

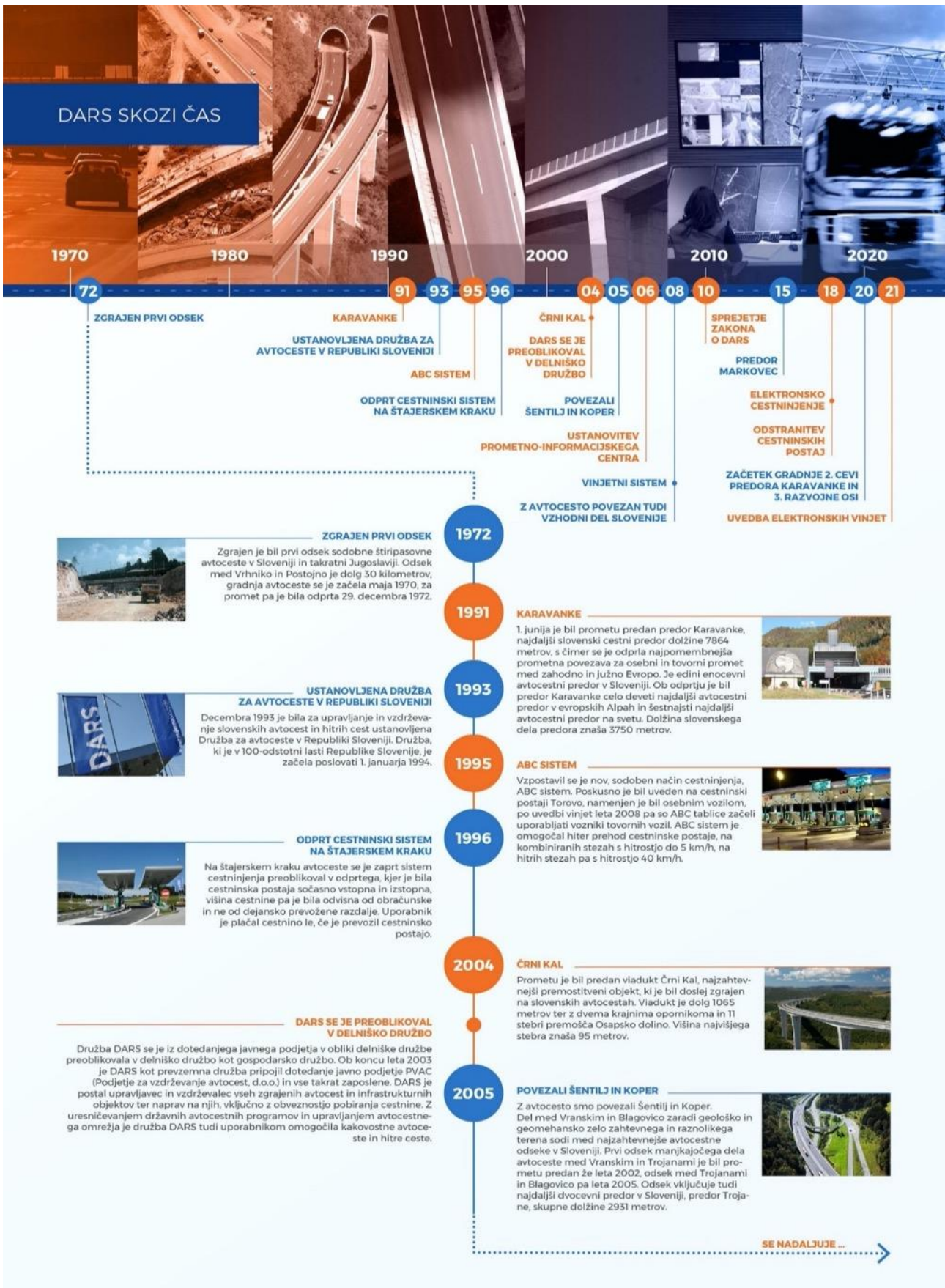
TRAJNOSTNO POROČILO 2021



DARS

Ljubljana, 30. junij 2022

DARS skozi čas





DARS SKOZI ČAS

1970

1980

1990

2000

2010

2020

72

91

93

95

96

04

05

06

08

10

15

18

20

21

2006

USTANOVITEV PROMETNO-INFORMACIJSKEGA CENTRA

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



2008

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.



2010

SPREJETJE ZAKONA O DARS

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

2015

PREDOR MARKOVEC

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



2018

ELEKTRONSKO CESTNINJENJE

Septembra 2016 je Dars s konzorcijem Telekom Slovenije d. d. in Q-Free ASA, Norveška, podpisal pogodbo o vzpostavitvi in delovanju večstopenjskega elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku na avtocestah in hitrih cestah za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone (težka vozila). 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 oz. 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.



2020

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 zajezitev epidemije COVID-19 je upadel promet na avtocestah in hitrih cestah, kar je vplivalo tako na manjše cestninske prihodke, kot na samo delovanje družbe.



2021

UVEDBA ELEKTRONSKIH VINJET

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



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.

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

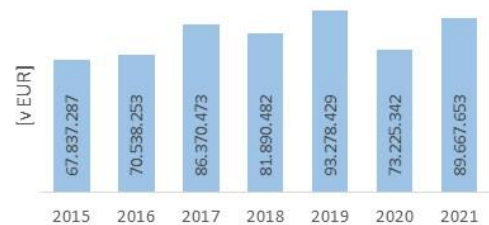
Davek od dohodkov pravnih oseb

2015: 12.009.362 EUR
2016: 19.203.477 EUR
2017: 32.981.826 EUR
2018: 33.075.718 EUR
2019: 30.552.021 EUR
2020: 14.104.581 EUR
2021: 27.237.468 EUR



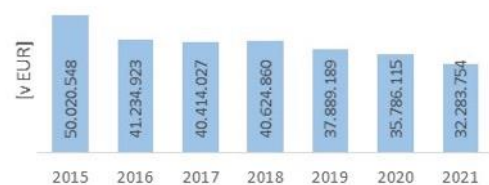
DDV

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
2021: 89.667.653 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
2021: 32.283.754 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
2021: 123.924.948 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.

Prihodki od cestnin – tovorni promet

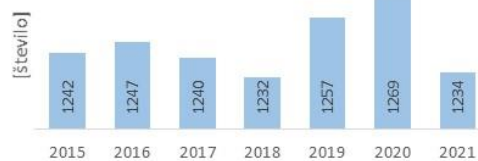
(in predor Karavanke)

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
 2021: 276.769.280 EUR



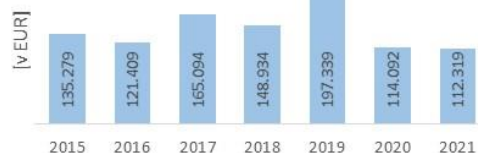
Število zaposlenih

2015: 1242
 2016: 1247
 2017: 1240
 2018: 1232
 2019: 1257
 2020: 1269
 2021: 1234



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
 2021: 112.319 EUR



Okoljski odtis družbe DARS

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

Družba DARS se z letno porabo energije 44,61 GWh v letu 2021 uvršča med velike slovenske porabnike energije.

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.

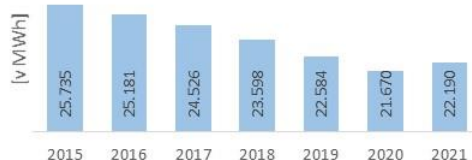
Uvedba sistema DarsGo je eden izmed pomembnih okoljevarstvenih ukrepov v Republiki Sloveniji.

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.

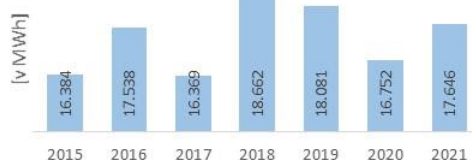
Poraba električne energije

2015: 25.735 MWh
2016: 25.181 MWh
2017: 24.526 MWh
2018: 23.598 MWh
2019: 22.584 MWh
2020: 21.670 MWh
2021: 22.190 MWh



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
2021: 17.646 MWh



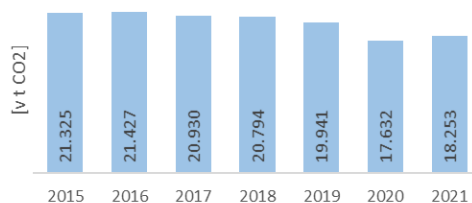
Poraba posipnih materialov

2015/2016: 17.700 ton
2016/2017: 12.111 ton
2017/2018: 44.804 tone
2018/2019: 15.233 ton
2019/2020: 9.413 ton
2020/2021: 23.353 ton
2021/2022: 19.198 ton



Ogljični odtis

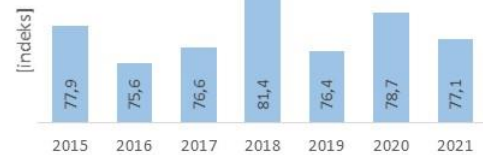
2015: 21.325 t CO₂
2016: 21.427 t CO₂
2017: 20.930 t CO₂
2018: 20.794 t CO₂
2019: 19.941 t CO₂
2020: 17.632 t CO₂
2021: 18.253 t CO₂



*Če želimo varne
avtoceste, jih moramo
obnavljati.*

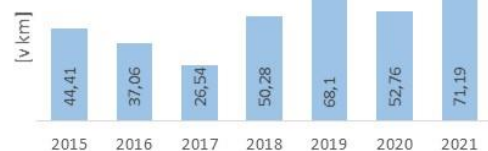
Indeks zadovoljstva uporabnikov

2015: 77,9
2016: 75,6
2017: 76,6
2018: 81,4
2019: 76,4
2020: 78,7
2021: 77,1



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
2021: 71,19 km



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
2021: 155.600 MWh ali 560,1 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* (dejansko 37.259.000)
2021: 42.254.000 kg CO₂

Zmanjšanje izpustov NO_x od goriv uporabnikov AC in HC

2018: 84.000 kg
2019: 77.200 kg
2020: 67.500 kg* (dejansko 35.540)
2021: 33.360 kg

Zmanjšanje izpustov PM_{2.5} uporabnikov AC in HC

2018: 1700 kg
2019: 1800 kg
2020: 1580 kg* (dejansko 700)
2021: 660 kg

* Podatki za leto 2020 so bili napovedi glede na izračune v letih 2018 in 2019.

Vsebina

DARS SKOZI ČAS	2
DRUŽBENI ODTIS DRUŽBE DARS	4
OKOLJSKI ODTIS DRUŽBE DARS	6
I.1 PISMO UPRAVE	10
I.2 IZJAVA O NEFINANČNEM POSLOVANJU DRUŽBE DARS	12
I.3 PREDSTAVITEV DRUŽBE DARS	22
I.3.1 Podatki o družbi.....	22
I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja	23
I.3.3 Dejavnosti družbe DARS	26
I.3.4 Organizacijska struktura	27
I.3.5 Avtoceste in hitre ceste v Republiki Sloveniji	28
I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest.....	29
I.3.7 Samoocena po modelu odličnosti EFQM	35
I.3.8 Integrirani sistem vodenja.....	35
I.4 O POROČILU	36
I.4.1 Trajnostno poročanje	37
I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS.....	37
I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki.....	41
I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti	42
I.4.5 Korporativna integriteta	46
I.4.6 Upravljanje tveganj	48
I.5 POROČILO O USPEŠNOSTI	57
I.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja	57
I.5.2 Odgovoren odnos do kupcev in zadovoljstvo uporabnikov avtocest	60
I.5.3 Promet in skrb za varnost.....	71
I.5.4 Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov	77
I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi	88
I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja	107
I.5.7 Vključenost v širšo družbo.....	147
I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev	150
I.5.9 Komuniciranje	154
I.5.10 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila	156
I.5.11 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	158
I.6 KAZALNIKI GRI	160

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
NPIA	Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji
OPH	Operativni program varstva pred hrupom
PGD/PZI	Projekt za pridobitev gradbenega dovoljenja / Projekt za izvedbo
PH	Protihrupne ograje
PIC	Prometnoinformacijski center za državne ceste
PLDP	Povprečni letni dnevni promet
PPT	Prosti prometni tok
R3	Motorna vozila z dvema ali tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kilogramov, in skupine vozil z dvema ali tremi osmi, pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3500 kilogramov.
R4	Motorna vozila z več kot tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kilogramov, in skupine vozil z več kot tremi osmi, pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3500 kilogramov.
ROE	Return on Equity (donosnost na kapital)
RS	Republika Slovenija
SDG	Cilji globalnega trajnostnega razvoja (Sustainable Development Goals)
SDH	Slovenski državni holding, d. d.
TEN-T	Vseevropsko prometno omrežje TEN-T (Trans-European Transport Network)
ZDARS	Zakon o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (ZDARS-UPB1) (Uradni list RS, št. 20/2004)
ZDARS-1	Zakon o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 97/2010 – ZDARS-1)
ZGD-1	Zakon o gospodarskih družbah (Uradni list RS, št. 42/2006 – z dopolnitvami in spremembami)
ZJN	Zakon o javnem naročanju
ZPKROD	Zakon o poročtvu 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,

v trajnostnem poročilu predstavljamo rezultate prizadevanj za uresničevanje poslanstva družbe DARS: s sodobnimi pristopi in odgovorno do okolja optimizirati pretočnost prometa ter zagotavljati varnost in udobnost na slovenskem omrežju avtocest in hitrih cest.

Trajnostno poročilo 2021, ki je pred nami, je že peto po vrsti. Zaobjema informacije o ekonomskih, okoljskih, družbenih in upravljavskih učinkih ter rezultatih delovanja družbe DARS.

Glede na naše poslanstvo smo zgradili in upravljamo avtocestno omrežje, ki je tesno povezano z naravnim okoljem, in sicer tako v fazi umeščanja prometne infrastrukture v prostor kakor tudi v fazi njenega upravljanja in nadaljnega razvoja. Naša zaveza je, da v vseh fazah delujemo okoljsko odgovorno in nenehno zmanjšujemo škodljive vplive na okolje.

Izzivi današnjega časa postajajo vse večji in zahtevajo naše nenehno prilagajanje. Ambiciozna strategija družbe DARS za obdobje 2021–2025 pomeni orodje za nadaljnji uspešni razvoj družbe DARS. Strategija temelji na viziji, usmerjeni v prihodnost, in šestih ciljnih vrednotah. Lahko bi jo opisali z besedami: trajnostno, zeleno, digitalno in pametno.

GENIJ IN NARAVA STA SKLENILA VEČNO ZAVEZNIŠTVO:
KAR PRVI OBLJUBLJA, DRUGA DAJE.

Friedrich von Schiller



Strategija družbe namenja velik poudarek energetski učinkovitosti in varovanju okolja. Zato smo v njej kot enega izmed desetih strateških ciljev določili razvoj trajnostne infrastrukture in krožnega gospodarstva, in sicer z dvema ključnima kazalnikoma: zmanjšanje deleža rabe energije za pet odstotkov na kilometer avtocestnega omrežja v našem upravljanju do leta 2025 glede na leto 2019 ter zmanjšanje deleža izpustov CO₂ na kilometer avtocestnega omrežja v našem upravljanju za deset odstotkov do leta 2025 glede na leto 2019.

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

Zavedamo se, da sama strategija in pridobljena mednarodna standarda niso dovolj. Ključ do uspeha je namreč njihovo vsakodnevno izvajanje, usklajevanje ciljev z deležniki ter doseganje zastavljenih rezultatov.

Odgovorno poslovanje družbe DARS bomo še naprej gradili z vključevanjem vseh deležnikov in sodelovanjem, saj je samo tako mogoče doseči zastavljene cilje in trajnostne zaveze. Varnost, spoštovanje, razvoj in odgovornost so vrednote družbe DARS, ki se odražajo v našem poslovanju ter v odnosu do uporabnic in uporabnikov avtocestnega omrežja, zaposlenih, družbenega in naravnega okolja.

V družbi DARS se zavedamo svoje odgovornosti za trajnostni razvoj družbe in celotnega okolja ter odgovornega odnosa do vseh naših deležnikov. Zato strategija predstavlja pomemben del razvojnih usmeritev družbe, ki zahtevajo tudi nenehno krepitev znanja oziroma inovacij ter učinkovito rabo virov za zagotavljanje trajnostno naravnega poslovanja, temelječega na treh glavnih stebrih: gospodarskem, okoljskem in družbenem.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

¹ GRI GS 102-14.

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 družba DARS:

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

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

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

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

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

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, energetski vidik ter vidik varnosti in zdravja pri delu.

Okoljska in energetska politika usmerja v povečevanje učinkovitosti rabe vseh vrst materialov in energije v celotnem življenjskem ciklu storitve ter prepoznavanje in obvladovanje okoljskih vplivov in vidikov, ki se 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 želeno raven. Politika velja za vse poslovne procese v celotnem obsegu poslovanja družbe.

Odgovornost do naravnega okolja v družbi izražamo skozi:

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

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

Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

DARS 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 2022–2025 vključuje operativne cilje, ki se nanašajo na okoljsko-energetske vidike in posledično ukrepe za zmanjševanje okoljskih tveganj. V letu 2021 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. V času pandemije covid-19 je bilo prepoznano 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 času pandemije je bila na ravni celotne družbe zaznana manjša količina 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. Obstoječa komunalna infrastruktura pa zagotavlja zadostne kapacitete za zbiranje komunalnih odpadkov, zato trenutno ni izkazanih potreb po dodatnih zabojnikih za ločeno zbiranje odpadkov.

DARS načrtuje izvedbo ukrepov zaščite pred hrupom 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, leta 2019 pa se je izvedla še zaščita posameznih najbolj obremenjenih stavb z varovanimi prostori na 11 lokacijah ob avtocestnem omrežju.

DARS je v letih 2018/2019 izvedel obratovalni monitoring hrupa za omrežje cest v upravljanju DARS, sočasno z njegovo izvedbo pa 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 določena prioriteta območja, ki so bila vključena v Plan ukrepov na avtocestni infrastrukturi in opremi v upravljanju DARS za obdobje 2022–2024. Na podlagi navedenega dokumenta je DARS že začel naročiti študij hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov za posamezna območja ob avtocestnem omrežju.

Za potrebe priprave nabora ukrepov, ki so vključeni v osnutek revidiranega Operativnega programa varstva pred hrupom, je DARS poleg SP OP Hrup 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. Ministrstvo za okolje in prostor je v sodelovanju z Ministrstvom za zdravje in Ministrstvom za infrastrukturo ter ostalimi deležniki, med katerimi je tudi DARS, pristopilo k reviziji Operativnega programa varstva pred hrupom. Osnutek revizije dokumenta vsebinsko temelji na SP OP Hrup, zato vključuje celoten obseg s SP predvidenih prioriteta območij. Osnutek dokumenta je že bil v medresorskem usklajevanju, javni obravnavi in v ponovnem medresorskem usklajevanju. Pričakuje se, da bo Vlada RS sprejela revizijo OP Hrup v začetku leta 2022.

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 vseskozi zmanjšujemo škodljive vplive na okolje.

Pomemben del sistemskega obvladovanja področja okolja in energije je obvladovanje vseh zahtev skladnosti, kar pomeni, da so vsi vidiki okolja in energije enakovredno vključeni v proces zagotavljanja skladnosti. Na področju okolja in energije ni bilo pomembnih odstopanj od zakonskih in drugih zahtev. V letu 2021 so bili izvedeni 104 inšpekcijski postopki, izdanih je bilo pet inšpekcijskih odločb, ki se nanašajo na okoljsko tematiko.

V Strategiji družbe 2021–2025 namenjamo velik poudarek energetske učinkovitosti in varovanju okolja, v primerjavi s strategijo iz predhodnega obdobja smo 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« 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 44,61 GWh (v letu 2021) 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 (49,7 %), ki ji sledi poraba goriva za pogon vozil (39,6 %). Manjši del energije se porablja za potrebe ogrevanja objektov, 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 ter ogrevanje, kjer se je na osnovi energetskih 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 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 zaradi zmanjšanja priključnih moči;
- 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 energetskih 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:

- V ACB Vranksko 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 energetske 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 ter relativno ugodne vremenske razmere. Absolutni prihranek energije vseh energentov za ogrevanje stavb konec leta 2021 glede na izhodiščno leto 2015 znaša 1106 MWh (cca 19 %), emisije toplogrednega plina CO₂ pa smo glede na izhodiščno leto 2015 zmanjšali za 354 t (cca 27 %).

V letu 2021 beležimo povečanje porabe dizelskega goriva predvsem zaradi več plužnih dni od predhodne zime. 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 posodabljamozni 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 spremljive prometnoinformativne signalizacije, koordinacijo vseh zapor in usklajenim delovanjem nadzornih centrov.

Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2021 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 ustrežno opremo. V letu 2021 smo z dodatnimi silosi in napravami za izdelavo raztopin natrijevega klorida opremili ACB Slovenske Konjice. Nove avtomatizirane mešalne naprave so že dobavljene in delujoče v izpostavi Podtabor, izpostavi Dob, izpostavi Logatec ter ACB Postojna, izpostavi Vipava, ACB Hrušica, ACB Vransko, ACB Kozina, ACB Ljubljana, ACB Murska Sobota, ACB Maribor. V letu 2023 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.

V letu 2021 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 2021 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 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,

- z internimi in eksternimi izobraževanji, ki jih nudimo zaposlenim, razvijamo njihovo strokovno znanje, veščine in kompetence z možnostmi za karierno napredovanje znotraj naše organizacije,
- nudimo možnost sofinanciranja stroškov izobraževanja ob delu zaposlenim, ki se odločijo za pridobitev višje izobrazbe, in
- ponujamo vertikalno napredovanje v okviru notranjega trga dela na podlagi notranjih razpisov prostih delovnih mest 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 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 družbi DARS imamo ničelno toleranco do vsakršne oblike kršenja človekovih pravic. Spoštovanje predpisov in dobrih praks s področja človekovih pravic je temeljno vodilo naše družbe pri delu z zaposlenimi,

ki ga vodi zavedanje, da mora biti delovno okolje varno, da lahko zaposleni v celoti izkoristijo potencialne in talente ter tudi na ta način pripomorejo k odličnim poslovnim rezultatom. Človekove pravice v družbi dosledno spoštujemo, upoštevaje pri tem veljavno zakonodajo (Ustava RS, konvencije ILO, Zakon o varstvu pred diskriminacijo, ZDR-1), Darsov kodeks ravnanja ter interne akte družbe, ki zadevajo predvsem nediskriminacijo na delovnem mestu, mobing ter človekove temeljne ekonomske in socialne pravice. V družbi se vseskozi spodbujajo novi inovativni in sodobni pristopi za povečanje spoštljivega ravnanja in komuniciranja na delovnem mestu ter do poslovnih partnerjev, s čimer želimo zagotoviti zavest in kulturo, ki prispeva k spodbujanju najboljšega v vsakem sodelavcu.

Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

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 s kadri 2020, ki opredeljuje konkretne aktivnosti, s katerimi kot organizacija delujemo na področju razvoja kadrov in s tem zmanjšujemo prepoznana kadrovska tveganja.

Vsako leto se izvaja merjenje organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih. Rezultati za leto 2021 ne kažejo pomembnih negativnih odstopanj v stanju organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih, kažejo pa večjo stopnjo zavzetosti zaposlenih kot v predhodnih letih.

Prepoznana imamo ključna delovna mesta in ključne kadre, za katere je pripravljen temelj 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 gradnje zavzetosti zaposlenih, kar zmanjšuje tveganje neželene fluktuacije. Za ključne kadre se pripravljajo individualni razvojni načrti in sistematičen razvoj potrebnih znanj in kompetenc.

Izvajali so se razvojni letni pogovori z zaposlenimi. Zaposlenim je bila omogočena udeležba na različnih internih in eksternih usposabljanjih, ki so zaradi epidemije covid-19 potekala pretežno v digitalni obliki. Zaradi epidemije covid-19 je poslovanje v večji meri potekalo v digitalnem svetu s pomočjo sodobnih

informativskih orodij. S ciljem, da so zaposleni dobro usposobljeni za delo z digitalnimi orodji, je bilo izvedeno merjenje digitalnih kompetenc zaposlenih, ki bo osnova za nadaljnje ciljno usposabljanje zaposlenih.

Zaposlenim se omogoča tudi izobraževanje ob delu s pomočjo sofinanciranja stroškov šolnine in dodelitvijo odsotnosti z dela z nadomestilom plače zaradi opravljanja študijskih obveznosti. Z zaposlenimi, katerih narava dela omogoča opravljanje dela na domu, so bile sklenjene nove pogodbe o zaposlitvi, na osnovi katerih lahko zaposleni opravljajo delo na domu tudi v času normalnega poslovanja. Na voljo so tudi različni ukrepi, s katerimi zaposleni lažje usklajujejo delo in družinske obveznosti in se izkazuje spoštljiva pozornost do njihovega osebnega življenja ter se jim pomaga, če se znajdejo v stiski.

Na neželjeno fluktuacijo in stanje zavzetosti zaposlenih vodenje pomembno vpliva, zato so bili vodje vključeni v različne delavnice, usposabljanja in coachinge za izboljšanje vodstvenih kompetenc.

Tudi v letu 2021 so bile aktivnosti na področju kadrovskega ukrepanja v veliki meri zaznamovane z obsežnimi urgentnimi ukrepi na področju organizacije dela za omejevanje 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 leto 2021 smo vstopili z nadaljevanjem pandemije covid-19, ki je ponehala samo v poletnih mesecih. Zato smo največ aktivnosti na področju zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu namenili izvajanju ukrepov za preprečitev širjenja virusa med našimi sodelavci. Delavci, ki so lahko opravljali delo od doma, so prihajali na delo v službo le v primeru nujno potrebnih del, ki jih od doma niso mogli opraviti. Vzdrževalci in delavci v Področju cestninjenja so opravljali delo v stalnih ekipah (mehurčkih). Večina sestankov in usposabljanj je med epidemijo potekala daljinsko prek elektronskih medijev. Pred sestanki v fizični obliki pa smo zagotovili preventivno testiranje s hitrimi antigenski testi. Služba za varnost in zdravje pri delu je ob vsaki okužbi delavca v sodelovanju z vodjo organizacijske enote opravila epidemiološko raziskavo in napotila delavce, ki so bili v visokotveganim tesnem stiku z okuženim, v karanteno.

Delavce smo obveščali o razmerah v Sloveniji, spremembah v predpisih in številu okuženih v naši družbi ter jih opozarjali na upoštevanje preventivnih ukrepov (skupaj 19 obvestil). V januarju smo pripravili tudi krajšo videopredstavitve o covidu-19, potrebnih preventivnih ukrepih, ukrepanju ob sumu okužbe in jih

opozorili na pomen cepljenja za zaustavitev pandemije. Ker smo pričakovali, da bo vlada družbo DARS uvrstila med upravljavce kritične infrastrukture, ki je bila v Nacionalni strategiji za cepljenje proti covidu-19 uvrščena med prednostne skupine, smo delavce povabili, da se prijavijo na cepljenje v naši organizaciji. Prejeli smo 440 prijav, na žalost pa naša družba v kritično infrastrukturo ni bila uvrščena. Zato smo se povezali z lokalnimi cepilnimi centri, kjer pa so lahko opravili cepljenje šele v začetku maja. Do tedaj se je cepilo že kar veliko naših sodelavcev v prednostnih skupinah, nekaj pa jih je covid-19 tudi prebolelo. Tako se je v organizaciji Službe za varnost in zdravje pri delu v osmih cepilnih centrih v začetku maja cepilo 260 zaposlenih. Do konca leta se je ob finančni spodbudi cepilo 72 % vseh zaposlenih.

V poletnih mesecih se je število odsotnih zaradi covid-19 zmanjšalo, skoraj polovica delavcev je bolezen do tedaj že prebolela ali so bili cepljeni. Tako so bili izpolnjeni minimalni pogoji za delo v večjih skupinah in izvedbo aktivnosti, ki jih v času epidemije ni bilo mogoče izvajati. Delavci Službe za varnost in zdravje pri delu so v maju in juniju ter septembru in oktobru v večjih prostorih (garažah za tovorna vozila) ob upoštevanju varnostne razdalje, nošenju mask in stalnem prezračevanju izvajali usposabljanja in predpisane obdobjne preizkuse vzdrževalcev za varno delo, sledil je tudi nadzor izvajanja ukrepov na terenu.

Z začetkom četrtega vala pandemije in povečanjem števila okuženih v jeseni smo ponovno uvedli dodatne ukrepe za preprečitev širjenja covid-19 po merilih iz Akcijskega načrta in poostriili nadzor nad izvajanjem teh ukrepov. Ob uvedbi obveznega izpolnjevanja pogoja PCT za vse zaposlene smo delavce informirali o njihovih obveznostih in organizirali redno 3-krat tedensko preverjanje pogoja. Ob uvedbi pogoja se je moralo samotestirati 623 delavcev, že v prvem tednu oktobra je to število padlo na 367, do konca leta pa na 285.

V Službi za varnost in zdravje pri delu so poleg že opisanega zagotavljali neprekinjeno (24 ur dnevno, 365 dni v letu) svetovanje vodjem pri sprejemanju potrebnih ukrepov ob sumih okužb delavcev, dnevno obveščali upravo in člane delovne skupine za preprečevanje širjenja okužb o odsotnih delavcih, zagotavljali potrebno osebno varovalno opremo (10.940 zaščitnih mask FFP2, 42.300 kirurških mask, 7800 parov rokavic za enkratno uporabo), dezinfekcijska sredstva (738 litrov razkužil za roke, 398 litrov za dezinfekcijo vozil, 100 kg za razkuževanje delovnih prostorov), 1600 hitrih antigenskih testov za testiranje s strani medicinskega osebja in 19.000 testov za samotestiranje.

Ključni kazalniki uspešnosti

V družbi DARS vsako leto izvajamo merjenje organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih. Rezultati raziskave v letu 2021 kažejo na stabilno organizacijsko klimo in zadovoljstvo zaposlenih v primerjavi s predhodnim letom. Tako organizacijska klima kot zadovoljstvo zaposlenih sta v primerjavi s slovenskim povprečjem bolje ocenjena. Zaposleni spoštujejo dobro in kakovostno opravljeno delo, inovativnost in iniciativnost ter izkazujejo motivacijo in zavzetost. 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 2021 se je stopnja zavzetosti v primerjavi s predhodnimi leti še zvišala in je višja tudi v primerjavi s stanjem slovenskega povprečja, na kar smo še posebej ponosni. To nas zavezuje h globokemu spoštovanju in odgovornosti do zavzetih zaposlenih ter h gradnji novih možnosti za karierni in osebni razvoj zaposlenih.

Tako kot v letu 2020 je delo v 2021 zaznamovala epidemija covid-19 in z njo povezani ukrepi za preprečevanje prenosa okužb, ki so od nas zahtevali, da prilagodimo izvajanje dela in s tem omogočimo čim bolj nemoteno poslovanje, zaposlenim pa varno opravljanje dela brez tveganja za okužbo. V zvezi s tem smo omogočali zaposlenim, katerih narava dela je to dopuščala, delo od doma, uporabo instrumenta »višje sile« zaposlenim, ki zaradi epidemije niso imeli zagotovljenega varstva otrok v vrtcih ali šolah, in začasno čakanje na delo doma.

Epidemija covid-19 je zaznamovala tudi leto 2021 in tako kot na mnoga druga področja vplivala tudi na področje izobraževanja. Zavedanje o pomenu digitalizacije poslovanja in intenzivna prizadevanja v predhodnih letih, da se razvijejo ustrezni poslovni procesi in računalniška pismenost vseh zaposlenih, so omogočila, da je lahko večina izobraževanj in usposabljanj potekala v digitalni obliki in e-obliki prek različnih izobraževalnih portalov in platform. V letu 2021 smo naredili še korak naprej na tem področju in pristopili k vzpostavitvi lastnega e-portala za potrebe izobraževanj in usposabljanj zaposlenih. S ciljem, da zaposleni pridobijo dodatna potrebna in želena znanja ter večšine za uspešnejšo in bolj suvereno uporabo digitalne tehnologije, smo pristopili k merjenju digitalnih kompetenc ter na tej osnovi k

sistematičnemu in ciljno naravnemu usposabljanju iz računalniških znanj po meri zaposlenih.

Ukrepi za omejevanje okužb s koronavirusom so seveda vplivali na obseg izobraževanj, saj vseh vsebin ni mogoče izvajati v digitalni ali e-obliki. Zaradi navedenega nam je v letu 2021 uspelo realizirati skupno 11.650 izobraževalnih ur, ki se jih je udeležilo 1.781 zaposlenih. V povprečju se je vsak zaposleni izobraževal devet pedagoških ur. Največji delež, v obsegu 74 %, predstavlja interno izobraževanje, 26 % pa eksterno izobraževanje. Zaposleni so bili vključeni v različna usposabljanja, od pravilne rabe slovnice v poslovanju, vodenja projektov do usposabljanj vodij.

Razvojne aktivnosti so bile v letu 2021 usmerjene v razvoj digitalnih kompetenc zaposlenih, ki so se pokazale kot zelo pomembne za učinkovito opravljanje dela v sodobnem in aktualnem poslovnem okolju. S ciljem prepoznave vrzeli v uporabi računalniških in digitalnih orodij se je izvajalo merjenje digitalnih kompetenc za zaposlene, ki pri svojem delu pretežno uporabljajo računalnik. Glede na dobljene rezultate se je pripravil program ciljnega usposabljanja zaposlenih.

Družba DARS je že vrsto let nosilka polnega certifikata Družini prijazno podjetje in omogoča zaposlenim različne ukrepe za boljše in lažje usklajevanje dela in družinskega življenja. Zaposlenim veliko pomeni možnost fleksibilnega časa prihoda in odhoda z dela z nespremenljivim osrednjim delovnim časom, ki predvsem zaposlenim staršem omogoča lažje opravljanje družinskih in delovnih obveznosti. 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.

V letu 2021 smo prav tako aktivno sodelovali v evropskem partnerskem projektu kompetenčnega centra za logistiko KoC LOGINS, h kateremu je družba DARS pristopila leta 2019 in v okviru katerega je pridobila skupno 40.000 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 skladu z veljavno delovnopravno zakonodajo, Kolektivno pogodbo DARS in drugimi sprejetimi internimi akti delodajalca je DARS tudi v letu 2021 nadaljeval izvajanje že utečenih dobrih praks, ki pomembno prispevajo k višji socialni varnosti vseh zaposlenih in urejanju bodočega statusa upokojeencev. Socialna varnost zaposlenih je namreč temelj, na katerem se lahko gradijo zaupanje, pripadnost in profesionalni razvoj delavcev.

Delodajalec je vsem zaposlenim kot pomemben in dolgoročen vidik zagotavljanja socialnega varstva tudi v letu 2021 nudil možnost vključitve v kolektivno dodatno zavarovanje za varčevanje za dodatno pokojnino.

Največji vpliv na socialno varnost zaposlenih ima poslabšanje zdravja, zato stanje na tem področju aktivno spremljamo. Delež upravičene odsotnosti z dela je tako v letu 2021 znašal 6,76 % glede na redno delo in je glede na predhodno leto višji za 2,95 %.

Za še uspešnejše varovanje dostojanstva svojih zaposlenih je družba oktobra 2019 sprejela »Pravilnik o varovanju dostojanstva delavcev pri delu«, 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 2021 smo prejeli in obravnavali dve prijavi, v katerih pa obstoj trpinčenja na delovnem mestu ni bil ugotovljen.

Boj proti korupciji in podkupovanju

Politika in skrbni pregled

Kodeks korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države (v nadaljevanju: kodeks SDH) med drugim priporoča, da velike družbe vzpostavijo sistem notranjega opozarjanja na sume nepravilnosti in nezakonitosti v družbi ter določijo način zaščite prijaviteljev. Upošteva priporočila kodeksa SDH, 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. Pravilnik je bil sprejet z namenom prispevati h gradnji integritete družbe DARS, vse s ciljem splošnega izboljšanja poslovnih rezultatov in krepitve ugleda družbe. Pravilnik določa tudi ukrepe, s pomočjo katerih se v družbi DARS zagotavlja delovno okolje, v katerem je zagotovljena zaščita zaposlenih v družbi DARS, ki v dobri veri podajo prijavo. Komisija je tako v letu 2021 obravnavala eno prijavo.

Sistem obravnave prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete je bil dopolnjen z ureditvijo v Pravilniku o izvajanju notranjih nadzorov in notranjih preiskav. Prijava se odstopi pooblaščenca za notranje preiskave v obravnavo, če ta oceni, da je treba izvesti notranjo preiskavo.

Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

Člani uprave, drugi sodelavci ter člani nadzornega sveta svoje službe ali položaja in informacij, ki jih

pridobijo pri opravljanju svojega dela, ne smejo uporabiti za to, da bi sebi ali komu drugemu uresničili nedovoljen zasebni interes. Zloraba notranjih informacij in poslovnih skrivnosti je za družbo DARS nesprejemljiva, škodljiva in prepovedana. Sodelavci družbe DARS so dolžni svoje nadrejene seznaniti 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.

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



Mag. Romana Fišer
članica uprave



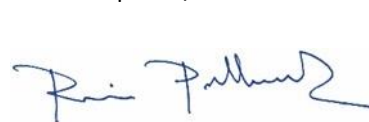
Boštjan Rigler
član uprave



Dr. Peter Gašperšič
član uprave



Rožle Podboršek
član uprave / delavski direktor



Celje, 30. junij 2022

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: 3.041.652.197 EUR Nominalna vrednost izdanih obveznic: 120.918.538 EUR
ŠTEVILO IZDANIH DELNIC	55.650.231 EUR
Število držav, v katerih družba deluje ⁷	1 država (Republika Slovenija)
Število zaposlenih ⁸	1234
Čisti prihodki od prodaje ⁹	469.535.406 EUR
Število lokacij družbe ¹⁰	42

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.

1.3.2 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 zmožnostmi in potrebami naravnega okolja) in druge deležnike, s katerimi poslujemo (dobavitelji, izvajalci, drugi poslovni partnerji, lastnik, lokalna skupnost – smo zanesljiv poslovni partner).

Trajnostna naravnost

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, energetske učinkovito in družbeno odgovorno delovanje ter zaposlenim, zunanjim izvajalcem in uporabnikom varna, neprekinjena in celovita storitev.

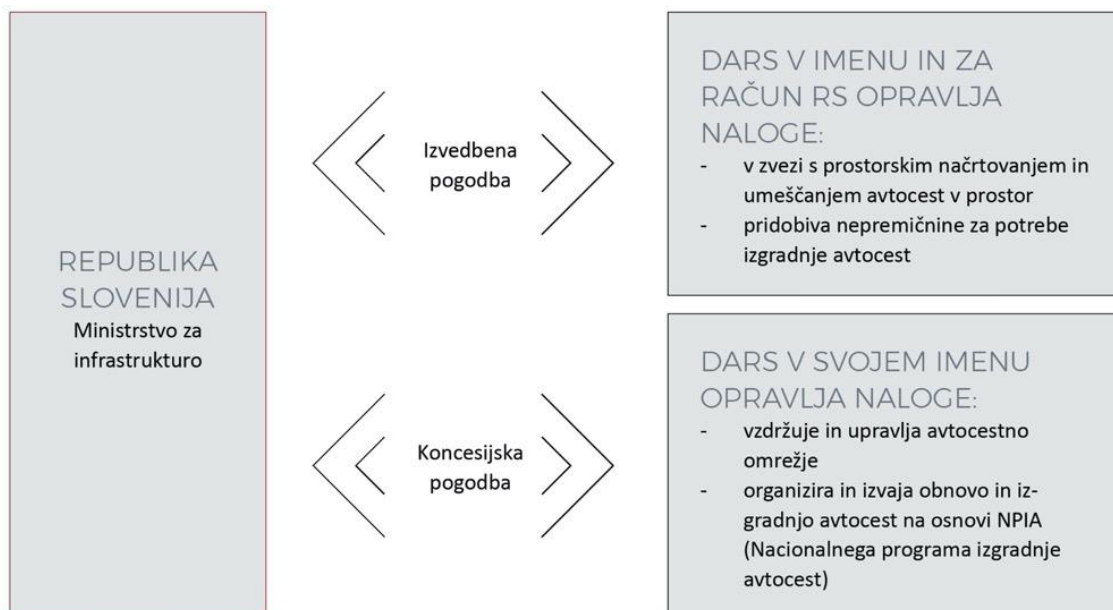
Politiko sistema vodenja uresničujemo na naslednji način:

- 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,
- z zagotavljanjem ustrezne razpoložljivosti ključnih informacijskih sistemov,
- 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, neprekinjenost poslovanja, 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). Družba DARS 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 družba DARS:

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

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 družba DARS v imenu RS in za njen račun opravlja posamezne naloge, povezane s prostorskim načrtovanjem in umeščanjem avtocest v prostor, ter naloge v zvezi s pridobivanjem nepremičnin za potrebe gradnje avtocest. Zakon nadalje določa, da družba DARS nadaljuje gradnjo avtocest in hitrih cest, ki so se začele graditi pred uveljavitvijo ZDARS-1, ter da še naprej upravlja in vzdržuje obstoječe avtoceste in hitre ceste v RS.

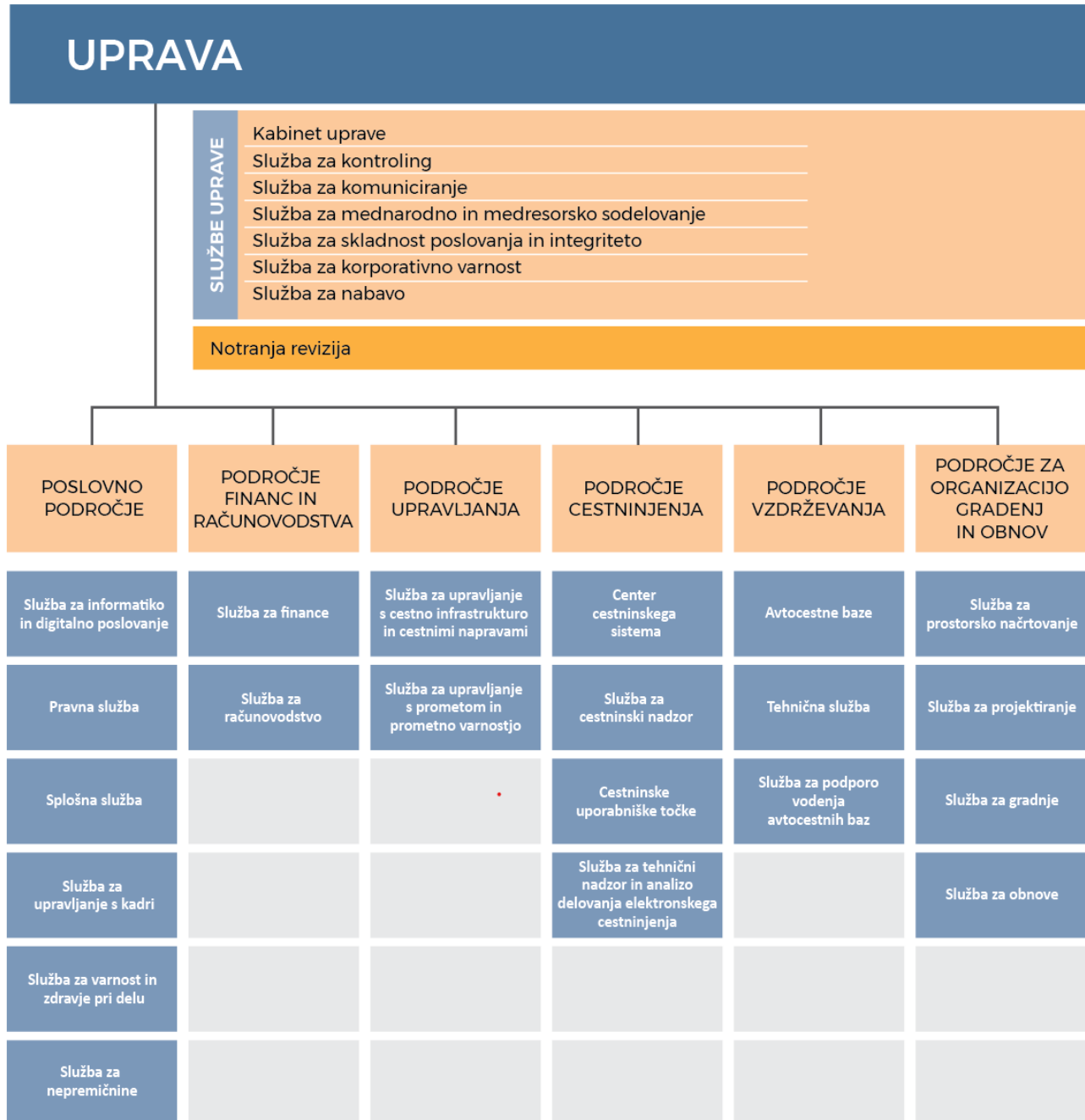
Skladno z ZUJF, ki je začel veljati leta 2012, je stavbna pravica, ustanovljena v korist družbe DARS odplačna.

¹³ GRI GS 102-2.

I.3.4 Organizacijska struktura¹⁴

Slika 3: Organizacijska struktura družbe DARS

Makro in mezo organizacijska struktura družbe od 1. 11. 2021



¹⁴ GRI GS 102-18.

