



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ –
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

“Αξιολόγηση εναλλακτικών προτεινόμενων
θέσεων για μετεγκατάσταση της Δ.Ε.Θ.”

Μπελιμπασάκης Εμμανουήλ

Επιβλέπων Καθηγητής:

Πολύζος Σαραφείμ

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή:

Πολύζος Σαραφείμ

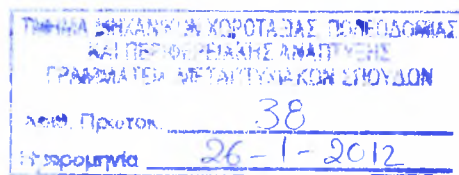
Μιχαηλίδης Γεώργιος

Κουσιδώνης Χρήστος

ΒΟΛΟΣ, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2012

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»

Αριθ. Εισ.: 10254/1
Ημερ. Εισ.: 16-02-2012
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: Δ
711.5
ΜΠΕ



Αντί προλόγου..

‘ Την ημέραν των εγκαινίων της Εκθέσεως την οποίαν ευνόησε το υπέροχον κυανού του ουρανού μας και το απaráμμilon αίθριον της ατμόσφαιρας, όλοι οι Θεσσαλονικείς και επισκέπται Έλληνες ενεφανίσθησαν συνειδητά υπερήφανοι. Ο σεμνός στίβος της ελληνικής παραγωγής και της ελληνικής ειρηνικότητος παρουσίασεν εις τα όμματα των ξένων ένα μέγιστον βαθμόν αποδόσεως εργασίας. Ησθάνθημεν τον ελληνικόν παλμόν. Ησθάνθημεν την Ελλάδα εις το περίπτερον Καπνού. Την Ελλάδα εις το περίπτερο του Εποικισμού. Την Ελλάδα με το υπέρτερον δημιουργικό της σφρίγος εις την ανέγερσιν της Θεσσαλονίκης. Την Ελλάδα εις την σύγχρονον δημιουργική και εμπορική δημιουργικότητα της. Την Ελλάδα εις το όλον κομψόν συγκρότημα της μικράς πόλεως των δεκαπέντε ημερών. Η επιτυχία της Εκθέσεως ήτο τοιαύτη ώστε να εμπορή τις, χωρίς υπερβολήν, να χαρακτηρίση αυτήν εθνική νίκη.’

Αχιλλέας Καλλευράς

Γενικός Διοικητής Μακεδονίας

3 Οκτωβρίου 1926

Αφιερωμένο στην οικογένεια μου, σε όσους με στήριξαν στην σύνταξη αυτής της εργασίας και σε όσους ονειρεύονται ακόμη μία καλύτερη Θεσσαλονίκη..

Εισαγωγή

Η παγκόσμια και η ευρωπαϊκή οικονομική ολοκλήρωση ανοίγουν νέους ορίζοντες και νέες ευκαιρίες για όλους, σε όλες τις χώρες του πλανήτη μας. Κάθε χώρα μπορεί να αξιοποιήσει αυτές τις ευκαιρίες και, μέσα σε αυτό το πλαίσιο, να αξιοποιήσει τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα με στόχο την ευημερία των πολιτών της.

Η εξέχουσα θέση της Θεσσαλονίκης ως σημαντικός άξονας του εμπορίου και της οικονομίας σε όλη την ιστορική της διαδρομή σε ολόκληρη τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, αλλά και στον ευρύτερο εθνικό χώρο είναι γνωστή, όπως και η φιλοδοξία για τους νέους ρόλους που επιφυλάσσουν στην πόλη οι γενικότερες εξελίξεις στον χώρο των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης. Χώρες με αναδυόμενες οικονομίες, με αναδυόμενες αγορές, με ευκαιρίες για εμπόριο και επενδύσεις υψηλών αποδόσεων, χώρες που συναρτούν την οικονομική τους ανόρθωση και ανάπτυξη, με την ευρωπαϊκή προοπτική, χώρες για τις οποίες η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης, αποτελεί σταθερή γέφυρα επικοινωνίας και συνεργασίας με την Ε.Ε.¹ Οι πολιτικές αλλαγές στις γειτονικές χώρες τη δεκαετία του '90 άνοιξαν νέες προοπτικές οικονομικής δραστηριότητας, εμπορίου και επενδύσεων, δημιουργώντας ταυτόχρονα υψηλές προσδοκίες για οικονομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, ως πόλου επενδυτικής δραστηριότητας του ευρωπαϊκού κεφαλαίου στα Νότια Βαλκάνια.

Οι μεταρρυθμίσεις των οικονομιών της Ανατολικής Ευρώπης, η Ενιαία Ευρωπαϊκή Αγορά και το κοινό νόμισμα, έχουν δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την μετατροπή της Θεσσαλονίκης σε κέντρο ανάπτυξης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και συνεργασιών στα Βαλκάνια. Μια τέτοια προοπτική απαιτεί ισχυρή τοπική οικονομία, σημαντικές ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις, σταθερό μακροοικονομικό περιβάλλον και μόνιμο πλαίσιο άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας σε επίπεδο εθνικής πολιτικής. Απαραίτητη επίσης είναι η συνεργασία του ιδιωτικού με το δημόσιο τομέα στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του τοπικού παραγωγικού συστήματος.

Για να είναι εφικτή η μέγιστη δυνατή αξιοποίηση των ευκαιριών που απορρέουν από την παγκόσμια οικονομική ολοκλήρωση απαιτείται ωστόσο η

¹ Α. Θωμόπουλος, *Hexpro the world's next business gate*, Θεσσαλονίκη 2005.

υιοθέτηση μιας εξωστρεφούς, διεθνώς προσανατολισμένης οικονομικής πολιτικής. Χρειάζεται, κάθε χώρα να στρέψει το βλέμμα της προς τα έξω, να αυξήσει την παρουσία της στις διεθνείς αγορές, να κινητοποιήσει το παραγωγικό δυναμικό της και να υποστηρίξει τις εξαγωγικές προσπάθειές του. Αυτό συνεπάγεται πολιτικές ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας, εμπέδοσης της εμπιστοσύνης των επιχειρήσεων και των πολιτών, αύξησης της παραγωγικότητας και της ανταγωνιστικότητας και συνετής δημοσιονομικής πολιτικής. Συνεπάγεται, παράλληλα, την ενεργό συμμετοχή σε μεγάλα διεθνή γεγονότα, σε μεγάλες διεθνείς εκθέσεις, όπου θα είναι εφικτή η προβολή των οικονομικών και των επιχειρηματικών δυνατοτήτων της, αλλά και της πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς της².

Η αξιοποίηση της καίριας θέσης της Θεσσαλονίκης - στη βαλκανική, την ευρωπαϊκή ένωση, την παρευξείνια ζώνη και το θαλάσσιο ορίζοντα - και της συγκυρίας που διαμορφώνουν οι νέες τεχνολογικές, πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες στην περιοχή, αποτελεί έναν από τους κύριους στρατηγικούς στόχους της αναπτυξιακής στρατηγικής της Κεντρικής Μακεδονίας.

Η ανάδειξη της Θεσσαλονίκης σε ένα Διεθνές Περιφερειακό Εκθεσιακό Κέντρο, αποτελεί βασικό στοιχείο του στρατηγικού σχεδιασμού και της αναπτυξιακής πολιτικής της ΔΕΘ. Η Ευρύτερη Περιοχή της Ελλάδας και ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης περιλαμβάνει χώρες που δεν γειτνιάζουν μόνο γεωγραφικά αλλά, έχουν ισχυρούς δεσμούς με την πόλη και με την Ελλάδα, όπως, πολιτιστικούς (Βαλκάνια, πρώην ΕΣΣΔ, Ιταλία), οικονομικούς (Βαλκάνια, Βίσεγκραντ), θρησκευτικούς (Βαλκάνια, πρώην ΕΣΣΔ), καθώς, και πολιτικούς (Μέση Ανατολή, Β. Αφρική), ενώ, η πλειοψηφία τους φιλοξενεί αναδυόμενες αγορές, κατάλληλες για ιχνηλασία και αξιοποίηση ευκαιριών. Οι χώρες της περιοχής αυτής συνθέτουν παγκοσμίως ένα καινούριο αναδυόμενο πόλο με σημαντική δυναμική, εγγύτητα στη μεγάλη αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παραγωγική κουλτούρα τριών ηπείρων, σημαντικά αποθέματα πρώτων υλών, ανθρώπινο δυναμικό που διψά για ανάπτυξη, καινοτομικά προϊόντα και υπηρεσίες, αλλά και οικονομίες με σημαντικές ανάγκες³.

Στο πλαίσιο της αναπτυξιακής στρατηγικής που έχει εκπονηθεί τόσο σε εθνικό όσο και σε τοπικό επίπεδο, γίνεται φανερό ότι το Διεθνές Εκθεσιακό Κέντρο

² Γ. Αλογοσκούφης, *Hexpro the world's next business gate*, Θεσσαλονίκη 2005.

³ Θ. Καρτσιώτης, *Hexpro the world's next business gate*, Θεσσαλονίκη 2005.

Θεσσαλονίκης (ΔΕΚΘ) καλείται να διαδραματίσει κομβικό ρόλο. Η Θεσσαλονίκη διαθέτει σήμερα το πιο μεγάλο και παράλληλα το πιο σύγχρονο και λειτουργικό εκθεσιακό κέντρο στην Ελλάδα, παρά την ηλικία των υποδομών του ΔΕΘ⁴.

⁴ Χρηματο-οικονομική μελέτη βιωσιμότητας της ανάπλασης του Διεθνούς Εκθεσιακού και Συνεδριακού Κέντρου Θεσσαλονίκης, Helexpo A.E., 2009

1. Ιστορική αναδρομή

Οι διεθνείς εκθέσεις, αποτελούν ιστορική εξέλιξη των εμποροπανηγύρεων, που από την αρχαιότητα και το Μεσαίωνα συνιστούσαν πλαίσιο διεξαγωγής του εμπορίου μεγάλων αποστάσεων. Στις εμποροπανηγύρεις, που διοργανώνονταν κατά τη διάρκεια θρησκευτικών εορτών, οιπραματευτές συγκεντρώνονταν στους αυλόγυρους των ναών, όπου η προσέλευση κόσμου από διάφορες περιοχές και η εορταστική ατμόσφαιρα σε συνδυασμό με ποικίλες πολιτιστικές εκδηλώσεις διαμόρφωναν συνθήκες για εμπόριο και κατανάλωση. Στους επόμενους αιώνες ο σταδιακός σχηματισμός εθνικών κρατών και η εξέλιξη του εμπορίου είχαν ως αποτέλεσμα τη δημιουργία εκθέσεων εθνικού χαρακτήρα.

Στη σημερινή εποχή, η οποία χαρακτηρίζεται άμεσα από το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης και το γενικότερο οικονομικό περιβάλλον που καθορίζεται από το άνοιγμα των συνόρων, τους διακρατικούς συνδυασμούς όπως είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση και την παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, η ανάγκη επαναπροσδιορισμού του ρόλου κάθε τομέα δραστηριότητας κρίνεται επιτακτική.

Οι πόλεις πια μπαίνουν σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Κάθε πόλη μαζί με την άμεση περιφέρειά της καλείται να ανταγωνιστεί άλλες πόλεις ουσιαστικά σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι πόλεις πια συγκροτούνε σχέδια που αξιοποιούν τα όποια συγκριτικά τους πλεονεκτήματα και διεκδικούν, προωθούν και επαναπροσδιορίζουν τη θέση τους στη διεθνή αγορά. Η κάθε πόλη καλείται να δημιουργήσει και να προβάλλει την εικόνα της κάνοντας ένα είδος προώθησης (marketing) του εαυτού της. Κάθε πόλη λοιπόν θέλει να προσελκύσει δραστηριότητες που της επιφέρουν οφέλη, δραστηριότητες όπως οι τομείς της έρευνας, της διοίκησης, του εμπορίου και συναφείς με αυτές μορφές του τουρισμού, της εκπαίδευσης, του πολιτισμού και της αναψυχής.⁵

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο μια Διεθνής Έκθεση έρχεται να αναλάβει αυτόν ακριβώς τον ρόλο. Την προβολή και την προώθηση της πόλης σε διεθνές επίπεδο. Η HELEXPO είναι ιστορικά και γεωγραφικά συνδεδεμένη με την πόλη της

⁵ Σ. Τζακόπουλος, πρακτικά συνεδρίου ΕΒΕΘ «Η ανάπτυξη των πόλεων ως προϋπόθεση για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας. Η διεθνής εμπειρία», Θεσσαλονίκη 2006.

Θεσσαλονίκης την Ελληνική Οικονομία, την ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής και Ανατολικής Ευρώπης τη Μαύρη θάλασσα και τη Μεσόγειο. Ξεκίνησε τη λειτουργία της το 1926, γεγονός που την καθιστά έναν από τους σημαντικότερους εκθεσιακούς φορείς στην περιοχή. Διαθέτει όμως πλούσιο ιστορικό υπόβαθρο, που ανάγει τις λειτουργίες της σε ακόμη παλαιότερα χρόνια.

I. Οι σχέσεις με τη Θεσσαλονίκη

Οι εγκαταστάσεις της HELEXPO καταλαμβάνουν μεγάλο μέρος του εμπορικού κέντρου αυτής της πόλης. Στη μακροχρόνια πορεία της, η HELEXPO καθορίζει την οικονομική ζωή της Θεσσαλονίκης και ταυτοχρόνως καθορίζεται από αυτήν, αφού αντανακλά στο μέγιστο βαθμό την οικονομική της ταυτότητα και τις εμπορικές και παραγωγικές της επιδόσεις.

Η Θεσσαλονίκη ιδρύθηκε το 315 π.Χ. Έγινε γνωστή παγκοσμίως από τη διαμονή και τη διδασκαλία του Αποστόλου Παύλου. Υπήρξε σημαντικό ρωμαϊκό διοικητικό και εμπορικό κέντρο. Κατά τον χιλιετή βίο της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας αναδείχθηκε στη μεγαλύτερη εμπορική πόλη στα Βαλκάνια και το κυριότερο λιμάνι της Ν. Α. Ευρώπης μετά την Κωνσταντινούπολη.

Σε μία εποχή που το κόστος των χερσαίων μεταφορών⁶ ήταν πενταπλάσιο από το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών, η Θεσσαλονίκη συντόνιζε μέσα από το λιμάνι της το εμπόριο από τη Μεσόγειο μέχρι την Κεντρική Ευρώπη.

Πρόσφατη έρευνα⁶ έδειξε τη συνεχή γραμμή της επιχειρηματικότητας στη Θεσσαλονίκη από τους χρόνους πριν ακόμη από την ίδρυση της πόλης μέχρι τις μέρες μας, φέροντας στο φως πάνω από 10.000 επιχειρηματίες και ανώνυμες επιχειρηματικές δραστηριότητες (βάσει ανασκαφικών ευρημάτων και αρχαιικών δεδομένων), γεγονός που θέτει τις βάσεις να ερμηνευτεί το φαινόμενο της συνεχούς αστικής ιστορίας είκοσι τριών αιώνων με άξονα την αδιάλειπτη επιχειρηματική λειτουργία, επίκεντρο της οποίας ήταν τόσο η παραγωγή όσο και το εμπόριο μεγάλων αποστάσεων.

⁶ Ιστορία της επιχειρηματικότητας στη Θεσσαλονίκη, Θεσσαλονίκη 2004.



Εικόνα 1: Η ΔΕΘ, κυρίαρχο συστατικό της ζωής της Θεσσαλονίκης.

II. Βυζαντινή εμπορική πανήγυρη

Ήδη από τον 11ο αιώνα η Θεσσαλονίκη αναφέρεται στις ιστορικές πηγές ως σημαντικό εκθεσιακό κέντρο, ιδιότητα που πρέπει να αποδοθεί. στο σημαντικό ρόλο που διαδραμάτισε η πόλη στο εμπόριο μεγάλων αποστάσεων της εποχής. Η ετήσια βυζαντινή εμπορική έκθεση της Θεσσαλονίκης λάμβανε χώρα κάθε Οκτώβριο, ταυτόχρονα με τον εορτασμό του πολιούχου αγίου Δημητρίου, και καταλάμβανε έκταση ίση σχεδόν με εκείνη της πόλης έξω από τα δυτικά τείχη της. Η εμβέλεια της εμπορικής έκθεσης ήταν παγκόσμια, με τα μέτρα της εποχής, και προσήλκυε τις περισσότερες ευρωπαϊκές οικονομίες της περιόδου. Χαρακτηριστική απόδειξη της ελκυστικότητας της μεσαιωνικής έκθεσης της Θεσσαλονίκης είναι ότι μαρτυρείται στις πηγές ακόμη και η παρουσίαση επίπλων που είχαν κατασκευαστεί στην Ισπανία, είδους δηλαδή με υψηλό κόστος και κίνδυνο μεταφοράς.

Πηγή της εποχής μας πληροφορεί ότι στην έκθεση εκείνη συνέρρεαν "όχι μόνον πλήθη εντοπίων και ιθαγενών, αλλά και ποικίλα πλήθη από τους απανταχού Έλληνες, διάφορα γένη Βουλγάρων που κατοικούν ανάμεσα στο Δούναβη και τη Νότια Ρωσία, Καμπανών, Ιταλών, Ιβήρων, Πορτογάλων και Κελτών που ζουν πέρα από τις Άλπεις (...) τόσο μακριά απλώνεται η φήμη του [αγίου Δημητρίου] στην Ευρώπη". Τα εκθέματα βρίσκονταν μέσα σε σκηνές, που περιλάμβαναν "όλα τα είδη υφασμάτων και νημάτων για άντρες και γυναίκες, όσα έρχονται από τη Βοιωτία και την Πελοπόννησο και όσα μεταφέρουν στους Έλληνες εμπορικά πλοία από την Ιταλία. Πολλά προσφέρει η Φοινίκη και η Αίγυπτος, η Ισπανία και οι Ηράκλειες

στήλες, όπου κατασκευάζονται τα καλύτερα έπιπλα. Αυτά οι έμποροι τα μεταφέρουν από τις χώρες αυτές στην Παλαιά Μακεδονία και στη Θεσσαλονίκη"⁷.

III. Η οθωμανική περίοδος: Ιεραρχημένο δίκτυο εμπορικών εκθέσεων

Στην οθωμανική περίοδο, η Θεσσαλονίκη διατήρησε το χαρακτήρα του σημαντικότερου εμπορικού κέντρου των Βαλκανίων και της δεύτερης οθωμανικής πόλης στην ευρωπαϊκή ήπειρο μετά την Κωνσταντινούπολη. Η ετήσια έκθεσή της διατηρήθηκε, με τη μορφή μεγάλης εμποροπανήγυρης που λάμβανε χώρα στο εμπορικό κέντρο της πόλης, όπως προκύπτει από τα τοπωνύμια "μεγάλο παζάρι" και "μικρό παζάρι", τα οποία διασώζονται σε κτηματολογικά έγγραφα του τέλους του 19ου αιώνα. Αν το δεύτερο ήταν η συνηθισμένη εβδομαδιαία αγορά, το πρώτο αντιστοιχούσε στην ετήσια εμποροπανήγυρη.

Ταυτόχρονα, σημαντικό μερίδιο των εμπορευμάτων που διακινούνταν από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης (και που αντιστοιχούσε σε αξία στο ένα έβδομο του συνολικού οθωμανικού εμπορίου) διοχετεύονταν στις περιοχές της Τουρκίας, της σημερινής Βουλγαρίας, Αλβανίας και της πρώην Γιουγκοσλαβίας μέσω τοπικών παραδοσιακών εμποροπανηγύρεων. Η Θεσσαλονίκη αποτέλεσε την κορυφή σε ένα σύστημα "εμπορικών διαδρομών", οι οποίες σχηματίζονταν από πανηγύρεις, που διεξάγονταν διαδοχικά η μία μετά την άλλη.

Η σύνθεση των εμπορευμάτων που παρουσιάζονταν στις πανηγύρεις ήταν ποικίλη και συμμετείχαν σ' αυτές έμποροι των πιο διαφορετικών κλάδων. Για παράδειγμα, στην περίφημη πανήγυρη της Ντόλιανης κατά τον 17ο αιώνα πουλιόνταν υαλικά, χαρτί, σύρμα, βελόνες, καφές, κρεμέζι και άλλα σπάνια είδη που μεταφέρονταν από τη Βενετία μέσω Θεσσαλονίκης. Τον επόμενο αιώνα μεταφέρονταν στην ίδια πανήγυρη πολύτιμα υφάσματα γαλλικής κατασκευής, μεταξωτά, χάντρες, μπογιές και σιδηρόσυρμα. Στο Μοσχολούρι και την Ελασσόνα παρουσιάζονταν μεταλλεύματα, ενώ στις πανηγύρεις που γίνονταν στη σημερινή νότια Βουλγαρία καφές, υφάσματα και αποικιακά.

⁷ Β. Νεράντζη-Βαρμάζη, Βυζαντινή Θεσσαλονίκη. Εγκώμια της πόλης, Θεσσαλονίκη 2005.

IV. Το προοίμιο των σύγχρονων εκθέσεων

Η παρακμή των εμπορικών και παραγωγικών οθωμανικών συντεχνιών στα μέσα του 19ου αιώνα οδήγησε σε μαρασμό την εμποροπανήγυρη της Θεσσαλονίκης, όχι όμως και το εκθεσιακό φαινόμενο στον ελληνικό χώρο, αφού τη σκυτάλη πήρε η Αθήνα, πρωτεύουσα του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους, διοργανώνοντας εκθέσεις σύγχρονου τύπου. Η πρώτη εμπορική έκθεση στην Αθήνα διοργανώθηκε το 1859 και ονομάστηκε "Ολύμπια", σε ανάμνηση των αρχαίων Ολυμπιακών αγώνων. Επαναλήφθηκε το 1870, το 1875 και το 1888. Η διοργάνωση αυτή λάμβανε χώρα σε ειδικό κτίριο, το Ζάππειο Μέγαρο, και περιλάμβανε -κατά τη συνήθεια των καθολικών εκθέσεων της εποχής- τόσο έργα καλών τεχνών όσο και βιομηχανικά προϊόντα, με έμφαση στα τρόφιμα. Συνοδεύονταν επίσης από αθλητικές δραστηριότητες. Το 1903 διοργανώθηκε μία πραγματικά διεθνής έκθεση στην Αθήνα, με πλειονότητα συμμετοχών από το εξωτερικό. Το ίδιο έτος μαρτυρείται η διοργάνωση έκθεσης σύγχρονου τύπου, με διεθνή συμμετοχή, στη Θεσσαλονίκη, στον παραθαλάσσιο κήπο του Μπερ Τσινάρ, στα δυτικά της πόλης.

V. Η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης, 1926-1940

Η σύγχρονη μορφή των εμπορικών εκθέσεων στη Θεσσαλονίκη, των οποίων απόγονος και διάδοχος είναι η HELEXPO, ξεκίνησε με την δημιουργία της Διεθνούς Εκθέσεως Θεσσαλονίκης (ΔΕΘ), το έτος 1925, από μία ομάδα επιχειρηματιών και δημοσιογράφων, με κυρίαρχη τη φυσιογνωμία του πολιτικού και φυσικού Νικολάου Γερμανού. Η πρώτη ετήσια διοργάνωσή της πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο του 1926 στο Πεδίο του Άρεως της Θεσσαλονίκης. Στον ίδιο τόπο έγιναν και οι επόμενες ετήσιες διοργανώσεις μέχρι το 1939.

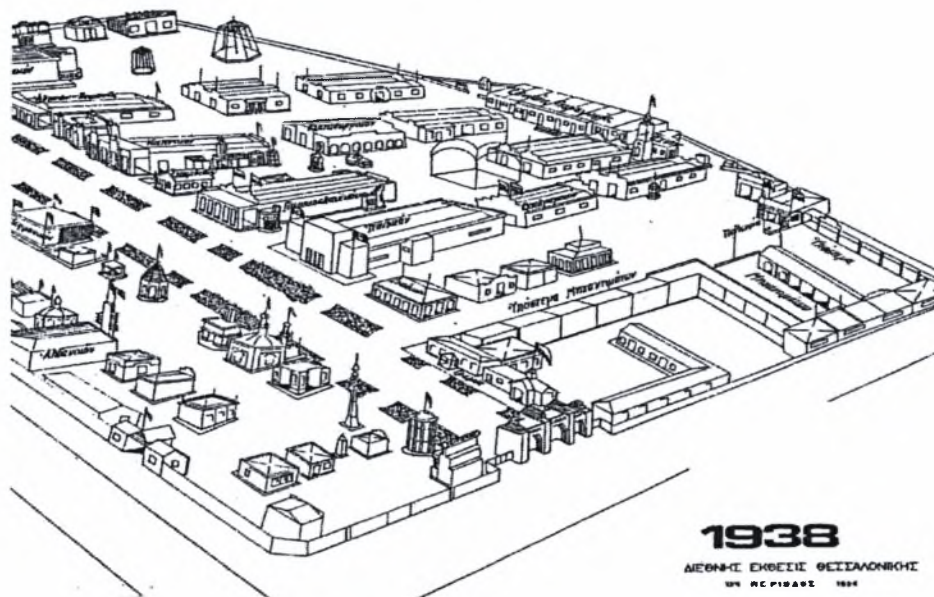
Το 1940 η ΔΕΘ μεταφέρθηκε σε τμήμα των σημερινών ιδιόκτητων εγκαταστάσεων της. Οι εγκαταστάσεις αυτές βρίσκονται στο γεωγραφικό και εμπορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, σε μικρή απόσταση από τη θάλασσα, και γειτνιάζουν με την πανεπιστημιούπολη, το αρχαιολογικό μουσείο της Θεσσαλονίκης, το βυζαντινό μουσείο της Θεσσαλονίκης και τις κυριότερες βιβλιοθήκες και τα πνευματικά ιδρύματα της πόλης.

Στην περίοδο 1926-1940 η ΔΕΘ εξέφρασε μέσα από τις διοργανώσεις της την ανάγκη αύξησης των εμπορικών συναλλαγών στην περιοχή των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης, οι οποίες είχαν περιοριστεί λόγω της γενικής εφαρμογής

δασμολογικών και ποσοτικών εισαγωγικών περιορισμών. Η Θεσσαλονίκη προσέλκυσε επίσημες κρατικές και επιχειρηματικές συμμετοχές από την Αίγυπτο, την Αλβανία, τη Βουλγαρία, τη Γερμανία, τη Γιουγκοσλαβία, την Ελβετία, την ΕΣΣΔ, την Ιαπωνία, την Ιταλία, την Κύπρο, την Νορβηγία, την Ουγγαρία, την Πολωνία, τη Ρουμανία, τη Σουηδία, την Τουρκία, την Τσεχοσλοβακία και τη Φιλανδία. Ταυτόχρονα προσήλκυσε εκατοντάδες επιχειρήσεις που εμπορεύονταν προϊόντα από όλον τον κόσμο και που είδαν στη ΔΕΘ την ευκαιρία να τα παρουσιάσουν στο ελληνικό και βαλκανικό κοινό.



Εικόνα 2: Αναμνηστικό μετάλλιο της Διεθνούς Εκθέσεως Θεσσαλονίκης, 1927



Εικόνα 3: Χάρτης της ΔΕΘ το 1938.

VI. Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης - HELEXPO, 1951-2005

Η Θεσσαλονίκη παρέμεινε υπό γερμανική κατοχή από τις 9 Απριλίου 1941 ως τις 30 Οκτωβρίου 1944. Οι εγκαταστάσεις της ΔΕΘ καταλήφθηκαν από τις γερμανικές αρχές. Κατά την αποχώρηση του, ο γερμανικός στρατός κατέστρεψε μεγάλο μέρος των εγκαταστάσεων και τα αρχεία της ΔΕΘ. Λόγω των σημαντικών οικονομικών προβλημάτων, αλλά και της διεθνούς ύφεσης του εμπορίου, η ετήσια έκθεση επαναλήφθηκε μόλις το 1951. Απόδειξη του ιδιωτικού επιχειρηματικού ενδιαφέροντος για την επαναλειτουργία της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης είναι το γεγονός ότι τα δύο τρίτα του ποσού που απαιτήθηκε για την ανοικοδόμηση του εκθεσιακού χώρου καταβλήθηκε απευθείας από τις εταιρείες που συμμετείχαν.

Υπό την πίεση της συνεχούς ζήτησης ολοένα και μεγαλύτερων εκθεσιακών χώρων, λόγω της αύξησης των εκθετών, οι εγκαταστάσεις της ΔΕΘ επεκτάθηκαν προς δυσμάς κατά τα έτη 1955-1958. Σημαντική επέκταση των εγκαταστάσεων πραγματοποιήθηκε προς νότο το έτος 1959. Τέλος, το έτος 1973 πραγματοποιήθηκε μεγάλη επέκταση των εγκαταστάσεων προς βορά. Το αποτέλεσμα αυτών των διαδοχικών επεκτάσεων ήταν να υπερδιπλασιαστεί το αρχικό μέγεθος της ΔΕΘ. Στη συνέχεια ο εκθεσιακός χώρος εμπλουτίστηκε με δύο συνεδριακά κέντρα. Το έτος 2000 ολοκληρώθηκε το εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο Αθηνών, το οποίο ανήκει στη ΔΕΘ Α.Ε. και συμπληρώνει γεωγραφικά τους εκθεσιακούς χώρους της HELEXPO.

Η επιφάνεια στην οποία αναπτύσσονταν τα εκθέματα στις ετήσιες γενικές διοργανώσεις της ΔΕΘ αυξήθηκε σταδιακά από 47.000 τ.μ. (1956) σε 101.000 τ.μ. (1985), δηλαδή με μέσο ετήσιο ρυθμό 2.000 τ.μ. ετησίως. Μετά το 1980 το σύνολο

των υφιστάμενων εκθεσιακών χώρων ανακαινίσθηκε. Η αύξηση αυτή οφείλεται αποκλειστικά στις ιδιωτικές συμμετοχές, ενώ η ζήτηση εκθεσιακού χώρου για κρατικές συμμετοχές παρουσίασε κάμψη. Έτσι, το βασικό συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι η αυξανόμενη ζήτηση χώρου συνδέεται με τη διεύρυνση των ιδιωτικών συμμετοχών⁸.

Στη συνέχεια η ανάπτυξη των ειδικών κλαδικών εκθέσεων, που είχε ως αποτέλεσμα τη χρονική διασπορά του εκθεσιακού έργου σε όλη τη διάρκεια του έτους, επέτρεψε την καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων.

Στη μεταπολεμική περίοδο η λειτουργία της ΔΕΘ ακολούθησε τις ανάγκες της περιοχής της. Μέχρι τη δεκαετία του 1970 ο ευρύτερος γεωγραφικός χώρος των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης βρισκόταν σε διαδικασία εκβιομηχάνισης, ενώ ταυτόχρονα η πρωτογενής παραγωγή αναπτυσσόταν και εκσυγχρονιζόταν συνεχώς. Έτσι, τα κυριότερα εκθέματα στη ΔΕΘ ήταν εξοπλισμοί εργοστασίων και αγροτικών εκμεταλλεύσεων, ενώ σημαντικό ρόλο διαδραμάτιζε η βιομηχανική τεχνολογία. Από τη δεκαετία του 1970, καθώς το βιοτικό επίπεδο βελτιωνόταν, κυρίαρχη θέση μεταξύ των εκθεμάτων απέκτησαν τα καταναλωτικά προϊόντα. Από τη δεκαετία του 1980 ολοένα και σημαντικότερο ρόλο διαδραματίζουν τα προϊόντα πληροφορικής και στη συνέχεια οι υπηρεσίες.

Εκθέτες από όλες τις χώρες που συμμετείχαν ήδη πριν από τον πόλεμο έλαβαν μέρος και στις μεταπολεμικές διοργανώσεις, ενώ προστέθηκαν επίσημες κρατικές συμμετοχές και από άλλες χώρες. Επίσημες συμμετοχές προήλθαν από 57 χώρες, και από τις πέντε ηπείρους:

Αίγυπτος, Αλβανία, Αργεντινή, Αυστραλία, Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία, Βραζιλία, Γαλλία, Ομοσπονδιακή Γερμανία, Ανατολική Γερμανία (DDR), Γιουγκοσλαβία, Γουατεμάλα, Δανία, ΕΣΣΔ, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Ιαπωνία, Ινδία, Ινδονησία, Ιράκ, Ισπανία, Ισραήλ, Ιταλία, Καμερούν, Καναδάς, Κεντροαφρικανική Δημοκρατία, Κίνα, Κογκό, Κύπρος, Λίβανος, Μεγάλη Βρετανία, Νέα Ζηλανδία, Νότιος Αφρική, Νότιος Κορέα, Ολλανδία, Ουγγαρία, Πολωνία, Ρουμανία, Σουηδία, Συρία, Τουρκία, Τσεχοσλοβακία, Φιλανδία.

Τα τελευταία χρόνια, συμμετείχαν σε διοργανώσεις της HELEXPO και οι εξής χώρες: Βοσνία-Ερζεγοβίνη, Ιορδανία, Κροατία, Λιβύη, Μολδαβία, Ουκρανία, ΠΓΔΜ, Ρωσία, Σερβία-Μαυροβούνιο, Σλοβακία, Σλοβενία, Τσεχία, Τυνησία.

⁸ Ε. Χεκίμογλου, Ε. Ρούπα, 75 χρόνια ιστορίας ΔΕΘ, Θεσσαλονίκη 2000.



Εικόνα 4: Γενική άποψη της ΔΕΘ τη δεκαετία του 1950.



Εικόνα 5: Η ΔΕΘ το 1957. Αριστερά το περίπτερο των ΗΠΑ.



Εικόνα 6: Η ΔΕΘ το 1978.

VII. Οι μεγάλες στιγμές της HELEXPO-ΔΕΘ

25 Μαΐου 1925: Σε ένα γραφείο στο εμπορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης συναντούνται οι ιδρυτές της Διεθνούς Έκθεσης. Ο Νικόλαος Γερμανός, πρώην βουλευτής, ειδικός στις φυσικές επιστήμες, οργανωτής και διευθυντής του πρώτου ζωολογικού κήπου στην Ελλάδα, που έμελλε να γίνει ο πρώτος γενικός διευθυντής. Ο Διομήδης Βαρλαμίδης, τραπεζίτης, κτηνίατρος, βοηθός νινεβουρ, που έμελλε να γίνει ο πρόεδρος των πρώτων έξι διοργανώσεων της ΔΕΘ. Ο Νικόλαος Λούβαρης, εκπαιδευτικός και αρθρογράφος, στη συνέχεια καθηγητής του πανεπιστημίου Αθηνών. Ο Νικόλαος Δαρβέρης, δικηγόρος και βουλευτής Θεσσαλονίκης. Ο Μικές Μαυρογορδάτος, επιχειρηματίας, μετέπειτα βουλευτής. Ο Ανδρέας Λευθεριώτης, πολιτικός μηχανικός, υπεύθυνος για την ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917. Ο Δημήτριος Κουκουμπάνης, επιχειρηματίας, κτηματίας και μέλος του δημοτικού συμβουλίου. Ο Σταύρος Γρηγοριάδης, επίσης επιχειρηματίας, πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης. Ο Ζήσης Βέρρος, βιομήχανος και γενικός γραμματέας του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, του οποίου αργότερα θα γίνει πρόεδρος.

3 Οκτωβρίου 1926: Τα εγκαίνια της πρώτης διοργάνωσης της Διεθνούς Εκθέσεως Θεσσαλονίκης. Εντύπωση προξένησαν οι διάφοροι τύποι αυτοκινήτων, που παρουσιάστηκαν για πρώτη φορά στο ευρύ κοινό. Επίσημως συμμετέχουν η ΕΣΣΔ και η Βουλγαρία.

1927: Εκθέτουν προϊόντα τους σε ειδικά περίπτερα η Ελβετία, η Ουγγαρία, η Πολωνία και η Ρουμανία. **1928:** Η Γιουγκοσλαβία συμμετέχει για πρώτη φορά στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης.

1929: Συμμετέχουν με ιδιαίτερο περίπτερο η Αλβανία και η Ιαπωνία.

1931: Η ΔΕΘ γίνεται νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, χαρακτήρας που διατηρείται μέχρι το 1977.

1931: Συμμετέχει με ανεξάρτητο περίπτερο και η Κύπρος, που είναι ακόμη κτήση της Μ. Βρετανίας. Επίσης, συμμετέχει για πρώτη φορά και η Τσεχοσλοβακία.

1933: Συμμετέχει με ιδιαίτερο περίπτερο η Τουρκία.

1934: Συμμετέχουν με ιδιαίτερα περίπτερα η Αίγυπτος, η Ιταλία και η Σουηδία.

1935: Παρουσιάζεται στο ιταλικό περίπτερο το πραπο μηχάνημα κλιματισμού. Συμμετέχει για πρώτη φορά η Φιλανδία.

1936: Συμμετέχουν με ιδιαίτερα περίπτερα η Γερμανία και η Δανία.

1940: Η τελευταία προπολεμική διοργάνωση πραγματοποιείται στις νέες εγκαταστάσεις της ΔΕΘ.

1951: Η έκθεση λειτουργεί και πάλι, για πρώτη φορά μετά τον πόλεμο. Η κοσμοσυρροή των επισκεπτών είναι τέτοια, που το ένα πέμπτο δεν καταφέρνει να εξασφαλίσει εισιτήριο. Συμμετέχει επισήμως το Ισραήλ.

1953: Για πρώτη φορά λαμβάνουν μέρος επισήμως στη ΔΕΘ μεταπολεμικώς η Ιταλία και η Ομοσπονδιακή Γερμανία, που έμελλαν να αποτελέσουν τους κυριότερους εκθέτες.

1954: Οι Θεσσαλονικείς έχουν την πρώτη τηλεοπτική εμπειρία τους στο αμερικανικό περίπτερο, μέσα από κύκλωμα κλειστής τηλεόρασης. Για πρώτη φορά συμμετέχουν στη ΔΕΘ η Μεγάλη Βρετανία, το Βέλγιο και η Ισπανία.

1956: Πρώτη επίσημη συμμετοχή της Αυστρίας. **1957:** Παρουσιάζεται για πρώτη φορά σύστημα οικιακής λειτουργίας με ηλιακή ενέργεια στο περίπτερο των Η- ΠΑ, μία από τις εντυπωσιακότερες αρχιτεκτονικές κατασκευές.

1959: Πραγματοποιείται η σημαντικότερη από τις διαδοχικές επεκτάσεις του χώρου της ΔΕΘ, που διπλασιάζει σχεδόν το εμβαδόν της.

1960: Για πρώτη φορά έλληνας πρωθυπουργός, ο Κ. Καραμανλής, απευθύνει τηλεοπτικό μήνυμα, από το στούντιο της ΔΕΗ, το οποίο παρακολουθούν με δέκτες τοποθετημένους στο χώρο της έκθεσης οι επισκέπτες της. Την ίδια χρονιά οι επισκέπτες βλέπουν για πρώτη φορά φαξ και ραδιοτηλέφωνο. Επίσης, για πρώτη φορά λαμβάνει μέρος η Γαλλία.

1961: Πρώτη επίσημη συμμετοχή της Ολλανδίας.

1962: Πρώτη επίσημη συμμετοχή της Βραζιλίας.

1963: Πρώτη επίσημη συμμετοχή της Νέας Ζηλανδίας.

1964: Πρώτη επίσημη συμμετοχή της Αυστραλίας.

1965: Συμμετέχουν για πρώτη φορά Συρία, Κονγκό και Νότιος Αφρική

1966: Πρώτη επίσημη συμμετοχή του Καμερούν.

1968: Πρώτη επίσημη συμμετοχή της Γουατεμάλας.

1969: Συμμετέχουν για πρώτη φορά Αργεντινή, Καναδάς και Νότιος Κορέα.

1971: Πρώτη επίσημη συμμετοχή του Λιβάνου και της Κεντροαφρικανικής Δημοκρατίας.

1972: Πρώτη επίσημη συμμετοχή της Ινδίας.

1974: Συμμετέχουν για πρώτη φορά Λιβύη, Ιράκ και Κίνα.

1977: Η ΔΕΘ μεταβάλλεται από νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου σε ανώνυμη εταιρεία, με βασικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο, υπό την ονομασία HELEXPO-ΔΕΘ Α.Ε.

1992: Η HELEXPO-AE© Α.Ε. αναγνωρίστηκε διά νόμου ως ο επίσημος εκθεσιακός φορέας του ελληνικού κράτους.

1992: Πρώτη επίσημη συμμετοχή της Ρωσίας.

1993: Πρώτη επίσημη συμμετοχή της Τσεχίας.

1995: Πρώτη επίσημη συμμετοχή της Ινδονησίας.

1996: Συμμετέχουν για πρώτη φορά Ιορδανία και Σλοβακία.

1998: Πρώτη επίσημη συμμετοχή της Ουκρανίας.

1999: Η HELEXPO-AE© διαχωρίζεται σε δύο ανώνυμες εταιρείες, την HELEXPO Ελληνικές Εκθέσεις Α.Ε., με κύριο έργο την οργάνωση των εκθέσεων, και την ΔΕΘ Α.Ε., με κύριο έργο τη διαχείριση των εγκαταστάσεων.

2000-2005: Συμμετέχουν στις διοργανώσεις της HELEXPO για πρώτη φορά οι νέες ανεξάρτητες χώρες Ερζεγοβίνη, Κροατία, ΠΓΔΜ, Σερβία-Μαυροβούνιο και Σλοβενία.⁹



Εικόνα 7: Η ΔΕΘ από ψηλά το βράδυ.

⁹ Ιστορική αναδρομή, Helexpo the world's next business gate, σελ 54-62, Θεσσαλονίκη 2005

2. Η διεθνής εμπειρία

Από την ανάλυση και την αξιολόγηση της διεθνούς εμπειρίας σχετικά με την εγκατάσταση και λειτουργία των νέων εκθεσιακών κέντρων προκύπτουν βασικές αρχές, οι οποίες σχετίζονται καταρχήν με την χωροθέτηση των εκθεσιακών κέντρων και την σχέση τους με τον αστικό ιστό. Σημαντικά συμπεράσματα εξάγονται επίσης και σχετικά με τον λειτουργικό προγραμματισμό και τον σχεδιασμό ενός νέου εκθεσιακού κέντρου.

2.1 Χωροθέτηση εκθεσιακών κέντρων

Μέσα από την μελέτη της χωροθέτησης των Διεθνών Εκθεσιακών Κέντρων (από εδώ και στο εξής θα αναφέρονται και ως ΔΕΚ), είναι σαφές ότι διακρίνονται πολλές ομοιότητες στον σχεδιασμό τους, καθώς και ορισμένες βασικές αρχές που τις διέπουν. Σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό, σαφείς ομοιότητες μπορούν να βρεθούν στους στόχους των 10 ΔΕΚ που εξετάζονται σε αυτό το κεφάλαιο. Έχουν δυναμικές αναφορές στην βιομηχανική παραγωγή, την τεχνολογία και τις διεθνείς οικονομικές εξελίξεις, αλλά πάνω απ' όλα ενισχύουν το κύρος και την αναγνωρισιμότητα (City Branding) των πόλεων υποδοχής τους. Αποτελούν λοιπόν πολύτιμα εργαλεία προώθησης των διακρατικών επαφών και σχέσεων, αλλά ταυτόχρονα του διεθνούς εμπορίου μέσα σε ένα σύγχρονο πλήρως παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον.

Η συγκριτική ανάλυση του επιλεγμένων τοποθεσιών είναι θεμελιώδης ώστε να προσδιοριστεί η ενδεχόμενη σημασία των στρατηγικών αστικής ανάπτυξης, αν και αυτό δεν είναι πάντοτε απλό στην συστηματοποίηση τους. Με βάση την μεγαλύτερη ή μικρότερη κεντρική θέση τους εντός της αστικής περιοχής, τα μορφολογικά χαρακτηριστικά τους και τις προϋπάρχουσες χρήσεις γης τους, μεταξύ άλλων, μπορεί κάποιος να παρατηρήσει πώς δύο παρόμοιας κλίμακας ΔΕΚ μπορεί να χωροθετηθούν σε περιοχές, με εντελώς διαφορετικά χαρακτηριστικά που μπορούν να έχουν μια πολύ διαφορετική επίπτωση στο μετασχηματισμό της πόλης υποδοχής.

Όπως αναφέρει και ο F. Campo, τα ΔΕΚ « σε γενικές γραμμές τείνουν να αντιπροσωπεύουν μια στιγμή έντασης στην οικονομική ζωή των ανθρώπων, που αποκρυσταλλώνονται σε μία ενσωμάτωση των μεγάλων εξελίξεων που λαμβάνουν χώρα στη ζωή των πολιτών και θα καταλήγουν να γίνουν το όχημα, η καθοριστική συγκυρία,

για να επιλυθεί το μεγαλύτερο μέρος των προβλημάτων που σχετίζονται με τον αστικό σχεδιασμό και να πραγματοποιηθεί ο μεγαλύτερος αριθμός των αναγκαίων αστικών μετασχηματισμών και επεμβάσεων. »¹⁰

Τα εκθεσιακά κέντρα βρίσκονται χωροθετημένα στις περισσότερες περιπτώσεις στις περιφέρειες των πόλεων, συχνά σε άμεση επαφή με τα αεροδρόμια της περιοχής και πάντοτε σε άμεση σύνδεση με τα υπερτοπικά δίκτυα κυκλοφορίας.

Η χωροθέτηση των εκθεσιακών κέντρων κοντά σε αεροδρόμια (Στουτγάρδη, Λονδίνο, Χονγκ Κονγκ, Μαδρίτη, Παρίσι, Λισαβόνα, κτλ) αποτελεί μια συνηθισμένη πρακτική, η οποία προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα. Τα αεροδρόμια αποτελούν βασικό μέρος του συστήματος μεταφορών, καθώς παρέχουν πρόσβαση σε νέες αγορές και αυξάνουν την παραγωγικότητα. Ο αντίκτυπος των αερολιμένων αναφέρονται στη διεθνή βιβλιογραφία ως «καταλυτικά αποτελέσματα», τα οποία σχετίζονται με τη διεύρυνση των αγορών, λόγω της μείωσης των μεταφορικών εξόδων. Συγκεκριμένα, « η χρήση του αεροδρομίου οδηγεί σε πρόσθετες οικονομικές ροές στην τοπική, περιφερειακή, αλλά και εθνική οικονομία. Επιπλέον, η επιτυχία των εξαγωγών και την εξερεύνηση των αγορών προμηθειών των εταιρειών που βρίσκονται στην περιοχή εξαρτάται από την καλή σύνδεση με βασικές αγορές, οι οποίες μπορούν να διατηρηθούν μέσω των υπηρεσιών του αερολιμένα. Κατά συνέπεια, η αεροπορική σύνδεση επιτρέπει εμπορικούς επισκέπτες να ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους και να συναντούν υφιστάμενους αλλά και μελλοντικούς πελάτες, που είναι απ' τις βασικές λειτουργίες που εξυπηρετούν τα ΔΕΚ»¹¹.

Ένα βασικό πλεονέκτημα της χωροθέτησης κοντά σε αεροδρόμια είναι η εύκολη προσβασιμότητα προς τα εκθεσιακά κέντρα. Αυτή αφορά τόσο τους επισκέπτες από κοντινές περιοχές, οι οποίοι αξιοποιούν τις μεταφορικές υποδομές που εξυπηρετούν το αεροδρόμιο, όσο και τους επισκέπτες που έρχονται αεροπορικώς. Στη τελευταία περίπτωση πρέπει να προστεθούν και οι εκθέτες, αντιπρόσωποι εταιρειών, οι οποίοι διευκολύνονται από μια τέτοια γειτνίαση εκθεσιακού κέντρου και αεροδρομίου και

¹⁰ F. Cambo, 'Informe del Comité Directivo de la Exposition Presentado al Ayuntamiento de Barcelona el 27/11/1914'

¹¹ Robert Malina, Michael Schwab, Christoph Wollersheim, Using a contingent valuation approach for evaluating the benefits of airports for regional economies, 2008

επιτυγχάνουν περιορισμό του κόστους συμμετοχής σε ένα εκθεσιακό γεγονός, με συνέπεια να ενισχύεται ο εκθεσιακός τουρισμός.

Εκθεσιακός τουρισμός, είναι το σύνολο των σχέσεων και φαινομένων που απορρέουν από το ταξίδι και την παραμονή ατόμων που ταξιδεύουν λόγω των εκθέσεων και είναι είτε εκθέτες, είτε επισκέπτες, είτε απλοί απασχολούμενοι στην έκθεση και παραμένουν στον εκθεσιακό τόπο για ορισμένο μόνο χρόνο¹².

Σε μία μεσοπρόθεσμη βάση και στο πλαίσιο της συνέργειας των σχετικών δραστηριοτήτων, η γειτνίαση με το αεροδρόμιο συμβάλλει στην συγκέντρωση άλλων σχετικών χρήσεων πέρα από αυτή της έκθεσης (συνεδριακά κέντρα, ξενοδοχεία, εμπορικά κέντρα, κτλ). Γενικά, οι επιπτώσεις των αεροδρομίων διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες¹³:

- Επιπτώσεις της κατασκευής του έργου: Πρωτογενής επιπτώσεις (εγκατάσταση και λειτουργία κατασκευαστικών εταιριών) και δευτερογενής επιπτώσεις (εγκατάσταση εταιριών παροχής υπηρεσιών τόσο στις κατασκευαστικές εταιρίες όσο και στους εργαζομένους σε αυτές).

- Επιπτώσεις λειτουργίας του αεροδρομίου: Πρωτογενής επιπτώσεις (εγκατάσταση επιχειρήσεων και υπηρεσιών άμεσα συνδεδεμένων με τη λειτουργία του και την εξυπηρέτηση των επιβατών) και δευτερογενής επιπτώσεις (αύξηση της δραστηριότητας των επιχειρήσεων που προσφέρουν καταναλωτικές υπηρεσίες στους εργαζομένους και τις οικογένειές τους, καθώς και την προσέλκυση νέων επιχειρήσεων).

- Έμμεσες επιπτώσεις στην τοπική οικονομία: Αύξηση της ανταγωνιστικότητας των τοπικών επιχειρήσεων και προσέλκυση νέων.

Αντίστοιχα πλεονεκτήματα διευκόλυνσης της εκθεσιακής λειτουργίας ισχύουν για τη μεταφορά των εμπορευμάτων, των εκθεμάτων και των υλικών κατασκευής. Τα εμπορευματικά κέντρα διαχείρισης (logistics), οι διεθνείς εταιρείες μεταφορών και οι σχετικές υπηρεσίες βρίσκονται επίσης χωροθετημένες πάνω σε υπερτοπικά δίκτυα κυκλοφορίας και κοντά στα αεροδρόμια. Η ταχύτητα και η ευελιξία έχουν αναδειχτεί σε τόσο κρίσιμες έννοιες για τη νέα οικονομική πραγματικότητα, ώστε το εναέριο εμπόριο

¹² Παρλαβαντζάς Ανδρέας, «εκθεσιακός και επαγγελματικός τουρισμός», 2006

¹³ Καπέλη, 1999, στο Α. Σταύρου, αστικό και αγροτικό περιβάλλον στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων: αλλαγές και διαφοροποίηση κατά την τελευταία 20ετία, 2006

εξελίσσεται ταχύτατα στην «ραχοκοκαλιά» της. Σαράντα τοις εκατό της αξίας του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται ήδη μέσω αέρα, και το ποσοστό αυξάνεται σταθερά. Περαιτέρω αποδεικτικά στοιχεία ότι έχουμε εισέλθει στον "γρήγορο αιώνα» προσφέρονται από στοιχεία που δείχνουν ότι σχεδόν τα δύο τρίτα του συνόλου των φορτίων των ΗΠΑ, μεταφέρονται εντός 24 - έως 48 ωρών από πόρτα σε πόρτα μέσω αέρος¹⁴, αναδεικνύοντας λοιπόν τον εξαιρετικά σημαντικό ρόλο της ύπαρξης αεροδρομίων κοντά σε ευρύτερες εμπορευματικές περιοχές.

