



**Συνοπτική περίληψη έργου
στα πλαίσια επαγγελματικής δραστηριότητας**

*Οριστική μελέτη σταθμού ανάπαυσης και ανεφοδιασμού
«Augsburg» στον αυτοκινητόδρομο A8, (Γερμανία)*

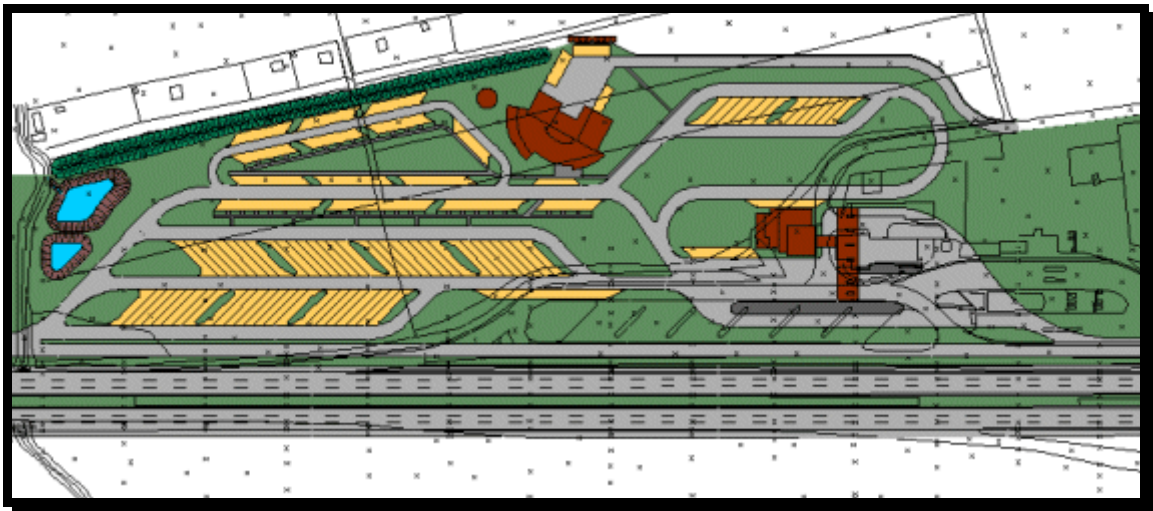


- Αναθέτουσα αρχή: Διεύθυνση αυτοκινητοδρόμων Νότιας Βαυαρίας
- Ανάδοχος μελέτης: DHV Ingenieur Consulting Deutschland GmbH,
Υποκατάστημα Μονάχου
 - Μήκος: 6 χλμ., Προϋπολογισμός: € 4.000.000,--
 - Υλοποίηση: 2004

Στην δεκαετία του 90 ο αυτοκινητόδρομος A8 μεταξύ Μονάχου και την οροσειρά Σβέμπισε Αλμπ (Schwäbische Alb) ανατολικά της Στουτγάρδης αποτελούσε ακόμη σύστημα 2x2 λωρίδων, δίχως λωρίδες έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ), κατάσταση που έστω τμηματικά ισχύει ακόμη και σήμερα. Έχοντας αντιμέτωπο τους συνεχώς αυξάνοντες κυκλοφοριακούς φόρτους αποφασίστηκε η διαπλάτυνση του αυτοκινητόδρομου, σε σύστημα 2x3 με λωρίδες έκτακτης ανάγκης όπως προβλέπουν οι επίκαιρες προδιαγραφές της Γερμανίας (RAS-Q, 1996). Στα πλαίσια των μέτρων αυτών έπρεπε να υλοποιηθεί πρώτα η επέκταση, η αναβάθμιση αλλά και η μετατόπιση του σταθμού ανάπαυσης και ανεφοδιασμού «Augsburg» (Ονομασία κατά την πόλη Άουγκσμπουργκ σε ελάχιστη απόσταση). Η Διεύθυνση αυτοκινητοδρόμων Νότιας Βαυαρίας ανέθεσε στη DHV Ingenieur Consulting Deutschland GmbH την εκπόνηση της απαιτούμενης οριστικής μελέτης. Η ίδια εταιρία ήδη είχε εκπονήσει την προμελέτη του ίδιου έργου.

