

Mechelen, 25 april 2018

Realisatie van de Spoorbypass Mechelen zit in de laatste rechte lijn Infrabel is gestart met de aanleg van de spoorinfrastructuur

De werkzaamheden voor de Spoorbypass Mechelen vorderen goed. Sinds begin 2018 zijn alle bouwkundige werken klaar. Momenteel werkt Infrabel volop aan de bouw van de nieuwe spoorinfrastructuur. De nieuwe spoorlijn zal op termijn zorgen voor meer capaciteit in Mechelen, een aansluiting met de Diabolo en voor een verbetering van de mobiliteit van en naar Brussel.

Na de bouwkundige werken, nu de spoorwerken

De **bouwkundige werken** (o.a. de constructie van de spoorbedding, de spoorbermen, de steunmuren en de funderingen) voor de spoorbypass zijn gestart in juni 2013 en zijn sinds begin 2018 klaar. De grootste technische uitdaging vormde de realisatie van zes spoorbruggen: de kokerbrug aan de Halfgalgstraat, de brug over de Jubellaan én de Leuvense Vaart, de spoorbrug over de Leuvensesteenweg, de brug over de spoorlijn Leuven – Mechelen – Schellebelle en de spoorbrug over de Dijle.

Sinds begin dit jaar is Infrabel gestart met **de bouw van de nieuwe spoorinfrastructuur**. Die omvat de aanleg van twee nieuwe sporen op het 3,2 km lange traject van de spoorbypass. In totaal worden er 6,4 km sporen, ongeveer 9.000 dwarsliggers en 6 wissels geplaatst. Daarna zijn de werken voor de bovenleiding (16 km rijdraad voor de bovenleiding) en seininrichting (8 seinen, 3 seinketen, 16 ETCS-bakens) gepland.

In een laatste fase zullen de testen en controleritten van de nieuwe spoorinfrastructuur gebeuren waarna de spoorbypass **eind 2019 volledig klaar zal zijn** voor de ingebruikname. Al deze werken worden gecoördineerd door TUC RAIL, het studie- en projectmanagementbureau voor de spoortechnologie van Infrabel.

Spoorbypass voor meer capaciteit en vlotter treinverkeer

De spoorbypass (3,2 km) strekt zich uit van de Abeelstraat (zuidkant) door het station Mechelen tot de N15 (noordkant). Het is **een nieuwe spoorlijn die twee extra sporen en twee nieuwe perrons** (aan de achterkant van het station Mechelen) omvat. Dankzij de spoorbypass zullen de treinen sneller door het station Mechelen kunnen rijden (160 km/u in plaats van 100 km/u).

Infrabel beoogt hiermee ook een **verdere capaciteitsverhoging en een vlottere doorstroming** van het treinverkeer op de strategische verbinding Brussel – Mechelen – Antwerpen – Nederland. De spoorbypass vormt zo het sluitstuk van het Belgische hogesnelheidsnet.

Strategische investering voor een betere mobiliteit

Na de eerder in gebruik genomen Diabolo en de lijn Schaarbeek - Mechelen zal het station Mechelen dankzij de spoorbypass verder kunnen uitgroeien tot **een strategisch sporknooppunt**. De spoorbypass is ook nuttig voor het Gewestelijk ExpresNet en zal bijdragen tot een aanzienlijke verbetering van de mobiliteit van en naar Brussel.

De totaal geraamde investering voor de Spoorbypass Mechelen bedraagt ongeveer **170 miljoen euro**.

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. De onderneming stelt vandaag zo'n 10.300 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1,5 miljard euro (2017).