1.3.5 Avtoceste in hitre ceste v Republiki Sloveniji

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

Z izvajanjem NPIA se je omrežje v upravljanju in vzdrževanju družba DARS postopno povečevalo. Ob koncu leta 2021 je družba upravljala 624,9 kilometra avtocest in hitrih cest, 143,4 kilometra priključkov, 22,3 kilometra razcepov ter 40,8 kilometra drugih cest.¹⁵

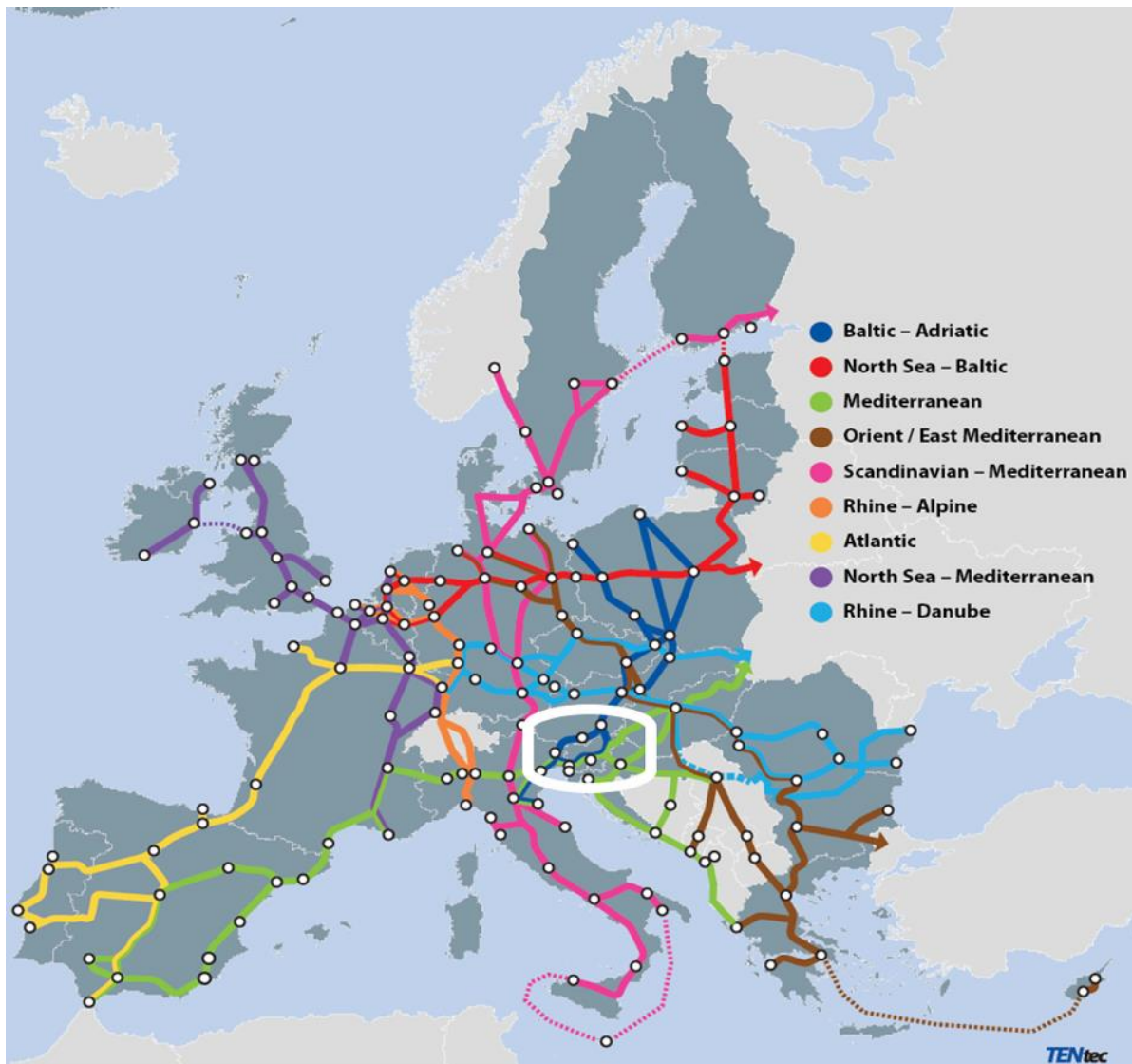
Slika 4: Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji, december 2021



¹⁵ GRI GS 102-7.

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



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

I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest¹⁶

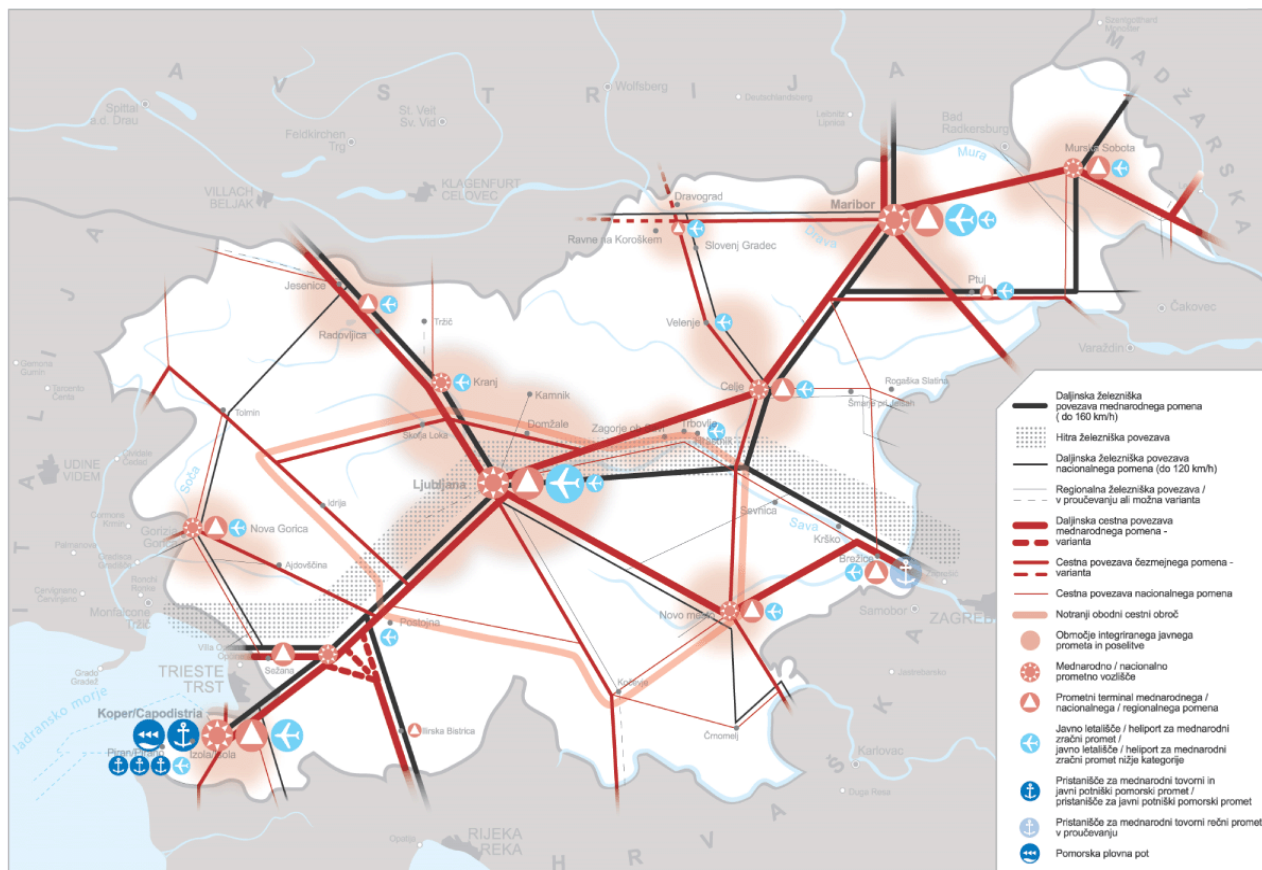
Družba DARS je z evropskimi avtocestnimi omrežji gospodarsko povezala Slovenijo in jo vpela v mednarodne tokove, z mnogimi okolju prijaznimi objekti, ki so se odgovorno povezali z naravnim okoljem. Z gradnjo avtocestnega omrežja je DARS postal strateški upravljavec: že zgrajene avtocestne sisteme smo 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 plovnih poti, pristanišč, letališč in terminalov, ki bi povezali Evropo ter krepili družbeno-ekonomsko in ozemeljsko povezanost Evrope.

¹⁶ GRI GS 203-1, 203-2.

Prednostna naloga na tem področju je zlasti odpravljanje ozkih grl in tehničnih ovir v vseevropskem prometnem omrežju, kamor sodi tudi gradnja druge cevi predora Karavanke. Evropska komisija poleg gradnje nove infrastrukture in modernizacije obstoječe podpira še uvajanje inovativnih, digitalnih tehnologij, alternativnih goriv in enotnih standardov. Omeniti velja tudi vlogo oz. prispevek družbe DARS h globalnemu razvoju, to je z upoštevanjem ciljev globalnega trajnostnega razvoja, t. i. »Sustainable Development Goals (SDG)«, sprejetih s strani držav članic Združenih narodov, katerih namen je vlaganje navora v razvoj celotne družbe, ekonomijo, znanost in civilno družbo – kar bo imelo pomembno vlogo pri doseganju pomembnih ciljev celotne družbe do leta 2030.

Slika 6: Strategija prostorskega razvoja Republike Slovenije



Meja na meji med RS in RH je prevarta po pogodbi o skupni državni meji med RS in RH (priloga 1), ki sta jo 19.07.2001 podpisali obe vladi, 20.07.2001 pa je bil parafiran s strani vodij pogajalskih skupin.
 Vir: Strokovne podlage SPRS
 Kartografska podlaga: MOPE - UPP, MOPE - GURS, GZ, 2003
 Kartografska obdelava: MOPE, julij 2004

Publikacijska karta št.3 k poglavju III.2.1
 Razvoj gospodarske javne infrastrukture
Usmeritve za razvoj prometnega sistema

Strategija prostorskega razvoja
 Republike Slovenije

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.

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.

Pogodba z izvajalcem del Cengizom je bila podpisana 30. 1. 2020. Skupni rok dokončanja vseh del je 2. 5. 2025 (62 mesecev od uvedbe v delo).

Do konca leta 2021 so bila v predoru izvedena naslednja dela:

- izkop in vgradnja podpornih ukrepov v kaloti do stacionaže 1658 m,
- izkop in vgradnja podpornih ukrepov v stopnici do stacionaže 1621 m,
- izkop in vgradnja talnega oboka iz brizganega betona od 0 do 292 m, od 736 m do 1078 m in od 1345 m do 1580 m,
- temelj notranje obloge – zahodna stran do stacionaže 1360 m,
- temelj notranje obloge – vzhodna stran do stacionaže 1341,3 m,
- vgradnja talnega oboka iz litega betona do stacionaže 852,9 m,
- vgradnja polnilnega betona do stacionaže 840,2 m.

Izvedeni so bil še izkopi in podporni ukrepi za prečni rov GQ26 (pohodni prečnik), za prečni rov LQ4 (prečnik, namenjen prezračevanju) ter za prečni rov EQ25 (prevozni prečnik).

Izkopni material iz predora se je odvažal in vgrajeval na lokaciji odlagališča M (nasproti predora) ter na lokaciji 4 (Mojstrana).

Zaključena so bila dela na mostu M-2 in deviaciji 1-3 s priključki na lokalne ceste ter prestavitve komunalnih inštalacij preko novega mostu. Opravljen je bil komisijski pregled izvedenih del ter v nadaljevanju sprostitev prometa preko novega mostu in deviacije 1-3 na lokaciji Hrušica. Izvedeni sta bili odstranitev starega mostu čez Savo Dolinko in ureditev brežin rečne struge na območju mostu.

Na mostu M-1 (objekt na trasi manjkajočega dela AC) so bila dokončana dela pri izvedbi pilotov ter temeljnih gred, izvedena je bila še prekladna konstrukcija I. faze objekta (osrednji del).

Slika 7: Postavitev paličnega loka v kaloti predora



Sofinancirano s pomočjo Instrumenta
za povezovanje Evrope Evropske unije



EVROPSKA UNIJA
EVROPSKI SKLAD ZA
REGIONALNI RAZVOJ

Slika 8: Betoniranje prekladne konstrukcije mostu M-1 (I. faza)



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 mednarodnega mejnega prehoda Metlika in do Črnomlja, za kateri so sprejete uredbe o državnem prostorskem načrtu.

Odsek tretje razvojne osi sever Velenje jug–Slovenj Gradec jug v dolžini 17,5 km je razdeljen na osem sklopov, ki so glede na prioritete na različnih stopnjah obdelave projektne dokumentacije, v različnih fazah postopkov javnih naročil za gradnjo (dvofazni postopek javnega naročanja) ter različnih fazah gradnje. V oktobru 2020 začeta gradnja sklopa D Gaberke se je v letu 2021 nadaljevala. Glavnina del je zaključenih, po deviacijah regionalnih cest R3-696/7912 Velenje–Škale in R3-696/7919 Škale–Graška Gora–Šmiklavž (deviacija 1-16) ter lokalni cesti proti naselju Gaberke (deviacija 1-17) je promet že stekel. Izvajajo se zaključna dela za popolno dokončanje. Za sklop F – Jenina so se gradbena dela začela v avgustu 2021. Dela se intenzivno izvajajo na viaduktih Jenina in Visočnik ter mostu Jenina. Aktivnosti potekajo še na izvedbi opornih in podpornih konstrukcij, ureditvah deviacij cest ter prestavitvah elektroenergetskih vodov in prestavitvi prenosnega plinovoda. Za sklope B – Škalsko jezero in H – Konovo ter E – Velunja so bile vložene vloge za izdajo gradbenega dovoljenja. JN za predhodno preveritev sposobnosti ponudnikov na sklopih B – Škalsko jezero in H – Konovo je zaključeno in odločitev pravno močna. Za sklopa C – Škale in E – Velunja je JN za predhodno preveritev sposobnosti ponudnikov v teku. Izvedeno je bilo odpiranje prejetih prijav, ki so v pregledovanju. 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, vzporedno se izvajajo vmesne in končne recenzije PZI. Investicijski program je bil potrjen v decembru 2021. Podaja vloge za gradbeno dovoljenje se pričakuje v prvi polovici 2022.

Slika 9: Pogled na gradbišče sklopa D – Gaberke



Na odseku tretje razvojne osi jug od AC A2 do priključka Osredok v dolžini 5,5 km je bilo po integralnem postopku pridobljeno gradbeno dovoljenje za traso in mostova, ki še ni pravnomočno. Pravnomočno pa je gradbeno dovoljenje za prestavitev magistralnega plinovoda. Javno naročilo za predhodno preveritev sposobnosti ponudnikov (dvofazni postopek javnega naročanja) je zaključeno in odločitev pravnomočna. Druga faza postopka javnega naročila izbire izvajalca je bila prekinjena zaradi nepravnomočnosti GD. Za odsek Osredok–Maline v dolžini 12,4 km so v teku aktivnosti za izdelavo projektne dokumentacije DGD in PZI. Izdelan in potrjen je bil tudi Investicijski program.

Na odseku od Malin do MMP Metlika in Črnomlja v skupni dolžini 30,7 km se je v oktobru 2021 začela pripravljati študija izvedbe projekta, ki bo podala odločitev o faznosti in etapnosti izvedbe tega odseka ter podlago za izdelavo predinvesticijske zasnove.

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 ter 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, odvodnjanja) nujno, da se prepreči nadaljnje propadanje objektov. Obnove objektov so predvidene tudi na odsekih, kjer se izvaja obnova vozišč, kjer so vključeni v potrebnem obsegu glede na ugotovljeno poškodovanost posameznega objekta ter predvidenega ukrepa na trasi.

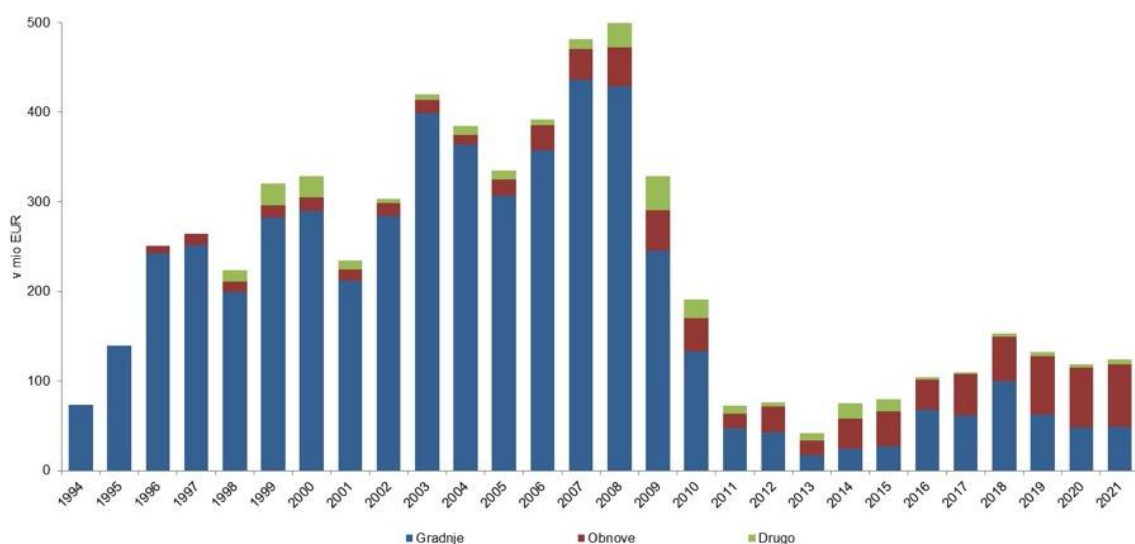
I.3.6.1 Načrtovane investicije od leta 2022 do 2024

Preglednica 1: Načrtovane večje investicije DARS od leta 2022 do 2024 v mio EUR (vir: Poslovni načrt 2022)

	Realizacija 2021	Načrt 2022	Načrt 2023	Načrt 2024	Skupaj 2021–2024
DRAGOMER avtocestni priključek	0,01	4,12	14,78	6,74	25,65
GRADNJA PROTIVETRNE ZAŠČITE	0,12	3,82	10,50	11,58	26,01
PREDOR KARAVANKE (druga cev)	17,24	19,85	22,28	37,88	97,25
Sistem DarsGo					
E-vinjete					
HAJDINA–ORMOŽ	0,16	5,10	15,64	16,35	37,25
KOSEZE–KOZARJE: razširitev v šestpasovnico (gradnja, ostalo)	0,06	0,26	8,52	20,75	29,59
3. razvojna os sever: Velenje–Slovenj Gradec	10,82	23,15	74,81	83,87	192,65
3. razvojna os sever: Šentrupert–Velenje	1,21	6,20	29,12	46,03	82,56
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (I. etapa – etapi 1 in 2)	0,34	16,31	26,36	31,43	74,43
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (I. etapa – etapi 3 in 4)	2,33	3,34	2,65	20,00	28,33
3. razvojna os jug: Maline–Metlika (Črnomelj) – 2. odsek	0,02	1,00	2,40	0,00	3,42
Skupaj	32,30	83,15	207,06	274,63	597,14
OBNOVE AVTOCEST	69,88	111,44	98,12	97,23	376,67
Druge investicije	21,75	76,28	63,79	52,20	214,02
Skupaj	123,92	270,87	368,98	424,06	1.187,83

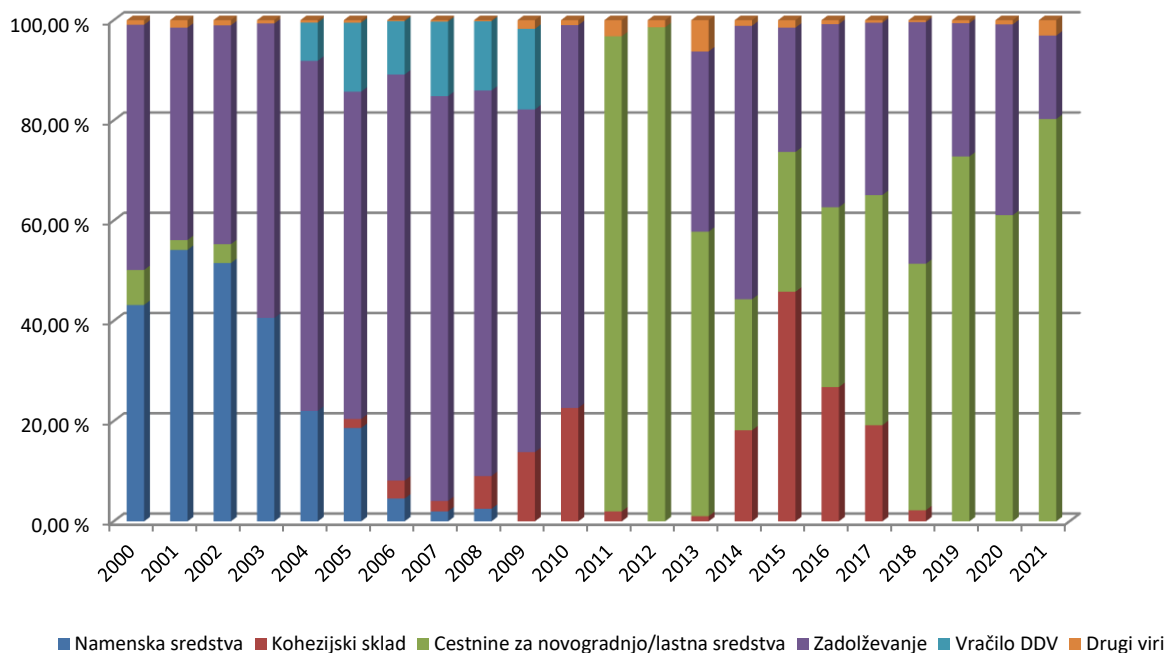
I.3.6.2 Investicije v NPIA (Nacionalni program izgradnje avtocest) od leta 1994 do 2021

Slika 10: Investicije v NPIA (Nacionalni program izgradnje avtocest) od leta 1994 do 2021



I.3.6.3 Viri financiranja NPIA (Nacionalnega programa izgradnje avtocest) od leta 2000 do 2021

Slika 11: Viri financiranja Nacionalnega programa izgradnje avtocest (NPIA) od leta 2000 do 2021



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.

Glede na usmeritve SDH se samoocena po zahtevah EFQM izvaja vsaki dve leti in v družbi DARS smo v letu 2021 izvedli tretjo samooceno in na njeni osnovi pripravili poročilo, ki vsebuje ugotovitve, akcijski načrt z 12 ukrepi ter kratkoročne in srednjeročne cilje poslovanja družbe na področju kakovosti in odličnosti.

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

Nadzorni svet obravnava poročilo o realizaciji ukrepov samoocene po modelu odličnosti EFQM na dvanajst 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.

V letu 2021 smo začeli vzpostavitev sistema neprekinjenega poslovanja po zahtevah standarda ISO 22301.

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.

1.4.1 Trajnostno poročanje

Izjava o nefinančnem poslovanju

Trajnostno poročilo družbe DARS za leto 2021 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 peto 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 2020 objavljeno na SEO netu Ljubljanske borze 29. 6. 2021.¹⁸ 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

1.4.2 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 družbo DARS kot odgovorno in v prihodnost usmerjeno podjetje.

Strateške usmeritve družbe DARS

Prikaz strategije družbe DARS za obdobje 2021–2025, ki povezuje vizijo in njene deležnike s tremi ključnimi strateškimi smernicami družbe DARS, je podrobneje razviden iz poglavja 1.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja, od katerih je osrednja dolgoročna poslovna stabilnost in trajnostna naravnost (usmerjena na okolje), ki se s svojo vsebino in strateškimi cilji pomembno navezuje tudi na uresničevanje prve strateške smernice (zagotavljanje varnosti, pretočnosti ter zanesljivih in pravočasnih storitev za uporabnike na avtocestnem omrežju) z uporabniki kot ciljnim deležniki in tretje strateške smernice (zavzeti in kompetentni zaposleni) z zaposlenimi kot ciljnim deležniki.

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

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

¹⁷ GRI GS 102-54.

¹⁸ GRI GS 102-51.

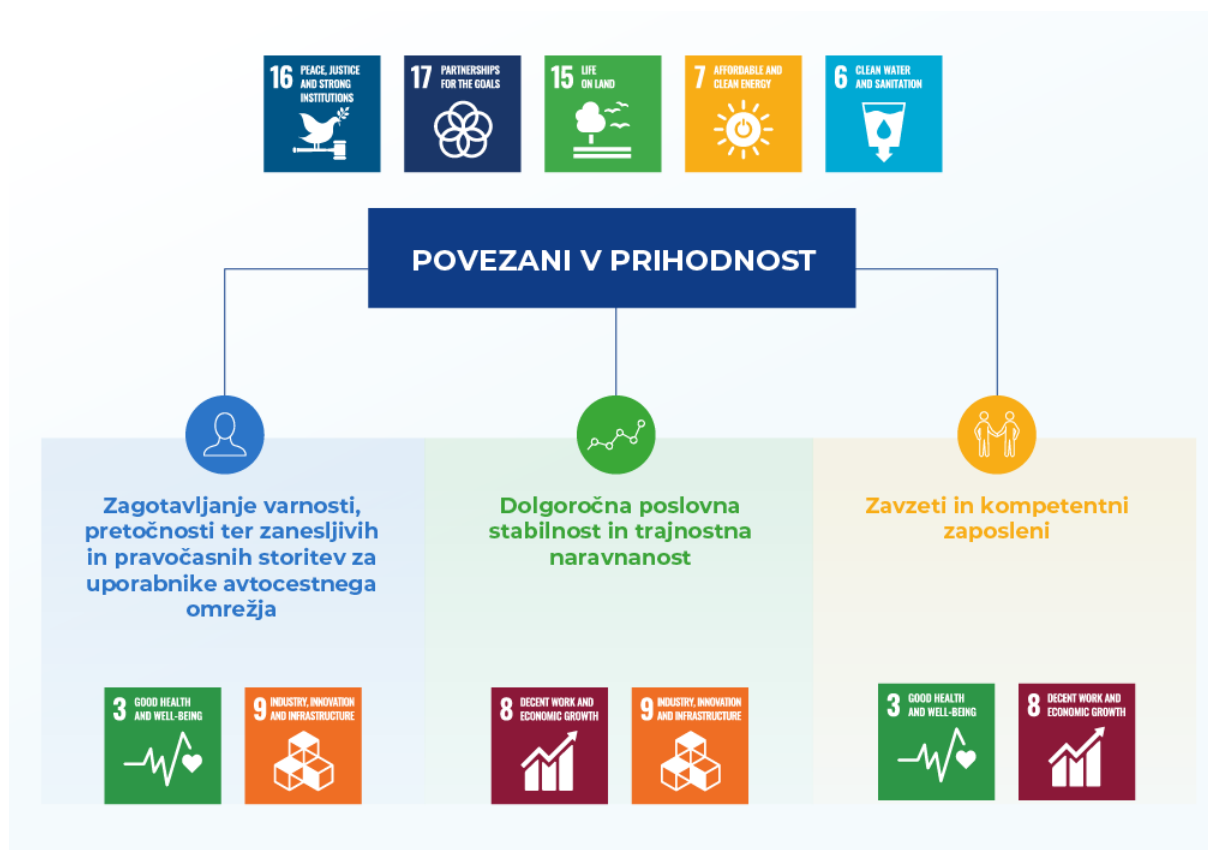
¹⁹ GRI GS 102-50, 102-52.

Slika 12: 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 13: 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, krepimo našo integriteto in ugled in tako prispevamo k cilju 16.

Bistvene vsebine: Korporativna integriteta.

Kazalnik: Število oseb, ki so ozaveščene, v % / število zaposlenih v DARS.



Partnerstva za doseganje ciljev: Vodilo poslovanja družbe DARS je povežljivost 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: družba DARS s svojimi prizadevanji za izboljšanje varnosti v cestnem prometu zaradi zmanjšanja števila prometnih nesreč aktivno prispeva k uresničitvi cilja 3.

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

Kazalnik: 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: Družba DARS želi z gradnjo in vzdrževanjem kakovostne, zanesljive in vzdržljive avtocestne infrastrukture uporabnikom zagotoviti varnost in udobje.

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

Kazalnik: 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 družba DARS 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: Družba DARS 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 zmožnostmi 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 družba DARS prispeva k doseganju cilja 8. Družba DARS si prizadeva za varne oblike zaposlitve, tako da je 99,35 % 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).

1.4.3 Podjetje in njegovi deležniki

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

Deležniki družbe DARS 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 se deležnikom posreduje na tri leta in nazadnje je bil le-ta posredovan za leto 2019. Trajnostno poročilo za leto 2021 prevzema izbor bistvenih vsebin, ki se glede na predhodno leto niso spreminjale.²⁰

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



²⁰ GRI GS 102-40, 102-42.




1.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti


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

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

Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme / odziv na zahteve deležnikov	Vključenost deležnika v pripravo trajnostnega poročila
Zaposleni	<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	✓
SDH, d. d. (predstavnik 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 družbe DARS (skladnost poslovanja), pričakovana realizacija meril LNU, dolgoročna poslovna stabilnost, izboljšanje praks korporativnega upravljanja, trajnostni razvoj, povečanje donosa kapitala, uvajanje vitkega poslovanja, optimizacija poslovnih procesov in stroškov poslovanja, aktivno upravljanje dolga, pretočnost in varnost avtocestnega omrežja, finančno vzdržna gradnja avtocestnega omrežja ter zagotavljanje ustrezne kakovosti upravljanja in vzdrževanja avtocestnega omrežja	✓
Nadzorni svet	<ul style="list-style-type: none"> • 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 koordinacije • Vsa soglasja v skladu z relevantno zakonodajo • Potrjevanje vladnih gradiv za zadolževanje • Potrjevanje predlogov za spremembe cenovne politike cestninjenja 	Uspešno uresničevanje zakonsko opredeljene vloge družbe DARS, dolgoročna poslovna stabilnost, posredni ekonomski vplivi, skladnost poslovanja, zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za avtocestne uporabnike ter zasebnost strank, aktivno upravljanje dolga, pretočnost in varnost avtocestnega omrežja, finančno vzdržna gradnja avtocestnega omrežja in zagotavljanje ustrezne kakovosti upravljanja in vzdrževanja avtocestnega omrežja	✓
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	✓

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
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 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 	Upoštevanje predlogov in pripomb, skrb za varnost in zadovoljstvo avtocestnih uporabnikov, dolgoročna poslovna stabilnost družbe DARS, posredni ekonomski vplivi na družbo	
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 Projektne dokumenti Upravičene pritožbe Revizije Zapisi 	Jasne zahteve in razpisni pogoji, izpolnjevanje pogodbenih obveznosti	 Vključen: Telekom Slovenije, d. d.

Deležniki	Komunikacijska orodja in način vključevanja	Ključne teme / odziv na zahteve deležnikov	Vključenost deležnika v pripravo trajnostnega poročila
Nevladne organizacije in zavodi	<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

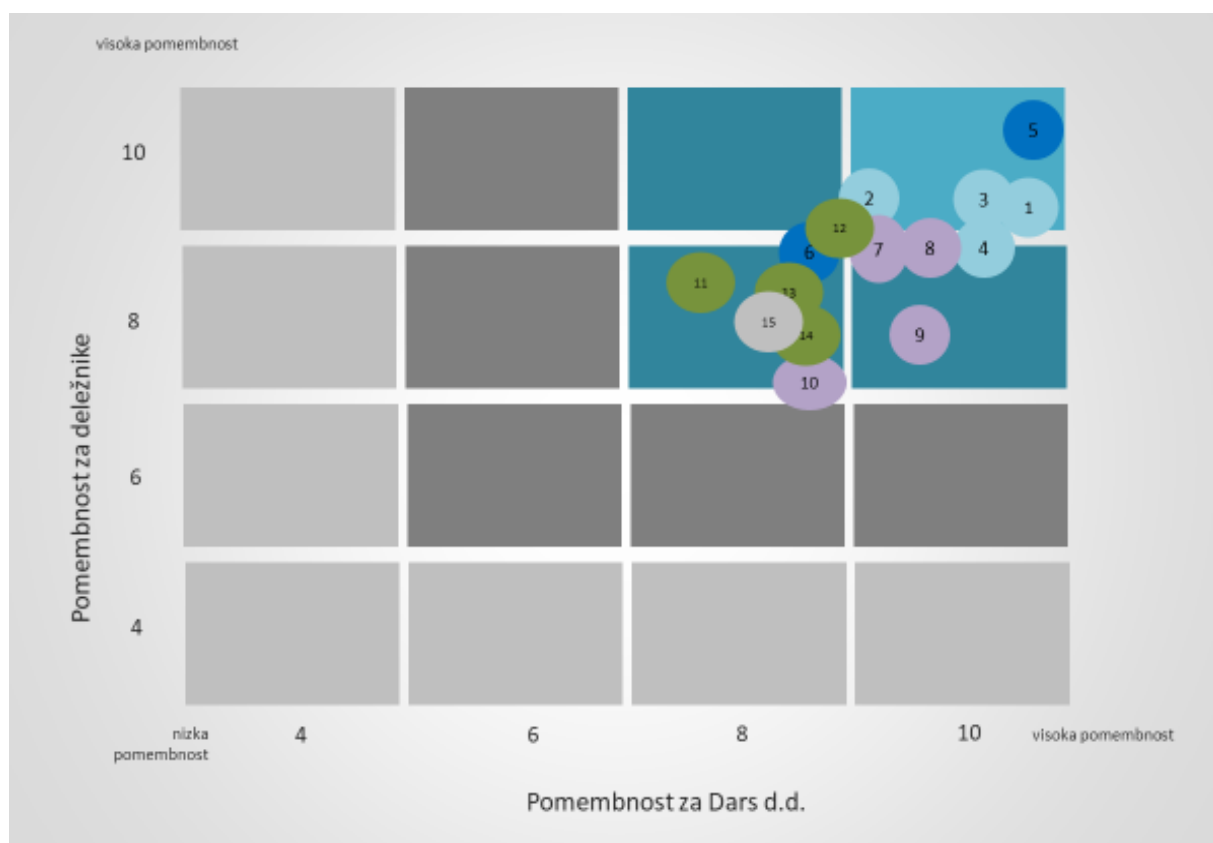
V spodnji preglednici so navedene bistvene vsebine, ki so bile relevantne za družbo DARS v letih 2017, 2018, 2019 in 2020 ter ostajajo nespremenjene tudi v letu 2021. Bistvene vsebine so izbrane na podlagi standardov GRI ter na podlagi strateških usmeritev družbe in njenega vpliva na okolje, družbo in 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 vsaka tri leta pošlje tem deležnikom, na identificiranih pričakovanih deležnikov internega dokumenta Potrebe in pričakovanja deležnikov družbe DARS, na analizi Vprašalnika za ugotavljanje klime in zadovoljstva zaposlenih ter na Poročilu o merjenju zadovoljstva uporabnikov avtocest v Sloveniji.

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

²² GRI GS 102-47.

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



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

²³ GRI GS 102-47.

I.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, uravnoveženosti, 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 upravljaljskega pristopa, ki ga zahteva standard GRI 103: Upravljaljski pristop.

I.4.5 Korporativna integriteta²⁵

I.4.5.1 Skladnosti s predpisi, kodeksi in priporočili

Inšpekcijski in prekrškovni postopki

V letu 2021 je bilo vezano na celotno poslovanje družbe DARS (vključeno ekonomsko, socialno področje in tudi področje okolja in energije) izdanih pet odločb v postopkih inšpekcijskega nadzora nad spoštovanjem zakonov in drugih predpisov s področja okolja. Zaradi ugotovljene kršitve pri uporabi fitofarmaceutskih sredstev je bil uveden prekrškovni postopek, ki je bil zaključen z izrekom denarne kazni.²⁶

Revizijski postopki pred DKOM

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

Iz preglednice Objavljena in oddana javna naročila je razvidno, da je družba DARS v letu 2021 objavila 137, oddala pa 168 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 2021 pred DKOM obravnavanih 19 zahtevkov za revizijo,

²⁴ GRI GS 102-46.

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

²⁶ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 307, 307-1.

na DKOM pa je bilo izdanih 17 odločitev (preglednica 4: Revizijski postopki pred DKOM). V dveh postopkih DKOM še ni odločila.

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

	2018	2019	2020	2021
Število delno ugotenih revizijskih zahtevkov	-	-	2	-
Število ugotenih revizijskih zahtevkov	1	5	5	7
Število razveljavljenih postopkov	-	1	-	-
Število zavrženih revizijskih zahtevkov	-	1	1	-
Število zavrženih revizijskih zahtevkov	6	8	10	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	2021
Število objavljenih javnih naročil	176	162	189	137
Število oddanih javnih naročil	281	313	194	168

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

I.4.5.2 Spoštovanje določil za družbo DARS relevantnih kodeksov in priporočil

Odstopanja od posameznih določil za družbo DARS relevantnih kodeksov in priporočil pojasnjujemo v Izjavi o upravljanju, ki je v skladu s petim odstavkom 70. člena Zakona o gospodarskih družbah (Uradni list RS, št. 42/2006 – z dopolnitvami in spremembami) del Letnega poročila DARS za leto 2021.

Sistem obravnave prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete²⁷

Kodeks korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države (v nadaljevanju: kodeks SDH) med drugim priporoča, da velike družbe vzpostavijo sistem notranjega opozarjanja na sume nepravilnosti in nezakonitosti v družbi ter določijo način zaščite prijaviteljev. Upošteva priporočila kodeksa SDH, 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. Pravilnik je bil sprejet z namenom prispevati h gradnji integritete družbe DARS, vse s ciljem splošnega izboljšanja poslovnih rezultatov in krepitve ugleda družbe. Pravilnik določa tudi ukrepe, s pomočjo katerih se v družbi DARS zagotavlja delovno okolje, v katerem je zagotovljena zaščita zaposlenih v družbi DARS, ki v dobri veri podajo prijavo. Komisija je tako v letu 2021 obravnavala eno prijavo.²⁸

Sistem obravnave prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete je bil dopolnjen z ureditvijo v Pravilniku o izvajanju notranjih nadzorov in notranjih preiskav. Prijava se odstopi pooblaščenca za notranje preiskave v obravnavo, če ta oceni, da je treba izvesti notranjo preiskavo.

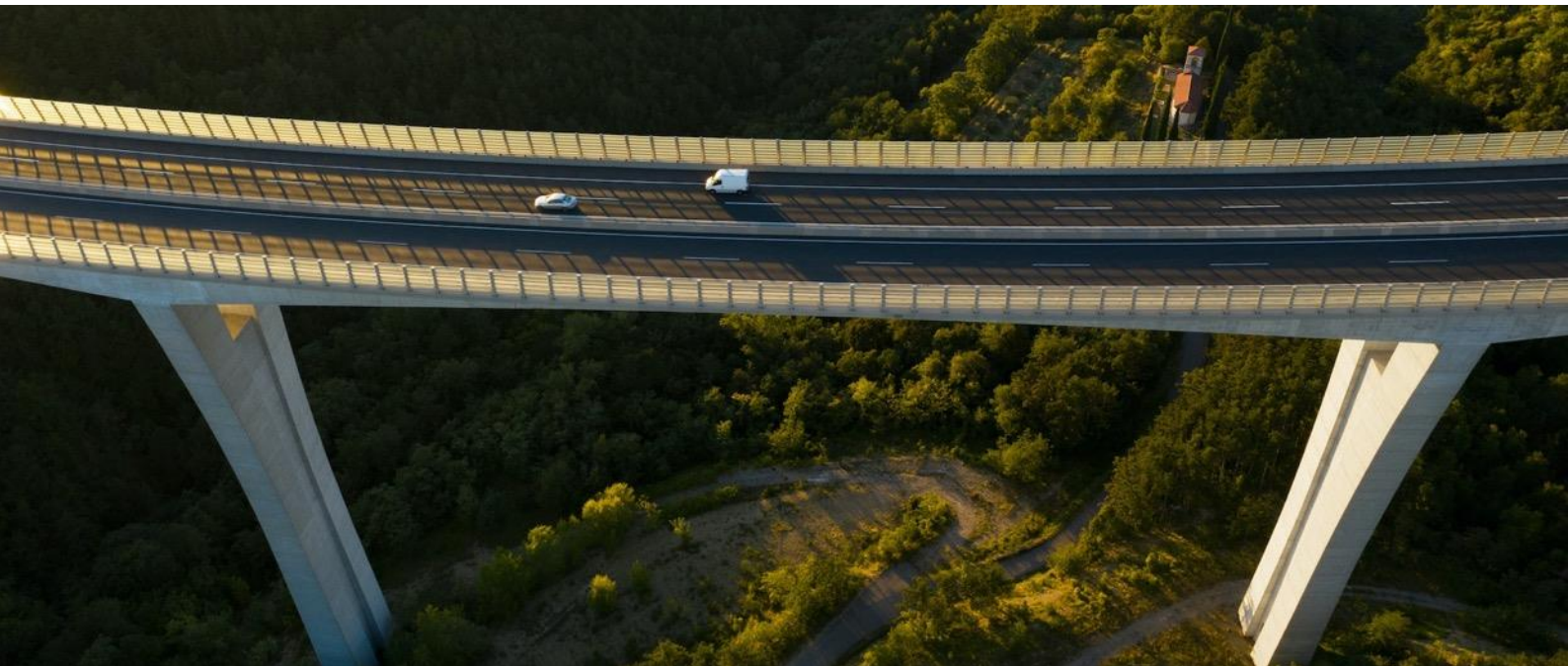
Nasprotje interesov

Člani uprave, drugi sodelavci ter člani nadzornega sveta svoje službe ali položaja in informacij, ki jih pridobijo pri opravljanju svojega dela, ne smejo uporabiti za to, da bi sebi ali komu drugemu uresničili nedovoljen zasebni interes. Zloraba notranjih informacij in poslovnih skrivnosti je za družbo DARS nesprejemljiva, škodljiva in prepovedana. Sodelavci družbe DARS so dolžni svoje nadrejene seznaniti 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.

²⁷ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 205.

²⁸ GRI GS 205-3.

I.4.6 Upravljanje tveganj²⁹



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 2021. 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 uvajanja 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 izpostavljen, pravočasno prepoznana, ovrednotena in obvladovana.

V sprejetem dokumentu »Upravljanje s tveganji« 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 zunanjega 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.

²⁹ GRI GS 102-15.





Merljivi cilji na področju upravljanja tveganj v letu 2021 so bili:

- 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).

Slika 15: Metodologija za vrednotenje tveganj

P O S L E D I C E T V E G A N J A			Verjetnost nastanka/pojava				
			ZELO NEVERJETNO (10 -20 let)	PRECEJ NEVERJETNO (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)	OCENA	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 načrtani v Strategiji družbe DARS 2021–2025, na nižjih ravneh pa glede na izvedbene cilje, ki so načrtani v okviru posameznega procesa. 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 neuskladenosti 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 ukrepe z namenom njihovega zmanjševanja na oziroma pod sprejemljivo raven. Uspešnost uvedenih ukrepov bodo lastniki tveganj ocenjevali po realizaciji ukrepov. V registru tveganj lastniki tveganj prepoznajo 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, 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 (nezaželeno 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 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 je zaradi pandemije veliko naporov vlagalo v reševanje mogočega problema zagotavljanja zadostnega števila kadrov za izvajanje zimske službe 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 spremljanja 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 (2022–2024), 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 obnovitvenih del. V dokumentu so 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, saj le tako sledimo strategiji družbe.

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 in infrastrukture, 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 2021 poslabšala in se je vrnila na stanje pred pandemijo. Izstopale so predvsem prometne nesreče naletov v ustavljeno vozilo v zastoju. Tudi prometne obremenitve se počasi približujejo vrednostim iz leta 2019, kar posledično povečuje verjetnost nastanka prometnih nesreč.

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 in spremembe za izboljšave na sistemski ravni.

Izvedli smo pregled doseganja ravni storitve sistema za zadnje četrletje tretjega leta delovanja sistema, prvi in del drugega četrletja četrtega leta 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 od pobrane cestnine za vozila nad 3,5 t največje dovoljene mase, ki je največji in najpomembnejši vir prihodka družbe. Prevezli smo podatkovno skladišče, v katerega se bodo prenašali podatki iz izvornih informacijskih sistemov, ki so potrebni za cestninjenje, s pomočjo katerega bo naročnik izvajal analize, namenjene celovitemu spremljanju in nadzoru nad delovanjem sistema DarsGo.

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 zunanja presoja sistema ISO na področju DarsGo, vodstveni pregled sistemov SUVI in SUNP, izvedeni nekateri ukrepi vodstvenega pregleda in vaja neprekinjenega poslovanja. V poročevalskem obdobju je sistem deloval stabilno in zagotavljal predvideno 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. Obvladujemo mrežo uporabniških storitev na način, da zagotavljamo cestninske uporabniške točke, dostopne uporabnikom storitev DarsGo; vzpostavili smo novo prodajno mesto v Ilirski Bistrici ter opremili in vzpostavili delovanje lastnega mobilnega prodajnega mesta. Povečali smo tudi obseg ustrezno usposobljenih mobilnih enot cestninskega nadzora, za še večji obseg ugotavljanja cestninskih prekrškov in pobiranja dolgovane cestnine. Z enakim namenom smo s sklenitvijo Aneksa 14 k Pogodbi za DarsGo začeli aktivnosti za postavitve dveh dodatnih nadzornih portalov na dveh vpadnicah v državo. V zadnjem četrletju leta smo usklajevali rešitve za postavitve novih portalov DarsGo (serminska vpadnica, tretja razvojna os sever in jug, Markovci–Gorišnica) in rekonstrukcijo obstoječih (Zadobrova–LJ (Šmartinska)). Na bencinskem servisu Petrol v Dolgi vasi je bilo dodano prodajno mesto, s čimer bo zagotovljena hitrejša izvedba storitev DarsGo za uporabnike, ki vstopajo v državo. Za zagotovitev pravočasne

in ustrezne količine naprav DarsGo smo zaradi globalne krize na trgu polprevodnikov začeli naročilo naprav DarsGo za leto 2023.

V poročevalnem obdobju smo z izvajalcem dogovorili potrebne aktivnosti za implementacijo sistema DarsGo s sistemom e-vinjet za namen zagotovitve pravočasne prodaje in uporabe e-vinjet.

Izpad ključnih informacijskih sistemov

Izpad ključnih informacijskih sistemov obvladujemo z rednim spremljanjem stanja informacijskih 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 tveganj. Prepoznane grožnje in tveganja, ki bi lahko vplivala na zaupnost, celovitost ali razpoložljivost informacijskih sistemov in informacijske infrastrukture, obvladujemo z vzdrževanjem ocene tveganj s področja informacijske varnosti in izvajanjem ustreznih ukrepov za zmanjševanje tveganj. Vpeljane imamo ustrezne kontrole skladno z zahtevami standarda ISO 27001 ter redno izvajamo vzdrževanje vseh informacijskih sistemov, tako programske kot strojne opreme. Sem sodi zagotavljanje varnostnega kopiranja, vzdrževanje protipožarnih pregrad in protivirusnih programov ter posodabljanje varnostnih politik. Velik poudarek je tudi na ozaveščanju uporabnikov o informacijski varnosti. Ključno je tudi izvajanje 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 2021 smo pri načrtovanju ukrepov na premostitvenih objektih prvič uporabili ekspertni sistem gospodarjenja s premostitvenimi objekti – BMS DARS.

Za projekte, vezane na energetske učinkovitost podjetja, se pripravljajo 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, potrudi 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 dopustne višine cestnine, skladno z veljavno metodologijo.

Zaradi pandemije covid-19 smo v letu 2020 beležili 17-odstotni padec prihodkov iz naslova cestninjena, na prihodke pa je pandemija vplivala tudi v letu 2021, vendar smo se predvsem na podlagi povečanega prometa težkih vozil približali ravni cestninskih prihodkov v letu 2019.

Prihodki iz naslova cestninjenja vozil z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t se praviloma zmanjšujejo, če ostaja cestnina na prevoženi kilometer nespremenjena, zaradi posodabljanja voznega parka, saj vozila z višjim emisijskim razredom

EURO plačujejo nižjo cestnino. Pobude za indeksacijo cestnine na omrežju cestninskih cest in cen vinjet, podane MZI s strani družbe DARS v letih 2020 in 2021, niso bile sprejete.

Spremembe podzakonskih predpisov s področja cestninjenja in cenik 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. Prvega decembra 2021 smo začeli prodajo elektronskih vinjet v sistemu e-vinjet. Na začetku je bila v elektronski obliki na voljo le letna vinjeta, z januarjem 2022 pa so bile na voljo tudi kratkoročne vinjete. Konec januarja 2022 je bila dokončno ukinjena prodaja vseh vrst vinjet v obliki nalepk. Letna vinjeta velja 365 dni od dneva nakupa, kar pomeni izpad dela prihodkov v primerjavi z dosedanjim sistemom veljavnosti letnih vinjet (do 31. 1.).

