



**Συνοπτική περίληψη έργου
στα πλαίσια επαγγελματικής δραστηριότητας**

*Μελέτη εφαρμογής για ανάπλαση της
Λεωφόρου Konrad-Wolf στο Βερολίνο, (Γερμανία)*

BVG

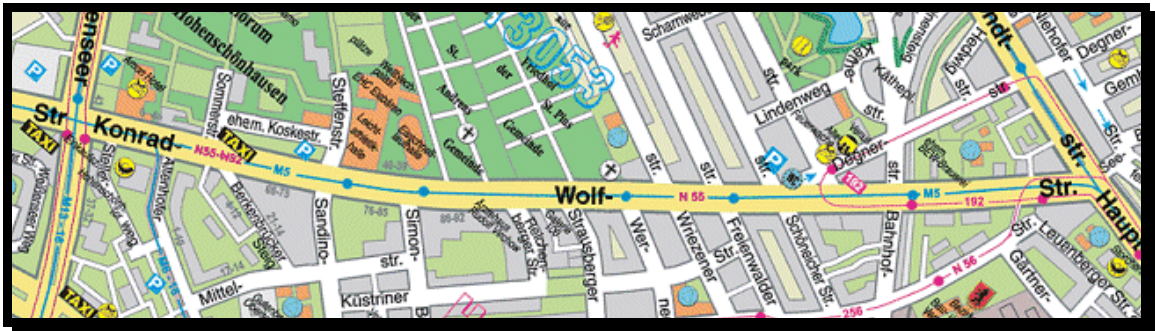


- *Αναθέτουσες αρχές: Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών Βερολίνου (BVG)
και Δήμος Βερολίνου*
- *Ανάδοχος μελέτης: DHV Ingenieur Consulting Deutschland GmbH,
Υποκατάστημα Βερολίνου*
 - *Μήκος: 2,5 χλμ., Προϋπολογισμός: € 11.000.000,--*
 - *Υλοποίηση: 1997*

Μετά την επανένωση των δύο γερμανικών κρατών, και με αυτήν την επανένωση του Βερολίνου, ο στόλος των TRAM του ανατολικού Βερολίνου και το ανήκων δίκτυο γραμμών απορροφήθηκαν από την Επιχείρηση των αστικών συγκοινωνιών (Berliner Verkehrsgesellschaft, BVG) του πρώην δυτικού Βερολίνου, δηλαδή των φορέα δημόσιας μαζικής μεταφοράς. Ο πρώτος στόχος αυτής ήταν να εξυγιάνει τις παλιές γραμμές, που πλέον υπέστησαν υπερκόπωση, όσο το δυνατόν πιο σύντομα, ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των νέων αμαξοστοιχιών που επρόκειτο να αντικαταστήσουν τον παλιό στόλο.

Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με τον Δήμο του Βερολίνου, υπήρχε και η επείγουσα ανάγκη της εξυγιάνσης των πιο σημαντικών αρτηριών στο ανατολικό τμήμα της πόλης, αλλά και της ανάπλασης.

Η λεωφόρος Konrad-Wolf, ονομασμένη κατά έναν σκηνοθέτη ταινιών της πρώην Ανατολικής Γερμανίας, στην δημοτική περιφέρεια του Χοενσενχάουζεν (Hohenschönhausen), είναι μία σημαντική οδός που κάθετο άξονα απέναντι σε άλλες σημαντικές αρτηρίες. Ταυτόχρονα φέρει και την γραμμή του TRAM M5. Η πλέον άσχημη και άθλια κατάσταση του οδοστρώματος αποτελούσε κίνητρο για τους δύο φορείς ως προς την συνεργασία με στόχο την εξυγιάνση και ανάπλαση της λεωφόρου. Ανατέθηκαν στην DHV Ingenieur Consulting Deutschland GmbH, η οποία λειτουργούσε υποκατάστημα στο Βερολίνο (1995/96), οι απαιτούμενες μελέτες.



