategija komuniciranja

Strategija komuniciranja družbe DARS je usklajena s Strategijo družbe DARS 2017–2020, zaobjema pa tudi upravljanje družbenih omrežij družbe (Facebook profil Vozimo pametno z DARS in Twitter profil @DARS_SI).

Komunikacijski cilji sledijo poslovnim ciljem, ki so opredeljeni v Strategiji družbe DARS 2017–2020. Med poslovnimi cilji izpostavljamo zagotavljanje varnosti, pretočnosti in udobja za uporabnike avtocestnega omrežja, dolgoročno poslovno stabilnost ter zavzete in kompetentne zaposlene. Komunikacijske cilje pa smo razdelili na:

- kratkoročne: informirati vse deležnike o pomenu obnovitvenih oziroma vzdrževalnih del; izboljšati obveščanje in informiranje uporabnikov avtocestnega omrežja o delih, vremenskih razmerah in zastojih; izobraževanje in informiranje vseh deležnikov o uvajanju novosti in ukrepov za večjo prometno varnost; vsem deležnikom, predvsem pa ključnim odločevalcem, ustrezno predstaviti poslovne rezultate družbe; deležnikom predstaviti družbeno odgovorno poslovanje družbe; okrepiti interno komuniciranje z zaposlenimi;
- dolgoročne: ohranitev oziroma povečanje ugleda in zaupanja v družbo.

Komunikacija družbe DARS je proaktivna, možnosti izboljšanja so predvsem na družbenih omrežjih ter v primerih kriznega odzivanja, zato smo dejavneje pristopili k njihovem urejanju.

Krovna komunikacijska strategija dolgoročno krepi odnose z vsemi ključnimi deležniki oziroma javnostmi. Med njimi so uporabniki avtocestnega omrežja, mediji, zaposleni, odločevalci, poslovni partnerji, strokovnjaki in nevladne organizacije ter širše družbeno okolje.

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 (notranjimi in zunanji). 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 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 ter njenimi notranjimi in zunanjimi javnostmi. DARS d.d., načrtno vzdržuje redne stike z domačimi in po potrebi tudi tujimi mediji ter njihovimi predstavniki. Vodilo so ažurnost, strokovni pristop in transparentnost.

Spoštovanje notranjih pravil (Pravilnik o načinu dajanja informacij za medije DARS d.d.) in državnih predpisov (Zakon o medijih, Zakon o dostopu do informacij javnega značaja), primerna organiziranost, strokovni pristop ter aktivno in konstruktivno sodelovanje vseh vključenih zagotavljajo, da je informacija pravočasna, verodostojna in predvsem v čim večjem mogočem interesu družbe DARS; na tej osnovi se potem z mediji gradi čim bolj odprt odnos. Predvsem dobro interno sodelovanje vseh vpetih deležnikov zagotavlja, da je medijsko pojavljanje lahko učinkovito, po drugi strani se zmanjšuje tveganje napačnih razlag v medijskih objavah in nesporazumov.

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

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

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

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

Način odzivanja ob govoricah in medijskem poročanju v zvezi z družbo

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

Osebe, odgovorne za komuniciranje z lastnikom

Za komunikacijo z lastnikom sta odgovorna Uprava in predsednik Nadzornega sveta.

Objavljanje poslovnih poročil in izkazov

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

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

Odgovorna služba za vprašanja, ki se nanašajo na Trajnostno poročilo 2020:¹²⁸

- Komuniciranje (pr@dars.si)

Odgovorne osebe za vsebino in podatke Trajnostnega poročila 2020:

