

VITraž

Interni informator SŽ – VIT | SŽ – Vleka in tehnika

Letnik 15 | številka 3 | oktober 2026



Stran 2
Poslovanje SŽ – VIT v letu 2025

Stran 3
Nov uspeh Sekcije za vzdrževanje Ljubljana

Stran 4
Uspešno usposabljanje za poljski varnostni sistem SHP

Stran 5
Pomočnik direktorja Vladimir Bezjak odhaja v pokoj

Stran 7
VITka križanka

Poslovanje SŽ – VIT v letu 2025

Besedilo: [Lea Zavašnik](#)

Fotografija: [Miško Kranjec](#)

Poslovno leto 2025 je bilo za družbo SŽ – VIT zelo uspešno, saj smo povečali prihodke za več kot 8 milijonov evrov in dosegli poslovni izid iz poslovanja, ki je bil skoraj dvakrat višji od tistega iz leta 2024. Družba je tako leta 2025 ustvarila poslovne prihodke v višini 153.758 tisoč evrov in poslovne odhodke v višini 150.869 tisoč evrov. V primerjavi z letom prej so se povečali tako prihodki kot odhodki, vendar so se slednji v primerjavi s prihodki povečali za manj, tako da smo dosegli pozitiven rezultat iz poslovanja v višini 2.889 tisoč evrov in izkazali čisti poslovni izid v višini 1.836 tisoč evrov.

Družba SŽ – VIT je 89,0 % vseh poslovnih prihodkov ustvarila na domačem trgu. Prihodki na tujem trgu, ki v največji meri izhajajo iz storitev obdelave kolesnih dvojic, so znašali 10,2 %. Dejavnost vzdrževanja železniških vozil, ki zajema celovite storitve vzdrževanja, obnove in preoblikovanja železniških vozil, predstavlja 43,7 % vseh prihodkov. Dejavnost vleke vlakov, ki se v celoti izvaja za SŽ-Potniški promet in SŽ-Tovorni promet, predstavlja 48,7 % vseh prihodkov. Tehnični pregledi, preskusi zavor in manjša popravila vagonov, ki predstavljajo tehnično vagonsko dejavnost, znašajo 7,2 % vseh prihodkov. Ostali prihodki predstavljajo 0,8 %.

Pomembno je poudariti tudi, da so sredstva družbe SŽ – VIT na dan 31. 12. 2025 bila za 4.077 tisoč evrov nižja kot konec leta 2024. Za 14.592 tisoč evrov so se znižale tudi kratkoročne terjatve do kupcev, in sicer zaradi nižjih terjatev do družb v skupini. Na drugi strani pa se je povečal kapital družbe, kar je posledica pozitivnega čistega poslovnega izida tekočega obdobja v višini 1.836 tisoč evrov.

Leta 2025 smo za investicijska vlaganja v objekte in nakup nove opreme namenili 3.587 tisoč evrov, kar je 10,1 % več kot leto prej. Največ smo investirali v vzdrževanje nepremičnin, in sicer 55,8 % ter 38,2 % v nakup proizvodne opreme za opravljanje vseh naših dejavnosti. Največja investicija leta 2025 je bila v energetske sanacije in izboljšanje pogojev dela na območju delavnic Ljubljana Moste in Zalog ter Maribor, kjer smo zamenjali strehe in uredili sodobno ogrevanje ter obnovili sanitarije. Pomembne investicije so bile tudi obnova električnih inštalacij, postavitve napajalne postaje in sanacija kretnic. Med večjimi investicijami v opremo velja omeniti nakup merilne roke za merjenje osnovnih vozilov električnih lokomotiv, laserskega rezalnika pločevine, optičnega merilnika in hidravličnega snemalnika, vse za potrebe vzdrževanja vozil. Izvedli smo tudi pomembne investicije v opremo osebja vleke, povezane z voznoredno knjižico.

