

I TRENI IN NORVEGIA (parte 2)

Giovanni Molteni - Estate 2014

La capitale della Norvegia, **Oslo**, ha 630.000 abitanti circa (distribuiti su ben 454km² di cui però quasi metà boschi con addirittura 343 laghi) che diventano circa un milione nell' area urbana, si trova nel punto più a nord di un fiordo con diverse isole lungo circa 100km, cosa che comunque non ne ha impedito lo sviluppo come porto merci e passeggeri. Alle spalle della città ci sono invece colline boschive tra i 300 ed i 600m di altezza.



La leggenda ne fa risalire la fondazione all' anno 1048, anche se si sono trovate tracce precedenti di almeno un secolo, ed il suo nome attuale, Oslo, lo ha recuperato solo nel 1925, vent' anni dopo l' indipendenza, dopo che per tre secoli, durante le dominazioni prima danese e poi svedese, si chiamò **Christiania**.



La moderna (in certe zone anche troppo) Oslo ha una discreta rete tranviaria di 6 linee (in norvegese il tram si chiama trikk o trikken, abbreviazioni di elektrikken), una ramificata metropolitana

(**T-bane**) anche questa con 6 linee ed una rete di linee ferroviarie suburbane (lokaltog), esercite dalle ferrovie nazionali NSB, al servizio dell' estesissima area metropolitana, che utilizzano un doppio passante ferroviario sotterraneo aperto nei primi anni 80 e successivamente ampliato.

Ad Oslo esiste da tempo una rete di collegamenti ferroviari suburbani gestiti direttamente dalle ferrovie statali NSB. Fino al 1980 le linee da ovest si attestavano però nella stazione ovest (Vestbanen stasjon o **Oslo V**), mentre tutte le altre linee terminavano nella vecchia stazione est (Østbanen stasjon o **Oslo Ø**), immediatamente ad est del centro. Da allora è stato aperto un passante ferroviario sotto il centro cittadino, con fermata intermedia a **Nationaltheatret**, il che ha comportato un riassetto completo dei servizi offerti, con l' inserimento di tre linee passanti est-ovest e frequenza iniziale di 30' minuti ciascuna.



La vecchia stazione ovest è stata chiusa nel 1989 (dal 2005 ospita il centro Nobel per la pace), ma anche la vecchia stazione est non ha più binari (è diventata un hotel), sostituita dalla adiacente, modernissima, funzionale ma assolutamente anonima nuova stazione centrale (Oslo Sentralstasjon abbreviato in Oslo S), che se non fosse per le insegne esterne, potrebbe benissimo essere scambiata per un centro commerciale.

La nuova stazione è dotata di 19 binari, di cui 4 passanti.



Nel 1999, per far fronte all' aumento dei treni (oggi nel passante transitano 7 linee tra suburbane e regionali, oltre alla lunga percorrenza per Stavanger e Bergen più molti dei treni veloci "Flytoget" per l' aeroporto Gardemoen), sono stati attivati due nuovi binari, già predisposti con notevole lungimiranza fin dalla costruzione dei primi due.



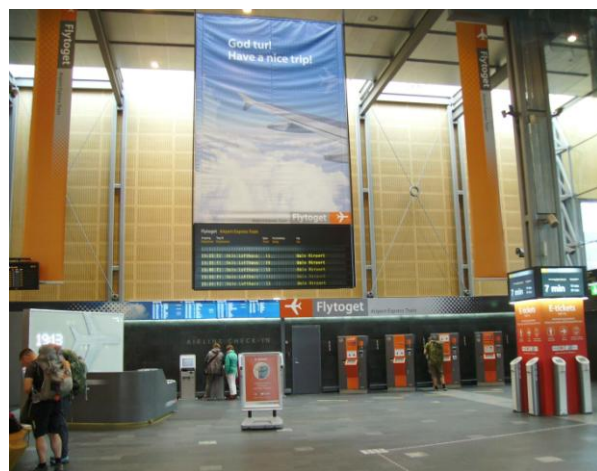
A Nationaltheatret ci sono così due fermate sotterranee separate, una per i treni diretti verso est e l' altra per quelli verso ovest, ciascuna con un larghissimo marciapiede centrale tra i due binari. Sulle linee suburbane circolano elettrotreni di varie serie ed epoche, spesso accoppiati in multiplo, anche se prevalentemente (ma non esclusivamente) circolano treni a quattro pezzi serie 72 di costruzione AnsaldoBreda del 2002 lunghi 85.7m, foto 9, alternati ai recentissimi (ancora in consegna) ormai immancabili FLIRT di Stadler qui a cinque pezzi per 105.5m, classificati serie 74 e 75, abbelliti rispetto all' originale con nuova linea e

nuovi frontali, grazie ai quali hanno vinto nel 2011 il premio Red Dot design award.

Altra particolarità di questi **FLIRT** è la velocità massima di ben **200Km/h**.



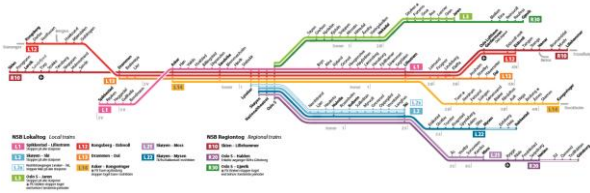
Nel 1994 la Norvegia ha ospitato i giochi olimpici invernali, conosciuti come Olimpiadi di Lillehammer, località ad circa 200Km a nord di Oslo lungo la ferrovia per Trondheim.



Per poter far fronte al previsto flusso di visitatori, si decise di costruire un nuovo aeroporto nei pressi della cittadina di Gardermoen, a nord della capitale (quindi proprio in direzione di Lillehammer), in sostituzione di quello di Fornebu, posto pochissimi Km a sud ovest del centro di Oslo ma ormai saturo da anni.

Data la distanza dalla capitale, 56Km, si decise di costruire una nuova linea ferroviaria dedicata per servire in modo rapido ed ecologico il nuovo aeroporto, linea a doppio binario separata ed indipendente da quella esistente, e caratterizzata da una lunga galleria di 14.6Km che inizia poco fuori la

stazione di Oslo centrale, necessaria per sottopassare la periferia ed i comuni suburbani della città.



Il servizio, attivato solo nell'ottobre 1998, inizialmente effettuato da NSB Gardermobanen, oggi Flytoget AS, grazie ad una flotta di 16 elettrotreni gruppo 71 a classe unica appositamente costruiti, collega ogni 10 minuti l' aeroporto alla capitale, sia con servizi attestati ad Oslo centrale che passanti, il tutto in soli 19 minuti di viaggio, grazie a velocità di punta fino a **210Kmh**, unici treni norvegesi a raggiungere queste velocità.



La stazione dell' aeroporto, in parte scoperta ed in parte costruita sotto l' aerostazione, ha tre larghi marciapiedi che servono quattro binari passanti, di cui i due centrali sono dedicati ai **Flytoget** (a tariffa speciale) , mentre i due più esterni sono serviti dai normali treni NSB, sia regionali che a lunga percorrenza.



Oltre la stazione, i due binari centrali vengono utilizzati come asta di manovra e per il ricovero e pulizia dei Flytoget non in servizio, visto che la zona è coperta essendo costruita sotto alle piste ed al piazzale dell' aeroporto.

Dato che Flytoget AS è una società formalmente indipendente da NSB, sia all' aeroporto Gardermoen che ad Oslo centrale ha proprie biglietterie sia normali che automatiche, facilmente visibili grazie al colore arancione che le contraddistingue.

Testo e immagini di Giovanni Molteni