Družba DARS je tudi v letu 2021 aktivno sodelovala pri oblikovanju in presoji predloga novele direktive o evrovinjeti (1999/62/ES) med sprejemanjem predloga na delovnih telesih in pristojnih odborih EU. Svoje predloge smo posredovali pristojnemu ministrstvu ter združenju avtocestnih upravljavcev ASECAP. Nova tveganja, ki jih direktiva prinaša, so obvezna cenovna razmerja pri letnih in kratkoročnih vinjetah, obvezna uvedba dnevne vinjete, razlikovanje višine cestnine glede na izpuste CO₂, obvezna uvedba pristojbine za zunanje stroške onesnaževanja zraka in hrupa, možnost, da se cestninski prihodki investirajo v prometnem sektorju, vendar zunaj avtocestnega omrežja, ter možnost oprostitev in znižanj cestnine za dele omrežja in nove kategorije vozil. Potem, ko bo po 8-letnem prehodnem obdobju obvezno upoštevanje predpisanih razmerij med ceno letne in kratkoročnih vinjet, bo v izogib občutnemu zmanjšanju prihodkov (po oceni za 30 do 50 mio EUR na letni ravni) treba podražiti letno vinjeto (za 20 do 40 EUR). Poleg tega bo sprejetje novele direktive vplivalo na porast stroškov razvoja sistema DarsGo in porast stroškov cestninskega nadzora.

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 s kadri 2020, ki opredeljuje konkretne aktivnosti, s katerimi kot organizacija delujemo na področju razvoja kadrov in sistemskega obvladovanja prepoznanih kadrovskega tveganja.

Vsako leto se izvaja merjenje organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih. Rezultati za leto 2021 ne kažejo pomembnih negativnih odstopanj v stanju organizacijske klime in zadovoljstva zaposlenih, kažejo pa večjo stopnjo zavzetosti zaposlenih kot v predhodnih letih.

Prepoznana imamo ključna delovna mesta in ključne kadre, za katere je pripravljen temelj za izvajanje politike nasledstev. Slednje poleg pravočasnega zagotavljanja strokovnih in kompetentnih naslednikov na ključnih delovnih mestih predstavlja tudi pomemben element kariernega razvoja zaposlenih ter gradnje zavzetosti zaposlenih, kar zmanjšuje tveganje neželene fluktuacije. Za ključne kadre se pripravljajo individualni razvojni načrti in omogoča se jim sistematičen razvoj potrebnih znanj in kompetenc.

Izvajajo se razvojni letni pogovori za vse zaposlene. Zaposlenim je omogočena udeležba na različnih internih in eksternih usposabljanjih, ki so zaradi epidemije covid-19 potekala pretežno v on-line obliki. Zaradi epidemije covid-19 je poslovanje v večji meri potekalo v digitalnem območju s pomočjo sodobnih informacijskih orodij. S ciljem, da so zaposleni dobro usposobljeni za delo z digitalnimi orodji, je bilo izvedeno merjenje digitalnih kompetenc zaposlenih, ki bo osnova za nadaljnje ciljno usposabljanje zaposlenih. Zaposlenim se omogoča izobraževanje ob delu s pomočjo sofinanciranja stroškov šolnine in dodelitve odsotnosti z dela z nadomestilom plače zaradi opravljanja študijskih obveznosti. Z zaposlenimi, katerih narava dela omogoča opravljanje dela na domu, so sklenjene nove pogodbe o zaposlitvi, na osnovi katerih lahko zaposleni opravljajo delo na domu tudi v normalnem poteku poslovanja. Na voljo so tudi različni ukrepi, s katerimi se zaposlenim izkazuje spoštljiva pozornost do njihovega osebnega življenja in se jim omogoča, da lažje usklajujejo delo in družinske obveznosti, ter se jim pomaga, če se znajdejo v stiski.

Na neželjeno fluktuacijo in stanje zavzetosti zaposlenih vodenje pomembno vpliva, zato so vodje vključeni v različne delavnice in coachinge za izboljšanje vodstvenih kompetenc. Za preveritev stanja zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih se redno letno izvaja merjenje, s katerim se spremlja stanje zaposlenih in omogoča ustrezno ukrepanje.

Tudi v letu 2021 so bile aktivnosti na področju kadrovskega ukrepov v veliki meri zaznamovane z obsežnimi urgentnimi ukrepi na področju organizacije dela za omejevanje 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 leto 2021 smo vstopili z nadaljevanjem pandemije covid-19, ki je ponehala samo v poletnih mesecih. Zato smo največ aktivnosti na področju zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu namenili izvajanju ukrepov za preprečitev širjenja virusa med našimi sodelavci. Delavci, ki so lahko opravljali delo od doma, so prihajali na delo v službo le v primeru nujno potrebnih del, ki jih od doma niso mogli opraviti. Vzdrževalci in delavci v Področju cestninjenje so opravljali delo v stalnih ekipah (mehurčkih). Večina sestankov in usposabljanj je potekala daljinsko prek elektronskih medijev. Pred sestanki v fizični obliki pa smo zagotovili preventivno testiranje s hitrimi antigenskimi testi. Služba za varnost in zdravje pri delu je ob vsaki okužbi delavca, v sodelovanju z vodjo organizacijske enote, opravila epidemiološko raziskavo in napotila delavce, ki so bili v visokotveganim tesnem stiku z okuženim, v karanteno.

Delavce smo obveščali o razmerah v Sloveniji, spremembah v predpisih in številu okuženih v naši družbi ter jih opozarjali na upoštevanje preventivnih ukrepov (skupaj 19 obvestil). V januarju smo pripravili tudi krajšo videopredstavitve o koronavirusu, potrebnih preventivnih ukrepih, ukrepanju ob sumu okužbe in jih opozorili na pomen cepljenja za zaustavitev pandemije. V organizaciji Službe za varnost in zdravje pri delu se je v osmih cepilnih centrih v začetku maja cepilo 260 zaposlenih.

V drugi polovici maja se je število odsotnih zaradi covid-19 zmanjšalo pod pet. Skoraj polovica delavcev je bolezen do tedaj že prebolela ali so bili cepljeni. Tako so bili izpolnjeni minimalni pogoji za delo v večjih skupinah in izvedbo aktivnosti, ki jih v času epidemije ni bilo mogoče varno izvajati. Delavci Službe za varnost in zdravje pri delu so v maju in juniju ter septembru in oktobru v večjih prostorih (garažah za tovorna vozila), ob upoštevanju varnostne razdalje, nošenju mask in stalnem prezračevanju, izvajali usposabljanja in predpisane obdobjne preizkuse vzdrževalcev za varno delo.

Z začetkom četrtega vala pandemije in povečanjem števila okuženih v jeseni smo ponovno uvedli dodatne ukrepe za preprečitev širjenja koronavirusa po merilih iz Akcijskega načrta in poostri nadzor nad izvajanjem teh ukrepov. Ob uvedbi obveznega izpolnjevanja pogoja PCT za vse zaposlene smo delavce informirali o njihovih obveznostih in organizirali redno 3-krat tedensko preverjanje pogoja. Ob uvedbi pogoja se je moralo samotestirati 623 delavcev, že v prvem tednu oktobra je to število padlo na 367, do koncu leta pa na 285, saj se je do tedaj ob finančni spodbudi cepilo 72 % vseh zaposlenih.

V Službi za varnost in zdravje pri delu so poleg že opisanega zagotavljali neprekinjeno (24 ur dnevno, 365 dni v letu) svetovanje vodjem pri sprejemanju potrebnih ukrepov ob sumih okužb delavcev, dnevno obveščali upravo in člane delovne skupine za preprečevanje širjenja okužb o odsotnih delavcih, zagotavljali potrebno osebno varovalno opremo, dezinfekcijska sredstva za roke, za dezinfekcijo vozil, za razkuževanje delovnih prostorov, hitre antigenske teste za testiranje s strani medicinskega osebja in teste za samotestiranje.

Varovanje okolja

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 2021–2025 vključuje operativne cilje, ki se nanašajo na okoljsko-energetske vidike in posledično ukrepe za zmanjševanje okoljskih tveganj. V letu 2021 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. Predvidevam, da obstoječa komunalna infrastruktura zagotavlja zadostne kapacitete za zbiranje komunalnih odpadkov, zato trenutno ni izkazanih potreb po dodatnih zabojuh za ločeno zbiranje odpadkov.

DARS načrtuje izvedbo ukrepov zaščite pred hrupom 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, leta 2019 pa se je izvedla še zaščita posameznih najbolj obremenjenih stavb z varovanimi prostori na 11 lokacijah ob avtocestnem omrežju.

DARS je v letih 2018/2019 izvedel obratovalni monitoring hrupa za omrežje cest v upravljanju DARS, sočasno z njegovo izvedbo pa 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 določena prioriteta območja, ki so bila vključena v Plan ukrepov na avtocestni infrastrukturi in opremljeni v upravljanju DARS za obdobje 2022–2024. Na podlagi navedenega dokumenta je DARS že začel naročilo študij hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov za posamezna območja ob avtocestnem omrežju.

Za potrebe priprave nabora ukrepov, ki so vključeni v osnutek revidiranega Operativnega programa varstva pred hrupom, je DARS poleg SP OP Hrup 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. Ministrstvo za okolje in prostor je v sodelovanju z Ministrstvom za zdravje in Ministrstvom za infrastrukturo ter ostalimi deležniki, med katerimi je tudi DARS, pristopilo k reviziji Operativnega programa varstva pred hrupom. Osnutek revizije dokumenta vsebinsko temelji na SP OP Hrup, zato vključuje celoten obseg s SP predvidenih prioriteten območij. Osnutek dokumenta je že bil v medresorskem usklajevanju, javni obravnavi in v ponovnem medresorskem usklajevanju. Pričakuje se, da bo Vlada RS sprejela revizijo OP Hrup v začetku leta 2022.

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.³⁰

Družba DARS je v poslovnem letu 2021 realizirala 469,5 milijona evrov čistih prihodkov od prodaje, kar je 18 odstotnih točk več kot v letu 2020. Cestninski prihodki, ki predstavljajo kar 93,2 odstotka vseh prihodkov, so bili v letu 2021 za 18 odstotkov višji od realizacije v letu 2020. Po upadu cestninskih prihodkov v letu 2020 zaradi epidemije covid-19 so v letu 2021 le še za 2 odstotka zaostajali za realizacijo iz leta 2019. V letu 2021 je bila prodaja vinjet količinsko višja za 24 odstotkov – prodanih je bilo 6.736.810 vinjet. Posebej visoka, kar 70-odstotna, je bila rast prihodkov od prodaje kratkoročnih vinjet.

Čisti poslovni izid družbe DARS za obdobje od 1. januarja do 31. decembra 2021 je znašal 112,7 milijona evrov in je bil v primerjavi s čistim poslovnim izidom za leto 2020 višji za 89 odstotkov.

³⁰ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 201, 203.

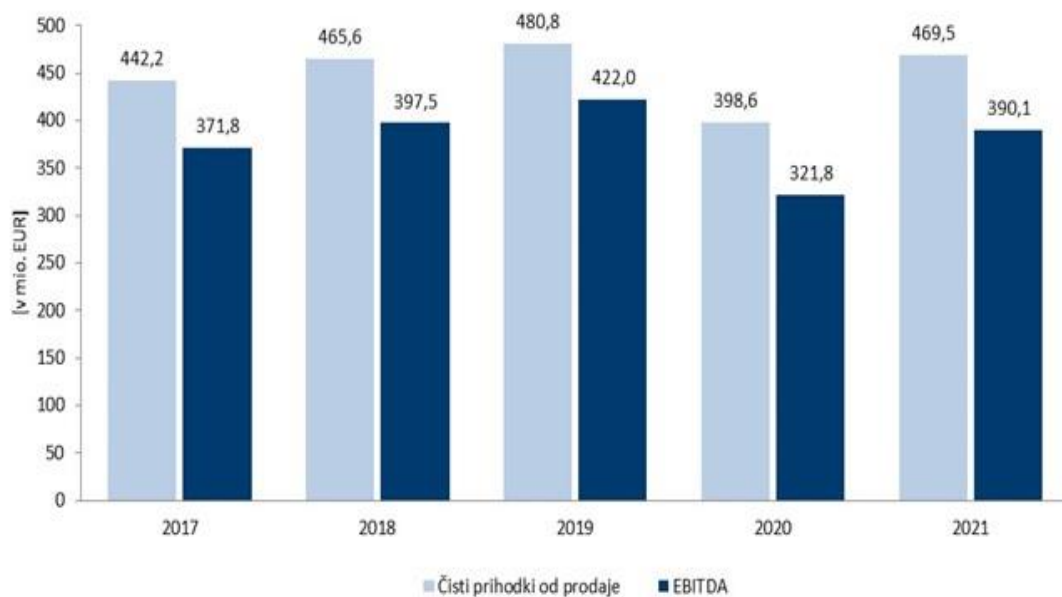
Preglednica 6: Ključni poslovni podatki po letih³¹

Ključni poslovni podatki po letih	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020	Leto 2021	Indeks 2021/2020
EKONOMSKI VIDIK					
Čisti prihodki od prodaje	465.605.859	480.750.876	398.581.556	469.535.406	118
Poslovni izid iz poslovanja	222.394.940	210.990.006	108.954.947	169.167.087	155
EBITDA	397.476.660	422.009.626	321.804.934	390.145.355	121
Čisti poslovni izid obračunskega obdobja	154.421.963	139.611.455	59.526.614	112.703.369	189
Osnovni kapital	2.322.284.140	2.086.559.144	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	3.041.652.197	104
Skupna vrednost aktive na dan 31. 12.	5.656.311.816	5.307.039.906	5.175.871.112	5.092.759.905	98
Odplačilo dolga – glavnica	219.555.539	212.849.148	238.361.387	183.625.351	77
Plačilo obresti*	40.624.860	37.889.189	35.786.115	32.283.754	90
OKOLJSKI VIDIK – poraba energentov v MWh					
Elektrika	23.598	22.584	21.670	22.190	102
Goriva	18.662	18.081	16.752	17.646	105
Zemeljski plin	1.443	1.386	1.564	1.812	116
UNP propan	1.964	1.857	1.736	1.994	115
UNP propan, butan	852	475	428	403	94
Kurilno olje	238	97	58	82	141
Daljinsko ogrevanje	638	550	0	0	/
Biomasa	0	0	452	482	107
km AC	623	623	623	625	100
Št. zaposlenih	1.232	1.257	1.269	1.234	97
Marža iz poslovanja	47,8 %	44,1 %	27,3 %	36,0 %	132
EBITDA marža	85,37 %	87,78 %	80,7 %	83,1 %	103
Neto marža	33,2 %	29,2 %	14,9 %	24,0 %	161
Donosnost na kapital (ROE)	5,35 %	4,79 %	2,06 %	3,78 %	183

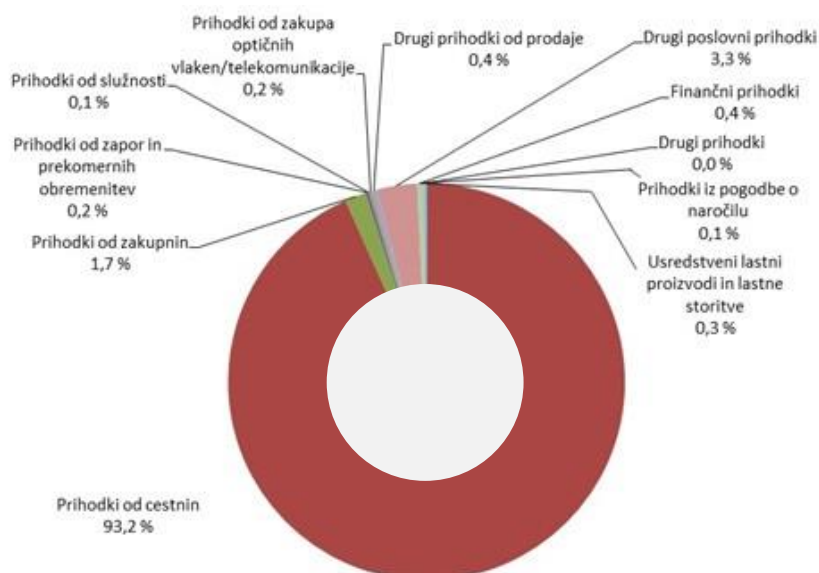
* Podatek se nanaša na dejanske odlive za obresti od prejetih kreditov in obveznic v posameznem letu.

³¹ GRI GS 201-1.

Slika 16: Gibanje čistega prihodka od prodaje in denarnega toka iz poslovanja (EBITDA) v obdobju 2017–2021



Slika 17: Struktura prihodkov DARS v letu 2021



Preglednica 7: Neposredno ustvarjena in distribuirana ekonomska vrednost družbe DARS v letu 2021³²

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Prihodki (neposredna ekonomska vrednost) (1)	372.497.825	442.411.843	466.246.838	481.358.110	399.731.986	470.159.549
– Od prodaje	372.161.638	442.244.312	465.605.859	480.750.876	398.581.556	469.535.406
– Prodaja sredstev/nepremičnin	336.187	167.531	640.979	607.234	1.150.430	624.143
Porazdeljena ekonomska vrednost (2)	294.378.679	317.224.881	344.641.792	410.888.602	384.077.024	409.386.053
– Stroški blaga, materiala in storitev	36.740.431	38.635.453	47.646.986	50.383.003	44.369.700	48.350.592
Stroški (brez stroškov dela)	195.755.737	203.242.941	226.137.622	265.820.555	260.411.511	270.205.903
Stroški dela	37.910.486	39.730.512	40.847.516	45.244.673	46.832.708	47.936.062
Izguba pri izločitvi osnovnih sredstev	80.143	615.603	3.749.710	30.864.914	26.717.740	31.481.217
Izplačila lastnikom kapitala in ostalim dobaviteljem finančnih sredstev	41.234.923	40.414.027	40.624.860	37.889.189	35.786.115	32.283.754
– Dividende	0	0	0	0	0	0
– Obresti	41.234.923	40.414.027	40.624.860	37.889.189	35.786.115	32.283.754
Davki od dobička	19.203.477	32.981.826	33.075.718	30.552.021	14.104.581	27.237.468
Investicije v družbeno okolje	193.913	239.973	206.367	517.251	224.369	241.650
– Sponzoriranja in donacije	121.409	165.094	148.934	197.339	114.092	112.319
– Ostalo (dajatve, NUSZ ...)	72.504	74.879	57.432	319.912	110.277	129.331
Neposredno ustvarjena ekonomska vrednost (1–2)	78.119.146	125.186.962	121.605.046	70.469.508	15.654.962	60.773.495

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 2021 smo ustvarili 456,18 mio EUR prihodkov iz naslova cestninjenja, kar je za 18 odstotkov več kot v letu 2020. Po upadu cestninskih prihodkov v letu 2020 zaradi epidemije covid-19 so v letu 2021 le še za 2 odstotka zaostajali za realizacijo iz leta 2019, pri cestninjenju težkih vozil pa so jih celo preseгли.

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.

³² GRI GS 201-1.

Zaračunavanje uporabe infrastrukture in trajnostni razvoj

Normativno urejanje področja cestninjenja postaja orodje za doseganje ne le enotnega trga in nediskriminatornega pretoka blaga, storitev in ljudi v EU, ampak se želi vedno bolj posegati tudi na področje doseganja okoljskih ciljev, tako 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 95 % 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 četrtnina 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)³³ 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.

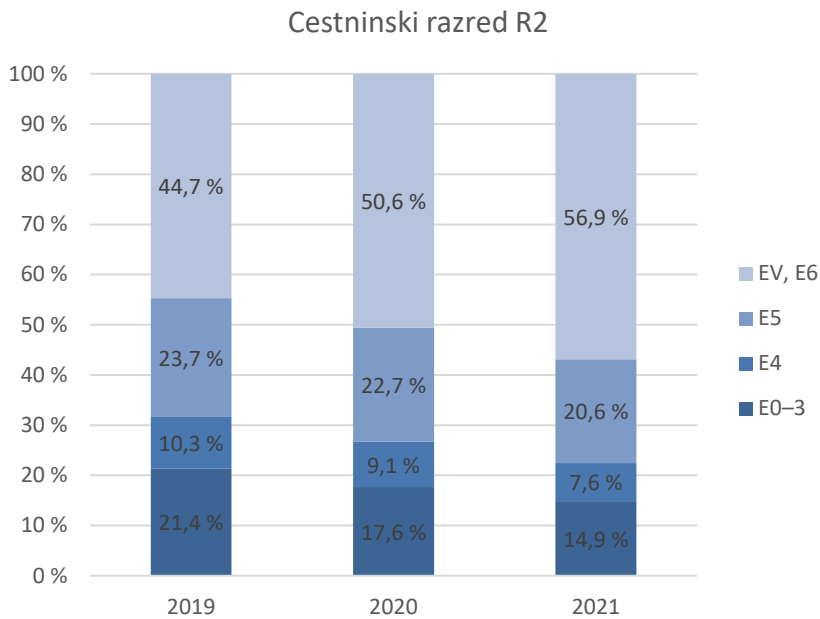
V spodnji preglednici in grafikonih je razvidno, da se je v letih 2019–2021 zmanjševal delež »umazanih« vozil in naraščal delež »čistejših«, to je tistih, ki so v emisijskih razredih EURO EEV in VI.

Preglednica 8: Delež emisijskih razredov EURO v cestninskih km, opravljenih s težkimi vozili na omrežju cestninskih cest (brez cestnega predora Karavanke)

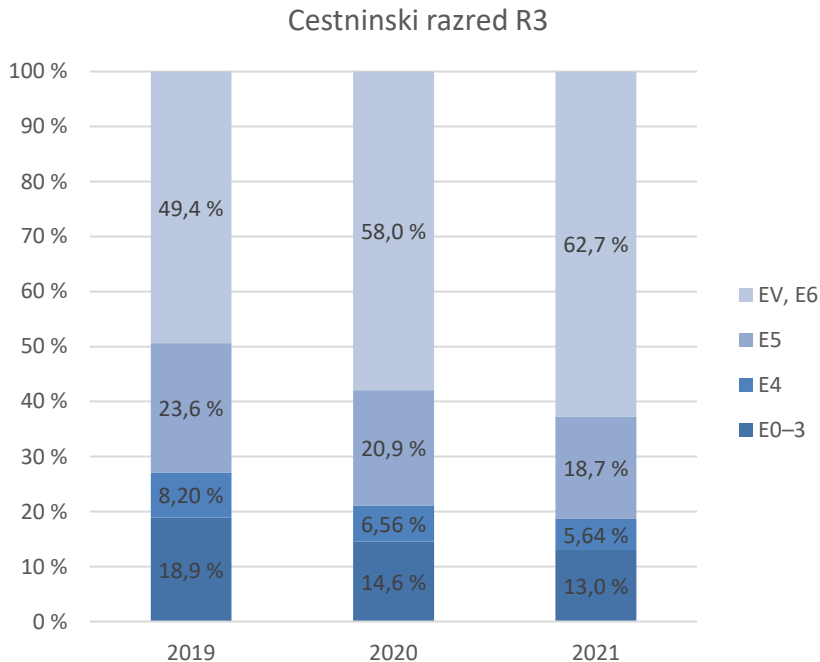
Vsi cestninski razredi	2019	2020	2021
E0–3	5,9 %	4,0 %	3,3 %
E4	2,9 %	2,0 %	1,6 %
E5	22,9 %	17,9 %	14,3 %
EV, E6	68,3 %	76,1 %	80,7 %

³³ GRI GS 102-2.

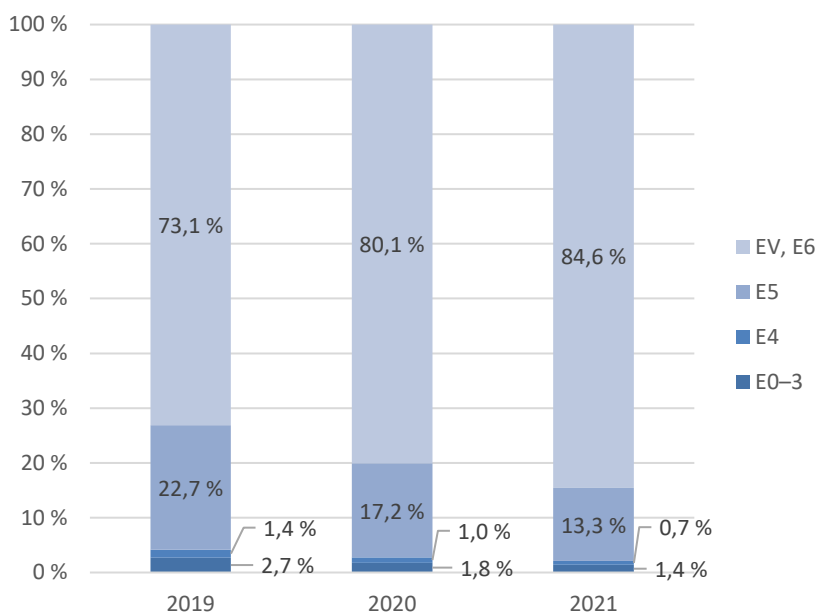
Slika 18: Emisijski razredi EURO za cestninske razrede R2, R3 in R4



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 napravah DarsGo.



Cestninski razred R4



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

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

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

Cestninjenje vozil do 3,5 t največje dovoljene mase

Prihodki od cestninjenja lahkih vozil so bili v letu 2021 v primerjavi z letom 2020 za 24 % višji in so znašali 179,41 mio EUR. V letu 2021 je bila prodaja vinjet količinsko višja za 53 odstotkov – prodanih je bilo 6.736.810 vinjet. Posebej visoka, kar 70-odstotna, je bila rast prihodkov od prodaje kratkoročnih vinjet.

Prvega decembra 2021 smo začeli prodajo elektronskih vinjet v sistemu e-vinjet. Na začetku smo v elektronski obliki prodajali le letne vinjete, v januarju 2022 pa smo začeli prodajati tudi kratkoročne vinjete. Konec januarja 2022 je bila dokončno ukinjena prodaja vseh vrst vinjet v obliki nalepk. Bistvena sprememba z uvedbo elektronske vinjete je v tem, da vinjete ni treba lepiti na vetrobransko steklo in da letna vinjeta velja 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.

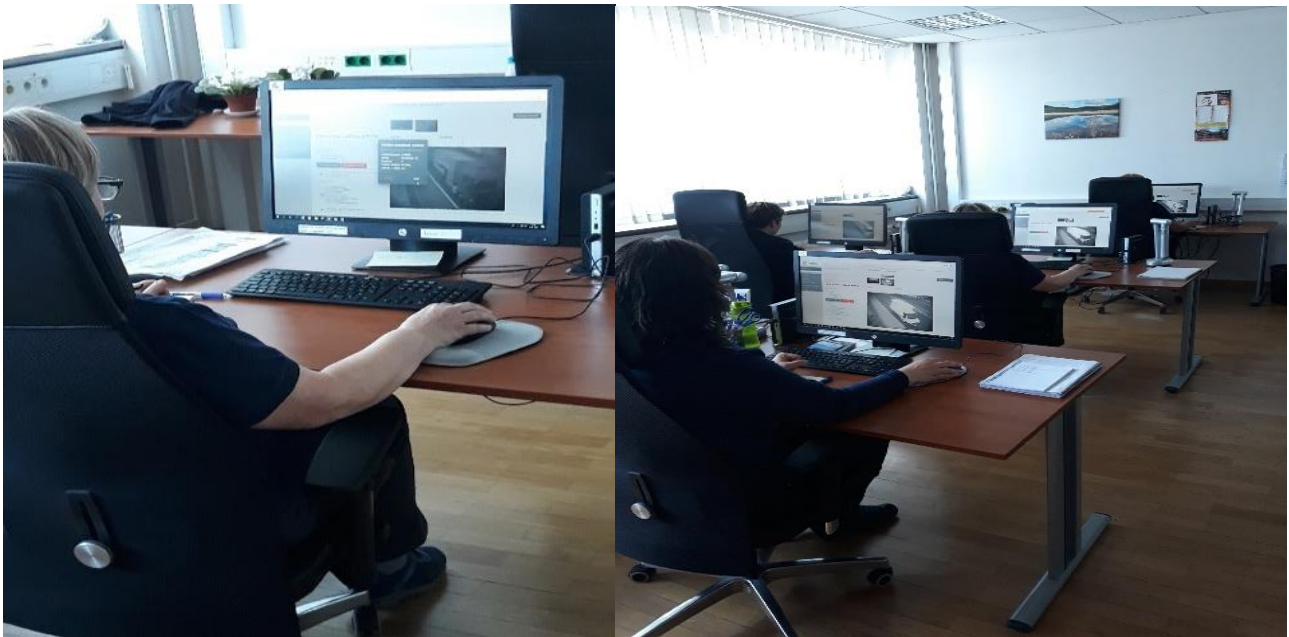
V letu 2021 so cestninski nadzorniki izdali 68.224 plačilnih nalogov (od tega 57.992 iz naslova neplačevanja cestnine za vinjetna vozila, 7311 zaradi neplačila cestnine za tovorna vozila, 2886 po Zakonu o pravilih cestnega prometa in 35 po Zakonu o cestah). Izdanih je bilo za 28,9 odstotka več plačilnih nalogov kot v letu 2020. V letu 2021 je cestninski nadzor nadgradil metodologije ciljno usmerjenega nadzora v tovorna vozila, ugotovitve in dobre prakse pa uporabil pri načrtovanju in vzpostavitvi nadzora pri projektu e-Vinjeta.

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.

Slika 21: Ekipa cestninskih nadzornikov pred svojimi vozili



Slika 22: Delo v Operativnem centru cestninskega nadzora

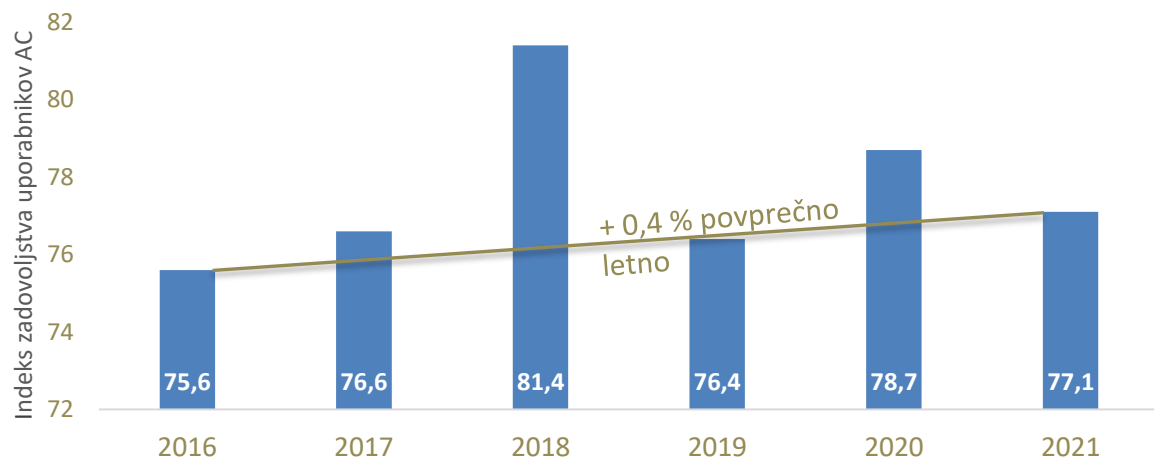


I.5.2.2 Zadovoljstvo in odgovoren odnos do uporabnikov avtocest

Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest

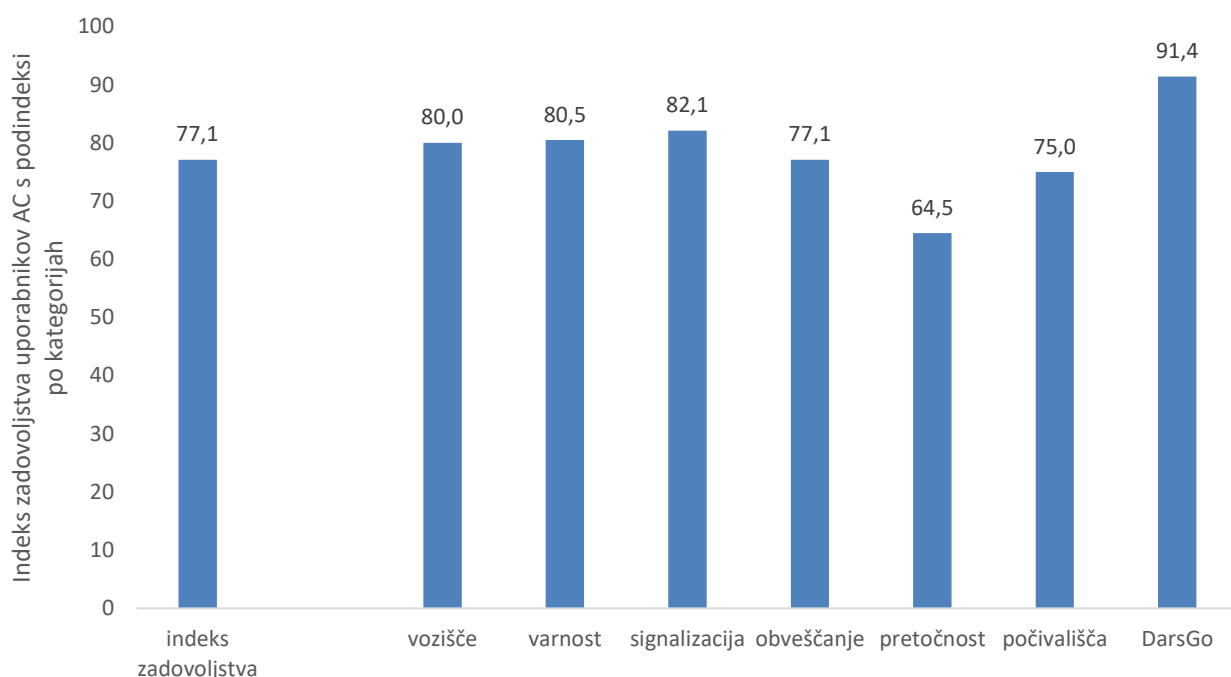
V družbi DARS že leta kontinuirano izvajamo raziskavo zadovoljstva uporabnikov avtocest. Na podlagi raziskave lažje uresničujemo naše zaveze do strank ter stremimo k poznavanju in merjenju njihovih pričakovanj. Indeks zadovoljstva uporabnikov je eden ključnih kazalnikov družbe in del njene strategije.

Slika 23: Indeks zadovoljstva uporabnikov avtocest po letih



Tudi v letu 2021 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

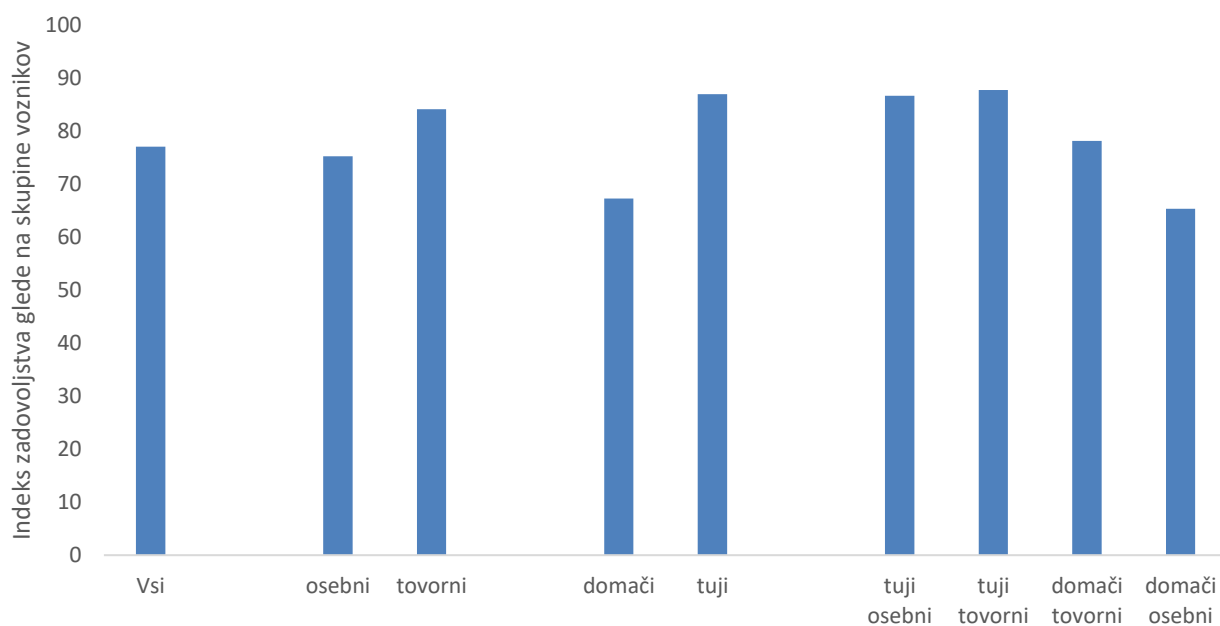


Tuji vozniki ostajajo bolj zadovoljni kot domači. Najbolj zadovoljni so tuji vozniki osebnih vozil, najmanj pa domači vozniki osebnih vozil, vendar zadovoljstvo te skupine od leta 2019 naprej raste. Podobno kot prejšnja leta je bilo najvišje ocenjeno elektronsko cestninjenje DarsGo. Anketiranci so prav tako izkazali visoko stopnjo zadovoljstva s signalizacijo in varnostjo.

Področje pretočnosti prometa ostaja z vidika uporabnikov najšibkejša točka, vendar se v primerjavi s predhodnimi merjenji izboljšuje. Nekoliko slabše so bila ocenjena tudi počivališča.

Trend večjega zadovoljstva tujih voznikov v primerjavi z domačimi vozniki se je v letu 2021 nadaljeval. Prav tako so vozniki tovornih vozil v splošnem bolj zadovoljni z našimi avtocestami, posebej tuji vozniki tovornih 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 tehnološkim, tehničnim in organizacijskim inputom 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.

1.5.2.3 Tržno komuniciranje za večjo varnost v prometu

Ozaveščanje prek elektronskih portalov in medijev

V letu 2021 smo na grafičnih prikazovalnikih prometnoinformativne signalizacije (elektronskih portalih nad avtocestami in hitrimi cestami) objavljali nacionalne preventivne vsebine ter vsebine, ki so bile smiselne glede na aktualno stanje na cestah in v prometu.

V okviru medijskih objav oglasov za večjo varnost in pretočnost prometa smo se osredotočili predvsem 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: Reševalni pas



Informativna akcija »Obnova predora Golovec«

Obnova zahodne cevi predora Golovec je spomladi 2021 potekala skladno z načrti in dogovori. Enako kot pri obnovi zahodne cevi, ki je potekala poleti 2020, so bile vse ekipe zelo dobro pripravljene, promet je potekal po pričakovanjih, 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 dolenske 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.

Ves čas obnove smo na družbenih omrežjih objavljali informacije o:

- namenu obnove,
- časovnici del,
- prometni ureditvi (menjavi tipa zapore),
- vožnji skozi zaporo,
- možnosti izbire alternativnih poti,
- poteku gradbenih in elektro-strojnih del.

Slika 27: Objave na družbenih omrežjih

Kako je urejen promet iz smeri Kopra (po južni obvoznici) proti Golovcu. 📍

Translate Tweet



7:30 PM · Jun 16, 2020 · TweetDark

[PREDOR GOLOVEC] Obnova predora Golovec na ljubljanski obvoznici je v polnem zagonu. 🚧🚧 V kratkem videu si lahko ogledate odstranjevanje dotrajane betonske voziščne konstrukcije z rezkanjem. Novo asfaltno vozišče bo omogočalo lažje in hitrejšo vzdrževanje predora v prihodnje.



V 2-minutnem videu si oglejte, koliko časa bo trajala obnova in kako bo urejen promet v tem času. 📍

Translate Tweet



[PREDOR GOLOVEC] Delavci odstranjujejo ostanke betonskega vozišča ob predorskih robnikih. 🚧🚧 Ko bo vozišče odstranjeno, bodo pod njim vgradili drenažno cev za zbiranje in odvajanje hribinske vode, ki je do sedaj prodirala skozi tla in uničevala vozišče.



Obveščanje o omejitvi parkiranja težkih vozil na počivališčih

Počivališča na slovenskem avtocestnem omrežju so proti koncu leta 2021 dobila nove znake, ki zapovedujejo parkiranje avtobusov in tovornih vozil, ki presegajo 3,5 tone največje dovoljene mase, za največ 25 ur. S tem želimo voznikom omogočiti potreben počitek za varno opravljanje poklica. Število parkirnih mest je na avtocestnih počivališčih omejeno, zato ne želimo, da se zasedajo po nepotrebem. O novi ureditvi parkiranja smo obvestili vse deležnike, voznikom pa na počivališčih delili informativne letake.

Slika 28: Informativni letak o časovni omejitvi parkiranja težkih vozil

Le spočit
voznik je lahko
varen voznik!

Kadar parkirate, takoj
označite datum in čas
začetka parkiranja.

Only a rested
driver is a safe
driver!

Please mark the
starting date and time
immediately after
parking.

Odpočijte se
na avtocestnem počivališču

Parkiranje največ 25 ur

ČAS PRIHODA
ARRIVAL TIME

Srečno in varno
na poti!

Have a safe
journey!

Take a break
at a rest area
Parking up to 25 hours

do/up to 25 ur/hours
oznaci! Čas prihoda na avtocestnem počivališču
na notranji strani vetrobranskega stekla
indicate arrival time on the
inner side of windscreen

DARS

Avtobusi in tovorna vozila nad 3500 kg so lahko na označenih parkirnih mestih parkirani največ 25 ur. Po preteku tega roka jih morajo vozniki odpeljati s počivališča.

Voznikom avtobusov in tovornjakov želimo omogočiti počitek, ki ga potrebujejo za varno in zdravo opravljanje poklica. Število parkirnih mest na avtocestnih počivališčih je omejeno, zato jih ne zasedajmo po nepotrebnem.

Nov zakon o pravilih cestnega prometa ureja tudi parkiranje vozil na počivališčih avtocest in hitrih cest.

→ **Motorna vozila z največjo dovoljeno maso do 3500 kg so lahko parkirana le na označenem parkirnem mestu.**
Za prekršek je predpisana globa za voznika v znesku 150 EUR.

→ **Avtobusi in tovorna vozila z največjo dovoljeno maso nad 3500 kg so lahko na označenih parkirnih mestih parkirani največ 25 ur. Če je promet tovornih vozil z odredbo o omejitvi ali prepovedi prometa omejen ali prepovedan za več kot 25 ur, je dovoljeno parkiranje za čas omejitve ali prepovedi prometa tovornih vozil.**
Za prekršek je predpisana globa za voznika v znesku 300 EUR, za pravno osebo v znesku 1000 EUR in za odgovorno osebo v znesku 300 EUR.

→ **Voznik na notranji strani vetrobranskega stekla vidno označi čas in datum začetka parkiranja (na primer: 17.18, 25. 11. 2021).**
Za prekršek je predpisana globa za voznika v znesku 150 EUR.

→ **Parkiranje samo priklopnega vozila je prepovedano.**
Za prekršek je predpisana globa za voznika v znesku 300 EUR, za pravno osebo v znesku 1000 EUR in za odgovorno osebo v znesku 300 EUR.

→ **Na odstavnem pasu ali odstavnih niši je prepovedana vožnja, parkiranje ali ustavitve, razen ustavitve v sili in ustavitve zaradi nudenja potrebne pomoči.**
Za prekršek je predpisana globa za voznika v znesku 300 EUR, za pravno osebo v znesku 1000 EUR in za odgovorno osebo v znesku 300 EUR.

Nadzor določb, ki urejajo parkiranje, izvajajo cestninski nadzorniki.

Buses and goods vehicles over 3,500 kg may park in marked parking spaces for up to 25 hours. After this time, drivers must remove their vehicles from the rest area.

We want bus and truck drivers to be able to get the rest they need in order to do their job safely and stay healthy. The number of parking places in motorway rest areas is limited, so please do not occupy them unnecessarily.

The new Road Traffic Rules Act also regulates the parking of vehicles at motorway and expressway rest areas.

→ **Motor vehicles with a maximum permissible weight up to 3,500 kg may only be parked in marked parking places.**
Drivers failing to comply with this will incur a fine of EUR 150.

→ **Buses and goods vehicles with a maximum permissible weight of over 3,500 kg may park in marked parking places for up to 25 hours. If goods vehicle traffic is restricted or prohibited by an order restricting or prohibiting road traffic for more than 25 hours, parking is allowed for the duration of the goods vehicle traffic restriction or prohibition.**
The prescribed fines for violations include EUR 300 for the driver, EUR 1000 for a legal person, and EUR 300 for a responsible person.

→ **Drivers must visibly mark the time and date of the start of parking on the inside of the windscreen (for example: 17:18, 25/11/2021).**
Drivers failing to comply with this will incur a fine of EUR 150.

→ **The parking of the trailer vehicle only is prohibited.**
The prescribed fines for violations include EUR 300 for the driver, EUR 1000 for a legal person, and EUR 300 for a responsible person.

→ **Driving, parking, or stopping in an emergency lane or an emergency refuge area are prohibited, except when stopping due to an emergency or to provide first aid.**
The prescribed fines for violations include EUR 300 for the driver, EUR 1000 for a legal person, and EUR 300 for a responsible person.

Compliance with parking regulations is supervised by toll supervisors.

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.

Sodelovanje z Zavodom Reševalni pas

V okviru ozaveščanja o pomembnosti pravilnega razvrščanja v primeru zastoja na avtocesti ali hitri cesti je potekala akcija pošiljanja brezplačnih nalepk Reši življenje zainteresiranim uporabnikom.