V družbi SŽ – VIT je bilo na dan 31. 12. 2025 zaposlenih 1.888 delavcev, katerih povprečna starost je 45,2 let. Leta 2025 je prišlo do pomembne spremembe v poslovodstvu, in sicer smo dobili dva nova člana – direktorja – člana poslovodstva in novega delavskega direktorja.

Zaključek poslovnega leta je bil uspešen zaradi uspešnega dela vseh treh dejavnosti. Vsaka se je soočala s svojimi izzivi, ki jih je premagala s sodelovanjem vseh deležnikov. Dobri poslovni odnosi z našimi partnerji in dobri odnosi med sodelavci so ključnega pomena za doseganje dobrih poslovnih rezultatov. Svojo energijo in napore bomo tudi v tekočem poslovnem letu usmerjali v oboje, da nadaljujemo z uspešnim poslovanjem in rastjo še naprej.



Nov uspeh Sekcije za vzdrževanje Ljubljana

Besedilo: [Vlastimir Djurdjević](#)

Fotografiji: [Helena Hostnik Simončič](#)

18. 9. 2026 je bil pomemben dan za Sekcijo za vzdrževanje Ljubljana, kjer med drugim vzdržujemo električne lokomotive. To delamo tako za Tovorni in Potniški promet kot tudi za tuje kupce. In ravno za našega kupca Beacon smo ta dan končali revizijo lokomotive Siemens Vectron, ki smo jo pri nas izvajali prvič. To je za delavnice velik uspeh in nova poslovna priložnost.

Beacon je pri nas že znani kupec, saj z njimi sodelujemo od leta 2024, prej pa smo sodelovali s prejšnjim lastnikom lokomotiv MRCE, s katerim smo začeli zgodbo z vzdrževanjem električnih lokomotiv za tuji trg. Uspešno sodelujemo že skoraj 10 let.

Na njihovih lokomotivah, ki sicer ne vozijo po slovenskem omrežju, delamo revizije od leta 2019 – na lokomotivah F4 in njihovih podstavnih vozičkih, od sedaj naprej pa tudi na lokomotivah Vectron (koš in podstavni vozički). Te vrste lokomotiv SŽ še nima v lasti, vendar smo se kljub temu usposobili za njihovo vzdrževanje, saj jih je po Evropi ogromno, kot tudi pri nas. Prav tako pa je Potniški promet nabavil štiri Vectrone.

Ker imamo ogromno izkušenj z vzdrževanjem predhodnice Vectronov, to je lokomotiva Siemens Taurus (serija 541), poleg tega pa smo do sedaj delali kontrolne preglede na Vectronih do stopnje I3, smo brez večjih težav pristopili tudi k izvajanju revizij. Največja razlika med lokomotivama je za, da imajo Taurusi zavorno gred, ki sestavlja pogonski sklop, na Vectronu so pa zavorni diski na kolesih.

Revizija Vectrona se pri nas dela 4 tedne. Specifična dela, značilna za ta obseg vzdrževanja so predvsem na podstavnih vozičkih, ki jih je treba razstaviti in zamenjati vse gumi/metal elemente. Potrebno je narediti revizijo zavore, zamenjati kompresor, sušilno napravo, obnoviti ventilatorje HBU in zavornega upora. Da smo usposobljeni za izvajanje tega obsega vzdrževanja, smo morali opraviti izobraževanje za revizijo zavore, ki jo je izvedel Knorr, in nabaviti merilno roko za meritev podstavnih vozičkov.

Za letos sta v načrtu dve reviziji Vectronov, v naslednjem letu pa šest. Storitve imamo namen razvijati še naprej, in sicer bi radi našim kupcem ponudili tudi menjavo koles.



Veseli nas, da smo na naš portfelj dodali še eno storitev vzdrževanja električnih lokomotiv in ponosni smo na

celotno ekipo zaposlenih, ki s svojim znanjem uresničujejo ta projekt.

