

mark-aat

een nieuw lijnvak

Het lijnvak Mark (Edingen) – Aat is een sectie van lijn 94 die in Halle van lijn 96 (Brussel-Bergen-Quévy) aftakt, Edingen, Aat, Leuze, Doornik bedient en verder doorloopt tot Rijsel.

Bij de studie over de modernisering en de elektrificatie van die lijn bleek dat lijnvak van 16,2 km bijzondere moeilijkheden te bieden. Op dat traject lagen namelijk niet minder dan 31 overwegen, wat de uit te voeren werken sterk bemoeilijkte terwijl de geplande opvoering van de snelheid de veiligheidsproblemen verscherpte. Er werden verschillende oplossingen onderzocht, waaronder de studie van een mogelijk tracé voor grote snelheid voor een toekomstige TGV Parijs-Brussel waarvan de voorgestelde reisweg iets bezuiden de bestaande lijn zou lopen. Daaruit ontstond het – ten slotte aangenomen – plan voor een nieuw lijnvak tussen Mark en Aat, waarvan de spoorbedding ook geschikt zou zijn om later, mocht het project uitgevoerd worden, een lijn met grote snelheid aan te leggen, tenminste daar waar de 2 tracés zouden samenvallen.

Een gunstig tracé

Het nieuwe lijnvak begint aan km 35 500 ter hoogte van de nieuwe brug van rijksweg 8 Brussel-Doornik. Het traject tussen Edingen en Aat is nu 15,2 km lang, dit is ongeveer 1 km minder dan vroeger. Tevens is het, in België, het langste lijnvak dat, sedert ongeveer 50 jaar, in een nieuwe bedding werd aangelegd.

Vorbij de brug loopt de nieuwe lijn, dubbelsporig over het volledige traject, bijna rechtlijnig naar het zuidwesten tot aan Attre (km 47 600), waar ze in noordwestelijke richting afbuigt naar Aat. Het tracé werd zo rechtlijnig mogelijk uitgewerkt en alleen in drie bochten was een verkanting nodig.

Het lengteprofiel is eveneens vrij gunstig : op het nieuwe lijnvak komen slechts flauwe hellingen voor, behalve in de buurt van Aat, waar een nogal steile klim ligt.

Verscheidene kunstwerken

Op het nieuwe lijnvak werden 23 bruggen gebouwd maar daartegenover staat dat er geen overweg meer is. Er zijn 19 onderdoorgangen (de weg passeert onder de spoorweg) en 4 overbruggingen. Alle bruggen zijn van beton, op drie na waarvan de brugdekken bestaan uit met beton omhulde stalen liggers. Aan km 41 300 overspant een van die bruggen de Zinniksesteenweg (rijksweg 57), waarvoor liggers van 22 m werden gebruikt. Maar vooral de overbrugging aan km 35 500, aan het begin van het nieuwe lijnvak, is opmerkelijk. Op die plaats kruist de weg Brussel-Doornik de spoorweg volgens een zeer scherpe hoek (19 graden). Omdat de weg daar nogal breed is, was het nodig een kokerbrug te slaan van niet minder dan 118,50 m lengte! In totaal werden voor de bouw van de nieuwe kunstwerken ongeveer 20 000 m³ beton verwerkt.

