Een nieuw station in Luik

« Nous n'aimons pas assez la joie
De voir les belles choses neuves
O mon amie hâte-toi
Crains qu'un jour un train ne t'émeuve
Plus »

Apollinaire

Persconferentie van 11 juni 1997

Euro Liège TGV

Rue du Plan Incliné, 145 • B 4000 Liège • Tél 32 (04) 254 19 58 • Fax 32 (04) 254 16 62
Société Anonyme • RC LG 185.089 • TVA BE 451.150.562 • CCB 091-0114036-90

Een nieuw station in Luik

Luik, in het hartje van de Euregio en van Europa, is op de afspraak met het hogesnelheidsverkeer. Nu de plannen om van Luik een halte voor de HST te maken concrete vorm krijgen (waar de stad, de streek en het volledige hinterland de vruchten van zullen plukken), nu de Thalys - en Eurostarverbindingen worden uitgebreid, nu de volledige Belgische spoorweginfrastructuur gemoderniseerd wordt en HSL-lijnen in aanbouw zijn, richten alle blikken zich op het station Luik-Guillemins.

Het station is het commerciële ontmoetingspunt voor de spoorweg en zijn cliënteel. Een ideaal ontworpen en vlot toegankelijk station zijn net zo belangrijk als de verbetering van de rijtijden.

Het station van de toekomst is een modern reiscentrum dat perfect communiceert met de stedelijke omgeving.

Omdat de HST in de toekomst in Luik stopt en de NMBS ook voor de binnenlandse klanten met kwaliteit voor de dag moet komen, is het station van boven tot onder grondig hertekend.

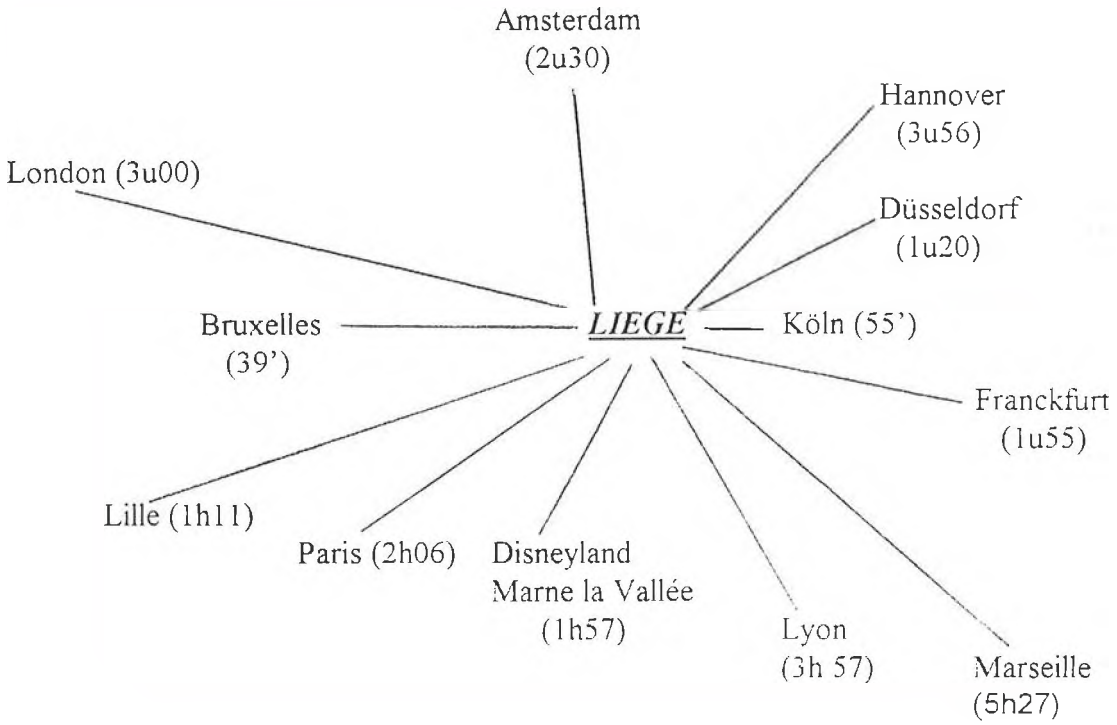
1. Luik in het hartje van Europa

Luik is gunstig gelegen op een kruispunt van belangrijke verbindingswegen: autosnelwegen, waterwegen, luchthaven, internationaal spoorwegknooppunt.

De komst van de HST opent voor Luik en zijn hinterland nog grotere perspectieven.

Als straks Thalys zich verder uitbreidt, krijgt Luik een snelle verbinding met tal van Europese grootsteden.

Een greep uit wat tegen 2005 mogelijk zal zijn :



2. Luik als verkeersknooppunt en belangrijke aantrekkingspool

Het station Luik-Guillemins verwerkt elke werkdag ongeveer 15.000 instappende reizigers. Het merendeel daarvan doet tweemaal per dag het station aan, waar dus per dag om en bij de 30.000 reizigers passeren.

Meer dan 50 % van die klanten zit op de as Aken-Verviers-Luik-Brussel-Oostende, de oostelijke tak van het HST-net.

De hogesnelheidslijn Brussel-Luik zal trouwens niet alleen een belangrijke schakel zijn in het internationale HST-verkeer, ook het binnenlands verkeer met bestemming Brussel en Oostende (IC-treinen 200km/h) vaart er wel bij.

Het verkeer in Luik-Guillemins is als volgt verdeeld :

- lijn 36-37	Brussel-Luik-Verviers-Keulen	51,5 %
- lijn 40	Maastricht	4,5 %
- lijn 94	Palais-Herstal-Antwerpen	8,5 %
- lijn 42	Amblèvevallei-Luxemburg	7,5 %
- lijn 43	Ourthevallei	5,5 %
- lijn 125	Waalse aslijn (Bergen)	22,5 %

Luik-Guillemins is dus niet alleen erg actief als binnenlands knooppunt, maar speelt ook een belangrijke internationale rol. Die twee activiteiten zullen samen nog toenemen dankzij de modernisering van het binnenlands spoorwegnet en de aanleg van de hogesnelheidslijn voor gemengd verkeer (HST en IC).

De internationale hogesnelheidsverbindingen en het bestaande internationaal verkeer maken van het Luikse station een interessante aantrekkingspool. Door de gunstige ligging, centraal en gemakkelijk bereikbaar, zal het toekomstige station van Luik een groot aantal reizigers aantrekken die met de HST naar Londen, Parijs, Amsterdam of Keulen willen sporen.

Die aantrekkingskracht reikt verder dan de Luikse regio en overschrijdt vaak ook de provinciegrenzen.

Het verzorgingsgebied omvat:

- 6.000.000 personen voor Londen
- 2.500.000 personen voor Keulen
- 4.200.000 personen voor Amsterdam
- 3.000.000 personen voor Parijs
- 6.700.000 personen voor de 4 richtingen.

3. Luik: een gemengd station in het hart van de stad

Uit de twee vorige punten blijkt dat Luik-Guillemins een gemengd station is: een internationaal HST-station en een station voor binnenlands verkeer.

Het is duidelijk dat die twee activiteiten in één station thuishoren.

Die gemeenschappelijke site voor twee verschillende, maar elkaar perfect aanvullende spooractiviteiten moet bovendien in het hart van de stad liggen.

De keuze van het toekomstige station viel dan ook om de volgende redenen op het huidige station Luik-Guillemins:

- Er is in Luik geen tweede hoofdstation nodig, enkel voor internationaal verkeer. De mengvorm waarborgt de complementariteit van de diensten.
- Geen reisonderbrekingen (tussen stations of tussen station en stad) door de verschillende NMBS- en Thalysdiensten op één plaats samen te brengen, door goede perronaansluitingen met de IC-IR-lijnen en door de band met het stadscentrum en het gemeenschappelijk vervoer te verstevigen.

- Het HST-project steunt op het principe "van centrum naar centrum" en put daaruit zijn succes. Het Franse voorbeeld bewijst duidelijk dat alle lagen van de bevolking in het internationale HST-verkeer geïnteresseerd zijn. Zijn commerciële succes ontleent het aan de grote binnenlandse lijnen. De stations in de kernstad draaien beter dan die buiten de steden (Vendôme, Satolas enz.) die te veraf liggen van de centra waar activiteiten en diensten geconcentreerd zijn. Meer dan 140 steden ontvangen de HST trouwens in de stad zelf. Om economische redenen ligt het station soms ook buiten de stad (bv. Roissy of Eurodisney).

4. Het huidige station en zijn omgeving zijn verouderd

Aangezien de keuze viel op de site van Luik-Guillemins, moet de infrastructuur aan de toekomstige noden worden aangepast.

Nu zien station en omgeving er nog zo uit:

Het station zelf:

- de treinen uit Ans rijden het station binnen met een snelheid van 40 km/h;
- ze verlaten het station richting Angleur tegen 60 km/h;
- smalle en korte in een boog lopende perrons;
- de treinen van de belangrijkste verbinding (Duitsland - Brussel, d.i. de toekomstige HST-as) komen aan op de sporen 12 tot 14, ver van het eigenlijke stationsgebouw;
- talrijke spoorkruisingen en een kokerbrug op de lijn Duitsland - Brussel zetten een rem op de snelheid;
- seinhuis met verouderde technologie;
- ouderwetse spoorinfrastructuur.

