



**Συνοπτική περίληψη έργου
στα πλαίσια επαγγελματικής δραστηριότητας**

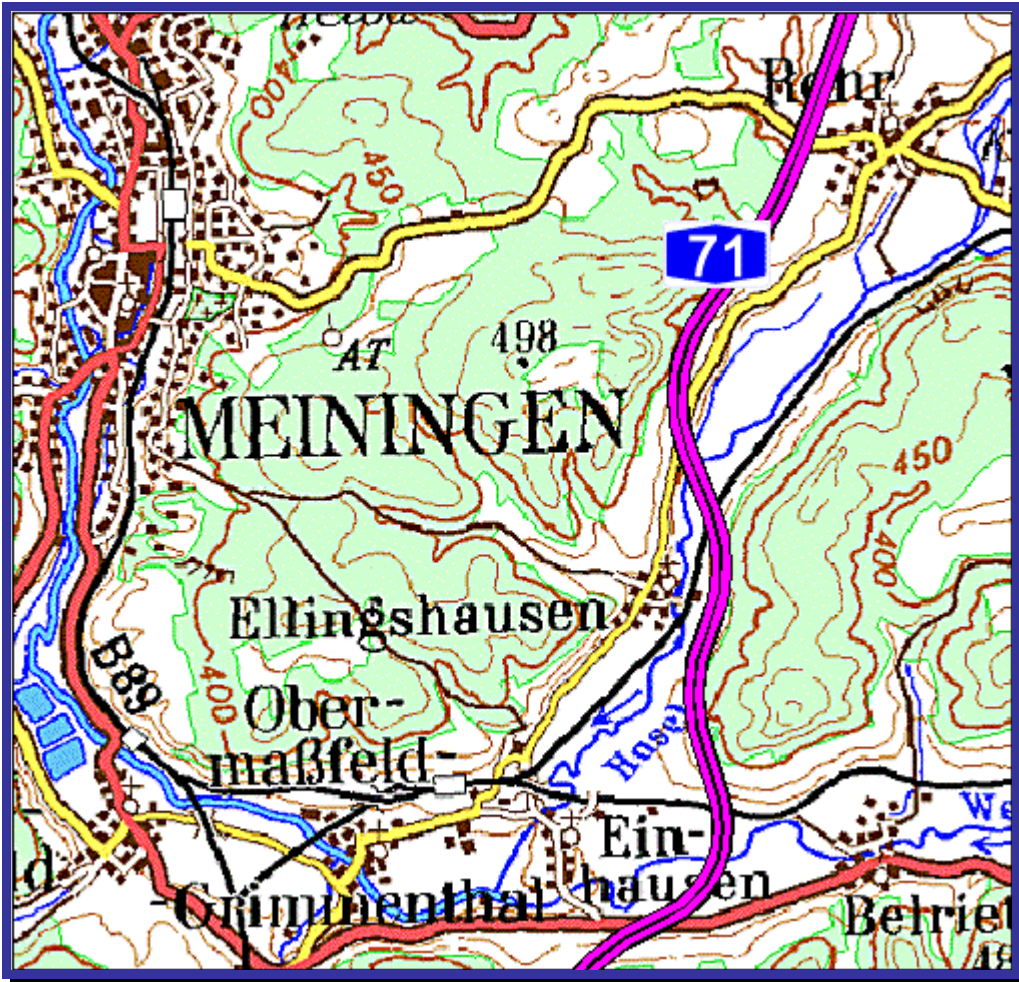
*Οριστική μελέτη του αυτοκινητόδρομου A71,
Erfurt - Schweinfurt, Τμήμα Rohr - Einhausen*



- Αναθέτουσα αρχή: *DEGES Βερολίνου*
- Ανάδοχος μελέτης: *Baur Consult, Hassfurt*
- Μήκος: *6 χλμ.*, Προϋπολογισμός: *€ 15.000.000,--*
 - Υλοποίηση: *2004*

Μετά την πραγματοποίηση της επανένωσης των δύο γερμανικών κρατών τον Οκτώβριο 1990 η εξυγίανση του εθνικού οδικού δικτύου, και κατ' ανάγκη η επέκταση του αποτελούσαν τους βασικούς στόχους από πλευράς υποδομής και κυκλοφορίας στο έδαφος της πρώην Ανατολικής Γερμανίας. Με πρωτοβουλία της ομοσπονδιακής κυβέρνησης ιδρύθηκε στο Βερολίνο η ιδιωτική εταιρία DEGES, η οποία υπό επιτήρηση του Υπουργείου Συγκοινωνιών είχε την αποστολή της εκπόνησης μελετών και της υλοποίησης κατασκευών των λεγόμενων συγκοινωνιακών έργων της επανένωσης («Verkehrsprojekte Deutsche Einheit»), με στόχο την σύντομη εκτέλεση και το χαμηλό κόστος.