- 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 2000–2020: mag. Dejan Šeško (dejan.sesko@dars.si)
- Komunikacijska orodja in načini vključevanja deležnikov ter izpostavljene teme: Marjan Koler (marjan.koler@dars.si)
- Upravljanje tveganj: mag. Jože Knez (joze.knez@dars.si) in mag. Metka Petek (metka.petek@dars.si)
- Ekonomski poudarki iz poslovanja: Nika Drakulič (nika.drakulic@dars.si) in Aleš Petek (ales.petek@dars.si)
- Uporaba cestninskih cest, prihodki iz naslova cestninjenja, cestninski nadzor: Branka Videtič (branka.videtic@dars.si)
- Zadovoljstvo in odgovoren odnos do uporabnikov avtocest: Marjan Koler (marjan.koler@dars.si) in Jure Francetič (jure.francetic@dars.si)
- Promet in skrb za varnost: Ulrich Zorin (ulrich.zorin@dars.si) s sodelavci
- Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov: Ulrich Zorin (ulrich.zorin@dars.si) s sodelavci
- Trajnostni odnosi z zaposlenimi: Roman Didović (roman.didovic@dars.si) in Helena Pleslič (helena.pleslic@dars.si)
- Varnost in zdravje delavcev pri delu: Jože Nose (joze.nose@dars.si)
- Korporativna integriteta in skladnost poslovanja: Petar Škundrić (petar.skundric@dars.si) in Tina Plut (tina.plut@dars.si)
- Različnost in enake možnosti: Saša Sedlar (sasa.sedlar@dars.si)
- Odgovornost do naravnega okolja:
 - Sistemsko upravljanje okolja in energije: mag. Jože Knez (joze.knez@dars.si)
 - Raba materialov: Matic Poznič (matic.poznic@dars.si)
 - Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor ter vključenost v lokalno skupnost: Ana Sodnik Prah (ana.sodnik@dars.si)
 - Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti: Ana Sodnik Prah (ana.sodnik@dars.si)
 - Upravljanje energije: mag. Jože Knez (joze.knez@dars.si), Božidar Volk (bozidar.volk@dars.si), Kristjan Zobovnik (kristjan.zobovnik@dars.si)
 - Gorivo za vozni park: Janko Kernel (janko.kernel@dars.si) in Mirko Miklič (mirko.miklic@dars.si)
 - Ogrevanje: Marjan Levstek (marjan.levstek@dars.si)
 - Svetlobno onesnaževanje: Božidar Volk (bozidar.volk@dars.si), Kristjan Zobovnik (kristjan.zobovnik@dars.si)
 - Emisije v ozračje: Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si)
 - Skrb za živali na vplivnem območju AC: Jana Vrhovnik (jana.vrhovnik@dars.si) in Janko Kernel (janko.kernel@dars.si)
 - Vplivi posipnih materialov na okolje: Jana Vrhovnik (jana.vrhovnik@dars.si) in Janko Kernel (janko.kernel@dars.si)
 - Varovanje voda: Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si) in Jana Kežzar (jana.kejzar@dars.si)

¹²⁸ GRI GS 102-53.

- Emisije hrupa in ravnanje z odpadki: Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si) in Matic Poznič (matic.poznic@dars.si)
- Ravnanje z gradbenimi odpadki: Matic Poznič (matic.poznic@dars.si) in Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si)
- Vključenost v širšo družbo, sponzorstva in donacije, komuniciranje: Marjan Koler (marjan.koler@dars.si) s sodelavci
- Mednarodno sodelovanje in pridobivanje evropskih sredstev: Alenka Košič (alenka.kosic@dars.si)
- Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev: Eva Vratarič (eva.vrataric@dars.si)

I.5.11 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe¹²⁹

Nadzorni svet:

- Pavle Hevka (predsednik)
- dr. Robert Rožič (namestnik predsednika)
- Anton Guzej (član)
- Jože Oberstar (član)
- dr. Štefan Šumah (član)
- Jožef Zimšek (član)
- Nataša Ivančević (predstavnica zaposlenih)
- Martin Stožir (predstavnik zaposlenih)
- Branko Švigelj (predstavnik zaposlenih)

Komisija za integriteto (do 17. 3. 2021):

- Rožle Podboršek, predstavnik posloводства
- Roman Didovič, vodja Službe za upravljanje kadrov
- Melita Trop Đukić, vodja Pravne službe

Komisija za obravnavo prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete (od 17. 3. 2021 naprej):

- Tina Plut, pooblaščenka za korporativno integriteto, predsednica komisije
- Rožle Podboršek, predstavnik posloводства, namestnik predsednika komisije
- Mojca Klun Kešeljević, Pravna služba, članica komisije
- Blaž Poljanšek, Služba za upravljanje kadrov, član komisije

Odbor za energijo:

- mag. Jože Knez, vodja
- Božidar Volk
- Jože Nose

Uprava družbe:

- mag. Valentin Hajdinjak (predsednik)
- mag. Romana Fišer (članica)
- Boštjan Rigler (član)
- dr. Peter Gašperšič (član)
- Rožle Podboršek (član/delavski direktor)

Odbor za okolje:

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

Odbor za varovanje dostojanstva delavcev:

- Rožle Podboršek, predstavnik posloводства družbe, predsednik odbora
- Nataša Ivančević, predstavnica Sveta delavcev, članica odbora
- Helena Črnač Tavčar, predstavnica Sindikata železniškega transporta Slovenije, članica odbora
- Boštjan Juhart, predstavnik Sindikata delavcev prometa in zvez
- Blaž Poljanšek, predstavnik Službe za upravljanje kadrov, član odbora

Svet delavcev:

- Martin Stožir, predsednik Sveta delavcev
- Nataša Ivančević, namestnica predsednika Sveta delavcev
- Maruša Mazovec
- Jernej Srebot

¹²⁹ GRI GS 102-18.

