

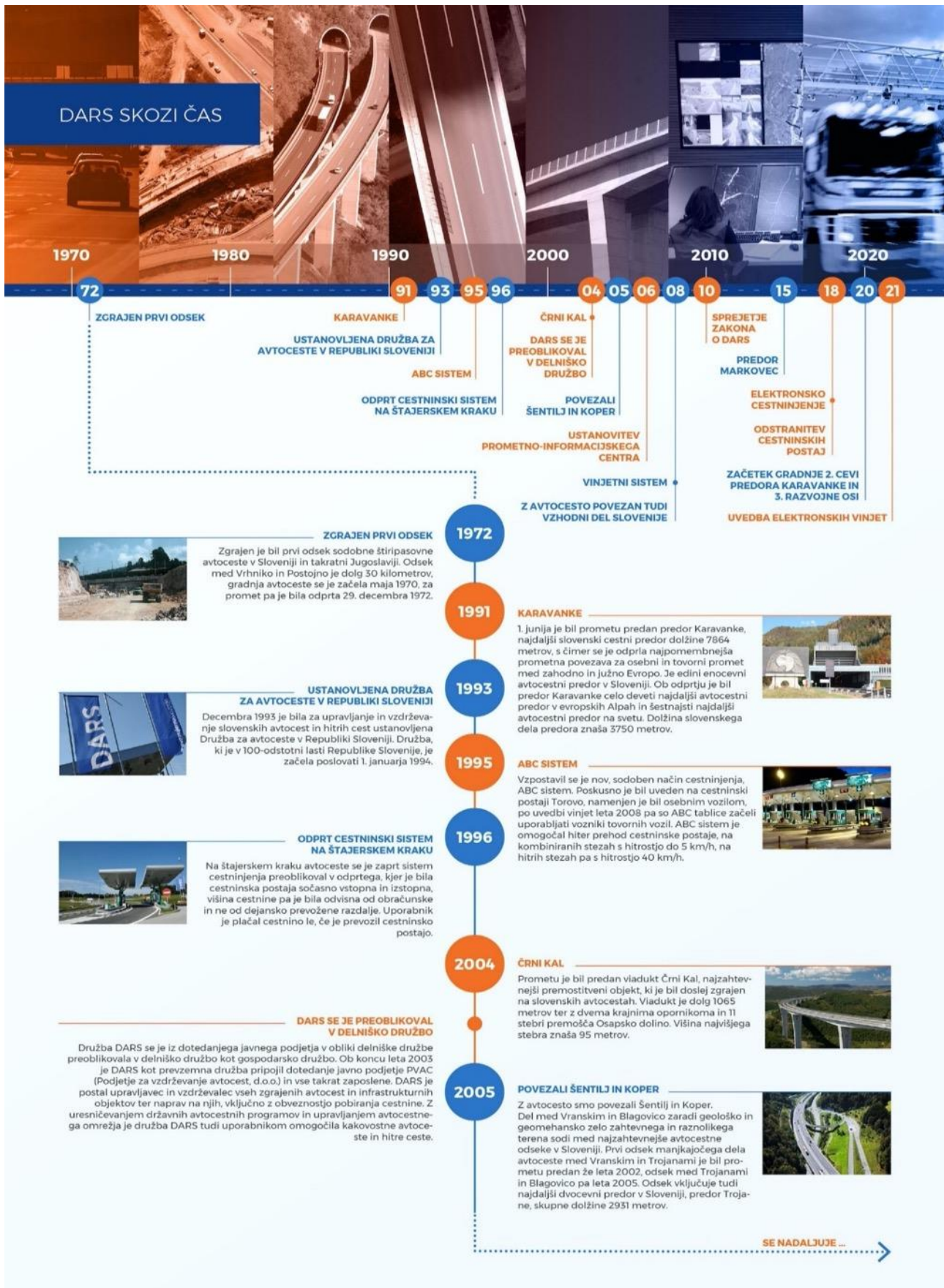
# TRAJNOSTNO POROČILO 2022



**DARS**

Ljubljana, junij 2023

# 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.



### Z AVTOCESTO POVEZAN TUDI VZHODNI DEL SLOVENIJE

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



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

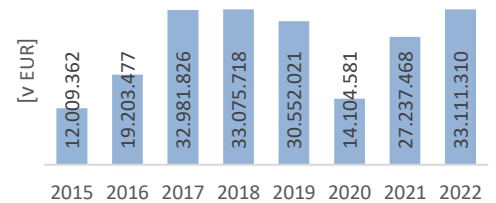
DARS JE GOSPODARSKA DRUŽBA STRATEŠKEGA POMENA ZA REPUBLIKO SLOVENIJO TER PREDSTAVLJA NAJVEČJO KAPITALSKO NALOŽBO (PO KRITERIJU BILANČNE KNJIGOVODSKE VREDNOSTI) ZA PROMET

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.

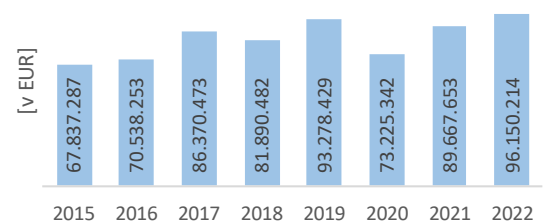
## Davek od dohodkov pravnih oseb

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  
2022: 33.111.310 EUR



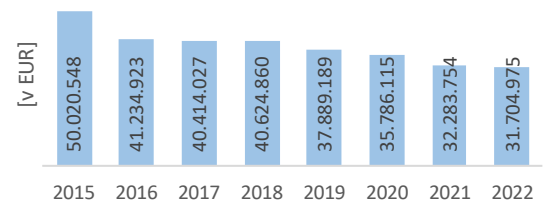
## DDV

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  
2022: 96.150.214 EUR



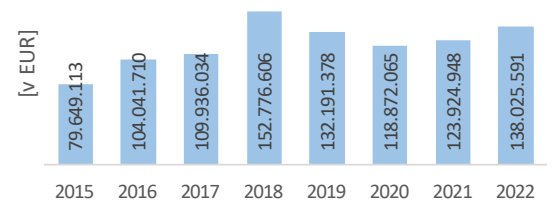
## Plačilo obresti

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  
2022: 31.704.975 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  
2022: 138.025.591 EUR

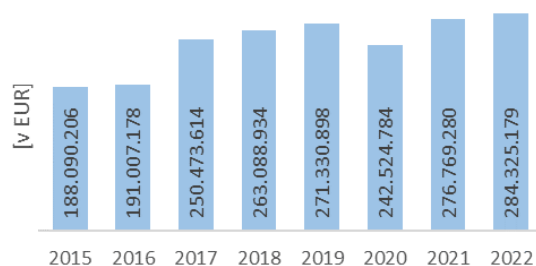




Sodelavke in sodelavci smo ponosni, da smo zaposleni v družbi DARS. Svoje delo opravljamo odgovorno, predano in smo lojalni družbi. Veliko nam pomenijo kakovostno opravljeno delo, nenehne izboljšave ter skrb za okolje in prometno varnost. Na ta način si prizadevamo, da skupaj z družbo DARS gradimo zdravo,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

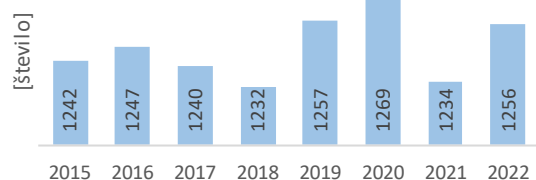
### Prihodki od cestnin – tovorni promet (in predor Karavanke)

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  
 2022: 284.325.179 EUR



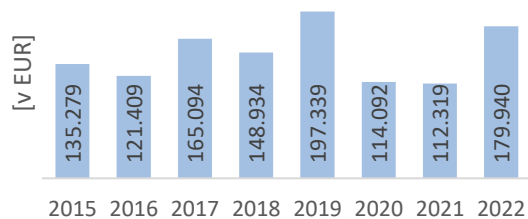
### Število zaposlenih

2015: 1242  
 2016: 1247  
 2017: 1240  
 2018: 1232  
 2019: 1257  
 2020: 1269  
 2021: 1234  
 2022: 1256



### 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  
 2022: 179.940 EUR



# Okoljski odtis družbe DARS<sup>1</sup>

*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 41,8 GWh v letu 2022 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 CO<sub>2</sub> in drugih onesnaževal zraka (NO<sub>x</sub> in PM<sub>2,5</sub>) od uvedbe cestninskega sistema po 1. 4. 2018.*

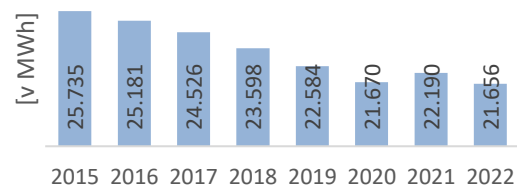
*Uvedba sistema DarsGo je eden izmed pomembnih okoljevarstvenih ukrepov v Republiki Sloveniji.*

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.

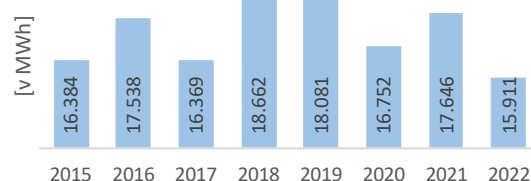
## Poraba električne energije

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  
2022: 21.656 MWh



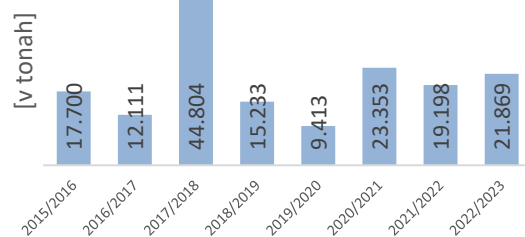
## Poraba goriv

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  
2022: 15.911 MWh



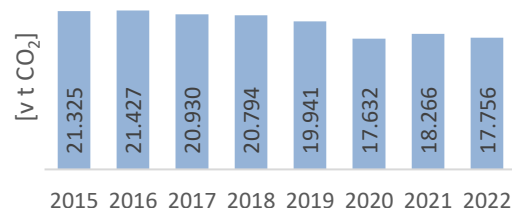
## Poraba posipnih materialov

2015/2016: 17.700 t  
2016/2017: 12.111 t  
2017/2018: 44.804 t  
2018/2019: 15.233 t  
2019/2020: 9.413 t  
2020/2021: 23.353 t  
2021/2022: 19.198 t  
2022/2023: 21.869 t



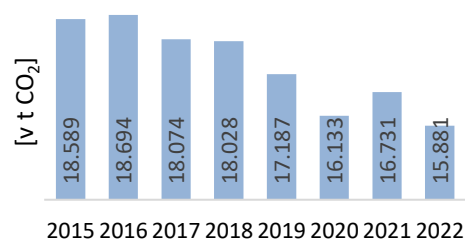
## Ogljični odtis – skupni

2015: 21.325 t CO<sub>2</sub>  
2016: 21.427 t CO<sub>2</sub>  
2017: 20.930 t CO<sub>2</sub>  
2018: 20.794 t CO<sub>2</sub>  
2019: 19.941 t CO<sub>2</sub>  
2020: 17.632 t CO<sub>2</sub>  
2021: 18.266 t CO<sub>2</sub>  
2022: 17.756 t CO<sub>2</sub>



## Ogljični odtis Obseg 1 in Obseg 2

2015: 18.589 t CO<sub>2</sub>  
2016: 18.694 t CO<sub>2</sub>  
2017: 18.074 t CO<sub>2</sub>  
2018: 18.028 t CO<sub>2</sub>  
2019: 17.187 t CO<sub>2</sub>  
2020: 16.133 t CO<sub>2</sub>  
2021: 16.731 t CO<sub>2</sub>  
2022: 15.881 t CO<sub>2</sub>



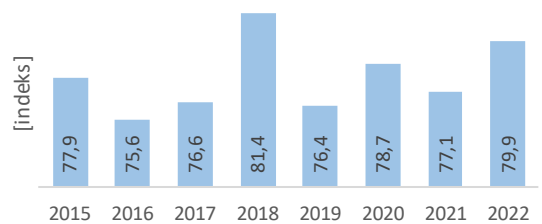
<sup>1</sup> GRI GS 3-3, 305-1, 305-2.



*Če želimo varne  
avtoceste, jih moramo  
obnavljati.*

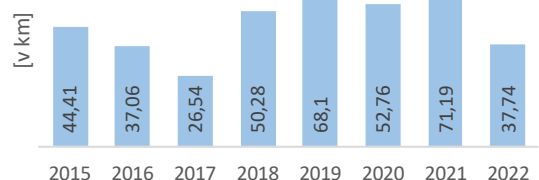
#### Indeks zadovoljstva uporabnikov

2015: 77,9  
2016: 75,6  
2017: 76,6  
2018: 81,4  
2019: 76,4  
2020: 78,7  
2021: 77,1  
2022: 79,9



#### 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  
2022: 37,7 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  
2022: 160.900 MWh ali 579,2 TJ

#### Zmanjšanje izpustov CO<sub>2</sub> uporabnikov AC in HC

2018: 29.986.000 kg CO<sub>2</sub>  
2019: 41.680.000 kg CO<sub>2</sub>  
2020: 38.350.000 kg CO<sub>2</sub>\* (dejansko 37.259.000)  
2021: 42.254.000 kg CO<sub>2</sub>  
2022: 43.363.000 kg CO<sub>2</sub>

#### Zmanjšanje izpustov NO<sub>x</sub> 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  
2022: 28.820 kg

#### Zmanjšanje izpustov PM<sub>2,5</sub> uporabnikov AC in HC

2018: 1700 kg  
2019: 1800 kg  
2020: 1580 kg\* (dejansko 700)  
2021: 660 kg  
2022: 570 kg

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

# Vsebina

<b>DARS SKOZI ČAS</b> .....	<b>2</b>
<b>DRUŽBENI ODTIS DRUŽBE DARS</b> .....	<b>4</b>
<b>OKOLJSKI ODTIS DRUŽBE DARS</b> .....	<b>6</b>
<b>VSEBINA</b> .....	<b>8</b>
<b>KRATICE IN OKRAJŠAVE</b> .....	<b>9</b>
<b>I.1 PISMO PREDSEDNIKA UPRAVE</b> .....	<b>11</b>
<b>I.2 IZJAVA O NEFINANČNEM POSLOVANJU DRUŽBE DARS</b> .....	<b>13</b>
<b>I.3 PREDSTAVITEV DRUŽBE DARS</b> .....	<b>21</b>
I.3.1 Podatki o družbi.....	21
I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja .....	22
I.3.3 Dejavnosti družbe DARS .....	25
I.3.4 Organizacijska struktura .....	26
I.3.5 Avtoceste in hitre ceste v Republiki Sloveniji .....	27
I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest.....	28
I.3.7 Samoocena po modelu odličnosti EFQM .....	35
I.3.8 Integrirani sistem vodenja.....	35
<b>I.4 O POROČILU</b> .....	<b>36</b>
I.4.1 Trajnostno poročanje .....	37
I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja družbe-DARS.....	37
I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki .....	41
I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti .....	42
I.4.5 Korporativna integriteta .....	47
I.4.6 Korporativna varnost.....	49
I.4.7 Upravljanje tveganj .....	50
<b>I.5 POROČILO O USPEŠNOSTI</b> .....	<b>57</b>
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 .....	76
I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi .....	85
I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja .....	103
I.5.7 Vključenost v širšo družbo.....	143
I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev .....	145
I.5.9 Komuniciranje .....	150
I.5.10 Taksonomija .....	152
I.5.11 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila.....	156
I.5.12 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe .....	159
<b>I.6 IZJAVA O ZUNANJEM PREVERJANJU TRAJNOSTNEGA POROČILA</b> .....	<b>161</b>
<b>I.7 KAZALNIKI GRI</b> .....	<b>162</b>



## Kratice in okrajšave

<b>AC</b>	avtocesta
<b>ACB</b>	avtocestna baza
<b>ADR</b>	sistem za prepoznavanje nevarnih tovorov
<b>ARSO</b>	Agencija RS za okolje
<b>ASECAP</b>	L'Association Européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage (Evropsko združenje avtocestnih koncesionarjev in upravljavcev cestninskih cest)
<b>BMS</b>	sistem za gospodarjenje s premostitvenimi objekti (Bridge Management System)
<b>C-ITS</b>	Cooperative Intelligent Transport Systems (kooperativni inteligentni transportni sistemi)
<b>CP</b>	cestninska postaja
<b>CPVO</b>	celovita presoja vplivov na okolje
<b>CVP</b>	cestna vremenska postaja
<b>DARS</b>	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji, d. d.
<b>DDV</b>	davek na dodano vrednost
<b>DGD</b>	projektna dokumentacija za pridobitev mnenj in gradbenega dovoljenja
<b>DKOM</b>	Državna revizijska komisija
<b>DPN</b>	državni prostorski načrt
<b>DRSI</b>	Direkcija RS za infrastrukturo
<b>DRSV</b>	Direkcija RS za vode
<b>EBITDA</b>	poslovni izid pred obrestmi, davki in amortizacijo (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization)
<b>EE</b>	elektronska polnilnica
<b>EETS</b>	European Electronic Toll Service (Evropsko elektronsko cestninjenje)
<b>EIS</b>	energetski informacijski sistem
<b>ESO</b>	elektro strojna oprema
<b>GD</b>	gradbeno dovoljenje
<b>GNC</b>	glavni nadzorni center
<b>GZS</b>	Gospodarska zbornica Slovenije
<b>HC</b>	hitra cesta
<b>IKT</b>	informacijsko-komunikacijske tehnologije
<b>ILO</b>	International Labour Organization (Mednarodna organizacija dela)
<b>ITS</b>	inteligentni transportni sistemi
<b>JN</b>	javno naročilo
<b>KIOP</b>	Komisija za pregled in oceno investicijske dokumentacije na področju državnih cest, javne železniške infrastrukture, letalstva in pomorstva
<b>LPOM</b>	letni program obratovalnega monitoringa odpadne padavinske vode s cest
<b>MKČN</b>	male komunalne čistilne naprave
<b>MMP</b>	mednarodni mejni prehod
<b>MO</b>	mestna občina
<b>MOP</b>	Ministrstvo za okolje in prostor
<b>MORS</b>	Ministrstvo za obrambo RS
<b>MZI</b>	Ministrstvo za infrastrukturo
<b>NDM</b>	največja dovoljena masa
<b>NPIA</b>	Nacionalni program izgradnje avtocest v Republiki Sloveniji
<b>NZiR</b>	načrti zaščite in reševanja
<b>OP</b>	okoljsko poročilo
<b>OP</b>	operativni program
<b>PHO</b>	protihrupna ograja
<b>PIARC</b>	World Road Association (Svetovno cestno združenje)
<b>PIC</b>	Prometnoinformacijski center za državne ceste
<b>PIZ</b>	predinvesticijska zasnova
<b>PMS</b>	Payment Management System (Sistem za upravljanje plačil)
<b>PVO</b>	poročilo o vplivih na okolje
<b>PZI</b>	projekt za izvedbo
<b>R2</b>	motorna vozila z dvema osema, katerih največja dovoljena masa presega 3500 kg

<b>R3</b>	Motorna vozila z dvema ali tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg, in skupine vozil z dvema ali tremi osmi, pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3.500 kg
<b>R4</b>	Motorna vozila z več kot tremi osmi, katerih največja dovoljena masa presega 3.500 kg, in skupine vozil z več kot tremi osmi, pri katerih največja dovoljena masa vlečnega vozila presega 3.500 kg
<b>RNC</b>	Regionalni nadzorni center
<b>RS</b>	Republika Slovenija
<b>SDG</b>	Sustainable Development Goals (Cilji trajnostnega razvoja)
<b>SDH</b>	Slovenski državni holding, d. d.
<b>SNVP</b>	sistem za nadzor in vodenje prometa
<b>SP</b>	strokovne podlage
<b>SPIS</b>	spremenljiva prometnoinformativna signalizacija
<b>TEN-T</b>	Trans-European Transport Network (Vseevropska prometna omrežja)
<b>TMP</b>	Traffic Management Plans (Načrt vodenja prometa)
<b>TSPI</b>	Tehnične specifikacije za prometno infrastrukturo
<b>ZDARS</b>	Zakon o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (ZDARS-UPB1) (Uradni list RS, št. 20/2004)
<b>ZDARS-1</b>	Zakon o Družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji (Uradni list RS, št. 97/2010 – ZDARS-1)
<b>ZDR-1</b>	Zakon o delovnih razmerjih (Uradni list RS, št. 21/13)
<b>ZGD-1</b>	Zakon o gospodarskih družbah (Uradni list RS, št. 65/09 – uradno prečiščeno besedilo, 33/11, 91/11, 32/12, 57/12, 44/13 – odl. US, 82/13, 55/15, 15/17, 22/19 – ZPosS, 158/20 – ZIntPK-C, 18/21)
<b>ZRSVN</b>	Zavod RS za varstvo narave
<b>ZSDH</b>	Zakon o Slovenskem državnem holdingu (Uradni list RS, št. 25/14)
<b>ZUJF</b>	Zakon o uravnoteženju javnih financ (Uradni list RS, št. 40/2012)





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



## Spoštovani!

Trajnostno poročilo 2022, ki je pred nami, je že šesto po vrsti. Obsega informacije o gospodarskih, okoljskih, družbenih in upravljavskih učinkih ter rezultatih delovanja družbe DARS.

V družbi DARS smo v svojih skoraj treh desetletjih obstoja prehodili zelo dinamično pot. V zadnjem obdobju poleg gradbenika in vzdrževalca avtocest krepimo tudi vlogo učinkovitega in aktivnega upravljavca avtocestnega sistema, kar nas postavlja ob bok sodobnim in primerljivim upravljavcem avtocestnega omrežja. Izzivi današnjega časa pa od nas zahtevajo neprestano prilagajanje.

V strategiji družbe DARS za obdobje 2021–2025, ki pomeni orodje za nadaljnji uspešen razvoj družbe DARS, smo med eno od treh prioritet postavili odgovornost za trajnostni razvoj družbe in celotnega njenega okolja.

Pri svojem delovanju upoštevamo vse tri vidike trajnostnega poslovanja – gospodarski, okoljski in družbeni vidik. 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.

V našem poslovnem okolju je, poleg zagotavljanja mobilnosti ljudi in blaga, vedno bolj prisotno usmerjanje v trajnostni razvoj, ki naše prihodnje aktivnosti osredotoča na: upoštevanje gospodarskega in družbenega vidika pri načrtovanju in izvajanju investicij in drugih aktivnosti; okoljsko sprejemljivost in znatno zmanjšanje škodljivih vplivov na okolje, ki jih povzročajo najrazličnejše oblike prometa; aktivno nadaljevanje aktivnosti v zvezi z digitalizacijo prometa, nadzora infrastrukture in poslovanja družbe; podaljševanje življenjske dobe infrastrukture z optimalnim vzdrževanjem in prenavljanjem ter nadgrajevanjem obstoječega sistema v skladu z višanjem standardov; dolgoročno stabilno poslovanje, odgovorno do okolja in družbe.

V družbi DARS smo na podlagi ugotovitev in priporočil Strategije delovanja v postopkih vzpostavitve ustrezne infrastrukture za oskrbo vozil z alternativnimi pogonskimi elementi izvedli analizo stanja tovrstne oskrbe na avtocestnem omrežju. Analiza je pokazala, da je stanje na področju oskrbe z električno energijo zadovoljivo. Na avtocestnih počivališčih je uporabnikom na voljo 74 elektropolnilnic, dodatnih 46 pa bo po načrtih postavljenih do leta 2025. To zadostuje predvidenim potrebam glede na dosedanjo projekcijo števila električnih vozil in števila polnjenj na avtocestnih počivališčih do leta 2025.


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

Poleg tega je načrtovana vzpostavitev oskrbe z električno energijo še na malih počivališčih, kjer bo uporabnikom na voljo dodatnih 24 elektropolnilnic.

Oskrba vozil z drugimi alternativnimi pogonskimi energenti na avtocestnem omrežju za zdaj še ni mogoča, vendar se načrtuje vzpostavitev polnilnih mest stisnjene in utekočinjene zemeljskega plina.

V povezavi s tem lahko v prihodnje pričakujemo številne izzive. Evropski parlament je podprl odločitev, da bodo leta 2035 v Evropski uniji na novo registrirani samo še avtomobili z ničelnimi izpusti. Po podatkih Evropskega združenja proizvajalcev avtomobilov (ACEA) je bilo leta 2022 že vsako peto novo vozilo, prodano v Evropski uniji, električno ali priključni hibrid.

V družbi DARS se zavedamo svoje odgovornosti za trajnostni razvoj družbe in celotnega njenega okolja ter do vseh naših deležnikov. Zato je razvojna usmeritev družbe v nenehni krepitevi znanja oziroma inovacij ter učinkoviti rabi virov za zagotavljanje trajnostno naravnega poslovanja.



**Mag. Valentin Hajdinjak,**  
predsednik uprave

»V NARAVI NI PLAČILA ALI KAZNI: SO LE POSLEDICE.«

Horace Annesley Vachel

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



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

### 1. Opis poslovnega modela družbe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Okolje

#### Politika in skrbni pregled

Družba DARS ima področje okolja in energije sistematično obvladovano, kar potrjuje pridobljeni mednarodni standard ISO 50001 (sistem upravljanja energije). Družba DARS si prizadeva za energetske učinkovitost, ogljični odtis in ukrepe, s katerimi se zmanjšuje poraba energije.

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

Odgovornost do naravnega okolja v družbi izražamo skozi:

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

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

#### Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

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

Strategija družbe DARS 2021–2025 vključuje operativne cilje, ki se nanašajo na okoljsko-energetske vidike in posledično ukrepe za zmanjševanje okoljskih tveganj. V letu 2022 smo sistema vodenja nenehno izboljševali tako z realizacijo ukrepov z namenom zmanjševanja okoljskih vplivov in posledično okoljskih vidikov kot z dopolnitvijo novih okoljsko-energetskih ciljev in programov in optimizacijo že obstoječih 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.

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



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 nanaša zakonodajna sprememba.

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. Predvidevamo, da obstoječa komunalna infrastruktura zagotavlja zadostne kapacitete za zbiranje komunalnih odpadkov, zato trenutno ni izkazanih potreb po dodatnih zabojujnih za ločeno zbiranje odpadkov.

Zaradi vojne v Ukrajini je bila na dan 28. 2. 2022 izdelana ciljno usmerjena ocena tveganja, ki se je v nadaljevanju prilagajala dejanski situaciji. V oceni smo zapisali način spremljanja stanja vojne v Ukrajini, definirali vseh šest prepoznanih tveganj, aktivnosti za blaženje oziroma zmanjšanje tveganj ter odgovorne osebe za spremljanje in poročanje.

Družba DARS načrtuje izvedbo ukrepov zaščite pred hrupom na podlagi rezultatov obratovalnih monitoringov hrupa. Ukrepi so načrtovani tako, da zajamejo območja z večjim številom preobremenjenih stavb oziroma prebivalcev ter območja posameznih že obstoječih preobremenjenih objektov ob trasi avtocest in hitrih cest.

### **Ključni kazalniki uspešnosti**

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

Pomemben del systemskega obvladovanja področja okolja in energije je obvladovanje vseh zahtev skladnosti, kar pomeni, da so vsi vidiki okolja in energije enakovredno vključeni v proces zagotavljanja skladnosti. Na področju okolja in energije ni bilo pomembnih odstopanj od zakonskih in drugih zahtev. V letu 2022 je bilo izvedenih 60 inšpekcijskih postopkov in izdanih 29 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 CO<sub>2</sub> 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.<sup>5</sup>

Družba DARS se z letno porabo energije 41,77 GWh (v letu 2022) že uvršča med velike slovenske porabnike energije. Glede na procese družbe, ki jih določa potreba po upravljanju predorov in osvetljevanju površin ter tudi po upravljanju in vzdrževanju cest, predstavlja največjo porabo energije električna energija (51,8 %), ki ji sledi poraba goriva za pogon vozil (38,1 %). Manjši del energije se porablja za

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

potrebe ogrevanja objektov, to področje pa 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. Zaradi vojne v Ukrajini in napovedi o dvigu cen energentov samo aktivno pristopili k izvajanju ukrepov za blažitev tveganja nihanja cen energentov.

- Z vidika zmanjšanja porabe električne energije smo nadaljevali z aktivnostmi postopnega prehoda na LED-razsvetljava tako pri cestni razsvetljavi kot razsvetljavi poslovnih objektov.
- Aktivno smo pristopili k optimizaciji odjemnih mest EE, optimizaciji čezmerne jalove energije v predorih, optimizaciji delovanja elektromotornih pogonov za prezračevanje predorov ter optimizaciji delovanja klimatskih naprav.
- Pripravili smo vsa izhodišča za izvedbo javnega naročila postavitve šestih sončnih elektrarn na objektih DARS.
- Dobavo goriv smo izvedli na podlagi okvirnega sporazuma ter gorivu začeli dodajati dodatek za zmanjšanje porabe goriva. Ves čas smo skrbeli za optimalno zalogo goriva. Začet je bil postopek za nakup varčnejših tovornih vozil.
- Prav tako bomo EIS (energetski informacijski sistem) nadgradili z dodatnimi funkcionalnostmi za spremljanje vseh energentov ter funkcijo sprožitve avtomatskih sporočil in poročil odgovornim osebam objektov.

Zmanjševanje porabe pripisujemo ukinitvi kabin cestninskih postaj, optimizaciji temperature v stavbah, ki jo omogočajo uvedba energetskega informacijskega sistema in relativno ugodne vremenske razmere. Absolutni prihranek energije vseh energentov za ogrevanje stavb konec leta 2022 glede na izhodiščno leto 2015 znaša 1.674 MWh (pribl. 28,5 %), emisije toplogrednega plina CO<sub>2</sub> pa smo glede na izhodiščno leto 2015 zmanjšali za 461 t (pribl. 36 %).

V letu 2022 beležimo zmanjšanje porabe dizelskega goriva predvsem zaradi manj plužnih dni od predhodne zime. Za zmanjševanje porabe goriva in posipnih materialov na celotnem območju AC in HC uvajamo sistem tekočega posipanja z raztopino NaCl, pri čemer preventivni posip izvajamo hitreje in v daljših časovnih intervalih, saj raztopina ostane na cestišču. Prav tako v letu 2023 načrtujemo večjo

posodobitev voznega parka, in sicer nakup 58 težkih tovornih vozil z najnovejšimi ekološkimi standardi. V letu 2020 smo dobavili testna vozila na stisnjeni zemeljski plin, s katerimi izvajamo pregledniško službo in nadzor del v ACB Hrušica.

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 upravlja prek nameščenih ventilatorjev oziroma se uravnava samodejno. Meritve se spremljajo v sklopu nadzornih centrov, ki so lokacijsko pristojni za nadzor prometa v posameznih predorih.

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

Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2022 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.

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 z ustrezno opremo opremiti vse ACB. V letu 2022 smo z dodatnimi silosi in napravami za izdelavo raztopin natrijevega klorida opremili izpostavo Drnovo. Nove avtomatizirane mešalne naprave so že dobavljene in delujoče v izpostavah Podtabor, Dob in Logatec, ACB Postojna, izpostavi Vipava, ACB Hrušica, ACB Vranksko, ACB Kozina, ACB Ljubljana, ACB Murska Sobota, ACB Maribor, izpostavi Ptuj in ACB Slovenske Konjice.

Pri vsem tem pa ni nepomembno le dejstvo, da smo s tem zmanjšali onesnaževanje okolja za približno 25 %,

zmanjšalo se je namreč tudi število prometnih nesreč oziroma je podobno številu nesreč, ko ni zimskih razmer.

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 porabo soli zmanjšali med 15 % in 25 % na m<sup>2</sup>.

Leta 2022 smo nadaljevali izvajanje rednih letnih čiščenj vseh najbolj obremenjenih lovilnikov olja (lokacije lovilnikov olja v avtocestnih bazah in izpostavah) kot tudi čiščenje bolj obremenjenih zadrževalnih bazenov ob avtocesti ali manj obremenjenih zadrževalnih bazenov, ki že dlje časa niso bili očiščeni, 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. Na reprezentativnem zadrževalnem bazenu Sneberje so se v letu 2022 petkrat izvedle meritve z namenom spremljanja emisij snovi v naravno okolje.

Jeseni 2022 je bil sprejet novi Operativni program varstva pred hrupom, ki z namenom izboljšanja kakovosti življenja ljudi na poselitvenih območjih ob cestah v upravljanju DARS v prvi prioriteti za odpravo čezmernih obremenitev s hrupom vključuje 26 avtocestnih odsekov v dolžini 149 km, v razširjenem prioriteten predlogu pa je še 13 avtocestnih odsekov dolžine 66 km. V drugi prioriteti je med ostalimi odseki, na katerih je ugotovljeno preseganje mejnih vrednosti, vključenih še 26 avtocestnih odsekov skupne dolžine 205 km. Letos DARS načrtuje izvedbo novega obratovalnega monitoringa hrupa. Pridobljeni rezultati bodo podlaga za načrtovanje ukrepov zaščite pred hrupom v prihodnje.

Družba DARS je v letu 2022 nadaljevala politiko varovanja okolja in jo nadgrajevala 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. V letu 2022 se vsi zgrajeni odcejalniki že koristno uporabljajo, posledično pa narašča tudi količina odpadnega peska

iz peskolovov, ki ga do izgradnje peskolovov ni bilo kam odlagati.

## 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 za leto 2021. 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 svoje 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 nenehen razvoj sposobnosti, znanj in veščin z ustreznim izobraževanjem in usposabljanjem tako znotraj svoje 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 ob upoštevanju veljavne zakonodaje (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 prispevata k spodbujanju najboljšega v vsakem sodelavcu.

## Glavna tveganja in njihovo obvladovanje

***Izguba kompetentnega oziroma 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 oziroma 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.

Redno spremljamo stanje zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih. V letu 2022 se je stopnja zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih znižala predvsem na račun višjih pričakovanj na področju nagrajevanja. V konstruktivnem dialogu s socialnimi partnerji je družba DARS aktivno iskala ustrezne rešitve, s katerimi se blažijo vplivi nastale aktualne gospodarske krize in druginje.

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.

Zaposlenim je bila omogočena udeležba na različnih internih in eksternih izobraževanjih in usposabljanjih, s katerimi nadgrajujejo svoje strokovno znanje, veščine in kompetence. V letu 2022 se je obseg izobraževanj povečal za 33 % glede na predhodno leto, število udeležencev pa se je povečalo za 121 %.

S ciljem, da so zaposleni dobro usposobljeni za delo z digitalnimi orodji, je v letu 2022 po izvedenem merjenju digitalnih kompetenc potekalo ciljno usposabljanje zaposlenih iz obvladovanja računalniških veščin.

Zaposlenim se omogoča tudi izobraževanje ob delu s pomočjo sofinanciranja stroškov šolnine in dodelitvijo odsotnosti z dela z nadomestilom plače zaradi opravljanja študijskih obveznosti. Zaposleni, katerih narava dela omogoča opravljanje dela na daljavo, lahko na podlagi ustreznih pogodb o zaposlitvi opravljajo delo na domu v hibridnem načinu tudi v času normalnega poslovanja.

Na voljo so prav tako različni ukrepi, s katerimi zaposleni lažje usklajujejo delo in družinske obveznosti. Tako se izkazuje spoštljiva pozornost do njihovega osebnega življenja in se jim pomaga, če se znajdejo v stiski.

Na neželeno fluktuacijo in stanje zavzetosti zaposlenih pomembno vpliva vodenje, zato so bili vodje vključeni v različne delavnice, redna kratka izobraževalna srečanja, merjenje menedžerskih in socialnih kompetenc ter coachinge za izboljšanje vodstvenih kompetenc.



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

V začetku leta 2022 smo še vedno veliko pozornost namenili obvladovanju širjenja okužb s covidom. V drugem kvartalu smo ponovno lažje zaživel in spet namenili več pozornosti tudi zagotavljanju varnosti pri delu. Obnovili smo usposabljanja delavcev cestnine za varno delo, na vzdrževanju opravili več internih nadzorov na terenu, jeseni pa po več letih organizirali tudi usposabljanja za upravljanje specialnih strojev in nudenje prve pomoči.

Zaposleni, ki jim razmere dopuščajo delo na daljavo, lahko kljub koncu epidemije do dva dni v tednu opravljajo delo od doma. Delavci, ki so se na to obliko dela navadili v času epidemije in jim to ustreza zaradi lažjega organiziranja družinskega življenja, prihranka časa, boljših pogojev dela (mir in tišina ipd.), to možnost še naprej koristijo. Njihovo zadovoljstvo in zavzetost pri delu sta večja, tveganje za nezgode in bolniške (nezgode na poti, nega otroka) pa manjše.

### **Ključni kazalniki uspešnosti**

Zavedamo se, da so zadovoljni in zavzeti zaposleni temelj uspešnega poslovanja družbe DARS, zato je temu področju vsako leto namenjen del naše pozornosti. Rezultati raziskave v letu 2022 kažejo na izzive na področju nagrajevanja, ki so posledica širše gospodarske situacije.

Beležimo upad zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih glede na predhodna leta, vendar skupaj s socialnimi partnerji v konstruktivnem dialogu tesno sodelujemo in iščemo primerne rešitve. Ne glede na slabši rezultat zavzetosti v letu 2022 zaposleni težijo k dobro in kakovostno opravljenemu delu, k inovativnosti in iniciativnosti. To nas zavezuje h globokemu spoštovanju in odgovornosti do zaposlenih ter h gradnji novih možnosti za karierni in osebni razvoj zaposlenih.

Na področju izobraževanja in razvoja kadrov smo v letu 2022 največji poudarek dajali izgradnji digitalnih kompetenc in razvoju ciljno usmerjenih računalniških veščin, saj želimo, da so zaposleni suvereni v vedno večjem obsegu digitalnega poslovanja. Z lastnim portalom za e-izobraževanja smo dostopnost do izobraževanj močno povečali in beležimo za 121 % več udeležencev kot predhodno leto, obseg izobraževanj na zaposlenega pa se je povečal za 34 % glede na leto 2021.

Vodenje zaposlenih predstavlja odgovorno nalogo, zato vodjem družbe DARS omogočamo različne oblike usposabljanj. V letu 2022 smo uvedli tudi redna kratka izobraževalna srečanja vodij, na katerih se obravnavajo aktualne vsebine in izzivi ter novi pristopi na področju vodenja zaposlenih.

Družba DARS je že vrsto let nosilka polnega certifikata Družini prijazno podjetje in tako zaposlenim omogoča različne ukrepe za boljše in lažje usklajevanje dela in družinskega življenja. Zaposlenim veliko pomeni možnost fleksibilnega časa prihoda in odhoda z dela z nespremenljivim osrednjim delovnim časom, ki predvsem zaposlenim staršem omogoča lažje opravljanje družinskih in delovnih obveznosti. 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 družbi se zavedamo pomena zagotavljanja varnosti delavcem pri delu, saj veliko naših delavcev opravlja izredno nevarna dela na cesti, kjer je njihova varnost odvisna ne le od njih samih, temveč 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 2022 nadaljeval izvajanje že utečenih dobrih praks, ki pomembno prispevajo k višji socialni varnosti vseh zaposlenih in urejanju prihodnjega statusa upokojeencev. Socialna varnost zaposlenih je namreč temelj, na katerem se lahko gradijo zaupanje, pripadnost in profesionalni razvoj delavcev.

Delodajalec je vsem zaposlenim kot pomemben in dolgoročen vidik zagotavljanja socialnega varstva tudi v letu 2022 nudil možnost vključitve v kolektivno dodatno zavarovanje za varčevanje za dodatno pokojnino.

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 2022 nismo prejeli nobene prijave, povezane s trpinčenjem, diskriminacijo ali ogrožanja dostojanstva na delovnem mestu.

## Boj proti korupciji

### Politika in skrbni pregled

Ob upoštevanju priporočila Kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države SDH je bil 1. 4. 2021 uveljavljen Pravilnik o vodenju postopka obravnave domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete. Pravilnik je bil sprejet z namenom prispevanja 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 DARS zagotavlja delovno okolje, v katerem je zagotovljena zaščita zaposlenih, ki v dobri veri podajo prijavo.

Sistem obravnave prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete je bil dopolnjen z ureditvijo v Pravilniku o izvajanju notranjih nadzorov in notranjih preiskav.

### 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 z vsemi okoliščinami (poslovnimi, družinskimi ali drugimi odnosi zunaj družbe), ki bi lahko vplivale na sprejemanje odločitev. V takem primeru velja za dobro prakso, da je sodelavec izločen iz konkretnega delovnega procesa.

### Ključni kazalniki uspešnosti

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

Notranje preiskave se vodijo z namenom odkrivanja nepravilnosti s področja korporativne integritete, predvsem za hujše oblike kršitev. V letu 2022 je bilo obravnavanih šest notranjih preiskav, od katerih so bile tri preiskave zaključene. Skladno z ugotovitvami so bila podana ustrezna priporočila, v primeru ugotovljenih kršitev iz delovnopravnega področja pa so bili uvedeni ustrezni delovnopравни postopki.

**Mag. Valentin Hajdinjak**  
predsednik uprave

**Dr. Lidija Kegljevič Zagorc**  
članica uprave

**Mag. Andrej Ribič**  
član uprave

**Mag. David Skornšek**  
član uprave

**Rožle Podboršek**  
član uprave/delavski direktor

Celje, junij 2023

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

### I.3.1 Podatki o družbi

NAZIV	Družba za avtoceste v Republiki Sloveniji DARS d.d.
SEDEŽ	Ulica XIV. divizije 4, 3000 Celje Telefon: (03) 426 40 71 Telefaks: (03) 544 20 01
IZPOSTAVA	Dunajska 7, 1000 Ljubljana Telefon: (01) 300 99 02 Telefaks: (01) 300 99 01
SPLETNE STRANI	<a href="http://www.dars.si">www.dars.si</a> <a href="http://www.promet.si">www.promet.si</a> <a href="http://www.darsgo.si">www.darsgo.si</a> <a href="http://evinjeta.dars.si">evinjeta.dars.si</a>
LETO USTANOVITVE	1993
REGISTRSKI VLOŽEK	1/06158/00, Okrožno sodišče v Celju
USTANOVITELJ IN DELNIČAR	Republika Slovenija
ORGANIZIRANOST DRUŽBE	Delniška družba
MATIČNA ŠTEVILKA	5814251000
ŠIFRA OSNOVNE DEJAVNOSTI	52.210 Promet, logistika in komunikacija
IDENTIFIKACIJSKA ŠTEVILKA ZA DDV	SI92473717
OSNOVNI KAPITAL	2.086.559.144,07 EUR
KAPITALIZACIJA	Celotni kapital: 3.199.015.617 EUR Nominalna vrednost izdanih obveznic: 120.918.538 EUR
ŠTEVILO IZDANIH DELNIC	55.650.231 EUR
Število držav, v katerih družba deluje	1 država (Republika Slovenija)
Število zaposlenih	1.256
Čisti prihodki od prodaje	494.473.636 EUR
Število lokacij družbe	46

---

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

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

### Poslanstvo

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

### Vizija

#### Povezani v prihodnost

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

Naša vizija je usmerjena na:

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

### Temeljne vrednote

#### 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 svoje poslanstvo.

#### Vodenje z zgledom

Zavezani smo k integriteti in se pogumno soočamo z izzivi. Pričakovanja, ki jih imamo do svojih 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.

---

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



## Strateške usmeritve družbe DARS

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 odsekov AC in HC ter modernizacija obstoječih
- 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

### 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<sup>8</sup>

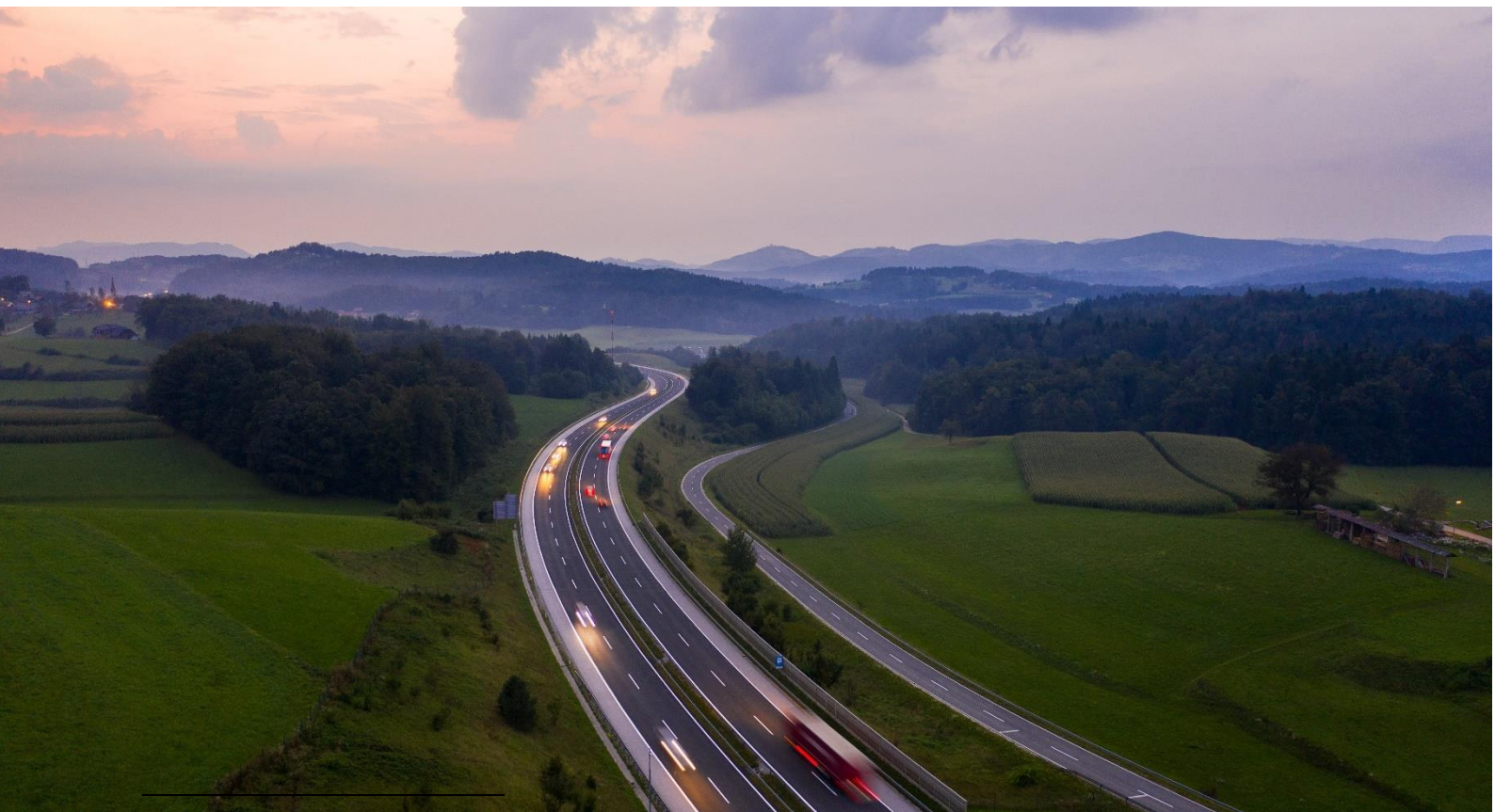
Vodstvo in vsi zaposleni v družbi bomo s strokovnim in odgovornim opravljanjem svojega dela naredili vse, da bomo izpolnili zahteve in pričakovanja svojih deležnikov: uporabnikov, lastnika, zaposlenih, okolja in druge zainteresirane javnosti. Naš poslovni uspeh je skrbno načrtovan, voden in nadzorovan.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

Naš cilj sta 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 družbe in zunaj nje,
- s spodbujanjem proaktivnega delovanja s poudarkom na inovativnosti zaposlenih,
- z upravljanjem prepoznanih tveganj in udejanjanjem zaznanih priložnosti,
- z zagotavljanjem želene ravni zaupnosti, celovitosti in razpoložljivosti informacij in informacijskih sredstev,
- 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).

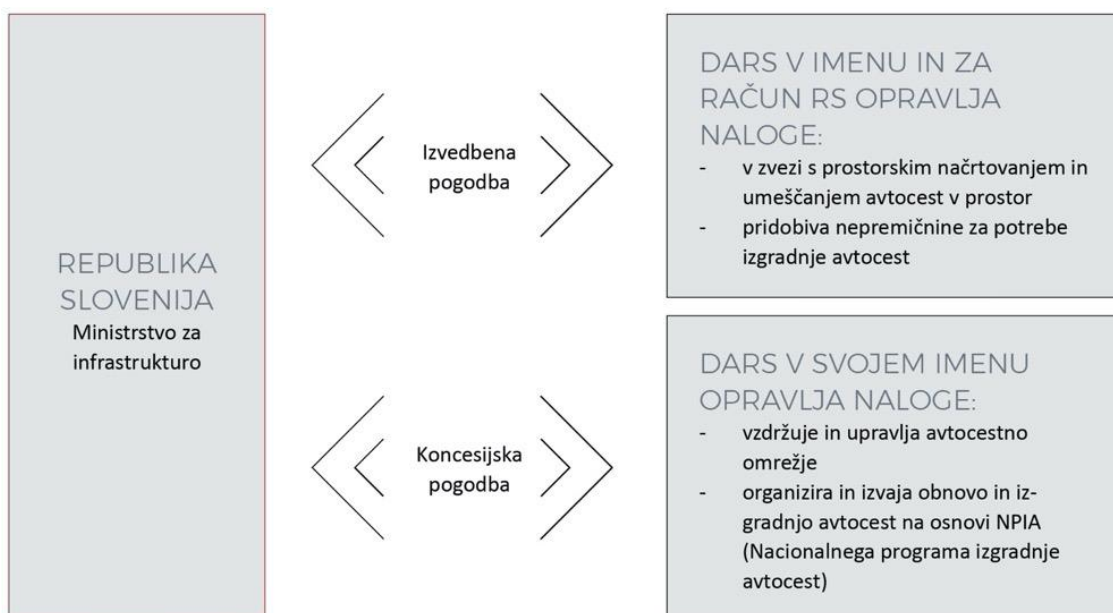
Uprava se zavezuje, da bo po svojih najboljših močeh in s svojim osebnim zgledom vztrajala pri doseganju navedenih ciljev.



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

### I.3.3 Dejavnosti družbe DARS

Slika 2: Dejavnosti družbe DARS



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

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

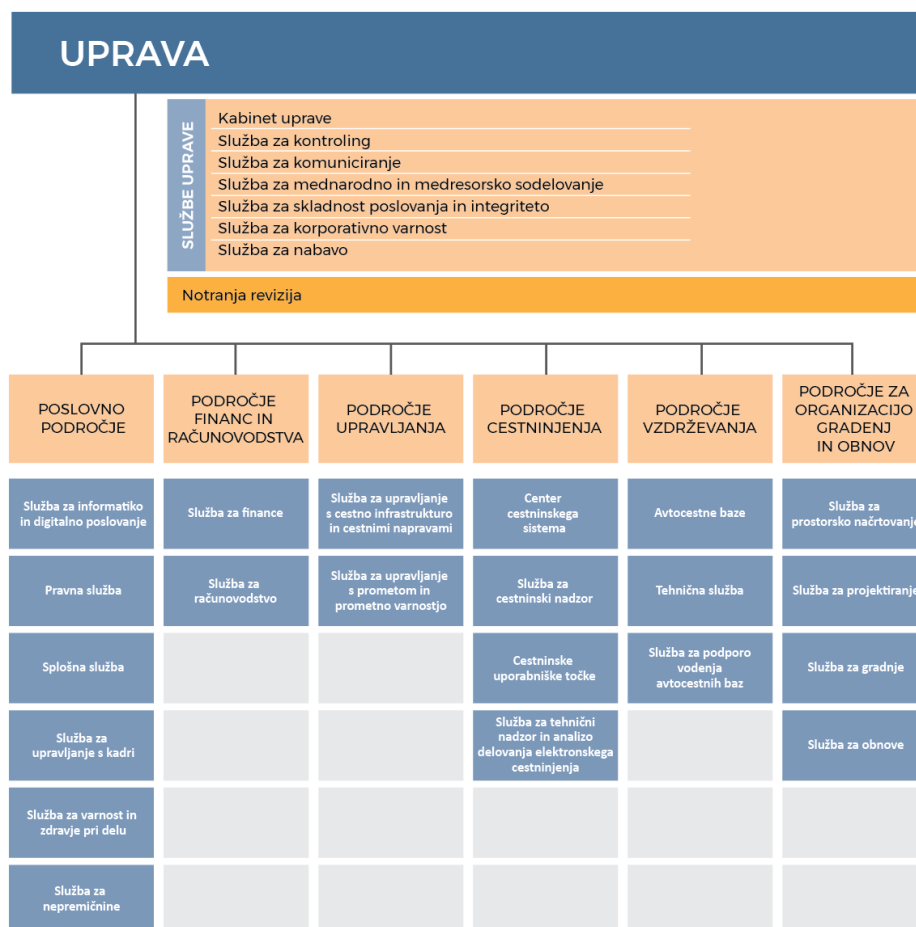
V skladu s Statutom DARS nadzorni svet nadzira vodenje poslov, odloča o imenovanju in odpoklicu uprave ter njihovih prejemkih, lahko sklicuje skupščino, pregleduje in preverja knjige ter dokumentacijo družbe, njeno blagajno, shranjene vrednostne papirje in zaloge blaga ter druge stvari, daje upravi predhodno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

Sestavo in delovanje uprave družbe podrobneje določa Statut DARS, po katerem ima uprava družbe lahko največ pet članov. Za predsednika oziroma člana uprave je lahko imenovana oseba, ki izpolnjuje pogoje iz 255. člena ZGD-1 in točke 7.2.2 Statuta DARS. Predsednika in vse člane uprave imenuje nadzorni svet za največ pet (5) let ter so v delovnem razmerju z družbo.

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

Slika 3: Organizacijska struktura družbe DARS

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



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

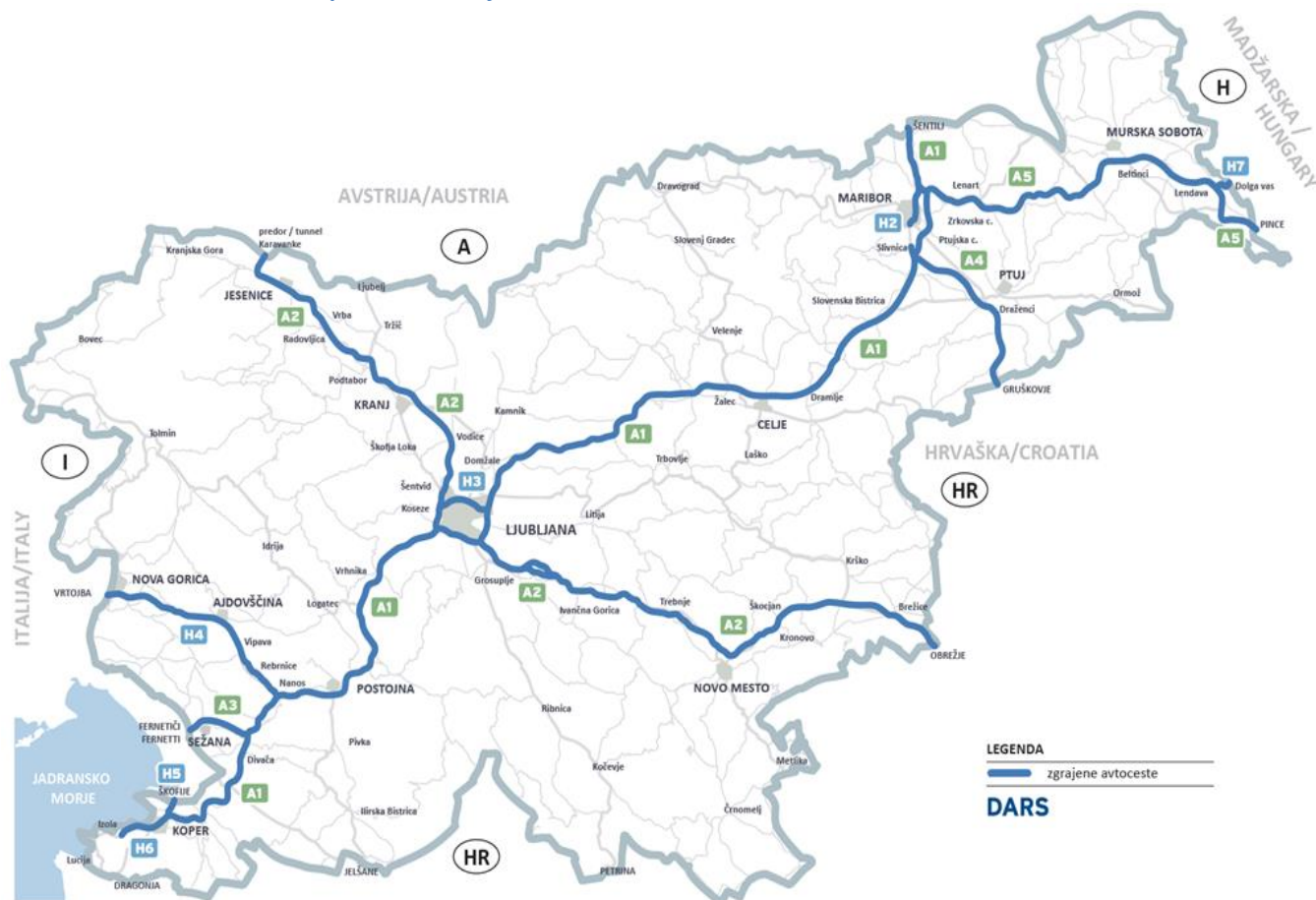


### 1.3.5 Avtoceste in hitre ceste v Republiki Sloveniji

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

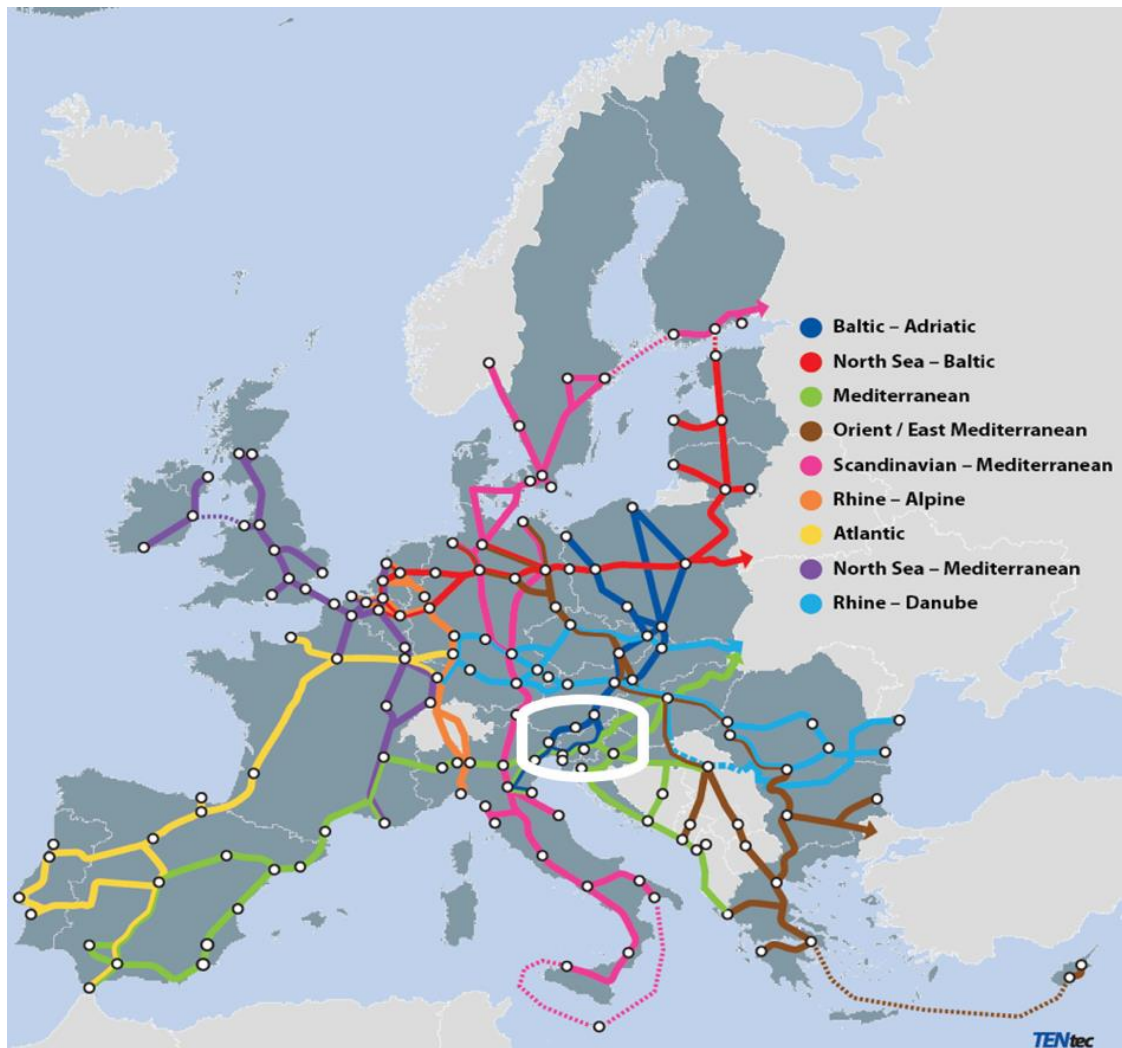
Z izvajanjem Nacionalnega programa izgradnje avtocest se je omrežje v upravljanju in vzdrževanju družbe DARS postopno povečevalo. Ob koncu leta 2022 je družba upravljala 624,9 km avtocest in hitrih cest, 143,4 km priključkov, 22,3 km razcepov in 40,8 km drugih cest.

