



Pociąg Shinkansen W7, stacja Kağayaki (13.03.2015 r.). Fot. © JR-East

Akihiro Nakamura

# Otwarcie linii dużych prędkości Hokuriku Shinkansen

W połowie marca 2015 r. przekazano do eksploatacji odcinek linii dużych prędkości Hokuriku Shinkansen, będący przedłużeniem linii Nagano Shinkansen o przebiegu Tokio-Nagano. Dodatkowo zmieniono nazwę całości linii na Hokuriku Shinkansen. Czas przejazdu pomiędzy stacjami Tokio i Kanazawa na dystansie 453,1 km jest równy 2 h i 28 min, co jest skróceniem w stosunku do czasu przejazdu linią konwencjonalną o 1 h i 19 min, obsługiwaną przez Hokuetsu Express po linii Hokuohoku i elektryczne zespoły trakcyjne serii 681 i 683 i poruszające się z prędkością maksymalną 160 km/h po torze 1 067 mm. Obecnie te zespoły zostały wycofane z eksploatacji i przekazane do JR-West. Obsługę trakcyjną linii Hokuriku Shinkansen obecnie zapewniają pociągi Shinkansen W7, 12-wagonowe, zabierające jednorazowo do 934 osób. Zewnętrzna kolorystyka tych pociągów – biel kości słoniowej oraz błękit – nawiązuje do barw

Morza Japońskiego, a kolor miedzi symbolizuje tradycyjne tkaniny japońskie. Ponadto

ważny obszar, na jakim będą eksploatowane zespoły W7, jest miejscem znacznych



opadów śniegu, serię W7 wyposażono w wydajny pług wykonany z odpowiednio utwardzonej gumy. Ze względu na zagrożenie sejsmiczne pociąg otrzymał wydajne hamulce (podczas wstrząsów pociągi Shinkansen są automatycznie zatrzymywane). Seria W7 pracować ma na liniach zelektryfikowanych napięciem 25 kV oraz 2 częstotliwościami – 50 i 60 Hz. W stosunku do zespołów E2 nowa seria – W7 – zużywa o 44% mniej energii. Część pasażerska jest oświetlona z użyciem diod LED, a sami pasażerowie mają zapewniony dostęp do źródeł energii elektrycznej (zasilanie laptopów czy iPhone'ów). Pociąg jest przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych. Nawiązując do japońskiej dbałości o pasażera, urzędowo specjalnie łaźienki dla kobiet. Szacuje się, iż uruchomienie nowej linii spowoduje wzrost PKB o 155 mln euro rocznie w prefekturach Toyama i Ishikawa oraz dwukrotny wzrost liczby pasażerów w stosunku do sytuacji obecnej. Koszt budowy linii był równy 13,2 mld euro. Zgodnie z przyjętym postępowaniem w Japonii po zbudowaniu linii Shinkansen ruch lokalny z linii dotychczasowej musi być przeniesiony na linie boczne, za budowę których odpowiadają władze lokalne i komercyjne firmy. Dodatkowo oba rodzaje linii – Shinkansen i konwencjonalna – nie mogą przebiegać (względem siebie) dalej niż do granicy 2 sąsiednich prefektur. Zatem w przypadku linii Hokuriku Shinkansen obsługa ruchu na liniach konwencjonalnych została przeniesiona z dawnej JR-West na nowych przewoźników (powstały 3 nowe podmioty): Shinano Railway, Echigo-Tokimeki Railway, Ainokaze-Yama Railway i IR-Ishikawa Railway oraz na linię Shin'etsu Main Line (odc. Nagano-Myokou-Kougen).



Ostatni pociąg Hakutaka odjeżdża ze stacji Echigo-Yuzawa (13.03.2015 r.). Fot. © JR-East



Wejście do dworca Kanazawa (13.03.2015 r.). Fot. © JR-East



Ceremonia inauguracji linii Hokuriku Shinkansen, stacja Kanazawa (13.03.2015 r.). Fot. © JR-East



Inauguracja ruchu przewoźnika IR-Ishikawa Railway (13.03.2015 r.). Fot. © JR-East