Ιδιαίτερη σημασία έχει το υγρό στοιχείο, όταν αυτό αποτελεί χαρακτηριστικό του περιβάλλοντος στο χώρο εγκατάστασης των εκθεσιακών κέντρων. Το Λονδίνο, το Χονγκ Κονγκ, η Γλασκόβη, η Λισαβόνα και η Σαραγόσα αποτελούν τέτοιες περιπτώσεις, όπου το νερό, ως στοιχείο είτε του θαλάσσιου μετώπου, είτε της κοίτης του ποταμού, εντάσσεται οργανικά στη δραστηριότητα του εκθεσιακού κέντρου και αποτελεί βασικό παράγοντα αναψυχής. Η ίδια η περιβαλλοντική ένταξη του υγρού στοιχείου εκτιμάται ως πλεονέκτημα ενός εκθεσιακού κέντρου. Αυτό έγινε ιδιαίτερα εμφανές στην περίπτωση της Σαραγόσας και την επιτυχημένη διεκδίκηση της Expro2008, στην οποία το νερό, αλλά και γενικότερα το υγρό στοιχείο αποτέλεσε το κεντρικό θέμα ολόκληρης της διοργάνωσης. Αντίστοιχα, είναι ιδιαίτερα γνωστή η περίπτωση της προγενέστερης Expro της Λισαβόνας, η οποία χωροθετημένη σε άμεση επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο και ενσωματώνοντας ένα πλήθος σχετικών δραστηριοτήτων, συγκέντρωσε όλες τις προϋποθέσεις για την βιώσιμη μετέπειτα ανάπτυξη του εκθεσιακού κέντρου. Τα εκθεσιακά κέντρα στη Σαραγόσα και στο Λονδίνο έχουν επίσης αξιοποιήσει το υγρό στοιχείο για την διοργάνωση δραστηριοτήτων αναψυχής και την προσέλκυση επισκεπτών σε συνδυασμό με το εκάστοτε εκθεσιακό ή άλλο γεγονός. Μαρίνες, ναυταθλητικά κέντρα και άλλες παραθαλάσσιες δραστηριότητες βρίσκονται εγκαταστημένες σε άμεση γειννίαση με τα εκθεσιακά κέντρα των πόλεων αυτών. Ειδικότερα όσον αφορά το ΔΕΚ του Λονδίνου (London ExCel Exhibition Centre), με αφορμή την ανάληψη της διοργάνωσης από το Λονδίνο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2012, πρόθεση των διοργανωτών είναι η διάχυση της Ολυμπιακής κληρονομιάς και ανάπτυξης σε ολόκληρη την πόλη. Βασική επιδίωξη αποτελεί η αναγέννηση της ευρύτερης περιοχής του ανατολικού Λονδίνου, του Στάφορντ και του Lower Lea Valley στο οποίο εντάσσεται χωρικά και το εκθεσιακό κέντρο EXCEL. Οι αθλητικές του

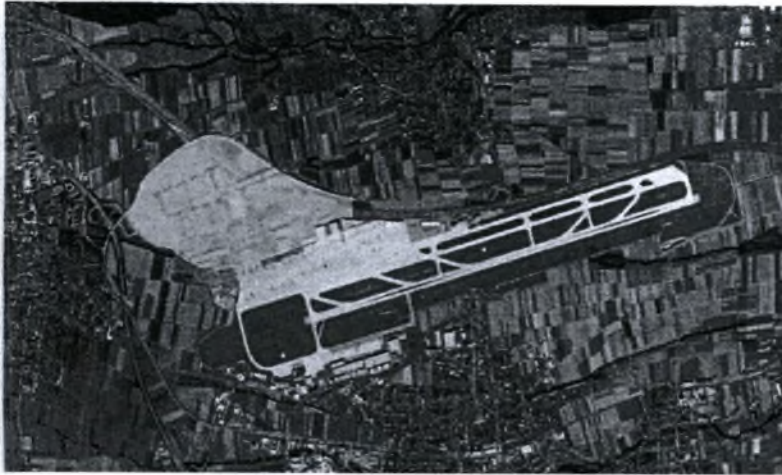
¹⁴ John.D Kasarda, The Counselors of Real Estate Journal, 2000

εγκαταστάσεις αναμένεται να φιλοξενήσουν μία σειρά από ολυμπιακά αθλήματα, όπως άρση βαρών, επιτραπέζιο τέννις, ξιφασκία κ.α. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι η ευρύτερη περιοχή των Docklands στο ανατολικό Λονδίνο, μετά την επιχείρηση αστικής αναζωογόνησης τους (1981-1998), και το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων, αναμένεται να αποτελεί ένα βασικό τουριστικό προορισμό της πόλης, συγκεντρώνοντας πάνω από 2 εκατομμύρια τουρίστες το χρόνο.¹⁵

¹⁵ www.london2012.com

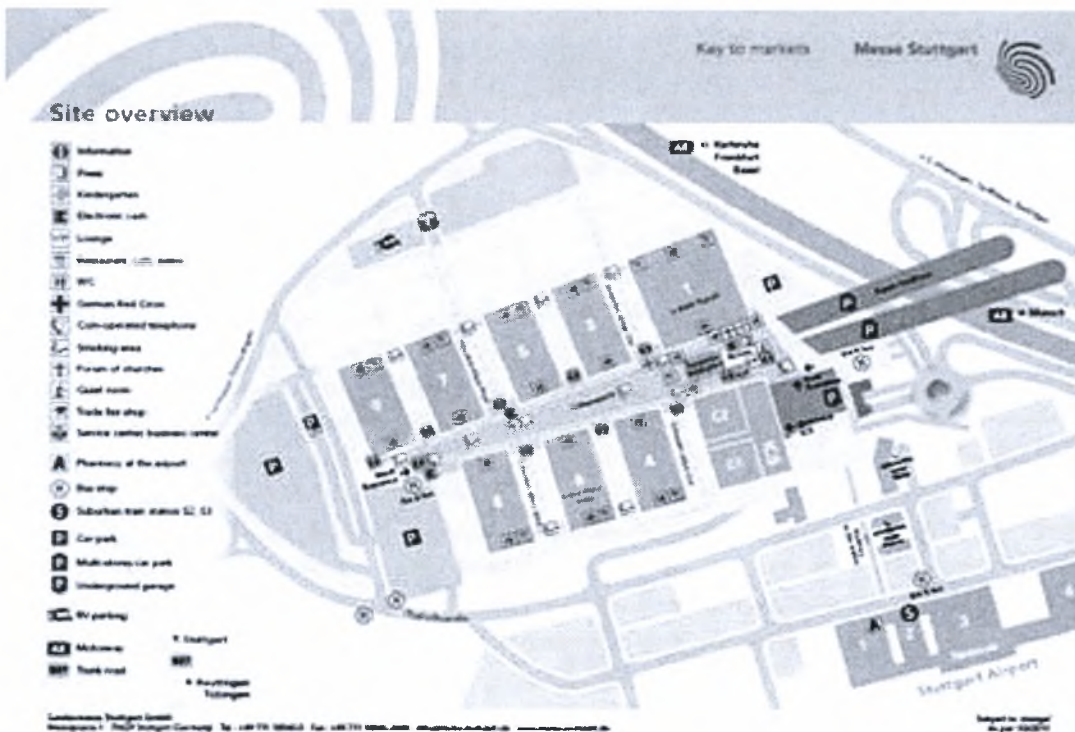
2.2 ΔΙΕΘΝΗ ΕΚΘΕΣΙΑΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

1. New Stuttgart Trade Fair, Germany, (2006)

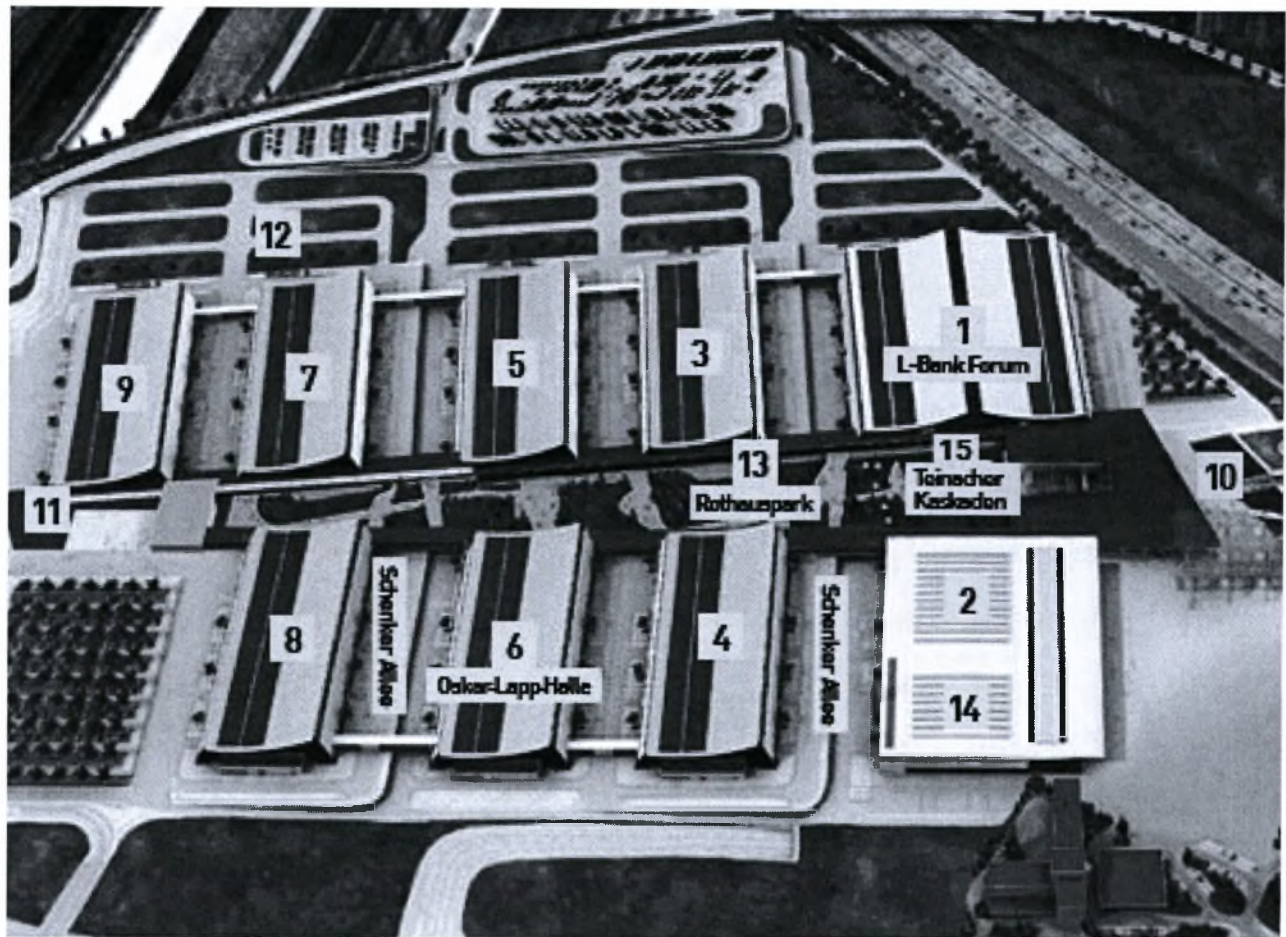


Εικόνα 8: Χωροθέτηση του ΔΕΚ

ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ	
Τοποθεσία	Στουτγκάρδη, Γερμανία
Πρόσβαση	Αεροδρόμιο (Stuttgart airport), αυτοκινητόδρομος (A8), Σιδηρόδρομος (S-Bahn)



Εικόνα 9: Χάρτης Πρόσβασης (www.messe-stuttgart.de)



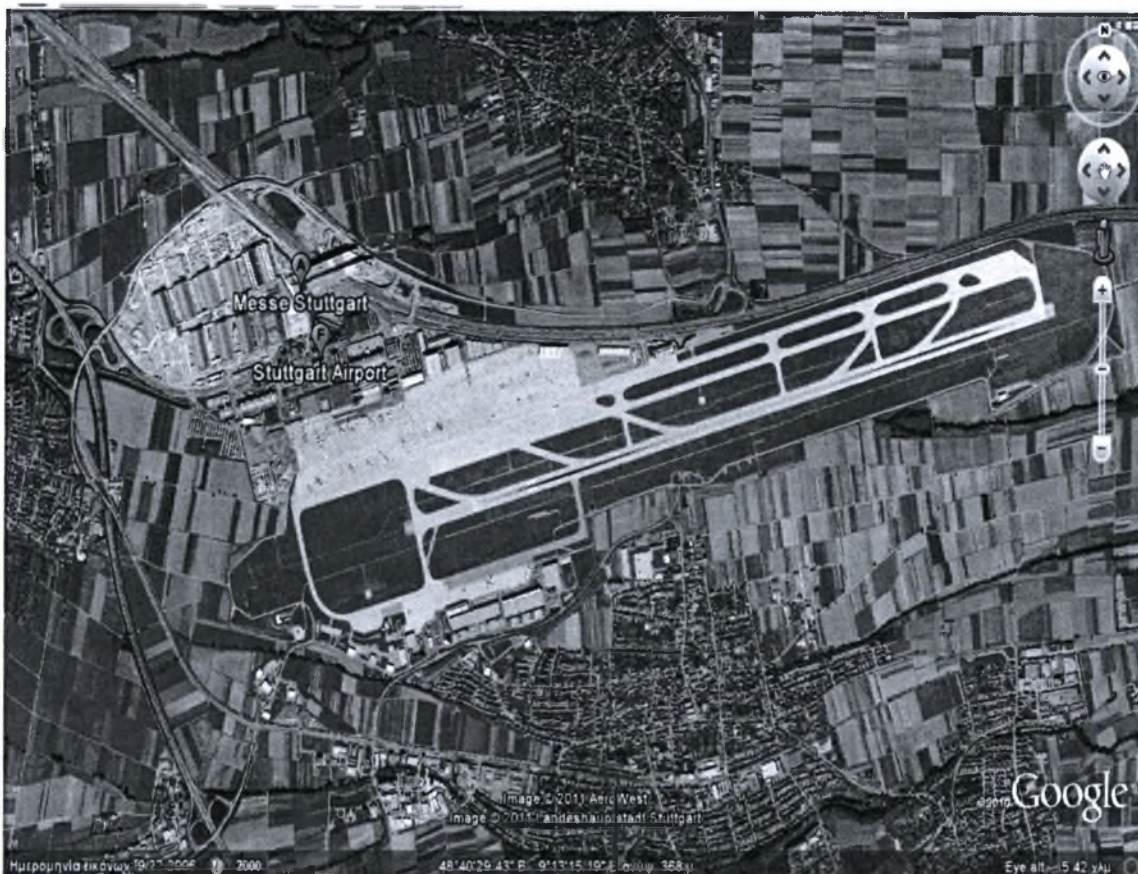
Εικόνα 10: Χάρτης περιπτέρων

Exhibition halls	
1	Hall 1- L-Bank Forum- Gallery
2	Hall 2 - C2 in the ICS
3	Hall 3
4	Hall 4
5	Hall 5
6	Hall 6 -Oskar-Lapp-Hall
7	Hall 7
8	Hall 8
9	Hall 9 -Central area - Entrances
10	East entrance
11	West entrance - Outdoor areas & catering facilities
12	Outdoor area

13	Rothauspark & catering facilities
14	ICS International Congress Center Stuttgart-Congress hall- Congress room-Conference rooms

Πίνακας 1: Κατάλογος Περιπτώσεων

Εικόνα 11: Εξωτερική άποψη (www.messe-stuttgart.de)



Εικόνα 12: Αεροφωτογραφία μέσω google earth

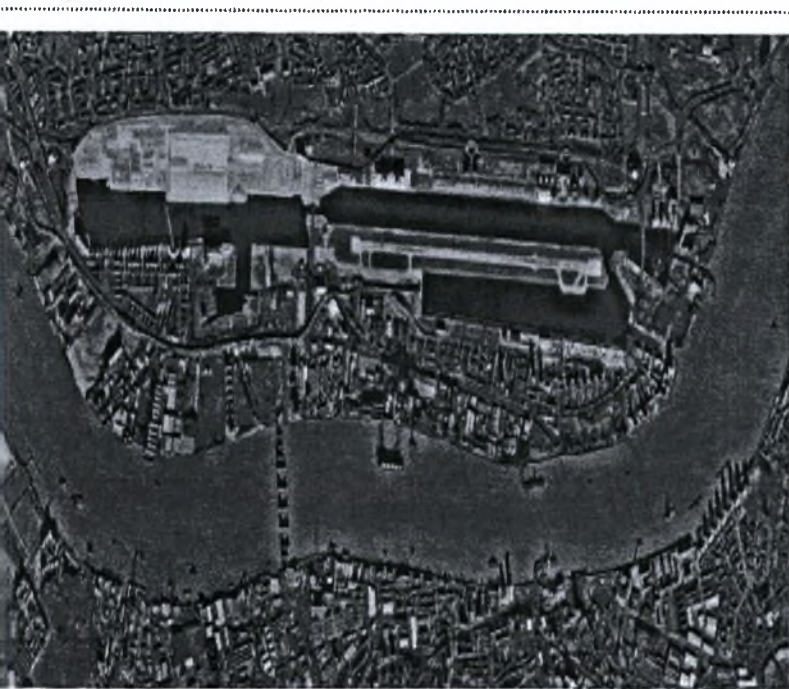
Σύντομη ανάλυση και αξιολόγηση:

Το νέο διεθνές εκθεσιακό κέντρο της Στουτγάρδης είναι στρατηγικά χωροθετημένο δίπλα στο διεθνές αεροδρόμιο της πόλης και ανάμεσα σε δυο σημαντικούς οδικούς άξονες, τον διεθνή αυτοκινητόδρομο A8 που ξεκάνει από τα σύνορα με το Λουξεμβούργο και συνδέει την Στουτγάρδη με το Μόναχο και το Σάλτςμπουργκ και τον περιφερειακό αυτοκινητόδρομο B27 που συνδέει το εκθεσιακό κέντρο άμεσα με το κέντρο της πόλης και ένα δίκτυο μικρότερων πόλεων στην ευρύτερη περιοχή. Παράλληλα, σύνδεση με το κέντρο της Στουτγάρδης παρέχεται και μέσω του προαστιακού σιδηροδρόμου (S-Bahn).

Βασική αρχή σχεδιασμού του εκθεσιακού κέντρου είναι η οργανωτική σαφήνεια που έχει ως άμεσο στόχο τον εύκολο προσανατολισμό των επισκεπτών στο χώρο και την λειτουργική αποτελεσματικότητα του δικτύου των υπαίθριων και στεγασμένων χώρων. Το εκθεσιακό συγκρότημα απαρτίζεται από εννέα κτιριακούς όγκους που τοποθετούνται κατά μήκος μιας πράσινης κεντρικής διαδρομής : επτά εκθεσιακά περίπτερα, ένα κτίριο

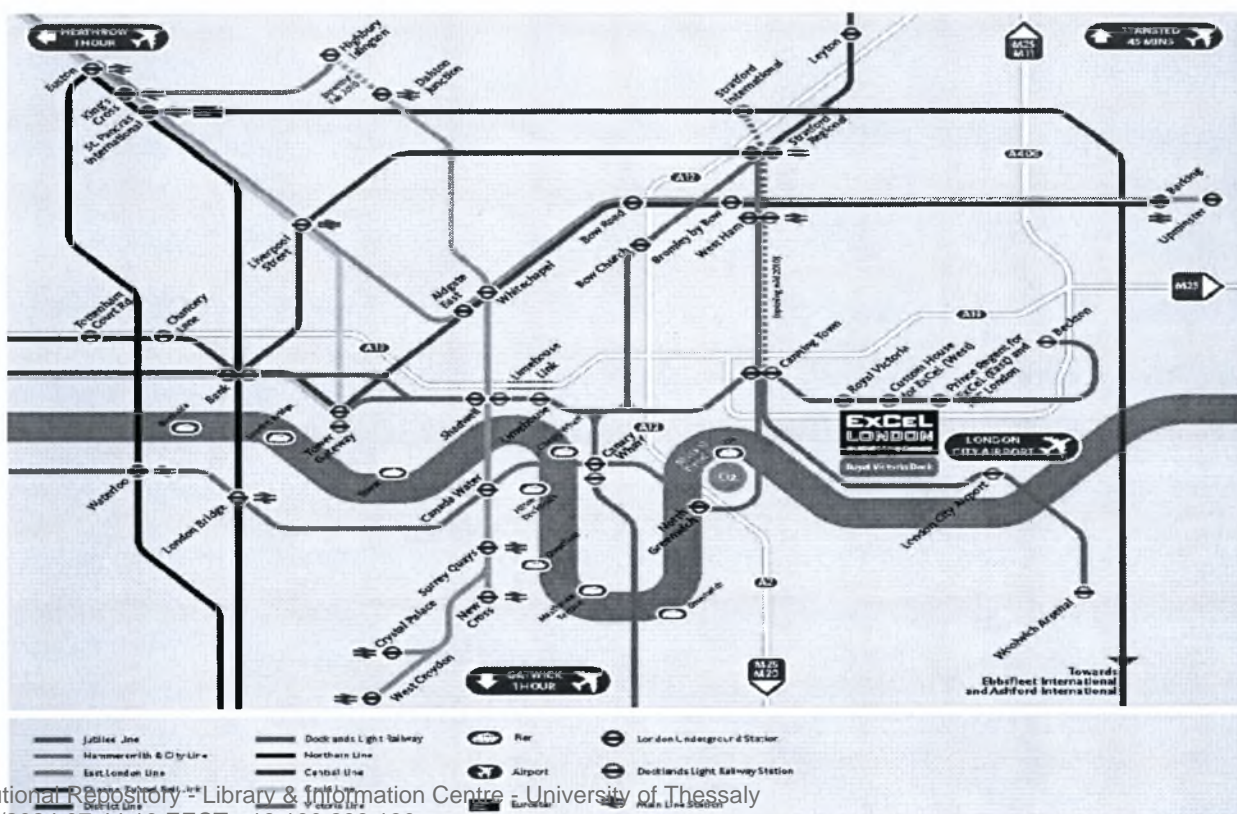
πολλαπλών χρίσεων και ένα συνεδριακό κέντρο. Αξίζει να αναφερθεί επίσης η περιβαλλοντικά φιλική προσέγγιση του σχεδιασμού των κτιρίων αλλά και των υπαίθριων χώρων, με φυτεμένα δώματα, συλλέκτες ηλιακής ακτινοβολίας, φυτεμένους χώρους στάθμευσης οχημάτων και υδατοπερατές πλακοστρώσεις.

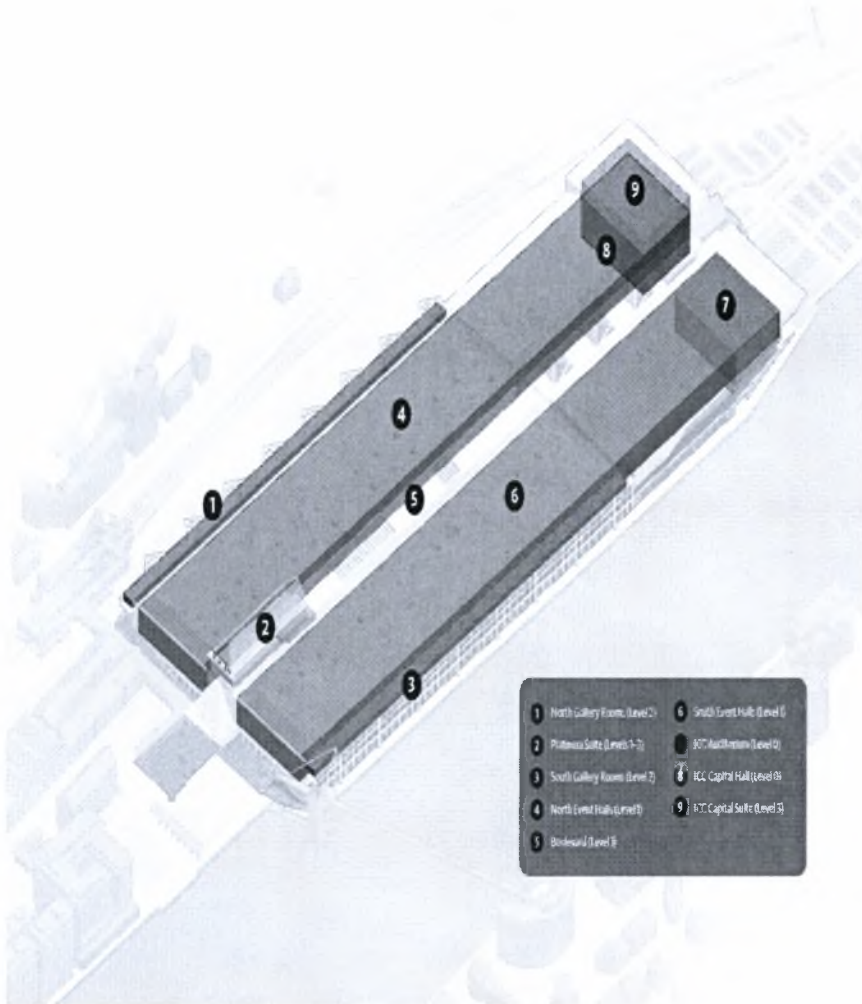
2. London ExCel Exhibition Centre, United Kingdom, (2000)



ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ	
Τοποθεσία	Ανατολικό Λονδίνο, Docklands, Μ. Βρετανία
Πρόσβαση	Αεροδρόμιο (London City airport), Υπόγειος (London underground), Tram (DLR)

Εικόνα 13: Χωροθέτηση του ΔΕΚ





Exhibition Halls

1	North Gallery Rooms
2	Platinum Suite
3	South Gallery Rooms
4	North Event Hall
5	Boulevard
6	South Event Halls
7	ICC Auditorium
8	ICC Capital Hall
9	ICC Capital Suite

Πίνακας 2: Κατάλογος Περιπτέρων

Εικόνα 15: Χάρτης Περιπτέρων (www.excel-london.co.uk)



Εικόνα 16: Η κύρια είσοδος



Εικόνα 17: Αεροφωτογραφία μέσω google earth

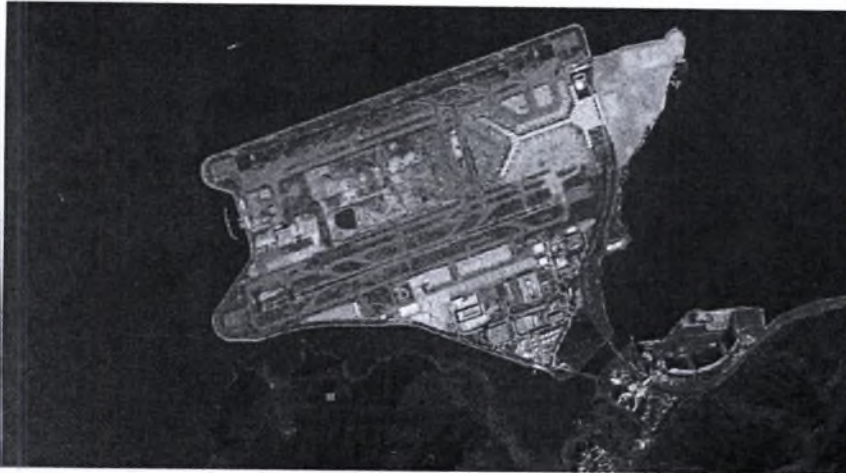
Σύντομη ανάλυση και αξιολόγηση:

Το εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο ExCeL London βρίσκεται χωροθετημένο σε προνομαϊκή θέση στο ανατολικό Λονδίνο, στα Docklands , μια σχετικά νέα περιοχή αστικής ανάπτυξης κατά μήκος του ποταμού Τάμεση και πολύ κοντά στο κέντρο της πόλης. Η κοντινή γειτνίαση του εκθεσιακού κέντρου με το κεντρικό αεροδρόμιο London City και η καλή σύνδεση του με τα μητροπολιτικά δίκτυα μεταφορών - γραμμή μετρό Jubilee και γραμμές τραμ, Docklands Light Railway (DLR) - εξασφαλίζουν εύκολη πρόσβαση στο χώρο. Υπάρχει επίσης πρόβλεψη για 4000 θέσεις στάθμευσης οχημάτων, σε πολυώροφο υπόγειο χώρο στάθμευσης και συμπληρωματικά άλλες 2000 θέσεις εκτός του εκθεσιακού κέντρου σε κοντινή απόσταση. Επιπλέον, το παραποτάμιο μέτωπο επιτρέπει περαιτέρω την δυνατότητα πρόσβασης από το νερό, αλλά και την δυνατότητα φιλοξενίας εκθέσεων σκαφών στο χώρο, όπως το ετήσιο ναυτικό σαλόνι του Λονδίνου.

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις του εκθεσιακού χώρου αποτελούνται από δυο κύρια περίπτερα, τετραγωνικής ελεύθερης κάτοψης, με δυνατότητα ευέλικτης διαίρεσης των εσωτερικών χώρων. Τα κτίρια αυτά είναι τοποθετημένα εκατέρωθεν ενός κεντρικού άξονα κυκλοφορίας, κατά μήκος του οποίου βρίσκονται υπηρεσίες πληροφόρησης και εστίασης των επισκεπτών. Υπάρχουν επίσης τρεις χώροι πολλαπλών χρήσεων, ένας στο δυτικό άκρο του κεντρικού άξονα, ένας στο βόρειο τμήμα των κεντρικών κτιρίων και

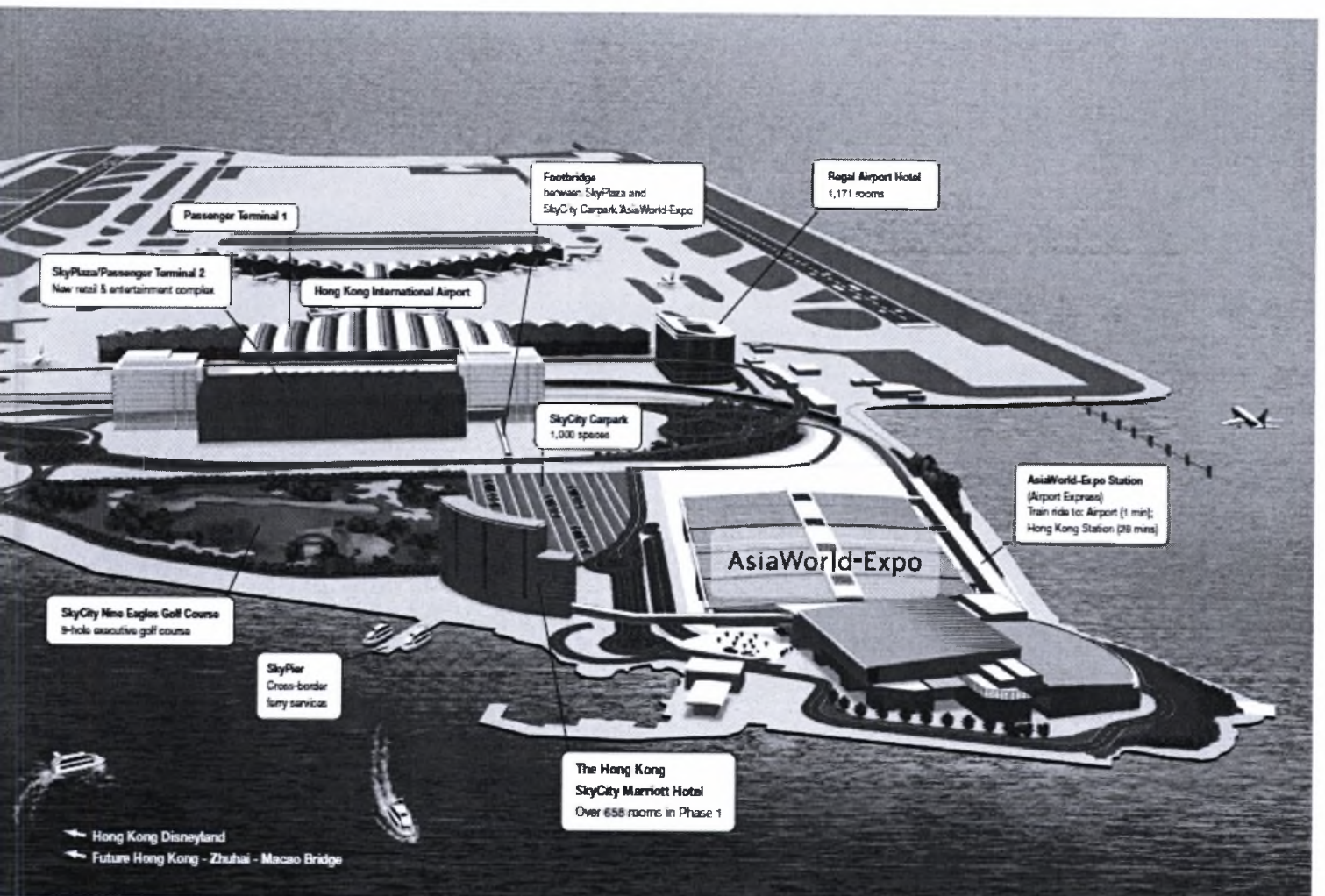
ένας άλλος επί του παραποτάμιου μετώπου. Επέκταση του δικτύου των περιπτέρων βρίσκεται σε φάση κατασκευής και προβλέπεται να ολοκληρωθεί μέχρι το 2010 αυξάνοντας τον εκμεταλλεύσιμο εκθεσιακό χώρο κατά περίπου 50%.

3. AsiaWorld-Expo, Hong Kong, China, (2005)



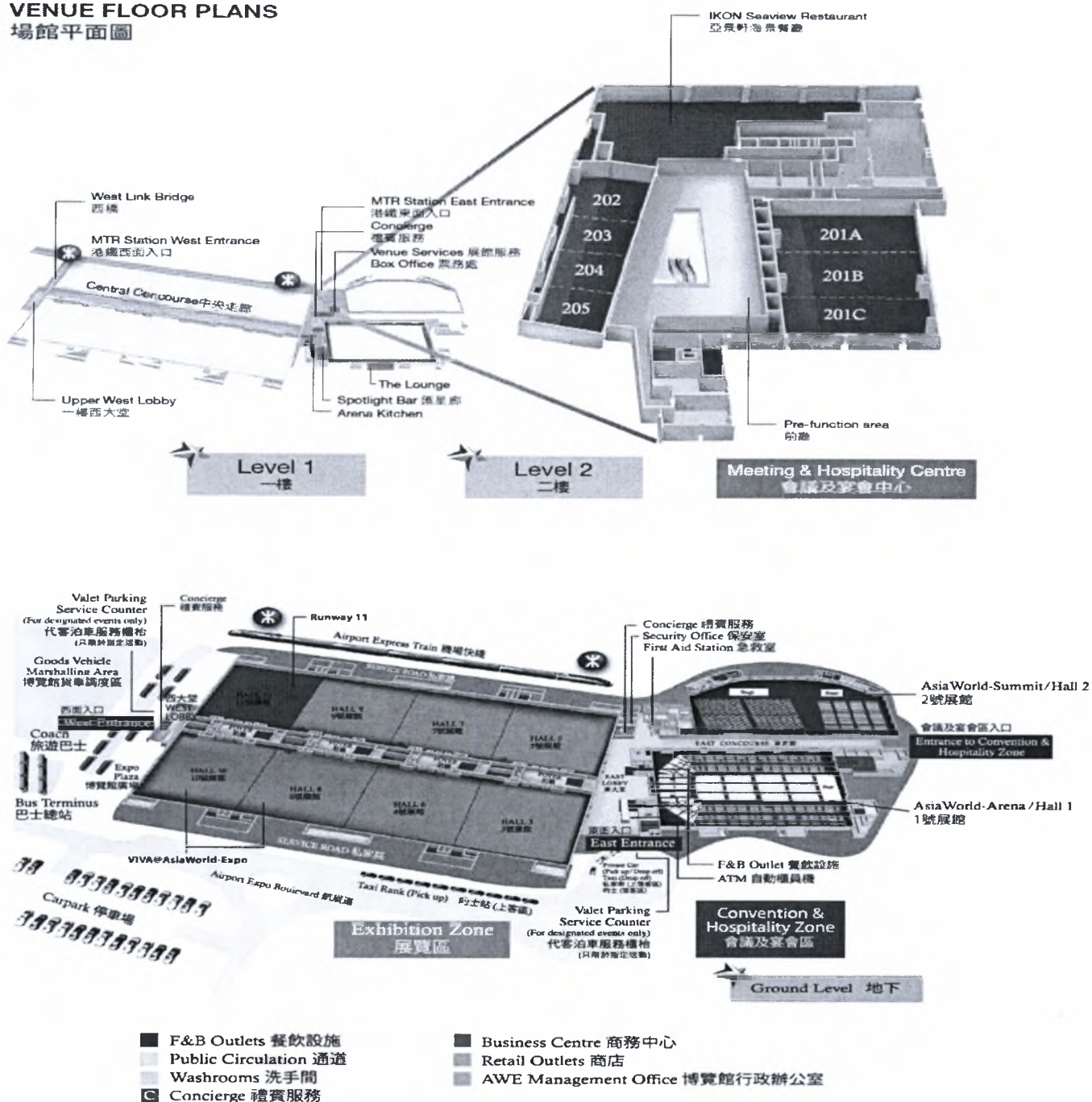
ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ	
Τοποθεσία	Χονγκ Κονγκ, Κίνα
Πρόσβαση	Αεροδρόμιο (Hong Kong international airport), Ακτοπλοία (SkyPier)

Εικόνα 18: Χωροθέτηση του ΔΕΚ

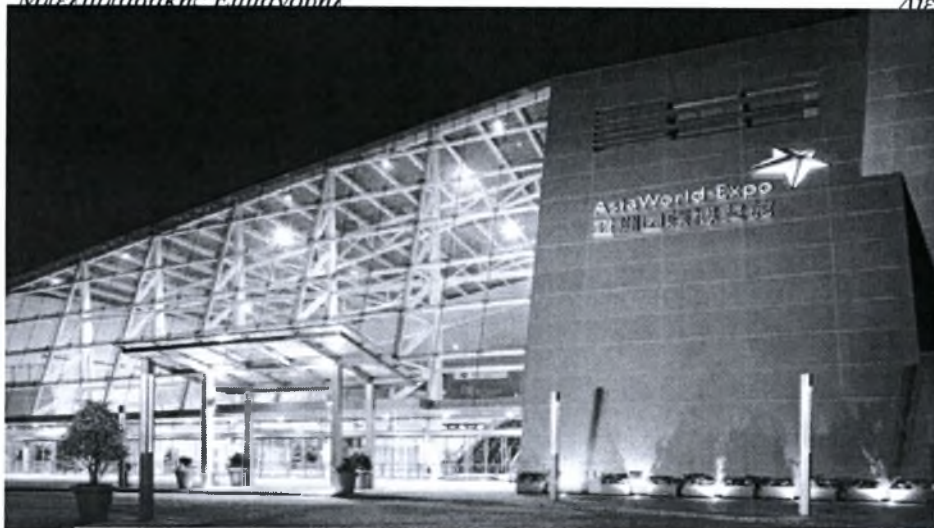


Εικόνα 19: Πανοραμικός χάρτης της περιοχής (www.asiaworld-expo.com)
05/07/2024 07:44:19 EEST - 18.190.239.130

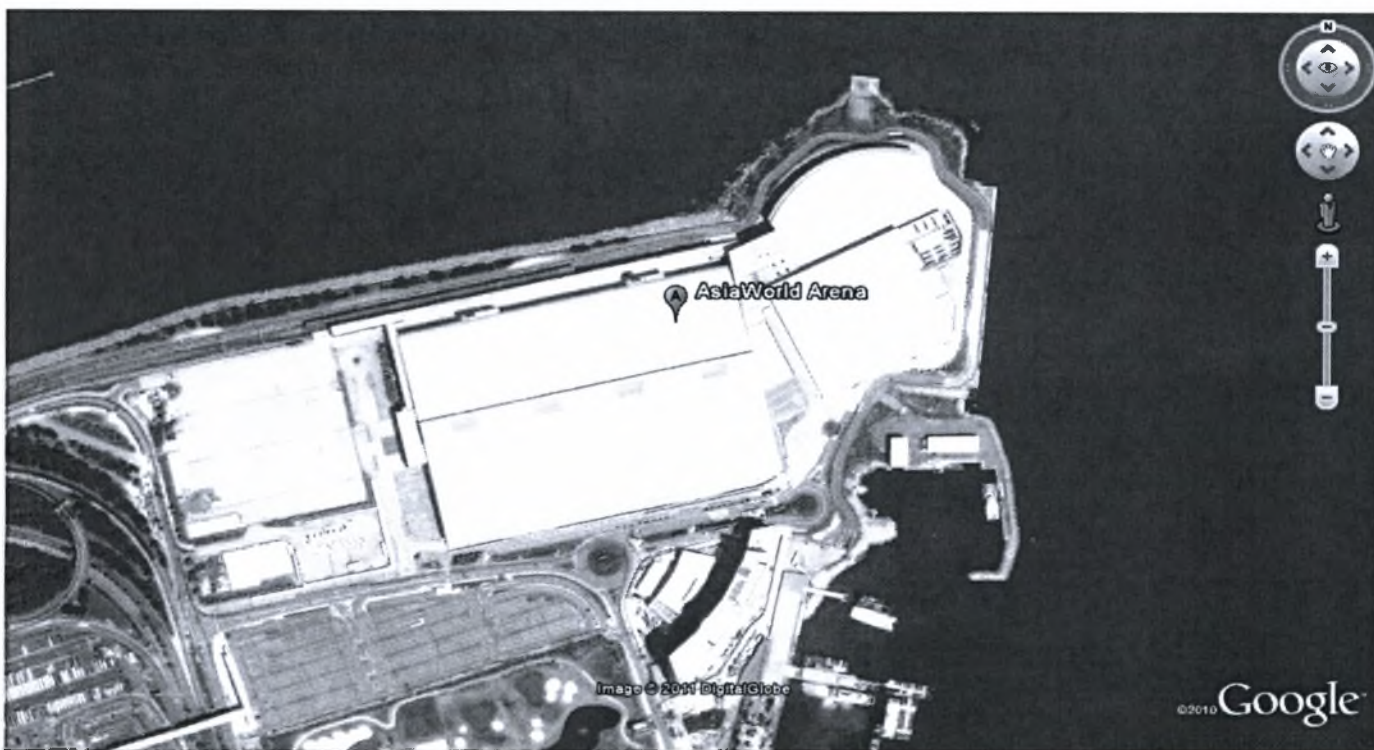
VENUE FLOOR PLANS
場館平面圖



Εικόνα 20: Χάρτης των περιπτώσεων (www.asiaworld-expo.com)



Εικόνα 21: Η κύρια είσοδος



Εικόνα 22: Αεροφωτογραφία μέσω google earth

Σύντομη ανάλυση και αξιολόγηση:

Το εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο Asia World Expo είναι χωροθετημένο στο νότιο-ανατολικότερο άκρο του νησιού Chek Lap Kok, όπου βρίσκεται το διεθνές αεροδρόμιο του Χονγκ Κονγκ. Το γεγονός αυτό εξασφαλίζει ιδανικές συνθήκες υποδομών σύνδεσης του χώρου με τα υπερτοπικά δίκτυα εναέριας, επίγειας και θαλάσσιας συγκοινωνίας. Η στενή γειτνίαση του κέντρου Asia World Expo με τον αερολιμένα δημιουργεί προϋποθέσεις λειτουργικής συνέργειας και ενότητας των

εγκαταστάσεων τους, οι οποίες μοιράζονται μια σειρά υποστηρικτικών χρήσεων και υποδομών , όπως ξενοδοχειακές μονάδες, χώρους στάθμευσης, σταθμούς ακτοπλοΐας και εσωτερικό δίκτυο μέσου σταθερής τροχιάς.

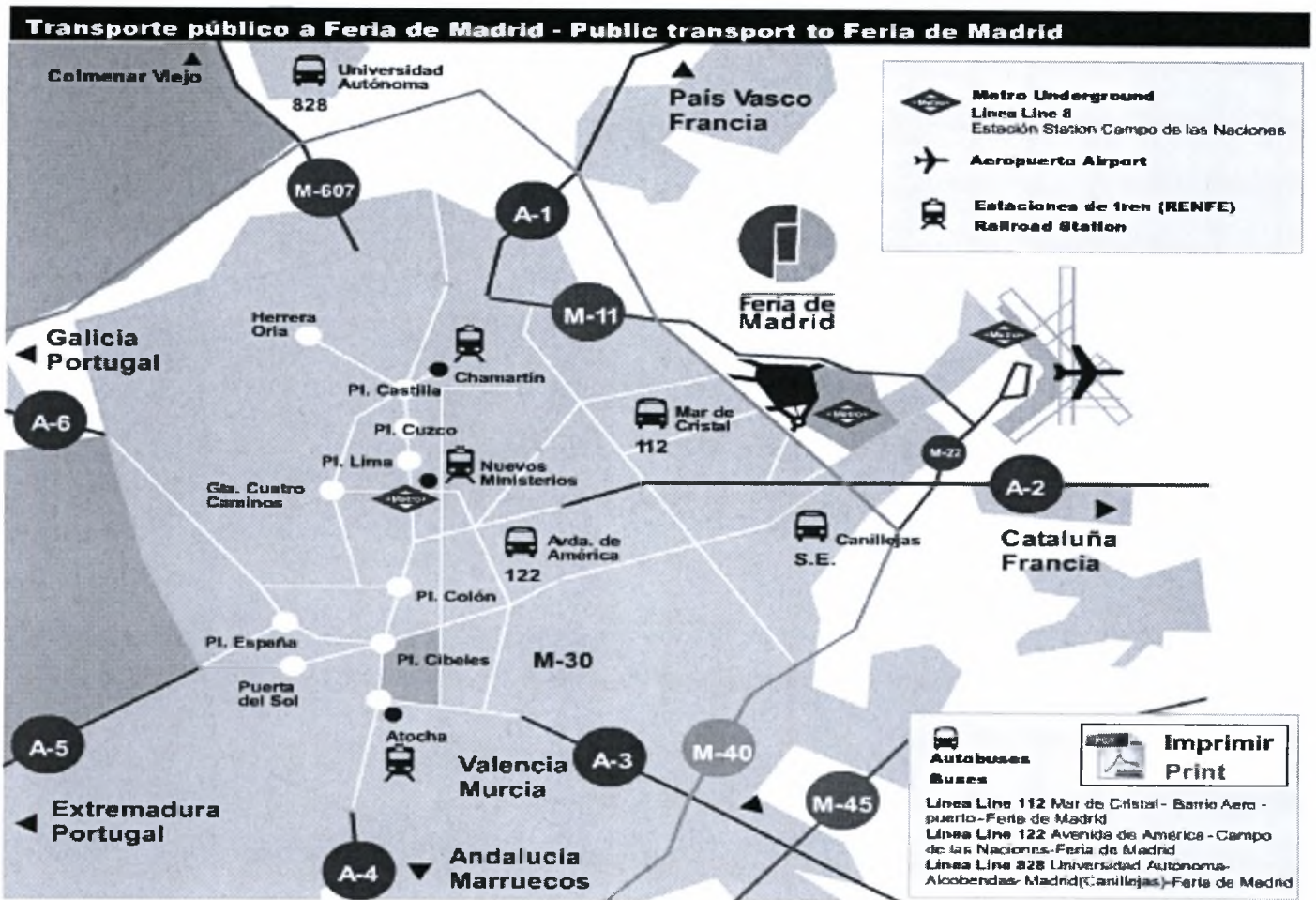
Το εκθεσιακό σύμπλεγμα αποτελείται από ένα δίκτυο στεγασμένων χώρων, συνδεδεμένων εσωτερικά. Σε αυτό συμπεριλαμβάνονται δέκα εκθεσιακές αίθουσες, ένα συνεδριακό κέντρο και μια αρένα εκδηλώσεων ψυχαγωγίας. Ένας κεντρικός άξονας κυκλοφορίας διανέμει τις κινήσεις στις λειτουργικές υπό-ενότητες του συγκροτήματος, αλλά και παρέχει ταυτόχρονα δυνατότητες συγκέντρωσης και στάσης των επισκεπτών. Η σαφής και παράλληλα ευέλικτη οργάνωση της κάτοψης εξασφαλίζει μεγάλη ελευθερία εσωτερικής διάρθρωσης των εκθεσιακών χώρων και εύκολη αίσθηση προσανατολισμού των επισκεπτών. Ιδιαίτερη έμφαση έχει επίσης δοθεί στην παροχή νέας γενεάς τεχνολογιών πληροφορίας και επικοινωνίας (ICT) εντός των εγκαταστάσεων του κέντρου.

4. IFEMA Madrid Trade Fair, Spain, (2000)

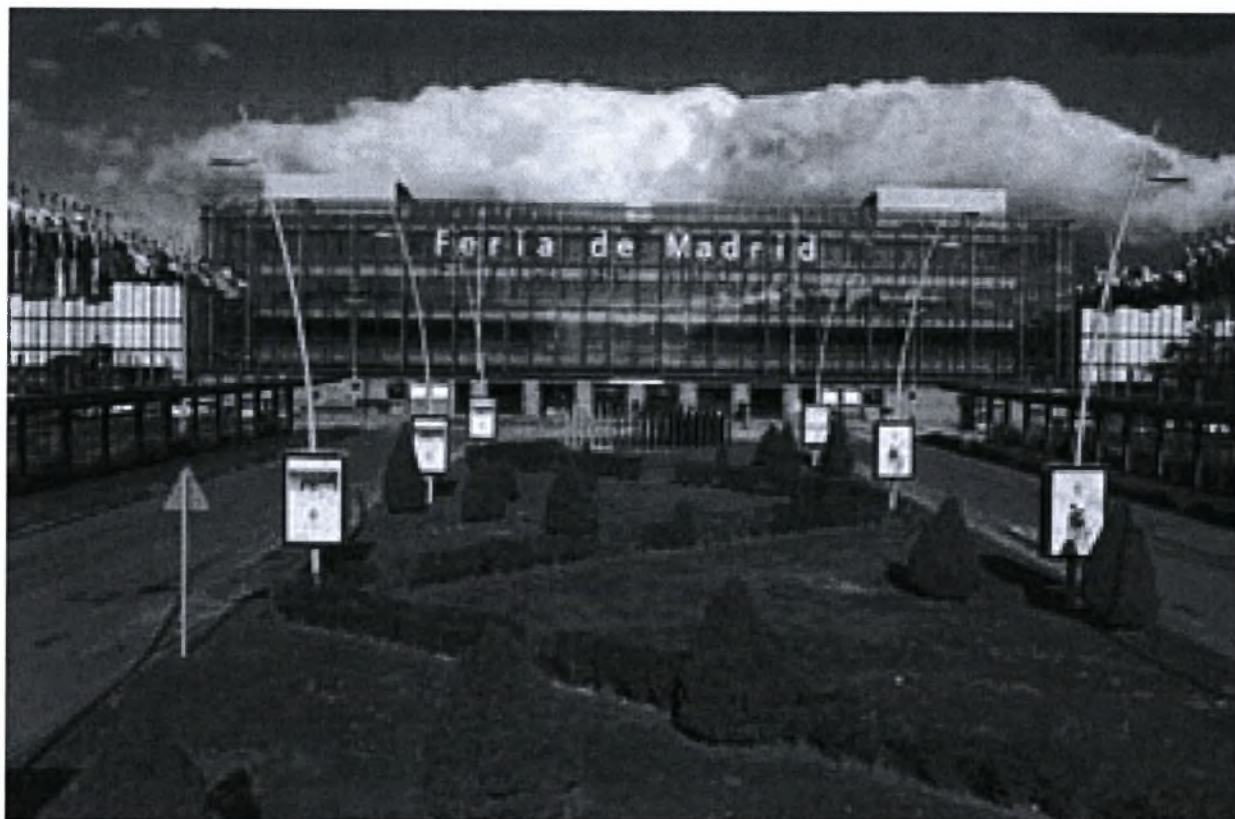


ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ	
Τοποθεσία	Μαδρίτη, Ισπανία
Πρόσβαση	Αεροδρόμιο (Madrid Barajas International Airport), Εθνική οδός (M30, M40), εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο RENFE (σταθμός Chamartin), μετρό (Linea8).

Εικόνα 23: Χωροθέτηση του ΔΕΚ

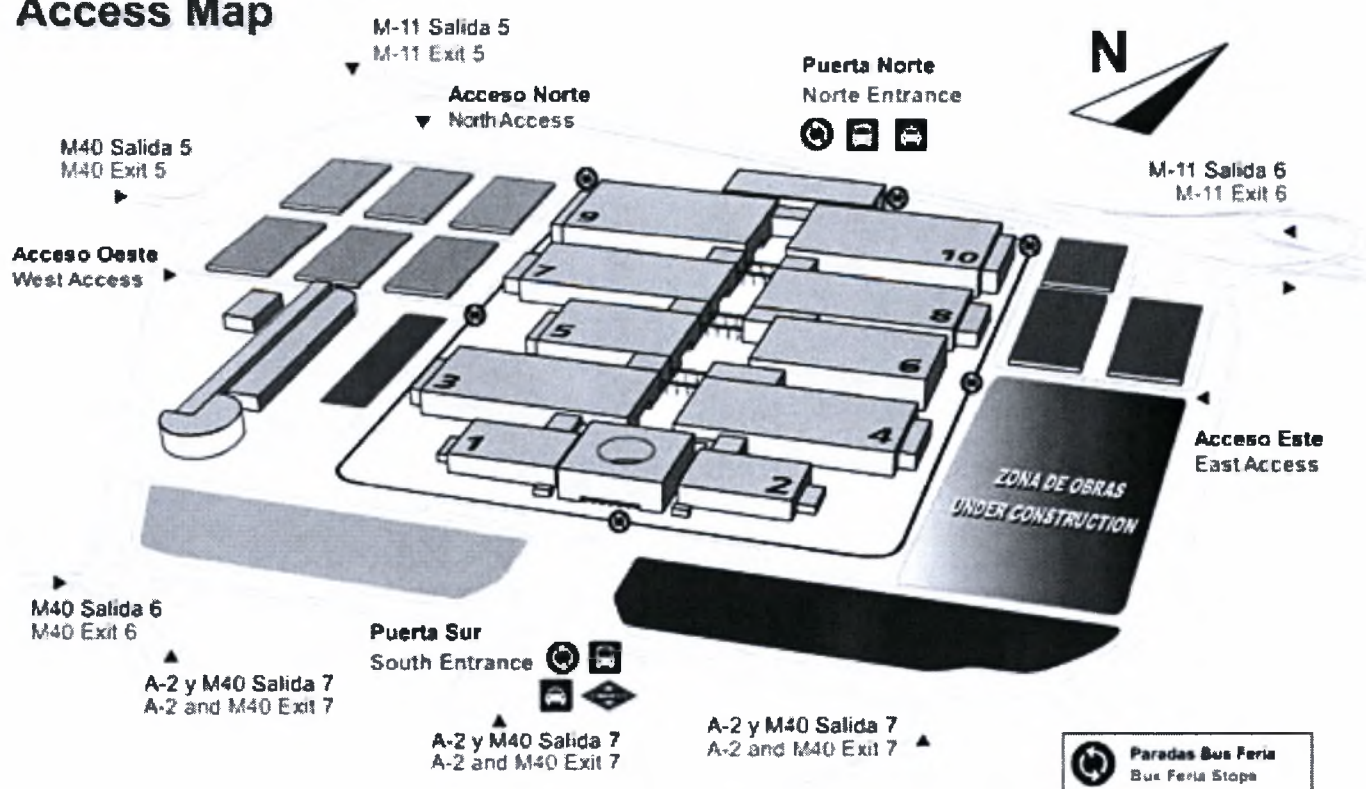


Εικόνα 24: Χάρτης Πρόσβασης (www.ifema.es)



Εικόνα 25: Η κεντρική είσοδος

Plano de Accesos Access Map



Εικόνα 26: Χάρτης των περιπτέρων (www.ifema.es)



Εικόνα 27: Αεροφωτογραφία μέσω google earth

Σύντομη ανάλυση και αξιολόγηση:

Το διεθνές εκθεσιακό κέντρο IFEMA βρίσκεται στα βόρεια προάστια της Μαδρίτης, στο Campo de las Naciones, σε μια από τις πιο εμβληματικές περιοχές εμπορικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στην πόλη. Η τοποθεσία αυτή εξασφαλίζει στις σύγχρονες εκθεσιακές εγκαταστάσεις της IFEMA εύκολη πρόσβαση καθώς είναι μόλις τρία χιλιόμετρα από το διεθνές αεροδρόμιο της Μαδρίτης και συνδέεται άμεσα με το κέντρο της πόλης με το μετρό (Linea8), το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο RENFE (σταθμός Chamartin) και τους αυτοκινητοδρόμους M30 και M40.

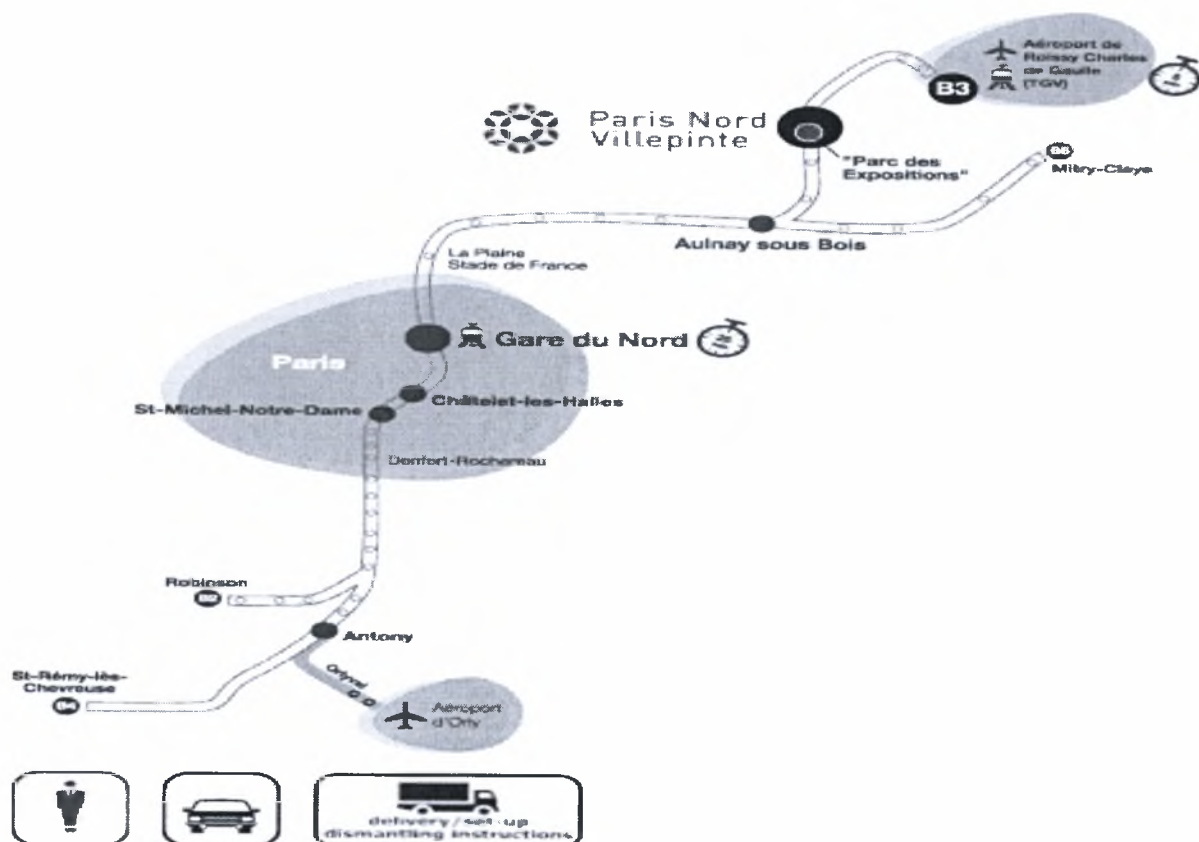
Υπάρχουν δυο κύριες εισοδοι στο εκθεσιακό συγκρότημα, στο βόρειο και νότιο τμήμα του, όπου είναι τοποθετημένα αντίστοιχα και δυο μεγάλα συνεδριακά κτίρια. Κατά μήκος του κεντρικού άξονα που συνδέει το βόρειο και το νότιο συνεδριακό κέντρο, είναι τοποθετημένα τα περίπτερα 110, ενώ άλλα δυο μεγαλύτερα περίπτερα, κατασκευασμένα σε μεταγενέστερη φάση, βρίσκονται στο νότιο-ανατολικό άκρο του οικοπέδου και είναι συνδεδεμένα εσωτερικά με γέφυρες με τα κεντρικά περίπτερα. Στους εξωτερικούς χώρους του συγκροτήματος υπάρχει πρόβλεψη για επιπλέον 30.000 τ.μ. υπαίθριου εκθεσιακού χώρου και για 14.000 θέσεις στάθμευσης οχημάτων.