Het station en de andere vervoerwijzen

- geen enkele rechtstreekse verbinding tussen het belangrijke autowegennet, de toekomstige E5/E9-verbinding en het station;
- aan de kant van de stad loopt het drukke verkeer geregeld vast en wildparkeerders teisteren de hele wijk;
- slechte aansluiting tussen het andere gemeenschappelijk vervoer en het station.

5. Haalbaarheidsstudie : criteria voor een modern station en bestek

Om de infrastructuur te moderniseren en de exploitatie te verbeteren, is Euro Liège TGV uitgegaan van diverse criteria waaraan een modern station moet voldoen:

- rechte, bredere (8m) en langere (450m) perrons;
- hogere snelheid in het station en op de hellingen;

- rationelere spoorkruisingen;
- ruimtebeslag beperkt tot de bestaande infrastructuur;
- vanaf de helling gaat de hoofdlijn "recht op haar doel af" en ze arriveert aan de kant van de stad;
- aanleg van een rechtstreekse verbinding tussen de autoweg en het station.

Deze modernisering kan niet worden uitgevoerd op de huidige site, omdat er aan het stationsgebouw onvoldoende plaats is.

Daarom werd in de herfst van1995 een haalbaarheidsstudie gemaakt. Het leek het beste om de site ± 200 m naar de Maas (Angleur) op te schuiven, waarvoor bijna geen onteigeningen nodig zullen zijn.

Het bestek van het station zal er dus als volgt uitzien:

- om de verrichtingen aan het perron sneller te laten verlopen, komen er 5 rechte perrons, waarvan 3 van 450 m (waar de HST-dubbelstellen aankomen) en 2 van 350 m;
- 9 perronsporen;
- bredere perrons met meer comfort en een vlottere doorstroming van de reizigers;
- aankomst van de HST's en de IC's aan de kant van de stad;
- het station binnenrijden met een snelheid van 100 km/h;
- opheffing van de kokerbrug en dus van de belangrijkste kruising kant Maas;
- rationalisering van de wissels;
- tijdwinst op het lijnvak tussen Ans en de Maas: 3 minuten voor het traject en 30 seconden bij de perronverrichtingen;
- een station boven de sporen, zodat zo weinig mogelijk buiten de NMBS-site moet worden gegaan;
- station met twee ingangen, kant stad en kant heuvel waar een parking rechtstreeks verbonden is met de autoweg.

Het ontwerp betekent ook een duidelijke verbetering van de verbinding station-autoweg-kant van de stad.

De nabijheid van de autowegverbinding E5-E9 via de tunnel onder Cointe maakt immers een unieke verbinding station-autoweg mogelijk. Daarvoor zal de toegang tot het station aan de Cointe-heuvel worden aangepast.

Luik zal één van de weinige Europese stations zijn met een rechtstreekse toegang tot de autoweg.

Nu het station twee toegangswegen krijgt, wordt het verkeer in tweeën gesplitst, waardoor het heel wat vlotter zal verlopen.

De band met het openbaar vervoer krijgt voorrang. Reizigers zullen in comfortabele omstandigheden en zeker niet lang op een aansluiting moeten wachten.

6. Een verwezenlijking van Euro Liège TGV

Die belangrijke opdracht heeft de NMBS toevertrouwd aan Euro Liège TGV.

Euro Liège TGV werd opgericht op 15 oktober 1993. Het is een dochtermaatschappij:

- voor 75 % van de NMBS;
- voor 25 % van de Société de Développement de Liège Guillemins, opgericht in het najaar van 1993, en nu bestaande uit de SPI+ (Services Promotion Initiatives), de SLF (Société de Leasing et de Financement), Meusinvest, het Gemeentekrediet en de SRWT (Société Régionale Wallonne du Transport).

Het maatschappelijk doel van Euro Liège TGV omvat: studie, ontwikkeling, uitvoering en exploitatie van de HST-site van Luik en, in de meest ruime zin, van alle projecten en diensten in verband met de spoorwegexploitatie in de Luikse regio.

Nadat de haalbaarheidsstudie en het bestek klaar waren, heeft Euro Liège TGV een Europese offerteaanvraag uitgeschreven. Op 15 november 1996 werd de architect Santiago CALATRAVA aangewezen om de ruimte-indeling en de algemene esthetische vormgeving van het nieuwe station Luik Guillemins te ontwerpen.

7. Een nieuwe dynamiek voor een nieuwe buurt

De komst van de HST en de bouw van een nieuw modern multimodaal station zullen het aanzicht van de hele buurt grondig veranderen.

Voor de hele Guillemin-buurt heeft de stad Luik een structuurplan uitgewerkt dat rekening houdt met de chaotische verkeerssituatie, de uitbreiding van de dienstensector en de talrijke verwoeste zones als gevolg van de omvangrijke onteigeningen in de jaren zestig en de ontmanteling van de industriezones.

Dat structuurplan bestond al toen Euro Liège TGV met haar haalbaarheidsstudie begon.

Dankzij dat bouwproject kan in de komende maanden worden voortgewerkt aan de globale herinrichting van de Guillemins-buurt.

De buurt moet een nieuwe dynamiek vinden rond een multimodaal station, dat vlot toegankelijk en klantvriendelijk is, dat de band met de stad herstelt en een schakel vormt tussen de stad en de groene heuvel.

Het structuurplan zal binnen het "Comité d'accompagnement de Liège Guillemins" verder worden uitgewerkt in nauwe samenwerking tussen Euro Liège TGV, de stad Luik, de maatschappijen van openbaar vervoer, de Directie der Wegen en de buurtcomité's.

8. Fasering van de werken

De werken aan het nieuwe station worden uitgevoerd op drie sites.

a) Nieuw seinhuis

Dat seinhuis wordt gebouwd dichtbij de brug over de Maas (linkeroever - Val Benoît).

De werken zijn begonnen op 23.09.1996 en op dit ogenblik is de ruwbouw al flink opgeschoten.

Midden 1998 komt het seinhuis in gebruik.

b) Werken aan de spoorkwegkruising aan de voet van de helling

Daar de spoorlijnen (naar Brussel en naar Luik Palais) elkaar op verschillende niveaus kruisen, moet een tunnel worden gebouwd en zijn er ondersteuningswerken nodig op het lijnvak tussen de Place des Wallons (doorgang Sainte-Marie) en het ABX-Centrum (op het einde van de Rue du Plan Incliné).

Begin van de werken: voorjaar 1998.
Einde van de werken: 2000.

c) Nieuw stationsgebouw en spoorweginfrastructuur

De organisatie van die werken is bijzonder complex omdat het huidige station met zijn infrastructuur in bedrijf moet blijven tot het nieuwe station in dienst komt.

Een bijzondere fasering wordt onderzocht.

Prognoses: - begin van de werken: voorjaar 1999.
- einde van de werken: 2002.

9. Begroting

- Modernisering van de spoorweg - infrastructuur : BEF 3,9 miljard.

- Station van Liège - Guillemins : BEF 2,5 miljard.

****

BEKNOPT VOORONTWERP

****

FUNCTIONELE BESCHRIJVING VAN HET STATIONSGEBOUW

Persconferentie van 11 juni 1997

Euro Liège TGV

Rue du Plan Incliné, 145 • B 4000 Liège • Tél 32 (04) 254 19 58 • Fax 32 (04) 254 16 62
Société Anonyme • RC LG 185.089 • TVA BE 451.150.562 • CCB 091-0114036-90

1. ARCHITECTUUR - GEBRUIK

Het nieuwe station zal bestaan uit een 220 meter lang stationsgebouw boven de sporen en langs de huidige rue Varin tussen de rue Paradis en de rue Bovy.

Het stationsgebouw is ontworpen als een monumentaal gewelf van glas en staal, verlengd met perronoverkappingen. Het biedt uitzicht op de beboste helling.

Het station is geheel nieuw ontworpen. Het overbrugt de sporenbundel en vormt zo een verbinding tussen de heuvel en de Guilleminswijk. Er zijn twee ingangen. Aan de ene kant via het nieuwe plein voor voetgangers en bussen, en aan de andere kant via de verbinding met de autoweg aan het einde van de rue Mandeville voor personenauto's. Daar bevindt zich ook een halfopen parkeerterrein.

Het station heeft 4 niveaus:
- het plein (niveau o)
- de perrons (niveau 1)
- de loopbrug (niveau 2)
- de rue Mandeville (tussen niveau 1 en 2)

1) Het stationsplein

Het stationsplein helt 2 tot 3 % in de richting van de perrons waardoor niveau 0 een beetje lager komt te liggen dan de huidige rue Varin.

Die helling zal de architectuur van het voorplein beklemtonen en maakt onder perron 1 ter hoogte van het stationsgebouw meer ruimte vrij voor de NMBS-kantoren, winkels en openbare diensten, die nu voldoende hoog kunnen worden gemaakt.