Slika 4: Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji, december 2022



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

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



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

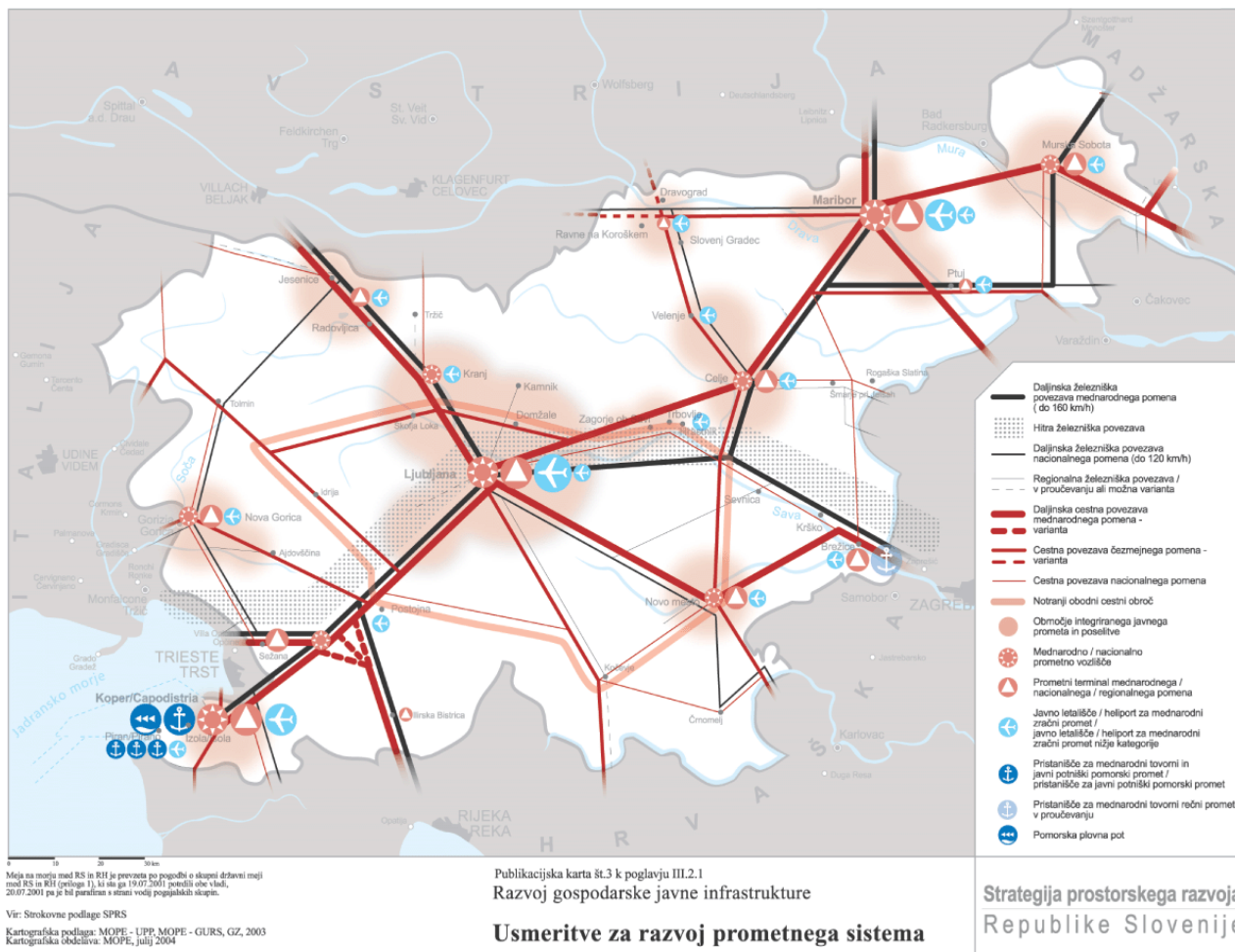
Družba DARS je z evropskimi avtocestnimi omrežji gospodarsko povezala Slovenijo in jo vpela v mednarodne tokove z mnogimi okolju prijaznimi objekti, ki so se odgovorno povezali z naravnim okoljem. Z gradnjo avtocestnega omrežja je DARS postal strateški upravljavec: že zgrajene avtocestne sisteme smo 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 družbenoekonomsko in ozemeljsko povezanost Evrope.

<sup>10</sup> GRI GS 3-3, 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 oziroma prispevek družbe DARS h globalnemu razvoju, to je z upoštevanjem ciljev globalnega trajnostnega razvoja, t. i. »Sustainable Development Goals (SDG)«, sprejetih s strani držav članic Združenih narodov, katerih namen je vlaganje navora v razvoj celotne družbe, ekonomijo, znanost in civilno družbo – kar bo imelo pomembno vlogo pri doseganju pomembnih ciljev celotne družbe do leta 2030.

Slika 6: 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 promet poteka dvosmerno. V skladu z Direktivo št. 2004/54/ES Evropskega parlamenta in Sveta o minimalnih varnostnih zahtevah za predore na vseevropskem cestnem omrežju je treba v sodelovanju z Republiko Avstrijo čim prej zagotoviti polni avtocestni profil med avtocestama A2 in A11. S ciljem zagotavljanja boljše pretočnosti in večje prometne varnosti se načrtujeta novogradnja druge predorske cevi in novogradnja manjkajočega dela avtoceste z vsemi potrebnimi spremljajočimi ureditvami, med katerimi so tudi lokacije za odlaganje presežkov odkopanega materiala. Načrtovane ureditve so na območju občin Jesenice in Kranjska Gora.

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

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 2022 so bila v predoru izvedena naslednja dela:

- izkop in vgradnja podpornih ukrepov v kaloti do stacionaže 2.357 m,
- izkop in vgradnja podpornih ukrepov v stopnici do stacionaže 2.321 m,
- izkop in vgradnja talnega oboka iz brizganega betona od 0 do 292 m, od 736 m do 1.078 m in od 1.345 m do 2.290 m,
- temelj notranje obloge – zahodna stran do stacionaže 2.000 m,
- temelj notranje obloge – vzhodna stran do stacionaže 1.975 m,
- vgradnja talnega oboka iz litega betona do stacionaže 1.832 m,
- vgradnja polnilnega betona do stacionaže 1.820 m,
- hidroizolacija predora do stacionaže 304 m,
- notranja betonska obloga do stacionaže 300 m.

Ostala dela:

- Izvedeni so bili še izkopi in podporni ukrepi za prečni rov GQ-23 (pohodni prečnik) ter temelji in talni obok v prečniku GQ-20.
- Izkopni material iz predora se je odvažal in vgrajeval na lokaciji 4 (Mojstrana) ter na lokacijah G (ob AC za cestninsko postajo Hrušica) in C (priključek Hrušica).
- Za most M-2 in deviacijo 1-3 (lokacija Hrušica) je bilo pridobljeno uporabno dovoljenje.
- Zaključena so gradbena dela na mostu M-1 in podpornih zidovih PK-1 in PK-2 (trasa manjkajočega odseka AC od portala predora do CP Hrušica).
- Prestavljene so bile komunalne instalacije iz območja odlagališča C v traso obstoječe dostopne ceste do ACB Hrušica ter izvedene projektirane vodnogospodarske ureditve.
- Izvedena je bila obnova napajalnega cevovoda hidrantnega omrežja v obstoječi cevi od portala predora do vodohrana Presušnik.
- Začela so se začetna dela pri izvedbi portalnega objekta predora (rušenje dela obstoječega objekta, izvedba jaška in talne kinete za napajalni cevovod hidrantne vode).

**Slika 7: Montaža sloja hidroizolacije v predoru**



Sofinancirano s pomočjo Instrumenta  
za povezovanje Evrope Evropske unije



EVROPSKA UNIJA  
EVROPSKI SKLAD ZA  
REGIONALNI RAZVOJ



Slika 8: Betoniranje notranje betonske obloge v predoru



### 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. Za sklopa B – Škalsko jezero in H – Konovo so se izvajali postopki prve in druge faze javnega naročanja za pridobitev izvajalca gradbenih del. Na sklopu E – Velunja so se izvajale aktivnosti prve faze javnega naročanja za pridobitev izvajalca gradbenih del. V oktobru 2020 začeta gradnja sklopa D – Gaberke se je v letu 2022 zaključila. V decembru 2022 je bil izveden tehnični pregled izvedenih del. Za sklop F – Jenina so se v avgustu 2021 začeta gradbena dela nadaljevala v letu 2022. Dela so se intenzivno izvajala na viaduktih Jenina in Visočnik ter mostu Jenina. Aktivnosti so potekale še na izvedbi opornih in podpornih konstrukcij, ureditvah deviacij cest ter prestavitvah elektroenergetskih vodov in prestavitvi prenosnega plinovoda. Za prestavljeni prenosni plinovod je bilo v aprilu 2022 pridobljeno uporabno dovoljenje.

Na sklopu – A zahteva za izdajo GD še ni bila vložena, predhodno pa je bila v novembru 2022 podana prijava spremembe posega v okolje glede na leta 2015 izdano okoljevarstveno soglasje. Za sklopa B – Škalsko jezero in H – Konovo je bilo v letu 2022 pridobljeno pravomočno gradbeno dovoljenje za pododsek 1, ki obsega traso od priključka Škale do zahodnega portala enocevne predora Konovo. PZI projektna dokumentacija je bila oddana. Na sklopu C – Škale je bila februarja 2022 oddana zahteva za izdajo GD. Pridobila so se vsa mnenja razen mnenja DRSV, PZI projektna

dokumentacija se je izdelovala in recenzirala. Na sklopu D – Gaberke je bilo pravnomočno GD pridobljeno že leta 2020. Na sklopu E – Velunja se je zaključevala izdelava PZI projektne dokumentacije, hkrati pa je potekala njena recenzija. Pridobljena so bila vsa mnenja mnenjedajalcev, manjka le še mnenje DRSV. Na sklopu F – Jenina je bilo pravnomočno GD pridobljeno že v letu 2021. Na sklopu G – Podgorje je bila decembra 2022 vložena zahteva za izdajo GD. Izdelovala, zaključevala in recenzirala se je PZI projektna dokumentacija. Pridobljena so vsa mnenja razen mnenji DRSV in MORS.

Na odseku Šentrupert–Velenje jug v dolžini 14 km je bila v letu 2022 v teku izdelava projektne dokumentacije DGD in PZI, vzporedno so se izvajale vmesne in končne recenzije PZI. Investicijski program je bil potrjen v decembru 2021. Vloga za gradbeno dovoljenje je bila na MOP podana 22. 4. 2022. V decembru 2022 je MOP podal poziv za dopolnitev vloge za gradbeno dovoljenje.

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



Na odseku tretje razvojne osi jug od AC A2 – priključek NM vzhod do priključka Osredok v dolžini 5,5 km je bilo po integralnem postopku v letu 2021 pridobljeno gradbeno dovoljenje za traso in mostova, ki pa ni postalo pravnomočno, saj je bil na upravnem sodišču sprožen upravni spor. Junija 2022 je na US RS potekala tožba, glede na katero je sodišče julija 2022 izdalo sodbo, s katero je odpravilo GD in vrnilo zadevo v ponovni postopek na MOP. Jeseni 2022 je bila zahteva za izdajo GD dopolnjena skladno z zahtevami MOP.

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 (3. in 4. etapa 3ROJ) v dolžini 12,4 km je izvedena parcelacija po podatkih meje DPN oziroma po meji gradbenega posega. Izdane so odločbe razen za k. o. Stopiče, ki je še v teku. V teku je pridobivanje zemljišč. Odkupljeni sta že 1/3 zemljišč za etapo 3 in 1/5 za etapo 4. Odkupljenih je tudi sedem (7) objektov. Za dva (2) objekta (kozolca) je v teku zapuščinski postopek.

Odvijajo se aktivnosti izdelave dokumentacije DGD, PVO in PZI. Vloga za izdajo GD bo na MOP vložena v začetku leta 2023, z mnenjedajalci pa so bila že izvedena usklajevanja. Izvajalec za izvedbo prehodnih arheoloških raziskav je bil uveden v delo, raziskave se izvedejo po pridobitvi zemljišč. Podpisana je bila pogodba za izvedbo revizije zahtevnih objektov in opravljena je bila vmesna recenzija projektne dokumentacije za razširitev avtocestne baze Novo mesto.

Na odseku od Malin do MMP Metlika in Črnomlja in skupni dolžini 30,7 km je bila v juliju 2022 izdelana študija izvedbe projekta, ki deli odsek na tri pododseke: A (Maline–Metlika sever), B (Metlika sever–MMP Metlika) in C (Gradnik–Črnomelj). Uprava DARS je v avgustu 2022 potrdila PIZ. V novembru 2022 je MZI vlogo KIOP za potrditev PIZ zavrgla z utemeljitvijo, da je bila varianta ceste že potrjena s sprejemom Uredbe o DPN. MZI je v decembru 2022 potrdilo študijo



izvedbe projekta za pododseka A in B. Vzporedno so potekali postopki za pripravo javnih naročil za projektiranje DGD in dokumentacije PZI na pododsekih A in B. Javni naročili za projektiranje pododsekov A in B sta bili pravnomočni v decembru 2022.

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

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

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



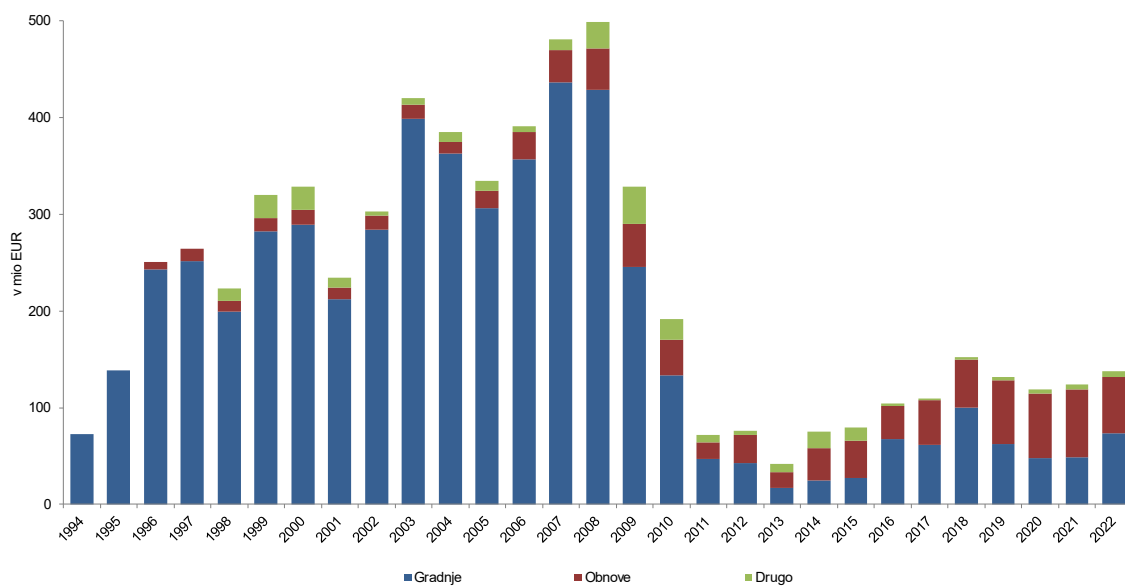
### I.3.6.1 Načrtovane investicije od leta 2023 do 2025<sup>11</sup>

**Tabela 1: Načrtovane večje investicije DARS od leta 2023 do 2025 v mio. EUR (vir: Poslovni načrt 2023)**

	Realizacija 2022	Načrt 2023	Načrt 2024	Načrt 2025	Skupaj 2022–2025
Avtocestni priključek Dragomer	0,27	3,02	18,59	8,77	<b>30,64</b>
Gradnja protivetrne zaščite	0,05	0,89	10,84	11,08	<b>22,85</b>
Predor Karavanke (druga cev)	27,16	27,44	29,37	26,07	<b>110,04</b>
Hajdina–Ormož	0,10	1,41	14,00	21,56	<b>37,06</b>
Koseze–Kozarje: razširitev v šestpasovnico (gradnja, ostalo)	0,10	0,59	1,75	24,28	<b>26,72</b>
3. razvojna os sever: Velenje–Slovenj Gradec	22,28	24,06	45,28	104,86	<b>196,48</b>
3. razvojna os sever: Šentrupert–Velenje	1,18	4,08	37,71	56,95	<b>99,93</b>
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (I. etapa – etapi 1 in 2)	0,13	1,56	23,05	26,31	<b>51,06</b>
3. razvojna os jug: Novo mesto–Maline (I. etapa – etapi 3 in 4)	1,46	2,33	12,33	60,00	<b>76,13</b>
3. razvojna os jug: Maline–Metlika (Črnomelj) – 2. odsek	0,34	2,60	2,73	6,62	<b>12,28</b>
<b>Skupaj</b>	<b>53,07</b>	<b>67,97</b>	<b>195,64</b>	<b>346,50</b>	<b>663,18</b>
Obnove avtocest	57,72	143,11	147,08	129,65	<b>477,56</b>
Druge investicije	27,23	90,43	89,23	59,61	<b>267,55</b>
<b>Skupaj</b>	<b>138,03</b>	<b>301,51</b>	<b>431,95</b>	<b>535,76</b>	<b>1.408,30</b>

### I.3.6.2 Investicije v NPIA (Nacionalni program izgradnje avtocest) od leta 1994 do 2022

**Slika 10: Investicije v NPIA (Nacionalni program izgradnje avtocest) od leta 1994 do 2022**

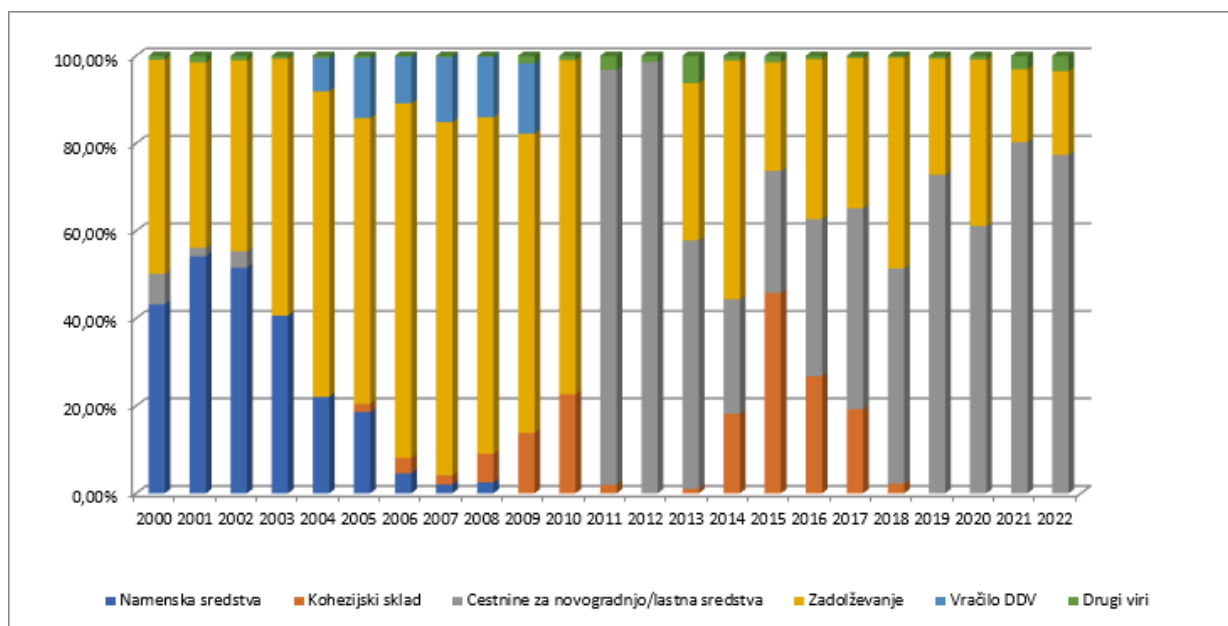


<sup>11</sup> GRI GS 203-1.



### I.3.6.3 Viri financiranja NPIA (Nacionalnega programa izgradnje avtocest) od leta 2000 do 2022

Slika 11: Viri financiranja Nacionalnega programa izgradnje avtocest (NPIA) od leta 2000 do 2022



### 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 ter 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, zato 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 poročilo o realizaciji ukrepov samoocene po modelu odličnosti EFQM obravnava na 12 mesecev in potrdi primernost uvedenih ukrepov.

### I.3.8 Integrirani sistem vodenja

Integrirani sistem vodenja vključuje vidik kakovosti po zahtevah standarda ISO 9001, vidik 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, ki ga bomo certificirali s strani zunanje akreditirane institucije v letu 2023. Z namenom zagotavljanja kredibilnosti sistema vodenja kakovosti, upravljanja energije in varovanja informacij po zahtevah standardov ISO 9001, ISO/IEC 27001 in ISO 50001 le-te vsakoletno in uspešno potrdi zunanja akreditirana institucija.

## I.4 O poročilu



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

## I.4.1 Trajnostno poročanje<sup>12</sup>

### Izjava o nefinančnem poslovanju

Trajnostno poročilo družbe DARS za leto 2022 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 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.

### Trajnostno poročilo po standardih GRI

Prvo samostojno trajnostno poročilo družbe DARS, ki ga je družba objavila za leto 2017, je bilo velik mejnik družbe na poti poročanja glede trajnostnega razvoja podjetja, kjer družba sledi mednarodnim standardom trajnostnega poročanja Global Reporting Initiative (GRI GS) in s tem bistveno izboljšuje kakovost trajnostnega dela preteklih letnih poročil v celovito poročilo, ki poudarja bistvenost poslovanja družbe. Družba o trajnostnem razvoju oziroma družbeni odgovornosti poroča tudi v svojih letnih poročilih že od leta 2009. Zadnje trajnostno poročilo je bilo za leto 2021 objavljeno na SEO netu Ljubljanske borze 30. 6. 2022.<sup>13</sup> Trajnostno poročilo so pripravile vse strokovne službe družbe DARS, ki so bile vključene vanj. Trajnostno poročilo družbe DARS, ki ga bo družba objavljala vsako leto, se nanaša na posamezno poslovno in koledarsko leto.

## I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja družbe DARS<sup>14</sup>

Družba DARS se zaveda svoje odgovornosti do ljudi, okolja in družbe. Tako trajnostno uresničuje 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 I.3.2 *Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja*. Med omenjenimi smernicami sta osrednji dolgoročna poslovna stabilnost in trajnostna naravnost (usmerjena na okolje), ki se s svojo vsebino in strateškimi cilji pomembno navezujeta tudi na uresničevanje prve strateške smernice (zagotavljanje varnosti, pretočnosti ter zanesljivih in pravočasnih storitev za uporabnike na avtocestnem omrežju) z uporabniki kot ciljnim deležniki in tretje strateške smernice (zavzeti in kompetentni zaposleni) z zaposlenimi kot ciljnim deležniki.

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

---

<sup>12</sup> GRI GS 2-3, 2-14.

<sup>13</sup> Dostopno na: [https://seonet.ljse.si/default.aspx?doc=SEARCH&doc\\_id=87082](https://seonet.ljse.si/default.aspx?doc=SEARCH&doc_id=87082).

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

Spodaj navajamo vseh 17 ciljev trajnostnega razvoja, ki so dostopni tudi na povezavi Statističnega urada RS.<sup>15</sup>

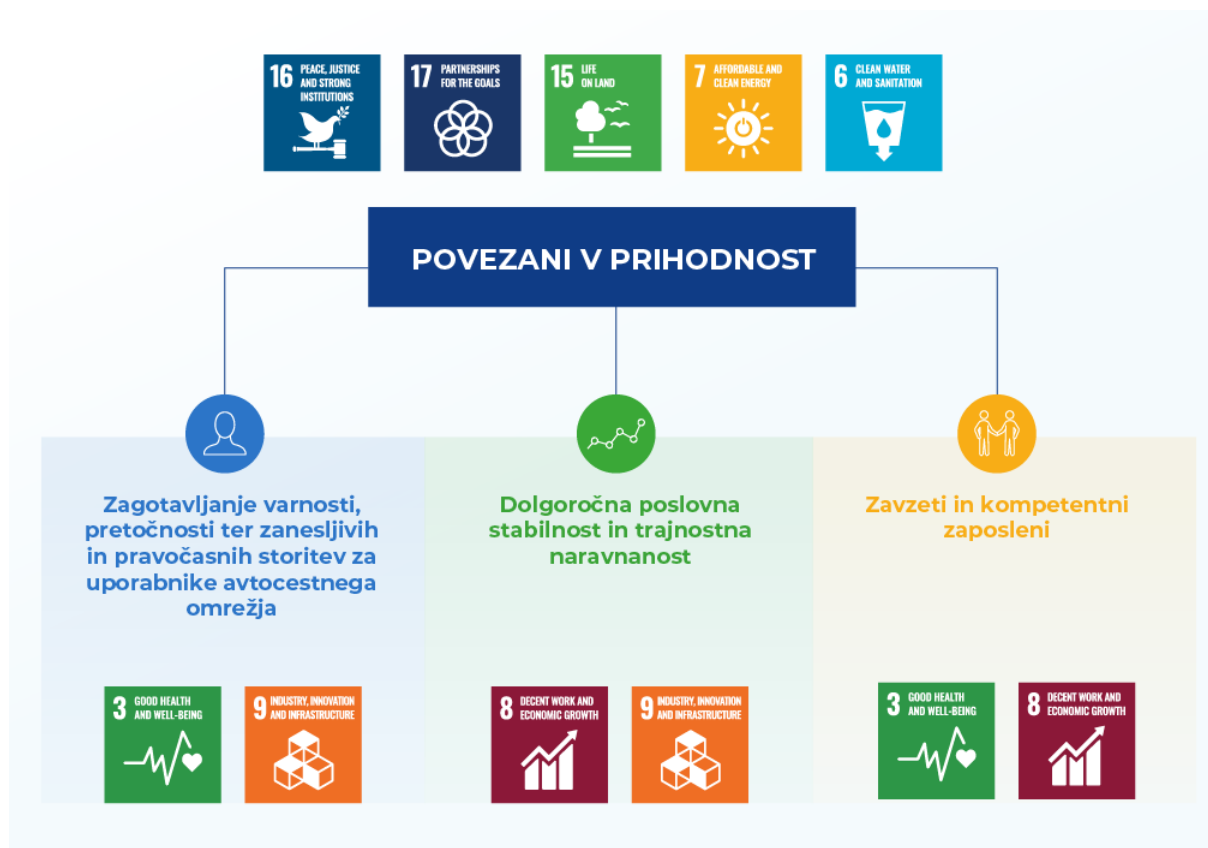
Slika 12: Cilji globalnega trajnostnega razvoja Združenih narodov (SDG)



Vir: stat.si

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)



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





### 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.

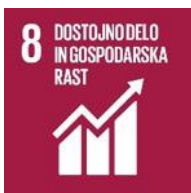
**Kazalnik:** Zagotavljanje točnih in pravočasnih prometnih informacij in učinkovito informiranje voznikov: 20-odstotna rast aktivnega iskanja prometne informacije na komunikacijskih kanalih DARS do leta 2025 glede na leto 2019, zmanjšanje deleža telefonskih klicev ob hkratnem zvišanju aktivne uporabe lastnih digitalnih orodij za 30 % 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:** Razvoj avtocestnega omrežja v skladu z usmeritvami lastnika in finančnimi zmožnostmi družbe DARS. Realizacija ključnih investicijskih projektov: izgradnja druge cevi predora Karavanke, izgradnja odseka tretje razvojne osi sever, Velenje–Slovenj Gradec, izgradnja odseka tretje razvojne osi jug, Novo mesto–Osrednek. Zmanjšati rast števila prometnih nesreč III. in IV. kategorije na AC / povprečni letni dnevni promet (v nadaljevanju: PLDP) na šestih izbranih lokacijah, glede na povprečje zadnjih desetih let z naslednjimi ukrepi: zmanjšanje povprečnega trajanja zaprte ceste oziroma oviranega prometa zaradi prometnih nesreč in izrednih dogodkov za 5 % do 2025 glede na leto 2019; večanje števila detektorjev izrednih dogodkov (nadzornih kamer, induktivnih števecv prometa, cestnih vremenskih postaj, senzorjev s tehnologijo Bluetooth) 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 ciljnimi kazalniki < 8; zagotavljanje dobička na kapital > 3 %.



**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.

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



### Zavzeti in kompetentni zaposleni

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

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

**Kazalnik:** Razmerje med zavzetimi in aktivno nezavzetimi se poveča na razmerje več kot 1 v letu 2025, povečanje število ur izobraževanj in usposabljanj na zaposlenega za vsaj 10 % glede na leto 2019.



**Zdravje in dobro počutje:** S skrbjo za varnost in zdravje zaposlenih družba DARS prispeva k cilju 3. **Bistvene vsebine:** Oblikovanje varnega in ustvarjalnega okolja.

**Kazalnik:** Zagotavljanje varnosti zaposlenih pri delu (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).



**Povezani v prihodnost**

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

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

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



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

**Bistvene vsebine:** Posredni ekonomski vplivi na družbo, zagotavljanje pretočnosti, varnosti in udobja za uporabnike AC, lokalna skupnost, zasebnost strank/uporabnikov.

**Kazalnik:** Doseči indeks zadovoljstva uporabnikov 80 do leta 2025, izpolnjevanje zakonodajnih zahtev in dobrih praks družbe.



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

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

**Kazalnik:** Izpolnitev zahtev okoljevarstvenih soglasij.



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

**Bistvene vsebine:** Energija, emisije.

**Kazalnik:** Količinsko porabo električne energije do leta 2025 zmanjšati za 15 % glede na obstoječe stanje porabnikov električne energije v primerjavi z letom 2015. Porabo energentov za ogrevanje zmanjšati za 30 % do leta 2025 in izpuste energentov za ogrevanje zmanjšati za 30 % do leta 2025 glede na izhodiščno leto 2015. Povprečno porabo goriva za delovna vozila in mehanizacijo ter lahka tovorna vozila zmanjšati za 2 % do leta 2025 glede na izhodiščno leto 2019. Delež energije iz obnovljivih virov do leta 2025 v skupni porabi na področju ogrevanja povečati za 20 %, električne energije pa za 2 % glede na leto 2019.



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

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

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

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

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

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

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

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

Deležniki družbe DARS so identificirani in opredeljeni na osnovi enega od ukrepov samoocene po zahtevah EFQM ter so opredeljeni v dokumentu »Potrebe in pričakovanja deležnikov«. V dokumentu smo opredelili vse relevantne deležnike, prepoznali vplive deležnika na družbo, potrebe in pričakovanja deležnika, osebe, ki so odgovorne za odnose z deležnikom, osebe, ki sodelujejo s posameznimi deležniki, in način spremljanja dojemanja deležnika. Vključevanje in upravljanje deležnikov potekata na različne načine, in sicer glede na vpliv, ki ga ima določeni deležnik na družbo, in glede na vpliv, ki ga ima družba na določeno skupino deležnikov.

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



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

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


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

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

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

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



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

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

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

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

Načelo trajnostnega poročanja	Upoštevanje načel
NATANČNOST	Vsebina poročila temelji na matriki bistvenosti, pri čemer so bile na osnovi posredovanega vprašalnika določene bistvene vsebine, izbrane glede na pomembnost tako s strani pomembnih deležnikov kot družbe. V matriki bistvenosti so prikazane pridobljene povprečne ocene posameznih vprašalnikov.
RAVNOVESJE	Bistvene vsebine so prikazane na osnovi ocenjevanja, kjer 1 prikazuje »najmanj pomembno« in 10 »najbolj pomembno«.
JASNOST	Družba DARS z naslavljanjem ciljev trajnostnega razvoja postavlja svoje poslovanje v širši družbeni in okoljski okvir. Pri določenih kazalnikih je prikazano, kako družba prispeva k posameznim ciljem.
PRIMERLJIVOST	Pridobljeni podatki so predstavljeni v matriki bistvenosti in primerjani z lanskoletnimi rezultati.
POPOLNOST	V merjenje so bili vključeni deležniki, zaposleni in uporabniki avtocestnega omrežja.
TRAJNOSTNI KONTEKST	Pri izbiri bistvenih vsebin so bili izbrani vsi relevantni kazalniki s področja ekonomskega delovanja, okolja in družbe. Družba je k pisanju pristopala celovito glede na vpliv, ki ga ima na trajnostni razvoj.
PRAVOČASNOST	Vprašalniki so bili konec leta 2022 posredovani deležnikom. Podatke smo prejeli do meseca aprila 2023.
PREVERLJIVOST	Vprašalnike smo pridobivali prek elektronskih sporočil, kjer so zabeležene vse ključne lastnosti (datum, avtor, originalni dokument). Pridobljene vprašalnike hranimo zgolj v elektronski obliki.

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

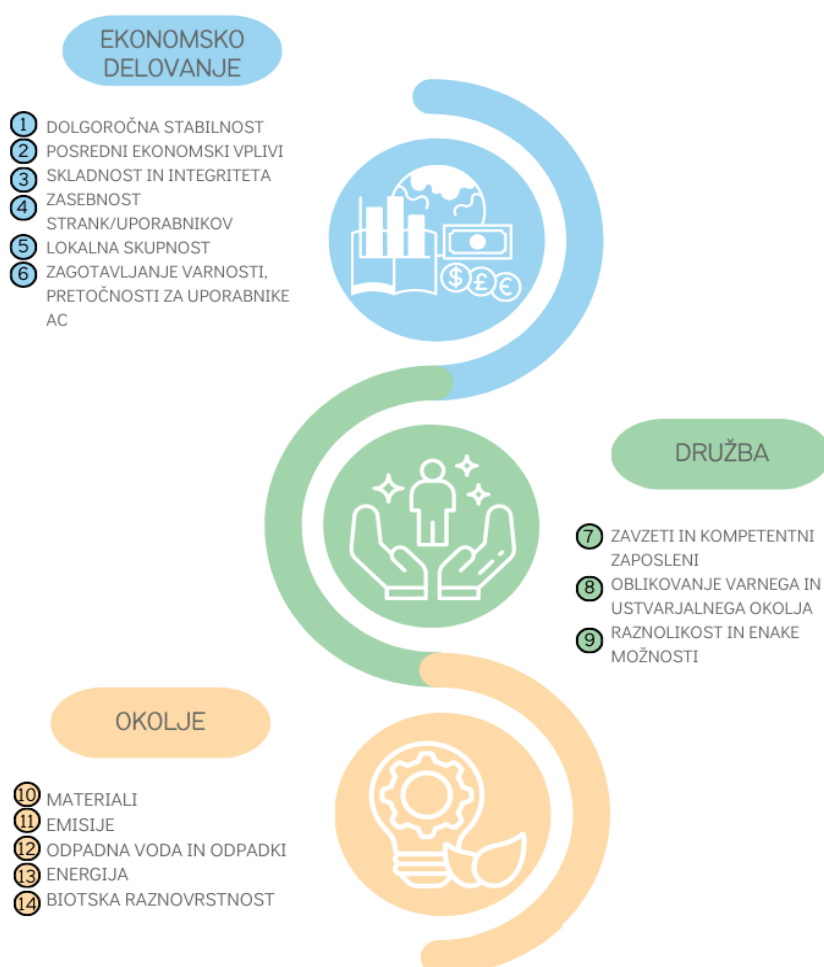
Glavne tri strateške usmeritve so:

- 1) Zagotavljanje varnosti, pretočnosti ter zanesljivih in pravočasnih storitev za uporabnike avtocestnega omrežja**
  - Zagotavljanje prometne varnosti
  - Zagotavljanje pretočnosti prometa
  - Nadaljevanje gradnje novih odsekov AC in HC ter modernizacija obstoječih
  - Zagotavljanje zanesljivih in pravočasnih uporabniških storitev
- 2) Dolgoročna poslovna stabilnost in trajnostna naravnost**
  - Zagotovitev dolgoročno stabilnega poslovanja
  - Digitalna preobrazba družbe
  - Razvoj trajnostne infrastrukture in krožnega gospodarstva
- 3) Zavzeti in kompetentni zaposleni**
  - Nenehna krepitev zavzetosti in kompetentnosti zaposlenih
  - Razvoj voditeljstva
  - Zagotavljanje varnosti delavcev pri delu in krepitev njihovega zdravja

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

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

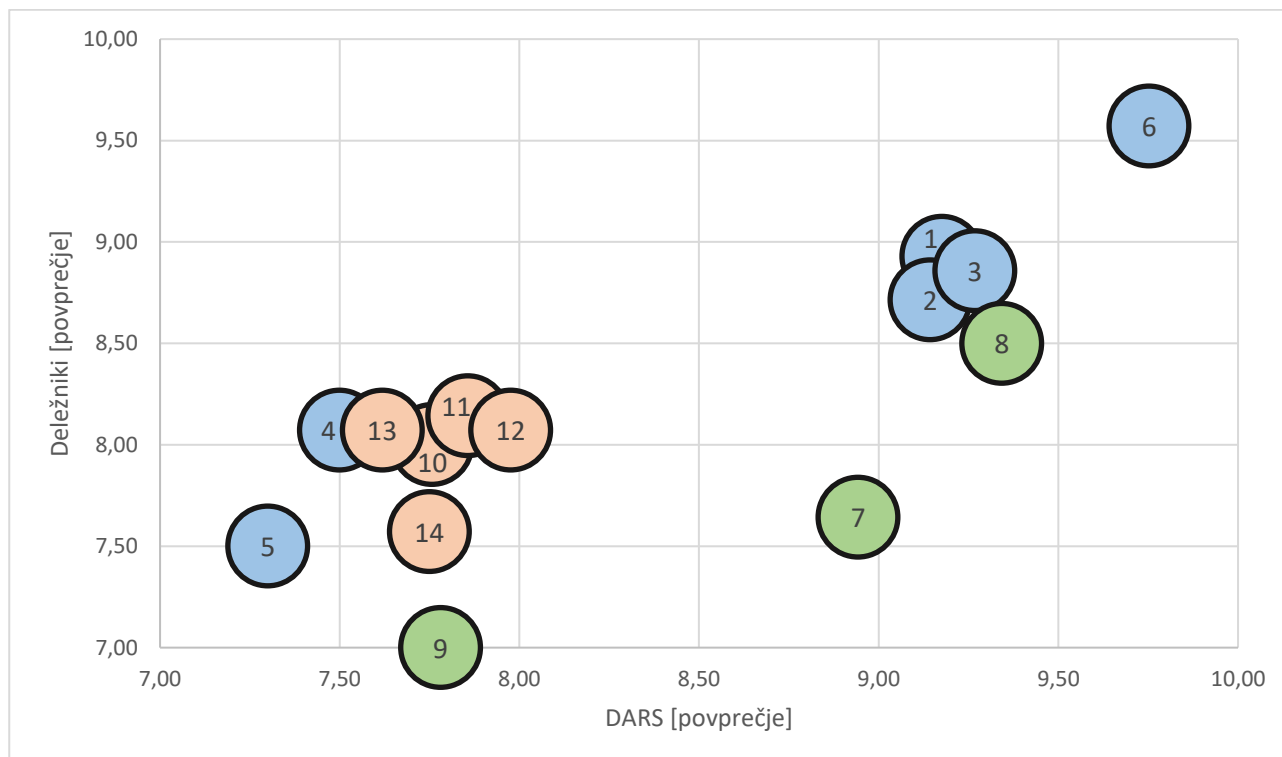
**Slika 15: Bistvene teme, razdeljene po standardih GRI**



Proces zbiranja podatkov bistvene vsebine, ki se nanašajo za leto 2022, je potekal v prvi polovici leta 2023, v sodelovanju s ključnimi deležniki (predstavljeni v poglavju 1.4.3 *Podjetje in njegovi deležniki*), ki so identificirali glavne vsebine na področju ekonomije, okolja in družbe. Rezultate smo pridobili na tri (3) načine:

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

**Tabela 3: Prikaz najpomembnejših bistvenih vsebin za deležnike in družbo DARS za leto 2022 (matrika bistvenosti)**



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

Rezultati se glede na zadnjo oceno bistveno ne razlikujejo in tako nimajo vpliva na zastavljanje strateških ciljev.

Deležniki so pri reševanju vprašalnikov imeli možnost dopisati tematiko, ki ni bila zajeta, a se jim zdi pomembna. Predloga, ki ju bomo upoštevali v naslednjih letih, sta bila naslednja:

- kibernetna varnost in neprekinjeno sodelovanje,
- dolgoročna strateška partnerstva.



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

V DARS imamo sprejet Darsov kodeks ravnanja, ki predstavlja skupek visokih moralnih, etičnih in delovnih vrednot, ki odražajo vizijo in poslanstvo družbe na vseh področjih delovanja. Kodeks opredeljuje učinkovite in pregledne medsebojne odnose med sodelavci ter odnose do družbenega in poslovnega okolja, še posebej do uporabnikov avtocest. Darsov kodeks ravnanja je sodelavcem dostopen na intranetu kot tudi na oglasnih deskah posameznih organizacijskih enot. Darsov kodeks ravnanja se novim sodelavcem izroči ob zaposlitvi. V letu 2022 je bilo s posebnim internim aktom urejeno področje sprejemanja daril.

V novembru 2022 je bilo v okviru strateške konference izvedeno izobraževanje za vodilne delavce, in sicer na temo okoljske etike. V smislu seznanitve s pravili glede sprejemanja darila pa je bilo pripravljeno e-izobraževanje, katerega so se lahko udeležili vsi delavci.

Služba za skladnost poslovanja in integriteto skrbi za izobraževanje in usposabljanje zaposlenih glede vsebin iz področja dela službe, kar vključuje tudi izvedbo preventivnih ukrepov za preprečevanje korupcije. S tem v zvezi je bil pripravljen komunikacijski načrt za leto 2023. Družba bo z jasnimi komunikacijskimi aktivnostmi področje skladnosti in integritete še bolj približala zaposlenim (s praktičnimi prikazi neželenih ravnanj zaposlenih in z jasnimi sporočili zaposlenim, kaj naj v teh primerih storijo, prikazanih preko vodenja z zgledom, webinarji, delavnicami, članki). Upošteva se v letu 2023 načrtuje izvedba komunikacijskih aktivnosti, v povezavi z ukrepi za obvladovanje tveganj iz področja dela službe za skladnost poslovanja in integriteto, kot to izhaja sprejetega načrta.

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

S 1. 4. 2021 je bil uveljavljen Pravilnik o vodenju postopka obravnave domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete (med katere sodi tudi korupcija), podeljeno je bilo pooblastilo za izvajanje nalog pooblaščenke za korporativno integriteto ter imenovana komisija za obravnavo prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete. Komisija je v letu 2022 obravnavala štiri prijave. V letu 2022 družba v okviru obravnave prijav domnevnih nepravilnosti ni podala predloga za naznanitev suma korupcije. Prav tako komisija v letu 2022 ni obravnavala prijave iz katere bi izhajali očitki glede kršitev predpisov s področja varstva osebnih podatkov.

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 pooblaščenca za notranje preiskave odstopi v obravnavo, če ta oceni, da je treba izvesti notranjo preiskavo. V letu 2022 je bila pooblaščenca za notranje preiskave odstopljena ena prijava, katera je bila zaradi zaznanega suma storitve kaznivega dejanja v nadaljnje reševanje odstopljena policiji.

### **Načrt integritete**

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

---

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

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

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

V letu 2022 so bile izdane štiri odločbe 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 opomina.

V postopkih inšpekcijskega nadzora nad spoštovanjem zakonov in drugih predpisov s področja cest in njihovega vzdrževanja v letu 2022 ni bila izdana nobena odločba zoper družbo DARS, izdana pa je bila ena odločba, s katero je bila za krivo prekrška spoznana odgovorna oseba družbe DARS. Zoper omenjeno odločbo je bila vložena zahteva za sodno varstvo.

V letu 2022 Informacijski pooblaščenec ni uvedel novih inšpekcijskih postopkov zoper DARS. Dva predhodno začeta postopka sta bila ustavljena, vezano na ugotovitve v enem od postopkov pa je bila izdana odločba o prekršku, pri čemer je bil za storjeni prekršek izrečen opomin tako odgovorni osebi kot tudi DARS kot pravni osebi.<sup>21</sup>

### Revizijski postopki pred DKOM

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

Iz tabele Objavljena in oddana javna naročila je razvidno, da je družba DARS v letu 2022 objavila 124 javnih naročil, oddala pa 146 le-teh. 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 2022 pred DKOM obravnavanih 10 zahtevkov za revizijo, na DKOM pa je bilo izdanih devet (9) odločitev (tabela 4: Revizijski postopki pred DKOM). V enem postopku DKOM še ni odločila.

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

	2018	2019	2020	2021	2022
Število delno ugodenih revizijskih zahtevkov	-	-	2	-	1
Število ugodenih revizijskih zahtevkov	1	5	5	7	4
Število razveljavljenih postopkov	-	1	-	-	-
Število zavrženih revizijskih zahtevkov	-	1	1	-	-
Število zavrženih revizijskih zahtevkov	6	8	10	10	3
Število ustavljenih postopkov	2	1	1	-	1

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

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

	2018	2019	2020	2021	2022
Število objavljenih javnih naročil	176	162	189	137	124
Število oddanih javnih naročil	281	313	194	168	146

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

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

Odstopanja od posameznih določil za družbo DARS relevantnih kodeksov in priporočil pojasnjujemo v Izjavi o upravljanju, ki je v skladu s petim odstavkom 70. člena ZGD-1 del Letnega poročila DARS za leto 2022.

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

<sup>21</sup> GRI GS 418-1.

## I.4.6 Korporativna varnost

Korporativna varnost zagotavlja notranjo varnost v DARS v okviru naslednjih pristojnosti in odgovornosti:

- priprave podlag in sistema za potrebe kriznega upravljanja družbe;
- organiziranja, upravljanja in spremljanja ukrepov ter priprave sistemskih rešitev za izvajanje ukrepov za fizično in tehnično varovanje nepremičnega, premičnega premoženja;
- koordinacije ukrepov v primerih, ko je ogroženo življenje ali varnost ljudi ali premoženje družbe;
- varovanja intelektualne lastnine in poslovnih skrivnosti družbe;
- upravljanja tveganj, vključno z izvajanjem ocene tveganj, spremljanjem ukrepov za zmanjševanje tveganj in predlaganje dodatnih ukrepov;
- izvajanja preventivnih ukrepov za:
  - preprečevanje goljufij, poneverb, zlorab, koruptivnih ravnanj, konflikta interesov, tatvin, namernih poškodovanj in drugih odklonskih ravnanj;
  - ugotavljanja pomanjkljivosti s področja korporativne varnosti, vključno s pripravo ukrepov za odpravo pomanjkljivosti;
- izvajanja notranjih preiskav in notranjih nadzorov skladno z veljavnim Pravilnikom o izvajanju notranjih nadzorov in notranjih preiskav.

### **Varovanje poslovnih skrivnosti**

Na področju varovanja poslovnih skrivnosti, ki ga ureja Pravilnik o varovanju poslovnih skrivnosti, smo v letu 2022 aktivno pristopili k ozaveščanju zaposlenih. Kar 838 zaposlenih, ki se pri svojem delu lahko sreča s poslovnimi skrivnostmi, je bilo vključenih v interno izobraževanje. Uspešno je izobraževanje zaključilo 625 zaposlenih in s tem pridobilo tudi certifikat o uspešno opravljenem tečaju s področja poslovnih skrivnosti.

### **Notranji nadzori in notranje preiskave ter druge zaznane kršitve<sup>22</sup>**

Notranji nadzori in notranje preiskave se izvajajo skladno s Pravilnikom o izvajanju notranjih nadzorov in notranjih preiskav. Če pri obravnavi kršitev zaznamo sum storitve korupcijskega kaznivega dejanja, tega z naznanilom v nadaljnjo obravnavo odstopimo policiji. V primerih odtujitve lastnine in napadih na zaposlene DARS kot uradne ali pooblaščne uradne osebe zoper znane oziroma neznane kršitelje na policijo podamo kazensko ovadbo.

Notranji nadzori se odredijo za preverjanje izvajanja internih aktov, usmeritev in priporočil predvsem v tistih primerih ali situacijah, ko so s strani odgovornih oseb ali vodstva podjetja zaznana večja sistemska odstopanja. V letu 2022 je bil opravljen en notranji nadzor, znotraj katerega je bilo na podlagi ugotovitev predlaganih več priporočil.

Notranje preiskave se vodijo z namenom odkrivanja nepravilnosti s področja korporativne integritete, predvsem za hujše oblike kršitev. V letu 2022 je bilo obravnavanih šest (6) notranjih preiskav, od katerih so bile tri (3) preiskave zaključene. Skladno z ugotovitvami so bila podana ustrezna priporočila, v primeru ugotovljenih kršitev z delovnopravnega področja so bili uvedeni ustrezni delovnopravni postopki.

### **Videonadzor za zagotavljanje korporativne varnosti**

V letu 2022 smo v DARS prenovili Pravilnik o izvajanju videonadzora, ki se navezuje tudi na zagotavljanje korporativne varnosti. Skladno z zakonskimi določili in prenovljenim pravilnikom smo skupaj z zunanjim izvajalcem izvedli projektiranje digitalnega videonadzora na objektih DARS. Tako smo že pridobili projektno dokumentacijo za izvedbo del, ki bo podlaga izvedbo javnega naročila.

---

<sup>22</sup> GRI GS 2-27.

## I.4.7 Upravljanje tveganj<sup>23</sup>

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

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 v največji možni meri tudi obvladovana.

Proces upravljanja tveganj v družbi DARS je del našega poslovanja. Tveganja upravljam na treh linijah, in sicer:

- 1) Na prvi 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.
- 2) Druga 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.
- 3) Tretjo linijo predstavlja notranje revidiranje. Sistem tekoče preverjamo in dopolnjujemo, da bi bila tveganja, ki jim je družba DARS izpostavljena, pravočasno prepoznana, ovrednotena in obvladovana.

Na podlagi priporočil nadzornega sveta in revizijske komisije za spremembo procesa ocene tveganj – s ciljem spremembe prikaza posameznih tveganj – smo v letu 2022 z odgovornimi osebami posameznih področij najprej temeljito prečistili register tveganj in tveganja poenotili na ravni družbe.

Tveganja tako delimo v štiri večje skupine, in sicer:

- poslovna tveganja,
- tveganja s področja integritete in skladnosti poslovanja,
- tveganja s področja varstva pri delu,
- tveganja s področja varovanja informacij in neprekinjenega poslovanja.

Za vse štiri skupine tveganj imamo izdelane ocene tveganj oziroma druge dokumente, v katerih prepoznana tveganja evidentiramo in po potrebi določimo ukrepe, s katerimi tveganja blažimo. V letu 2023 bomo upravljanje tveganj postopoma po posameznih skupinah tudi digitalizirali.

---

<sup>23</sup> GRI GS 2-13, 2-25, 2-27, 3-3.



### I.4.7.1 Poslovna tveganja<sup>24</sup>

Register poslovnih tveganj smo v letu 2022 popolna prenovili. S tem smo posamezna tveganja kvalitativno izboljšali in redefinirali, kvantitativno pa se je posledično število tveganj zmanjšalo na 74. Od tega je korporativnih tveganj 22, 52 tveganj pa je operativnih.

Korporativna tveganja so tista, ki lahko bistveno vplivajo na poslovanje družbe, operativna tveganja pa so tista tveganja, ki v družbi povzročajo ali lahko povzročajo določene anomalije, negativno vplivajo na prihodke ali pomenijo nepotrebne izdatke družbe, nimajo pa elementarnega vpliva na poslovanje družbe. Tveganja s stopnjo nad 14 milijonov evrov<sup>25</sup> štejejo za strateška tveganja.

Vsa poslovna tveganja so opredeljena v Registru tveganj, prav tako sta za vsako poslovno tveganje izračunani ocena in stopnja tveganja, v Akcijskem načrtu za upravljanje s tveganji pa so za vsako posamezno tveganje določeni tudi ukrepi, s katerimi tveganja blažimo. Za koordinacijo aktivnosti za pospeševanje in implementacijo sistema obvladovanja tveganj skrbi Svet za upravljanje s tveganji, ki ga vodi odgovorna oseba Službe za korporativno varnost, njeni člani pa so lastniki tveganj. Svet za upravljanje s tveganji kvartalno poroča upravi, letno oziroma po potrebi pa tudi nadzornemu svetu.<sup>26</sup>

Ocenjevanje in analiziranje tveganj se izvaja po naslednji metodologiji, kjer tveganja ocenimo z/s:

- **Verjetnostjo nastanka/pogostostjo**, ki ga/jo pričakujemo v določenem časovnem obdobju. Pogostost pojava ocenjujemo primarno, sicer skladno s teorijo vzamemo pogostost na 30 let.
- **Vplivom**, ki pomeni, kakšna je pričakovana škoda ali izguba pri uresničitvi tveganja, zato ga izražamo v milijonih evrov. Vpliv izračunamo na podlagi ocene vseh dejavnikov, ki vplivajo na vrednost pričakovane škode ali izgube (izpad prihodkov, povečanje stroškov, blažitev z zavarovanji).
- **Kritičnostjo tveganja**, ki je ocenjena glede na vpliv tveganja na okolje. Ocene so razvrščene glede na vpliv samo znotraj družbe, v lokalnem okolju, na državni ali pa na mednarodni ravni.
- **Oceno tveganja** (v EUR), ki je odvisna od verjetnosti nastanka in vpliva.
- **Stopnjo tveganja** (v EUR), ki je odvisna od ocene tveganja in kritičnosti tveganja (okolja, na katerega imajo lahko posledice tveganja vpliv).

Tveganja, ki smo jim v letu 2022 posvetili največ pozornosti:

- dvig cen storitev ali posledično tveganje prekinitve pogodb,
- povišanje cen gradbenih materialov,
- nihanja cen energentov,
- pomanjkanje kadrov zaradi epidemije, pandemije, naravne ali druge nesreče,
- namestitve zlonamerne programske opreme.

#### **Pandemija**

V leto 2022 smo vstopili z nadaljevanjem pandemije covid-19, ki je ponehala v poletnih mesecih. Za obvladovanje tveganj pri pojavu koronavirusa je bila ustanovljena posebna koordinacijska skupina, ki se je redno sestajala in seznanjala s stanjem okuženih na ravni družbe ter po potrebi predlagala uvedbo novih ukrepov za preprečevanje širjenja covid-19. Na ravni družbe so s posameznih področij in služb tedensko poročali o številu okuženih s covidom-19.

V času porasta okužb so tako delavci, ki so lahko opravljali delo od doma, 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 na daljavo prek elektronskih medijev.

Delavce smo obveščali o razmerah v Sloveniji, spremembah v predpisih in številu okuženih v naši družbi ter jih opozarjali na upoštevanje preventivnih ukrepov. V mesecu septembru smo zaradi povečanja števila okuženih ponovno uvedli dodatne ukrepe za preprečitev širjenja koronavirusa po merilih iz revizije akcijskega načrta.

---

<sup>24</sup> GRI GS 2-12, 3-3.

<sup>25</sup> Mejna vrednost 14 milijonov evrov je določena glede na dobiček poslovnega leta 2019 in se bo vsakoletno spreminjala. Leti 2020 in 2021 zaradi vpliva pandemije na poslovanje nista bili primerni kot podlaga za določitev mejne vrednosti.

<sup>26</sup> GRI GS 2-13, 2-16.

## **Vojna v Ukrajini**

Ob naraščanju napetosti med Ukrajino in Rusko federacijo v dneh pred 24. 2. 2022 in invazijo ruskih vojaških sil na Ukrajino 24. 2. 2022 smo v družbi DARS preverili vpliv in morebitne posledice na delovanje družbe ter na zagotavljanje nemotenega in varnega prometa na avtocestah in hitrih cestah. Imenovana je bila skupina za spremljanje stanja vojne v Ukrajini. O razmerah v Ukrajini in posledično vplivih na poslovanje družbe smo tedensko poročali na kolegijih uprave. 28. 2. 2022 je bila že izdelana ciljno usmerjena ocena tveganja, ki se je v nadaljevanju prilagajala dejanski situaciji. V oceni smo zapisali način spremljanja stanja vojne v Ukrajini, definirali vseh šest prepoznanih tveganj, aktivnosti za blaženje oziroma zmanjšanje tveganj ter odgovorne osebe za spremljanje in poročanje.

## **Nihanje cen energentov**

Zaradi vojne v Ukrajini in napovedi o dvigu cen energentov samo aktivno pristopili k izvajanju ukrepov za blažitev tveganja nihanja cen energentov.

- 1) Z vidika zmanjšanja porabe električne energije smo nadaljevali z aktivnostmi postopnega prehoda na LED-razsvetljava tako pri cestni razsvetljavi kot tudi pri razsvetljavi poslovnih objektov.
- 2) Aktivno smo pristopili k optimizaciji odjemnih mest EE, optimizaciji čezmerne jalove energije v predorih, optimizaciji delovanja elektromotornih pogonov za prezračevanje predorov in optimizaciji delovanja klimatskih naprav.
- 3) Pripravili smo vsa izhodišča za izvedbo javnega naročila postavitve petih sončnih elektrarn na objektih DARS.
- 4) Dobavo goriv smo izvajali na podlagi okvirnega sporazuma ter gorivu začeli dodajati dodatek za zmanjšanje porabe goriva. Ves čas smo skrbeli za optimalno zalogo goriva. Začet je bil postopek za nakup varčnejših tovornih vozil.
- 5) Prav tako smo EIS nadgradili z dodatnimi funkcionalnostmi za spremljanje vseh energentov in funkcijo sprožitve avtomatskih sporočil ter poročil odgovornim osebam objektov.