- Janko Kernel
- Marjan Levstek
- Kristjan Zobovnik
- Sašo Svetlin
- Mihec Bojc

Odbor za izboljšave:

- Aleksander Udovič, vodja
- Peter Kežzar
- mag. Jože Knez
- Peter Kežzar
- Marjan Koler
- Aleksander Morano
- Janko Kernel
- mag. Metka Petek

Odbor za informacijsko varnost:

- mag. Jože Knez, vodja
- Željko Lasan
- Andreja Dular
- Alenka Manohin Ivanc
- Darko Brvar

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

- Helena Černač Tavčar, predsednica OO DARS Postojna, v. d. predsednice vseh štirih OO
- Božena Pergar, predsednica OO DARS Ljubljana
- Igor Kolar, predsednik OO DARS Tapanje
- Tomaž Dolanc, predsednik OO DARS Vzdrževanje

Sindikat delavcev prometa in zvez Slovenije –

Sindikat delavcev avtocest DARS d.d.:

- Mitja Stojnšek, predsednik predsedstva sindikatov delavcev avtocest
- Aleksander Dekleva, predsednik Sindikata delavcev primorske avtoceste
- Amir Mehadžić, predsednik Sindikata delavcev avtoceste A2
- Jože Fric, predsednik Sindikata delavcev štajerskih avtocest

- Branko Švigelj
- Anton Grčman
- Boštjan Juhart
- David Marko
- Damir Lisić
- Darko Kodrič
- Marjan Božič
- Andrej Vidonja
- Saša Todorović
- Mateja Gerželj
- Igor Kolar

Odbor Družini prijazno podjetje:

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

Odbor za varstvo pri delu, organiziran pri Svetu delavcev:

- Igor Kolar, predsednik
- Anton Grčman
- Mihael Debevec
- Božena Pergar
- Mitja Stojnšek
- Jernej Srebot
- Branko Švigelj

I.6 Izjava o zunanjem preverjanju trajnostnega poročila¹³⁰



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 2020« DARS d.d. Pobudo za preveritev poročila je družba dala prostovoljno. Preverili smo, ali so dejstva in podatki, navedeni v poročilu, verodostojni in odražajo dejansko stanje na področju trajnostnega razvoja družbe.

Omejitve

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

Metodologija preveritve

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

Odgovornost

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

Neodvisnost

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

Ugotovitve

Preveritelj je skrbno preveril upoštevanje zahtev standardov in načel poročanja ter obvezna razkritja za osnovno raven poročanja. Trajnostni razvoj je opredeljen kot sestavni del strategije, ki izpostavlja uveljavitev različnih trajnostnih ciljev. Glede na predhodno poročanje je družba število razkritij povečala, tako da je v svojem poročilu v 21 področjih prikazala upravljalvske pristope in 41 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 2020« 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 celovitejše prikaze nekaterih razkritij oz. zmanjšanje omejitev pri poročanju.

Za in v imenu SIQ

Igor Bizjak



Ljubljana, 10. 6. 2021

Miloš Seražin
Ocenjevanje sistemov vodenja



I.7 Kazalniki GRI

¹³⁰ GRI GS 102-56.