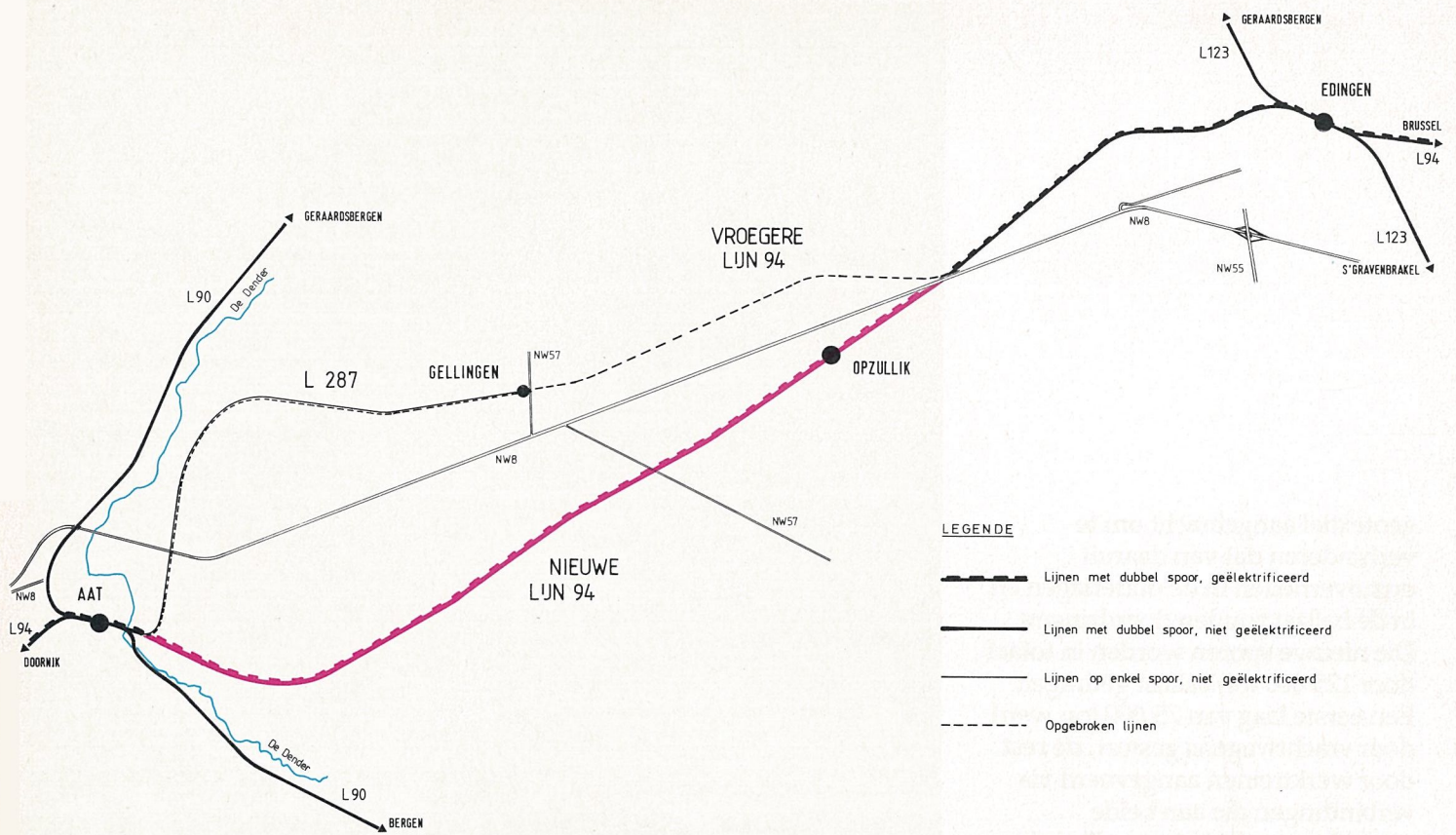
Landschapsplan en herverkaveling

Voor de bouw van het nieuwe lijnvak moest heel wat grond worden verzet. In totaal werd ongeveer 650 000 m³ afgegraven en was bijna 950 000 m³ nodig voor het ophogen. Daarna volgde de afwerking en het bezaaien van bijna 200 000 m² talud.

Overigens moest het wegenplan een weinig worden aangepast. Bepaalde wegen dienden te worden omgelegd, andere moesten naar bestaande wegverbindingen worden geleid, er waren toegangswegen naar de nieuwe kunstwerken nodig enz. Terzelfder tijd heeft de bouw van de nieuwe lijnsectie ook zijn weerslag gehad op de plaatsgesteldheid en op de verplaatsingen van de landbouwers; vandaar dat bepaalde landbouwgronden herverkaveld moesten worden. Op die manier kon worden afgezien van de bouw van bepaalde kunstwerken en wegen, maar was het wel nodig andere wegvakken aan te passen. Die wegeaanleg betrof in z'n geheel zowat 150 000 m².

Bouw en uitrusting van het nieuwe lijnvak

Om de nieuwe spoorbedding zo stabiel mogelijk aan te leggen, werden onder de ballast als fundering draineeronderlagen van zand en Hautrage-grès aangebracht. In de uitgravingen staan die onderlagen in verbinding met twee laterale draineerleidingen. Bovendien werd tussen de onderlagen en de ondergrond



de lijn, die loopt door een landelijke omgeving, spoort bijna rechtlijnig naar Mark (1985).