Slika 29: Nalepke Reši življenje

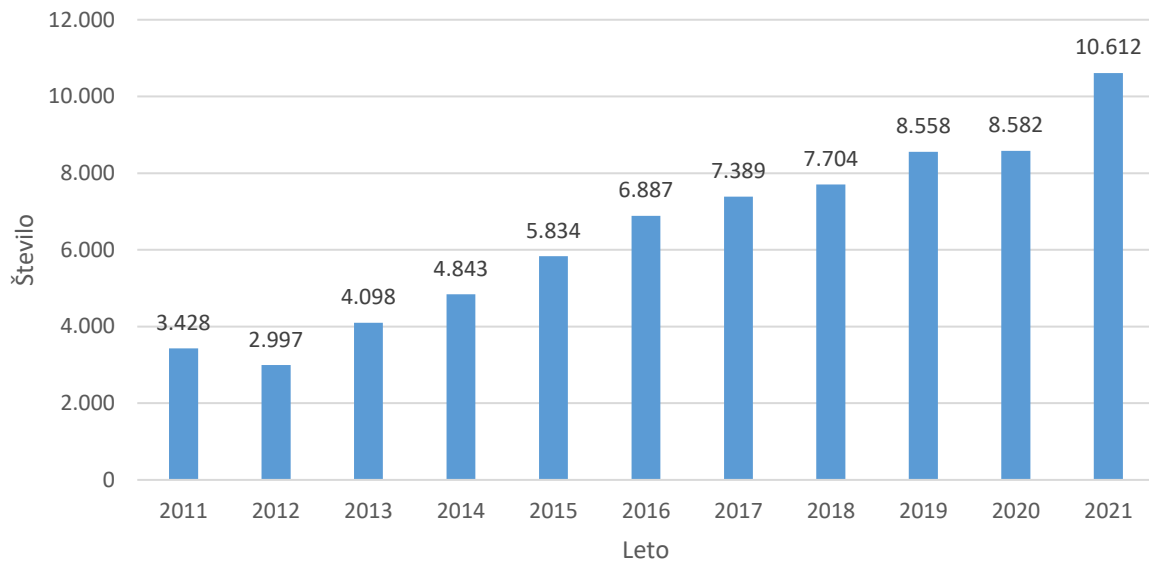


1.5.3 Promet in skrb za varnost

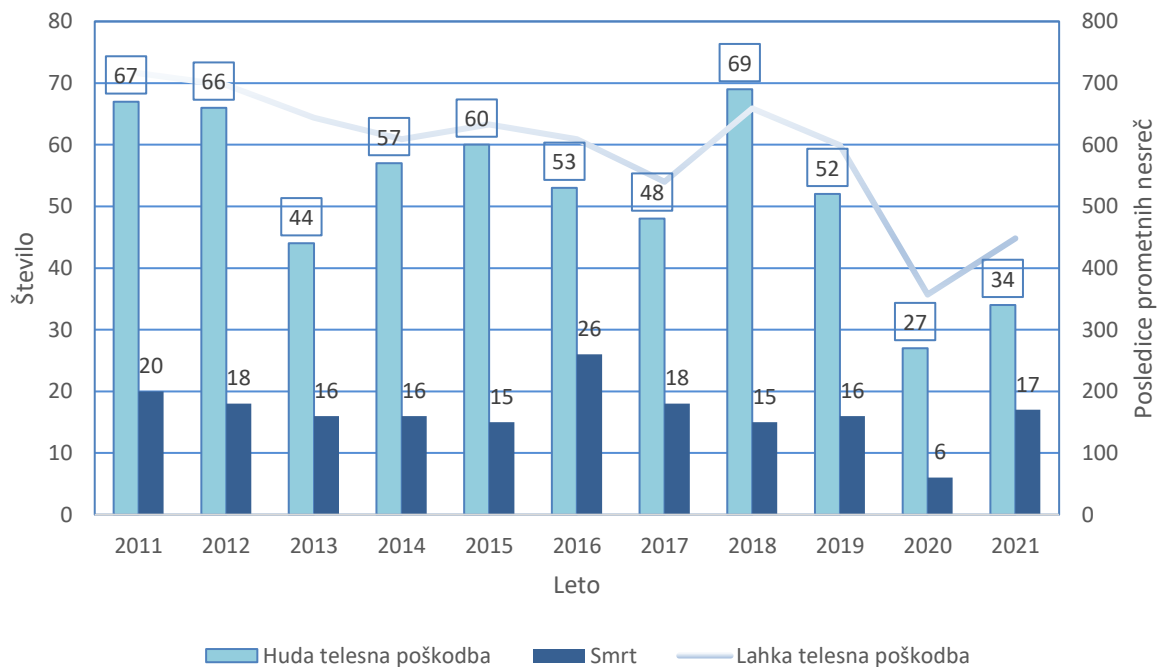
V želji vsakoletnega izboljšanja prometne varnosti smo vse ukrepe, tako ustaljene kot nove, intenzivno nadaljevali in skrbeli, da bomo uporabnikom nudili varno potovanje po AC/HC. Varnostne kampanje in sodelovanje z deležniki na tem področju pozitivno vplivajo na prometno varnost, zato so aktivnosti 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 ter 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.

Število izrednih dogodkov se je glede na leto 2019 povečalo za 23 %, se je pa povečalo število tovornih vozil, kar je tudi pomemben indikator pri generiranju izrednih dogodkov.

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



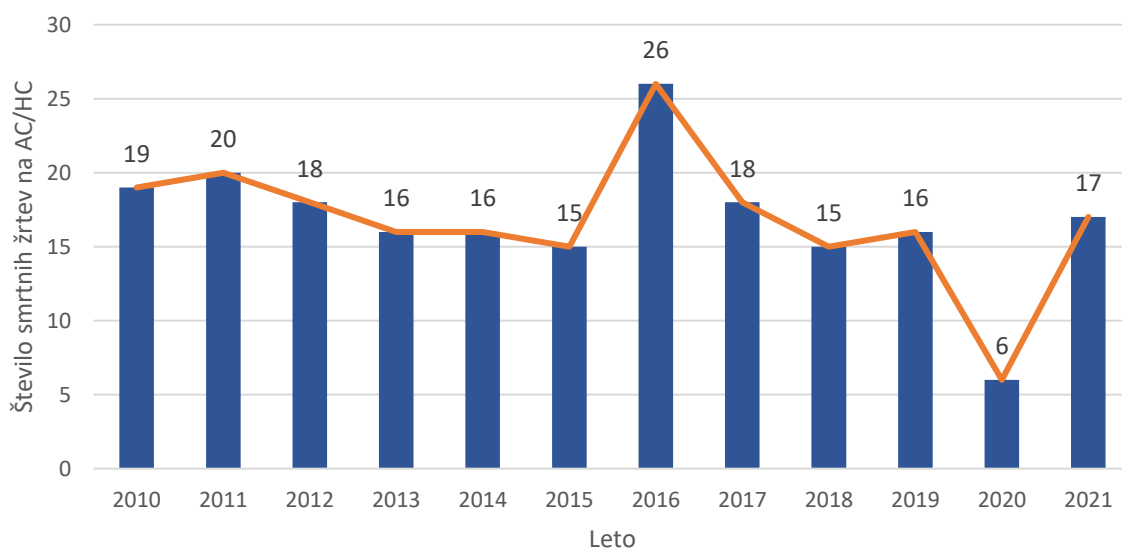
Slika 31: Posledice prometnih nesreč na AC in HC po letih



Preglednica 10: Podatki o prometnih nesrečah na AC in HC od leta 2011 do 2021

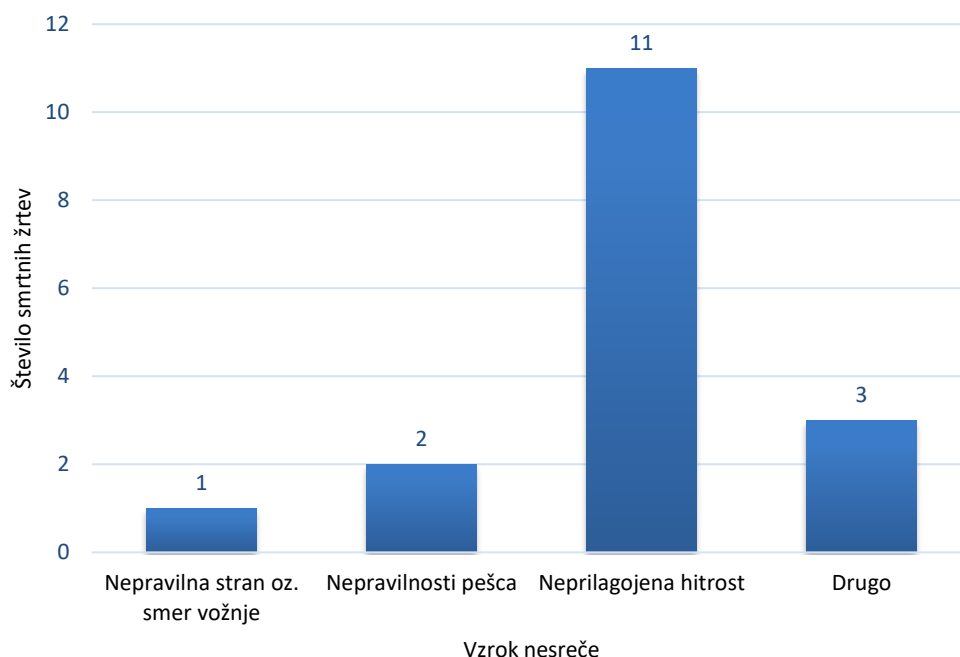
Leto	Kategorija ceste	Lahka telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt
2011	AC	647	60	16
	HC	69	7	4
2012	AC	631	59	18
	HC	66	7	0
2013	AC	564	44	16
	HC	80	0	0
2014	AC	548	51	16
	HC	61	6	0
2015	AC	551	55	13
	HC	82	5	2
2016	AC	545	46	23
	HC	64	7	3
2017	AC	491	43	16
	HC	49	5	2
2018	AC	601	63	13
	HC	58	6	2
2019	AC	534	49	15
	HC	65	3	1
2020	AC	303	26	6
	HC	56	1	0
2021	AC	398	33	17
	HC	50	1	0

Slika 32: Smrtne žrtve 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 2021



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 2018–2020. 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. Glede na zasnovo cest in dovoljene normativne hitrosti vožnje 130 km/h višje ocene ni mogoče dobiti.

Avtocestna policija

Junija 2021 je začela delovati avtocestna policija, in sicer Specializirana enota avtocestne policije Ljubljana. Več nadzora je že v prvih mesecih delovanja te enote nakazalo trende izboljšanja prometne varnosti. Posebej nas veseli, da se je zmanjšalo število kršitev preobremenjenih tovornih vozil, ki nam kot upravljavcu povzročajo veliko škodo na infrastrukturi in posledično pogostejše investicije v obnovo le-te. Operativne enote avtocestne policije in stalna prisotnost policije v Nadzornem centru v Dragomlju pomenijo visoko dodano vrednost tudi delu nadzornikov prometa.

V letu 2022 bodo ustanovljene še specializirane enote avtocestne policije Maribor, Novo mesto, Celje in Koper, kar bo stopnjo nadzora še povečalo. DARS (SUPPV) ima z avtocestno policijo redne sestanke, na katerih obravnava tekočo problematiko in sproti prilagaja ukrepe za izvajanje večje prometne varnosti ter pretočnosti na AC/HC.

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



Prometna varnost v predorih - izredni dogodki

V letu 2021 je bilo v predorih, daljših od 500 m, skupaj 48 nesreč in incidentov, ko je bilo potrebno ukrepanje reševalnih služb in začasno izločiti celotne predore ali posamezne dele iz obratovanja. Največkrat je šlo za različne primarne vzroke dogodkov (31 %), med katerimi so prevladovali dogodki s previsokimi vozili, sledijo okvare vozil (27 %) in nato prometne nesreče I. ali II. kategorije (23 %). Evidentirana sta bila tudi dva požarna dogodka zaradi samovžigov osebnih vozil. Zaradi dogodkov je bilo treba začasno povsem ali delno omejiti promet skozi predore v skupnem času več kot 42 ur. V več kot polovici dogodkov (56 %) so bila udeležena osebna vozila, v velikem deležu (31 %) pa so bila udeležena tovorna vozila. Pri dogodkih je prišlo le do materialne škode.

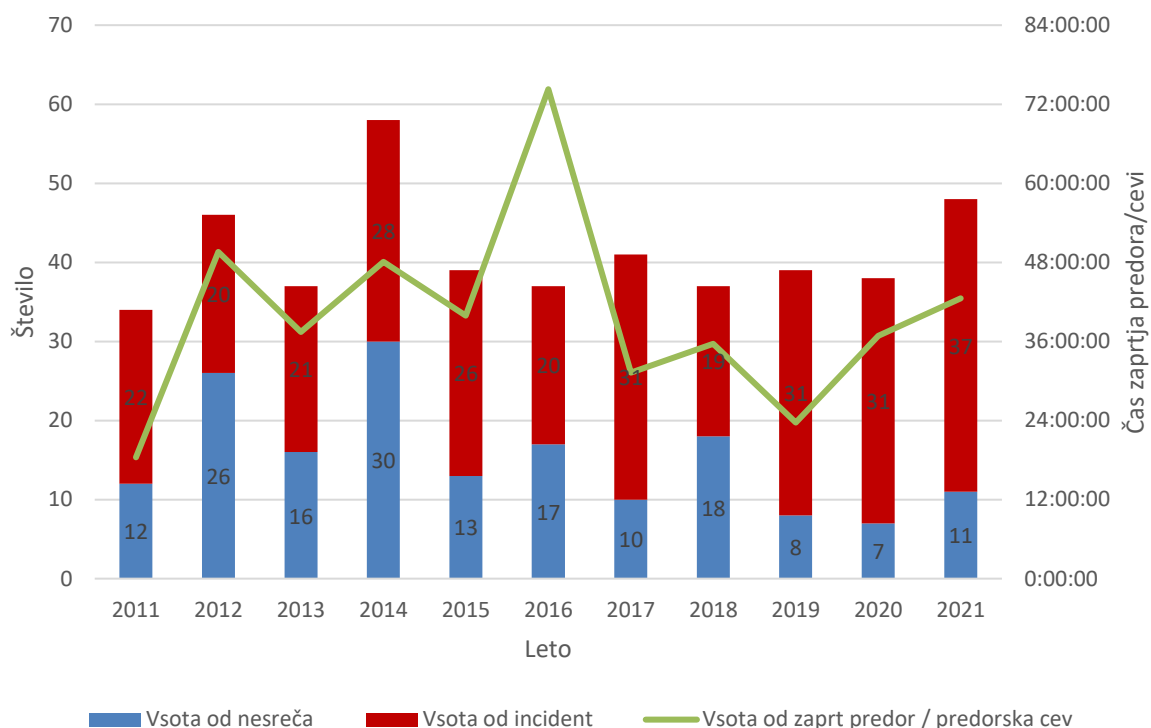
Ob dogodkih so bili odzivi pristojnih služb DARS in zunanjih reševalnih služb in policije učinkoviti. Tako je bilo recimo za vsakega od dveh požarnih dogodkov potrebna približno ena ura, da je promet skozi cev s požarom ponovno stekel. Omeniti je treba tudi usklajeno ukrepanje služb Slovenije in Avstrije ob nepričakovanem izpadu glavnega in pomožnega strežnika nadzorno-krmilnega sistema predora Karavanke zaradi tovarniške napake na SSD-diskih. Do odprave okvare je bilo treba vzpostaviti posebni režim obratovanja predora v trajanju skoraj 17 ur.

Poleg navedenih dogodkov je bilo treba v oktobru zaradi burje dvakrat preventivno izločiti iz obratovanja levo cev predora Kastelec v skupnem trajanju približno 30 ur.

Glede avtocestnih predorov v letu 2021 ugotavljamo:

- da je število dogodkov relativno majhno in na ravni števila dogodkov zadnjih let;
- da so bili dogodki večinoma posledica ravnanja uporabnikov, na kar DARS praktično ne more neposredno vplivati, dogodek izpada diskov v Karavankah pa je sprožil interne korektivne aktivnosti na Asfinagu in Darsu;
- da zaradi dogodkov ni bilo poškodb udeležencev in da je bila neposredna škoda za predore z vgrajeno opremo minimalna;
- da gostitve dogodkov niso bile ugotovljene z izjemo primorskih predorov, kjer v Luko Koper / iz nje vozijo previsoko naložena vozila, ki pa jih predorski sistemi zaustavijo še pred vstopom v predor;
- 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 2011 do 2021



Reševalne vaje in izobraževanja zaposlenih za izredne dogodke v predorih

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

V letu 2021 je bila predvidena izvedba sedmih reševalnih vaj, od tega štiri štabne in tri praktične. Zaradi epidemije covid-19 je bila na zahtevo Asfinaga na leto 2022 preložena samo vaja za predor Karavanke. Vse izvedene vaje so se izvedle ob posebnih ukrepih zaradi epidemije ob odgovornem in profesionalnem odnosu vseh udeležencev.

Večina predvidenih urjenj po enotah DARS in skupnih urjenj vodij reševalnih služb je bilo izvedenih. Neizvedene aktivnosti se prenesejo v leto 2022.

V letu 2022 se bodo izvedla:

- urjenja zaposlenih na DARS, ki ukrepajo ob izrednih dogodkih (nadzorniki prometa),
- redne vaje (tri praktične, štiri štabne).

Aktivnosti bodo izvedene v spomladanskem in jesenskem sklopu po sistemih predorov, kjer posredujejo iste reševalne službe. Vaje se bodo izvedle po načrtu za posamezno vajo, ki bo predhodno usklajen z udeleženci vaje.

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

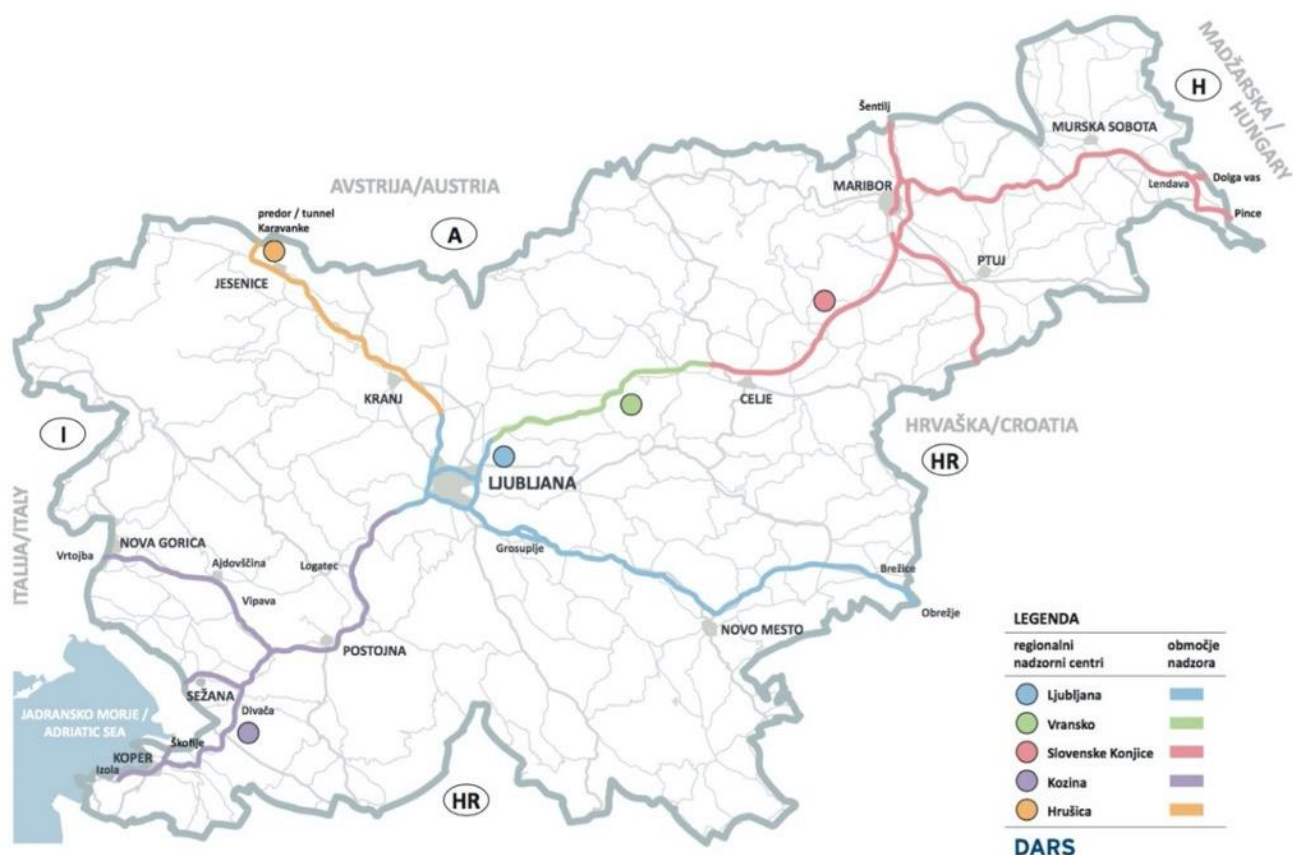
DARS na letni ravni izvaja veliko različnih ukrepov, ki so neposredno povezani z varnostjo, udobjem uporabnikov avtocest in pretočnostjo prometa. Predpogoj dobre prepustnosti je opremljenost avtocestnega sistema z najsodobnejšo opremo. Sodobna oprema za nadzor, vodenje in varnost prometa zagotavlja manj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

I.5.4.1 Upravljanje in vodenje prometa³⁵

24-urni nadzor in vodenje prometa

Nadzorni centri Kozina, Ljubljana, Vranksko, Slovenske Konjice, Hrušica in Glavni nadzorni center (GNC) s svojimi ekipami nadzornikov prometa skrbijo za nenehni nadzor prometa in zagotavljajo optimalno varnost ter pretočnost slovenskih avtocest in hitrih cest. Glavni nadzorni center (GNC) pokriva celotno območje AC/HC v RS, povezuje regionalne nadzorne centre in usklajuje akcije 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. Poleg koordinacije RNC skrbi GNC tudi za koordiniranost ob večjih dogodkih med ostalimi področji DARS ter zunanjimi intervencijskimi službami, pri čemer zelo dobro sodelujemo z novo Specializirano enoto avtocestne policije Ljubljana.

Slika 36: Centri za nadzor in vodenje prometa



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

³⁵ GRI 103-2, 103-3, 416, 416-1.

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

V letu 2021 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.

S pomočjo Glavnega nadzornega centra (GNC) so bile v letu 2021 uspešno vodene ter koordinirane vse večje aktivnosti za zagotavljanje prometne varnosti ter pretočnosti na AC/HC. Med drugim lahko omenimo dve najpomembnejši, in to sta izvajanje zimske službe ter premikov varovanih oseb zaradi predsedovanja RS v EU.

Avtocestni promet nadzorujejo kvalificirani certificirani nadzorniki cestnega prometa

V letu 2021 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.

DARS je v letu 2021 pridobil simulator za sisteme za nadzor in vodenje prometa (SNVP), s pomočjo katerega so bili usposobljeni nadzorniki prometa vseh nadzornih centrov. Vsako leto je tako predvideno obdobjo usposabljanje na simulatorju SNVP ter predorskem simulatorju, s katerim želimo doseči boljše odzivne čase ob intervencijah ter pravilne reakcije zaposlenih v nadzornih centrih. Poleg izvajanja usposabljanja so načrtovana tudi druga usposabljanja ter izobraževanja na temo prometa in prometne varnosti.

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 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_arnost, 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 zastoju 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 1200 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«, »Hitrost« in »Telefon«. Namen teh akcij je bil predvsem poziv voznikom k temu, da ne uživajo alkohola, medtem ko nameravajo za volan, in zmanjšanju/prilagoditvi 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 zdrsav vozil z objektov
- Zamenjava kašipotne 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:

- Implementacija šestih cestno-vremenskih postaj
- Implementacija desetih novih termodetekcijskih kamer za izvajanje videodetekcije
- Integracija nove spremenljive informativne signalizacije – SPS v nadzorne centre za vodenje prometa
- Začetek izvedbe projekta upravljanja prometa na mestnih vpadnicah Ljubljane
- Posodobitev semaforjev z nadgradnjo videodetekcijskega sistema na krožišču Tomačevo
- Implementacija pilotnega projekta C-ITS

Izvajanje evropskih projektov

Družba DARS v obdobju 2016–2021 sodeluje pri mednarodnem projektu C-Roads, ki si prizadeva izboljševati prometne in transportne razmere prek implementacije mednarodno usklajenih aplikativnih rešitev ITS na koridorskem cestnem omrežju. V letu 2021 se je uspešno zaključil prvi del implementacije pilotnih projektov kooperativnih sistemov C-ITS z mobilno povezavo vozil in infrastrukture z omrežji LTE in tudi z mikrovalovno povezavo (C-ITS G5) prenosa informacij med infrastrukturo in vozili. Izvedla so se interna in čezmejna testiranja z vidika interoperabilnosti. Nadaljuje pa se projekt C-Roads 2, ki zajema integracijo obstoječih sistemov v C-ITS in razširitev področja delovanja C-ITS tehnologije.

V sklopu evropskega projekta Crocodile je potekal nadaljnji razvoj aplikacije Kašipot v smeri izmenjave prometnih podatkov s sosednjimi državami. Tu je predvsem pomembna uvedba standarda DATEX II in vključitev le-tega v GeoRSS. Razvita pa so bila tudi orodja za opravila v nadzornih centrih DARS z implementacijo dodatnih mednarodnih standardov ter izboljšave in nadgradnje aplikacije DarsPromet+, ki izhajajo iz uporabe teh orodij. V sklopu izdelave načrtov za mednarodno vodenje prometa so se izdelali načrti vodenja prometa v izrednih razmerah, ki so bili usklajeni s sosednjimi državami.

Začeli smo izvajati pilotne projekte, ki bodo v prihodnje podlaga za digitalizacijo cest in avtonomno vožnjo. Na tem področju se izvajajo projekti na področju digitalizacije infrastrukture (lidar in laserski posnetki infrastrukture, vnos fiksne in spremenljive prometne signalizacije v digitalne aplikacije), digitalizacije prometnih podatkov prek detektorjev prometa (detekcijske termokamere, detekcija prek optičnih vlaken) ter prenos teh podatkov z infrastrukture na uporabnika (C-ITS, 5G, G5, IoT).

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 72 elektropolnilnic, dodatnih 55 pa bo po načrtih postavljenih do leta 2025, kar zadostuje

predvidenim potrebam glede na projekcijo števila električnih vozil in števila polnjenj na avtocestnih počivališčih leta 2025. DARS začneja postopke vzpostavitve 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 polnilnih mest stisnjene in utekočinjene zemeljskega plina.

Strategija družbe DARS 2021–2025 kot strateški cilj (SC 7 – Razvoj trajnostne infrastrukture in krožnega gospodarstva) vključuje tudi zagotovitev elektropolnilnic za polnjenje električnih vozil na ključnih poslovnih objektih družbe. Konec leta 2021 je bilo na teh lokacijah nameščenih skupno 22 elektropolnilnic nazivne moči 22 kW (20 polnilnic) in 11 kW (2 polnilnici).

Skladno s splošnimi trendi za obvladovanje prometnih razmer v smeri zagotavljanja pogojev za razvoj trajnostne mobilnosti ter učinkovite oskrbe z alternativnimi pogonskimi energenti DARS izvaja 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 ni 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



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

Sanacija elektrostrojne opreme v predorih

Na področju elektrostrojne opreme (ESO) v predorih se je v letu 2021 končala sanacija ESO leve cevi predora Golovec. V predoru so bili nameščeni prezračevalni ventilatorji, vgrajena je bila LED-razsvetljava, zamenjana spremenljiva prometna signalizacija – SPS, posodobljena krmilna oprema, nadgrajen elektroenergetski del predora in nadgrajen nadzorno-krmilni sistem NKS – NKS SCADA predora. V pokritem vkopu Strmec je bila vgrajena LED-razsvetljava, nameščeni so bili LED-smerniki za vidno vodenje prometa in nadgrajen sistem NKS – NKS SCADA.

V predoru Markovec je bil vzpostavljen sistem za občasno dvosmerno vodenje prometa. Nadgrajeni so bili požarnovarnostni sistemi in sistemi NKS – NKS SCADA upravljanja prisilnega ventilacijskega sistema predora za obe cevi. Nadgrajen je bil sistem avtomatske detekcije prometa iz enosmernega obratovanja v dvosmerno obratovanje.

V predoru Šentvid je bil vzpostavljen digitalni radijski sistem – DAB+ radijski sistem, ki omogoča slišnost večjega števila radijskih postaj in je nadgrajen s sistemom za obveščanje in interniranje izrednih sporočil v primeru izrednega dogodka v predoru. Poenotil se je NKS – NKS SCADA požarnega sistema in posodobljeno je bilo vodenje in upravljanje LED-smernikov za vidno vodenje prometa.

V predorih Kastelec in Dekani je bila izvedena nadgradnja hidrantnega omrežja proti zmrzovanju požarne vode. V predorih Kastelec, Dekani, Mali vrh, Debeli hrib, pokriti vkop Medvedjek 1 in Medvedjek 2 je bila zamenjana in posodobljena oprema spremenljive prometne signalizacije – SPS. V predorih Pletovarje in Golo rebro pa se je začela posodobitev sistema in zamenjava dotrajane videodetekcijske opreme.

Slika 39: Prezračevanje v predoru Golovec **Slika 40: Prenova predora Golovec**



Vzpostavljanje inteligentnih transportnih sistemov

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

Zaključena je bila postavitve desetih novih termodetekcijskih nadzornih kamer in šestih cestno-vremenskih postaj na primorskem odseku avtoceste za spremljanje prometnih in vremenskih izrednih dogodkov.

Od predora Golovec do priključka Trebnje zahod se je začela obnova klica v sili in kabelske kanalizacije. Začela so se dela vgradnje novega komunikacijskega optičnega kabla na odseku Blagovica–Slovenske Konjice.

Sanirala se je javna razsvetljava na priključku Lenart in zamenjale so se dotrajane elektroomarice na območju ACB Kozina. Na severni ljubljanski obvoznici med priključkom Šmartinska in krožiščem Tomačevo se je obnovila javna razsvetljava in posodobili semaforji z nadgradnjo videodetekcijskega sistema.

Uredil se je strežnik in nadgradila programska oprema za neposredni prenos slik s kamer na spletno stran Promet.si in aplikacijo Kažipot. Postavil in uredil se je dostop do videoopreme na platoju Karavanke, počivališčih Lukovica in Ravbarkomanda ter na viaduktu Mlake.

Izvedli so se pilotski projekti za sistem detekcije kolone pred mejnim preходом Obrežje s tehnologijo Bluetooth. Prav tako so se izvedli pilotski projekti za detekcijo zasedenosti parkirišč za tovorni promet na počivališčih.

Zaključena je bila integracija nove spremenljive prometnoinformativne signalizacije (SPS) v nadzorne centre za vodenje prometa. Začela se je vzpostavitev nadzornih točk na AC-počivališčih in postavitve nove spremenljive prometnoinformativne signalizacije na AC-A3. Podpisana je bila pogodba za izvedbo projekta upravljanja prometa na mestnih vpadnicah Ljubljane, ki predvideva umirjanje prometa s pomočjo avtomatsko vodenega omejevanja hitrosti na tem območju. V prostorih nadzornega centra v Dragomlju se je postavil računalniški simulator za usposabljanje nadzornikov prometa iz regionalnih nadzornih centrov.

Slika 41: Spremenljiva prometna signalizacija



Slika 42: Nove nadzorne kamere na avtocestni trasi



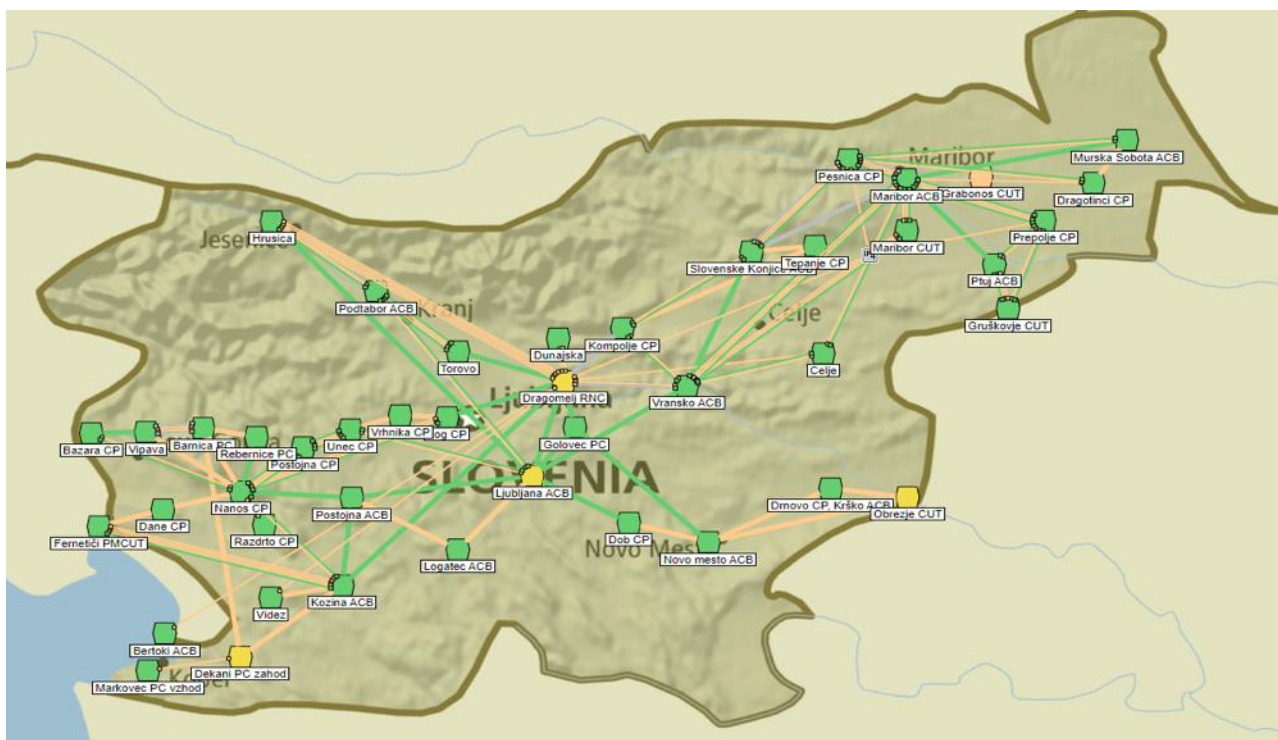
Slika 43: SOS-stebrički na 2 km – hitro lociranje kličočega

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 družbe DARS 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.

1.5.4.4 Zagotavljanje telekomunikacij

V letu 2021 je Oddelek za telekomunikacije začel vzpostavljati funkcionalnega omrežja MPLS. Omrežje MPLS (Multiprotocol Label Switching) omogoča boljše upravljanje telekomunikacijskega omrežja, večjo zanesljivost in večjo varnost za prenos podatkov različnih sistemov. Na novo je bil vpeljan segment za omrežje e-VIN (elektronske vinjete), ki v celoti koristi prednosti omrežja MPLS. Oddelek za telekomunikacije upravlja več kot 600 kosov L2 omrežnih naprav, več kot 200 kosov L3 omrežnih naprav in tudi več kot 1400 km optičnih kablov različnih kapacitet z 12, 24, 48, 96, 288 optičnimi vlakni.

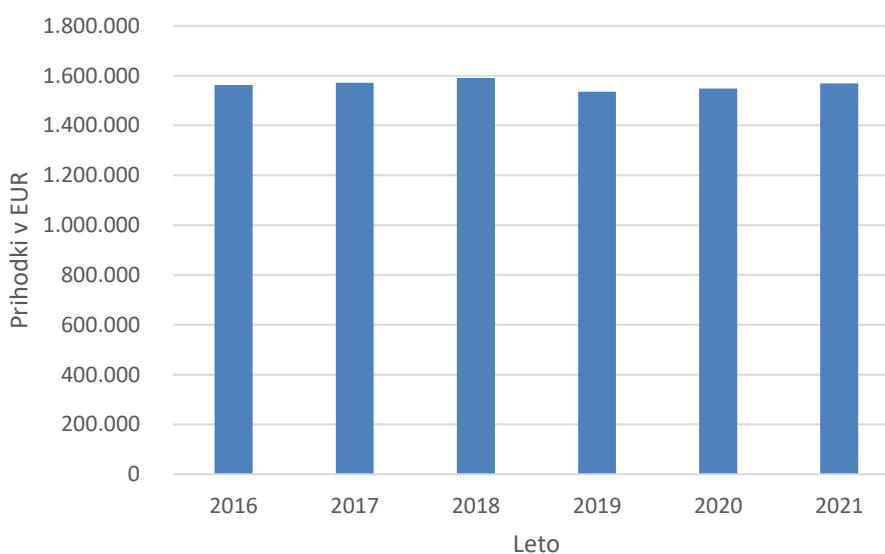
Slika 44: Shema najpomembnejših telekomunikacijskih vozlišč iz aplikacije za nadzor



V obdobju povečanega dela od doma je bilo pomembno posodabljanje komunikacijske opreme z namenom povečanja zanesljivosti in zmogljivosti omrežja za prenos vedno večje količine podatkov. Z omogočanjem opravljanja dela na daljavo se prispeva k manj potrebnega dela na lokacijah družbe in na terenu ter se s tem tudi k nižjemu onesnaževanju zaradi manjše uporabe vozil in rabe energije.

Zaradi specifične gradnje optičnega omrežja je del optičnih vlaken ostalo še neizkoriščenih in so namenjena zakupu zunanjim uporabnikom, kar za družbo predstavlja dodaten vir prihodkov za povrnitev del vloženi sredstev v investicijo. S trženjem presežkov telekomunikacijskih kapacitet, predvsem optičnih vlaken, Oddelek za telekomunikacije prispeva k večjemu izkoristku zgrajene infrastrukture in s tem tudi znatno prispeva k večji digitalizaciji družbe. Podpisanih je bilo nekaj novih pogodb za zakup telekomunikacijskih kapacitet.

Slika 45: Prihodki trženja presežkov telekomunikacijskih kapacitet po letih



Na nekaterih počivališčih se voznikom omogoča Wi-Fi-dostop do nekaterih informacij DRAS. Ponudba širokopasovnih storitev na avtocestnih počivališčih za uporabnike avtocest pripomore k izboljšanju podobe, prepoznavnosti in varnosti avtocestnega omrežja.

Slika 46: Lokacije zagotovljenega Wi-Fi-dostopa do spleta na AC in HC s strani družbe DARS



1.5.4.5 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 sklopu evropskega projekta C-Roads so se izvedle implementacije pilotnih projektov, tako z mikrovalovno tehnologijo na območju primorske avtoceste kot z mobilno tehnologijo na območju celotne Slovenije. V nadaljevanju se je pripravila osnova za hibridni sistem in prenos podatkov iz predorskih sistemov v Kažipot in C-ITS naprave. Implementacija sistemov C-ITS v Sloveniji predstavlja pomemben korak v smeri digitalizacije slovenskega avtocestnega omrežja ter hkrati predstavlja zametek podpornih sistemov za prihajajočo avtonomno vožnjo.

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 tehnologijo na območju primorske avtoceste, kjer je izveden tudi samodejni prenos prometnih podatkov iz predorskih sistemov v sistem Kažipot in sistem C-ITS. Na tem območju smo dogradili tudi sistem cestno-vremenskih postaj in kamer s termično detekcijo, kar pripomore k boljšemu zaznavanju razmer na avtocestah in hitrih cestah. V letu 2021 smo skupaj z ostalimi državami članicami izvedli čezmejna testiranja interoperabilnosti C-ITS storitev. Testiranja so bila uspešna, pri tem smo v našem poročilu povzeli veliko ugotovitev s podanimi predlogi za izboljšave, ki predstavljajo

pomemben prispevek k izboljšanju specifikacij na ravni skupne C-Roads platforme. Posredovanje C-ITS storitev izvajamo tudi prek mobilnega omrežja z uporabo mobilne aplikacije Promet+, kar zagotavljamo uporabnikom na območju celotne Slovenije. Poseben poudarek smo v letu 2021 namenili razvoju hibridne C-ITS rešitve, kjer je izdelan osnovni IP-vmesnik za mednarodno izmenjavo C-ITS sporočil po specifikacijah C-Roads. Pridružili smo se skupini šestih evropskih držav, ki razvijajo takšen vmesnik, in uspešno vzpostavili medsebojne komunikacije. V juniju 2021 smo sodelovali tudi na dogodku C-ITS Road-show kot osrednji prireditvi konzorcija C-Roads, na kateri so države članice predstavile svoje dosežke pri projektu.

Sliki 47 in 48: Različne tehnologije sistemov C-ITS in prikazi sporočil v vozilu



I.5.4.6 Zagotavljanje prometnih informacij

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

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

Prometnoinformacijski center: vir verodostojne in ažurne prometne informacije

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

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

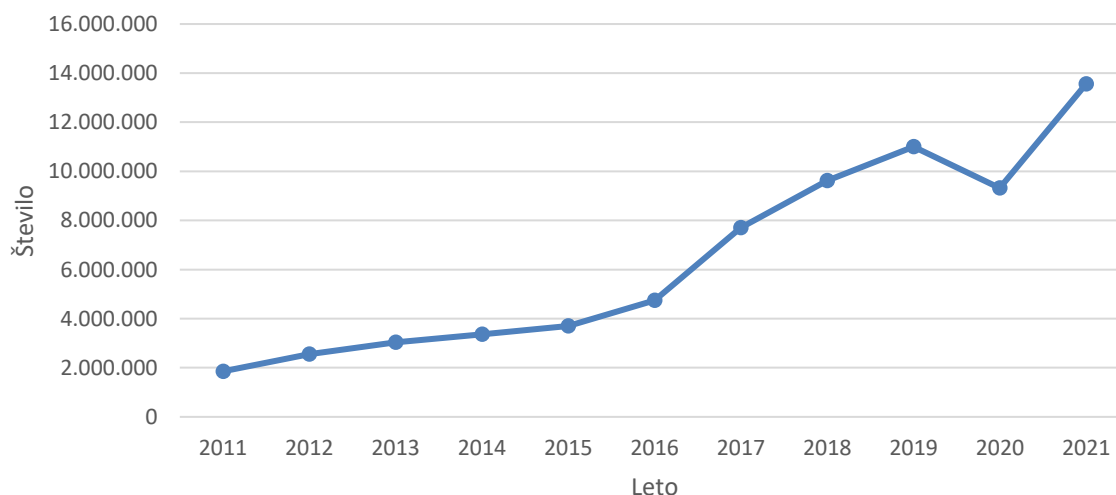
Ob tem je na voljo še možnost kreiranja lastnega uporabniškega računa (Moj profil/Prijava), prek katerega se uporabniki lahko naročijo na številne informacije po e-pošti, npr. na tedensko prometno napoved, posebna opozorila za tovornjake ipd.

Prometnoinformacijski center je v zadnjih 15 letih:

- posredoval več kot 530.000 informacij o dogodkih na državnem cestnem omrežju: v povprečju 35.515 na leto, 2959 na mesec in 98 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. Zaradi vpliva krize zaradi covid-19 se je v letih 2020 in 2021 zmanjšalo tudi število dogodkov, vendar se je glede na leto 2020 v letu 2021 zelo povečalo in že približalo številu iz leta 2019. Tako se spet povečuje potreba po prometnih informacijah. Uporaba lastnih kanalov obveščanja je kljub manjšemu številu dogodkov presegla leto 2019. Pomemben dejavnik pri tem so dejavnosti Prometnoinformacijskega centra in Darsove Službe za komuniciranje pri promoviranju prometnih informacij.

Slika 49: Aktivna uporaba prometnih informacij



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

Aktivna uporaba prometnih informacij, ki jih zagotavlja Prometnoinformacijski center, se je zaradi razmer ob epidemiji covid-19 leta 2020 zmanjšala na raven iz leta 2018. Pri tradicionalnih medijih je padla še precej bolj, vendar pa se je leta 2021 dvignila nad leto 2019, kar je med drugim posledica uporabe novih orodij, izboljšanja starih orodij in promocije.

Mednarodno vodenje prometa (Traffic management plan – TMP)

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

V letu 2021 smo upravljavci avtocest v Sloveniji (GNC DARS) in sosednjih državah večkrat uporabili sistem TMP za medsebojno obveščanje in usklajevanje ukrepov. Izkazal se je za dobro orodje, ki izboljša in pospeši medsebojno komunikacijo. Razvoj na področju digitalizacije pa narekuje nenehno prilagajanje in nadgrajevanje sistema.

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.

Vodenje prometa na AC-omrežju (slovenski TMP)

V letu 2021 smo tudi uspešno zaključili državne načrte za vodenje prometa, in sicer za boljše ukrepanje in preusmerjanje prometa ob zaprti avtocesti. Usklajeni so z DRSI in Policijo, v veliko pomoč pri izvedbi pa so bile izkušnje pri izdelavi mednarodnih načrtov. Državni načrti so konec leta 2021 v fazi testiranja in bodo osnovno vodilo upravljavcem cest za primere, ko se promet zaradi izrednih dogodkov preusmerja na vzporedno cestno omrežje.

1.5.4.7 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje³⁶

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 2021, kot tudi za predhodna tri leta, 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 2021 so bili izvedeni 104 inšpekcijski postopki, izdanih je bilo pet inšpekcijskih odločb, ki se nanašajo na okoljsko tematiko. Podatki o skladnosti na področju okolja in energije so razvidni tudi iz poglavja 1.4.5.1 Skladnosti s predpisi, kodeksi in priporočili, ki so predstavljene za vsa področja poslovanja družbe DARS, torej tudi za 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 pooblaščenca oseba za varstvo osebnih podatkov v družbi, z osebnimi podatki zaposlenih, poslovnih partnerjev ter drugih deležnikov naših poslovnih procesov ravnamo skrbno ter spoštujemo njihovo zasebnost.

Osebnosti zbiramo, obdelujemo in shranjujemo samo za točno določene, jasne in pravno dopustne namene ter v nujno potrebnem obsegu.

Zakonitost obdelave in varstvo osebnih podatkov zagotavljajo:

- odgovorne in pooblaščenice 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 rešitev.

³⁶ GRI GS 416-2.

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 2021 je Informacijski pooblaščenec uvedel dva postopka zoper družbo DARS, pri čemer je bil en postopek ustavljen s sklepom, drugi postopek pa še ni zaključen.³⁷

1.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi³⁸

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

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

V družbi DARS se zavedamo, da so visoko motivirani, zavzeti in ustrezno usposobljeni zaposleni ključni za uspeh ter doseganje in preseganje zastavljenih strateških ciljev. Zavedamo se, da prav zaposleni s svojim znanjem, predanostjo in pripadnostjo ustvarjajo ključno dodano vrednost za našo organizacijo, zato:

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

1.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih

Ključni podatki o zaposlenih so zbrani na osnovi kadrovske evidenc.³⁹

Preglednica 11: Ključni podatki o zaposlenih v družbi DARS za obdobje 2020–2021⁴⁰

	2020	2021
Stanje zaposlenih v družbi DARS⁴¹		
Število zaposlenih v družbi DARS – z nadomeščanji	1.269	1.234
Število zaposlenih v družbi DARS – brez nadomeščanj	1.263	1.233

³⁷ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 418, 418-1.

³⁸ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 202-1.

³⁹ GRI GS 102-8.

⁴⁰ GRI GS 401-1.

⁴¹ GRI GS 401-1.

Demografski podatki o zaposlenih	2020	2021
Povprečna starost zaposlenih	46,4 leta	46,9 leta
Odstotek zaposlenih žensk	25,5 %	25,2 %
Število zaposlenih moških	946	923
Število zaposlenih žensk	323	311
Izobrazbena struktura zaposlenih	2020	2021
Odstotek zaposlenih z največ IV. stopnjo izobrazbe	35,5 %	35,3 %
Odstotek zaposlenih s V. stopnjo izobrazbe	32,2 %	31,8 %
Odstotek zaposlenih s VI. stopnjo izobrazbe	18,7 %	18,9 %
Odstotek zaposlenih s VII. ali višjo stopnjo izobrazbe	13,6 %	14,0 %
Socialna varnost zaposlenih v družbi DARS	2020	2021
Število dodeljenih solidarnostnih pomoči	53	58
Število delavcev s priznano invalidnostjo	46	48
Število uvedenih postopkov za priznanje invalidnosti	19	27
Število prijav v prostovoljno pokojninsko zavarovanje	52	23
Stopnja bolniške odsotnosti	6,56	6,76 %
Razvoj zaposlenih – izobraževanje in usposabljanje	2020	2021
Obseg izobraževanj v urah na zaposlenega ⁴²	10	9
Vrednost izobraževanj na zaposlenega	132	111
Obseg udeležencev na izobraževanju	1.788	1.781

I.5.5.2 Družba DARS je ugleden delodajalec⁴³

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.