Uspešno usposabljanje za poljski varnostni sistem SHP

Besedilo: *Marko Juvančič in Mario Ilić*

Fotografija: *Helena Hostnik Simončič*

V železniškem sektorju sta tehnična brezhibnost vozil in obvladovanje specifičnih nacionalnih varnostnih sistemov ključ do zanesljivih mednarodnih prevozov. V podjetju SŽ – VIT z nenehnim izobraževanjem zaposlenih potrjujemo vlogo centra za zahtevna vzdrževalna dela na vlečnih vozilih. V okviru izobraževanja vzdrževalnega osebja za podjetje Beacon sva se Marko Juvančič in Mario Ilić konec septembra v Münchnu udeležila intenzivnega dvodnevne strokovnega usposabljanja za poljski nacionalni varnostni sistem SHP.

Pridobivanje teh specializiranih kompetenc je ključnega pomena za naše podjetje, saj v VIT-u izvajamo revizijska popravila lokomotiv v lasti podjetja Beacon. Te lokomotive so izdelane za vožnjo po več različnih evropskih železniških omrežjih, zato imajo vgrajenih več različnih nacionalnih varnostnih naprav. Strogi železniški predpisi zahtevajo, da morajo biti vse te naprave brezhibno vzdrževane in testirane, tudi če lokomotive v praksi le redko zaidejo na določeno omrežje. Ker imajo vozila podjetja Beacon dovoljenje tudi za poljsko železniško omrežje (PKP), je podrobno poznavanje in tehnično obvladovanje sistema SHP nujen pogoj za kakovostno izvedbo vzdrževanja.

Usposabljanje je imelo izrazit mednarodni značaj, predavanja so namreč potekala v poljskem jeziku, za udeležence pa je bil zagotovljen simultani prevod v nemščino. Udeleženci smo bili iz Nemčije, Nizozemske, Italije in Slovenije. Kljub jezikovni dinamiki je bilo izobraževanje izjemno učinkovito.

Prvi dan je bil v celoti namenjen spoznavanju arhitekture in principa delovanja sistema SHP. Poudarek je bil na interakciji med progovnimi induktivnimi balizami in lokomotivsko opremo, ki deluje na frekvenci 1000 Hz. Natančno smo spoznali električne tokokroge, časovne diagrame delovanja in protokol zasilnega zaviranja.

Drugi dan je bil v celoti posvečen praktičnemu delu in reševanju konkretnih tehničnih izzivov. Delo je potekalo v dveh skupinah. Iskanje in odpravljanje napak se je izvajalo s pomočjo testnega vmesnika z identično napravo, kot je vgrajena na lokomotivi. Takšen neposreden stik z opremo nam omogoča lažje prepoznavanje in odpravo napak.



Intenzivno dvodnevno izobraževanje se je uradno zaključilo s pisnim testom. Z uspešno opravljenim preizkusom znanja sva potrdila pridobljene kompetence, uradni certifikat o uspešno opravljenem usposabljanju pa bomo prejeli v roku enega meseca.

Za uspešen začetek izvajanja revizijskih popravil je prvotno predvideno, da nam potrebno namensko testno opremo posodi partner Beacon. Vendar pa v SŽ – VIT gledamo korak naprej. V podjetju aktivno iščemo možnost za nabavo lastne testne opreme. Lastna diagnostična in servisna oprema za sistem SHP bi nam namreč odprla vrata za pridobivanje novih poslov. Vzdrževanje varnostne naprave SHP bi tako lahko ponudili tudi drugim operaterjem.

Z uspešno opravljenim usposabljanjem v SŽ – VIT dokazujemo, da z vlaganjem v znanje svojih zaposlenih in preiščeno tehnološko strategijo uspešno sledimo evropskim železniškim standardom, krepimo zaupanje velikih mednarodnih lastnikov več sistemskih lokomotiv ter utrjujemo svojo pozicijo ponudnika vzdrževanja v regiji.