## **Dvig cen storitev, blaga in gradenj ter tveganja prekinitev pogodb**

Zaradi vojne v Ukrajini je prišlo tudi do povišanja cen storitev in blaga, zaradi česar smo v prvi vrsti začeli redno spremljati napovedi dviga cen storitev in materialov, indeksov podražitev, ki jih objavlja GZS, ter po potrebi izvedli prilagoditev razpisnih pogojev indeksacije. V pogodbe vključujemo ustrezne klavzule ter izvajanje pogodb maksimalno zavarujemo tudi s finančnim zavarovanjem za dobro izvedbo del in odpravo napak v garancijski dobi v maksimalni dovoljeni višini, s čimer dodatno preprečimo neupravičene odstopne od pogodbe. Za tista naročila, za katera je bilo primerno, smo predlagali sklenitev okvirnega sporazuma, ki običajno pomeni več izvajalcev za isti predmet naročila. Dobave materiala pri dobaviteljih redno spremljamo.

## **Tveganja s področja informacijske varnosti**

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. Tovrstna tveganja obvladujemo tudi v okviru področja varovanja informacij in neprekinjenega poslovanja.

## **Omejena razpoložljiva finančna sredstva za vlaganje v razvoj**

Za zagotavljanje in ustrezno razporeditev sredstev za obnove avtocestne infrastrukture, naprav in opreme je Področje upravljanja v sodelovanju z oddelkom za obnove ponovno pripravilo Plan ukrepov za triletno obdobje (2023–2025), ki temelji na ugotovitvah spremljanja stanja infrastrukture, naprav in opreme, 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 upravljaljski 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 družbe 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 oziroma 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 vplivajo posredno ali neposredno. 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 čemer je zelo pomembno krizno komuniciranje ob izrednih dogodkih.

Prometna varnost se je v letu 2022 poslabšala. Izstopale so predvsem prometne nesreče vožnje v napačno smer. Prometne obremenitve so presegle vrednosti iz leta 2019, kar posledično povečuje verjetnost nastanka prometnih nesreč.

### **Izpad ključnih informacijskih in komunikacijskih sistemov**

Za poslovanje, cestninjenje, prometno varnost, nadzor in upravljanje prometa je ključen prenos podatkov in delovanje sistemov IKT (informacijsko-komunikacijske tehnologije). V DARS smo prepoznali tveganje izpada prenosa informacij, zato je bil vzpostavljen Oddelek za telekomunikacije, ki upravlja in vzdržuje več kot 1.300 km optičnih kablov z 12, 24, 48, 96 ali 288 vlakni ter več kot 700 kosov mrežne opreme. V letu 2022 smo vzpostavili funkcionalnost MPLS v 37 komunikacijskih vozliščih, kar omogoča učinkovitejše upravljanje in delovanje telekomunikacijskega omrežja. Prav tako smo pretočnost najbolj obremenjenih telekomunikacijskih povezav na komunikacijskem križu DARS od Ljubljane do Murske Sobotice, Novega mesta, Hrušice in Kopra povišali na 10 Gbit/s. V letu 2022 smo nadaljevali gradnjo optične telekomunikacijske infrastrukture na odseku Blagovica–Tepanje, in sicer z optičnim kablom na razdalji 70 km kapacitete 192 oziroma 96 vlaken. Zaradi zagotavljanja neprekinjenega poslovanja zagotavljamo tudi stalno pripravljenost na domu, da lahko dosežemo ciljno razpoložljivost telekomunikacijskega omrežja.

### **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. Od leta 2021 pri planiranju ukrepov na premostitvenih objektih uporabljamo tudi ekspertni sistem gospodarjenje 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 z izdelavo PZI ali IZ, med izdelavo projektne dokumentacije DGD in PZI pa tudi z izdelanim Investicijskim programom, ki ga obravnava komisija v okviru družbe DARS, potrdi uprava družbe, v nadaljevanju pa je posredovan tudi na Komisijo za obravnavo in potrjevanje investicijske dokumentacije, ki deluje v okviru Ministrstva za infrastrukturo.

### **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 leta 2017 tudi sistem upravljanja energije, s katerima dosledno uresničuje politiko varovanja okolja in upravljanja energije na vseh področjih svojega delovanja.

Strategija družbe DARS 2022–2025 vključuje operativne cilje, ki se nanašajo na okoljsko-energetske vidike in posledično ukrepe za zmanjševanje okoljskih tveganj. V letu 2022 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 nanaša zakonodajna sprememba. 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 in tako so se nadaljevale 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. Predvidevamo, da obstoječa komunalna infrastruktura zagotavlja zadostne kapacitete za zbiranje komunalnih odpadkov, zato trenutno ni izkazanih potreb po dodatnih zabojujkih za ločeno zbiranje odpadkov.

Družba DARS načrtuje izvedbo ukrepov zaščite pred hrupom na podlagi rezultatov obratovalnih monitoringov hrupa. Ukrepi so načrtovani tako, da zajamejo območja z večjim številom preobremenjenih stavb oziroma prebivalcev ter območja posameznih že obstoječih preobremenjenih objektov ob trasi avtocest in hitrih cest.



Uresničili smo vse ukrepe, ki sta nam jih določala 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 družbe 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 družbe DARS za obdobje 2022–2024. Na podlagi navedenega dokumenta je družba DARS že začela z naročilom študij hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov za posamezna območja ob avtocestnem omrežju.

Jeseni 2022 je bil sprejet novi Operativni program varstva pred hrupom, ki z namenom izboljšanja kakovosti življenja ljudi na poselitvenih območjih ob cestah v upravljanju družbe DARS v prvi prioriteti za odpravo čezmernih obremenitev s hrupom vključuje 26 odsekov AC v dolžini 149 km, v razširjenem prioriteten predlogu pa je še 13 odsekov AC dolžine 66 km. V drugi prioriteti je med ostalimi odseki, na katerih je ugotovljeno preseganje mejnih vrednosti, vključenih še 26 odsekov AC skupne dolžine 205 km.

Letos DARS načrtuje izvedbo novega obratovalnega monitoringa hrupa. Pridobljeni rezultati bodo podlaga za načrtovanje ukrepov zaščite pred hrupom v prihodnje.

### **Izguba kompetentnega oziroma ključnega kadra (nezaželena fluktuacija) in porast deleža aktivno nezavzetih zaposlenih**

Tveganje izgube kompetentnega oziroma ključnega kadra v družbi DARS in porast deleža aktivno nezavzetih zaposlenih obvladujemo z oblikovanjem ustvarjalnega, varnega in zanimivega delovnega okolja, kar predstavlja enega naših strateških ciljev.

Stanje fluktuacije ter zavzetosti zaposlenih redno spremljamo in preverjamo, predvsem pa delujemo v smeri odpravljanja morebitnih dejavnikov, ki sprožajo neželjeno stanje na področju zavzetosti zaposlenih in povečujejo tveganje za izgubo ključnih kadrov. V letu 2022 se je družba DARS zaradi novonastalih okoliščin na področju ekonomsko gospodarske situacije v svetu in Sloveniji soočila s porastom deleža aktivno nezavzetih zaposlenih. Za iskanje ustreznih rešitev predvsem na področju nagrajevanja zaposlenih, je družba DARS vodila konstruktivne dialoge s socialnimi partnerji in na tej osnovi sprejela določene ukrepe za izboljšanje stanja.

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.

Zaposlenim je omogočena udeležba na različnih internih in eksternih izobraževanjih ter usposabljanjih, s katerimi izgrajujejo svoje strokovno znanje, veščine in osebno rast. V letu 2022 smo glede na predhodno leto zabeležili 33 % več izobraževalnih ur in za kar 121 % več udeležencev. Velik obseg izobraževanja je bil namenjen tudi izboljšanju veščin dela z digitalnimi orodji, sledijo izobraževanja in usposabljanja za razvoj osebnih in profesionalnih veščin in kompetenc ter na področju skrbi za lastno zdravje. V letu 2022 so bila za vodstvene zaposlene uvedena kratka izobraževalna srečanja, s katerimi se vodjem omogoča pridobivanje vodstvenih veščin in znanj za odgovorno delo vodenja zaposlenih.

Zaposlenim se omogoča izobraževanje ob delu s pomočjo sofinanciranja stroškov šolnine in dodelitve odsotnosti z dela z nadomestilom plače zaradi opravljanja študijskih obveznosti. Zaposleni, katerih narava dela omogoča delo na daljavo, lahko opravljajo delo na domu v hibridnem načinu na podlagi ustrezno sklenjenih pogodb o zaposlitvi. 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 osebni stiski.

Na neželjeno fluktuacijo in stanje zavzetosti zaposlenih pomembno vpliva vodenje, zato so vodje DARS vključeni v različne delavnice in coachinge za izboljšanje vodstvenih kompetenc. V letu 2022 so se izvajala merjenja menedžerskih in socialnih kompetenc vodij, ob tem pa so vodje v družbi DARS vključeni tudi v redna kratka izobraževalna srečanja, na katerih se obravnavajo aktualne vsebine ter predstavljajo novosti v pristopih na področju vodenja zaposlenih.

### I.4.7.2 Integriteta in skladnost poslovanja<sup>27</sup>

V načrtu integritete se ukvarjamo s tveganji, da ne bi bilo kasneje treba odpravljati posledic neobvladanih tveganj. Načrt integritete omogoča pravočasno identifikacijo tveganj, katerih uresničitev bi lahko onemogočila doseganje zastavljenih ciljev družbe. Namen in cilj načrta integritete sta krepiti integriteto in transparentnost ter preprečevati in odpravljati korupcijo, nasprotja interesov, protipravna in druga neetična ravnanja.

Služba za skladnost poslovanja in integriteto izvaja naloge nosilca priprave načrta integritete in skrbništvo nad uresničevanjem v načrtu predvidenih ukrepov. V tem okviru je bilo ocenjeno, da je Načrt integritete družbe DARS d.d., (uveljavljen maja 2012) treba prenoviti.

Ob upoštevanju zgoraj navedenega je bil s 1. 1. 2023 uveljavljen novi Načrt integritete DARS, v katerem so podrobneje opredeljeni predvsem tveganja in ukrepi na področju skladnosti poslovanja (delovanje v skladu z zakonodajo, drugimi pravili in internimi akti, preprečevanje pranja denarja, varovanje poslovnih skrivnosti, varstvo notranjih informacij), etike in integritete, nasprotja interesov, sprejemanje daril, vplivov in zahtev ter nabave.

Zaznana možna tveganja, ki so bila prepoznana v okviru priprave obravnavanega načrta, bodo redno obnavljana, prav tako bodo tudi kritično presojani učinki ukrepov. Ob upoštevanju navedenega bo tako načrt v nadaljevanju redno posodobljen, in sicer ob sodelovanju odgovornih oseb vseh področij dela družbe.

### I.4.7.3 Varstvo pri delu

S področja varstva pri delu upravljamo ocene tveganj, ki so vezana na posamezno delovno mesto. Tveganja s področja varstva pri delu niso finančno ovrednotena.

Tveganj za poškodbe pri delu in izgubo delovne sposobnosti delavcev se v družbi DARS zavedamo. Zato izvajamo ukrepe, s katerimi bi bila ta tveganja zmanjšana na najmanjšo možno mero. Spremljamo razvoj novih delovnih postopkov, nabavljamo delovno opremo, ki zagotavlja večjo varnost delavcev pri delu. Delavce usposabljam za varno delo, osveščamo o pomenu izvajanja del na varen način in ob ugotovljenih pomanjkljivostih tudi opozarjamo. Varnost delavcev pri delu smo vključili prav tako v Strategijo družbe DARS 2021–2025. Eden od pomembnih operativnih strateških ciljev je zato tudi zmanjšanje števila poškodovanih pri delu do leta 2025 glede na izhodiščno leto, in sicer za 10 %, enako smo si zastavili tudi ciljno zmanjšanje bolniške odsotnosti.

V začetku leta 2022 smo še vedno veliko pozornost namenili obvladovanju širjenja okužb s covidom. V drugem kvartalu smo ponovno lažje zaživel in spet namenili več pozornosti zagotavljanju varnosti pri delu. Obnovili smo usposabljanja delavcev cestnine za varno delo, na vzdrževanju opravili več internih nadzorov na terenu, jeseni pa po več letih organizirali tudi usposabljanja za upravljanje specialnih strojev in nudenje prve pomoči.

Zaposleni, ki jim razmere dopuščajo delo na daljavo, lahko kljub koncu epidemije do dva dni v tednu opravljajo delo od doma. Delavci, ki so se na to obliko dela navadili v času epidemije in jim to ustreza zaradi lažjega organiziranja družinskega življenja, prihranka časa, boljših pogojev dela (mir in tišina ipd.), to možnost še naprej koristijo. Njihovo zadovoljstvo in zavzetost pri delu sta večja, tveganje za nezgode in bolniške (nezgode na poti, nega otroka) pa manjše.

### I.4.7.4 Varovanje informacij in neprekinjeno poslovanje

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

---

<sup>27</sup> GRI GS 2-15, 2-26.

## 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.

Prihodki družbe DARS so v poslovnem letu 2022 znašali 516,9 milijona evrov, kar je 6 % več kot v letu 2021.

Prihodki od cestninjenja so v letu 2022 predstavljali 92,8 % vseh prihodkov družbe in so znašali 479,6 milijona evrov, kar je za 5 % več kot v letu 2021. Prihodki iz naslova cestninjenja vozil nad 3,5 t največje dovoljene mase (težkih vozil) so znašali 267,1 milijona evrov, prihodki od prodaje vinjet 195,2 milijona evrov, prihodki od cestninjenja predora Karavanke pa 17,3 milijona evrov. V letu 2022 je bila prodaja vinjet vrednostno višja za 9 % kot v predhodnem letu. Zaradi uvedbe elektronskih vinjet in posledično drugačnega razmejevanja prihodkov kot pri vinjetah v obliki nalepk količinska primerjava s predhodnimi leti ni relevantna. Prihodki iz naslova elektronskih vinjet se prepoznavajo glede na obdobje veljavnosti elektronske vinjete, in sicer v posamičnem mesečnem obračunskem obdobju – sorazmernem deležu glede na dneve veljavnosti elektronske vinjete.

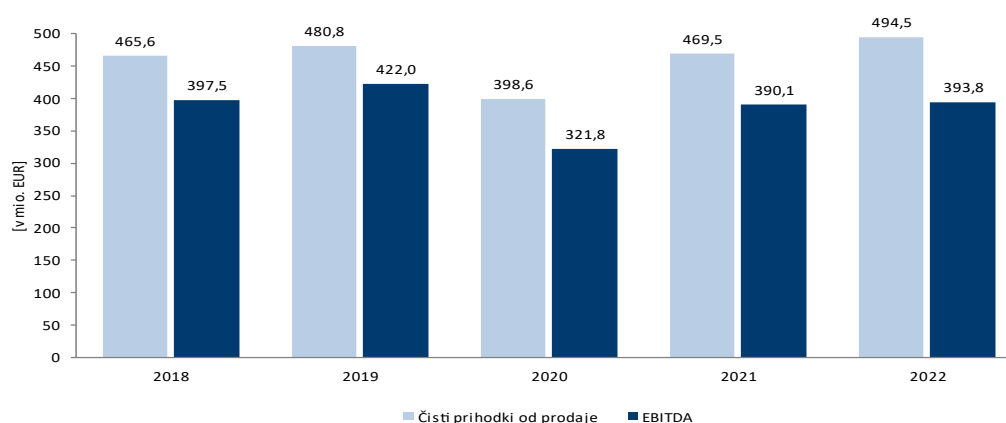
Čisti poslovni izid družbe DARS za obdobje od 1. januarja do 31. decembra 2022 znaša 135,1 milijona evrov in je bil v primerjavi s čistim poslovnim izidom za leto 2021 višji za 20 %.

Tabela 6: Ključni poslovni podatki po letih

Ključni poslovni podatki po letih	Leto 2018	Leto 2019	Leto 2020	Leto 2021	Leto 2022	Indeks 2022/2021
<b>EKONOMSKI VIDIK V EUR</b>						
Čisti prihodki od prodaje	465.605.859	480.750.876	398.581.556	469.535.406	494.473.636	105
Poslovni izid iz poslovanja	222.394.940	210.990.006	108.954.947	169.167.087	192.893.512	114
EBITDA	397.476.660	422.009.626	321.804.934	390.145.355	393.778.810	101
Čisti poslovni izid obračunskega obdobja	154.421.963	139.611.455	59.526.614	112.703.369	135.132.702	120
Osnovni kapital	2.322.284.140	2.086.559.144	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	3.199.015.617	105
Skupna vrednost aktive na dan 31. 12.	5.656.311.816	5.307.039.906	5.175.871.112	5.092.759.905	5.159.975.244	102
Odplačilo dolga – glavnica	219.555.539	212.849.148	238.361.387	183.625.351	181.200.328	99
Plačilo obresti*	40.624.860	37.889.189	35.786.115	32.283.754	31.704.975	98
<b>OKOLJSKI VIDIK – poraba energentov v MWh</b>						
Elektrika	23.598	22.584	21.670	22.190	21.653	98
Goriva	18.662	18.081	16.752	17.646	15.911	90
Zemeljski plin	1.443	1.386	1.564	1.812	1.642	91
UNP – propan	1.964	1.857	1.736	1.994	1.681	84
UNP – propan, butan	852	475	428	403	408	101
Kurilno olje	238	97	58	82	74	90
Daljinsko ogrevanje	638	550	0	0	400	-
Biomasa	0	0	452	482	0	-
Km AC	623	623	623	625	625	100
Št. zaposlenih	1.232	1.257	1.269	1.234	1.256	102
Marža iz poslovanja	47,8 %	44,1 %	27,3 %	36,0 %	39,0 %	108
EBITDA marža	85,37 %	87,78 %	80,7 %	83,1 %	79,6 %	96
Neto marža	33,2 %	29,2 %	14,9 %	24,0 %	27,3 %	114
Donosnost na kapital (ROE)	5,35 %	4,79 %	2,06 %	3,78 %	4,3 %	115

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

Slika 16: Gibanje čistega prihodka od prodaje in denarnega toka iz poslovanja (EBITDA) v obdobju 2018–2022





Slika 17: Struktura prihodkov DARS v letu 2022

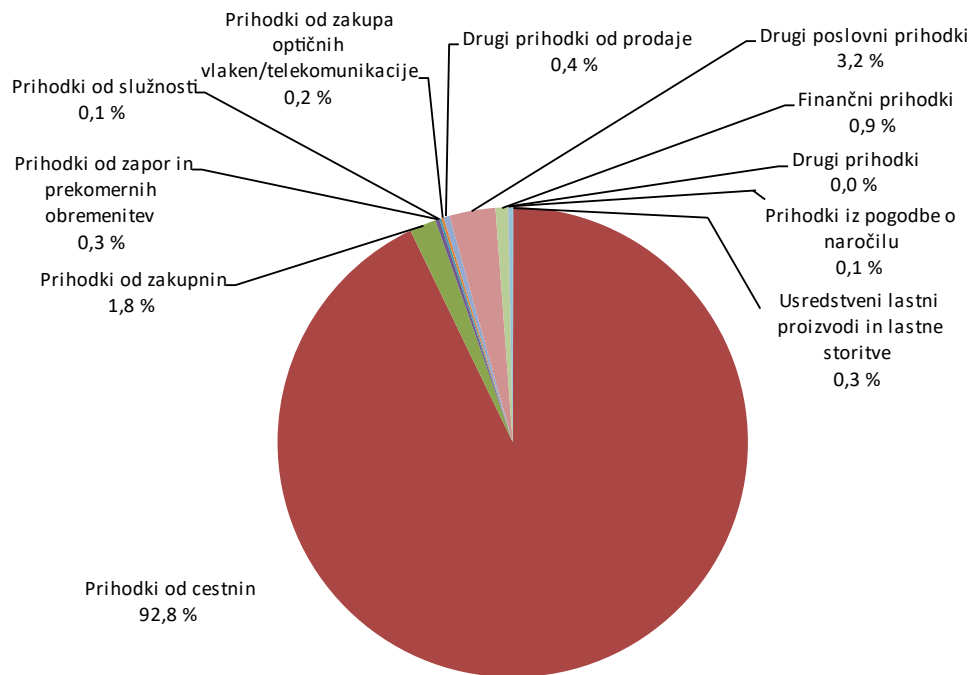


Tabela 7: Neposredno ustvarjena in distribuirana ekonomska vrednost družbe DARS od leta 2016 do 2022<sup>28</sup>

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Prihodki (neposredna ekonomska vrednost) (1)</b>	<b>372.497.825</b>	<b>442.411.843</b>	<b>466.246.838</b>	<b>481.358.110</b>	<b>399.731.986</b>	<b>470.159.549</b>	<b>495.821.517</b>
– Od prodaje	372.161.638	442.244.312	465.605.859	480.750.876	398.581.556	469.535.406	494.473.636
– Prodaja sredstev/nepremičnin	336.187	167.531	640.979	607.234	1.150.430	624.143	1.347.881
<b>Porazdeljena ekonomska vrednost (2)</b>	<b>294.378.679</b>	<b>317.224.881</b>	<b>344.641.792</b>	<b>410.888.602</b>	<b>384.077.024</b>	<b>409.386.053</b>	<b>390.571.992</b>
– Stroški blaga, materiala in storitev	36.740.431	38.635.453	47.646.986	50.383.003	44.369.700	48.350.592	60.807.678
<b>Stroški (brez stroškov dela)</b>	<b>195.755.737</b>	<b>203.242.941</b>	<b>226.137.622</b>	<b>265.820.555</b>	<b>260.411.511</b>	<b>270.205.903</b>	<b>265.330.341</b>
<b>Stroški dela</b>	<b>37.910.486</b>	<b>39.730.512</b>	<b>40.847.516</b>	<b>45.244.673</b>	<b>46.832.708</b>	<b>47.936.062</b>	<b>54.082.891</b>
<b>Izguba pri izločitvi osnovnih sredstev</b>	<b>80.143</b>	<b>615.603</b>	<b>3.749.710</b>	<b>30.864.914</b>	<b>26.717.740</b>	<b>31.481.217</b>	<b>6.054.385</b>
<b>Izplačila lastnikom kapitala in ostalim dobaviteljem finančnih sredstev</b>	<b>41.234.923</b>	<b>40.414.027</b>	<b>40.624.860</b>	<b>37.889.189</b>	<b>35.786.115</b>	<b>32.283.754</b>	<b>31.704.975</b>
– Dividende	0	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	31.704.975
<b>Davki od dobička</b>	<b>19.203.477</b>	<b>32.981.826</b>	<b>33.075.718</b>	<b>30.552.021</b>	<b>14.104.581</b>	<b>27.237.468</b>	<b>33.111.658</b>
<b>Investicije v družbeno okolje</b>	<b>193.913</b>	<b>239.973</b>	<b>206.367</b>	<b>517.251</b>	<b>224.369</b>	<b>241.650</b>	<b>287.742</b>
– Sponzoriranja in donacije	121.409	165.094	148.934	197.339	114.092	112.319	179.940
– Ostalo (dajatve, NUSZ ...)	72.504	74.879	57.432	319.912	110.277	129.331	107.802
<b>Neposredno ustvarjena ekonomska vrednost (1–2)</b>	<b>78.119.146</b>	<b>125.186.962</b>	<b>121.605.046</b>	<b>70.469.508</b>	<b>15.654.962</b>	<b>60.773.495</b>	<b>105.249.525</b>

<sup>28</sup> GRI GS 3-3, 201-1.

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

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

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

V letu 2022 smo ustvarili 479,6 milijona evrov prihodkov iz naslova cestninjenja, kar je za 5 % več kot v letu 2021. Družba DARS zasleduje cilj, da s cestninskimi prihodki pokrije vse oziroma 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. Ker se višina cestnine ne prilagaja na letni ravni in deloma tudi zaradi upada prometa v času pandemije covid-19, pa omenjena vrzel v povprečju še vedno ostaja znatna, posebej pri cestninjenju lahkih vozil.

#### Zaračunavanje uporabe infrastrukture in trajnostni razvoj

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

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 (Uradni list 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 2022 je bilo na naših cestah skoraj 96 % prevoženih kilometrov opravljenih z vozili, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 t in sodijo v emisijske razrede EURO V, EEV in EURO VI. Ta delež je bil v cestninskem razredu vozil s štirimi in več osmi (R4) 98 %.

#### 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) 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

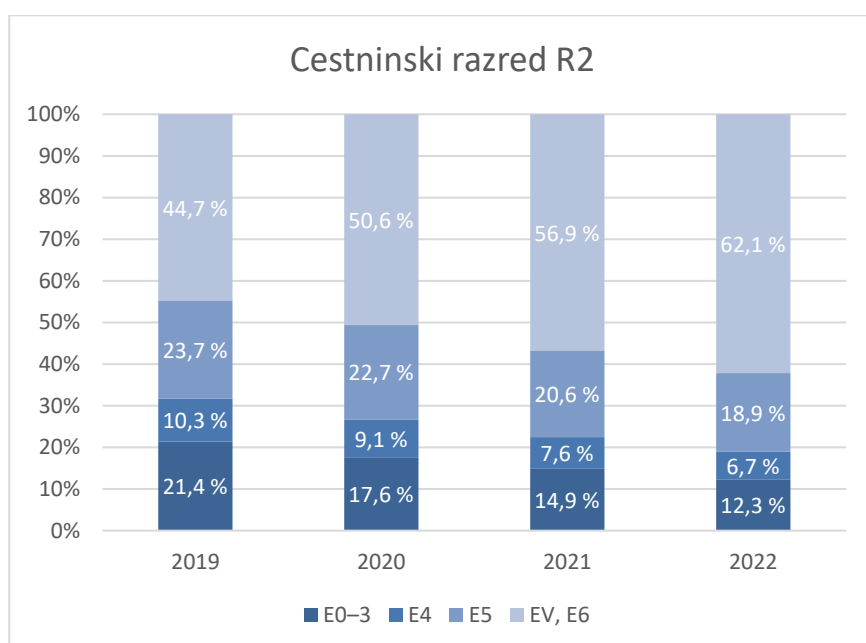
narejenih na sistemu za nadzor, ki zagotavlja, da se uporabniki ne izogibajo plačevanju cestnine. Dobro delujoč sistem nadzora je ključen za zagotavljanje prihodka od cestnine tovornih vozil.

V spodnji tabeli in grafikonih je razvidno, da se je v letih 2019–2022 zmanjševal delež »umazanih« vozil in naraščal delež »najčistejših«, to je tistih, ki so v emisijskih razredih EEV in EURO VI.

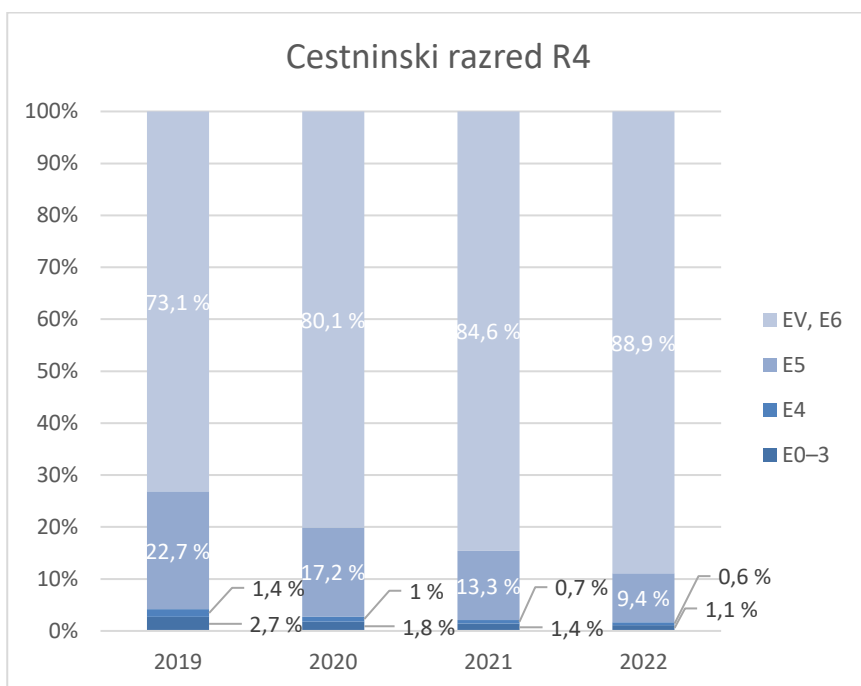
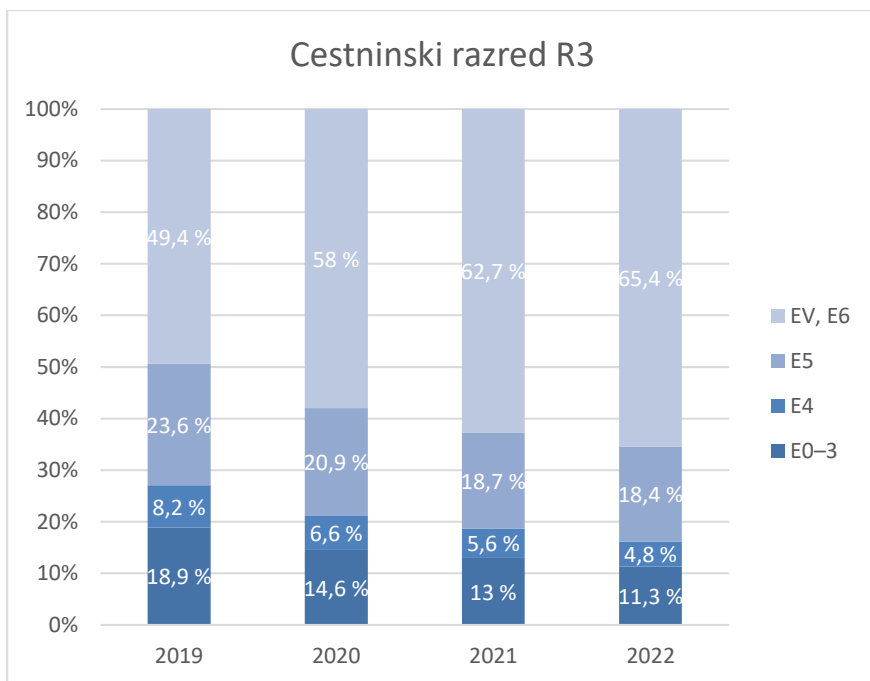
**Tabela 8: Delež emisijskih razredov EURO v cestninskih km, opravljenih s težkimi vozili na omrežju cestninskih cest (brez cestnega predora Karavanke)**

Vsi cestninski razredi	2019	2020	2021	2022
E0–3	5,9 %	4,0 %	3,3 %	2,9%
E4	2,9 %	2,0 %	1,6 %	1,4%
E5	22,9 %	17,9 %	14,3 %	10,9%
EV, E6	68,3 %	76,1 %	80,7 %	84,7%

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



Opomba: Samostojni 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.



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 (CO<sub>2</sub>) in emisij dušikovih oksidov (NO<sub>x</sub>) ter prašnih delcev (PM<sub>2,5</sub>).



Slika 19: Vozilo pod nadzornim portalom pri sistemu DarsGo









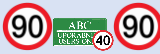





Slika 20: Naprava DarsGo



Pri starem cestninskem sistemu se je ob zaustavljanju in ponovnem speljevanju vozil na cestninski postaji povečala poraba, kot je za posamezne skupine vozil prikazano v spodnji tabeli. 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 1 5.6.7 *Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo.*

Tabela 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 do 3,5 t predstavljajo 41 % prihodkov od cestnin in so znašali 195.231.846 evrov. V letu 2022 je bila prodaja vinjet vrednostno višja za 9 % kot v predhodnem letu. Vrednost prihodkov iz naslova e-vinjet se ni povečala sorazmerno z rastjo količine vinjet predvsem zaradi spremenjene ročnosti letnih e-vinjet, ki zdaj veljajo 12 mesecev od prvega dne veljavnosti, tako pa se prepoznavajo tudi prihodki. Drugi manjši razlog pa je v vračanju sorazmernega dela vrednosti letnih in polletnih e-vinjet zaradi prodaje vozila ali zamenjave registrske tablice.

Prodajo elektronskih vinjet v sistemu e-vinjet smo začeli 1. 12. 2021. 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 visoka raven storitve, ki jo DARS nudi svojim uporabnikom. Pri izvajanju nadzora se zanašamo na odlično poznavanje celotne problematike plačevanja cestnine tako z vidika družbe DARS kot tudi družbe kot celote. To nam omogoča, da se v največji možni meri že vnaprej pripravljamo na predvidene situacije, kar nam omogoča hitro in učinkovito odzivnost nadzora.

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

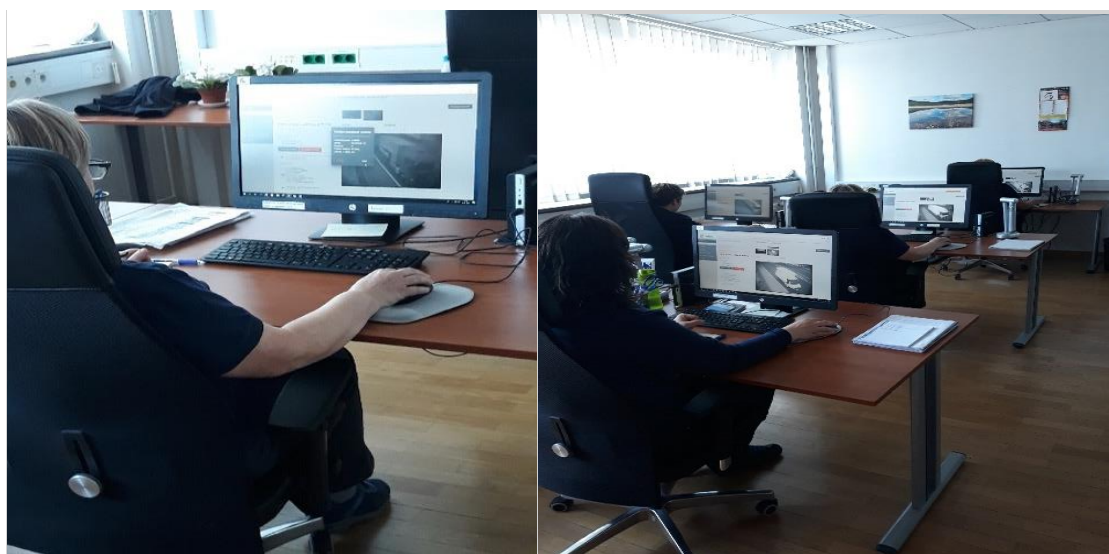
V letu 2022 so cestninski nadzorniki izdali 59.943 plačilnih nalogov (od tega 51.852 iz naslova neplačevanja cestnine za vinjetna vozila, 5.819 zaradi neplačila cestnine za tovorna vozila ter 2.272 po Zakonu o pravilih cestnega prometa). Izdanih je bilo za 12,1 % manj plačilnih nalogov kot v letu 2021. Razlog je v večjem številu prodanih e-vinjet in s tem posledično manjšem številu kršitev na eni strani in v občasno manjši intenzivnosti izvajanja nadzora zaradi uvedbe e-vinjet, vpeljave novih sistemov nadzora ter usposabljanja cestninskih nadzornikov za uporabo teh novih sistemov nadzora in nove prekrškovne aplikacije.

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

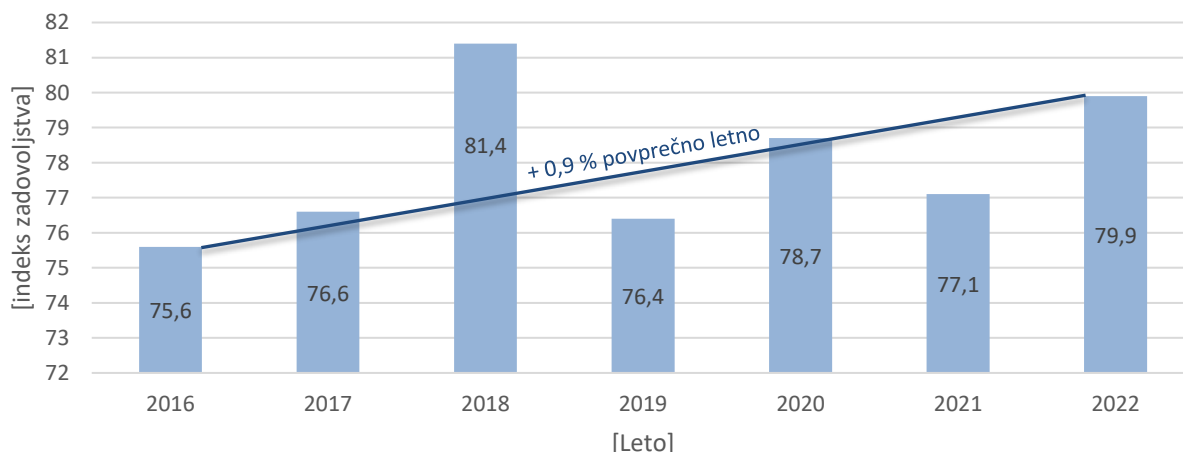


### 1.5.2.2 Zadovoljstvo in odgovoren odnos do uporabnikov avtocest<sup>29</sup>

#### Merjenje zadovoljstva uporabnikov avtocest

V družbi DARS že leta 2008 kontinuirano izvajamo raziskavo zadovoljstva uporabnikov avtocest in hitrih cest. Z izvajanjem raziskave stremimo k poznavanju njihovih pričakovanj ter lažje uresničujemo svoje zaveze do strank. Z raziskavo zadovoljstva preverjamo priložnosti, ki so tudi za nas pomembne in bi imele lahko vpliv na izboljšanje nekaterih dejavnikov merjenja. Cilj raziskave je torej na podlagi mnenja voznikov sprejeti ustrezne ukrepe in izboljšati oceno po področjih in dejavnikih, ki jih merimo.

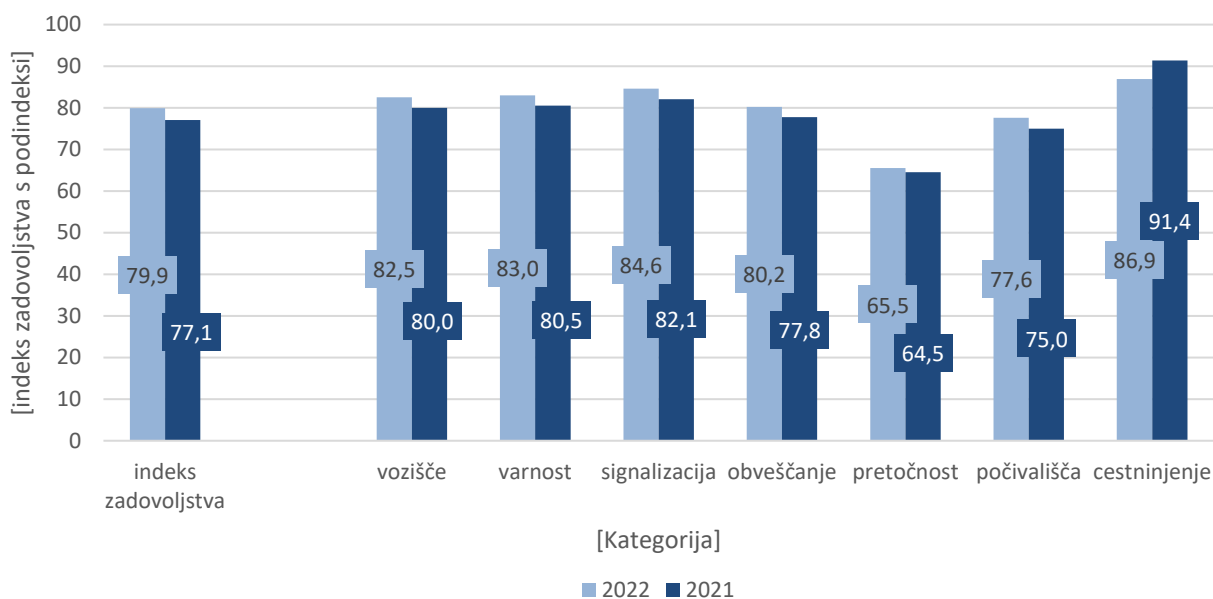
Slika 23: Indeks zadovoljstva uporabnikov avtocest po letih



V letu 2022 so v raziskavi vozniki ocenjevali zadovoljstvo s 23 različnimi dejavniki, združenimi v naslednje kategorije: vozišče, varnost, signalizacija, informiranje, pretočnost, počivališča in elektronsko cestninjenje. Iz ocen vseh dejavnikov je izračunan skupni indeks zadovoljstva, ki je za leto 2022 znašal 79,9 in predstavlja visoko raven zadovoljstva uporabnikov.

<sup>29</sup> GRI GS 3-3, 417-1.

Slika 24: Podindeksi zadovoljstva po kategorijah

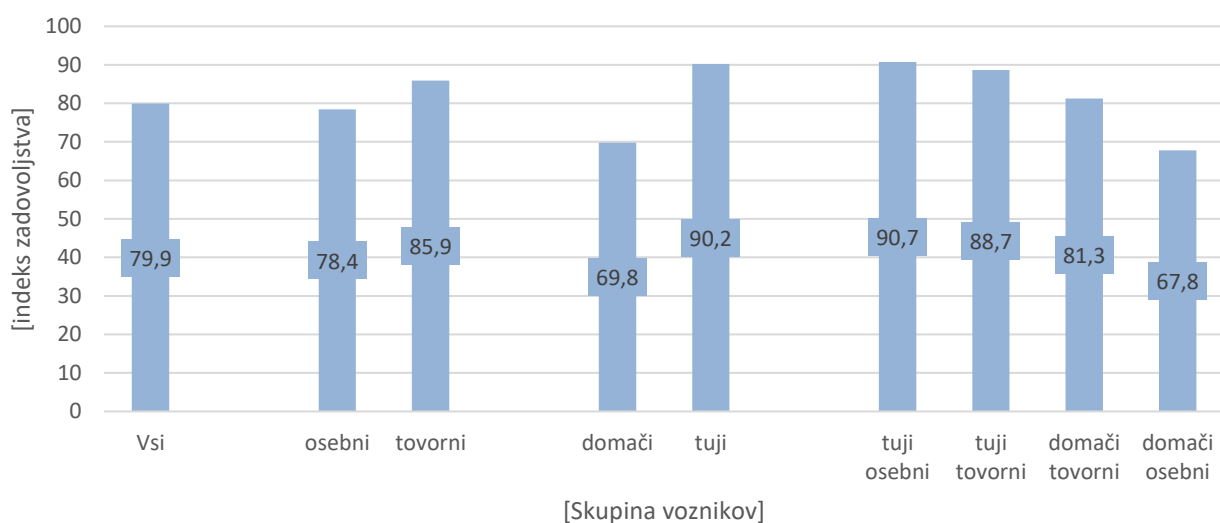


Jesenski val merjenja je pokazal nekoliko nižje zadovoljstvo kot spomladanski, vendar še vedno visoko. V vseh merjenih kategorijah v letu 2022 dosegamo boljše rezultate.

Kategorija, pri kateri smo do zdaj merili le sistem DarsGo, se je preimenovala v Cestninjenje, vanjo pa je v letu 2022 vključeno tudi zadovoljstvo z e-vinjeto. Zaradi nekoliko nižjega zadovoljstva uporabnikov s sistemom e-vinjeta v primerjavi s sistemom DarsGo je ta podindeks v letu 2022 edini opredeljen nižje. Kljub vsemu je zadovoljstvo z e-vinjeto visoko, saj je na splošno z njo zadovoljnih 89 % anketirancev.

Zadovoljstvo s cestninjenjem ostaja na najvišji ravni. Na visoki ravni še naprej ostajata zadovoljstvo s signalizacijo in varnostjo. Pretočnost prometa ostaja najbolj občutljivo področje, s podindeksom 65,5. Do področja so najbolj kritični domači vozniki osebnih vozil. Slednji so tudi na splošno bolj občutljivi. Domači vozniki osebnih vozil so namreč najmanj zadovoljni s pretočnostjo oziroma prevoznostjo avtocest v času vzdrževalnih in obnovitvenih del. Ta skupina voznikov slabo ocenjuje tudi sanitarije, povprečna ocena tega dejavnika med domačimi vozniki osebnih vozil ostaja na ravni 3,2.

Slika 25: Zadovoljstvo glede na skupine voznikov



Tuji vozniki ostajajo bolj zadovoljni kot domači. Najbolj zadovoljni so vozniki tujih osebnih vozil, najmanj pa vozniki domačih osebnih vozil. Zadovoljstvo domačih voznikov osebnih vozil se sicer med leti nekoliko izboljšuje.



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

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

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

Če želimo zagotoviti strateške cilje in obljube iz strategije družbe – pretočnost, varnost in udobje – moramo hkrati s tehnološkimi, tehničnimi in organizacijskimi inputi doseči tudi želene vedenjske spremembe pri strankah (uporabnikih AC), kot so 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 uporabljamo razpoložljive marketinške in komunikacijske metode, in sicer od tržnega raziskovanja do varnostnih kampanj in oglaševanja.

#### 1.5.2.3 Tržno komuniciranje za večjo varnost v prometu<sup>30</sup>

##### Pozitivna sporočila na temo prometne varnosti

V družbi DARS že več sodelujemo v kampanjah prometne varnosti, ki jih koordinira Agencija za varnost prometa. Verjetno so vsem poznani napisi na grafičnih prikazovalnikih prometnoinformativne signalizacije »Ne pij, ko voziš«, »Prilagodite hitrost« ali »Vozite previdno«. Ker so raziskave pokazale, da voznice in vozniki kot najučinkovitejša ocenjujejo sporočila, ki vsebujejo čustveni naboj, smo se v družbi DARS v letu 2022 odločili za oblikovanje novih napisov na temo prometne varnosti, ki vzbujajo pozitivna čustva, ki nasmejejo, vsebujejo igro besed ali izpostavljajo korist določenih ravnanj.

**Slika 26: Napis na spodnji sliki je pri voznikah in voznikih sprožil največ pozitivnih odzivov.**



Odziv je bil še posebej izrazit pri prvi seriji napisov za valentinovo. Veliko voznic in voznikov je povedalo, da so se jih nova sporočila dotaknila in da so jim hkrati tudi dala misliti ter da so veliko boljše od groženj. Podobni napisi so sledili med nacionalnimi preventivnimi akcijami Hitrost, Varnostni pas, Alkohol in Telefon, poleg tega smo jih prikazovali tudi za božič in novo leto.

<sup>30</sup> GRI GS 416-1, 417-2.



Slika 27: Vsa besedila so se prikazovala tudi v angleški različici. Napis »Otroke objemi z varnostnim pasom« je prevajalec ustvarjalno prevedel z uporabo rime.



Slika 28: Pri oblikovanju napisov smo uporabili besedilo znane slovenske popevke, ki pri večini vzbuja pozitivna čustva.



Slika 29: Voznice in voznike smo pozitivno presenetili še z napisi za božič in novo leto.



Slika 30: Ob preventivni akciji za opozarjanje na nevarnost prehitre vožnje smo za pomoč pri izboru napisov prosili sledilce na Facebooku.



### Deset let akcije reši Reševalni pas

V letu 2022 je minilo deset let od začetka preventivne akcije, s katero smo v družbi DARS v sodelovanju z Agencijo za varnost prometa, policijo, Ministrstvom za infrastrukturo in AMZS-jem začeli ozaveščanje voznikov o pomembnosti vzpostavitve reševalnega pasu. Ob tej priložnosti smo se partnerjem, ki so pripomogli k uspešnosti akcije, zahvalili s posebnim dogodkom, ki je potekal v Centru varne vožnje na Vranskem. Povzetek 10-letne aktivnosti smo na novinarski konferenci predstavili tudi medijem, na poligonu pa smo prikazali pravilno razvrstitev vozil v primeru prometne nesreče na avtocesti ali hitri cesti.

Slika 31: V Centru varne vožnje na Vranskem smo oktobra 2022 obeležili deset let akcije Reševalni pas.





Slika 32: Na nadvoze smo pred glavno turistično sezono namestili nove informativne transparente.



Skupaj s sodelujočimi partnerji preventivne akcije ocenjujemo, da je vzpostavitev reševalnega pasu med voznici in vozniki dobro sprejeta in da je stanje občutno boljše kot pred letom 2012. Prepričani smo, da smo z že izvedenimi aktivnostmi pripomogli k večji prometni varnosti ter ohranili kakšno življenje ali vsaj omilili posledice poškodb udeležencev. Zagotovo na ta način vplivamo tudi na pretočnost in hitrejšo odpravljanje posledic prometnih nesreč.

Slika 33: Na Mednarodnem obrtnem sejmu v Celju smo septembra 2022 predstavili akcijo Reševalni pas.

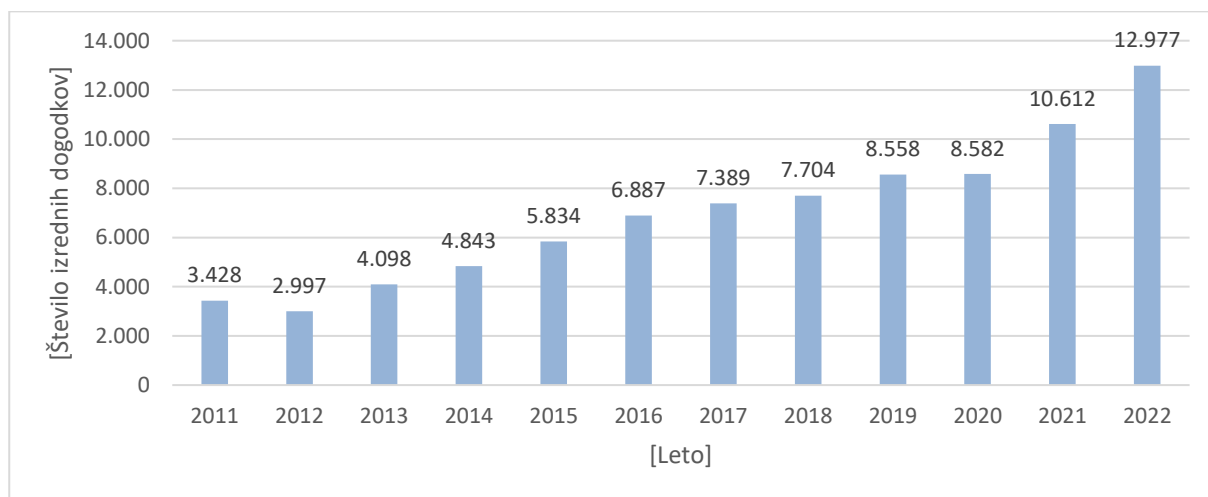


### 1.5.3 Promet in skrb za varnost<sup>31</sup>

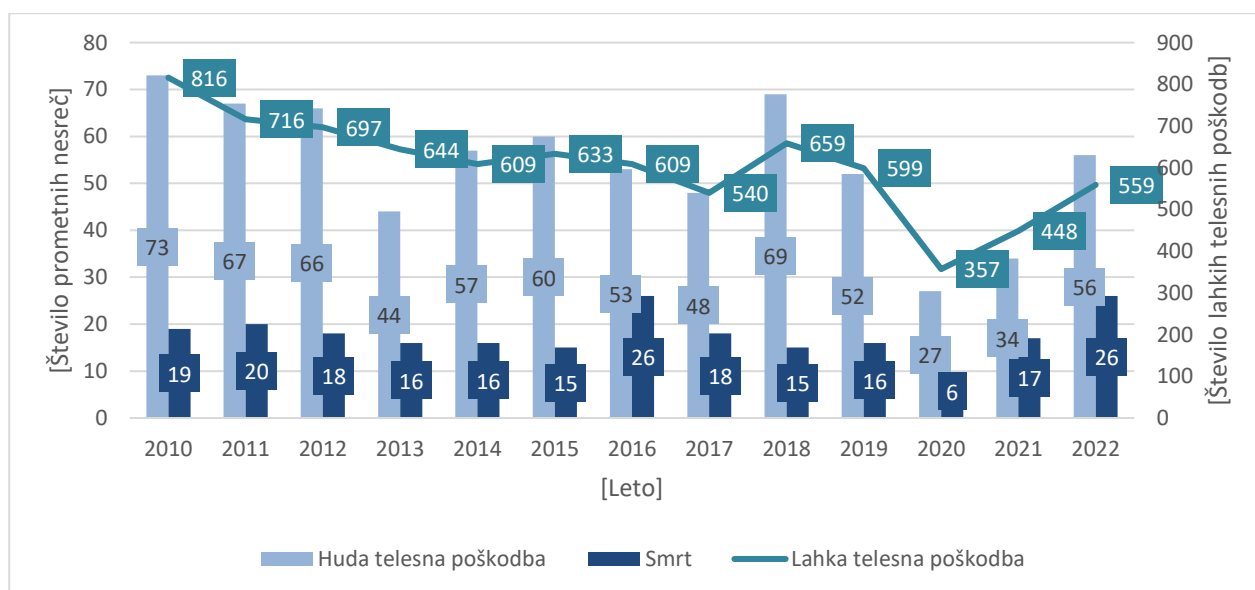
V želji vsakoletnega izboljšanja prometne varnosti smo z vsemi ukrepi, tako ustaljenimi kot novimi, intenzivno nadaljevali in skrbeli, da bomo uporabnikom nudili varno potovanje po AC/HC. Varnostne kampanje in sodelovanje z deležniki pozitivno vplivajo na prometno varnost, zato so aktivnosti na tem področju zelo široke in kontinuirane. V nadaljevanju je razvidna primerjava izrednih dogodkov po letih, prikazane pa so tudi 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 2021 povečalo za 22 %. Promet je podoben letu 2019, a se število izrednih dogodkov povečuje. Ugotavljamo dva razloga za to povečanje. Prvi razlog je večje število tovornih vozil, kar je pomemben indikator pri generiranju izrednih dogodkov. Drugi razlog je boljše zaznavanje samih dogodkov zaradi stalnega posodabljanja in nadgradenj v skladu s tehnološkim razvojem na področju prometa in prometnih storitev vključno z informiranjem.

Slika 34: Primerjava obdelanih izrednih dogodkov v nadzornih centrih – po letih



Slika 35: Posledice prometnih nesreč na AC in HC po letih



<sup>31</sup> GRI 2-25.



Slika 36: Smrtne žrtve na AC in HC po letih

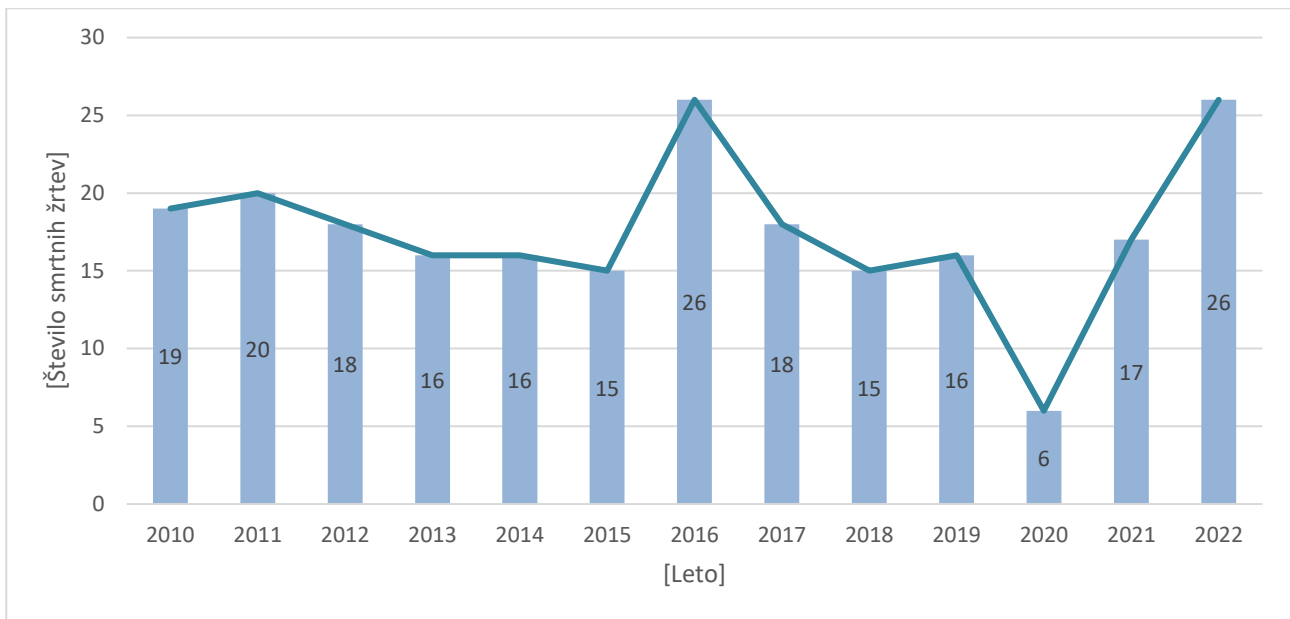
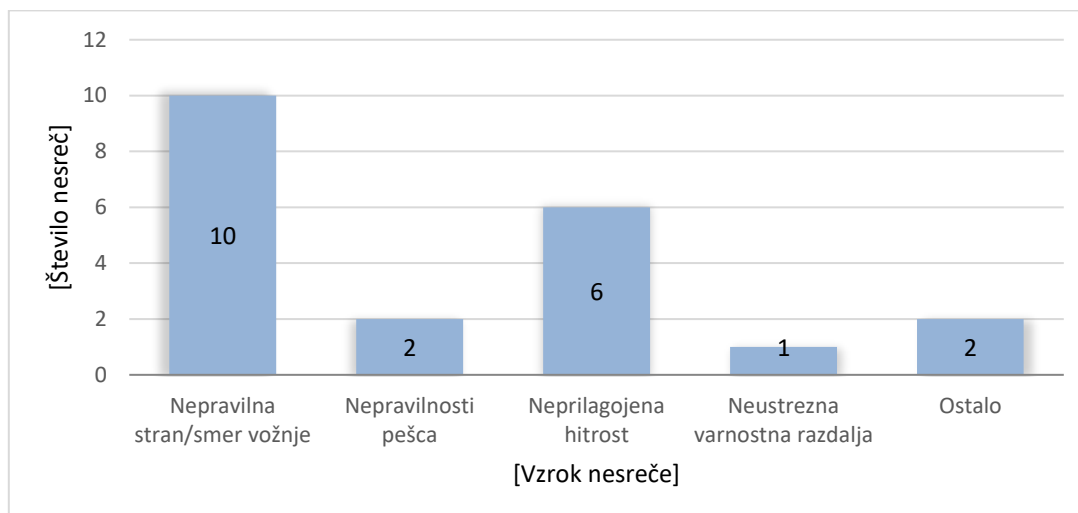


Tabela 10: Podatki o prometnih nesrečah na AC in HC od leta 2012 do 2022

Leto	Kategorija ceste	Lahka telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt
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
2022	AC	508	54	25
	HC	51	2	1

Nepravilna stran oziroma smer vožnje je med najpogostejšimi vzroki nesreč, kar je razvidno s spodnje slike.

Slika 37: Število nesreč s smrtnimi žrtvami glede na vzrok v letu 2022



Opomba: Nepravilna stran oziroma 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.

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

### Avtocestna policija

Aktivnosti avtocestne policije so ob napovedi njene ukinitve v letu 2022 začele upadati in dokončno ugasnile z 31. 10. 2022, ko je bila avtocestna policija dokončno ukinjena. Z zmanjšanjem njihove prisotnosti na avtocestnem omrežju smo začeli zaznavati ponovno povečevanje števila kršitev prometnih predpisov, predvsem prepovedi prehitovanja tovornih vozil in kršitve, povezane s prekoračitvami osnih obremenitev ter največje dovoljene mase vozil.

