

Ingebruikname van de brug van de Mechelsesteenweg

Op vrijdagmiddag 22 juni kan het wegverkeer voor het eerst gebruik maken van de nieuwe brug van de Mechelsesteenweg. Dit is in Kortenberg een belangrijk resultaat van de moderniseringswerken van de sporen tussen Brussel en Leuven. Na de ingebruikname van de brug volgen nog aanpassingwerken aan de toegangswegen. Bij de bouw ervan werd gebruik gemaakt van een nog niet eerder toegepaste duwmethode.

Sinds begin januari 2000 wordt er gewerkt op het grondgebied van de gemeente Kortenberg aan de uitbreiding van de sporen tussen Brussel en Leuven. Deze werken omvatten de infrastructuurwerken burgerlijke bouwkunde die nodig zijn voor de aanleg van het 3de en 4de spoor in Kortenberg tegen april 2002.

Belangrijk onderdeel van het project in Kortenberg vormde de vervanging van de brug aan de Mechelsesteenweg. De brug wordt vervangen door een nieuwe, met toegangen naar de perrons. Een rijvak van deze nieuwe brug kan op vrijdag 22 juni door het wegverkeer in gebruik worden genomen. Voorlopige verkeerslichten regelen het autoverkeer.

De afwerking van de brug gaat van start met de aanleg van een nieuwe rotonde aan de noordzijde. Na de bouwvakantie volgt de aanleg van een toegangsweg voor fietsers en voetgangers. Er komt een steunmuur met groenaankleding aan de zuidzijde tussen de Edegemstraat en de Mechelsesteenweg.

Nog voor de bouwvakantie verdwijnt de oude brug van de Mechelsesteenweg. Ze wordt in hanteerbare stukken gezaagd en op 28 en 29 juni weggenomen. De continuïteit van het treinverkeer en de veiligheid van het werfpersonnel vereisen dat deze afbraak 's nachts wordt uitgevoerd.

Om het trein- en autoverkeer zo weinig mogelijk te hinderen, gebruikten de brugbouwers Van Laere en Bouygues een bijzondere bouwmethode. Het brugdek werd in zes stappen over de brugpijlers geduwd. Hierbij werd gebruik gemaakt van een nieuw type van voorspankabels die de brugdekelementen op de juiste plaats houden. Op deze wijze werd in totaal 3000 ton verplaatst terwijl het treinverkeer ongehinderd kon rijden.

De bouw van de brug vergt 67 miljoen frank (1,66 miljoen euro) en de afbraak- en aanpassingswerken kosten 15 miljoen frank (0,37 miljoen euro).

In april 2002 zullen alle werken van burgerlijke bouwkunde, die de uitbreiding van de sporen ter hoogte van Kortenberg mogelijk maakt, klaar zijn.

Dat betekent dat:

- alle bruggen op het traject Nossegem-Herent op de gewenste breedte zijn gebracht;
- de riolering in de Enger-, Engelen- en Edegemstraat heraangelegd is;
- op deze plaatsen steunmuren staan zodat geluidswanden kunnen worden aangebracht.

Daarna kan de aanleg starten van de buitenste twee sporen. De sporen drie en vier moeten eind 2003 in gebruik zijn. Vervolgens start de renovatie van de middelste sporen die eind 2005 wordt afgerond.

In maart sloot het bestaande stationsgebouw van Kortenberg haar deuren. De stationsdiensten zijn tijdelijk ondergebracht in een voorlopig gebouw in afwachting van de bouw van een nieuw station. De NMBS-dochteronderneming Eurostation maakt een ontwerpstudie van dit gebouw. Het concept van de herinrichting van de stationsomgevingen tussen Leuven en Brussel past in het project van het Gewestelijk Expresnet (GEN).

In elk geval komt in de Kortenbergse stationsbuurt:

- een rotonde op het kruispunt Mechelsesteenweg-Mombaersstraat-Engerstraat;
- een parking onder de nieuwe brug voor tachtig wagens, terwijl de parking aan de Hertog Jan li-laan aangevuld wordt met een fietsenstalling;
- een nieuwe onderdoorgang met toegangshellingen vanaf de straat en met liften naar de perrons. Deze zullen breder zijn dan de huidige en een lengte hebben van 325 m.

Het station Kortenberg telde in 2000 op een weekdag gemiddeld 506 instappende reizigers. Gemiddeld nemen hier op zaterdag 94 en op zondag 67 klanten de trein.