

# Η ηλεκτροκίνηση έφερε εκρηκτική αύξηση στο δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη το 2019

Με μία εντυπωσιακή άνοδο στην επιβατική κίνηση του δρομολογίου Αθήνα-Θεσσαλονίκη της [ΤΡΑΙΝΟΣΕ](#), επιβεβαιώθηκε η επιστροφή του τρένου ως ένα κυρίαρχο μέσο μεταφοράς στην Ελλάδα, μετά από πολλά “πέτρινα” χρόνια.

Σύμφωνα με στοιχεία που έχει στη διάθεση του το yrodomes.com, τα εισιτήρια που κόπηκαν το 2019 έφτασαν το 1.142.582 έναντι 984.442 επιβατών το 2018 και αποτελούν ρεκόρ για τα τελευταία χρόνια. Η αύξηση της επιβατικής κίνησης είναι διψήφια και άγγιξε το 16,06% δημιουργώντας την αισιοδοξία ότι οι καλύτερες μέρες για το τρένο και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, μόλις άρχισαν.

Κοιτώντας τα στατιστικά μεταξύ 2018-2019, είναι φανερό πως το κρίσιμο σημείο που συνετέλεσε στην μεγάλη αυτή αύξηση, είναι η παράδοση της ηλεκτροκίνησης στα τέλη Απρίλη. Στο πρώτο τετράμηνο που το δρομολόγιο εξακολουθούσε να πραγματοποιείται με αλλαγή μηχανής, η αύξηση που παρατηρείται είναι οριακή, ενώ το οκτάμηνο λειτουργίας των νέων δρομολογίων η αύξηση είναι εκρηκτική.

## ΔΥΟ ΠΡΟΣΩΠΑ

Πιο συγκεκριμένα, για το πρώτο τετράμηνο πάνω-κάτω η επιβατική κίνηση είναι η ίδια με μία ελαφρά αύξηση. Καταγράφηκαν 317.996 επιβάτες σε αυτή την περίοδο το 2019, έναντι 303.947 το 2018, δηλαδή αύξηση 4,62%. Το οκτάμηνο των νέων δρομολογίων, τα τρένα σταδιακά αρχίζουν και γεμίζουν και πλέον από τον Ιούλιο η κίνηση με τα διαθέσιμα δρομολόγια στο Αθήνα-Θεσσαλονίκη “ταβανιάζει”. Αναλυτικά το οκτάμηνο Μάιος-Δεκέμβριος του 2019 είχαμε 824.616 επιβάτες, έναντι 680.495 το ίδιο διάστημα το

2018. Η αύξηση που καταγράφεται εδώ είναι εντυπωσιακή και φτάνει το 21,2%.

Ο πιο δυνατός μήνας από άποψη επιβατικής κίνησης ήταν ο Δεκέμβριος με 142.957 επιβάτες έναντι 91.052 το 2018 όπου καταγράφηκε ρεκόρ αύξησης και κίνησης με 57%. Αντίθετα ο πιο αδύναμος μήνας ήταν για το 2019 ο Ιανουάριος με 70.735 επιβάτες (70.636 το 2018).

Το 2019 καταγράφηκαν 10 μήνες με αύξηση και μόλις δύο μήνες με πτώση (Ιανουάριος και Απρίλιος) οι οποίοι ήταν το πρώτο “προβληματικό” ακόμα τετράμηνο.

Η μεγάλη αυτή αύξηση στην επιβατική κίνηση σύμφωνα με κάποιες πληροφορίες, ουσιαστικά σημαίνει πως το Αθήνα-Θεσσαλονίκη βγαίνει από τις επιδοτούμενες γραμμές. Ωστόσο μέχρι τώρα δεν έχει επιβεβαιωθεί η είδηση.

## **ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΗΡΘΕ ΓΙΑ ΝΑ ΜΕΙΝΕΙ**

Από τα παραπάνω μπορούμε να συμπεράνουμε πως το τρένο έκανε μεγάλο επιστροφή και πως ήρθε για να μείνει. Είναι φανερό πλέον ότι θα χρειαστεί πυκνωση των δρομολογίων για να καλυφθεί η ζήτηση. Με την ολοκλήρωση των συστημάτων σε περίπου ένα έτος από σήμερα και την περαιτέρω μείωση του χρόνου σε περίπου 3 ώρες και 30 λεπτά στο Αθήνα-Θεσσαλονίκη, αναμένεται να προσελκύσει ακόμα περισσότερους επιβάτες.

Σε πρόσφατη συνέντευξη του στο τον ραδιοφωνικό σταθμό του ΑΠΕ-ΜΠΕ, “Πρακτορείο 104,9 FM”, ο Φίλιππος Τσαλίδης, διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, είπε για μία ακόμα φορά ότι πέντε + τρία μετασκευασμένα τρένα από την Ιταλία στο σύνολό τους θα είναι σε κυκλοφορία μέχρι το τέλος του 2020.

Με την ολοκλήρωση των συστημάτων θα αυξηθεί και η χωρητικότητα του δικτύου. Όπως σημείωσε στην ίδια συνέντευξη ο κ.Τσαλίδης αναφερόμενος στη γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη “θα έχουμε πολύ περισσότερα τρένα, πολλή μεγαλύτερη ασφάλεια σε σχέση με σήμερα και ταυτόχρονα θα έχουμε και πολύ χαμηλότερο χρόνο,

αφού με την εγκατάσταση και την πλήρη λειτουργία του συγκεκριμένου συστήματος θα κάνουμε ίσως και κάτω από τρεις ώρες. Ως προϋπόθεση ωστόσο έθεσε την ανάταξη του δικτύου σε μερικά, όχι πολλά τμήματα, ένα κοντά στη Θεσσαλονίκη, ένα στο τμήμα Κατερίνη-Θεσσαλονίκη και το ΣΚΑ-Οινόη. Χωρίς τις παραπάνω ανατάξεις το δρομολόγιο όπως προέβλεψε ο επικεφαλής της ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα διεξάγεται σε τρεις ώρες και ένα τέταρτο.