5. Paris Nord Villepinte Exhibition and Convention Centre, France, (1982)



ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ	
Τοποθεσία	Παρίσι, Γαλλία
Πρόσβαση	Αεροδρόμιο (Charles de Gaulle), Προαστιακός Σιδηρόδρομος (RER), Σιδηρόδρομος υψηλών ταχυτήτων (TGV), Αυτοκινητόδρομος A104 / A1

Εικόνα 28: Χωροθέτηση του ΔΕΚ



Εικόνα 29: Χάρτης Πρόσβασης (www.viparis.com)

ADRESSE / ADDRESS
 Paris Nord Villepinte
 Parc d'expositions et Centre de Conventions
 95970 Roissy Charles de Gaulle Cedex

- EN VOITURE / BY CAR**
- A 20 minutes de Paris
 - Direction «Parc des expositions»
 - 4 autoroutes aux portes du parc (A1, A3, A86, A104)
- 20 min from Paris
- Direction «Parc des expositions»
 - 4 motorways to the venue (A1, A3, A86, A104)

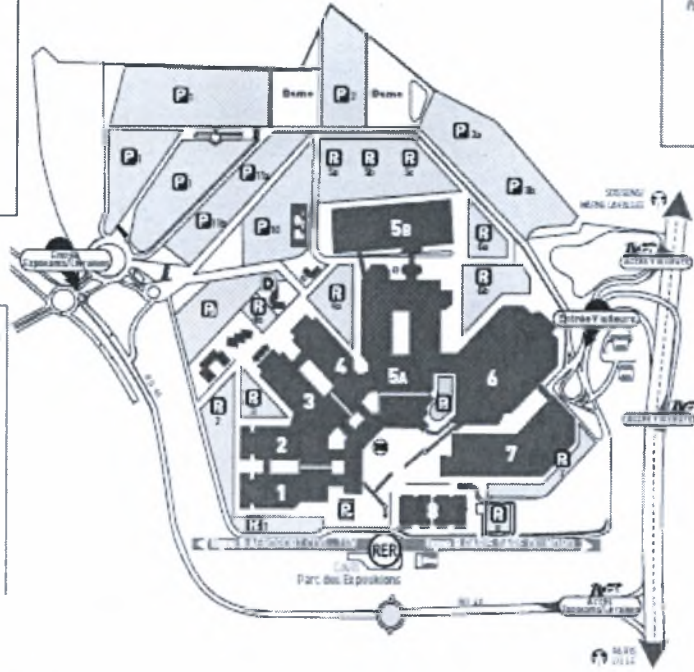
A PIED / PEDESTRIAN ACCESS

STATION / TRAIN STATION
 PARC DES EXPOSITIONS

RER RER B

A 25 minutes depuis la Gare du Nord
 A 5 minutes depuis l'aéroport
 Paris-Charles de Gaulle

25 minutes from Gare du Nord train station
 5 minutes from Paris-Charles de Gaulle airport



- ACCÈS / ACCESS**
- Personnel d'accès / Access pass
 - Parkings visiteurs / Visitors car parks
 - Parkings handicapés / Disabled car parks
 - Parkings MP / MP car parks
 - Parkings poids lourds / Lorry parking
 - Parkings officiels / MP car parks
 - Quai / Quay
 - Hôtel / Hotel

Depuis l'aéroport Roissy Charles De Gaulle
 From Roissy Charles de Gaulle Airport

5 min : **RER B**
 15 min en voiture / 15 min by car

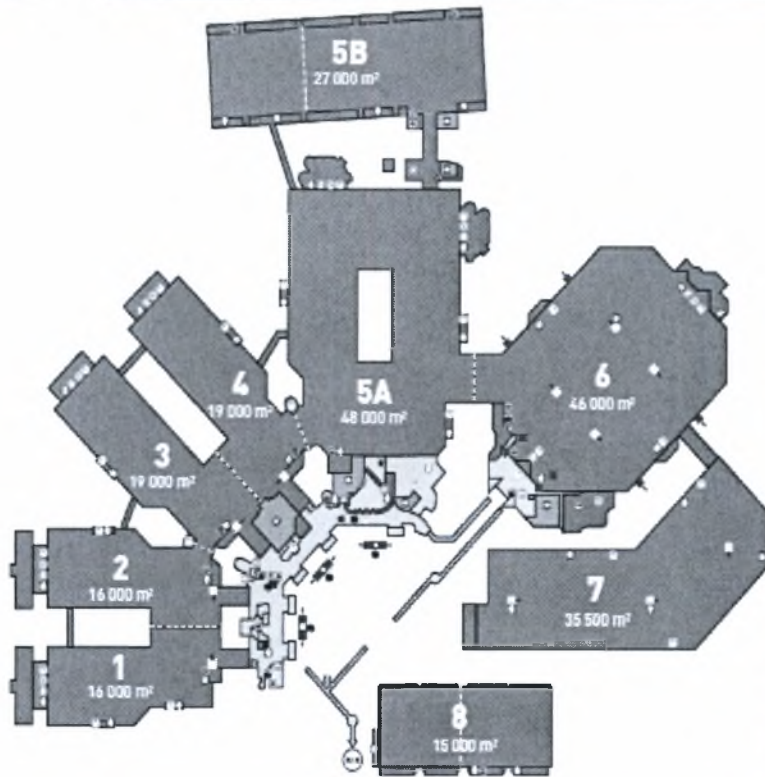
Depuis l'aéroport d'Orly
 From Orly Airport

1 h en voiture / 1 h by car
 35 min en voiture / 35 min by car

4 Document de référence / Reference document n° 1862-001

Εικόνα 31: Πλάνο του εκθεσιακού χώρου (www.viparis.com)

PLAN FLOOR PLAN



- SYMBOLES**
- E Espace à passer / Corridor service
 - A Administration
 - Information
 - Tabac - Free drinks / Tobacco - Free drinks
 - Wash de toilettes / Toilet wash
 - Point de secours / First aid post
 - Quai / Quay
 - Quai / Quay
 - Distributeur de billets / Cash point
 - Services publics / Public services desks
 - Sécurité / Security
 - Consignes / Lockers area
 - Restroom / Restroom
 - Bar
 - Salle d'attente / Waiting area
 - Accueil / Reception
 - Ateliers pédagogiques / Training Workshops
 - Salle de conférences / Conference room
 - Personnel technique / Technical office
 - Dispense / Cashier desk

	HALL 1	HALL 2	HALL 3	HALL 4	HALL 5A	HALL 5B	HALL 6	HALL 7	HALL 8
surface totale total surface	16 455 m ² sq.m	16 389 m ² sq.m	19 347 m ² sq.m	19 316 m ² sq.m	47 923 m ² sq.m	26 611 m ² sq.m	45 541 m ² sq.m	35 500 m ² sq.m	15 000 m ² sq.m
hauteur ceiling height		9 m		9 m - 15 m		9 m		9 m	9 m - 12 m



Εικόνα 32: Δείγμα μοντέρνας αρχιτεκτονικής στον περιβάλλοντα χώρο



Εικόνα 33: Πλατεία στην είσοδο του εκθεσιακού κέντρου



Εικόνα 34: Αεροφωτογραφία μέσω google earth

Σύντομη ανάλυση και αξιολόγηση:

Η στρατηγική τοποθεσία του εκθεσιακού και συνεδριακού κέντρου Paris Nord Villepinte σε απόσταση μόλις τριών χιλιομέτρων από το διεθνές αεροδρόμιο Charles de Gaulle, ενισχύει την ανταγωνιστική παρουσία του παρισινού εκθεσιακού πόλου στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο. Η άριστη σύνδεση του με σύγχρονα δίκτυα συνδυασμένων (multimodal) μεταφορών ατόμων και εμπορευμάτων παρέχει γρήγορη και εύκολη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του.

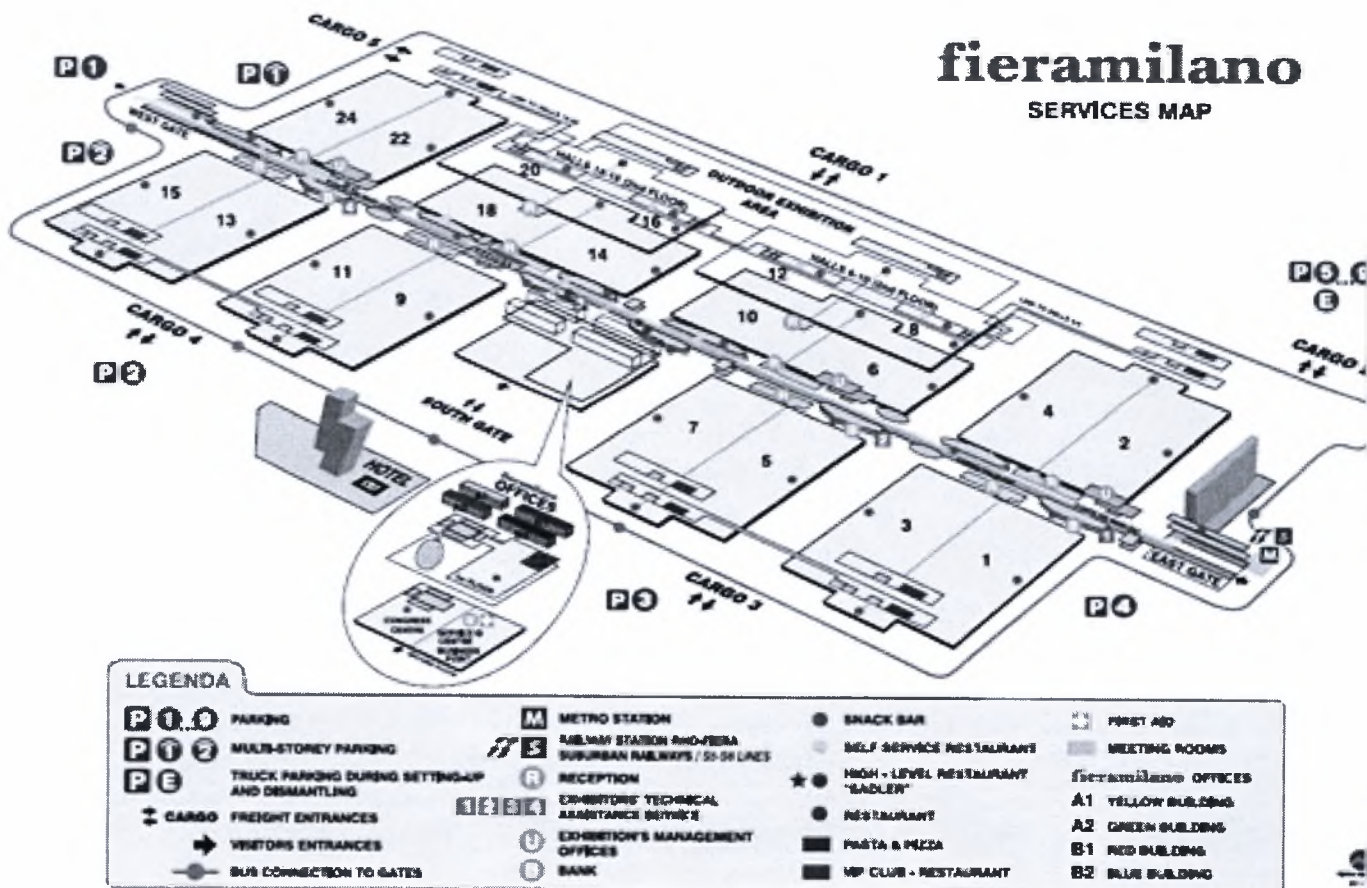
Το συγκρότημα αποτελείται από επτά κτίρια που οργανώνονται ακτινωτά γύρω από ένα κεντρικό υπαίθριο χώρο και στεγάζουν οκτώ εκθεσιακά περίπτερα, τρία συνεδριακά κέντρα και τρεις αμφιθεατρικές αίθουσες εκδηλώσεων. Σε αυτά προβλέπεται άμεσα να προστεθεί ένα νέο κτίριο, που θα αυξήσει την συνολική επιφάνεια των στεγασμένων εκθεσιακών χώρων κατά περίπου 100.000 τ.μ. Η χωρική οργάνωση του συγκροτήματος επιτρέπει την άμεση σύνδεση των κτιρίων με στεγασμένες γέφυρες. Η ελεύθερη από υποστυλώματα κάτοψη των περιπτέρων διασφαλίζει πολλαπλές δυνατότητες διαρρύθμισης των χώρων και κάλυψης αναγκών διαφορετικών χρήσεων.

6. Fiera Milano, Italy, (2005)



ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ	
Τοποθεσία	Rho/Però, Μιλάνο, Ιταλία
Πρόσβαση	Μετρό (Milan underground- linea M1), Προαστιακός σιδηρόδρομος (line S), σιδηρόδρομος Μιλάνο-Τορίνο, Αυτοκινητόδρομος A4, Ανατ. περιφερειακός

Εικόνα 35: Χωροθέτηση του ΔΕΚ



Εικόνα 36: Χάρτης των περιπτέρων (www.fieramilano.it)



Εικόνα 37: Χάρτης Πρόσβασης (www.fieramilano.it)





Εικόνα 39: Η κεντρική είσοδος



Εικόνα 40: Αεροφωτογραφία μέσω google earth

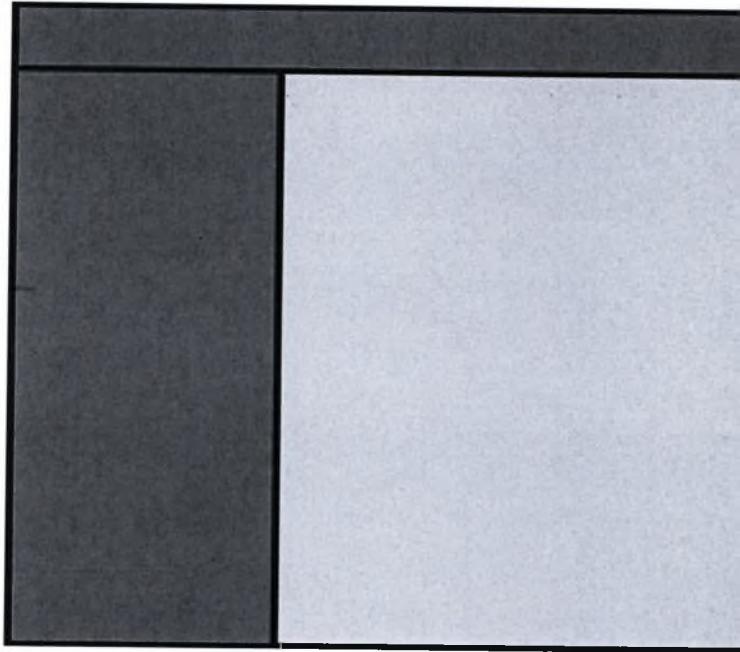
Σύντομη ανάλυση και αξιολόγηση:

Η κατασκευή των νέων εγκαταστάσεων της διεθνούς έκθεσης Fiera di Milano , ένα από τα μεγαλύτερα εκθεσιακά κέντρα στην Ευρώπη , είναι ένα σημαντικό έργο για την περιφέρεια του Μιλάνου. Βρίσκεται στην περιοχή Rho, βόρειο- δυτικά του κέντρου

της πόλης, στον οδικό άξονα που οδηγεί προς το αεροδρόμιο Malpensa. Συνδέεται με το δίκτυο μετρό με το κέντρο της πόλης και με προαστιακό σιδηρόδρομο με άλλα γειτονικά αστικά κέντρα όπως η Γένοβα και το Τορίνο.

Κύριο στοιχείο του σχεδιασμού του νέου συγκροτήματος από τον διάσημο Ιταλό αρχιτέκτονα Massimiliano Fuksas αποτελεί ένας κεντρικός στεγασμένος άξονας, ο οποίος έχει μήκος 1,5 χιλιόμετρο. Δυο κύριες εισοδοί στο συγκρότημα σηματοδοτούνται στα άκρα του κεντρικού άξονα από την πλαστικότητα της μορφής της γυάλινης

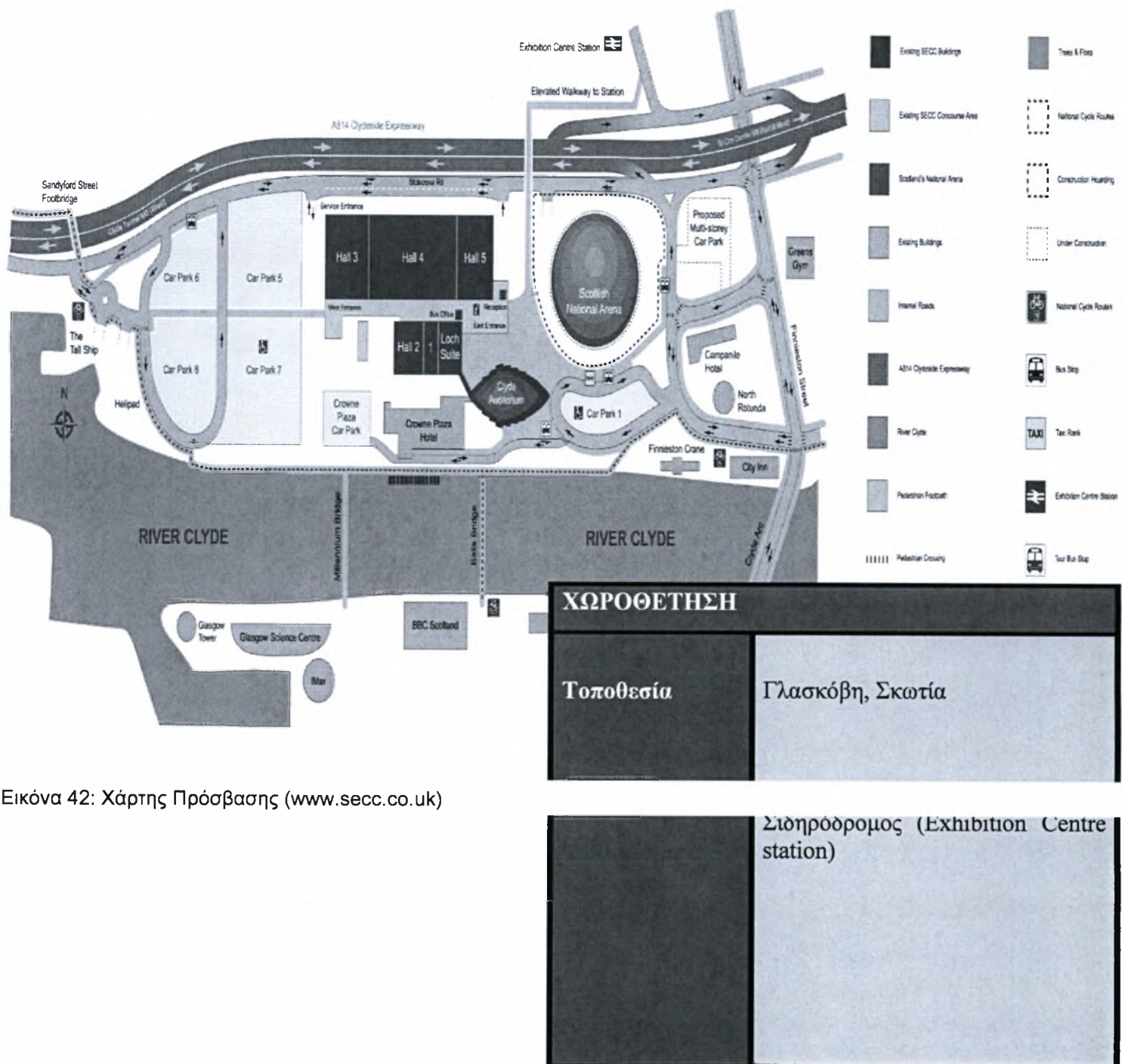
οροφής του. Εκατέρωθεν της κεντρικής στεγασμένης διαδρομής είναι τοποθετημένα οκτώ περίπτερα ενώ στο μέσο περίπου βρίσκεται ένα κτίριο εξυπηρέτησης των επισκεπτών και των εκθετών. Η δυναμική μορφή της διαφανούς γραμμικής οροφής του άξονα προσδίδει μια εμβληματική εικόνα στο συγκρότημα, ενώ παράλληλα εξασφαλίζει ευχάριστες συνθήκες φυσικού φωτισμού στο χώρο.



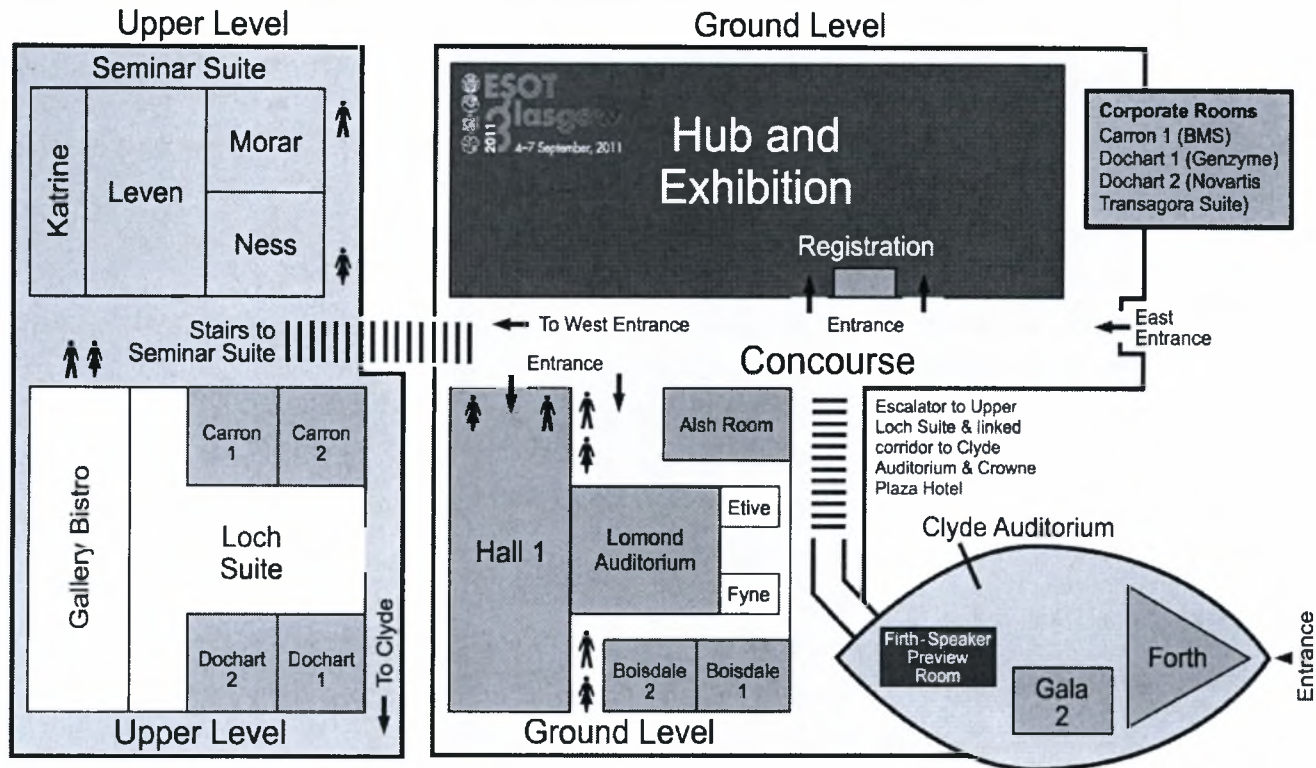
7. Scottish exhibition and conference centre (SECC), U.K., (1985)



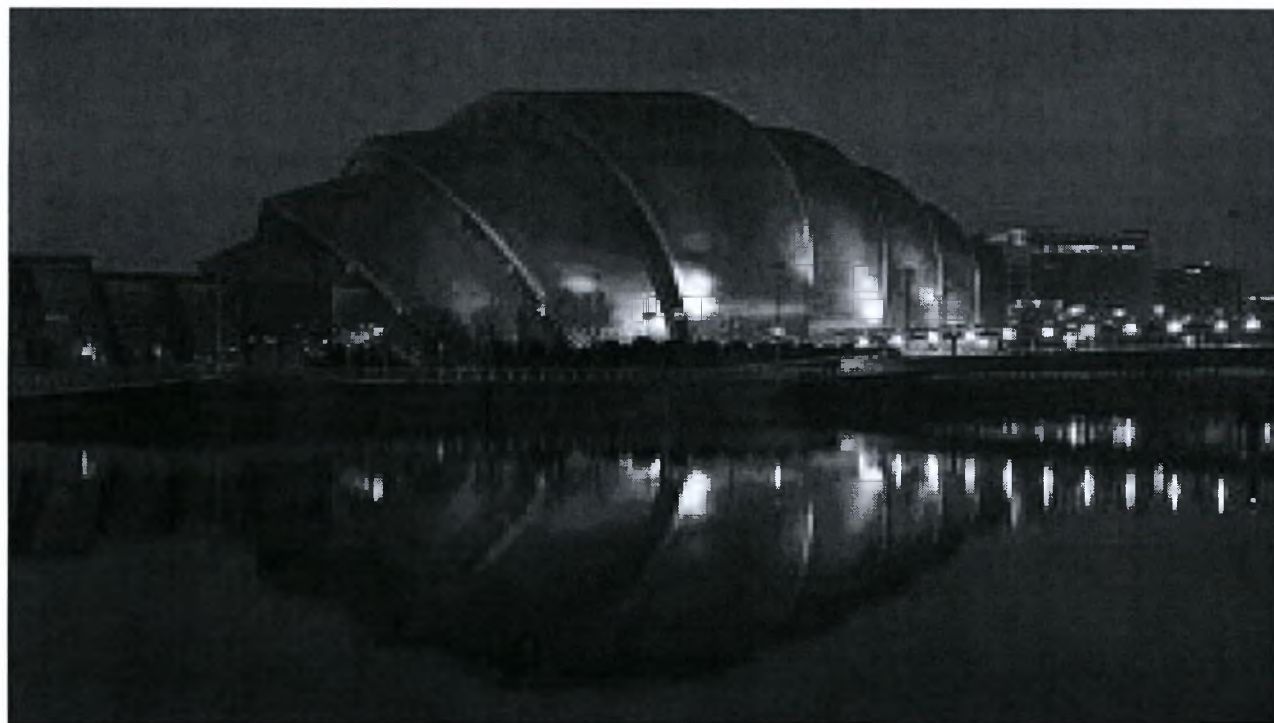
Εικόνα 41: Χωροθέτηση του ΔΕΚ



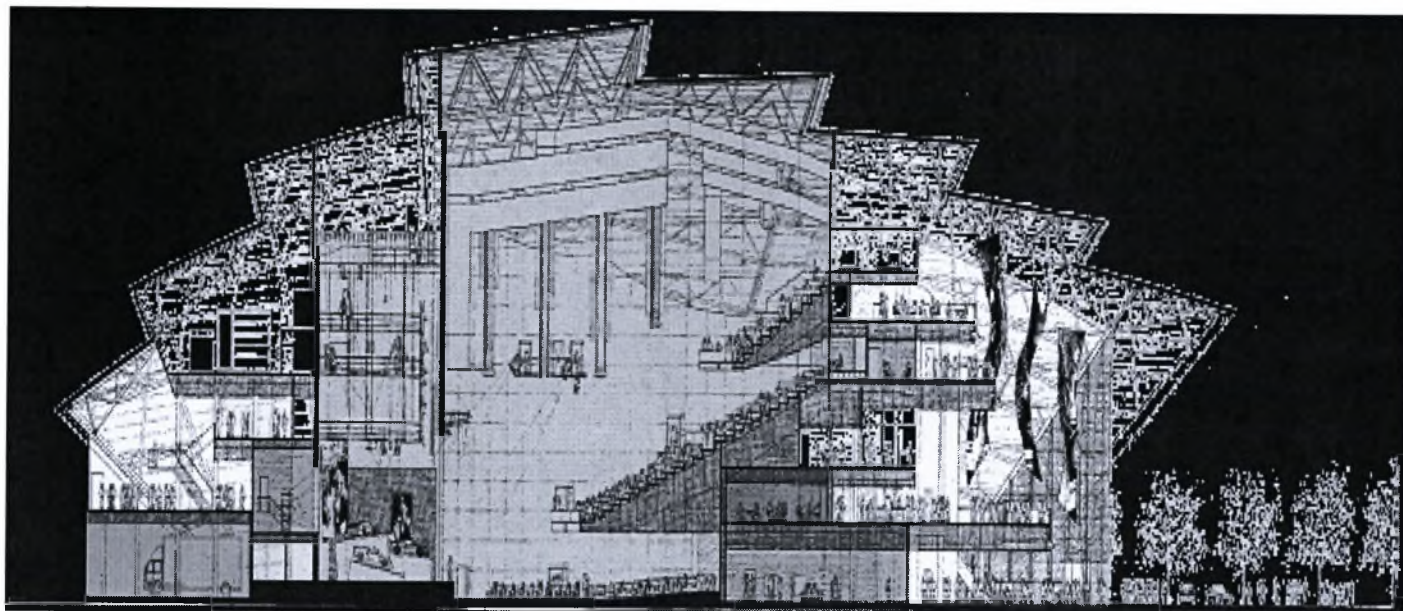
Εικόνα 42: Χάρτης Πρόσβασης (www.secc.co.uk)



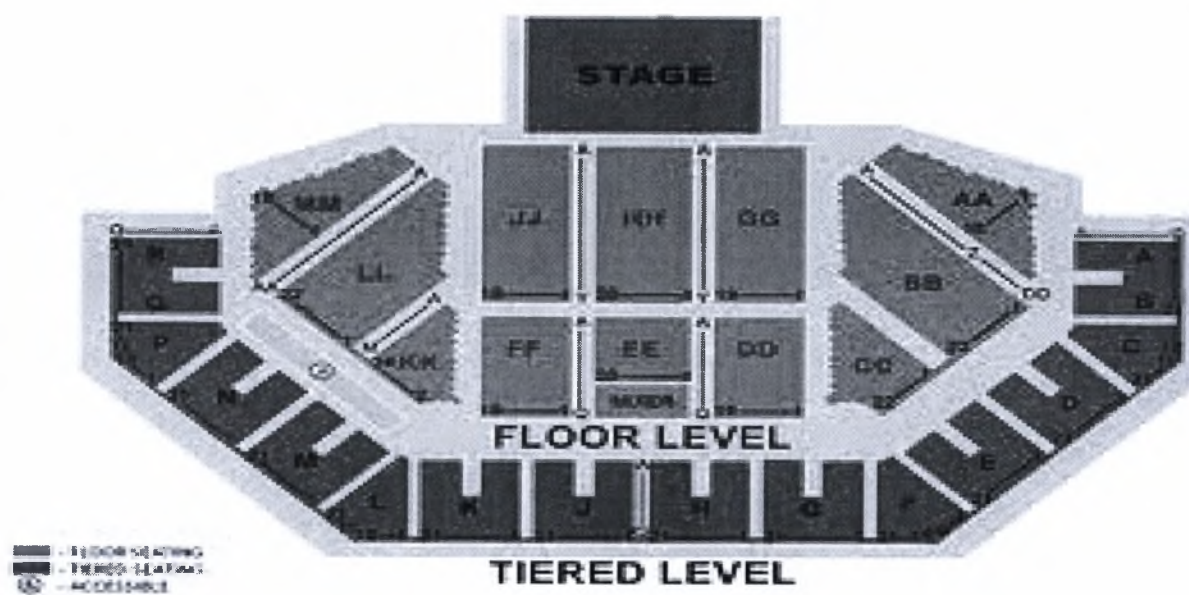
Εικόνα 36: Χάρτης των περιπτερών (www.secc.co.uk)



Εικόνα 43: Το εντυπωσιακό συνεδριακό κέντρο "Clyde".



Εικόνα 44: Τομή των ορόφων του συνεδριακού κέντρου.



Εικόνα 45: Κάτοψη του συνεδριακού κέντρου (www.secc.co.uk)



Εικόνα 46: Αεροφωτογραφία μέσω google earth

Σύντομη ανάλυση και αξιολόγηση:

Το εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο της Γλασκόβης βρίσκεται στην περιοχή της αποβάθρας Stobcross Quay στην βόρεια όχθη του ποταμού Clyde. Το κέντρο της πόλης είναι σε μικρή απόσταση, ανατολικά, και συνδέεται με τις εκθεσιακές εγκαταστάσεις με προαστιακό σιδηρόδρομο. Το διεθνές αεροδρόμιο της Γλασκόβης βρίσκεται επίσης σε κοντινή απόσταση και συνδέεται με τον αυτοκινητόδρομο M8. Η τοποθεσία του εκθεσιακού κέντρου είναι μια από τις περιοχές πρόσφατης αστικής ανάπλασης στο παραποτάμιο μέτωπο της πόλης.

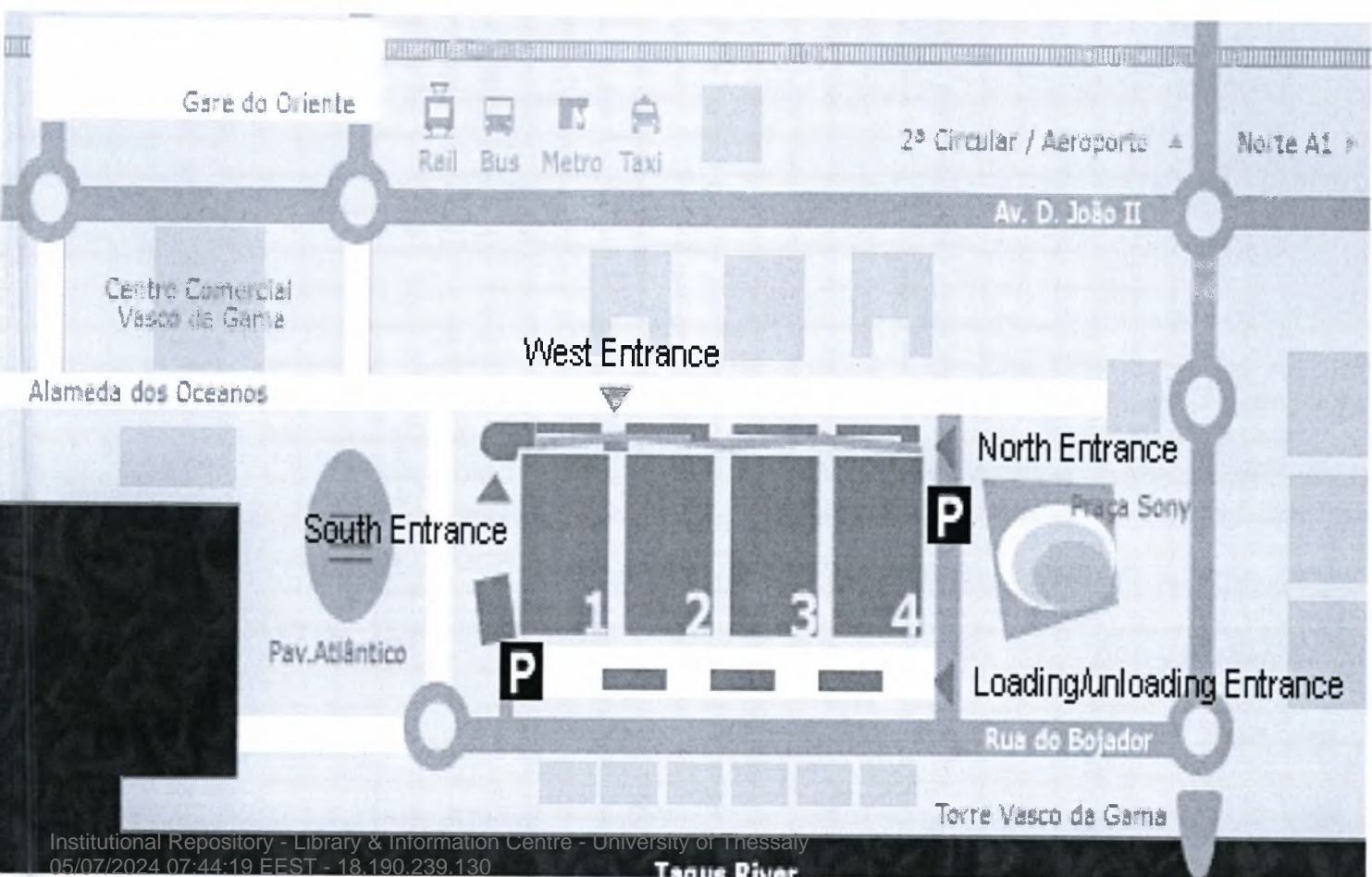
Το εκθεσιακό σύμπλεγμα αποτελείται από τρία κτίσματα, το κεντρικό κτίριο που στεγάζει εκθεσιακές - συνεδριακές χρήσεις και υπηρεσίες, το Clyde Auditorium και ένα πολυώροφο ξενοδοχείο τεσσάρων αστέρων. Το Clyde Auditorium σχεδιάστηκε το 1995 από τον αρχιτέκτονα Norman Foster και αποτελεί σύμβολο της πόλης. Φιλοξενεί ένα μεγάλο συναυλιακό χώρο χωρητικότητας 3.000 ατόμων και μικρότερες αίθουσες πολλαπλών χρήσεων. Μια νέα αρένα ψυχαγωγικών και αθλητικών εκδηλώσεων, χωρητικότητα 12.500 θέσεων, βρίσκεται ήδη σε φάση κατασκευής και προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί μέσα στο 2012.

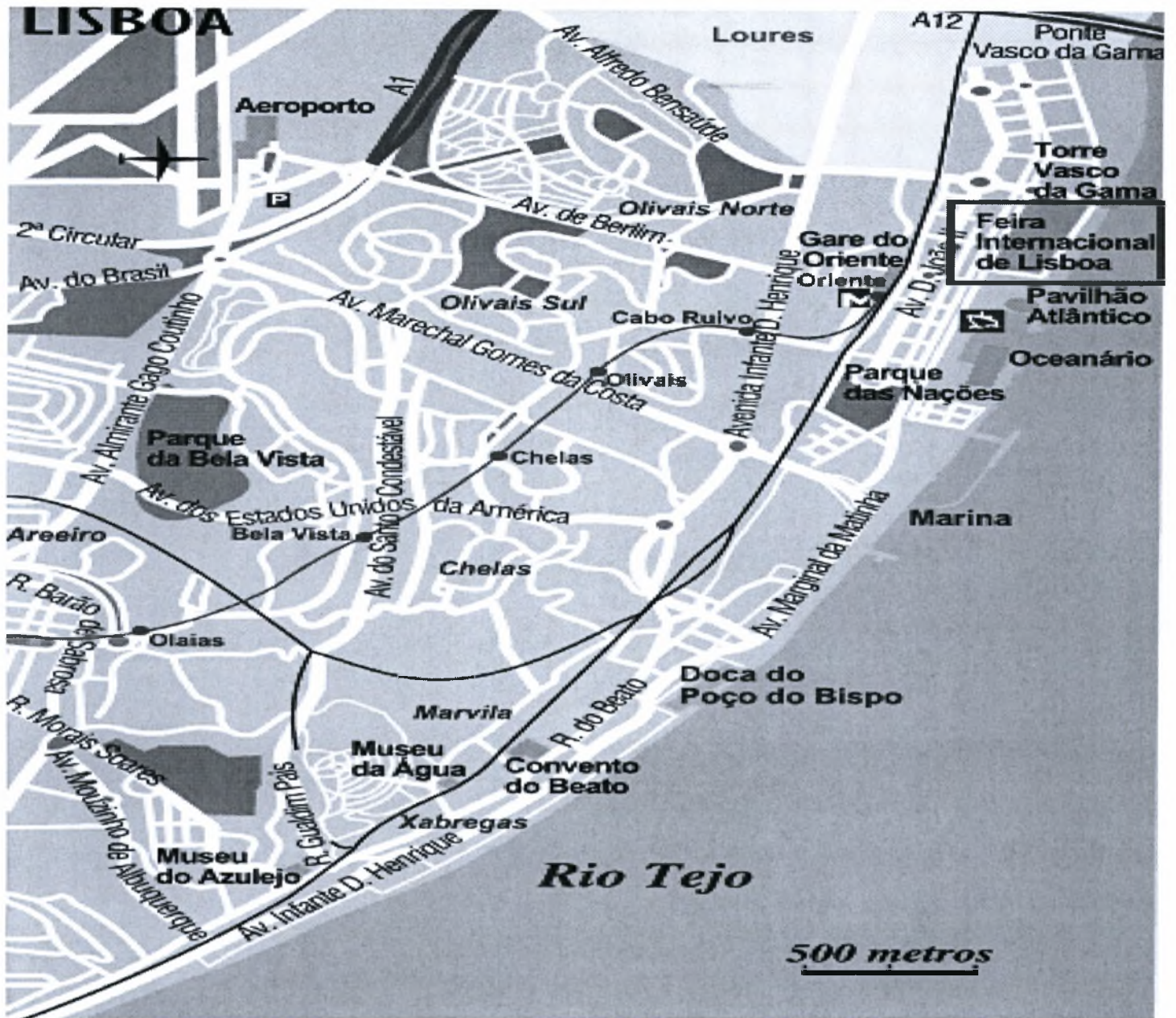
8. Feira Internacional de Lisboa, Portugal, (1998)



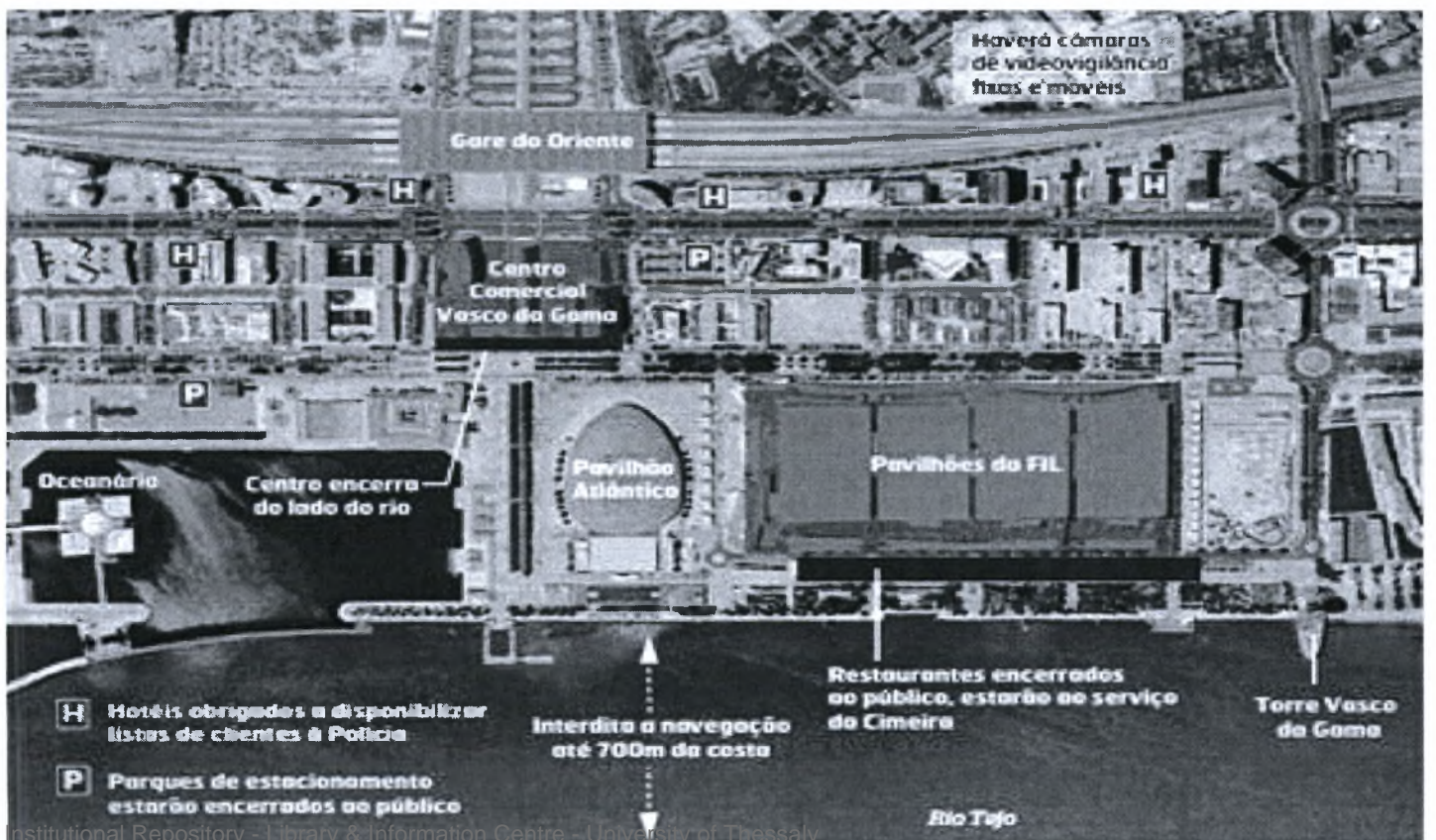
ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ	
Τοποθεσία	Λισαβόνα, Πορτογαλία
Πρόσβαση	Αεροδρόμιο (Portela International Airport), Υπόγειος (Lisbon Metro), Ακτοπλοΐα

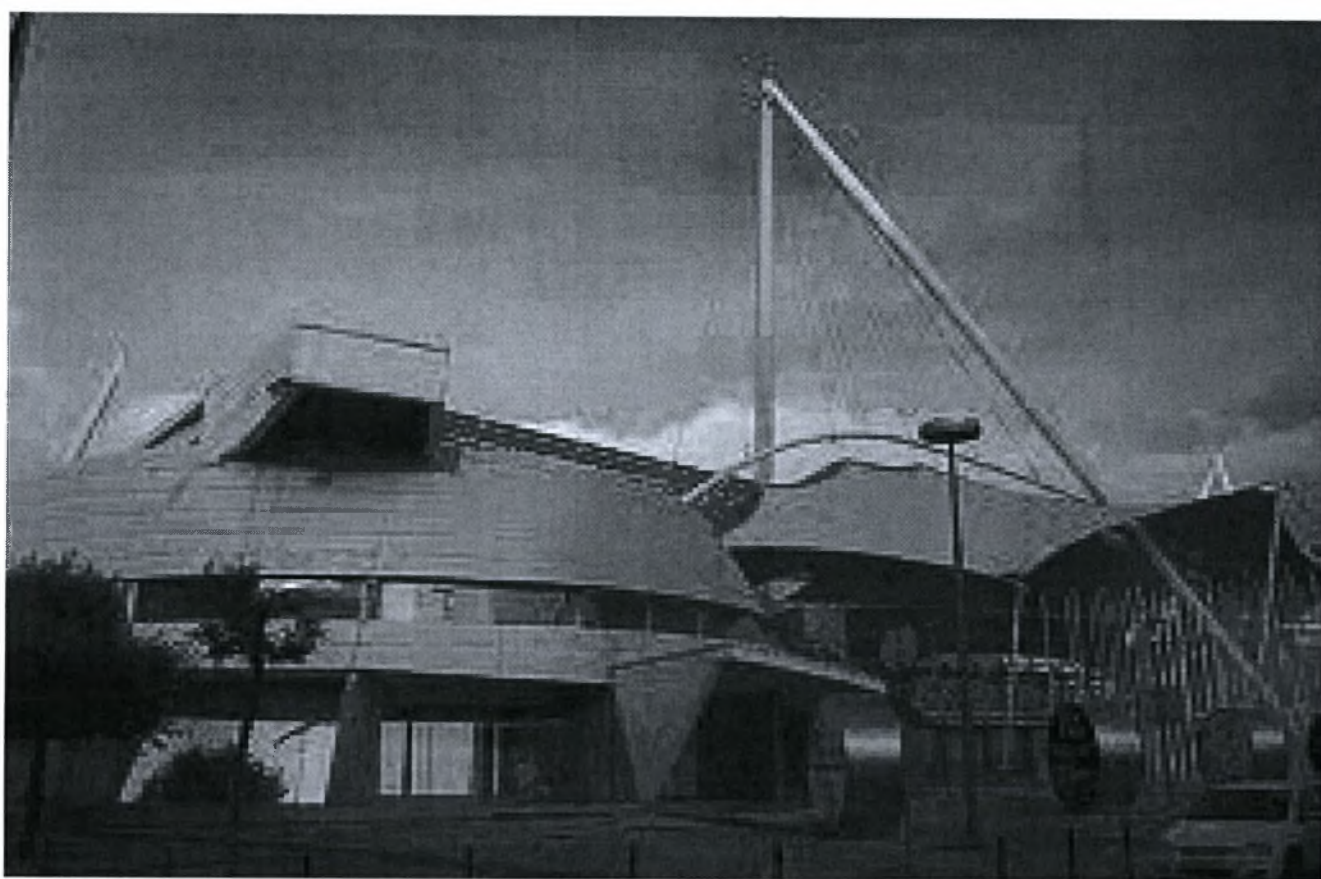
όνα 47: Χωροθέτηση του ΔΕΚ



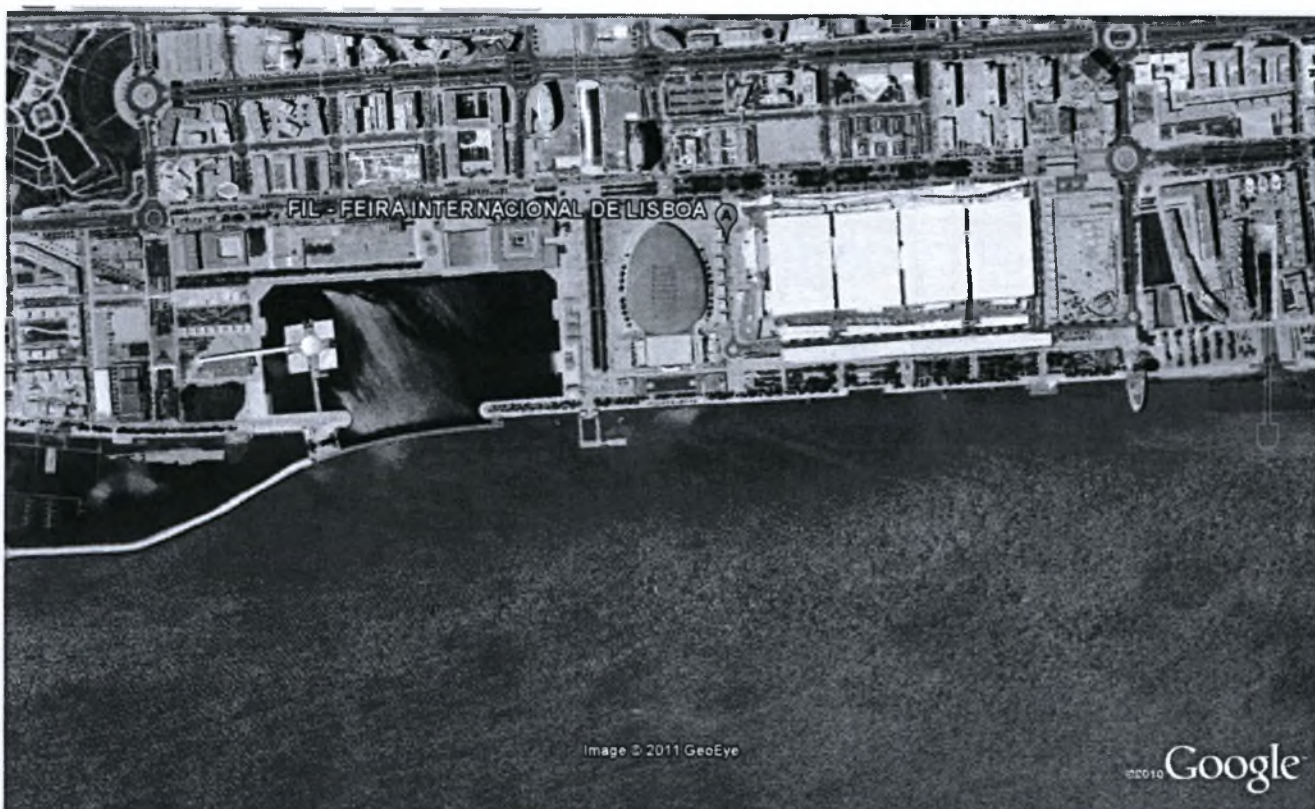


Εικόνα 49: Χάρτης Πρόσβασης (www.fil.pt)





Εικόνα 51: Η εντυπωσιακή κεντρική είσοδος



Εικόνα 52: Αεροφωτογραφία μέσω google earth

Σύντομη ανάλυση και αξιολόγηση:

Στην περίπτωση της Λισαβόνας, η EXPO '98 χωροθετήθηκε στις όχθες του Τάγου ποταμού, σε φθαρμένο και υποβαθμισμένο αστικό χώρο. Κάλυψε, μαζί με τις συμπληρωματικές χρήσεις, έκταση περίπου 600 στρ. Βασικός στόχος των διοργανωτών ήταν η απόδοση νέου αστικού χώρου. Το επενδυτικό πρόγραμμα της διοργάνωσης αποτέλεσε μέρος ενός συνολικού πολεοδομικού προγράμματος και προγράμματος περιβαλλοντικής εξυγίανσης. Η EXPO στήθηκε εν μέρει σε μόνιμες εγκαταστάσεις (που σήμερα φιλοξενούν τη Διεθνή Έκθεση της Λισαβόνας) και εν μέρει σε προσωρινές εγκαταστάσεις οι οποίες μετά απομακρύνθηκαν, αφήνοντας χώρο για νέες κατασκευές. Οι συμπληρωματικές εγκαταστάσεις (νοσοκομείο, χωριό, ξενοδοχείο, στάδιο εκδηλώσεων), σχεδιάστηκαν ως κτίρια και υπηρεσίες του συνολικού προγράμματος αστικής ανάπλασης και διατήρησαν τις χρήσεις τους και μετά την EXPO.¹⁶

Η διεθνής έκθεση της Λισαβόνας βρίσκεται στην περιοχή Parque das Nafoes και εκτείνεται σε μια παράκτια ζώνη μήκους πέντε χιλιομέτρων. Η επιλογή της τοποθεσίας υπήρξε στρατηγική καθώς βρίσκεται σε προνομιακό σημείο στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης, στη συμβολή με τη υπερσύγχρονη γέφυρα Vasco da Gama και σε κόμβο του αστικού δικτύου συγκοινωνιακών υποδομών. Το διεθνές αεροδρόμιο είναι σε απόσταση δυο χιλιομέτρων δυτικά της έκτασης.

Το εκθεσιακό κέντρο αποτελείται από τέσσερα μεγάλα περίπτερα που οργανώνονται κατά μήκος μια κεντρικής διαδρομής με καταστήματα και χώρους εστίασης. Υπάρχουν τρεις εισοδοί στο χώρο, στα άκρα του κεντρικού άξονα κυκλοφορίας και στη δυτική πλευρά του, ανάμεσα στα περίπτερα 1 και 2. Στη κύρια νότια είσοδο υπάρχει ένας χώρος υποδοχής και εξυπηρέτησης των επισκεπτών. Επιπλέον, ένας βοηθητικός άξονας, στην ανατολική πλευρά των περιπτέρων εξυπηρετεί τις ανάγκες φορτοεκφόρτωσης εκθεσιακών υλικών.

¹⁶ Αποτίμηση των χωροθετικών παραμέτρων προηγούμενων διοργανώσεων, στο Χωροθέτηση-καταλληλότητα τόπου εγκατάστασης EXPO 2008, τόμος Α, 2001.

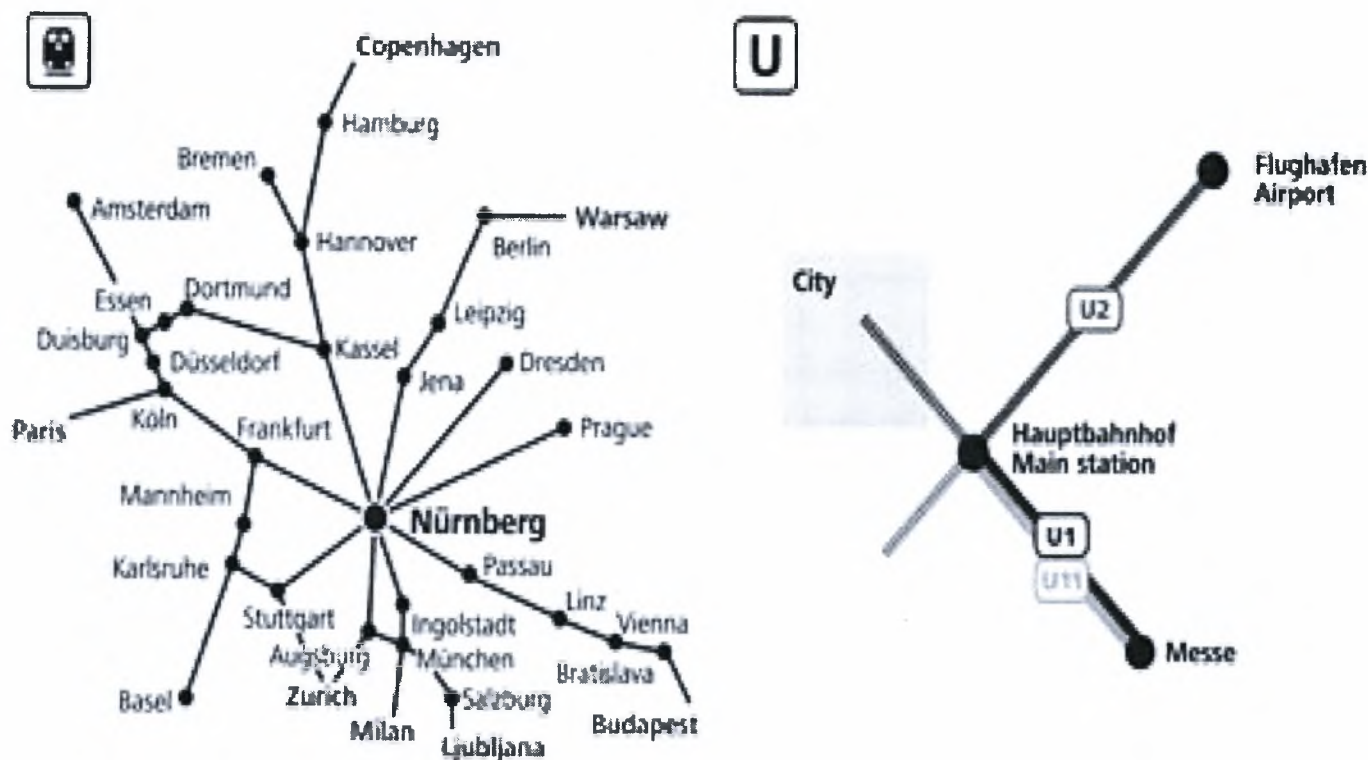
9. Nurenberg Messe, Germany, (1974)



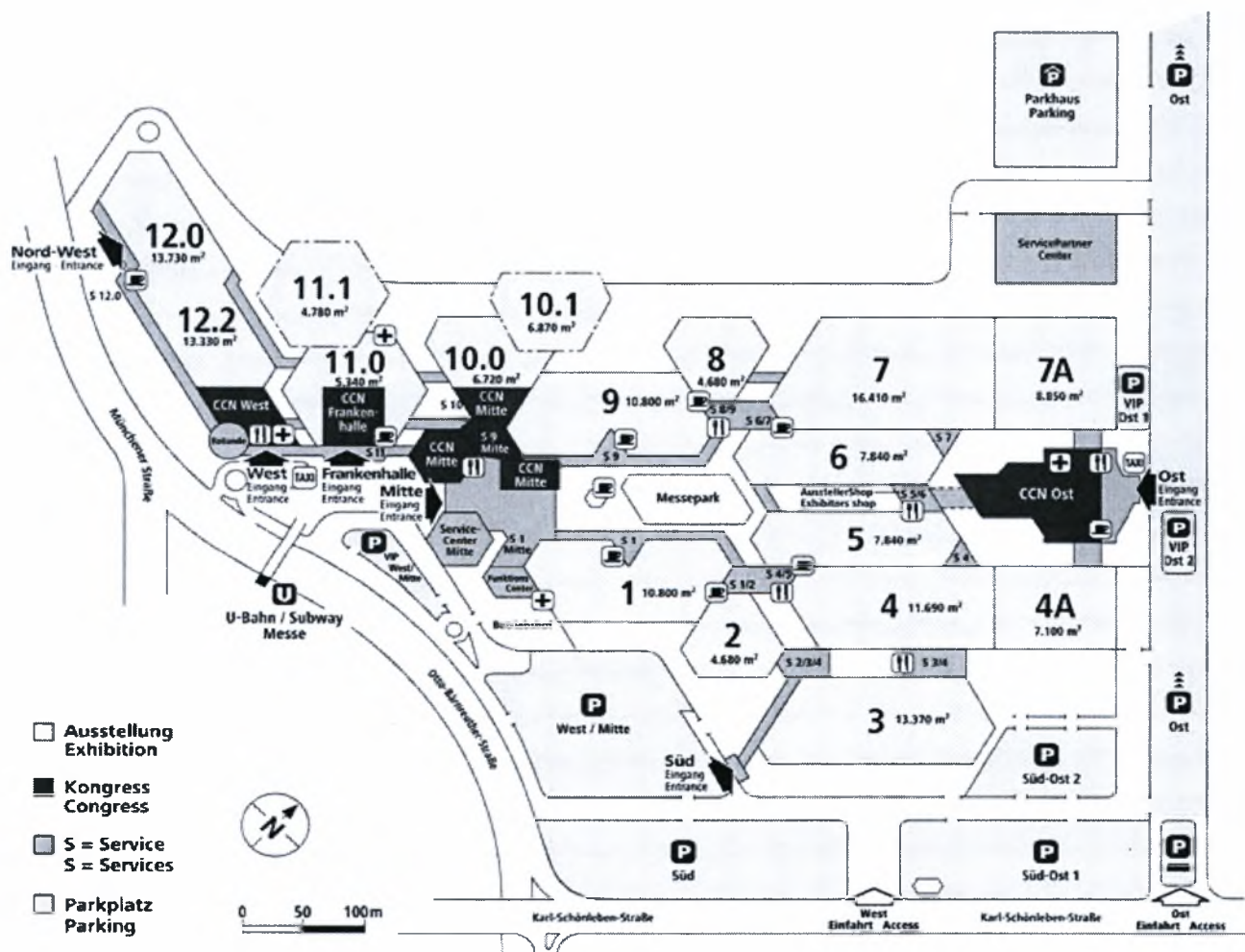
ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ	
Τοποθεσία	Νυρεμβέργη, Γερμανία
Πρόσβαση	Αυτοκινητόδρομος, σιδηρόδρομος (ICE, EC, IC)

Εικόνα 53: Χωροθέτηση του ΔΕΚ





Εικόνα 56: Χάρτης σιδηροδρομικής και μητροπολιτικής πρόσβασης (www.nuernbergmesse.de)



Εικόνα 55: Χάρτης των περιπέτρων (www.nuernbergmesse.de)



Εικόνα 58: Ο εσωτερικός χώρος του ΔΕΚ



Εικόνα 57: Η κεντρική είσοδος, με κυρίαρχο στοιχείο το γυαλί.