### Prometna varnost v predorih – izredni dogodki

V letu 2022 je bilo v predorih, daljših od 500 m, skupaj 59 nesreč in incidentov, ko je bilo potrebno ukrepanje reševalnih služb, iz obratovanja pa je bilo treba začasno izločiti tudi celotne predore ali posamezne dele. Največkrat je šlo za okvare vozil (31 %) in za skupino nerazporejenih dogodkov (31 %), med katerimi so prevladovali dogodki s previsokimi vozili. Sledijo prometne nesreče I. ali II. kategorije (19 %) in vožnje v nasprotni smeri (10 %). Med večjimi nesrečami sta bila evidentirana dva požarna dogodka zaradi samovžiga avtodoma oziroma tovornega vozila ter po ena prometna nesreča III. oziroma IV. kategorije in nesreča z nevarno snovjo. Zaradi dogodkov je bilo treba začasno popolnoma ali delno omejiti promet skozi predore v skupnem času več kot 46 ur. V nekaj manj kot polovici dogodkov (49 %) so bila udeležena osebna vozila, v velikem deležu (31 %) pa tudi tovorna vozila. Pri dogodkih je bila ena oseba težko telesno poškodovana (padec motorista v predoru Markovec).

Težo dogodkov in učinkovitost odziva pristojnih služb DARS, zunanjih reševalnih služb in policije lahko ocenimo na podlagi podatkov o potrebnem času začasne zapore pri posameznem dogodku. V zadnjih desetih letih ima trend zmanjševanja, v 2022 je znašal v povprečju približno 47 minut. Zapore pri požarnih dogodkih z relativno velikim požarnim potencialom, kar pomeni veliko nevarnost za uporabnike in predor z vgrajeno opremo, so trajale v povprečju le približno 2,5 ure, zahvaljujoč aktivnemu posredovanju udeležencev in hitremu ukrepanju pristojnih gasilcev. Pri požaru avtodoma v predoru Karavanke je treba znova pohvaliti usklajeno ukrepanje reševalnih služb Slovenije in Avstrije, še posebej pristojnih gasilskih enot.

Med dogodki je treba omeniti tudi tehnično okvaro v predoru Karavanke v septembru – izpad elektronapajanja portalnih ventilatorjev na slovenski strani zaradi vpliva gradnje 2. cevi. Zaradi učinkovitega ukrepanja vodstva in več področij DARS

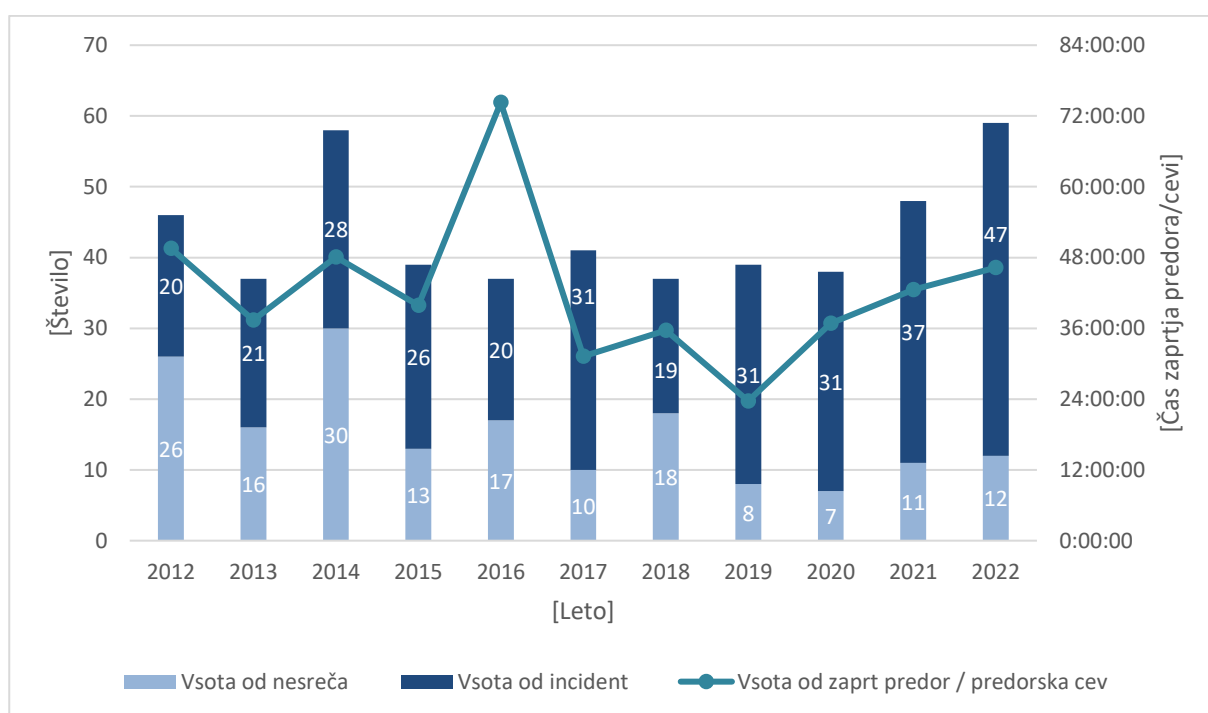
pri intervencijski odpravi okvare je bil ponovni redni promet brez omejitev vzpostavljen v zgolj 14 urah, kar je bistveno krajši čas od pričakovanega potrebnega časa nekaj dni.

Poleg navedenih dogodkov je bilo treba v prvih treh mesecih in novembru zaradi burje šestkrat preventivno izločiti iz obratovanja levo cev predora Kastelec v skupnem trajanju približno 48 ur.

Ugotavljamo:

- da je število dogodkov že drugo leto v rahlem porastu, vendar pa je še vedno relativno majhno,
- da so bili dogodki večinoma posledica ravnanja uporabnikov, na kar družba DARS praktično ne more neposredno vplivati, okvara elektronapajanja prezračevalnega sistema v predoru Karavanke pa je bila posledica vpliva gradnje 2. predorske cevi,
- da je bil pri dogodkih en udeleženec težje poškodovan, evidentirana pa je bila tudi neposredna škoda za predore z vgrajeno opremo,
- da gostitve dogodkov niso bile ugotovljene, nekaj več okvar vozil je bilo evidentiranih v predorih Karavanke in Šentvid,
- da sta bila delovanje varnostnih sistemov predorov in odziv pristojnih služb ob izrednih dogodkih učinkovita.

**Slika 38: Nesreče in incidenti v predorih, daljših od 500 m, od leta 2012 do 2022**



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

Izvedba vaj, urjenj enot družbe 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 2022 je bilo izvedenih vseh sedem predvidenih reševalnih vaj, od tega štiri štabne in tri praktične. Med praktičnimi vajami je treba omeniti regijsko vajo v predoru Golo rebro in meddržavno vajo v predoru Karavanke. Praktične vaje so obravnavale scenarije prometnih nesreč s požari, pri štabnih vajah pa so bili preverjeni odzivi služb za primer požara avtobusa oziroma električnega vozila.

Izvedena je bila večina predvidenih urjenj po enotah družbe DARS in skupnih urjenj vodij reševalnih služb. Neizvedene aktivnosti se prenesejo v leto 2023.

V letu 2023 se bodo izvedla/-le:

- urjenja zaposlenih v družbi DARS in skupna urjenja vodij reševalnih služb, ki se niso izvedla v 2022,
- redne vaje (dve praktični regijski vaji, pet štabnih).

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.



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

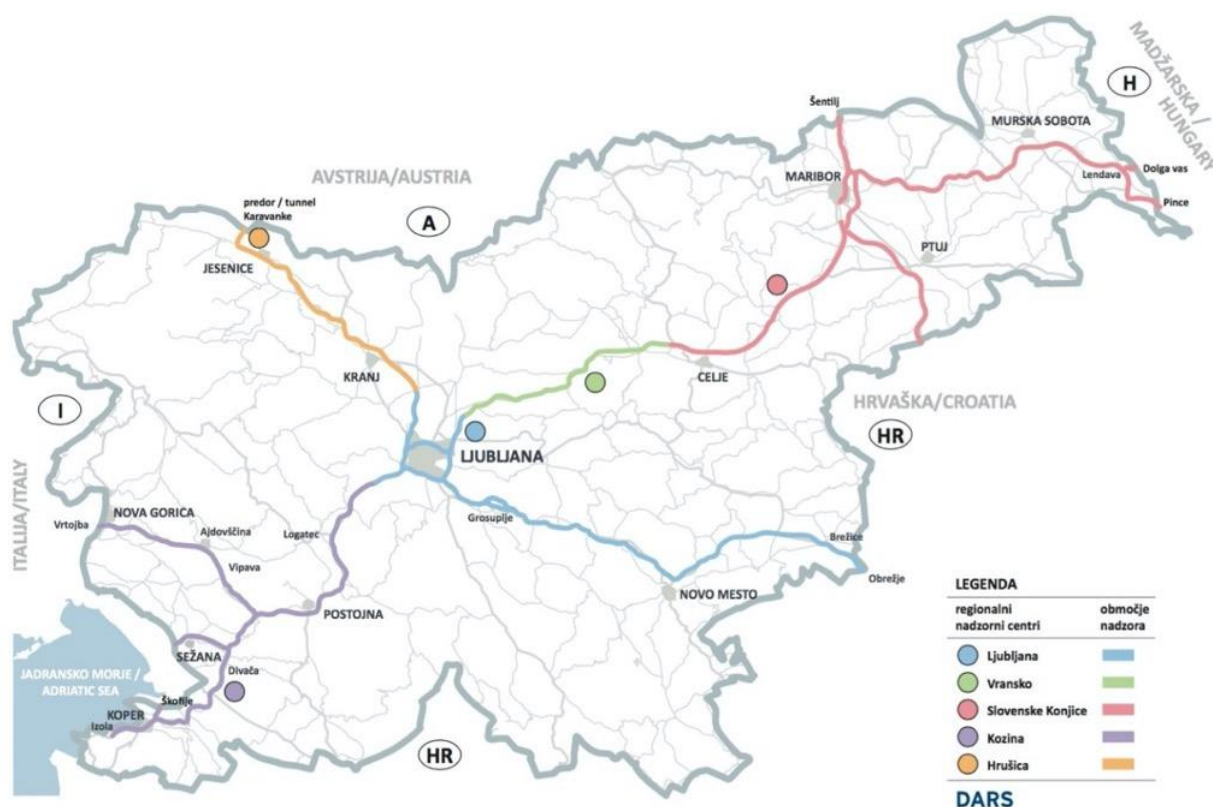
Družba DARS na letni ravni izvaja veliko različnih ukrepov, ki so neposredno povezani z varnostjo, udobjem uporabnikov avtocest in pretočnostjo prometa. Predpogoj dobre prepustnosti je opremljenost avtocestnega sistema z najsodobnejšo opremo. Sodobna oprema za nadzor, vodenje in varnost prometa zagotavlja 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.

### 1.5.4.1 Upravljanje in vodenje prometa<sup>32</sup>

#### 24-urni nadzor in vodenje prometa

Nadzorni centri Kozina, Ljubljana, Vransko, Slovenske Konjice, Hrušica in Glavni nadzorni center (GNC) s svojimi ekipami nadzornikov prometa skrbijo za nenehen 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 in mednarodni ravni, kjer skrbi za nemoten potek izvajanja mednarodnih načrtov vodenja prometa (Traffic Management Plans – TMP). Poleg koordinacije RNC skrbi GNC tudi za koordiniranost ob večjih dogodkih, kot so na primer izločanja tovornih vozil v času zimske sezone. V času večjih izrednih dogodkov, ko ima GNC vpliv na sosednji RNC, prevzame vlogo koordinatorja tudi med ostalimi področji družbe DARS in zunanjimi intervencijskimi službami.

Slika 39: Centri za nadzor in vodenje prometa



<sup>32</sup> GRI 2-13, 3-3, 416-1.



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

V zadnjem času veliko pozornosti poleg prometne varnosti namenjamo tudi pretočnosti prometa, zato ukrepe prilagajamo trenutnim razmeram na avtocesti, prav tako nadgrajujemo sisteme detekcije prometnega stanja. Na dogodke se tako vedno hitreje odzivamo ter s tem zmanjšujemo nevarne situacije in nepotrebne zastoje.

V letu 2022 smo v Oddelku za promet prilagajali delovne procese v nadzornih centrih zaradi epidemije covid-19. Sproti smo prilagajali delovnike zaposlenih v nadzornih centrih in z vsemi deležniki (policija, URSZR, Cestninski nadzor ...) usklajevali ukrepe vodenja in nadzora prometa.

S pomočjo glavnega nadzornega centra (GNC) so bile v letu 2022 uspešno vodene ter koordinirane vse večje aktivnosti za zagotavljanje prometne varnosti ter pretočnosti na AC/HC. Med drugim lahko zagotovo omenimo uspešno izvajanje zimske službe in izvajanje ukrepov v času turistične sezone. S pomočjo zaposlenih v Oddelku za promet smo usklajevali izvajanje prometnih zapor s službami, ki sodelujejo pri izvajanju vzdrževalnih ali večjih obnovitvenih del na AC/HC.

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

V letu 2022 smo s pomočjo simulatorja za Sisteme za nadzor in vodenje prometa (SNVP) usposobili nadzornike prometa vseh nadzornih centrov. Vsako leto je tako predvideno obdobjo usposabljanje na simulatorju SNVP in predorskem simulatorju, s katerim želimo doseči boljše odzivne čase ob intervencijah ter pravilne reakcije zaposlenih v nadzornih centrih. V skladu z Načrti zaščite in reševanja (NZiR) smo med nadzorniki prometa preverjali znanje s tega področja. Ugotovljeno je bilo zelo dobro znanje, zato so zaposleni pridobili potrdila o usposobljenosti. Nadzorniki prometa RNC Ljubljana so se usposabljali na predorskem simulatorju predora Šentvid in usposabljanje tudi uspešno opravili.

Z namenom povečanja povezanosti, zavzetosti in timskega dela je bil v mesecu decembru 2022, v Oddelku za promet, izveden Team Building, ki zelo pozitivno vpliva na delovne procese nadzora in vodenja prometa na AC/HC.

Poleg izvajanja usposabljanj so v letu 2023 planirana tudi druga izobraževanja na temo prometa in prometne varnosti. V ta namen nameravamo izvesti sklop usposabljanj vseh nadzornikov prometa, in sicer na temo varnosti v predorih, upravljanja ventilacije v predorih, prometne zakonodaje ter novitet s področja prometne opreme in signalizacije.

### **Ozaveščanje o pomenu varne vožnje in informiranje o pretočnosti v prometu**

Družba DARS si prizadeva za zagotavljanje pogojev za varno vožnjo in čim boljše pretočnosti 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 oziroma nekaj aktivnosti (predvsem tiste, ki so povezane zgolj s prometom po AC/HC) izvaja sam.

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

- Skupaj za večjo varnost ob začetku motoristične sezone – treningi varne vožnje za motoriste.
- Sodelovanje z Zavodom VOZIM v obliki inovativnih interaktivnih delavnic »Še vedno vozim – vendar ne hodim«, ki potekajo na osnovi podajanja osebne izkušnje poškodovancev v prometnih nesrečah.
- »Reši življenje« – upoštevanje pravilnega razvrščanja ob zastoju na avtocesti in na ta način prispevanje 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« – 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, na katerih smo vzpostavili dodatno prometno signalizacijo, tako imenovane strešice.
- »Vozi desno, prehitvaj levo« – začetek akcije sega v leto 2019; na portalih se lahko objavlja takrat, ko ni drugih aktivnih dogodkov in ko promet na voznem pasu ne presega 1.200 vozil/uro. Ko je promet gost, pa te vsebine niso več ustrezne, saj se pogoji takšne vožnje spremenijo.
- Druge pomembne vsebine, na 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 40: Spremenljiva prometna signalizacija



Poleg že 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 iti za volan, in k 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.
- Postavitev varnostnih ograj na objektih za preprečevanje zdrsa vozil z objektov.
- Zamenjava kažipotne signalizacije na izvozih z avtocest.
- Zamenjava zaključnic in postavitev dodatnih varnostnih ograj ter postavitev blažilnikov trkov.

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

V izvedbi je projekt upravljanja prometa na mestnih vpadnicah Ljubljane: v sklopu projekta se bo dodatno postavila prometno informativna signalizacija (SPIS) in se bo izvedla namestitev novih detektorjev prometa za aktivno spremljanje prometnih tokov. Namen projekta je pridobivanje informacij, na osnovi katerih bo možno boljše predvidevanje prometnih konic in z ustreznimi ukrepi tudi preprečevanje zastojev.

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

#### **Izvajanje evropskih projektov**

V sklopu evropskega projekta Crocodile je potekal nadaljnji razvoj aplikacije Kažipot 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.

Izvajajo se pilotni projekti na področju digitalizacije prometnih podatkov prek detektorjev prometa (števcu prometa) in prenosa teh podatkov z infrastrukture na uporabnika (C-ITS z mikrovalovno ITS-G5 tehnologijo in 3G/4G/LTE/5G mobilnimi tehnologijami).

#### **Izvajanje ostalih projektov**

Začeli smo izvajati pilotne projekte, ki bodo v prihodnje podlaga za digitalizacijo cest in avtonomno vožnjo. Izvajajo se projekti na področju digitalizacije infrastrukture (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), zaznavanja vremenskih razmer z vremenskimi postajami ter prenosa teh podatkov z infrastrukture na uporabnika (IoT).

Družba DARS je v letu 2022 nadaljevala izvajanje projekta vpeljave gospodarjenja s cestami, ki so v njegovem upravljanju. Ekspertni sistem PMS DARS (PMS: Pavement Management System), ki poteka s programskim orodjem dTIMS\_CT (Deighton's Total Infrastructure Management System with Concurrent Transformation), je v letu 2022 uporabljen v novi verziji 9.5, ki omogoča enostavnejše dopolnjevanje novih odsekov, izboljššan grafični prikaz ter možnost vodenja arhivskih podatkov vozišč. V letu 2022 smo pri načrtovanju ukrepov na premostitvenih objektih uspešno uporabili tudi rezultate novega Sistema za gospodarjenje s premostitvenimi objekti BMS DARS (BMS: Bridge Management System).

V letu 2022 smo zaključili s pilotnim projektom satelitskega spremljanja pomikov cestnih objektov, s katerim smo preverili možnost določitve pomikov cestnih objektov s pomočjo podatkov, pridobljenih s satelitov ter z razvojnim

projektom digitalizacije spremljanja stanja premostitvenih objektov, s katerim smo preverili možnost uporabe brezpilotnih letalnikov in sodobnih tehnologij zajema podatkov pri spremljanju stanja premostitvenih objektov.

#### I.5.4.2 Trajnostna mobilnost in alternativni pogonski energenti

DARS sledi trendom razvoja elektromobilnosti tudi na področju elektrifikacije lastnega voznega parka in s tem povezanega zagotavljanja oskrbe električnih vozil z energijo. V ta namen je na lokacijah, na katerih izvaja svoje dejavnosti, namestil dodatne elektropolnilnice na trifazni izmenični tok nazivne moči 22 kW. Stanje konec leta 2022 je 29 polnilnic na 24 lokacijah, skupna nazivna moč polnilnic pa je 616 kW.

Na počivališčih, kjer nudenje storitev uporabnikom avtocest sicer izvajajo najemniki na podlagi sklenjenih pogodb z Darsom, je zagotovljeno tudi energetska polnjenje električnih vozil. Ob koncu leta 2022 je bilo v ta namen na voljo 74 zmogljivejših elektropolnilnic skupne nazivne moči približno 10.000 kW.

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

Sledenje trendom in razvoju trajnostne mobilnosti narekuje tudi določene spremembe v konceptu razvoja počivališč, kar je opredeljeno v Strategiji upravljanja počivališč na avtocestnem omrežju do leta 2025, nanaša pa se na 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 41: 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) so se optimizirali požarni algoritmi mehanskega delovanja prezračevanja v predoru Dekani. Pred prodorom Vodole in pokritim vkopom Močna sta se postavila nova agregata DEA. V predorih Kastelec in Dekani se je izvedla zamenjava korodiranih sidrskih vijakov prezračevalnih ventilatorjev. Izvedla se je zamenjava videodetekcijske opreme (VDP) v predorih Pletovarje in Golo rebro. DARS izvaja projekt vzpostavitve sistema detekcije nevarnega tovora – ADR v predorih Kastelec, Dekani, Markovec, Barnica, Podnanos, Šentvid, Debeli hrib, Mali vrh, Podmilj, Trojane, Jasovnik, Ločica, Pletovarje, Golo rebro in Cenkova. Izvedla se je dobava in zamenjava dizelskega agregata napajanja predora Močna. V izvedbi je dokumentacija PZI optimizacije požarnih algoritmov delovanja mehanskega prezračevanja v predoru Šentvid. V izvedbi je izdelava projektne dokumentacije PZI obnov ESO opreme v predorih Debeli hrib, Mali vrh, Ločica, Jasovnik, Kastelec, Dekani, Cenkova, pokritih vkopov Močna, Vodole in Malečnik.
- V izvedbi je projekt zamenjave obstoječe razsvetljave z LED-svetili v pokritem vkopu Vipavski Križ. Z navedenimi projekti DARS zagotavlja dobro kondicijo opreme in povečuje varnost v predorih.
- Za potrebe prenove in modernizacije nadzornega centra za upravljanje prometa Ljubljana (RNC Dragomelj) se je izdelala projektna dokumentacija PZI. S prenovo bo DARS posodobil opremo in sisteme v RNC Dragomelj, povečal zanesljivost sistemov ter izboljšal delovne pogoje zaposlenih.
- Izvaja se projekt upravljanja prometa na mestnih vpadnicah Ljubljane, ki predvideva umirjanje prometa s pomočjo avtomatsko vodenega omejevanja hitrosti na tem območju. V izvajanju je projekt programskih nadgradenj in poenotenja obstoječega sistema SNVP.
- Izvedena je postavitve nadzorne točke Hrušica.
- V izvedbi je projekt postavitve LED-smernikov za vidno vodenje prometa v primeru megle na območju klanca Višnja Gora. Namen projekta je izboljšanje prometne varnosti v primeru poslabšanih vremenskih razmer.
- V izvedbi je projekt obnove 15 cestno-vremenskih postaj (CVP). Izvedla se je projektna dokumentacija za dobavo in postavitve 16 novih cestno-vremenskih postaj. S projektom bo obnovljena cestno-vremenska oprema, ki je nujna za učinkovito in pravočasno ukrepanje v primeru neugodnih vremenskih razmer, kar je še posebej pomembno v zimskem času.
- Izvedla se je sanacija sistema klica v sili (KVS) AC Golovec – priključek Trebnje zahod. Pripravila se je projektna dokumentacija sanacije sistema klica v sili (KVS) na AC Vrba–Vodice.
- Izvedla se je optična komunikacijska povezava Blagovica–Slovenske Konjice, s čimer DARS izboljšuje in širi svoje komunikacijsko omrežje.
- Izvedla se je nadgradnja videonadzornega sistema Genetec. Izvedla sta se tudi projektiranje gradbeno-instalacijskih del za izvedbo digitalnega videonadzora na AC v RS – »IPK4« in projektna dokumentacija digitalnega videonadzora na objektih DARS.
- Izdelala se je projektna dokumentacija PZI za izgradnjo sončnih elektrarn na nekaterih objektih DARS. V pripravi so JN za postavitve sončnih elektrarn na objektih ACB Kozina, izpostava Ptuj, pokriti vkop Vipavski Križ, cestninski postaji Log in Dob. S projektom DARS pristopa k izboljšanju ogljičnega odtisa in zmanjšuje stroške dobave električne energije.

### I.5.4.4 Zagotavljanje telekomunikacij

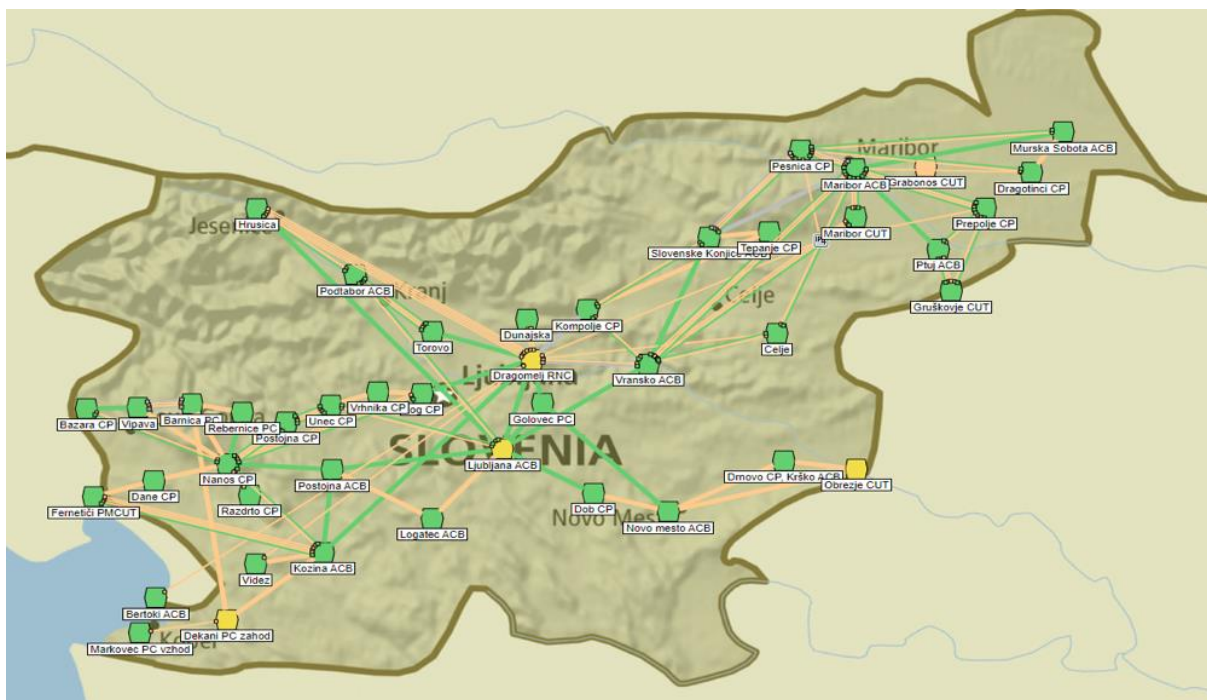
Za poslovanje, cestninjenje, prometno varnost, nadzor in upravljanje prometa sta ključna prenos podatkov in delovanje sistemov IKT (informacijsko-komunikacijske tehnologije). V DARS smo prepoznali tveganje izpada prenosa informacij, zato je bil vzpostavljen Oddelek za telekomunikacije, ki upravlja in vzdržuje več kot 1.300 km optičnih kablov z 12, 24, 48, 96 ali 288 vlakni ter več kot 700 kosov mrežne opreme. V letu 2022 smo vzpostavili funkcionalnost MPLS v 37 komunikacijskih vozliščih, kar omogoča učinkovitejše upravljanje in delovanje telekomunikacijskega omrežja. Prav tako smo pretočnost najbolj obremenjenih telekomunikacijskih povezav na komunikacijskem križu DARS od Ljubljane do Murske Sobote, Novega mesta, Hrušice in Kopa povišali na 10 Gbit/s.

V letu 2022 smo nadaljevali gradnjo optične telekomunikacijske infrastrukture na odseku Blagovica–Tepanje z optičnim kablom na razdalji 70 km, in sicer kapacitete 192 oziroma 96 vlaken.

Zaradi zagotavljanja neprekinjenega poslovanja zagotavljamo tudi stalno pripravljenost na domu, da lahko dosežemo ciljno razpoložljivost telekomunikacijskega omrežja.

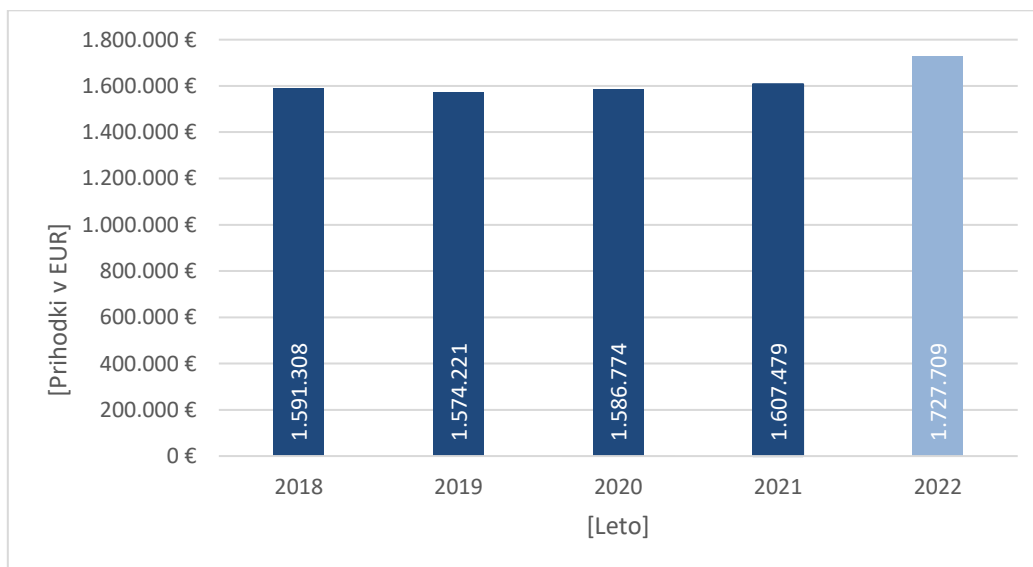
V letu 2022 se je obnovil sistem klica v sili in kabelske kanalizacije od predora Golovec do priključka Trebnje zahod.

Slika 42: Shema najpomembnejših telekomunikacijskih vozlišč iz aplikacije za nadzor



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

Slika 43: Prihodki trženja presežkov telekomunikacijskih kapacitet in služnosti za bazne postaje





### I.5.4.5 Izvajanje evropskih projektov<sup>33</sup>

Družba DARS v obdobju 2016–2022 sodeluje pri mednarodnem projektu »C-Roads«, ki si prizadeva izboljševati prometne in transportne razmere prek implementacije mednarodno usklajenih aplikativnih rešitev C-ITS na koridorskem cestnem omrežju. V letu 2022 so bili predstavljeni dosežki uspešno zaključenega prvega dela implementacije pilotnih projektov kooperativnih inteligentnih prometnih sistemov C-ITS z mobilno povezavo vozil in infrastrukture prek omrežij LTE in tudi z mikrovalovno povezavo (ITS-G5) za prenos prometnih informacij med infrastrukturo in vozili. Nadaljuje se projekt C-Roads 2, ki zajema integracijo obstoječih sistemov upravljanja prometa in obveščanja v C-ITS ter razširitev pokritosti avtocestnega omrežja s tehnologijami C-ITS. Izvedla so se čezmejna testiranja sistemov C-ITS s sosednjimi državami z namenom potrditve interoperabilnosti storitev C-ITS.

Na projektu CROCODILE 3 do konca leta 2022 uspešno izvedli projekte, ki bodo pripomogli k varnosti in pretočnosti avtocest:

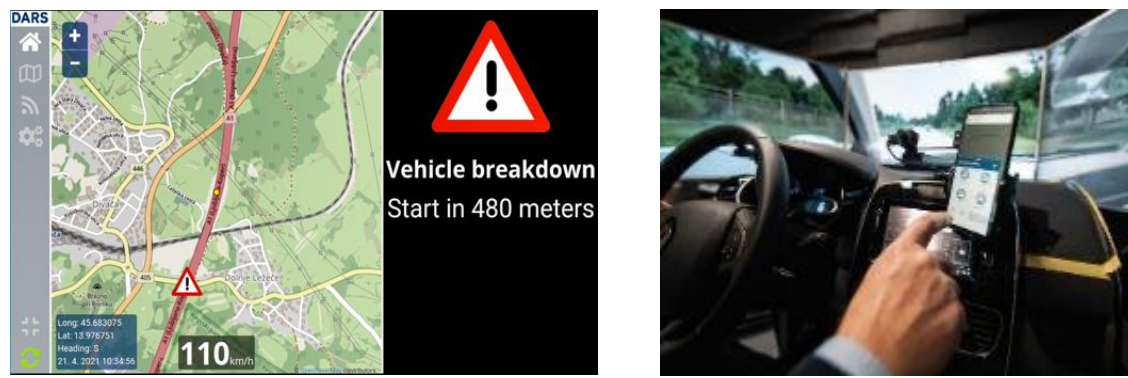
- Izdelali smo Evalvacijo mednarodnih načrtov vodenja prometa, ki se uporabljajo za mednarodno koordinacijo izvajanja vodenja prometa;
- Izdelali smo mednarodne načrte vodenja prometa Slovenije z Italijo, Avstrijo, Madžarsko in Hrvaško
- Izdelali smo računalniški simulator za usposabljanje ekip nadzornih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

Podrobna finančna sredstva so opredeljena v Letnem poročilu družbe za leto 2022.

Družba DARS je v letu 2022 prejela skupaj 4.814.489,24 evra evropskih nepovratnih sredstev za dela, izvedena v letih 2021 in 2022. Sredstva Instrumenta za povezovanje Evrope smo prejeli za čezmejni projekt gradnja cestnega predora Karavanke v višini 2.069.111,36 evra, kar predstavlja 10 % upravičenih stroškov. Na področju čezmejnega sodelovanja in harmonizacije aplikacij ITS smo prejeli 229.962,23 evrov za projekt Crocodile 3, ki je sofinanciran v višini 20 % upravičenih stroškov. Za pilotni projekt C-Roads Slovenija, ki je sofinanciran v višini 50 % in se je zaključil v letu 2021, smo prejeli 33.335,32 evra, za C-Roads Slovenija 2, ki je nadaljevanje prvotnega projekta, smo prejeli 257.380,95 evra. V okviru programa izvajanja Evropske kohezijske politike za obdobje 2014–2020 prejeli evropska sredstva sklada za regionalni razvoj v višini 1.975.005,49 evrov za izdelavo dokumentacije za izgradnjo hitre ceste za 2. odsek 3. razvojne osi sever od priključka Velenje jug do priključka Slovenj Gradec jug in 249.693,89 evrov za izdelavo dokumentacije za 2. odsek 3. razvojne osi jug na odseku od priključka Maline do mednarodnega mejnega prehoda Metlika ter do priključka Črnomelj jug. Projekta sta sofinancirana v višini 80 % upravičenih stroškov.

V letu 2022 smo prejeli tudi 1.035.500 EUR predplačil evropskih sredstev. Na osnovi Instrumenta za povezovanje Evrope (CEF 2) smo prejeli 1.014.500 EUR za gradnjo Navezave na Luko Koper-Srminske vpadnice. Projekt je sofinanciran v višini 50 % upravičenih stroškov, izvajal pa se bo v letih 2022-2026. Iz raziskovalno – razvojnega mehanizma HORIZON Evrope smo prejeli 21.000 EUR za projekt ATLANTIS. Projekt bo prispeval k izboljšanju obsežni oceni ranljivosti ter ustvarjanju ustreznega znanja in ozaveščenosti o odpornosti evropske kritične infrastrukture na sistemska tveganja.

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



<sup>33</sup> GRI 201-4.

#### I.5.4.6 Zagotavljanje prometnih informacij

V letu 2022 smo upravljalci 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, toda razvoj na področju digitalizacije narekuje stalno prilagajanje in nadgrajevanje sistema.

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

##### **Prometnoinformacijski center (PIC): vir verodostojne in posodobljene prometne informacije**

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

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

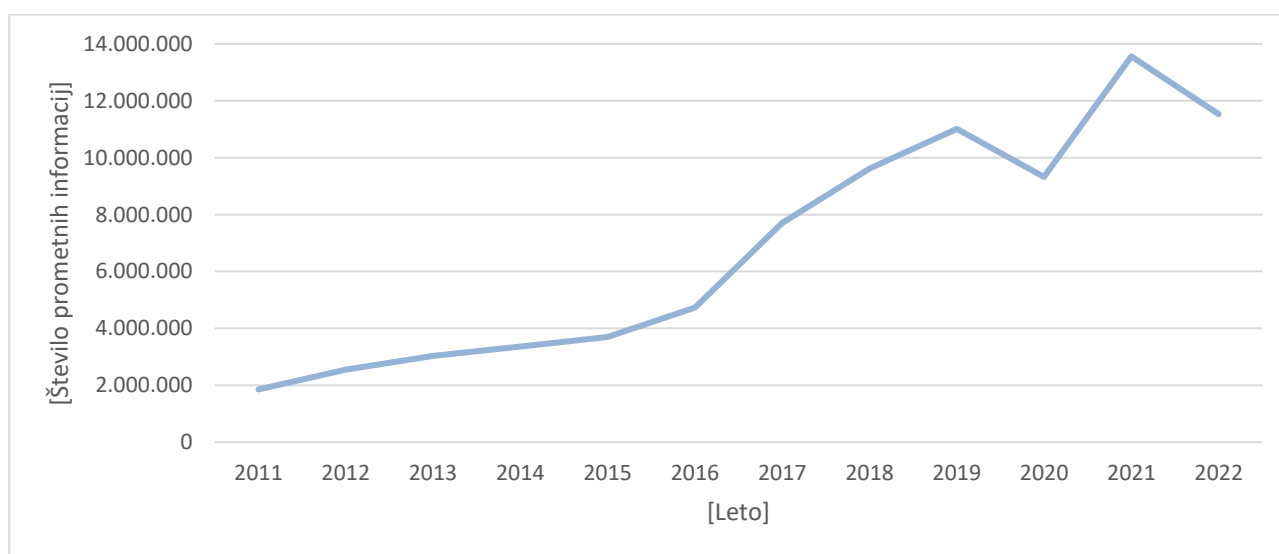
Ob tem je na voljo še možnost kreiranja lastnega uporabniškega računa (Moj profil/Prijava), prek katerega se uporabniki lahko naročijo na številne informacije po e-pošti, npr. na tedensko prometno napoved, posebna opozorila za tovornjake ipd.

Prometno-informacijski center (PIC) je v zadnjih 15 letih:

- posredoval več kot 530.000 informacij o dogodkih na državnem cestnem omrežju: v povprečju 35.515 na leto, 2.959 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 11.000.000 različnih uporabnikov.

Rast prometa in števila dogodkov kaže razlika med dogodki v prvem letu delovanja PIC-a (2006) in leta 2022. Leta 2006 je PIC poročal o 11.545 dogodkih, leta 2022 pa o 50.093. Zaradi vpliva krize kot posledice covid-19 se je leta 2020 število dogodkov zmanjšalo, leta 2021 se je približalo letu 2019, leta 2022 pa ga je že presegló. Tako se spet povečuje potreba po prometnih informacijah. Uporaba lastnih kanalov obveščanja je kljub manjšemu številu dogodkov že leta 2021 presegló leto 2019. Pomemben dejavnik pri tem so dejavnosti Prometno-informacijskega centra in Darsove Službe za komuniciranje pri promoviranju prometnih informacij.

##### **Slika 44: 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 Prometno-informacijski center, se je zaradi razmer ob epidemiji covid-19 leta 2020 zmanjšala na raven iz leta 2018. Pri tradicionalnih medijih je padla še precej bolj, skok leta 2021 je bil izjemen in je delno posledica zatišja leto prej. Leta 2022 se je trend vrnil na obdobje pred letom 2020, zmerno rast pa predvidevamo tudi v prihodnje.

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

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

V letu 2022 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, toda razvoj na področju digitalizacije narekuje stalno prilagajanje in nadgrajevanje sistema.

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

#### **Vodenje prometa na avtocestnem omrežju (slovenski TMP)**

V letu 2022 smo uspešno aktivirali 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 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 zdravje<sup>34</sup>

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

V družbi DARS v letu 2022, kot tudi v predhodnih treh letih, 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 2022 je bilo izvedenih 60 inšpekcijskih postopkov, izdanih je bilo 29 inšpekcijskih odločb, ki se nanašajo na okoljsko tematiko.



<sup>34</sup> GRI GS 2-27, 3-3, 416-2, 417-1.

#### I.5.4.8 Zasebnost strank<sup>35</sup>

Družba DARS posebno pozornost namenja zagotavljanju skladnosti obdelave osebnih podatkov z veljavnimi predpisi, ki urejajo to področje. Imenovana je pooblaščenca oseba za varstvo osebnih podatkov v družbi.

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

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

Izvajajo se izobraževanja in ozaveščanja zaposlenih, saj ozaveščeni zaposleni lahko bistveno pripomorejo k zagotavljanju skladnosti obdelave osebnih podatkov.

V letu 2022 Informacijski pooblaščenec ni uvedel novih inšpekcijskih postopkov zoper DARS. Dva predhodno začeta postopka sta bila ustavljena, vezano na ugotovitve v enem od postopkov pa je bila izdana odločba o prekršku, pri čemer je bil za storjeni prekršek izrečen opomin tako odgovorni osebi kot tudi družbi DARS kot pravni osebi.

### I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi<sup>36</sup>

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

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

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

- sodelavcem omogočamo nenehno krepitev njihove kompetentnosti v okviru internih in eksternih strokovnih usposabljanj ter spodbujamo njihov profesionalni in osebnostni razvoj;
- skrbimo za razvoj vodij in njihovih kompetenc ter jih spodbujamo v smeri voditeljstva;
- 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 kršenja človekovih pravic in dostojanstva.

---

<sup>35</sup> GRI GS 3-3, 2-27, 418-1.

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

### I.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih<sup>37</sup>

Ključni podatki o zaposlenih so zbrani na osnovi kadrovskih evidenc.

**Tabela 11: Ključni podatki o zaposlenih v družbi DARS za obdobje 2020–2022**

	2020	2021	2022
<b>Stanje zaposlenih v družbi DARS</b>			
Število zaposlenih v družbi DARS – z nadomeščanji	1.269	1.234	1.256
Število zaposlenih v družbi DARS – brez nadomeščanj	1.263	1.233	1.252
<b>Demografski podatki o zaposlenih</b>			
Povprečna starost zaposlenih	46,4 leta	46,9 leta	47,2 leta
Delež zaposlenih žensk	25,5 %	25,2 %	25,5 %
Število zaposlenih moških	946	923	936
Število zaposlenih žensk	323	311	320
<b>Izobrazbena struktura zaposlenih</b>			
Delež zaposlenih z največ IV. stopnjo izobrazbe	35,5 %	35,3 %	34,8 %
Delež zaposlenih s V. stopnjo izobrazbe	32,2 %	31,8 %	31,4 %
Delež zaposlenih s VI. stopnjo izobrazbe	18,7 %	18,9 %	19,7 %
Delež zaposlenih s VII. ali višjo stopnjo izobrazbe	13,6 %	14,0 %	14,1 %
<b>Socialna varnost zaposlenih v družbi DARS</b>			
Število dodeljenih solidarnostnih pomoči	53	58	51
Število delavcev s priznano invalidnostjo	46	48	55
Število uvedenih postopkov za priznanje invalidnosti	19	27	30
Število prijav v prostovoljno pokojninsko zavarovanje	52	23	66
Delež bolniške odsotnosti	6,56	6,76 %	7,55 %
<b>Razvoj zaposlenih – izobraževanje in usposabljanje</b>			
Obseg izobraževanj v urah na zaposlenega	10	9	12,50
Vrednost izobraževanj na zaposlenega	132	111	133,87
Obseg udeležencev na izobraževanju	1.788	1.781	3.938

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

<sup>37</sup> GRI GS 2-7, 201-3, 405-1.



### I.5.5.2 Družba DARS je ugleden delodajalec<sup>38</sup>

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 ustreznost izbranega kandidata spremlja v okviru poskusnega obdobja, s čimer validiramo uspešnost postopka. Karierni razvoj zaposlenim omogočamo tako, da:

- merimo njihovo delovno uspešnost in jo dodatno nagradujemo,
- 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,
- zaposlenim, ki se odločijo za pridobitev višje izobrazbe s študijem ob delu, nudimo možnost sofinanciranja stroškov izobraževanja ter koriščenja plačane odsotnosti z dela za potrebe opravljanja študijskih obveznosti in ponujamo vertikalno napredovanje v okviru notranjega trga dela na podlagi notranjih razpisov prostih delovnih mest in načrta nasledstev.

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



### I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva<sup>39</sup>

#### **Zaposlovanje**

Za doseganje zastavljenih poslovnih ciljev v letu 2022 in nemoteno poslovanje je potekalo zaposlovanje v skladu s sprejetim Operativno-izvedbenim delom Kadrovskega načrta za leto 2022. V letu 2022 je bilo izvedenih 90 eksternih in 20 internih objav prostih delovnih mest, torej skupaj 110 prostih delovnih mest. V letu 2022 je našo organizacijo zapustilo 45 zaposlenih, zaposlilo pa se je 67 novih sodelavcev.

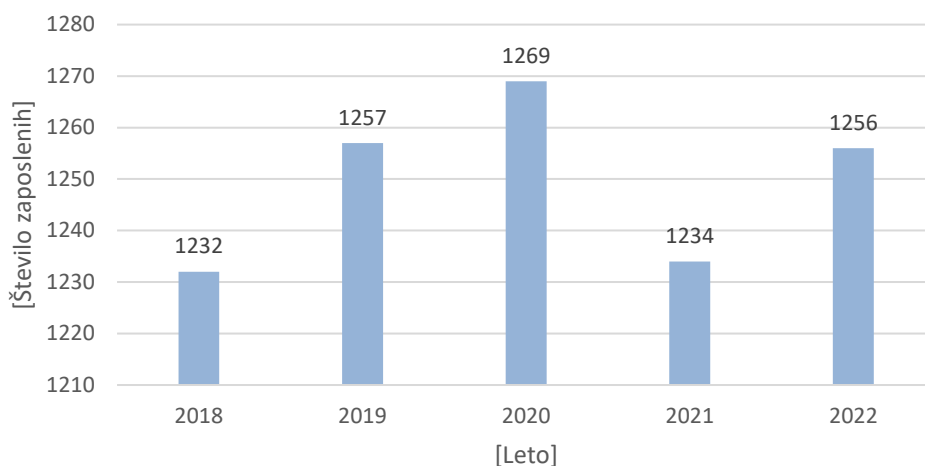
Konec leta 2022 je družba štela 1.256 zaposlenih, kar je 22 več kot predhodno leto.

---

<sup>38</sup> GRI GS 404-3.

<sup>39</sup> GRI GS 2-7, 3-3, 405-1.

Slika 45: Število zaposlenih v družbi DARS v obdobju od 2018 do 2022



Slika 46: Zaposleni v družbi DARS glede na stopnjo izobrazbe na dan 31. 12. 2022 (%)

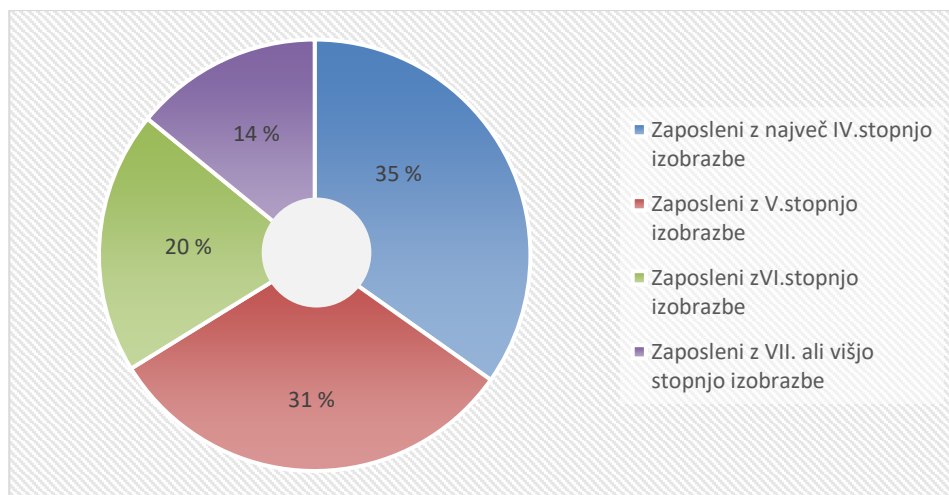


Tabela 12: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto zaposlitve (krajši, polni delovni čas) na zadnji dan leta 2022

Vrsta zaposlitve glede na delovni čas	2018		2019		2020		2021		2022	
	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%
Krajši delovni čas	11	0,9	11	0,9	17	1,3	18	1,46	25	2
Polni delovni čas	1.221	99,1	1.246	99,1	1.252	98,7	1.216	98,54	1.231	98
<b>Skupaj</b>	<b>1.232</b>	<b>100</b>	<b>1.257</b>	<b>100</b>	<b>1.269</b>	<b>100</b>	<b>1.234</b>	<b>100</b>	<b>1.256</b>	<b>100</b>

**Tabela 13: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto zaposlitve (določen, nedoločen čas) za obdobje 2018–2022 (na zadnji dan leta)<sup>40</sup>**

Vrsta zaposlitve	2018		2019		2020		2021		2022	
	število	%	število	%	število	%	število	%	število	%
Določen čas	4	0,3	12	0,9	15	1,2	8	0,65	10	0,80
Nedoločen čas	1.228	99,7	1.245	99,1	1.254	98,8	1.226	99,35	1.246	99,20
<b>Skupaj</b>	<b>1.232</b>	<b>100</b>	<b>1.257</b>	<b>100</b>	<b>1.269</b>	<b>100</b>	<b>1.234</b>	<b>100</b>	<b>1.256</b>	<b>100</b>

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

**Tabela 14: Zaposleni v družbi DARS glede na vrsto in obliko zaposlitve v 2022 po spolu**

Vrsta zaposlitve	Moški	Ženske	Skupaj
Nedoločen čas	929	317	1.246
Določen čas	7	3	10
Oblika zaposlitve glede na delovni čas	Moški	Ženske	Skupaj
Polni delovni čas	928	303	1.231
Skrajšani delovni čas	8	17	25

**Tabela 15: Starševski dopust in delo s skrajšanim delovnim časom v letu 2022<sup>41</sup>**

	Ženske	Moški	Skupaj
Število zaposlenih, ki so v letu 2022 koristili starševski dopust	13	2	15
Število zaposlenih, ki so se po izrabi starševskega dopusta vrnili na delovno mesto	6	2	8
Število zaposlenih, ki so se po izrabi starševskega dopusta vrnili na delovno mesto in so bili po 12 mesecih še vedno zaposleni v podjetju	6	2	8
<b>Stopnja vrnitve na delo po zaključku starševskega dopusta in stopnja zadržanja zaposlenih po zaključku starševskega dopusta sta 100-odstotni.</b>			
Število zaposlenih, ki uporabljajo možnost krajšega delovnega časa	4	0	4

**Tabela 16: Fluktuacija<sup>42</sup>**

	2018	2019	2020	2021	2022
Fluktuacija v %	7	3	3,25	4,63	3,71

Glavna razloga fluktuacije v 2022 sta bila upokožitev in sporazumno prenehanje delovnega razmerja. Na novo je bilo v delovno razmerje sprejetih 67 zaposlenih, družbo pa je zapustilo 45 zaposlenih, največ v starostni skupini 51 do 60 let.

<sup>40</sup> GRI GS 2-30.

<sup>41</sup> GRI GS 401-3.

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

Tabela 17: Fluktuacija po starosti, spolu in regiji v letu 2022<sup>43</sup>

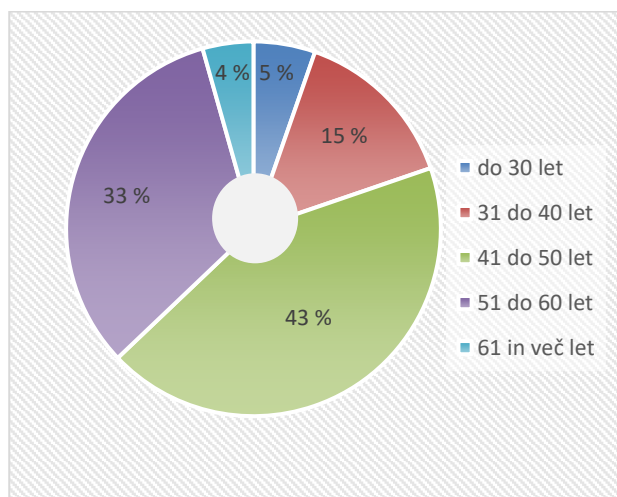
REGIJA	do 40 let		41 do 50 let		51 do 60 let		SKUPAJ
	Moški	Ženske	Moški	Ženske	Moški	Ženske	
Osrednjeslovenska	0	0	4	4	6	3	17
Dolenjska	0	0	0	0	0	0	0
Gorenjska	1	0	1	0	1	2	5
Primorsko-notranjska	4	0	3	0	4	1	12
Štajerska	4	0	2	0	5	0	11
<b>SKUPAJ</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>45</b>

Tabela 18: Nove zaposlitve po starosti, spolu in regiji v letu 2022<sup>44</sup>

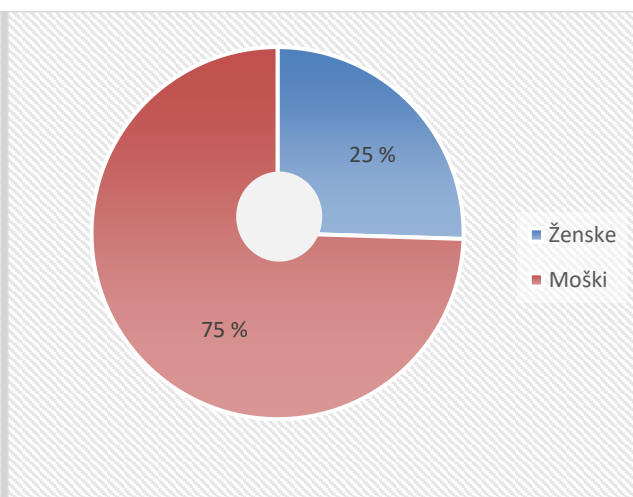
REGIJA	do 30 let		31 do 40 let		41 do 50 let		51 in več let		SKUPAJ
	Moški	Ženske	Moški	Ženske	Moški	Ženske	Moški	Ženske	
Osrednjeslovenska	2	3	6	6	6	3	3	0	29
Dolenjska	1	0	1	0	0	0	0	0	2
Gorenjska	3	1	3	0	3	0	0	0	10
Primorsko-notranjska	3	1	3	0	3	0	0	0	10
Štajerska	7	1	3	3	1	1	0	0	16
<b>SKUPAJ</b>	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>16</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>67</b>

Povprečna skupna delovna doba zaposlenih v naši družbi je leta 2022 znašala 25,5 leta, delovna doba zaposlenih samo v naši družbi pa 15,7 leta.

Slika 47: Zaposleni v družbi DARS glede na starost dan 31. 12. 2022 (%)



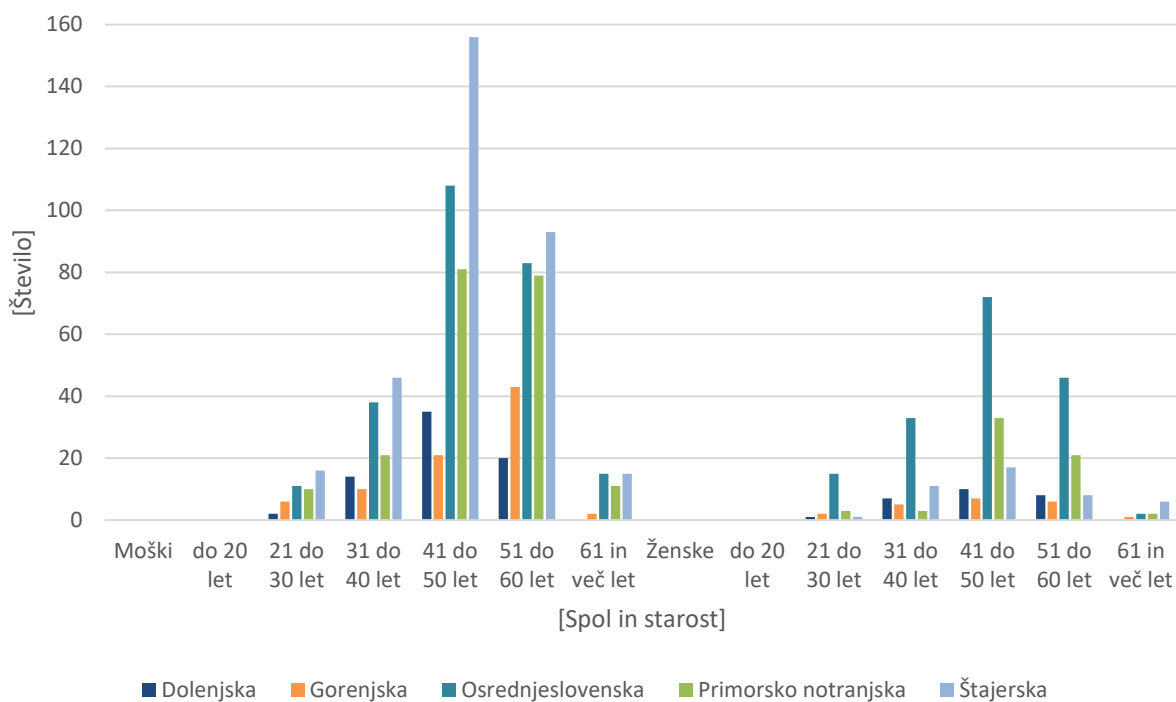
Slika 48: Zaposleni v družbi DARS glede na spol na dan 31. 12. 2022 (%)



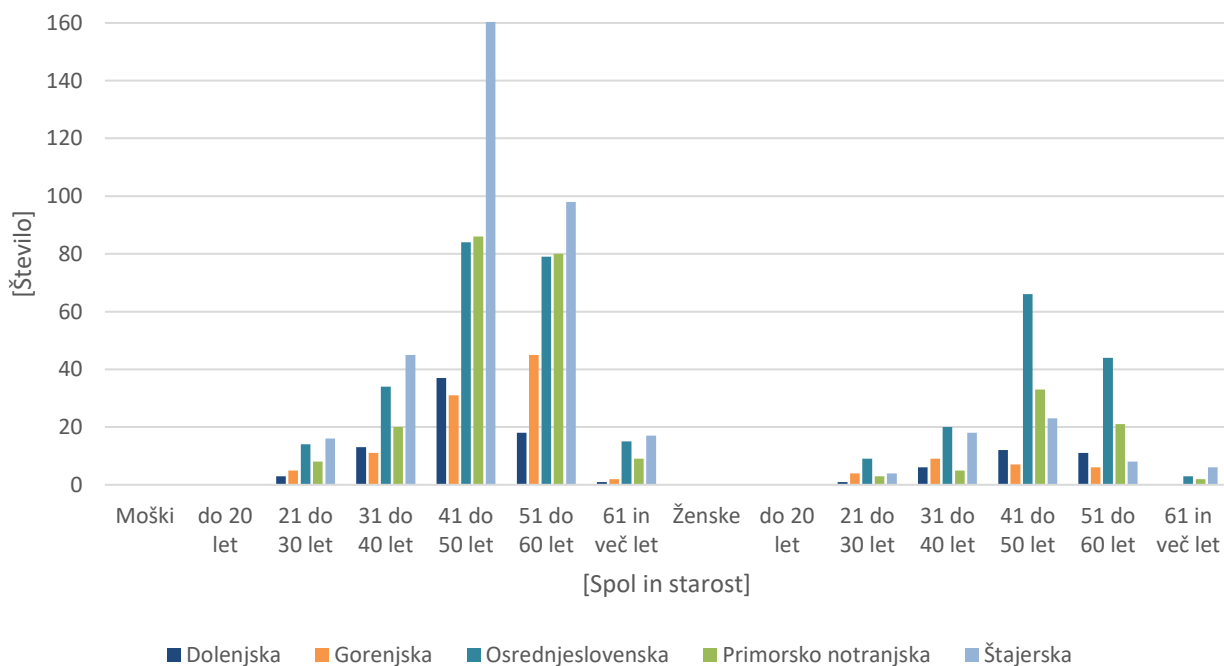
<sup>43</sup> GRI GS 401-1.

