

# Luxemburgse mobiliteit op nieuwe sporen

Zondag 10 december 2017 was een belangrijke dag voor de tot dusver verstikkende mobiliteit in de hoofdstad van het Groothertogdom. Niet alleen werd op die datum de eerste 4 kilometer spoor van de gloednieuwe stadstram in gebruik genomen, ook verscheen de spectaculaire funiculaire in het straatbeeld. Meteen krijgt de Luxemburgse hoofdstad ook twee nieuwe treinstaties. Dit alles is evenwel slechts de eerste fase, want eenmaal in 2021 de tramlijn over zijn volle 16,4 km lengte – volledig in eigen bedding en deels zonder bovenleiding – in gebruik is, zullen er dagelijks 2.000 lijnbussen minder rondrijden in de Luxemburgse hoofdstad.

## Funiculaire

Maar meest in het oog springend is de immense funiculaire die de verbinding vormt tussen het nieuwe treinstation "Pfaffenthal-Kirchberg (Pont Rouge)" op de spoorlijn Luik – Luxemburg en het voorlopige eindpunt van de tramlijn op de "Pont Rouge" aan het begin van de nieuwe economische slagader "Kirchberg".

Waar tot 9 december van vorig jaar de spoorforenzen uit zowel het noorden (Merch, Ettelbruck, Diekirch, Wiltz, Clervaux, Troisvierges) als uit het zuiden (Esch-sur-Alzette, Rodange, Pétange, Athus en Longwy) via het Luxemburgse centraal station moesten reizen en daar moesten overstappen op een bus die hen naar hun kantoor op de Kirchberg bracht,

kunnen ze nu uitstappen in de nieuwe treinstation "Pfaffenthal-Kirchberg". Na een ritje met de funiculaire wacht daar een tram om hen naar kantoor te brengen.

De funiculaire is uitgerust met 4 cabines voor elk maximaal 168 personen en heeft een maximumcapaciteit van 7.200 te transporteren personen per uur. Dit laat toe om de reizigers van een bomvolle pendeltrein in een minimum van tijd naar de 39 meter hoger gelegen tramhalte aan de "Pont Rouge" te brengen. Een ritje met deze schuine kabellift op rails is slechts 200 meter lang en neemt 63 seconden in beslag. Ze overwint daarbij een stijgingspercentage van 19%.

Voor de forenzen uit het noorden levert dit sinds december zelfs in het minst

gunstige geval een tijds winst van minstens 22 minuten op. Forenzen uit het zuiden zijn minstens 8 minuten minder lang onderweg.

## Tramlijn

Met een maximumcapaciteit van 7.200 personen per uur komt de funiculaire dicht in de buurt van de maximumcapaciteit van de tramlijn die met een frequentie van een tram om de 3 tot 6 minuten is berekend op maximum 10.000 personen per uur en per rijrichting. Daartoe worden 45 meter lange tramstellen met een capaciteit van 450 personen ingezet.

Met zijn lengte van slechts 4 km oogt de eerste fase van deze tramlijn zeer bescheiden. Eind januari zat men met zowat 8.400 tramreizigers per dag ook nog ver af van de beoogde reizigersaantallen. Maar dat is niet belangrijk. Wel belangrijk is dat de tram er is, want een en ander heeft toch flink wat voeten in de aarde gehad.

Zo werd in 1995 na een regeringswissel een eerste project gekelderd. Reden was onder meer flink wat verzet van de Kamer van Koophandel en van de handelaars van de Avenue de la Gare. En ook al zien diezelfde handelaars de aanleg van een trambaan door hun winkelstraat met lede ogen tegemoet, volgens de huidige planning zou de tram vanaf de lente 2020 reeds tot aan het Luxemburgse hoofdstation moeten rijden.