Σελίδα 53



Εικόνα 59: Αεροφωτογραφία μέσω google earth

Σύντομη ανάλυση και αξιολόγηση:

Το εκθεσιακό κέντρο της Νυρεμβέργης βρίσκεται, νότιο-ανατολικά, σε κοντινή απόσταση από το κέντρο της πόλης. Το δίκτυο του μετρό και τον αυτοκινητοδρόμων εξασφαλίζει άμεση πρόσβαση από τις εγκαταστάσεις του εκθεσιακού πόλου προς το αεροδρόμιο και το κέντρο της πόλης. Υπάρχουν επίσης συνδέσεις με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το συγκρότημα αποτελείται από τέσσερα κτίρια υποδοχής και εξυπηρέτησης των επισκεπτών, έντεκα εκθεσιακά περίπτερα, ένα κτίριο πολλαπλών χρήσεων και ένα συνεδριακό κέντρο. Είναι χαρακτηριστική η κυψελοειδής οργάνωση και γεωμετρία των κτιρίων που προσδίδει ένα ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον στο σύμπλεγμα.

10. EXPO Zaragoza, Spain, (2008)



Εικόνα 60: Χωροθέτηση του ΔΕΚ

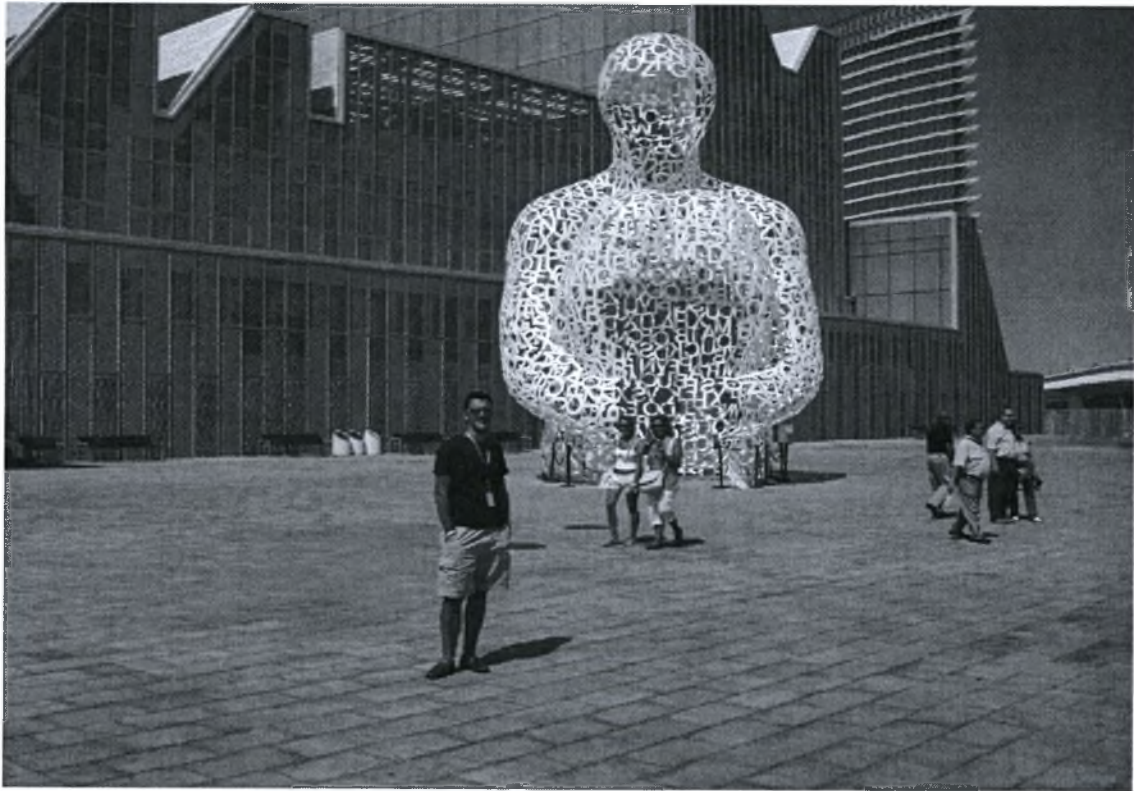
ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ	
Τοποθεσία	Σαραγόσα, Ισπανία
Πρόσβαση	Ακτοπλοΐα, Αυτοκινητόδρομος (Α-2), Αστικά λεωφορεία, Τελεφερίκ



Εικόνα 61: Χάρτης πρόσβασης (www.expozaragoza.es)



Εικόνα 62: Η μασκότε της διοργάνωσης EXPO 2008.



Εικόνα 57: Το εντυπωσιακό γλυπτό "Η ψυχή του Έμπρο" (προσωπικό αρχείο).



- 1- Río Ebro 2- Pabellones Internacionales 3- Pabellones de Comunidades Autónomas y organizaciones 4- Pabellón de España 5- Pabellón de Aragón 6- Palacio de Congresos 7- Pabellón Puente 8- Acuario Fluvial 9- Plazas Temáticas 10- Puerto Fluvial 11- Torre del Agua 12- Puente del Tercer Milenio 13- Canal de Aguas Bravas 14- Parking 15- Playas fluviales 16- Jardines Temáticos 17- Ronda del Rabal 18- Equipamiento Metropolitano 19- Boulevard de Ranillas 20- Zonas Verdes 21- Jardín Botánico 22- Hotel 23- Avenida de Ranillas 24- Barrio del Actur 25- Barrio de La Almozara**

Εικόνα 63: Χάρτης των περιπτέρων (www.expozaragoza.es)



Εικόνα59: Το περίπτερο του νερού σε σχέδια της Zaha-Hadid (προσωπικό αρχείο).



Εικόνα 65: Το περίπτερο της Αραγονίας (προσωπικό αρχείο).



Εικόνα 64: Το υδάτινο στοιχείο παίζει κυρίαρχο ρόλο (προσωπικό αρχείο).



Εικόνα 66: Αεροφωτογραφία μέσω google earth

Σύντομη ανάλυση και αξιολόγηση:

Η EXPO της Σαραγόσας φιλοξένησε το 2008 το μείζον διεθνές εκθεσιακό γεγονός, που συγκέντρωσε πάνω από 100 χώρες, καθώς επίσης επιχειρήσεις, διεθνείς οργανισμούς και μη κυβερνητικές οργανώσεις, με άξονα το θέμα «Νερό και αιεφόρος ανάπτυξη». Οι εγκαταστάσεις της έκθεσης βρίσκονται σε μικρή απόσταση από το κέντρο της πόλης, στη χερσόνησο που δημιουργεί ο ποταμός Ebro. Έτσι, η παραποτάμια ακτοπλοΐα αποτέλεσε την κύρια πρόσβαση στο χώρο.

Το σύμπλεγμα της Expo της Σαραγόσας χαρακτηρίζεται από κτίρια σύγχρονης δυναμικής αρχιτεκτονικής. Ξεχωρίζουν τρία βασικά εμβληματικά κτίρια, - η εντυπωσιακή στεγασμένη γέφυρα - εκθεσιακό περίπτερο (Bridge pavilion) της διάσημης αρχιτέκτονα Zaha Hadid, ο high-tech εκθεσιακός πύργος ύψους 76 μέτρων (Water Tower) και το River Aquarium. Επίσης υπάρχουν πάνω από είκοσι θεματικά και εθνικά περίπτερα, τα περισσότερα από τα οποία στεγάζονται στο κεντρικό κτίριο που εκτείνεται κατά μήκος του ποταμού. Κύριο χαρακτηριστικό αυτού είναι η οργανική μορφή του και το πράσινο φυτεμένο δώμα που σε συνδυασμό με το χαμηλό ύψος του κτίσματος, επιτρέπουν την ήπια ένταξη του στο φυσικό τοπίο.

/A	Εκθεσιακά Κέντρα	Αριθμός κτιρίων	Διαστάσεις τυπικών περιπτέρων (μ)	Ελεύθερο ύψος περιπτέρων (μ)	Συνολική επιφάνεια (τ.
1	New Stuttgart Trade Fair, Germany	9	150x70	5-9,5	99.
2	London ExCel Exhibition Centre, United Kingdom	2	375x240	10	90.
3	Asia World-Expo, Hong Kong, China	1	300x200	10-19,0	70.
4	IFEMA Madrid Trade Fair, Spain	14	90x180	24	150.
5	Paris Nord Villepinte Exhibition and Convention Centre, France	7	183x78/ 222x78/ 273x195	9-15,0	246.
6	Fiera Milano, Italy	8	164x224/130x260	20	345.
7	Scottish exhibition and conference centre (SECC), U.K.	3	260 x 85	30	22.
8	Feira Internacional de Lisboa, Portugal	4	150 x 100	15	43.
9	Nuremberg Messe, Germany	12	80 x 160	6	160.0
10	EXPO Zaragoza, Spain, (2008)	15	ποικίλων	ποικίλων	150.0

Εκθεσιακά κέντρα	New Stuttgart Trade Fair, Germany	London ExCel Exhibition Centre, United Kingdom	Asia World-Expo, Hong Kong, China
υνεδριακοί Χώροι	V	V	V
ώροι πολλαπλών χρήσεων	V	V	V
μπορικό κέντρο	V	V	V
ενοδοχεία	V	V	V
ώροι ψυχαγωγίας	X	V	V
στιατόρια-καφέ/μπαρ	V	V	V
ληροφόρηση επισκεπτών	V	V	V
θλητικές εγκαταστάσεις	X	V	V
αρίνα	X	V	V
ώροι στάθμευσης οχημάτων	V (10.600 θέσεις)	V (4.000 θέσεις)	V (1.000 θέσεις)

Εκθεσιακά κέντρα	IFEMA Madrid Trade Fair, Spain	Paris Nord Villepinte Exhibition and Convention Centre, France	Fiera Milano, Italy
υνεδριακοί Χώροι	V	V	V
ώροι πολλαπλών χρήσεων	V	V	V
μπορικό κέντρο	V	X	X
ενοδοχεία	V	V	V
ώροι ψυχαγωγίας	X	V	X
στιατόρια-καφέ/μπαρ	V	V	V
ληροφόρηση επισκεπτών	V	V	V
θλητικές εγκαταστάσεις	X	X	X
αρίνα	X	X	X
ώροι στάθμευσης οχημάτων	V (14.000 θέσεις)	V (15.000 θέσεις)	V (14.000 θέσεις)

Κατηγορία κέντρα	Scottish exhibition and conference centre (SECC), U.K.	Feira Internacional de Lisboa, Portugal	Nuremberg Messe, Germany	EXPO Zaragoza, Spain
Κυβερνητικοί χώροι	V	V	V	V
Χώροι πολλαπλών χρήσεων	V	V	V	V
Εμπορικό κέντρο	V	V	V	V
Κατανομοδοχεία	V	V	V	V
Χώροι ψυχαγωγίας	V	V	X	V
Καφετερία-καφέ/μπαρ	V	V	V	V
Πληροφόρηση επισκεπτών	V	V	V	V
Αθλητικές εγκαταστάσεις	V	V	X	X
Αρβανίνα	V	V	X	V
Χώροι στάθμευσης οχημάτων	V (2.500 θέσεις)	V (3.800 θέσεις)	V (14.000 θέσεις)	V (10.000 θέσεις)

2.3 Συμπεράσματα

Αυτό που αποτελεί ασφαλές συμπέρασμα και είναι αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι παρότι πολλοί πίστευαν ότι η εξαφάνιση των Διεθνών Εκθέσεων και εκθεσιακών κέντρων, σε ένα σύγχρονο κόσμο κυριαρχούμενο από νέες μορφές Μ.Μ.Ε., όχι μόνο διαψεύστηκαν, αλλά είναι σαφές ότι πόλεις διαφορετικού μεγέθους και από ετερόκλητες γεωγραφικά περιοχές ερίζουν για την διοργάνωση Διεθνών Εκθέσεων και άλλων διοργανώσεων παραπλήσιας υφής. Όπως τονίζει και ο Μ. Roche: «Στη δεκαετία του '90 πραγματοποιήθηκε στροφή του διεθνούς ενδιαφέροντος προς τις μεγάλης κλίμακας εκδηλώσεις με ένα νέο πολιτιστικό ύφος, αλλά και την επανενεργοποίηση των διοργανώσεων EXPO»¹⁷.

Μια ιδιαίτερης σημασίας ομάδα συμπερασμάτων προκύπτει από την ανάλυση των 10 αυτών εκθεσιακών κέντρων στο διεθνή χώρο, και η οποία σχετίζεται με την λειτουργική και χωρική τους διάρθρωση. Εμφανίζεται μια σειρά από ομοιότητες στην κεντρική προσέγγιση του εκθεσιακού χώρου, οι οποίες ακολουθούν προφανώς τις βασικές αρχές του αστικού και αρχιτεκτονικού σχεδιασμού, αλλά αποτελούν και έκφραση των πολύπλοκων, σύγχρονων εκθεσιακών απαιτήσεων. Η επιτυχία μιας συνολικής εκθεσιακής εγκατάστασης αποτελεί άλλωστε «ένα σύνθετο εγχείρημα με πολλές παραμέτρους, χωρικές, λειτουργικές, περιβαλλοντικές, πολεοδομικές, αρχιτεκτονικές και οικονομικές»¹⁸.

Στο σύνολο σχεδόν των εκθεσιακών κέντρων (Μαδρίτη, Μιλάνο, Στουτγάρδη, Λισαβόνα, Λονδίνο), υπάρχει ένας βασικός άξονας κίνησης, ο οποίος διοχετεύει τους επισκέπτες στους ειδικούς χώρους του ενδιαφέροντος τους. Ο άξονας αυτός ξεκινάει από έναν κεντρικό χώρο συγκέντρωσης, ο οποίος λειτουργεί ως κεντρική πλατεία και η οποία, ανάλογα με τις κλιματικές συνθήκες του κάθε τόπου, μπορεί να είναι είτε ανοικτός (Λισαβόνα) είτε κλειστός (Μιλάνο).

Όλα τα Διεθνή Εκθεσιακά Κέντρα (ΔΕΚ) διαθέτουν συνεδριακούς χώρους ικανούς να φιλοξενήσουν διεθνή συνέδρια και πολλαπλές εκδηλώσεις, καθώς ο

¹⁷ M. Roche, *Mega-Events and Modernity: Olympics and Expos in the Growth of Global Culture*, 2000.

¹⁸ Ν. Καλογήρου, Διερεύνηση δυνατοτήτων περιβαλλοντικού σχεδιασμού στο αγρόκτημα ου Α.Π.Θ. και στο χώρο της Δ.Ε.Θ για την εξυπηρέτηση του νέου εκθεσιακού κέντρου, εκπαιδευτικών και κοινωφελών χρήσεων, (Ιούλιος 2009).

συνεδριακός τουρισμός αποτελεί θέμα υψίστης σημασίας για την οικονομική, κοινωνική και πολιτική ανάπτυξη κάθε χώρας διότι «είναι γνωστό ότι η συνεδριακή δραστηριότητα αξιοποιεί το ξενοδοχειακό δυναμικό της περιοχής, ιδιαίτερα στη νεκρή τουριστική περίοδο. Επιπλέον, οι συνέδριοι που μετέχουν σε μεγάλα επιστημονικά συνέδρια, είναι τουρίστες υψηλού εισοδήματος που συνδυάζουν τη συμμετοχή τους στα συνέδρια με τουριστικές επισκέψεις των ίδιων ή και μελών της οικογένειάς τους και δημιουργούν εμπορική κίνηση στην τοπική αγορά»¹⁹. Μάλιστα, ιδιαίτερα στην Γλασκώβη, το συνεδριακό κέντρο Clyde Auditorium θεωρείται σύμβολο της μοντέρνας αρχιτεκτονικής (σε σχέδια του N.Foster) και σημαντικό αξιοθέατο της πόλης. Επίσης όλα τα ΔΕΚ διαθέτουν χώρους πολλαπλών χρήσεων που αποτελούν εστία ποικίλων εκδηλώσεων υψηλών προδιαγραφών, όπως διεθνείς επιστημονικές διαλέξεις, θεατρικές εκδηλώσεις, συναυλίες κ.α., καθώς και γραφεία διοικήσεως, ειδικές αίθουσες για τον Τύπο, αίθουσες Η/Υ και Internet, εστιατόρια και καφε/μπαρ, σταντ ενημέρωσης των επισκεπτών, καθώς και πλήρως εξοπλισμένα ιατρεία, ενώ όλοι οι χώροι πρόσβασης και τα περίπτερα είναι προσβάσιμα σε άτομα με ειδικές ανάγκες (Α.Μ.Ε.Α).

Οι βασικοί εκθεσιακοί χώροι καλύπτονται από ομοειδή περίπτερα σε παράθεση ή σε σχετική διάταξη με δυνατότητα άρθρωσης και λειτουργικής σύνδεσης μεταξύ τους (Μαδρίτη, Στουτγάρδη, κτλ). Το δίκτυο αυτό των εκθεσιακών περιπτέρων έχει μεγάλες δυνατότητες μελλοντικής επεκτασιμότητας και κατασκευής σε φάσεις. Σε κάποιες περιπτώσεις, μάλιστα, υπάρχει ήδη η πρόβλεψη για την κατάλληλη έκταση που θα φιλοξενήσει τις επεκτάσεις (Νυρεμβέργη). Τα περίπτερα είναι απλές και ευέλικτες κατασκευές, προκειμένου να καλύψουν στο μέγιστο βαθμό κάθε εκθεσιακή ή άλλη χωρική απαίτηση που ενδεχόμενα θα προκύψει. Στις περιπτώσεις που το εκθεσιακό κέντρο έχει φιλοξενήσει κάποια διοργάνωση τύπου Expo (Λισαβόνα, Σαραγόσα), είναι χαρακτηριστική η ύπαρξη ειδικών θεματικών περιπτέρων. Αυτό αποτελεί ευκαιρία για ανάδειξη ειδικών χαρακτηριστικών της περιοχής, όπως το νερό για την περίπτωση της Σαραγόσας. Σε άλλες περιπτώσεις ειδικά θεματικά περίπτερα, όπως στο Χονγκ Κονγκ, αποτελούν πεδία ειδικού αρχιτεκτονικού πειραματισμού με την κατασκευή ιδιαίτερων κτισμάτων (περίπτερο ιστορίας της Κίνας, αρχιτέκτονες Wong & Ouyang (HK) Ltd).

19 Τ. Κουμάνης, συνέδριο «Συνεδριακός τουρισμός στην Ελλάδα. Όνειρο ή πραγματικότητα;», 2007

Ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία που προκύπτουν από την ανάλυση των διεθνών παραδειγμάτων είναι η εγκατάσταση ενός πλήθους εμπορικών κέντρων και ξενοδοχείων στον ευρύτερο χώρο των εκθεσιακών εγκαταστάσεων, που ορισμένες φορές καλύπτουν μεγάλο τμήμα των εκθεσιακών κέντρων. Η αναγκαιότητα τέτοιων επιλογών αφορά τόσο την ανάγκη προσέλκυσης κοινού, όσο και την ανάγκη οικονομική βιωσιμότητας. Στόχος είναι πάντα η επίτευξη μέγιστου αριθμού λειτουργικών συνεργειών, μεταφορικών συνδέσεων και συνεχούς ροής επισκεπτών, ανεξάρτητα από το μέγεθος και την συγκεκριμένη χρονική διάρκεια των εκθεσιακών γεγονότων. Άλλωστε, τα οικονομικά οφέλη για τις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις και την τοπική οικονομία μέσα από τον εκθεσιακό-συνεδριακό τουρισμό μπορούν να συνοψιστούν στα εξής²⁰:

Αυξημένο το οικονομικό αντικείμενο: Η μέση δαπάνη ανά συνεδριακό επισκέπτη είναι αρκετά μεγαλύτερη από του μέσου επισκέπτη

- Ομαλότερη εποχική κατανομή και εποχική συμπληρωματικότητα με την τουριστική κίνηση
- Βελτίωση πληρότητας ξενοδοχειακών μονάδων – οικονομική υγεία
- Με έναυσμα τον συνεδριακό τουρισμό δημιουργείται δευτερογενής αύξηση της τουριστικής κίνησης

Μία άλλη λειτουργική διάσταση δίνουν ορισμένα συνεδριακά κέντρα (Λονδίνο, Χονγκ Κονγκ, Λισαβόνα, Γλασκώβη), όπου περιλαμβάνουν στον ευρύτερο χώρο του εκθεσιακού κέντρου αθλητικές εγκαταστάσεις. Κατά συνέπεια αποτελούν σημεία προορισμού για όσους ενδιαφέρονται για τον αθλητικό τουρισμό, ο οποίος απαιτεί την ύπαρξη αθλητικών εγκαταστάσεων καθώς επίσης και κατάλληλο ειδικευμένο προσωπικό που θα μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες των τουριστών. Κατά τη διάρκεια της παραμονής τους οι τουρίστες ασκούνται, γυμνάζονται, παίζουν ή αθλούνται και συγκεκριμένα επιδίδονται σε ένα ή περισσότερα αγωνίσματα στις αθλητικές εγκαταστάσεις του εκθεσιακού κέντρου²¹.

20 Μ. Παπαρίνου, Η εξέλιξη του συνεδριακού τουρισμού στην Ελλάδα, προβλήματα και προοπτικές, Θεσσαλονίκη 2007

21 | Μανάζης, Ο ρόλος του αθλητικού μάρκετινγκ στον αθλητικό τουρισμό στην Ελλάδα: η περίπτωση των NAT WEST ISLAND GAMES στη ρόδο το 2007, 2011

Τέλος, είναι χαρακτηριστική η χωροθέτηση της στάθμευσης σε ένα πλήθος διεσπαρμένων χώρων περιφερειακά του εκθεσιακού συγκροτήματος και όχι σε κάποιον ενιαίο κεντρικό χώρο. Γίνεται προσπάθεια οι χώροι στάθμευσης να καλύπτουν την μικρότερη δυνατόν επιφάνεια εδάφους. Κάτι τέτοιο επιτρέπει την καλύτερη αξιοποίηση του εκθεσιακού χώρου. Έτσι, εμφανίζεται η δυνατότητα της εγκατάστασης πολυώροφων υπόγειων χώρων στάθμευσης (Λονδίνο, Βαρκελώνη), σε συνδυασμό πάντα με τους υπέργειους, ή ακόμη και σε ειδικές πολυώροφες κατασκευές (Στουτγάρδη) σε απόσταση από το έδαφος. Είναι επίσης εμφανές, ότι ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στα δίκτυα μεταφορών και σε εναλλακτικούς τρόπους πρόσβασης στα ΔΕΚ, καθότι οι χώροι στάθμευσης τους κυμαίνονται από 1.000 θέσεις στάθμευσης (Χονγκ Κονγκ), μέχρι 15.000 θέσεις (Παρίσι), προτρέποντας τους επισκέπτες να χρησιμοποιήσουν περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς, καθώς « είναι σήμερα γενικά αποδεκτό ότι η τάση του σύγχρονου ανθρώπου να μετακινείται όλο και περισσότερο με το ιδιωτικό του αυτοκίνητο είναι από τις κύριες αιτίες της ρύπανσης του περιβάλλοντος, ειδικότερα στις μεγάλες πόλεις».²²

Τα περισσότερα ΔΕΚ είναι προσβάσιμα μέσω πολλών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ), όπως σιδηρόδρομοι υψηλών ταχυτήτων (Στουτγάρδη, Μαδρίτη, Παρίσι, Νυρεμβέργη κ.α.), Υπόγειος σιδηρόδρομος (Λονδίνο, Λισαβόνα), Μετρό (Μιλάνο), Τραμ (Λονδίνο), Τελεφερίκ (Σαραγόσα), Ακτοπλοΐα (Χονγκ Κονγκ, Σαραγόσα), ενώ όλα τα ΔΕΚ εξυπηρετούνται από διεθνή αεροδρόμια τα οποία βρίσκονται χωροθετημένα είτε πλησίον τους (Στουτγάρδη, Λονδίνο, Παρίσι), είτε σε κοντινή απόσταση και εξυπηρετούνται από αυτοκινητοδρόμους υψηλής ταχύτητας (Νυρεμβέργη, Γλασκώβη, Σαραγόσα).

Μέσα λοιπόν από την εξέταση των 10 ΔΕΚ παρατηρούμε ότι τείνουν να ανταποκρίνονται ιδιαίτερα στη λογική της προώθησης της ιδιαιτερότητας των πόλεων υποδοχής τους μέσα από τη λογική του «city marketing», ενώ ταυτόχρονα, ιδιαίτερο ενδιαφέρον που έχει επιδειχτεί στην διατήρηση και ανάδειξη της πολιτιστικής κουλτούρας των πόλεων, μέσα από τη μεγαλύτερη δυνατή έμφαση που δίνεται στην ιστορία και την αρχιτεκτονική τους κληρονομιά, ως ένας στρατηγικός μοχλός ανάπτυξης της «πολιτιστικής οικονομίας». Προς αυτή την κατεύθυνση κάθε ΔΕΚ προσπαθεί μέσα

²² Ι. Κωστάκης, Οι προτιμήσεις των καταναλωτών ως προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, Αθήνα 2010

από ιδιαίτερες και ξεχωριστές αρχιτεκτονικές κατασκευές να τονίσει την ιδιαιτερότητα της εκάστοτε πόλης υποδοχής στην αρχιτεκτονική της παράδοση, αλλά ταυτόχρονα να αποτελέσει και πόλο έλξης επισκεπτών, πέραν των εμπορικών δεσμών της με αυτούς. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η εποχή των στερεοτύπων και σταθερών τύπων κτιρίων στον σχεδιασμό των ΔΕΚ να έχει παρέλθει οριστικά, καθώς, τα τελευταία χρόνια, «το αντίκτυπο του σχεδιασμού των ΔΕΚ αποτελεί το βασικό κριτήριο επιτυχίας ή αποτυχίας τους».23

²³ J.E. Findling και K. Pelle, *Historical Dictionary of World's Fairs and Expositions*, 1990

3. Η υφιστάμενη κατάσταση & τα προβλήματα του σημερινού εκθεσιακού χώρου της ΔΕΘ

3.1 Οι κατευθύνσεις χωρικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης

Το πρότυπο χωρικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης υπακούει σε συγκεκριμένες κατευθύνσεις, σε ότι αφορά τη χωροθέτηση της οικονομικής δραστηριότητας:

- ευελιξία στα συνολικά μεγέθη και στη χωροταξική κατανομή της συνολικής παροχής χώρου εγκατάστασης παραγωγικών δραστηριοτήτων
- ειδική μέριμνα για την παραγωγική δραστηριότητα που ήδη χωροθετείται εντός ζωνών με κυρίαρχες άλλες χρήσεις
- αυστηρότητα στις γενικές κανονιστικές ρυθμίσεις, κυρίως στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος
- ιδιαίτερη έμφαση στη λειτουργική σύνδεση των δικτύων υποδομών με τη χωροταξική κατανομή των ζωνών παραγωγικής εγκατάστασης.

Συνολικά, και σε σχέση με τον «Αστικό Κύκλο24», η Θεσσαλονίκη εμφανίζεται να έχει ξεπεράσει ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '70 τη φάση της «Αστικοποίησης», να έχει ξεκινήσει τη φάση της «Προαστιοποίησης» χωρίς όμως να την ολοκληρώνει σε μία ώριμη φάση «Ανάπτυξης νέων οικισμών», να αντιμετωπίζει φαινόμενα (σχετικώς περιορισμένα αλλά με αυξητική κατά περιοχές τάση) της φάσης της «Αποαστικοποίησης» και να ξεκινά, με αργούς ρυθμούς, μία φάση «Επαναστικοποίησης». Η παράλληλη παρουσία τριών τουλάχιστον φάσεων συνεπάγεται την πολύ αυξημένη αναγκαιότητα πολεοδομικής και χωροταξικής οργάνωσης και ρύθμισης²⁵.

Ως γενικοί στρατηγικοί στόχοι ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης, οι οποίοι εντάσσονται στο πλαίσιο της εθνικής και ευρωπαϊκής αναπτυξιακής και χωρικής πολιτικής, τίθενται²⁶:

²⁴ Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

ΦΑΣΗ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ
Αστικοποίηση	Μεγάλες συγκεντρώσεις πληθυσμού και δραστηριοτήτων	Εντονες αρνητικές εξωτερικές οικονομίες Προβλήματα ρύπανσης και μίξης χρήσεων Αύξηση χρόνου και κόστους μεταφοράς Ανεπάρκεια χώρων για επέκταση
Προαστιοποίηση	Μετακίνηση νοικοκυριών, μέσων και υψηλών εισοδημάτων, σε προάστια για καλύτερες συνθήκες διαβίωσης. Μετακίνηση επιχειρήσεων σε προάστια και κατά μήκος αξόνων	Ένταση μετακινήσεων και αρνητικών εξωτερικών οικονομιών Επέκταση των προβλημάτων του κέντρου και στα προάστια Νέα περιβαλλοντικά προβλήματα
Αποαστικοποίηση	Εγκατάλειψη του κέντρου από τους κατοίκους του και απομάκρυνση δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα	Κατάληψη του κέντρου από οχλοούσες, ημι- ή παράνομες δραστηριότητες Δημιουργία διαφόρων μορφών γκέτο
Ανάπτυξη νέων οικισμών	Μετακίνηση νοικοκυριών υψηλών εισοδημάτων από υποβαθμιζόμενα προάστια σε νέους οικισμούς	Δημιουργία νέων οικισμών Προβλήματα Χωροταξικής Οργάνωσης Νέες απαιτήσεις σε υποδομές Κατάληψη αγροτικής γης
Επαναστικοποίηση	Επάνοδος νοικοκυριών από νέους οικισμούς ή προάστια στο Κέντρο	Αναπλάσεις περιοχών του κέντρου Πολεοδομικές παρεμβάσεις

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ: Σχέδιο Ανάπτυξης Μητροπολιτικών Κέντρων.

²⁵ Πρότυπο χωρικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης, στο Χωροθέτηση-Καταλληλότητα τόπου εγκατάστασης EXPO 2008, Τόμος Α, 2001.

²⁶ Άρθρα 13, 14, 15 του Σχεδίου Νόμου «Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης».

Στρατηγικός στόχος 1: Ενίσχυση της διεθνοποίησης της Θεσσαλονίκης, ενδυνάμωση της χωρικής συνοχής της μητροπολιτικής περιοχής και προώθηση της ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας

Επιμέρους στόχοι:

- Ενίσχυση του ρόλου της Θεσσαλονίκης ως «πόλης-πύλης» και ως «περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της Ε.Ε.».
- Δικτύωση με τις ευρωπαϊκές μητροπόλεις. Ενίσχυση των σχέσεων και των δικτύων στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, των παραδουνάβιων και παρευξείνιων περιοχών, καθώς και της νοτιοανατολικής Μεσογείου, στη βάση της συμπληρωματικότητας, με προοπτική τη συγκρότηση ευρύτερων δυναμικών ζωνών οικονομικής ολοκλήρωσης.
- Προώθηση του ρόλου της Θεσσαλονίκης ως επιχειρηματικού και εμπορικού συνδέσμου της Ε.Ε. με τις χώρες της νοτιοανατολικής Ευρώπης και του Εύξεινου Πόντου.
- Αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων και των διαθέσιμων πόρων των χωρικών ενοτήτων, διατήρηση και ενίσχυση της πολυτομεακής παραγωγικής βάσης και εξισορρόπηση των χωρικών ανισοτήτων.
- Βελτίωση της αναπτυξιακής θέσης της με την επίτευξη ρυθμών ανάπτυξης σταθερά πάνω από τον ισοσταθμισμένο δείκτη ανάπτυξης της χώρας.

- Χωρική αναδιάρθρωση των παραγωγικών τομέων με κατεύθυνση την ανάπτυξη δυναμικών και εξωστρεφών κλάδων σε στρατηγικούς τομείς, τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των υφιστάμενων δραστηριοτήτων, και τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
- Ανάδειξη της Θεσσαλονίκης ως πόλου έρευνας και καινοτομίας της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, ενίσχυση των υποδομών και των υπηρεσιών εκπαίδευσης και υγείας και ανάδειξή τους ως τομέων αιχμής στον ευρύτερο βαλκανικό και παρευξείνιο χώρο.
- Προώθηση του ρόλου της Θεσσαλονίκης ως πολιτιστικής μητρόπολης και ως πόλου τουρισμού και αναψυχής με ακτινοβολία στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και τις χώρες του Εύξεινου Πόντου και ανάδειξη των αρχαιολογικών και πολιτιστικών πόρων της μητροπολιτικής περιφέρειας.

Στρατηγικός στόχος 2: Προώθηση της ισότητας ευκαιριών και της κοινωνικής συνοχής και βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Επιμέρους στόχοι:

- Βελτίωση της θέσης της μητροπολιτικής περιφέρειας στον εθνικό χώρο όσον αφορά οικονομικούς και κοινωνικούς δείκτες.

- Εξομάλυνση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων με αποκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων του μητροπολιτικού κέντρο και ενίσχυση των περιφερειακών πόλεων.
- Διεύρυνση των ευκαιριών απασχόλησης και προσανατολισμό της αγοράς εργασίας σε επιλεγμένους δυναμικούς κλάδους (ιδίως έρευνα και καινοτομία, υψηλή τεχνολογία, χρηματοπιστωτικό σύστημα, ναυτιλία, τουρισμό, πολιτισμό).
- Προώθηση της αστικής αειφορίας για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την κοινωνική ευημερία των πολιτών.
- Ισόρροπη χωρική και κοινωνική κατανομή κόστους και ωφελειών.
- Άμβλυνση των κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή και καταπολέμηση των φαινόμενων κοινωνικού αποκλεισμού που έχουν χωρική διάσταση.

Στρατηγικός στόχος 3: Εξασφάλιση της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, της οικολογικής ισορροπίας και προστασία φυσικών και πολιτιστικών πόρων και περιβάλλοντος.

Επιμέρους στόχοι:

- Ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης και των αρχών της αειφορίας στο σύνολο των πολιτικών. Εναρμόνιση της προστασίας της φύσης με την οικονομική ανάπτυξη και χωρική συνοχή.

- Προστασία, διατήρηση και αειφορική χρήση των φυσικών πόρων και διασφάλιση της καλής ποιοτικής και ποσοτικής κατάστασης διατήρησης των φυσικών αποθεμάτων.
- Θεώρηση του φυσικού και του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος ως αναντικατάστατου οικολογικού, πολιτιστικού και κοινωνικού αποθέματος.
- Προστασία της φυσικής, ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και αντιμετώπισης τους ως αναπτυξιακού πλεονεκτήματος και ως σημαντικής υπηρεσίας για το σύνολο της κοινωνίας.
- Εσωτερική οργάνωσή της Περιφέρειας σε ολοκληρωμένες χωροταξικές ενότητες με σχετική λειτουργική αυτοτέλεια και συμπληρωματικότητα, που μπορούν να αποτελέσουν και περιοχές αναφοράς για την εφαρμογή επιμέρους πολιτικών.
- Προώθηση ενός πολυκεντρικού και ιεραρχημένου συστήματος χωρικής οργάνωσης και ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του αστικού και του εξωαστικού χώρου ως ισότιμων συμπληρωματικών συνιστωσών ενός ενιαίου λειτουργικού συνόλου.
- Προώθηση ενός προτύπου βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, με βασικούς άξονες την αναδιάρθρωση και τη βελτιστοποίηση της χρήσης και αξιοποίησης της πολεοδομημένης γης, την ανάσχεση της εξάπλωσης και διάχυσης του οικιστικού ιστού και την

αντιμετώπιση του μη δομημένου περιβάλλοντος ως κρίσιμου παράγοντα για τη βιωσιμότητα.

- Προστασία και αποκατάσταση της δομής και λειτουργίας των φυσικών οικοσυστημάτων, και ανάσχεση της απώλειας της βιοποικιλότητας.
- Εξασφάλιση συνθηκών ασφάλειας και προστασίας από φυσικές και τεχνολογικές καταστροφές.

3.2 Το επιχειρηματικό περιβάλλον

Η τελευταία δεκαετία αποτελεί την περίοδο κατά την οποία έχουν συντελεσθεί οι σημαντικότερες αλλαγές στον κλάδο των εκθέσεων και στο ευρύτερο επιχειρησιακό περιβάλλον αυτού. Οι αλλαγές αυτές έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του ανταγωνισμού για την Helexpro, μια εταιρία που μέχρι πριν πέντε χρόνια απολάμβανε του κρατικού προστατευτισμού που την καθιστούσε τον αδιαμφισβήτητο πρωταγωνιστή στην εκθεσιακή αγορά παρά το γεγονός ότι η έδρα της ήταν και είναι στη Θεσσαλονίκη. Έτσι, σήμερα μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι η εκθεσιακή αγορά είναι πλήρως απελευθερωμένη. Οι αλλαγές οι οποίες συντελούνται και δημιουργούν νέες συνθήκες ανταγωνισμού είναι οι εξής:

1. Σταδιακή μετατόπιση της αγοράς των εκθέσεων από τη

Θεσσαλονίκη στην Αθήνα: Η τελευταία δεκαετία χαρακτηρίζεται από την ανάπτυξη νέων φορέων οργάνωσης εκθέσεων κυρίως στην Αθήνα οι οποίοι στρέφονται κατά κύριο λόγο στη διοργάνωση ειδικών εκθέσεων με μεικτό χαρακτήρα (εμπορικό και καταναλωτικό). Οι επιχειρήσεις αυτές είναι ιδιωτικές, λειτουργούν ευέλικτα και σύμφωνα με τους κανόνες της αγοράς. Παράλληλα, η

δημιουργία αλλά και η προσδοκία δημιουργίας νέων εκθεσιακών κέντρων στην Αθήνα έχει αυξήσει το ενδιαφέρον της αγοράς για την ευρύτερη περιοχή της Αττικής. Ωστόσο, ο κλάδος αναμένεται να υποστεί μία περίοδο «κάθαρσης» κατά την οποία θα επιβιώσουν όχι μόνο οι ισχυροί αλλά και αυτοί που παρέχουν σταθερή προστιθέμενη αξία μέσω των γεγονότων που διοργανώνουν τόσο στους εκθέτες όσο και στους επισκέπτες.

2. Αλλαγές στο ευρύτερο επιχειρησιακό περιβάλλον επηρεάζουν αρνητικά τη συμμετοχή και σε ορισμένες περιπτώσεις την προστιθέμενη αξία των εκθέσεων για τους επισκέπτες και τους εκθέτες:

Αλλαγές στο επιχειρησιακό περιβάλλον	Πιθανές επιπτώσεις στη διοργάνωση γεγονότων
Συγχωνεύσεις και εξαγορές επιχειρήσεων	Μείωση του αριθμού των δυνητικών εκθετών Μείωση του αριθμού των αγοραστών-επισκεπτών
Αλλαγές στα κανάλια διανομής και στην προμηθευτική αλυσίδα	Οι μικρές επιχειρήσεις που δεν μπορούν να «αγοράσουν» απευθείας από τους κατασκευαστές βρίσκουν χαμηλή την αξία της επίσκεψης στην έκθεση.
Οι μεγάλοι παραγωγοί αναπτύσσουν προτιμησιακές σχέσεις πώλησης με συγκεκριμένους αγοραστές	Μικρότερη ανάγκη για τους μεγάλους παραγωγούς να συμμετέχουν στην έκθεση. Οι προμηθευτές που στοχεύουν σε ευάριθμους μεγάλους πελάτες πιστεύουν ότι η συμμετοχή στην έκθεση

	<p>έχει χαμηλή προστιθέμενη αξία.</p> <p>Οι σημαντικοί αγοραστές πιστεύουν ότι δεν χρειάζεται να επισκεφθούν την έκθεση διότι κρατούνται ενήμεροι από τους μεγάλους πωλητές</p>
Χρονικά μικρότερος κύκλος ζωής προϊόντος και κύκλος ανάπτυξης προϊόντος	Οι εκθέτες πιστεύουν λιγότερο στη χρήση των εκθέσεων για την παρουσίαση και την επίδειξη νέων προϊόντων. Επιδρά επίσης αρνητικά στην συμμετοχή επισκεπτών.
Χρηματοοικονομικές πιέσεις (κυρίως στις εισηγμένες) και γενικότερη οικονομική ύφεση	<p>Προσπάθεια άμεσου περιορισμού δαπανών όπως ταξίδια και συμμετοχή σε εκθέσεις με σκοπό την άμεση βελτίωση της κερδοφορίας</p> <p>Επηρεάζει αρνητικά τις πωλήσεις εκθεσιακού χώρου</p> <p>Αυξάνει τις ακυρώσεις της τελευταίας στιγμής</p> <p>Περιορίζει την επισκεψιμότητα</p>

Ο δείκτης απόδοσης της επένδυσης (ROI) της συμμετοχής στην έκθεση θεωρείται ότι βαίνει μειούμενος: παρά το γεγονός ότι δεν υπάρχουν συγκεκριμένες μετρήσεις από την πλευρά των οργανωτών, οι εκθέτες έχουν διαμορφώσει μία γενικότερη θεώρηση ότι η απόδοση της επένδυσής τους με τη συμμετοχή στην έκθεση βαίνει κάθε χρόνο μειούμενος. Η αίσθηση αυτή μοιάζει εν γένει πραγματική δεδομένης της μείωσης της μέσης κυκλοφοριακής πυκνότητας στις εκθέσεις παγκοσμίως από 3 επισκέπτες ανά 100 τ.μ. το 1990 σε 2,1 επισκέπτες ανά 100 τ.μ. το 2001 και παραμένει σχετικά σταθερός και μικρός σε 2,2 επισκέπτες ανά 100 τ.μ. και το 2010.²⁷ Ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας είναι η αύξηση των εξόδων συμμετοχής στην έκθεση τα οποία συνδέονται άμεσα με την απόδοση της επένδυσης. Το, μακροπρόθεσμο τουλάχιστον, συμφέρον των οργανωτών είναι να επιδιώξουν να ελέγξουν την τιμολόγηση των υπηρεσιών και προϊόντων που παρέχουν οι υπόλοιποι προμηθευτές του κλάδου (κατασκευαστές

²⁷ www.exhibitsurveys.com/trends

περιπτέρων, κ.λπ.) ούτως ώστε να συνδράμουν τους εκθέτες στη συγκράτηση των δαπανών. Εάν το κόστος συμμετοχής συνεχίσει να αυξάνει και τα οφέλη της συμμετοχής συνεχίσουν να μειώνονται, π.χ. λόγω της χαμηλής κυκλοφοριακής πυκνότητας επισκεπτών, η αρνητική απόδοση της επένδυσης της συμμετοχής θα αυξηθεί.

Οι επιχειρήσεις αλλάζουν το μίγμα μάρκετινγκ δημιουργώντας περισσότερα ιδιωτικά επιχειρησιακά γεγονότα και σε κάποιες περιπτώσεις συμμετέχοντας σε λιγότερες εκθέσεις: Οι οργανωτές εκθέσεων ανταγωνίζονται για τους προϋπολογισμούς μάρκετινγκ με άλλα μέσα προβολής και διαφήμισης. Ο ανταγωνισμός για το κομμάτι που αφορά στη δια ζώσης επικοινωνία και προβολή γίνεται ολοένα και εντονότερος και κυρίως με τα ιδιωτικά επιχειρησιακά γεγονότα (ειδικές προβολές, παρουσιάσεις, δεξιώσεις, κλπ.). Την τελευταία 5ετία τα γεγονότα αυτά πληθαίνουν όχι μόνο από τις μεγάλες επιχειρήσεις αλλά και από τις μεσαίες. Στόχος των εκδηλώσεων αυτών είναι η στοχευμένη προώθηση και προβολή νέων προϊόντων στο δίκτυο διανομής των εταιριών. Τα πλεονεκτήματα των εκδηλώσεων αυτών είναι σημαντικά και συνίστανται στα εξής:

- Μακροχρόνια και έντονη επικοινωνία με κάθε σημαντικό πελάτη.
- Ελεγχόμενο περιβάλλον χωρίς ανταγωνισμό
- Καλύτερη στόχευση και υποστήριξη της ανάπτυξης της ταυτότητας του προϊόντος (brand name) και της ανάπτυξης διεταιρικών σχέσεων.
- Οι εταιρίες μπορούν να παρέχουν και οι συμμετέχοντες να λαμβάνουν περισσότερη και ακριβέστερη πληροφόρηση για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες.
- Σύμφωνα με μετρήσεις, οι διοργανωτές και οι συμμετέχοντες εκτιμούν ότι η προστιθέμενη αξία αυτών των γεγονότων είναι ιδιαίτερα υψηλή.

Παράλληλα, αναπτύσσεται και ένας καινούργιος κλάδος εταιριών που αναλαμβάνει τη διοργάνωση τέτοιου είδους εκδηλώσεων και οι εταιρίες αυτές καθίστανται εν δυνάμει ανταγωνιστές των διοργανωτών εκθέσεων.

Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν την εκθεσιακή βιομηχανία: Η μεγαλύτερη πρόκληση για την εκθεσιακή βιομηχανία είναι ο ρυθμός αλλαγής στη χρήση της τεχνολογίας. Την τελευταία 5ετία το Internet απέκτησε περισσότερους χρήστες απ' ό,τι το ραδιόφωνο τα πρώτα 40 χρόνια ύπαρξής του και απ' ό,τι η τηλεόραση τα πρώτα 15 χρόνια ύπαρξής της²⁸. Δεδομένου ότι αυτή η τάση αλλαγής δεν δείχνει σημάδια επιβράδυνσης στη δεκαετία που διανύουμε, η δυνατότητα αξιοποίησης του Internet για σκοπούς μάρκετινγκ, υποβολής αιτήσεων συμμετοχής, και επικοινωνίας είναι σχεδόν απεριόριστη. Βασικός παράγοντας επιτυχίας είναι η ενσωμάτωση συγκεκριμένων στρατηγικών αξιοποίησης του Internet στο πλαίσιο της γενικότερης στρατηγικής μάρκετινγκ των διοργανωτών εκθέσεων. Παρά το γεγονός ότι το Internet δεν πρόκειται να υποκαταστήσει τις εκθέσεις, μπορεί να επιταχύνει το τέλος των εκθέσεων που στοχεύουν σε αγορές που οι ίδιες θα εξαλειφθούν από τη χρήση του Internet. Η ανάπτυξη του b2b εμπορίου μέσω Internet απειλεί να μετατοπίσει ένα σημαντικό μέρος των παραδοσιακών εμπορικών συναλλαγών στο internet.

Το επίπεδο λήψης αποφάσεων για τη συμμετοχή σε μία έκθεση έχει μετατοπισθεί στα υψηλότερα κλιμάκια της ιεραρχίας: Πρόσφατες έρευνες έχουν καταδείξει ότι στις μεγάλες επιχειρήσεις (οι οποίες αποτελούν συνήθως την κινητήριου δύναμη για μία έκθεση) την τελική απόφαση συμμετοχής σε μία έκθεση λαμβάνει - σε ποσοστό 50% αυτών - ο Διευθύνων Σύμβουλος. Συνεπώς ο παραδοσιακός τρόπος προσέγγισης προς το Διευθυντή Μάρκετινγκ πιθανώς να μην είναι επαρκής.

Ανάληψη πρωτοβουλιών από κλαδικούς – συνδικαλιστικούς φορείς: Τα τελευταία χρόνια οι οργανωτές εκθέσεων δέχονται συνεχώς αυξανόμενες «πιέσεις» από κλαδικούς φορείς που αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό ποσοστό των δυνητικών εκθετών των κλαδικών εκθέσεων. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι «πιέσεις» αυτές εκφράζονται με τη διατύπωση πρόθεσης μη συμμετοχής του κλάδου σε μία έκθεση παρά μόνο υπό προϋποθέσεις (π.χ. χορηγία του συνδικαλιστικού οργάνου από τον οργανωτή, αυξημένες εκπτώσεις στα μέλη του οργάνου, κ.λ.π.) ενώ σε άλλες περιπτώσεις τίθεται ευθέως το

²⁸ International Association of Exhibitions and Events, Outboarding, 2010

θέμα της συνδιοργάνωσης, πάλι υπό τον εκβιαστικό όρο της μη συμμετοχής των μελών του κλαδικού φορέα στην έκθεση.²⁹

²⁹ Ελληνικές Εκθέσεις – ΗΕΛΕΧΡΟ Α.Ε., Ι. Παπακωνσταντίνου, 2009

3.3 Η σημερινή κατάσταση της ΔΕΘ

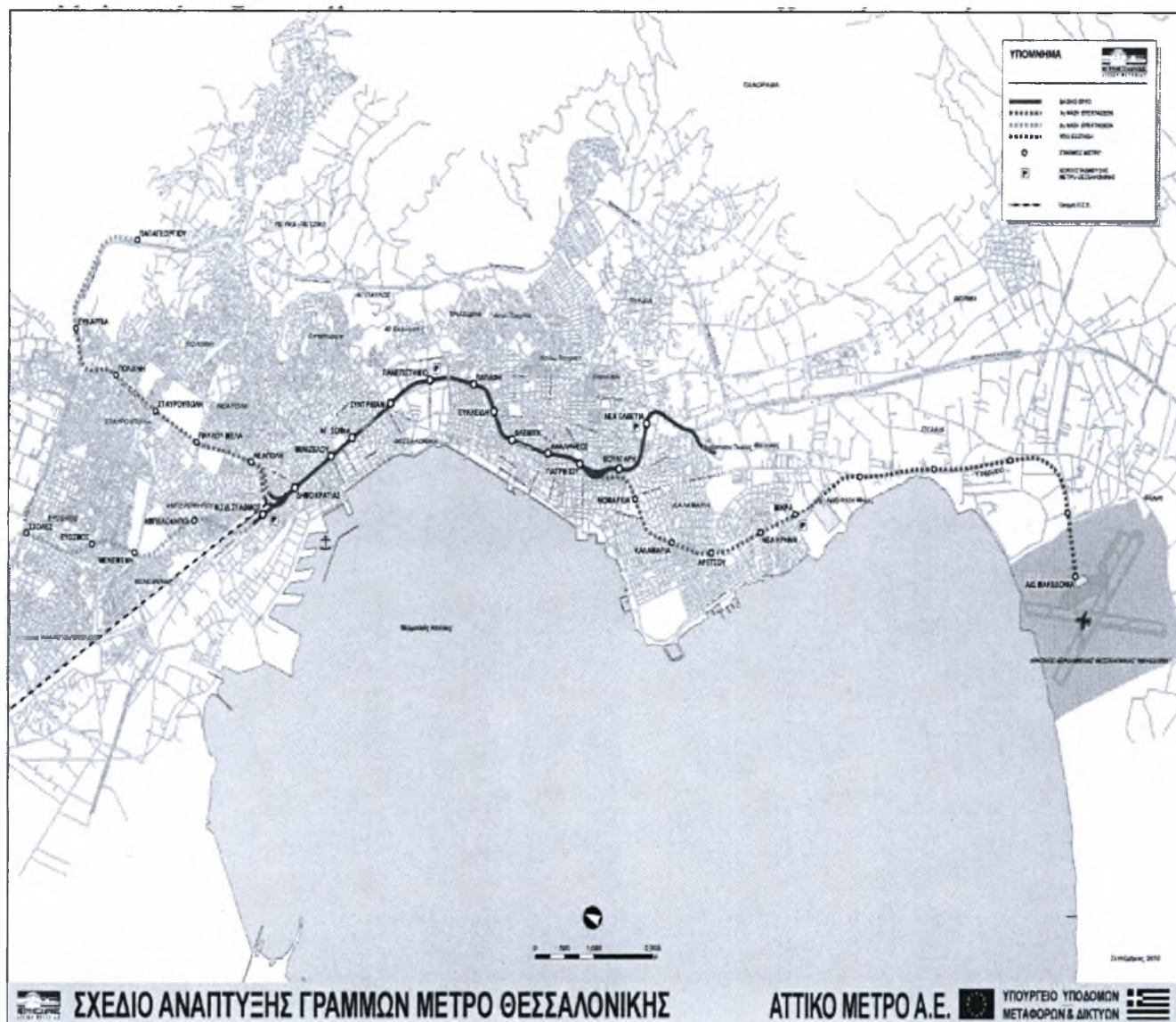


Εικόνα 67: Η σημερινή θέση της ΔΕΘ στο κέντρο της Θεσσαλονίκης.

Η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης (Δ.Ε.Θ) λειτουργεί στο χώρο που βρίσκεται τα τελευταία 70 και πλέον χρόνια. Πρόκειται για μία οικοπεδική έκταση 180.000 περίπου τετραγωνικών μέτρων (m²), η οποία διατηρεί αδιάκοπη συνέχεια με τους ανοικτούς χώρους του δημοτικού πάρκου και της παραλιακής λεωφόρου προς την θάλασσα, καθώς και με τους επίσης ανοικτούς χώρους της Πανεπιστημιούπολης του Α.Π.Θ. και του Κέδρινου Λόφου.

Το γεγονός ότι ολόκληρος ο χώρος της Δ.Ε.Θ. περικλείεται από βασικές συγκοινωνιακές αρτηρίες της Θεσσαλονίκης, στις οποίες θ προστεθεί και το ΜΕΤΡΟ, δεν παρέχει ιδιαίτερες δυνατότητες αποφόρτισης από την δεδομένη ούτως ή άλλως για τις συνθήκες τη Θεσσαλονίκης κυκλοφοριακή συμφόρηση και τις εξ' αυτής επιβαρύνσεις του περιβάλλοντος.³⁰

³⁰ Τεχνική Έκθεση για τις πολεοδομικές ρυθμίσεις της ΔΕΘ ΑΕ, εισήγηση προς τον ΟΡΘ, Ιανουάριος 2000.



Εικόνα 68: Το σχέδιο του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης με τις επεκτάσεις του (πηγή: www.ametro.gr).

Όσον αφορά την οργανωτική διάρθρωση, η HELEXPO Α.Ε. είναι ο εθνικός εκθεσιακός φορέας της Ελλάδας. Είναι ο μεγαλύτερος οργανωτής εκθέσεων, συνεδρίων και πολιτιστικών εκδηλώσεων στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και έχει ως έδρα τη Θεσσαλονίκη. Ως Ανώνυμη Εταιρία και με το διακριτικό τίτλο "HELEXPO Α.Ε. ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΚΘΕΣΕΩΝ, ΣΥΝΕΔΡΙΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ" λειτουργεί από το 1999, μετά το διαχωρισμό από την πρώην ενιαία εταιρεία HELEXPO – Δ.Ε.Θ. Η HELEXPO Α.Ε. έχει το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης του Διεθνούς Εκθεσιακού Κέντρου Θεσσαλονίκης το οποίο αναπτύσσεται σε χώρο 180.000 τ.μ., των Διεθνών Συνεδριακών Κέντρων "Ι. Βελλίδης"

και "Ν. Γερμανός" στο κέντρο της πόλης, καθώς και του Εκθεσιακού και Συνεδριακού Κέντρου Αττικής HELEXPO Palace στο κέντρο της Αθήνας, το οποίο παραχώρησε στην Οργανωτική Επιτροπή του "ΑΘΗΝΑ 2004", προκειμένου να χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

Ακόμη έχει το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης των εμπορικών σημάτων όλων των κλαδικών εκθέσεων. Η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης (ΔΕΘ), είναι μια Γενική Έκθεση παγκόσμιας εμβέλειας, που διοργανώνει η HELEXPO ΑΕ κάθε Σεπτέμβριο. Από το 2004 μετεξελίσσεται σε Διεθνή Έκθεση Στοχευόμενων Εμπορικών και Πολιτιστικών Θεματικών Κατευθύνσεων, προκειμένου να λειτουργήσει ως "θερμοκοιτίδα" για την ανάπτυξη νέων κλαδικών εκθέσεων και νέων υπηρεσιών και γεγονότων. Η 1η ΔΕΘ διοργανώθηκε το 1926 και σήμερα εξελίσσεται σε ένα από τα πιο σημαντικά οικονομικά και πολιτικά γεγονότα της Ελλάδας και της ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Το εκθεσιακό ημερολόγιο της HELEXPO ΑΕ περιλαμβάνει περί τις 20 διεθνείς κλαδικές εκθέσεις, οι οποίες παρουσιάζουν διαρκώς αυξανόμενους ρυθμούς ανάπτυξης, ενώ αυξάνεται συνεχώς και ο αριθμός εμπορικών επισκεπτών από τις χώρες των νέων αγορών.