Preglednica 33: Kazalniki GRI¹³¹

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
GRI 102 Splošna standardna razkritja				
Profil organizacije/podjetja				
102-1	Ime organizacije	DARS d.d.	I.3.1/20	
102-2	Blagovne znamke, produkti in storitve	DARS d.d.	I.3.1/20: Podatki o družbi I.3.3/24: Dejavnosti družbe DARS I.5.2.1/55: Uporaba cestninskih cest, prihodki iz naslova cestninjenja in cestninski nadzor	
102-3	Sedež organizacije	DARS d.d.	I.3.1/20	
102-4	Države, v katerih organizacija deluje	DARS d.d.	I.3.1/20	
102-5	Lastništvo in pravna oblika organizacije	DARS d.d.	I.3.1/20	
102-6	Trgi (geografska in sektorska razdelitev ter tipi odjemalcev)	DARS d.d.		Družba deluje v Republiki Sloveniji. Odjemalci so vse pravne osebe (domače in tuje) ter fizične osebe (domače in tuje), ki uporabljajo AC-omrežje.
102-7	Merila/velikost organizacije	DARS d.d.	I.3.1/20: Osnovni kapital I.3.1/20: Število zaposlenih I.3.1/20: Čisti prihodki od prodaje I.3.1/20: Število lokacij organizacije I.3.5/26: Km AC in HC	
102-8	Informacije o zaposlenih in preostalih sodelavcih	DARS d.d.	I.5.5.1/83, 84: Ključni podatki o zaposlenih I.5.5.2/84: Dars d.d., ugledni delodajalec I.5.5.3/84, 85, 86, 88: Podatki o zaposlenih	Ne poročamo o pogodbenih delavcih. Sezonskih nihanj števila zaposlenih v okviru koledarskega leta nimamo.
102-9	Oskrbovalna veriga	DARS d.d.	I.5.8/144, 145, 146,147: Dobavitelji/izvajalci I.5.8/147: Struktura dobaviteljev I.5.8/147: Podatki o deležu nabave blaga, storitev in gradenj, lokaciji dobaviteljev; preglednici 31 in 32	
102-10	Pomembne spremembe v organizaciji in njeni oskrbovalni verigi	DARS d.d.	I.5.8.1/144: Merila za izbor dobaviteljev	Spremembe v oskrbovalni verigi se nanašajo na izbor novih dobaviteljev, kar poteka v skladu z veljavno zakonodajo.
102-11	Previdnostni pristop in načela	DARS d.d.	I.5.6.2/102	
102-12	Zunanje pobude	DARS d.d.	I.5.7.3/142: Zaveze zunanjim pobudam	

¹³¹ 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
			I.5.6.2/102: Umeščanje avtocest v prostor I.5.6.3/105: Biotska raznovrstnost I.5.6.12/135: Emisije hrupa	
102-13	Članstvo v organizacijah	DARS d.d.	I.5.7.4/142	
Strategija				
102-14	Izjava vodilne osebe v organizaciji	DARS d.d.	I.1/9-10: Pismo Uprave	
102-15	Ključni vplivi, tveganja in priložnosti	DARS d.d.	I.4.6/44	
Etika in integriteta				
102-16	Vrednote, načela, standardi in norme obnašanja	DARS d.d.	I.3.2/20: Poslanstvo, vizija vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja I.4.5.2/42: Etika in integriteta	
102-17	Mehanizmi svetovanja in podajanja pritožb/pohval glede etičnih zadev	DARS d.d.	I.4.5.2/42	
Upravljanje				
102-18	Organizacijska struktura	DARS d.d.	I.3.4/25: Organizacijska struktura I.5.11/151: Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	
Vključenost deležnikov				
102-40	Seznam deležnikov	DARS d.d.	I.4.3/36	
102-41	Kolektivna pogodba	DARS d.d.	I.5.5.3/86	
102-42	Identifikacija in izbira deležnikov	DARS d.d.	I.4.3/36	
102-43	Pristop pri vključevanju deležnikov	DARS d.d.	I.4.4.1/37, 38, 39	Z deležniki, ki jih prikazujemo, redno sodelujemo.
102-44	Ključne teme in vprašanja, izpostavljena v procesu sodelovanja z deležniki, ter odziv organizacije nanje (tudi prek poročanja)	DARS d.d.	I.4.4.1/37, 38, 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.«.
Način poročanja				
102-45	Subjekti, vključeni v konsolidirane računovodske izkaze	DARS d.d.		V trajnostnem poročilu poročamo o poslovanju družbe DARS. Konsolidiranih izkazov nimamo, ker nismo lastniki nobene družbe.
102-46	Proces določanja vsebine poročila in določitev meje	DARS d.d.	I.4.4.3/41	
102-47	Seznam bistvenih vsebin	DARS d.d.	I.4.4.2/40	