<sup>44</sup> GRI GS 401-1.

Slika 49: Zaposleni v družbi DARS po spolu, starosti in regiji zaposlitve na dan 31. 12. 2022<sup>45</sup>



Slika 50: Zaposleni v družbi DARS po spolu, starosti in regiji bivanja na dan 31. 12. 2022<sup>46</sup>



<sup>45</sup> GRI GS 405-1.

<sup>46</sup> GRI GS 405-1.



#### I.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja<sup>47</sup>

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

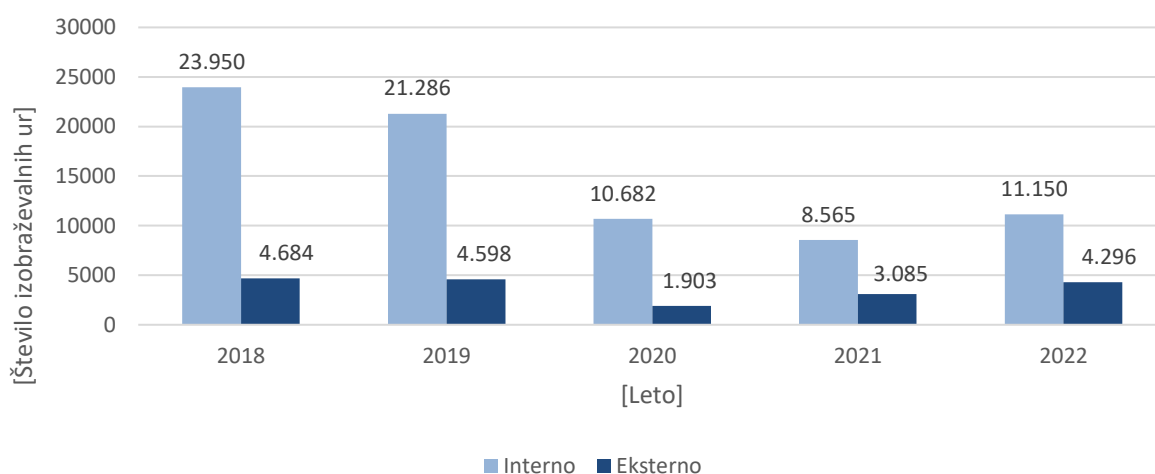
##### **Vlagamo v ljudi, ker je to dobra naložba**

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

Izobraževanja in usposabljanja v letu 2022 so predstavljala nadaljevanje trenda na področju računalniške pismenosti. Epidemija covid-19 v predhodnih letih je dodobra razvila zavedanje o pomenu digitalizacije poslovanja in intenzivirala prizadevanja, da se v naši družbi razvijejo ustrezni poslovni procesi in takšna računalniška pismenost vseh zaposlenih, da lahko poslovanje poteka nemoteno. Vse to je bilo tudi podlaga temu, da je lahko večina izobraževanj in usposabljanj potekala v digitalni obliki in e-obliki prek različnih izobraževalnih portalov in platform. S ciljem, da zaposleni pridobijo dodatna potrebna in zelena znanja ter veščine za uspešnejšo in bolj suvereno uporabo digitalne tehnologije, smo v letu 2021 pristopili k merjenju digitalnih kompetenc ter na tej osnovi k sistematičnemu in ciljno naravnemu usposabljanju iz računalniških znanj po meri zaposlenih, ki je v veliki meri zaznamovalo leto 2022. V letu 2022 smo za samostojno učenje in usposabljanje začeli uspešno uporabljati tudi lastni e-portal, v okviru katerega je zaposlenim omogočeno pridobivanje znanja različnih vsebin za razvoj strokovnih in osebnostnih kompetenc.

Z organizacijo internih izobraževanj v živo, online ali e-izobraževanj želimo čim več zaposlenim omogočiti možnost pridobivanja znanja in veščin za profesionalni in tudi osebni razvoj. Svojim 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.

**Slika 51: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v obdobju 2015–2022**



<sup>47</sup> GRI GS 3-3, 404-1, 404-2.

Prva tretjina leta 2022 je bila še vedno pod omejitvami ukrepov za omejevanje okužb s koronavirusom, kar je seveda vplivalo na obseg izobraževanj. Zaradi navedenega nam je v letu 2022 uspelo realizirati skupno 15.446 izobraževalnih ur, kar je 33 % več kot predhodno leto. Največji delež, v obsegu 72 %, predstavlja interno izobraževanje, eksterno izobraževanje pa 28 %. V izobraževanje je bilo vključenih 3.938 zaposlenih, vsak zaposleni pa se je v povprečju izobraževal 12,5 ure. Število vključenih v izobraževanje je za 121 % višje kot predhodno leto, in sicer predvsem na račun odprave omejitev iz naslova preprečevanja okužb s koronavirusom in večje dostopnosti do izobraževanj na novo vzpostavljenem portalu e-izobraževanj.

**Tabela 19: Število udeležencev izobraževanj in usposabljanj v družbi DARS v obdobju 2018–2022**

Število udeležencev/leto	2018	2019	2020	2021	2022	Indeks 2022/2021
Interno izobraževanje in usposabljanje	2.244	3.275	1.594	1.535	3.592	234
Eksterno izobraževanje	306	379	194	246	346	141

**Tabela 20: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v letu 2022 po spolu<sup>48</sup>**

	Število zaposlenih	Skupno število izobraževalnih ur	Število izobraževalnih ur na zaposlenega
Moški	936	10.397	11
Ženske	320	5.049	16

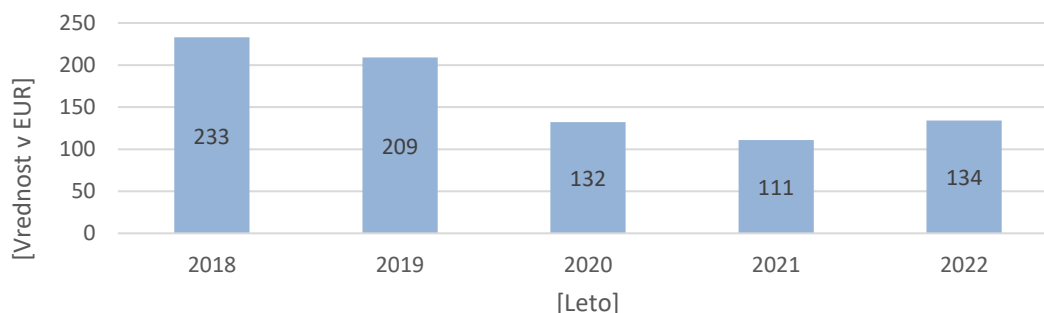
Izobraževanja in usposabljanja za zaposlene so bila organizirana v različnih oblikah, s katerimi je bilo mogoče doseči največ udeležencev in obenem učinkovito prenesti nova znanja. Še vedno imajo največji delež v obsegu opravljenih izobraževalnih ur interna izobraževanja zaposlenih »v živo«, in sicer v obsegu 42 %, sledijo eksterna izobraževanja v obsegu 25 %, izobraževanja prek digitalnih povezav pa predstavljajo 33 % skupno opravljenih izobraževalnih ur. Pomembno vlogo pri tem ima e-izobraževanje, ki je bilo uvedeno v začetku leta in dosega 15-odstotni delež v skupnih izobraževalnih urah.

**Tabela 21: Število opravljenih izobraževalnih ur v družbi DARS v letu 2022 po kategoriji zaposlenih<sup>49</sup>**

Kategorija zaposlenih	Število zaposlenih	Skupno število izobraževalnih ur	Število izobraževalnih ur na zaposlenega
Operativna delovna mesta	960	7.609	8
Režijsko-strokovna delovna mesta	296	7.837	26

Vrednost eksternih izobraževanj v letu 2022 je znašala 63 evrov na zaposlenega, vrednost internih izobraževanj na zaposlenega pa 71 evrov.

**Slika 52: Vrednost uporabljenih finančnih sredstev za izobraževanje na zaposlenega v obdobju 2018–2022**



<sup>48</sup> GRI GS 404-1.

<sup>49</sup> GRI GS 404-1.

### Spodbujamo dvig izobrazbene ravni

Višja izobrazba omogoča širino razumevanja ter daje nove možnosti za osebni in profesionalni razvoj, zato svoje sodelavce spodbujamo k izobraževanju ob delu za pridobitev višje izobrazbene ravni. Zaposlene, ki se vključijo v proces izobraževanja ob delu, podpiramo s sofinanciranjem stroškov šolnin in jim za opravljanje študijskih obveznosti omogočamo odsotnost z dela z nadomestilom plače. V letu 2022 smo 15 zaposlenim sofinancirali stroške šolnine, 23 zaposlenim pa omogočili plačano odsotnost z dela za potrebe opravljanja študijskih obveznosti.

### Pomagamo pri prvih korakih v delovni sredini<sup>50</sup>

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 2022 smo v sodelovanju z izobraževalnimi ustanovami v procesu pridobivanja praktičnih izkušenj na delovno prakso sprejeli osem dijakov in študentov.

Število udeležencev/leto	2018	2019	2020	2021	2022	Indeks 2022/2021
Delovna praksa	25	12	11	11	8	73

### Znanje ima pravo vrednost, ko ga deliš z drugimi

V sodelovanju z Javno agencijo RS za varnost prometa in policijo so bili tudi v letu 2022 organizirani in izvedeni brezplačni treningi varne vožnje za voznike enoslednih motornih koles. Gre za treninge, s katerimi motoristi pred glavno motoristično sezono osvežijo svoje znanje in veščine varne vožnje. Zanimanje s strani udeležencev je veliko, kar kaže na dobro ozaveščenost motoristov, da je za užitek na motorju v prvi vrsti pomembna skrb za varnost na cesti. V treh terminih, kolikor jih je dopuščalo vreme, se je treningov udeležilo skupno 110 motoristov.



### Razvoj kadrov

Razvoj kadrov v letu 2022 je bil usmerjen na področje razvoja ključnih kadrov. Ključne kadre predstavljajo delovno nadpovprečno uspešni sodelavci z bogatim strokovnim znanjem in veščinami ter vodje. Za slednje je v letu 2022 potekalo merjenje menedžerskih in socialnih kompetenc s ciljem, da se na osnovi rezultatov in ugotovitev za vsakega posameznega vodjo pripravi individualni razvojni načrt. Rezultati služijo tudi za analizo stanja vodenja v družbi ter pripravo programa nadaljnega sistematičnega razvoja vodstvenih kompetenc.

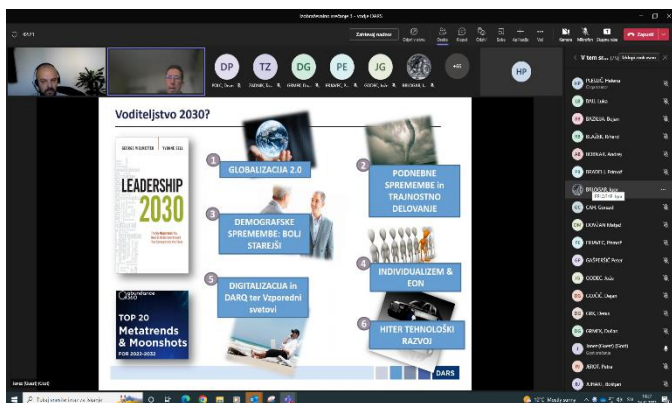
Digitalne kompetence so se v preteklih letih pokazale kot zelo pomembne za učinkovito opravljanje dela v sodobnem poslovnem okolju. S ciljem prepoznavne vrzeli v uporabi računalniških in digitalnih orodij se je v letu 2022 nadaljevalo merjenje digitalnih kompetenc zaposlenih, izvajala pa so se tudi ciljana računalniška usposabljanja, s katerimi so se odpravljale vrzeli v digitalnih veščinah.

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

<sup>50</sup> GRI GS 2-8.

## Vodenje zaposlenih je odgovornost

Velik obseg sprememb se v zadnjih letih pojavljanja tudi na področju vodenja. Vodenje postaja zahtevna naloga tako na strani uresničevanja zahtev po doseganju strateških ciljev organizacije v hitro spreminjajočem se okolju kot tudi na strani neposrednega ravnanja s podrejenimi sodelavci, kjer se pojavljajo izzivi, kot so vodenje različnih generacij sodelavcev, neposrednost in dinamičnost mladih sodelavcev, spremembe v organizaciji dela kot posledica digitalizacije poslovanja, vodenje na daljavo ipd. Vse to pomembno vpliva na vodenje in delo vodje. Od vodje zahteva več časa in pozornosti za obvladovanje sprememb v delovnih procesih ter za prilagajanje organizacije dela novim spremembam, kar gre na račun časa in energije, ki je bila do nedavnega namenjena neposrednemu vodenju in komunikaciji s podrejenimi sodelavci. Zavedamo se, da tukaj nastaja vrzel v vodenju z neposrednim vplivom na motivacijo in zavzetost zaposlenih, zato izvajamo različne aktivnosti, da vodje podpiramo pri njihovem odgovornem delu.



Vodjem omogočamo udeležbo na kratkih internih izobraževalnih srečanjih, ki jih organiziramo do dvakrat mesečno v dostopni online obliki. Na izobraževalnih srečanjih se obravnavajo aktualni izzivi na področju dela z zaposlenimi, predstavljajo se različni trendi in pristopi v vodenju. Vodjem DARS se omogočajo strokovna podpora in usmeritve za uspešno delo vodenja. Vodje so vključeni tudi v druge oblike usposabljanja, kot so coaching in različne delavnice ter treningi. Poleg navedenega vodje prejema tudi bilten VODJA DARS, ki služi za aktualno informiranje in dodatno strokovno usmerjanje ter podporo.

## Nagrajujemo dosežke in zavzetost svojih zaposlenih

Spremljamo zavzetost, delovne dosežke in uspehe zaposlenih. Vsako leto med sodelavci izberemo tiste, ki so s svojim delom največ prispevali v naše skupno poslanstvo, ter jih ustrezno nagradimo. V letu 2022 je 52 zaposlenih prejemnikov jubilejnega priznanja za 20 in 30 let dela v družbi DARS, 20 zaposlenih pa je prejemnikov priznanja za izjemne delovne dosežke in prizadevno delo. Nagradili smo tudi enega sodelavca za prijavljeno izboljšavo oziroma inovacijo. Prejemniki zlatega priznanja za življenjsko delo v letu 2022 so trije sodelavci, ki so s svojim dolgoletnim in predanim delom pustili močan pečat v naši delovni sredini.

## Spoštujemo družinsko življenje zaposlenih

Družba DARS je že vrsto let nosilka polnega certifikata Družini prijazno podjetje in zaposlenim omogoča različne ukrepe za boljše in lažje usklajevanje dela in družinskega življenja. Zaposlenim veliko pomeni možnost fleksibilnega časa prihoda in odhoda z dela z nespremenljivim osrednjim delovnim časom, ki predvsem zaposlenim staršem omogoča lažje opravljanje družinskih in delovnih obveznosti. Otroke zaposlenih vedno obdarimo ob rojstvu in vsako leto v času božično-novoletnih praznikov.



V letu 2022 smo več pozornosti namenili podpori zaposlenim v duševni stiski, saj so predhodna leta, ki so bila zaznamovana z ukrepi omejevanja širjenja koronavirusa, pustila sled v občutkih osamljenosti in izoliranosti. Glede na to je bila z namenom, da se odpravijo morebitni pomisleki in stigme glede uporabe psihološke podpore in svetovanja, po vseh večjih lokacijah dela sodelavcem predstavljena možnost brezplačne anonimne psihosocialne podpore, ki jo družba DARS svojim zaposlenim omogoča že več let. Zaposleni so lažje sprejeli ponujeno pomoč in koristili storitve psihološke podpore in svetovanja.

## Socialna varnost zaposlenih je temelj zaupanja in pripadnosti

V skladu z veljavno delovnopravno zakonodajo, Kolektivno pogodbo DARS in drugimi sprejetimi internimi akti delodajalca je DARS tudi v letu 2022 nadaljeval izvajanje že utečenih dobrih praks, ki pomembno prispevajo k višji socialni varnosti vseh zaposlenih in urejanju prihodnjega statusa upokojeencev. Socialna varnost zaposlenih je namreč temelj, na katerem se lahko gradijo zaupanje, pripadnost in profesionalni razvoj delavcev.

Delodajalec je vsem zaposlenim kot pomemben in dolgoročen vidik zagotavljanja socialnega varstva tudi v letu 2022 nudil možnost vključitve v kolektivno dodatno zavarovanje za varčevanje za dodatno pokojnino.

Prav tako smo nadaljevali s strokovno in odgovorno obravnavo ter izvedbo vseh ukrepov pri zaposlenih, ki so bili vključeni v invalidske postopke, postopke obravnave spremenjene delovne zmožnosti, 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 2022 skupno v teku 30 invalidskih postopkov, od teh je 12 sodelavcev na novo pridobilo kategorijo invalidnosti.

Aktivno spremljamo tudi zdravstveno stanje zaposlenih, saj se zavedamo, da ima poslabšanje zdravja delavcev velik vpliv na izvajanje procesov dela in kakovost življenja zaposlenih. Delež upravičene odsotnosti z dela je tako v letu 2022 znašal 7,55 % in je za 0,79 odstotne točke višji kot predhodno leto. V skrbi za zdravje zaposlenih je družba DARS poleg aktivnosti promocije zdravja, ki jih redno izvaja, v oktobru 2022 pristopila še k dodatnemu zdravstvenemu zavarovanju svojih zaposlenih, s katerim je vsem zaposlenim omogočeno, da v primeru težav z zdravjem hitreje pridejo do potrebnih zdravniških in specialističnih pregledov ter do ustreznega zdravljenja.

V letu 2022 se je upokojilo osemnajst zaposlenih, šestintrideset zaposlenih pa nadaljuje delo tudi po izpolnitvi pogojev za pridobitev pravice do starostne pokojnine. Z upokojenci družbe je bilo sklenjenih tudi 25 pogodb za opravljanje začasnega ali občasnega dela upokojencev.

### 1.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih<sup>51</sup>

#### **Sistem zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu<sup>52</sup>**

Zaposleni v družbi opravljajo širok spekter del na področju gradnje, cestninjenja, upravljanja in vzdrževanja avtocest in hitrih cest. Raznolikost delovnih procesov, lokacijska razpršenost ter številne nevarnosti pri delu zahtevajo tudi temu primerno strokovno podporo na področju varnosti in zdravja pri delu vodstvu in zaposlenim, ki jo zagotavljajo štirje inženirji Službe za varnost in zdravje pri delu. V sistem zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu pa so vključeni tudi delavci s svojimi predstavniki v Svetu delavcev, pri katerem je imenovan Odbor za varnost in zdravje pri delu. Temeljne zakonodajne zahteve predstavlja Zakon o varnosti in zdravja pri delu s podzakonskimi akti.



#### **Identifikacija nevarnosti, ocenjevanje tveganj, raziskava nezgod, nevarnih pojavov in incidentov<sup>53</sup>**

Odkrivanje in presojanje novih tveganj za varnost in zdravje zaposlenih je vsakdanji proces v naši družbi. Delavce spodbujamo, da brez zadržkov poročajo o pomanjkljivostih, nevarnih pojavih in incidentih svojim vodjem kot tudi neposredno Službi za varnost in zdravje pri delu. Prejete informacije o incidentih in nevarnih pojavih, ko je bilo ali bi lahko bilo ogroženo življenje delavcev pri delu, ter okoliščine, ki so pripeljale do nezgod s poškodbami zaposlenih, v službi analizirajo in predlagajo nove ukrepe.

#### **Medicina dela<sup>54</sup>**

Za opravljanje nalog medicine dela imamo sklenjenih pet pogodb z zdravstvenimi ustanovami v bližini naših organizacijskih enot po Sloveniji. Tako kot velja praktično za vse veje zdravstva, se problematika pomanjkanja specialistov pojavlja tudi v medicini dela. Upokojitve specialistov MDPŠ predstavljajo vse večji problem, saj novih specialistov praktično ni. Pojavljajo se zamude in problemi zaradi nepoznavanja dela s strani zdravnikov, ki začasno nadomeščajo odsotne. Zaradi sprememb v tehnoloških procesih (uvredba in nadzor e-vinjet) in sistematizaciji delovnih mest želimo pridobiti tudi nove strokovne podlage za oceno tveganj (zdravstveno analizo delovnih mest), a le-te v ZD Ljubljana (ki edini opravlja preglede delavcev z vseh delovnih mest v družbi DARS) v takšnih razmerah ne uspejo izdelati.

<sup>51</sup> GRI GS 2-27, 3-3.

<sup>52</sup> GRI GS 403-1.

<sup>53</sup> GRI GS 403-2.

<sup>54</sup> GRI GS 403-3.



### **Sodelovanje delavcev pri odločanju o vprašanih s področja varnosti in zdravja pri delu<sup>55</sup>**

Delavci so v vprašanja o zagotavljanju njihove varnosti pri delu vključeni prek Sveta delavcev, pri katerem je organiziran poseben odbor za varnost in zdravje pri delu. 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). Lani smo na dveh sejah odbora uskladili zahteve delavcev po spremembah priloge 1 k »Pravilniku o upravičenosti in uporabi osebne varovalne opreme na delovnih mestih«.

### **Usposabljanje delavcev za varno in zdravo delo<sup>56</sup>**

V letu 2022 smo pri Rdečem križu obnovili usposabljanja 276 delavcev za nudenje prve pomoči. Delavci Službe za varnost in zdravje pri delu so opravili obdobjno usposabljanje za varno delo in varstvo pred požarom delavcev v področju Cestninjenje. Vzdrževalci bodo obdobjno usposabljanje opravili v letu 2023.

### **Promocija zdravega načina življenja<sup>57</sup>**

V družbi DARS imamo sprejet petletni načrt promocije zdravja. Ključna cilja promocije sta ohranjanje in krepitev telesnega in duševnega zdravja zaposlenih. V letu 2022 so bile aktivnosti usmerjene v obvladovanje stresa in duševnih stisk ter na področje ohranjanja telesne kondicije. S ciljem, da omogočimo čim širše možnosti rekreacije zaposlenih, smo v letu 2021 ustanovili tudi športno društvo DARS, ki je lani poleg rekreacije v dvoranah (igre z žogo, badminton, fitness, vodene vadbe, bowling, plavanje) organiziralo tudi kolesarske izlete, pohode v hribe, smučarske dneve, rafting, kar vse pozitivno vpliva ne le na njihovo zdravje, temveč tudi na boljše medsebojne odnose. V društvo je včlanjenih že več kot 440 zaposlenih in njihovih družinskih članov, število članov pa se še povečuje.

### **Aktivnosti za zagotovitev varnosti delavcev zaradi zunanjih vplivov<sup>58</sup>**

Vzdrževalci in cestninski nadzorniki opravljajo delo na cesti ob potekajočem prometu. Njihovo varnost ogrožajo vozniki, ki vozijo z veliko hitrostjo in ne upoštevajo postavljenih prometnih signalizacij. Prihaja do naletov vozil na prometno signalizacijo in tudi na naše delavce. Zato veliko pozornosti in finančnih sredstev namenimo boljšemu obveščanju uporabnikov o deloviščih na cesti (prometne informacije v medijih, aplikacija Kažipot, obvestila na portalih in drugi prometni signalizaciji) ter boljšemu varovanju delavcev s prometnimi zaporami, v katere nameščamo naprave za blaženje trkov. Kljub temu je bilo v letu 2022 15 naletov uporabnikov na naša delovišča, v katerih na srečo ni bilo poškodovanih naših delavcev. Že več let zaposlenim omogočamo kolektivno nezgodno zavarovanje, od lani pa se zaposleni in njihovi bližnji lahko vključijo tudi v dodatno kolektivno zdravstveno zavarovanje Varuh zdravja. Zavarovanje vključuje posvetovanje s splošnim zdravnikom (24/7/365), hitrejši dostop do zdravstvenih storitev specialistov, diagnostične preiskave, specialistične ambulantne operativne posege, pridobitev drugega mnenja, storitve fizioterapije in psihološko pomoč.

### **Nezgode pri delu<sup>59</sup>**

V letu 2022 je bilo Službi za varnost in zdravje pri delu prijavljenih 26 nezgod s poškodbami delavcev pri delu oziroma kar 5 manj kot leto prej (31). Poškodovalo se je 22 vzdrževalcev, trije cestninski nadzorniki in ena študentka (pomoč v glavni pisarni). Zaradi poškodb ni prišlo do invalidnosti nobenega od delavcev, šest delavcev je bilo na bolniškem dopustu več kot 30 dni, v dveh primerih pa je šlo za lažje poškodbe, zaradi česar delavcu ni bilo treba odpreti bolniškega staleža.

Zaradi poškodb, nastalih v letu 2022, je bilo izgubljenih 499 delovnih dni, kar je najmanj v zadnjih 11 letih. Ker je bilo lani nezgod pri delu manj kot prejšnja leta, je bil tudi skupni bolniški stalež zaradi poškodb pri delu (upoštevaje nadaljevanje zdravljenja treh poškodovanih iz leta 2021) najmanjši po letu 2017. Vsi delavci, poškodovani v letu 2021, so z zdravljenjem lani zaključili, šest delavcev, ki so se poškodovali v zadnjih mesecih leta 2022, pa zdravljenja še ni zaključilo.

Vsako nezgodo v Službi za varnost in zdravje pri delu analiziramo in predlagamo ukrepe z namenom odprave vzroka nastanka nezgode, da se le ta ne ponovi več.

---

<sup>55</sup> GRI GS 403-4.

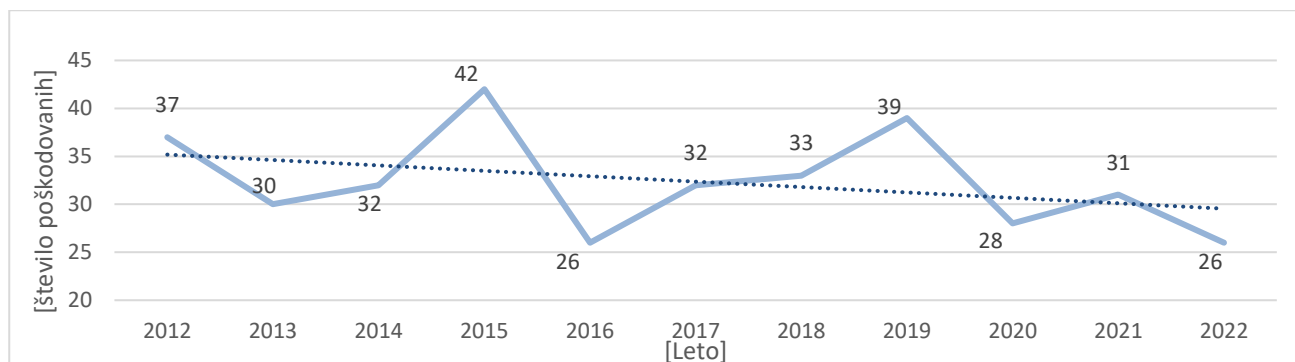
<sup>56</sup> GRI GS 403-5.

<sup>57</sup> GRI GS 403-6.

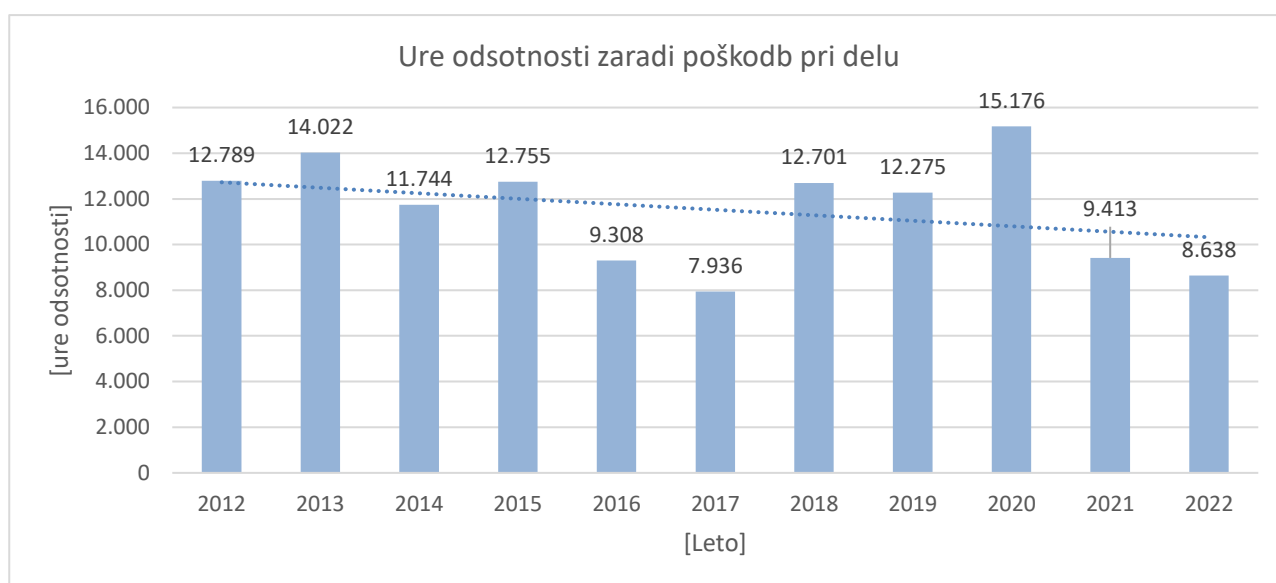
<sup>58</sup> GRI GS 403-7.

<sup>59</sup> GRI GS 403-2, 403-9.

Slika 53: Število poškodovanih pri delu



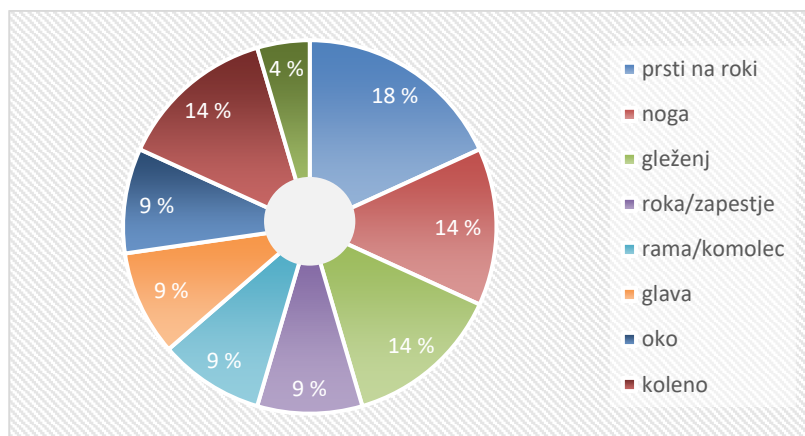
Slika 54: Bolniški stalež zaradi poškodb pri delu



#### Pregled nezgod s poškodbami delavcev s področja vzdrževanja

V letu 2022 so bile najpogostejše nezgode vzdrževalcev s poškodbo prstov na roki (4-krat), 3-krat so si delavci poškodovali nogo (ureznina, stisk ob objekt), koleno in gleženj, 2-krat pa glavo, oko, roko v rami in roko v zapestju. En delavec si je pri padcu poškodoval kolk.

Slika 55: Poškodovani deli telesa



Najpogosteje so se poškodb v letu 2022 zgodile zaradi udarca s predmetom oziroma stiska ob predmet (5-krat) ter zdrsov in padcev pri hoji po brežini (4-krat).

Slika 56: Okoliščine in število nezgod, ki so pripeljale do poškodbe

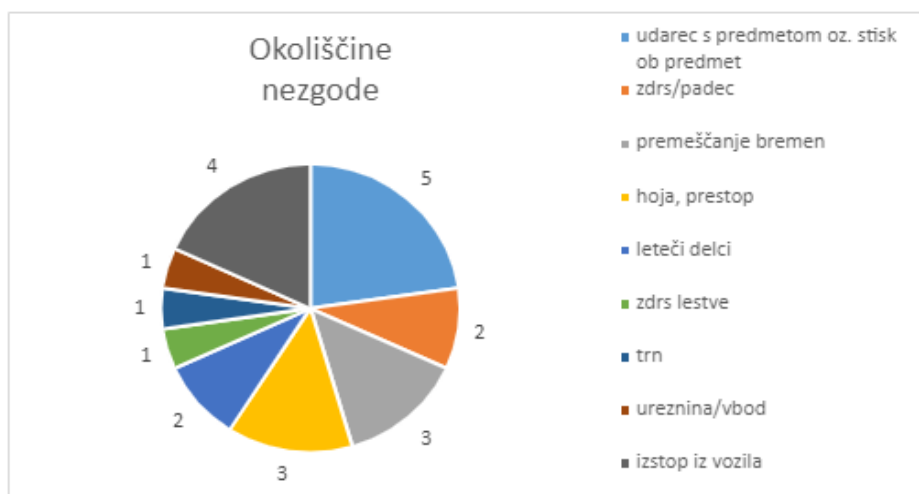


Tabela 22: Pregled kazalnikov varnosti pri delu v letu 2022

Kazalniki varnosti pri delu udeležencev/leto	Število
Povprečno število vseh zaposlenih	1.239
Število opravljenih delovnih ur	2.612.345
Število poškodovanih delavcev	26
Nezgode s smrtjo delavca	0
Od tega hudo poškodovani (invalidi)	0
Bolniško odsotni nad 30 dni	6
Indeks frekvence pogostost = število vseh poškodovanih × 100/število zaposlenih	2,08
Indeks onesposabljanja	0,4
Povprečno št. izgubljenih dni na zaposlenega	
Resnost	19,2
Povprečno trajanje odsotnosti poškodovancev	
Stopnja z delom povezanih poškodb (število poškodovanih/število opravljenih delovnih ur) × 200.000 ur	1,99

### Poklicne bolezni<sup>60</sup>

V družbi nimamo prijavljenih primerov poklicnih bolezni, vse več delavcev pa ima 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 gre tudi za posledice dela v neugodnih vremenskih razmerah (na vetru, v dežju, ob sneženju), čemur se pri vzdrževanju cest ne moremo izogniti.

<sup>60</sup> GRI GS 403-10.

## I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih<sup>61</sup>

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

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

V naši organizacijski klimi je prepoznano, da zaposleni spoštujejo dobro in kakovostno opravljeno delo, inovativnost in iniciativnost ter izkazujejo motivacijo in zavzetost in da so višja pričakovanja na področju sistema nagrajevanja, kariernega razvoja in notranjega komuniciranja.

### **Zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih sta moč naše organizacije**

Zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih dajeta moč in stabilnost v delovne procese, saj zadovoljen in zavzet sodelavec s pozitivnim impulzom opravlja svoje delo in rešuje delovne izzive. V tem zavedanju izvajamo ustrezne ukrepe za izboljšanje zadovoljstva in zavzetosti zaposlenih in to nas zavezuje h globokemu spoštovanju in odgovornosti do zaposlenih ter h gradnji novih možnosti za karierni in osebni razvoj zaposlenih.

Ne glede na to so rezultati merjenja zadovoljstva zaposlenih v letu 2022 nižji kot predhodno leto. Na to v veliki meri vplivajo okoliščine, ki so posledica epidemije koronavirusa, poslabšale pa so se še z občutki negotovosti ob novi gospodarski krizi. Za izboljšanje zadovoljstva zaposlenih so bili oblikovani in sprejeti določeni novi ukrepi, s katerimi se deluje na notranje organizacijske dejavnike zadovoljstva zaposlenih.

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

Starejši zaposleni so steber znanja in izkušenj v družbi DARS. Demografske spremembe se odražajo tudi v naši organizaciji, saj delež starejših zaposlenih raste, s tem pa se povečuje tudi naša povprečna starost zaposlenih, ki znaša 47,2 leta. Zavedamo se pomena starejših zaposlenih v delovni sredini, zato že več let izvajamo različne aktivnosti, s katerimi krepimo njihovo delovno vključenost in prilagajamo ter nadgrajujemo veščine ter znanja starejših zaposlenih novim zahtevam dela, zlasti na področju digitalne pismenosti. Leta 2018 smo aktivno sodelovali tudi v projektu celovite podpore podjetjem za aktivno staranje delovne sile ASI, kjer smo bili prepoznani kot primer dobre prakse. Iskreno cenimo in spoštujemo znanje in delo starejših, saj predstavljajo trden steber znanja in izkušenj. Ker cenimo njihovo delo, nudimo zaposlenim, ki se upokojijo, še nadaljnje sodelovanje v našem poslovanju. V letu 2022 je 25 naših upokojencev tako nadaljevalo sodelovanje z našo družbo na osnovi pogodbe o opravljanju začasnega in občasnega dela.

### **Zaposlenim ponujamo dodatne ugodnosti in solidarnostno pomoč<sup>62</sup>**

- Družba DARS vsem zaposlenim vplačuje sredstva za dodatno pokojninsko zavarovanje, in sicer 44,65 evra na zaposlenega, ter dodatno prispeva 25 % na lastni prispevek zaposlenega.
- V letu 2022 so zaposleni pod ugodnimi pogoji dodatno zdravstveno zavarovani, kar jim omogoča hitrejši dostop do potrebnih zdravstvenih preiskav in zdravljenja.
- Zaposleni so pod ugodnimi pogoji nezgodno zavarovani.
- S finančno solidarnostno pomočjo smo v letu 2022 pomagali 51 sodelavcem, ki so se znašli v težjih življenjskih preizkušnjah.
- 109 zaposlenih je prejelo jubilejno nagrado.

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

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

---

<sup>61</sup> GRI GS 2-9, 2-25, 3-3, 401-2.

<sup>62</sup> GRI GS 201-3.

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

Posebej odgovorno pa pristopamo k reševanju problematike v primeru nastanka invalidnosti ali spremenjene delovne zmožnosti zaradi okvare zdravja. Za vsak primer se posebej potrudimo in najdemo ustrezno rešitev. V naši družbi imamo zaposlenih 55 invalidov, ki jim je omogočeno opravljanje dela znotraj delovnih procesov v skladu z njihovo preostalo delovno zmožnostjo.

### **Spodbujamo inovacije in izboljšave**

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

Sodelavci smo na vseh organizacijskih ravneh zavezani k izražanju nenehnih pobud, izboljšav in inovacij, ki povečujejo učinkovitost delovanja poslovnih procesov, varčno rabo naravnih dobrin, ohranjanje biotske raznovrstnosti in uvedbo novih tehnologij, kar se odraža na osnovi projektov in aktivnosti, s katerimi v celotnem obsegu poslovanja udeležujemo zastavljene cilje, ki smo jih določili v Strategiji družbe DARS 2021–2025. O njihovi realizaciji poročamo tako v letnih kot trajnostnih poročilih.

### **Spoštujemo človekove pravice in dostojanstvo<sup>63</sup>**

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

Človekove pravice v družbi dosledno spoštujemo ob upoštevanju veljavne zakonodaje (Ustava RS, konvencije ILO, Zakon o varstvu pred diskriminacijo, ZDR-1), Darsovega kodeksa ravnanja ter internih aktov družbe, ki zadevajo predvsem nediskriminacijo na delovnem mestu, mobing ter človekove temeljne ekonomske in socialne pravice. V družbi se vseskozi spodbujajo novi inovativni in sodobni pristopi za povečanje spoštljivega ravnanja in komuniciranja na delovnem mestu ter do poslovnih partnerjev, s čimer želimo zagotoviti zavest in kulturo, ki prispeva k spodbujanju najboljšega v vsakem sodelavcu. V letu 2022 nismo prejeli nobene prijave, povezane s trpinčenjem, diskriminacijo ali ogrožanjem dostojanstva na delovnem mestu.

### **Različnost in enake možnosti<sup>64</sup>**

Nadzorni svet družbe je že v letu 2018 sprejel Politiko raznolikosti družbe DARS in jo v letu 2022 tudi noveliral. Politika določa pristop k raznolikosti v upravi in nadzornem svetu (vključno s komisijami nadzornega sveta). S politiko se spodbuja doseganje raznolikosti uprave in nadzornega sveta ter postavljajo merila, ki nadzornemu svetu omogočajo utemeljitev njihovega izbora. Treba je upoštevati vse ustrezne vidike raznolikosti za zagotovitev, da je v upravi ter nadzornem svetu dovolj različnih mnenj ter strokovnega znanja in izkušenj, potrebnih za dobro razumevanje trenutnega dogajanja, obvladovanje tveganj in prepoznavanja priložnosti, povezanih s poslovanjem družbe.

---

<sup>63</sup> GRI GS 3-3, 406-1, 410-1.

<sup>64</sup> GRI GS 3-3.



Cilj te politike je spodbujanje raznolikosti članstva v upravi in nadzornem svetu v znanju, veščinah, izkušnjah, poklicni usposobljenosti, starosti, spolu, načinu dela in drugih vidikih. Tako raznoliko sestavljena uprava in nadzorni svet delujeta v dobro družbe.

Namen politike je doseči večjo učinkovitost uprave in nadzornega sveta, kar prispeva k izboljšanju poslovanja in povečanju ugleda družbe. Prednost raznovrstne sestave organov vodenja ter njenih nadzornih organov je na tej ravni eden od bistvenih elementov pri ohranjanju razvojnih in konkurenčnih prednosti družbe. Za izpolnjevanje politike raznolikosti si v družbi prizadevajo delničar pri imenovanju članov nadzornega sveta, nadzorni svet pri imenovanju članov komisij nadzornega sveta ter kadrovska komisija nadzornega sveta pri imenovanju članov uprave in svet delavcev pri izboru delavskega direktorja.

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.

Izbrani vidiki raznolikosti so:

- strokovna raznolikost članov,
- interdisciplinarna znanja,
- kontinuiteta dela in starostna struktura,
- zastopanost spolov.

**Tabela 23: Struktura organov upravljanja po spolu (stanje 31. 12. 2022)<sup>65</sup>**

Telo/organ	Moški	Ženske	Skupaj	V % ženske
Nadzorni svet	6	2	8	25
Kadrovska komisija NS	2	2	4	50
Revizijska komisija NS	3	1	4	25
Investicijska komisija NS	4	0	4	0
Uprava	2	0	2	0
Direktorji področij	5	1	6	17
Svet delavcev	12	3	15	20
<b>Skupaj</b>	<b>34</b>	<b>9</b>	<b>43</b>	<b>21</b>

Pri sestavi uprave in nadzornega sveta se poleg učinkovitosti zasleduje tudi cilj uravnotežene zastopanosti žensk in moških. Cilj je do konca leta 2026 doseči 40 % za člane nadzornega sveta in skupaj 33 % za člane nadzornega sveta in uprave manj zastopanege spola v družbi.

Izvajanje politike spremlja kadrovska komisija nadzornega sveta. Nadzorni svet letno poroča o izvajanju politike v okviru izjave o upravljanju, ki je sestavni del letnega poročila družbe.

<sup>65</sup> GRI GS 405-1.

## I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja<sup>66</sup>

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

Slika 57: Odgovornost do naravnega okolja



### I.5.6.1 Sistemsko upravljanje okolja in energije

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

#### **Doseganje skladnosti na področju okolja**

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

Na področju okolja in energije ni bilo pomembnih odstopanj od zakonskih in drugih zahtev. V letu 2022 je bilo izvedenih 60 inšpekcijskih postopkov in izdanih je bilo 29 inšpekcijskih odločb, ki se nanašajo na okoljsko tematiko. Podatki o skladnosti na področju okolja in energije so razvidni tudi iz poglavja I.4.7.1 *Poslovna tveganja*, v katerem so predstavljena tveganja poslovanja družbe za vsa področja.

#### **Sodelovanje z zunanjimi izvajalci in dobavitelji**

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

#### **Raba materialov**

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

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

---

<sup>66</sup> GRI 2-25, 2-27.

**Tabela 24: Dolžina obnovljenih smernih vozišč in novozgrajenih cest**

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

\* Upoštevani tudi prekategorizirani odseki cest v upravljanju.

Na področju vzdrževalnih del je bila v letu 2022 realizirana sanacija 112.000 m<sup>2</sup> voziščnih konstrukcij v višini 4,8 milijona evrov. Izvedena so bila tudi druga vzdrževalna dela na voziščih in premostitvenih objektih v skupnem znesku 1,8 milijona evrov.

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

### 1.5.6.2 Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor<sup>67</sup>

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

Državni infrastrukturni objekti, med katere sodijo tudi avtoceste in hitre ceste, se praviloma v prostor umeščajo z državnimi prostorskimi načrti (DPN). DPN, ki ga sprejme Vlada RS z uredbo, vključuje vse načrtovane prostorske ureditve, določa njihovo območje, prostorske in izvedbene pogoje, dovoljena odstopanja ter je podlaga za pripravo projektov za pridobitev gradbenega dovoljenja in 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 pa so nosilci urejanja prostora, služba, pristojna za celovito presojo vplivov na okolje, občine (lokalna skupnost) ter širša javnost.<sup>68</sup>

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

Postopek prostorskega umeščanja avtoceste v prostor se začne s pripravo pobude, ki ji sledi sklep o pripravi državnega prostorskega načrta. V nadaljevanju postopka se 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 2022 so se izvajale dejavnosti prostorskega umeščanja pri naslednjih pomembnejših projektih (vključno s sodelovanjem z lokalnimi skupnostmi):

- DC Slovenj Gradec–Dravograd,
- DC Otiški Vrh–Holmec,
- povezovalna cesta Podgora–Letuš (del odseka Šentrupert–Velenje),
- GC Ptuj–Markovci,
- AC Postojna–Jelšane,
- HC Koper–Dragonja,
- ekodukt na odseku AC Unec–Postojna,
- plato Karavanke,
- priključek AC Kranj sever,
- razširitev ljubljanskega avtocestnega obroča in vpadnih AC.

<sup>67</sup> GRI GS 3-3.

<sup>68</sup> GRI GS 413-1.

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 vplivov izvedbe načrtovanih ureditev na 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 % ozemlja pa je varovanega v okviru Nature 2000. Poleg tega je treba upoštevati tudi varstvene režime s področja varstva kulturne dediščine, vodovarstvena območja in območja najboljših kmetijskih zemljišč, vključiti je treba tudi pričakovane podnebne spremembe, saj morajo biti načrtovani objekti proti njim odporni. V procesu načrtovanja variant in iskanja rešitev je zlasti zahtevno poseganje na poplavna območja.

### **Vključevanje javnosti (vključno z lokalno skupnostjo) v postopkih priprave državnih prostorskih načrtov<sup>69</sup>**

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

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

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

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

Med pripravo DPN ima javnost možnost sodelovanja v naslednjih fazah:

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

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

### **Primer umeščanja GC Ptuj–Markovci v prostor**

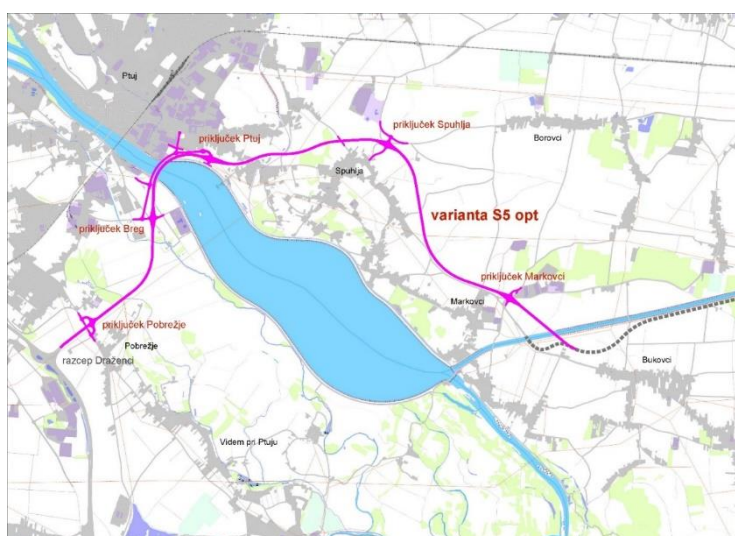
V okviru priprave študije variant za GC Ptuj–Markovci je bil izdelan Elaborat možnih variantnih rešitev. Izmed vseh preverjenih variant je bilo sedem potencialno izvedljivih, za pet najbolj smiselnih variant pa je bilo izdelano gradivo za pridobitev dopolnjenih smernic nosilcev urejanja prostora. Večina variant je odpadla prav zaradi zahtev po varovanju okolja in ohranjanju narave in s tem povezanih obsežnih izravnalnih in/ali omilitvenih ukrepov, preostale variante so

<sup>69</sup> GRI GS 413-1, 413-2.

bile vprašljive z ekonomskega vidika. Nekatere variante pa so se izkazale za problematične z vidika sprejemljivosti v lokalnem okolju.

Zaradi kompleksnosti prostora, v katerega se ta prometnica umešča, oziroma zaradi nasprotujočih si stališč lokalnih skupnosti in omejitev zaradi ohranjanja narave je bilo iskanje variant, ki bodo obravnavane v študiji variant, zelo zapleteno in dolgotrajno. 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 (S5 opt), ki predstavlja kompromisno rešitev. Delovna skupina je sprejela odločitev, da se ta varianta kot edina obravnava v študiji variant.

**Slika 58: Potek GC Ptuj–Markovci po varianti S5 opt**



### 1.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti<sup>70</sup>

Poseben izziv pri umeščanju avtocest v prostor je ohranjanje biotske raznovrstnosti, saj je za Slovenijo značilna izredno pestra in razmeroma dobro ohranjena narava. Zato spada Slovenija med območja z nadpovprečno biotsko raznovrstnostjo 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 od variant zaradi obsežnega poseganja v naravni habitat repaljščice v območju Natura 2000. To pomeni, da je bila predmetna varianta izključena iz obravnave v študiji variant.

Poleg tega je bila kot rezultat usklajevanj z ZRSVN izdelana analiza prisotnosti okoljske DNK človeške ribice (*Proteus anguinus*) v izviru Replje pri Gradcu, in sicer 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 imajo lahko različne statuse, ali v območja NATURA 2000, je treba izvesti

<sup>70</sup> GRI GS 3-3, 304-1, 304-2, 304-3.



ukrepe za omilitev negativnih vplivov ali kot ukrep za ohranjanje narave zagotoviti izravnalne ukrepe (npr. nadomestne habitate (v nadaljevanju: NH)). Za ohranjanje povezanosti habitatov divjadi in drugih prostoživečih živali so to po navadi prehodi ali podhodi, ki habitate povezujejo. Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vplivov na sprejemljivo raven je potrebno tudi, kadar se posega v posebna območja varstva za ptice, ki v Sloveniji pokrivajo 27 % površine.

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 59: Pomurski krak avtoceste**



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

- Verjane (vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke):
  - o Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: ni podana.
  - o 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.
  - o Velikost/površina izvedenega NH: 500 m<sup>2</sup> (25 m × 20 m).
  - o 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):
  - o Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: ni podana.
  - o Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: območje mokrotnih travnikov pri Komarnici ob Cogetinskem potoku.
  - o Velikost/površina izvedenega NH: 1.942 m<sup>2</sup>.
  - o 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):**

- Gosposko (vzpostavitev ekstenzivnega travnika):
  - o Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: pribl. 60 ha.
  - o Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: območje Črnega loga in Gosposkega.
  - o 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).
  - o 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):
  - o 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).
  - o Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: gozdne površine v Črnem logu.
  - o Velikost/površina izvedenega NH: 207.905 m<sup>2</sup>. (Za povezavo teh gozdnih površin s pogozditvijo v enoten gozdni prostor je treba zagotoviti le pribl. 20 ha.)
  - o Velikost/površina po izvedbi:
    - površine v zraščanju 72.000 m<sup>2</sup>,
    - novi gozdni rob 7900 m<sup>2</sup>,
    - novi gozdni sestoj 128.000 m<sup>2</sup>.
  - o 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):**

- Komarnik sever (vzpostavitev ekstenzivnih travnikov):
  - o Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: ni podana.
  - o 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.
  - o Velikost/površina izvedenega NH: 10 ha.
  - o 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):
  - o Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: predlog MOP 35 ha, predlog PVO 17 ha.
  - o Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: predlog MOP južno od avtocestnega priključka Lenart; predlog PVO severno od načrtovanega avtocestnega priključka Lenart.
  - o Velikost/površina izvedenega NH: 500 m<sup>2</sup> (25 m × 20 m).
  - o 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):
  - o Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: 56 ha predlog MOP, 3,4 ha predlog PVO.
  - o 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).
  - o Velikost/površina izvedenega NH:
    - renaturacija potoka Globovnica na dolžini 436 m,
    - ureditev ekstenzivnega močvirnega travnika z različnimi stopnjami vlažnosti na površini 21.155 m<sup>2</sup>,
    - 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.
  - o 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):
  - o Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: 56 ha predlog MOP, predlog PVO 3,4 ha.
  - o 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.
  - o Velikost/površina izvedenega NH: ni podana.
  - o 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 Veržaju (ureditev rastišča):
  - o Velikost/površina ureditve rastišča: 635 m oziroma 20 ha.
  - o Lokacija rastišča po izvedbi: Krajinski park Goričko, območja občin Cankova in Rogašovci (Koord. X: 160418, Koord. Y: 590152).

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

- Petišovci (vzpostavitev nadomestnega biotopa za dvoživke):
  - o Velikost/površina (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: prekinitev selitvenih poti na razdalji 3 km.
  - o Lokacija (takrat obstoječega) habitata, ki je bil prizadet z gradnjo AC: odsek RC Lendava–Pince od Dolnjega Lakoša do Petišovcev.
  - o Velikost/površina izvedenega NH: 2039 m<sup>2</sup>.
  - o Lokacija NH po izvedbi: na območju med km 5+890 in km 5+970.



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.

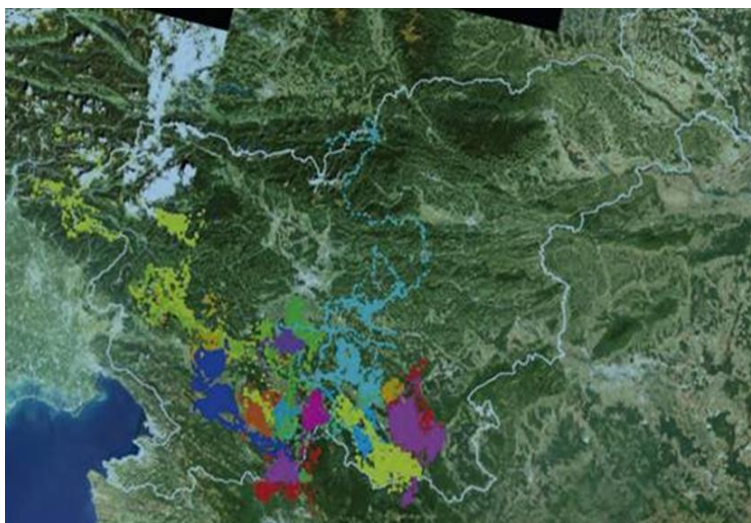
Po vzpostavitvi NH DARS preda v gospodarjenje oziroma upravljanje kmetijska zemljišča in gozdove v lasti države SKZGRS in vodna zemljišča v lasti države MOP.

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.

Na novonačrtovanih cestah se že pri pripravi DPN predvidijo ustrezni ukrepi za zagotavljanje prehajanja živali čez prihodnjo AC oziroma HC. Skladno z zakonodajo s področja urejanja prostora se v postopku priprave DPN pridobijo smernice nosilcev urejanja prostora, ki jih je treba upoštevati pri umeščanju in načrtovanju nove AC oziroma HC. Med nosilci urejanja prostora sta tudi Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, Direktorat za gozdarstvo in lovstvo, ter Ministrstvo za naravne vire in prostor oziroma ZRSVN, ki v okviru svojih smernic podata usmeritve za načrtovanje ukrepov za zagotavljanje ustrezne povezanosti migracijskih koridorjev. Njihove zahteve se odražajo pri umestitvi in pri projektnih rešitvah načrtovane AC oziroma HC, ki morajo omogočati prehajanje živali čeznjo. Večinoma so to ukrepi, ki niso namenjeni izključno prehajanju živali, temveč gre za prilagajene 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 Razdrtom 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 61: 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 monitoring njihove uspešnosti. Konec junija 2019 je bil zaključen projekt LIFE DINALP BEAR – Celovito upravljanje in varstvo rjavega medveda v severnih Dinaridih in Alpah.

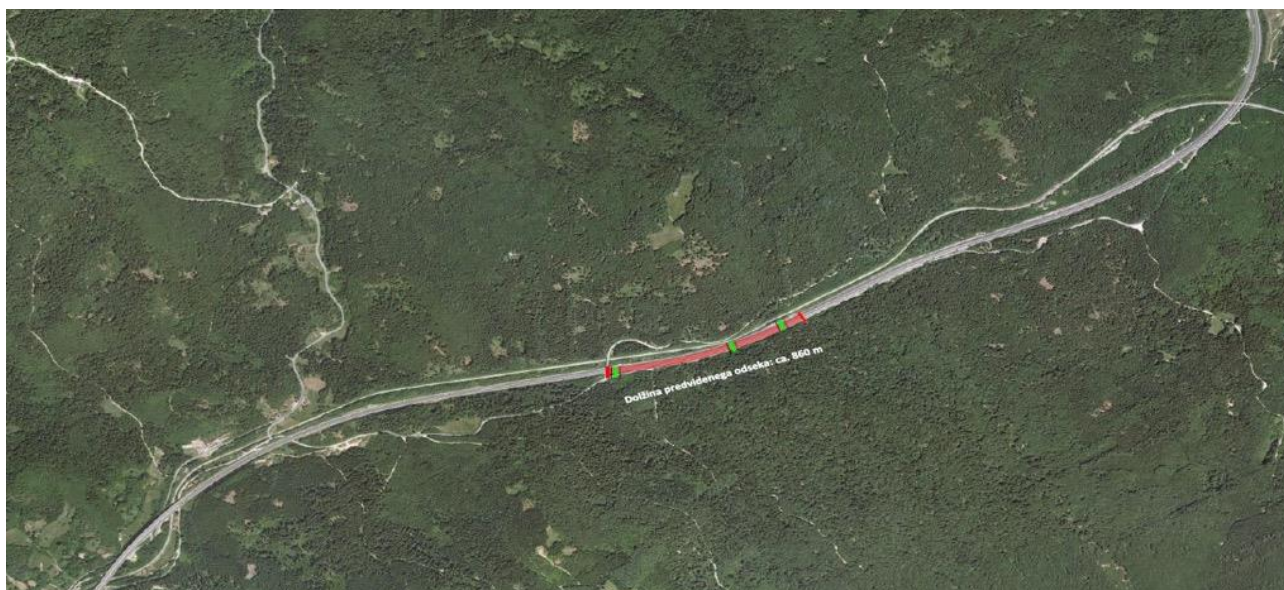
Decembra 2019 sprejeti Načrt vlaganj v promet in prometno infrastrukturo za obdobje 2020–2025 med drugim opredeljuje obveznost zagotovitve ustreznih migracijskih koridorjev velikih zveri in drugih vrst velikih sesalcev na obstoječem omrežju AC, vendar ne več kot dva.

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 je 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.