Pomočnik direktorja Vladimir Bezjak odhaja v pokoj

Letošnja jesen nam bo ostala v spominu po zadnjih dneh, ki jih je v VIT-u preživel naš Vladimir Bezjak kot pomočnik direktorja in vodja tehnično vagonске dejavnosti. Sodelavec in šef, ki je bil vedno dobre volje ali pa je slabo morda znal dobro skriti. Človek vedrega značaja, ki je kadarkoli stresel kakšno šalo iz rokava, je bil v poslovnem svetu resen in odgovoren delavec. V VIT-u smo ga poznali predvsem v vlogi vodje TVD-ja, vendar pa ima za seboj izjemno kariero. Preden je za vedno zapustil svoje delovno mesto in se odpravil naproti radostim tretjega življenjskega obdobja, nam je odgovoril na nekaj vprašanj in nam zaupal svojo železniško zgodbo.

Povejte nam par besed o sebi, kdo ste, katero delo ste opravljali v SŽ – VIT?

Sem Vlado Bezjak, pomočnik direktorja SŽ – VIT, d. o. o. To delo opravljam od leta 2015. Neposredno sem odgovoren še za vodenje Službe za tehnično vagonско dejavnost. Rojen sem na Ptuj. Leta 1991 smo se z družino preselili v Sevnico, kjer smo 10 let živeli v kadrovskem stanovanju na železniški postaji. Leta 2000, ob takratni reorganizaciji smo se preselili v Maribor. Trenutno živim na vasi v okolici Ptuja, kamor sem se z družino preselil iz Maribora.

Kaj počnete v prostem času?

Zaradi del, ki sem jih opravljal na železnici prostega časa ni bilo veliko. Kljub temu sem z ženo našel čas, da sva kar veliko obiskovala naše planine, kjer si lahko nabereš veliko energije. Tega danes ni več toliko, kar zelo pogrešam. Sem pa od leta 1982 član Kulturnega društva Grajena, kjer sem aktiven v moškem pevskem zboru in dramski sekciji. To so dejavnosti, kjer si ob napornem delu lahko »napolniš baterije« in se vsaj malo odklopiš od vsakdanjega dela. Kot amaterski igralec sem na Festivalu komedije amaterskih gledaliških skupin v Pekrah, ki se odvija vsako leto, bil dvakrat izbran za naj komedijanta, kar mi je tudi v službi mnogokrat prišlo prav.

Kakšni so bili vaši začetki na SŽ?

Mislil, da se je moje delo na železnici začelo že takrat, ko sem ob vikendih nosil hrano očetu, ki je bil čuvaj v delavnicah na Ptuj. Vedno sva opravila še obhod delavnic in postaje. Tako sem leta 1982 začel obiskovati srednjo železniško šolo v Mariboru in po 4 letih pridobil poklic prometno-transportni tehnik. Kot štipendist takratnega TOZD-a

za promet Zidani Most sem leta 1986 pričel z pripravništvom na postaji Sevnica in naslednje leto opravil strokovni izpit za vlakovnega odpravnika. Kot prometno transportni tehnik sem na postaji Sevnica nadomeščal še razna druga dela kot so: potniški blagajnik, transportni komercialist, vlakovodja, skladiščnik, vagonски odpravnik ... Vse navedeno mi je kasneje pri opravljanju strokovnih del zelo pomagalo.

Od leta 1991 do 1994 sem opravljal delo vlakovnega odpravnika na zelo zahtevni in specifični postaji Zidani Most. Leta 1994 sem ob ustanovitvi sekcij za promet, ki so ob takratnem enovitem podjetju zajemala dejavnosti vodenja prometa, tovarnega in potniškega prometa, nastopil delo v Ljubljani kot tehnolog za promet. Sekcija je zajemala veliko področje od Jesenic do Dobove, celo dolensko in kamniško progo ter celotno ljubljansko vozlišče. V tem času sem končal študij ob delu na Fakulteti za pomorstvo in promet ter pridobil naziv inženir prometa. V okviru sekcij so kot samostojne enote delovala prometna vozlišča. Tako sem leta 1996 prevzel delo šefa Vozlišča Ljubljana Moste. To je bilo prvo delo, ko sem neposredno vodil kolektiv z več kot 300 zaposlenimi. Dejansko sem se učil vsak dan, saj je takrat pod vozlišče spadal kontejnerski terminal, železniški avtoprevoz (ŽAP), postaja Ljubljana Moste in celotna komercialna dejavnost v skladiščih (prevoz »nočni skok«, pričetek prevoza malih pošilk).

