

Een lelijke tegenvaller voor de Fransen.

## ussr

### enkele cijfers

Het net van de Russische Spoorwegen (SZD) was einde 1973 136 000 km lang. Hiervan was 37 100 km, d.i. 27 t.h. onder draad gebracht. Circa 86 100 km (63 t.h.) exploiteren de Russen met dieseltractie. Het aandeel van de stoomtractie is gedaald tot 10 t.h. Vorig jaar werd het rollend materieel aangevuld met 359 elektrische locomotieven, 573 diesellocs, 526 dieselerangeerlocs, circa 3 000 rijkstrijtuigen, 73 300 wagons en 58 800 containers.

## zweden

### transportpolitiek

De transportunie voor de agglomeratie Stockholm, die nu twee jaar heeft gefunctioneerd, is een goed voorbeeld van een transportpolitiek die haar vruchten heeft afgeworpen. In Stockholm (24 eilandjes) - zijn alle stedelijke openbare vervoermiddelen samengegaan, de veerponten inbegrepen. Het terrein van de transportunie breidt zich nu uit naar de voorsteden en bedient dan een gebied waar 1,2 miljoen mensen wonen over een afstand, van noord tot zuid gemeten, van 130 km. In die afgelopen twee jaar is het privé-verkeer in de city van Stockholm aanzienlijk teruggelopen, terwijl de doorstroming van het verkeer aanmerkelijk is verbeterd.

## zwitserland

### spoorwegtestament

Mevrouw Julie Schaffer, een rijke Zwitserse dame die twee jaar geleden overleed, heeft haar hele fortuin (ongeveer 32 500 000 Belg. fr.) bij testament aan het personeel van de Zwitserse Spoorwegen toegewezen. De erfenis zal worden gebruikt voor de oprichting van een vakantiecentrum voor spoormannen en hun gezin.

Ze wou aldus haar dank betuigen aan een administratie waarover zij tevreden was. Wie graag een dergelijk testament maken wil, kan bij ons terecht.



## louvain-la-neuve

In uitvoering van een beslissing van juni '68 wordt de Franstalige afdeling van de Katholieke Universiteit van Leuven in Wallonië gevestigd.

Na een zorgvuldig onderzoek werd Waals Brabant uitgekozen als vestigingsplaats voor de nieuwe universitaire campus « Louvain-la-Neuve ». De overheveling van de UCL wordt over tien jaar gespreid.

Negenhonderd hectare van de stad Ottignies en de omliggende gemeenten zijn bestemd om, in een landelijke omgeving, een nieuwe en moderne stad te bouwen die, wanneer ze eenmaal zal voltooid zijn, (d.w.z. omstreeks het jaar 2000) 50 000 inwoners zal herbergen. Buiten de 13 200 woongelegenheden voor studenten, zullen er ook nog een tienduizendtal woningen beschikbaar zijn voor particulieren.

In het stadium van haar optimale expansie zal de stad een oppervlakte beslaan van 388 ha, met een diameter van 2 200 meter. De universitaire voorzieningen zijn in het stadscentrum geïntegreerd.



## de universitaire voorzieningen

Benevens de specifieke universitaire instellingen, zal Louvain-la-Neuve over een park beschikken van 131 ha waar zich ondernemingen zullen kunnen vestigen die het vooral van vorschingswerk moeten hebben, zoals laboratoria voor toegepast industrieel onderzoek of ondernemingen met een hoog technologisch peil.

De gemeenschapsvoorzieningen zoals auditoria, bibliotheken, centraal bestuur, handelszaken, restaurants en dies meer worden in het stadscentrum gegroepeerd.

Aldus zullen de in de stad te doorlopen afstanden kort zijn : de maximumafstand tussen het stadscentrum en de meest afgelegen wijken zal ten hoogste 650 meter bedragen. Zulks zal de verplaatsingen te voet bevorderen.

## voetganger en auto

Recente ervaringen leren dat het in steden moeilijk samenleven is tussen voetgangers en automobilisten. Een stad die gebouwd is voor de ene, is in werkelijkheid zelden geschikt voor de andere ; alleen een genuanceerde maar hechte hiërarchische indeling van het vervoer kan tot een leefbaar systeem leiden. Hoe dan ook, de stad moet allereerst een stad voor voetgangers zijn. Vooral in drukke centra moeten belangrijke oppervlakten uitsluitend voor hen bestemd zijn, terwijl er tussen de onderscheiden stads-gedeelten verbindingen nodig zijn die zij alleen kunnen gebruiken. Daarom zullen in Louvain-la-Neuve auto's en voetgangers op een verschillend niveau toegang hebben tot de stad ; ieder verplaatst zich op de voor hem bestemde wegen, en dat zonder gelijkgrondse kruisingen.

Hoever staan we reeds ? Louvain-la-Neuve is op dit ogenblik een reusachtig bouwterrein waar de voornaamste delen van het streefplan zich stilaan duidelijk aftekenen (zie schema).



## rol van de trein

In het midden van dit bouwterrein wordt een spoorwegtunnel gegraven, want Louvain-la-Neuve zal inderdaad door de spoorweg bediend worden. Zoals de nieuwe stad opgevat is, moet ze over een snel openbaar vervoermiddel met grote capaciteit beschikken om iedereen naar haar centrum te kunnen voeren met een minimum aan geluidshinder, verontreiniging en verkeersbelemmering.

Alleen de spoorweg is daartoe in staat. Daarom zal een centraal station, met drie perrons, aangesloten worden op de geëlektrificeerde lijn Brussel-Namen door een nieuwe verbinding van 4 km welke nagenoeg het dal van de Malaise volgt.

Een deel van deze lijn wordt aangelegd in een tunnel zodat het hart van de stad kan worden bereikt zonder de rust van het omliggende landschap te verstoren.

Het station zal deel uitmaken van het onthaalgebouw, vlakbij het commercieel en administratief centrum. Het zal in staat zijn het omvangrijke verkeer van pendelende studenten (7 à 8 000 in 't jaar 2000) te verwerken en tegemoet te komen aan de grote behoefte aan mobiliteit van een bevolking met hoge levensstandaard.

ir. De Greef



*Streefplan van Louvain-la-Neuve*  
De universiteit is gesplitst in twee faculteitsgroepen die samenvallen met het stadscentrum waarvan ze de voornaamste aantrekkingspool uitmaken. Het stadscentrum omvat verder de zogenoemde gemeenschapsvoorzieningen met o.m. een spoorwegstation. Rond het centrum, en nauw ermee verbonden door wegen voor voetgangersverkeer, worden vier woonwijken gevestigd.