Απόσπασμα του χάρτη πόλεως του Βερολίνου – Δείχνει την Λεωφόρο Konrad-Wolf
Διακρίνεται η γραμμή TRAM με γαλάζιο χρώμα

Ενώ οι εργασίες οδοποιίας ορίστηκαν από το σημείο της κάθετης οδού Άλτενχοφερ (Altenhofer Strasse) μέχρι το σημείο της κάθετης οδού Μπάνχοφ (Bahnhofstrasse), δηλαδή περίπου 1,75 χλμ., οι ανακαίνιση της γραμμής TRAM ορίστηκε ως προς ολόκληρο το μήκος της λεωφόρου Konrad-Wolf, δηλαδή σε μήκος 2,50 χλμ. περίπου. Στο σημείο της οδού Ντέγκνερ (Degnerstrasse) μελετήθηκε επιπλέον η ανακαίνιση και επανενεργοποίηση μιας παλαιότερης εγκατάστασης οπισθογυρισμού του TRAM (ελιγμός αναστροφής, που είναι αναγκαίος όταν τα οχήματα έχουν πόρτες μόνον από την μια πλευρά). Τέλος η γραμμή του TRAM ήταν ενσωματωμένη στο οδόστρωμα, οπότε επηρεάζονταν οι δύο χαράξεις (κοινός άξονας, κοινή ερυθρά).

Ορίστηκαν οι τυπικές διατομές του Βερολίνου του χώρου κυκλοφορίας, των χώρων Στάθμευσης, και των χώρων πεζών (πεζοδρόμια). Βέβαια, το υπάρχων πλάτος της λεωφόρου θα επέτρεπε και την κατασκευή ποδηλατόδρομων ή ακόμη και ανεξάρτητο χώρο TRAM. Οι δυνατότητες αυτές όμως δεν εκμεταλλεύθηκαν. Οι δύο φορείς προτίμησαν μεγάλη ευρυχωρία, ιδίως στα πεζοδρόμια (με πλάτος άνω των 5,0 μέτρων), η οποία όμως είναι συνηθισμένη για λεωφόρους του τύπου αυτού στο Βερολίνο.

Η υπάρχουσα λεωφόρος Konrad-Wolf περιείχε φυσικά αρκετά παλαιά δένδρα. Εντός των μελετών του έργου αυτού, τα δένδρα αυτά εξετάστηκαν από εμπειρογνώμονες και κρίθηκαν ως ασθενείς λόγω μόλυνσης από καυσαέρια. Ήταν πλέον αναγκαίο να κοπούν και να α-

πομακρυνθούν. Φυσικά εντός της μελέτης ορίστηκε και η αναδένδρωση στο τμήμα των εργασιών οδοποιίας, δηλαδή στα πρώτα 1,75 χλμ.

Στο ίδιο τμήμα μελετήθηκαν και υλοποιήθηκαν περαιτέρω λεπτομέρειες. Ορίστηκαν θέσεις στάθμευσης σε λοξή διαρρύθμιση, ενώ στις εισόδους / εξόδους κάθετων οδών υλοποιήθηκε το σύστημα υπερυψωμένου οδοστρώματος (με στόχο την μείωση ταχύτητας και την υπογράμμιση του γεγονότος, ότι ο οδηγός βρίσκεται σε περιοχή με πρώτο σκοπό την κατοίκηση), και τέλος σε όλα τα σημεία διαβάσεων πεζών ορίστηκαν συστήματα για άτομα με ειδικές ανάγκες. Έτσι κατασκευάστηκαν ράμπες, χαμηλώνοντας τα κράσπεδα σε διαφορά υψόμετρου ενός εκατοστού (1 cm) μόνον. Επίσης τοποθετήθηκαν στα σημεία αυτά ειδικά συστήματα (πλάκες με επιφάνια αυλακωτή και τομή με μορφή κυμάτων του ημίτονου) για την οδήγηση τυφλών ανθρώπων, που αποτελούσε βασικό στόχο σε όλο το Βερολίνο.

Στην περιοχή του Βερολίνου οι κλίσεις εδάφους είναι τόσο χαμηλές που αναγκαστικά οδηγούν και σε ελάχιστες κλίσεις ερυθράς, οι οποίες με την σειρά τους αποτελούν πρόβλημα στην αποστράγγιση. Έτσι συνηθίζεται να κατασκευάζονται ταλαντωμένοι νεροσυρμοί δίπλα στα κράσπεδα, που δίνουν την απαραίτητη διαφορά στην κλίση κατά μήκος της οδού και εξασφαλίζουν την σωστή απορροή των όμβριων υδάτων.

Επιπλέον μελετήθηκε για τα πρώτα 400 μέτρα του έργου προσωρινή οδός για την διάρκεια των έργων, στην οποία διεξάγονταν η κυκλοφορία.

Το έργο υλοποιήθηκε το 1996/1997 και βάσει προϋπολογισμού στοίχισε σε Ευρώ περίπου € 11.000.000,00.