



ORDINUL
ARHITECȚILOR
DIN ROMÂNIA

str. Pictor Arthur Verona,
nr. 19, 010312 București,
Romania

T: + 40 (0) 21 317 26 34
F: + 40 (0) 21 317 26 35
E: office@oar.archi

Către: Universitatea Tehnică de Construcții București
Referitor la: proiectul NP024 Normativ pentru proiectarea și
execuția parcajelor pentru autoturisme

Stimate Doamne / Stimați Domni,

Ordinul Arhitecților din România, organizație profesională înființată în temeiul legii nr. 184/2001 privind exercitarea profesiei de arhitect,

Prin prezenta vă transmitem următoarele observații cu privire la proiectul **NP024 Normativ pentru proiectarea și execuția parcajelor pentru autoturisme**, cu rugămintea de a le avea în vedere la elaborarea formei finale a acestui act normativ:

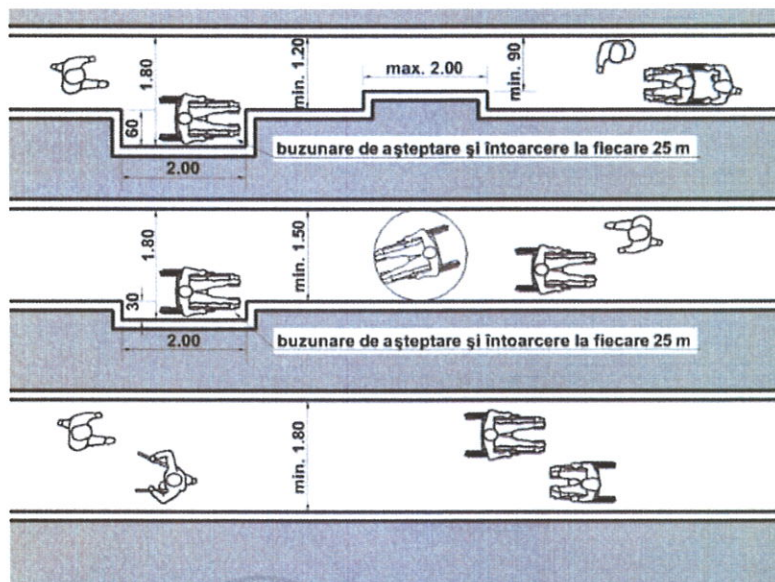
1. Față de prevederile art. 3, pct. 3.1., alin. (6) și (8) arătăm că limbajul prescriptiv are valență de recomandare, iar nu imperativă, motiv pentru care apreciem că textele nu vor produce efecte. De asemenea, distanțele propuse, dacă vor avea caracter imperativ, fac aproape imposibilă dezvoltarea de parcaje în zonele urbane cu densitate mare, unde este cea mai mare nevoie de acestea, iar măsurile complementare de ecranare/închidere a parcajelor vor crește costurile de dezvoltare cu cca. 20%, ceea ce va avea un efect descurajant asupra eventualilor investitori. Dincolo de asta, solicităm imperios Ministerului să prevadă obligația amenajării de perdele verzi în jurul parcărilor supraetajate, astfel încât vegetația să absoarbă particulele degajate de fluxul de mașini, poluarea fonică și să contribuie la regularizării temperaturii în zona deservită de parcare.
2. Propunem ca, la art. 3, pct. 3.1., după alin. (4) să fie introdus un nou alineat, alin. (4¹), care să prevadă obligativitatea amenajării a unui număr de parcări de biciclete/trotinete egal cu cel puțin 25% din numărul de parcări destinate autovehiculelor potrivit alin. (4). Deși unele unități administrative-teritoriale reglementează, prin regulamentele locale de urbanism sau de parcări aceste prevederi, o reglementare la nivel național ar fi de natură să încurajeze dezvoltarea de infrastructură dedicată



mijloacelor de transport alternativ. Drept efecte, apreciem că o astfel de reglementare va duce la creșterea folosirii intermodale a mijloacelor de transport și a parcărilor de tip park&ride, ar diminua din elementele descurajatoare ale folosirii bicicletei/trotinetei precum distanțele prea mari de la domiciliu la zone prietenoase cu mijloacele de transport ecologice (ex. utilizatori din zona metropolitană care ajung în oraș cu un autovehicul și pot păstra, într-o astfel de parcare, bicicleta ori trotineta pentru deplasări urbane etc.).