Μέσα στα πολλά έργα των αυτοκινητόδρομων ήταν και η κατασκευή του νέου άξονα Α71, από την Ερφούρτη (Erfurt) προς την Σβαϊνφούρτη (Schweinfurt), ο οποίος ακολουθεί μία γραμμή μέσα από τα βουνά του λεγόμενου Δάσους της Θουριγγίας. Το έργο αυτό ήταν πολύ σημαντικό, μια και μετά την ολοκλήρωσή του θα αποτελούσε κάθετη σύνδεση των αυτοκινητόδρομων Α4, Α7 και Α3. Έτσι θα διευκόλυνε πάρα πολύ τα κυκλοφοριακά ρεύματα με κατεύθυνση την Στουτγάρδη (Stuttgart), την Φραγκφούρτη (Frankfurt) και το Βύρτσμπουργκ (Würzburg).



Τοπογραφικός χάρτης – Δείχνει την περιοχή ανατολικά του Μάϊνινγκεν (Meiningen)
Διακρίνεται το τμήμα ενδιαφέροντος της οριστικής μελέτης

Ο άξονας είχε διαιρεθεί κατά μήκος σε τμήματα, ως συνήθως από κόμβο σε κόμβο, και δόθηκε σε διάφορα τεχνικά γραφεία προς μελέτη. Ανάδοχος της μελέτης του τμήματος από το

Rohr (Rohr) ως το Αϊνχάουζεν (Einhausen) και του ανισόπεδου κόμβου με την εθνική οδό B89, ήταν η εταιρία Bauer Consult στην Χασφούρτη (Hassfurt).

Στα πλαίσια μίας χωροταξικής πράξης που προηγήθηκε είχε προχαραχθεί ήδη το βασικό πέραςμα του άξονα του A71 στο τμήμα αυτό. Ο διάδρομος που ορίστηκε με αυτήν την πράξη δεν άφηνε και πολλά περιθώρια ως προς την τελική χάραξη. Γι' αυτόν το λόγο στην φάση της οριστικής μελέτης απλά το βλέμμα στράφηκε προς την εύρεση της ποιο ιδανικής χάραξης του άξονα μέσα στον διάδρομο αυτό.

Η τυπική διατομή ορίστηκε με βάση το RQ 26 (2x2), των προδιαγραφών RAS-Q, 1996 της Γερμανίας. Τα υποχρεωτικά σημεία χάραξης ερμηνεύθηκαν μέσα από απαιτήσεις των διάφορων συμμετεχόντων στο έργο αυτό, όπως π.χ. το γραφείο της μελέτης περιβάλλοντος, οι επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας κ.λ.π.

Επίσης πρέπει να αναφερθούν οι δύο κοιλαδογέφυρες με μήκος περίπου 1,0 χλμ. η καθεμιά, οι οποίες περνούν τις κοιλάδες των ποταμών Χάζελ (Hasel) και Βέρρα (Werra).

Δύσκολο και μη ιδανικό έδαφος μεγάλης κλίσης υπήρξε στο σημείο του Αϊνχάουζεν (Einhausen), όπου αμέσως μετά την κοιλαδογέφυρα θα έπρεπε να ακολουθήσει ο ανισόπεδος κόμβος με την B89. Στο σημείο αυτό έχουν μελετηθεί κάπως ασυνήθιστες λύσεις, όσο αφορά την χάραξη των αξόνων διασύνδεσης.

Το αναφερθέν τμήμα υλοποιήθηκε το 2004. Δυστυχώς όμως λεπτομέρειες και προβλήματα από την εφαρμογή της μελέτης και την κατασκευή του έργου δεν έγιναν ποτέ γνωστές.