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
102-48	Učinki sprememb podatkov iz predhodnih poročil in razlogi za spremembe	DARS d.d.		Popravki vsebin iz predhodnega poročanja niso potrebni oz. da se podatki iz predhodnih poročil niso spreminjali.
102-49	Spremembe v poročanju	DARS d.d.		Popravki vsebin iz predhodnega poročanja niso potrebni oz. da se podatki iz predhodnih poročil niso spreminjali.
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.5.10/150	
102-54	Sklic glede poročanja v skladu s standardi GRI	DARS d.d.	I.4.1/33	
102-55	Kazalo po smernicah GRI	DARS d.d.	I.7/154	
102-56	Zunanje preverjanje poročanja (revizija)	DARS d.d.	I.6/153	
Specifična standardna razkritja				
GRI 200 Ekonomsko področje				
GRI 201 Ekonomska uspešnost				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.3.2/22: Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja I.5.1/52: Ekonomski poudarki iz poslovanja	Strategijo družbe DARS pregledujemo in noveliramo na letnih strateških konferencah. Nadzor nad realizacijo strategije Uprava preverja prek sistema uravnoteženih kazalnikov (BSC) in letnih strateških konferenc ter po potrebi sprejme potrebne ukrepe.
201-1	Neposredno ustvarjena in distribuirana ekonomska vrednost	DARS d.d.	I.5.1/54	
201-3	Obveznosti iz pokojninskega načrta	DARS d.d.	I.5.5.6/98: Zaposlenim omogočamo dodatne ugodnosti in solidarnostno pomoč	Ne poročamo (o nobeni od alinej).
GRI 202 Prisotnost na trgu				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.5/83	
202-1	Razmerje med najnižjo plačo v družbi in minimalno plačo v državi po spolu	DARS d.d.	I.5.5/83	V družbi DARS je osnovna plača zaposlenega enaka

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
				vrednosti plačnega razreda delovnega mesta, za katero je zaposleni sklenil pogodbo o zaposlitvi, in ni odvisna od spola, lokacije ali dejavnosti. Povprečna plača v družbi DARS je višja od slovenskega povprečja. O razmerju ne poročamo.
GRI 203 Posredni ekonomski vplivi				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.3.2/22: Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja I.5.1/52: Ekonomski poudarki iz poslovanja	Strategijo družbe DARS pregledujemo in po potrebi noveliramo na letnih strateških konferencah. Nadzor nad realizacijo strategije Uprava preverja prek sistema uravnoteženih kazalnikov (BSC) in letnih strateških konferenc ter po potrebi sprejme potrebne ukrepe.
203-1	Investicije v infrastrukturo in podporne storitve	DARS d.d.	I.3.6/27	
203-2	Pomembni posredni ekonomski oz. gospodarski vplivi	DARS d.d.	I.3.6/27	
GRI 204 Nabava/javno naročanje				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.8/144	
204-1	Delež naročil za lokalne dobavitelje	DARS d.d.	I.5.8.2/147: Preglednica 31: Sedež oz. lokacija ponudnikov	Lokalne dobavitelje opredeljujemo kot dobavitelje na območju Republike Slovenije.
GRI 205 Preprečevanje korupcije				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.4.5.4/42, 43	Evalvacijo pristopa izvaja odgovorna oseba za skladnost poslovanja, ki je bila imenovana s 1. 1. 2021.
205-2	Komuniciranje in usposabljanje o protikorupcijskih politikah	DARS d.d.	I.4.5.2/42	Poročamo samo o seznanitvi zaposlenih z Darsovim kodeksom ravnanja ter

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
				Pravilnikom o varovanju dostojanstva delavcev.
205-3	Potrjeni primeri korupcije in ukrepi, izvedeni kot odziv nanje	DARS d.d.	I.4.5.4/43	Vse prijave se nanašajo na osebe, in ne na družbo DARS.
GRI 300 Okolje				
GRI 301 Materiali				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.6.10/129: Vplivi posipnih materialov na okolje I.5.6.10/130: Tekoče soljenje	
301-1	Poraba materialov po teži in volumnu	DARS d.d.	I.5.6.1/101: Raba materialov I.5.6.10/129, 130: Vplivi posipnih materialov na okolje	Poročamo samo o rabi posipnih materialov.
GRI 302 Energija				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.6.4/112	Družba ima vpeljan standard ISO 50001, ki je dokaz o sistematičnem upravljavskem pristopu.
302-1	Poraba energije znotraj organizacije	DARS d.d.	I.5.6.4/112-117	Prikazani podatki temeljijo na konkretnih meritvah porabe energentov s števci. V poročilu poročamo v enotah kWh, MWh ali GWh, pretvorni faktor 1 kWh je 3.600.000 J. (Vir: Bojan Kravt, Strojniški priročnik) V družbi ne uporabljamo pare in ne prodajamo energije ter o tem ne poročamo. V družbi še ne pridobivamo energije iz obnovljivih virov. V poročilu podatki o porabi goriva prikazujejo skupno porabo za obnovljive in neobnovljive vire. Poročilo ne navaja virov za hlajenje.
302-3	Učinkovita raba energije	DARS d.d.	I.5.6.4/Upravljanje energije: 112-113/114-115: Preglednici 24 in 25, sliki 70 in 73 I.5.6.7/123: Preglednica 26: Skupno zmanjšanje izpustov zaradi uvedbe elektronskega cestninjenja v Sloveniji:	
302-4	Zmanjševanje porabe energije	DARS d.d.	I.5.6.4/113: Slika 69: Skupna poraba električne energije	V poročilu poročamo v enotah MWh.