Η HELEXPO ΑΕ, είτε ως μέρος των κλαδικών της εκθέσεων είτε ανεξάρτητα, διοργανώνει εθνικά, περιφερειακά ή διεθνή συνέδρια και ημερίδες. Οι συνεδριακές δραστηριότητές της περιλαμβάνουν μερικά από τα μεγαλύτερα συνέδρια που πραγματοποιούνται στη Βόρεια Ελλάδα, με σημαντικότερη την Παγκόσμια Συνέλευση του Απόδημου Ελληνισμού. Επίσης, η HELEXPO διαθέτει τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες της σε φορείς για τη διοργάνωση εκθέσεων και συνεδρίων, ενώ περιβάλλει τις εκθέσεις της με ποικίλες παράλληλες πολιτιστικές εκδηλώσεις, με αποκορύφωμα αυτές κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Εκθέσεως Θεσσαλονίκης, που πραγματοποιείται κάθε Σεπτέμβριο³¹.

3.4 Οι υποδομές της ΔΕΘ

Οι εγκαταστάσεις του Διεθνούς Εκθεσιακού Κέντρου Θεσσαλονίκης (ΔΕΚΘ) περιλαμβάνουν σήμερα ιδιόκτητα γήπεδα-οικόπεδα (κυριότητας ΔΕΘ Α.Ε.), κτιριακά συγκροτήματα και κτιριακές βοηθητικές εγκαταστάσεις καθώς και εγκαταστάσεις και εξοπλισμό εξυπηρέτησης. Η έκταση του ΔΕΚΘ καταλαμβάνει 184 στρέμματα στο κέντρο της Θεσσαλονίκης.

³¹ Γ. Μιχαηλίδης, Η σύγκρουση των φορέων για την μετακίνηση της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, Φεβρουάριος 2008

	Κάλυψη (στρέμματα)	Δόμηση (στρέμματα)
Εκθεσιακά Περίπτερα	49,7	72,6
Κτίριο Διοίκησης	1,8	2,5
Ι.Κ. Βελλίδη	4,7	6,3
Αλεξάνδρειο Μέλαθρο	11	11
Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης	5,3	5,3
Ακίνητα Αγγελάκη και 3 ^{ης} Σεπτεμβρίου	6,4	4,5
Δρόμοι με ασφαλτικά	24	
Parking Αγγελάκη	8	
Ελεύθεροι χώροι, είσοδοι, περίφραξη, πράσινο	73,5	
Σύνολο	184,4	102,2

Πίνακας 3: Οι υποδομές της ΔΕΘ.

Η πολεοδομική νομοθεσία η οποία αφορά στο χώρο της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης παρουσιάζεται συνοπτικά στον ακόλουθο Πίνακα:

Διάταγμα	Περιγραφή
A. Ν. 661/1937 (ΦΕΚ 164/Α/1937)	εγκρίθηκε η μετεγκατάσταση της ΔΕΘ στο χώρο μεταξύ της Λεωφ. Στρατού και της τότε οδού Νοσοκομείων (μεταγενέστερα Κονίτσης, σημερινής Λαμπράκη).
ΦΕΚ 62/Α/1955, πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου	α) εγκρίθηκε η επέκταση της ΔΕΘ με ανταλλαγές και αγορές δημοσίων κτημάτων, περίπου στο χώρο που καταλαμβάνει σήμερα, β) η ΔΕΘ χαρακτηρίστηκε κοινωφελής οργανισμός
17-7-1954 Β.Δ. (ΦΕΚ 163ΑΑ/1954)	καθορίζεται ο χώρος της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, μεταξύ των οδών Ν. Γερμανού και σημερινής 3ης Σεπτεμβρίου, ενώ προβλέπεται χώρος για Αρχαιολογικό Μουσείο στη συμβολή των οδών Εγνατίας και Αγγελάκη και χώρος πρασίνου τριγωνικού

	σχήματος μεταξύ των οδών Αγγελάκη και Ν. Γερμανού
διάταγμα ρυμοτομίας (ΦΕΚ 76/Α/25-4-1959)	καθορίζεται η ρυμοτομική (πράσινη) γραμμή η οποία περιβάλλει το σημερινό χώρο της ΔΕΘ, εξαιρουμένης πάντοτε της οδού Ν. Γερμανού (Ο.Τ. 9 και 10)

Πίνακας 4: Πολεοδομική νομοθεσία ΔΕΘ.

Σε κανένα από τα παραπάνω ΦΕΚ δεν προβλέπονται όροι ή περιορισμοί δόμησης. Τα μεταγενέστερα διατάγματα που αφορούν το χώρο, ρυθμίζουν εντοπισμένες τροποποιήσεις εντός του περιγράμματος του ΔΕΚΘ. Συγκεκριμένα:

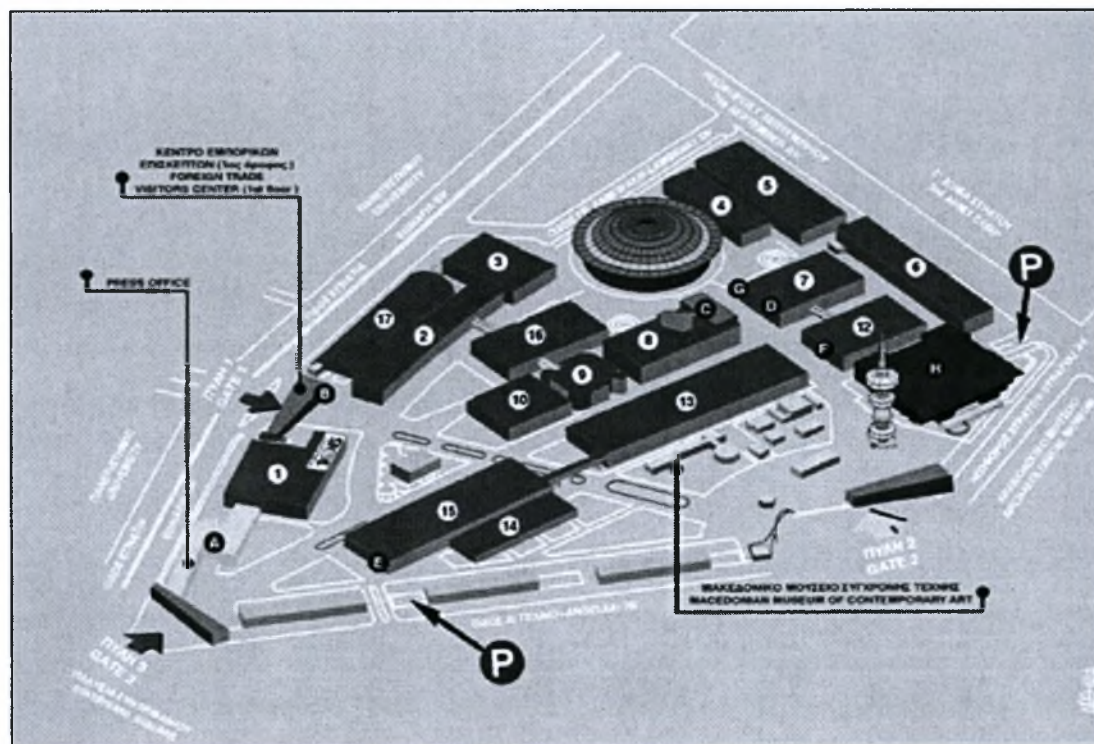
1967,1973: Αλεξάνδρειο Μέλαθρο

1986: κτίρια «εξυπηρέτησης κοινωνικών και πολιτιστικών αναγκών» επί της οδού Αγγελάκη (ορίζεται περίγραμμα και μέγιστο ύψος)

1988: χώρος στάθμευσης και πολιτιστικών λειτουργιών επί της οδού Εγνατίας (ορίζεται περίγραμμα και μέγιστο ύψος για το περίπτερο 17-τεντοκατασκευή)

1992: Εκθεσιακό Κέντρο Πολλαπλών Χρήσεων (Συνεδριακό Κέντρο «Ι. Βελλίδης») και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης στο χώρο της ΔΕΘ (κάλυψη 40%, Συντελεστής Δόμησης 0,6, ορίζεται μέγιστο ύψος για το συνεδριακό).

Τέλος με την υπ' αριθμ. 5/12/26-5-1995 απόφαση της Ε.Ε. του Ο.Ρ.Θ. εγκρίθηκε η χωροθέτηση του Μακεδονικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης εντός της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης.



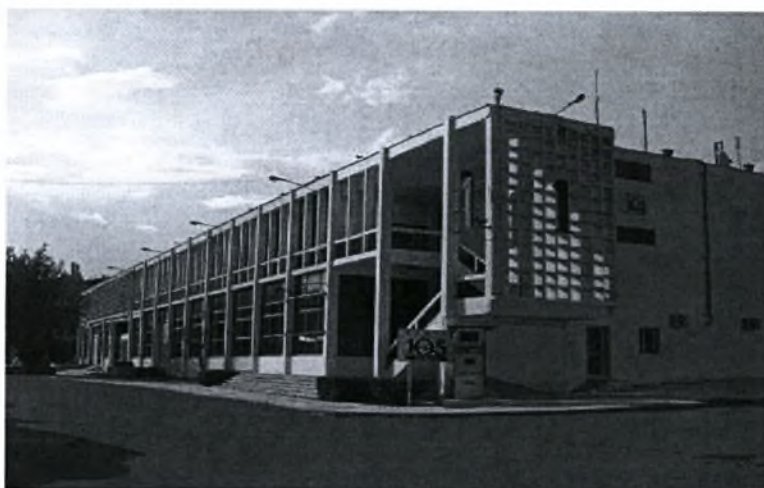
Εικόνα 69: Κάτοψη της ΔΕΘ.

3.4.1 Εκθεσιακές Υποδομές

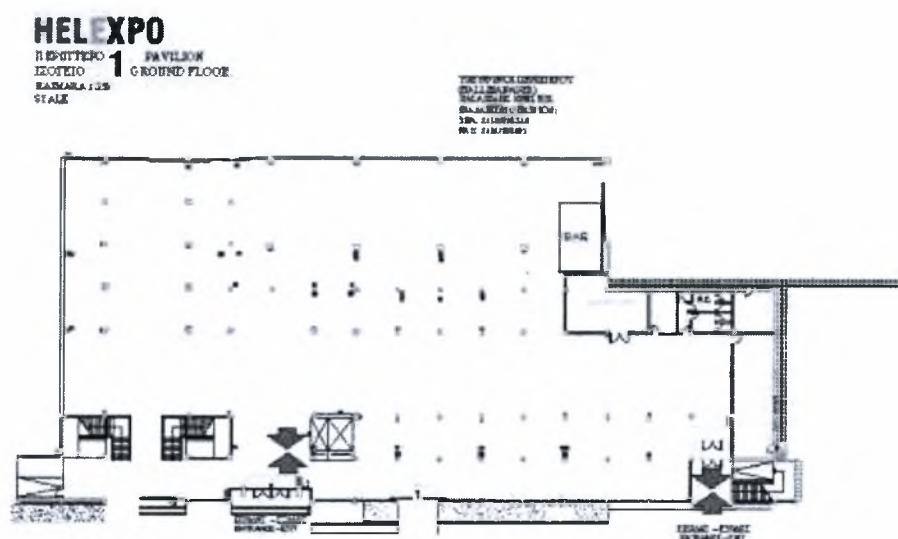
Στο ιδιόκτητο γήπεδο της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης οι υπάρχουσες κτιριακές εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν εκθεσιακούς χώρους σε 17 κτίρια - εκθεσιακά περίπτερα, συνολικής επιφάνειας 81.155 τ.μ., μέσου ύψους 4 ως 6 μέτρων όπου διατίθενται 72.695 τ.μ. μικτού εκθεσιακού χώρου (υπέργειοι χώροι). Για την εξυπηρέτηση της ροής των επισκεπτών έχουν κατασκευαστεί και 6 συνδέσεις περιπτέρων.

Α/Α ΠΕΡΙΠΤΕΡΟΥ	ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΧΩΡΟΙ	ΥΨΟΣ σε μ.	ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ σε τ.μ.	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ σε τ.μ.	ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ/ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ	ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ/ ΕΠΙΚΑΛΥΨΗ
1	Σύνολο Υπόγεια Ισόγειο 1ος όροφος	3,90	1.500 4.360 4.360	10.220	1953	Μπετόν Πλινθοδομή
2	Σύνολο Ισόγειο 1ος όροφος	3,90 4,00	3.245 3.000	6.245	1955	Μπετόν Πλινθοδομή
3	Σύνολο Ισόγειο	6,00	2.220	2.220	1990	Σίδηρος Πάνελ
4	Σύνολο Ισόγειο	5,40	1.850	1.850	1991	Σίδηρος Πάνελ
5	Σύνολο Υπόγεια Ισόγειο	4,55-6,10	1.270 3.400	4.670	1959/1996	Μπετόν/Σίδηρος Πλινθοδομή Πάνελ
6	Σύνολο Υπόγεια Ισόγειο 1ος όροφος	3,20	3.170 2.800 1.080	7.050	1954/2004	Μπετόν Πλινθοδομή
7	Σύνολο Υπόγεια Ισόγειο 1ος όροφος 2ος όροφος	4,00 2,80	800 1.800 1.800 1.520	5.920	1970	Μπετόν/Σίδηρος Πλινθοδομή
8	Σύνολο Υπόγεια Ισόγειο 1ος όροφος 2ος όροφος	3,10 3,10	500 2.880 2.880 2.000	8.260	1971	Μπετόν/Σίδηρος Πλινθοδομή
9	Σύνολο			2.800	1972	Μπετόν

Α/Α ΠΕΡΙΠΤΕΡΟΥ	ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΙ ΧΩΡΟΙ	ΥΨΟΣ σε μ.	ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΕΣ σε τ.μ.	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ σε τ.μ.	ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ/ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ	ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΠΙΚΑΛΥΨΗ
	Ισόγειο 1ος όροφος	4,00 3,90	1.400 1.400			Πλινθοδομή
10	Σύνολο Υπόγεια Ισόγειο	5,50	60 1.950	2.010	1980	Σίδηρος Αλουμίνιο
11	Σύνολο Υπόγεια Ισόγειο 1ος όροφος		50 1.190 620	1.860	1974	Μπετόν Πλινθοδομή
12	Σύνολο Ισόγειο Ημιόροφος	5,50 5,50	2.500 1.130	3.630	1981	Σίδηρος Αλουμίνιο
13	Σύνολο Υπόγεια Ισόγειο	5,50	450 6.000	6.450	1978/2004	Σίδηρος Πλινθοδομή Αλουμίνιο
14	Σύνολο Ισόγειο	3,60	2.000	2.000	1999	Σίδηρος Πάνελ
15	Σύνολο Υπόγεια Ισόγειο Ημιόροφος	2,50-5,50 2,50	600 5.150 1.960	7.710	1985/2004	Σίδηρος Αλουμίνιο
16	Σύνολο Υπόγεια Ισόγειο Ημιόροφος	6,00 2,80	60 3.000 1.200	4.260	1984/2004	Σίδηρος Αλουμίνιο
17	Σύνολο Ισόγειο		4.000	4.000	1987	Σίδηρος Πλαστικό



Εικόνα 70: Το περίπτερο 1.



Εικόνα 71: Κάτοψη τυπικού περιπτέρου της ΔΕΘ.

3.4.2 Λοιπές Κτιριακές Εγκαταστάσεις

Εκτός από τους εκθεσιακούς χώρους (περίπτερα) οι εγκαταστάσεις του ΔΕΚΘ περιλαμβάνουν:

- Κτίριο γραφείων, το οποίο χρησιμοποιείται για τη στέγαση των διοικητικών υπηρεσιών της HELEXPO A.E. και ΔΕΘ A.E. Επειδή η έκταση των χώρων διοίκησης δεν επαρκεί για το προσωπικό, χρησιμοποιούνται και χώροι εντός των εκθεσιακών περιπτέρων.
- Βοηθητικές εγκαταστάσεις στις οποίες περιλαμβάνονται:
 - i. Χώροι στάθμευσης εκ των οποίων ένας υπόγειος με 430 θέσεις στάθμευσης και ένας υπαίθριος χώρος με 200 θέσεις στάθμευσης,
 - ii. Έξι υποσταθμοί ηλεκτρικού ρεύματος,

iii. 3 κέντρα υποδοχής στις εισόδους.

- Έντεκα (11) καταστήματα επί της οδού Αγγελάκη και δύο (2) αίθουσες ψυχαγωγίας επί της οδού Γ' Σεπτεμβρίου,
- Κτίρια των οποίων η κυριότητα ή/και η χρήση ανήκει σε τρίτους (Αλεξάνδρειο Μέλαθρο, Πύργος ΟΤΕ, Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης),
- Μια σειρά μικρών περιπτέρων - κυτάρων που έχουν ανεγερθεί για τις ανάγκες της Γενικής Έκθεσης και ανήκουν σε τράπεζες ή Δημόσιους φορείς και τα οποία παραμένουν ως μόνιμες κατασκευές,
- Υπαίθριοι χώροι και κήποι οι οποίοι εκμισθώνονται κατά περίπτωση κυρίως στο πλαίσιο κλαδικών εκθέσεων.
- Τρεις πύλες εισόδου, οι οποίες αναδιαμορφώθηκαν σχετικά πρόσφατα σύμφωνα με τα σύγχρονα δεδομένα για την υποδοχή επισκεπτών σε εκθεσιακούς χώρους. Στις πύλες έγιναν παρεμβάσεις που αφορούσαν την αρχιτεκτονική τους, αλλά και σύγχρονο εξοπλισμό πληροφορικής και παρακολούθησης δεδομένων των εκθεσιακών γεγονότων.

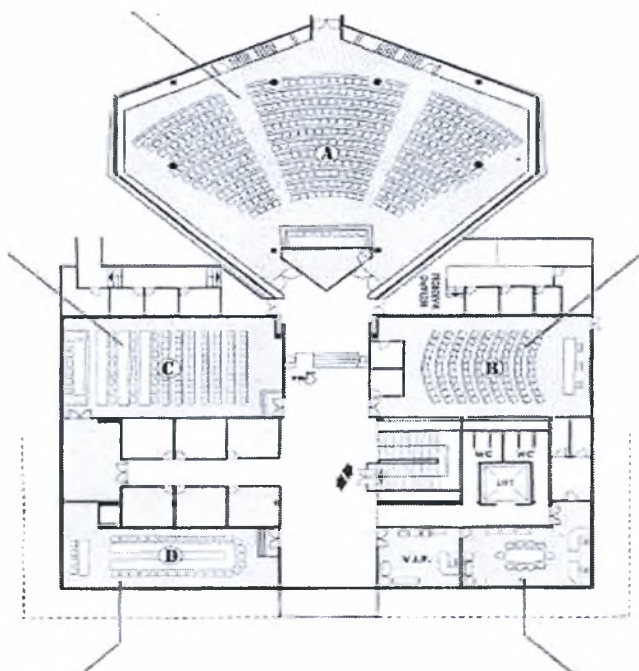
3.4.3 Συνεδριακοί Χώροι

Οι κυρίως συνεδριακοί χώροι του ΔΕΚΘ είναι το Συνεδριακό Κέντρο «Ν. Γερμανός» και το Συνεδριακό Κέντρο «Ι. Βελλίδης».

Το Συνεδριακό Κέντρο «Ν. Γερμανός» βρίσκεται στον όροφο του Περιπτέρου 8 και έχει τέσσερις (4) αίθουσες συνολικής χωρητικότητας 640 θέσεων. Διαθέτει χώρους για την υποδοχή συνέδρων, γραφεία οργανωτών, αίθουσα VIP, Κέντρο Τύπου, εστιατόριο και χώρο δεξιώσεων.

Παροχές													
Συνεδριακοί Χώροι	Εμβαδόν (τ.μ.)	Χωρητικότητα	Διάταξη	Θέσεις Προεδρείου	Εκθεσιακός Χώρος	Γλώσσες	Μικρόφωνα	Video Projector	Slide Projector	Overhead Projector	Ηχογράφηση	Κλιματισμός	Parking
Αίθουσα Α	495	400	Θεάτρου	10	√	8	√	√	√	√	√	√	√
Αίθουσα Β	155	100	Θεάτρου	6	√	4	√	√	√	√	√	√	
Αίθουσα C	155	100	Ελεύθερα	6	√	4	√	√	√	√	√	√	
Αίθουσα D	90	40	Κυκλική	4	√		√	√	√	√	√	√	

Πίνακας 5: Παροχές Χώρων Συνεδριακού Κέντρου Ν. Γερμανός.



Εικόνα 72: Κάτοψη του συνεδριακού κέντρου Ν. Γερμανός.

Παροχές Συνεδριακοί Χώροι	Διαστάσεις		Χωρητικότητα							Εκθεσιακός Χώρος	Μικρόφωνα	Video Projector	Slide Projector	Overhead Projector	Ηχογράφηση	Κλιματισμός	Parking
	Μήκος Πλάτος*	Εμβαδόν	Εξετάσεων	Θεάτρου	Σεμιναρίου	Δεξίωσης	Καθιστός	Καθιστός Σερβιριστό	Διάταξη								
Αίθουσα 1+2+3	70x30x9	2100	470	2100	1272	2100	1000	1200		√	√	√	√	√	√	√	Υπόγειο Parking 430 θέσεων
Αίθουσα 1	30x20x9	500	120	528	384	600	550	300	70	√	√	√	√	√	√	√	
Αίθουσα 2	30x30x9	800	230	800	504	900	250	600	90	√	√	√	√	√	√	√	
Αίθουσα 3	30x20x9	500	120	528	384	600	1000	300	70	√	√	√	√	√	√	√	

Αίθουσα 4	20x10x5	200	25	154	110	200	100	120	40	√	√	√	√	√	√	√
Αίθουσα 5	20x10x5	200	25	154	110	200	150	120	40	√	√	√	√	√	√	√
Αίθουσα 6	20,50x17,70x3	362	66	154	85	280	400	200	40	√	√	√	√	√	√	√
Roof Garden	67x14,80x3,35	907						650+πίστα								
Αίθουσα VIP (A+B)	A) 6,70x3,70 B) 6,60x3,30	47														
Αίθουσα Τύπου	A) 9,30x5,40 B) 4,00x2,50	60														

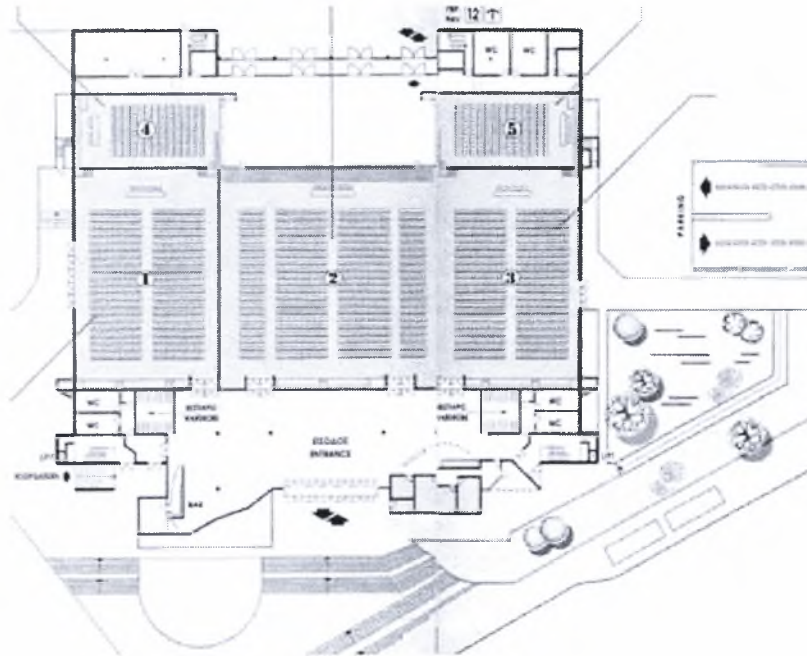
Πίνακας 6: Παροχές Χώρων Συνεδριακού Κέντρου «Ι. Βελλίδης».

Το Συνεδριακό Κέντρο «Ι. Βελλίδης» βρίσκεται επί της οδού Λ. Στρατού και έχει έξι (6) αίθουσες συνολικής χωρητικότητας 2.318 θέσεων θεάτρου με δυνατότητα αναδιάταξης του χώρου με «κινητά χωρίσματα» ανάλογα με τις ανάγκες ανάπτυξης κάθε εκδήλωσης ή εκμετάλλευσης του χώρου. Επιπλέον των έξι αιθουσών το Συνεδριακό Κέντρο διαθέτει επίσης αίθουσα τύπου και

αίθουσα VIP, καθώς επίσης και Roof Garden. Όπως μπορεί εύκολα να παρατηρήσει κανείς από την ανάγνωση των στοιχείων του Πίνακα, η ανωτέρω αναφερθείσα συνολική χωρητικότητα αφορά στην περίπτωση κατά την οποία οι έξι αίθουσες χρησιμοποιούνται ξεχωριστά. Λόγω της δυνατότητας συνένωσης των αιθουσών 1,2,3, η χωρητικότητα είναι δυνατό να αυξηθεί περαιτέρω.



Εικόνα 73: Το συνεδριακό κέντρο Ι. Βελλίδης.



Εικόνα 74: Κάτοψη του συνεδριακού κέντρου Ι. Βελλίδης.

3.4.4 Βοηθητικές εγκαταστάσεις

Όσον αφορά στις βοηθητικές εγκαταστάσεις αυτές περιλαμβάνουν παροχές των οργανισμών Κοινής Ωφέλειας δηλαδή παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, δικτύου οπτικών ινών, νερού και αποχέτευσης στις υπηρεσίες και τους εκθέτες του Διεθνούς Εκθεσιακού και Συνεδριακού Κέντρου.

Το Εκθεσιακό Κέντρο διαθέτει συστήματα θέρμανσης και κλιματισμού, και εγκαταστάσεις δικτύου οπτικών ινών στα περισσότερα περίπτερα και στο κτίριο διοίκησης.

1. Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις

Η υπάρχουσα εγκατεστημένη ηλεκτρολογική ισχύς, που χρησιμοποιείται κύρια για την εξυπηρέτηση των εκθετών είναι σημαντική (περίπου 17.000 KVA). Λειτουργούν 6 υποσταθμοί μέσης τάσης.

2. Κλιματιστικές εγκαταστάσεις

Οι κλιματιστικές εγκαταστάσεις καλύπτουν τις ανάγκες θέρμανσης και κλιματισμού των εκθεσιακών χώρων και του κτιρίου διοίκησης. Υπάρχουν οκτώ μεγάλα ψυκτικά συγκροτήματα και περίπου 200 αυτόνομες μικρές κλιματιστικές μονάδες, συνολικής ισχύος περίπου 36 εκατομμυρίων BTU.

3. Σύστημα παραγωγής πόσιμου νερού από τον αέρα

Εντός των κτιρίων του Διεθνούς Εκθεσιακού και Συνεδριακού Κέντρου έχουν εγκατασταθεί γεννήτριες νερού (Air2Water), οι οποίες έχουν τη δυνατότητα παραγωγής καθαρού πόσιμου νερού από τον ατμοσφαιρικό αέρα. Οι εν λόγω γεννήτριες συμβάλλουν επίσης στον καθαρισμό του αέρα, καθώς παράγουν νερό χρησιμοποιώντας ηλεκτροστατικό φίλτρο αέρα, το οποίο απομακρύνει το ενενήντα τρία τοις εκατό (93%) όλων των σωματιδίων του αέρα.

4. Τηλεφωνικές συνδέσεις-δίκτυο οπτικών ινών

Εντός του οικοπέδου της ΔΕΘ Α.Ε. και με παροχές σε όλα τα περίπτερα έχει εγκατασταθεί δίκτυο οπτικών ινών, το οποίο συνδέεται με τηλεφωνικό κέντρο, που διαθέτει γραμμές ISDN, σύγχρονες τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες (δίκτυο ασύρματης ευρυζωνικής πρόσβασης) και παρέχει δυνατότητα στους εκθέτες για τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις.

5. Εξοπλισμός

Το Διεθνές Εκθεσιακό και Συνεδριακό Κέντρο διαθέτει σύγχρονο εξοπλισμό για συνέδρια και εκδηλώσεις. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται περίπου 650 μικρόφωνα, 2000 ασύρματοι δέκτες, μεταφραστικά συστήματα, ηχητικές εγκαταστάσεις κ.ά.

Στο Συνεδριακό Κέντρο «Ι. Βελλίδης» υπάρχει εξοπλισμός φωτεινών ενημερωτικών οθονών (παθητικές οθόνες) και info-kiosk. Επίσης υπάρχει δίκτυο Η/Υ για χρήση από τους διοργανωτές συνεδρίων.

Τέλος, για τη μεταφορά του προσωπικού το Διεθνές Εκθεσιακό και Συνεδριακό Κέντρο έχει εξοπλιστεί με στόλο ηλεκτροκίνητων οχημάτων.³²

3.4.5 Αξιολόγηση υφιστάμενων υποδομών

Τα κυριότερα κατασκευαστικά και λειτουργικά προβλήματα των υφιστάμενων υποδομών συνοψίζονται στα ακόλουθα:

1. Παλαιότητα εγκαταστάσεων
2. Ανομοιογένεια στη χωροταξία
3. Αυξημένα κόστη συντήρησης
4. Υψηλές ενεργειακές καταναλώσεις
5. Μικρό μέγεθος περιπτέρων συγκρινόμενα με τους σύγχρονους εκθεσιακούς χώρους (2.000-6.000 τ.μ. έναντι 10.000-20.000 τ.μ.)
6. Σχετικά χαμηλό ύψος περιπτέρων (4-6 m)
7. Ύπαρξη υποστυλωμάτων εντός ορισμένων εκθεσιακών χώρων
8. Αδυναμία ανάρτησης εκθεσιακών αντικειμένων από την οροφή.

³² Χρηματο-οικονομική μελέτη βιωσιμότητας της ανάπλασης του Διεθνούς Εκθεσιακού και Συνεδριακού Κέντρου Θεσσαλονίκης, Helexpo A.E., 2009.

3.5 Προβλήματα στη χωροθέτηση σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης

Ο συνδυασμός της αστικής ανάπτυξης και των μορφών της αστικοποίησης με την κατανάλωση ενέργειας, την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και την κοινωνική ανάπτυξη, αποτελεί μια εξαιρετικά δύσκολη πρόκληση, που όμως, με τον τίτλο Αειφορική Αστική Ανάπτυξη προβάλλει πλέον ως το κεντρικό αντικείμενο της πολεοδομίας.

Η δυσκολία συνδυασμού της αειφορικής αστικής ανάπτυξης με την χωροθέτηση σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών επιτείνεται σε περιπτώσεις όπως αυτή του Π.Σ.Θ., όπου συντρέχουν σειρά πρόσθετων αρνητικών λόγων, μεταξύ των οποίων επισημαίνονται από το ΤΕΕ ΤΚΜ:

- Η ιδιαίτερη γεωμορφολογική συγκρότηση του ανεπτυγμένου οικιστικού χώρου με διαχωρισμό του Συγκροτήματος σε δύο μείζονες περιοχές με κοινά αλλά και διαφοροποιημένα κοινωνικοοικονομικά, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και προβλήματα, διαφορετικούς ρυθμούς και τάσεις ανάπτυξης, και γειτονία σημαντικών Περιοχών Προστασίας (ορεινοί όγκοι, εκτεταμένο παραλιακό μέτωπο, εθνικά Πάρκα κ.ά.).
- Η μεγάλη οικιστική πυκνότητα και δόμηση, η έλλειψη σημαντικών αδόμητων νησίδων και ελεύθερων χώρων μέσα στο σώμα του Συγκροτήματος (Η ύπαρξη των χώρων των στρατοπέδων στον αστικό ιστό η οποία προβάλλεται συχνά ως πανάκεια, απλώς δεν επαρκεί ούτε στοιχειωδώς για την χωροθέτηση σειράς κοινωνικών και τεχνικών υποδομών που ελλείπουν σε τοπική και μητροπολιτική κλίμακα, με κυριότερη βεβαίως τη δραματική έλλειψη σε χώρους πρασίνου. Τα στρατόπεδα δεν είναι «κενοί χώροι». Αποτελούν λειτουργικές εγκαταστάσεις και ως τέτοιες διαθέτουν κτήρια, συγκροτήματα ή σύνολα, ενταγμένα σε ένα φυσικό ή τεχνητό περιβάλλον. Ο επαναπροσδιορισμός του λειτουργικού τους σχεδιασμού, έστω και σε τμήματα, απαιτεί μία τεκμηριωμένη πρόταση για την διαχείριση του κτιριακού αυτού δυναμικού)³³, η απαξίωση και υποβάθμιση μεγάλων περιοχών³⁴, η ασφυκτική κυκλοφοριακή συμφόρηση καθώς η επιφάνεια που απαιτείται για την κίνηση και

³³ Δ. Ζυγομαλάς, Αξιόλογα κτήρια και σύνολα στα στρατόπεδα της Θεσσαλονίκης, Ημερίδα ΤΕΕ ΤΚΜ Στρατόπεδα στην πόλη: Ανάδειξη και αξιοποίηση, Θεσσαλονίκη 2006.

³⁴Κακοσχεδιασμένα οδικά, σιδηροδρομικά και ενεργειακά δίκτυα, διάσπαρτες επικίνδυνες βιομηχανικές και άλλες παραγωγικές εγκαταστάσεις, ρύπανση και οχλήσεις σε διάφορες μορφές, απαξιώνουν εκτεταμένες περιοχές χαμηλής δόμησης ή και αδόμητες κυρίως στη δυτική Θεσσαλονίκη (όπως π.χ. Λαχανόκηποι), που αλλιώς θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν άμεσα.

στάση ενός συνεχώς αυξανόμενου στόλου οχημάτων υπερβαίνει την ικανότητα του οδικού δικτύου.

- Η έλλειψη εκσυγχρονισμένου και κοινά αποδεκτού κατευθυντήριου σχεδιασμού (σε οποιαδήποτε μορφή και επίπεδο π.χ. Ρυθμιστικό Σχέδιο, Master Plan ή άλλη) που να ρυθμίζει την οικιστική ανάπτυξη σε βάθος χρόνου. Το προ εικοσαετίας και πλέον Ρυθμιστικό Σχέδιο μόλις τώρα επικαιροποιήθηκε.
- Η έλλειψη ικανού αποθέματος σε αδόμητη γη μέσα και γύρω στον αστικό ιστό και οι παράλληλες ανάγκες τόσο σε χώρους για Δημόσιες Κοινωνικές Υποδομές, όσο και για Δημόσιους Ελεύθερους Χώρους, εξ αιτίας της οποίας παρουσιάζεται μια διαρκής σύγκρουση μεταξύ τους για την ιδιοποίηση των τελευταίων ελεύθερων χώρων που απομένουν στο Συγκρότημα.
- Η διοικητική πολυδιάσπαση του Συγκροτήματος σε πολλές μονάδες Αυτοδιοίκησης, αλλά και η απουσία ισχυρού τοπικού πόλου της κεντρικής διοίκησης, η κακοδιοίκηση, οι εξαιρετικά αργές διαδικασίες σχεδιασμού, χρηματοδότησης και εκτέλεσης οιοδήποτε «μεγάλου» έργου ή προγράμματος, η αδυναμία λήψης πολιτικών αποφάσεων, η αδυναμία εκτέλεσής τους από μια πολυδιασπασμένη δημόσια διοίκηση.
- Η έντονη πληθυσμιακή και λειτουργική κινητικότητα και οι προκύπτουσες κοινωνικοοικονομικές μεταβολές στην περιοχή του Συγκροτήματος, καθώς «τρέχουν» παράλληλα τάσεις και φαινόμενα αποβιομηχάνισης, έντονης ανεργίας, συρροής οικονομικών μεταναστών, προαστιοποίησης του πληθυσμού, μετακίνησης επιχειρήσεων και οργανισμών εκτός του κλασικού Επιχειρηματικού και Ιστορικού Κέντρου. Η ταχύτητα των αλλαγών δεν συμβαδίζει με τη χαρακτηριστική βραδύτητα ή και αδυναμία διοικητικών αποφάσεων και απαξιώνει τα όποια σχέδια πριν αυτά εκτελεσθούν.
- Η μέχρι στιγμής έλλειψη ενός σαφούς σχεδίου και πολιτικών εξυπηρέτησης της όλης αστικής και περιαστικής περιοχής από δίκτυα δημόσιων Μ.Μ.Μ. και ο κατά περίπτωση σχεδιασμός και επέκτασή τους³⁵.

Μπορούμε λοιπόν συμπερασματικά να καταλήξουμε σε μία συνολική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης της ΔΕΘ, τόσο από την πλευρά των υποδομών, όσο και κατά την λειτουργική και οργανωτική αρτιότητα της, με χρήση του εργαλείου της SWOT Analysis.

³⁵ Αξιοποίηση Ελεύθερων Χώρων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.

Μετεγκατάσταση ΔΕΘ, πόρισμα της ομάδας εργασίας ΤΕΕ ΤΚΜ, Θεσσαλονίκη, Δεκέμβριος 2008.

Η SWOT Analysis αποτελεί μία αποτύπωση των συνθηκών που επικρατούν σήμερα σε μία επιχείρηση ή μια περιφέρεια. Τα δυνατά και αδύνατα σημεία αφορούν το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης, και προκύπτουν από τους ίδιους ή «εσωτερικούς» πόρους που αυτή κατέχει. Οι ευκαιρίες και οι απειλές αντανακλούν μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης, τις οποίες η επιχείρηση θα πρέπει να εντοπίσει, να προσαρμόσει την γενικότερη επιχειρηματική της στρατηγική σε αυτές ή ακόμη και να τις επηρεάσει όπου κάτι τέτοιο είναι εφικτό.³⁶

ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> ■ Ηγετική θέση στον κλάδο με εκτιμώμενο μερίδιο αγοράς 16,6%. ■ Τεχνογνωσία και εμπειρία του προσωπικού ■ Εμπορική/τιμολογιακή πολιτική ■ Το μεγαλύτερο εκθεσιακό κέντρο στην Ελλάδα ■ Ισχυρό brand name (εταιρικό και προϊόντικό) ■ Υψηλό ποσοστό πιστότητας εκθετών (70%). ■ Δυνατότητα χρηματοδότησης προβληματικών ή νέων προϊόντων λόγω του διευρυμένου portfolio ■ Ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Έλλειψη σαφούς μακροπρόθεσμου σχεδιασμού ■ Έλλειψη οργανωμένου δικτύου πωλήσεων ■ Σχετικά χαμηλό επίπεδο εξειδικευμένης εκπαίδευσης. ■ Ελλιπής γνώση της αγοράς (για το κάθε προϊόν) ■ Έλλειψη μέσων μαζικής επικοινωνίας με τους εκθέτες. ■ Απόσταση από την Αθήνα ■ Σχετικά μικρός βαθμός διεθνοποίησης των εκθέσεων ■ Ελλιπής στελέχωση των υπηρεσιών ■ Χαμηλά επίπεδα

³⁶ Σ. Πολύζος, Περιφερειακή Ανάπτυξη, 2011.

<ul style="list-style-type: none"> ■ Αρκετά καλό δίκτυο και συχνότητα πρόσβασης από αστικά λεωφορεία ■ 	<p>καινοτομίας</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ύπαρξη φαινομένων γραφειοκρατίας και διοικητικού συγκεντρωτισμού ■ Ανεπαρκείς χώροι στάθμευσης των επισκεπτών. ■ Παλαιότητα των περισσότερων εγκαταστάσεων ■ Συχνοί βανδαλισμοί λόγω γειννίασης με το Α.Π.Θ. (άσυλο) ■ Έλλειψη σημαντικών χώρων πρασίνου ■ Διάσχιση ολόκληρου του κέντρου της πόλης από τους επισκέπτες ■ Έλλειψη εναλλακτικών ΜΜΜ πλην αστικών λεωφορείων
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<ul style="list-style-type: none"> ■ Η αγορά των εκθέσεων είναι πολυδιασπασμένη και χαμηλού επιπέδου ■ Η περιοχή των Βαλκανίων διαθέτει σημαντική προοπτική ανάπτυξης ■ Εγγύτητα με χώρες των Βαλκανίων και της πρώην Ε.Σ.Σ.Δ. ■ Η εισαγωγή νέων τεχνολογιών στον τομέα των εκθέσεων ■ Η δυνατότητα λανσαρίσματος υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας ■ Σύσταση οργανισμού τουριστικής προβολής και 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Η πιθανότητα δημιουργίας νέου μεγάλου εκθεσιακού κέντρου στο Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος μέχρι το τέλος του 2008. ■ Είσοδος δυνατών αλλοδαπών ανταγωνιστών στην αγορά των Αθηνών. ■ Ανάπτυξη περιφερειακών εκθεσιακών κέντρων ■ Αναπτυσσόμενη αγορά των Αθηνών με φαινόμενα συγκεντρωτισμού ■ Η στενή σχέση ή ιδιοκτησία οργανωτών με μέσα μαζικής επικοινωνίας.

μάρκετινγκ Θεσσαλονίκης	της <ul style="list-style-type: none">■ Αποβιομηχάνιση της Βορείου Ελλάδος■ Η αυξανόμενη δύναμη των κλαδικών φορέων.
----------------------------	--

Πίνακας 7: SWOT Analysis.

4. Προτεινόμενες εναλλακτικές θέσεις μετεγκατάστασης της ΔΕΘ

Σύμφωνα με την μελέτη σκοπιμότητας για την προώθηση της υποψηφιότητας της πόλης της Θεσσαλονίκης, για την διοργάνωση της διεθνούς Έκθεσης EXPO 2008, είχαν επιλεγεί ορισμένες ευρύτερες χωροταξικές ζώνες, κατάλληλες για την μετεγκατάσταση της ΔΕΘ και την φιλοξενία της EXPO. Οι ζώνες αυτές προκύπτουν μέσω της εφαρμογής απαγορευτικών κριτηρίων.

Ως απαγορευτικά κριτήρια για τη χωροθέτηση της διοργάνωσης, ορίζονται:

- Διαμορφωμένες (δομημένες) οικιστικές περιοχές
- Διαμορφωμένες (δομημένες) περιοχές βιομηχανικής εγκατάστασης
- Περιοχές προστασίας
- Υπό σχεδιασμό προνομιακές περιοχές οικιστικής ανάπτυξης
- Αρδευόμενη γεωργική γη

Από την εφαρμογή των απαγορευτικών κριτηρίων και σε συνδυασμό με τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά της ανάπτυξης της πόλης, προκύπτουν τρεις (3) ευρύτερες ζώνες εντός των οποίων θα πρέπει να διερευνηθεί η πιθανή εγκατάσταση της EXPO:

(α) στη δυτική

(β) στη βόρεια,

(γ) στην ανατολική πλευρά (απόληξη) της πόλης.

Εδώ επιχειρείται μια προκαταρκτική και ποιοτική αξιολόγηση της ενδεχόμενης χωροθέτησης της έκθεσης στις ζώνες αυτές.

4.1 ΔΥΤΙΚΗ ΖΩΝΗ

Η δυτική του ΠΣΘ ευρύτερη ζώνη ορίζεται βόρεια από την παλαιά εθνική οδό, νότια από το θαλάσσιο μέτωπο, δυτικά από την αγροτική γη της λεκάνης του Αξιού, ενώ ανατολικά, δηλαδή προς την πόλη, μπορεί να φθάσει έως τις εγκαταστάσεις του λιμένα.

Κατάσταση χρήσεων γης

Η παραπάνω δυτική του ΠΣΘ ζώνη καταλαμβάνεται από ποικιλόμορφες χρήσεις, ως επί το πλείστον βιομηχανικές, εμπορικές, αποθηκευτικές. Έχει αναπτυχθεί αυθόρμητα, παράλληλα με την ανάπτυξη του ΠΣΘ, ως ζωτικός οικονομικός - παραγωγικός χώρος του ΠΣΘ.

Καμία ρυθμιστική παρέμβαση δεν έχει επιχειρηθεί έως σήμερα στην ευρύτερη ζώνη (εκτός βεβαίως από την -μετά δυσκολιών- οριοθέτηση και πολεοδόμηση- των περιοχών κατοικίας), με αποτέλεσμα να δίνεται η εικόνα υποβαθμισμένης και φθαρμένης περιοχής, κυρίως όσο προσεγγίζει κανείς την πόλη.

Η ύπαρξη χρήσεων εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαιοειδών, η παρουσία οχλουσών βιομηχανικών εγκαταστάσεων, η ύπαρξη εγκαταλελειμμένων

κελυφών σαν αποτέλεσμα της μετατροπής των χρήσεων από παραγωγικές σε διαμετακομιστικές, η κατάτμηση της γης από τους σημαντικότερους σιδηροδρομικούς και οδικούς άξονες από και προς την πόλη, είναι μερικά από τα στοιχεία που συνθέτουν την εικόνα της περιοχής.

Το βόρειο όριο της περιοχής σηματοδοτείται από την ύπαρξη και λειτουργία της οργανωμένης Βιομηχανικής Περιοχής Θεσσαλονίκης. Στο δυτικό άκρο, κοντά στον οικισμό της Σίνδου, η λειτουργία των ΤΕΙ συνιστά πυρήνα τεχνολογικής και εκπαιδευτικής δραστηριότητας, χωρίς να έχει επηρεάσει αισθητά τον χαρακτήρα της ευρύτερης ζώνης.

Οι γεωργικές χρήσεις εκτείνονται στο μετά τον Γαλλικό τμήμα της πεδιάδας της Θεσσαλονίκης και αφορούν κατά κύριο λόγο αρδευόμενη, υψηλής παραγωγικότητας, γεωργική γη. Από τα όρια της εξωτερικής περιφερειακής και έως την πόλη, ο αγροτικός χαρακτήρας αποδυναμώνεται κατά πολύ, με εξαίρεση την περιορισμένη, σε εντός και εκτός σχεδίου εκτάσεις, περιοχή των Λαχανοκήπων.

Τέλος, η κοίτη και οι εκβολές του Γαλλικού καθώς και οι αποστραγγιστικές τάφροι και οι ορυζώνες δυτικά του Γαλλικού, συνιστούν οικολογικά σημαντική περιοχή της Οδηγίας 92/43, τόπο συγκέντρωσης ορνιθοπανίδας.

Συνολικά, ως πιο σημαντικές, πρόσφατες, εξελίξεις στην ευρύτερη αυτή ζώνη, αναφέρονται:³⁷

1. Η σταδιακή αλλαγή της εγκατεστημένης στην περιοχή επιχειρηματικής δραστηριότητας, και η συνακόλουθη μετατροπή των χρήσεων γης, από βιομηχανικές - παραγωγικές σε τριτογενείς, εμπορικές - αποθηκευτικές. Η αλλαγή αυτή συμβαδίζει με την αλλαγή προσανατολισμού της οικονομίας της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης προς τον τριτογενή τομέα, ενώ βρίσκει στην συγκεκριμένη ζώνη πρόσφορο έδαφος για εγκατάσταση επιχειρήσεων μεταφορών και διαμετακόμισης.
2. Η επέκταση και η αναδιοργάνωση των μεταφορικών δικτύων σε όλη την ζώνη, με νέες σημαντικές -σε εξέλιξη ή σε σχεδιασμό- επενδύσεις οι οποίες αφορούν την επέκταση - εκσυγχρονισμό του Λιμένα Θεσσαλονίκης και τις νέες οδικές - σιδηροδρομικές συνδέσεις του, τη νέα οδική χάραξη εισόδου - εξόδου από την πόλη, τη σύνδεση με εθνικούς και διεθνείς άξονες (Εγνατία, ΠΑΘΕ), μέσω της κατασκευής της εξωτερικής περιφερειακής.
3. Η κίνηση της διοίκησης για οριοθέτηση και προστασία, ως υγροτόπου, του Δέλτα των ποταμών Γαλλικού - Αξιού - Λουδία - Αλιάκμονα. Η κίνηση αυτή έχει καταλήξει σε τελική επεξεργασία Προεδρικού Διατάγματος, το οποίο, στην ζώνη που εδώ ενδιαφέρει, χαρακτηρίζει ως ζώνη απόλυτης προστασίας τον

³⁷ Γ. Μιχαλίδης, Η σύγκρουση των φορέων για την μετακίνηση της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, Φεβρουάριος 2008.

κάτω ρου του Γαλλικού και τμήμα του έλους και του αναχώματος Καλοχωρίου, και ως περιφερειακές ζώνες προστασίας την ευρεία κοίτη του Γαλλικού, την περιοχή δυτικά του Γαλλικού και νότια της Ε. Ο. Αθηνών, καθώς και την περιοχή δυτικά, νότια και νοτιοανατολικά του οικισμού Καλοχωρίου.

Μεταφορικά δίκτυα. Προσπελασιμότητα.

Η περιοχή αποτελεί τον βασικό κόμβο του ΠΣΘ ως προς όλες τις επίγειες και τις ακτοπολικές μεταφορές.

Οδικά, η δυτική μητροπολιτική ζώνη είναι προσπελάσιμη, μέσω της κατασκευής της εξωτερικής περιφερειακής οδού, από όλες τις προελεύσεις που εξυπηρετεί ο ΠΑΘΕ και η Εγνατία Οδός (δυτικό και κεντρικό τμήμα του νομού Θεσσαλονίκης, υπόλοιπη Κεντρική Μακεδονία εκτός νομού Χαλκιδικής).

Χαρακτηρίζεται από την εγγύτητα στο Λιμάνι και τον Σιδηροδρομικό Σταθμό, ενώ είναι επίσης πολύ κοντά στον τερματικό σταθμό των ΚΤΕΛ.

Γενικές υποδομές. Εξυπηρέτησεις.

Η ξενοδοχειακή υποδομή απουσιάζει από την ευρύτερη δυτική ζώνη. Την πιο κοντινή εξυπηρέτηση προσφέρουν τα ξενοδοχεία του κέντρου της πόλης, καθώς και τα ξενοδοχεία της Πιερίας. Η εξυπηρέτηση από τις ξενοδοχειακές μονάδες της ανατολικής Θεσσαλονίκης και της Χαλκιδικής θα αυξήσει τον φόρτο των μετακινήσεων.

Οι διαθέσιμες πολιτιστικές υποδομές είναι μικρής κλίμακας και έχουν δημιουργηθεί τελευταία στη ζώνη του Λιμένα, σε παλαιά βιομηχανικά κελύφη και στην περιοχή του δυτικού τόξου. Από την ευρύτερη περιοχή απουσιάζει κάποιος μεγάλης κλίμακας χώρος αθλητικών και πολιτιστικών διοργανώσεων.

Ως προς τις λοιπές υποδομές και τις συνδέσεις με τα δίκτυα, αναφέρεται:

Υδρευση: Υφίστανται διάφορες δυνατότητες σύνδεσης, αναλόγως της θέσης, με τα αντλιοστάσια του Γαλλικού ή με τα δίκτυα διανομής των οικισμών Καλοχωρίου ή Σίνδου.

Αποχέτευση: Υφίστανται εναλλακτικές δυνατότητες, αναλόγως της θέσης, σύνδεσης είτε απευθείας με τον ΣτεΛ, είτε με τα δίκτυα της ΒΙΠΕΘ ή των οικισμών.

Απορρίμματα: Δυνατότητα απρόσκοπτης διάθεσης στην Μαυροράχη (χωρίς διέλευση από το Συγκρότημα). Υφίσταται σχεδιασμός για δημιουργία σταθμού μεταφόρτωσης στην περιοχή.

Ηλεκτρικό ρεύμα & Ενέργεια: Είναι δυνατή η σύνδεση με το δίκτυο υψηλής τάσης της ΔΕΗ, μέσω ΒΙΠΕΘ. Επίσης είναι εύκολη η σύνδεση με τον αγωγό φυσικού αερίου, που διέρχεται από την περιοχή.

Καταρχήν καταλληλότητα θέσεων.

Οι πιθανές για τη χωροθέτηση της EXPO εκτάσεις, μεγέθους 250 στρ. περίπου, οι οποίες εντοπίζονται στην περιοχή και των οποίων τα ειδικότερα χαρακτηριστικά περιγράφονται στη συνέχεια, είναι:

Η περιοχή με τα στοιχεία Δ1, εντός σχεδίου του Δήμου Θεσσαλονίκης, νοτιώς της δυτικής εισόδου και βορειώς της 26ης Οκτωβρίου, και κατά μήκος της ζώνης του ΟΣΕ, έκτασης 530 στρ.

Η περιοχή με τα στοιχεία Δ2, ανατολικά του Δενδροποτάμου και νοτιώς της 26ης Οκτωβρίου, έκτασης 374 στρ. (περιοχή αποθήκευσης καυσίμων στρατού - βυρσοδεψείων και επεκτάσεις σχεδίου στον Δήμο Θεσσαλονίκης.

Η περιοχή με τα στοιχεία Δ3, ανατολικά της Σίνδου, έκτασης 1.336 στρ., ιδιοκτησίας ΤΕΙΘ μετά από παραχώρηση του δημοσίου.

Η περιοχή με τα στοιχεία Δ4, δυτικά της Σίνδου, συνολικής έκτασης 1.247 στρ., εντός της οποίας υφίσταται ενιαία έκταση 345 στρ., ιδιοκτησίας Ινστιτούτου Βάμβακος.

Τέλος, εντός της δυτικής ευρύτερης ζώνης και εντός της περιφερειακής ζώνης προστασίας του υπό προώθηση Π. Δ. προστασίας του υγροτόπου των Δέλτα των ποταμών, υφίστανται οι εξής εκτάσεις:

- 1) νοτιοανατολικά του οικισμού Καλοχωρίου, έκταση 310 στρ., ιδιοκτησίας ΔΕΘ, και
- 2) νοτιοδυτικά του οικισμού Καλοχωρίου, έκταση 631 στρ., ιδιοκτησίας δημοσίου.

Γενική καταλληλότητα. Προκαταρκτική εκτίμηση.

Κριτήριο:	Αξιολόγηση:
Συνάφεια ως προς τον στόχο της σύνδεσης με την φυσιογνωμία της Θεσσαλονίκης.	Όλη η δυτική Θεσσαλονίκη σημειολογικά είναι φορτισμένη με την οικονομική ζωή, στη βάση της οποίας αναπτύσσεται η πόλη. Η φόρτιση αυτή είναι εντονότερη όσο πλησιάζει κανείς την πόλη, ενώ αποδυναμώνεται στην περιοχή της Σίνδου.
Συνάφεια ως προς τον στόχο της αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος.	Πρόκειται για την κατεξοχήν περιοχή για την οποία αποτελεί ζητούμενο η αναβάθμιση από όλες τις μέχρι στιγμής προσπάθειες προγραμματισμού της αστικής ανάπτυξης. Μέσω της διοργάνωσης της EXPO και της διάθεσης μόνιμων και συμπληρωματικών εγκαταστάσεων, ο παραπάνω στόχος μπορεί να καλυφθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό.

<p>Προσπελασιμότητα. Σύνδεση με μεταφορικά δίκτυα.</p>	<p>Η περιοχή συνδέεται άμεσα με τις γενικές υποδομές παραλαβής επισκεπτών, εκτός του αεροδρομίου.</p> <p>Στην περιοχή καταλήγει ο ΠΑΘΕ, η Εγνατία οδός και η εξωτερική περιφερειακή, που προσφέρουν άμεση προσπέλαση από όλες τις περιοχές της περιφέρειας, πλην Χαλκιδικής. Επίσης καταλήγουν και οι τρεις σιδηροδρομικές γραμμές (Αθηνών, Ειδομένης, Αλεξανδρούπολης), ενώ άμεση είναι η σύνδεση με το λιμάνι και τις ακτοπλοϊκές γραμμές.</p>
<p>Σύνδεση και δυνατότητα μετακινήσεων από και προς την πόλη.</p>	<p>Η σύνδεση είναι οδικά εύκολη με τις δυτικές και κεντρικές συνοικίες της πόλης, και δύσκολη με τις ανατολικές συνοικίες και τα προάστια (Θέρμη, Περαιά, Αγ. Τριάδα, Μηχανιώνα).</p> <p>Υπάρχει η δυνατότητα χρήσης υφιστάμενων γραμμών για τη λειτουργία μέσου σταθερής τροχιάς με αφετηρία τον τερματικό σταθμό του Μετρό (σιδηροδρομικός σταθμός).</p>
<p>Διαθεσιμότητα λοιπών γενικών υποδομών και εξυπηρέτησεων.</p>	<p>Απουσία ξενοδοχειακών υποδομών. Καλύτερη εξυπηρέτηση μέσω των ξενοδοχείων του κέντρου πόλης και της Πιερίας.</p> <p>Διαθεσιμότητα υποδομών πολιτισμού μικρής κλίμακας. Έλλειψη μεγάλων σταδίων και υποδομών αθλητισμού.</p> <p>Χωρίς προβλήματα η σύνδεση με δίκτυα εξυπηρέτησης του όποιου χώρου της ΔΕΘ.</p>

4.2 ΒΟΡΕΙΑ ΖΩΝΗ

Η βόρεια του ΠΣΘ ευρύτερη ζώνη περιορίζεται από τον ορεινό όγκο και την ευρύτερη αναδασωτέα. Έως σήμερα, την βασική διέξοδο προς την βόρεια ζώνη αποτελούσε η οδός Λαγκαδά. Με την διάνοιξη και κατασκευή της εξωτερικής περιφερειακής οδού, υπάρχει πλέον πρόσβαση και στις εκτός σχεδίου περιοχές των βορειοδυτικών δήμων του Συγκροτήματος.