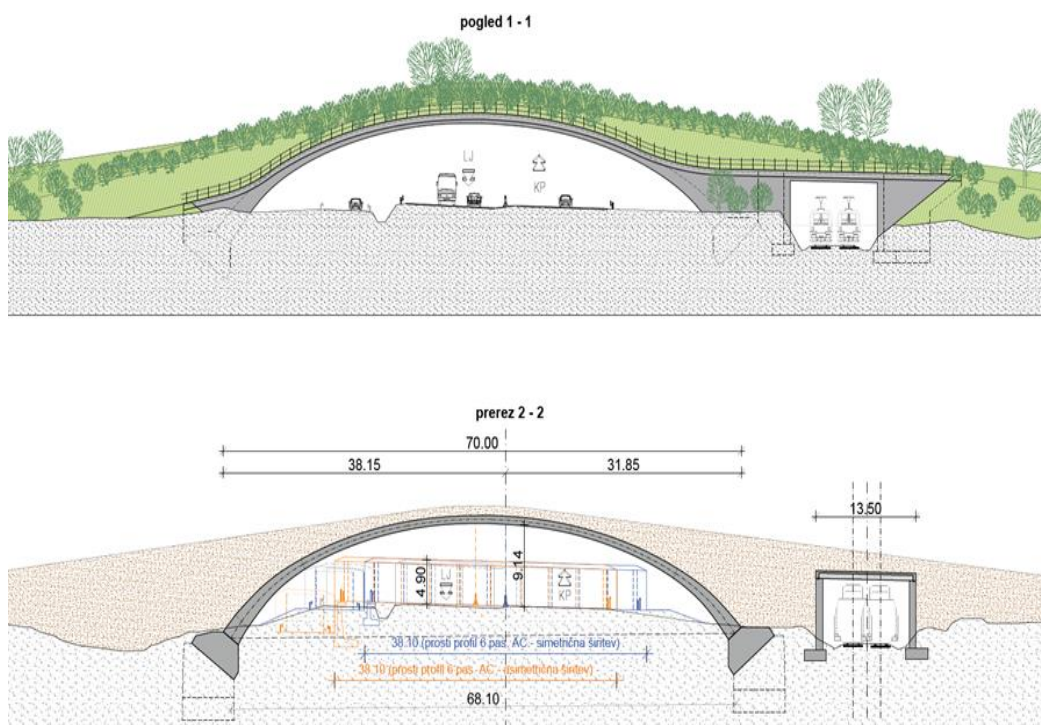
**Slika 62: Predlog lokacije umestitve načrtovanega »zelenega mostu« oziroma ekodukta (pododsek Unec–Postojna)**



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 oziroma 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. Vlada RS je maja 2022 sprejela sklep o državnem prostorskem načrtovanju, ki je podlaga za izvajanje nadaljnjih faz izdelave DPN.



Slika 63: Slika načrtovanega »zelenega mostu« oziroma ekodukta (pododsek Unec–Postojna)



#### I.5.6.4 Upravljanje energije<sup>71</sup>

Družba DARS se z letno porabo energije 41,796 GWh (v letu 2022) že uvršča med velike slovenske porabnike energije. Glede na procese družbe, ki jih določa potreba po upravljanju predorov in osvetljevanju površin ter tudi po upravljanju in vzdrževanju cest, največjo porabo energije predstavlja električna energija (51,8 %), ki ji sledi poraba goriva za pogon vozil (38,1 %). 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 % na kilometer omrežja AC in HC v upravljanju do leta 2025 glede na leto 2019.
- Zmanjšati delež izpustov CO<sub>2</sub> na kilometer omrežja AC in HC v upravljanju za 15 % do leta 2025 glede na leto 2019.

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 CO<sub>2</sub> 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:
  - o ogrevanja za 15 % glede na leto 2019,
  - o električne energije za 2 % glede na leto 2019.

<sup>71</sup> GRI GS 3-3, 302-1, 302-4, 302-5.

- 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).

### Skupna raba energije<sup>72</sup>

Spodnja tabela predstavlja rabo in trende porabe energije po vrstah energentov. S celovitim pristopom upravljanja energije in pripadajočimi ukrepi nam je uspelo zmanjšati porabo energije pri energentu električna energija ter ogrevanje, kjer se je na osnovi energetskih pregledov izvedel bistveni del načrtovanih ukrepov. V letu 2021 smo začeli s pilotno izvedbo uporabe stisnjene zemeljskega plina (CNG) za eno vozilo za nadzor del in eno pregledno vozilo na ACB Hrušica.

Tabela 25: Raba energije (MWh)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Elektrika	MWh	25.735	25.181	24.526	23.598	22.584	21.670	22.190	21.656
Goriva	MWh	16.384	17.538	16.369	18.662	18.081	16.752	17.646	15.911
Zemeljski plin	MWh	1.866	1.524	1.676	1.443	1.386	1.564	1.812	1.642
Stisnjeni zemeljski plin (CNG)*	MWh							17	27
UNP – propan	MWh	2.018	2.253	2.123	1.964	1.857	1.736	1.994	1.681
UNP – propan, butan	MWh	1.171	1.225	1.105	852	475	428	403	408
Kurilno olje	MWh	238	344	291	238	97	58	82	74
Biomasa	MWh						452	482	400
Daljinsko ogrevanje	MWh	586	810	778	638	550	0	0	0
<b>Skupaj</b>	<b>MWh</b>	<b>47.998</b>	<b>48.875</b>	<b>46.868</b>	<b>47.395</b>	<b>45.030</b>	<b>42.660</b>	<b>44.626</b>	<b>41.799</b>

Tabela 26: Raba energije (TJ)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Elektrika	TJ	86,9	92,6	90,7	88,3	85,0	78,0	79,9	78,0
Goriva	TJ	62,8	58,7	62,8	58,7	67,0	60,3	63,5	57,3
Zemeljski plin	TJ	5,9	6,7	5,5	6,0	5,2	5,6	6,5	5,9
Stisnjeni zemeljski plin (CNG)*	TJ							0,1	0,1
UNP – propan	TJ	5,1	7,3	8,1	7,6	7,1	6,2	7,2	6,1
UNP – propan, butan	TJ	3,6	4,2	4,4	4,0	3,1	1,5	1,5	1,5
Kurilno olje	TJ	0,9	0,9	1,2	1,0	0,9	0,2	0,3	0,3
Biomasa	TJ						1,6	1,7	1,4
Daljinsko ogrevanje	TJ	1,7	2,1	2,9	2,8	2,3	0,0	0,0	0
<b>Skupaj</b>	<b>TJ</b>	<b>166,9</b>	<b>172,5</b>	<b>175,6</b>	<b>168,5</b>	<b>170,4</b>	<b>153,6</b>	<b>160,6</b>	<b>150,4</b>

\* Glede na Trajnostno poročilo v letu 2021 je sprememba v skupni vrednosti ogljičnega odtisa zaradi vključitve porabe stisnjene zemeljskega plina (CNG) za eno vozilo za nadzor del in eno pregledno vozilo na ACB Hrušica.

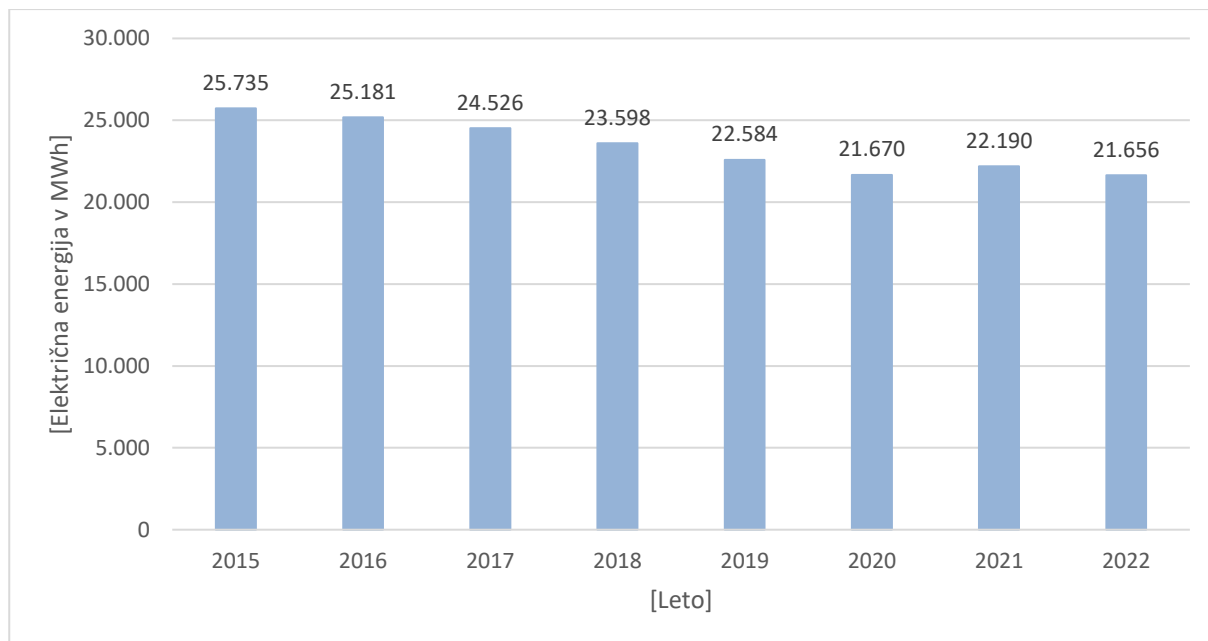
V poročilu poročamo v enotah kWh, MWh ali GWh, pretvorni faktor 1 kWh je 3.600.000 J (Vir: Bojan Kraut, Strojniški priročnik).

<sup>72</sup> GRI GS 302-3.

### Električna energija<sup>73</sup>

V družbi nenehno skrbimo za uvajanje ukrepov, na podlagi katerih se zmanjšuje poraba električne energije. Skupna količina dobavljene električne energije v letu 2022 iz 100 % obnovljivih virov energije je 10.829 MWh. Kar potrjujemo na osnovi prejetih potrdil o izvoru proizvedene električne energije iz obnovljivih virov.

Slika 64: Skupna poraba električne energije (MWh)



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

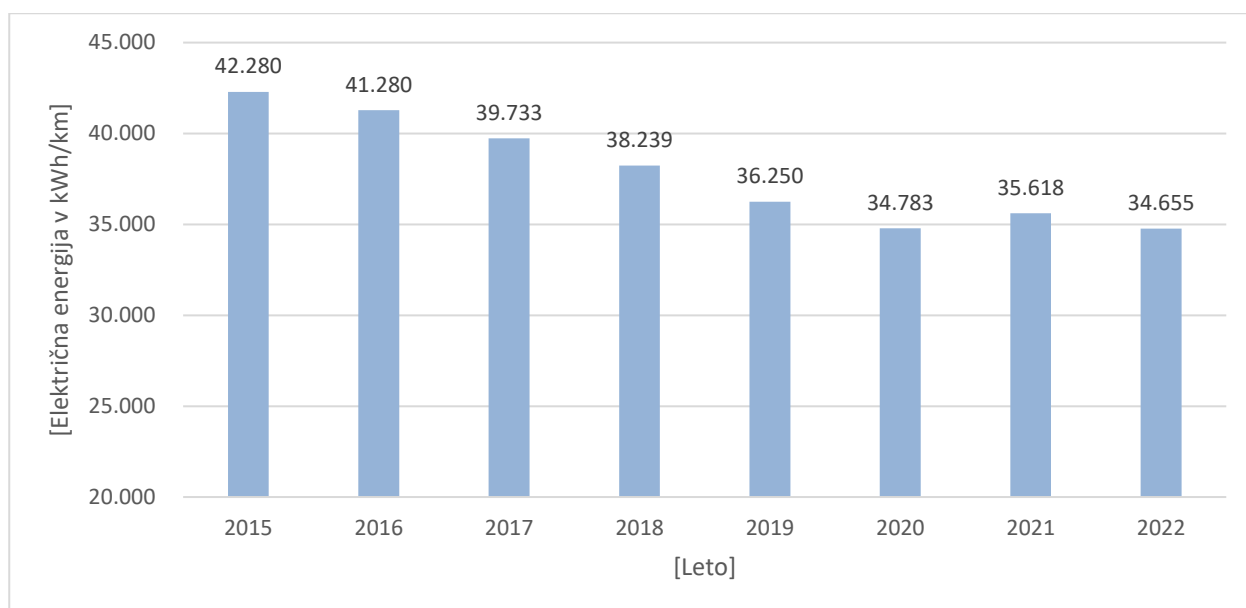
Drugi največji porabnik električne energije je javna razsvetljava. Na tem področju smo v zadnjih šestih letih menjavali razsvetljava, katere glavni namen je bil izpolnitev pogojev Uredbe o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja ter hkrati zamenjava starih in dotrajanih svetil z novejšimi LED-svetili. Na prižigališčih ali merilnih mestih, kjer je bila zamenjana razsvetljava, smo vzporedno tudi znižali strošek na račun zmanjšanja priključnih moči. Izvedena je bila novelacija projekta za izvedbo menjave razsvetljave, skladne z Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja – 5. faza, in izveden je bil razpis za izvedbo v letu 2023.

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 oziroma 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.

<sup>73</sup> GRI GS 302-3.

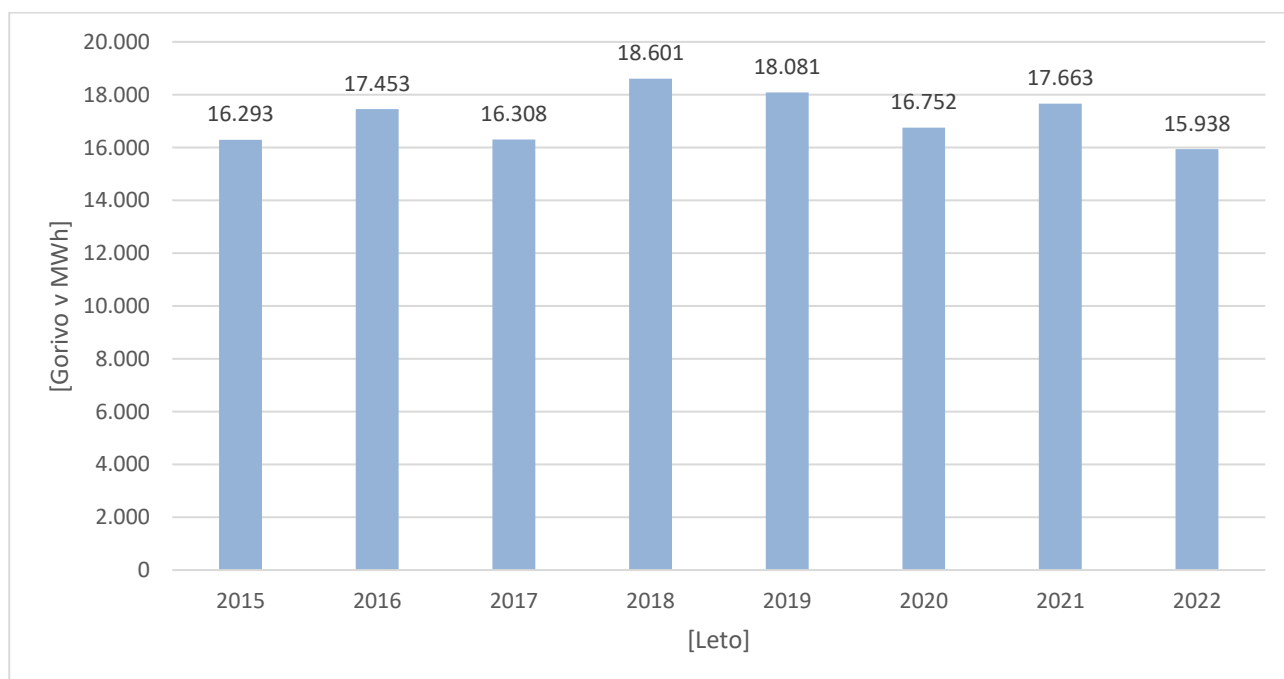
Slika 65: Skupna poraba električne energije na kilometer AC (kWh/km)



#### Gorivo za vozni park

V družbi smo v letu 2022 imeli 670 delovnih vozil, od tega 157 težkih tovornih vozil, namenjenih izvajanju zimske službe in letnemu vzdrževanju, 143 lahkih tovornih vozil, ki se uporabljajo predvsem za redne preglede in manjša vzdrževalna dela, 124 kombiniranih vozil, 36 namenskih vozil, ki se uporabljajo za namensko vzdrževanje objektov in trase, 40 univerzalnih vozil za zimsko, letno in tehnično vzdrževanje ter 176 kosov različne delovne mehanizacije za zimsko-letno vzdrževanje. V letu 2022 beležimo zmanjšanje porabe dizelskega goriva predvsem zaradi manj plužnih dni od predhodne zime. Za zmanjševanje porabe goriva in posipnih materialov na celotnem območju AC in HC uvajamo sistem tekočega posipanja z raztopino NaCl, pri čemer preventivni posip izvajamo hitreje in v daljših časovnih intervalih, saj raztopina ostane na cestišču. Prav tako v letu 2023 načrtujemo večjo posodobitev voznega parka, in sicer 58 težkih tovornih vozil z najnovejšimi ekološkimi standardi. 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 2022 v družbi imeli 157 osebnih službenih vozil in 36 vozil cestninskega nadzora. V voznem parku DARS smo v letu 2022 imeli 8 električnih vozil.

Slika 66: Letna poraba goriva (MWh)



## Ogrevanje<sup>74</sup>

Največji porabnik energije za ogrevanje stavb v lasti DARS je devet avtocestnih baz (v nadaljevanju: ACB) in sedem izpostav, sledijo jim poslovna stavba Celje ter osem stavb, ki so ostale po odstranitvi cestninskih postaj in se jim je spremenila namembnost. Objekti na šestih lokacijah so priključeni na omrežje zemeljskega plina, ACB Postojna uporablja za ogrevanje UNP – propan in butan, ACB Hrušica za ogrevanje uporablja lesno biomaso – sekance, ostale stavbe kot energent za ogrevanje uporabljajo UNP – propan, izključno z lahkim kurilnim oljem se ogreva le še počitniška enota Rogla, ki je v letu 2023 predvidena za celovito prenovo, v katero je vključena tudi zamenjava energenta.

V okviru celostnega energetskega pregleda v letih 2015 in 2016 je bila kot eden od ukrepov predvidena uvedba energetskega informacijskega sistema (EIS), ki je bil pilotno nameščen v ACB Vrnsko 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 je bil nameščen še v stavbe, 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 2016–2022 izvedli naslednje ukrepe, ki so posledica celostnega energetskega pregleda:

- V ACB Vrnsko in ACB Postojna smo namesto dotrajanih plinskih kotlov namestili toplotni črpalki za ogrevanje sanitarne vode v poletnem obdobju.
- Na nekdanjih CP Divača in 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 in 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 CO<sub>2</sub>, 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.
- Izvedeni sta prva faza obnove ACB Ljubljana, ki obsega energetske sanacije velikih in majhnih garaž, ter implementacija energetskega informacijskega sistema.
- Zaradi boljšega spremljanja porabe energentov za ogrevanje so bili nameščeni merilniki, kar omogoča bistveno boljše spremljanje porabe energije in posledično takojšnje ukrepanje.
- V letu 2020 je bil energetski informacijski sistem implementiran še v preostalih ACB (Kozina, Hrušica, Postojna, Ljubljana) in izpostavah (Podtabor, Dob, Logatec, Vipava in Bertoki),
- Celovito je bila sanirana nekdanja CP Log, kjer se za ogrevanje in hlajenje uporablja toplotna črpalka, toplotna črpalka pa je bila nameščena tudi na nekdanji CP Dane, kjer celovita obnova še ni izvedena.
- Za skrbnike objektov in vzdrževalce so bile izvedene tri delavnice na temo učinkovite rabe energije.

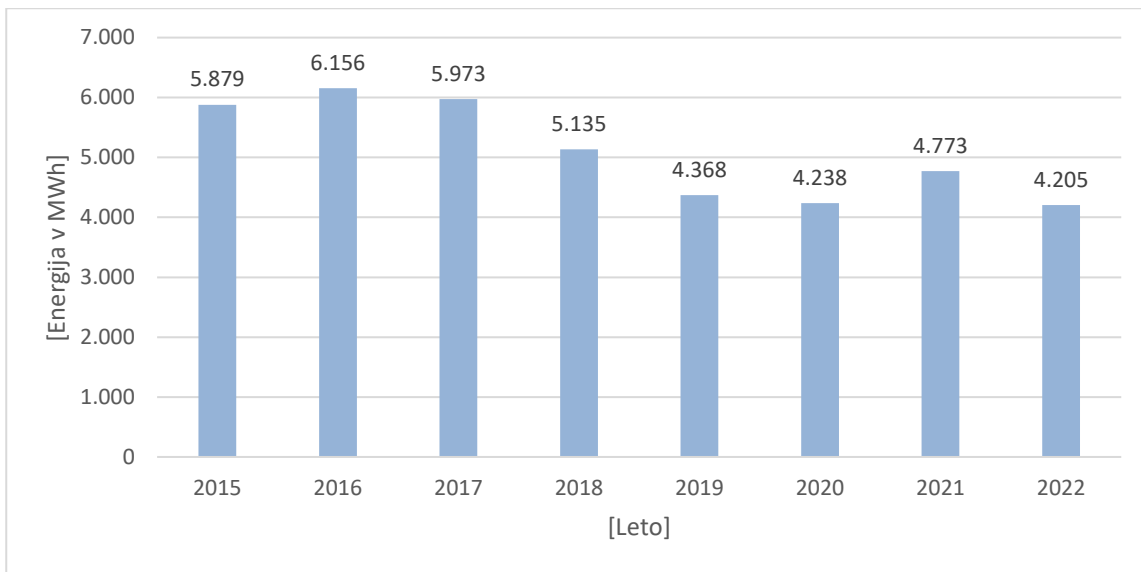
V grafikonih na slikah v nadaljevanju je prikazana poraba energije za ogrevanje v MWh in nadalje tudi na kvadratni meter ogrevane površine. Zmanjševanje porabe pripisujemo ukinitvi kabin cestninskih postaj, optimizaciji temperature v stavbah, ki jo omogočajo uvedba energetskega informacijskega sistema in relativno ugodne vremenske razmere. Absolutni prihranek energije vseh energentov za ogrevanje stavb konec leta 2022 glede na izhodiščno leto 2015 znaša 1.674 MWh (pribl. 28,5 %), emisije toplogrednega plina CO<sub>2</sub> pa smo glede na izhodiščno leto 2015 zmanjšali za 461 t (pribl. 36 %).

---

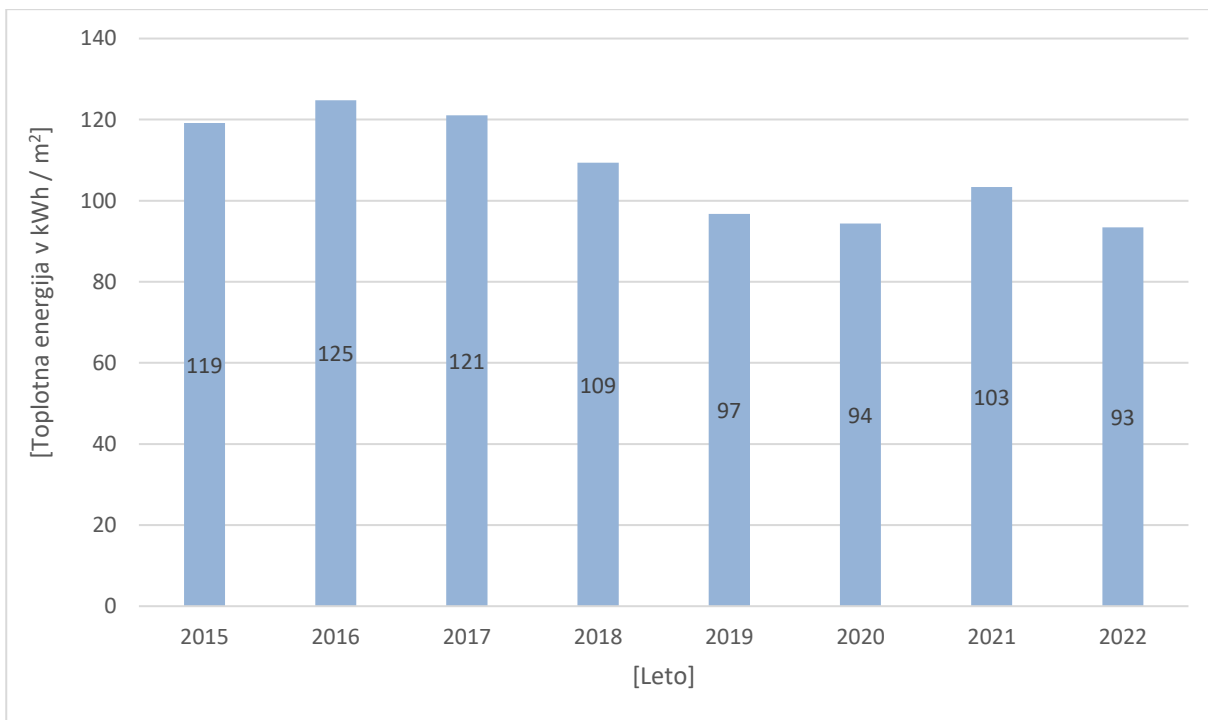
<sup>74</sup> GRI GS 302-1, 305-4, 305-5.



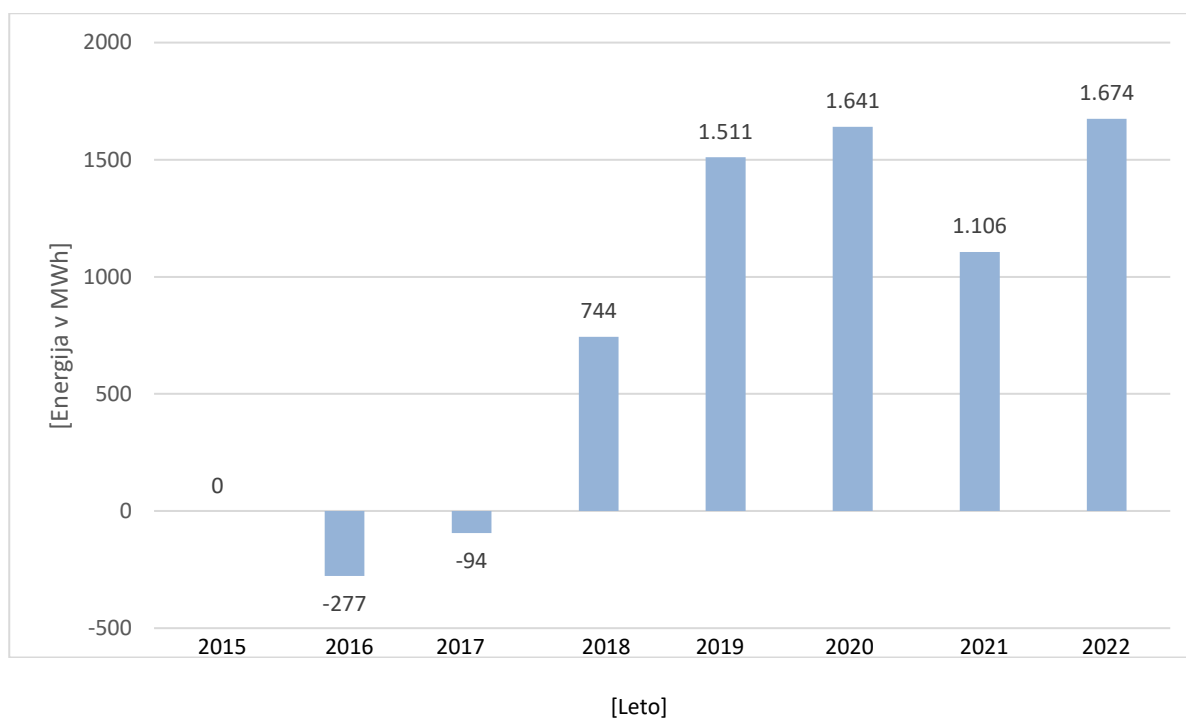
Slika 67: Poraba energije za ogrevanje stavb (MWh)



Slika 68: Poraba toplotne energije na m<sup>2</sup> ogrevane površine



Slika 69: Prihranek pri porabi energije za ogrevanje glede na izhodiščno leto 2015 (MWh)



#### I.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje<sup>75</sup>

Svetlobno onesnaževanje je emisija svetlobe iz svetlobnih virov, ki poveča naravno osvetljenost okolja. Mednarodna komisija za razsvetljavo (International Commission on Illumination – CIE) ne uporablja termina »svetlobno onesnaževanje«, temveč izraz »vsiljena svetloba«. Med prvimi članicami EU, ki so sprejele Uredbo o mejnih vrednostih svetlobnega onesnaževanja okolja, je tudi Slovenija. Uredba od upravljavca razsvetljave zahteva uporabo svetilk, katerih delež svetlobnega toka, ki sega navzgor, znaša 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 Ministrstvo za okolje in prostor in ki deluje v sklopu le-tega. Omenjeno ministrstvo pripravlja tudi spremembe uredbe, v kateri pa se predvideva znižanje barvne temperature LED-svetil na 3.000 ali 2.700 K. Skladno s spremembo uredbe smo izvedli novelacijo PZI menjave 5. faze zunanje razsvetljave. Razpis za izvedbo je bil izveden v letu 2022, izvedba in zaključek del pa v letu 2023.

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.

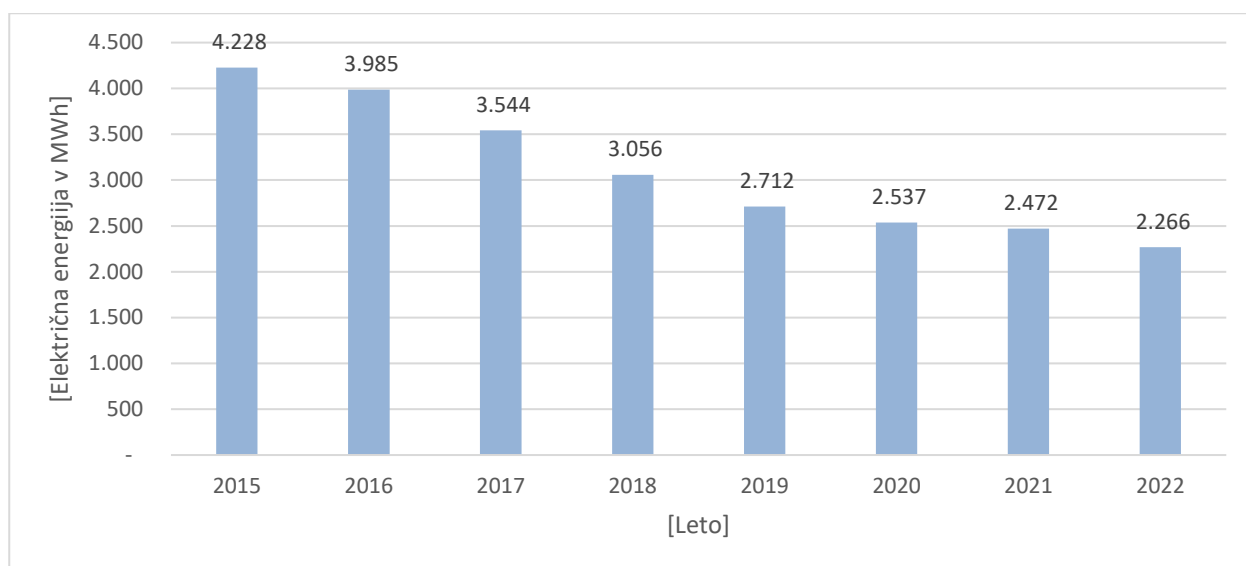
Leta 2016 smo zaključili menjavo razsvetljave prve faze, pri kateri smo menjali neustrezna svetila na dolenski in primorski AC ter na ljubljanskem obroču. Faze so bile razdeljene na naslednje sklope:

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

<sup>75</sup> GRI GS 3-3, 302-1, 302-4, 302-5.

Slika 70: Poraba električne energije za 1., 3. in 4. fazo menjave razsvetljave



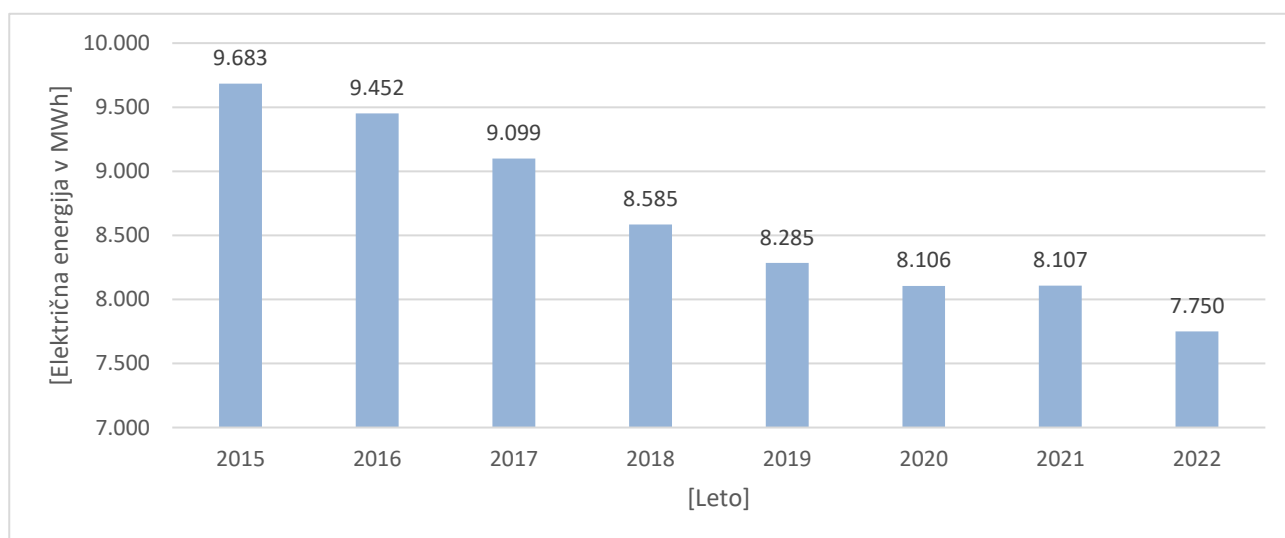
V drugi fazi smo zamenjali svetila v vseh ACB.

V letu 2018 smo zaključili menjavo razsvetljave 3. in 4. faze, v kateri je bilo na naslednjih odsekih zamenjanih 1.500 svetil:

- 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 (grafu) 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 71: 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 še razsvetljava v predoru Golovec in pokritem vkopu Strmec, in sicer v LED-tehnologiji. Na zgornji sliki je videti zmanjševanje porabe električne energije, namenjene celotni razsvetljavi. Poleg ukrepov, izvedenih z menjavo svetil, so iz grafikona razvidna tudi zmanjšanja porabe na račun ukinitve oziroma 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, in pripravil vso dokumentacijo za izvedbo. Pridobila so se zahtevana elektrosoglasja in izdelala se je dokumentacija PZI za objekte DARS (avtocestna baza Kozina, izpostava Ptuj, izpostava Dob, pokriti vkop Vipavski Križ in cestninska postaja Log). Izvedba in dokončanje del se predvidevata v letu 2023.

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.



### I.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa<sup>76</sup>

Ogljični odtis je skupna količina nastalih toplogrednih plinov, ki so povezani z delovanjem družbe DARS. Pri izračunu ogljičnega odtisa na ravni družbe smo upoštevali neposredne emisije toplogrednih plinov (CO<sub>2</sub>), ki nastanejo na lokacijah družbe DARS. O ostalih neposrednih emisijah toplogrednih plinov metan (CH<sub>4</sub>) in dušikov oksid (N<sub>2</sub>O) bomo poročali v naslednjem Trajnostnem poročilu za leto 2023 in s tem navedli ekvivalent emisij toplogrednih plinov (CO<sub>2</sub>e). Kot izhodiščno leto smo izbrali leto 2015, ker smo v okviru vzpostavljenega sistema ravnanja z okoljem pričeli s sistematičnim zbiranjem podatkov o rabi energije.

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 RS.

Za emisijske faktorje, ki niso navedeni v predhodni tabeli, smo uporabili emisijske faktorje »GHG-conversion-factors-2022-condensed-set«,<sup>77</sup> in s tem posodobili emisijske faktorje ter posledično izračun ogljičnega odtisa, predvsem obseg 3.

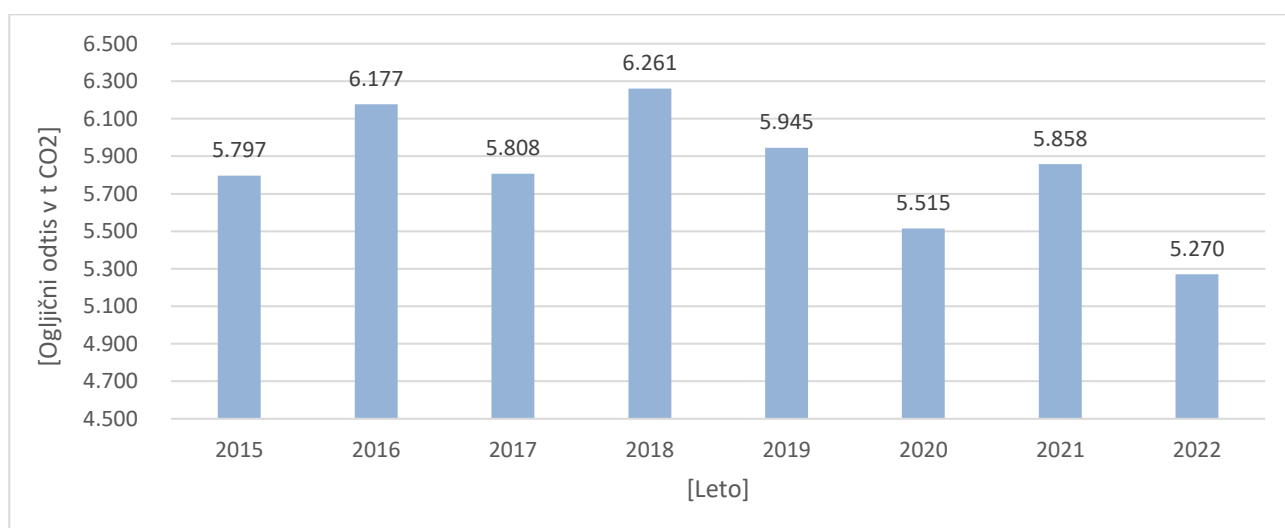
Izračun ogljičnega odtisa vključuje:

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

Opomba: V izračun ogljičnega odtisa niso vključeni najeti pisarniški prostori v obsegu 2.928,8 m<sup>2</sup>. Glede na predhodno leto je sprememba v skupni vrednosti ogljičnega odtisa zaradi napake pri navedbi porabe pisarniškega papirja (Obseg 3), vključili pa smo tudi dodatno porabo stisnjene zemeljskega plina (CNG) za eno vozilo za nadzor del in eno pregledno vozilo na ACB Hrušica.

V poglavju I.5.6.7 *Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo* smo prikazali zmanjšanje porabe goriva uporabnikov za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 t zaradi uvedbe sistema DarsGo.

**Slika 72: Ogljični odtis – obseg 1**

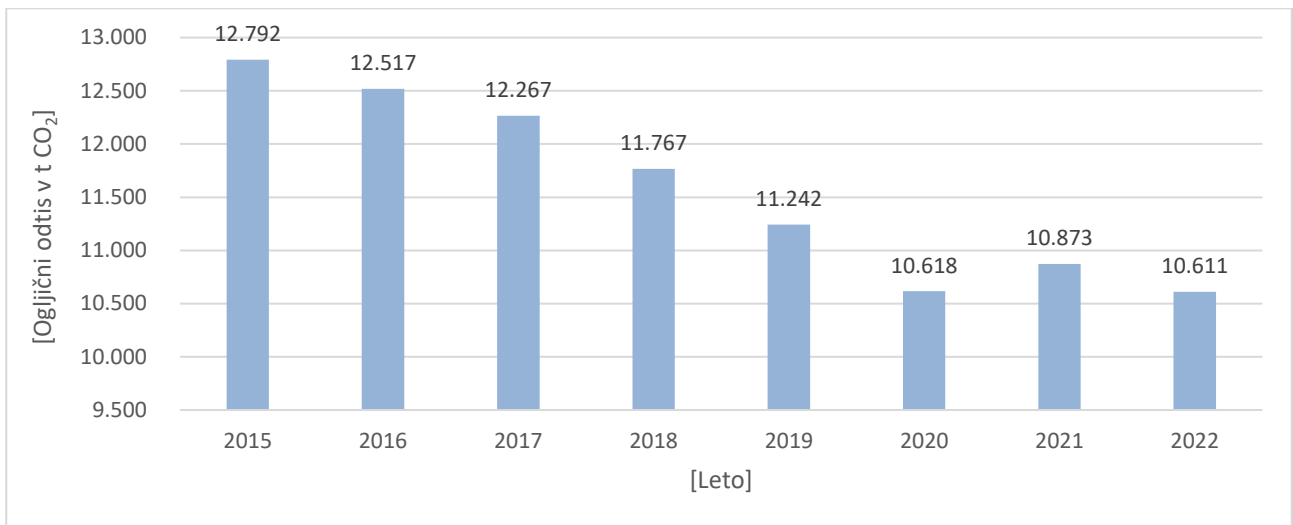


<sup>76</sup> GRI GS 2-4, 3-3, 305-1, 305-2, 305-3, 305-4.

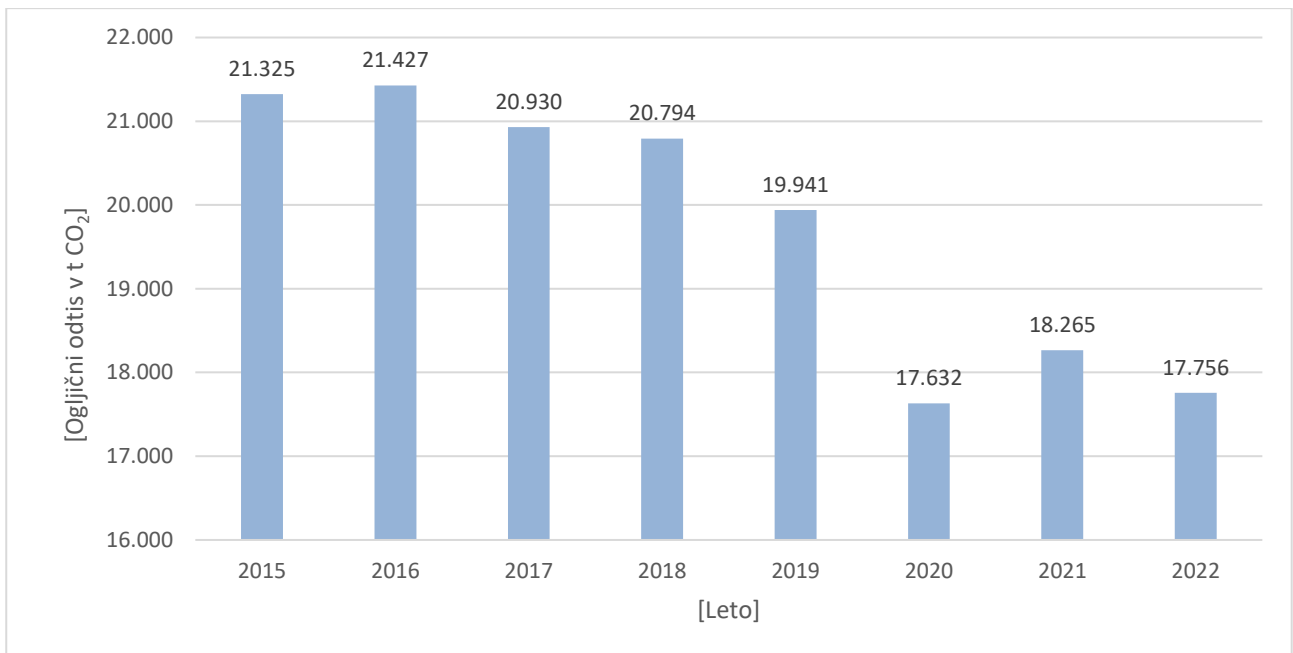
<sup>77</sup> Dostopno na: <https://www.gov.uk/government/publications/greenhouse-gas-reporting-conversion-factors-2022>.



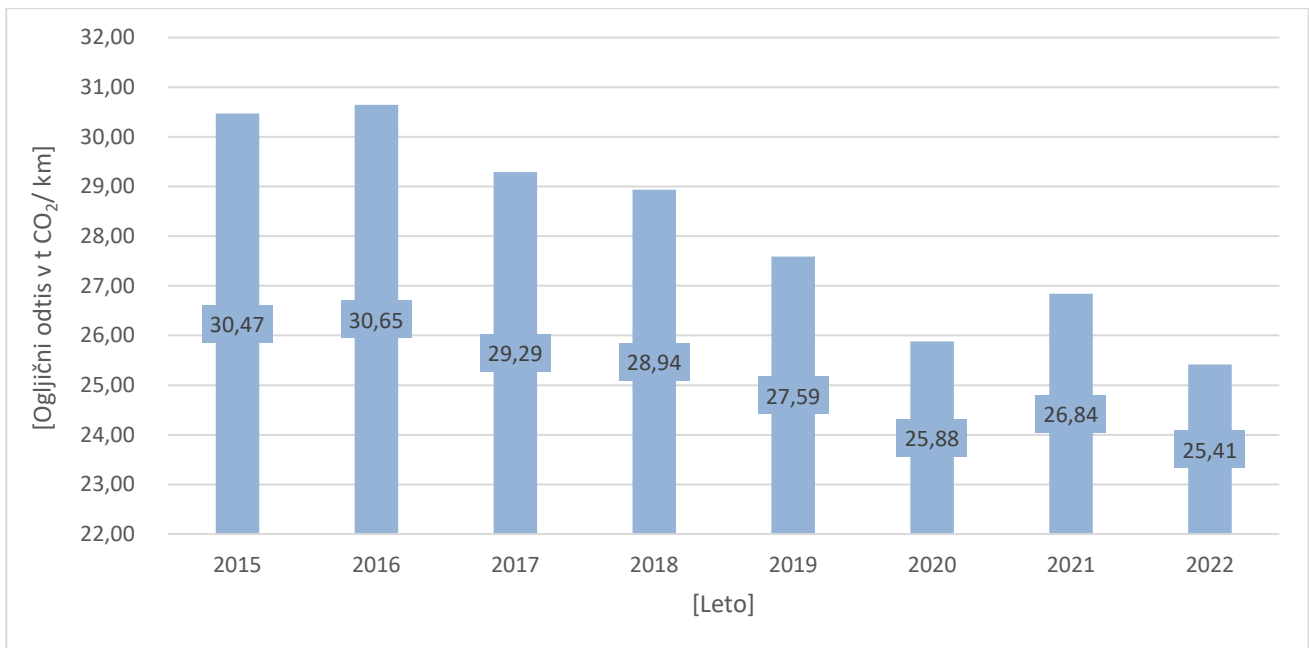
Slika 73: Ogljični odtis – obseg 2



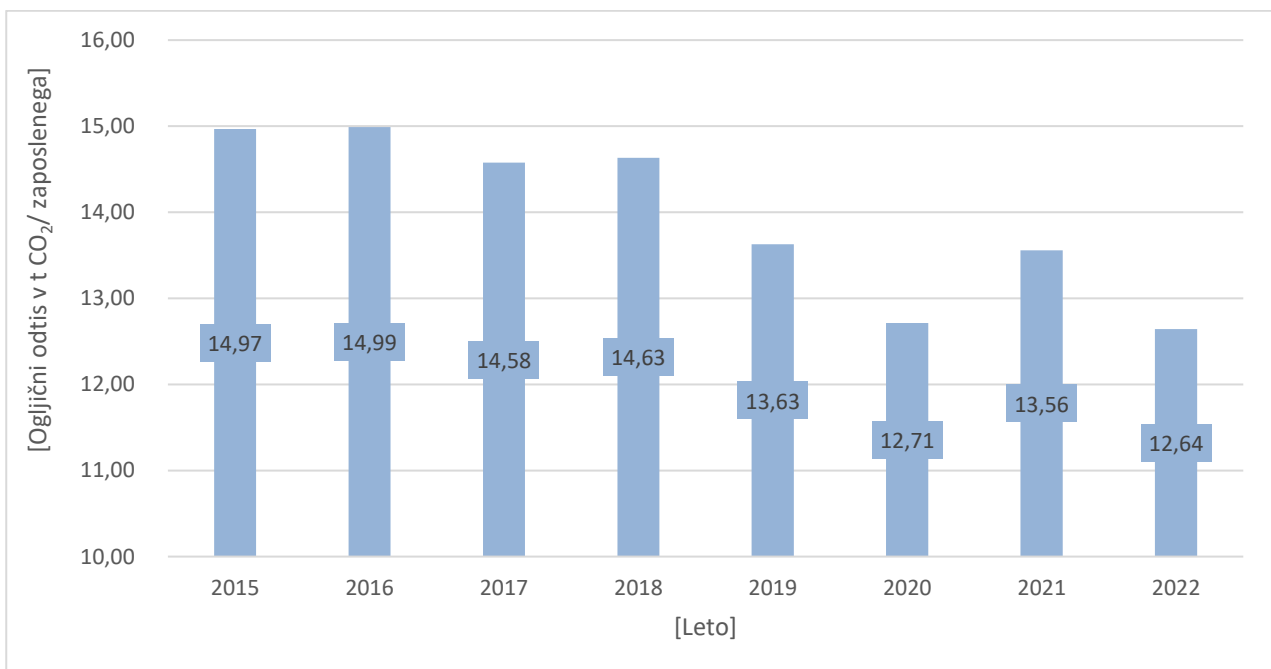
Slika 74: Ogljični odtis – obseg 1, obseg 2 in del obsega 3



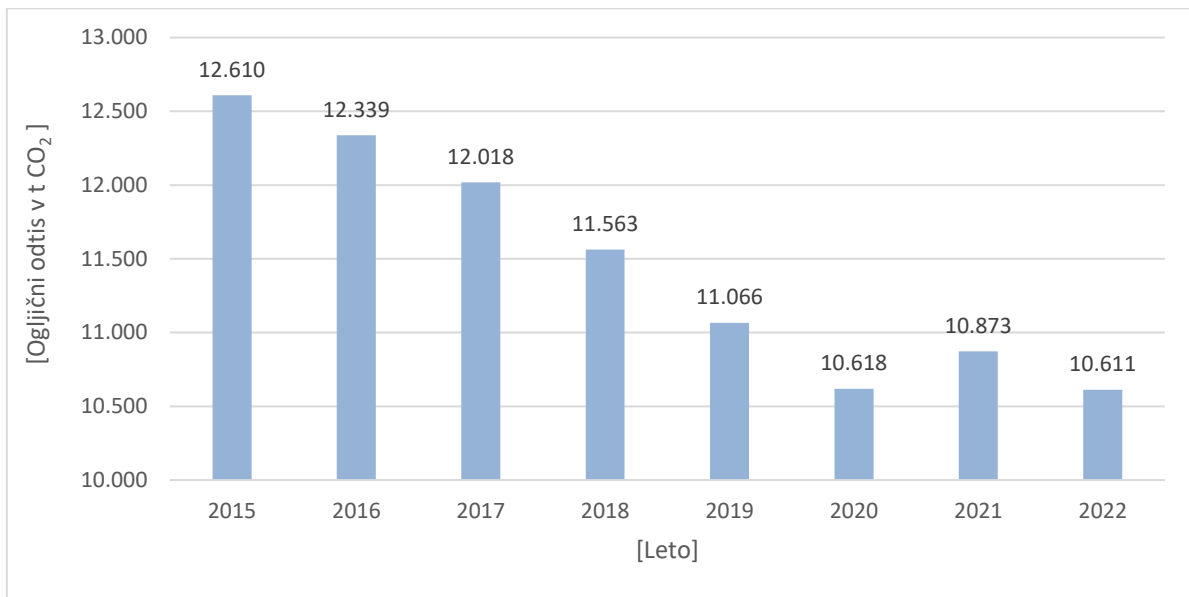
Slika 75: Ogjlični odtis – obseg 1 in obseg 2, na kilometer AC



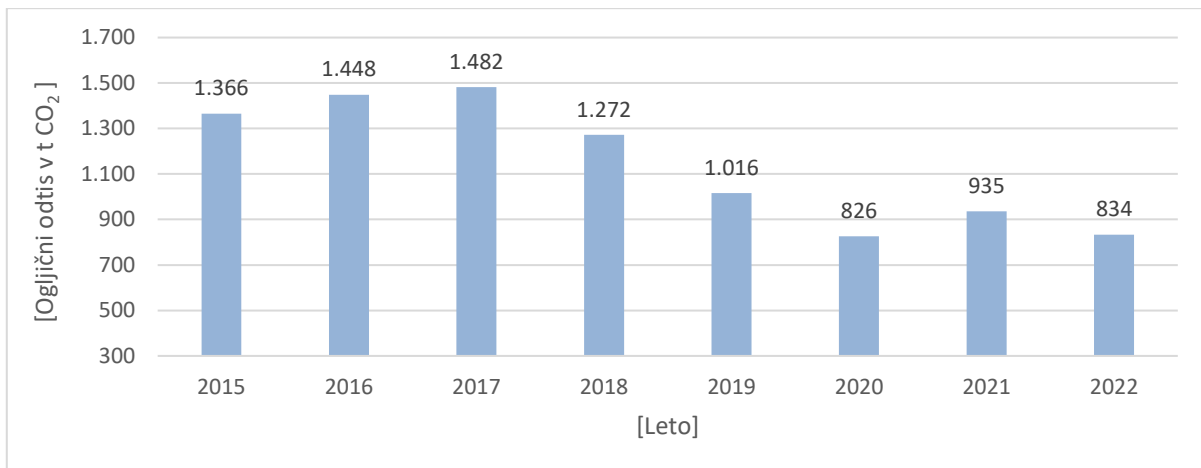
Slika 76: Ogjlični odtis – obseg 1 in obseg 2, na zaposlenega



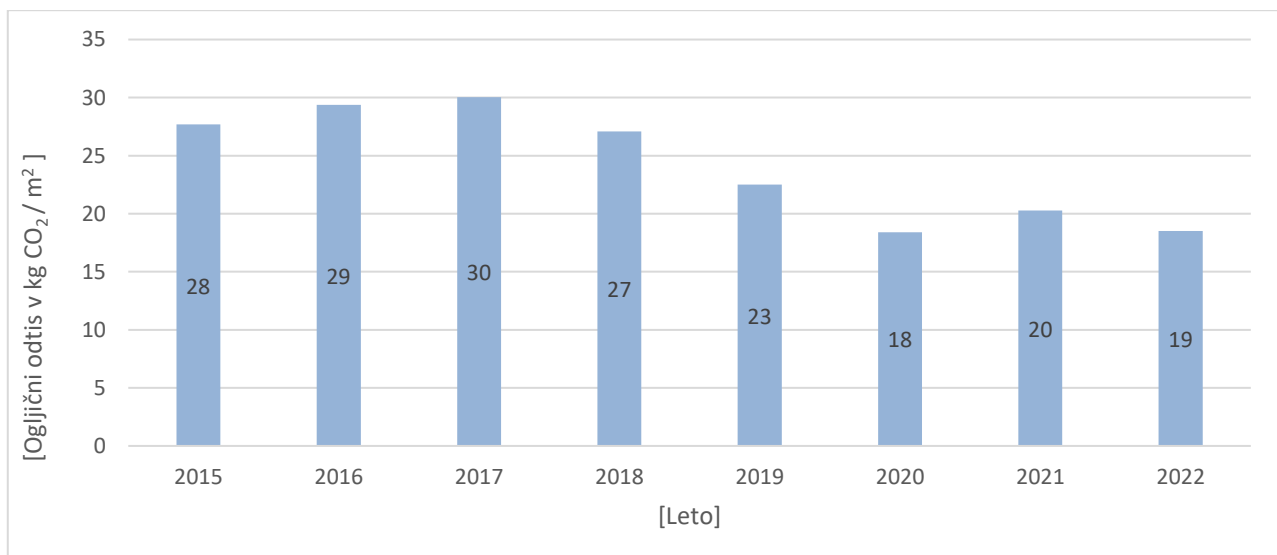
Slika 77: Ogliĉni odtis – elektriĉna energija



Slika 78: Ogliĉni odtis – ogrevanje



Slika 79: Ogliĉni odtis – ogrevanje na m<sup>2</sup> ogrevalne površine



### I.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo<sup>78</sup>

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

S tem namenom je Center za energetska učinkovitost Instituta Jožef Stefan v okviru raziskovalne naloge ovrednotil učinke uvedbe elektronskega cestninskega sistema DarsGo na zmanjšanje porabe goriva in posledično zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida (CO<sub>2</sub>), emisij dušikovih oksidov (NO<sub>x</sub>) in prašnih delcev (PM<sub>2,5</sub>).

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, tj. 1. 4. 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 portali, ki so postavljeni v neposredni bližini nekdanjih cestninskih postaj.

**Tabela 27: Skupno zmanjšanje izpustov zaradi uvedbe elektronskega cestninjenja v Sloveniji**

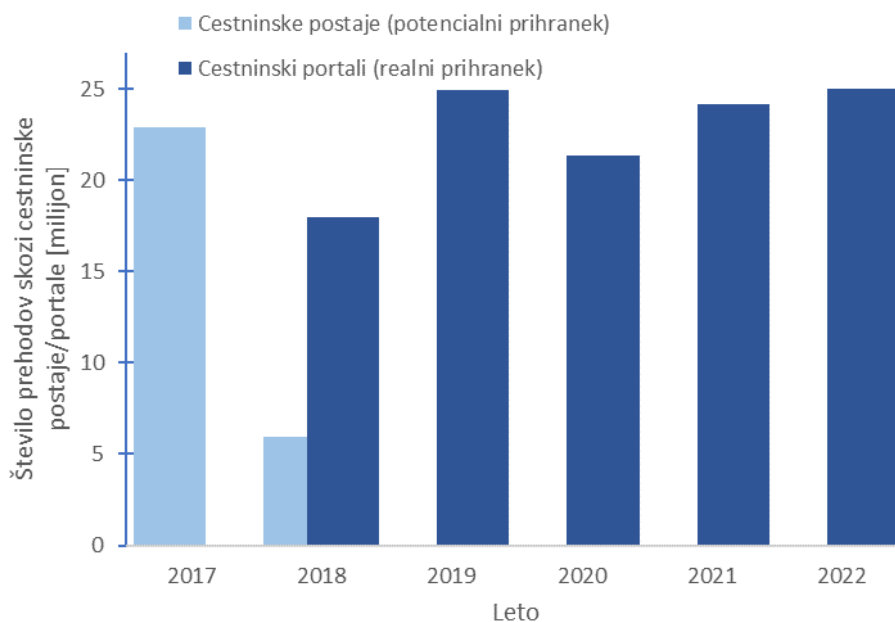
Leto	Število prevozov skozi cestninske postaje	Prihranki goriva [t]	Prihranki goriva [GWh]	Izpusti CO <sub>2</sub> [t]	Izpusti NO <sub>x</sub> [t]	Izpusti PM <sub>2,5</sub> [t]
<b>2017</b>	22.936.633	0 (potencialni prihranek 12.456)	0 (potencialni prihranek 147)	0 (potencialni prihranek 38.308)	0 (potencialni prihranek 140)	0 (potencialni prihranek 2,3)
<b>2018*</b>	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)
<b>2019</b>	24.960.247	13.553	160,5	41.680	77,2	1,80
<b>2020</b>	21.333.005	11.585	137,1	37.259	35,56	0,70
<b>2021</b>	24.196.493	13.141	155,6	42.254	33,36	0,66
<b>2022</b>	25.012.285	13.584	160,9	43.363	28,82	0,57

\* Prihranki so se zaradi uvedbe cestninskega sistema pojavili šele po 1. 4. 2018. Pred tem lahko govorimo le o morebitnih potencialnih prihrankih.

Rezultati iz zgornje tabele so prikazani v nadaljevanju. Potencialni prihranki pred aprilom 2018 so prikazani s svetlejšo barvo, s temnejšo barvo pa realni prihranki po 1. 4. 2018. V letu 2022 so prihranki goriva in izpusti CO<sub>2</sub> višji zaradi večjega števila prehodov tovornih vozil, na upad izpustov NO<sub>x</sub> in PM<sub>2,5</sub> pa vpliva predvsem prehajanje tovornih vozil v višje emisijske razrede EURO.