Op dit niveau vinden we ook de twee dwarsdoorgangen onder de sporen aan elk uiteinde van het stationsgebouw. Die onderdoorgangen zijn met de andere niveaus verbonden via liften, trappen en hellingen die naar de perrons leiden. Ze zijn volledig of gedeeltelijk toegankelijk voor de reizigers of het stationspersoneel.

2) De perrons

De perrons zijn lang genoeg voor de langste treinen (3 perrons van 450 meter voor de dubbele HST-stellen van 400 meter) en 8 meter breed, zodat de reizigers vlot kunnen doorstromen. De vijf perrons van het nieuwe station zullen zich ongeveer 5,5 meter boven het plein bevinden.

De hogesnelheidstreinen en de sneltreinen tussen Oostende en het oosten van België komen aan op de perrons 1 en 2, aan de kant van de stad.

3) De loopbruggen

De loopbruggen liggen 6 meter boven de perrons, dus zeker buiten bereik van de bovenleidingen. Deze twee loopbruggen zijn achteraan in het station met elkaar verbonden door een platform. Ze geven toegang tot de perrons via roltrappen, liften en, aan de oostelijke kant, hellingen.

4) De rue Mandeville

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 geeft toegang tot het laatste perron.

De rue Mandeville zal worden heraangelegd om toegang te bieden tot de bestaande privé-woningen en om de kiss-and-drive-zone aan te leggen.

5) De NMBS-diensten

De administratieve, commerciële, technische en leidinggevende diensten van de NMBS (± 5000 m²) liggen verspreid over de HST-site.

II. TOEGANKELIJKHEID EN DOORSTROMING

Het nieuwe station Luik-Guillemins wordt boven de sporen gebouwd en is bereikbaar aan de noord- en de zuidkant:
- in het noorden, kant stad, via het Stationsplein;
- in het zuiden, kant Cointeheuvel, vanaf de verbinding met de autoweg A 602 via de avenue de l'Observatoire.

De treinen op de perrons zijn bereikbaar via:
- de twee loopbruggen boven de sporen;
- een of twee doorgangen onder de sporen, vlak onder de loopbruggen.

1) Aan de kant van de stad

De westelijke ingang is vooral voor pendelaars, die elke dag trein en bus nemen. Het Guilleminsplein blijft een busstation.

Deze ingang gebruiken ook de klanten die te voet van het stadscentrum komen, of door de taxi worden afgezet op het voorplein, of de klanten die hun wagen achterlaten op het parkeerterrein in de rue du Plan Incliné.

De oostelijke ingang is voor de vertrekkende reizigers die te voet uit de rue Varin of de rue Bovy komen, en vooral voor de aankomende reizigers. Hij geeft namelijk uit op het midden van de lange treinen (dubbele HST- en IC-stellen) en is uitgerust met roltrappen en vaste hellingen voor reizigers die veel bagage bij zich hebben of helemaal achteraan in de trein zitten.

Het nieuwe stationsplein maakt niet expliciet deel uit van het programma maar is van essentieel belang voor het station.

Enkel in het huizenblok Varin/Jonckeu zijn enkele onteigeningen nodig. Een deel van de rue Jonckeu wordt opnieuw aangelegd. Het licht hellende voorplein, beschaduwd door het hoge en monumentale verticale glazen afdak, is alleen voor voetgangers bestemd.

Voor het plein kunnen taxi's klanten afzetten. Auto's mogen er niet parkeren. De taxi's kunnen klanten oppikken aan de oostelijke uitgang, aan de kant van de rue Varin.

2) Aan de kant van de Cointeheuvel

De ingang aan de Mandevillewijk is speciaal bestemd voor reizigers die met de auto naar het station komen.

Uit het oosten voert de rue Mandeville heel weinig reizigers aan, terwijl uit het westen de meeste automobilisten van het stadscentrum komen en vooral van de autoweg via de verbinding met de avenue de l'Observatoire.

Vanaf deze toegangsweg kunnen de automobilisten kiezen tussen de ingang van het parkeerterrein onder de sporen, en de kiss-and-drive-zone vóór het platform dat de twee loopbruggen verbindt. Een deel van dat verkeersplein zal ook worden aangelegd voor taxi's (oppikken en afzetten) en autoverhuur.

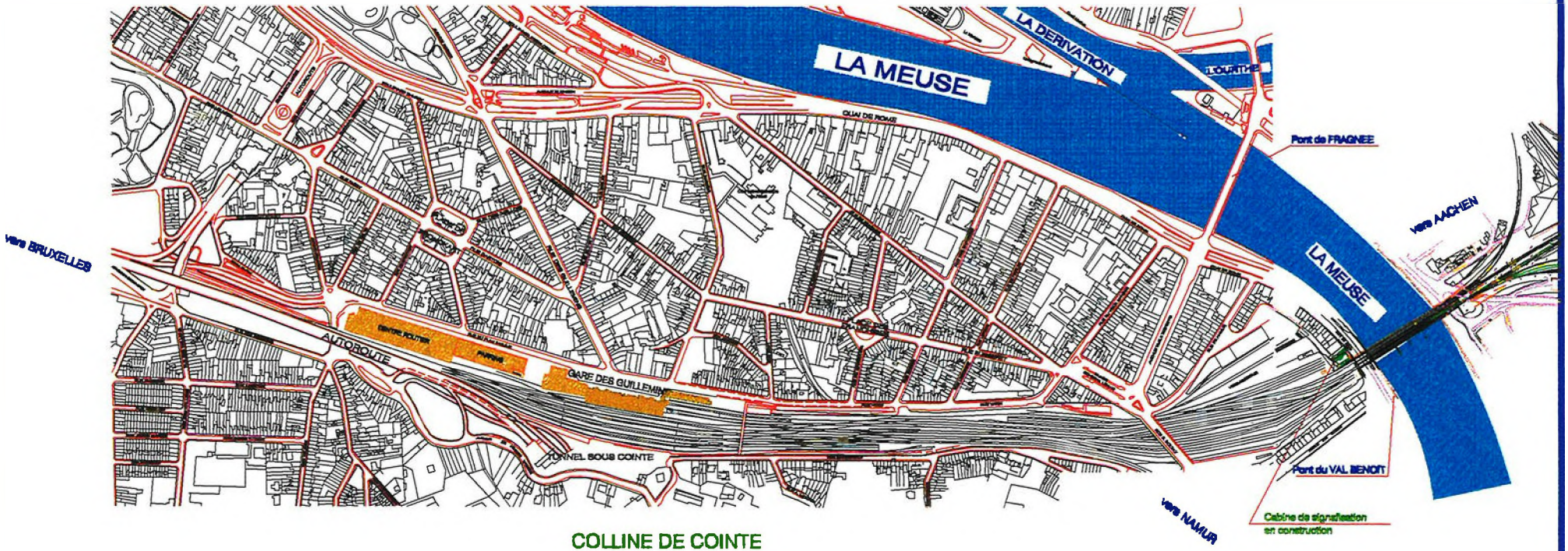
De afstand tussen de auto en de trein is dus miniem, zodat de reizigers minder moe en gestresseerd raken.

Bovendien zijn in de architectuur van het station de voetgangerszones heel duidelijk afgebakend, waardoor de reiziger zich makkelijk kan oriënteren en zich veiliger en meer op zijn gemak zal voelen.

Zolang het station open is, kunnen de voetgangers gebruik maken van de loopbruggen als een verbindingsweg tussen de Cointeheuvel en de Guilleminswijk.

****

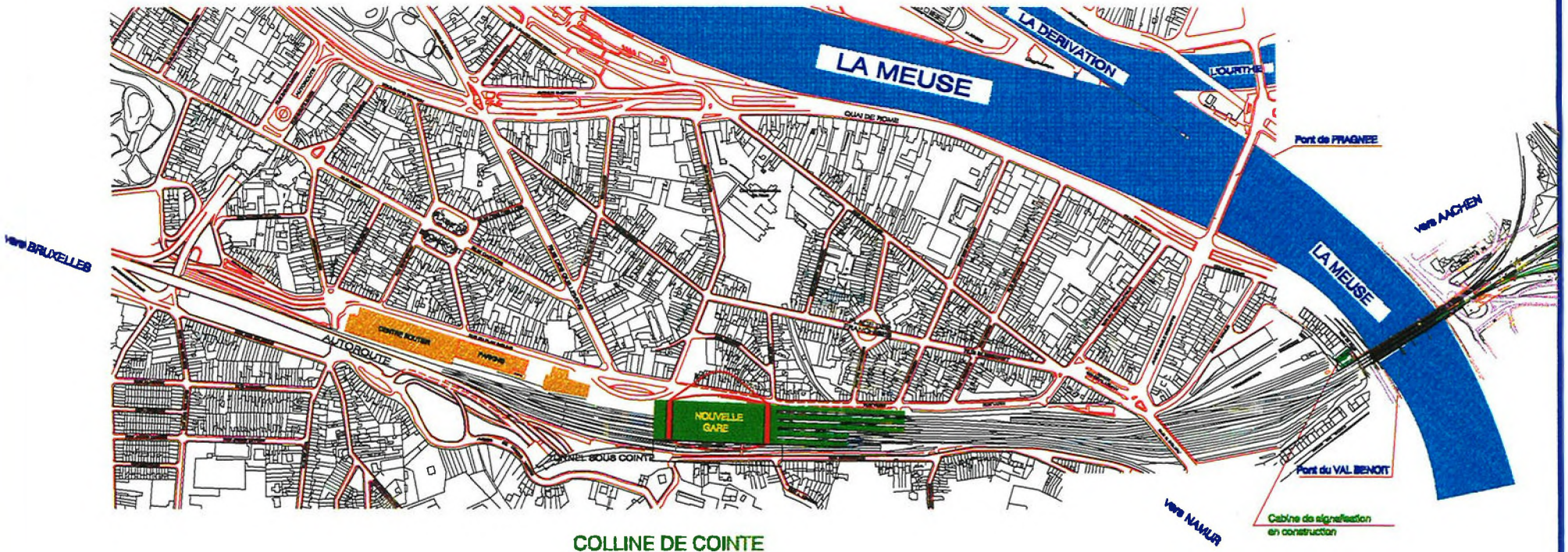
Situation existante - Huidige situatie - Present situation - Gegenwärtige Lage