Kadrovanje v naši organizaciji temelji na preudarno in skrbno pripravljenem sistemskem postopku 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 nagrajujemo,
- na delovnem mestu horizontalno napredujejo,
- z internimi in eksternimi izobraževanji, ki jih nudimo zaposlenim, razvijamo njihovo strokovno znanje, veščine in kompetence z možnostmi za karierno napredovanje znotraj naše organizacije,
- nudimo možnost sofinanciranja stroškov izobraževanja ob delu zaposlenim, ki se odločijo za pridobitev višje izobrazbe, in
- ponujamo vertikalno napredovanje v okviru notranjega trga dela na podlagi notranjih razpisov prostih delovnih mest in načrta nasledstev.

Večino procesov v družbi DARS izvajajo zaposleni v družbi, investicije in upravljanje delovanja sistema DarsGo pa pogodbeni partnerji.⁴⁴

⁴² GRI GS 404-1.

⁴³ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 401.

⁴⁴ GRI GS 102-8.

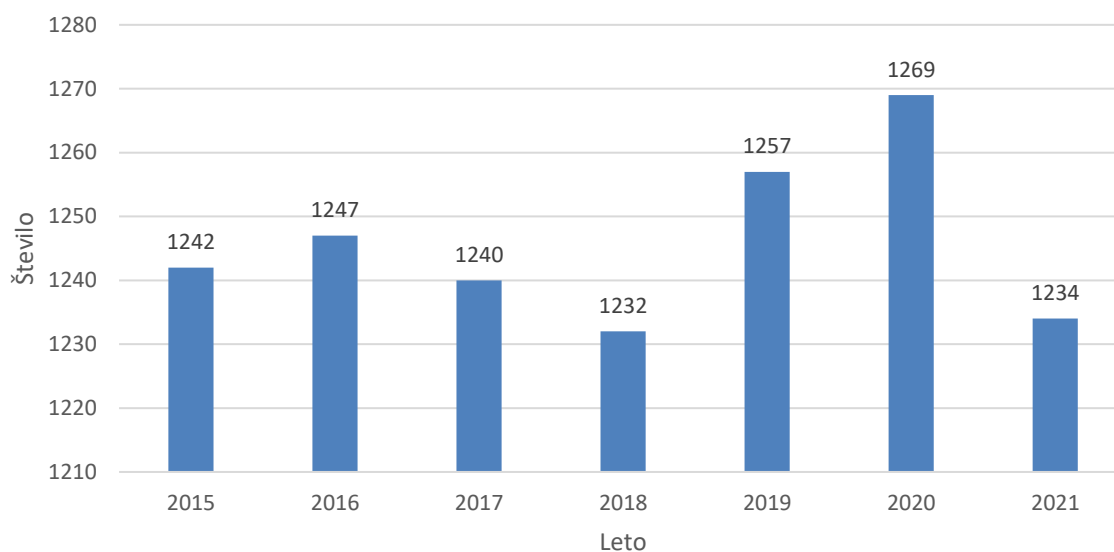
I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva

Zaposlovanje

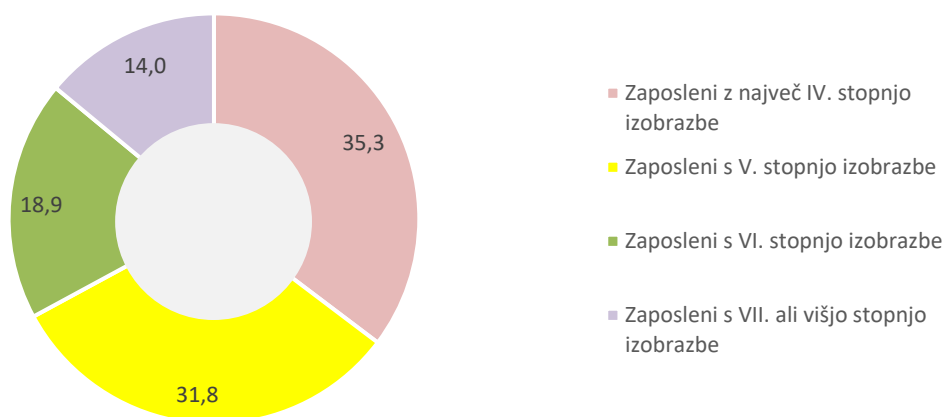
Za doseganje zastavljenih poslovnih ciljev v letu 2021 in nemoteno poslovanje je potekalo zaposlovanje v skladu s sprejetim Operativno-izvedbenim delom Kadrovskega načrta za leto 2021. V letu 2021 je bilo izvedenih 41 eksternih in 12 internih objav prostih delovnih mest, torej skupaj 53 prostih delovnih mest. V letu 2021 je našo organizacijo zapustilo 60 zaposlenih, v glavnem zaradi upokojitve, zaposlilo se je 25 delavcev.

Konec leta 2021 je družba štela 1234 zaposlenih, kar je petintrideset (35) manj kot predhodno leto.⁴⁵

Slika 50: Število zaposlenih v družbi DARS v obdobju od 2015 do 2021



Slika 51: Zaposleni v družbi DARS glede na stopnjo izobrazbe na dan 31. 12. 2021 (%)⁴⁶



⁴⁵ GRI GS 401-1.

⁴⁶ GRI GS 405-1.

Preglednica 12: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto zaposlitve (krajši, polni delovni čas) na zadnji dan leta 2021⁴⁷

Vrsta zaposlitve glede na delovni čas	2016		2017		2018		2019		2020		2021	
	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%
Krajši delovni čas	16	1	15	1	11	0,9	11	0,9	17	1,3	18	1,46
Polni delovni čas	1.231	99	1.225	99	1.221	99,1	1.246	99,1	1.252	98,7	1.216	98,54
Skupaj	1.247	100	1.240	100	1.232	100	1.257	100	1.269	100	1.234	100

Preglednica 13: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto zaposlitve (določen, nedoločen čas) za obdobje 2015–2021 (na zadnji dan leta)⁴⁸

Vrsta zaposlitve	2016		2017		2018		2019		2020		2021	
	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%
Določen čas	20	2	34	3	4	0,3	12	0,9	15	1,2	8	0,65
Nedoločen čas	1.227	98	1.206	97	1.228	99,7	1.245	99,1	1.254	98,8	1.226	99,35
Skupaj	1.247	100	1.240	100	1.232	100	1.257	100	1.269	100	1.234	100

Po kolektivni pogodbi je v družbi DARS za nedoločen čas zaposlenih 99 % vseh zaposlenih.⁴⁹

Preglednica 14: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto in obliko zaposlitve v 2021 po spolu⁵⁰

Vrsta zaposlitve	Moški	Ženske	Skupaj
Nedoločen čas	917	309	1.226
Določen čas	6	2	8
Oblika zaposlitve glede na delovni čas	Moški	Ženske	Skupaj
Polni delovni čas	916	300	1.216
Skrajšani delovni čas	7	11	18

Preglednica 15: Starševski dopust in delo s skrajšanim delovnim časom⁵¹

	Ženske	Moški	Skupaj
Število zaposlenih, ki so v letu 2021 koristili starševski dopust	11	1	12
Število zaposlenih, ki so se po izrabi starševskega dopusta vrnili na delovno mesto	5	1	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	5	1	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

⁴⁷ GRI GS 102-8.

⁴⁸ GRI GS 102-8.

⁴⁹ GRI 102-41.

⁵⁰ GRI GS 102-8.

⁵¹ GRI GS 401-3.

Preglednica 16: Fluktuacija

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Fluktuacija v %	2,35	4,43	7	3	3,25	4,63

Glavna razloga fluktuacije v 2021 sta upokojevanje in prenehanje delovnega razmerja oz. iztek razloga pogodbe o zaposlitvi za določen čas. Na novo je bilo v delovno razmerje sprejetih 25 zaposlenih, družbo pa je zapustilo 60 zaposlenih, največ v glavnem v starostni skupini od 58 do 66 let.⁵²

Preglednica 17: Fluktuacija po starosti, spolu in regiji v letu 2021

REGIJA	do 40 let		41 do 50 let		51 do 60 let		61 in več let		SKUPAJ
	Moški	Ženske	Moški	Ženske	Moški	Ženske	Moški	Ženske	
Osrednjeslovenska	1	4	3	2	3	2	2	3	20
Dolenjska	1	1	0	0	0	1	3	0	6
Gorenjska	0	0	1	0	5	0	2	0	8
Primorsko-notranjska	1	0	1	1	3	0	2	3	11
Štajerska	0	1	2	0	4	0	8	0	15
SKUPAJ	3	6	7	3	15	3	17	6	60

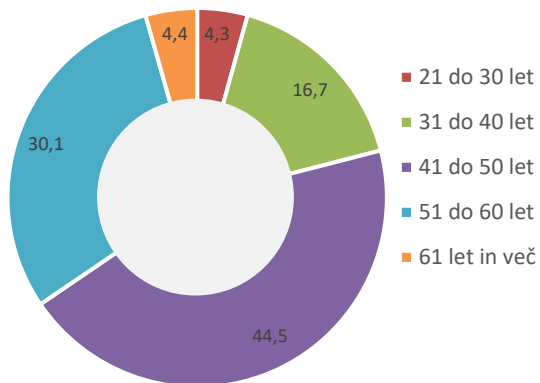
Preglednica 18: Nove zaposlitve po starosti, spolu in regiji v letu 2021

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	1	1	1	2	3	0	1	0	9
Dolenjska	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gorenjska	0	1	0	1	3	1	0	0	6
Primorsko-notranjska	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Štajerska	2	0	2	0	4	0	0	0	8
SKUPAJ	3	2	3	3	12	1	1	0	25

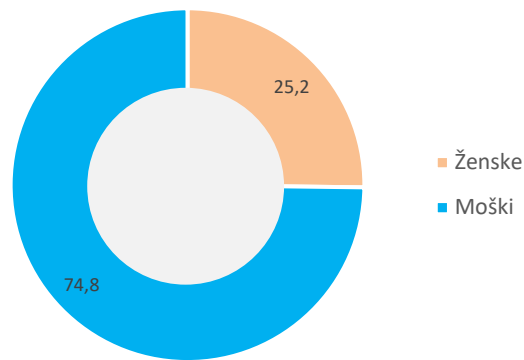
Povprečna skupna delovna doba zaposlenih v naši družbi je leta 2021 znašala 25,1 leta, delovna doba zaposlenih samo v naši družbi pa 15,5 leta.

⁵² GRI GS 401-1.

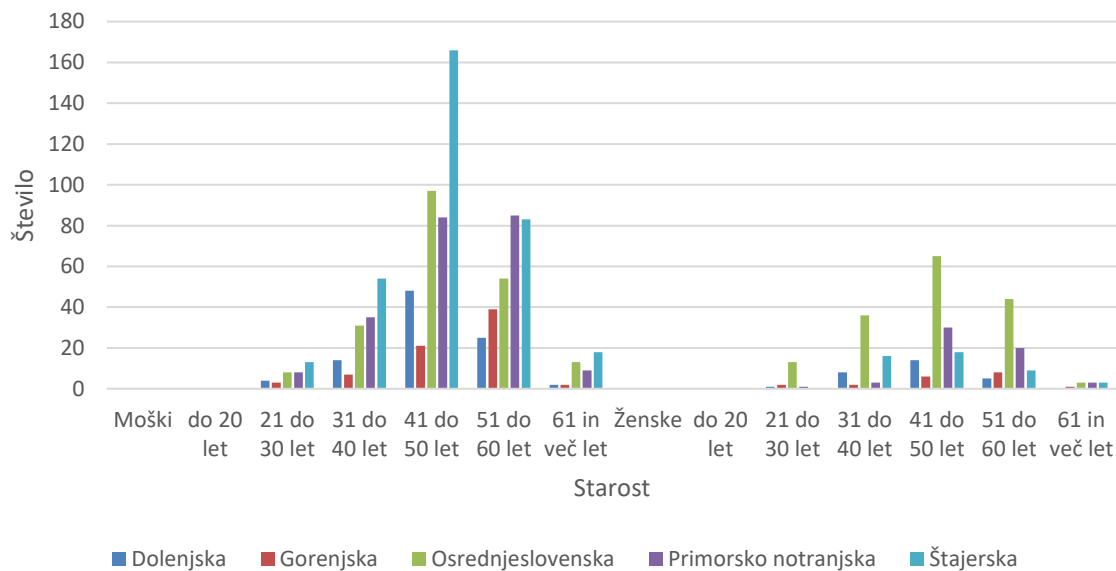
Slika 52: Zaposleni v družbi DARS glede na starost na dan 31. 12. 2021 (%)⁵³



Slika 53: Zaposleni v družbi DARS glede na spol na dan 31. 12. 2021 (%)⁵⁴



Slika 54: Zaposleni v družbi DARS po spolu, starosti in regiji zaposlitve na dan 31. 12. 2021⁵⁵

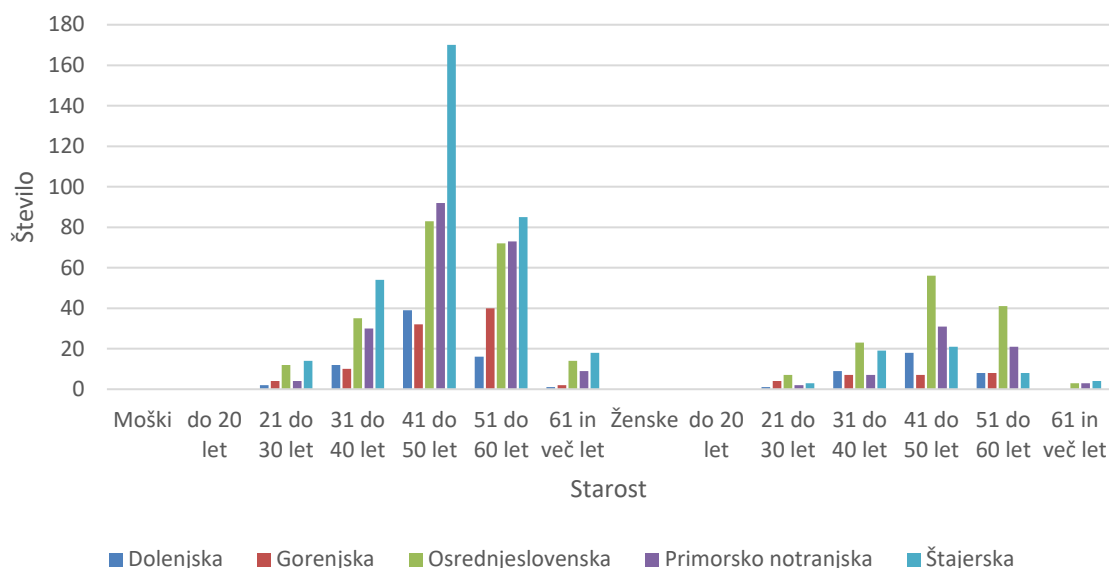


⁵³ GRI GS 405-1.

⁵⁴ GRI GS 405-1.

⁵⁵ GRI GS 102-8.

Slika 55: Zaposleni v družbi DARS po spolu, starosti in regiji bivanja na dan 31. 12. 2021⁵⁶



1.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja⁵⁷

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.

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.

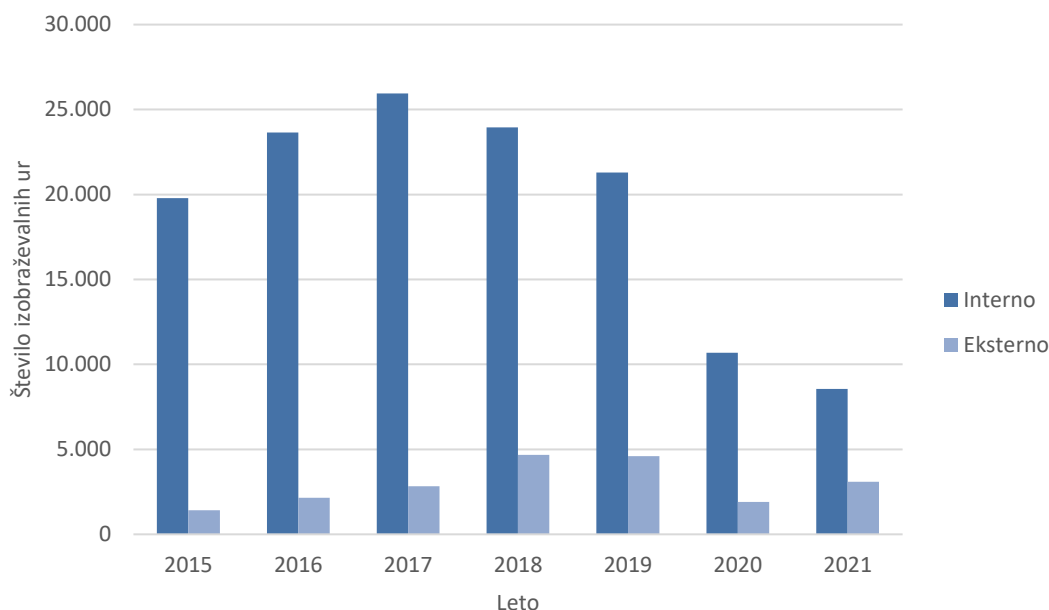
Epidemija covid-19 je zaznamovala tudi leto 2021 in tako kot na mnoga druga področja vplivala tudi na področje izobraževanja. Zavedanje o pomenu digitalizacije poslovanja in intenzivna prizadevanja v predhodnih letih, da se razvijejo ustrezni poslovni procesi in računalniška pismenost vseh zaposlenih, so omogočila, da je lahko večina izobraževanj in usposabljanj potekala v digitalni obliki in e-obliki prek različnih izobraževalnih portalov in platform. V letu 2021 smo naredili še korak naprej na tem področju in pristopili k vzpostavitvi lastnega e-portala za potrebe izobraževanj in usposabljanj zaposlenih. S ciljem, da zaposleni pridobijo dodatna potrebna in želeno znanja ter veščine za uspešnejšo in bolj suvereno uporabo digitalne tehnologije, smo pristopili k merjenju digitalnih kompetenc ter na tej osnovi k sistematičnemu in ciljno naravnemu usposabljanju iz računalniških znanj po meri zaposlenih.

Ukrepi za omejevanje okužb s koronavirusom so seveda vplivali na obseg izobraževanj, saj vseh vsebin ni mogoče izvajati v digitalni ali e-obliki. Zaradi navedenega nam je v letu 2021 uspelo realizirati skupno 11.650 izobraževalnih ur, ki se jih je udeležilo 1781 zaposlenih. V povprečju se je vsak zaposleni izobraževal devet pedagoških ur. Največji delež, v obsegu 74 %, predstavlja interno izobraževanje, 26 % pa eksterno izobraževanje. Zaposleni so bili vključeni v različna usposabljanja, od pravilne rabe slovnice v poslovanju, vodenja projektov do usposabljanj vodij.

⁵⁶ GRI GS 102-8.

⁵⁷ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 404, 404-1.

Slika 56: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v obdobju 2015–2021



Z organizacijo internih izobraževanj želimo čim več zaposlenim omogočiti udeležbo na izobraževanjih ter na tak način pridobivati znanje za profesionalni in tudi osebni razvoj. Našim strokovnjakom in tistim zaposlenim, ki morajo pri svojem delu nenehno slediti razvoju stroke, zakonodajnim in tehnološkim spremembam, pa omogočamo pridobitev visoko strokovnih in specifičnih znanj tudi izven okvirov naše družbe ter v tujini. Žal je na možnost udeležbe zaposlenih na izobraževanjih v letu 2021 v veliki meri še vedno vplivala epidemija covid-19.

Preglednica 19: Število udeležencev izobraževanj in usposabljanj v družbi DARS v obdobju 2015–2021

Število udeležencev/leto	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Indeks 2021/2020
Interno izobraževanje in usposabljanje	1.727	2.110	2.143	2.244	3.275	1.594	1.535	96
Eksterno izobraževanje	119	165	210	306	379	194	246	127

Preglednica 20: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v letu 2021 po spolu⁵⁸

	Število zaposlenih	Skupno število izobraževalnih ur	Število izobraževalnih ur na zaposlenega
Moški	923	8.736	9,46
Ženske	311	2.914	9,37

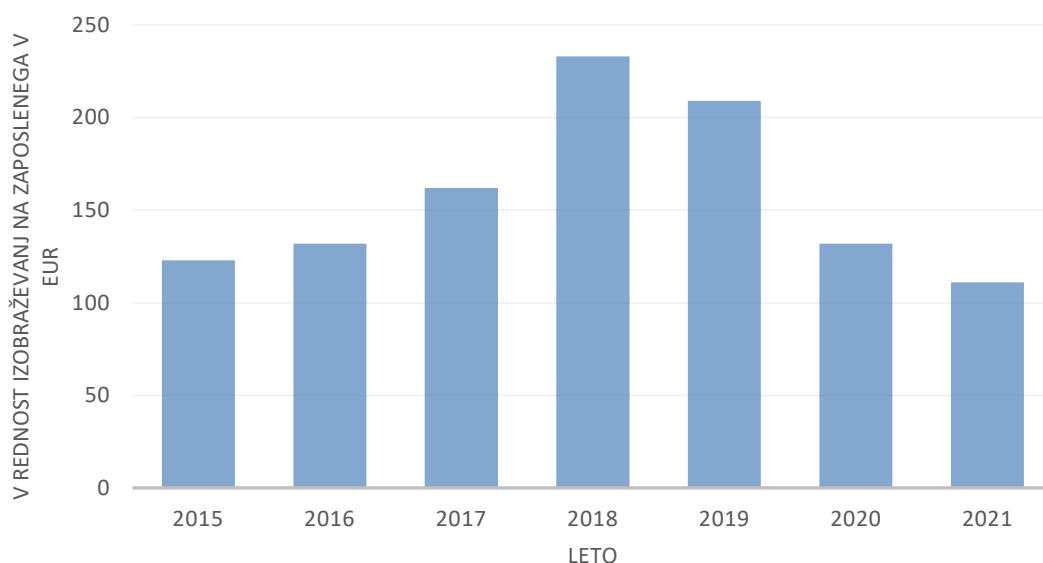
⁵⁸ GRI GS 404-1.

Preglednica 21: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v letu 2021 po kategoriji zaposlenih⁵⁹

Kategorija zaposlenih	Število zaposlenih	Skupno število izobraževalnih ur	Število izobraževalnih ur na zaposlenega
Operativna delovna mesta	975	5.942	6,09
Režijsko-strokovna delovna mesta	259	5.708	22,04

Vrednost eksternih izobraževanj v letu 2021 je znašala 37 EUR na zaposlenega, vrednost internih izobraževanj na zaposlenega pa 45 EUR.

Slika 57: Vrednost izobraževanj in usposabljanj na zaposlenega v družbi DARS v obdobju 2015–2021⁶⁰



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 2021 smo 11 zaposlenim sofinancirali stroške šolnine in 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 2021 smo v sodelovanju z izobraževalnimi ustanovami v procesu pridobivanja praktičnih izkušenj na delovno prakso sprejeli 11 dijakov in študentov.

Število udeležencev/leto	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Indeks 2021/2020
Delovna praksa	17	13	13	25	12	11	11	100

⁵⁹ GRI GS 404-1.

⁶⁰ GRI GS 404-1.

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 krepitvi njihovih vozniških spretnosti in skrbi za prometno varnost. Tako smo za zunanje udeležence v sodelovanju s Policijo in Agencijo za varnost prometa organizirali v ACB Postojna izvedli skupno osem treningov varne vožnje za voznike motornih koles, ki se jih je udeležilo kar 160 motoristov.

Razvoj kadrov

Razvojne aktivnosti so bile v letu 2021 usmerjene v razvoj digitalnih kompetenc zaposlenih, ki so se pokazale kot zelo pomembne za učinkovito opravljanje dela v sodobnem in aktualnem poslovnem okolju. S ciljem prepoznavne vrzeli v uporabi računalniških in digitalnih orodij se je izvajalo merjenje digitalnih kompetenc za zaposlene, ki pri svojem delu pretežno uporabljajo računalnik. Glede na dobljene rezultate se je pripravil program ciljnega usposabljanja zaposlenih.

DARS ima prepoznane zaposlene na ključnih delovnih mestih, ki imajo bogato strokovno znanje, dobro razvite veščine in spretnosti za učinkovito izvajanje zahtevnih nalog. Njihov sistematični profesionalno-strokovni in osebni razvoj je pomemben za kakovostno izvajanje naših storitev, zato so bili v letu 2021 s ključnimi zaposlenimi izvedeni razvojni letni pogovori ter pripravljene osnove za razvoj njihovih potencialov in ambicij. Razvojni letni pogovori, ki so temelj uspešnega vodenja in razvoja zaposlenih, so bili v letu 2021 opravljeni tudi z drugimi zaposlenimi, kolikor so epidemiološke okoliščine covid-19 to dopuščale.

V letu 2021 smo prav tako aktivno sodelovali v evropskem partnerskem projektu kompetenčnega centra za logistiko **KoC LOGINS**, h kateremu je družba DARS pristopila leta 2019 in v okviru katerega je pridobila skupno 40.000 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.

Večji poudarek v letu 2021 je bil na krepitvi znanj in veščin iz vodenja projektov, seveda pa smo, kot vsako leto, v sledenju čim boljše prometne varnosti omogočali našim sodelavcem tudi treninge varne vožnje, predvsem novim sodelavcem in tistim z veliko službenih voženj, saj so naši zaposleni ambasadorji prometne varnosti.

Slika 58: Usposabljanje zaposlenih iz vodenja projektov

The screenshot displays a Microsoft Teams meeting interface. At the top, the meeting title is 'Vodenje projektov 1. skupina'. Below the title, there are icons for participants: ERENT, Emil... and KEJŽAR, Peter. The main content area shows a Microsoft Project Professional window with a Gantt chart. The chart displays a project schedule with tasks, durations, and dependencies. The interface includes a 'Zahtevaj nadzor' button and a list of participants on the right side.

Ime	Uloga
ERENT, Emil...	
KEJŽAR, Peter	
Romoc	Organizator
CAH, Kristjan	Zunaj vaše organizacije
DEBEVEC, Mateja	Zunaj vaše organizacije
ERENT, Emilja	Zunaj vaše organizacije
FURMAN, Uroš	Zunaj vaše organizacije
KEJŽAR, Peter	Zunaj vaše organizacije
KOVAČ, Meta	Zunaj vaše organizacije
KOVAČ, Cirila	Zunaj vaše organizacije
Madžarac, Matjaž	Zunaj vaše organizacije
MEHADŽIČ, Amir	Zunaj vaše organizacije
SINTIČ, Robert (Gost)	Zunaj vaše organizacije
Predavatelj 22	Ni odziva



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. Ena zelo pomembnih nalog vodij, ki ključno vpliva na motivacijo in zavzetost zaposlenih, je spremljanje in ocenjevanje delovne uspešnosti zaposlenih, zato smo v letu 2021 tej temi namenili več pozornosti. S ciljem čim bolj objektivnega ocenjevanja delovne uspešnosti zaposlenih je bilo izvedeno usposabljanje iz metod ocenjevanja in konstruktivnega reševanja morebitnih pritožb oziroma nestrinjanj z oceno s strani zaposlenih. Za aktualno informiranje vodij in njihovo strokovno podporo so vodje prejeli tudi bilten VODJA DARS.

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 2021 je 93 zaposlenih prejemnikov jubilejnega priznanja za 20, 30 ali 40 let dela v družbi DARS, 16 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 trije inovatorji, eden od njih je dobil tudi naziv inovator leta.

Spoštujemo družinsko življenje zaposlenih

Družba DARS je že vrsto let nosilka polnega certifikata Družini prijazno podjetje in omogoča zaposlenim različne ukrepe za boljše in lažje usklajevanje dela in družinskega življenja. Zaposlenim veliko pomeni možnost fleksibilnega časa prihoda in odhoda z dela z nespremenljivim osrednjim delovnim časom, ki predvsem zaposlenim staršem omogoča lažje opravljanje družinskih in delovnih obveznosti. 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.



Socialna varnost zaposlenih nam je zelo pomembna

V skladu z veljavno delovnopravno zakonodajo, Kolektivno pogodbo DARS in drugimi sprejetimi internimi akti delodajalca je DARS tudi v letu 2021 nadaljeval izvajanje že utečenih dobrih praks, ki pomembno prispevajo k višji socialni varnosti vseh zaposlenih in urejanju bodočega statusa upokojujencev. Socialna varnost zaposlenih je namreč temelj, na katerem se lahko gradijo zaupanje, pripadnost in profesionalni razvoj delavcev.

Delodajalec je vsem zaposlenim kot pomemben in dolgoročen vidik zagotavljanja socialnega varstva tudi v letu 2021 nudil možnost vključitve v kolektivno dodatno zavarovanje za varčevanje za dodatno pokojnino.

Tudi v letu 2021 smo strokovno in odgovorno skrbeli za natančno obravnavo in izvedbo vseh ukrepov pri zaposlenih, ki so bili vključeni v invalidske postopke, v postopke obravnave spremenjene delovne zmožnosti, postopke upokojevanja, ter izvedbo podpore tistim zaposlenim, ki so se znašli v težki življenjski situaciji in so potrebovali solidarnostno pomoč. Tako je bilo v letu 2021 skupno v teku 27 invalidskih postopkov, od teh je šest sodelavcev na novo pridobilo kategorijo invalidnosti. Aktivno spremljamo tudi zdravstveno stanje zaposlenih, saj se zavedamo, da ima poslabšanje zdravja delavcev velik vpliv na delovno organizacijo in delovni proces. Delež upravičene odsotnosti z dela je tako v letu 2021 znašal 6,76 % glede na redno delo in je glede na predhodno leto višji za 2,95 %.

Upokojilo se je 27 zaposlenih, 32 zaposlenih pa nadaljuje delo po izpolnitvi pogojev za pridobitev pravice do starostne pokojnine. V letu 2021 je bilo z upokojujenci družbe sklenjenih tudi 14 pogodb za opravljanje začasnega ali občasnega dela upokojujencev.

I.5.5.5 Varnost in zdravje delavcev pri delu⁶¹

Sistem zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu (GRI 403-1)⁶²

DARS kot družba z več kot 1250 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 zahtevajo 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.



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. Vsa 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 nezgod, nevarnih pojavov in incidentov (GRI 403-2)⁶³

Odkrivanje in presojanje novih tveganj za varnost in zdravje delavcev pri delu je vsakdanji proces v naši družbi. Delavce spodbujamo, 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. V letu 2021 smo sprejeli dopolnitev ocene tveganj zaradi pandemije koronavirusne bolezni, v Službi za varnost in zdravje pri delu pa največ pozornosti namenili omejitvi širjenja okužb med delavci.

Tako so:

- spremljali aktualne razmere v svetu in Sloveniji ter o tem poročali na rednih tedenskih sestankih delovne skupine za preprečitev širjenja okužb s covidom-19;
- spremljali priporočila NIJZ in spremembe v regulativi ter o tem obveščali vodje;
- pripravili 19 obvestil delavcem;
- zagotavljali neprekinjeno (24 ur dnevno, 365 dni v letu) svetovanje vodjem pri sprejemanju potrebnih ukrepov ob sumih okužb delavcev;
- več kot pol leta z vodji in medicino dela tedensko usklajevali napotitev delavcev v karanteno (27 vlog za odobritev karantene za skupno 151 delavcev), v drugi polovici leta (brez usklajevanja z medicino dela) pa usklajevali napotitev v karanteno še cca 100 delavcev, ki so bili v visokotveganem stiku z okuženim;
- dnevno obveščali upravo in člane delovne skupine za preprečevanje širjenja okužb o odsotnih delavcih zaradi okužbe in karantene;
- v prvi polovici leta pred sestanki in ob pojavu večjega števila okuženih organizirali testiranja s hitrimi antigenskimi testi, ki sta jih izvajali študentki zadnjih letnikov Visoke zdravstvene šole in Medicinske fakultete;
- v spomladanskih mesecih organizirali cepljenje delavcev pred okužbo s koronavirusom v devetih zdravstvenih domovih po Sloveniji. Delavce smo spodbujali k cepljenju in do konca leta dosegli 72-odstotno precepljenost vseh zaposlenih;
- zagotavljali potrebno osebno varovalno opremo, dezinfekcijska sredstva, hitre antigenske teste za testiranje s strani medicinskega osebja in teste za samotestiranje.

Medicina dela (GRI 403-3)⁶⁴

DARS ima organizacijske enote na lokacijah ob avtocestah po celotni Sloveniji. Zato imamo za opravljanje nalog medicine dela sklenjenih pet pogodb z zdravstvenimi ustanovami v bližini naših enot. Skrbniki pogodb so v Službi za varnost in zdravje pri delu, ki zagotavljajo, da so delavci pravočasno napoteni na predhodne in obdobjne preglede, ob morebitnih zdravstvenih omejitvah pa o tem obveščeni tudi njihovi vodje. V letu 2021 je bilo zaradi epidemije izvajanje pregledov moteno, prihajalo je do manjših zamud, ki jih bomo po pričakovanjih odpravili še pred poletjem.

⁶¹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 403-1, 403-2, 403-3.

⁶² GRI GS 403-1.

⁶³ GRI GS 403-2.

⁶⁴ GRI GS 403-3.

Sodelovanje delavcev pri odločanju o vprašanih s področja varnosti in zdravja pri delu (GRI 403-4)⁶⁵

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)⁶⁶

Raznovrstnost delovnih postopkov in delovne opreme zahteva tudi veliko časa za usposabljanje delavcev za varno delo. Izvajamo usposabljanja delavcev ob zaposlitvi v družbi. V letu 2021 smo kljub težkim razmeram zaradi nevarnosti širjenja okužb uspeli opraviti tudi obdobjno usposabljanje delavcev vzdrževanja. 554 delavcev se je udeležilo celodnevni delavnici s predstavitevami s področja njihovega dela. Usposabljanje smo opravili ob upoštevanju preventivnih ukrepov (nošenje mask, prezračevanje, na varnostni oddaljenosti) v večjih prostorih (garažah) v času, ko je bilo okužb manj (maj, junij, september, oktober).

Promocija zdravega načina življenja (GRI 403-6)⁶⁷

V družbi DARS 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 s 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 2021 so bile aktivnosti zaradi epidemije covid-19 pretežno usmerjene v ozaveščanje o nujni skrbi in izvajanje preventivnih aktivnosti za preprečevanje okužb s koronavirusom, v obvladovanje stresa in duševnih stisk ter na področje ohranjanja telesne kondicije. S ciljem, da omogočimo čim širše možnosti rekreacije zaposlenih, smo ustanovili tudi Športno društvo DARS. Zaposlenim v družbi omogočamo tudi kolektivno nezgodno zavarovanje.

Aktivnosti za zagotovitev varnosti delavcev zaradi zunanjih vplivov (GRI 403-7)⁶⁸

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 prišlo v letu 2021 do 21 naletov uporabnikov na naša delovišča, v katerih sta bila poškodovana tudi dva vzdrževalca v dežurni službi. Ocenjujemo, da je tako veliko število naletov lahko tudi posledica neupoštevanja minimalne varnostne razdalje med tovornimi vozili (vozijo v konvojih). Pričakujemo, da bo z večjo prisotnostjo avtocestne policije kršitev predpisov in nevarnih dogodkov na cesti v prihodnje manj.

Nezgode pri delu (GRI 403-9)^{69, 70}

V letu 2021 se je pri delu poškodovalo 31 delavcev. Kot običajno je bilo največ poškodovanih (28) vzdrževalcev, poškodovala pa sta se še dva cestninska nadzornika (zvin gležnja pri izstopu iz vozila ter padec pri hoji po počivališču) in ena delavka iz Cestninskega uporabniškega centra (padec na poledeneli površini). Zaradi poškodb ni prišlo do invalidnosti nobenega od delavcev, dva delavca sta bila v daljši bolniški (več kot 30 dni). V treh primerih je šlo za lažje poškodbe in delavec ni potreboval bolniške.

⁶⁵ GRI GS 403-4.

⁶⁶ GRI GS 403-5.

⁶⁷ GRI GS 403-6.

⁶⁸ GRI GS 403-7.

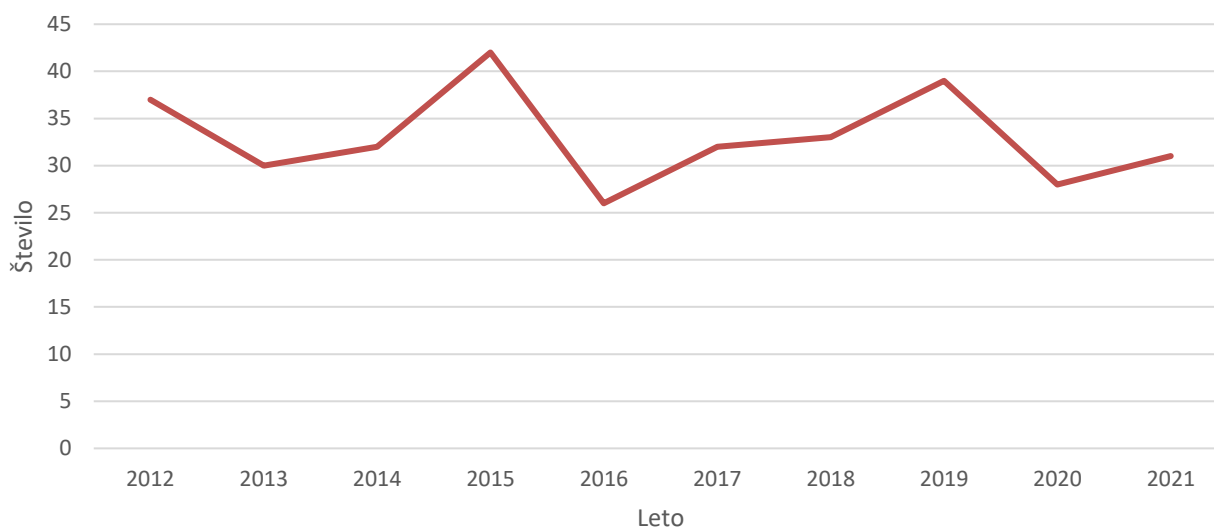
⁶⁹ GRI GS 403-9.

⁷⁰ GRI GS 403-2.

Zaradi poškodb, nastalih v letu 2021, je bilo izgubljenih 368 delovnih dni, kar je najmanj v zadnjih 11 letih. Med najnižjimi je bila tudi bolniška odsotnost zaradi poškodb pri delu (upoštevaje zdravljenje treh delavcev, ki so se poškodovali že v prejšnjih letih, je znašal 9413 ur).

Najpogosteje je v letu 2021 do poškodb z odsotnostjo z dela prišlo zaradi udarca s predmetom oziroma stiska ob predmet (9) ter zdrsov in padcev pri delu in hoji po brežini (5). Najpogostejše so bile poškodbe prstov na roki ter poškodbe noge (po 6-krat), 3-krat so si delavci poškodovali gleženj, roko, hrbet, glavo in oko, 2-krat pa koleno. Največkrat je prišlo do nezgode pri delu v maju (5), v torek (8), pred malico – med 8. in 10. uro. Do konca leta dva delavca, ki sta se poškodovala v decembru, še nista zaključila zdravljenja.

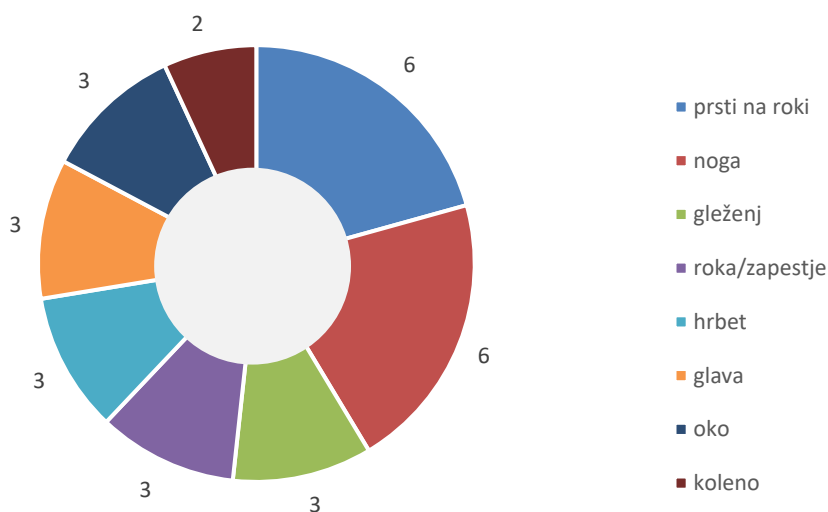
Slika 59: Število poškodovanih pri delu



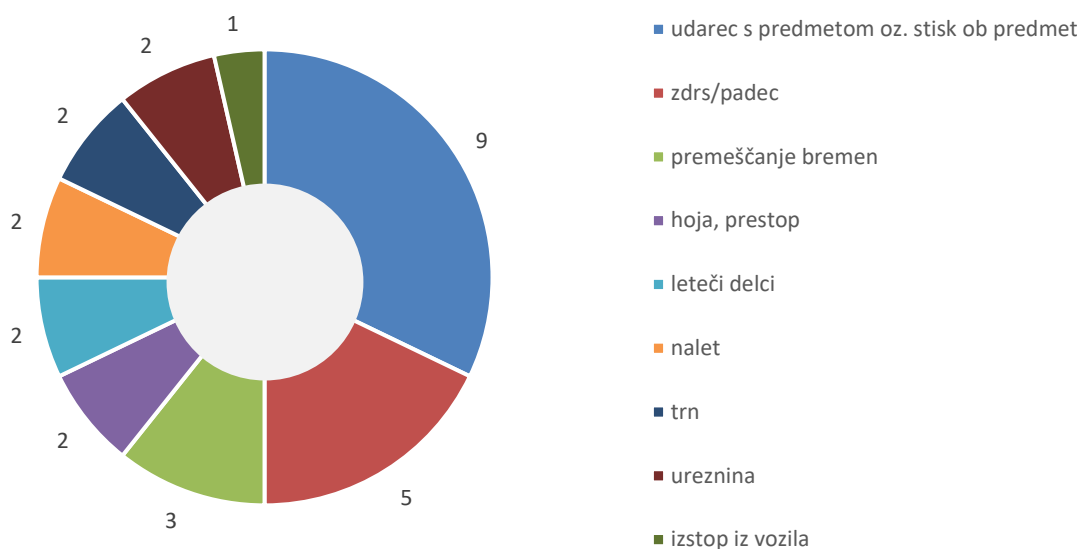
Pregled nezgod s poškodbami delavcev s področja vzdrževanja

V letu 2021 so bile najpogostejše nezgode vzdrževalcev s poškodbo prstov na roki in poškodbe noge (po 6-krat).

Slika 60: Število poškodb glede na dele telesa



Slika 61: Okoliščine in število nezgod, ki so pripeljale do poškodbe



Najpogosteje je do poškodb z daljšo odsotnostjo z dela v letu 2021 prišlo zaradi udarca s predmetom oziroma stiska ob predmet (9-krat) ter zdrsov in padcev pri hoji po brežini (5-krat).

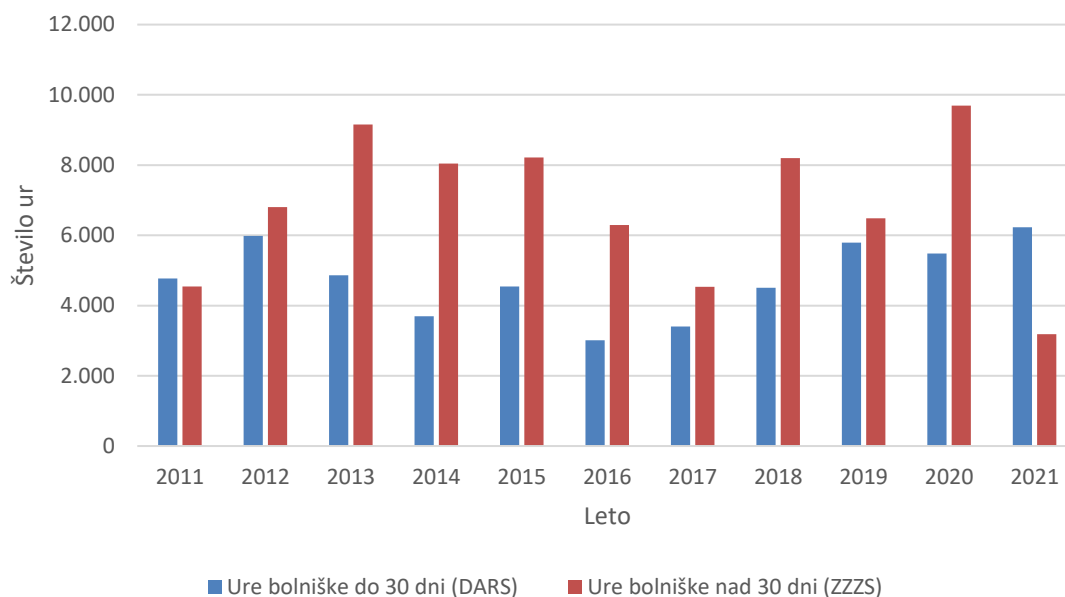
Do poškodb zaradi udarca s predmetom oziroma stiska ob predmet prihaja pri menjavi poškodovanih varovalnih ograj in prometne signalizacije. Pri zdrsih in padcih na brežinah so vzroki predvsem v površini, ki je strma, mokra, poledenela ali drseča zaradi visoke trave. Najpogostejši vzrok za druge nezgode so hitri gibi in premajhna pazljivost delavcev pri delu.

Preglednica 22: Pregled kazalnikov varnosti pri delu v letu 2021

Kazalniki varnosti pri delu udeležencev/leto	Število
Povprečno število vseh zaposlenih	1.251
Število opravljenih delovnih ur	2.635.648
Število poškodovanih delavcev	31
Nezgode s smrtjo delavca	0
Od tega hudo poškodovani (invalidi)	0
Bolniško odsotni nad 30 dni	2
Indeks frekvence pogostost = število vseh poškodovanih x 100/ število zaposlenih	2,48
Indeks onesposabljanja	0,29
Povprečno št. izgubljenih dni na zaposlenega	11,9
Resnost	11,9
Povprečno trajanje odsotnosti poškodovancev	11,9
Stopnja z delom povezanih poškodb (število poškodovanih/ število opravljenih delovnih ur) x 200.000 ur	2,35

V letu 2021 je bila bolniška odsotnost zaradi poškodb pri delu med najnižjimi v zadnjih 11 letih. Veliko pa je bilo bolniške odsotnosti zaradi okužb s covidom-19.

Slika 62: Bolniška odsotnost v urah kot posledica nezgod pri delu



Poklicne bolezni (GRI 403-10)⁷¹

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. Lani pa je bilo veliko bolniške odsotnosti tudi zaradi okužb delavcev s koronavirusom. Za covidom-19 je v letu 2021 zbolelo 273 delavcev. Do prenosa virusa med sodelavci pa je zaradi izvajanja preventivnih ukrepov in pravočasnega ukrepanja (odrejanje karanten) prišlo le nekajkrat.

1.5.5.6 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.

Rezultati raziskave v letu 2021 kažejo na stabilno organizacijsko klimo in zadovoljstvo zaposlenih v primerjavi s predhodnim letom. Tako organizacijska klima kot zadovoljstvo zaposlenih sta v primerjavi s slovenskim povprečjem bolje ocenjena. Zaposleni spoštujejo dobro in kakovostno opravljeno delo, inovativnost in iniciativnost ter izkazujejo motivacijo in zavzetost. Priložnosti za razvoj ostajajo prisotne na področju sistema nagrajevanja, kariernega razvoja in notranjega komuniciranja.