3. Este necesară definirea, la art. 3, pct. 3.1. alin. (6), conceptului de clădiri care au **în principal** funcțiunea de parcare, mai exact care este procentul din aria desfășurată alocat parcării care determină încadrarea în această categorie.
4. Tot cu privire la clădirile care au în principal funcțiunea de parcare, considerăm că s-ar impune clarificarea regimului parcărilor care fac parte dintr-un complex comercial tip mall, dar este compartiment separat de incendiu, în speță dacă se consideră separat sau împreună cu complexul comercial pentru încadrarea tehnică.
5. La art 3.2 alin. (4) apreciem necesară detalierea metodei de calcul a timpului de acces sau a indicării normativului în care este prevăzută aceasta, pentru asigurarea unei previzibilități în reglarea dimensionării acceselor. Totodată, semnalăm că actuala formulare descrie soluții tehnice în funcție de dimensiunea căii de acces și a vitezei de rulare pe aceasta, ori solicităm și luarea în considerare a numărului de parcaje amenajate din parcare.
6. În ceea ce privește datele prevăzute în Tabelul 4.4, recomandăm reanalizarea numărului de autorisme pentru care se prevede circulație pietonală dedicată, întrucât, dacă la 24 de motociclete sau 24 de biciclete vor fi doar 24 de persoane/pasageri, în 24 de autoturisme pot fi până la 96 de persoane. Ar trebui luat în calcul o medie de persoane / autoturism, eventual utilizarea unui coeficient de ocupare a autovehiculelor (1,2 - 1,5 - 2?) fundamentat de date statistice. De asemenea, se impune clarificarea aplicării normativului în cazul în care unitățile cu parcajele pentru autoturisme sunt prevăzute și cu parcaje pentru biciclete sau motociclete ori altfel de autovehicule, caz în care numărul de persoane ar trebui să fie însumat, ori adaptat în mod corespunzător.
7. La art. 4.4.1.1 alin. (4) propunem modificarea coeficientul minim de frecare din 0.4 în 0,5 așa cum este pentru pardoseli exterioare. Condițiile meteo dintr-o parcare supraterană ventilată sunt mai apropiate de cele exterioare decât de cele din clădiri închise, existând de asemenea riscul suplimentar al deversărilor de ulei.

8. La art. 4.4.1.1. alin. (9), culoarul de circulație pentru persoane cu handicap locomotor ar trebui să aibă 1,20 m, așa cum este descris și în NP 051/2012 Secțiunea 6 IV.6.2 alin. (10) persoane cu dizabilități sau persoane cu handicap locomotor. Mai mult, spațiul de manevră ar trebui să fie 1.80 m ca să permită trecerea unei persoane din direcția opusă ca în figura V.2 din NP 051/2012



9. De asemenea, atragem atenția asupra folosirii sintagmei de „persoane handicapate”, terminologia din Constituție, legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap și NP 051/2012 fiind de „persoane cu handicap”.
10. Față de prevederile art. 4.4.1.4., precizăm că normativul NP 051-2012 prevede și niște distanțe maxime pentru aceste rampe, motiv pentru care ar trebui introdusă o normă de trimitere la prevederile art. V.5.2. din NP 051 – 2012

V.5.2. Conformarea rampelor de acces

(3) Panta maximă a rampei de acces într-o clădire va fi cuprinsă între 5 – 8% pentru denivelări mai mari de 20 cm.

(4) Pentru denivelări mai mici de 20 cm panta maximă a rampei de acces poate fi 15%.

(5) Lungimea maximă a unei rampe, măsurată în proiecție orizontală va



*fi 10.00 m pentru rampe
cu panta de 5% și 6.00 m pentru rampe cu panta de 8%*

11. La art. 5.6. alin. (3) opinăm că este necesară o reprezentare grafică a reglementării, întrucât formularea este insuficientă pentru a înțelege prescripția legală. De asemenea, vă rugăm să aveți în vedere faptul că aliniamentul nu este al clădirii, ci al parcelei.
12. La art. 6.2. alin. (3), schița exemplificativă este greșită. În cazul în care pe cele două laturi ale căii de rulare sînt amenajate două tipuri de locuri de parcare (la 90 de grade și în lungimea căii de circulație), lățimea căii de circulație trebuie să fie cea maximă (în acest caz 5.00m) conform tabelului 5.1 din prezentul normativ.

Cu sollicitudine,

Arh. Lucian – Alexandru Găvozdea,

Președinte.