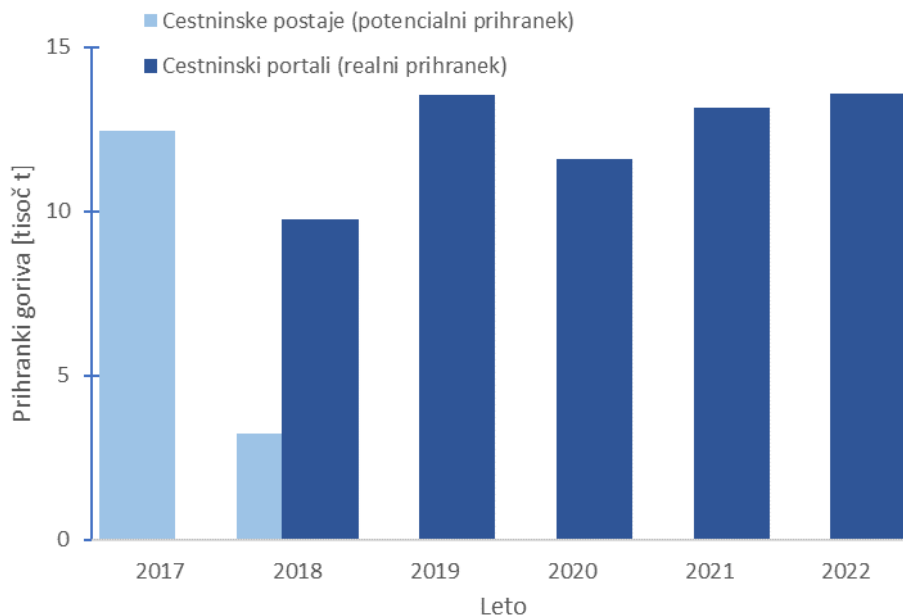
<sup>78</sup> GRI GS 3-3, 302-4, 302-5, 305-3, 305-7.

Slika 80: Število prehodov skozi cestninske postaje in pod cestninskimi portali od leta 2017 do 2022



Spodnja slika prikazuje potencialni in realni prihranek goriva zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah, in sicer od leta 2017 do leta 2022.

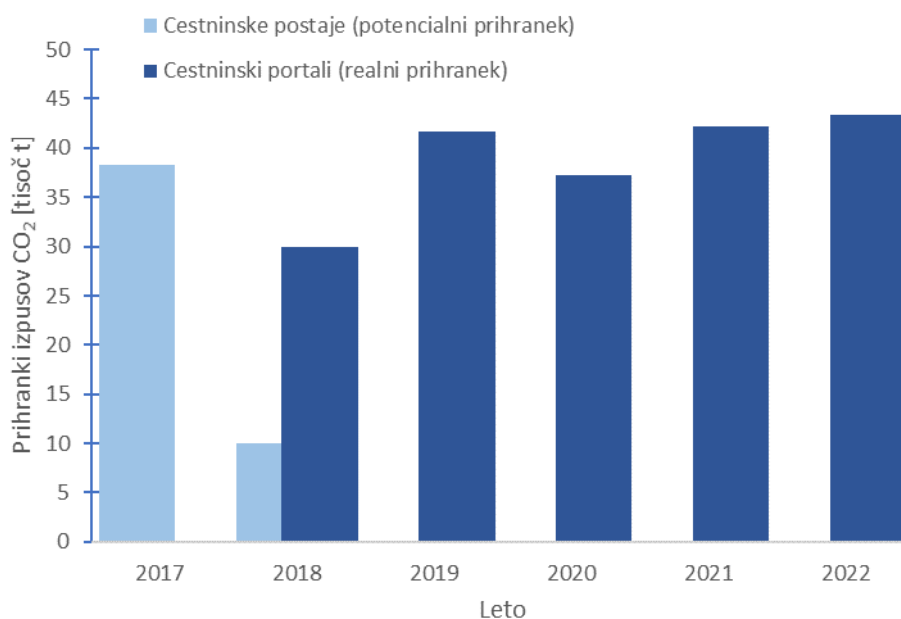
Slika 81: Potencialni in realni prihranek goriva zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 do leta 2022



Spodnja slika prikazuje potencialni in realni prihranek goriva zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah, in sicer od leta 2017 do leta 2022.

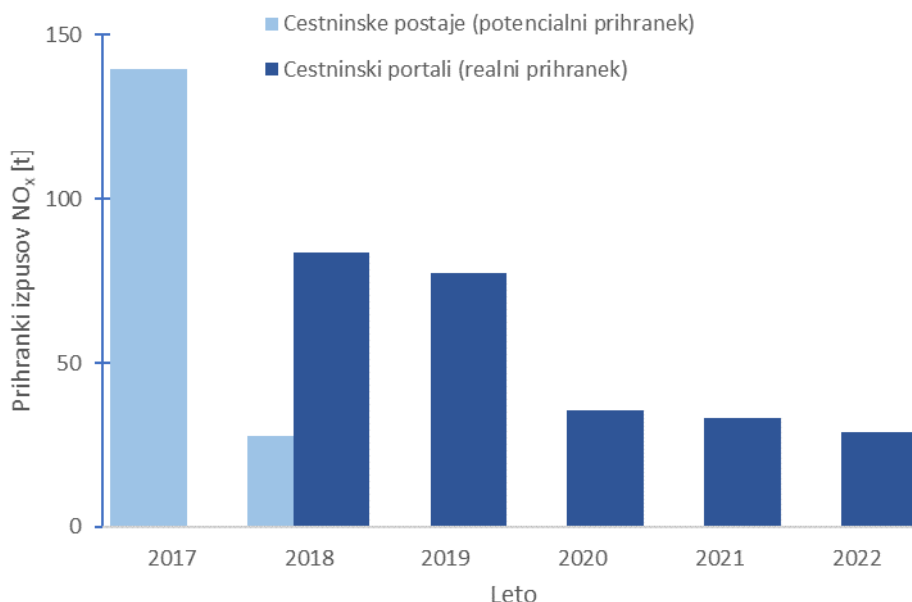


**Slika 82: Potencialni in realni prihranki izpustov CO<sub>2</sub> zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 do leta 2022**



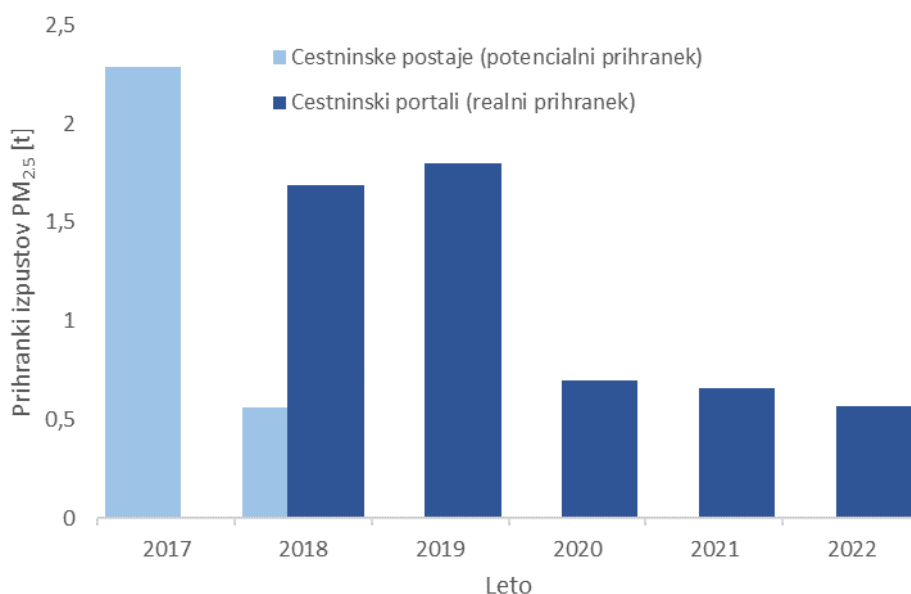
Spodnja slika prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov NO<sub>x</sub> zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah.

**Slika 83: Potencialni in realni prihranki izpustov NO<sub>x</sub> zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 do leta 2022**



Spodnja slika prikazuje potencialne in realne prihranke izpustov delcev PM<sub>2,5</sub> zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah.

**Slika 84: Potencialni in realni prihranki izpustov delcev PM<sub>2,5</sub> zaradi uvedbe sistema DarsGo brez zaustavljanja na cestninskih postajah od leta 2017 do leta 2022**



Kot je razvidno iz predhodnih podatkov, je uvedba sistema DarsGo eden od 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. 11. 2019, prejela priznanje za okolju prijazno storitev za leto 2019.

#### 1.5.6.8 Emisije v ozračje<sup>79</sup>

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

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

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, s koordinacijo vseh zapor in usklajenim delovanjem nadzornih centrov.

<sup>79</sup> GRI GS 3-3.

### I.5.6.9 Skrb za živali na vplivnem območju AC<sup>80</sup>

Vdor prostoživečih živali na avtocesto predstavlja pomembno tveganje za:

- varnost vseh udeležencev v avtocestnem prometu in ne nazadnje živali samih,
- varnost naših vzdrževalcev avtocest, ki morajo žival odstraniti oziroma loviti,
- ne samo gmotno škodo, temveč tudi hudo travmo,
- hudo nesrečo s smrtnim izidom ali hude telesne poškodbe.

Zato se družba DARS praktično že od samega začetka trudi z rednimi pregledi ograj, odvrtačnimi napravami in si prizadeva tematike prehajanja živali vključiti že v postopke priprave državnega prostorskega načrta, da bi bilo teh primerov čim manj. Za varne prehode živali smo vse podvoze, ki so na območjih, kjer so bila evidentirana območja prehajanja živali, prilagodili oziroma razširili tako, da imajo poleg vozišča v podvozu še dodatni, neutrjeni pas za prehajanje živali. 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 že vse priključke na AC opremili z zvočnimi odvrtači divjadi, ki so postavljena na smernikih. Skupaj je bilo postavljenih 571 odvrtačal.

Na slovenskih avtocestah je več kot 1.000 objektov – nadvozov, podvozov, mostov, viaduktov, predorov, pokritih vkopov in prepustov, ki jih živali uporabljajo za prehajanje čez avtocesto oziroma pod njo.

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

Načrtuje se prav tako izvedba prehoda za prehajanje živali (ekodukta) na odseku A1 med Postojno in Uncem.

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 divjad odganja od zaščitene avtocestnega priključka. Namesti se v obstoječe obcestne stebričke in s svojim delovanjem preprečuje vstop živali na avtocesto.

#### Slika 85: Zvočna odvrtačna naprava za živali



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

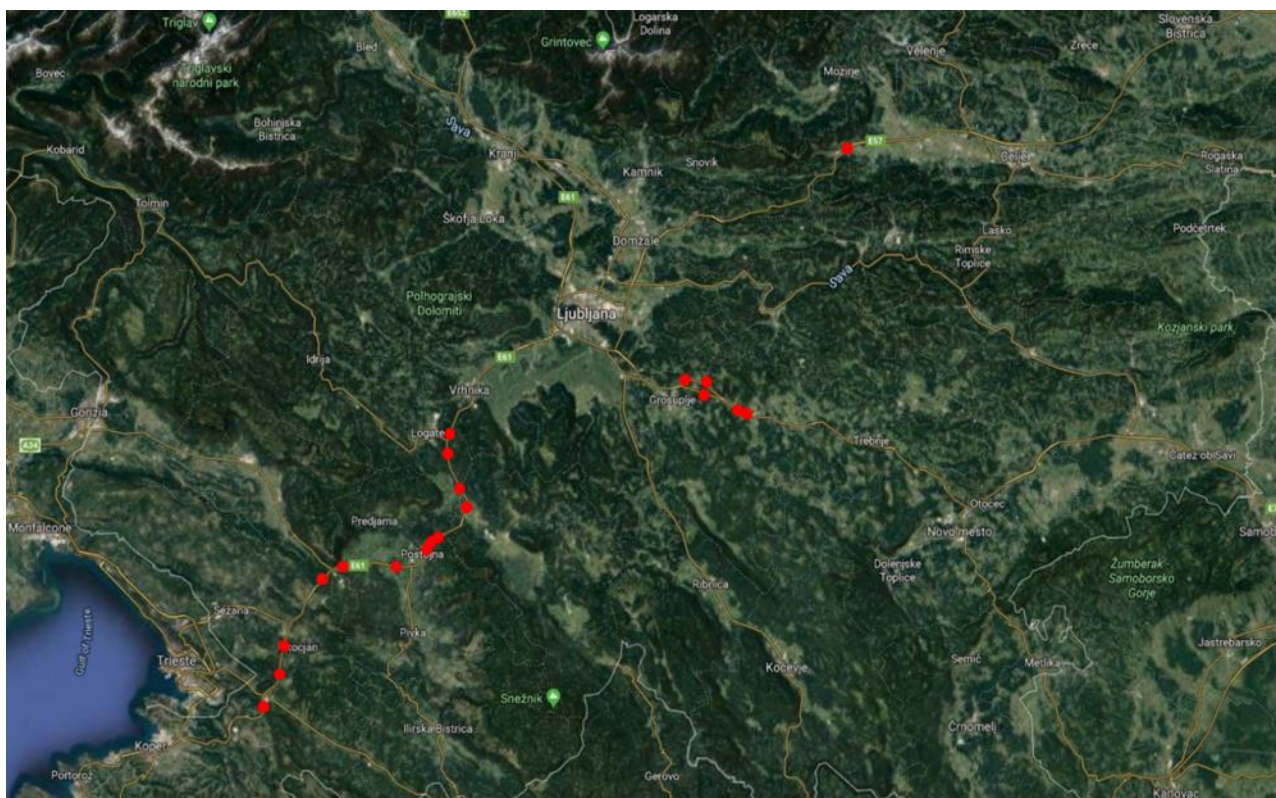
Preprečevanje povoza živali na vseh prometnicah (državne ceste, avtoceste in železniške proge) je pomembno tako z vidika zmanjšanja smrtnosti živali kot tudi izboljšanja prometne varnosti.

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 % vse zaznane smrtnosti medvedov v naši državi. Opazni sta dve obdobji povečanega števila povozov, in sicer v poznopomladanskem (maj–junij) in zgodnjejesenskem obdobju (avgust–oktober).

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

<sup>80</sup> GRI GS 3-3, 304-2.

Slika 86: 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 ter tudi na dolenski avtocesti, še zlasti med Grosupljem in Ivančno Gorico.

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

Število prehodov po posameznih krakih avtocestnega omrežja:

- štajerski krak: nekaj več kot 10 prehodov;
- podravski krak: nekaj več kot 30 prehodov, od tega so trije ploščati prehodi za dvoživke;
- gorenjski krak: približno 27 prehodov, sem so vštete tudi poljske poti;
- dolenski krak: 38 prehodov (pretežno podhodi in prepusti);
- primorski krak: en pokriti vkop (na vipavski hitri cesti H4), med Brezovico in Senožečami 28 nadvozov ter 16 podvozov.

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

Navajamo primer izvedbe uspešnega ukrepa varovanja živali. 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 87: Ukrepi za varovanje živali



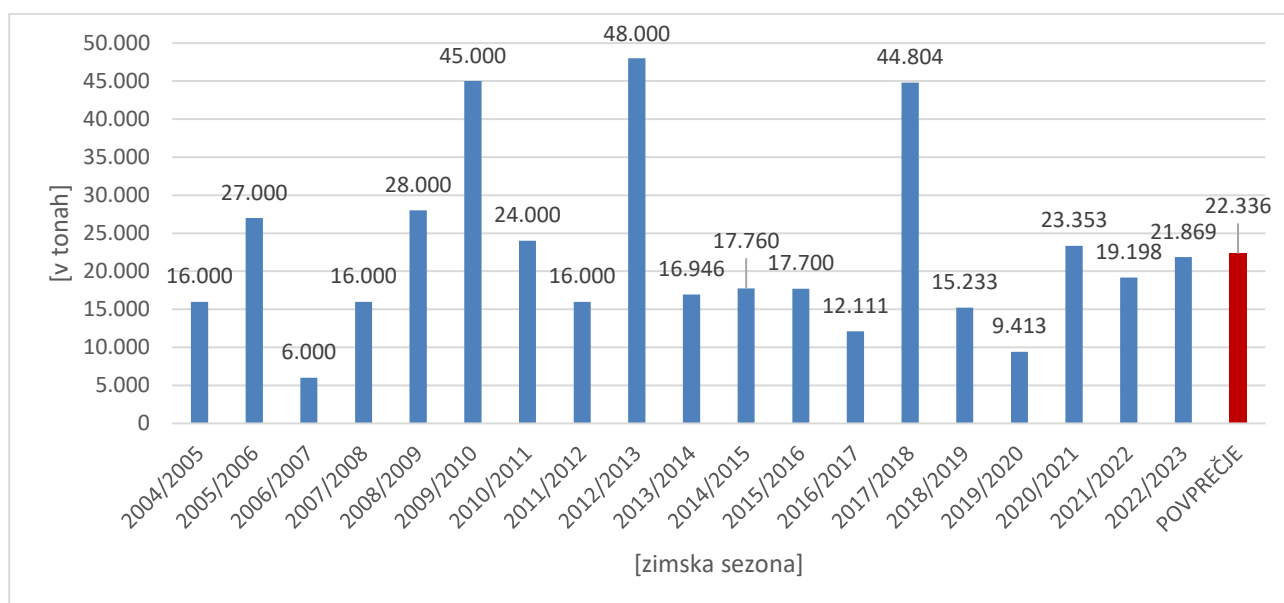
Da bi zmanjšali število živali, ki zaidejo na avtocesto, smo se odločili, da v doglednem času vse priključke na avtocestah, ki jih pokriva avtocestna vzdrževalna baza Murska Sobota, opremimo z zvočno odvrčalno napravo za živali. Omenjeno napravo so leta 2007 prvi poskusno postavili sodelavci iz ACB Hrušica,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

#### 1.5.6.10 Vplivi posipnih materialov na okolje<sup>81</sup>

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

Slika 88: Poraba posipnih materialov v tonah



<sup>81</sup> GRI GS 3-3, 301-1, 304-2.



Vpliv soljenja na okolje smo tudi v letu 2022 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 vse ACB opremiti z ustrezno opremo. V letu 2022 smo z dodatnimi silosi in napravami za izdelavo raztopin natrijevega klorida opremili izpostavo Drnovo. Nove avtomatizirane mešalne naprave so že dobavljene in delujoče v izpostavi Podtabor, izpostavi Dob, izpostavi Logatec, ACB Postojna, izpostavi Vipava, ACB Hrušica, ACB Vransko, ACB Kozina, ACB Ljubljana, ACB Murska Sobota, ACB Maribor, izpostavi Ptuj in ACB Slovenske Konjice.

**Slika 89: Nove avtomatizirane mešalne naprave**



Pri vsem tem ni nepomembno le dejstvo, da smo s tem zmanjšali onesnaževanje okolja za okoli 25 %, kajti 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;
- škode na ribah in drugih živalih, ki se hranijo z ribami, zaradi visokih koncentracij kloridnih ionov v občestnih vodnih virih in mokriščih.

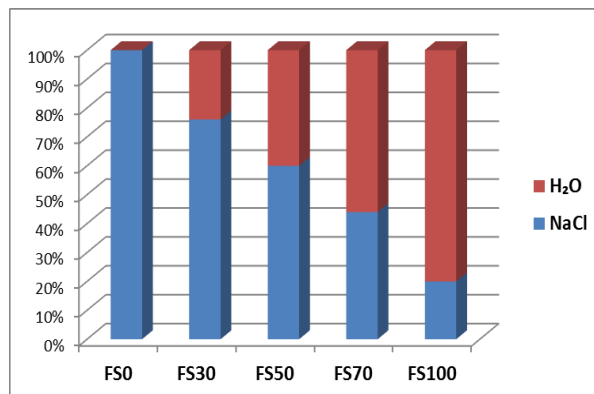
### **Uporaba novih tehnologij**

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 m<sup>2</sup>.

### 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.

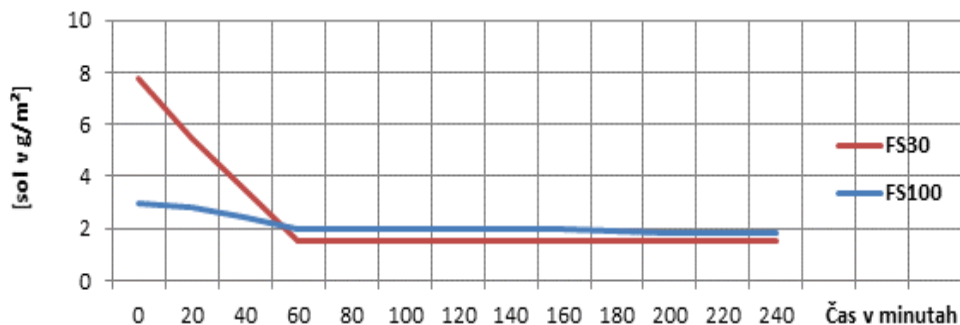
Slika 90: Vpliv soljenja na vozišče (vir: lastni posnetek, 2010) Slika 91: Tipi raztopin pri mokrem posipanju



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

Slika 92: 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 -7 °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 2.814 m<sup>3</sup>, v zimi 2020/2021 4.951 m<sup>3</sup>, v zimi 2021/2022 7.248 m<sup>3</sup>, v zimi 2022/2023 pa 3.986 m<sup>3</sup> 23-odstotne raztopine NaCl za tekoče posipanje.

### I.5.6.11 Varovanje voda<sup>82</sup>

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

Leta 2022 smo nadaljevali izvajanje rednih letnih čiščenj vseh najbolj obremenjenih lovilnikov olja (lokacije lovilnikov olja v avtocestnih bazah in izpostavah) kakor tudi čiščenje bolj obremenjenih zadrževalnih bazenov ob avtocesti ali manj obremenjenih zadrževalnih bazenov, ki že dlje časa niso bili očiščeni, 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 zadrževalnem bazenu izpolni obratovalni dnevnik, ki je sestavni del Poročila o pregledih stanja in obratovanja zadrževalnih bazenov ob avtocestah in hitrih cestah, in sicer za vsako koledarsko leto posebej.

Na reprezentativnem zadrževalnem bazenu Sneberje so se v letu 2022 petkrat izvedle meritve z namenom spremljanja emisij snovi v naravno okolje. V tem obsegu je bil izveden obratovalni monitoring padavinske odpadne vode s cest v upravljanju DARS, ki meri obremenjenost iztočnih voda iz zadrževalnih bazenov. Obratovalni monitoring se je izvajal na podlagi Letnega programa obratovalnega monitoringa (LPOM), ki je bil skladno z Uredbo o emisiji snovi pri odvajanju padavinske vode z javnih cest poslan v pregled na MZI in v potrditev na MOP. Na podlagi opravljenih analiz ugotavljamo, da so bile ob prvi opravljeni meritvi (marec 2022) presežene mejne vrednosti, ki jih določa Priloga 2 Mejne vrednosti parametrov za padavinsko odpadno vodo. Preseganje parametrov neraztopljene snovi, kloridov in PAH je bilo ugotovljeno le pri enem vzorčenju padavinske odpadne vode. Ob naslednjih dveh vzorčenjih ni bilo ugotovljenih preseganj mejnih vrednosti oziroma je bil parameter PAH v mejah zaznavnosti.

**Tabela 28: Število zadrževalnih bazenov ob kraku AC**

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

**Slika 93: Zadrževalni bazeni ob AC**



Kot tekoča naloga področja Vzdrževanje se je tudi v letu 2022 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), izvedla pa so se dela čiščenja lovilnikov olj nekaterih 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.

<sup>82</sup> GRI GS 3-3, 303-1, 303-2, 303-3, 303-4, 303-5.

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 preglede stanja vseh 759 zadrževalnih bazenov ob cestnem omrežju v upravljanju DARS. Spremljanje stanja zadrževalnih in odvodnih naprav padavinske odpadne vode se izvaja na podlagi rednih in izrednih pregledov, ki vključujejo vizualni pregled stanja in po potrebi izvajanje meritev. Izvajajo se na podlagi Zakona o cestah (Uradni list RS, št. 109/10 in 48/12; v nadaljevanju ZCes-1) in Pravilnika o rednem vzdrževanju cest (Uradni list RS, št. 38/16). 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 2022 so bili opravljeni 504 redni pregledi in en izredni pregled. 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 prav tako ena od tekočih nalog področja Vzdrževanje. Tudi za prevzem tovrstnih odpadnih voda imamo za vse lokacije nastanka tovrstnega odpadka dogovorjeno pogodbeno razmerje s prevzemniki, ki imajo s strani ministrstva dovoljenje za ravnanje s tovrstnimi odpadki.

V letu 2022 se je pristopilo k obnovi vseh malih počivališč. V tem sklopu sta se izvedli tudi ukinitve obstoječih greznic na vsaki posamezni lokaciji in postavitev MKČN. S tem posegom se bosta v prihodnje izvajala kakovostnejše čiščenje komunalnih odpadnih voda na posameznih lokacijah in posledično manjše obremenjevanje okolja z neposrednimi izpusti odpadnih voda v okolje.

#### **Pomembna razlitja v zvezi z odpadno vodo in odpadki**

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

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 m<sup>3</sup> 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 in tekočino za gašenje – pena.
- Učinki znatnega razlitja: Dogodek smo s celotno intervencijsko ekipo uspešno obvladovali, tako da negativnih učinkov večjih razsežnosti ni bilo.

### I.5.6.12 Emisije hrupa<sup>83</sup>

Družba DARS od leta 1988 izvaja protihrupno zaščito s hrupom preobremenjenih območij zaradi prometa ob trasi AC. V obdobju od navedenega leta pa do konca leta 2022 je bilo izvedenih 184,91 km protihrupnih ograj.

Operativni program varstva pred hrupom (OP HRUP), ki ga povzroča promet po pomembnih železniških progah in pomembnih cestah prve faze iz leta 2018, je upravljavcem na obstoječi cestni in železniški infrastrukturi nalagal 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 avtocestnem 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–Vrhnika, Dramlje–Celje, Celje–Arja vas in Malence–Šmarje - Sap) v Republiki Sloveniji, ki se je sofinanciral z evropskimi kohezijskimi sredstvi v višini 85 %. 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 km oziroma skoraj 141 tisoč m<sup>2</sup> novih protihrupnih ograj.

Projekt je bil zaključen avgusta 2018 z odpravo ugotovljenih pomanjkljivosti na odseku Dramlje–Celje–Arja vas na ograjah v dolžini 10,4 km. Poleg izvedene aktivne protihrupne zaščite je bila na teh odsekih izvedena tudi t. i. pasivna zaščita določenih izpostavljenih stanovanjskih objektov, ki pomeni zamenjavo neustreznega stavbnega pohištva s primernim, ki zagotavlja ustrezne bivalne pogoje v stanovanjski stavbi.

Sklop A (OP HRUP) predvideva zaščito za 11 najbolj izpostavljenih objektov ob AC. Na podlagi predhodno izdelane študije obremenitve s hrupom in predloga protihrupne zaščite za te objekte smo v letu 2017 pridobili projektne dokumentacije PZI 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 avtocestnem 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, in sicer z opredelitvijo prioritet in ključne usmeritve za načrtovanje protihrupnih ukrepov z namenom, da bodo ukrepi kar najučinkovitejši glede na vložena sredstva in tudi čim sprejemljivejši.

Prioritetna območja so bila vključena v Plan ukrepov na cestni infrastrukturi v upravljanju DARS za obdobje 2023–2025. Skladno z načrtom prioritetenih območij za sanacijo hrupa je DARS že leta 2020 začel z naročili študij hrupa s predlogom protihrupnih ukrepov za posamezna območja ob avtocestnem omrežju.

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

---

<sup>83</sup> GRI GS 3-3, 413-1, 413-2.



z obstoječo zaščito, na kateri so načrtovani ukrepi, so poleg prioriternih območij ravno tako vključena v revidiranem Operativnem programu varstva pred hrupom, ki je bil sprejet jeseni 2022. Dokument z namenom izboljšanja kakovosti življenja ljudi na poselitvenih območjih ob cestah v upravljanju DARS v prvi prioriteti za odpravo čezmernih obremenitev s hrupom vključuje 26 odsekov AC v dolžini 149 km, v razširjenem prioriternem predlogu pa je še 13 odsekov AC dolžine 66 km. V dokumentu je v drugi prioriteti med ostalimi odseki, na katerih je ugotovljeno preseganje mejnih vrednosti, vključenih še 26 odsekov AC skupne dolžine 205 km.

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

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

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 94: Meritve hrupa

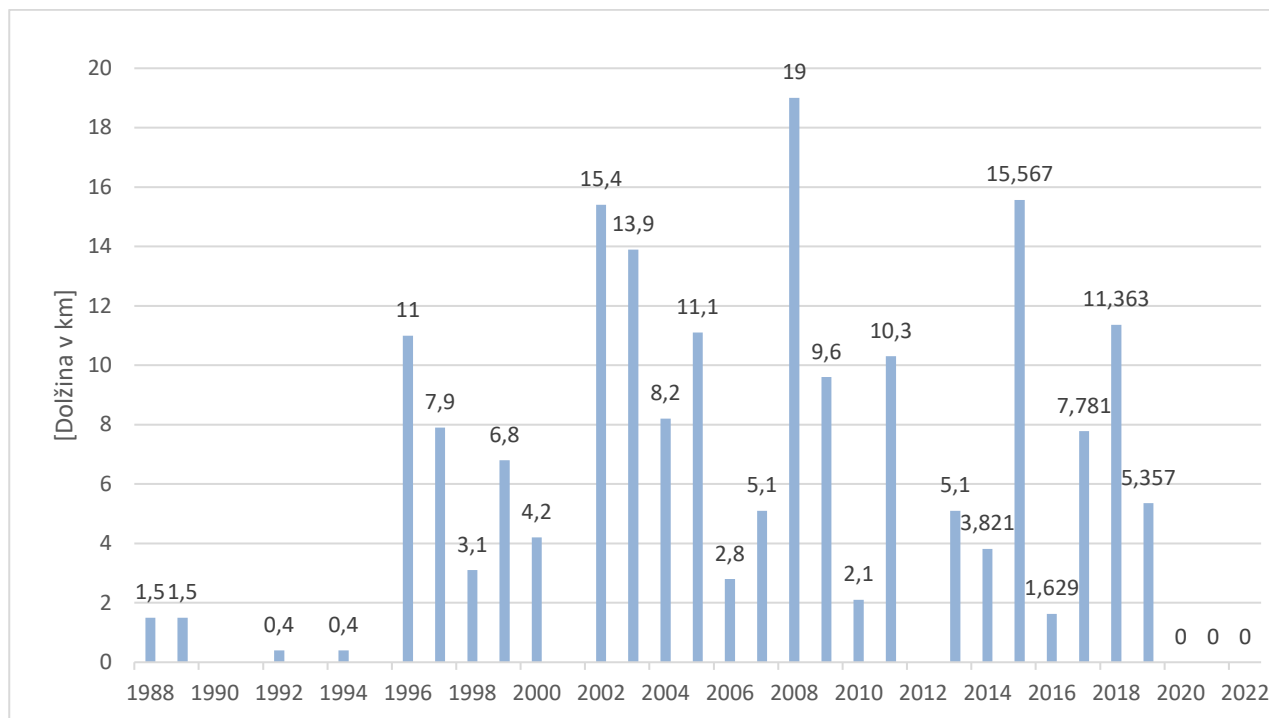


Na podlagi metodologije za spremljanje stanja protihrupne zaščite na avtocestah in hitrih cestah smo v sodelovanju s pogodbenim strokovnjakom s predmetnega področja pristopili k popisu stanja protihrupne zaščite. Na podlagi zbranih in analiziranih podatkov je bil določen del protihrupne zaščite vključen v Načrt ukrepov na infrastrukturi v obdobju 2023–2025. Zbrani podatki so bili vključeni pri pripravi strokovnih podlag za obnovo PHO, ki so bile pripravljene v sodelovanju z zunanjim pogodbenim izvajalcem. V dokumentu je opredeljeno, katere protihrupne ograje je smiselno obnoviti v njihovih obstoječih gabaritih in katere je smiselno celovito rekonstruirati, za kar je bilo treba hkrati pripraviti tudi usmeritve in izhodišča za načrtovanje rekonstrukcij. Pri pripravi programa se upoštevajo starost protihrupnih ograj, ustreznost/primernost obstoječih gabaritov protihrupnih ograj glede na rezultate zadnjega monitoringa hrupa in tudi stanje protihrupnih ograj. Na podlagi dokumenta se bosta načrtovala vrstni red in obseg obnov protihrupnih ograj v naslednjih letih.

Glede na vpetost avtocestnega omrežja v naravno okolje smo zaradi problematike hrupa s strani zainteresirane javnosti v letu 2022 prejeli 76 pritožb. Pritožbe so bile obravnavane in obvladovane.

Družba DARS od leta 1988 izvaja protihrupno zaščito območij ob trasi AC zaradi prometa. 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 95: Potek izvedbe protihrupnih ograj ob avtocestnem omrežju v RS med letoma 1988 in 2022



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 so bile med letoma 2015 in 2017 izvedene naslednje protihrupne ograje:

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

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

- AC Brezovica–Vrhnika: 11 protihrupnih ograj dolžine 7.615 m,
- AC Dramlje–Celje: 20 protihrupnih ograj dolžine 7.953 m,
- AC Dramlje–Celje–Arja vas: 19 protihrupnih ograj dolžine 10.511 m,
- AC Brezovica–Vrhnika: tri protihrupne ograje v sklopu preureditve cestninske postaje Log v dolžini 852 m.

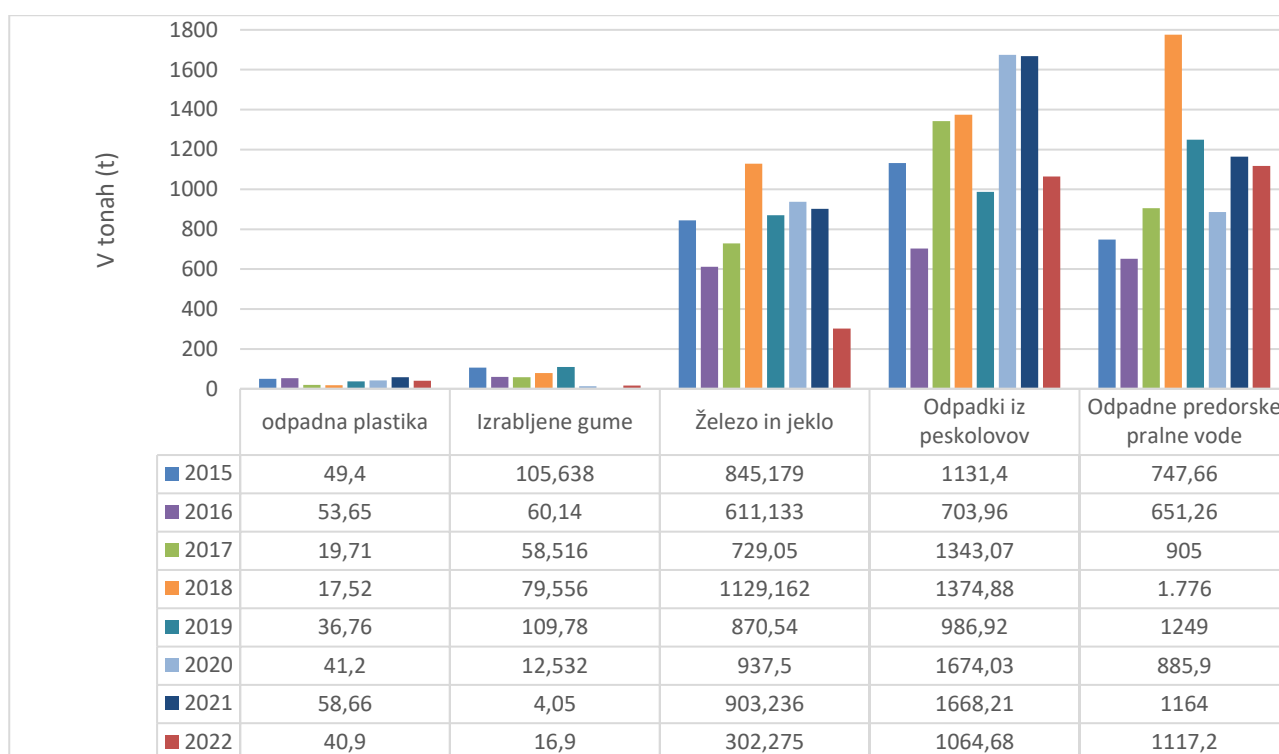
V tem obdobju je bilo v letu 2015 v okviru OP HRUP – sklop B na obstoječih AC na avtocestnem odseku Dramlje–Celje izvedenih 20 protihrupnih ograj v skupni dolžini 7.953 m. Leta 2018 je družba DARS na istem avtocestnem odseku izvedla odpravo pomanjkljivosti na 10.400 m ograje. Leta 2019 je bilo v okviru OP HRUP – sklop A na desetih lokacijah izvedenih 5.357 m protihrupnih ograj skupne površine 18.001 m<sup>2</sup>. V letih 2020–2022 se aktivni protihrupni ukrepi niso izvajali na nobenem cestnem odseku v upravljanju družbe DARS.

### I.5.6.13 Ravnanje z odpadki<sup>84</sup>

Družba DARS je v letu 2022 nadaljevala in nadgrajevala politiko varovanja okolja s poudarkom na kontroliranem ravnanju z odpadki, kot ga narekuje veljavna zakonodaja. Tako so bile dejavnosti še naprej usmerjene v pravilno ravnanje z odpadki z njihovim doslednim ločevanjem že na samem izvoru. Nadaljevali smo tudi politiko kontroliranega in nadzorovanega oddajanja vseh vrst odpadkov.

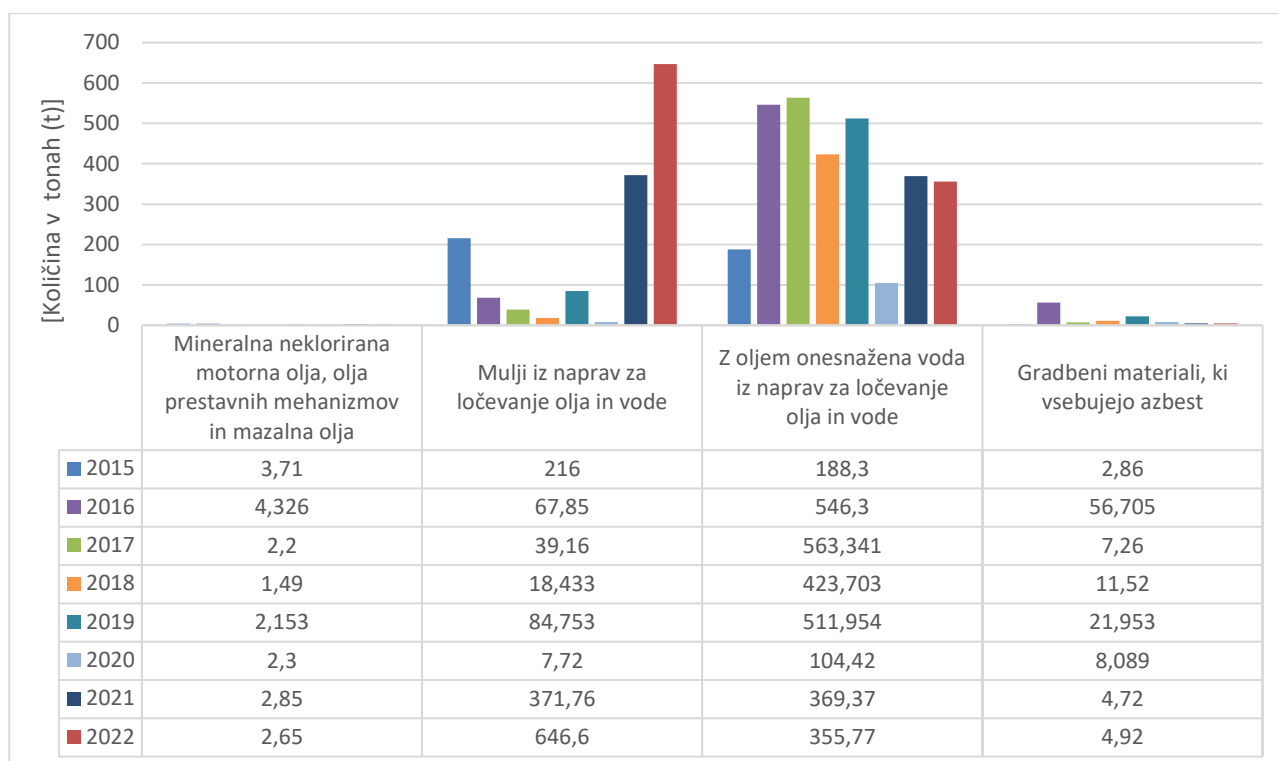
Odpadke delimo na dva sklopa: nenevarni in nevarni odpadki. Med nenevarnimi odpadki je bilo v letu 2022 podobno kot v letih pred tem zbranih največ odpadkov, ki nastanejo pri investicijskih delih celovite obnove posameznih avtocestnih odsekov (odpadni asfalti, odpadni beton, odpadno železo, odpadne zemljine). 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 96: Količina predanih nenevarnih odpadkov v obdobju 2015–2022**



<sup>84</sup> GRI GS 3-3, 306-1, 306-2, 306-3, 306-5.

Slika 97: Količina predanih nevarnih odpadkov v obdobju 2015–2022



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 2022 se vsi zgrajeni odcejalniki že koristno uporabljajo, posledično pa narašča tudi količina odpadnega peska iz peskolovov, ki ga do izgradnje le-teh ni bilo mogoče odlagati. Povečane količine odpadnega peska iz peskolovov je zaznati tudi zaradi intenzivnega čiščenja zadrževalnih bazenov ob avtocesti, ki vrsto predhodnih let niso bili očiščeni, saj ni bila dorečena tehnologija ravnanja z odpadki, ki nastanejo v procesu čiščenja zadrževalnih bazenov.

V 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, sproti se skladno z izkazanimi potrebami dopolnjujejo zabojniki in kontejnerji za začasno shranjevanje odpadkov do predaje odpadka pooblaščenemu prevzemniku oziroma zbiralcu posamezne vrste odpadka. Zadnja potreba po popolnitvi zabojnikov se je izkazala v letu 2022, za kar je bil izveden ustrezen razpis in pridobljen pogodbeni dobavitelj. Realizacija same dobave zabojnikov se bo izvedla v prvi polovici leta 2023. Na ravni družbe se vodi elektronska evidenca o ravnanju z odpadki, ki jo upravlja ARSO (IS Odpadki). Sproti se letno 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 (npr. z izgradnjo odcejalnikov v preteklih letih iz leta v leto beležimo naraščanje količin odpadka iz peskolovov, saj pred izgradnjo odcejalnikov ta odpadki sploh ni bil beležen kot samostojna kategorija odpadka). Za vsako vrsto ločeno zbranih odpadkov imamo pogodbenega prevzemnika odpadkov, ki mora imeti ustrezno okoljevarstveno dovoljenje za ravnanje s tovrstnimi odpadki, izdano s strani ministrstva. Kljub vsemu se v procesu vzdrževanja večkrat srečujemo s problematiko določitve vrste odpadka oziroma problematiko različnega tolmačenja posamezne vrste odpadka. V tem smislu smo v preteklih letih beležili največjo težavo pri kategoriji odpadnih

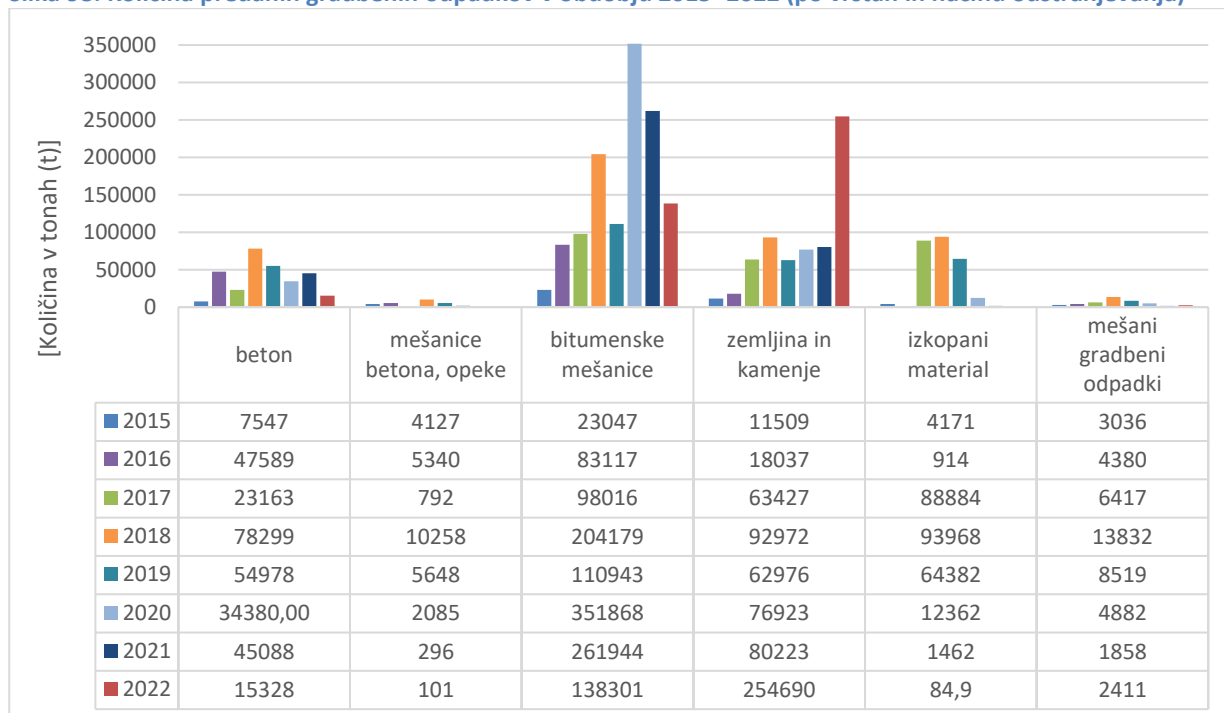
avtomobilskih gum, za kar naj bi bila dorečena shema na ravni ministrstva. Pri vzdrževanju beležimo velike količine preplastitvene plasti (plaščev) kamionske pnevmatike, ki je pooblaščen prevzemnik odpadnih gum ne šteje za odpadke odpadne gume, temveč za komunalni odpadke, komunalna podjetja pa tega odpadka ne prevzemajo, ker naj bi bila to kategorija odpadka odpadne gume, ki naj bi jih prevzel pooblaščen prevzemnik tovrstnih odpadkov. Problematika se je reševala vrsto let in se je dokončno rešila v letu 2021, ko je bila sklenjena pogodba za prevzem odpadne gume v obliki kosov gume in ne celih avtomobilskih plaščev. V tem smislu so se v letu 2022 nabrle ogromne količine tovrstnega odpadka, saj so bile zbrane količine tovrstnega odpadka iz dveh preteklih let, ko se je navedena problematika še reševala in nismo imeli zagotovljenega prevzemnika tovrstnega odpadka.

Na področju vzdrževanja se tudi vse pogosteje srečujemo s problematiko črnih odlagališč, ki se načeloma pojavljajo na parcelah družbe DARS zunaj območja avtocestnih površin, kjer stalni nadzor ni mogoč (površine za protihrupnimi ograjami in površine za zunanjo avtocestno ograjo, dostopne poti do objektov zunaj avtocestne ograje ipd.). 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. Problematika je bila aktualna tudi v letu 2022 in je še vedno zelo aktualna. Rešitve, kako zmanjšati količine tovrstnih odpadkov, se še iščejo. Za prevzem tovrstnih odpadkov imamo pogodbeno dogovorjenega prevzemnika odpadka, a ker se je pogodba v letu 2022 izčrpala, se je pristopilo k izvedbi javnega naročila za pridobitev novega prevzemnika tovrstnih odpadkov.

### Ravnanje z gradbenimi odpadki

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

Slika 98: Količina predanih gradbenih odpadkov v obdobju 2015–2022 (po vrstah in načinu odstranjevanja)





#### I.5.6.14 Ponovna uporaba gradbenih odpadkov<sup>85</sup>

Družba DARS si prizadeva, da se nastali gradbeni odpadki v čim večji meri ponovno uporabijo pri izvedbi del, če so materiali ustrezni glede na zahteve projekta. Tako je nekaj projektov že vsebovalo reciklažo na mestu samem (IN SITU) ali pa so se materiali uporabili v novih asfaltnih zmesih ali za izvedbo določenih drugih del pri gradnji (zasipi, bankine, itd.). V letu 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.

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

Širšo ponovno uporabo asfaltnega rezkanca je v preteklih letih onemogočala tudi tehnična regulativa, saj je bila ponovna uporaba rezkanca dovoljena le v nosilnih asfaltnih plasteh. Na podlagi predhodno izvedenih testnih polj je DARS na SIST podal predlog za dopolnitev slovenskega standarda SIST 1038, ki je bil na podlagi te pobude v maju 2022 dopolnjen v točki 4.4 *Ponovno uporabljen asfalt (asfaltni granulati)*. Spremeni se besedilo točke 4.4, in sicer se pravilno glasi:

- »Ponovna uporaba asfalta (asfaltnega granulata) je dovoljena za vse asfaltne zmesi, vendar ne za obrabne plasti razredov A1 in A2. Ovrednotenje veziva v rezultirajoči bituminizirani zmesi temelji na točki zmeščišča.«

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

Družba DARS je na področju recikliranja odpadkov 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 reciklirani asfaltni granulati (rezkanec), ki je nastal ob prenovi te ceste ali je iz drugega vira, prioritarno uporabi za proizvodnjo novih bituminiziranih zmesi, podredno pa zlasti za plasti, stabilizirane s hidravličnim ali bitumenskim vezivom, 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.

---

<sup>85</sup> GRI GS 3-3, 301-2, 306-4.

## I.5.7 Vključenost v širšo družbo



### I.5.7.1 Vključenost v lokalno skupnost<sup>86</sup>

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

### I.5.7.2 Nagrade, zaveze in članstva

#### **Priznanja in nagrade**

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

- DARS med najuglednejšimi delodajalci za leto 2022;
- DARS med najuglednejšimi delodajalci za leto 2021;
- priznanje Fakultete za elektrotehniko Univerze v Ljubljani za zgledno sodelovanje in prispevek k razvoju za leto 2020;
- DARS med najuglednejšimi delodajalci za leto 2020;
- priznanje družbi DARS za okolju prijazno storitev za leto 2019;
- DARS – ugledni delodajalec v letu 2018;
- DARS med najuglednejšimi delodajalci za leto 2016;
- družba DARS je skupaj z Republiko Slovenijo v letu 2015 prejela posebno jubilejno odličje Maksa Fabianija;
- 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.

---

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

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 km avtocestnega omrežja s fascinantnimi objekti (od najdaljšega mostu čez Muro, 1.065 m dolgega in 95 m visokega viadukta Črni Kal, skoraj 3.000 m dolgega dvocevne predora Trojane do najdaljšega predora Karavanke s 7.864 m) zagotavlja pomembne prednosti: uporaba avtocest še vedno predstavlja hitrejšo, varnejšo in okolju prijaznejšo obliko mobilnosti. V Sloveniji avtocestno omrežje predstavlja približno desetino cestne mreže avtocest, glavnih ter regionalnih cest, vendar pa se na njem opravi kar polovica vsega cestnega prometa v državi. Promet na naših avtocestah in hitrih cestah se vseskozi povečuje.

Na drugi strani pa s statističnimi podatki ugotavljamo, da so avtoceste in hitre ceste še vedno najvarnejše, saj se na njih še vedno zgodi najmanj prometnih nesreč. Analize kažejo, da kljub naraščanju prometa število zastojev pada.

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

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

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

### 1.5.7.3 Zaveze zunanjim pobudam

V družbi DARS prostovoljno sodelujemo v pobudah, ki spodbujajo etično ravnanje ter okoljsko, družbeno in ekonomsko vzdržno poslovanje. Zunanje pobude se vključujejo pri umestitvi v prostor, kar je podrobneje opredeljeno v poglavjih 1.5.6.2 *Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor* in 1.5.6.3 *Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti*. Pobude, ki se nanašajo na hrup, in z njim povezani ukrepi so podrobneje opredeljeni v poglavju 1.5.6.12 *Emisije hrupa*.

### 1.5.7.4 Članstvo v združenjih<sup>87</sup>

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

#### **Mednarodno sodelovanje**

Družba DARS že vrsto let sistematično gradi vedno boljše mednarodne povezave, k čemur jo zavezuje tudi vizija podjetja, ki je usmerjena v povezovanja na najrazličnejših področjih. V letu 2022 smo se po skoraj dveh letih spletnih dogodkov, ki so bili posledica pandemije covid-19, spet začeli udeleževati dogodkov v živo, kar je ponovno okrepilo sodelovanje v okviru mednarodnih združenj in platform. Predstavniki družbe DARS so sodelovali na več mednarodnih dogodkih in s

---

<sup>87</sup> GRI GS 2-28.

tem pripomogli tako k širši prepoznavnosti družbe kot tudi k pridobivanju informacij z najrazličnejših področij. Na začetku leta 2022 je nekaj dogodkov še potekalo prek spleta (PIARC mednarodni kongres zimske službe, ASECAP marketinška in komunikacijska delavnica), skozi leto pa se je zvrstilo kar nekaj dogodkov v živo, med katerimi so bili Intertraffic Amsterdam, ASECAP konferenca o prometni varnosti v Madonni di Campiglio in dogodek, na katerem sodelujemo vsako leto – dnevi ASECAP, ki so tokrat potekali v Bruslju.

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

### 1.5.7.5 Sponzorstva in donacije<sup>88</sup>

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

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 tabele. Za leto 2022 smo sklenili 60 donatorskih pogodb in dve pogodbi o sponzorstvu.

**Tabela 29: Sredstva za sponzorstva in donacije**

Finančna sredstva	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Sponzorstva	20.491	18.892	27.800	56.839	5.852	7.600	10.000
Donacije	100.918	146.203	121.134	140.501	108.240	104.719	169.940
SKUPAJ	121.409	165.094	148.934	197.339	114.092	112.319	179.940

### 1.5.8 Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev<sup>89</sup>

Družba DARS je tudi v letu 2022 uspešno sodelovala z velikim številom dobaviteljev/izvajalcev (154) tako doma kot v tujini, medtem ko je bila glede na specifičnost poslovanja večina poslovnega sodelovanja skoncentrirana na dobavitelje/izvajalce iz Slovenije (vrednostno 99 %), in to predvsem na področje gradenj (26 %), nabave storitev (59 %) in nabave blaga (15 %) – podrobnejši podatki o višini, strukturi in lokaciji dobaviteljev/izvajalcev so razvidni v nadaljevanju.

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«.

<sup>88</sup> GRI GS 201-1, 413-1.

<sup>89</sup> GRI GS 2-6, 3-3, 204-1.

### I.5.8.1 Merila za oddajo javnega naročila<sup>90</sup>

Družba DARS je pri naročanju blaga, storitev in gradenj zavezana slediti Zakonu o javnem naročanju. Merila za oddajo javnega naročila so podrobneje opredeljena v 84. členu Zakona o javnem naročanju, kjer je zapisano, da naročnik odda javno naročilo na podlagi ekonomsko najugodnejše ponudbe.

Ekonomsko najugodnejša ponudba se določi na podlagi cene ali stroškov, in sicer ob uporabi pristopa stroškovne učinkovitosti, na primer z izračunom stroškov v življenjski dobi, kot ga določa ta zakon, ter lahko zajema tudi najboljše razmerje med ceno in kakovostjo, ocenjeno na podlagi meril, ki se nanašajo na kakovost in okoljske ali socialne vidike, povezane s predmetom javnega naročila. Tovrstna merila lahko na primer vključujejo:

- kakovost, vključno s tehničnimi prednostmi, estetske in funkcionalne lastnosti, dostopnost, oblikovanje, prilagojeno vsem uporabnikom, socialne, okoljske in inovativne značilnosti ter trgovanje in pogoje v zvezi z njim;
- organiziranost, usposobljenost in izkušnost osebja, ki bo izvedlo javno naročilo, če lahko kakovost osebja bistveno vpliva na raven izvedbe javnega naročila;
- poprodajne storitve, tehnično pomoč in pogoje dobave, kot so datum dobave ali dokončanja del, postopek dobave ali izvedbe in trajanje dobav ali del.

Za oddajo javnega naročila storitve izdelave računalniških programov, arhitekturnih in inženirskih storitev ter prevajalskih in svetovalnih storitev naročnik ne sme uporabiti zgolj cene kot edinega merila za oddajo javnega naročila.

Merila za oddajo javnega naročila morajo biti nediskriminatorna, sorazmerna in povezana s predmetom javnega naročila. Šteje se, da so merila povezana s predmetom javnega naročila, če se nanašajo na gradnje, blago ali storitve, ki jih je treba zagotoviti v skladu z javnim naročilom, in sicer v katerem koli pogledu in na kateri koli stopnji njihove življenjske dobe, vključno z dejavniki, povezanimi s posebnim postopkom proizvodnje, zagotavljanja ali trženja teh gradenj, blaga ali storitev ali s posebnim postopkom za drugo stopnjo njihove življenjske dobe, tudi če takšni dejavniki vsebinsko niso del njih.

Naročnik v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila določi relativno utež, ki jo dodeli vsakemu merilu, izbranemu za določitev ekonomsko najugodnejše ponudbe, razen če se slednja določi le na podlagi cene. Navedene uteži se lahko opredelijo z določitvijo razpona z ustrezno največjo razliko. Kadar uteži ni mogoče navesti zaradi objektivnih razlogov, naročnik navede merila v padajočem zaporedju po pomembnosti.

### I.5.8.2 Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina)<sup>91</sup>

Na portalu eJN,<sup>92</sup> ki je v upravljanju Ministrstva za javno upravo, je v modulu STATIST mogoče pridobiti statistične podatke s področja javnega naročanja v Republiki Sloveniji. Iz podatkov za leto 2022 je razvidno, da je 960 javnih naročnikov oddalo za 5.404.901.893,39 evra (brez DDV) javnih naročil. Skupno število oddanih javnih naročil v Republiki Sloveniji v letu 2022 je bilo 8.472. Okoljski vidik je bil upoštevan pri 1.624 oziroma 19,20 % oddanih naročil.

Gibanje celotnih javnih naročil družbe DARS in rast vrednosti javnih naročil (pri čemer je upoštevan »okoljski vidik«) za obdobje od leta 2013 do leta 2022 (v mio. EUR) sta razvidna v nadaljevanju.

