



Nieuwe perronoverkapping en onderdoorgang voor het station leper

Met de nieuwe kijk op de mobiliteit genieten de trein en de stations van een hernieuwde belangstelling. Bovendien kiezen door de toenemende fileproblemen steeds meer mensen voor de trein. De stations worden daardoor meer en meer een belangrijke draaischijf in de verkeersafwikkeling van de lokale gemeenschap. Daarbij gaat vooral aandacht uit naar de zwakke weggebruiker en de openbare vervoersfunctie.

Het station van leper ontsnapt niet aan die trend en kan gelden als een schoolvoorbeeld van een gezamenlijke inspanning tussen de NMBS en andere partners zoals een gemeentebestuur. Een gezamenlijke aanpak door de verschillende partners leidt door het samensmelten van verschillende visies meestal tot een meerwaarde voor de projecten.

Toen de NMBS zijn plannen voor de bouw van een onderdoorgang ontvouwde, pikte het stadsbestuur van leper daar onmiddellijk op in. Veilige verbindingen voor zwakke weggebruikers tussen de verschillende stadsdelen was één van de belangrijkste aandachtspunten binnen het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan en het mobiliteitsplan van de stad. Door de geplande onderdoorgang onder de sporen te verlengen naar de nieuwe verkaveling achter het station kon dit mobiliteitsproject een concrete vorm krijgen.

De oorspronkelijke plannen werden daarom herzien om de onderdoorgang ook onder de sporen 3 en 4 door te trekken. Op die manier kreeg de nieuwe verkaveling 'Leemput' een rechtstreekse toegang tot het station. Via deze verkaveling werd met een fietspad een doorsteek gemaakt naar de Posthoornwijk. De nieuwe onderdoorgang betekent zo een ontlasting van de overwegen aan de Dikkebusse- en de Poperingseweg. Fietzers en voetgangers krijgen een korter en veiliger alternatief aangeboden om het station, het stationsplein en de binnenstad te bereiken.

Bij het ontwerp is speciale aandacht besteed aan het comfort van de reizigers. Op de perrons werden nieuwe, ruime perronoverkappingen opgetrokken. Opvallend hierbij zijn de daklichten in pyramidevorm die



zorgen voor een vrije lichtinval onder de luifels en in de onderdoorgang. Daarnaast werden eveneens nieuwe bijkomende schuilhuisjes geplaatst op de perrons.

De 31 meter lange onderdoorgang is afgewerkt met duurzame en onderhoudsvriendelijke materialen: vloer en trappen uit Rustenburggraniet en wandbekleding uit lichtgekleurde keramische wandtegels. Naast de trappen werden fietsgoten voorzien om het de fietsers gemakkelijker te maken.

Bovendien wordt de nieuwe verkaveling aantrekkelijk voor gezinnen waarvan één of meer gezinsleden per trein naar de school of het werk pendelen. De tunnel zal ook tijdens de sluitingsuren van het station steeds toegankelijk blijven. Op de plaats van de huidige fietsrekken wordt een nieuwe overdekte fietsenstalling gebouwd.

Ook het station zelf werd tijdens de werken opgefrist. Aan de voorkant van het station werd een nieuwe, directe toegang tot de perrons aangelegd, de dakbedekking werd volledig vernieuwd en de bestaande riolering werd heraangelegd.

De koker voor de onderdoorgang werd ter plaatse gebouwd in een klassieke 'open' bouwput. Dit was een secuur werkje gezien de directe nabijheid van in dienst zijnde sporen met bovenleidingskabels en het naastgelegen seinhuis. Dankzij een uitgekende bronbemaling en een speciale beschoeiing van de bouwput werd de nieuwe infrastructuur zonder schade in het station ingepast.

Om hinder voor de treinreizigers te vermijden, werden de werken uitgevoerd in twee opeenvolgende fasen. Eerst werd de tunnel gebouwd onder de perronsporen 1 en 2, na heraanleg van het spoor werd de tunnel doorgetrokken onder de volgende sporen. De treinregeling moest bijgevolg nooit worden aangepast.

De eerste spadensteek van de werken werd gegeven op 1 maart vorig jaar. De afwerking van de tunnel is echter geen eindpunt want in de komende jaren staan nog verschillende belangrijke werken op stapel zoals de bouw van een nieuwe overdekte fietsenstalling kant Posthoornwijk en het verhogen van de huidige perrons. De nieuwe perrons worden tweemaal zo hoog als de huidige wat instapcomfort van de reizigers sterk verbetert. De overkappingen en de constructie van de trappenhuisen van de onderdoorgang houden nu al rekening met die geplande ophoging.



Met deze werken hebben de NMBS voor ruim 30 miljoen frank en de stad leper voor ruim 5 miljoen frank (gezaamenlijk ruim 0,8 miljoen euro) geïnvesteerd in het verbeteren van de toegankelijkheid van het station van leper en het verhogen van het reizigerscomfort.

De klus werd geklaard door de N.V. Gabecon uit Geluveld die als hoofdaannemer voor het geheel van de werken optrad.