Ob ukinitvi vozlišč sem prevzel delo tehnologa za promet na upravi SŽ. Na tem delovnem mestu sem se ukvarjal s tehnologijo prometa na celotni mreži SŽ, pa tudi v mednarodnem prometu. Moral si spoznati tehnološke procese dela po vseh postajah. V tem času sem končal še študij na Fakulteti za gradbeništvo – smer promet v Mariboru in pridobil naziv diplomirani inženir prometa. Konec leta 1998 sem nastopil delo šefa Službe za



organizacijo prometa SŽ, kar se mi zdi, da je bilo v celotni karieri najbolj odgovorno delovno mesto. V okviru službe so delovale sekcije za promet, oddelek za operativno SŽ, oddelek za vozni red (potniški in tovarni), planiranje prometa (potniški in tovarni) ter oddelek za prometne predpise. Ob reorganizaciji leta 2000 sem delo predal kar trem direktorjem (Vodenje prometa, Potniški promet in Tovorni promet). Takrat so se ustanovile tudi sekcije posameznih družb in glede na željo moje družine, da se zopet enkrat vrnemo v domače kraje, sem se dogovoril in prevzel delo šefa Sekcije za tovarni promet v Mariboru. Na novo je bilo potrebno postaviti organizacijo in zagotoviti prostore za delovanje sekcije. Bil sem tudi koordinator za odprtje nove proge Murska Sobota–Hodoš. Konec leta 2003 sem na povabilo takratnega generalnega direktorja in izvršnega direktorja Tovornega prometa prevzel dela pomočnika direktorja za tovarni promet in ponovno pričel z delom v Ljubljani do leta 2007. Zaradi določenih dogodkov, ki se jih manj rad spominjam, sem se odločil, da podam odpoved na delovno mesto pomočnika direktorja. O razlogih nerad govorim, so pa bili objavljeni v takratnem časopisu



Ljubljanski dnevnik (če želi kdo prebrskati). V dogovoru z vodstvom SŽ sem se vrnil v Maribor kot vodja projekta v povezavi z industrijskimi tiri na SŽ (bilo jih je okrog 120). Bil sem kar nekoliko presenečen, ko sem konec leta 2009 dobil povabilo, da sprejem delo direktorja PE TVD, saj v tej dejavnosti še nisem deloval. Po dogovoru sem tudi ta izziv sprejel. V letu 2012 sta se PE TVD in PE Vleka vlakov združili s takratnim CD v novo podjetje SŽ – VIT, d. o. o., in sem nadaljeval delo kot vodja Službe za TVD. V letu 2015 pa sem nastopil delo kot pomočnik direktorja SŽ – VIT, odgovoren predvsem za prometno-tehnične zadeve z neposrednim vodenjem TVD. S samim vodenjem dejavnosti TVD sem se zadnja leta vedno manj ukvarjal, saj je ostalih aktivnosti bilo vedno več. Mislim, da se to na samem poslovanju TVD ni preveč poznalo, saj imam v tej dejavnosti odlične sodelavce, ki svoje delo res obvladajo. Mogoče bi lahko naredil še nekoliko več na sami prepoznavnosti dejavnosti TVD, ki je v tem smislu v sistemu SŽ zagotovo neupravičeno nekoliko zapostavljena. Morebiti je razlog tudi v tem, da v vseh teh letih pri delovanju TVD ni bilo večjih težav, da je bilo sodelovanje s socialnimi partnerji zgledno, in da smo optimizacije-

racionalizacije opravljali brez velikega pompa in pretresov. Dokaz, da delamo dobro je tudi to, da smo v zadnjih letih pričeli našo storitev opravljati praktično za vse prevoznike na področju SŽ, njihova ocena kvalitete našega dela pa je zelo dobra. Tudi podatek, da se na našem omrežju in v tujini na delovna mesta OVKN zaposlujejo prvenstveno strojevodje, premikači in pregledniki govori v prid pomembnosti tega delovnega mesta.