**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
			<p>I.5.6.4/116: Slika 72: Poraba energije za ogrevanje</p> <p>I.5.6.4/117: Slika 74: Prihranek porabe energije za ogrevanje glede na izhodiščno leto 2015</p> <p>I.5.6.5/118: Slika 75: Poraba električne energije za 1., 3. in 4. fazo menjave razsvetljave</p> <p>I.5.6.5/119: Slika 76: Poraba električne energije – razsvetljava</p>	<p>Poročamo samo v kWh ali MWh, pretvorni faktor 1 kWh je 3.600.000 J.</p> <p>(Vir: Bojan Kravt, Strojniški priročnik)</p> <p>Družba je v letu 2017 določila energijska izhodišča za posamezne skupine energentov in jih določila v internem dokumentu »Organizacijski predpis za izvajanje energetskega planiranja«.</p> <p>Absolutni prihranek energenta električna energija glede na izhodiščno leto 2015 znaša 4122 MWh. Absolutni prihranek energije vseh energentov za ogrevanje stavb glede na izhodiščno leto 2015 znaša 1.641 MWh (28 %), emisije toplogrednega plina CO₂ pa smo glede na izhodiščno leto 2015 zmanjšali za 464 t (36 %).</p> <p>Družba ima vpeljan standard ISO 50001, ki je metodološka osnova za obravnavo področja.</p>
GRI 304 Biotska raznovrstnost				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	<p>I.5.6.2/102: Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor</p> <p>I.5.6.3/104: Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti</p>	
304-1	Proizvodni obrati, ki so locirani na naravno varovanih območjih ali območjih z veliko biotsko raznovrstnostjo	DARS d.d.	<p>I.5.6.2/102: Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor</p> <p>I.5.6.3/104: Geografska lokacija, pozicija in relacija do zavarovanega območja Natura 2000, tip in vrsta dejavnosti na varovanem območju, velikost v naravovarstvenem območju ali zavarovanem območju Natura 2000</p>	<p>Poročamo o geografski lokaciji, poziciji in relaciji do zavarovanega območja Natura 2000, tipu in vrsti dejavnosti na varovanem območju. Ne poročamo o površinah AC in HC, ki se nahajajo v zavarovanih področjih.</p>

