

Soumagne, 12 juni 2009

Infrabel wijdt de nieuwe hogesnelheidslijn Luik - Duitse grens in Lijn 3, laatste schakel van het Belgische hogesnelheidsnetwerk

Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet, heeft vrijdag 12 juni een nieuwe hogesnelheidslijn (HSL) tussen Luik en de Duitse grens ingewijd. Deze nieuwe infrastructuur zal vanaf zondag ter beschikking worden gesteld van de spooroperatoren. Reizigers zullen dan in ongeveer één uur van Luik naar Keulen kunnen sporen. Dankzij dit sluitstuk van het Belgische hogesnelheidsproject is België het eerste land in Europa dat van grens tot grens beschikt over een volledig afgewerkt hogesnelheidsnetwerk.

Een performante infrastructuur voor onze klanten: Luik – Keulen in 1u01

Vanaf 14 juni zullen de HST's op de hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens (HSL3) voortaan in 1u01 (in plaats van 1u23) van Luik naar Keulen kunnen sporen. Deze nieuwe infrastructuur maakt deel uit van **de strategische spooras Brussel-Frankfurt** waarvan de rittijd ook aanzienlijk korter wordt: van 5u00 vóór de volledig afgewerkte HSL naar 3u04.

Even voorbij Luik, meer bepaald in Chênée, rijden de treinen door **de tunnel van Soumagne, de langste dubbelsporige tunnel van België (bijna 6,5 km)**. De treinen kunnen hier een snelheid van 200 km/u halen. Vervolgens rijden ze langs de E40 tegen 260 km/u tot in Walhorn, over een traject dat heel wat kunstwerken bevat zoals de viaducten van José, Herve en Battice én de overdekte sleuf van Walhorn. Lijn 3 eindigt aan de uitgang van deze 1,1 km lange overdekte sleuf. Daar sluit ze aan op de klassieke gemoderniseerde lijn tot aan de grens, waar ze verbonden is met het Duitse spoornet naar Keulen en Frankfurt.

De bouwwerken van lijn 3, uitgevoerd door TUC RAIL, het studie bureau voor spoorwegtechnologie van Infrabel, zijn begonnen in 2001 en hebben zes jaar geduurd. De homologatie van de sporen en de bovenleiding werd succesvol afgerond in oktober 2007, gevolgd door het testen van de seininrichting en de veiligheidsuitrusting van de tunnel van Soumagne. Op dinsdag 9 juni heeft de DVIS (Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de spoorwegen) de homologatie van de HSL3 afgeleverd aan Infrabel. Vanaf **zondag 14 juni zal de lijn ter beschikking worden gesteld van de spooroperatoren**.

Optimale integratie en maximale veiligheid voor een modellijn

Bij de bouw van deze gloednieuwe hogesnelheidslijn werden talrijke ingrepen uitgevoerd om **de lijn optimaal te integreren in het landschap**. Hierbij werd rekening gehouden met mens én milieu. Denken we bijvoorbeeld maar aan de geluidswanden, ecoducten, overdekte sleuven, de financiering van archeologische opgravingen, de medewerking aan lokale projecten voor bescherming van de biodiversiteit en het voortdurende overleg met de buurtbewoners tijdens de werken.

Op deze lijn heeft Infrabel het **seininrichtingssysteem ETCS en het communicatiesysteem GSM-R** geïnstalleerd. Dankzij deze twee systemen kunnen we op de hele spoorlijn een maximale veiligheid garanderen. Deze keuze strookt ook met onze eisen voor een goede besteding van overheidsgeld, aangezien Infrabel zo anticipeert op de beslissingen van de Europese Commissie en de technologische

evolutie aan boord van het HST-materieel. Bovendien bevordert dit systeem ook de interoperabiliteit van de verschillende Europese netwerken, want het vergemakkelijkt het oversteken van de grenzen.

Duurzame investeringen voor het spoor van morgen

Infrabel investeert ieder jaar in **nieuwe en resoluut toekomstgerichte spoorinfrastructuren**. De hogesnelheidslijn tussen Luik en de Duitse grens is goed voor een belangrijke investering van ongeveer **830 mio euro**, op een totaal van +/- 2,2 mia euro voor de oostelijke tak (Brussel – Duitse grens). In dit globale investeringsbedrag zitten ook de +/- 680 mio euro vevat die besteed werden aan Lijn 2 (HSL Leuven – Luik) en de modernisering van de klassieke baanvakken. Laten we niet vergeten dat het hogesnelheidsnetwerk ook voordelen oplevert voor het binnenlands verkeer: van de 139 km spoorlijn van de oostelijke tak, liggen er slechts 36 km van de HSL3 in eigen bedding: daarbuiten delen de HST de spoorlijnen met de binnenlandse treinen, die zo ook hun rittijden soms aanzienlijk kunnen inkorten.

De succesvolle voltooiing van dit project motiveert ons nog meer voor nieuwe uitdagingen: de Diabolo, de “Zeiltrein” en de installatie van ETCS op enkele klassieke lijnen zijn stuk voor stuk realisaties waarmee Infrabel de kwaliteit van het Belgische hogesnelheidsnetwerk zal verbeteren. Dankzij dit stervormige netwerk versterkt Infrabel zijn positie als het kruispunt van het Europese spoor dat Groot-Brittannië, Frankrijk, Nederland en Duitsland met elkaar verbindt. Met de inwijding van de lijn tussen Luik en de Duitse grens maakt Infrabel van België **het eerste land in Europa dat van grens tot grens beschikt over een volledig afgewerkt hogesnelheidsnetwerk**.

Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van het Belgische spoorwegennet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De specifieke structuur van de aandeelhouders van Infrabel waarborgt een volledige onafhankelijkheid. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen en maakt deel uit van de NMBS-Groep. De onderneming stelt vandaag zo'n 12.500 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1 miljard euro (2008).