Na kaj ste najbolj ponosni, na kateri prispevek v podjetju?

Ponosen sem na to, da sem več kot 40 let ostal zvest podjetju, ki mi je zagotavljalo eksistenco in možnost osebnega razvoja. Glede na različna dela, ki sem jih opravljal, sem se povsod trudil delati v dobrobit podjetja. Pa vendar, če bi moral izpostaviti določene zadeve – projekte: priprava železniških predpisov (saj so se še dolgo časa uporabljali predpisi JŽ); uvedba primestnega potniškega prometa iz Ljubljane v Litijo, Kranj in Borovnico; uvedba avtovlaka Nova Gorica–Bohinjska Bistrica; organizacija dela v času, ko je zgorela zgradba (telekomanda) na postaji Hrpelje Kozina, pa smo kljub temu vozili vlake Koper–

Divača (sem pa 48 ur neprekinjeno opravljal delo na Kolodvorski 11); uvedba vozliščnega sistema oskrbe postaj v tovornem prometu; organizacija dela v ekstremnih zimskih razmerah – spomnim se, da smo prvi potniški vlak v Ljubljano pripeljali šele ob 10. uri; odprtje nove proge Murska Sobota–Hodoš, nabava novih lokomotiv serije 541 in vlakov Pendolino ... Pa bi še lahko našteval.

Kaj vam bo najbolj ostalo v spominu na službo?

Zagotovo sodelavci. Pri vseh službah, ki sem jih opravljal, sem naletel na pridne delavce, predvsem pa železničarje, ki smo se zavedali, da je to naše podjetje, le da so vloge – odgovornosti različne. V spominu mi bo ostalo nešteto prijetnih trenutkov – dogodkov, ki smo jih skupaj preživeli.

Kakšni so vaši načrti za prihodnost? Kaj boste počeli?

Najprej želim nekoliko bolj zdravo zaživeti. Glede na to, da živim na vasi, se bo delo vedno našlo. Zagotovo bo več časa, da bom delo okrog hiše, vrta, sadovnjaka lahko pravočasno opravil. Še naprej se želim kulturno udeleževati. Kolikor bo pa še ostalo časa, pa več gibanja v naravi – gobe na Pohorju tudi že rastejo (seveda samo 2kg).

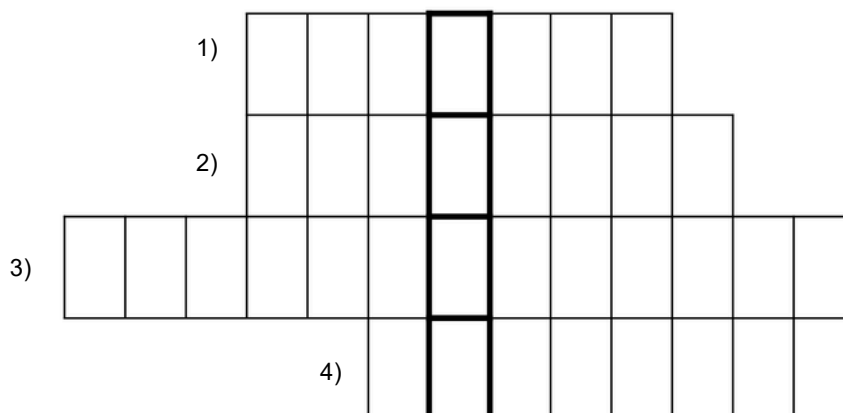
Ali obžalujete kakšno odločitev v svoji karieri?

Težko bi rekel, da kaj obžalujem. Zagotovo pa z leti gledaš na stvari drugače, bolj zrelo.

Kaj sporočate svojim sodelavcem?