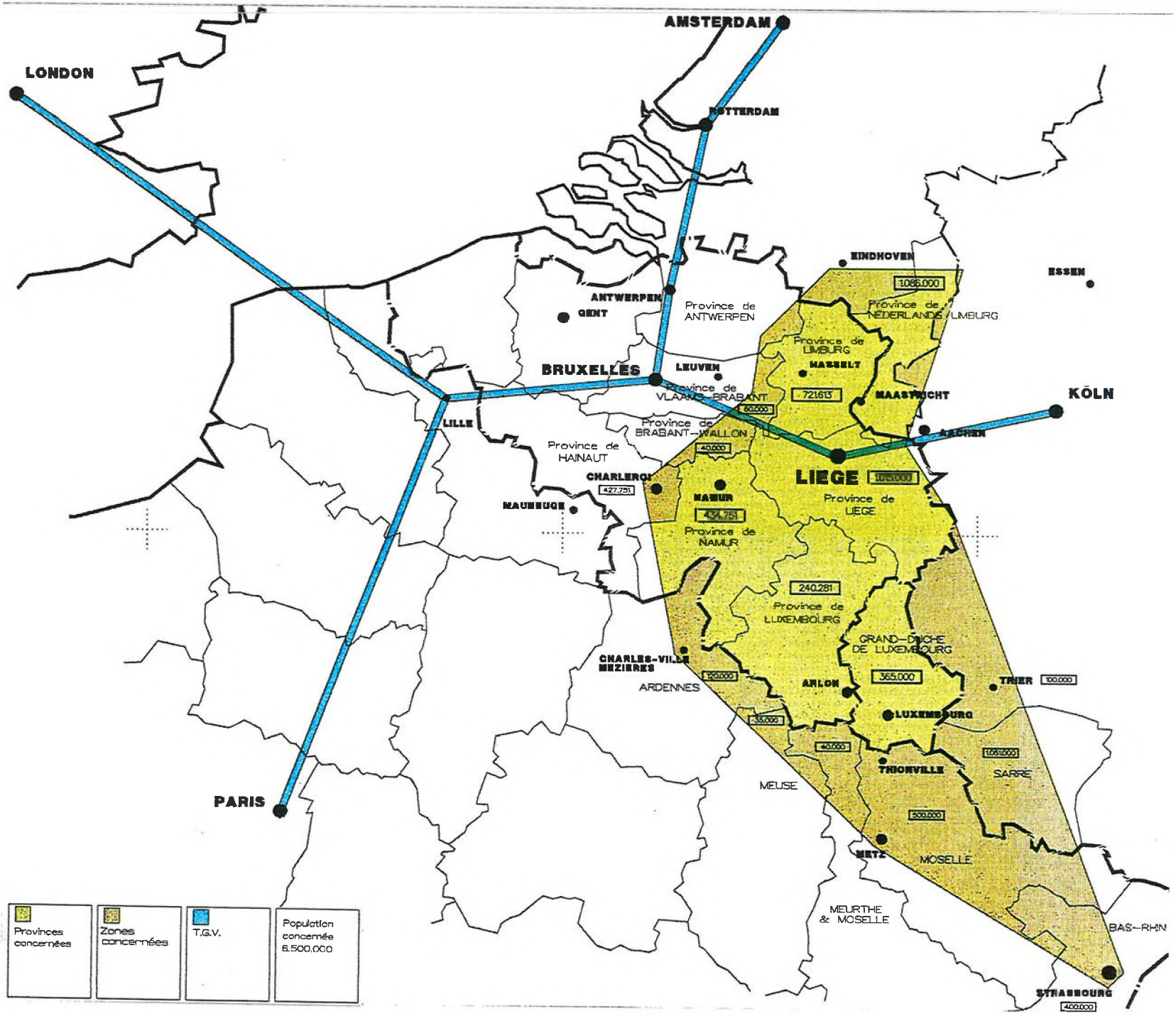
COLLINE DE COINTE

Euro Liège TGV

Situation projetée - Geplande situatie - Planned situation - Entworfen Lage



Euro Liège TGV



ZONE D'INFLUENCE TGV TOUTES DIRECTIONS

INVLOEDSZONE TGV ALLE RICHTINGEN

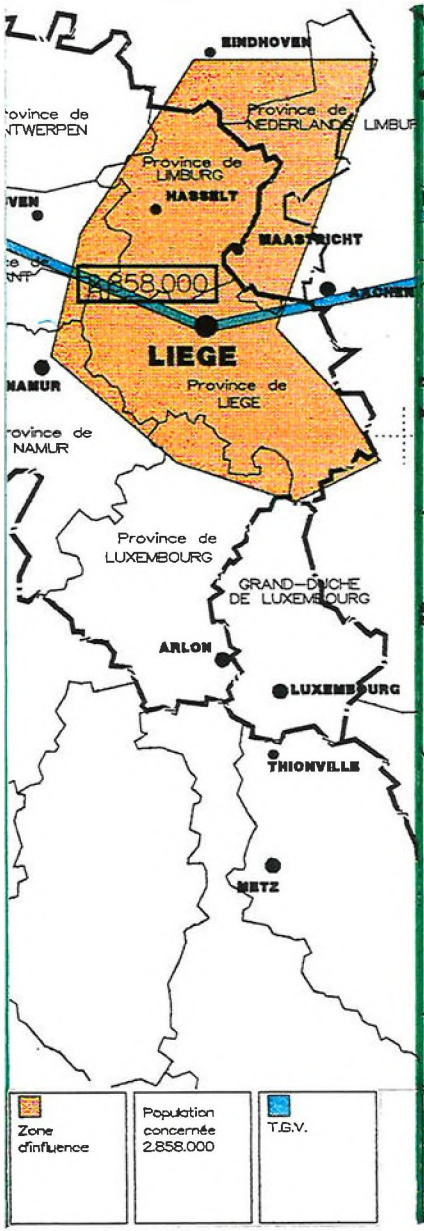