Προκύπτουν έτσι δύο υπο-ζώνες, με στόχο τη διερεύνηση θέσεων για την υποδοχή της EXPO:

- η πρώτη, στην περιοχή άνωθεν της εξωτερικής περιφερειακής οδού, σε εκτάσεις του Ωραιοκάστρου και της Νεοχωρούδας,
- η δεύτερη, μετά το Δερβένι και τον ορεινό όγκο, στην περιοχή των ορισμών Λητής - Λαγκαδά.

Η βόρεια του ΠΣΘ ευρύτερη ζώνη αναπτύχθηκε γύρω από την έξοδο της οδού Λαγκαδά, ως ζωτικός παραγωγικός χώρος της πόλης, κατ' αναλογία με τις δυτικές περιοχές.

Κυρίαρχες χρήσεις ήταν, και εξακολουθούν να είναι, οι βιοτεχνικές - βιομηχανικές, οι αποθηκευτικές και οι εμπορικές. Πύκνωση αυτών των χρήσεων υπάρχει κατά μήκος της Λαγκαδά και δυτικά αυτής, στο τμήμα κάτωθεν της εξωτερικής περιφερειακής, σε βαθμό απαγορευτικό για την εξεύρεση ελεύθερων χώρων και την χωροθέτηση της ΔΕΘ.

Ελεύθερη σχετικά από χρήσεις είναι η περιοχή βόρεια της εξωτερικής περιφερειακής οδού, λόγω μη προσπελασιμότητάς της έως σήμερα. Κυριαρχούν εδώ οι αγροτικές χρήσεις, και ειδικότερα καλλιέργειες όχι υψηλής απόδοσης, ενώ υπάρχουν και διάσπαρτες βιοτεχνικές μονάδες και αποθήκες. Αγροτικές είναι ως επί το πλείστον και οι χρήσεις στην περιοχή Λητής - Λαγκαδά.

Και οι δύο υπο-ζώνες οι οποίες ενδιαφέρουν εδώ, φαίνεται να παρουσιάζουν χαμηλές πιέσεις ως προς τις χρήσεις γης. Εκτιμάται όμως ότι, με την λειτουργία της εξωτερικής περιφερειακής οδού και της Εγνατίας, γρήγορα θα εμφανιστούν πιέσεις για εμπορικού χαρακτήρα χρήσεις, ειδικότερα στην υπο-ζώνη βορείως της περιφερειακής.

Συνολικά, τα χαρακτηριστικά της βόρειας ευρύτερης του ΠΣΘ ζώνης σε σχέση με την χωροθέτηση που εδώ ενδιαφέρει, συνοψίζονται:

1. Η υπερσυγκέντρωση παραγωγικών δραστηριοτήτων εκατέρωθεν της γραμμής επικοινωνίας της οδού Λαγκαδά, η οποία, σε συνδυασμό με την απουσία πολεοδομικών - χωρικών ρυθμίσεων, καθιστά απαγορευτική την εγκατάσταση εκθεσιακών δραστηριοτήτων.
2. Οι δυνατότητες νέων προσπελάσεων που παρέχονται λόγω εξωτερικής περιφερειακής οδού και Εγνατίας, ανοίγουν τον δρόμο προς "αξιοποίηση" νέων εκτάσεων οι οποίες όμως δεν είναι σημειολογικά δεμένες με την ταυτότητα και την ιστορία της πόλης.

Μεταφορικά δίκτυα. Προσπελασιμότητα.

Και οι δύο υπο-ζώνες διαθέτουν άμεση οδική προσπελασιμότητα μέσω της εξωτερικής περιφερειακής οδού, από όλες τις προελεύσεις που εξυπηρετεί ο ΠΑΘΕ και η Εγνατία Οδός (δυτικό και κεντρικό τμήμα του νομού Θεσσαλονίκης και υπόλοιπη Κεντρική Μακεδονία εκτός νομού Χαλκιδικής).

Οι οδικές συνδέσεις με τον Λιμένα και τον Σιδηροδρομικό Σταθμό επιτυγχάνονται σχετικά εύκολα, με τη χρήση της εσωτερικής περιφερειακής οδού και του βασικού οδικού δικτύου της πόλης. Το ίδιο, κάνοντας χρήση της ανατολικής περιφερειακής οδού (η οποία προβλέπεται να αυξήσει την κυκλοφοριακή της ικανότητα με τα σχεδιαζόμενα έργα εκσυγχρονισμού των κόμβων), επιτυγχάνονται

και οι συνδέσεις με την ανατολική πόλη και τα προάστειά της, καθώς και με τις περιοχές του νομού Χαλκιδικής.

Ενδεχόμενη εγκατάσταση της ΔΕΘ στις βόρειες περιοχές, όπως παραπάνω προσδιορίστηκαν, έχει το προνόμιο της ευκολίας παράκαμψης της πόλης για μετακινήσεις από και προς τη δυτική ή την ανατολική Θεσσαλονίκη.

Γενικές υποδομές. Εξυπηρέτησεις.

Η ξενοδοχειακή υποδομή απουσιάζει από την ευρύτερη βόρεια ζώνη. Η εξυπηρέτηση μπορεί να προέλθει από τα ξενοδοχεία του κέντρου της πόλης (οπότε θα αυξηθούν οι μετακινήσεις μέσω της οδού Λαγκαδά), από τα ξενοδοχεία της Πιερίας (μέσω ΠΑΘΕ και εξωτερικής περιφερειακής), καθώς και από τα ξενοδοχεία της ανατολικής Θεσσαλονίκης και της Χαλκιδικής (μέσω της ανατολικής περιφερειακής οδού).

Δεν υπάρχουν στην ευρύτερη ζώνη διαθέσιμες πολιτιστικές υποδομές. Για να προσεγγίσει κανείς τις υποδομές των δυτικών συνοικιών και του λιμένα, του κέντρου πόλης και των ανατολικών περιοχών, πρέπει να κάνει χρήση της εσωτερικής περιφερειακής (προς δυτικά και ανατολικά) και του αστικού δικτύου.

Από την ευρύτερη περιοχή απουσιάζει επίσης κάποιος μεγάλης κλίμακας χώρος αθλητικών και πολιτιστικών διοργανώσεων.

Ως προς τις λοιπές υποδομές και τις συνδέσεις με τα δίκτυα, αναφέρεται:

Υδρευση - Αποχέτευση: Στην περίπτωση της υπο-ζώνης βορείως της εξωτερικής περιφερειακής, υπάρχει η δυνατότητα σύνδεσης με τα δίκτυα της πόλης (το δίκτυο διανομής νερού από Αλιάκμονα και τα δίκτυα αποχέτευσης των βορειοδυτικών δήμων του ΠΣΘ). Στην περίπτωση της δεύτερης υπο-ζώνης (περιοχή Λητής), τόσο η ύδρευση όσο και η αποχέτευση θα πρέπει να αντιμετωπισθούν ως ειδικές υποδομές της ΔΕΘ.

Απορρίμματα: Η διάθεση των στερεών απορριμμάτων, σύμφωνα με τον προγραμματισμό, θα γίνεται στη Μαυροράχη (χωρίς διέλευση από το Συγκρότημα).

Ηλεκτρικό ρεύμα & Ενέργεια: Από την περιοχή βόρεια της εξωτερικής περιφερειακής διέρχονται τόσο το δίκτυο υψηλής τάσης της ΔΕΗ όσο και ο αγωγός φυσικού αερίου.

Καταρχήν καταλληλότητα θέσεων.

Ως πιθανές για τη χωροθέτηση της EXPO εκτάσεις, μεγέθους 250 στρ. περίπου, εντοπίζονται οι εξής:

- 1) **Η περιοχή με τα στοιχεία B1**, άνωθεν της εξωτερικής περιφερειακής, στο μέσον περίπου της απόστασης μεταξύ παλαιάς εθνικής και Λαγκαδά, έκτασης 1.223 στρ.. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς και ειδικότερα η ύπαρξη ενιαίας ιδιοκτησίας 445 στρ., είναι υπό διερεύνηση.
- 2) **Η περιοχή με τα στοιχεία B2**, νοτίως της Εγνατίας οδού έως την επαρχιακή οδό προς Λαγκαδά, έκτασης 1.704 στρ. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς είναι υπό διερεύνηση.

Γενική καταλληλότητα. Προκαταρκτική εκτίμηση.

Κριτήριο:**Αξιολόγηση:**

Συνάφεια ως προς τον στόχο της σύνδεσης με την φυσιογνωμία της Θεσσαλονίκης,	Τόσο η πρώτη υπο-ζώνη βορείως της εξωτερικής περιφερειακής, και πολύ περισσότερο η υπο-ζώνη της περιοχής Λαγκαδά, δεν σηματοδοτούν την πόλη, δεν συνδέονται με την παράδοση της πόλης, ενώ τέλος δεν προσφέρουν οπτική επαφή με την πόλη.
Συνάφεια ως προς τον στόχο της αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος.	Και στις δύο περιπτώσεις υπο-ζωνών, η χωροθέτηση της ΔΕΘ θα αφορά δημιουργία νέων εγκαταστάσεων - νέου αστικού χώρου, προς χρήση από την πόλη (στην περίπτωση της χωροθέτησης βορείως της εξωτερικής περιφερειακής).
Προσπελασιμότητα. Σύνδεση με μεταφορικά δίκτυα.	<p>Μέσω της εξωτερικής περιφερειακής οδού, η βόρεια χωροθέτηση έχει το προνόμιο της άμεσης σύνδεσης με όλες τις προελεύσεις που εξυπηρετεί ο ΠΑΘΕ και η Εγνατία οδός. Επίσης, είναι εύκολη η σύνδεση με την ανατολική περιφερειακή οδό και άρα με τις ανατολικές περιοχές του ΠΣΘ και με τη Χαλκιδική.</p> <p>Χωρίς να είναι άμεση, είναι σχετικά εύκολη η σύνδεση με τις λοιπές γενικές μεταφορικές υποδομές -εκτός των οδικών-, δηλαδή με το αεροδρόμιο, το Λιμάνι και το Σιδηροδρομικό Σταθμό.</p>
Σύνδεση και δυνατότητα μετακινήσεων από και προς την πόλη.	<p>Πολύ καλή οδική προσπελασιμότητα και εξισορρόπηση των μετακινήσεων, από και προς τις δυτικές και ανατολικές συνοικίες και προάστια του ΠΣΘ.</p> <p>Προβλήματα υπερφόρτωσης του αστικού δικτύου και συγκεκριμένα της οδού Λαγκαδά, προβλέπεται να παρουσιαστούν όσον αφορά τις συνδέσεις με το κέντρο πόλης.</p>
Διαθεσιμότητα λοιπών γενικών υποδομών και εξυπηρέτησεων.	<p>Απουσία ξενοδοχειακών υποδομών. Εξυπηρέτηση, κάνοντας χρήση των καλών οδικών συνδέσεων, με τις υφιστάμενες ξενοδοχειακές μονάδες του ΠΣΘ, της Πιερίας και της Χαλκιδικής.</p> <p>Απουσία υποδομών πολιτισμού, αθλητισμού και ψυχαγωγίας. Εξυπηρέτηση, μέσω των οδικών συνδέσεων, με τις υφιστάμενες υποδομές του ΠΣΘ και της ευρύτερης περιοχής του.</p> <p>Η σύνδεση με δίκτυα εξυπηρέτησης του χώρου της ΔΕΘ, προβλέπεται εφικτή στην περίπτωση της υπο-ζώνης βορείως της περιφερειακής, ενώ θα απαιτηθεί η δημιουργία ειδικών υποδομών στην περίπτωση της υπο-ζώνης της επαρχίας Λαγκαδά.</p>

4.3 ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΖΩΝΗ

Η προς ανατολάς χωροθέτηση της ΔΕΘ προκύπτει στο άνοιγμα γης που δημιουργείται αφενός από την ευρύτερη αναδασωτέα και τις υπώρειες της και αφετέρου από την προαστιακή οικιστική ανάπτυξη των περιοχών Περαίας - Αγίας Τριάδας - Ρυσίου.

Η καταρχήν περιοχή καταλληλότητας επομένως ορίζεται:

Βόρεια, από τις υπώρειες του ορεινού όγκου του Χορτιάτη οι οποίες αναπτύσσονται ως προνομιακές περιοχές κατοικίας.

Νότια, από τη συντελούμενη ανάπτυξη των περιοχών Περαίας - Αγίας Τριάδας - Ρυσίου, ως περιοχών προαστιακής κατοικίας, ημερήσιας αναψυχής και τουρισμού. Πέρα από αυτήν τη νοητή οριακή γραμμή, ενδεχόμενη χωροθέτηση της ΔΕΘ αποκόπτεται από τις εξυπηρετήσεις και την σημειολογική αναφορά της Θεσσαλονίκης.

Δυτικά έως τις παρυφές του ΠΣΘ και τις εντός σχεδίου περιοχές των δήμων Καλαμαριάς και Πυλαίας.

Ανατολικά, έως τα όρια της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης, στην ουσία έως τη διοικητική περιοχή του Δήμου Βασιλικών, η οποία χαρακτηρίζεται σαν αγροτική ενδοχώρα του νομού.

Κατάσταση χρήσεων γης.

Η ανατολική μητροπολιτική ζώνη του ΠΣΘ, από την άποψη των χρήσεων γης, εξελίσσεται σε:

- κατεχοχήν περιοχή υποδοχής αστικού πληθυσμού, είτε νέου είτε προερχόμενου από το αστικό συγκρότημα, (αυθόρμητη τάση για την ανεύρεση κατοικίας, η οποία ενισχύεται και από τους προγραμματισμούς της διοίκησης),
- προνομιακή περιοχή ανάπτυξης δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα, που έχουν κυρίως υπερτοπικό χαρακτήρα, και που κυρίως απευθύνονται στην εξυπηρέτηση του αστικού πληθυσμού (υπεραγορές, αναψυχή, εκπαίδευση),
- ευνοϊκή περιοχή για την εγκατάσταση γραφείων, αλλά και ειδικότερα για την εγκατάσταση δραστηριοτήτων έρευνας και ανάπτυξης καινοτομίας.

Η βιομηχανική - βιοτεχνική δραστηριότητα είναι περιορισμένη σε συνολικό μέγεθος και οριοθετημένη σαφώς σε έκταση, με τάσεις μη αλλαγής αυτής της κατάστασης λόγω της γενικής συγκυρίας βιομηχανικής στασιμότητας.

Ως συνέπεια, όλη η ανατολική ευρύτερη ζώνη χαρακτηρίζεται από υψηλή ζήτηση για εγκατάσταση δραστηριοτήτων και συνακόλουθα υψηλές πιέσεις στη γη και υψηλές αξίες γης.

Σημαντικό τμήμα της ανατολικής ευρύτερης ζώνης καλύπτεται από τον χώρο του αεροδρομίου "Μακεδονία", η λειτουργία του οποίου επηρεάζει με περιορισμούς θορύβου και ύψους δόμησης σημαντικές γειτονικές του εκτάσεις.

Μεταφορικά δίκτυα. Προσπελασιμότητα

Από την άποψη των γενικών μεταφορικών υποδομών, η ανατολική ζώνη χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη και λειτουργία του αεροδρομίου "Μακεδονία".

Σ' ότι αφορά τις οδικές μεταφορικές υποδομές, την περιοχή διασχίζει η Ε.Ο. Θεσσαλονίκης - Μουδανιών και η επαρχιακή οδός προς Περαιά και Επανομή. Υπό σχεδιασμό είναι η νέα οδική σύνδεση προς Βασιλικά και Πολύγυρο, στους πρόποδες του ορεινού όγκου, καθώς και οι κάθετες οδικές συνδέσεις από και προς το αεροδρόμιο.

Η περιοχή δεν συνδέεται, ούτε προβλέπεται να συνδεθεί στο μέλλον, με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Διαγράφεται μόνον η πιθανότητα σύνδεσης της με μέσο σταθερής τροχιάς, και συγκεκριμένα με τον ανατολικό τερματικό σταθμό του μετρό. Το έργο, που υπολογίζεται ότι θα εξυπηρετεί ημερησίως 90.000 επιβάτες, θα εκτείνεται σε μήκος 4,8 χλμ. από το σταθμό «Πατρικίου», ο οποίος κατασκευάζεται στο πλαίσιο της βασικής γραμμής του μετρό της Θεσσαλονίκης και θα φτάνει μέχρι τη Μίκρα.³⁸

Η σύνδεση της περιοχής με τις λοιπές γενικές μεταφορικές υποδομές της μητρόπολης στα δυτικά, όπως και με την ίδια την μητροπολιτική περιοχή, προϋποθέτει χρήση της ανατολικής περιφερειακής οδού ή χρήση του βασικού οδικού δικτύου της πόλης.

Γενικές υποδομές. Εξυπηρέτησεις.

Ξενοδοχειακή υποδομή υπάρχει στην ανατολική ευρύτερη ζώνη, με κύριες συγκεντρώσεις προς το Πανόραμα και προς Περαιά - Αγία Τριάδα. Ούτως ή άλλως όμως, ξενοδοχειακή εξυπηρέτηση εύκολα μπορεί να υπάρξει, μέσω των οδικών συνδέσεων, είτε από τις μονάδες της Χαλκιδικής είτε από αυτές του κέντρου της πόλης.

Υποδομές αναψυχής, πολιτισμού, αθλητισμού, είναι επίσης διαθέσιμες στην ίδια την ευρύτερη ζώνη ή στις ανατολικές συνοικίες της πόλης. Σημαντικός, για το θέμα που εδώ ενδιαφέρει, είναι ο σχεδιασμός κατασκευής του κλειστού αθλητικού κέντρου Θέρμης "Μελίνα Μερκούρη", 23.000 θέσεων.

Ως προς τις λοιπές υποδομές και τις συνδέσεις με τα δίκτυα, αναφέρεται:

Υδρευση: Λόγω των γνωστών προβλημάτων υδροδότησης της ανατολικής Θεσσαλονίκης, για την εξυπηρέτηση της ΔΕΘ θα απαιτηθεί ο προγραμματισμός και η επιτάχυνση έργων αποθήκευσης και μεταφοράς νερού για την υδροδότηση από τον αγωγό του Αλιάκμονα.

Αποχέτευση: Αναλόγως της θέσης της ΔΕΘ, θα απαιτηθεί η σύνδεση του χώρου είτε με το δίκτυο των τουριστικών περιοχών είτε με αυτό της Θέρμης.

³⁸ www.metrothessalonikis.com

Απορρίμματα: Η διάθεση των στερεών απορριμμάτων, σύμφωνα με τον προγραμματισμό, θα γίνεται στους Ταγαράδες.

Ηλεκτρικό ρεύμα & Ενέργεια: Θα απαιτηθεί η σύνδεση με το δίκτυο υψηλής τάσης της ΔΕΗ, καθώς και η σύνδεση με τον αγωγό φυσικού αερίου.

Καταρχήν καταλληλότητα θέσεων.

Ως πιθανές για τη χωροθέτηση της ΔΕΘ εκτάσεις, μεγέθους 250 στρ. περίπου, εντοπίζονται οι εξής:

- 1) **Η περιοχή με τα στοιχεία Α1**, στη θέση Λιβαδάκι της τέως κοινότητας Περαίας, ιδιοκτησίας της κοινότητας και έκτασης 988 στρ. περίπου.
- 2) **Η περιοχή με τα στοιχεία Α2**, στην ενιαία ιδιοκτησία του Σέδες στο Δήμο Θέρμης, έκτασης 2.057 στρ.
- 3) **Η περιοχή με τα στοιχεία Α3**, η οποία αποτελεί το αγρόκτημα του Πανεπιστημίου, διέπεται από ίδιο νομικό καθεστώς γης και έχει συνολική έκταση 2.714 στρ.
- 4) **Η περιοχή με τα στοιχεία Α4**, ενιαία ιδιοκτησία του Δήμου Θέρμης, εκατέρωθεν του Ανθεμούντα, συνολικής έκτασης 1.110 στρ.

Γενική καταλληλότητα. Προκαταρκτική εκτίμηση.

Κριτήριο:

Αξιολόγηση:

Συνάφεια ως προς τον στόχο της σύνδεσης με την φυσιογνωμία της Θεσσαλονίκης.	Η χωροθέτηση της ΔΕΘ στην ανατολική ευρύτερη ζώνη προσαρμόζεται και αναδεικνύει το πρόσωπο της πόλης που έχει σχέση με την κατανάλωση, ενισχύοντας ταυτόχρονα αυτή τη φυσιογνωμία τόσο λόγω του ίδιου του γεγονότος της διοργάνωσης όσο και με την προσφορά νέων υποδομών.
Συνάφεια ως προς τον στόχο της αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος.	Η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, μιλώντας σε μητροπολιτικό επίπεδο, δεν βρίσκει προορισμό στην ανατολική Θεσσαλονίκη. Στη μόνιμη αναζήτηση ισορροπιών και ίσων ευκαιριών μεταξύ ανατολικής και δυτικής Θεσσαλονίκης, η ανατολική χωροθέτηση δρα ενισχυτικά υπέρ της ανατολικής πλευράς.
Προσπελασιμότητα. Σύνδεση με μεταφορικά δίκτυα.	Άμεση εξυπηρέτηση σε σχέση με τις αεροπορικές επικοινωνίες. Σε σχέση με τις υπόλοιπες μεταφορικές υποδομές επιπέδου πόλης (Λιμάνι, Σιδηροδρομικός Σταθμός), αλλά και με τις οδικές μεταφορικές υποδομές (ΠΑΘΕ, Εγνατία οδός), η ανατολική χωροθέτηση μειονεκτεί. Πλεονεκτεί βεβαίως ως προς τις οδικές συνδέσεις με την Χαλκιδική και με τα ανατολικά προάστια (Περαία, Αγ.

	Τριάδα, Μηχανιώνα, Επανομή).
Σύνδεση και δυνατότητα μετακινήσεων από και προς την πόλη.	Οι μετακινήσεις από και προς τις βόρειες, κεντρικές και δυτικές συνοικίες και προάστια του ΠΣΘ, δεν ευνοούνται και συνεπάγονται χρήση -και ενδεχομένως υπερφόρτωση- της ανατολικής περιφερειακής οδού. Υπό διερεύνηση η δυνατότητα χρήσης ακτοπλοϊκών συνδέσεων με την κεντρική και δυτική Θεσσαλονίκη.
Διαθεσιμότητα λοιπών γενικών υποδομών και εξυπηρετήσεων.	Άμεση ξενοδοχειακή εξυπηρέτηση από τις υφιστάμενες υποδομές των ανατολικών συνοικιών και προαστίων της Θεσσαλονίκης, αλλά και αυτές του νομού Χαλκιδικής. Παρουσία ποικίλων υποδομών πολιτισμού, αθλητισμού, ψυχαγωγίας. Ενδεχόμενη συσχέτιση με το αθλητικό κέντρο Θέρμης. Απαιτούνται: πρόβλεψη και σχεδιασμός ειδικής υποδομής για την υδροδότηση του χώρου, έργα σύνδεσης με υπάρχοντα δίκτυα αποχέτευσης, και τέλος έργα σύνδεσης με δίκτυα ηλεκτρικού ρεύματος και ενέργειας.

4.4 Συνοπτική ανάλυση επιλεγμένων περιοχών

Όσον αφορά στη θέση μετεγκατάστασης, οι δυνατές λύσεις περιορίζονται κυρίως από το απαιτούμενο μέγεθος οικοπεδικής γης, που όπως αναφέρθηκε για να μπορεί να δεχθεί και εγκαταστάσεις μιας ενδεχόμενης μελλοντικής ΕΧΡΟ, πρέπει να φθάνει τα περίπου 600-1.000 στρέμματα.

Συνοπτικά, ως διαθέσιμες εκτάσεις προς διερεύνηση για την καταλληλότητά τους τέθηκαν οι εξής:

1. Λαχανόκηποι, περιοχή Δ1-Δ2 εκτάσεις 904 στρ. που ανήκουν σε πολλαπλούς ιδιοκτήτες.
2. Σίνδος, περιοχή Δ3, έκταση 1.000 στρ. που ανήκουν στο ΤΕΙ.
3. Σίνδος, περιοχή Δ4 δυτικά της Σίνδου.
4. Περιοχή Β1 άνωθεν Εξωτ. Περιφερειακής.
5. Περιοχή Β2 νοτίως Εγνατίας Οδού.
6. Περιοχή Α1, Λειβαδάκι Περαιάς, έκτασης 988 στρ. ιδιοκτησίας ΕΡΤ & Δήμου Θερμαϊκού.

7. Αεροδρόμιο ΣΕΔΕΣ, περιοχή Α2Α, έκτασης 2.057 στρ. ιδιοκτησίας Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και ΚΕΔ.

8. Αγρόκτημα ΑΠΘ, περιοχή Α3 δίπλα στο αεροδρόμιο "Μακεδονία" έκτασης 2.714 στρ.

9. Ανθεμούντα Θέρμης, περιοχή Α4 όπου υπάρχουν 1.100 στρ. που ανήκουν στο Δήμο.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της κάθε μία επιλεγμένης περιοχής αναλύονται στους παρακάτω πίνακες.³⁹

ΛΙΒΑΔΑΚΙ ΠΕΡΑΙΑΣ (Α1)

Θέση:	Παραλιακή ζώνη μεταξύ αεροδρομίου και οικισμού Περαίας
Έκταση σε στρ.:	988 στρ. (συνολική έκταση)
Ιδιοκτησία:	Δήμος Θερμαϊκού
ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ/ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	
Από εκτός ΠΣΘ περιοχές	
ΠΑΘΕ ΕΓΝΑΤΙΑ - δυτ. κλάδος	Μέσω ΠΣΘ ή Περιφερειακής, Θεσσαλονίκης-Μουδανιών, Θεσσαλονίκης - Ν. Μηχανιώνας
ΕΓΝΑΤΙΑ - αν. κλάδος	Μέσω Περιφερειακής, Θεσσαλονίκης -Μουδανιών, Θεσ/νίκης Ν. Μηχανιώνας .
Χαλκιδική	Μουδανιών, αεροδρόμιο, Θεσσαλονίκης - Ν. Μηχανιώνας
Αεροδρόμιο:	Άμεση, ή περιτορεία αεροδιαδρόμων
Σιδηροδρομικό δίκτυο	Μέσω ΠΣΘ
Λιμάνι	Μέσω ΠΣΘ (ή ακτοπλοϊκά)
ΚΤΕΛ (πλην Χαλκιδικής)	Μέσω ΠΣΘ
Σύνδεση με ΠΣΘ:	Θεσσαλονίκης Μουδανιών και Θεσ/νίκης - Ν. Μηχανιώνας
Οδικά	Τερματικός Ν. Ελβετίας
ΜΜΜ (ΟΑΣΘ - Μετρό - Θαλάσσια)	Θ : Τερματικός Φοίνικα Μ : Τερματικός Ν. Ελβετίας (επέκταση προς αεροδρόμιο) Θ : Άμεση
Διαθέσιμοι - προσωρινοί χώροι στάθμευσης	[αεροδρόμιο]
ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ	
Ξενοδοχειακές υποδομές	Εύκολη πρόσβαση από τις μονάδες του ΠΣΘ Εύκολη πρόσβαση στην ξενοδοχειακή υποδομή της Χαλκιδικής

³⁹ Ειδικά στόχοι χωροθέτησης, στο Χωροθέτηση-καταλληλότητα τόπου εγκατάστασης ΕΧΡΟ 2008, τόμος Α, 2001.

Διαθέσιμες υποδομές πολιτισμού - αθλητισμού - συνεδριακών χώρων	
Ενέργεια (ηλεκτρ. - Φ.Α.)	Σύνδεση με αεροδρόμιο ή τοπικό δίκτυο (έλλειψη δικτύου φ.α.) Σύνδεση με αεροδρόμιο ή τοπικό δίκτυο (προβληματική) Σύνδεση με αποχ. δίκτυο τουριστικών περιοχών Θεσσαλονίκης
Υδρευση	
Αποχέτευση	
ΛΟΙΠΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Υφιστάμενες χρήσεις - λειτουργίες:	Χέρσο (εγκαταστάσεις ΕΡΤ - Σχολή Τουριστικών Επαγγελματιών ΕΟΤ)
Νομικό καθεστώς γης:	Εκτός Σχεδίου
Προϋποθέσεις διαθεσιμότητας	
Παρατηρήσεις	Διερεύνηση σε σχέση με την εύρυθμη λειτουργία του αεροδρομίου και το επίπεδο ασφαλείας που απαιτείται Περιοχή υψηλής ζήτησης για κατοικία. Η βιωσιμότητα συνεδριακών και πολιτιστικών εγκαταστάσεων και ξενοδοχείου, συναρτάται με την δυνατότητα άμεσης σύνδεσης με το αεροδρόμιο και (επαν)εγκατάσταση συνθηκών τουριστικής αξιοποίησης στον ανατολικό Θερμαϊκό.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΕΔΕΣ (Α2)

Θέση:	Νότια των επεκτάσεων οικισμού Θέρμης
Έκταση σε στρ.:	2057 στρ. (συνολική έκταση)
Ιδιοκτησία:	ΥΠΕΘΑ - ΚΕΔ

ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Από εκτός ΠΣΘ περιοχές	
ΠΑΘΕ	Μέσω ΠΣΘ ή εξ. Περιφερειακής, Θεσσαλονίκης - Μουδανιών - Κόμβου Θέρμης
ΕΓΝΑΤΙΑ-δυτ. κλάδος	
ΕΓΝΑΤΙΑ - αν. κλάδος	Μέσω Περιφερειακής, Θεσσαλονίκης- Μουδανιών, Κόμβου Θέρμης
Χαλκιδική	Θεσ/νίκης - Μουδανιών
Αεροδρόμιο:	Σύνδεση με Θεσ/νίκης - Μουδανιών
Σιδηροδρομικό δίκτυο	Μέσω ΠΣΘ
Λιμάνι	Μέσω ΠΣΘ
ΚΤΕΛ (πλην Χαλκιδικής)	Μέσω ΠΣΘ
Σύνδεση με ΠΣΘ:	
Οδικά	Θεσσαλονίκης - Μουδανιών
ΜΜΜ	0 : Τερματικός Φοίνικα .
(ΟΑΣΘ - Μετρό - Θαλάσσια)	Μ : (τερματικός Ν. Ελβετίας - επέκταση προς Θέρμη - αεροδρόμιο) :

	Θ: Άμεση
Διαθέσιμοι - προσωρινοί χώροι στάθμευσης	Στον ευρύτερο χώρο του αεροδρομίου
ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ	
Ξενοδοχειακές υποδομές	Ως Α.1.
Διαθέσιμες υποδομές πολιτισμού - αθλητισμού - συνεδριακών χώρων	
Ενέργεια (ηλεκτρ. - Φ.Α.)	Σύνδεση με τοπικό δίκτυο (έλλειψη δικτύου φ.α.)
Υδρευση	Σύνδεση με τοπικό δίκτυο (προβληματική)
Αποχέτευση	Σύνδεση με β.κ. Θέρμης ή ΚΑΑ Θέρμης - Καλαμαριάς
ΛΟΙΠΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Υφιστάμενες χρήσεις - λειτουργίες:	Εγκαταστάσεις πολεμικής αεροπορίας - βοηθητικό αεροδρόμιο μικρών αεροσκαφών (πυροσβεστικά, ψεκαστικά κ.λπ.)
Νομικό καθεστώς γης:	Εκτός σχεδίου
Προϋποθέσεις διαθεσιμότητας	Μετεγκατάσταση ή συρρίκνωση υφιστάμενων λειτουργιών, μετά από διαπραγμάτευση με ΥΠΕΘΑ
Παρατηρήσεις	Προηγούμενες προσπάθειες για οικιστική - αστική ανάπτυξη του χώρου δεν έχουν ευοδωθεί. Οι σχετικές μελέτες τεκμηριώνουν βιωσιμότητα οικιστικής ανάπτυξης και, ιδίως, επαγγελματικής εγκατάστασης, περιλαμβανόμενων και τεχνολογικών πάρκων και συναφών λειτουργιών.

ΑΓΡΟΚΤΗΜΑ Α.Π.Θ. ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΜΙΚΡΑΣ (Α3)

Θέση:	Παραλιακή έκταση βορείως του Αεροδρομίου, που εκτείνεται εσωτερικά έως τον κόμβο με την Ε.Ο Θεσ/νίκης Μουδανιών, στο αγρόκτημα Θέρμης
Έκταση σε στρ.:	2714 στρ. (συνολική έκταση)
Ιδιοκτησία:	Α.Π.Θ.
ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	
Από εκτός ΠΣΘ περιοχές	
ΠΑΘΕ ΕΓΝΑΤΙΑ - δυτ. κλάδος	Μέσω ΠΣΘ ή εξ. Περιφερειακής, Θεσσαλονίκης - Μουδανιών - Κόμβου Θέρμης . ..
ΕΓΝΑΤΙΑ - αν. κλάδος	Μέσω Περιφερειακής, Θεσσαλονίκης- Μουδανιών, Κόμβου Θέρμης
Χαλκιδική	Θεσ/νίκης - Μουδανιών , Κόμβος Θέρμης
Αεροδρόμιο:	Άμεσα
Σιδηροδρομικό δίκτυο	Μέσω ΠΣΘ
Λιμάνι	Μέσω ΠΣΘ
ΚΤΕΛ (πλην Χαλκιδικής)	Μέσω ΠΣΘ

Σύνδεση με ΠΣΘ:	
Οδικά	Θεσσαλονίκης - Μουδανιών, Θεσ/νίκης-Αεροδρομίου - Μηχανιώνας
MMM (ΟΑΣΘ - Μετρό - Θαλάσσια)	Ο : Τερματικός Φοίνικα Μ : (τερματικός Ν. Ελβετίας - επέκταση προς αεροδρόμιο) Θ : Άμεση
Διαθέσιμοι - προσωρινοί χώροι στάθμευσης	Αεροδρόμιο
ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ	
Ξενοδοχειακές υποδομές	Ως Α.1.
Διαθέσιμες υποδομές πολιτισμού - αθλητισμού - συνεδριακών χώρων	
Ενέργεια (ηλεκτρ. - Φ.Α.)	Σύνδεση με τοπικό δίκτυο - φ.α. από AMYLUM (τ. Βιαμύλ)
Υδρευση	Σύνδεση με τοπικό δίκτυο ή επέκταση δικτύου ΕΥΑΘ (προβληματική) Σύνδεση με Αγωγό Θέρμης - Καλαμαριάς - ΚΑΑ
Αποχέτευση	
ΛΟΙΠΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Υφιστάμενες χρήσεις - λειτουργίες:	Διάσπαρτες εγκαταστάσεις ΑΠΘ, Ερ. Κέντρα ΥπΓε, ΠΑΣΕΓΕΣ ιδίως στο άνω της Ε.Ο Θεσ/νίκης τμήμα - εκπαιδευτικοί αγροί
Νομικό καθεστώς γης:	Ειδικό Διάταγμα
Προϋποθέσεις διαθεσιμότητας	Οργάνωση τ αναδιάταξη υφιστάμενων ή προγραμματιζόμενων χρήσεων , αναδιτύπωση πολεοδομικού καθεστώτος.
Παρατηρήσεις	Οι οδικές προσβάσεις βελτιώνονται - αναδιατάσσονται με την απευθείας σύνδεση Αεροδρομίου - Ε.Ο. Θεσ/νίκης - Μουδανιών, στα νότια όρια του αγροκτήματος. Οι συμπληρωματικές εγκαταστάσεις (parking, ξενοδοχείο κ.λπ.) μπορούν να συσχετιστούν με το πρόγραμμα ανάπτυξης του αεροδρομίου - ενδεχόμενη οικιστική ανάπτυξη με όμορο ακίνητο ΟΕΚ

ΛΙΒΑΔΙΚΗ ΕΚΤΑΣΗ ΔΗΜΟΥ ΘΕΡΜΗΣ ΣΤΟΝ ΑΝΘΕΜΟΥΝΤΑ (Α4)

Θέση:	Περιοχή Ανθεμούντα Δήμου Θέρμης
Έκταση σε στρ.:	1.110 στρ. (συνολική έκταση - τμήμα έχει διατεθεί για την ανέγερση του ξενοδοχείου HAY AT και του αθλητικού Κέντρου Μελίνα Μερκούρη)
Ιδιοκτησία:	Δήμος Θέρμης

ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Από εκτός ΠΣΘ περιοχές	
ΠΑΘΕ	Μέσω ΠΣΘ ή εξ. Περιφερειακής, Θεσσαλονίκης - Μουδανιών
ΕΓΝΑΤΙΑ - δυτ. κλάδος	
ΕΓΝΑΤΙΑ - αν. κλάδος	Μέσω Περιφερειακής, Θεσσαλονίκης- Μουδανιών,
Χαλκιδική	Θεσ/νίκης - Μουδανιών
Αεροδρόμιο:	Συνδετήρια Αεροδρομίου - Θεσ/νίκης Μουδανιών

Σιδηροδρομικό δίκτυο	Μέσω ΠΣΘ
Λιμάνι	Μέσω ΠΣΘ
ΚΤΕΛ (πλην Χαλκιδικής)	Μέσω ΠΣΘ
Σύνδεση με ΠΣΘ:	
Οδικά	Θεσσαλονίκης - Μουδανιών
ΜΜΜ (ΟΑΣΘ - Μετρό - Θαλάσσια)	0 : Τερματικός Φοίνικα Μ : (τερματικός Ν. Ελβετίας) :
Διαθέσιμοι - προσωρινοί χώροι στάθμευσης	Σε συνάρτηση με το αθλητικό Κέντρο Μελίνα Μερκούρη (σε αναστολή της υλοποίησης)
ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ	
Ξενοδοχειακές υποδομές	Ως Α.1.
Διαθέσιμες υποδομές πολιτισμού - αθλητισμού - συνεδριακών χώρων	Αθλητικό Κέντρο Μελίνα Μερκούρη (αβέβαιη ολοκλήρωση)
Ενέργεια (ηλεκτρ. - Φ.Α.)	Σύνδεση με τοπικό δίκτυο [φ.α. προβληματικό]
Υδρευση	Σύνδεση με τοπικό δίκτυο ή επέκταση δικτύου ΕΥΑΘ (προβληματική)
Αποχέτευση	Σύνδεση με βιολογικό σταθμό Θέρμης
ΛΟΙΠΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Υφιστάμενες προγραμματιζόμενες χρήσεις - λειτουργίες:	Ξενοδοχείο ΗΑΥ ΑΤ Βιολογικός σταθμός Θέρμης Αθλητικό κέντρο Μελίνα Μερκούρη (έναρξη κατασκευής- αναστολή)
Νομικό καθεστώς γης:	Εκτός Σχεδίου
Προϋποθέσεις διαθεσιμότητας	Οργάνωση - αναδιάταξη υφιστάμενων ή προγραμματιζόμενων χρήσεων..
Παρατηρήσεις	Εξέταση του βαθμού επιρροής-περιορισμών από την σημερινή και μελλοντική (διάδρομος 10-28) λειτουργία του αεροδρομίου (ύψη κατασκευών, ασφάλεια, θόρυβος) Η συνεκμετάλλευση - συναξιοποίηση του χώρου με το - σε αναστολή - κλειστό Στάδιο «Μελίνα Μερκούρη» (24.000 θέσεις) επηρεάζει σημαντικά την οικονομικότητα της υλοποίησης και τις τελικές χρήσεις εκθεσιακών χώρων, συμπληρωματικών εγκαταστάσεων, υποδομών.

ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ- ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ (Β1)

Θέση:	Επί της Εξωτερικής περιφερειακής, στο βόρειο όριο και στην συμβολή των αγροκτημάτων Δήμου Ωραιοκάστρου και τ. κοινότητας Νεοχωρούδας
Έκταση σε στρ.:	Συνολικά 1223 στρέμματα μικρής κατάτμησης (18 αγροτεμάχια) - υπό διερεύνηση η ύπαρξη ενιαίας, ανταλλάξιμης έκτασης 445 στρ.
Ιδιοκτησία:	
ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	
Από εκτός ΠΣΘ περιοχές	

ΠΑΘΕ ΕΓΝΑΤΙΑ - δυτ. κλάδος	Εξ. Περιφερειακή — Κόμβος Κ3' (στο ύψος της υφιστάμενης άνω διάβασης)
ΕΓΝΑΤΙΑ - αν. κλάδος	Εξ. Περιφερειακή - Κόμβος Κ4' (στο ύψος της υφιστάμενης άνω διάβασης)
Χαλκιδική	Εξ. Περιφερειακή - Κόμβος Κ4' (στο ύψος της υφιστάμενης άνω διάβασης)
Αεροδρόμιο:	Μέσω ΠΣΘ, - Εξ. Περιφερειακής (ως άνω)
Σιδηροδρομικό δίκτυο	Μέσω ΠΣΘ
Λιμάνι	
Σταθμός ΚΤΕΛ	
Σύνδεση με ΠΣΘ:	
Οδικά	Εσωτερική και ανατολική περιφερειακή - συνδετήριες Ωραιοκάστρου και Ευόσμου Παλαιά συμμαχική οδός
ΜΜΜ (ΟΑΣΘ - Μετρό - Θαλάσσια)	
Διαθέσιμοι - προσωρινοί χώροι στάθμευσης	
<u>ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ</u>	
Ξενοδοχειακές υποδομές	Π.Σ.Θ.
Διαθέσιμες υποδομές πολιτισμού - αθλητισμού - συνεδριακών χώρων '	
Ενέργεια (ηλεκτρ. - Φ.Α.)	ΚΥΤ Ευόσμου - εσωτερικός δακτύλιος φ.α. Επέκταση δικτύου ΕΥΑΘ Επέκταση δικτύου ΕΥΑΘ
Υδρευση	
Αποχέτευση	
<u>ΛΟΙΠΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</u>	
Υφιστάμενες χρήσεις - λειτουργίες χώρου:	Αγροκτήματα μικρής απόδοσης (ξερικά)
Νομικό καθεστώς γης:	Εκτός σχεδίου
Προϋποθέσεις διαθεσιμότητας χώρου	Χώρος αδόμητος
Παρατηρήσεις	Προ-υποτίθεται η έγκαιρη υλοποίηση της εξ. Περιφερειακής και η μετατροπή των ανισόπεδων διαβάσεων Κ3' και Κ4' σε κόμβους

ΕΓΝΑΤΙΑ - ΚΟΜΒΟΣ ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΟ ΔΕΡΒΕΝΙ (Β2)

Θέση:	Νότια της Εγνατίας και έως την επαρχιακή οδό προς Λαγκαδά, στο ύψος του Κόμβου Δερβενίου (αγρόκτημα Λαγκαδά)
-------	--

Έκταση σε στρ.:	Συνολικά 1704 στρ. - υπο διερεύνηση η ύπαρξη ενιαίας έκτασης ικανού μεγέθους.
Ιδιοκτησία:	
<u>ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ</u>	
Από εκτός ΠΣΘ περιοχές	
ΠΑΘΕ ΕΓΝΑΤΙΑ - δυτ. κλάδος	Εξ. Περιφερειακή - Κόμβος Κ4 - Εγνατία
ΕΓΝΑΤΙΑ-αν. κλάδος	Άμεσα, τόσο από τον κορμό, όσο και την συνδετήρια Σερρών- Προμαχώνα - Σόφιας
Χαλκιδική	Εξ. Περιφερειακή - Κόμβος Κ4 - Εγνατία
Αεροδρόμιο:	Μέσω ΠΣΘ, - Εξ. Περιφερειακής (ως άνω) .
Σιδηροδρομικό δίκτυο	Μέσω ΠΣΘ .
Λιμάνι	
Σταθμός ΚΤΕΛ	
Σύνδεση με ΠΣΘ:	
Οδικά	Περιφερειακός δακτύλιος - Λαγκαδά - Εγνατία
ΜΜΜ (ΟΑΣΘ - Μετρό - Θαλάσσια)	
Διαθέσιμοι - προσωρινοί χώροι στάθμευσης	
<u>ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ</u>	
Ξενοδοχειακές υποδομές	Π.Σ.Θ (+ περιοχή Στρυμωνικού)
Διαθέσιμες υποδομές πολιτισμού - αθλητισμού - συνεδριακών χώρων	
Ενέργεια (ηλεκτρ. - Φ.Α.)	
Υδρευση	
Αποχέτευση	
<u>ΛΟΙΠΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ</u>	
Υφιστάμενες χρήσεις - λειτουργίες χώρου:	
Νομικό καθεστώς γης:	Εκτός σχεδίου
Προϋποθέσεις διαθεσιμότητας χώρου	
Παρατηρήσεις	

ΛΑΧΑΝΟΚΗΠΟΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Δ1-Δ2)

Θέση - Όρια	Περιοχή που εκτείνεται μεταξύ Δενδροποτάμου - δυτικής Εισόδου και 26 ^{ης} Οκτωβρίου - Λιμένα (6 ^{ου} Προβλήτα) σε εντός και εκτός Σχεδίου ζώνες των Δήμων Θεσ/νίκης και Μενεμένης. Διαχωρίζεται σε δύο όμορες περιοχές: Δ.1. : Περιλαμβάνει πολεοδομημένες περιοχές και περιοχές επεκτάσεων της Ενότητας 31 του ΓΠΣ Θεσσαλονίκης και εκτός σχεδίου ζώνες του Δ. Μενεμένης Δ.2. Περιλαμβάνει περιοχές επεκτάσεων της Π.Ε. 32 του ΓΠΣ Θεσσαλονίκης, καθώς και τις εκτός σχεδίου ζώνες της 678 βάσης καυσίμων και της παλαιάς ακτογραμμής (βυρσοδευεία), σε επαφή με την Ζώνη του Λιμένα (6 ^{ος} Προβλήτας)
Έκταση σε στρ.:	Δ1: συνολικά 530 στρ. εκ των οποίων Δ1α : 219 στρ., περιλαμβάνει την Ζώνη ΟΣΕ (ΓΠΣ : πράσινο - ελεύθεροι χώροι) έκτασης 175 στρ. και προϋφιστάμενα ΟΤ γενικής κατοικίας (Σ.Δ. 2,4 - μη εξαντλημένος) έκτασης 44 στρ. Δ.1β. 243 στρ. , εκ των οποίων 3 προϋφιστάμενα ΟΤ (Γεν. κατοικία 22 στρ. - εκπαίδευση 18 στρ.) και 203 στρ. σε περιοχή επέκταση με χρήσεις πρασίνου, αθλητισμού, εκπαίδευσης, κέντρου γειτονιάς και αμιγούς κατοικίας) Δ.1.γ. 67 στρ. σε προτεινόμενη για ένταξη περιοχή του Δ. Μενεμένης με χρήσεις κέντρου πόλης Δ2: συνολικά 374 στρ., εκ των οποίων Δ.2.α. : 140 στρ. σε περιοχές επεκτάσεων του ΓΠΣ Θεσ/νίκης, με χρήσεις κέντρου γειτονιάς, αμιγούς κατοικίας, αθλητισμού (γήπεδο Θερμαϊκού) Δ.2.β. 234 στρ. σε εκτός σχεδίου περιοχή του Δ. Θεσσαλονίκης που καταλαμβάνεται από το 678 Στρατόπεδο Καυσίμων και την τ. παραλιακή ζώνη των βυρσοδευείων
Ιδιοκτησία:	ΟΣΕ, Δημόσιο, ιδιώτες

ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Από εκτός ΠΣΘ περιοχές	
ΠΑΘΕ ΕΓΝΑΤΙΑ - δυτ. κλάδος	Άμεσα από κόμβο Δενδροποτάμου (δυτική είσοδος)
ΕΓΝΑΤΙΑ - αν. κλάδος	Εξωτερική Περιφερειακή
Χαλκιδική	Μέσω ΠΣΘ ή Περιφερειακής οδού
Αεροδρόμιο:	Μέσω ΠΣΘ, Περιφερειακής
Σιδηρ. Σταθμός	Άμεση
Λιμάνι	Άμεση
Σταθμός ΚΤΕΛ	Άμεση
Σύνδεση με ΠΣΘ:	
Οδικά	26ης Οκτωβρίου, Μ. Αλεξάνδρου , Μοναστηρίου - Γιαννιτών Δυτική είσοδος (κόμβος Δάφνης)
ΜΜΜ (ΘΑΣΘ - Μετρό - Θαλάσσια)	Ο: άμεσα, τερματικός Σ.Σ Μ: τερματικός Σ.Σ. - Δικαστήρια, δυνατότητα άμεσης σύνδεσης στο ίχνος υφιστάμενων γραμμών ΟΣΕ (τμήμα μελλοντικού προαστιακού Καλοχωρίου) . Θ: άμεση: Προβλήτα 1, Προβλήτα 6.

Διαθέσιμοι - προσωρινοί χώροι στάθμευσης	<ul style="list-style-type: none"> Περιφερειακά πάρκινγκ (Λιμάνι, Πολυώροφο, Δικαστηρίων) προσωρινή δέσμευση χώρων Λιμένα
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ	
Ξενοδοχειακές υποδομές	Μονάδες κέντρου και της δυτικής πλευράς Θεσ/νίκης (ΣΣ). Σχετικά εύκολη πρόσβαση από μονάδες Πιερίας.
Διαθεσιμότητα υποδομών πολιτισμού - αθλητισμού - συνεδριακών χώρων που μπορούν να ενταχθούν	Δ.1. Λιμάνι-Α προβλήτας Δ.2. Γήπεδο Θερμαϊκού, Δημοτικό Γυμναστήριο (πρώην Δ. Σφαγεία)
Ενέργεια (ηλεκτρ. - Φ.Α.)	Υπάρχον δίκτυο
Υδρευση	Υπάρχον δίκτυο
Αποχέτευση	Υπάρχον δίκτυο
ΛΟΙΠΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Υφιστάμενες χρήσεις - λειτουργίες χώρου:	Δ.1. παλαιός (εμπ.) Σταθμός ΟΣΕ (προς μεταφορά), αποθήκες, κατοικία (υποβαθμ.), εμπόριο - γραφεία - θερμοκήπια Δ.2. αποθήκες καυσίμων, βυρσοδεψεία (προς μεταφορά) - γήπεδο Θερμαϊκού Ευρύτερη περιοχή : βιοτεχνικά κελύφη, κέντρα διασκέδασης, γραφεία; εταιρείες μεταφορών, αποθήκες, εργαστήρια, εκθέσεις αυτοκινήτων :
Νομικό καθεστώς γης:	ΓΠΣ Θεσ/νίκης - εκτός σχεδίου
Προϋποθέσεις διαθεσιμότητας χώρου	Επέκταση - αναθεώρηση ΓΠΣ Θεσσαλονίκης - πολεοδόμηση (Δ1: και επέκταση ΓΠΣ Μενεμένης) Εφαρμογή σχεδίου απομάκρυνσης βυρσοδεψείων - απομάκρυνση στρατοπέδου καυσίμων (Δ.2)
Παρατηρήσεις	Φθαρμένη βιομηχανική περιοχή - ζώνη μεταφορών σε άμεση γειτονία του κέντρου πόλης (δυτική πύλη). Η περιοχή προγραμματίζεται, με στόχο την εκεί επέκταση κεντρικών μητροπολιτικών λειτουργιών, μετά την υλοποίηση της δυτικής εισόδου, την αναδιάταξη των οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων του Λιμένα, την απομάκρυνση των βυρσοδεψείων. Σε εξέλιξη σχέδιο επέκτασης - αναθεώρησης του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού (ΟΡΘ, Δ. Θεσ/νίκης, Δ. Μενεμένης) Η συνοχή με το ΠΣΘ - κέντρο της πόλης μειώνει την απαίτηση γενικών υποδομών - επιβάλλει την πλαισίωση του project με σχέδιο ευρύτερης αστικής ανάπλασης. Υψηλό κόστος γης - υψηλό δυναμικό αστικής εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων - υψηλή απόδοση επεμβάσεων ανάπλασης στην ευρύτερη περιοχή του χώρου.

ΑΓΡΟΚΤΗΜΑ ΤΕΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Δ3)

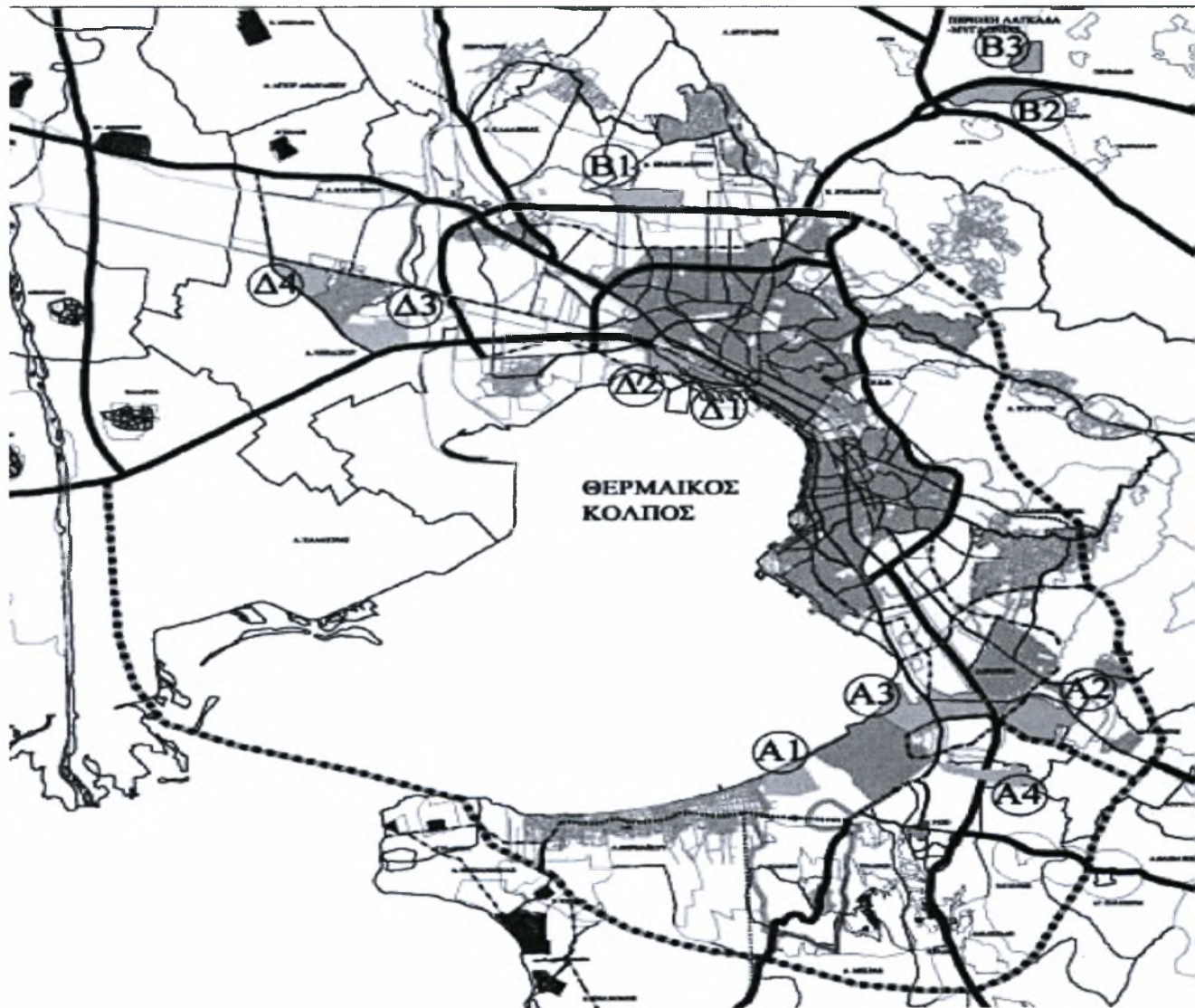
Θέση:	Συμβολή ΠΑΘΕ και ενωτικής Σίνδου - ΒΙΠΕΘ στα διοικητικά όρια τ. δήμου Σίνδου
Έκταση σε στρ.:	1360

Ιδιοκτησία:	ΤΕΙ Θεσσαλονίκης (ΥπεΠΘ)
ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	
Από εκτός ΠΣΘ περιοχές	
ΠΑΘΕ ΕΓΝΑΤΙΑ - δυτ. κλάδος	Άμεση - κόμβος Σίνδου
ΕΓΝΑΤΙΑ-αν. κλάδος	Εξωτ. Περιφερειακή - κόμβος Σίνδου
Χαλκιδική	Μέσω ΠΣΘ, - Περιφερειακής
Αεροδρόμιο:	Μέσω ΠΣΘ, - Περιφερειακής
Σιδηροδρομικό δίκτυο	Σιδ. Σύνδεση και μέσω Σίνδου (περιαστικός, εθνικό δίκτυο)
Λιμάνι	Βασικό οδικό δίκτυο δυτικής εισόδου πόλης - ΠΑΘΕ
Σταθμός ΚΤΕΛ	
Σύνδεση με ΠΣΘ:	
Οδικά .	Βασικό οδικό δίκτυο δυτικής εισόδου πόλης - ΠΑΘΕ
ΜΜΜ (ΟΑΣΘ - Μετρό - Θαλάσσια)	0 : Τερματικό Σ.Σ. : Μ : από Σ.Σ. (προαστιακός ?) Θ : 6ος Προβλήτας (επέκταση σε Καλοχώρι ?)
Διαθέσιμοι - προσωρινοί χώροι στάθμευσης	Εγκαταστάσεις ΤΕΙΘ
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ	
Ξενοδοχειακές υποδομές	Ως Δ.1.-Δ.2.
Διαθέσιμες υποδομές πολιτισμού - αθλητισμού - συνεδριακών χώρων	
Ενέργεια (ηλεκτρ. - Φ.Α.)	Επέκταση δικτύων από οικισμό Σίνδου ή ΒΠΠΕΘ
Υδρευση	
Αποχέτευση	Ως άνω ή άμεση σύνδεση με Σταθμό Επεξεργασίας Λυμάτων Θεσ/νίκης (Γαλλικός]
ΛΟΙΠΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Υφιστάμενες χρήσεις - λειτουργίες χώρου:	Τριτοβάθμια εκπαίδευση (ΤΕΙΘ) σε έκταση 150 στρ. περίπου
Νομικό καθεστώς γης:	Εκτός σχεδίου - ειδικό διάταγμα ΤΕΙΘ
Προϋποθέσεις διαθεσιμότητας	Ο απαιτούμενος χώρος είναι σήμερα αδόμητος.
Παρατηρήσεις	Δυνατότητα (συν) αξιοποίησης υφιστάμενων, προγραμματιζόμενων και σχεδιαζόμενων εγκαταστάσεων ΤΕΙΘ (κεντρική Βιβλιοθήκη, Συνεδριακό κέντρο, σπουδαστικές εστίες κ.λπ.) Τα Τ.Ε.Ι. (13.000 σπουδαστές) αποτελούν πυρήνα Έρευνας και Τεχνολογίας που μπορεί να συνδεθεί με το Εκθεσιακό Κέντρο Θεσσαλονίκης. Άμεση σύνδεση με το βασικό οδικό δίκτυο, εφικτή με το σιδηροδρομικό (σύνδεση με ΣΣ Σίνδου), εύκολη με λοιπά δίκτυα κ.ο. Δυνατότητα σύνδεσης με την ζώνη πρασίνου - πάρκο της ευρύτερης κοίτης Γαλλικού.