Tussen de "Pont Rouge" en het Luxemburgse hoofdstation zal de tram rijden op



De funiculaire verbindt het eindpunt van de tram met de nieuwe treinstation Pfaffenthal-Kirchberg.  
Foto GilPe Wikipedia

batterijen, waardoor op dit 3,5 km lange traject geen bovenleiding nodig is. Dit moet de aanleg van de tramlijn beter verteerbaar maken, want op dit drukke traject – waar in de spits bussen op zich reeds een file vormen – wordt de verdere aanleg van een trambaan nog een heikele klus.

Tegen 2021 moet de tramlijn naar het noorden toe verbonden worden met de luchthaven Findel. Naar het zuiden wordt de tramlijn vanaf het centraal station doorgetrokken tot “Cloche d’Or”, waar een volledig nieuw voetbalstadion komt. Het zal dan ook mogelijk zijn van trein op tram over te stappen in Howald, waar in december ook een nieuw station in gebruik werd genomen. De bouw van de volledige tramlijn wordt in totaal op 565 miljoen euro geraamd.



Luxemburg koos voor lange trams (45 meter).

Foto Smiley.toerist Wikipedia

## Zachte weggebruiker

De hoofdstad van het Groothertogdom is een stad met diepe valleien waar hoge bruggen de verbinding vormen tussen de verschillende stadsdelen. Toch wil men ook hier het fietsen promoten en voorzien in afzonderlijke fietspaden. Parel op de kroon is een wereldprimeur in de vorm van een hangende brug tussen de pijlers van de historische “Pont Adolphe”. Deze op 17 september 2017 in gebruik genomen hangbrug brengt fietsers en voetgangers over een afstand van 154 meter veilig over de vallei van de Pétrusse. Ze is 4 meter breed en 3,8 meter hoog en telt onder de “Pont Adolphe” 1.050 verankeringspunten. Tussen de 800 en 1.000 fietsers per dag maken gebruik van deze hangbrug. Ze heeft 6,2 miljoen euro gekost.

Met de bouw van de funiculaire en een nieuw station “Pfaffenthal-Kirchberg” kwam er ook een nieuwe stadslift die een verbinding

vormt met het groene, pittoreske en rustige gehuchtje Pfaffenthal, aan de oevers van de rivier Alzette, en van daaruit via de funiculaire met het voorlopige eindpunt van de tram aan de Kirchberg.

Dit is dan de tweede stadslift die dit gehuchtje ontsluit, want op 22 juli 2016 werd aan de andere oever van de rivier een panoramische stadslift in gebruik genomen die terzelfdertijd plaats biedt aan 5 fietsers en hun fiets en 10 personen zonder fiets. In 30 seconden worden deze 60 meter hoger gebracht, waar dan wordt uitgestapt ter hoogte van het park “Fondation Pescatore” en waar dan op de Avenue de Porte Neuve aansluiting is met een pak stads- en streekbussen. In principe kan die stadslift maximaal 150 fietsers en 305 voetgangers naar boven brengen.

Heeft deze stadslift in de eerste plaats een mobiliteitsfunctie, meteen is ze ook een toeristische attractie geworden die heel wat bezoekers trekt terwijl men ook hoopt dat door het gehuchtje Pfaffenthal te ontsluiten, de toeristen hun weg zullen vinden naar dit tot dusver weinig bekende, maar pittoreske en groene stadsdeel.

Dit alles is dus maar een eerste fase van de mobiliteitsomwenteling die de hoofdstad van het Groothertogdom momenteel meemaakt en die bij de volledige afwerking van het tramnet in 2021, waarbij ook o.m. de luchthaven en het toekomstige sportstadion met de stadstram bereikbaar zullen zijn, zo’n 2.000 lijnbussen zal weghalen uit de stad.

Nico Callens



Schema van het toekomstig tramnet

## Zin om de nieuwe verbindingen in Luxemburg eens uit te proberen?

TreinTramBus organiseert op 19 mei een begeleide ledenexcursie met bezoek aan het nieuwe station, de funiculaire en de tramlijn (zie p.13).