ZONE OF INFLUENCE TGV ALL DIRECTIONS

EINFLUßZONE TGV ALLE RICHTUNGEN

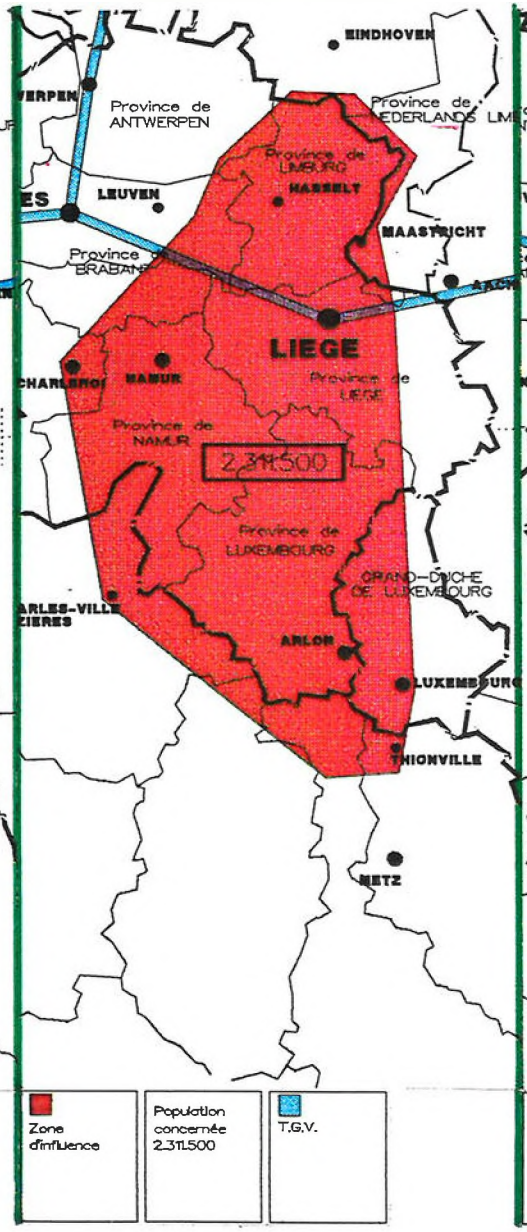
Euro Liège TGV

ZONES D'INFLUENCE TGV

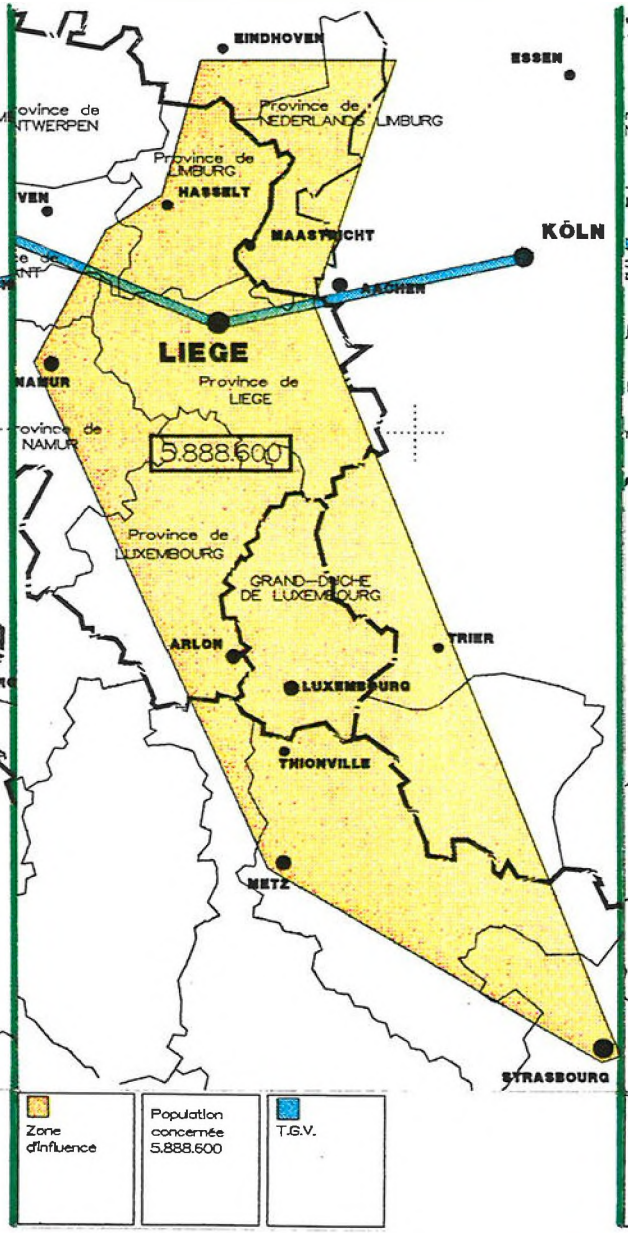
DIRECTION PARIS



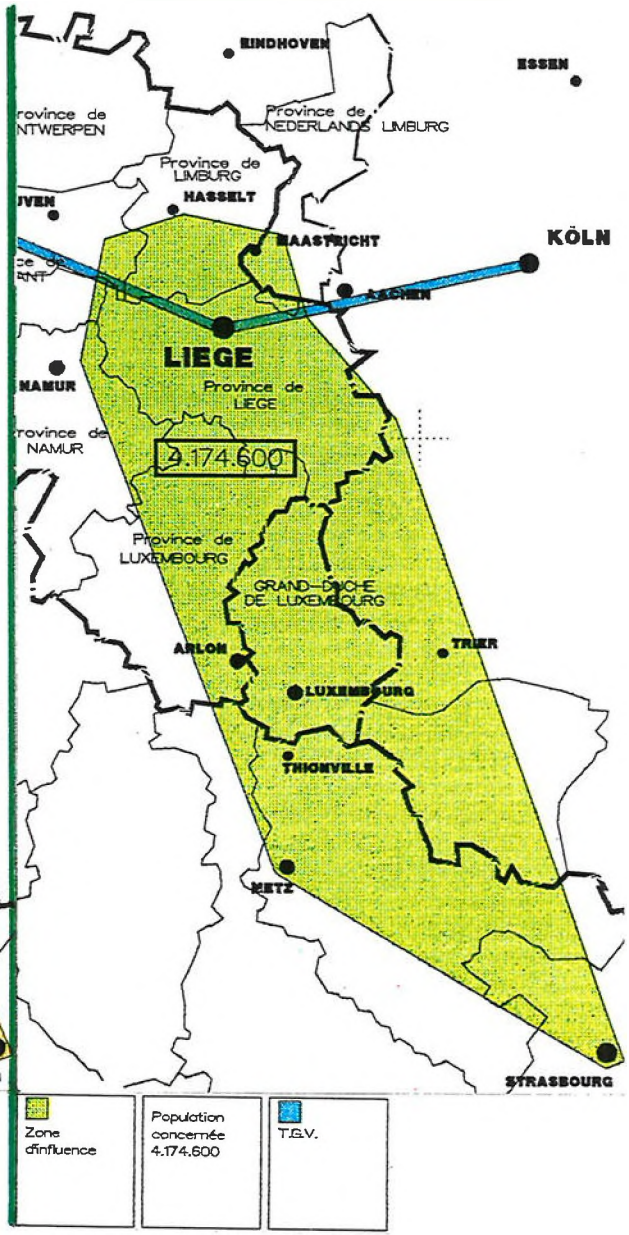
RICHTUNG KÖLN



DIRECTION LONDON