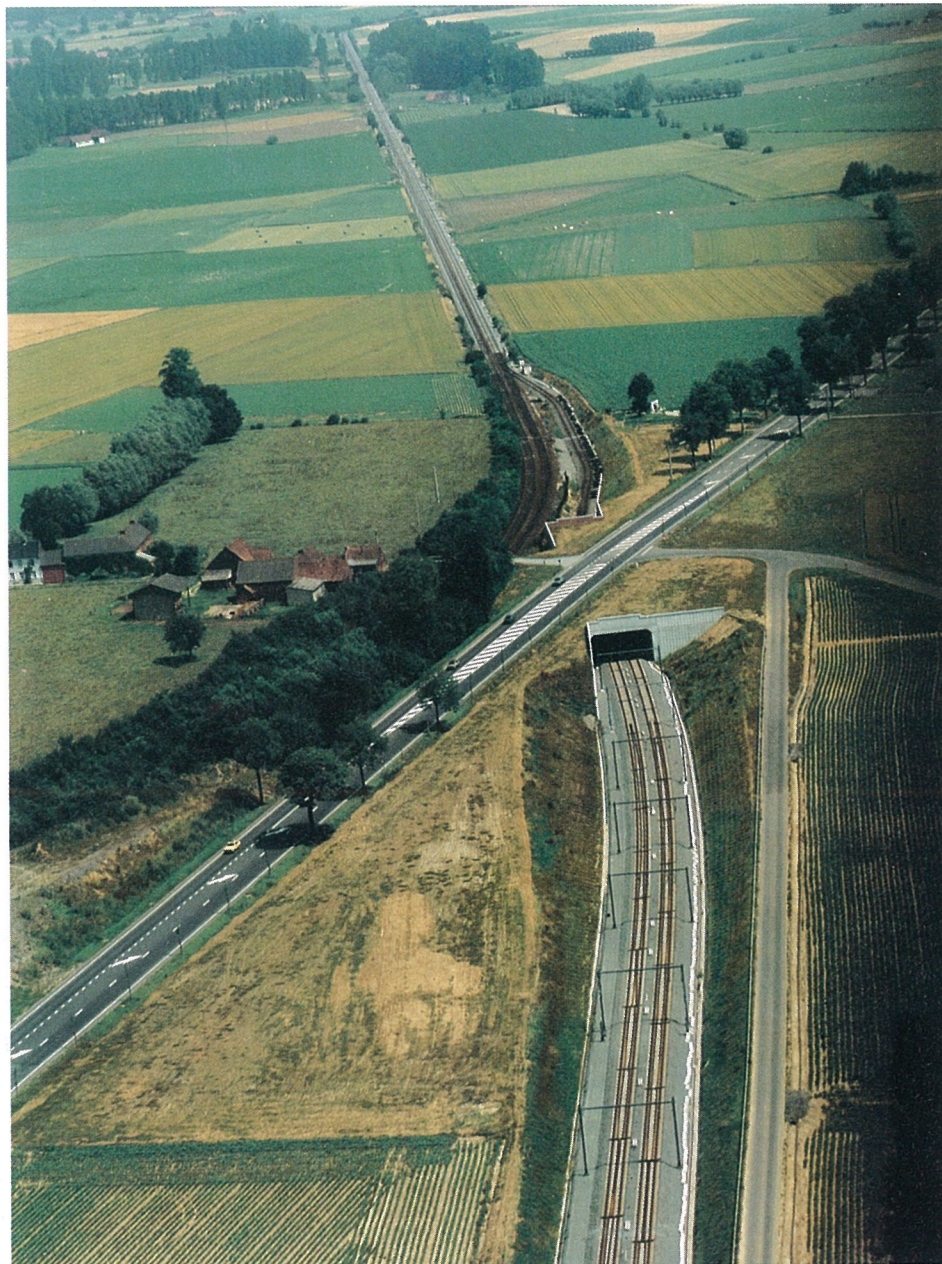
geotextiel aangebracht om te verhinderen dat van daaruit onzuiverheden in de onderlagen en in de ballast zouden doordringen. Die nieuwe sporen worden in totaal door 125 000 ton ballast gedragen. Een eerste laag van 75 000 ton werd door vrachtwagens gestort, de rest door werktreinen aangevoerd via verbindingen die aan beide uiteinden van het nieuwe lijnvak van de bestaande lijn werden afgetakt.