ΣΙΝΔΟΣ - ΒΠΠΕΘ (Δ4)

Θέση:	Συμβολή ενωτικής ΠΑΘΕ - ΒΠΠΕΘ, Σιδηροδρομικής Γραμμής Αθηνών Θεσ/νίκης, ορίου επεκτάσεων ΓΠΣ Σίνδου
Έκταση σε στρ.:	Συνολικά 1247 στρ. Εντοπίζεται ενιαία ιδιοκτησία Υπ/Γε (Ινστιτούτο Βάμβακος) έκτασης 345 στρ.
Ιδιοκτησία:	Υπ.Γε. - ιδιώτες
ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ / ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	
Από εκτός ΠΣΘ περιοχές	
ΠΑΘΕ ΕΓΝΑΤΙΑ - δυτ. κλάδος	Εξ. Περιφερειακή - Κόμβος Σίνδου - ενωτική ΒΠΠΕΘ (εναλλακτικά μέσω της Ε.Ο. Θεσ/νίκης - Έδεσσας)
ΕΓΝΑΤΙΑ-αν. κλάδος	Εξ. Περιφερειακή - Κόμβος Σίνδου - ενωτική ΒΠΠΕΘ"ή Κόμβος Διαβατών, Ε.Ο. Θεσ/νίκης Έδεσσας
Χαλκιδική	Μέσω ΠΣΘ, - Περιφερειακής
Αεροδρόμιο:	Μέσω ΠΣΘ, - Περιφερειακής
Σιδηροδρομικό δίκτυο Λιμάνι	Σιδ. Σύνδεση μέσω σταθμού Σίνδου (περιαστικός, εθνικό δίκτυο) Βασικό οδικό δίκτυο δυτικής εισόδου πόλης - ΠΑΘΕ
Σταθμός ΚΤΕΛ	
Σύνδεση με ΠΣΘ:	
Οδικά	Βασικό οδικό δίκτυο δυτικής εισόδου πόλης - ΠΑΘΕ Περιφερειακή - Μοναστηρίου - Ε.Ο. Θεσ/νίκης Έδεσσας
ΜΜΜ (ΟΑΣΘ - Μετρό - Θαλάσσια)	0 : από δυτικό terminal Μ : από Σ.Σ. (προαστιακός, ως άνω) Θ :
Διαθέσιμοι - προσωρινοί χώροι στάθμευσης	Εγκαταστάσεις ΒΠΠΕΘ, στα βόρεια της σιδηροδρομικής γραμμής
ΛΟΙΠΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ	
Ξενοδοχειακές υποδομές	Ως Δ.1.-Δ.2.
Διαθέσιμες υποδομές πολιτ. - αθλητισμού	
Ενέργεια (ηλεκτρ. - Φ.Α.)	Επέκταση δικτύων από οικισμό Σίνδου ή ΒΠΠΕΘ
Ύδρευση	
Αποχέτευση	
ΛΟΙΠΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Υφιστάμενες χρήσεις - λειτουργίες χώρου:	Χέρσο αγρόκτημα
Νομικό καθεστώς γης:	Εκτός σχεδίου
Διαθεσιμότητα χώρου	Χώρος αδόμητος

Παρατηρήσεις	<p>Συνέργια με ΒΠΠΕΘ (9.000 στρέμματα, >400 βιομ. μονάδες, >20.000 εργαζόμενοι, επάρκεια σε γενικές και επιχειρηματικές υποδομές) για μετα ΕΧΠΟ χρήσεις, περιλαμβανόμενου του χωριού (ΟΕΚ- Σίνδος).</p> <p>Η οδική πρόσβαση από ΠΑΘΕ /Εγνατία, βελτιώνεται με την σύνδεση της υφιστάμενης ΠΑΘΕ - ΒΠΠΕΘ, με την Ε..Ο. Θεσ/νίκης - Εδέσσης (πρόσβαση από Διευρωπαϊκό Αξονα Χ., Β.Δ. Μακεδονία) Δυνατότητα άμεσης σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης υποκατάσταση Σ.Σ. Σίνδου από σταθμό ΕΧΡΟ), βελτιώνεται με την δημιουργία περιαστικού κυκλώματος Θεσ/νίκη (ΣΣ) - Σίνδος - ΒΠΠΕΘ - Αγγιάλος Θεσ/νίκη.</p>
--------------	--



Εικόνα 75: Χάρτης επιλεγμένων περιοχών μετεγκατάστασης.

5. Αναγκαιότητα μετεγκατάστασης & προτεινόμενα κριτήρια επιλογής βέλτιστης θέσης.

5.1 Ο ρόλος της Θεσσαλονίκης στο διεθνές εκθεσιακό περιβάλλον και η αναγκαιότητα μετεγκατάστασης της ΔΕΘ

Η Θεσσαλονίκη, στο διεθνή γεωγραφικό και ιστορικό χώρο, δεν σηματοδοτεί την Ελλάδα, ούτε σαν γεωγραφική θέση ούτε σαν πολιτισμική παράδοση. Τον ρόλο αυτόν διαδραματίζει η πρωτεύουσα Αθήνα. Η εκθεσιακή δραστηριότητα της Θεσσαλονίκης, παρότι αποτελεί αιχμή για την ελληνική εκθεσιακή δραστηριότητα, σε ότι αφορά στον εκτός συνόρων χώρο, αγγίζει κυρίως τις περιβάλλουσες βαλκανικές χώρες.⁴⁰

Η Θεσσαλονίκη τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρύτερο Βαλκανικό επίπεδο παραμένει ιστορικά ταυτισμένη με την Διεθνή Έκθεση. Σε όλη αυτή την παραχώδη ιστορία της πόλης, η παρουσία του Θεσμού και καθαυτό του γεγονότος της Διεθνούς Έκθεσης, λειτούργησε για την πόλη σαν διαρκές κάλεσμα αλλά και σαν μανιφέστο της θέλησης και της ικανότητάς της όχι απλά να επιβιώσει αλλά να ισχυρισθεί δυναμικά την θέση, τον ρόλο και την μεγάλη ιστορία της σαν Περιφερειακό κέντρο και Συμπρωτεύουσα.

Οι μεγάλες αλλαγές στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης που ακολούθησαν τη πτώση του Σοβιετικού Μπλοκ, στην τελευταία δεκαετία του περασμένου αιώνα, συνοδεύτηκαν από προσδοκίες ότι ο ρόλος της Θεσσαλονίκης σαν Περιφερειακό κέντρο και μοναδικό λιμάνι στη Μεσόγειο θα αναβαθμιζόταν ουσιαστικά, με συνεπακόλουθη οικονομική και δημογραφική ανάπτυξη.

Οι προσδοκίες αυτές δεν επαληθεύθηκαν τουλάχιστον μέχρις ώρας, αντιθέτως η Θεσσαλονίκη εμφάνισε μάλιστα σχετική οικονομική υστέρηση, υφιστάμενη τις συνέπειες μιας ραγδαίας αποβιομηχάνισης του Βορειοελλαδικού χώρου, σε συνδυασμό με την εξαιρετικά ετεροβαρή απορρόφηση εθνικών και κοινοτικών πόρων από την Αθήνα λόγω ολυμπιακών έργων, πράγμα που ανέστειλε χρονικά

⁴⁰ Ειδικό στόχο χωροθέτησης, στο Χωροθέτηση-καταλληλότητα τόπου εγκατάστασης EXPO 2008, τόμος Α, 2001.

σημαντικά για την πόλη αναπτυξιακά έργα. (Αεροδρόμιο, μετρό, υποθαλάσσια αρτηρία, αναβάθμιση λιμένα, κλπ)

Παράλληλα στο κρίσιμο διάστημα της τελευταίας δεκαετίας 1999- 2009, δόθηκε χρόνος στις γειτονικές βαλκανικές χώρες να κινηθούν με γρήγορα βήματα προς την ανάκτηση της οικονομικής απόστασης που τις χώριζε από την Δυτική Ευρώπη όταν κατέρρευσαν τα κομμουνιστικά καθεστώτα, αντλώντας μεγάλες διεθνείς επενδύσεις, και σημαντικές ελληνικές ομοίως. Ήδη από το 2007 η Βουλγαρία και Ρουμανία περιλαμβάνονται στην ΕΕ, η δε Τουρκία παρά τα εσωτερικά πολιτικά της ζητήματα κινείται οικονομικά και γεωπολιτικά επίσης με εξαιρετική υπερένταση και αποτελεσματικότητα.

Στο νέο διαμορφούμενο πλέον τοπίο το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Θεσσαλονίκης ως περιφερειακού πόλου βαλκανικής εμβέλειας βρέθηκε να χάνει σημαντικό έδαφος.

Αντίστοιχα και η ΔΕΘ σαν εθνικός θεσμός, αλλά και σαν δραστηριότητα-γεγονός και θέατρο της οικονομικής και πολιτιστικής ταυτότητας της πόλης και του ευρύτερου βορειοελλαδικού χώρου, αντανάκλα απλά την προβληματική εικόνα όπως αυτή σχηματίστηκε και καταγράφεται.

Στο επίπεδο λοιπόν του ρόλου της Θεσσαλονίκης ως *περιφερειακού μητροπολιτικού κέντρου*:

- Η πόλη χρειάζεται άμεσα ένα νέο σύγχρονο εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο για να μην απεμπολήσει συγκριτικά πλεονεκτήματα 80 ετών και για να υποστηρίξει την ιστορική μητροπολιτική λειτουργία της στον ευρύτερο Βαλκανικό χώρο.
- Η πόλη χρειάζεται εξ' ίσου έναν συγκροτημένο πολυλειτουργικό κεντρικό πόλο πρασίνου , πολιτιστικών , ψυχαγωγικών και ήπιων εμπορικών χρήσεων που να αποκαθιστά τη συνέχεια του

αστικού ιστού στο κέντρο της και τη ροή των κεντρικών

λειτουργιών μέσα στο εικοσιτετράωρο και σε όλες τις εποχές. 41

5.2 Οι δυσκολίες χωροθέτησης στο Π.Σ.Θ.

Η χωροθέτηση - νέα εγκατάσταση, μετεγκατάσταση ή επέκταση -, σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών σε οποιοδήποτε μεγέθους οικισμό αποτελεί πάντα ένα δύσκολο έργο. Ο βαθμός δυσκολίας είναι ακόμη μεγαλύτερος σε ένα μεγάλο και ιστορικό Πολεοδομικό Συγκρότημα, όπως αυτό της Θεσσαλονίκης.

Η δυσκολία συνίσταται στο συγκερασμό των λειτουργικών απαιτήσεων των εγκαταστάσεων καθ' εαυτών (π.χ. μέγεθος, κόστος αλλά και μορφή και ποιότητα γηπέδου), με τις κατευθυντήριες γραμμές του γενικότερου Σχεδιασμού για την αστική ανάπτυξη, τις τεχνικές, κοινωνικές και συνοδευτικές υποδομές που απαιτούνται στην ευρύτερη περιοχή εγκατάστασής τους για την προσπελασιμότητα, την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων ομάδων εργαζομένων και συναλλασσομένων με αυτές, τη δυνατότητα μελλοντικών επεκτάσεων, και άλλες παραμέτρους και στοιχεία που αφορούν είτε αυτή-ταύτη την εγκατάσταση, είτε τις συνδεδεμένες με αυτήν επιπτώσεις.

Σημειώνεται εξ άλλου, ως βασική αρχή, ότι τα θέματα τόσο της γενικότερης αστικής ανάπτυξης, όσο και της χωροθέτησης σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών, και Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων, πρέπει στην εποχή μας να εξετάζονται κάτω από το πρίσμα της αειφορικής οργάνωσης του αστικού χώρου, της περιβαλλοντικής προστασίας, της κατανάλωσης λιγότερης ενέργειας και άλλων σημαντικών παραμέτρων, και όχι απλά της κάλυψης των αναγκών και της λειτουργικής οργάνωσης.

Στο πλαίσιο λοιπόν μιας Αειφόρου Αστικής Ανάπτυξης, οι επιπτώσεις (θετικές η αρνητικές) από τη χωροθέτηση μιας νέας μεγάλης κοινωνικής υποδομής σε μια περιοχή μπορεί να είναι πολύ σημαντικές για την κατάσταση του αστικού

• ⁴¹ Συγκριτική Αξιολόγηση Καταλληλότητας Γηπέδων, προτεινομένων για την Μετεγκατάσταση της ΔΕΗ, με συνδυασμένα Τεχνικά και Χρηματοοικονομικά Κριτήρια, Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2009.

περιβάλλοντος στην περιοχή αυτή και να εκτείνονται σε μια μεγάλη γκάμα καταστάσεων από την αναπτυξιακή και κοινωνική της αναβάθμιση έως -αντιθέτως- την υποβάθμιση.

Μπορεί, επίσης, οι επιπτώσεις αυτές να είναι σημαντικές όχι μόνο για την περιοχή εγκατάστασης, αλλά και για ευρύτερα οικιστικά σύνολα καθώς δημιουργούν ροές ανθρώπων, οχημάτων, αγαθών προς τη νέα εγκατάσταση ακόμα και από πολύ απομακρυσμένα σημεία του χώρου.

Εκ παραλλήλου, η χωροθέτηση ικανού αριθμού και έκτασης Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων κάθε επιπέδου και δει υπερτοπικών, είναι ουσιώδες και στοιχειώδες συστατικό του σχεδιασμού και της ανάπτυξης των οικιστικών συνόλων. Για τη Θεσσαλονίκη ιδιαίτερα, -η οποία διακρίνεται για την από καιρό διαπιστωμένη δραματική έλλειψη σε χώρους πρασίνου- αποτελεί ένα από τα πιο μελανά θέματα του σχεδιασμού της⁴².

5.3 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΚΘΕΣΙΑΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

Οι βασικές αρχές του προγραμματισμού για την χωροθέτηση σύγχρονων Διεθνών Εκθεσιακών Κέντρων, μπορούν να αναλυθούν σε 9 βασικούς άξονες:

1. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ

Επιλέγονται θέσεις στην άμεση περίμετρο - προάστια των ιστορικών κέντρων των πόλεων, όπου συνδυάζονται η άνεση μεγέθους γηπέδων και εγκαταστάσεων με την εγγύτητα στις ανεπτυγμένες αστικές υποδομές και τις κεντρικές λειτουργίες της Πόλης, καθώς και στους χαρακτηριστικούς για την Πόλη και την ευρύτερη περιοχή πόλους πολιτιστικού, ιστορικού, επιστημονικού, ενδιαφέροντος.

2. ΜΕΓΕΘΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Το μέγεθος των εγκαταστάσεων οπωσδήποτε ποικίλει, όμως προκειμένου για τα κέντρα που φέρουν τον χαρακτηρισμό «Διεθνές» εύκολα διαγιγνώσκεται η συγκρότηση δύο βασικών τάξεων μεγέθους:

⁴² Αξιοποίηση Ελεύθερων Χώρων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Μετεγκατάσταση ΔΕΘ, πόρισμα της ομάδας εργασίας ΤΕΕ ΤΚΜ, Θεσσαλονίκη, Δεκέμβριος 2008.

ΜΕΣΟ ΜΕΓΕΘΟΣ : Αναφέρεται στην κατηγορία των κέντρων με +100 – +150.000 μ² στεγασμένων εκθεσιακών και συμπληρωματικών χώρων.

ΜΕΓΑΛΟ ΜΕΓΕΘΟΣ: Αναφέρεται στην κατηγορία των κέντρων με +250 – +350.000 μ² στεγασμένων εκθεσιακών και συμπληρωματικών χώρων.

Σε κάποιες μητροπόλεις, (Παρίσι, Μιλάνο, Βαρκελώνη, Λονδίνο) για προφανείς λόγους γενικής λειτουργικότητας και διαθεσιμότητας μεγάλων γηπέδων και για την αποφυγή φαινομένων «γίγαντισμού» η συνολική δυναμικότητα σε Διεθνών Προδιαγραφών εκθεσιακές εγκαταστάσεις, εξυπηρετείται σε περισσότερες της μίας εγκαταστάσεις της ‘άνω-μέσης και κάτω-μεγάλης τάξης μεγέθους.

3. ΠΡΟΣΒΑΣΗ – ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Η άνετη πρόσβαση με κάθε δημόσιο και ιδιωτικό μέσο, αποτελεί ύπατο κριτήριο και προϋπόθεση βιωσιμότητας.

Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στην γειννίαση με τα εκάστοτε διεθνή αεροδρόμια και την άμεση εξυπηρέτηση από μέσα σταθερής τροχιάς, χωρίς να αμελείται η συμπαρουσία μεγάλων αυτοκινητοδρόμων, που εκτός από την προσπέλαση των επιβατικών έχουν τεράστια σημασία για την προσπέλαση των φορτηγών οχημάτων διεθνών μεταφορών.

4. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΕΥΕΛΙΞΙΑ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΠΟΙΚΙΛΟΥ ΜΕΓΕΘΟΥΣ/ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

Οδηγεί στη δημιουργία συγκροτημάτων συνεχόμενων κτιρίων που συνδέονται είτε εσωτερικά είτε/και μέσω περιβάλλοντος χώρου. Αυτονομία εξυπηρέτησεων ανά κτίριο.

5. ΕΚΘΕΣΙΑΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΥΡΙΩΣ ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΕ ΙΣΟΓΕΙΑ ΣΤΑΘΜΗ

Προτιμάται η οριζόντια ανάπτυξη. Δυνατή η περιορισμένη και κατ’ εξαίρεση χωροθέτηση εκθεσιακών ενοτήτων σε μεσωρόφους ή κατ’ ορόφους, με την προϋπόθεση άνετων προσπελάσεων κοινού (travelators – escalators) και διασφάλισης της δυνατότητας στησίματος περιπτέρων και ασφαλούς μεταφοράς φορτίων στις στάθμες αυτές.

Κατά συνέπεια σε όρους συντελεστή κάλυψης εδάφους και δόμησης (με την πολεοδομική έννοια) τα δύο μεγέθη περίπου ταυτίζονται. Έτσι εάν για παράδειγμα εξετάζουμε εκθεσιακό κέντρο συνολικής επιφάνειας λειτουργικών χώρων 100.000

τμ. (δόμηση) το περιτύπωμα των κτιριακών εγκαταστάσεων επί του εδάφους (κάλυψη) ανέρχεται κατά μέσον όρο στο 70-80% της συνολικής δόμησης.

Κατ' αντιστοιχία η απαιτούμενη επιφάνεια Γηπέδου για την χωροθέτηση των κτιρίων με ορθή αναλογία ακαλύπτων επιφανειών για κυκλοφορία ατόμων οχημάτων υπαίθριες εκδηλώσεις και στάθμευση, απαιτεί κατ' ελάχιστο το τριπλάσιο και πλέον της κάλυψης.

Που σημαίνει, στο παράδειγμά μας, για εκθεσιακό κέντρο 100-150.000τμ συνολικής δόμησης, απαιτούνται κατ' ελάχιστο περί τα 300-450 τμ γηπέδου με μέσο συντελεστή κάλυψης 30%.

6. ΔΙΑΒΑΘΜΙΣΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΣΤΙΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

Τα συγκροτήματα των κέντρων χαρακτηρίζονται από 1-2 δεσπόζοντα κτίρια πολλαπλών χρήσεων με αναβαθμισμένο αρχιτεκτονικό χαρακτήρα και μορφολογία που πλαισιώνονται από απλούστερα κτίρια – αίθουσες. Συνήθως τα αρχιτεκτονικά αναβαθμισμένα κτίρια πολλαπλών χρήσεων στεγάζουν σε ορόφους τις συνεδριακές εγκαταστάσεις (αμφιθέατρα – αίθουσες συσκέψεων κλπ) τα γραφεία του φορέα διαχείρισης και στο ισόγειο διαθέτουν άνετους χώρους υποδοχής – εκδηλώσεων – τελετών εγκαινίων κλπ αποτελώντας την προμετωπίδα των εκθεσιακών δρώμενων.

7. ΕΥΡΥ ΦΑΣΜΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΚΑΙ ΠΟΙΚΙΛΙΑ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

Επιδιώκεται μέγιστη λειτουργική ευελιξία ανά αίθουσα (Hall) και στο σύνολο των εκθεσιακών κέντρων. Κατασκευάζονται αίθουσες με επιφάνεια διαιρούμενη ή ενιαία σε εμβαδά από 2.000m² έως 12.000m² με ύψη ελεύθερα εμποδίων από 4 έως 12 m, με φέρουσα ικανότητα δαπέδων από 750kg/m² έως 4tn/m² με δυνατότητα ανάρτησης φορτίων από την οροφή ή όχι, με δυνατότητα διέλευσης από τις αίθουσες φορτηγών και γερανών στη φάση προετοιμασίας – αποδόμησης, ενίοτε καθολικά κλιματιζόμενες.

8. ΕΠΑΡΚΗΣ ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ

Επιδιώκεται γενικώς άνεση στη διαχείριση του περιβάλλοντος χώρου των κτιρίων. Συνήθως στις χώρες όπου οι κλιματικές συνθήκες το ευνοούν, μεγάλα τμήματα του περιβάλλοντος χώρου των κτιριακών υποδομών, αντιμετωπίζονται σαν πιθανοί εκθεσιακοί χώροι υπαίθριας ή προσωρινά στεγασμένης λειτουργίας. Αυτό

συνεπάγεται περιορισμό των κηποτεχνικών διαμορφώσεων στους χώρους αυτούς στο απολύτως απαραίτητο και πυκνή δικτύωση υποστηρικτικών Η/Μ υποδομών. Για την εύκολη προσωρινή στέγαση λαμβάνονται σχετικές πρόνοιες για τη στήριξη φορέων στο έδαφος ή/και στα μόνιμα κτίρια.

9. ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Προτιμάται η υπαίθρια ανάπτυξη αλλά η χωροθέτηση σε υπαίθριες ή κλειστές εγκαταστάσεις είναι συνάρτηση κριτηρίων κόστους έργων σε σχέση με διαθέσιμες ελεύθερες εκτάσεις.

Σε κάθε περίπτωση η πρόβλεψη περιορισμένου έστω αριθμού θέσεων σε κλειστές εγκαταστάσεις, επιβάλλεται για λόγους ασφαλείας και λειτουργικής εξυπηρέτησης ειδικών ομάδων χρηστών –επισκεπτών (Επίσημοι, ΑΜΕΑ, Υπηρεσιακά οχήματα κλπ).

Οι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης αξιοποιούνται στο έπακρο και σαν χώροι δενδροφύτευσης και παρουσίας πρασίνου.⁴³

Ο J. Monclus θέτει επίσης ορισμένα βασικά ζητήματα όσον αφορά την στρατηγική αστικής διαχείρισης και ανάπτυξης των Διεθνών Εκθέσεων, καθώς και των διοργανώσεων EXPO για τις διοργανώτριες πόλεις:

- Η υπερβολική έμφαση στην βραχυπρόθεσμη απόσβεση και την συνακόλουθη εναρμόνιση ενός έργου τέτοιας κλίμακας προς την εισπρακτική μόνο επιτυχία της διοργάνωσης, όπως μετράται με τον αριθμό των επισκεπτών. Πολυάριθμες εμπειρίες έχουν δείξει ότι τα καλύτερα σχέδια είναι εκείνα που επικεντρώνονται στη μακροπρόθεσμη θετική επίπτωση στο αστικό περιβάλλον.
- Η υπερβολική προσοχή που δίνεται στα προβλήματα της προσβασιμότητας στο χώρο της Διεθνούς Έκθεσης θα

• ⁴³ Χρηματο-οικονομική μελέτη βιωσιμότητας της ανάπλασης του Διεθνούς Εκθεσιακού και Συνεδριακού Κέντρου Θεσσαλονίκης, Helexpo A.E., 2009.

μπορούσε να οδηγήσει στην υπερβολική κλίμακα των ενεργειών που πραγματοποιούνται για την εξασφάλιση «περιστασιακής» πρόσβασης, χωρίς αυτό να αντανακλάται στην ουσιαστική βελτίωση των συστημάτων μεταφορών της πόλης.

- Η υπερβολική στόχευση σε δράσεις αστικής αναζωογόνησης μέσα σε ένα ιδιαίτερος περιορισμένο χώρο, όπως η τοποθεσία της ΔΕΘ, μέσα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια «υπερβολική επένδυση» σε μια συγκεκριμένη περιοχή σε βάρος της υπόλοιπης πόλης. Η υπερβολική λειτουργική εξειδίκευση μπορεί να οδηγήσει σε ένα «αστικό θύλακα» που είναι δύσκολο να ενταχθεί στην αστική δομή της πόλης.
- Από την οπτική γωνία του «αστικού μάρκετινγκ», είναι προφανές ότι οι στρατηγικές με βάση την προώθηση της αστικής εικόνας της πόλης, συνεπάγονται ορισμένους κινδύνους υπερβολικής θεματοποίησης ή ακόμη και αστικής υποβάθμισης.
- Η έλλειψη διορατικότητας ή, αντιθέτως, η βιασύνη να καθοριστούν οι χρήσεις γης μετά την χωροθέτηση της Διεθνούς Έκθεσης μπορεί να οδηγήσει στην χαμηλή απόσβεση των έργων που πραγματοποιήθηκαν στον χώρο. Οι κίνδυνοι της χαμηλής

προσέλευσης επισκεπτών και μικρής θεσμικής συμμετοχής είναι επίσης σημαντικές.

- Η αστική ανάπτυξη, η αρχιτεκτονική καθώς και οι δημόσιοι χώροι της πόλης που φιλοξενεί τις εγκαταστάσεις μιας Διεθνούς Έκθεσης, συνήθως υφίστανται σημαντικές αλλαγές που συνδέονται με την λειτουργία και την φυσιογνωμία τους. Με την προϋπόθεση ότι τα παράλληλα έργα δεν επικεντρώνονται αποκλειστικά στην Έκθεση, η αστική ανάπτυξη μπορεί να εξαπλωθεί στην υπόλοιπη πόλη, βοηθώντας πάνω από όλα στη βελτίωση της αναγνωρισιμότητας της Διεθνούς Έκθεσης.⁴⁴

Από τους κανονισμούς του BIE (Bureau International des Expositions)⁴⁵ προκύπτουν μόνον κάποιοι -τεχνικοί- περιορισμοί όσον αφορά τον χώρο διεξαγωγής των Αναγνωρισμένων Εκθέσεων. Συγκεκριμένα:

- μέγιστη επιφάνεια χώρου: 250 στρ. (εξαιρουμένων των χώρων στάθμευσης), και
- απαίτηση για λεπτομερή περιγραφή του χώρου και των χρήσεων γης στην ευρύτερη περιοχή, και υπόδειξη των όποιων ζωνών εκτός χώρου για την υποδοχή των χώρων στάθμευσης, ψυχαγωγίας κ.λπ.

Ο Ι. Παπακωνσταντίνου, σε εισήγησή του το 2009 προς την HELEXPO A.E. αναφέρει ότι Η επιτυχής διοργάνωση μιας έκθεσης βασίζεται σε δύο σημαντικά και παράλληλα απλά αξιώματα. Η επιτυχημένη έκθεση:

- Παρέχει πληροφόρηση υψηλής προστιθέμενης αξίας σε όλους τους συμμετέχοντες (π.χ. πωλητές, αγοραστές, επισκέπτες που αναζητούν επαγγελματική βελτίωση, κ.α.).

⁴⁴ J. Monclus, International exhibitions and urbanism, 2009.

⁴⁵ www.bie-paris.org

- Παρέχει ένα περιβάλλον και ένα forum ανταλλαγής ιδεών που ενδυναμώνει και προωθεί την προσωπική επικοινωνία με σκοπό την αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών. 46

5.4 Στόχοι και κριτήρια χωροθέτησης του Νέου Εκθεσιακού Κέντρου της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης (ΝΕΚ-ΔΕΘ)

Από τη διερεύνηση της διεθνούς εμπειρίας προηγούμενων χωροθετήσεων, προκύπτει ότι δεν υπάρχουν γενικοί κανόνες. Κάθε πόλη, δίνει το δικό της στίγμα, που και αυτό εξαρτάται από την γεωγραφία και τη διεθνή και τοπική συγκυρία. Προκύπτουν ωστόσο ορισμένες παράμετροι οι οποίες σχετίζονται με τη χωροθέτηση και μπορούν να χρησιμοποιηθούν, αφού συναρτηθούν με τους στόχους, ως κριτήρια για την επιλογή της θέσης. Αυτές είναι:

- Σχέση - σύνδεση με την πόλη-υποδοχέα.
- Προϋφιστάμενη χρήση του χώρου.
- Προσπελασιμότητα- σύνδεση με μεταφορικά δίκτυα.
- Διαθεσιμότητα γενικών υποδομών και εξυπηρετήσεων.

Ωστόσο ο Ν. Καλογήρου θέτει την βασική αρχή που πρέπει να διέπει την εγκατάσταση του Νέου Εκθεσιακού Κέντρου της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης (ΝΕΚ-ΔΕΘ), η οποία οφείλει να συμπίπτει με τη δημιουργία ενός κατάλληλου πλαισίου συνθηκών το οποίο να εκπληρώνει έναν τριπλό στόχο:

- α. την επιτυχημένη λειτουργία και μελλοντική ανάπτυξη της ΔΕΘ
- β. την αξιοποίηση της έκτασης του ΑΠΘ
- γ. την περιβαλλοντική ισορροπία της περιοχής μετεγκατάστασης⁴⁷

Μέσα από τη μελέτη σκοπιμότητας για την διεκδίκηση της διοργάνωσης της EXPO 2008, εκφράζονται ορισμένοι ιδιαίτεροι στόχοι όσον αφορά την επιλογή της τοποθεσίας που θα την φιλοξενούσε σε περίπτωση που η υποψηφιότητα προκρινόταν. Αυτοί οι ειδικοί στόχοι πρέπει να αποτελέσουν κεντρικό σημείο και

⁴⁶ Ελληνικές Εκθέσεις – HELEXPO A.E., Ι. Παπακωνσταντίνου, 2009

⁴⁷ Ν. Καλογήρου, Διερεύνηση δυνατοτήτων περιβαλλοντικού σχεδιασμού στο αγρόκτημα ου Α.Π.Θ. και στο χώρο της Δ.Ε.Θ για την εξυπηρέτηση του νέου εκθεσιακού κέντρου, εκπαιδευτικών και κοινωφελών χρήσεων, (Ιούλιος 2009).

παράγοντα επιτυχίας του όλου εγχειρήματος και της μετεγκατάστασης της ΔΕΘ. Συγκεκριμένα:

Ως πρώτος ιδιαίτερος στόχος της χωροθέτησης προτείνεται να είναι η σύνδεση με, και η ανάδειξη της φυσιογνωμίας της πόλης (οικονομικής, κοινωνικής, πολιτιστικής). Από την σκοπιά της ίδιας της πόλης, και λαμβάνοντας υπόψη τα χρονίζοντα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά προβλήματα και τις ελλείψεις σε πράσινο και υποδομές ελεύθερου χρόνου και αναψυχής, κρίνεται σκόπιμο η μετεγκατάσταση της ΔΕΘ να ιδωθεί σαν ευκαιρία προικοδότησης της Θεσσαλονίκης. Όσο καλύτερα συσχετισθούν οι επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν, και ιδίως οι συμπληρωματικές επενδύσεις υποδομών (μεταφορικών, ξενοδοχειακών, πολιτιστικών και πρασίνου, ακόμα και αυτές παροχής χώρων κατοικίας) με τις διαπιστωμένες ανάγκες, τόσο περισσότερο η ενδεχόμενη μετεγκατάσταση θα αποβεί προς όφελος της πόλης.

Ως δεύτερος ιδιαίτερος στόχος της χωροθέτησης προτείνεται να είναι η, μέσω της ΔΕΘ βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Συνολικά, όσο σαφέστερη είναι η σύνδεση με τη Θεσσαλονίκη τόσο καλύτερα σηματοδοτείται και η φυσιογνωμία της. Η ανάδειξη της Θεσσαλονίκης, τόσο από το ίδιο το γεγονός της ανάδειξης της ΔΕΘ όσο και από τον διαμορφωμένο χώρο και τις λειτουργίες που θα προκύψουν, θα πρέπει να αποτελέσει βασική επιδίωξη. Τέλος είναι ευκταίο η ΔΕΘ να συντελέσει στην αναβάθμιση της Θεσσαλονίκης, να ιδωθεί σε πλαίσια "αειφορικής" ανάπτυξης της πόλης και να συμβάλει θετικά -και υποδειγματικά- στην βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.⁴⁸

Οι παραπάνω γενικοί στόχοι εξειδικεύονται χωροταξικά ως εξής:

1. Σε ότι αφορά τις «προωθητικές» υπηρεσίες:
 1. Δημιουργία πόλων προσέλκυσης δραστηριοτήτων και επενδύσεων από το εξωτερικό (και κόμβου δια-περιφερειακών δικτύων) στους τομείς:
 - της έρευνας και ανάπτυξης και της μεταφοράς - διάχυσης καινοτομίας
 - της σύνδεσης έρευνας και παραγωγής
 - της διοίκησης - διαχείρισης κεφαλαίων και "εξωτερικών" (εκτός της περιοχής) δραστηριοτήτων
 - της ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων

⁴⁸ Ειδικοί στόχοι χωροθέτησης, στο Χωροθέτηση-καταλληλότητα τόπου εγκατάστασης ΕΧΡΟ 2008, τόμος Α, 2001.

- της ανάπτυξης κλάδων και προϊόντων της μεταποίησης εντάσεως καινοτομίας.

Ο στόχος «I» προκύπτει ως απαίτηση, για να προσελκυστούν στη Θεσσαλονίκη "προωθητικές" δραστηριότητες που εξαρτούν την εγκατάστασή τους από την παροχή κατάλληλων χώρου και υποδομής εγκατάστασης και λειτουργίας, συνήθως εκτός αστικού ιστού αλλά υπό ευνοϊκές συνθήκες περιβάλλοντος διαβίωσης και εργασίας.

Παράλληλα, ο στόχος «I» εξασφαλίζει και την απαίτηση για διαφοροποίηση της κλαδικής εξειδίκευσης της μεταποίησης.

II. Δημιουργία κόμβων (και πόλων προσέλκυσης) δια-περιφερειακών δικτύων στους τομείς:

- των συνδυασμένων μεταφορών και της διαμετακόμισης
- της συνδυασμένης χονδρεμπορικής / διοικητικής / εκθεσιακής δραστηριότητας
- της ανάπτυξης μεταποιητικών δραστηριοτήτων στενά συνδεδεμένων με την εξυπηρέτηση των παραπάνω

Ο στόχος «II» προκύπτει ως απαίτηση, για να προσελκυστούν στη Θεσσαλονίκη "προωθητικές" δραστηριότητες που δεν χρειάζονται κεντρική χωροθέτηση αλλά αντιθέτως εξαρτούν την εγκατάστασή τους από την παροχή κατάλληλων χώρου και υποδομής εγκατάστασης και λειτουργίας.

Παράλληλα, ο στόχος «II» εξασφαλίζει και την απαίτηση για την παραγωγική αξιοποίηση των δημιουργούμενων μεταφορικών υποδομών.

Δημιουργία κέντρων υποδοχής για κλασικές υπηρεσίες διοίκησης - διαχείρισης.

Ο στόχος «III» εξασφαλίζει την απαίτηση για προσφορά χώρου εγκατάστασης σε υπηρεσίες που απαιτούν εγγύτητα στον αστικό ιστό και μάλιστα στο ιστορικό κέντρο και στις κεντρικά χωροθετημένες λειτουργίες (λιμάνι, δημόσια διοίκηση, κ.λπ.).

2. Σε ό,τι αφορά τις λοιπές τριτογενείς και τις "διάχυτες" οικονομικές δραστηριότητες:
- III. Παροχή δυνατότητας για ex-nihilo επενδύσεις του εμπορικού τομέα σε εκτός αστικού ιστού περιοχές:
- εκ των πραγμάτων κατά μήκος των κύριων αξόνων.
 - εντός ευρύτερων ζωνών με παράλληλη χωροθέτηση άλλων συμβατών χρήσεων και με αυστηρότητα στις κανονιστικές ρυθμίσεις προστασίας του περιβάλλοντος.

Ο στόχος «IV» απαντά στις βραχυ-μεσοπρόθεσμες τάσεις και παρέχει την απαιτούμενη ευελιξία αλλά παράλληλα μεριμνά για την «πλαισίωση» της ζήτησης χώρου εγκατάστασης και την αποφυγή των αρνητικών μακρο-πρόθεσμων επιπτώσεων («αυτόνομη» διαμόρφωση νέων κέντρων ή, αντιθέτως, «ερήμωση» των ζωνών όταν η επιχειρηματική συγκυρία επιβάλλει την «αποχωροθέτηση»).

IV. Ειδική μέριμνα για την τριτογενή δραστηριότητα που πρέπει να (ή ήδη) χωροθετείται εντός ζωνών με κυρίαρχες άλλες χρήσεις:

- με δυνατότητα για ελεύθερη επιλογή χωροθέτησης και με αυξομειούμενα μεγέθη της ζήτησης για χώρο εγκατάστασης.
- με αυστηρότητα στις κανονιστικές ρυθμίσεις προστασίας του περιβάλλοντος
- με ιδιαίτερη έμφαση στη λειτουργική σύνδεση των δικτύων υποδομών με τη χωροταξική κατανομή της εγκατάστασης των δραστηριοτήτων

Ο στόχος «V» απαντά στην απαίτηση για ευελιξία στη χωροθέτηση, διευκόλυνση της μεγέθυνσης και της δικτύωσης των δραστηριοτήτων, και παράλληλα στηρίζει τον ρόλο της Θεσσαλονίκης ως Κέντρου Κατανάλωσης και Αναψυχής με ανάδειξη της ταυτότητας της πόλης, ποιότητα κατοικίας - κυκλοφορίας, αναβάθμιση του περιβάλλοντος και ανάδειξη ιστορικών Κέντρων και υποδομών αναψυχής.

V. Διαμόρφωση πόλων αναψυχής και τουριστικής δραστηριότητας κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου.

Ο στόχος «VI» στηρίζει τον ρόλο της Θεσσαλονίκης ως Κέντρου Κατανάλωσης και Αναψυχής και παράλληλα επανασυνδέει τον αστικό ιστό με τη θάλασσα, αναστρέφοντας την τάση «αποκοπής» που ενεργοποιεί η κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου συγκέντρωση δραστηριοτήτων μεταποίησης και εμπορίου με επιπτώσεις περιβαλλοντικής υποβάθμισης.

3. Σε ότι αφορά ειδικά τη μεταποίηση:
- VI. Οργάνωση και εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων χώρων υποδοχής και συγκέντρωση σε αυτούς των κλάδων «υψηλής» όχλησης της μεταποίησης.
- VII. Ο στόχος «VII» συνεπάγεται την ολοκλήρωση των τεχνικών υποδομών στις ζώνες αυτές και τη συμπλήρωσή τους με τις υποδομές που διευκολύνουν τη δικτύωση των επιχειρήσεων και την εξυπηρέτησή τους:
 - μεταφορών και διαμετακόμισης.
 - διοίκησης - διαχείρισης κεφαλαίων και δραστηριοτήτων υποστήριξης.
- VIII. Νομοθετική κατοχύρωση, οργάνωση και πολεοδομική τακτοποίηση των υφιστάμενων χώρων υποδοχής των κλάδων «μέσης» όχλησης της μεταποίησης.
- IX. Ειδική μέριμνα για τη μεταποιητική δραστηριότητα «χαμηλής» όχλησης που πρέπει να (ή ήδη) χωροθετείται εντός ζωνών με κυρίαρχες άλλες χρήσεις:
 - με παροχή της δυνατότητας για ευελιξία στον τόπο και στα μεγέθη εγκατάστασης.
 - με αυστηρότητα στις κανονιστικές ρυθμίσεις προστασίας του περιβάλλοντος.

5.5 Λόγοι αποκλεισμού ορισμένων περιοχών μετεγκατάστασης

Σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια, και την εξέταση των πιθανών περιοχών μετεγκατάστασης που αναλύθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, προκύπτουν ορισμένες απαγορευτικές συνθήκες ή επαγόμενες συνέπειες οι οποίες καθιστούν αποτρεπτική την μελλοντική χωροθέτηση της ΔΕΘ σε αυτές. Συγκεκριμένα:

1. Για το Λειβαδάκι Περαιάς (περιοχή Α1), κρίνεται αναγκαία η παραχώρηση χρήσης της έκτασης ή ανταλλαγή με άλλη. Επιβάλλεται επίσης μία κατάλληλη οργάνωση του χώρου ώστε να διασφαλιστούν η εύρυθμη λειτουργία του αεροδρομίου και το απαιτούμενο επίπεδο ασφαλείας των πτήσεων. Θεωρείται επίσης αναγκαία η επέκταση του μέτρου σταθερής τροχιάς.
2. Για το αεροδρόμιο ΣΕΔΕΣ (περιοχή Α2), θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση η μετεγκατάσταση του αεροδρομίου, με τις αναμενόμενες δυσκολίες στις διαπραγματεύσεις με το ΥΕΘΑ.

- Κρίνεται επίσης αναγκαία κι εδώ η επέκταση του μέτρου σταθερής τροχιάς.
3. Για την λιβαδική έκταση του Δήμου Θέρμης στον Ανθεμόντα (περιοχή Α4), κρίνεται κι εδώ αναγκαία η παραχώρηση χρήσης της έκτασης ή ανταλλαγή με άλλη. Επίσης πρέπει να διερευνηθεί η επιρροή από την υφιστάμενη αλλά και την μελλοντική λειτουργία του αεροδρομίου «Μακεδονία» (διάδρομος 10-28). Κρίνεται επίσης αναγκαία κι εδώ η επέκταση του μέτρου σταθερής τροχιάς.
4. Για την ΒΙΠΕΘ της Σίνδου (περιοχή Δ4), κρίνεται κι εδώ αναγκαία η παραχώρηση χρήσης της έκτασης ή ανταλλαγή με άλλη. Επίσης κρίνονται αναγκαίες και σκόπιμες μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις συνολικής «ανάπλασης-ανάδειξης» της περιοχής (σήμερα καταλαμβάνεται από χρήσεις γης αγροτικού και βιομηχανικού χαρακτήρα ως επί τω πλείστον), με ότι κόστος συνεπάγονται αυτές.
5. Για την περιοχή του Ωραιοκάστρου στην Εξωτερική Περιφερειακή (περιοχή Β1), προϋποτίθεται η αποσαφήνιση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος. Επίσης κρίνεται απαραίτητη η έγκαιρη υλοποίηση της Εξωτερικής Περιφερειακής, καθώς και η

επέκταση όλων των δικτύων υποδομών τα οποία είτε απουσιάζουν είτε κρίνονται ανεπαρκή.

6. Για την περιοχή της Εγνατίας οδού στον κόμβο του Λαγκαδά στο Δερβένι (περιοχή Β2), προϋποτίθεται κι εδώ η αποσαφήνιση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος. Επίσης επιβάλλεται και η επέκταση όλων των δικτύων υποδομών τα οποία είτε απουσιάζουν είτε κρίνονται ανεπαρκή.

Επομένως στα επόμενα κεφάλαια θα αξιολογηθούν και θα κριθεί ως καταλληλότερη μία εκ των υπολοίπων 3 περιοχών, και συγκεκριμένα:

1. Το αγρόκτημα της Γεωπονικής σχολής του Α.Π.Θ. (περιοχή Α3)
2. Οι Λαχανόκηποι (περιοχή Δ1-Δ2)
3. Το αγρόκτημα του ΑΤΕΙ Θεσσαλονίκης στην Σίνδο.

6. Ανάλυση Χαρακτηριστικών επιλεγμένων περιοχών

6.1 Περιοχή Δ3- Αγρόκτημα ΤΕΙ Θεσσαλονίκης

6.1.1 Η περιοχή Δ3 και πόλη της Θεσσαλονίκης

Η πρόταση μετεγκατάστασης της ΔΕΘ προβλέπει σε αυτό το σενάριο την χωροθέτηση της δυτικά του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Το τελευταίο, με έναν πληθυσμό 800.000 κατοίκων περίπου, είναι η «συμπρωτεύουσα» της χώρας, ο κεντρικός πόλος της Β. Ελλάδας και η δεύτερη σε μέγεθος πόλη, μετά την Αθήνα. Η Περιοχή ανήκει στον Δήμο Εχεδώρου, με πληθυσμό 25.000 κατοίκων περίπου, που έχει έντονο βιομηχανικό χαρακτήρα και είναι μέρος της Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.) που περιβάλλει την πόλη. Ο Δήμος περιλαμβάνει τρεις οικισμούς, τη Σίνδο στα δυτικά, τον δίδυμο οικισμό Μαγνησίας και Διαβατών στα βόρεια και το Καλοχώρι στα νότια επί του Θερμαϊκού Κόλπου. Η Περιοχή είναι μέρος αγροκτήματος που διαχειρίζεται το Α.Τ.Ε.Ι. Θεσσαλονίκης, το οποίο εφάπτεται με το νότιο άκρο της Σίνδου, κώμης με 8.000 κατοίκους. Βορείως της Σίνδου βρίσκεται η Βιομηχανική Περιοχή Σίνδου.

Η περιοχή Δ3 συνδέεται πολλαπλά με τη Θεσσαλονίκη. Η χωρική σύνδεση μεταξύ τους είναι σαφής στο πλαίσιο της γενικής οργάνωσης της πόλης. Το κεντρικό τμήμα της περιλαμβάνει την *intra muros* περιοχή, η οποία περιβάλλεται από τα κατάλοιπα των πρώιμων Βυζαντινών τειχών και με την οποία γειτνιάζει άμεσα ο σημερινός χώρος της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης και το *campus* του Α.Π.Θ. Το νότιο μέρος της *intra muros* πόλης καταλαμβάνεται από το κέντρο πόλης και διασχίζεται στο μέσο από την κύρια οδό της πόλης, την Εγνατία οδό, η οποία έλκει το όνομά της από την αρχαία ρωμαϊκή οδό που εκκινούσε από την Αδριατική θάλασσα και διέσχιζε την Β. Ελλάδα κατά μία κατεύθυνση Α-Δ. Οι κύριοι δρόμοι του κέντρου πόλης ανάγονται στο ελληνιστικό υποδάμειο σχέδιο της πόλης, που ιδρύθηκε το 316 π.Χ. Στο βόρειο μέρος της *intra muros* πόλης, από την άλλη μεριά, βρίσκεται η Άνω Πόλη, η παλιά πόλη με το ελεύθερο σχέδιο που διαμορφώθηκε κατά την περίοδο της οθωμανικής κατάκτησης, ξεκινώντας από τον 15ο αιώνα. Οι κύριοι μεταφορικοί κόμβοι είναι χωροθετημένοι από τη δυτική λωρίδα του κέντρου προς τα δυτικά, με την εξαίρεση του αερολιμένα Μακεδονία που είναι χωροθετημένος σε μικρή απόσταση από τη νότια απόληξη της πόλης. Σ' αυτούς τους κόμβους περιλαμβάνεται και ο επιβατικός λιμένας, που γειτονεύει με τον εμπορικό.

Η πόλη επεκτάθηκε δραστικά εκτός των τειχών, ήδη από τα τέλη του 19ου αιώνα. Τα σημερινά όρια της πόλης διατρέχονται από έναν οδικό δακτύλιο, που απαρτίζουν η Εσωτερική και η Ανατολική Περιφερειακή Οδός, και στα βορειοανατολικά της εκτείνεται η δασώδης περιοχή του Σείχ-Σου. Ένας δεύτερος οδικός δακτύλιος, η Εξωτερική Περιφερειακή Οδός, περιβάλλει τον προηγούμενο προς τα δυτικά και τα βόρεια. Αυτοί οι δακτύλιοι συνδέονται με τρεις κύριους υπεραστικούς άξονες, που προσεγγίζουν και εισέρχονται στην πόλη. Ο πρώτος άξονας, πρωτεύουσας, μάλιστα εθνικής, σημασίας είναι η Εθνική Οδός, κλειστός αυτοκινητόδρομος που έρχεται από τα δυτικά. Κύριος κόμβος του είναι η Αθήνα, αλλά εκκινεί από την Πάτρα στη Δυτική Ελλάδα και συνεχίζει από την περιοχή Θεσσαλονίκης προς τα σύνορα με την Π.Γ.Δ.Μ. Ο δεύτερος άξονας, που έρχεται από τα βόρεια, έχει κύρια περιφερειακή σημασία και διέρχεται από κύριες πόλεις της Β. Ελλάδας, για να συνεχίσει βόρεια για τη Σόφια και ανατολικά για την Κωνσταντινούπολη. Ο τρίτος άξονας, ανατολικά, έχει επίσης περιφερειακή σημασία, αλλά πιο περιορισμένη από αυτήν του προηγούμενου, και συνδέει την πόλη με την τουριστική περιοχή της Χαλκιδικής.

Η περιοχή πιθανής μετεγκατάστασης της ΔΕΘ είναι επίσης συστηματικά συνδεδεμένη στη μακρο-κλίμακα με το οδικό και γενικά μεταφορικό σύστημα της πόλης. Προγραμματίζεται να εμπλουτιστεί το τελευταίο με δύο νέα μέσα μεταφοράς: το μετρό, ο κύριος κορμός του οποίου θα διασχίζει το κάτω μέρος της πόλης από τα δυτικά προς τα νοτιοανατολικά, και μία θαλάσσια αστική συγκοινωνία από τον αερολιμένα μέχρι το Καλοχώρι, νοτιοανατολικά της περιοχής. Αυτό το τέρμα της γραμμής γειτνιάζει με τη λιμνοθάλασσα του Καλοχωρίου, η οποία είναι μία θαλάσσια περιοχή που χαρακτηρίζεται από τη σύμβαση Ramsar ως περιοχή προστασίας της φύσης σχετικά με τα δέλτα ποταμών. Η λιμνοθάλασσα ανήκει σε μία ευρύτερη θαλάσσια περιοχή προστασίας της φύσης του ίδιου τύπου, στην οποία ανήκει και η απόληξη του Γαλλικού ποταμού. Το τμήμα του ποταμού που ακολουθεί προς βορρά θεωρείται επίσης ως περιοχή προστασίας, αλλά προστατεύεται αυστηρότερα, στο μέτρο που κείται στην απόλυτη προστασία της φύσης εκβολών ποταμών. Το υπόλοιπο του ποταμού μέχρι την Εθνική Οδό υπόκειται στο καθεστώς της προστασίας δέλτα ποταμών ενώ το καθεστώς προστασίας της φύσης χερσαίων εκτάσεων ισχύει, τόσο για το μέρος του ποταμού που αντιστοιχεί στη Σίνδο, όσο και γι' αυτό που αντιστοιχεί στη Βιομηχανική Περιοχή Σίνδου. Τέλος, το μέρος που

εκτείνεται βόρεια μέχρι τα όρια του ποταμού Εχεδώρου δεν ρυθμίζεται από τη σύμβαση Ramsar. Ο υπόλοιπος ποταμός προστατευόταν ήδη θεσμικά (Κ.Υ.Α 6.6.94) και έχει συνταχθεί μελέτη για την αναβάθμιση του⁴⁹. Σε μικρότερη από ένα χιλιόμετρο από την Περιοχή της μετεγκατάστασης, το οικοσύστημα του Γαλλικού θα είναι σε θέση να προσφέρει ένα συμπληρωματικό θέλγητρο στους επισκέπτες.

6.1.2 Η περιοχή Δ3 και η ευρύτερη περιοχή της

Η περιοχή Δ3 βρίσκεται στην άμεση επέκταση της πόλης προς τα δυτικά. Η μόνη παρεμβολή μεταξύ του Δήμου Εχεδώρου, όπου είναι χωροθετημένη η ζώνη και της πόλης είναι μία λωρίδα χώρου που αποτελείται από μέρος τριών Καλλικρατικών Δήμων, συγκεκριμένα του Ωραιοκάστρου, των Αμπελοκήπων-Μενεμένης και του Κορδελιού-Εύοσμου. Οι χρήσεις εδάφους, τόσο αυτής της λωρίδας, όσο και του Δήμου Εχεδώρου εντάσσονται στη Ζ.Ο.Ε. της πόλης και πρέπει να ρυθμιστούν νομοθετικά. Μέσα σε αυτό το γεωγραφικό πλαίσιο, η Περιοχή Δ3 συνδέεται οργανικά με τον χώρο που την περιβάλλει. Υπάρχουν δύο διαφορετικοί τύποι σύνδεσης, οι οποίοι και καθορίζουν δύο διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές, στις οποίες ενσωματώνεται η Περιοχή Δ3.

Ο πρώτος τύπος σύνδεσης είναι λειτουργικός και αναφέρεται στη χρησιμοποίηση του χώρου που περιβάλλει την Περιοχή Δ3 από τους μελλοντικούς επισκέπτες της ΔΕΘ, για διατροφή και ύπνο, αγορές, υπηρεσίες, ψυχαγωγία και περίπατο. Αυτή η σύνδεση πραγματοποιείται σχεδόν χωρίς τη βοήθεια μεταφορικού μέσου. Καθορίζει την «άμεση περιοχή» γύρω από την ΔΕΘ που περιλαμβάνει τη Σίνδο και τον χώρο που εκτείνεται μέχρι τον Γαλλικό ποταμό.

Ακολουθεί και περιλαμβάνει αυτήν την περιοχή πρώτου βαθμού μία περιοχή δεύτερου βαθμού, η «ευρύτερη περιοχή», η οποία στηρίζεται στον δεύτερο τύπο σύνδεσης. Αυτός ο τύπος είναι η σύνδεση με τους κύριους μεταφορικούς κόμβους που επιτρέπουν την προσπέλαση στην Περιοχή Δ3. Πρόκειται για τον σιδηροδρομικό σταθμό και τον παρακείμενο σταθμό των αστικών λεωφορείων (Ο.Α.Σ.Θ.), καθώς και για τον επιβατικό σταθμό του λιμένα, δηλαδή για σταθμούς που είναι όλοι χωροθετημένοι στη δυτική λωρίδα του κέντρου πόλης. Σήμερα, δύο λεωφορειακές γραμμές εξυπηρετούν τη Σίνδο, η μία (γραμμή 52) μέσω της Εθνικής Οδού νότια της

⁴⁹ (Τεχνική Μελέτη Περιβαλλοντικής Διαχείρισης και Αποκατάστασης του Γαλλικού Ποταμού, 2002)

Σίνδου και η άλλη (γραμμή 51) μέσω της παλαιάς Εθνικής Οδού προς τα βόρεια. Επίσης, δυτικά των παραπάνω κόμβων βρίσκεται ο σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων (Κ.Τ.Ε.Λ.). Συμπληρωματικά, σε συγκρίσιμη απόσταση και στην ακτή του Καλοχωρίου προγραμματίζεται στάση της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας. Τέλος, υπάρχει και η σύνδεση με τον αερολιμένα Μακεδονία, που είναι χωροθετημένος πέραν από το άλλο άκρο της πόλης.

Οι γεωγραφικές αποστάσεις και οι χρονο-αποστάσεις της Περιοχής Δ3 από τους κόμβους και τόπους της ευρύτερης περιοχής του Π.Σ.Θ. φαίνονται στον παρακάτω Πίνακα:

Από	Μέσω	Απόσταση (σε χλμ)	χρόνος (σε λεπτά)
σταθμό τραίνου	Εθνικής Οδού	12.0	17
σταθμό αστικών λεωφορείων	Εθνικής Οδού	12,0	17
επιβατικό σταθμό λιμένα	Εθνικής Οδού	11,5	18
σταθμό υπεραστικών λεωφορείων	Εθνικής Οδού	8.5	10
σταθμό θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας	δυτικής παρακαμπηρίου Καλοχωρίου και Εθνικής Οδού	8,5	8
αερολιμένα Μακεδονία	Εσωτερικής Περιφερειακής και Εθνικής Οδού ή θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας	37,5 14,0*+8,5	45 50
οδό Αριστοτέλους	Εθνικής Οδού	12.0	17
πλατεία Δημοκρατίας	Εθνικής Οδού	11.5	15

Πίνακας 8: Αποστάσεις της περιοχής Δ3 από τους κύριους μεταφορικούς κόμβους και τόπους της πόλης.

* Δια θαλάσσης.