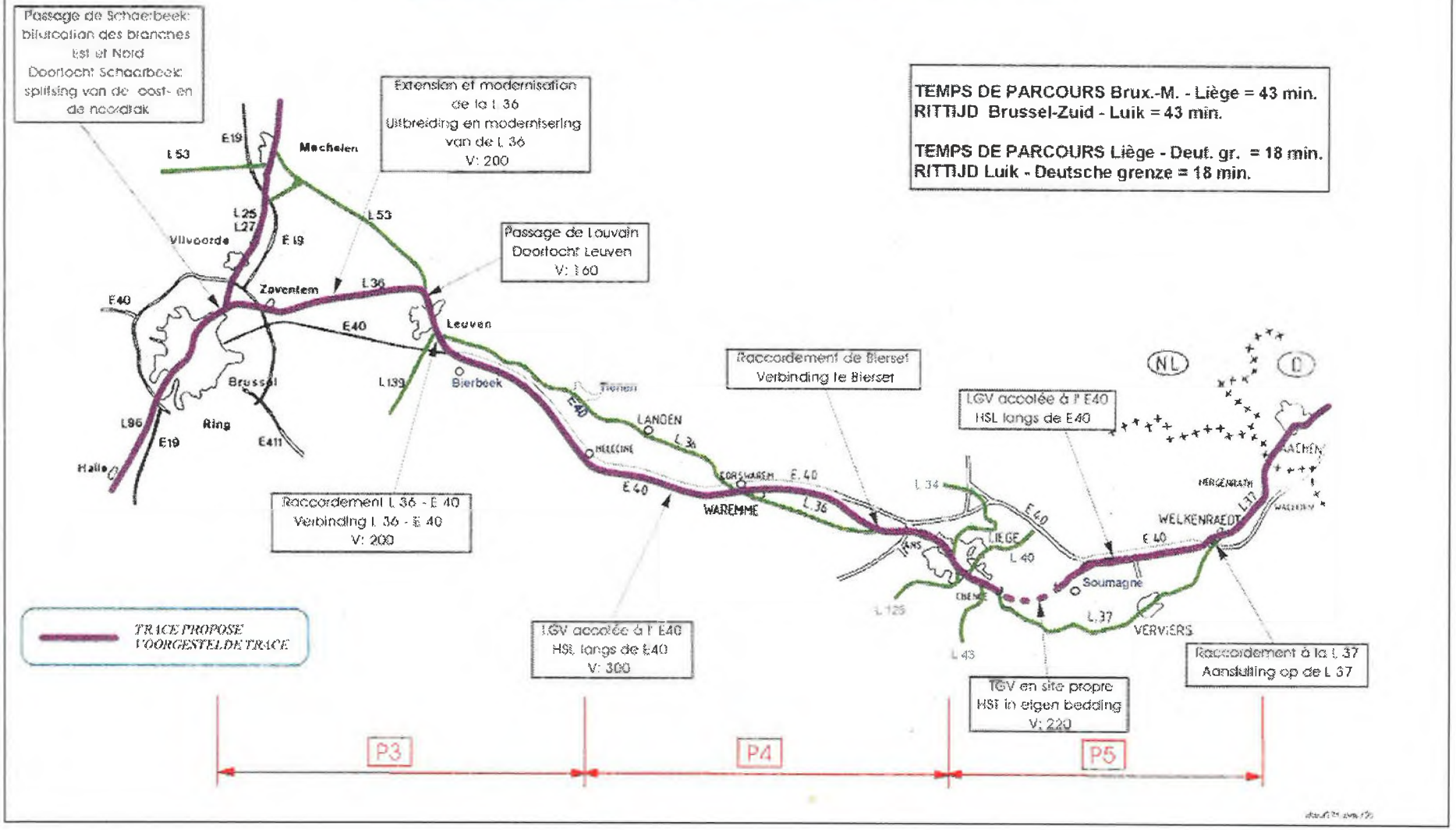


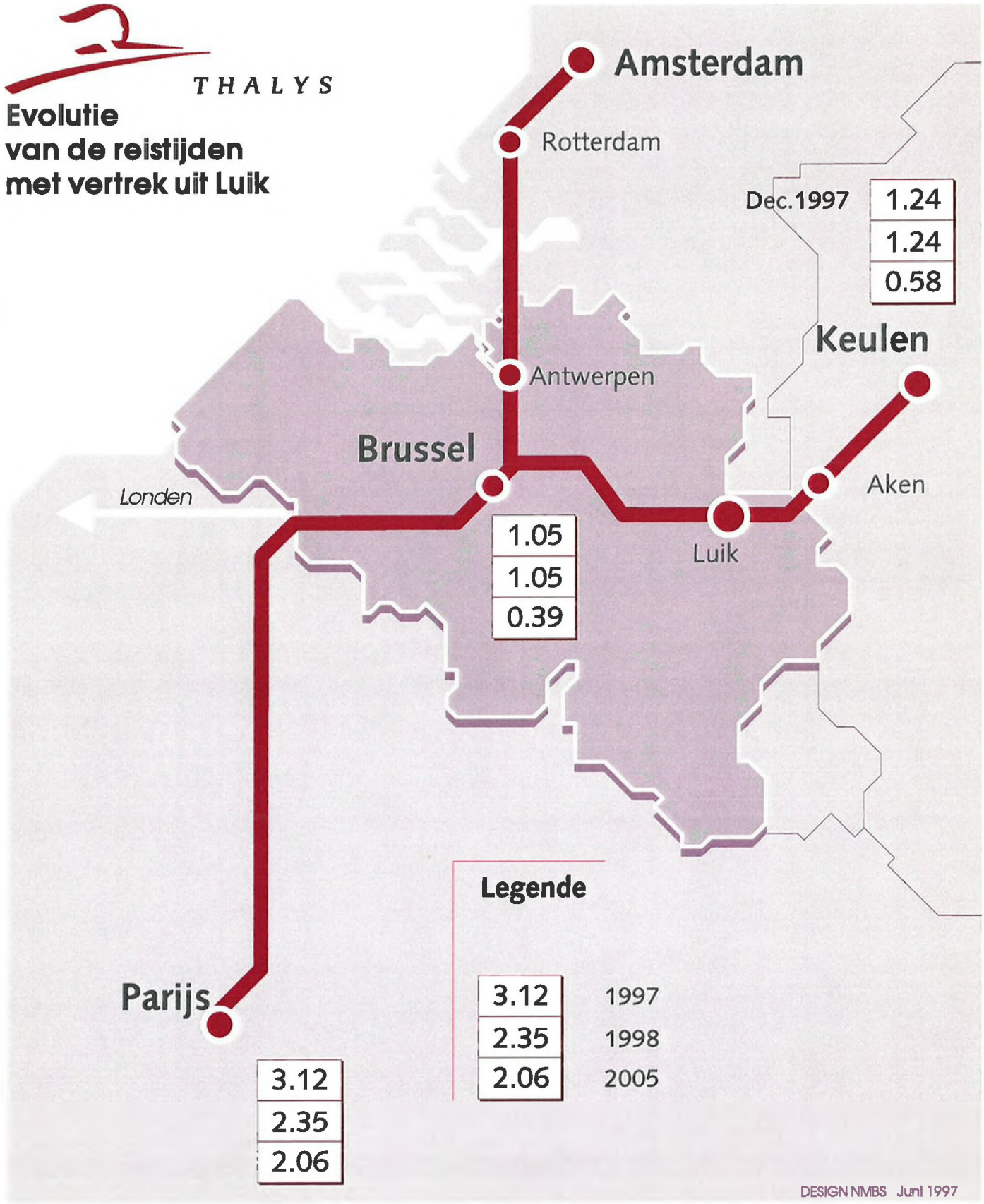
RICHTING AMSTERDAM

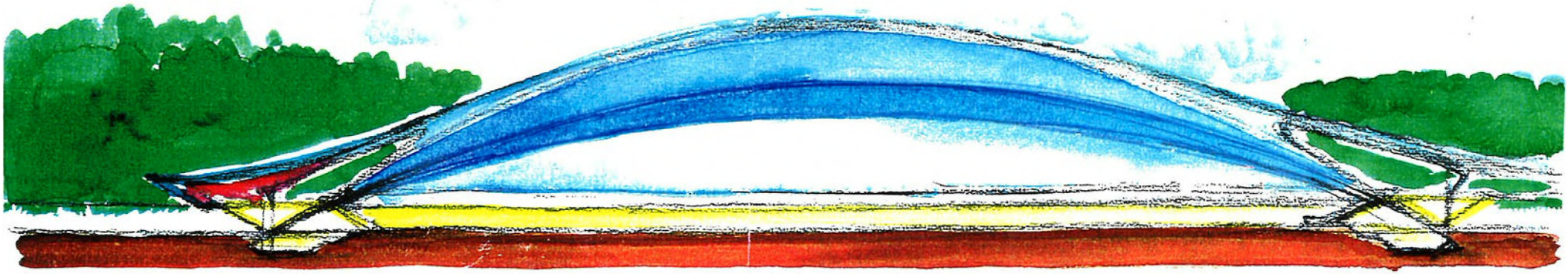


Euro Liège TGV

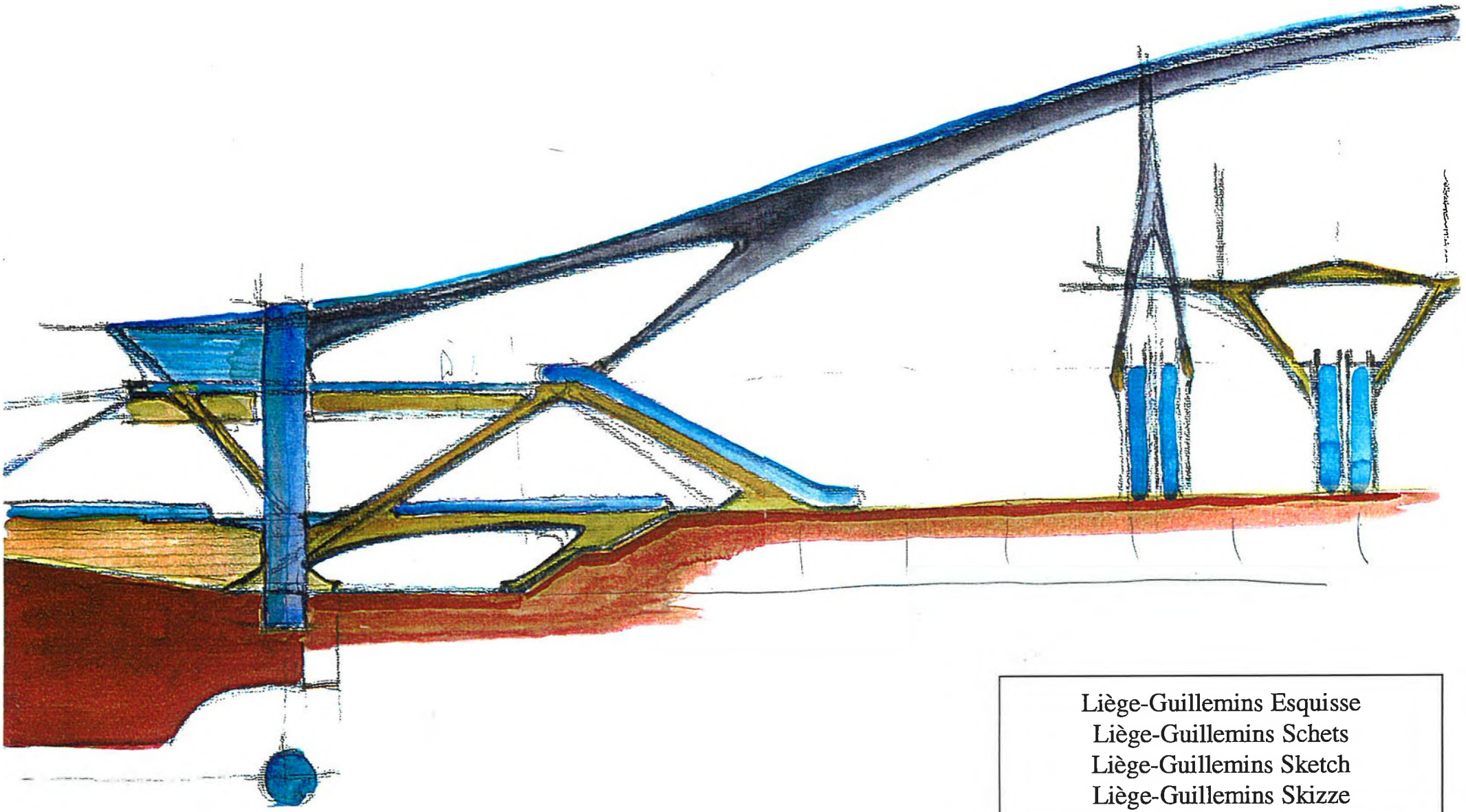
Project TGV - Bruxelles-Midi - Deutsche grenze
HST-project - Brussel-Zuid - Deutsche grenze