Vervolgens werden 31 km nieuwe sporen aangelegd. Ze bestaan uit langgelaste spoorstaven (stukken van 200 m die ter plaatse werden aaneengelast), die met PANDROL-klauwen op betonnen DMD-dwarsliggers van elk ongeveer 300 kg werden bevestigd, naar rata van 1 666 per km. Tussen de twee sporen is er een ruimte van 2,25 m.

Iets voorbij de nieuwe halte Opzullik, aan km 39 612, zijn twee wisselverbindingen gelegd waarlangs de treinen op tegenspoor kunnen komen.

In het kader van de elektrificatiewerken op de hele lijn 94, waarover we het later nog hebben, kreeg het nieuwe lijnvak vanzelfsprekend de noodzakelijke uitrustingen voor de elektrische tractie.

Ook werd het uitgerust met het automatisch blokstelsel met lichtseinen en met tegenspoorseinen. Om het treinverkeer, volgens de geraamde behoeften, vlot te kunnen laten verlopen, waren er 10 bloksecties per rijrichting nodig, zowel op normaal als op tegenspoor. (1)



het oostelijk deel van het nieuwe baanvak met de voorlopige verbindingssectie tijdens de aanbouw van de lijn (1985).

Eén halte

Op het nieuw lijnvak is er slechts één halte, nl. aan km 38 voor de gemeente Opzullik. Op het ogenblik zijn er twee perrons van 300 m door trappen verbonden met de overbrugging, die aan het westelijk uiteinde van de stopplaats gelegen is. Vlakbij werd een uitgestrekt, geasfalteerd parkeerterrein van 10 000 m² aangelegd : er is plaats voor 257 auto's met bovendien parkeergelegenheid voor 5 bussen of touring cars. Er bestaan plannen voor een stationsgebouw, terwijl binnenkort een tunnel onder de sporen wordt gebouwd.

Weinig hinder voor de exploitatie

Deze indrukwekkende onderneming die in 1981 van stapel liep en in 1986 zal voltooid zijn, heeft alles in aanmerking genomen, weinig weerslag op de exploitatie van lijn 94 gehad. Dat komt omdat het grootste gedeelte van het nieuwe lijnvak, ter waarde van iets meer dan een miljard, werd aangelegd in een nieuwe spoorbedding bezijden de

(1) De eerste bloksectie in de rijrichting Aat-Edingen is nochtans half-automatisch, zowel op normaal- als op tegenspoor.

bestaande lijn. Alleen aan de kant van Mark, waar een hoogteverschil tussen de oude en de nieuwe lijn diende te worden overwonnen, moest in fasen worden gewerkt. Daar was een korte verbindingssectie nodig en dienden de sporen gedurende enige tijd over een kleine afstand te worden omgelegd.

Exploitatiewijzigingen

Het nieuwe lijnvak wordt sedert 29 september 1985 geëxploiteerd. Het werd onmiddellijk ingereden, de eerste maanden door dieseltreinen, omdat de elektrificatiewerken op verscheidene plaatsen van lijn 94 toen nog niet voltooid waren. De toegelaten snelheid op dit lijnvak bedraagt momenteel 120 km/u. Dank zij de kenmerken van het nieuwe tracé kon de snelheid bij de in- en uitrij van het station Aat, kant Edingen, van 50 tot 90 km/u. worden verhoogd. Zoals op de rest van de lijn zal ook op dit nieuwe lijnvak elektrisch worden gereden en zal de maximumsnelheid tot 140 km/u. worden opgetrokken. Die hogere snelheid, het gebruik van elektrische locomotieven en



uiterst westelijke deel van het nieuwe baanvak met op de voorgrond het station van Aat tijdens de aanpassingswerken. Op de achtergrond van links naar rechts de oude lijn 94, de nieuwe 94 in aanbouw en de lijn 90 naar Jurbeke (1985).

bepaalde andere uitrustingen op de baan en in de stations van het traject zorgen voor verscheidene verbeteringen die ten volle tot uiting zullen komen als de aan gang zijnde modernisering in zijn geheel zal voltooid zijn. Sedert het nieuwe lijnvak wordt geëxploiteerd is ook de veiligheid veel groter geworden doordat, we zegden het al, er geen overwegen meer zijn.

Bovendien werd het oude lijnvak Aat-Mark van lijn 94 in stand gehouden tot Gellingen om een industriezone te bedienen. Voor die nieuwe bestemming werd het enkelsporig gemaakt en wordt het als industriële lijn geëxploiteerd (o.a. snelheid 40 km/u.). De oude lijn werd vanaf Gellingen tot Mark volledig opgebroken.

LRG