---

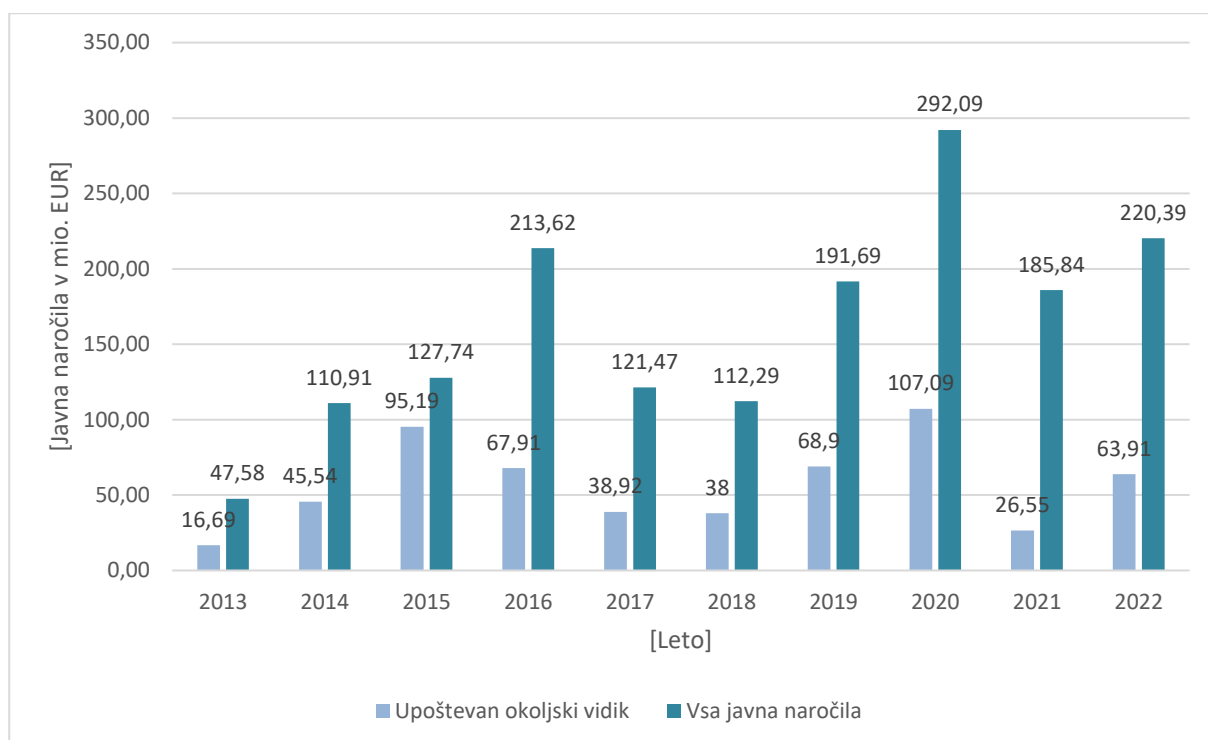
<sup>90</sup> GRI GS 3-3, 308-2, 414-2.

<sup>91</sup> GRI GS 3-3, 308-1, 308-2, 414-1.

<sup>92</sup> Vir: <https://ejn.gov.si/statist>, <https://www.enarocanje.si/>.



Slika 99: Javna naročila in javna naročila »okoljski vidik« 2013–2022



Iz podatkov za leto 2022 je razvidno, da je družba DARS oddala za 220.388.666,01 evra (brez DDV) javnih naročil. Skupno število objavljenih javnih naročil je bilo 124, oddanih javnih naročil pa 151. Okoljski vidik je bil upoštevan pri 36 oziroma 29 %, kar predstavlja vrednostno 63,91 milijona evrov oziroma 23,84 % 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 25 predmetov javnega naročanja. Uredba ne določa več obveznih okoljskih zahtev, kot jih je poznala predhodna ureditev, temveč v 6. členu določa okoljske vidike, ki naj jih naročnik upošteva pri oddaji javnih naročil, in cilje, ki jih mora doseči v vsakem postopku javnega naročanja za predmete iz 4. člena Uredbe. V skladu z 8. členom Uredbe pa so pripravljene tudi novi primeri okoljskih zahtev in meril, ki jih lahko naročnik vključi v postopek javnega naročanja, da bi dosegel cilje iz drugega odstavka 6. člena Uredbe, 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.

**Tabela 30: Javni naročniki z največjo vrednostjo oddanih javnih naročil v letu 2022**

Naročnik	V EUR (brez DDV)
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO, DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA INFRASTRUKTURO	1.111.202.334,31
LUKA KOPER, pristaniški in logistični sistem, delniška družba	248.568.329,92
DRUŽBA ZA AVTOCESTE V REPUBLIKI SLOVENIJI, d. d.	220.388.666,01
UNIVERZITETNI KLINIČNI CENTER MARIBOR	170.623.643,71
MINISTRSTVO ZA OBRAMBO	167.743.289,59
UNIVERZITETNI KLINIČNI CENTER LJUBLJANA	151.863.093,97
TERMOELEKTRARNA ŠOŠTANJ, d. o. o.	119.515.385,68
MESTNA OBČINA LJUBLJANA	117.046.630,09
MINISTRSTVO ZA NOTRANJE ZADEVE	81.394.546,42
MINISTRSTVO ZA JAVNO UPRAVO	77.890.995,16
<b>Skupaj</b>	<b>2.466.236.914,86</b>

Vrednost oddanih javnih naročil desetih največjih naročnikov predstavlja 45,63 % vseh oddanih javnih naročil.

Družba DARS je v obdobju od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2022 oddala za 220.388.666,01 evra (brez DDV) naročil. Na portalu eNarocanje je bilo objavljenih 124 javnih naročil. Oddanih javnih naročil je bilo 151, in sicer 154 različnim ponudnikom.

Podatki o deležu nabave blaga, storitev in gradenj, lokaciji dobaviteljev oziroma ponudnikov so razvidni iz tabele v nadaljevanju.

**Tabela 31: Oddana naročila po predmetu naročila v letu 2022\***

Predmet naročila	V EUR (brez DDV)	Odstotek (%)	Oddanih naročil	Odstotek (%)
Blago	32.203.534,70	14,61	25	16,56
Gradnje	164.414.631,37	74,60	42	27,81
Storitve	23.770.499,94	10,79	84	55,63
<b>Skupna vsota</b>	<b>220.388.666.01</b>	<b>100,00</b>	<b>151</b>	<b>100,00</b>

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

**Tabela 32: Sedež oziroma lokacija ponudnikov v letu 2022**

Lokacija	Vrednost	Število ponudnikov	Število oddanih javnih naročil
SI	220.159.537,71	153	150
EU	0	0	0
<b>Zunaj EU</b>	<b>29.128,30</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

Iz zgornje tabele je razvidno, da je bilo v letu 2022 0,66 % javnih naročil oddanih ponudnikom s sedežem zunaj Republike Slovenije oziroma vrednostno 29.128,30 evra brez DDV.

Podatki o največjih vrstah dobav blaga, storitev in gradenj v letu 2022 so razvidni iz spodnje tabele.

**Tabela 33: Največji dobavitelji ter vrste dobave gradenj, blaga in storitev v letu 2022 (v EUR)**

<b>Dobavitelj (gradnje)</b>	<b>V EUR (brez DDV)</b>
Rekonstrukcija cestnega telesa na odsekih HC 0085/0685(Zadobrova–LJ Šmartinska), 0086/0686 LJ (Šmartinska–Tomačevo), 0187 priključku LJ Nove Jarše (Šmartinska c.) in AC 0146 del razcepa LJ Zadobrova	18.865.467,87
Preplastitev voziščne konstrukcije na odsekih AC A1 Meja A– Šentilj–Dragučova, A1 Dragučova–MB (Ptujška), A5 Dragučova–Lenart in razcep Dragučova	16.390.638,45
Obnova cestnega odseka AC A2 0002/0602 Hrušica–Lipce, vključno s sanacijo viaduktov Podmežakla 3L, 4L, 3D, 4D, 4aD in izvedbo zaščite odseka pred padajočim kamenjem s pobočja	15.572.093,14
Preplastitev voziščne konstrukcije na odsekih AC A2 0003/0603 Lipce–Lesce, 0004/0604 Lesce–Brezje, 0005/0605 Brezje–Podtabor, na priključkih Lipce, Lesce, Brezje in Radovljica ter sanacija plaz	12.589.015,56
Večja vzdrževalna dela na voziščih avtocest in hitrih cest na avtocestni mreži Republike Slovenije v letih 2022 in 2023; Sklop 2: območje avtocestne baze: Maribor, Slovenske Konjice, Murska Sobota in Vransko	11.324.454,53
<b>Dobavitelj (blago)</b>	<b>V EUR (brez DDV)</b>
Dobava tovornih vozil in zimske mehanizacije	16.290.059,00
Nabava električne energije 2022–2025	10.400.000,00
Dobava prometne opreme	706.762,40
Izvedba obnove cestno-vremenskih postaj (CVP) na AC in HC	687.330,00
Vzdrževanje, dobava in montaža klimatskih in prezračevalnih naprav	417.930,00
<b>Dobavitelj (storitve)</b>	<b>V EUR (brez DDV)</b>
Izvajanje strokovno-svetovalnih storitev za državno cesto 2. odsek 3. razvojne osi jug, od priključka Maline do MMP Metlika in priključka Črnomelj jug za fazo izdelave projektne dokumentacije DGD/PZI, pridobitev nepremičnin in pridobitev vseh dovoljenj za gradnjo	2.527.331,08
Izdelava strokovnih podlag za izdelavo državnega prostorskega načrta za državno cesto od Otiškega Vrha do priključka Prevalje	2.414.555,20
SERVISIRANJE IN POPRAVILA TOVORNIH VOZIL ZNAMKE IVECO	1.889.090,00
Izdelava sprememb in dopolnitev strokovnih podlag za izdelavo državnega prostorskega načrta za hitro cesto Koper–Dragonja	1.276.955,00
Nadgradnja programske opreme SNVP	967.812,00



## 1.5.9 Komuniciranje<sup>93</sup>

### 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\_S«I).

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

---

<sup>93</sup> GRI GS 3-3, 413-1, 417-1, 417-2.



Zaposleni v družbi DARS so v čim večji možni meri seznanjeni z osnovnimi podatki o poslovanju družbe, načrtih in o vsem pomembnem dogajanju v sami družbi. Dobra obveščenost zaposlenih je pomemben dejavnik njihove motiviranosti za delo, predvsem jih usposablja za vlogo glasnikov in verodostojnih predstavnikov podjetja v širši skupnosti. Družba prav tako spodbuja zaposlene, da v varnem okolju sporočijo svoje pomisleke o točnosti in resničnosti notranjega ali zunanjega poročanja.

Družba DARS uporablja pravilnike, ki določajo varovanje poslovnih skrivnosti in informacij za člane organov vodenja in nadzora ter druge osebe, ki imajo dostop do notranjih informacij v času mandata in tudi po njegovem izteku.

#### **Način odzivanja ob govoricah in medijskem poročanju v zvezi z družbo**

Če so navedbe v medijih napačne, jih družba zanika v skladu z Zakonom o medijih. Sicer pa družba redno in sproti 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 SEO netu je vsako leto objavljen finančni koledar z navedbo rokov vseh pomembnejših poslovnih objav in dogodkov.





## I.5.10 Taksonomija

### I.5.10.1 Uvodna pojasnila

V skladu z Uredbo (EU) 2020/852 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2020 o vzpostavitvi okvira za spodbujanje trajnostnih naložb ter spremembo Uredbe (EU) 2019/2088 (v nadaljevanju: Uredba o taksonomiji) in njenih prilog ter v skladu z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2021/2178 z dne 6. julija 2021 o dopolnitvi Uredbe o taksonomiji je družba DARS za leto 2022 zavezana k objavi ključnih kazalnikov uspešnosti, ki izhajajo iz dejavnosti, povezanih z gospodarskimi dejavnostmi, ki se lahko štejejo za trajnostne.

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

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

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

Za potrebe prvih dveh ciljev je bilo preučenih 13 gospodarskih sektorjev in dejavnosti v okviru teh sektorjev, ki so opredeljene v Prilogi I (blažitev podnebnih sprememb) in Prilogi II (prilagajanje podnebnim spremembam) Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/2139 z dne 4. junija 2021 o dopolnitvi Uredbe o taksonomiji (v nadaljevanju: Delegirana uredba o podnebnju). V taksonomijo so torej do zdaj vključeni samo gospodarski sektorji in dejavnosti, ki lahko znatno prispevajo k blažitvi podnebnih sprememb ali prilagajanju podnebnim spremembam (sektorji, ki so odgovorni za 93,5 % neposrednih emisij toplogrednih plinov v EU). Za te prioritete sektorje in dejavnosti so bila na osnovi izvedenih tehničnih analiz razvita tehnična merila za pregled.

Za ostale štiri okoljske cilje Komisija še ni izdala delegiranih uredb, in to kljub napovedim, da bodo izdane do konca leta 2022.

Taksonomija EU je torej do zdaj dala prednost le sektorjem in gospodarskim dejavnostim, ki imajo velik emisijski odtis in ki lahko zaradi velikega vpliva na okolje znatno prispevajo k blažitvi podnebnih sprememb in k prilagajanju podnebnim spremembam.

### I.5.10.2 Določitev dejavnosti, usklajenih s taksonomijo EU

#### **Splošno**

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

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

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

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

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

Za opredelitev dejavnosti pri naložbah (CAPEX in OPEX), ki so sprejemljive in usklajene s taksonomijo EU, je bil izveden temeljit pregled dejavnosti, tehničnih meril za pregled in kriterijev za nebistveno škodovanje v Prilogi I in Prilogi II Delegirane uredbe o podnebnju. Izveden je bil tudi celovit pregled pogodb, ki so se izvajale v letu 2022.

#### **Blažitev podnebnih sprememb**

V preteklem letu je družba DARS nadaljevala s poslovnim najemom električnih osebnih vozil. Naložba je skladna z dejavnostjo iz Priloge I, 6.5. *Prevoz z motornimi kolesi, osebnimi avtomobili in lahki gospodarski vozili*, ter s tehničnimi merili za pregled in kriterijem za nebistveno škodovanje, zato je usklajena s taksonomijo. Vrednost naložbe znaša 30.844 evrov.

V letu 2022 so se izvajale preureditve oziroma rekonstrukcije nekaterih stavb, in sicer upravne stavbe nekdanje CP Log, stavbe nekdanjih CP Dane in CP Drnovo ter izpostave Ptuj ACB Maribor. V teh stavbah so se izvedli posamezni obnovitveni ukrepi (dodajanje toplotne izolacije ovoja, zamenjava novih oken z energijsko učinkovitimi okni, namestitev energijsko učinkovitih svetlobnih virov, namestitev učinkovitih ogrevalnih in klimatskih sistemov), ki so skladni z dejavnostjo iz Priloge I, 7.3. *Namestitev, vzdrževanje in popravilo energijsko učinkovite opreme*, in v celoti ustrezajo v tej točki navedenim tehničnim merilom za pregled in kriterijem za nebistveno škodovanje, zato so usklajeni s taksonomijo. Vrednost navedenih naložb znaša 144.442 evrov.

V letu 2022 je bilo postavljenih sedem novih polnilnic za električna vozila na parkirnih prostorih sedmih stavb družbe DARS. Naložba je skladna z dejavnostjo iz Priloge I, 7.4. *Namestitev, vzdrževanje in popravilo polnilnih postaj za električna vozila v stavbah (in na parkirnih prostorih, povezanih s stavbami)*, ter s tehničnimi merili za pregled in kriterijem za nebistveno škodovanje, zato je usklajena s taksonomijo. Vrednost naložbe znaša 19.990 evrov.

#### **Prilagajanje podnebnim spremembam**

Družba DARS ima na omrežju AC in HC nameščenih 69 cestno-vremenskih postaj (CVP), ki so povezane v Cestno-vremenski informacijski sistem (CVIS), ta pa je nadgrajen v Sistem za podporo odločanju pri vzdrževanju avtocest (MDSS – Maintenance decision support system). Celotni sistem izvaja avtomatsko napoved stanja in temperature cestišča za 12 ur vnaprej.

Menimo, da sistem CVP-CVIS-MDSS ustreza tako opisu dejavnosti iz Priloge II, 6.15. *Infrastruktura za omogočanje cestnega prevoza in javnega prevoza*, kot tudi tehničnim merilom glede bistvenega prispevka k prilagajanju podnebnim spremembam, ki prinašajo vedno pogostejše ekstremne vremenske dogodke, in kriterijem za nebistveno škodovanje, zato je usklajen s taksonomijo.

V letu 2022 so stroški za vzdrževanje celotnega sistema CVP-CVIS-MDSS znašali 199.582 evrov.

### **I.5.10.3 Ključni kazalniki uspešnosti**

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

#### **Prihodki**

Družba DARS poleg cestninskih prihodkov pridobiva prihodke tudi iz drugih dejavnosti, vendar nobena od teh dejavnosti za zdaj še ni sprejemljiva in usklajena s taksonomijo EU. Delež prihodkov, usklajenih s taksonomijo, znaša torej 0,00 %.

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

Naložbe v osnovna sredstva družbe DARS so v letu 2022 znašale 138.025.591 evrov in vključujejo pridobitve opredmetenih in neopredmetenih osnovnih sredstev, povečanje sredstev iz naslova sredstev v najemu ter ostale naložbe. Naložbe v osnovna sredstva v dejavnostih, ki so usklajene s taksonomijo, so znašale 195.276 evrov, kar predstavlja 0,14-odstotni delež. Vsaj potrebna razkritja so prikazana v spodnji tabeli, ki je pripravljena v skladu s Prilogo II Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/2178.

Tabela 34: Delež naložb v osnovna sredstva pri proizvodih ali storitvah, povezanih z gospodarskimi dejavnostmi, ki so usklajene s taksonomijo

1	2	3	4	Merila za bistven prispevek						Merila za nebistveno škodovanje							18	19	20	21
				5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17				
Gospodarske dejavnosti	Oznake	Vrednost naložb	Delež naložb	Blažitev podnebnih sprememb	Prilaganje podnebnim spremembam	Vodni in morski viri	Krožno gospodarstvo	Onesnaževanje	Biološka raznovrstnost in ekosistemi	Blažitev podnebnih sprememb	Prilaganje podnebnim spremembam	Vodni in morski viri	Krožno gospodarstvo	Onesnaževanje	Biološka raznovrstnost in ekosistemi	Minimalni zaščitni ukrepi	Delež naložb, usklajenih s taksonomijo leto N	Delež naložb, usklajenih s taksonomijo leto N-1	Kategorija (omogočena dejavnost)	Kategorija (prehodna dejavnost)
		v 1000 EUR	%	%	%	%	%	%	%	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	%	%	O	P
<b>A. DEJAVNOSTI, SPREJEMLJIVE ZA TAKSONOMIJO</b>																				
<b>A.1 Okoljsko trajnostne dejavnosti (usklajene s taksonomijo)</b>																				
Prevoz z motornimi kolesi, osebnimi avtomobili in lahki gospodarski vozili	N77.11	30,84	0,02	100						DA	DA						0,02	0,00		
Namestitve energijsko učinkovite opreme (preureditev štirih stavb)	F43, F43.32	144,44	0,10	100						DA	DA						0,10	0,00	O	
Namestitve polnilnih postaj za električna vozila (na prostorih, povezanih s stavbami)	F43, F43.21	19,99	0,01	100						DA	DA						0,01	0,00	O	
<b>Naložbe v osnovna sredstva pri okoljsko trajnostnih dejavnostih (usklajenih s taksonomijo) (A.1)</b>		<b>195,28</b>	<b>0,14</b>														<b>0,14</b>	<b>0,00</b>		
<b>A.2 Dejavnosti, ki so sprejemljive za taksonomijo, vendar niso okoljsko trajnostne (neusklajene s taksonomijo)</b>																				
Naložbe v osnovna sredstva pri dejavnostih, ki so sprejemljive za taksonomijo, vendar niso okoljsko trajnostne (neusklajenih s taksonomijo) (A.2)		-	0,00														0,00	0,00		
<b>Skupaj (A.1 + A.2)</b>		<b>195,28</b>	<b>0,14</b>														<b>0,14</b>	<b>0,00</b>		
<b>B. DEJAVNOSTI, NESPREJEMLJIVE ZA TAKSONOMIJO</b>																				
Naložbe od dejavnosti, nesprejemljivih za taksonomijo (B)		137.830	99,86																	
<b>Skupaj (A + B)</b>		<b>138.026</b>	<b>100,000</b>																	

### Delež naložb v obratna sredstva (OpEx) pri proizvodih ali storitvah, povezanih z gospodarskimi dejavnostmi, ki so usklajene s taksonomijo

Naložbe v obratna sredstva družbe DARS (OpEx) v angleški verziji Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/2178, ki zajemajo celotne odhodke iz poslovanja, znižane za strošek amortizacije, so v letu 2022 znašale 124.911.914 evrov. Edina naložba v obratna sredstva v dejavnostih, ki so usklajene s taksonomijo, so bili stroški za vzdrževanje sistema CVP-CVIS-MDSS, ki so znašali 199.582 evrov, kar predstavlja 0,16-odstotni delež. Vsa potrebna razkritja so prikazana v spodnji tabeli, ki je pripravljena v skladu s Prilogo II Delegirane uredbe Komisije (EU) 2021/2178.

Tabela 35: Delež naložb v obratna sredstva (OpEx) pri proizvodih ali storitvah, povezanih z gospodarskimi dejavnostmi, ki so usklajene s taksonomijo

1	2	3	4	Merila za bistven prispevek						Merila za nebitveno škodovanje							18	19	20	21
				5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17				
Gospodarske dejavnosti	Oznake	Vrednost naložb	Delež naložb	Blazitev podnebnih sprememb	Prilaganje podnebnim spremembam	Vodni in morski viri	Krožno gospodarstvo	Onesnaževanje	Biološka raznovrstnost in ekosistemi	Blazitev podnebnih sprememb	Prilaganje podnebnim spremembam	Vodni in morski viri	Krožno gospodarstvo	Onesnaževanje	Biološka raznovrstnost in ekosistemi	Minimalni zaščitni ukrepi	2022	2021	Kategorija (omogočena dejavnost)	Kategorija (prehodna dejavnost)
		v 1000 EUR	%	%	%	%	%	%	%	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	DA/NE	%	%	O	P
<b>A. DEJAVNOSTI, SPREJEMLJIVE ZA TAKSONOMIJO</b>																				
<b>A.1 Okoljsko trajnostne dejavnosti (usklajene s taksonomijo)</b>																				
Infrastruktura za omogočanje cestnega prevoza in javnega prevoza	F42.11	199,58	0,16		100					DA	DA						0,16	0,00		
Naložbe v osnovna sredstva pri okoljsko trajnostnih dejavnostih (usklajenih s taksonomijo) (A.1)		199,58	0,16														0,16	0,00		
<b>A.2 Dejavnosti, ki so sprejemljive za taksonomijo, vendar niso okoljsko trajnostne (neusklajene s taksonomijo)</b>																				
Naložbe v osnovna sredstva pri dejavnostih, ki so sprejemljive za taksonomijo, vendar niso okoljsko trajnostne (neusklajenih s taksonomijo) (A.2)		-	0,00														0,00	0,00		
Skupaj (A.1 + A.2)		199,58	0,16														0,16	0,00		
<b>B. DEJAVNOSTI, NESPREJEMLJIVE ZA TAKSONOMIJO</b>																				
Naložbe od dejavnosti, nesprejemljivih za taksonomijo (B)		124.712	99,84																	
Skupaj (A + B)		124.912	100,00																	

## I.5.11 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila<sup>94</sup>

Odgovorna služba za vprašanja, ki se nanašajo na Trajnostno poročilo 2022:

- Služba uprave za komuniciranje ([pr@dars.si](mailto:pr@dars.si))

Odgovorne osebe za vsebino in podatke Trajnostnega poročila 2022:

- **Koordinacija priprave Trajnostnega poročila, splošne in druge vsebine:**
  - Služba uprave za korporativno varnost, pooblaščenec za sisteme vodenja – mag. Jože Knez ([joze.knez@dars.si](mailto:joze.knez@dars.si))
  - Služba za kontroling, vodja – Nika Drakulič ([nika.drakulic@dars.si](mailto:nika.drakulic@dars.si))
  - Služba za kontroling, strokovna sodelavka – Tea Pongračič ([tea.pongracic@dars.si](mailto:tea.pongracic@dars.si))
- **Investicije v NPIA od 1994 do 2021:**
  - Služba za kontroling, vodja – Nika Drakulič ([nika.drakulic@dars.si](mailto:nika.drakulic@dars.si))
  - Služba za kontroling, specialist področja – Aleš Petek ([ales.petek@dars.si](mailto:ales.petek@dars.si))
- **Viri financiranja NPIA za obdobje 2000–2021:**
  - Služba za finance, strokovni sodelavec – mag. Dejan Šeško ([dejan.sesko@dars.si](mailto:dejan.sesko@dars.si))
- **Komunikacijska orodja in načini vključevanja deležnikov ter izpostavljene teme:**
  - Služba za komuniciranje, vodja – Marjan Koler ([marjan.koler@dars.si](mailto:marjan.koler@dars.si))
- **Upravljanje tveganj:**
  - Služba za kontroling, strokovna sodelavka – Tea Pongračič ([tea.pongracic@dars.si](mailto:tea.pongracic@dars.si))
- **Ekonomski poudarki iz poslovanja:**
  - Služba za kontroling, vodja – Nika Drakulič ([nika.drakulic@dars.si](mailto:nika.drakulic@dars.si))
  - Služba za kontroling, specialist področja – Aleš Petek ([ales.petek@dars.si](mailto:ales.petek@dars.si))
- **Uporaba cestninskih cest, prihodki iz naslova cestninjenja, cestninski nadzor:**
  - Področje Cestninjenje, direktorica – Branka Videtič ([branka.videtic@dars.si](mailto:branka.videtic@dars.si))
  - Področje Cestninjenje, specialistka področja – Emilija Erent ([emilija.erent@dars.si](mailto:emilija.erent@dars.si))
- **Zadovoljstvo in odgovoren odnos do uporabnikov avtocest:**
  - Služba za komuniciranje, vodja – Marjan Koler ([marjan.koler@dars.si](mailto:marjan.koler@dars.si)) s sodelavci
- **Promet in skrb za varnost:**
  - Področje Upravljanje, direktor p. p. – Andrej Zajec ([andrej.zajec@dars.si](mailto:andrej.zajec@dars.si)) s sodelavci
- **Projekti na področju vodenja prometa in skrb za varnost uporabnikov:**
  - Področje Upravljanje, direktor p. p. – Andrej Zajec ([andrej.zajec@dars.si](mailto:andrej.zajec@dars.si)) s sodelavci
- **Trajnostni odnosi z zaposlenimi:**
  - Direktor poslovnega področja – mag. Petar Škundrić ([petar.skundric@dars.si](mailto:petar.skundric@dars.si))
  - Služba za upravljanje s kadri, samostojna strokovna sodelavka – Helena Pleslič ([helena.pleslic@dars.si](mailto:helena.pleslic@dars.si))

---

<sup>94</sup> GRI GS 2-2, 2-3.



– **Varnost in zdravje zaposlenih:**

Služba za varnost in zdravje pri delu, vodja – Jože Nose ([joze.nose@dars.si](mailto:joze.nose@dars.si))

– **Korporativna integriteta:**

Služba uprave za skladnost poslovanje in integriteto, vodja – Tina Plut ([tina.plut@dars.si](mailto:tina.plut@dars.si))

– **Različnost in enake možnosti:**

Kabinet uprave, specialistka področja – Saša Sedlar ([sasa.sedlar@dars.si](mailto:sasa.sedlar@dars.si))

– **Odgovornost do naravnega okolja – sistemsko upravljanje okolja in energije:**

Služba uprave za korporativno varnost, pooblaščenec za sisteme vodenja – mag. Jože Knez ([joze.knez@dars.si](mailto:joze.knez@dars.si))

- **Raba materialov:**

Služba za obnove, vodja – Matic Poznič ([matic.poznic@dars.si](mailto:matic.poznic@dars.si))

- **Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor ter vključenost v lokalno skupnost:**

Služba za prostorsko načrtovanje, vodja – Ana Sodnik Prah ([ana.sodnik@dars.si](mailto:ana.sodnik@dars.si))

- **Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti:**

Služba za prostorsko načrtovanje, vodja – Ana Sodnik Prah ([ana.sodnik@dars.si](mailto:ana.sodnik@dars.si))

- **Upravljanje energije:**

Služba uprave za korporativno varnost, pooblaščenec za sisteme vodenja – mag. Jože Knez

([joze.knez@dars.si](mailto:joze.knez@dars.si))

Služba za podporo vodenja, vodja oddelka II – Kristjan Zobovnik ([kristjan.zobovnik@dars.si](mailto:kristjan.zobovnik@dars.si))

- **Gorivo za vozni park:**

Področje Vzdrževanje, Tehnična služba, specialist področja – Janko Kernel ([janko.kernel@dars.si](mailto:janko.kernel@dars.si))

Splošna služba, vodja – Mirko Miklič ([mirko.miklic@dars.si](mailto:mirko.miklic@dars.si))

- **Ogrevanje:**

Področje Vzdrževanje, ACB Hrušica, vodja – Marjan Levstek ([marjan.levstek@dars.si](mailto:marjan.levstek@dars.si))

- **Svetlobno onesnaževanje:**

Služba za podporo vodenja, vodja oddelka II – Kristjan Zobovnik ([kristjan.zobovnik@dars.si](mailto:kristjan.zobovnik@dars.si))

- **Spremljanje ogljičnega odtisa:**

Služba uprave za korporativno varnost, pooblaščenec za sisteme vodenja – mag. Jože Knez

([joze.knez@dars.si](mailto:joze.knez@dars.si))

- **Zmanjševanje porabe goriva uporabnikov AC za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe DarsGo:**

Področje Cestninjenje, Služba za tehnični nadzor in analizo delovanja EC, vodja – Gorazd Cah

([gorazd.cah@dars.si](mailto:gorazd.cah@dars.si))

- **Emisije v ozračje:**

Področje Upravljanje, Oddelek za cestno infrastrukturo, samostojni strokovni sodelavec – Aleksander Udovič

([aleksander.udovic@dars.si](mailto:aleksander.udovic@dars.si))

- **Skrb za živali na vplivnem območju AC:**

Področje Vzdrževanje, direktor – Damijan Jaklin ([damijan.jaklin@dars.si](mailto:damijan.jaklin@dars.si))

Področje Vzdrževanje, Tehnična služba, specialist področja – Janko Kernel ([janko.kernel@dars.si](mailto:janko.kernel@dars.si))

- **Vplivi posipnih materialov na okolje:**  
Področje Vzdrževanje, direktor – Damijan Jaklin ([damijan.jaklin@dars.si](mailto:damijan.jaklin@dars.si))  
Področje Vzdrževanje, Tehnična služba, specialist področja – Janko Kernel ([janko.kernel@dars.si](mailto:janko.kernel@dars.si))
- **Varovanje voda:**  
Področje Upravljanje, Oddelek za cestno infrastrukturo, samostojni strokovni sodelavec – Aleksander Udovič ([aleksander.udovic@dars.si](mailto:aleksander.udovic@dars.si))  
Področje Vzdrževanje, Tehnična služba, specialistka področja – Jana Kežar ([jana.kezar@dars.si](mailto:jana.kezar@dars.si))
- **Emisije hrupa in ravnanje z odpadki:**  
Področje Upravljanje, Oddelek za cestno infrastrukturo, samostojni strokovni sodelavec – Aleksander Udovič ([aleksander.udovic@dars.si](mailto:aleksander.udovic@dars.si))  
Služba za obnove, vodja – Matic Poznič ([matic.poznic@dars.si](mailto:matic.poznic@dars.si))
- **Ravnanje z gradbenimi odpadki:**  
Služba za obnove, vodja – Matic Poznič ([matic.poznic@dars.si](mailto:matic.poznic@dars.si))  
Področje Upravljanje, Oddelek za cestno infrastrukturo, samostojni strokovni sodelavec – Aleksander Udovič ([aleksander.udovic@dars.si](mailto:aleksander.udovic@dars.si))
- **Vključenost v širšo družbo, sponzorstva in donacije, komuniciranje:**  
Služba za komuniciranje, vodja – Marjan Koler ([marjan.koler@dars.si](mailto:marjan.koler@dars.si)) s sodelavci
- **Mednarodno sodelovanje in pridobivanje evropskih sredstev:**  
Služba uprave za mednarodno in medresorsko sodelovanje, vodja – Alenka Košič ([alenka.kosic@dars.si](mailto:alenka.kosic@dars.si))
- **Odgovornost do dobaviteljev/izvajalcev:**  
Služba za nabavo, vodja – Eva Vratarič ([eva.vrataric@dars.si](mailto:eva.vrataric@dars.si))



## I.5.12 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe<sup>95</sup>

### Nadzorni svet:

- Pavle Hevka (predsednik do 7. oktobra 2022, nato član do 23. decembra 2022)
- dr. Robert Rožič (namestnik predsednika do 23. septembra 2022)
- Jože Oberstar (član do 23. septembra 2022)
- dr. Štefan Šumah (član do 23. septembra 2022)
- Jožef Zimšek (član do 23. septembra 2022)
- mag. Andrej Šušteršič (član od 24. septembra 2022, predsednik od 7. oktobra 2022 dalje)
- Metod Dragonja (član od 24. septembra 2022, namestnik predsednika od 7. oktobra 2022)
- dr. Nevenka Hrovatin (članica od 24. septembra 2022)
- Janko Kramžar (član od 24. septembra 2022)
- Anton Guzej (član)
- Nataša Ivančević (predstavnica zaposlenih)
- Martin Stožir (predstavnik zaposlenih)
- Branko Švigelj (predstavnik zaposlenih)

### Komisija za obravnavo prijav domnevnih nepravilnosti s področja korporativne integritete:

- Tina Plut, pooblaščenka za korporativno integriteto, predsednica komisije
- Rožle Podboršek, predstavnik posloводства, namestnik predsednice komisije
- Mojca Klun Kešeljevič, 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

### 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

### 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

<sup>95</sup> GRI GS 2-2, 2-9, 2-11, 2-13.



#### **Sindikata železniškega transporta Slovenije, SE**

##### **DARS:**

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

#### **Sindikata delavcev prometa in zvez Slovenije –**

##### **Sindikata 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

#### **Odbor za varstvo pri delu, organiziran pri Svetu delavcev:**

- Igor Kolar, predsednik
- Anton Grčman
- Mihael Debevec
- Božena Pergar
- Mitja Stojnšek
- Jernej Srebot
- Branko Švigelj



# I.6 Izjava o zunanjem preverjanju Trajnostnega poročila<sup>96</sup>



## Izjava o preverjanju trajnostnega poročila

### Namen in obseg preveritve

Na zahtevo družbe DARS d.d., Ulica XIV. divizije 4, 3000 Celje, je Slovenski Institut za kakovost in meroslovje, Ljubljana (SIQ), na osnovi standardov za trajnostno poročanje GRI Sustainability Reporting Standards, 2016 z dopolnitvami, opravil neodvisno preverjanje »Trajnostnega poročila 2022«, v družbi DARS d.d. Pobudo za preveritev poročila je družba dala prostovoljno. Preverili smo, ali so dejstva in podatki, navedeni v poročilu, verodostojni in odražajo dejansko stanje na področju trajnostnega razvoja družbe.

### Omejitve

Trajnostno poročilo se nanaša na družbo DARS d.d. v okviru obsega in mej, kot so določeni v poglavju I.4. Trajnostnega poročila in posameznih razkritjih. Deležniki so pri analizi bistvenosti sodelovali preko rezultatov anketnega vprašalnika, pa tudi drugih vprašalnikov (npr. ugotavljanje zadovoljstva zaposlenih in zadovoljstva uporabnikov avtocest v Sloveniji). Na osnovi zbranih rezultatov so določili matriko bistvenosti in bistvene vsebine trajnostnega poročila, kar je opisano v celotnem poglavju I.4.4. Ker je bilo dokončno oblikovanje poročila v času preveritve še v delu, smo v kazalu GRI (poglavje I.7) preverili pravilnost sklicev na poglavja poročila, strani in tabele poročila, veljavnega v času preveritve.

### Metodologija preveritve

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

### Odgovornost

Vodstvo družbe DARS d.d. je odgovorno za informacije, predstavljene v poročilu in določanje meril za ocenjevanje. Odgovorno je tudi za zbiranje, razvrščanje in overjanje podatkov ter poročanje. SIQ in njegovi predstavniki niso sodelovali pri obdelavi in prikazu podatkov v poročilu. Predstavniki SIQ so odgovorni za neodvisno preverjanje skladnosti poročila s standardi GRI in dejanskim stanjem. Pridobljeni dokazi so zadostni in ustrezni kot podlaga za pripravo te izjave o trajnostnem poročilu, ki je vključeno v »Trajnostno poročilo 2022«.

### Neodvisnost

SIQ je strokovna, neodvisna in nepristranska institucija, ki nudi celovite rešitve s področja preskušanja in certificiranja proizvodov, ocenjevanja sistemov vodenja, meroslovja in izobraževanja. Mednarodno veljavnost in visoko strokovno raven našega dela potrjujejo številne akreditacije in članstva v mednarodnih certifikacijskih shemah in združenjih. Preveritelj, ki je izvedel preverjanje, je GRI pregledovalec in strokovnjak za trajnostni razvoj.

### Ugotovitve

Preveritelj je skrbno preveril upoštevanje zahtev standardov in načel poročanja ter obvezna razkritja poročanja. Trajnostni razvoj je sestavni del strategije, ki izpostavlja uveljavitev različnih trajnostnih ciljev. Družba je v svojem poročilu prikazala razkritja v okviru 21 specifičnih standardnih področij. Razkritja pristopi vodstva in rezultati razkritij potrjujejo trajnostno naravnost družbe.

Na podlagi ugotovitev v času preverjanja izjavljamo, da so dejstva, navedena v trajnostnem poročilu, verodostojna in odražajo dejansko stanje sistemov vodenja in trajnostnega delovanja družbe DARS d.d. Ob upoštevanju navedenih omejitev in metode preverjanja ugotavljamo, da »Trajnostno poročilo 2022«, družbe DARS d.d., ustreza zahtevam standardov za trajnostno poročanje GRI Sustainability Reporting Standards, 2016 s kasnejšimi dopolnitvami. Vodstvo družbe DARS d.d. z odločitvijo o zunanjem neodvisnem preverjanju trajnostnega poročila širi zavedanje o pomenu trajnostnega delovanja in razvoja. S tem prispeva k uveljavljanju mednarodno primerljivih dobrih praks na področju poročanja o trajnostnem razvoju.

### Priporočila

Med preverjanjem smo prepoznali nekaj priložnosti za izboljšanje delovanja in poročanja na področju trajnostnega razvoja, ki smo jih zapisali v Poročilo o preverjanju OSV 00808/2023.

Ana Margetič  
Ocenjevanje sistemov vodenja,  
vodja preverjanja trajnostnega poročila

Ljubljana, 23. 6. 2023



Miloš Seražin  
Ocenjevanje sistemov vodenja,  
direktor področja

<sup>96</sup> GRI GS 2-5.



# I.7 Kazalniki GRI

Kazalo po standardih poročanja GRI GS (In accordance with the GRI Global Standards) 2021.

Družba DARS je poročala v skladu s standardi GRI za obdobje od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2022.

**Tabela 34: Kazalniki GRI**

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
<b>GRI 2 Splošna standardna razkritja</b>				
<b>1. ORGANIZACIJA IN PRAKSE POROČANJA</b>				
2-1	Organizacijske podrobnosti	21	I.3 Predstavitev družbe DARS	
2-2	Subjekti vključeni v trajnostno poročanje	41 156 159	I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki I.5.11 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila I.5.12 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	
2-3	Obdobje poročanja, pogostost, kontakt	37 156	I.4.1 Trajnostno poročanje, I.5.11 Odgovorne osebe za komuniciranje, vsebino in podatke poročila	
2-4	Posodobljene navedbe informacij	/	/	Pri podatkih iz prejšnjih let in mej poročanja pomembnejših sprememb ni bilo. Če se spremeni metodologija prikazovanja podatkov, se spremembe in razlogi zanje pojasnijo v opombah.
2-5	Zunanje preverjanje poročila	161	I.6 Izjava o zunanjem preverjanju Trajnostnega poročila	Trajnostno poročilo za leto 2022 je preverjeno s strani zunanje neodvisne institucije SIQ Ljubljana . Vodstvo v zunanje preverjanje poročila ni bilo vključeno.
<b>2. DEJAVNOSTI IN DELAVCI</b>				
2-6	Dejavnosti, vrednostna veriga in drugi poslovni odnosi	21 41 145	I.3 Predstavitev družbe DARS I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev / izvajalcev	V letu 2022 ni bilo sprememb v vrednostni verigi.
2-7	Zaposleni	86 87	I.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih, I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva	

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
2-8	Delavci, ki niso zaposleni	92, 94	I.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja	Študentsko delo.
<b>3. UPRAVLJANJE</b>				
2-9	Struktura in sestava organov upravljanja	26 41 100 159	I.3.4 Organizacijska struktura, I.4.3 Podjetje in njegovi deležniki, I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih, I.5.12 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	
2-10	Imenovanje in izbira najvišjega organa upravljanja	26	I.3.4 Organizacijska struktura	
2-11	Predsednik najvišjega organa upravljanja	26 159	I.3.4 Organizacijska struktura, I.5.12 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	
2-12	Vloga najvišjega organa upravljanja pri nadzoru obvladovanja vplivov	13 37 42 51	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS, I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS, I.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti I.4.7.1 Poslovna tveganja	
2-13	Prenos odgovornosti za obvladovanje vplivov	26 47 50 51 76 159	I.3.4 Organizacijska struktura, I.4.5 Korporativna integriteta, I.4.7 Upravljanje tveganj, I.4.7.1 Poslovna tveganja, I.5.4.1 Upravljanje in vodenje prometa, I.5.12 Nadzorni svet, Uprava, projektne skupine, odbori in drugi organi družbe	
2-14	Vloga najvišjega organa upravljanja pri poročanju o trajnostnem razvoju	13, 15 22 37	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS, I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja, I.4.1 Trajnostno poročanje	
2-15	Navzkrižje interesov	56	I.4.7.2 Integriteta in skladnost poslovanja	
2-16	Sporočanje kritičnih pomislekov	47 51	I.4.5 Korporativna integriteta, I.4.7.1 Poslovna tveganja	
2-17	Kolektivno znanje najvišjega organa upravljanja	/		Podatki bodo vključeni v Trajnostno poročilo 2023. Na voljo so v Letnem poročilu 2022.
2-18	Ocena uspešnosti najvišjega organa upravljanja	/		Podatki bodo vključeni v Trajnostno poročilo 2023. Pripravlja se Politika prejemkov članov organov vodenja in nadzora v družbi DARS d. d.

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
2-19	Politike prejemkov	/		Podatki bodo vključeni v Trajnostno poročilo 2023. Na voljo so v Letnem poročilu 2022.
2-20	Postopek za določitev prejemkov	/		Podatki bodo vključeni v Trajnostno poročilo 2023. Na voljo so v Letnem poročilu 2022.
2-21	Letno skupno nadomestilo	/		Podatki bodo vključeni v Trajnostno poročilo 2023. Na voljo so v Letnem poročilu 2022.
<b>4. STRATEGIJA, POLITIKE IN PRAKSE</b>				
2-22	Izjava o strategiji trajnostnega razvoja	11	I.1 Pismo predsednika uprave	
2-23	Zaveze politike	13, 14 22, 24 37	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS, I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja, I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja	
2-24	Vključevanje zavez politik	13, 14 22, 24 37	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS, I.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja, I.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja	
2-25	Postopki za odpravo negativnih vplivov	50 71 100 103	I.4.7 Upravljanje tveganj, I.5.3 Promet in skrb za varnost, I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih, I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja	
2-26	Mehanizmi za iskanje nasvetov in izražanje pomislekov	13 47, 48 56	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS, I.4.5 Korporativna integriteta, I.4.7.2 Integriteta in skladnost poslovanja	
2-27	Skladnost z zakoni in predpisi	47, 48 49 50 84 85 96 103	I.4.5 Korporativna integriteta, I.4.6 Korporativna varnost, I.4.7 Upravljanje tveganj, I.5.4.7 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje, I.5.4.8 Zasebnost strank, I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih, I.5.6 Odgovornost do naravnega okolja	
2-28	Članska združenja	144	I.5.7.4 Članstvo v združenjih	

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
<b>5. VKLJUČENOST DELEŽNIKOV</b>				
2-29	Pristop k vključevanju deležnikov	41 42	1.4.3 Podjetje in njegovi deležniki, 1.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti	
2-30	Kolektivne pogodbe	87 89	1.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva, <b>Tabela 13</b>	
<b>GRI 3 Materialne teme</b>				
<b>1. RAZKRITJA POMEMBNIH TEM</b>				
3-1	Postopek za določitev materialnih tem	37 41 42	1.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS, 1.4.3 Podjetje in njegovi deležniki 1.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti	
3-2	Seznam bistvenih tem	22 37 42	1.3.2 Poslanstvo, vizija, vrednote in strateške usmeritve, politika integriranega sistema vodenja, 1.4.2 Uresničevanje strateških ciljev trajnostnega razvoja podjetja v družbi DARS, 1.4.4 Vključenost deležnikov in matrika bistvenosti	
3-3	Upravljanje bistvenih tem	Predstavljeno po poglavjih		Vse zahteve točke 3-3 <i>Upravljanje bistvenih tem</i> v poročilu za leto 2022 niso izpolnjene v celoti in bodo upoštevane v Trajnostnem poročilu za leto 2023.
<b>GRI 201 Ekonomska uspešnost</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	57	1.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
201-1	Ustvarjena in razdeljena neposredna ekonomska vrednost	57 59 145	1.5.1 Ekonomski poudarki iz poslovanja, <b>Tabela 7,</b> 1.5.7.5 Sponzorstva in donacije	
201-2	Finančne posledice ter druga tveganja in priložnosti zaradi podnebnih sprememb	/		Podatki bodo na voljo v Trajnostnem poročilu za leto 2023
201-3	Obveznosti načrta z določenimi zasluzki in drugi pokojninski načrti	86 100	1.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih, 1.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih	Celovito bomo poročali v Trajnostnem poročilu za leto 2023
201-4	Finančna pomoč prejeta od države	21 82	1.3 Predstavitev družbe DARS, 1.5.4.5 Izvajanje evropskih projektov	Poročamo o evropskih nepovratnih sredstvih. Ostala podrobna finančna sredstva so dostopna v Letnem poročilu 2022. Zahteva 4b ni relevantna.

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
<b>GRI 202 Prisotnost na trgu</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	/		Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
202-1	Razmerje med najnižjo plačo v družbi in minimalno plačo v državi po spolu	/		Celoviti podatki bodo na voljo v Trajnostnem poročilu za leto 2023.
202-2	Delež višjega vodstva, najetega iz lokalne skupnosti	/		Ni relevantno zaradi organiziranosti družbe.
<b>GRI 203 Posredni ekonomski vplivi</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	28	I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
203-1	Investicije v infrastrukturo in podporne storitve	28 34	I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest, I.3.6.1 Načrtovane investicije od leta 2023 do 2025	
203-2	Pomembni posredni ekonomski vplivi	28	I.3.6 Vlaganja v razvoj in obnavljanje avtocest	
<b>GRI 204 Nabava/javno naročanje</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	145	I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
204-1	Delež porabe pri lokalnih dobaviteljih	21 145	I.3 Predstavitev družbe DARS, I.5.8 Odgovornost do dobaviteljev	
<b>GRI 205 Preprečevanje korupcije</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	47	I.4.5 Korporativna integriteta	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
205-1	Poslovanja, ocenjena s koruptivnimi tveganji	47	I.4.5 Korporativna integriteta	
205-2	Komuniciranje in usposabljanje o protikorupcijski politiki in postopkih	47	I.4.5 Korporativna integriteta	
205-3	Potrjeni primeri korupcije in sprejeti ukrepi	47	I.4.5 Korporativna integriteta	
<b>GRI 301 Materiali</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	131 142	I.5.6.10 Vplivi posipnih materialov na okolje, I.5.6.14 Ponovna uporaba gradbenih odpadkov	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
301-1	Poraba materialov po teži ali volumnu	131	I.5.6.10 Vplivi posipnih materialov na okolje	Poročamo o porabi posipnih materialov.



Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
301-2	Poraba recikliranih vhodnih materialov	142	I.5.6.14 Ponovna uporaba gradbenih odpadkov	Kazalnik je nepopoln, ker še ni na voljo vseh podatkov.
301-3	Predelani izdelki in njihovi embalažni materiali	/		Trenutno še ni relevantno.
<b>GRI 302 Energija</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	112 118 125	I.5.6.4 Upravljanje energije, I.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje, I.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
302-1	Poraba energije znotraj organizacije	112 118	I.5.6.4 Upravljanje energije, I.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje	Opuščeno poročanje 302-1, d (ni relevantno).
302-2	Poraba energije zunaj organizacije	/		Ni relevantno.
302-3	Energijska intenzivnost	112, 113	I.5.6.4 Upravljanje energije	
302-4	Zmanjševanje porabe energije	112 118 125	I.5.6.4 Upravljanje energije, I.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje, I.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo	
302-5	Zmanjševanje energetskega potreb izdelkov in storitev	112 118 125	I.5.6.4 Upravljanje energije, I.5.6.5 Svetlobno onesnaževanje, I.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo	
<b>GRI 303 Voda in odpadna voda</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	134	I.5.6.11 Varovanje voda	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
303-1	Interakcije z vodo kot skupnim virom	134	I.5.6.11 Varovanje voda	
303-2	Upravljanje vplivov, povezanih z izpusti vode	134	I.5.6.11 Varovanje voda	
303-3	Odvzem vode	134	I.5.6.11 Varovanje voda	Celoviti podatki bodo na voljo v Trajnostnem poročilu za leto 2023.
303-4	Izpust vode	134	I.5.6.11 Varovanje voda	Celoviti podatki bodo na voljo v Trajnostnem poročilu za leto 2023.

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
303-5	Poraba vode	134	1.5.6.11 Varovanje voda	Celoviti podatki bodo na voljo v Trajnostnem poročilu za leto 2023.
<b>GRI 304 Biotska raznovrstnost</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	104 106 129	1.5.6.2 Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor 1.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti, 1.5.6.9 Skrb za živali na vplivnem območju AC	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
304-1	Delovna območja v lasti, najemu ali upravljanju na zavarovanih območjih ali območjih z visoko biotsko raznovrstnostjo zunaj zavarovanih območij ali v njihovi bližini	106	1.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti	
304-2	Pomembni vplivi dejavnosti, izdelkov ali storitev na biotsko raznovrstnost	106 129 131	1.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti, 1.5.6.9 Skrb za živali na vplivnem območju AC, 1.5.6.10 Vplivi posipnih materialov na okolje	
304-3	Zaščiteni ali obnovljeni habitati	106	1.5.6.3 Skrb za ohranjanje biotske raznovrstnosti	
304-4	Vrste z Rdečega seznama IUCN in vrste z nacionalnega ohranitvenega seznama s habitati na območjih, ki so prizadeta zaradi dejavnosti	/		Družba bo preučila relevantnost kazalnika in o njem poročala za leto 2023.
<b>GRI 305 Emisije</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	6 112 121 125  128	Okoljski odtis družbe DARS, 1.5.6.4 Upravljanje energije, 1.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa, 1.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo, 1.5.6.8 Emisije v ozračje	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
305-1	Neposredne emisije toplogrednih plinov	6 121	Okoljski odtis družbe DARS, 1.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa	
305-2	Posredne energetske emisije toplogrednih plinov	6 121	Okoljski odtis družbe DARS, 1.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa	
305-3	Druge posredne emisije toplogrednih plinov	121 125	1.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa, 1.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo	Družba bo v letu 2023 poročala tudi o ogljičnem odtisu uporabnikov AC in HC.
305-4	Intenzivnost emisij TGP	112, 116 121	1.5.6.4 Upravljanje energije, 1.5.6.6 Spremljanje ogljičnega odtisa	

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
305-5	Zmanjševanje emisij toplogrednih plinov	112, 116	I.5.6.4 Upravljanje energije	
305-6	Emisije snovi, ki tanjšajo ozonski plašč	/		Ni relevantno.
305-7	Dušikovi oksidi (NOx), žvepovi oksidi (SOx) in drugi pomembni izpusti v zrak	125	I.5.6.7 Zmanjšanje porabe goriva uporabnikov avtocest za vozila z največjo dovoljeno maso nad 3,5 tone zaradi uvedbe sistema DarsGo	
<b>GRI 306 Odpadki</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	139 142	I.5.6.13 Ravnanje z odpadki, I.5.6.14 Ponovna uporaba gradbenih odpadkov	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
306-1	Nastajanje odpadkov in pomembni vplivi, povezani z odpadki	139	I.5.6.13 Ravnanje z odpadki	
306-2	Obvladovanje pomembnih vplivov, povezanih z odpadki	139	I.5.6.13 Ravnanje z odpadki	
306-3	Nastali odpadki	139	I.5.6.13 Ravnanje z odpadki	
306-4	Odpadki, ki se ne odlagajo	142	I.5.6.14 Ponovna uporaba gradbenih odpadkov	
306-5	Odpadki, namenjeni za odlaganje	139	I.5.6.13 Ravnanje z odpadki	O ponovni uporabi odpadkov ne poročamo. O recikliranju, kompostiranju, energetski predelavi, sežiganju odpadkov ne poročamo. Evidence odpadkov vodimo na osnovi evidenčnih listov.
<b>GRI 308 Ocenjevanje dobaviteljev z vidika okolja</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	146 146	I.5.8.1 Merila za oddajo javnega naročila, I.5.8.2 Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina)	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
308-1	Novi dobavitelji, ki so bili pregledani glede na okoljska merila	146	I.5.8.2 Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina)	Poročamo samo o izvedenih javnih naročilih, kjer je bil upoštevan okoljski vidik.
308-2	Negativni vplivi na okolje v dobavni verigi in ukrepi	146 146	I.5.8.1 Merila za oddajo javnega naročila, I.5.8.2 Dobavitelji/izvajalci (lokalno, tujina)	Poročamo samo o izvedenih javnih naročilih, kjer je bil upoštevan okoljski vidik.
<b>GRI 401 Zaposlovanje</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	85	I.5.5 Trajnostni odnosi z zaposlenimi	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
401-1	Zaposlovanje in fluktuacija	87 89 90	I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva <b>Tabela 16</b> <b>Tabela 17</b>	

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
401-2	Ugodnosti, ki so predvidene za delavce, zaposlene s polnim delovnim časom, in niso predvidene za delavce, zaposlene za določen čas oziroma s krajšim delovnim časom	100	I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih	
401-3	Starševski dopust	87 89	I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva Tabela 15	
<b>GRI 403 Varnost in zdravje pri delu</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	96	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
403-1	Sistem zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu	96	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	Družba izpolnjuje relevantno zakonodajo in zahteve standarda ISO 45001.
403-2	Identifikacija nevarnosti, ocenjevanje tveganj in raziskava nezgod	96, 97	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
403-3	Storitve medicine dela	96	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
403-4	Sodelovanje delavcev, svetovanje in komuniciranje o varnosti in zdravju pri delu	96, 97	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
403-5	Usposabljanje delavcev za varno in zdravo delo	96, 97	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	Poročamo samo o zaposlenih v naši družbi.
403-6	Promocija zdravja zaposlenih	96, 97	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
403-7	Preprečevanje in zmanjševanje vplivov na zdravje in varnost pri delu, ki so neposredno povezani s poslovnimi odnosi	96, 97	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
403-8	Delavci, zajeti v sistem upravljanja varnosti in zdravja pri delu	/	/	Poročamo samo o zaposlenih v naši družbi.
403-9	Poškodbe pri delu	96, 97	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
403-10	Poklicne bolezni	96, 99	I.5.5.5 Varnost in zdravje zaposlenih	
<b>GRI 404 Usposabljanje in izobraževanje</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	92	I.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
404-1	Povprečno število izobraževanj na zaposlenega na leto	92 93	I.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja Tabela 20 Tabela 21	

Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
404-2	Programi za nadgradnjo znanj zaposlenih in programi pomoči pri napredovanjih	92	I.5.5.4 Znanje je temelj našega uspešnega poslovanja	Ne poročamo po 404-2b.
404-3	Delež zaposlenih, ki prejema redne preglede uspešnosti in kariernega razvoja	87	I.5.5.2 Družba DARS je ugleden delodajalec	Vključeni so vsi zaposleni.
<b>GRI 405 Raznolikost in enake možnosti</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	13 87 100	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS d.d., I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva, I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
405-1	Raznolikost organov upravljanja in zaposlenih	86 87, 91 100, 102	I.5.5.1 Ključni podatki o zaposlenih I.5.5.3 Zaposleni so uresničevalci našega poslanstva I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih	
405-2	Razmerje med osnovno plačo in osebnimi prejemki žensk in moških	/		Podatki bodo na voljo v Trajnostnem poročilu za leto 2023.
<b>GRI 406 Preprečevanje diskriminacije</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	13 47 100	I.2 Izjava o nefinančnem poslovanju družbe DARS d.d., I.4.5 Korporativna integriteta, I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
406-1	Primeri diskriminacije in sprejeti ukrepi	47 100, 101	I.4.5 Korporativna integriteta, I.5.5.6 Organizacijska klima, zadovoljstvo in zavzetost zaposlenih	
<b>GRI 413 Lokalne skupnosti</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	104	I.5.6.2 Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
413-1	Delovanje z vključevanjem lokalne skupnosti, presojo vplivov in razvojnimi programi	104, 105 136 143 145 150	I.5.6.2 Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor I.5.6.12 Emisije hrupa I.5.7.1 Vključenost v lokalno skupnost I.5.7.5 Sponzorstva in donacije I.5.9 Komuniciranje	Sodelovanje z lokalnimi skupnostmi pri umeščanju AC in HC v prostor. O drugih sodelovanjih z lokalnimi skupnostmi ne poročamo.
413-2	Delovanja s pomembnimi dejanskimi in potencialnimi negativnimi vplivi na lokalne skupnosti	104, 105 136	I.5.6.2 Umeščanje avtocest in hitrih cest v prostor I.5.6.12 Emisije hrupa	



Standard GRI	Opis	Stran	Poglavje	Opombe
<b>GRI 416 Zdravje in varnost uporabnikov</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	76 84	I.5.4.1 Upravljanje in vodenje prometa, I.5.4.7 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
416-1	Ocene vpliva izdelkov ali storitev na zdravje in varnost potrošnikov	67 76	I.5.2.3 Tržno komuniciranje za večjo varnost v prometu I.5.4.1 Upravljanje in vodenje prometa	
416-2	Primeri neskladnosti v zvezi z vplivi izdelkov ali storitev na varnost in zdravje	84	I.5.4.7 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje	
<b>GRI 417 Trženje in označevanje</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	65 150	I.5.2.2 Zadovoljstvo in odgovoren odnos do uporabnikov avtocest, I.5.9 Komuniciranje	
417-1	Zahteve za informacije in označevanje izdelkov in storitev	65 84 150	I.5.2.2 Zadovoljstvo in odgovoren odnos do uporabnikov avtocest, I.5.4.7 Skladnost v zvezi z vplivi produktov/storitev na varnost in zdravje I.5.9 Komuniciranje	
417-2	Primeri neskladnosti glede informacij in označevanja izdelkov in storitev	67 150	I.5.2.3 Tržno komuniciranje za večjo varnost v prometu, I.5.9 Komuniciranje	O primerih neskladnosti bomo poročali v Trajnostnem poročilu za leto 2023.
417-3	Število kršitev zaradi neskladnosti z regulativo in s kodeksi na področju trženjskega komuniciranja, vključno z oglaševanjem, promocijami in sponzorstvi, po vrstah kršitev in izidih postopkov	/	/	O primerih kršitev bomo poročali v Trajnostnem poročilu za leto 2023.
<b>GRI 418 Zasebnost strank</b>				
3-3	<i>Upravljanje materialnih tem</i>	47 85	I.4.5 Korporativna integriteta, I.5.4.8 Zasebnost strank	Glej opombo pod 3-3, poglavja GRI 3 <i>Materialne teme</i> .
418-1	Utemeljene pritožbe glede kršitev zasebnosti strank in glede izgube podatkov o strankah	47 85	I.4.5 Korporativna integriteta, I.5.4.8 Zasebnost strank	