THALYS
Evolutie
van de reistijden
met vertrek uit Luik
Amsterdam
Rotterdam
Dec.1997
1.24
1.24
0.58
Keulen
Antwerpen
Brussel
Londen
Aken
1.05
1.05
0.39
Luik
Legende
3.12 1997
2.35 1998
2.06 2005
Parijs
3.12
2.35
2.06
DESIGN NMBS Juni 1997

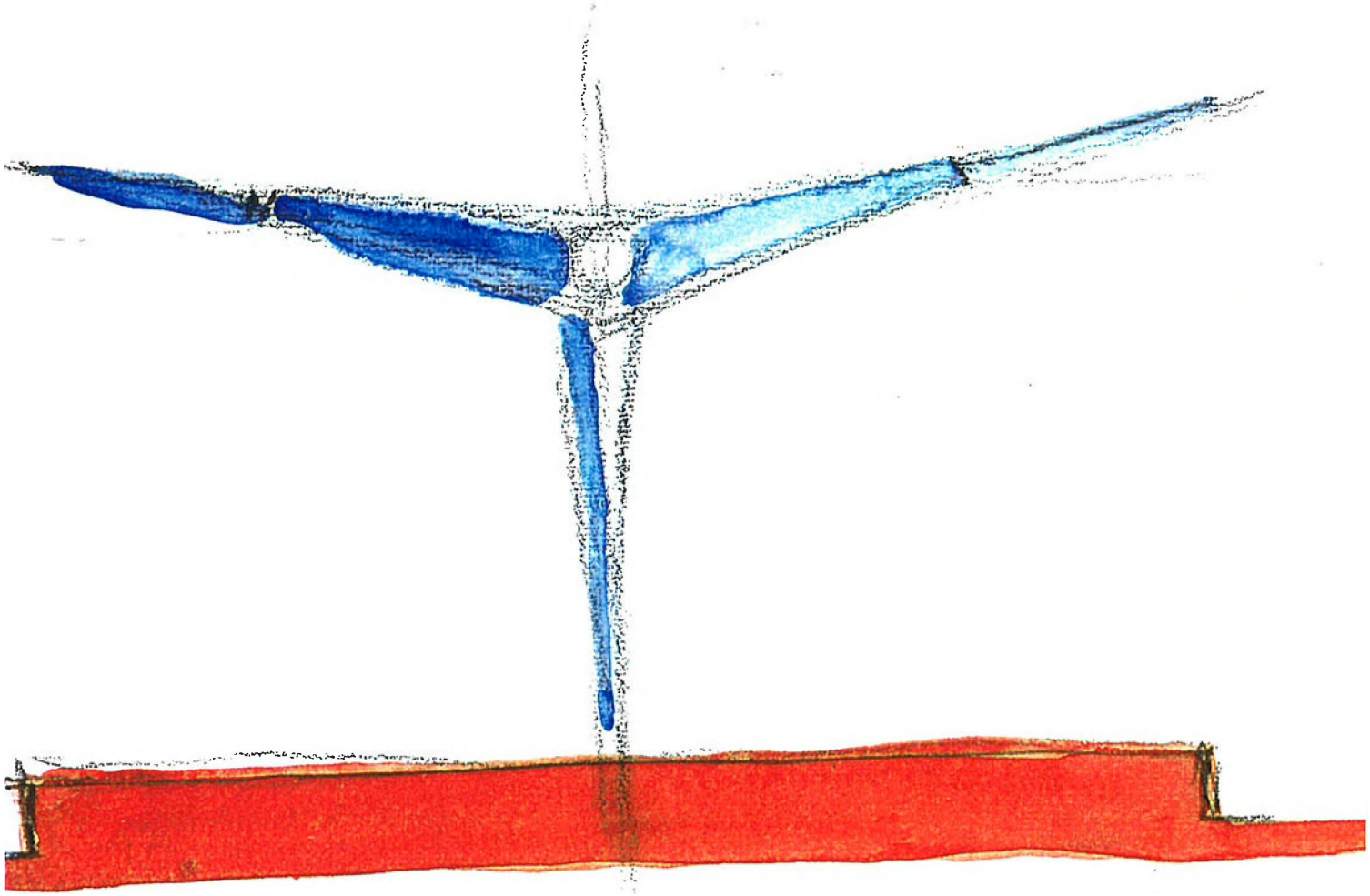


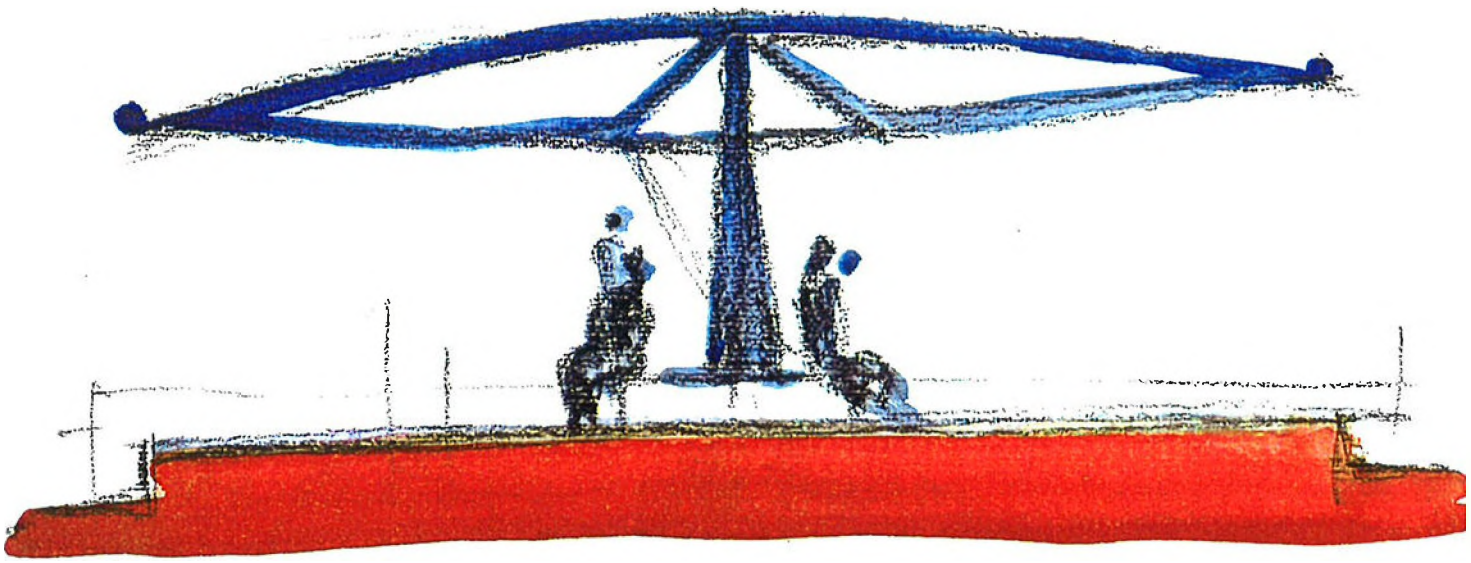
Liège-Guillemins Esquisse
Liège-Guillemins Schets
Liège-Guillemins Sketch
Liège-Guillemins Skizze