Ο σταθμός ανάπαυσης και ανεφοδιασμού «Augsburg» είναι μονός, δηλαδή υπάρχει μόνον στην μία πλευρά του αυτοκινητόδρομου, και εξυπηρετεί μόνον ταξιδιώτες του ρεύματος με κατεύθυνση την Στουτγάρδη. Για την είσοδο και την έξοδο χρησιμοποιείται η παράλληλη οδός που ταυτόχρονα εξυπηρετεί και τα απερχόμενα / εισερχόμενα ρεύματα του ανισόπεδου κόμβου Augsburg-Ost (Άουγκσμπουργκ - Ανατολικά, που συνδέει την A8 με την εθνική οδό B10).

Το σχέδιο του νέου σταθμού ήταν αναγκαίο να είναι συμβατό με την μέλλουσα διαπλάτυνση του A8. Έτσι, εκτός της επέκτασης της εγκατάστασης, ορίστηκε και η μετατόπιση της σε δυτική και βόρεια κατεύθυνση.



Σταθμός ανάπαυσης και ανεφοδιασμού «Augsburg» - Κάτοψη οριστικής μελέτης
Διακρίνεται με λεπτές γραμμές η υπάρχουσα κατάσταση κατά τον καιρό της μελέτης

Ο σχεδιασμός αναβάθμισης και επέκτασης πρόβλεπε τις επόμενες αλλαγές και διορθώσεις:

- Αισθητή αύξηση του αριθμού θέσεων στάθμευσης για Ι.Χ.
- Περίπου διπλασιασμό των θέσεων στάθμευσης για φορτηγά
- Δημιουργία δύο επιπλέον θέσεων στάθμευσης για υπέρβαρα φορτηγά
- Δημιουργία ξεχωριστών θέσεων στάθμευσης για λεωφορεία και αυτοκίνητα Caravan
- Εκσυγχρονισμός του πρατηρίου για Ι.Χ. και φορτηγά με αύξηση των αντλιών καυσίμων
- Δημιουργία θέσεων βραχυπρόθεσμης στάθμευσης (σύντομης φροντίδας) για Ι.Χ.
- Θέσεις στάθμευσης για ανεφοδιασμό του καταστήματος (Shop)
- Θέσεις στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες σε κοντινή απόσταση από το εστιατόριο

- Νέο, μεγαλύτερο και αρχιτεκτονικά ελκυστικό εστιατόριο με ανακαίνιση της οδού ανεφοδιασμού
- Δημιουργία ελκυστικών πεζοδρομίων για τις πιο σημαντικές επιθυμητές διαδρομές
- Ανακαίνιση των θέσεων ανάπαυσης για τους ταξιδιώτες και τοποθέτηση εξωτερικών επίπλων (τραπέζια, πάγκους κ.λ.π.)

Λόγω της εγκατάστασης κήπων στην βόρεια πλευρά του νέου σταθμού, ο οποίος έχουν χαρακτηρήρα ανάπαυσης και χαλάρωσης, σχεδιάστηκε ένα ηχοφραγμα τύπου αναχώματος για οπτική και ακουστική προστασία των κατόχων των κήπων από τις αρνητικές επιπτώσεις της κυκλοφορίας και γενικότερα της λειτουργίας του σταθμού.

Επιπλέον απόψεις που επηρέασαν την μελέτη ήταν η αποχέτευση όμβριων και ακάθαρτων υδάτων σε ξεχωριστά δίκτυα αγωγών. Τα δε όμβρια ύδατα μαζεύονται σε μία δεξαμενή στην οποία κατακάθονται οι λασπώδεις ουσίες και μετά αυτού ρέουν σε μία δεύτερη δεξαμενή για παρακράτηση και εν ανάγκη για υπερχείλιση σε ένα τοπικό ρεύμα λήψης.

Ο σταθμός σχεδιαστικέ με πρόβλεψη της μέλλουσας δημιουργίας επιπλέον θέσεων στάθμευσης για λεωφορεία και αυτοκίνητα Caravan δίχως σημαντικές αλλαγές στην διαρρύθμιση.

Το 2004 ο νέος σταθμός εγκαινιάστηκε και έκτοτε λειτουργεί κάτω από τη επιτήρηση του ιδιωτικού φορέα Tankrast GmbH. Ωστόσο δεν έγινε γνωστές λεπτομέρειες σχετικά με την εκπόνηση της μελέτης εφαρμογής.

Διαπιστώνεται όμως μέσω Google Earth ότι η οριστική μελέτη τροποποιήθηκε αργότερα (πιθανότατα στην φάση της μελέτης εφαρμογής) και κάποια στοιχεία της προμελέτης τελικά πέρασαν και πάλι στον σχεδιασμό και υλοποιήθηκαν.