Zavzetost zaposlenih – uspešnost naše organizacije

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 vsekoli prisotna in pomembna organizacijska naloga, ki v zadnjih letih kaže pozitivne učinke v zavzetosti naših sodelavcev. V letu 2021 se je stopnja zavzetosti v primerjavi s predhodnimi leti še zvišala in je višja tudi v primerjavi s stanjem slovenskega povprečja, na kar

⁷¹ GRI GS 403-10.

smo še posebej ponosni. To nas zavezuje h globokemu spoštovanju in odgovornosti do zavzetih zaposlenih ter h gradnji novih možnosti za karierni in osebni razvoj zaposlenih.

Starejši zaposleni so zakladnica strokovnega znanja in izkušenj v družbi 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. Iskreno cenimo in spoštujemo znanje in delo starejših, zato zaposlenim, ki se upokojijo, omogočamo še nadaljnje sodelovanje v našem poslovanju. V letu 2021 je 14 naših upokojencev tako nadaljevalo sodelovanje z našo družbo na osnovi pogodbe o opravljanju začasnega in občasnega dela.

Zaposlenim ponujamo dodatne ugodnosti in solidarnostno pomoč⁷²

- 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 2021 smo s finančno solidarnostno pomočjo pomagali 58 zaposlenim, ki so se znašli v težjih življenjskih preizkušnjah.
- 144 zaposlenih je v letu 2021 prejelo jubilejno nagrado.

Tako kot v letu 2020 je delo v 2021 zaznamovala epidemija covid-19 in z njo povezani ukrepi za preprečevanje prenosa okužb, ki so 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 omogočali zaposlenim, katerih narava dela je to dopuščala, delo od doma, 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

Delo od doma je postalo ena od zelo učinkovitih oblik dela v času epidemije covid-19. V skrbi za počutje zaposlenih, ki delo opravljajo od doma, smo že v letu 2020 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 delodajalca, 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 in temelj, da smo pripravil interne podlage, ki zaposlenim omogočajo delo od doma tudi v času normalnih delovnih razmer. V letu 2021 je več kot 400 zaposlenih sklenilo nove pogodbe o zaposlitvi, ki omogočajo delo od doma v hibridnem načinu 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 je zaposlenim na voljo po celotni Sloveniji.

Posebej odgovorno pa pristopamo k reševanju problematike v primeru nastanka invalidnosti ali spremenjene delovne zmožnosti zaradi okvare zdravja. Za vsak primer se posebej potrudimo in najdemo ustrezno rešitev. V naši družbi imamo zaposlenih 48 invalidov, ki jim je omogočeno opravljanje dela znotraj delovnih procesov v skladu z njihovo preostalo delovno zmožnostjo.

⁷² GRI GS 201-3.

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 dostojanstvo⁷³

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

Človekove pravice v družbi dosledno spoštujemo, upoštevaje pri tem veljavno zakonodajo (Ustava RS, konvencije ILO, Zakon o varstvu pred diskriminacijo, ZDR-1), Darsov kodeks ravnanja ter interne akte družbe, ki zadevajo predvsem nediskriminacijo na delovnem mestu, mobing ter človekove temeljne ekonomske in socialne pravice. V družbi se vseskozi spodbujajo novi inovativni in sodobni pristopi za povečanje spoštljivega ravnanja in komuniciranja na delovnem mestu ter do poslovnih partnerjev, s čimer želimo zagotoviti zavest in kulturo, ki prispeva k spodbujanju najboljšega v vsakem sodelavcu. V letu 2021 smo prejeli in obravnavali dve prijavi, v katerih pa obstoj trpinčenja na delovnem mestu ni bil ugotovljen.

Etika in integriteta⁷⁴

V družbi DARS so vzpostavljeni učinkoviti mehanizmi za ugotavljanje nepravilnosti na področju korporativne integritete. V ta namen je bil sprejet Pravilnik o vodenju postopka obravnave domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete. Pravilnik temelji na načelih, implementiranih v Etičnem kodeksu DARS, ki družbo DARS zavezujejo k najvišjim standardom poštenega, zakonitega, neodvisnega in transparentnega ravnanja vseh zaposlenih v družbi DARS in njenih zunanjih sodelavcev. Postopke na tem področju vodi komisija, ki je v letu 2021 obravnavala eno anonimno prijavo.⁷⁵ Da bi se z vsebinami omenjenega pravilnika in Etičnega kodeksa DARS 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.⁷⁶

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

⁷³ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 406, 406-1.

⁷⁴ GRI GS 102-16, 102-17.

⁷⁵ GRI GS 406-1.

⁷⁶ GRI GS 205-2.

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

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.

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 23: Struktura organov upravljanja po spolu (stanje 31. 12. 2021)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	4	2	6	67
Svet delavcev	12	3	15	80
Skupaj	37	8	45	82

⁷⁸ GRI GS 405-1.

1.5.6 Odgovornost do naravnega okolja

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

Slika 63: Odgovornost do naravnega okolja



1.5.6.1 Sistemsko upravljanje okolja in energije⁸⁰

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



⁷⁹ GRI GS 103-1, 307.

⁸⁰ GRI GS 103-2, 103-3, 307.

Doseganje skladnosti na področju okolja⁸¹

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

Na področju okolja in energije ni bilo pomembnih odstopanj od zakonskih in drugih zahtev. V letu 2021 so bili izvedeni 104 inšpekcijski postopki, izdanih je bilo pet inšpekcijskih odločb, ki se nanašajo na okoljsko tematiko. Podatki o skladnosti na področju okolja in energije so razvidni tudi iz poglavja I.4.5.1 Skladnosti s predpisi, kodeksi in priporočili, ki so predstavljene za vsa področja poslovanja družbe DARS, torej tudi za področje okolja in energije.

Sodelovanje z zunanjimi izvajalci in dobavitelji

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

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

Preglednica 24: Dolžina obnovljenih smernih vozišč in novozgrajenih cest

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Dolžina obnovljenih smernih vozišč posameznih odsekov (km)	44,41	37,06	26,54	50,28	68,1	52,8	71,2
Dolžina novozgrajenih cest (km)	5,03	0	7,26	5,69	0	0	6,8*

* Upoštevani tudi prekategorizirani odseki cest v upravljanju.

Družba DARS 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.

1.5.6.2 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

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

⁸² GRI GS 301-1.

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.

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

Postopek prostorskega umeščanja avtoceste v prostor se začne s pripravo pobude, ki ji sledi sklep o državnem prostorskem načrtovanju. 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 2021 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–Jelšane,
- HC Koper–Dragonja,
- ekodukt na AC-odseku Unec–Postojna,
- plato Karavanke,
- razširitev ljubljanskega AC-obroča in vpadnih AC.

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 projektiranja in pridobitve gradbenega dovoljenja 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 projektiranja in pridobitve gradbenega dovoljenja, pa okoljevarstveno soglasje.

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.

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 prevladati nad javnim interesom. Zasebni interes se varuje predvsem s sodelovanjem javnosti v postopkih priprave prostorskih načrtov, sodelovanjem oseb s pravnim interesom v postopkih izdaje posamičnih upravnih aktov (stranski udeleženci v upravnih postopkih dovoljevanja graditve objektov ali drugih posegov v prostor po sektorskih predpisih), 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:

⁸⁷ GRI GS 413-1.

⁸⁸ GRI GS 413-1.

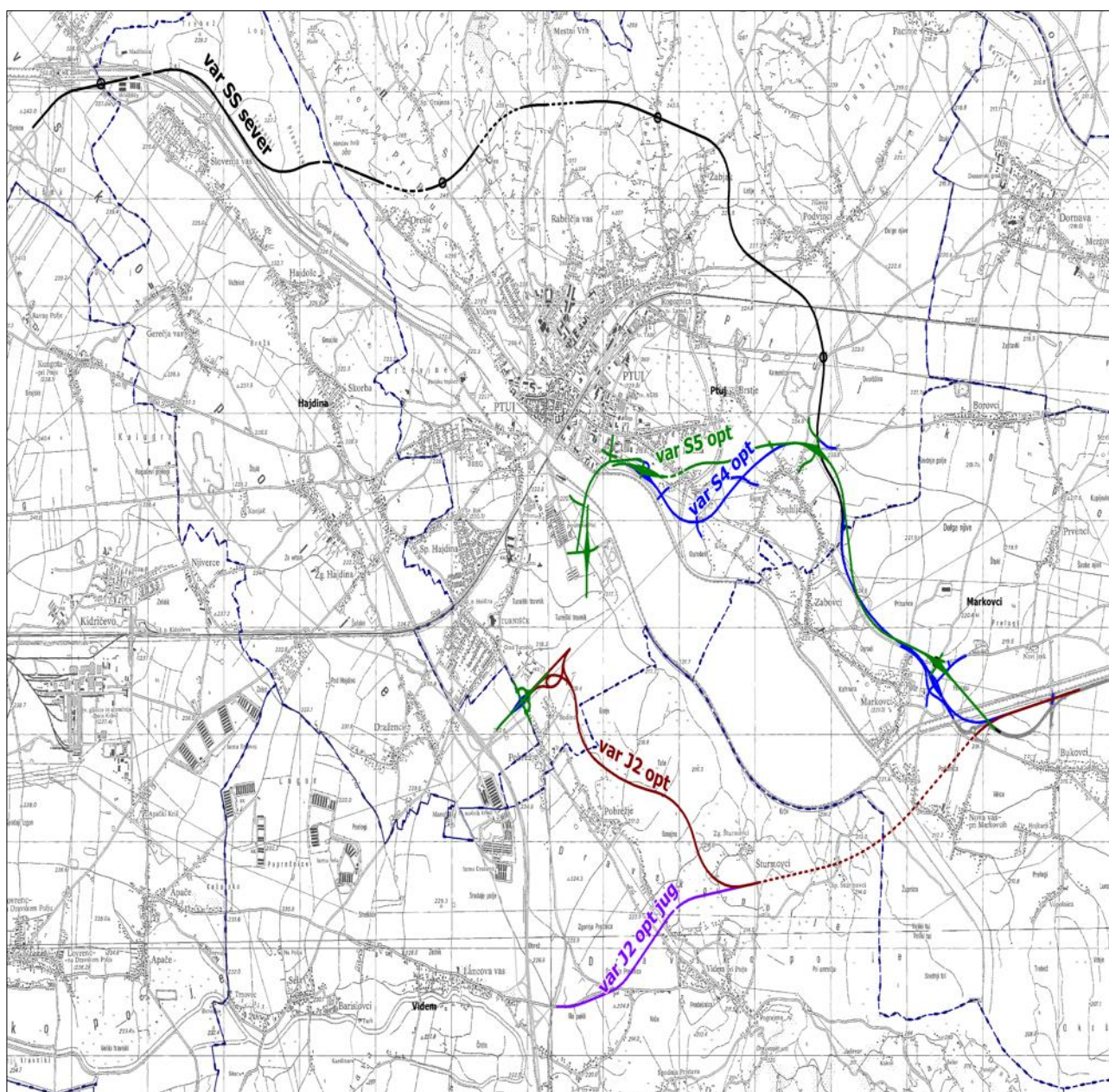
1. informiranje, dostop do informacij javnega značaja in javno objavljane dokumentov oz. aktov v pripravi, z namenom, da se javnost z njimi seznaní in se nanje odzove;
2. udeležba javnosti pri odločanju, ko se javnost lahko aktivno vključi v postopek priprave akta s pripombami, ki so obravnavane;
3. 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 seznaní 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.

Slika 64: Pregledna situacija variantnih rešitev glavne ceste Ptuj–Markovci



V okviru priprave študije variant za GC Ptuj–Markovci je bil izdelan Elaborat možnih variantnih rešitev. Izmed vseh preverjenih variant je le sedem potencialno izvedljivih, za pet najbolj smiselnih variant (slika zgoraj) 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 in s tem povezanimi obsežnimi izravnalnimi in/ali omilitvenimi ukrepi, preostale variante so vprašljive z ekonomskega vidika. 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 postopek priprave tega DPN zastal. Z namenom pospešitve postopka je bila za primer tega DPN ustanovljena 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. Kot rezultat dela delovne skupine je bila oblikovana nova varianta, ki predvidoma predstavlja kompromisno rešitev.

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.

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.

Kot primer navajamo načrtovanje variant AC Postojna–Jelšane. V okviru drugega kroga študije variant so bila izvedena intenzivna usklajevanja z ZRSVN. Rezultat usklajevanj je opustitev ene izmed variant zaradi obsežnega poseganja v naravni habitat repaljščice v obočju Natura 2000 (slika spodaj). To pomeni, da se predmetna varianta izključi iz obravnave v študiji variant.

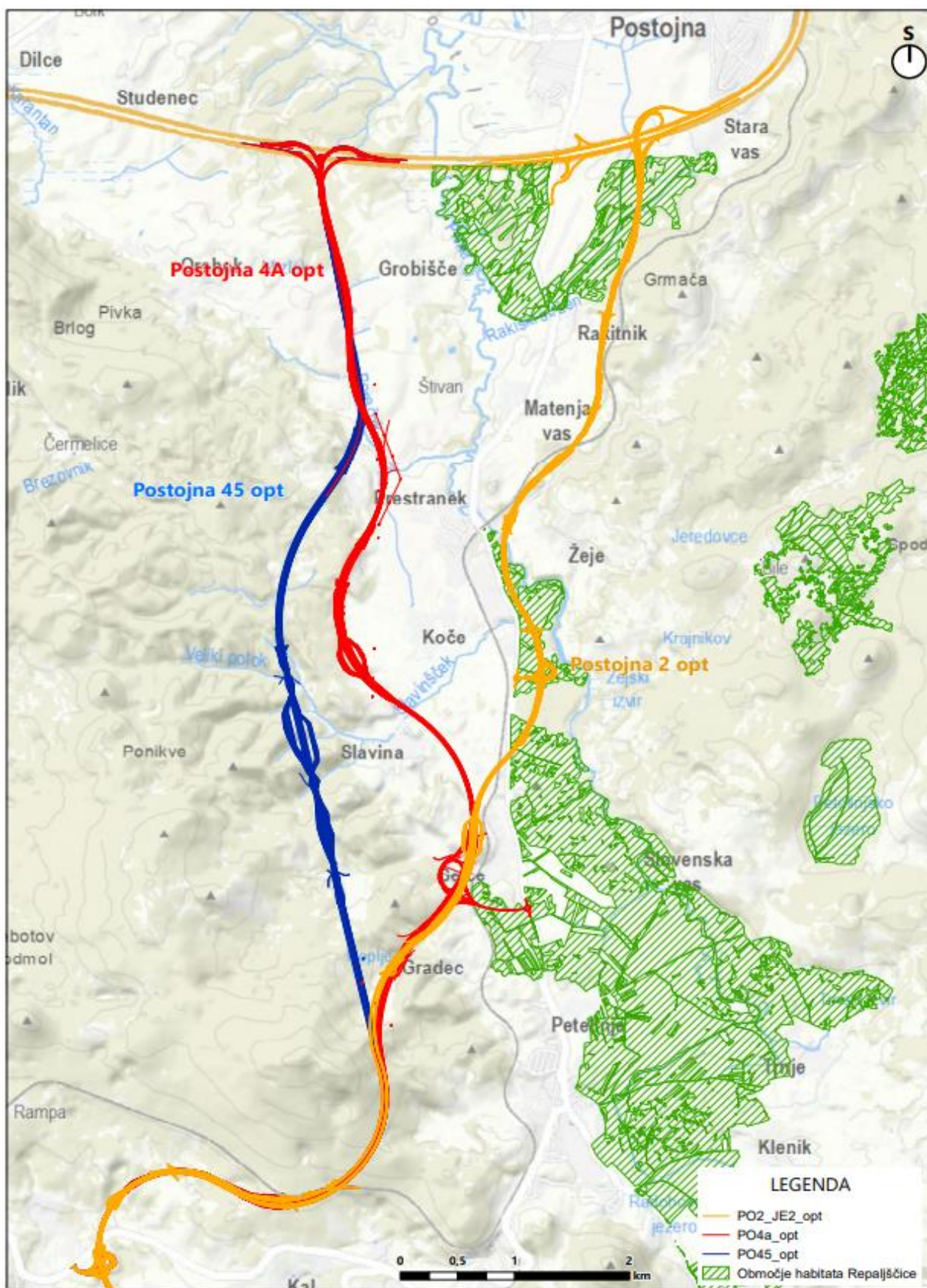
Poleg tega je kot rezultat usklajevanj z ZRSVN v izdelavi analiza prisotnosti okoljske DNK človeške ribice (*Proteus anguinus*) v izviri Replje pri Gradcu, v okviru celovite presoje vplivov na okolje.

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

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

⁹⁰ GRI GS 102-12.

Slika 65: potek variant AC Postojna–Jelšane (zelena šrafura prikazuje območje habitata repaljščice)



Kot primer na sliki v nadaljevanju je pomurski krak avtoceste, na katerem so bili izvedeni nadomestni habitati in je eden prvih primerov tovrstnih ukrepov za ohranjanje narave. V nadaljevanju navajamo odseke AC/HC, ki so locirani na

naravno varovanih območjih ali območjih z veliko biotsko raznovrstnostjo, pomembne vplive dejavnosti na biotsko raznovrstnost in habitate, ki so zaščiteni ali ponovno vzpostavljeni.

Slika 66: 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.
 - 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).

⁹¹ GRI GS 304-1, 304-2, 304-3.

⁹² GRI GS 304-1, 304-2, 304-3.

- 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 pogoditvijo 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,
 - 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.

⁹³ GRI GS 304-1, 304-2, 304-3.

- 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 Goričko, 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.

Slika 67: 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 zeleno 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.

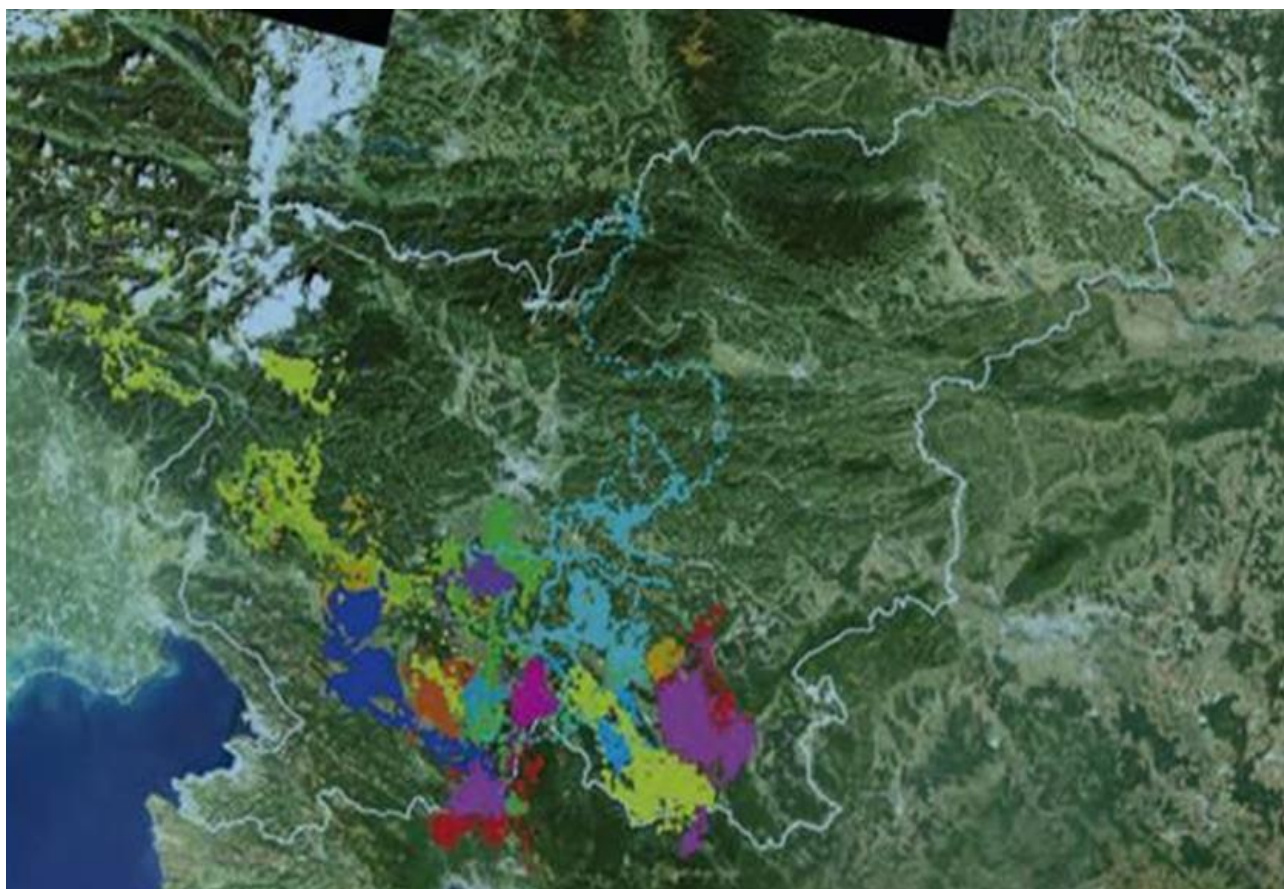
Družba DARS od ustanovitve leta 1993 pri umeščanju in gradnji novih AC in HC, skladno z zahtevami pristojnih služb in nosilcev urejanja prostora, zagotavlja vse potrebne ukrepe za zmanjšanje fragmentiranosti migracijskih habitatov vrst z vzpostavitvijo prehodov za prostoživeče živali.

⁹⁴ GRI GS 304-1, 304-2, 304-3.

Na novo načrtovanih cestah se že pri pripravi DPN predvidijo ustrezni ukrepi za zagotavljanje prehajanja živali čez bodočo AC oziroma HC. Skladno z zakonodajo s področja urejanja prostora se v postopku priprave DPN pridobijo smernice nosilcev urejanja prostora, ki jih je treba upoštevati pri umeščanju in načrtovanju nove AC oziroma HC. Med nosilci urejanja prostora sta tudi Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za gozdarstvo in lovstvo, ter MOP oz. ZRSVN, ki v okviru svojih smernic podata usmeritve za načrtovanje ukrepov za zagotavljanje ustrezne povezanosti migracijskih koridorjev. Njihove zahteve se odražajo pri umestitvi in pri projektnih rešitvah načrtovane AC oziroma HC, ki morajo omogočati prehajanje živali 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.). V primerih, ko ustreznih migracijskih koridorjev ni mogoče zagotoviti na ta način, pa se v okviru DPN predvidi poseben objekt, ki je namenjen izključno prehajanju živali (ekodukt).

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

Slika 68: GPS-lokacije 33 spremljanih medvedov v obdobju 2005–2011*



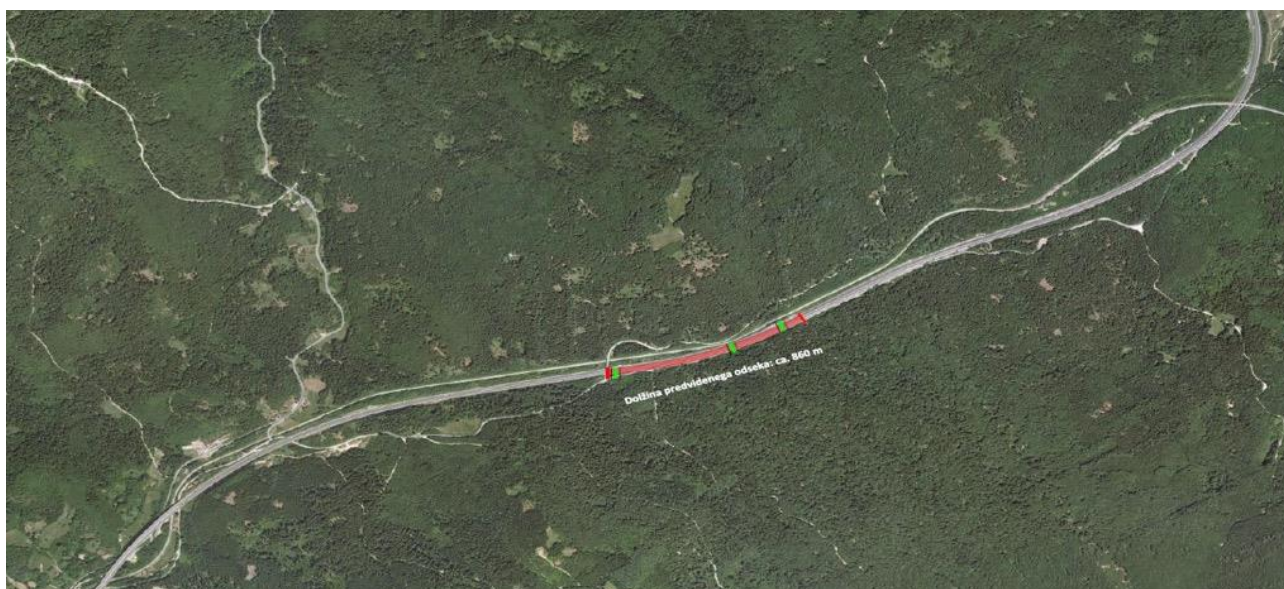
* Lokacije, označene z isto barvo, so bile posnete za istega medveda. (vir: Jerina in sod., 2012)

V preteklih letih je bilo v sodelovanju z družbo DARS na teh odsekih izvedenih nekaj ukrepov (npr. postavitve električnih varovalnih ograj) in izveden monitoring 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.

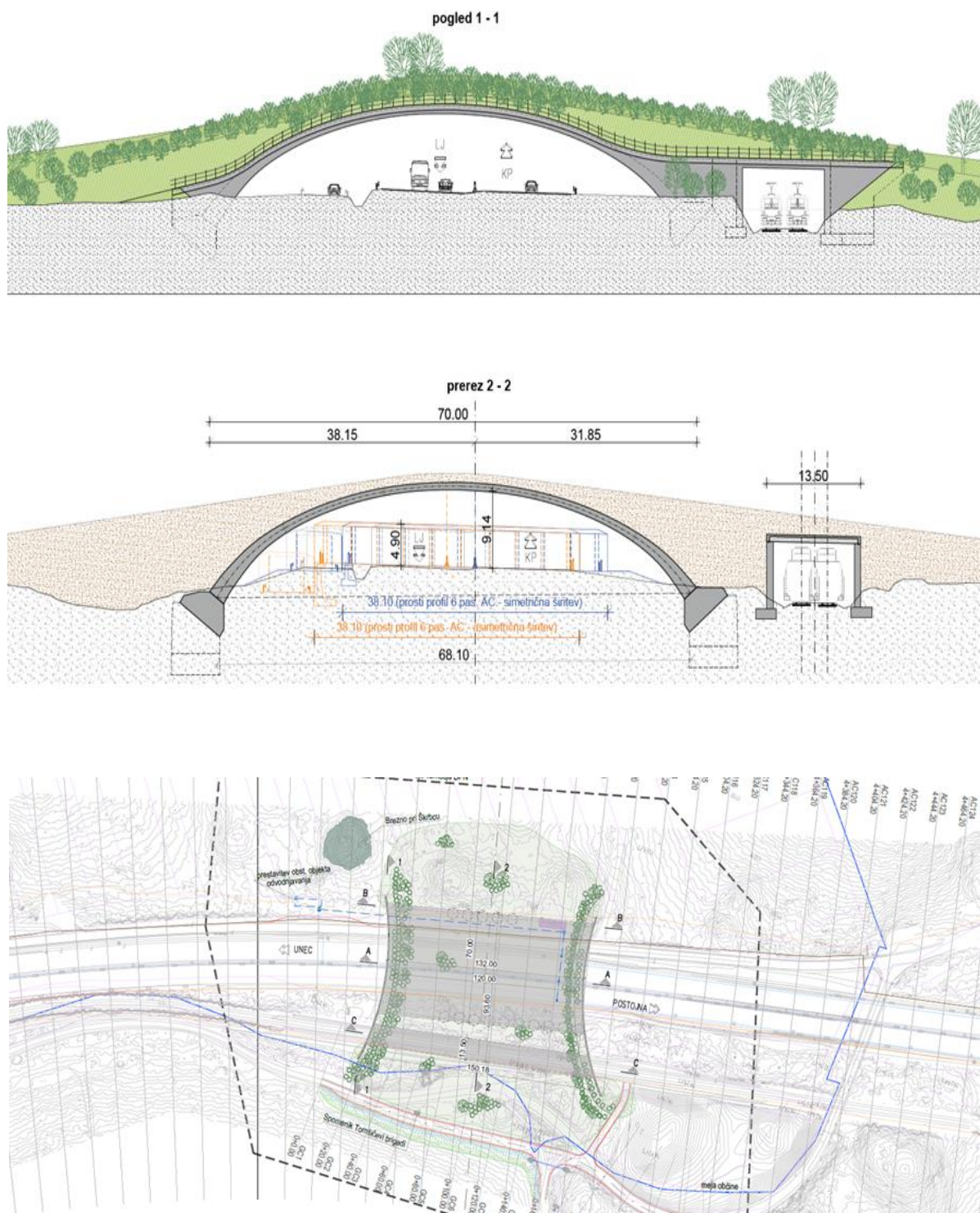
V septembru 2019 so bile po naročilu družbe DARS izdelane Strokovne podlage za zagotovitev ustreznih migracijskih koridorjev velikih zveri in drugih vrst velikih sesalcev na avtocestnem odseku Vrhnika–Postojna (Visoka šola za varstvo okolja, Velenje), v katerih je opisano obstoječe stanje, izdelana analiza 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 69: Predlog lokacije umestitve načrtovanega »zelenega mostu« oz. ekodukta (pododsek Unec–Postojna)



Izdelana gradiva so bila podlaga za pobudo za državno prostorsko načrtovanje in analizo smernic. Aktivnosti 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 je bila predlagana v pobudi za državno prostorsko načrtovanje. Pobuda je bila v letu 2021 javno objavljena, nanjo so nosilci urejanja prostora podali smernice in mnenja. Pobuda oz. izbrana varianta je bila predstavljena tudi na javni obravnavi zainteresirani javnosti. Odzivi na predlagani projekt so bili izjemno pozitivni. Na podlagi prejetih smernic in mnenj je bila v letu 2021 izdelana analiza smernic. Pričakovati je, da bo Vlada RS v letu 2022 sprejela sklep o državnem prostorskem načrtovanju.

Slika 70: Slika načrtovanega »zelenega mostu« oz. ekodukta (pododsek Unec–Postojna)



I.5.6.4 Upravljanje energije⁹⁵

Družba DARS se z letno porabo energije 44,61 GWh (v letu 2021) 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 (49,7 %), ki ji sledi poraba goriva za pogon vozil (39,6 %). Manjši del energije se porablja za potrebe ogrevanja objektov, to področje je zaradi velikih možnosti optimizacije pomemben element upravljanja energije.

V Strategiji družbe 2021–2025 namenjamo velik poudarek energetske učinkovitosti in varovanju okolja, v primerjavi s strategijo iz predhodnega obdobja smo 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 emisije 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 25: Raba energije (MWh)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Elektrika	MWh	25.735	25.181	24.526	23.598	22.584	21.670	22.190
Goriva	MWh	16.384	17.538	16.369	18.662	18.081	16.752	17.646
Zemeljski plin	MWh	1.866	1.524	1.676	1.443	1.386	1.564	1.812
UNP propan	MWh	2.018	2.253	2.123	1.964	1.857	1.736	1.994
UNP propan, butan	MWh	1.171	1.225	1.105	852	475	428	403
Kurilno olje	MWh	238	344	291	238	97	58	82
Biomasa							452	482
Daljinsko ogrevanje	MWh	586	810	778	638	550	0	0
Skupaj	MWh	47.998	48.875	46.868	47.395	45.030	42.660	44.609

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

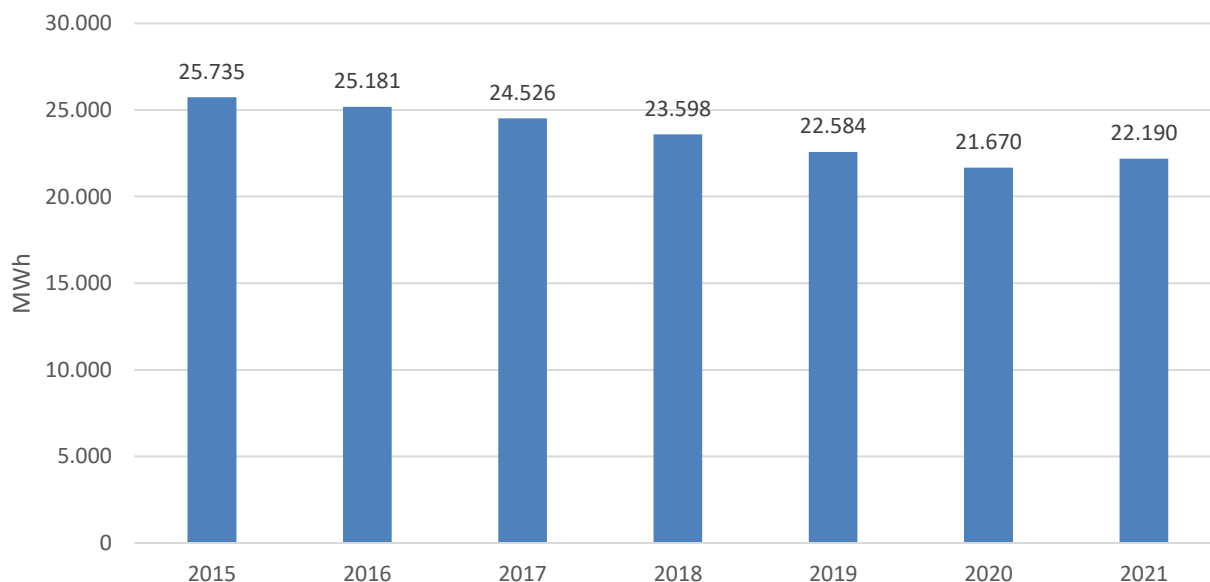
Preglednica 26: Raba energije (TJ)⁹⁶

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Elektrika	TJ	86,9	92,6	90,7	88,3	85,0	78,0	79,9
Goriva	TJ	62,8	58,7	62,8	58,7	67,0	60,3	63,5
Zemeljski plin	TJ	5,9	6,7	5,5	6,0	5,2	5,6	6,5
UNP propan	TJ	5,1	7,3	8,1	7,6	7,1	6,2	7,2
UNP propan, butan	TJ	3,6	4,2	4,4	4,0	3,1	1,5	1,5
Kurilno olje	TJ	0,9	0,9	1,2	1,0	0,9	0,2	0,3
Biomasa							1,6	1,7
Daljinsko ogrevanje	TJ	1,7	2,1	2,9	2,8	2,3	0,0	0,0
Skupaj	TJ	166,9	172,5	175,6	168,5	170,4	153,6	160,6

Električna energija

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

Slika 71: 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 srednenapetostnih kablov, trenutno poteka usklajevanje sporazuma med Elektrom Celje in Elektrom Ljubljana), kar bomo po uspešni izvedbi nadaljevali na ostalih smiselnih lokacijah.

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

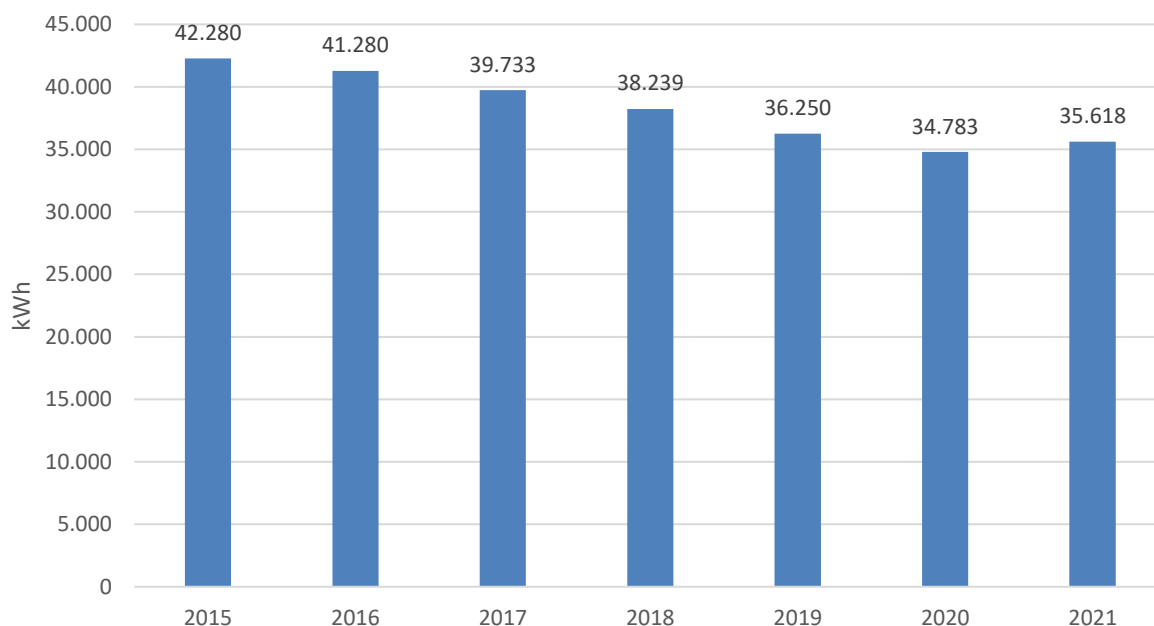
⁹⁶ GRI GS 302-3.

⁹⁷ GRI GS 302-3.

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

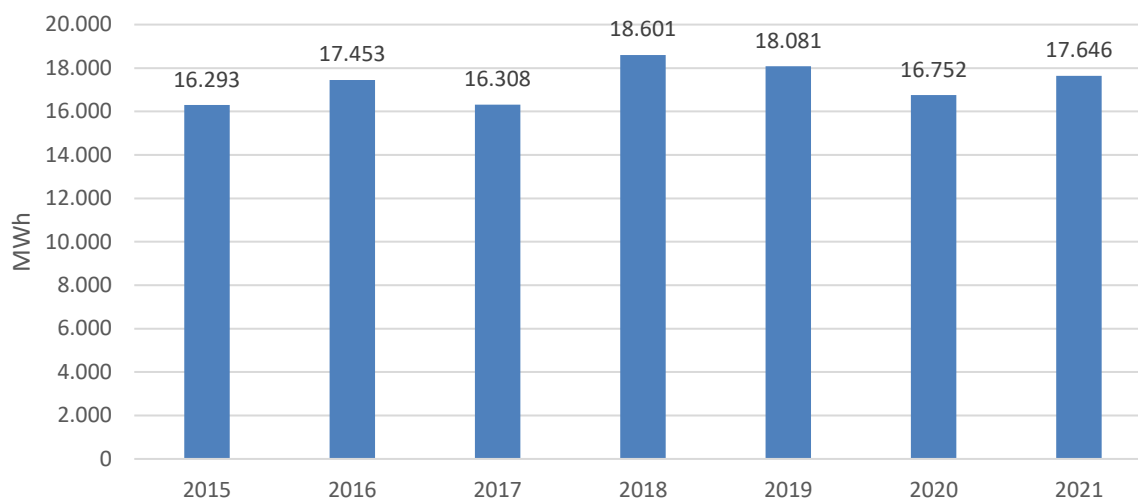


Gorivo za vozni park

V družbi smo v letu 2021 imeli 690 delovnih vozil, od tega 176 težkih tovornih vozil, namenjenih izvajanju zimske službe in letnemu vzdrževanju, 143 lahkih tovornih vozil, ki se prvenstveno uporabljajo za redne preglede in manjša vzdrževalna dela, 124 kombiniranih vozil, 37 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 2021 beležimo povečanje porabe dizelskega goriva predvsem zaradi več plužnih dni od predhodne zime. 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 2021 v družbi imeli 157 osebnih službenih vozil in 35 vozil cestninskega nadzora.

Slika 73: 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 letih 2022 in 2023 predvideni za celovito prenovi, v katero je vključena tudi zamenjava energenta.

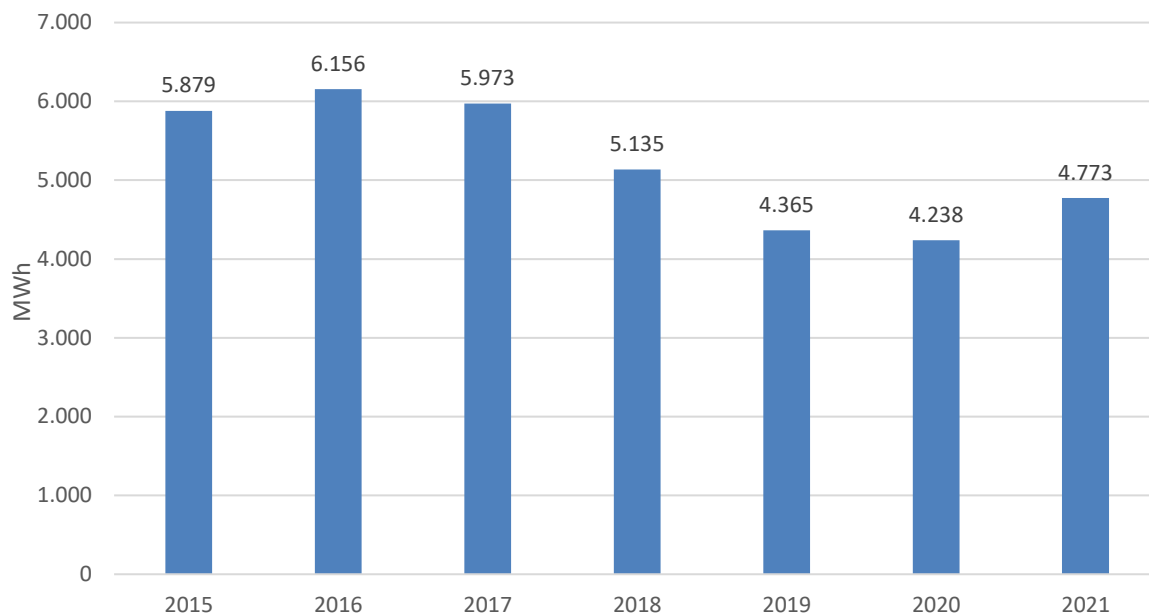
V okviru celostnega energetskega pregleda v letih 2015 in 2016 je bila kot eden izmed ukrepov predvidena uvedba energetskega informacijskega sistema (EIS), ki je bil pilotno nameščen v ACB Vransko ter je bil v letih 2018 in 2019 nameščen na šestih lokacijah, ki ležijo v vzhodni kohezijski regiji (ACB Murska Sobota, ACB Maribor z izpostavo Ptuj, ACB Novo mesto z izpostavo Drnovo in ACB Slovenske Konjice), v letih 2020 in 2021 pa še v objekte, ki ležijo v zahodni kohezijski regiji (ACB Kozina z izpostavo Bertoki, ACB Postojna z izpostavama Vipava in Logatec, ACB Ljubljana z izpostavo DOB, ACB Hrušica z izpostavo Podtabor in CP Hrušica). 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:

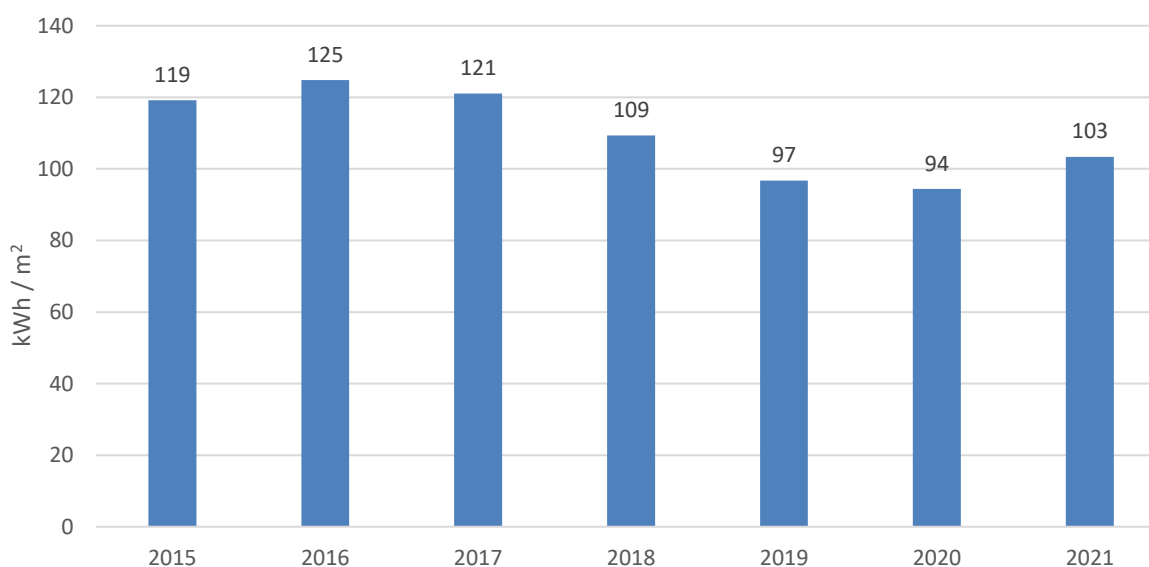
- V ACB Vransko in ACB Postojna smo namesto dotrajanih plinskih kotlov namestili toplotni črpalki za ogrevanje sanitarne vode v poletnem obdobju.
- Na nekdanjih CP Divača in Senožeče smo dotrajane plinske kotle zamenjali s toplotnima črpalkama, ki služita tako za ogrevanje sanitarne vode v poletnih mesecih 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 konec leta 2021 glede na izhodiščno leto 2015 znaša 1106 MWh (cca 19 %), emisije toplogrednega plina CO₂ pa smo glede na izhodiščno leto 2015 zmanjšali za 354 t (cca 27 %).⁹⁸

Slika 74: Poraba energije za ogrevanje (MWh)

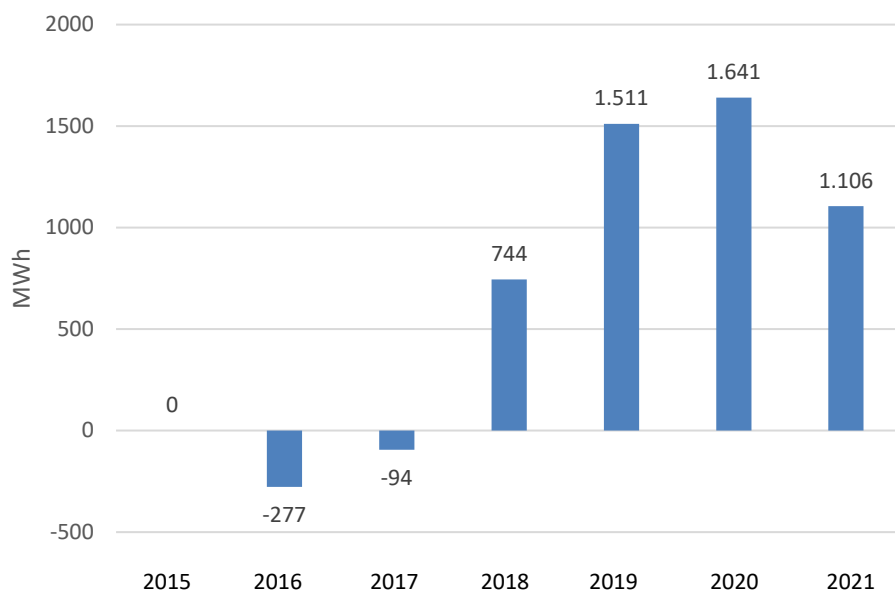


Slika 75: Poraba toplotne energije na m² ogrevane površine



⁹⁸ GRI GS 302-4.