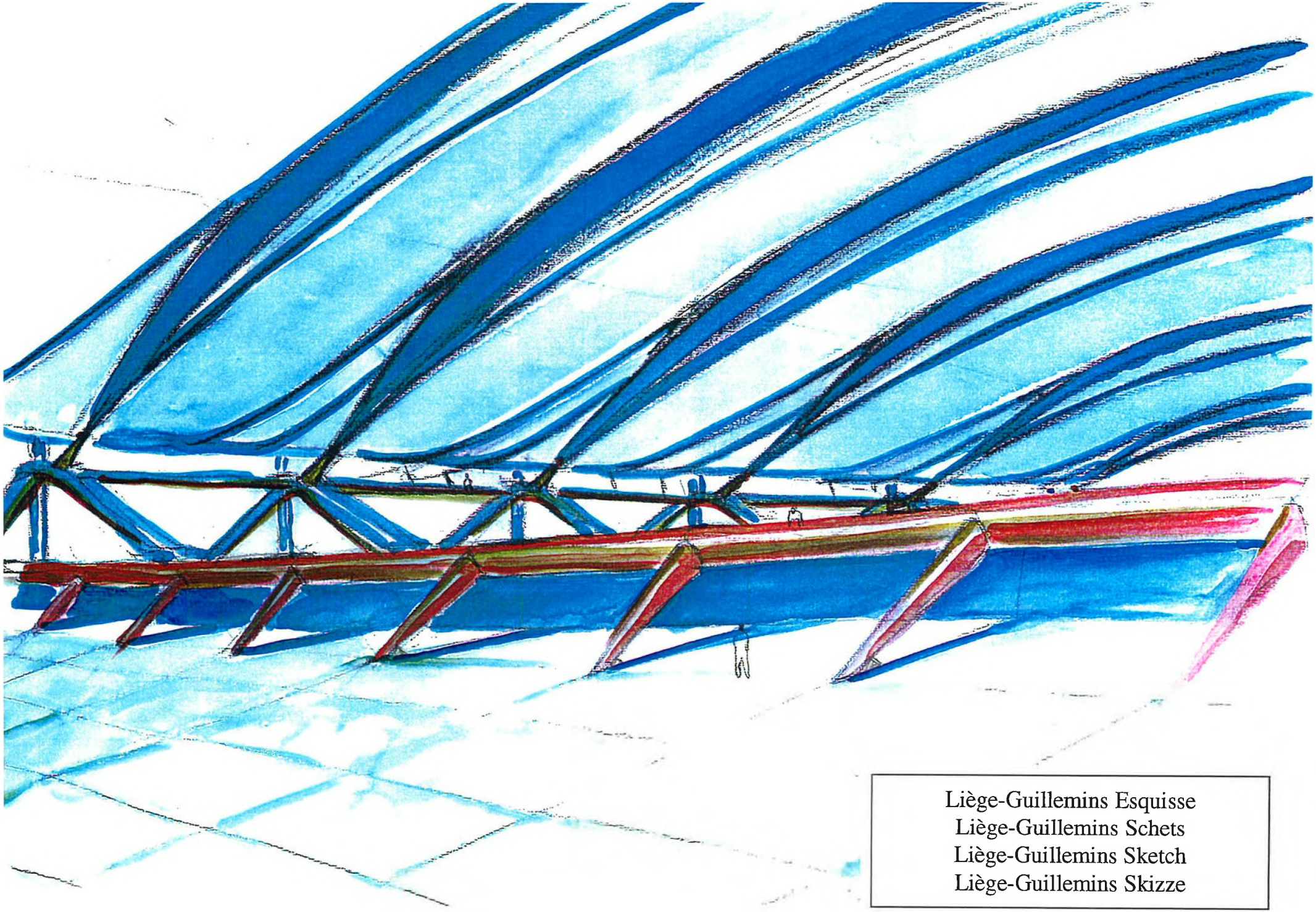


Liège-Guillemins Esquisse
Liège-Guillemins Schets
Liège-Guillemins Sketch
Liège-Guillemins Skizze

Liège-Guillemins Esquisse
Liège-Guillemins Schets
Liège-Guillemins Sketch
Liège-Guillemins Skizze







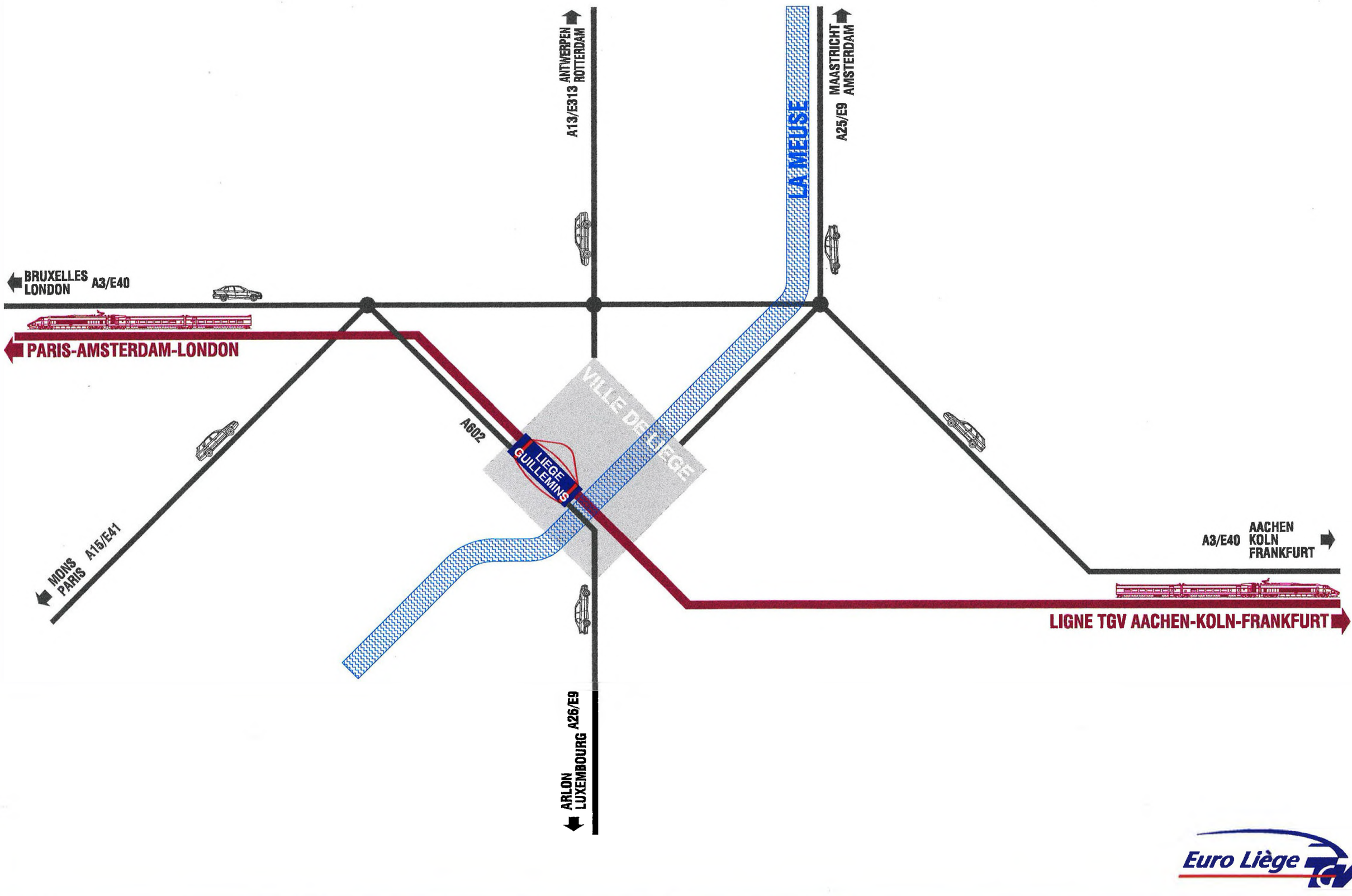
Liège-Guillemins Esquisse
Liège-Guillemins Schets
Liège-Guillemins Sketch
Liège-Guillemins Skizze

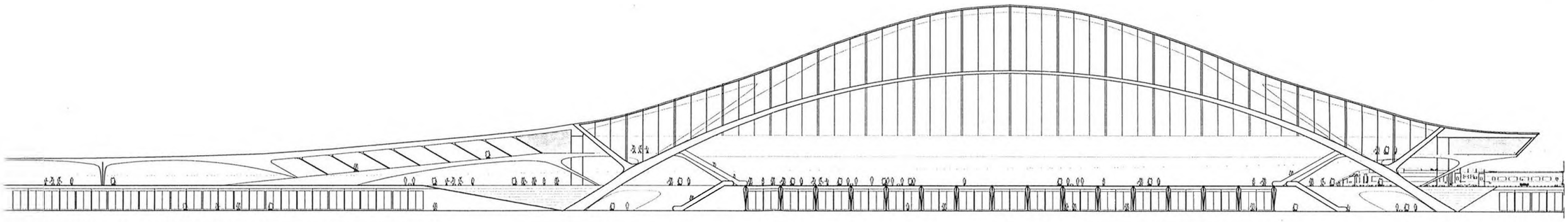
TONGEREN
St TRUIDEN
WAREMME
N 20
A 13
E 313
GLONS
Ligne 34
LIERS
Ligne 40
VISE
VISE
CANAL ALBERT
LA MEUSE
N 627
BRUXELLES
BRUXELLES
E 40
BRUXELLES
AWANS
Ligne TGV
Ligne 36
LONCIN
ANS
VOTTEM
MILMONT
HERSTAL
A 25
CHERATTE
E 40
WELKENRAEDT
E 40
Ligne 34
A 602
BRESSOUX
N 3
BIERSET
A 15
LIEGE PALAIS
LIEGE JONFOSSE
LIEGE GUILLEMINS
E 42
NAMUR
Ligne 125
N 90
NAMUR
CHENEE
Ligne TGV
Tunnel CHENEE-SOUMAGNE
Ligne TGV
EUPEN
Ligne 37
VERVIERS
CHAUDFONTAINE
N 61
LA VESDRE
PEPINSTER
N 30
E 25
N 62
N 63
L'OURTHE
Ligne 43
MARCHE
LUXEMBOURG
LUXEMBOURG
A 26

LEGENDE

- RESEAU AUTOROUTIER
- LIGNES SNCB
- LIGNE TGV
- FRONTIERE
- RESEAU ROUTIER PRINCIPAL

Euro Liège TGV


A13/E313 ANTWERPEN ROTTERDAM
LA MEUSE
A25/E9 MAASTRICHT AMSTERDAM
BRUXELLES LONDON A3/E40
PARIS-AMSTERDAM-LONDON
A602
VILLE DE LIEGE
LIEGE GUILLEMINS
MONS PARIS A15/E41
A3/E40 AACHEN KOLN FRANKFURT
LIGNE TGV AACHEN-KOLN-FRANKFURT
ARLON LUXEMBOURG A26/E9
Euro Liège TGV



ELEVATION LONGITUDINALE NORD (PLACE DE LA GARE)

0 5 10 20 30m