



# Lijn 147 opnieuw in dienst

Acht kilometer kan weinig lijken, vergeleken met de 3.400 kilometer spoor van het totale spoorwegnet ... En toch, de acht kilometer van lijn 147 die onlangs officieel opnieuw in dienst werden gesteld tussen Fleurus en Auvelais zijn heel belangrijk, want ze vormen de hoofdschakel in een prioritaire goederenas.

## Historiek van een heropening ...

Lijn 147, die sinds 1972 niet meer werd geëxploiteerd, ligt strategisch op het net voor de noord-zuidverbindingen van het vrachtvervoer. Ze is dan ook bijzonder geschikt om de huidige oververzadigingsproblemen van het verkeer op de lijn Brussel – Luxemburg te helpen oplossen.

Het traject van de lijn 147 heeft minder hellingen dan dat van de lijn Ottignies-Gembloux, zodat er 25% meer lasten op zijn toegelaten dan op lijn 161. Na bestudering van de mogelijkheden werd in 1988 tot de heropening besloten.

Hoewel de lijn nog eigendom was van de NMBS, was er een bouwvergunning nodig om de geplande aanpassingen te kunnen uitvoeren. Die aanvraag werd in 1993 ingediend. Vervolgens werd een milieu-effectenstudie uitgevoerd, zoals dat het geval is voor de aanleg van andere lijnen, meer bepaald voor de hogesnelheidslijnen.

De vergunning werd in 1996 afgeleverd door de Direction Générale de l'Aménagement du Territoire de la Région wallonne (algemene directie voor ruimtelijke ordening van de Waalse regio), en bevatte bepaalde

eisen inzake milieu en geluidshinder. De werken begonnen in 1997. Doelstelling: de lijn elektrificeren onder 3.000 volt gelijkstroom tegen 2001 en ze geschikt maken voor een referentiesnelheid van 90 km/u.

Vier jaar om acht kilometer spoor opnieuw in dienst te stellen, kan veel lijken. Maar eerst diende men het terrein van struikgewas te ontdoen en voldoende ruimte vrij te maken voor de nieuwe lijn. Dan kon het grondwerk beginnen voor de nieuwe spoorbedding.

Naast het aanleggen van de bedding moesten ook heel wat verouderde kunstwerken worden aangepast of herbouwd om ze geschikt te maken voor het nieuwe profiel van een geëlektrificeerde lijn. Zes overwegen werden opnieuw in dienst gesteld en gemoderniseerd. Na het beëindigen van de werken van burgerlijke bouwkunde kon de NMBS beginnen met het uitrusten van de lijn.

Aangezien aan de aflevering van de vergunning eisen waren gekoppeld inzake geluidshinder, moest de NMBS de modernste materialen en technieken gebruiken om de effecten op het milieu te beperken: langgelaste spoorstaven, dubbele ballastlaag,



wissels verwijderd van de woonkernen, beschermde en aangeplante vegetatie. Daarna werd werk gemaakt van de bovenleiding, de seininrichting en de telecomverbindingen.

## Strategische lijn

Aangezien de lijn in de eerste plaats de lijnen 161/162 moet ontlasten van het goederenvervoer tussen het noorden (de havens, vooral die van Antwerpen) en het zuiden (het Groothertogdom Luxemburg, het oosten van Frankrijk, Zwitserland en Italië), werd ze aangelegd op enkelspoor tussen Fleurus en Auvelais en onder 3.000 volt gelijkstroom geëlektrificeerd.

## Specifieke lijnen

Lijn 147 is van strategisch belang. De heropening ervan en de werken op de as Athus-Meuse moeten worden gezien in het perspectief van een

scheiding tussen goederen- en reizigersverkeer op de noord-zuidas.

Die realiseert jaarlijks 3 miljard bruto ton-kilometer of 15 % van het totale vrachtvervoer.

Zodra de gemoderniseerde as Athus-Meuse operationeel zal zijn, namelijk in december 2002, kunnen het reizigers- en goederenverkeer op die as gesplitst worden. Het huidige goederenverkeer op lijn 162, ongeveer 450 treinen per week, wordt naar de as Athus-Meuse getransfereerd. Op de lijn 162 zelf zullen dan uitsluitend reizigerstreinen rijden. Specifiek voor vracht- of reizigersvervoer bestemde lijnen verhogen in aanzienlijke mate de kwaliteit van beide vervoertypes, omdat elk type kan worden beheerd in functie van de eigen behoeften en ontwikkelingsperspectieven.

## De werken op de lijn 147 in cijfers

- Voor de werken was nodig:
- 190.000 m<sup>3</sup> uitgegraven grond,
  - 147.000 m<sup>3</sup> opgehoogde grond,
  - 4.300 m<sup>3</sup> beton,
  - 830 ton staal voor de betonbewapening,
  - 2.000 m draineerleidingen,
  - 90 hydraulische constructies,
  - 164 spoorstaven van 100 meter,
  - 13.750 dwarsliggers,
  - 240 bovenleidingspalen,
  - 8.200 m bovenleiding,
  - 8.200 m glasvezelkabels (ingegraven),
  - 1 tractieonderstation in Auvelais.