Vsi hodimo v službo za denar, vendar so še kako pomembni odnosi med sodelavci. Poslušajmo eden drugega, predvsem pa se spoštujmo. Vsako delo v tako velikem sistemu, kot je naš, je pomembno in je delček mozaika – celote. Ne reagirajmo prehitro, včasih raje zadevo prespimo. Ne nosimo »stvari« v sebi, tudi pri težkih stvareh si pogledajmo v oči in odkrito povejmo, kaj mislimo. Naj nam ne bo težko izgovoriti besede »oprosti«. Sledite svojim ciljem. Avtoritete si ne ustvarimo s palčko, niti s korenčkom, ampak z znanjem in poštenim delom. Vedno ne bo šlo, ampak če je namen dober, se nam dobro zagotovo enkrat povrne.

VITka križanka



- 1) Grafični prikaz velikosti, strukture, razmerij ali poteka
- 2) Sklenjena pot, po kateri teče električni tok
- 3) Proces pridobivanja, razvijanja in izboljšanja sposobnosti, veščin
- 4) Pregled

Pravilne rešitve skupaj z vašim imenom, priimkom in lokacijo posredujte najkasneje do 2. 11. 2026 po e-pošti na: helena.hostnik-simoncic@sz-vit.si ali pa jih pošljite po pošti na naslov SŽ – Vleka in tehnika, d.o.o., Zaloška cesta 217, 1000 Ljubljana s pripisom „za VITraž“.

Rešitev prejšnje križanke: **ODDIH**

Med pravnimi rešitvami bomo **2. novembra 2026** izžrebali nagrajenca, ki prejme **praktično nagrado**.

OBDELAVA OSEBNIH PODATKOV, KI JIH OBDELUJEMO, KO SODELUJETE V NAGRADNI IGRI

Z oddajo rešitve križanke ste izrazili strinjanje, da sodelujete v nagradni igri.

Upravljevec vaših osebnih podatkov je: SŽ – VIT, d. o. o., Ljubljana, Služba za komercialne storitve, Zaloška cesta 217, 1000 Ljubljana. E-naslov pooblaščen osebe za varstvo osebnih podatkov pri SŽ: dpo@slo-zeleznice.si

Vaše osebne podatke obdelujemo zato, da vas lahko po izvedenem žrebu, če boste izžrebani in upravičeni do nagrade, o tem obvestimo. Osebne podatke obdelujemo na podlagi vaše privolitve za sodelovanje v nagradni igri. S pošiljanjem svojih podatkov se strinjate z objavo svojega imena na seznamu nagrajencev v reviji.

Osebnih podatki, ki jih obdelujemo, so: ime in priimek, naslov, kjer posameznik živi, in naslov elektronske pošte. Vaših osebnih podatkov ne bomo posredovali nikomur.

Vaše osebne podatke bomo obdelovali zgolj toliko časa, kolikor je treba za doseg namena, zaradi katerega so bili zbrani, tj. za nagradno igro. Posameznik ima pravico, da kadarkoli prekliče privolitve za obdelavo osebnih podatkov, ne da bi to vplivalo na zakonitost obdelave, ki se je na podlagi privolitve izvajala do njenega preklica. Glede pravice do dostopa, popravka in izbrisa oziroma omejitve obdelave osebnih podatkov si lahko več preberete v Politiki zasebnosti, ki je objavljena na spletni strani <https://www.slo-zeleznice.si>.

UREDNIŠTVO

Vaše prispevke in predloge za interni informator VITraž sprejemamo po elektronski pošti. Na elektronski naslov nas obveščajte tudi o dogodkih v SŽ – VIT, da se jih bomo lahko udeležili in utrinke objavili v informatorju. Naslednja številka bo predvidoma izšla **decembra**.

Za vas in z vašim sodelovanjem VITraž ustvarjamo v Službi za komercialne storitve

Kontaktne podatke:

E-naslov: helena.hostnik-simoncic@sz-vit.si

Telefon: 01 291 23 59

Uredništvo si pridržuje pravico do lektoriranja besedil in do tiskarskih napak.

Če želite VITraž prejemati po elektronski pošti, pošljite sporočilo na: helena.hostnik-simoncic@sz-vit.si

VITraž si lahko preberete tudi na naši spletni strani: www.sz-vit.si.