Slika 76: 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 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.

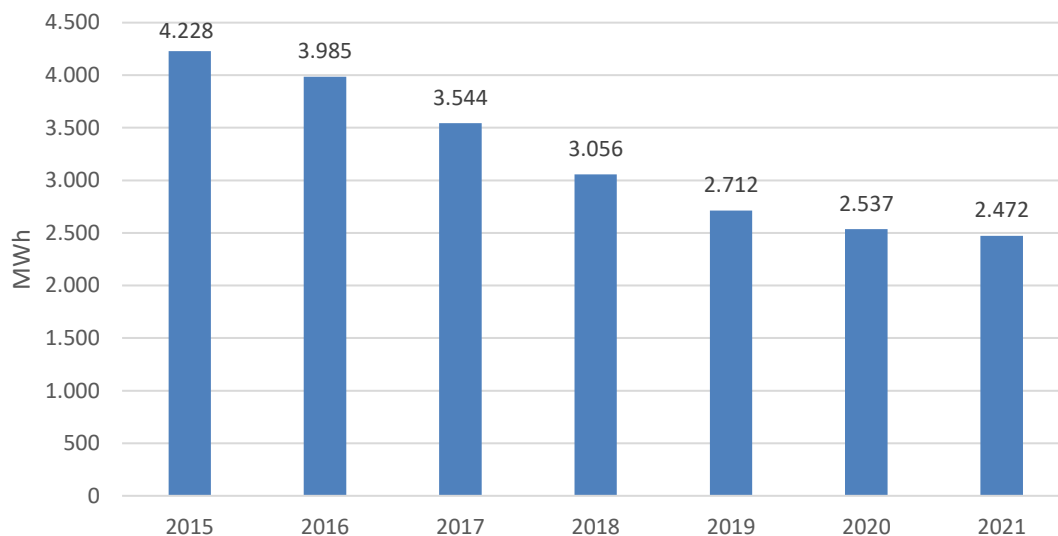
Leta 2016 smo zaključili menjavo razsvetljave prve faze, pri kateri smo menjali neustrezna svetila na dolenski in primorski AC ter na ljubljanskem obroču. Faze so bile razdeljene na naslednje sklope:

- 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 razsvetljavo je pokazatelj zmanjševanja svetlobnega onesnaževanja, kar prikazuje slika v nadaljevanju na osnovi uspešnega zaključka več faz menjave svetil.

⁹⁹ GRI GS 302-4.

Slika 77: Poraba električne energije za 1., 3. in 4. fazo menjave razsvetljave



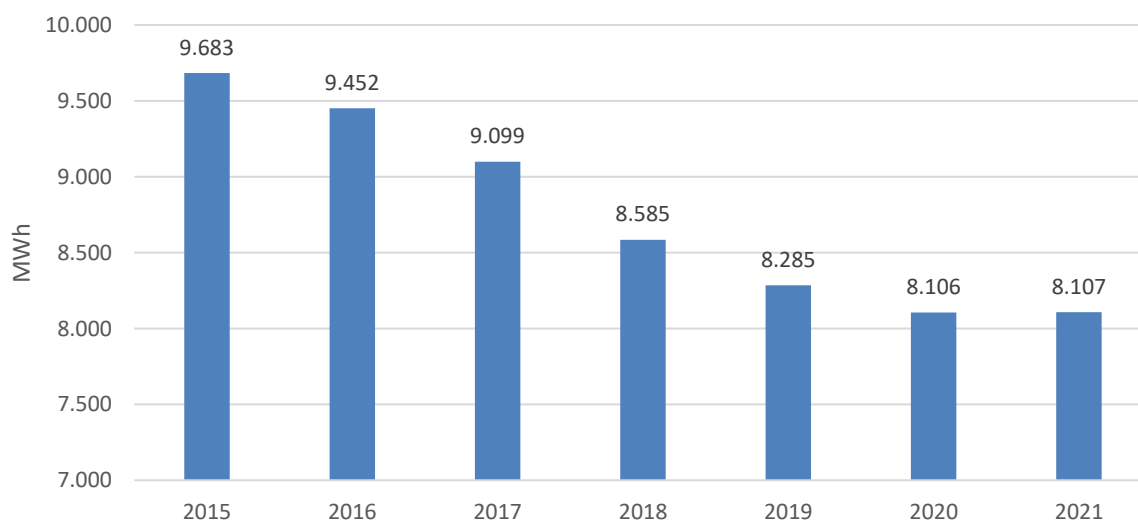
V drugi fazi smo zamenjali svetila v vseh ACB.

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 števcov električne energije (bencinski servisi).

Slika 78: 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 2021 je bil izveden 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 je 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. V postopku je še urejanje zahtevanih elektro soglasij in pogodb elektrodistribucijskih podjetij.

Z družbo Holding Slovenske elektrarne, d. o. o., je bilo podpisano pismo o nameri medsebojnega sodelovanja pri pregledu potencialnih lokacij in pripravi investicijske dokumentacije za posamezne projekte lokacije vzdolž avtocestnega omrežja v Republiki Sloveniji v upravljanju DARS za postavitev fotovoltaičnih elektrarn.

1.5.6.6 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.

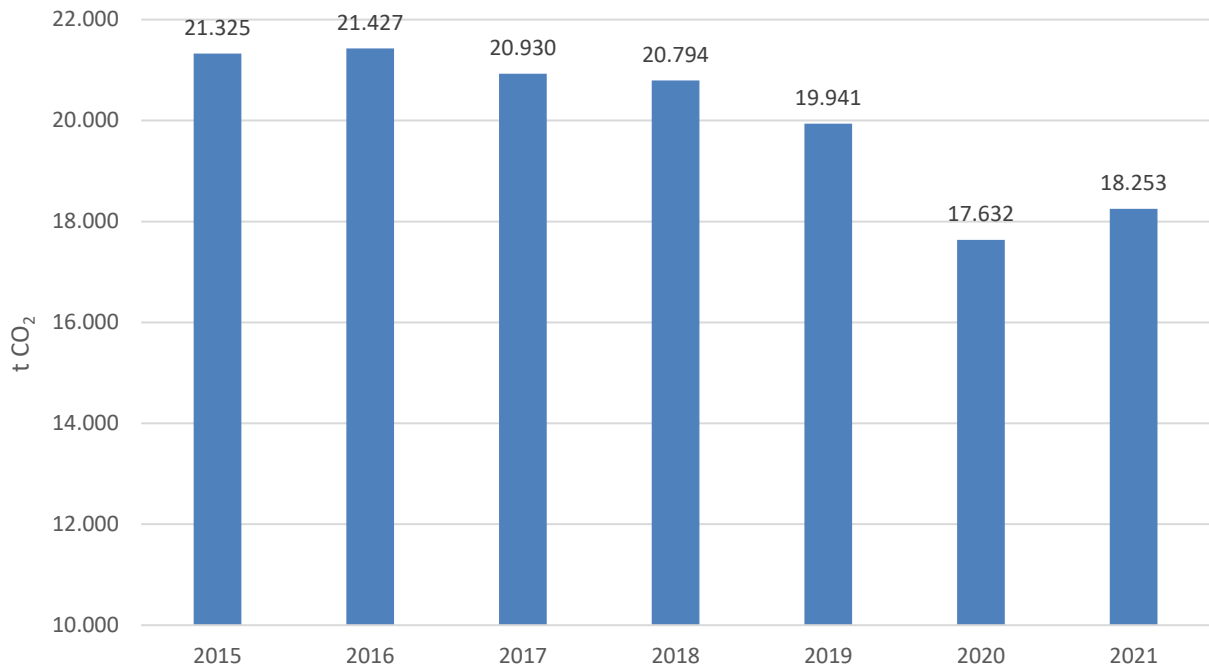
Pri izračunu ogljičnega odtisa smo uporabili emisijske faktorje, ki so navedeni v »PRILOGI III: Emisijski faktorji za določanje zmanjšanja izpustov ogljikovega dioksida«, stran 1996 / št. 14 / 24. 3. 2017, Uradni list Republike Slovenije.¹⁰¹ To so: poraba pogonskega goriva za lastni vozni park, poraba 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 plinov s strani uporabnikov AC in HC. V poglavju 1.5.6.7 smo prikazali zmanjšanje porabe goriva uporabnikov za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t zaradi uvedbe sistema DarsGo.

V letu 2021 se je v primerjavi s predhodnim letom povečala raba električne energije, goriv in energije za ogrevanja, kar se posledično odraža tudi v ogljičnem odtisu celotne družbe.

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

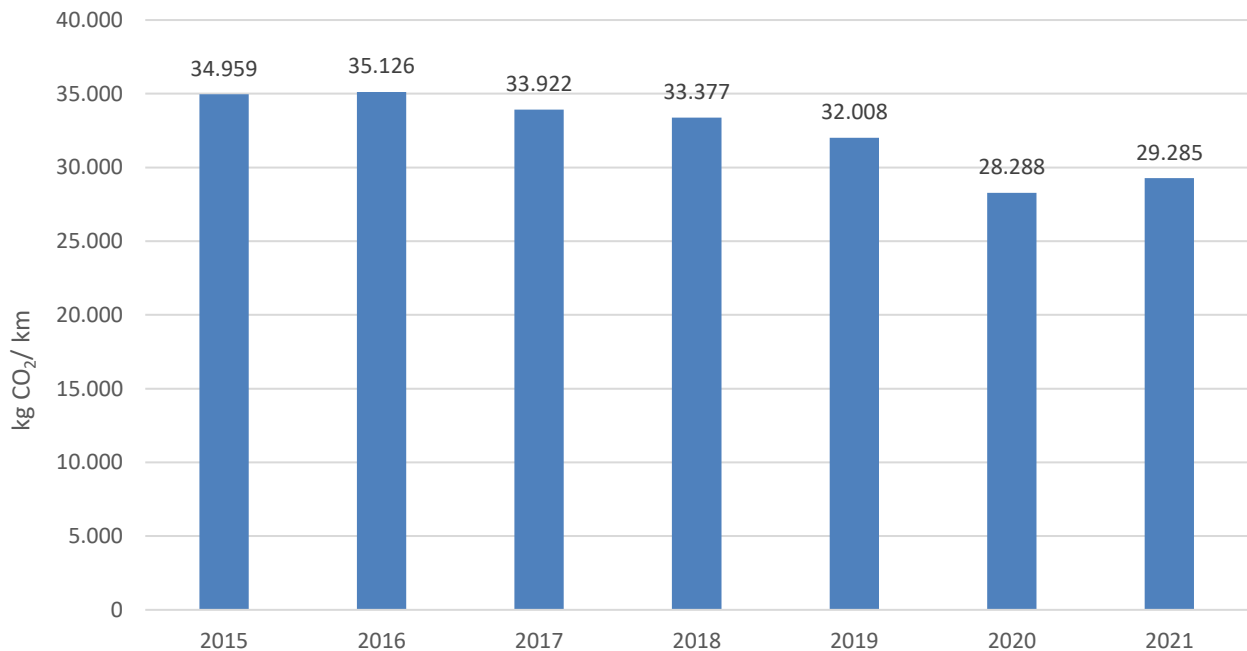
¹⁰¹ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 305-2.

Slika 79: Ogljični odtis po letih

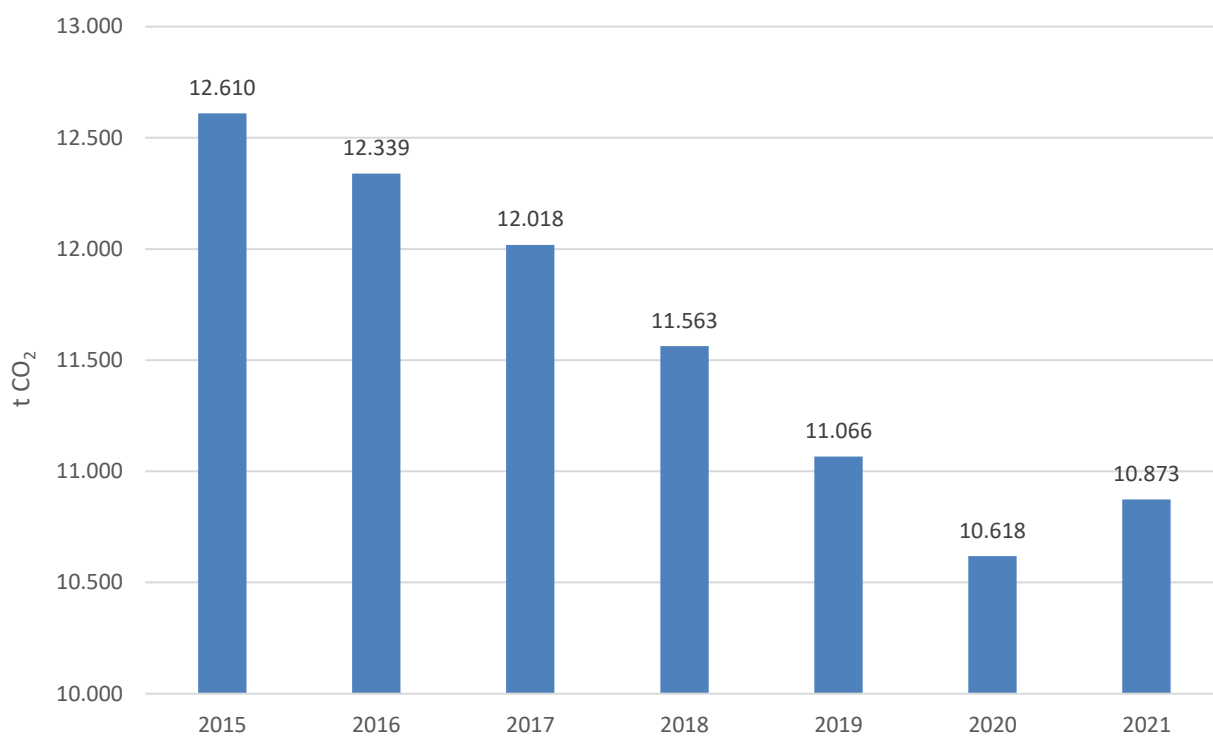


Opomba: Zaradi poenotenja izračuna so se vrednosti ogljičnega odtisa od leta 2015 do 2020 ob enakih količinah rabe energentov uskladile.

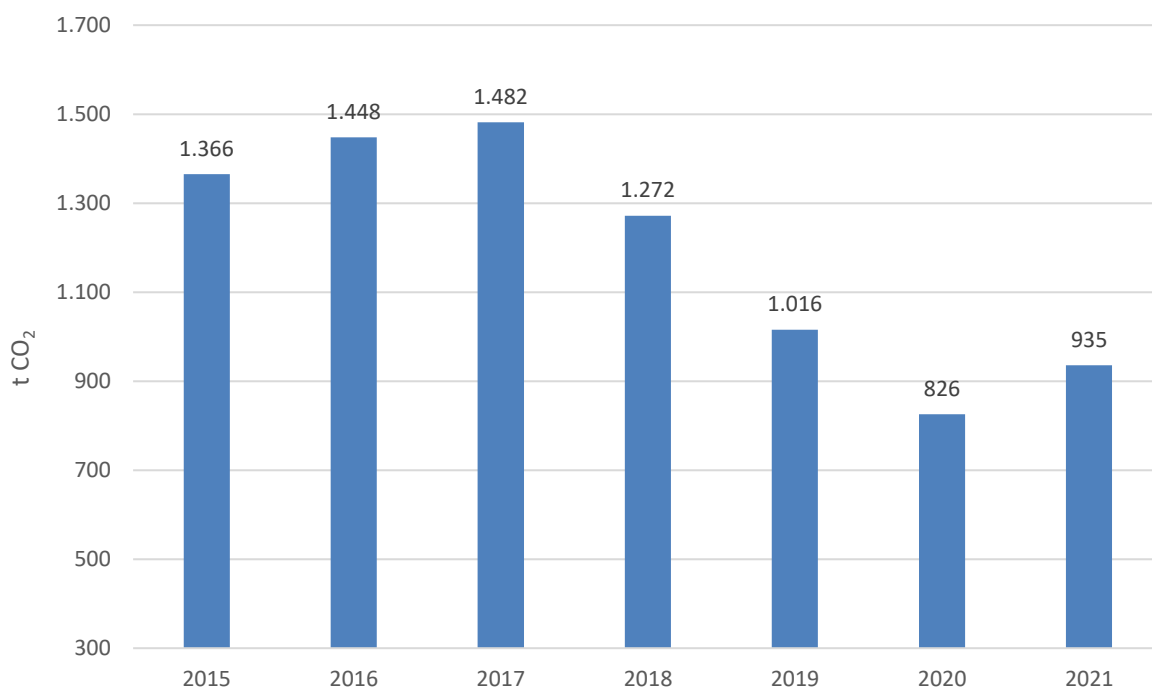
Slika 80: Ogljični odtis na kilometer AC



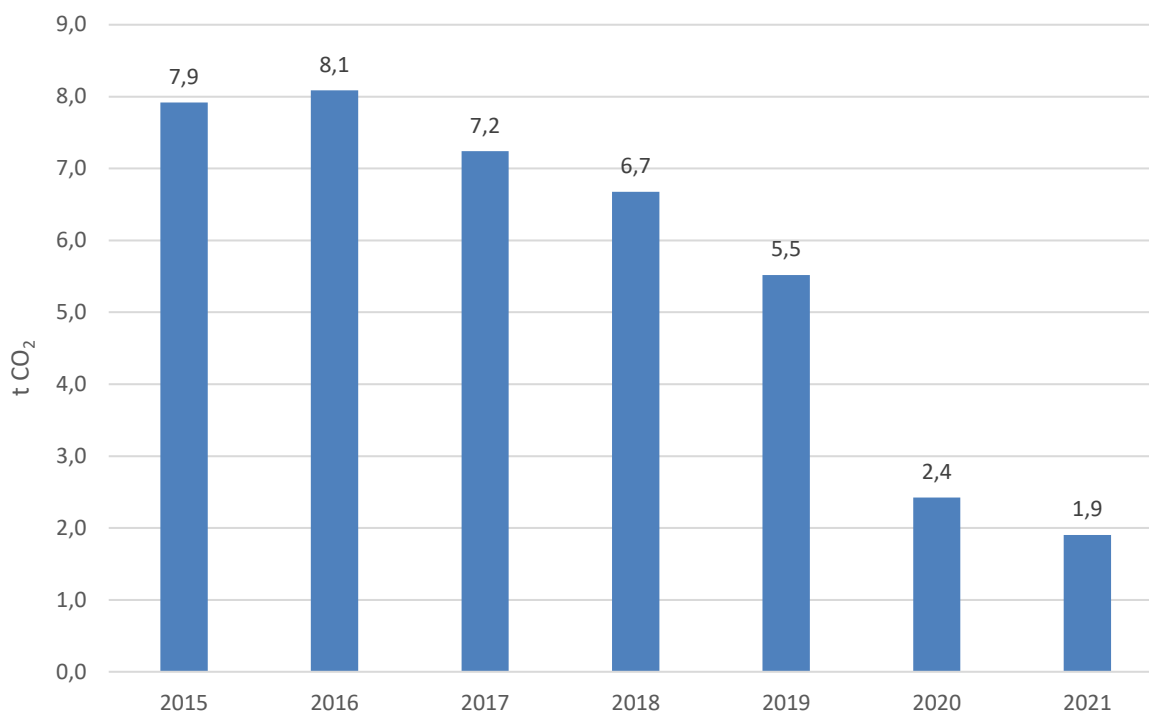
Slika 81: Ogljični odtis – električna energija



Slika 82: Ogljični odtis – ogrevanje



Slika 83: 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.

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

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

S tem namenom je Center za 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 sistema DarsGo smo upoštevali podatke iz sistema DarsGo, in sicer dejanske prehode pod cestninskimi portalami, ki so postavljeni v neposredni bližini nekdanjih cestninskih postaj.

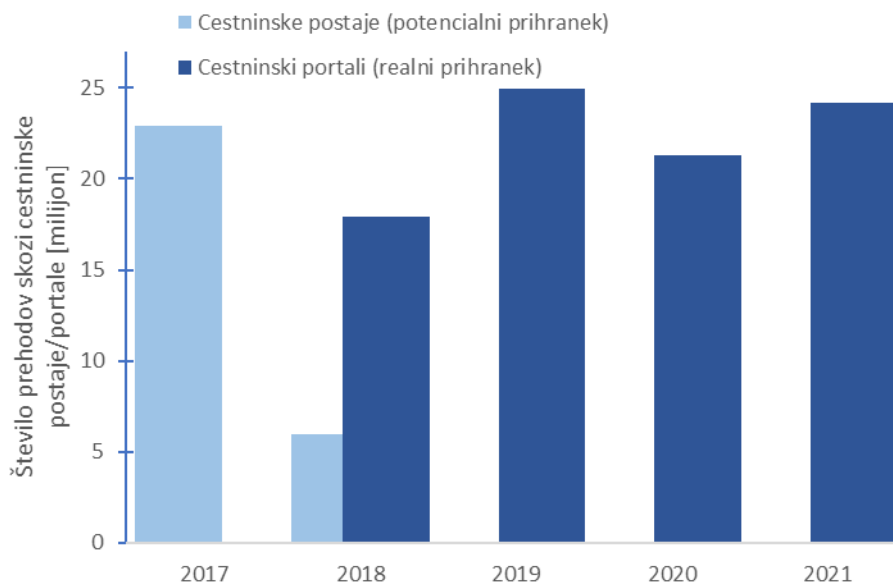
Preglednica 27: Skupno zmanjšanje izpustov zaradi uvedbe elektronskega cestninjenja v Sloveniji¹⁰²

Leto	Število prevozov skozi cestninske postaje	Prihranki goriva [t]	Prihranki goriva [GWh]	Izpusti CO ₂ [t]	Izpusti NOx [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	35,56	0,70
2021	24.196.493	13.141	155,6	42.254	33,36	0,66

* 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 temnejšo barvo pa realni prihranki po 1. aprilu 2018. V letu 2021 so prihranki goriva in izpusti CO₂ višji zaradi večjega števila prehodov tovornih vozil, na upad izpustov NOx in PM_{2.5} pa vpliva predvsem prehajanje tovornih vozil v višje EURO emisijske razrede.

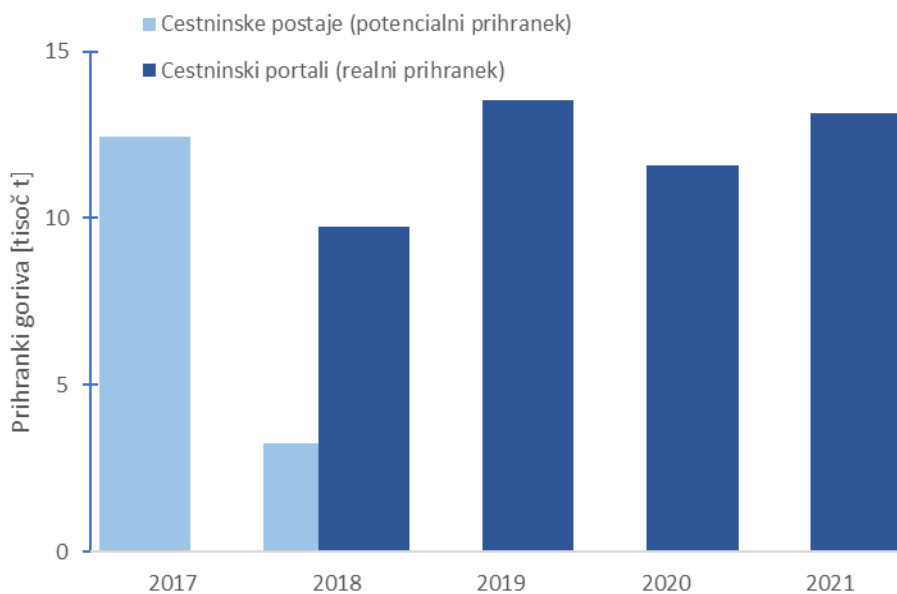
Slika 84: Število prehodov skozi cestninske postaje in pod cestninskimi portali od leta 2017 do 2021



¹⁰² GRI GS 302-3, 305-2.

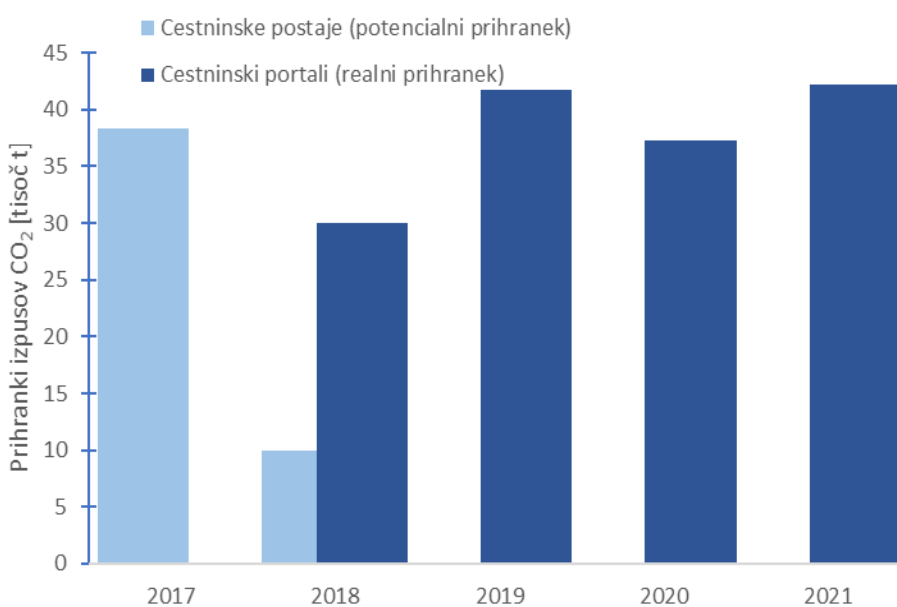
Spodnja slika prikazuje potencialni in realni prihranek goriva zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah, in sicer od leta 2017 do 2021.

Slika 85: Potencialni in realni prihranek goriva zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 do 2021



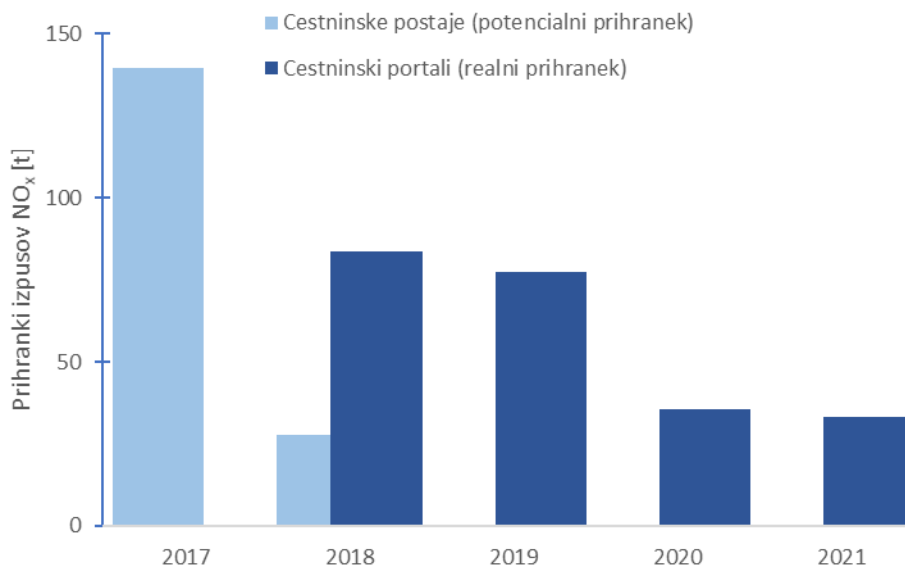
Spodnja slika prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov CO₂ zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah.

Slika 86: Potencialni in realni prihranki izpustov CO₂ zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 do 2021



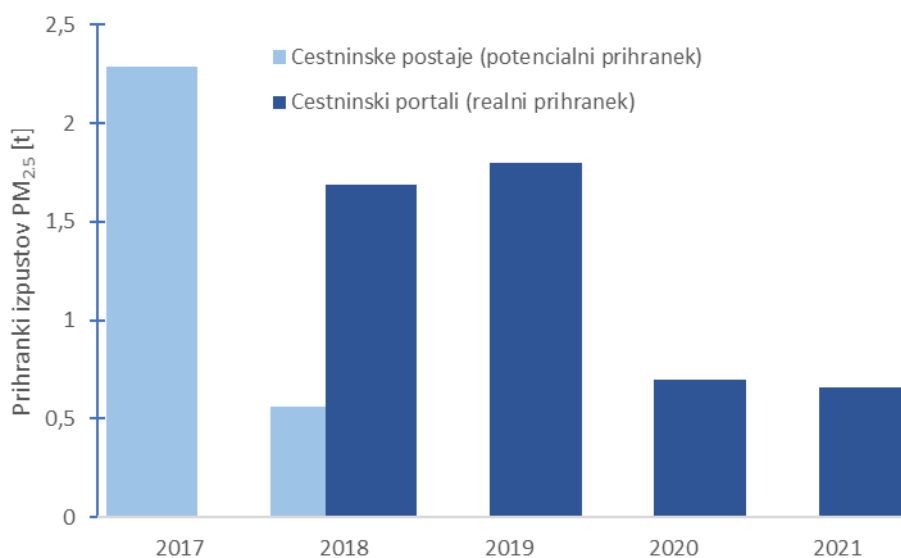
Spodnja slika prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov NO_x zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah.

Slika 87: Potencialni in realni prihranki izpustov NO_x zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 do 2021



Spodnja slika prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov delcev PM_{2,5} zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah.

Slika 88: Potencialni in realni prihranki izpustov delcev PM_{2,5} zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 do 2021



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 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 Rebernice II, NC Vransko in Slovenske Konjice pa v predorih Cenkova, Golo rebro, Pletovarje, Ločica, Jasovnik, Trojane in Podmilj.

Z optimizacijo prometnega toka zmanjšujemo prometne zastoje, kar pomeni, da je čim manj dodatnih izpustov plinov vozil. To dosegamo s pravočasnim izločanjem tovornih vozil, preusmeritvami, dodatnimi portali spremenljive 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 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 travnatnega 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.

¹⁰³ GRI GS 103-1, 103-2, 305-2.

¹⁰⁴ GRI GS 304-2.

Slika 89: Zvočna odvrtačna naprava za živali



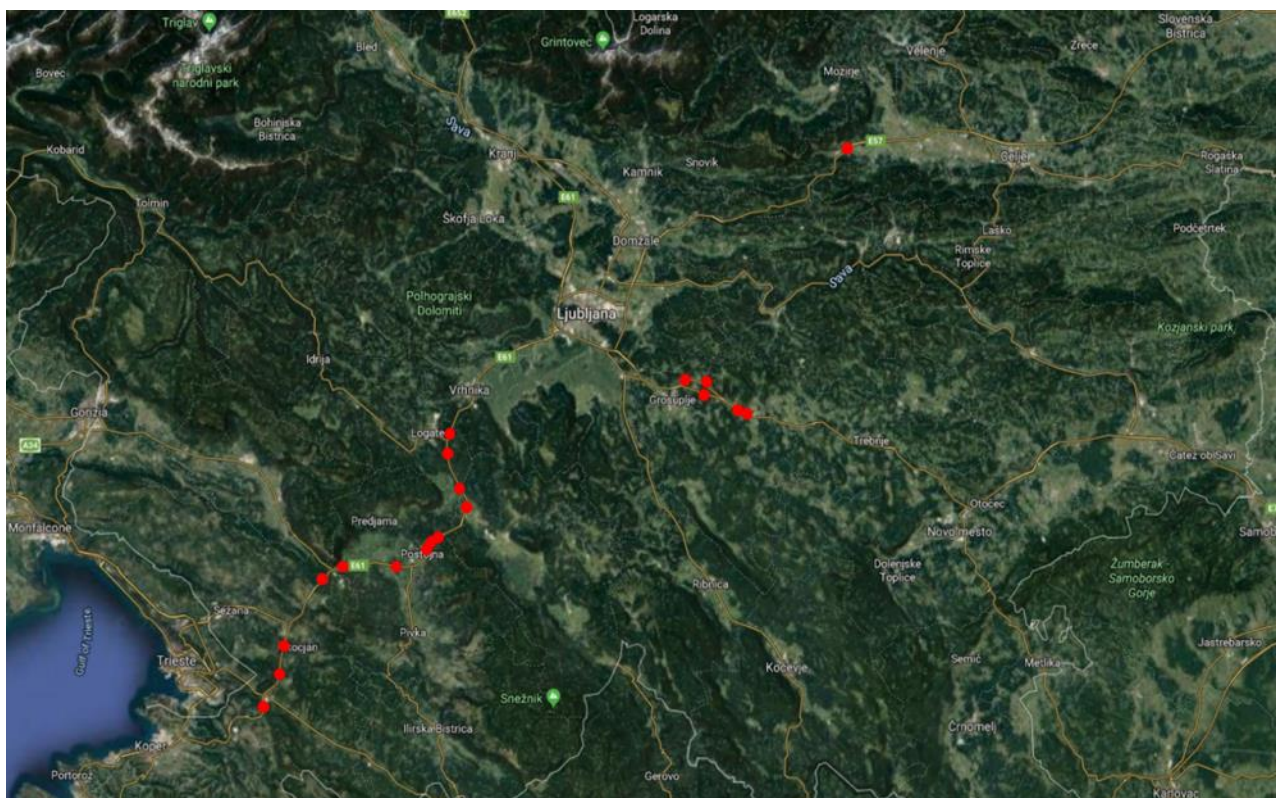
V drugi polovici leta 2018 smo namestili okoli 100 novih odvrtač za divjad, ki bodo nameščena na smernikih priključkov dolenske avtoceste in delno na območju Ljubljane. Poleg tega skupaj z velenjskim podjetjem Eurofins ERICo, inštitutom za ekološke raziskave, postavljamo električnega pastirja na območju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

Preprečevanje povoza živali na vseh prometnicah (državne ceste, avtoceste in železniške proge) je pomembno tako z vidika zmanjšanja smrtnosti živali kot tudi izboljšanja prometne varnosti. Če se osredotočimo na rjavega medveda, je bilo po podatkih

podjetja Eurofins ERICo med letoma 2005 in 2016 v Sloveniji povoženih 180 medvedov, kar v povprečju znaša 15 na leto oziroma okoli 15 odstotkov vse zaznane smrtnosti medvedov v naši državi. Opazni sta dve obdobji povečanega števila povozov, v poznopomladanskem (maj–junij) in zgodnjejesenskem obdobju (avgust–oktober).

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

Slika 90: Prostorska razporeditev lokacij povozov medvedov na AC v Republiki Sloveniji med letoma 2004 in 2018



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

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

Število prehodov po posameznih krakih avtocestnega omrežja:

- štajerski krak: nekaj več kot deset prehodov;
- podravski krak: nekaj več kot 30 prehodov, od tega so trije ploščati prehodi za dvoživke;

- gorenjski krak: približno 27 prehodov, sem so vštete tudi poljske poti;
- dolenski krak: 38 prehodov (pretežno podhodi in prepusti);
- primorski krak: en pokriti vkop (na vipavski hitri cesti H4), med Brezovico in Senožečami 28 nadvoзов ter 16 podvoзов.

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. Družba DARS sodeluje pri projektu LIFE DINALP BEAR LIFE13 NAT/SI/000505. V okviru akcije »C.4 Zmanjšanje umrljivosti rjavega medveda zaradi prometa« se na izbranih odsekih avtoceste A1 Ljubljana–Postojna namešča električna ograja na zunanjo stran obstoječe žične varovalne ograje avtoceste. 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 91: 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 odvratalno 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.

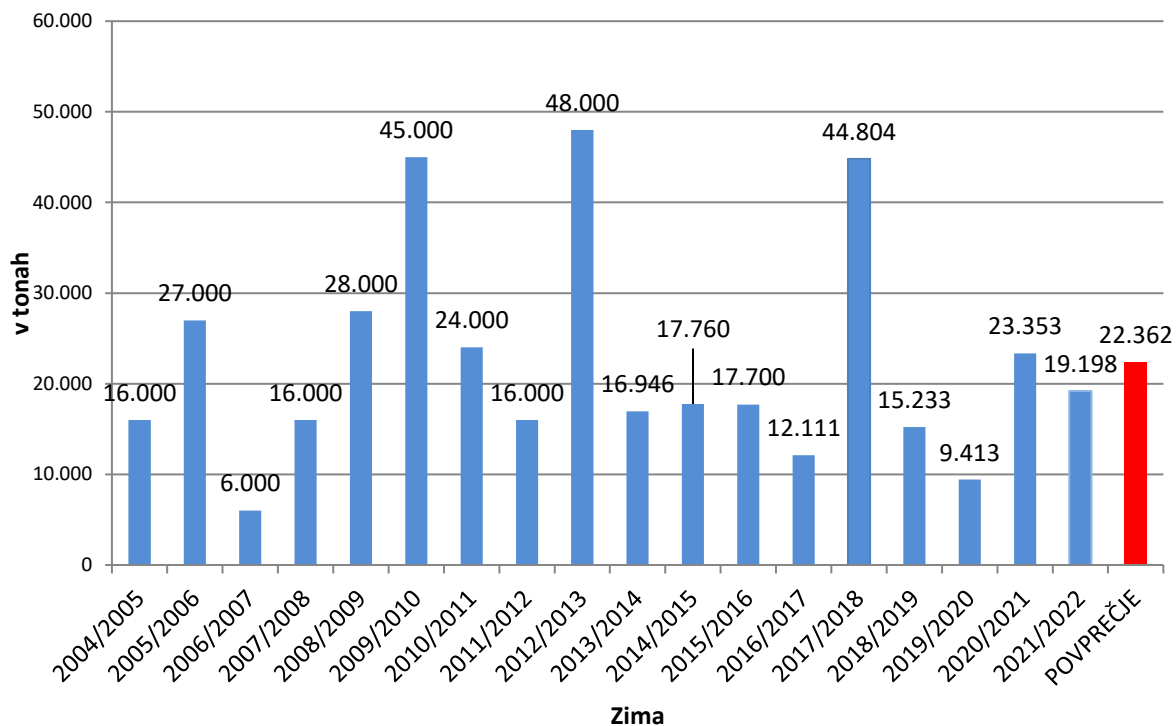
I.5.6.10 Vplivi posipnih materialov na okolje¹⁰⁵

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 92: Poraba posipnih materialov v tonah

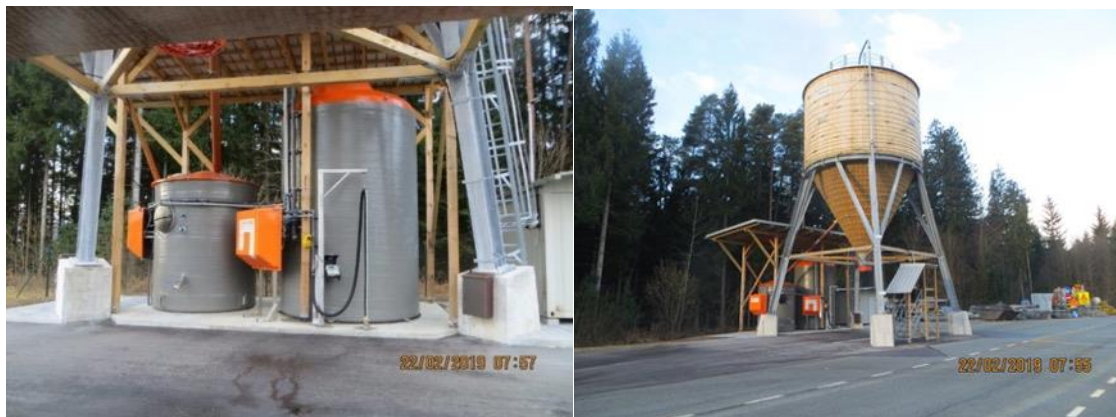


Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2021 spremljali v sklopu izvajanja letnega programa obratovalnega monitoringa padavinske vode iz zadrževalnih bazenov. Analize posameznih odvzetih vzorcev so pokazale, da prisotnost elementov soljenja nikjer ni presežena oziroma je bila ob vsaki analizi v predpisanih mejah.

Tekoče soljenje

Družba DARS se je na podlagi tujih in domačih izkušenj pri tekočem soljenju odločila, da se za preventivno posipanje uporablja 23-odstotna raztopina NaCl. Tekoče soljenje imenujemo posipanje vozišča samo z raztopino soli. 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 ustrežno opremo. V letu 2021 smo z dodatnimi silosi in napravami za izdelavo raztopin natrijevega klorida opremili ACB Slovenske Konjice. Nove avtomatizirane mešalne naprave so že dobavljene in delujoče v izpostavi Podtabor, izpostavi Dob, izpostavi Logatec ter ACB Postojna, izpostavi Vipava, ACB Hrušica, ACB Vransko, ACB Kozina, ACB Ljubljana, ACB Murska Sobota, ACB Maribor.

Slika 93: 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.

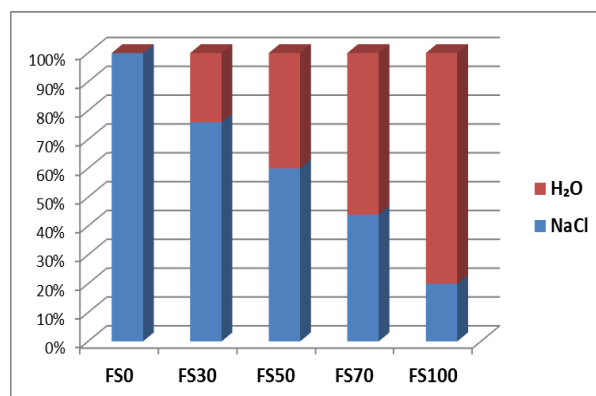
Uporaba novih tehnologij

V letu 2023 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.

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.

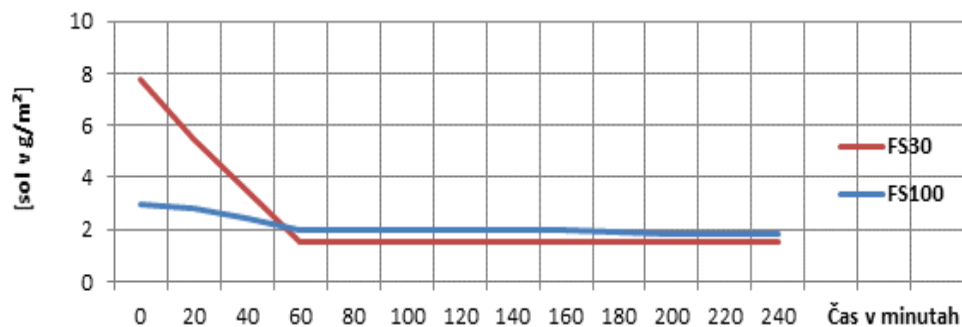
Slika 94: Vpliv soljenja na vozišče (vir: lastni posnetek, 2010) Slika 95: Tipi raztopin pri mokrem posipanju



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 96: 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 $-6\text{ }^{\circ}\text{C}$.

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 zmanjšanju onesnaževanja okolja in hkrati pripomogla k ohranitvi varnosti v prometu na evropskih cestah.

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

V zimi 2019/2020 smo za preventivni posip porabili 2814 m^3 , v zimi 2020/2021 4951 m^3 , v zimi 2021/2022 pa 7248 m^3 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.

Leta 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. 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 2021 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. Na podlagi opravljenih analiz ugotavljamo, da so bile ob tretji opravljeni meritvi (avgust 2021) presežene mejne vrednosti, ki jih določa Priloga 2 Mejne vrednosti parametrov za padavinsko odpadno vodo. Preseganje je posledica obnove dela severne ljubljanske obvoznice. Preseganje parametra PAH je bilo ugotovljeno samo pri enem vzorčenju padavinske odpadne vode, ki je bilo izvedeno 23. 8. 2021, pet dni po predaji obnovljenega AC-odseka v promet (18. 8. 2021). Ob naslednjih dveh vzorčenjih ni bilo ugotovljenih preseganj mejnih vrednosti oz. je bil parameter PAH v mejah zaznavnosti.

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

Preglednica 28: Število zadrževalnih bazenov ob kraku AC Slika 97: Zadrževalni bazeni ob 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



Kot tekoča naloga področja Vzdrževanje se je tudi v letu 2021 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. 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.

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

Jeseni 2020 smo v sodelovanju z zunanjim pogodbenim sodelavcem, IRGO Consulting, d. o. o., začeli izvajati pregledov stanja vseh 759 zadrževalnih bazenov ob cestnem omrežju v upravljanju DARS. Spremljanje stanja zadrževalnih in odvodnih naprav padavinske odpadne vode se izvaja na podlagi rednih in izrednih pregledov, ki vključujejo vizualni pregled stanja in po potrebi izvajanje meritev. Izvajajo se na podlagi Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10 in 48/12; v nadaljevanju ZCes-1) in Pravilnika o rednem vzdrževanju cest (Uradni list RS, št. 38/16). Spremljanje stanja se bo izvajalo na vseh odsekih v upravljanju DARS, ki so bili predani prometu ali še bodo predani prometu med izvajanjem del po pogodbi. Do konca leta 2021 je bilo opravljenih 284 rednih pregledov. Izredni pregledi stanja se niso izvajali. Pregledi se izvajajo v skladu z interno metodologijo spremljanja stanja objektov in naprav za odvodnjavanje s poudarkom na zadrževalnih bazenih.

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

Z namenom varovanja voda se izvajajo tudi odvozi odpadnih predorskih pralnih voda z lokacije nastanka, kar je 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 greznične 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.

1.5.6.12 Emisije hrupa¹⁰⁹

Družba 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 2021 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 družba DARS 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–Vrhnik, 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.

¹⁰⁷ GRI GS 306-1.

¹⁰⁸ GRI GS 306-3.

¹⁰⁹ GRI GS 102-12.

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 pohišstva 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 prioriteten 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 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 prioriteten območij za sanacijo hrupa ravno tako vključena v revizijo Operativnega programa varstva pred hrupom, ki se pričakuje v prvi polovici leta 2022.

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. Leta 2020 sta bili izvedeni dodatni poskusni polji na vipavski hitri cesti in prekmurski avtocesti, kjer se je izvedla običajna obrabna plast (SMA) z uporabo gumi bitumna.