Όλες αυτές οι γεωγραφικές αποστάσεις, με την εξαίρεση της απόστασης από τον αερολιμένα Μακεδονία, αναφέρονται στην ευρύτερη περιοχή της Έκθεσης. Στο πλαίσιο αυτής της περιοχής, οι δραστηριότητες της ΔΕΘ πρέπει να υποστηριχθούν από έργα που βρίσκονται στην τελευταία φάση της κατασκευής τους και νέα έργα που οφείλεται να προγραμματιστούν γι' αυτόν τον σκοπό. Αυτά τα έργα, αρχικά με αναφορά στο οδικό σύστημα, είναι τα εξής, από τα δυτικά προς τα ανατολικά:

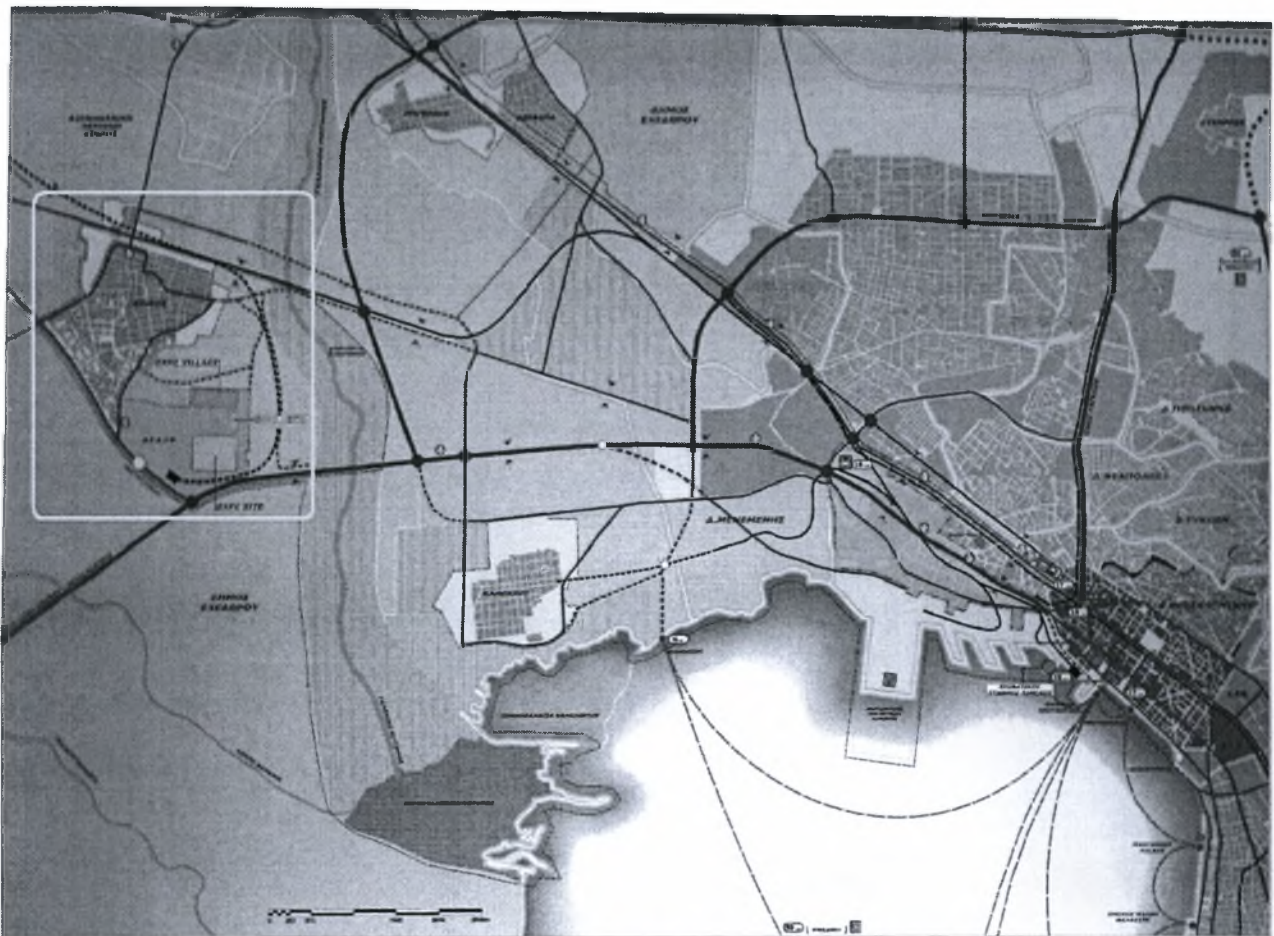
- a) Συμπλήρωση της Περιφερειακής (Ενωτικής) Αρτηρίας Σίνδου και δημιουργία ανισόπεδου κόμβου στη διασταύρωσή της με την παλαιά Εθνική Οδό.
- b) Αναβάθμιση και συμπλήρωση της οδού Πόντου (παλαιά Συμμαχική οδός) προς Σίνδο, καθώς και κατασκευής της σχετικής γέφυρας επί του Γαλλικού ποταμού και του ανισόπεδου κόμβου στη συνάντηση της οδού με τη γραμμή του περιαστικού σιδηρόδρομου μετά τη γέφυρα.
- c) Κατασκευή οδού προσπέλασης προς τα βόρεια της Σίνδου από την οδό Πόντου.
- d) Ολοκλήρωση της Εξωτερικής Περιφερειακής οδού και των ανισόπεδων κόμβων της.
- e) Αναβάθμιση της παλαιάς Εθνικής Οδού στην περιοχή Μαγνησίας- Διαβατών.
- f) Ολοκλήρωση της κατασκευής της συνδετήριας οδού του λιμένα με την Εθνική Οδό.
- g) Κατασκευή της υποθαλάσσιας αρτηρίας, που εκκινεί από τη δυτική είσοδο της πόλης και εκτείνεται νότια του Λευκού Πύργου.
- h) Αναβάθμιση της οδού Λαγκαδά.

Προγραμματίζονται επιπλέον **τρεις** σημαντικές πολεοδομικές επεμβάσεις. Η *πρώτη* είναι η ριζική αποκατάσταση του οικοσυστήματος του Γαλλικού ποταμού από τα όρια του Δήμου Εχεδώρου μέχρι τη θάλασσα. Με το έργο αυτό σχετίζεται και η αποκατάσταση των εκβολών και του δέλτα του ποταμού, της λιμνοθάλασσας του

Καλοχωρίου και της ευρύτερης θαλάσσιας περιοχής τους. Η *δεύτερη* επέμβαση είναι η οπτική αναβάθμιση όλων των χερσαίων μεταφορικών διαδρόμων που οδηγούν στην Περιοχή της Σίνδου, εκατέρωθεν της οδού ή της σιδηροδρομικής γραμμής και σε βάθος 100 μ. από το άκρο της. Η *τρίτη* πολεοδομική επέμβαση αφορά στην περιοχή των Λαχανόκηπων, που εκτείνεται βορειοδυτικά του λιμένα, και σκοπεύει στην αναβάθμιση της δυτικής εισόδου της πόλης. Σχετικά με την περιοχή αυτή, πρόκειται να προκηρυχθεί αρχιτεκτονικός διαγωνισμός πολύ σύντομα, με πρωτοβουλία του Δήμου Θεσσαλονίκης και του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης. Συγκεκριμένα, προβλέπεται ως περιοχή ανάπτυξης, που με βάση την ανάπτυξη του υπάρχοντος κτιριακού δυναμικού και τη δημιουργία νέου, προορίζεται για υπηρεσίες, σημαντικό μέρος των οποίων θα είναι μεταφορικές, με την προσθήκη ελεύθερων χώρων και αθλητικών εγκαταστάσεων, ενώ εξετάζεται και ως ένας ακόμη πιθανός προορισμός μετεγκατάστασης της ΔΕΘ.

6.1.3 Η υφιστάμενη κατάσταση

Η περιοχή Δ3 είναι χωροθετημένη μέσα στο αγρόκτημα που διαχειρίζεται το



Εικόνα 76: Η περιοχή Δ3 και η ευρύτερη περιοχή της.

Α.Τ.Ε.Ι.Θ. και καλύπτει το ανατολικό μέρος του. Το campus αυτής της εκπαιδευτικής μονάδας είναι χωροθετημένο στο δυτικό μέρος του αγροκτήματος,

ενώ το αγρόκτημα που εκτείνεται κατά μήκος του προς βορρά χρησιμοποιείται από το Θεραπευτικό Πρόγραμμα «Ιθάκη» (μικρή μονάδα θεραπείας εξαρτημένων ατόμων). Το αγρόκτημα του Α.Τ.Ε.Ι.Θ εφάπτεται με το όριο του σχεδίου πόλης και περιβάλλεται από την Εθνική Οδό, την Περιφερειακή Αρτηρία Σίνδου και μία άλλη αρτηρία, που οδηγεί, τόσο προς το κέντρο της Σίνδου, όσο και στην είσοδο της προς τα ανατολικά.

Το Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Θεσσαλονίκης (Α.Τ.Ε.Ι.Θ.), με 24 τμήματα και 13.000 ενεργούς σπουδαστές, καταλαμβάνει σήμερα, μαζί με τις βοηθητικές εγκαταστάσεις έκταση 250 στρεμμάτων περίπου. Το υπόλοιπο του Αγροκτήματος καλλιεργείται σήμερα ως εκπαιδευτικός αγρός από το τμήμα Φυτικής Παραγωγής, ενώ στο κέντρο περίπου έχουν αναπτυχθεί – σε έκταση 60 στρ. περίπου – συναφείς εργαστηριακές εγκαταστάσεις όπως θερμοκήπια και στάβλοι. Στις άμεσες προτεραιότητες της ανάπτυξης του ΤΕΙΘ εντάσσεται η κατασκευή Κεντρικής Βιβλιοθήκης – Συνεδριακών Εγκαταστάσεων στο νότιο δυτικό άκρο του αγροκτήματος, καθώς και παρεμβάσεις για την βελτίωση της πρόσβασης, ζήτημα που ταλαιπωρεί την εύρυθμη εκπαιδευτική λειτουργία.

Ο οικισμός της Σίνδου (7,500 κάτοικοι κατά την απογραφή του 2001, αύξηση κατά 26% στην δεκαετία 1991-2001) είναι δυνατό να διακριθεί σε τέσσερις ζώνες:

- α. το κέντρο πόλης,
- β. η υπάρχουσα κτισμένη περιοχή, η οποία είναι περισσότερο ή λιγότερο δομημένη, ανάλογα με την περίπτωση,
- γ. το νότιο τμήμα του οικισμού, αραιά δομημένο, το οποίο αποτελεί περιοχή επέκτασης σύμφωνα με το σχέδιο πόλης και για το οποίο υπάρχει σχέδιο
- δ. τις λοιπές επεκτάσεις του σχεδίου πόλης, που προβλέπονται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της.

Είναι σαφές ότι το πρώτο καλείται να προσφέρει ένα μέρος από τις χρήσεις εμπορίου, ψυχαγωγίας και υπηρεσιών που θα ζητηθούν από τους επισκέπτες της Έκθεσης. Η ανταπόκριση σ' αυτήν τη ζήτηση προϋποθέτει τη βελτίωση και αύξηση των σημερινών χρήσεων και μορφολογικές παρεμβάσεις στο κτιριακό απόθεμα εντός και περί το κέντρο, με τρόπο που να αναβαθμιστεί η ποιότητα του αστικού χώρου. Είναι εξίσου σαφές ότι η νότια ζώνη της πόλης καλείται να λειτουργήσει ως φυσική

επέκταση της Έκθεσης και θα πρέπει να προσφέρει παρόμοιες διευκολύνσεις με αυτές του κέντρου πόλης μαζί με έναν δακτύλιο οικοδομικών τετραγώνων γύρω της, καθώς αποτελεί μία μεγάλη περιοχή αστικής επέμβασης, που θα προσφέρει τις εξής επιθυμητές χρήσεις:

- ξενοδοχεία
- λιανικό εμπόριο
- ψυχαγωγία
- δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες.

Όσον αφορά στην προσπέλαση από τα μεταφορικά δίκτυα, η κύρια αρτηρία που εξυπηρετεί το αγρόκτημα είναι η Εθνική Οδός, από την οποία η κίνηση προς τη Σίνδο και το αγρόκτημα γίνεται μέσω ανισόπεδου κόμβου. Μία άλλη προσπέλαση υπάρχει από τον σιδηροδρομικό σταθμό της Σίνδου, η οποία, όμως, δεν είναι ικανοποιητική, δεδομένου ότι, ενώ η απόσταση μέχρι τη μελλοντική είσοδο της ΔΕΘ, απέναντι από τη νοτιοδυτική πλευρά του αγροκτήματος, είναι κάτω των 3 χλμ., ο επισκέπτης πρέπει να αλλάξει μεταφορικό μέσο από το σιδηροδρομικό στο οδικό δίκτυο.

Το τμήμα βόρεια της «Ιθάκης» καταλαμβάνεται από μία ανάμειξη κατοικίας και άλλων χρήσεων, με έντονη παρουσία κτηνοτροφικών μονάδων πολύ χαμηλής



ποιότητας. Μία κτηνοτροφική μονάδα υπάρχει και μέσα στο Α.Τ.Ε.Ι.Θ. Προς τα ανατολικά και μέχρι τον Γαλλικό ποταμό, υπάρχει, επίσης, μία έντονη ανάμειξη χρήσεων γης. Ο χώρος είναι επίπεδος, σε απόλυτο υψόμετρο 10μ. Το έδαφος είναι ισοπεδωμένο και μάλλον συνεκτικό, χωρίς ιδιαίτερα εδαφοτεχνικά προβλήματα ή προβλήματα στράγγισης όμβριων, ο δε φρεάτιος υπόγειος υδροφόρος ορίζοντας εκτιμάται περίπου 6 μ.

Η «ζωνοποίηση» του χώρου μέσα και γύρω από την μελλοντική χωροθέτηση της ΔΕΘ είναι η εξής:

A. Η πρώτη περιοχή είναι η περιοχή Α, που περιλαμβάνει την περιοχή μετεγκατάστασης της ΔΕΘ και τον περιβάλλοντα χώρο της

B. Η δεύτερη περιοχή περιλαμβάνει το campus του Α.Τ.Ε.Ι.Θ. και το υπόλοιπο αγρόκτημα του

Γ. 11 έκταση μεταξύ της τοπικής οδού αμέσως ανατολικά της γραμμής του περιαστικού σιδηροδρόμου, της οδού προσπέλασης Β-Ν από την οδό Πόντου που καταλήγει στο βορειοανατολικό άκρο του αγροκτήματος Α.Τ.Ε.Ι.Θ. και του ανατολικού ορίου του αγροκτήματος, η οποία επεκτείνεται στη συνέχεια βόρεια της οδού Πόντου και μεταξύ των δύο σιδηροδρομικών γραμμών, ορίζεται ως περιοχή Δ, με τον χαρακτήρα της περιοχής να τείνει προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης γεωργικών καλλιεργειών

Δ. Το αγρόκτημα του Θεραπευτικού Προγράμματος Ιθάκη αποτελεί την περιοχή Δ

Ε. Η έκταση εκείθεν της τοπικής οδού σε επαφή με τη σιδηροδρομική γραμμή και μέχρι την ανατολική όχθη του Γαλλικού ποταμού αποτελεί την περιοχή Ε. Η περιοχή περιλαμβάνει δύο ζώνες, τη ζώνη Ε.1 μέχρι τη δυτική όχθη του Γαλλικού ποταμού, που είναι ζώνη προστασίας του Γαλλικού ποταμού, και τη ζώνη Ε.2 του Γαλλικού ποταμού

ΣΤ. Η περιοχή που ορίζεται από την οδό Β-Ν που αναφέρθηκε, το βόρειο τμήμα της γραμμής του προαστιακού σιδηροδρόμου, τα ανατολικά όρια επέκτασης του σχεδίου πόλης που ορίζει το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Σίνδου και την οδό που εφάπτεται με το βόρειο όριο του αγροκτήματος της «Ιθάκης» και επεκτείνεται βόρεια της περιοχής εγκατάστασης της ΔΕΘ, για να συναντήσει την οδό Β-Ν,

αποτελεί φυσική επέκταση του σχεδίου πόλης. Η ζώνη αυτή ορίζεται ως ζώνη ΣΤ οικιστικής καταλληλότητας

Z. Η περιοχή στα νότια της ΔΕΘ και της Εθνικής Οδού, που δεν προστατεύεται από τη σύμβαση Ramsar, ορίζεται ως περιοχή οργανωμένης ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Οι περιοχές Β έως Η συνθέτουν τον «περιβάλλοντα δακτύλιο» της Περιοχής της ΔΕΘ, ενώ, εντός αυτού, οι περιοχές Γ και Ε αποτελούν τον εξωτερικό ελεύθερο χώρο της περιοχής.

6.1.4 Προγραμματισμός

Ο προγραμματισμός της άμεσης περιοχής μετεγκατάστασης της ΔΕΘ ακολουθεί τρεις κύριες κατευθύνσεις:

1. επιτυχή χωρική οργάνωση της περιοχής
2. χρησιμοποίηση και αναβάθμιση των αστικών και φυσικών πόρων
3. αντιμετώπιση των σημερινών αρνητικών παραγόντων, που είναι κυρίως οι οχλούσες χρήσεις και οι ελλείψεις στα μεταφορικά συστήματα.

Είναι λοιπόν σαφές ότι πρέπει να προγραμματιστούν ορισμένες καίριες παρεμβάσεις, δεδομένου ότι το αγρόκτημα του Α.Τ.Ε.Ι.Θ. δεν θα εξυπηρετούνταν στη μικρο-κλίμακα υπό τις παρούσες συνθήκες στον μελλοντικό ρόλο του ως θέση της ΔΕΘ. Η προσπέλαση στην Περιοχή από τα νότια, δηλαδή την Εθνική Οδό, θα γίνει ουσιαστική με τη δημιουργία του Ανισόπεδου κόμβου, που προγραμματίζεται να γίνει σε πολύ μικρή απόσταση από τον ήδη υπάρχοντα ανισόπεδο κόμβο επί της Εθνικής Οδού.

Ο βαθμός προσπέλασης στην Περιοχή της ΔΕΘ θα αυξηθεί επίσης με την πρόβλεψη μίας προσπέλασης από βορρά. Έτσι, πρέπει να προγραμματιστεί μία οδός με κατεύθυνση Β-Ν και είσοδο στην Περιοχή της ΔΕΘ από τη βορειοανατολική

γωνία της, η οποία θα εκκινεί από την προβλεπόμενη επέκταση της οδού Πόντου, δυτικά της γέφυρας της οδού επί του Γαλλικού ποταμού. Αυτή η διαδρομή θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για τα φορτηγά που θα εξυπηρετούν την ΔΕΘ.

Η προσβασιμότητα στην Περιοχή της EXPO θα αυξηθεί, περαιτέρω με τη δημιουργία περιαστικού σιδηροδρόμου, που θα εκκινεί από τη σιδηροδρομική γραμμή προς Ειδομένη και Π.Γ.Δ.Μ., θα διέρχεται από τα δυτικά της ΒΙ.ΠΕ. Σίνδου και θα φθάνει στην Περιοχή της EXPO 2008 μέσω του σιδηροδρομικού σταθμού της Σίνδου, ακολουθώντας σε απόσταση την πορεία του Γαλλικού ποταμού, ώστε να μη διαταράξει το οικοσύστημά του. Συγχρόνως, η χάραξη της γραμμής πρέπει να διέρχεται στο μεγαλύτερο δυνατό μήκος της μέσα από δημόσιες εκτάσεις. Αυτή η γραμμή θα πρέπει να εισέλθει στην περιοχή της ΔΕΘ από τη νοτιοανατολική γωνία της και, ακολουθώντας τη χάραξη της Εθνικής Οδού, να έχει τερματικό σταθμό κοντά στην κύρια πύλη της. Προς τα ανατολικά αυτής της γραμμής είναι χρήσιμο να προβλεφτεί μία τοπική οδός για να εξυπηρετήσει τη ζώνη προστασίας του Γαλλικού ποταμού.

Όσον αφορά τις υφιστάμενες χρήσεις γης, η ανάλυση και ο προγραμματισμός της περιοχής έδειξε ότι περιλαμβάνει μία κατηγορία χρήσεων οι οποίες είναι επιθυμητές για τους επισκέπτες της ΔΕΘ. Αυτές οι χρήσεις είναι ξενοδοχεία, λιανικό εμπόριο, ψυχαγωγία, καθώς και δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες, χρήσεις οι οποίες και γενικά θεωρούνται ως επιθυμητές. Υπάρχει μία δεύτερη κατηγορία χρήσεων, στις οποίες ανήκει το θεραπευτικό Πρόγραμμα Ιθάκη, οι οποίες δεν προσφέρουν καμία υπηρεσία, ούτε στους επισκέπτες, ούτε και στους κατοίκους της Σίνδου, αλλά δεν είναι οχλούσες, δηλαδή δεν βλάπτουν με οποιονδήποτε τρόπο την κοινωνική ζωή, τις αστικές λειτουργίες, τις δραστηριότητες των επισκεπτών ή το περιβάλλον. Αυτή είναι η κατηγορία των ουδέτερων χρήσεων. Τέλος, μία τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει τις οχλούσες χρήσεις, δηλαδή τις χρήσεις οι οποίες, συγκρούονται με τις απαιτήσεις της Έκθεσης και τις ανάγκες χάραξης των νέων μεταφορικών δικτύων.

Με βάση τα παραπάνω κριτήρια, η πρόταση σχετικά με τις χρήσεις στην περιοχή ανάλυσης είναι η εξής:

α. Χρήσεις του πρωτογενούς τομέα. Οι κτηνοτροφικές μονάδες υπόκεινται στον περιορισμό ότι, όταν περιλαμβάνουν από έξι έως δώδεκα ζώα, πρέπει να απέχουν από την κατοικία άνω των 700 μ. (αρ. απόφασης 83840/3591/12.12.1986).

Στην περιοχή ανάλυσης, όλες αυτές οι μονάδες είναι χωροθετημένες σε μικρότερη απόσταση αναφορικά με την περιοχή μετεγκατάστασης της ΔΕΘ και ορισμένες μάλιστα βρίσκονται μέσα στην περιοχή ΣΤ οικιστικής καταλληλότητας. Επί πλέον, όσον αφορά την πολύ χαμηλή ποιότητά τους, οι μονάδες αυτές είναι το αίτιο οσμητικής, ακουστικής και οπτικής ρύπανσης και έτσι αντιφάσκουν με τις απαιτήσεις της Έκθεσης. Με αυτά τα δεδομένα, και ανεξάρτητα του μεγέθους τους, τόσο αυτές, όσο και η κτηνοτροφική μονάδα του Α.Τ.Ε.Ι.Θ., πρέπει να απομακρυνθούν εκτός περιοχής ανάλυσης. Εφόσον είναι βιώσιμες, θα μπορούσαν να συγκεντρωθούν σε μία σύγχρονη εγκατάσταση και σε μικρή απόσταση από την περιοχή της ΔΕΘ, ώστε να αποτελέσουν ένα συμπληρωματικό σημείο έλξης για τους επισκέπτες της

β. Χρήσεις του δευτερογενούς τομέα. Επειδή όλες αυτές οι χρήσεις συγκρούονται με τον χαρακτηρισμό της περιοχής Γ ως περιοχής ανάπτυξης γεωργικών δραστηριοτήτων και τον χαρακτηρισμό της περιοχής Ε ως περιοχής προστασίας του Γαλλικού ποταμού, πρέπει να απομακρυνθούν.

γ. Χρήσεις του τριτογενούς τομέα. Οι χρήσεις στα βόρεια αυτής της κατηγορίας είναι χωροθετημένες κατά μήκος της οδού που συνδέει άμεσα την περιοχή μετεγκατάστασης με το κέντρο της Σίνδου. Γι αυτόν τον λόγο, ανεξάρτητα από το είδος τους, πρέπει να απομακρυνθούν λόγω της κακής ποιότητας των κτισμάτων τους. Οι χρήσεις, πάλι, της μεγαλύτερης ομάδας, στα νότια, ανήκουν στις χρήσεις που κρίνονται ως οχλούσες κι επιβάλλεται να απομακρυνθούν.⁵⁰

Συνοψίζοντας μπορούμε να αναφέρουμε ορισμένα σημαντικά έργα οποία έχουν ήδη ή πρέπει να προγραμματιστούν:

1. Ολοκλήρωση όλων των έργων υποδομής που εξυπηρετούν τη Σίνδο και τη Ζώνη της ΔΕΘ (ύδρευση, αποχέτευση, αντιπλημμυρικά έργα, δίκτυο φυσικού αερίου, ηλεκτροδότηση, τηλεπικοινωνίες και οπτικές ίνες, συλλογή απορριμμάτων).

⁵⁰ Χωροταξική-Πολεοδομική διερεύνηση της ευρύτερης περιοχής της EXPO 2008: Υπάρχουσα κατάσταση και προτάσεις, Θεσσαλονίκη, Δεκέμβριος 2004.

2. Κατασκευή προαστιακού σιδηροδρόμου που να διέρχεται από τον σταθμό της Σίνδου και να τερματίζει μέσα στην περιοχή της ΔΕΘ.
3. Κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής που να συνδέει τον λιμένα με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο
4. Κατασκευή των στάσεων της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας, συμπεριλαμβανομένης αυτής του Καλοχωρίου.
5. Επέκταση της 6ης προβλήτας του λιμένα.
6. Εκσυγχρονισμός του επιβατικού σταθμού του λιμένα.
7. Πρόβλεψη μίας προσπέλασης από βορρά με κατεύθυνση Β-Ν και είσοδο στην περιοχή της ΔΕΘ από τη βορειοανατολική πλευρά της.

6.2 Η περιοχή Α3- Αγρόκτημα Α.Π.Θ.

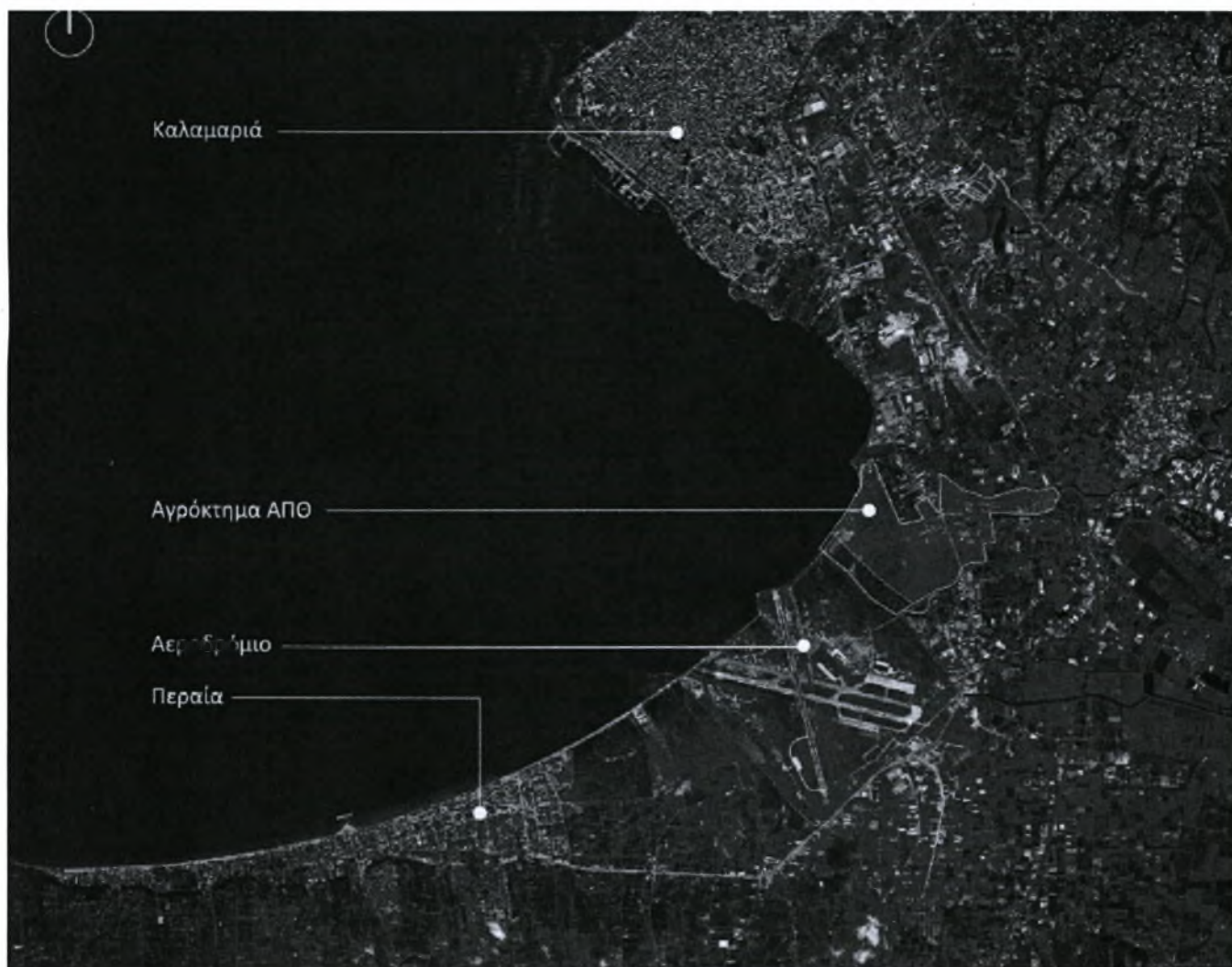
6.2.1 Η περιοχή Α3 και η πόλη της Θεσσαλονίκης

Η πρόταση μετεγκατάστασης της ΔΕΘ προβλέπει σε αυτό το σενάριο την χωροθέτηση της στην ανατολική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης, η οποία έχει ενταχθεί την τελευταία δεκαετία στο αρχετυπικό παγκοσμιοποιημένο τοπίο της αστικής διάχυσης που εμφανίζεται στις περιφέρειες όλων των μεγάλων πόλεων του κόσμου. Ένα τοπίο που χαρακτηρίζεται από ποικιλία χρήσεων που ιστορικά καταλάμβαναν τους κεντρικούς αστικούς πυρήνες όπως εμπόριο, επιχειρήσεις, αναψυχή, τουρισμός, πολιτισμός. Σε ανάμειξη με αυτές εμφανίζονται άλλες χρήσεις, όπως ερευνητικά και επιχειρηματικά κέντρα, που επιχειρούν να ενισχύσουν την οικονομία της πόλης στην μεταβιομηχανική περίοδο. Αδόμητες εκτάσεις και

αποσπάσματα φυσικών στοιχείων επιβιώνουν στο ασυνεχές και κατακερματισμένο αυτό τοπίο. Οι χρήσεις της ανατολικής περιφέρειας εξυπηρετούνται σχεδόν αποκλειστικά από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και από ένα οδικό δίκτυο που συνεχώς επεκτείνεται. Η χρήση του αυτοκινήτου συνεπάγεται και την μεγάλη ανάγκη για χώρους στάθμευσης. Μεγάλες ασφαλτοστρωμένες επιφάνειες εμφανίζονται γύρω από τα περισσότερα κτίρια της περιοχής αυτής.

Η παράκτια ζώνη της ανατολικής περιφέρειας της μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης είναι σήμερα αποκομμένη, κατακερματισμένη, περιβαλλοντικά υποβαθμισμένη και σε κάποιες περιοχές ακόμη και καταπατημένη από αστικές χρήσεις. Το αγρόκτημα του ΑΠΟ και ειδικότερα το παραθαλάσσιο τμήμα του αποτελεί ένα εγκλωβισμένο κενό στη διάχυτη ανάπτυξη της περιοχής. Η εκπαιδευτική αγροτική χρήση του με τα σημερινά δεδομένα μπορεί να εξυπηρετηθεί σε άλλες καταλληλότερες περιοχές. Η ιδέα της επανάχρησης των αστικών κενών (περιοχών με ειδική χρήση - στρατοπέδων, βιομηχανιών και άλλων εγκαταστάσεων), που προωθείται από διεθνείς και εθνικές πολιτικές, επιχειρεί να απαντήσει σε μη βιώσιμα χαρακτηριστικά της διάχυτης αστικής δομής των πόλεων της Ευρώπης και της Βορείου Αμερικής.

Οι εγκαταστάσεις της νέας ΔΕΘ μπορούν να αποτελέσουν τοπόσημο και αστικό πυκνωτή για την περιοχή της ανατολικής περιφέρειας. Ο δημόσιος χαρακτήρας του προγράμματος των χρήσεων, το σύγχρονο αρχιτεκτονικό λεξιλόγιο των κτιρίων σε συνδυασμό με την προσβασιμότητα και την πολυλειτουργικότητα των ανοικτών χώρων της ΔΕΘ συνιστούν τον αντίποδα στον εσωστρεφή και ιδιωτικοποιημένο χώρο της αναψυχής και της κατανάλωσης που δίνει τον τόνο στην



Εικόνα 78: Η θέση του αγροκτήματος στην ευρύτερη περιοχή του ΠΣΘ.

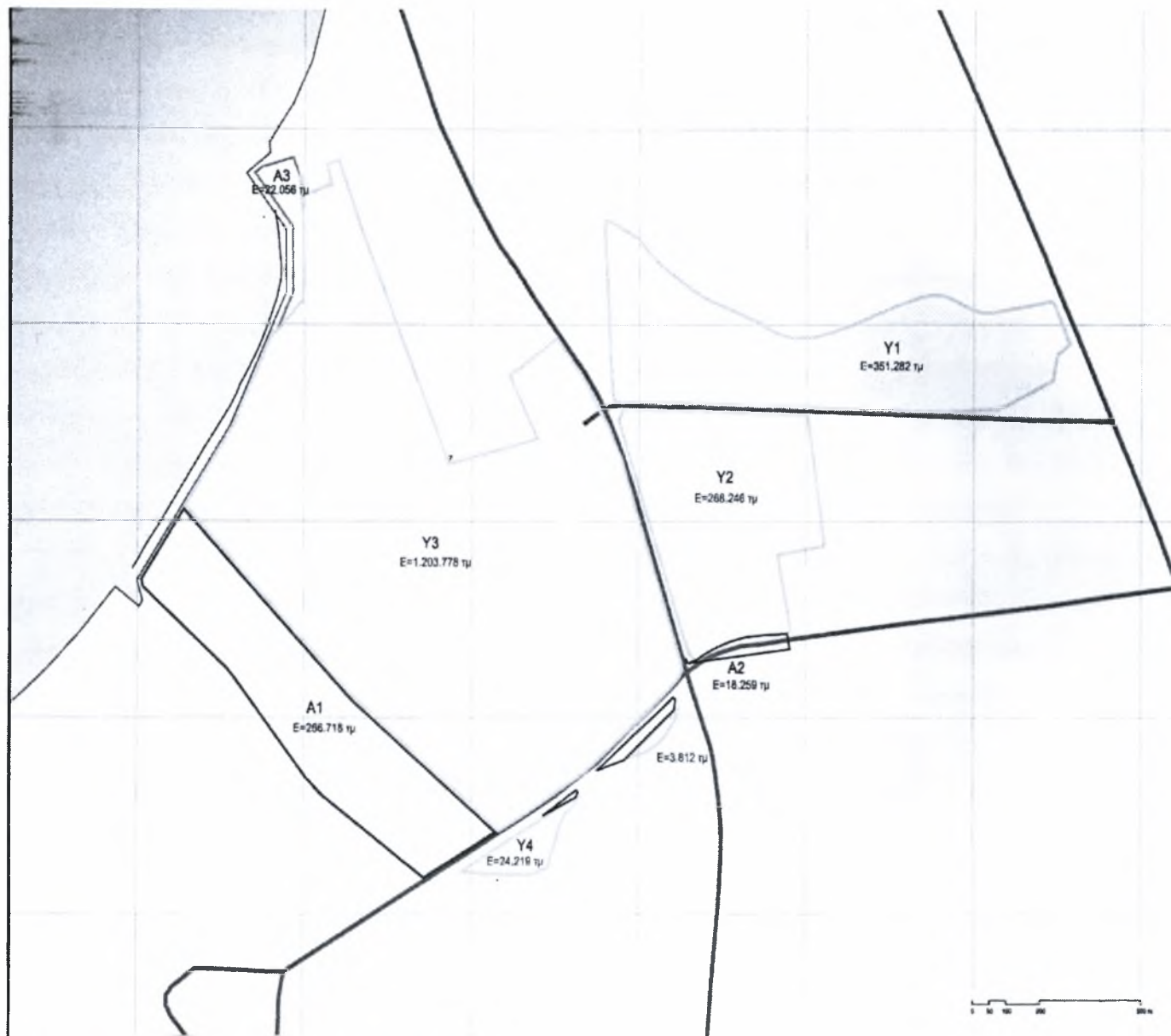
περιοχή. Μ' αυτό τον τρόπο η παράκτια ζώνη θα γίνει προσβάσιμη στο κοινό ενώ θα διασφαλιστεί από οποιαδήποτε παρέμβαση που θα αλλοιώσει τον χαρακτήρα της.

6.2.2. Το αγρόκτημα του Α.Π.Θ. και η υφιστάμενη κατάσταση

Το αγρόκτημα του ΑΠΘ βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, βορειοανατολικά του χώρου του Διεθνούς Αεροδρομίου 'Μακεδονία' σε παρακείμενη έκταση. Η επιφάνεια του συνολικού αγροκτήματος έπειτα από τις πρόσφατες απαλλοτριώσεις, που θα περιγραφούν παρακάτω, είναι 1.851.338 m². Ένα μεγάλο τμήμα του είναι σε επαφή με το θαλάσσιο μέτωπο. Η νοτιοδυτική του πλευρά ορίζεται από τον χείμαρρο Ανθεμούντα, η νοτιοανατολική του από τον οδικό άξονα που συνδέει την τοπική οδό Θεσσαλονίκης-Ν. Μηχανιώνας, ενώ προς το βορρά ορίζεται από την κοίτη του ρέματος που ξεκινάει από το φράγμα της Θέρμης και καταλήγει στη θάλασσα, σε σημείο εκτός του αγροκτήματος.

Εκτός από τους άξονες που καθορίζουν τα όριά του, το αγρόκτημα του ΑΠΘ διασχίζεται από δύο άλλους οδικούς άξονες. Ο ένας είναι η οδός Θεσσαλονίκης - Μηχανιώνας και ο άλλος είναι ο εγκάρσιος στον προηγούμενο δρόμος που οδηγεί στη Θέρμη. Οι δύο αυτοί οδικοί άξονες χωρίζουν το χώρο του αγροκτήματος σε τρεις διακριτές υποπεριοχές, τις περιοχές Y1, Y2 και Y3. Ο οδικός άξονας που οδηγεί στο αεροδρόμιο αποκόπτει δύο μικρά τμήματα του αγροκτήματος που βρίσκονται στη νότια πλευρά του, τις περιοχές Y4.

Η πρώτη και η δεύτερη υποπεριοχή (Y1 και Y2) βρίσκονται στο τμήμα του αγροκτήματος του ΑΠΘ που βρίσκεται ανατολικά της τοπικής οδού Θεσσαλονίκης - Ν. Μηχανιώνας, προς τη μεριά της Θέρμης και έχουν συνολική επιφάνεια 620.261m². Χωρίζονται σε δύο τμήματα από το δρόμο προς τη Θέρμη ο οποίος ξεκινάει με διασταύρωση από την τοπική οδό Θεσσαλονίκης - Ν. Μηχανιώνας μέχρι την αντίστοιχη διασταύρωση με την εθνική οδό Θεσσαλονίκης - Ν. Μουδανιών. Το τμήμα προς τη βόρεια πλευρά του συνδετήριου αυτού δρόμου (Y1) έχει καθαρή επιφάνεια 351.282m². Το τμήμα προς τη νότια πλευρά του δρόμου (Y2) έχει καθαρή επιφάνεια 268.246m². Η τρίτη υποπεριοχή (Y3) αφορά στο τμήμα του συνολικού αγροκτήματος του ΑΠΘ που βρίσκεται δυτικά από την τοπική οδό Θεσσαλονίκης - Ν. Μηχανιώνας, προς τη μεριά της θάλασσας και το οποίο έχει συνολική επιφάνεια 1.203.778m². Τέλος, τα δύο μικρά τμήματα νότια του δρόμου προς αεροδρόμιο (Y4) έχουν συνολική επιφάνεια 28.031m², όπως προέκυψε έπειτα από τις απαλλοτριώσεις.



Εικόνα 79: Ιδιοκτησιακό καθεστώς της περιοχής.

6.2.3. Οι απαλλοτριώσεις

Το αγρόκτημα του ΑΠΘ, όπως προαναφέρθηκε, έχει συνολική επιφάνεια 1.851.338m². Η έκταση αυτή προέκυψε έπειτα από μια σειρά από απαλλοτριώσεις, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν σχετικά πρόσφατα, και έχουν περιορίσει σε κάποιο βαθμό την αρχική επιφάνεια του αγροκτήματος, η οποία σε προγενέστερη φάση έφτανε τα 2.155.327m².

Η μεγαλύτερη από αυτές είναι η απαλλοτρίωση του αεροδρομίου (Α1) η οποία αναφέρθηκε παραπάνω και η οποία αφορά επιφάνεια συνολικής έκτασης 266.718m², παράλληλα με τον χείμαρρο Ανθεμούντα. Μια άλλη απαλλοτρίωση αφορά τρία μικρά τμήματα (Α2) του αγροκτήματος στη νότια πλευρά του εγκάρσιου

δρόμου που συνδέει την εθνική οδό προς Χαλκιδική με το αεροδρόμιο, συνολικής επιφάνειας 18.259m² περίπου, τα οποία έχουν απαλλοτριωθεί από τον αρμόδιο φορέα (Εγνατία Οδό) για την αναβάθμιση του δρόμου. Αυτό, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, έγινε εξαιτίας της ένταξης του δρόμου αυτού στο δίκτυο της εξωτερικής περιφερειακής οδού του ΠΣΘ. Τέλος, ένα τμήμα του αγροκτήματος στο βορειοδυτικό του άκρο, σε άμεση επαφή με τον αιγιαλό (Α3), επιφάνειας περίπου 22.056m², αποτελεί μέρος του Δημόσιου Κτήματος ΒΚ2977 έχει εκποιηθεί στο Δήμο Πυλαίας και δεν αποτελεί πια τμήμα του αγροκτήματος.

6.2.4. Υφιστάμενο καθεστώς δόμησης και χρήσεων γης.

Η γενικότερη λογική που περιγράφει το καθεστώς της δόμησης στην περιοχή του αγροκτήματος καθορίζει ειδικούς τομείς, στους οποίους είναι εγκατεστημένες οι υπάρχουσες χρήσεις. Για τους τομείς αυτούς ισχύουν χαμηλοί όροι δόμησης που προβλέπουν τη δυνατότητα σημειακών κτιριακών εγκαταστάσεων, που ικανοποιούν τις υφιστάμενες λειτουργικές ανάγκες της Σχολής Γεωπονίας. Για το υπόλοιπο της έκτασης υπάρχει η λογική της αγροτικής χρήσης της γης. Είναι προφανές, ότι η προοπτική αξιοποίησης του χώρου για την εγκατάσταση των νέων χρήσεων προϋποθέτει τη μεταβολή του καθεστώτος δόμησης σύμφωνα με τα νέα δεδομένα.

Στο παραθαλάσσιο τμήμα (υποπεριοχή Υ3) ειδικότερα όπου προτείνονται οι νέες χρήσεις, υπάρχουν διαφορετικοί τομείς για να καλύψουν τα ελάχιστα υφιστάμενα κτίρια και μια περιοχή χωρίς κτίσματα. Σε κανένα τμήμα του γηπέδου του αγροκτήματος του ΑΠΘ δεν προβλέπεται ειδική απαγόρευση δόμησης για περιβαλλοντικούς λόγους.

Υπάρχει επίσης μια σχετική διαφοροποίηση στον τρόπο που κατανέμονται οι σημερινές χρήσεις του αγροκτήματος. Στις υποπεριοχές Υ1 και Υ2, όπως αυτές ορίστηκαν παραπάνω, φιλοξενούνται χρήσεις της Σχολής Γεωπονίας και σχετικές εγκαταστάσεις που αφορούν εκπαιδευτικές δραστηριότητες, καλλιέργειες, στέγαση φοιτητών, διοικητικές υπηρεσίες κτλ.

Στην υποπεριοχή Υ3 η πυκνότητα των χρήσεων ελαχιστοποιείται. Υπάρχει ένας σαφής αγροτικός χαρακτήρας στην περιοχή. Ο χαρακτήρας αυτός γίνεται εμφανής από το δίκτυο των αρδευτικών καναλιών, το οποίο είναι εγκατεστημένο. Εκτός από την άρδευση των καλλιεργειών, το δίκτυο των καναλιών εξυπηρετεί και το σύστημα αποξήρανσης της περιοχής της προγενέστερης λιμνοθάλασσας

(Νταλιανούδι), ειδικά στο παραθαλάσσιο τμήμα της. Δεν υπάρχουν παρά ελάχιστα κτίρια και το μεγαλύτερο τμήμα της έκτασης καταλαμβάνεται από καλλιέργειες. Τα λίγα διάσπαρτα κτίρια είναι πανεπιστημιακά κτίσματα, το Ελληνικό Κέντρο Βιοτόπων-Υγροτόπων (ΕΚΒΥ), καθώς και εγκατάσταση βιολογικού καθαρισμού.

Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο είναι περιορισμένο και αποτελείται κυρίως από τοπικούς αγροτικούς δρόμους εσωτερικά του αγροκτήματος. Τμήμα μόνο του δικτύου αυτού είναι ασφαλτοστρωμένο, ειδικά στα σημεία που εξυπηρετεί τις κτιριακές εγκαταστάσεις που βρίσκονται εκεί. Το υπόλοιπο είναι χωματόδρομοι μικρής κυκλοφορίας. Η πρόσβαση σ' αυτούς γίνεται από περιορισμένο αριθμό σημείων πάνω στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο. Στο παραθαλάσσιο τμήμα ειδικότερα (υποπεριοχή Υ3), στην οποία χωροθετείται η πρόταση, το δίκτυο των αγροτικών δρόμων ακολουθεί στο μεγαλύτερο τμήμα του το δίκτυο των αρδευτικών καναλιών.

6.2.5 Προγραμματισμός

Τα τελευταία χρόνια, στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου έχουν προγραμματιστεί και σε μερικό βαθμό υλοποιούνται μια σειρά από ρυθμίσεις, κυρίως συγκοινωνιακού και μεταφορικού χαρακτήρα.

Αεροδρόμιο «Μακεδονία»

Το αεροδρόμιο 'Μακεδονία' βρίσκεται σε μια φάση επέκτασης, τόσο του κλειστού χώρου του επιβατικού σταθμού, όσο και της επιφάνειας των αεροδιαδρόμων. Βρίσκεται σε εφαρμογή σχετικό σχέδιο γενικής διάταξης (master plan), το οποίο πραγματοποιείται σε φάσεις. Έπειτα από την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης των σχετικών εργασιών, που αφορούσε στην ανακαίνιση του υπάρχοντος επιβατικού σταθμού, προγραμματίζεται η επόμενη φάση, δηλαδή η κατασκευή νέου επιβατικού σταθμού την περιοχή ανάμεσα στον υφιστάμενο και τον χείμαρρο Ανθεμούντα, σε κοντινή απόσταση από το χώρο του αγροκτήματος του ΑΠΘ. Ο νέος επιβατικός σταθμός πρόκειται να είναι πολλαπλάσιας χωρητικότητας και δυνατοτήτων εξυπηρέτησης επιβατών από τον υφιστάμενο, στοχεύοντας σε αντίστοιχη ανάπτυξη και αύξηση τόσο των δρομολογίων όσο και των επιβατών.

Στη φάση της κατασκευής βρίσκεται και η επέκταση ενός από τους δύο αεροδιάδρομους προσγείωσης και απογείωσης του υφιστάμενου αεροδρομίου προς

τη μεριά της θάλασσας. Αυτό υπολογίζεται ότι θα επιτρέψει την προσγείωση και απογείωση μεγαλύτερων αεροσκαφών, κάτι που θα διευκολύνει την ένταξη της Θεσσαλονίκης ως προορισμού στα δίκτυα των αερομεταφορέων και θα επιτρέψει την πραγματοποίηση υπερατλαντικών δρομολογίων από το αεροδρόμιο 'Μακεδονία' της Θεσσαλονίκης. Σημειώνεται ότι η κατεύθυνση του συγκεκριμένου επεκτεινόμενου αεροδιαδρόμου αλλά και του δεύτερου υφιστάμενου και οι αντίστοιχοι κώνοι προσέγγισης δεν δημιουργούν ηχητική ή άλλη όχληση στην περιοχή του αγροκτήματος.

Ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός της απαλλοτρίωσης τμήματος του αγροκτήματος του ΑΠΘ από το αεροδρόμιο 'Μακεδονία'. Το τμήμα αυτό του αγροκτήματος, συνολικής έκτασης 266.718 m², είναι μια ζώνη γης πλάτους περίπου 210 m παράλληλα με τον χείμαρρο Ανθεμούντα. Οι χρήσεις που προγραμματίζεται να εγκατασταθούν στο τμήμα αυτό περιλαμβάνουν ξενοδοχείο, εμπορικό κέντρο, εγκαταστάσεις αναψυχής, κτλ. Αυτές οι χρήσεις εκτιμάται ότι θα λειτουργήσουν συμπληρωματικά και σε συνεργεία με τις νέες εγκαταστάσεις του αεροδρομίου, όταν αυτές ολοκληρωθούν σε βάθος χρόνου.

Οδικό δίκτυο

Η ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου βρίσκεται σε ιδιαίτερα προνομιακή θέση σε σχέση με τα δίκτυα κυκλοφορίας. Τόσο οι υφιστάμενες ρυθμίσεις όσο και οι προγραμματιζόμενες εξασφαλίζουν την ικανοποιητική σύνδεση της περιοχής όχι μόνο με το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ), αλλά και με την ευρύτερη γεωγραφική περιφέρεια και το υπόλοιπο εθνικό οδικό δίκτυο.

Η επέκταση της εξωτερικής περιφερειακής οδού του ΠΣΘ βρίσκεται ήδη στη φάση της μελέτης και αποτελεί τμήμα των κάθετων αξόνων της Εγνατίας οδού. Ο νέος αυτοκινητόδρομος αναμένεται να συνεχίσει τη διαδρομή του από την περιοχή του εργοστασίου Τιτάν στο βορειοδυτικό τμήμα του ΠΣΘ με κατεύθυνση προς το νότο, εξυπηρετώντας σε σειρά τις περιοχές Ρετζίκι, Ασβεστοχώρι, Φίλυρο, Ελαιώνες, Πανόραμα, Θέρμη, Τριάδι, Βασιλικά, πριν καταλήξει στην εθνική οδό Θεσσαλονίκης-Ν. Μουδανιών, στο ύψος περίπου της διασταύρωσης προς Μεσημέρι, Σχολάρι κτλ. Σε μελλοντική φάση ενδεχόμενα να γίνει επέκταση του προς Επανωμή και Ν. Μηχανιώνα ολοκληρώνοντας έναν εξωτερικό οδικό δακτύλιο ως προς τα υπάρχοντα δίκτυα. Κάθετες συνδέσεις θα συνδέουν την εξωτερική περιφερειακή σε

επιλεγμένα σημεία με τους υπόλοιπους δήμους και οικισμούς της περιοχής, την οποία θα διασχίζει. Μία από αυτές τις συνδέσεις θα καταλήγει στο αεροδρόμιο, ενσωματώνοντας το υφιστάμενο τμήμα του δρόμου που ήδη συνδέει το αεροδρόμιο με την εθνική οδό Θεσσαλονίκης -Ν. Μουδανιών και αναβαθμίζοντας το σε ελεύθερο αυτοκινητόδρομο με ανισόπεδους κόμβους για αλλαγή πορείας. Για το λόγο αυτό έχουν ήδη γίνει οι σχετικές απαλλοτριώσεις από τον αρμόδιο φορέα (Εγνατία Οδό).

Αντίστοιχη αναβάθμιση προγραμματίζεται να γίνει και στον υφιστάμενο οδικό άξονα Θεσσαλονίκης- Ν. Μηχανιώνας. Τμήμα του έχει ήδη αναβαθμιστεί σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας με τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση, ενώ αναμένεται οι ίδιες ρυθμίσεις να εφαρμοστούν μέχρι το τέλος του άξονα στην Ν. Μηχανιώνα, εξυπηρετώντας στη διαδρομή τις ήδη πυκνοκατοικημένες προαστιακές περιοχές της Περαιάς, Ν. Επιβατών, Αγ. Τριάδας, κτλ.]

Δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς

Η υφιστάμενη εξυπηρέτηση της ευρύτερης περιοχής από τα μέσα μαζικής μεταφοράς περιορίζεται στο δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών. Μετά από την αναδιάρθρωση η οποία πραγματοποιήθηκε πρόσφατα δημιουργήθηκε σταθμός μετεπιβίβασης στην περιοχή του ΙΚΕΑ, στο οποίο καταλήγουν οι γραμμές που εξυπηρετούν το κέντρο της πόλης και εκείνες που εξυπηρετούν τα ανατολικά και νότια προάστια. Η πληρότητα του δικτύου των λεωφορείων εκτιμάται ως ικανοποιητική από τους αρμόδιους φορείς.

Το αεροδρόμιο, συγκεκριμένα, εξυπηρετείται από ειδική λεωφορειακή γραμμή, η οποία λειτουργεί σε εικοσιτετράωρη βάση, με μεγάλη συχνότητα και ακρίβεια στις ώρες των δρομολογίων, με σκοπό να ικανοποιούνται οι μεταφορικές ανάγκες των επιβατών του αεροδρομίου. Η ειδική γραμμή αυτή, όπως επίσης και συνολικά το δίκτυο του ΣΑΣΘ, συνδέει το αεροδρόμιο με γραμμές ικανοποιητικής συχνότητας τόσο με το Σιδηροδρομικό Σταθμό στο κέντρο της πόλης όσο και με τον τερματικό σταθμό των υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ 'Μακεδονία' στην περιοχή της Μενεμένης στα δυτικά του ΠΣΘ.

Μελλοντικά, η περιοχή αναμένεται να εξυπηρετηθεί και από το δίκτυο του μετρό, η πρώτη φάση του οποίου ήδη κατασκευάζεται. Οι επεκτάσεις του μετρό πρόκειται να γίνουν προς τα ανατολικά, με κατεύθυνση το αεροδρόμιο και προς τα

βόρεια με κατεύθυνση την Σταυρούπολη. Το σχετικό έργο των επεκτάσεων βρίσκεται στη φάση της μελέτης. Δεν υπάρχει ακόμη ακριβής χωροθέτηση του ίχνους της γραμμής του μετρό, ούτε των σταθμών του. Η περιοχή του αγροκτήματος του ΑΠΘ, εξαιτίας της γειτνίασης με το χώρο του αεροδρομίου, βρίσκεται σε κάθε περίπτωση σε άμεση επαφή με το προγραμματιζόμενο δίκτυο μετρό.

Ενδεχόμενη ανάπτυξη της θαλάσσιας συγκοινωνίας θα συνδέσει την περιοχή του αεροδρομίου με το κέντρο της πόλης και τα νοτιοανατολικά προάστια και από τη θάλασσα. Η σχετική συζήτηση έχει απασχολήσει τους φορείς της πόλης εδώ και δεκαετίες. Έχουν γίνει παλιότερα σχετικές μελέτες και χαράξεις, οι οποίες όμως δεν παρέχουν ικανοποιητικές λύσεις στο ζήτημα της οικονομικής βιωσιμότητας του έργου. Η εγκατάσταση του νέου εκθεσιακού κέντρου στην περιοχή θα λειτουργούσε καταλυτικά στο θέμα αυτό προς τη θετική κατεύθυνση.

Υποδομές τουρισμού, εμπορίου, ψυχαγωγίας

Η ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου εμφανίζει ιδιαίτερη ανάπτυξη στον τριτογενή τομέα. Η κομβική της θέση στα δίκτυα κυκλοφορίας και ανάμεσα στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης και τον τουριστικό προορισμό της Χαλκιδικής, την κατέστησε τα τελευταία χρόνια προνομιακό τόπο εγκατάστασης ξενοδοχειακών μονάδων υψηλής στάθμης. Συγκεκριμένα, σε μικρή απόσταση από το χώρο του αγροκτήματος του ΑΠΘ βρίσκονται οι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις (επιπέδου 5 αστερών) Hyatt Regency και του σχετικού καζίνο, Hotel Nikopolis καθώς και άλλες μονάδες όπως Hotel Heaven, Four Seasons Hotel, Sun Beach Hotel, Ambassador Hotel, κτλ.

Για τους ίδιους λόγους, η ευρύτερη περιοχή είναι ο χώρος της πρόσφατης εγκατάστασης εμπορικών κέντρων και υπερκαταστημάτων, παραρτημάτων πολυεθνικών αλυσίδων, όπως τα IKEA, Praktiker, Makro, Leroy Merlin, Media Markt, Mediterranean Cosmos, εμπορικά outlets. Το ίδιο ισχύει και με την εγκατάσταση κτιρίων γραφείων και σχετικών συγκροτημάτων στην περιοχή. Προς την κατεύθυνση αυτή συμβάλλει καθοριστικά η ύπαρξη της ζώνης καινοτομίας στη γειτονική περιοχή της Θέρμης, των εγκαταστάσεων του ΑΠΘ και των υπόλοιπων επιχειρήσεων σχετικών με αντικείμενα υψηλής τεχνολογίας. Όλα αυτά έχουν προσδώσει στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου έναν έντονο αναπτυξιακό χαρακτήρα, συμβατό με την υψηλή τεχνολογία και την καινοτομία.

Υγεία, εκπαίδευση

Οι επενδύσεις στο χώρο της υγείας ακολουθούν την ίδια τάση συγκέντρωσης στην περιοχή, όπως παρουσιάστηκε παραπάνω. Ιδιωτικές επενδύσεις όπως το Διαβαλκανικό Ιατρικό Κέντρο και μικρότερες σχετικές εγκαταστάσεις αποτελούν πόλο έλξης όχι μόνο σε τοπικό αλλά και σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Επιπλέον, όμως, επενδύσεις στο χώρο της υγείας προγραμματίζονται σε κεντρικό εθνικό επίπεδο. