



# PRESOJA POŽARNE VARNOSTI

Naročnik : **REPUBLIKA SLOVENIJA, Ministrstvo za infrastrukturo,  
Direkcija RS za infrastrukturo,  
Kopitarjeva ulica 5, 2000 Maribor**

Vrsta in lokacija objekta: **ŽELEZNIŠKA POSTAJA MARIBOR, parc.št. 2205, k.o. 657  
Maribor – Grad; VZDRŽEVALNA DELA V JAVNO KORIST**

Vrsta projektne dokumentacije: **Presoja požarne varnosti**

Projektant: **Inštitut za varnost Lozej d.o.o. Ajdovščina  
Goriška cesta 62, Ajdovščina**

Odgovorna oseba projektanta: **Stanko Ožbot**

Odgovorni projektant:

Osebni žig

STANKO OŽBOT, dipl.var.inž.

IZS PI PV0653

Podpis: .....

**Strokovno presojajo je v skladu s priporočilom Uprave Republike Slovenije za zaščito in reševanje izdelal odgovorni projektant, ki sme izdelati študijo požarne varnosti.**

Številka dokumenta : 091/23-PS  
Številka delovnega naloga: 0965/23  
Številka izvoda: 1 2 A  
Kraj in datum: Ajdovščina, junij 2023

## VSEBINA ELABORATA:

### A NALOGA

#### 1.0. EVAKUACIJSKE POTI

##### 1.1. EVAKUACIJSKE POTI – prostori avle

#### 2.0 IZRAČUN ŠTEVILA UPORABNIKOV V CELOTNEM OBJEKTU

#### 2.0. ZAKLJUČEK

## A. NALOGA

Glavna železniška postaja, zgrajena med letoma 1951 in 1955, delo arhitekta Milana Černigoja predstavlja primer poznega slovenskega funkcionalizma. Monumentalni kompleks obvladuje širši kontekst železniške postaje vzdolž centralne mestne prometnice – Partizanske ceste. Obenem zaključuje os Razlagove ulice, ki z razširitvijo v park formira in kultivira potrebni prostor pred postajo. Kolodvor je zanimiv in poseben zaradi členjenosti svojih volumnov. Linearna zasnova stavbe kolodvora sledi liniji železniške proge. Celotni sklop različnih volumnov je razložen vzporedno s progo in osredinjen z vertikalno – visokim urnim stolpom. Linearni zasnovi stavbnih volumnov halla, uprave in nadstrešnice sledijo tudi členitve nivojev. Sam prostor halla je zasnovan kot velika avla z bazilikalno osvetlitvijo. Nadstrešnica pred kolodvorom je subtilno pripeta na volumen halla in ustvarja prvi plan, ki v merilu človeka povezuje kompozicijo višjih objektov v ozadju.

Investitor, Direkcija RS za infrastrukturo, namerava prenoviti osrednji hall glavne železniške postaje, kar zajema prenovo vhodnega dela na postajo, osrednje avle ter pripadajočih potniških blagajn s servisnim delom za zaposlene. V sklopu avle se uredi še manjši prostor namenjen čakalnici, ki je dostopen tudi iz strani peronov in lahko v primeru zaprtja osrednje avle (v poznih urah) deluje nemoteno.

V sklopu prenove osrednje avle ter potniških blagajn je predvidena tudi nova notranja oprema, ki je delno izdelana po priloženih načrtih, določen del opreme pa je tipski. Manjši sklop predstavlja obstoječa oprema, ki se primerno obnovi (po navodilih ZVKDS) ter umesti v obstoječe in druge prostore železniške postaje.

V sklopu prenove je načrtovana tudi zamenjava vrat na evakuacijskih poteh in sicer se načrtuje izvedbo glavnega vhoda z vrtljivimi vrati ter levo in desno od tega vhoda izvedba krilnih vrat, ki bodo služila za izhod v sili oziroma evakuacijski izhod.

Iz avle je v obstoječem stanju pet oziroma šest izhodov in sicer trije preko avtomatskih drsnih vrat na Partizansko cesto (glavni vhod), ena drsna vrata – stranski vhod, ki prav tako gravitirajo na Partizansko cesto ena drsna vrata, ki vodijo iz avle do peronov ter vrata, ki vodijo v čakalnico in iz čakalnice do peronov.

Predmet te presoje je presoja načrtovanih vzdrževalnih del z vidika požarne varnosti skladno z zahtevami Zakona o varstvu pred požarom (23. člen tretji odstavek: »Ob rekonstrukciji in vzdrževanju objektov se požarna varnost objektov ne sme zmanjšati«).

### 1.0. EVAKUACIJA IZ AVLE ŽELEZNIŠKE POSTAJE

Pregledali smo obstoječe evakuacijske poti in izhode iz avle tako na ulico kot tudi proti peronom, ter skladno z določili Tehnične smernice TSG-01-001:2010 določili minimalne svetle širine vrat na evakuacijskih poteh, ki bodo omogočale varno evakuacijo iz objekta oziroma iz prostora avle železniške postaje Maribor.

Obstoječa skupna svetla širina izhodov je  $3 \times 1,50 \text{ m} + 1 \times 1,00 + 1 \times 1,10 \text{ m} + 1 \times 1,50 \text{ m} = 8,10 \text{ m}$ .

Z načrtom prenove je predvidena zamenjava štirih vrat, ki vodijo iz avle na prosto oziroma na varno. Vrata na perone in v čakalnico in iz čakalnice niso predmet vzdrževalnih del in ostanejo nespremenjena. Širina vrat na stranskem vhodu iz Partizanske ceste se ne bo spreminjala in ostane 1,50 m, zamenjala se bodo vsa tri glavna vhodna vrata, ki vodijo iz Partizanske ceste v avlo oziroma iz avle na prosto. Načrtovano je, da se leva in desna vrata zamenjajo s krilnimi vrati svetle širine oziroma širine prehoda 1,20 m. V sredini se vrata glavnega vhoda, ki so sedaj drsna avtomatska, zamenjajo z vrtljivimi vrati. Svetla širina novih vrat oziroma širina vhoda bo 1,60 m. Načrtovana vrtljiva vrata imajo tri vratna krila, ki se v primeru požara sprostijo in se postavijo – porinejo vsa tri krila v isto smer, tako da je omogočen prehod tudi v primeru evakuacije. Vratna krila se sprostijo s pritiskom na panick gumb, ki bo nameščen na steni vrtljivih vrat.

Skupna širina izhodov iz avle je po izvedbi vzdrževalnih del  $2 \times 1,20 \text{ m} + 1 \times 1,60 \text{ m} + 1 \times 1,50 \text{ m} + 1 \times 1,00 \text{ m} + 1 \times 1,10 \text{ m} = 7,60 \text{ m}$ . Širina 7,60 m omogoča evakuacijo za 1.260 oseb, ki bi se lahko teoretično hkrati nahajale v avli železniške postaje.

Ker gre v našem primeru za zmanjšanje skupne širine vrat na evakuaciji iz 8,10 m na 7,60 m, smo preverili, če širina izhodov, kljub temu ustreza in zagotavlja, da se lahko vse osebe, ki se lahko nahajajo naenkrat v avli, varno evakuirajo iz avle na varno oziroma na prosto. Po navedbi upravljalca ŽP Maribor je v avli največ do 200 oseb. Poleg tega tehnična smernica v tabeli 43 – Dodatek 5 navaja računsko število uporabnikov glede na namembnost stavbe oziroma prostorov v njej. Za »druge predprostore kjer se zbirajo ljudje« kamor lahko uvrstimo prostor avle je navedeno, da so lahko največ do 2 uporabniki na  $\text{m}^2$  površine prostora. Glede na površino prostora ca 400  $\text{m}^2$  brez stopnišča je računsko število uporabnikov 800, kar je pa precej manj kot se jih lahko evakuira iz avle skozi vrata na prosto.

Tudi če za evakuacijo ne upoštevamo širine vrtljivih vrat 1,60 m, kar pomeni, da se iz avle lahko evakuira 260 oseb manj kot je v izračunu za celotno širino. Tudi če odštejemo teh 260 oseb od števila, ki se lahko evakuira imamo ustrezno število vrat oziroma ustrezno širine vrat za evakuacijo do 800 oseb, kar se maksimalno pričakuje v avli železniške postaje.

## 2.0 ZAKLJUČEK

Skladno z navedbami iz točke 1 je potrebno pri zamenjavi vrat upoštevati naslednje. Širina prehoda na krilnih vratih, ki se menjajo ne sme biti manjša od 1,20 m. Vrata oziroma ključavnica mora ustrezati standardu SIST EN 179 (panik letev). Krilna vrata se morajo odpirati v smeri evakuacije. Vrtljiva vrata kot osrednja vhodna vrata v avlo železniške postaje so dovoljena. Izvedejo naj se tako, da se lahko krila sprostijo in prosto vrtijo oziroma postavijo v smeri evakuacije. Za sprostitev kril naj se ob izhodu namesti panik tipka, ki mora biti jasno označene, da gre za sproščanje vrat.

Obstoječa drsna avtomatska vrata se ne obdeluje. Za drsna avtomatska vrata, ki se zamenjajo je potrebno upoštevati zahteve standarda SIST EN 13637 za električno krmiljene sisteme izhodov za evakuacijske poti ali standarda oSIST prEN 13633 za električno krmiljene sisteme izhodov za evakuacijske poti ob paniki ter smernico SZPV 411.

Z doslednim upoštevanjem predlaganih ukrepov iz te Presoje se požarna varnost objekta ne zmanjša oziroma je omogočena evakuacija vsem uporabnikom obravnavanega prostora železniške postaje Maribor. Vsi ostali ukrepi varstva pred požarom, so obstoječi in se s to presojjo niso obravnavali.