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
304-2	Pomembni vplivi dejavnosti, produktov ali storitev na biotsko raznovrstnost	DARS d.d.	I.5.6.2/102: Načini za izogibanje varovanim in zaščitenim območjem pri gradnji AC I.5.6.3/104: Ukrepi za ohranitev biotske raznovrstnosti, izvedba nadomestnih habitatov in drugi primeri ukrepov za ohranjanje narave I.5.6.9/127-129: Skrb za živali na vplivnem območju AC I.5.6.10/129: Vplivi posipnih materialov na okolje	Poročamo o načinih za izogibanje varovanim in zaščitenim območjem pri gradnji AC, ukrepih za ohranitev biotske raznovrstnosti, izvedbi nadomestnih habitatov in drugih primerih ukrepov za ohranjanje narave.
304-3	Habitati, ki so zaščiteni ali ponovno vzpostavljeni	DARS d.d.	I.5.6.2/102: Načrtovani in uspešno izvedeni ukrepi, potrjeni s strani strokovnjakov I.5.6.3/104, 105, 106, 107: Ponovno vzpostavljene lokacije habitatov, načrtovani in uspešno izvedeni ukrepi, potrjeni s strani strokovnjakov, monitoringi	Poročamo o ponovno vzpostavljenih lokacijah habitatov, načrtovanih in uspešno izvedenih ukrepih, potrjenih s strani strokovnjakov, monitoringih.
GRI 305 Emisije				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.6.6/120: Spremljanje ogljičnega odtisa I.5.6.8/126: Emisije v ozračje	
305-2	Posredne (scope 2) GHG emisije – emisije toplogrednih plinov	DARS d.d.	I.5.6.6/120, 121, 122: Spremljanje ogljičnega odtisa I.5.6.7/123: Preglednica 26: Skupno zmanjšanje izpustov zaradi uvedbe elektronskega cestninjenja v Sloveniji	Poročamo samo o emisijah CO ₂ , ki se izračunajo na osnovi dejanskih porab in emisijskih faktorjev ter zmanjšanja emisij s strani uporabnikov kot posledica uvedbe sistema DarsGo.
GRI 306 Odpadna voda in odpadki				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.6.11/133: Varovanje voda I.5.6.13/138: Ravnanje z odpadki	Evalvacija pristopa temelji na zahtevah standarda ISO 14001.
306-1	Izpust vode glede na kakovost in lokacijo izpusta	DARS d.d.	I.5.6.11/133, 134: Varovanje voda I.5.6.13/138, 139: Sliki 98, 99: Količina predanih odpadnih predorskih pralnih vod in z oljem onesnažena voda iz naprav za ločevanja olja in vode I.5.6.11/134: Odtok vode po kakovosti in namembnem kraju	O ostalih podatkih še ne poročamo.
306-2	Skupna količina odpadkov po vrstah in načinu odstranjevanja	DARS d.d.	I.5.6.13/138: Ravnanje z odpadki I.5.6.14/140: Ponovna uporaba odpadkov I.5.6.15/141: Recikliranje odpadkov	Evidence odpadkov vodimo na osnovi evidenčnih listov.
306-3	Pomembna razlitja	DARS d.d.	I.5.6.11/134: Pomembna razlitja v zvezi z odpadno vodo in odpadki	
GRI 307 Skladnost na področju okolja				
103-1 103-2	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.4.5.5/43: Skladnost s predpisi, kodeksi in priporočili	

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
103-3			I.5.6; I.5.6.1/100, 101	
307-1	Neskladnost z zakonodajo na področju okolja ter z drugimi predpisi in regulacijami	DARS d.d.	I.4.5.5/43: Skladnost s predpisi, kodeksi in priporočili. I.5.6.1/100, 101: Doseganje skladnosti na področju okolja	
GRI 308 Ocenjevanje dobaviteljev z vidika okolja				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.8/144: Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev I.5.8.1/144: Merila za oddajo javnega naročila	
308-1	Novi dobavitelji, ki so ocenjeni z okoljskega vidika	DARS d.d.	I.5.8.2/145: Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina) I.5.8.2/145: Slika 101: Javna naročila in javna naročila »okoljski vidik« 2013–2020	
GRI 400 Družba				
GRI 401 Zaposlovanje				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.5.2/84	
401-1	Zaposlovanje in fluktuacija	DARS d.d.	I.5.5.1/83, 84: Ključni podatki o zaposlenih I.5.5.3/84, 85: Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva	V letu 2020 je delež prihodov v družbi 4,21 % in delež odhodov 3,25 %.
401-3	Starševski dopust	DARS d.d.	I.5.5.3/86: Preglednica 14: Starševski dopust in delo s skrajšanim delovnim časom	Poročamo samo o absolutnih vrednostih po izrabi starševskega dopusta in dela s skrajšanim delovnim časom.
GRI 403 Varnost in zdravje na delovnem mestu				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.5.5/93	Družba ima vzpostavljen in certificiran sistem vodenja varnosti in zdravja pri delu ter požarne varnosti v skladu z zahtevami standarda BS OHSAS 18001 oz. ISO 45001.
403-1	Sistem zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu	DARS d.d.	I.5.5.5/93	Sistem zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu izhaja iz zahtev zakonodaje (ZVZD-1), pa tudi iz lastne odločitve za vpeljavo standarda BS OHSAS 18001 oz. ISO 45001.
403-2	Identifikacija nevarnosti, ocenjevanje tveganj,	DARS d.d.	I.5.5.5/93, 94, 95	Sistem varnosti in zdravja pri delu izboljšujemo na osnovi

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
	raziskava nezdod, nevarnih pojavov in incidentov			standarda BS OHSAS 18001 oz. ISO 45001.
403-3	Medicina dela	DARS d.d.	1.5.5.5/93	
403-4	Sodelovanje delavcev pri odločanju o vprašanjih s področja varnosti in zdravja pri delu	DARS d.d.	1.5.5.5/94	Svet delavcev se sestaja predvidoma enkrat na mesec. Na osnovi sestankov se vodijo zapisniki s sklepi, ki so na voljo vsem zaposlenim na intranetu.
403-5	Usposabljanje delavcev za varno in zdravo delo	DARS d.d.	1.5.5.5/94	
403-6	Promocija zdravega načina življenja	DARS d.d.	1.5.5.5/94	Ne poročamo o stanju pogodbenih izvajalcev.
403-7	Aktivnosti za zagotovitev varnosti delavcev zaradi zunanjih vplivov	DARS d.d.	1.5.5.5/94	
403-8	Delavci, ki so vključeni v sistem varnosti in zdravja pri delu	DARS d.d.	1.5.5.5/94	V sistem varnosti in zdravja pri delu so vključeni vsi zaposleni v celotnem obsegu poslovanja družbe.
403-9	Nezgode pri delu	DARS d.d.	1.5.5.5/95, 96, 97: Slika 58: Število nezdod pri delu; slika 59: Bolniška odsotnost v urah kot posledica nezdod; slika 60: Okoliščine nezdod, ki so pripeljale do poškodbe; preglednica 21: Pregled kazalnikov varnosti pri delu; slika 61: Bolniška odsotnost v urah kot posledica nezdod pri delu	Poročamo samo o absolutnih vrednostih. Poročamo samo o zaposlenih v družbi.
403-10	Poklicne bolezni	DARS d.d.	1.5.5.5/97	
GRI 404 Usposabljanje in izobraževanje				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	1.5.5.4/88, 89, 90	
404-1	Povprečno število izobraževanj na zaposlenega na leto	DARS d.d.	1.5.5.4/90: Preglednica 19: Število opravljenih izobraževalnih ur/spol 1.5.5.4/90: Preglednica 20: število opravljenih izobraževalnih ur/kategorijo zaposlenih	
GRI 405 Raznolikost in enake možnosti				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	1.5.5.6/99, 100: Raznolikost organov upravljanja	Nadzorni svet družbe je sprejel Politiko raznolikosti v letu 2018.
405-1	Raznolikost organov upravljanja in zaposlenih	DARS d.d.	1.5.5.3/84, 85, 86, 87, 88: Raznolikost zaposlenih glede na stopnjo izobrazbe, starost, spol 1.5.5.6/99, 100: Preglednica 22: Struktura organov upravljanja po spolu	Ne poročamo po starostnih kategorijah za organe upravljanja.

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
				Ne poročamo o kategorijah za zaposlene.
GRI 406 Preprečevanje diskriminacije				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.5.6/99: Spoštujemo človekove pravice in dostojanstvo	
406-1	Primeri diskriminacije in ukrepi, izvedeni zoper njih	DARS d.d.	I.4.5.2/42: Etika in integriteta I.5.5.6/99: Spoštujemo človekove pravice in dostojanstvo	
GRI 413 Lokalna skupnost				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.6.2/102: Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor I.5.7.1/141: Vključenost v lokalno skupnost	
413-1	Projekti, ki zajemajo vključevanje lokalne skupnosti, presoje vplivov na lokalno skupnost in razvojne programe za lokalno skupnost	DARS d.d.	I.5.7.1/141: Vključenost v lokalno skupnost I.5.6.2/102, 103: Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor	Navajamo projekte, v okviru katerih sodelujemo z lokalno skupnostjo pri prostorskem umeščanju v prostor (DPN), o drugem ne poročamo.
GRI 416 Zdravje in varnost strank/potrošnikov				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.4/71: Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov I.5.4.1/71: Upravljanje in vodenje prometa	
416-1	Ocene vpliva produktov oz. storitev na zdravje in varnost potrošnikov	DARS d.d., uporabniki	I.5.4/71: Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov I.5.4.1/71, 72, 73: Upravljanje in vodenje prometa	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.5.4.7/82	
GRI 418 Zasebnost strank				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.4.8/82	
418-1	Utemeljene pritožbe glede kršitev zasebnosti strank in glede izgube podatkov o strankah	DARS d.d.	I.5.4.8/82	
GRI 419 Skladnost				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.4.5./42	

**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
419-1	Neskladnost z zakoni in pravili	DARS d.d.	I.4.5./42	