

LUIK

EEN NIEUW MILLENIUM MET EEN NIEUW STATION

Op 11 juni ll. stelde M. Daerden, Minister van Vervoer, de maquette van het nieuwe station Luik-Guillemins voor aan de verzamelde pers. Het nieuwe station zal trouwens niet alleen een belangrijke schakel zijn in het HST-verkeer, ook het binnenlands verkeer richting Brussel en Oostende met IC-treinen tegen 200 km/h zal er wel bij varen.

EEN NIEUWE AANTREKKINGSPOL?

Met de komst van de Thalys krijgt Luik er een snelle verbinding met tal van Europese hoofdsteden bij. Wat heel wat perspectieven biedt voor deze stad en haar achterland. Het huidige station, opgetrokken in de jaren 50, voldoet niet langer aan de nieuwe eisen dat dit met zich meebrengt. Men koos resoluut voor nieuwbouw en koppelde hiermee een

DE EISEN VAN EEN MODERN STATION

Euro Liège TGV ging uiteraard niet over één nacht ijs. Alle eisen en criteria, waaraan een modern station moet voldoen, werden op een rijtje gezet. Het resultaat, op maquettemaat weliswaar, mag gezien worden. Het illustreert perfect

in de richting van de perrons waardoor het een beetje lager komt te liggen dan de huidige rue Varin. Dit beklemtoont de architectuur van het voorplein en hierdoor

De perrons worden bereikt via twee loopbruggen, die vanop het stationsplein vertrekken, en twee dwarsdoorgangen onder de sporen aan elk uiteinde van het stationsgebouw. De loopbruggen zijn achteraan in het station met elkaar verbonden door een platform. Zolang het station open is, kunnen de voetgangers er gebruik van maken als een verbindingsweg tussen

de tijdsgeest eind 20ste begin 21ste eeuw. Dit was ook zijn bedoeling.

Bovendien was een juiste dialoog tussen stad en heuvel, de twee wijken waartussen het station ligt, een noodzaak. Daarom legde Calatrava ook de nadruk op transparantie. Hij tekende een station uit dat een reusachtige golf lijkt, gemaakt in glas en staal. Dit zal 's avonds een «lichtende» baken vormen. Ook perronoverkappingen en afdak zijn doorzichtig.

TWEE INGANGEN

Het nieuwe station zal bestaan uit een 220 m lang gebouw boven de sporen en vormt zo een verbinding tussen de heuvel en de Guilleminswijk. Er zijn twee ingangen. Aan de ene kant (stad) via het nieuwe Stationsplein voor voetgangers en bussen en aan de andere kant (Cointeheuvel) via de verbinding met de autoweg A602 aan het einde van de

de Cointeheuvel en de Guilleminswijk. De onderdoorgangen zijn met de andere niveaus verbonden via liften, trappen en hellingen. De halten van het openbaar vervoer zullen zich nog steeds op de Place des Guillemins bevinden.

Onder de rue Mandeville, langs het laatste perron, komt er een parkeerruimte met 4 verdiepingen, die plaats biedt aan ongeveer 600 wagens. Het eerste niveau

Het is Euro Liège TGV dat via een Europese aanbesteding de Spaanse architect-ingenieur Santiago Calatrava heeft binnengehaald. Calatrava kan op een internationale bekendheid bogen en hij heeft zijn sporen – wat stationsontwerpen aangaat – reeds verdiend. Luik wordt immers zijn zesde station in rij na Lyon-Satolas, Zürich, Luzern, Valencia en Lissabon.

rue Mandeville voor personenauto's.

VIER NIVEAUS

Het station telt 4 niveaus : het plein (niveau 0), de perrons (1), de loopbruggen (2), de rue Mandeville (tussen 1 en 2). De administratieve, commerciële, technische en leidinggevende diensten van de NMBS (± 5000 m²) liggen verspreid over de hele HST-site. Het stationsplein helt 2 tot 3 %

kunnen de NMBS-kantoren, winkels en openbare diensten (het reiscentrum) onder perron 1 ter hoogte van het stationsgebouw voldoende hoog gemaakt worden. De vijf perrons zijn lang genoeg voor de langste treinen (3 perrons van 450 meter) en 8 meter breed, zodat de reizigers vlot kunnen doorstromen. Zij zullen zich ongeveer 5,5 m boven het plein bevinden.

geeft toegang tot het laatste perron. Aardig om weten : de werken starten in de lente van volgend jaar. □