Slika 98: Meritve hrupa



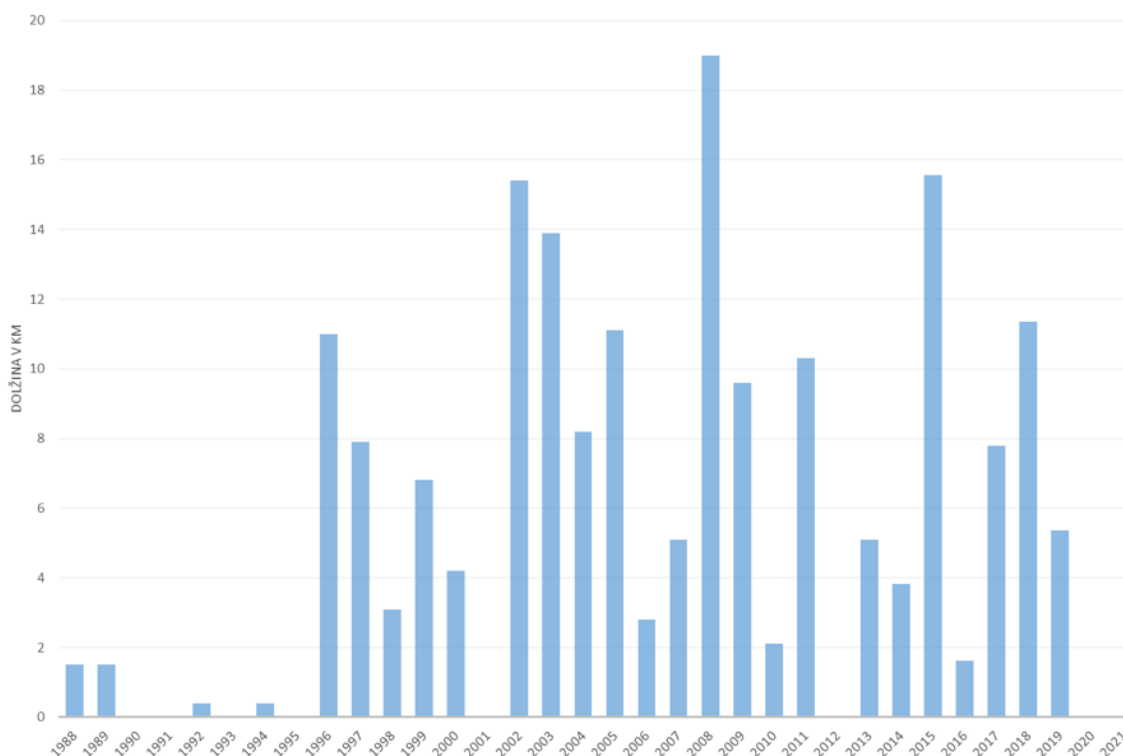
Na podlagi metodologije za spremljanje stanja protihrupne zaščite na avtocestah in hitrih cestah smo v sodelovanju s pogodbenim strokovnjakom s predmetnega področja pristopili k popisu stanja protihrupne zaščite. Na podlagi zbranih in analiziranih podatkov je bil določen del protihrupne zaščite vključen v Načrt ukrepov na infrastrukturi v obdobju 2022–2024. 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 2021 prejeli 69 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 cestah v upravljanju DARS, ko bodo ti ukrepi vključeni in potrjeni v noveliranem Operativnem programu.

Družba DARS 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 99: Potek izvedbe protihrupnih ograj ob avtocestnem omrežju v RS med letoma 1988 in 2021



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

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

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

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

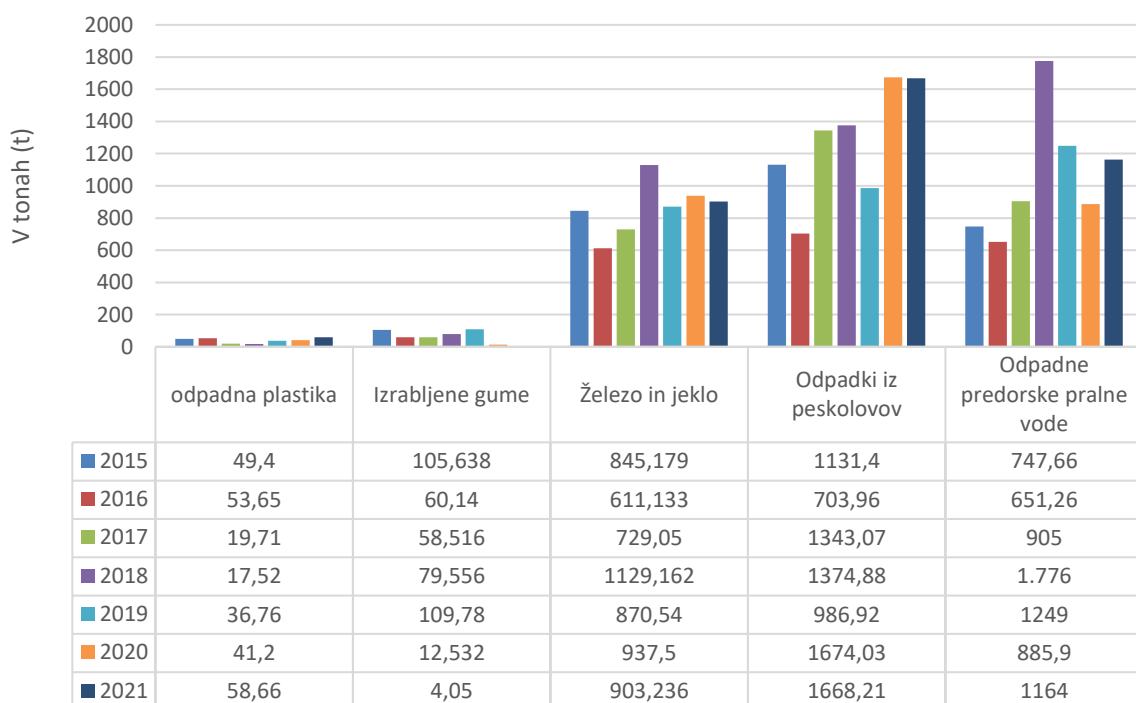
V tem obdobju je bilo v letu 2015 v okviru OP HRUP – sklop B na obstoječih AC na avtocestnem odseku Dramlje–Celje izvedenih 20 protihrupnih ograj v skupni dolžini 7953 m. Leta 2018 je družba DARS na istem avtocestnem odseku izvedel odpravo pomanjkljivosti na 10.400 m ograje. Leta 2019 je bilo v okviru OP HRUP – sklop A na desetih lokacijah izvedenih 5357 m protihrupnih ograj skupne površine 18.001 m². V letih 2020 in 2021 se aktivni protihrupni ukrepi niso izvajali na nobenem cestnem odseku v upravljanju DARS.

I.5.6.13 Ravnanje z odpadki¹¹⁰

Družba DARS je v letu 2021 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 2021 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).

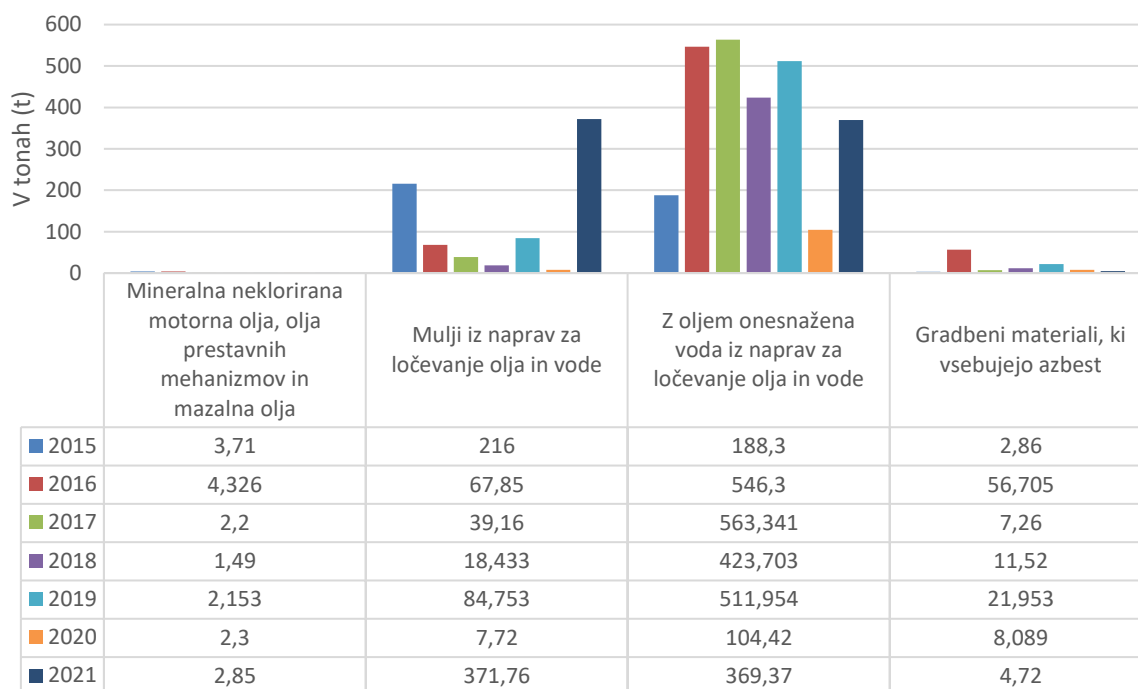
Slika 100: Količina predanih nenevarnih odpadkov v obdobju 2015–2021¹¹¹



¹¹⁰ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 306, 306-2.

¹¹¹ GRI GS 306-1.

Slika 101: Količina predanih nevarnih odpadkov v obdobju 2015–2021



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 leta pa bo pripravljeno tudi poročilo o ravnanju z odpadki za predpreteklo leto.

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

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

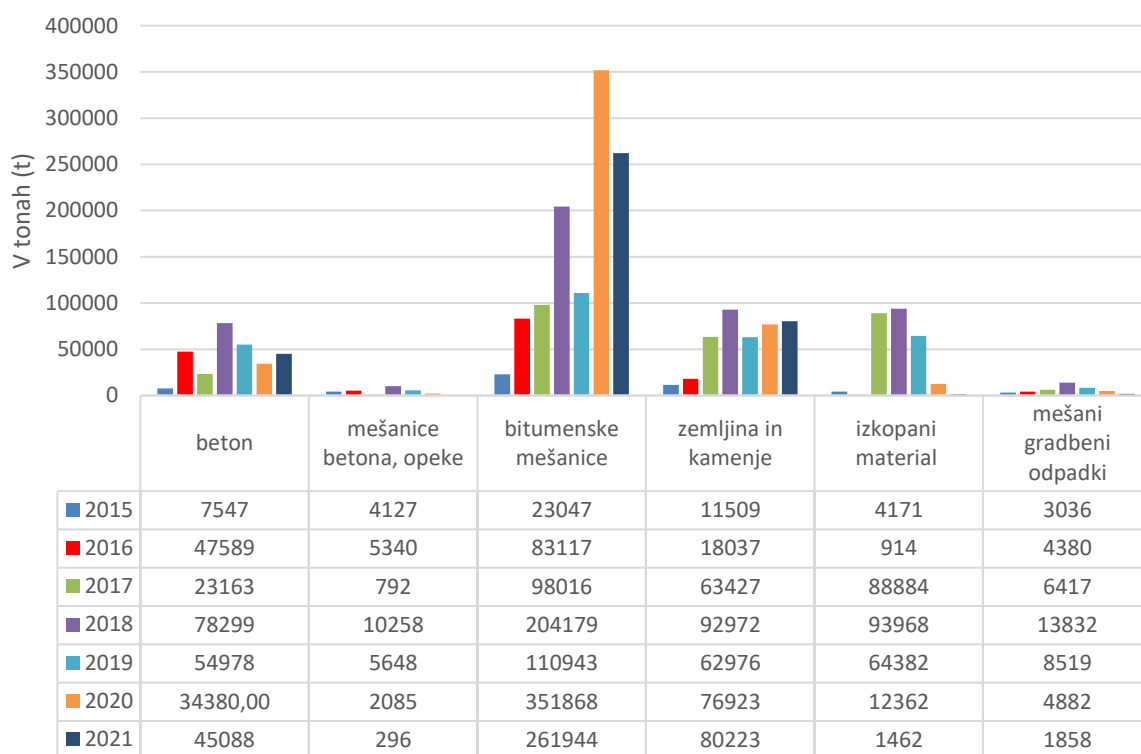
rešena. S problematiko delovanja ali nedelovanja nekaterih podjetij prevzemnikov nevarnih odpadkov (na primer Kemis) se soočamo tudi s problematiko oddajanja nekaterih nevarnih odpadkov (odpadna embalaža fitofarmaceutskih sredstev in odpadna fitofarmaceutska sredstva). Tudi ta problematika je še odprta 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 102: Količina predanih gradbenih odpadkov v obdobju 2015–2021 (po vrstah in načinu odstranjevanja)¹¹²



¹¹² GRI GS 306-2.



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 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 granulat (rezkanec), ki je nastal ob prenovi te ceste ali je iz drugega vira, prioritetno 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.

¹¹³ GRI GS 306-2.

¹¹⁴ GRI GS 306-2.

¹¹⁵ GRI GS 306-2.

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 med najuglednejšimi delodajalci za leto 2020;
- priznanje DARS-u za okolju prijazno storitev za leto 2019;
- DARS – ugledni delodajalec v letu 2018;
- DARS med najuglednejšimi delodajalci za leto 2016;
- DARS – ugledni delodajalec v letu 2015;
- DARS – 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 z naslednjo obrazložitvijo: 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 strateškim ciljem zagotoviti ustrezne notranje povezave, povezave s širšim evropskim prostorom, izboljšati prometno varnost, spodbuditi gospodarski razvoj, povečati neposredne ekonomske učinke in zmanjšati negativne prometne vplive na okolje.

Več kot 600 kilometrov avtocestnega 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.

¹¹⁶ GRI GS 103-1, 103-2, 103-3, 413-1.

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

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

I.5.7.3 Zaveze zunanjim 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

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

Mednarodno sodelovanje in pridobivanje evropskih nepovratnih sredstev

DARS že vrsto let sistematično gradi vedno boljše mednarodne povezave, k čemur ga zavezuje tudi vizija podjetja, ki je usmerjena v povezovanja na najrazličnejših področjih. V letu 2021 se je ponovno okrepilo tako bilateralno sodelovanje s sosednjimi državami kot tudi sodelovanje v okviru mednarodnih združenj in platform, ki je bilo v prvem letu pandemije okrnjeno. Predstavniki družbe DARS so sodelovali na več mednarodnih dogodkih in s tem pripomogli tako k širši prepoznavnosti družbe kot tudi k pridobivanju informacij z najrazličnejših področij.

Prek sodelovanja v mednarodnem združenju 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/>)), v okviru katerega sodelujemo v posameznih odborih in delovnih skupinah s področja cestninjenja, trajnostnega poslovanja, prometne varnosti in pametne mobilnosti, sooblikujemo tako načrte dela združenja kot tudi sodelujemo pri aktivnostih, povezanih s pripravo evropske zakonodaje s področja naše dejavnosti. V združenju PIARC (World Road Association, Svetovno cestno združenje (več na: <https://www.piarc.org/en/>)) sodelujemo v tehničnih odborih Zimska služba in Financiranje, smo član platforme za vzpostavitev evropskega elektronskega cestninjenja (EFP – EETS Facilitation Platform). Poleg formalnega članstva smo prisotni tudi na dogodkih, ki jih organizirajo druga stanovska združenja, kot so IRF (International Road Federation), 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/>)) in CEDR (Conference of European Directors of Roads, Združenje evropskih direktorjev za ceste (več na: <https://www.cedr.eu>)).

Veliko naših dejavnosti je povezanih tudi s pridobivanjem evropskih sredstev, in sicer je DARS v letu 2021 prejel skupaj 10.923.324,68 evra evropskih nepovratnih sredstev. Sredstva Instrumenta za povezovanje Evrope smo prejeli za čezmejni projekt gradnje cestnega predora Karavanke v višini 1.766.637,59 evra, kar predstavlja 10 % upravičenih stroškov. Na področju čezmejnega sodelovanja in harmonizacije aplikacij ITS smo v letu 2021 prejeli 202.598,22 evra za projekt Crocodile 3, ki je sofinanciran v višini 20 % upravičenih stroškov. Za pilotni projekt C-Roads Slovenija, ki je sofinanciran v višini 50 %, smo prejeli 277.746,53 evra, za C-Roads Slovenija 2, ki je nadaljevanje prvotnega projekta, smo prejeli 336.052,50 evra.

V program izvajanja evropske kohezijske politike za obdobje 2014–2020 je bila v letu 2021 kot nadomestni projekt vključena izdelava dokumentacije za gradnjo hitre ceste za 2. odsek 3. razvojne osi sever od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug. Prejeli smo 8.340.289,84 evra evropskih sredstev sklada za regionalni razvoj, kar predstavlja 80 % upravičenih stroškov za dela, ki so bila izvedena v obdobju od začetka projekta v letu 2018 do oktobra 2021.

¹¹⁷ GRI GS 102-12.

¹¹⁸ GRI GS 102-13.



1.5.7.5 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.

Gibanje obsega finančnih sredstev za sponzorstva (sponzorstva skladno s priporočili Slovenskega državnega holdinga izvajamo le izjemoma in jih kot odstopanja od priporočil navedemo v poslovnem poročilu družbe) in donacije družbe DARS za zadnjih pet let je razvidno iz spodnje preglednice. Za leto 2021 smo sklenili 32 donatorskih pogodb in štiri pogodbe o sponzorstvu.

Preglednica 29: Sredstva za sponzorstva in donacije

Finančna sredstva	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Sponzorstva	20.491	18.892	27.800	56.839	5.852	7.600
Donacije	100.918	146.203	121.134	140.501	108.240	104.719
SKUPAJ	121.409	165.094	148.934	197.339	114.092	112.319

I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev¹¹⁹

Družba DARS je tudi v letu 2021 uspešno sodelovala z velikim številom dobaviteljev/izvajalcev (164) tako doma kot v tujini, medtem ko je bilo glede na specifičnost poslovanja večina poslovnega sodelovanja skoncentriranega na dobavitelje/izvajalce iz Slovenije (vrednostno 99 %), in to predvsem na področje gradenj (17 %), nabave storitev (66 %) in nabave blaga (17 %), 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.

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 2021 je razvidno, da je 1022 javnih

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.

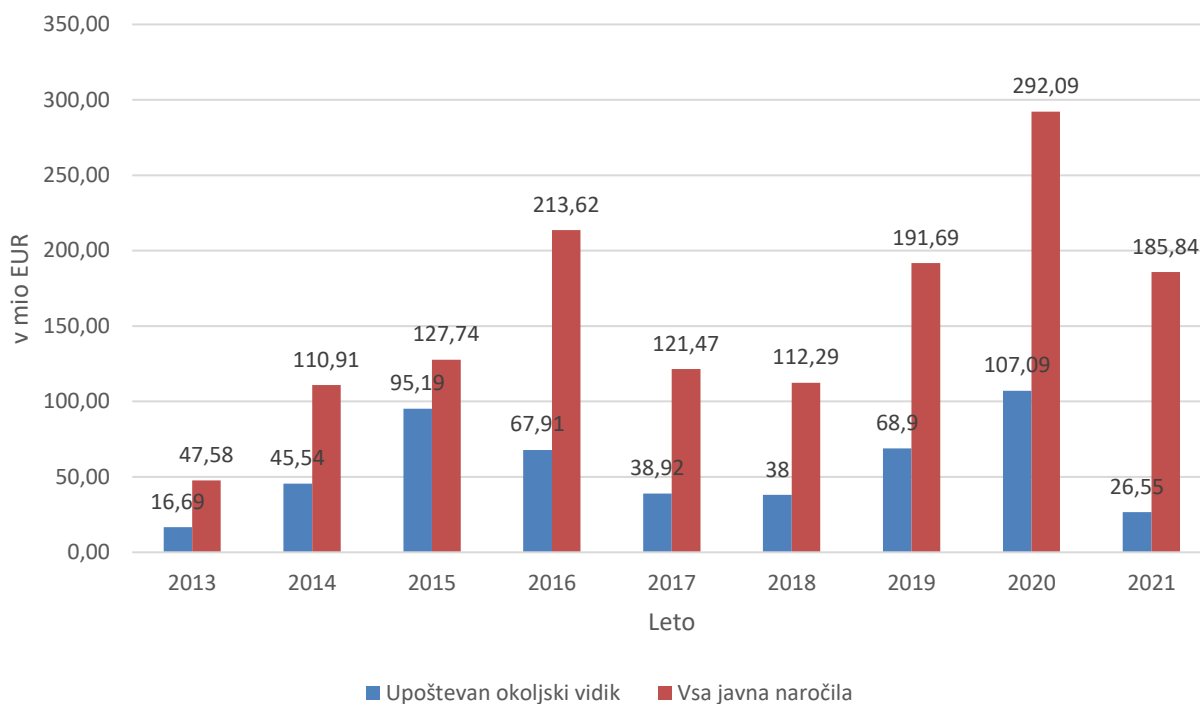
¹²² GRI GS 102-9.

¹²³ Vir: <https://ejn.gov.si/statist>, <https://www.enarocanje.si/>

naročnikov oddalo za 5.157.461.827,16 EUR (brez DDV) javnih naročil. Skupno število oddanih javnih naročil v Republiki Sloveniji v letu 2021 je bilo 7062. Okoljski vidik je bil upoštevan pri 1486 oziroma 19,17% oddanih naročil.¹²⁴

Gibanje celotnih javnih naročil družbe DARS in rast vrednosti javnih naročil, pri čemer je upoštevan »okoljski vidik«, za obdobje od leta 2013 do leta 2021 (v mio EUR) sta razvidna v nadaljevanju.

Slika 103: Javna naročila in javna naročila »okoljski vidik« 2013–2021



Iz podatkov za leto 2021 je razvidno, da je družba DARS oddala za 185.842.633,70 EUR (brez DDV) javnih naročil. Skupno število objavljenih javnih naročil je bilo 137, oddanih javnih naročil pa 168. Okoljski vidik je bil upoštevan pri 26 oziroma 14,29 %, kar predstavlja vrednostno 26.557 mio EUR oziroma 15,48% oddanih naročil.

V skladu z Uredbo o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 51/17, 64/19 in 121/21; v nadaljevanju: Uredba) je zeleno javno naročanje obvezno za 22 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.

¹²⁴ GRI GS 308-1.

Preglednica 30: Javni naročniki z največjo vrednostjo oddanih javnih naročil v letu 2021

Naročnik	V EUR (brez DDV)
2TDK, Družba za razvoj projekta, d. o. o.	663.568.565,93
Ministrstvo za infrastrukturo, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo	411.015.048,16
Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji d.d.	185.842.633,70
Ministrstvo za javno upravo	163.641.876,57
Onkološki inštitut Ljubljana	149.046.250,96
Univerzitetni klinični center Maribor	146.049.359,76
Univerzitetni klinični center Ljubljana	144.843.804,07
Javni lekarniški zavod Mariborske lekarne Maribor	133.373.754,69
Ministrstvo za obrambo	132.012.971,12
Mestna občina Ljubljana	119.419.374,37
Skupaj	2.248.813.639,33

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

Družba DARS je v obdobju od 1. 1. 2021 do 31. 12. 2021 oddala za 185.842.633,70 EUR (brez DDV) naročil. Na portalu eNarocanje je bilo objavljenih 137 javnih naročil. Oddanih javnih naročil je bilo 168, in sicer 164 različnim ponudnikom.

Podatki o deležu nabave blaga, storitev in gradenj, lokaciji dobaviteljev oz. ponudnikov so razvidni iz preglednice v nadaljevanju.¹²⁵

Preglednica 31: Oddana naročila po predmetu naročila*

Predmet naročila	V EUR (brez DDV)	Odstotek (%)	Oddanih naročil	Odstotek (%)
Blago	22.110.983,27	11,89 %	24	17,50 %
Gradnje	116.962.802,31	62,94 %	23	16,70 %
Storitve	46.768.848,12	25,17 %	90	65,80 %
Skupna vsota	185.842.633,70	100,00 %	137	100,00 %

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

Preglednica 32: Sedež oz. lokacija ponudnikov

Lokacija	Vrednost	Število ponudnikov	Število oddanih javnih naročil
SI	167.625.503,62	160	133
EU	17.525.180,08	3	3
Zunaj EU	691.950,00	1	1

Iz zgornje preglednice je razvidno, da je bilo 0,37 % oddanih javnih naročil oddanih ponudnikom s sedežem zunaj Republike Slovenije oziroma vrednostno 691.950,00 EUR brez DDV.¹²⁶

¹²⁵ GRI GS 102-9.

¹²⁶ GRI GS 204-1.

Podatki o največjih vrstah dobav blaga, storitev in gradenj v letu 2021 so razvidni iz spodnje preglednice.¹²⁷

Preglednica 33: Največji dobavitelji ter vrste dobave gradenj, blaga in storitev v letu 2021 (v EUR)

Dobavitelj (gradnje)	V EUR (brez DDV)
Izvedba zunanje kontrole kakovosti pri izgradnji hitre ceste od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug na 3. razvojni osi sever; sklop F – Jenina	37.389.469,62
Izgradnja nove poslovne stavbe DARS	15.979.959,88
Obnova ceste in objektov AC 0809/0909 Sv. Jurij ob Ščavnici–Vučja vas od km 7.740 do km 8.499, 0174 priključek Vučja vas in AC 0810/0910 Vučja vas–Murska Sobota od km 0.000 do km 5.494	12.715.658,20
Preplastitev voziščne konstrukcije odseka na AC A2 0028 in 0628 Drnovo–Brežice od km 10.350 do km 11.717 ter 0029 in 0629 Brežice–Obrežje od km 0.000 do km 8.150	11.697.711,57
Preplastitev in preventivna zaščita voziščne konstrukcije na odsekih AC A3 0068/0668 Gabrk–Sežana V, 0069/0669 Sežana V–Sežana Z, 0670 Sežana Z–Fernetiči in 0165 priključka Sežana V	7.790.187,91
Dobavitelj (blago)	V EUR (brez DDV)
Dobava dizelskega goriva v interne črpalke naročnika	6.800.000,00
Dobava posipnih materialov: Sklop 1: Sol natrijev klorid (NaCl), granulacija srednja (grade M – medium salt), vlažnost mokra (wet salt), raztreseno stanje za solarne, Sklop 2: Sol natrijev klorid (NaCl), granulacija srednja (grade M – medium salt), vlažnost pol suha (semi dry salt), sol za silose, raztreseno stanje za solarne, Sklop 3: Sol natrijev klorid (NaCl), granulacija ekstra fina (grade EF – extra fine salt), vlažnost suha (dry salt), vakuumsko evaporirana sol za silose, Sklop 4: Kalcijev klorid (CaCl ₂) – raztopina, granulat	6.090.300,00
Dobava priklopnih vozil in opreme za zagotovitev varnosti: Sklop 2: Svetlobna tabla za zapiranje prometnega pasu, Sklop 3: Signalna tabla spremenljive vsebine, Sklop 4: Priklopno vozilo z naletnim mehrom, Sklop 5: Viličar	2.312.000,00
Dobava zemeljskega plina v obdobju 2022–2025	1.448.000,00
Dobava vertikalne signalizacije	919.756,00
Dobavitelj (storitve)	V EUR (brez DDV)
Vzpostavitev in delovanje sistema elektronske vinjete	15.681.247,00
Izdelava strokovnih mnenj, preveritev nosilnosti objektov, kontrola gabaritov in osnih pritiskov pri izvajanju izrednih prevozov	1.914.580,00
Servisiranje blažilnikov trka: Sklop 1: Blažilniki trka VECO STOP, Sklop 2: Blažilniki trka TAU 80 in TAU 100, Sklop 3: Blažilniki trka QUAD QUARD, Sklop 4: Blažilniki trka TAU TUBE XLarge 110 in TAU TUBE Parallel 110, Sklop 5: Naletne zaključnice OBEX P4	1.715.775,50
Vzdrževanje silosov in mešalnih naprav: Sklop 1: Silosi in mešalne naprave proizvajalca Holten, Sklop 2: Silosi in mešalne naprave proizvajalcev Blumer in Riko	1.302.180,00
Nadgradnja, vzdrževanje in podpora IS Kažipot s C-ITS funkcionalnostmi	998.150,00

¹²⁷ GRI GS 102-9.



I.5.9 Komuniciranje

Strategija komuniciranja

Strategija komuniciranja družbe DARS je usklajena s Strategijo družbe DARS 2021–2025, 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 2021–2025. 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 zunanjimi). Sporočilo odnosov z javnostmi je usmerjeno na točno določene ciljne javnosti in poskuša vplivati predvsem na stališča, ki posledično vplivajo na vedenje teh ciljnih javnosti.

Družba DARS 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. Družba DARS 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) 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 družbi DARS so v čim večji možni meri seznanjeni z osnovnimi podatki o poslovanju družbe, o načrtih in o vsem pomembnem dogajanju v sami družbi. Dobra obveščенost 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.



1.5.10 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila

Odgovorna služba za vprašanja, ki se nanašajo na Trajnostno poročilo 2021:¹²⁸

– Komuniciranje (pr@dars.si)

Odgovorne osebe za vsebino in podatke Trajnostnega poročila 2021:

- Koordinacija priprave Trajnostnega poročila, splošne in druge vsebine: mag. Metka Petek (metka.petek@dars.si)
- Investicije v NPIA od 1994 do 2021: Nika Drakulič (nika.drakulic@dars.si) in Aleš Petek (ales.petek@dars.si)
- Viri financiranja NPIA za obdobje 2000–2021: 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. 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) in Emilija Erent (emilija.erent@dars.si)
- Zadovoljstvo in odgovoren odnos do uporabnikov avtocest: Marjan Koler (marjan.koler@dars.si) s sodelavci
- 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 Didovič (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: Tina Plut (tina.plut@dars.si)
- Različnost in enake možnosti: Saša Sedlar (sasa.sedlar@dars.si)

¹²⁸ GRI GS 102-53.

- 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)
 - Spremljanje ogljičnega odtisa: mag. Jože Knez (joze.knez@dars.si)
 - Zmanjševanje porabe goriva uporabnikov AC za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe DarsGo: Gorazd Cah (gorazd.cah@dars.si)
 - Emisije v ozračje: Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si)
 - Skrb za živali na vplivnem območju AC: Damijan Jaklin (damijan.jaklin@dars.si), Jana Vrhovnik (jana.vrhovnik@dars.si) in Janko Kernel (janko.kernel@dars.si)
 - Vplivi posipnih materialov na okolje: Damijan Jaklin (damijan.jaklin@dars.si), Jana Vrhovnik (jana.vrhovnik@dars.si) in Janko Kernel (janko.kernel@dars.si)
 - Varovanje voda: Aleksander Udovič (aleksander.udovic@dars.si) in Jana Kejžar (jana.kejzar@dars.si)
 - 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 31. 3. 2021):

- Rožle Podboršek, predstavnik posloводства
- Roman Didović, vodja Službe za upravljanje kadrov
- Melita Trop Đukić, vodja Pravne službe

Uprava družbe:

- mag. Valentin Hajdinjak (predsednik)
- mag. Romana Fišer (članica)
- Boštjan Rigler (član)
- dr. Peter Gašperšič (član)
- Rožle Podboršek (član/delavski direktor)

Odbor za varovanje dostojanstva delavcev:

- Rožle Podboršek, predstavnik posloводства družbe, predsednik odbora
- Nataša Ivančević, predstavnica Sveta delavcev, članica odbora
- Helena Černač 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

¹²⁹ GRI GS 102-18.

Komisija za obravnavo prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete (od 1. 4. 2021 naprej):

- Tina Plut, pooblaščenka za korporativno integriteto, predsednica komisije
- Rožle Podboršek, predstavnik posloводства, namestnik predsednice 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
- Janko Kernel
- Marjan Levstek
- Kristjan Zobovnik
- Sašo Svetlin
- Mihec Bojc

Odbor za izboljšave:

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

Sindikat železniškega transporta Slovenije, SE DARS:

- Helena Černač Tavčar, predsednica OO DARS Postojna, predsednica vseh štirih OO
- Božena Pergar, predsednica OO DARS Ljubljana
- Igor Kolar, predsednik OO DARS Tepanje
- Tomaž Dolanc, predsednik OO DARS Vzdrževanje

Sindikat delavcev prometa in zvez Slovenije –

Sindikat delavcev avtocest družbe DARS:

- Mitja Stojnšek, predsednik predsedstva sindikatov delavcev avtocest
- Aleksander Dekleva, predsednik Sindikata delavcev primorske avtoceste
- Amir Mehadžić, predsednik Sindikata delavcev avtoceste A2
- Jože Fric, predsednik Sindikata delavcev štajerskih avtocest

Svet delavcev:

- Martin Stožir, predsednik Sveta delavcev
- Nataša Ivančević, namestnica predsednika Sveta delavcev
- Maruša Mazovec
- Jernej Srebot
- Branko Švigelj
- Anton Grčman
- Boštjan Juhart
- David Marko
- Damir Lisić
- Darko Kodrič
- Marjan Božič
- Andrej Vidonja
- Saša Todorović
- Mateja Gerželj
- Igor Kolar

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 Kazalniki GRI

Preglednica 34: Kazalniki GRI¹³⁰

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.3.1/22	
102-2	Blagovne znamke, produkti in storitve	DARS d.d.	I.3.1/22: Podatki o družbi I.3.3/26: Dejavnosti družbe DARS I.5.2.1/61: Uporaba cestninskih cest, prihodki iz naslova cestninjenja in cestninski nadzor	
102-3	Sedež organizacije	DARS d.d.	I.3.1/22	
102-4	Države, v katerih organizacija deluje	DARS d.d.	I.3.1/22	
102-5	Lastništvo in pravna oblika organizacije	DARS d.d.	I.3.1/22	
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.3.1/22: Osnovni kapital I.3.1/22: Število zaposlenih I.3.1/22: Čisti prihodki od prodaje I.3.1/22: Število lokacij organizacije I.3.5/28: Km AC in HC	
102-8	Informacije o zaposlenih in preostalih sodelavcih	DARS d.d.	I.5.5.1/88, 89: Ključni podatki o zaposlenih I.5.5.2/89: DARS d.d., ugledni delodajalec I.5.5.3/91-94: 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.5.8/150-153: Dobavitelji/izvajalci I.5.8/150: Struktura dobaviteljev I.5.8/152: Podatki o deležu nabave blaga, storitev in gradenj, lokaciji dobaviteljev; preglednici 31, 32 in 33	
102-10	Pomembne spremembe v organizaciji in njeni oskrbovalni verigi	DARS d.d.	I.5.8.1/150: 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.5.6.2/108	
102-12	Zunanje pobude	DARS d.d.	I.5.7.3/148: Zaveze zunanjim pobudam	

¹³⁰ 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.5.6.2/108: Umeščanje avtocest v prostor I.5.6.3/111: Biotska raznovrstnost I.5.6.12/140: Emisije hrupa	
102-13	Članstvo v organizacijah	DARS d.d.	I.5.7.4/148	
Strategija				
102-14	Izjava vodilne osebe v organizaciji	DARS d.d.	I.1/11: Pismo Uprave	
102-15	Ključni vplivi, tveganja in priložnosti	DARS d.d.	I.4.6/48	
Etika in integriteta				
102-16	Vrednote, načela, standardi in norme obnašanja	DARS d.d.	I.3.2/23: Poslanstvo, vizija vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja I.5.5.6/105: Etika in integriteta	
102-17	Mehanizmi svetovanja in podajanja pritožb/pohval glede etičnih zadev	DARS d.d.	I.5.5.6/105: Etika in integriteta	
Upravljanje				
102-18	Organizacijska struktura	DARS d.d.	I.3.4/27: Organizacijska struktura I.5.11/158: Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	
Vključenost deležnikov				
102-40	Seznam deležnikov	DARS d.d.	I.4.3/41	
102-41	Kolektivna pogodba	DARS d.d.	I.5.5.3/91	
102-42	Identifikacija in izbira deležnikov	DARS d.d.	I.4.3/41	
102-43	Pristop pri vključevanju deležnikov	DARS d.d.	I.4.4.1/42, 43, 44	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.4.4.1/42, 43, 44	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.4.4.3/46	
102-47	Seznam bistvenih vsebin	DARS d.d.	I.4.4.2/44, 45	
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

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
				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.4.1/37	
102-51	Datum zadnjega poročanja	DARS d.d.	I.4.1/37	
102-52	Cikel poročanja	DARS d.d.	I.4.1/37	
102-53	Kontaktno mesto v zvezi z vprašanji glede poročila	DARS d.d.	I.5.10/156	
102-54	Sklic glede poročanja v skladu s standardi GRI	DARS d.d.	I.4.1/37	
102-55	Kazalo po smernicah GRI	DARS d.d.	I.6/160	
102-56	Zunanje preverjanje poročanja (revizija)	DARS d.d.		Trajnostna poročila bomo revidirali vsaka 3 leta (zadnja revizija je bila za leto 2020).
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.3.2/24: Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja I.5.1/57: 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.5.1/58, 60	
201-3	Obveznosti iz pokojninskega načrta	DARS d.d.	I.5.5.6/104: 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.5.5/88	
202-1	Razmerje med najnižjo plačo v družbi in minimalno plačo v državi po spolu	DARS d.d.	I.5.5/88	V družbi DARS je osnovna plača zaposlenega enaka vrednosti plačnega razreda delovnega mesta, za katero je zaposleni sklenil pogodbo o zaposlitvi, in ni odvisna od spola, lokacije ali dejavnosti.

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
				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.3.2/24: Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja I.5.1/57: Ekonomski poudarki iz poslovanja	Strategijo družbe DARS pregledujemo in po potrebi noveliramo na letnih strateških konferencah. Nadzor nad realizacijo strategije Uprava preverja prek sistema uravnoveženih kazalnikov (BSC) in letnih strateških konferenc ter po potrebi sprejme potrebne ukrepe.
203-1	Investicije v infrastrukturo in podporne storitve	DARS d.d.	I.3.6/29	
203-2	Pomembni posredni ekonomski oz. gospodarski vplivi	DARS d.d.	I.3.6/29	
GRI 204 Nabava/javno naročanje				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.8/150	
204-1	Delež naročil za lokalne dobavitelje	DARS d.d.	I.5.8.2/152: Preglednica 32: 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.4.5.2/47	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.4.5.2/47 I.5.5.6/105	Poročamo samo o seznanitvi zaposlenih z Darsovim kodeksom ravnanja ter Pravilnikom o varovanju dostojanstva delavcev.
205-3	Potrjeni primeri korupcije in ukrepi, izvedeni kot odziv nanje	DARS d.d.	I.4.5.2/47	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.5.6.10/135: Vplivi posipnih materialov na okolje I.5.6.10/136: Tekoče soljenje	

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
301-1	Poraba materialov po teži in volumnu	DARS d.d.	I.5.6.1/108: Raba materialov I.5.6.10/135-138: 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.5.6.4/119	Družba ima vpeljan standard ISO 50001, ki je dokaz o sistematičnem upravljavskem pristopu.
302-1	Poraba energije znotraj organizacije	DARS d.d.	I.5.6.4/119-124	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: 119, 120, 122, 123: Preglednici 25 in 26, slike 71, 73, 74 I.5.6.7/130: Preglednica 27: Skupno zmanjšanje izpustov zaradi uvedbe elektronskega cestninjenja v Sloveniji	
302-4	Zmanjševanje porabe energije	DARS d.d.	I.5.6.4/120: Slika 71: Skupna poraba električne energije I.5.6.4/123: Slika 74: Poraba energije za ogrevanje I.5.6.4/124: Slika 76: Prihranek porabe energije za ogrevanje glede na izhodiščno leto 2015 I.5.6.5/125: Slika 77: Poraba električne energije za 1., 3. in 4. fazo menjave razsvetljave I.5.6.5/125: Slika 78: Poraba električne energije – razsvetljava	V poročilu poročamo v enotah MWh. Poročamo samo v kWh ali MWh, pretvorni faktor 1 kWh je 3.600.000 J. (Vir: Bojan Kravt, Strojniški priročnik) Družba je v letu 2017 določila energijska izhodišča za posamezne skupine energentov in jih določila v internem dokumentu »Organizacijski predpis za izvajanje energetskega planiranja«.

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>Absolutni prihranek energenta električna energija glede na izhodiščno leto 2015 znaša 3600 MWh. Absolutni prihranek energije vseh energentov za ogrevanje stavb glede na izhodiščno leto 2015 znaša 1101 MWh (19 %), emisije toplogrednega plina CO₂ pa smo glede na izhodiščno leto 2015 zmanjšali za 354 t (28 %).</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.	I.5.6.2/108: Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor I.5.6.3/111: Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti	
304-1	Proizvodni obrati, ki so locirani na naravno varovanih območjih ali območjih z veliko biotsko raznovrstnostjo	DARS d.d.	I.5.6.2/108: Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor I.5.6.3/111-115: Geografska lokacija, pozicija in relacija do zavarovanega območja Natura 2000, tip in vrsta dejavnosti na varovanem območju, velikost v naravovarstvenem območju ali zavarovanem območju Natura 2000	Poročamo o geografski lokaciji, poziciji in relaciji do zavarovanega območja Natura 2000, tipu in vrsti dejavnosti na varovanem območju. Ne poročamo o površinah AC in HC, ki se nahajajo na zavarovanih območjih.
304-2	Pomembni vplivi dejavnosti, produktov ali storitev na biotsko raznovrstnost	DARS d.d.	I.5.6.2/108: Načini za izogibanje varovanim in zaščitenim območjem pri gradnji AC I.5.6.3/111-115: Ukrepi za ohranitev biotske raznovrstnosti, izvedba nadomestnih habitatov in drugi primeri ukrepov za ohranjanje narave I.5.6.9/133-135: Skrb za živali na vplivnem območju AC I.5.6.10/135: 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.5.6.2/108: Načrtovani in uspešno izvedeni ukrepi, potrjeni s strani strokovnjakov I.5.6.3/111-115: 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				

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) – osnovna raven (2016) (Core option)				
Standard GRI in razkritje	Opis	Meje poročanja	Poglavje/stran	Opombe
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.6.6/126: Spremljanje ogljičnega odtisa I.5.6.8/133: Emisije v ozračje	
305-2	Posredne (scope 2) GHG emisije – emisije toplogrednih plinov	DARS d.d.	I.5.6.6/126-129: Spremljanje ogljičnega odtisa I.5.6.7/130: Preglednica 27: Skupno zmanjšanje izpustov zaradi uvedbe elektronskega cestninjenja v Sloveniji I.5.6.8/133: Emisije v ozračje	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.5.6.11/138: Varovanje voda I.5.6.13/143: 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.5.6.11/138-140: Varovanje voda I.5.6.13/143, 144: Sliki 100, 101: Količina predanih odpadnih predorskih pralnih vod in z oljem onesnažena voda iz naprav za ločevanja olja in vode I.5.6.11/138-140: 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.5.6.13/143, 145: Ravnanje z odpadki I.5.6.14/146: Ponovna uporaba odpadkov I.5.6.15/146: Recikliranje odpadkov	Evidence odpadkov vodimo na osnovi evidenčnih listov.
306-3	Pomembna razlitja	DARS d.d.	I.5.6.11/140: Pomembna razlitja v zvezi z odpadno vodo in odpadki	
GRI 307 Skladnost na področju okolja				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.4.5.1/46: Skladnost s predpisi, kodeksi in priporočili I.5.6; I.5.6.1/107, 108	
307-1	Neskladnost z zakonodajo na področju okolja ter z drugimi predpisi in regulacijami	DARS d.d.	I.4.5.1/46: Skladnost s predpisi, kodeksi in priporočili 5.6.1/108: 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.5.8/150: Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev I.5.8.1/150: Merila za oddajo javnega naročila	
308-1	Novi dobavitelji, ki so ocenjeni z okoljskega vidika	DARS d.d.	I.5.8.2/150: Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina) I.5.8.2/151: Slika 103: 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.5.5.2/89	
401-1	Zaposlovanje in fluktuacija	DARS d.d.	I.5.5.1/88, 89: Ključni podatki o zaposlenih	V letu 2021 je delež prihodov v družbi 1,93

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.5.5.3/90-94: Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva	% in delež odhodov 4,63 %.
401-3	Starševski dopust	DARS d.d.	I.5.5.3/91: Preglednica 15: Starševski dopust in delo s skrajšanim delovnim časom	Poročamo samo o absolutnih vrednostih po izrabi starševskega dopusta in dela s skrajšanim delovnim časom.
GRI 403 Varnost in zdravje na delovnem mestu				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.5.5/99	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.5.5.5/99	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, raziskava nezgod, nevarnih pojavov in incidentov	DARS d.d.	I.5.5.5/99, 100	Sistem varnosti in zdravja pri delu izboljšujemo na osnovi standarda BS OHSAS 18001 oz. ISO 45001.
403-3	Medicina dela	DARS d.d.	I.5.5.5/99	
403-4	Sodelovanje delavcev pri odločanju o vprašanih s področja varnosti in zdravja pri delu	DARS d.d.	I.5.5.5/100	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.	I.5.5.5/100	
403-6	Promocija zdravega načina življenja	DARS d.d.	I.5.5.5/100	Ne poročamo o stanju pogodbenih izvajalcev.
403-7	Aktivnosti za zagotovitev varnosti delavcev zaradi zunanjih vplivov	DARS d.d.	I.5.5.5/100	
403-8	Delavci, ki so vključeni v sistem varnosti in zdravja pri delu	DARS d.d.	I.5.5.5/99	V sistem varnosti in zdravja pri delu so vključeni vsi zaposleni v celotnem obsegu poslovanja družbe.
403-9	Nezgode pri delu	DARS d.d.	I.5.5.5/99, 100, 101: Slika 59: Število poškodovanih pri delu; slika 62: Bolniška	Poročamo samo o absolutnih vrednostih.

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
			odsotnost v urah kot posledica nezgod; slika 61: Okoliščine nezgod, ki so pripeljale do poškodbe; preglednica 22: Pregled kazalnikov varnosti pri delu; slika 62: Bolniška odsotnost v urah kot posledica nezgod pri delu	Poročamo samo o zaposlenih v družbi.
403-10	Poklicne bolezni	DARS d.d.	I.5.5.5/103	
GRI 404 Usposabljanje in izobraževanje				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.5.4/94-98	
404-1	Povprečno število izobraževanj na zaposlenega na leto	DARS d.d.	1.5.5.1/89 I.5.5.4/95: Preglednica 20: Število opravljenih izobraževalnih ur/spol I.5.5.4/96: Preglednica 21: 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.	I.5.5.6/105, 106: Raznolikost organov upravljanja	Nadzorni svet družbe je sprejel Politiko raznolikosti v letu 2018.
405-1	Raznolikost organov upravljanja in zaposlenih	DARS d.d.	I.5.5.3/90-94: Raznolikost zaposlenih glede na stopnjo izobrazbe, starost, spol I.5.5.6/105-106: Preglednica 23: Struktura organov upravljanja po spolu	Ne poročamo po starostnih kategorijah za organe upravljanja. 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.5.5.6/105: Spoštujemo človekove pravice in dostojanstvo	
406-1	Primeri diskriminacije in ukrepi, izvedeni zoper njih	DARS d.d.	I.4.5.2/47: Etika in integriteta I.5.5.6/105: 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.5.6.2/108: Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor I.5.7.1/147: 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.5.7.1/147: Vključenost v lokalno skupnost I.5.6.2/108, 109, 110: 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.5.4/77: Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov I.5.4.1/77: Upravljanje in vodenje prometa	

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
416-1	Ocene vpliva produktov oz. storitev na zdravje in varnost potrošnikov	DARS d.d., uporabniki	I.5.4/77, 78, 79: Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov I.5.4.1/77, 78, 79: 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.5.4.7/87	
GRI 418 Zasebnost strank				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.5.4.8/88	
418-1	Utemeljene pritožbe glede kršitev zasebnosti strank in glede izgube podatkov o strankah	DARS d.d.	I.5.4.8/88	
GRI 419 Skladnost				
103-1 103-2 103-3	Obrazložitev bistvene teme in njenih meja	DARS d.d.	I.4.5/46	
419-1	Neskladnost z zakoni in pravili	DARS d.d.	I.4.5/46	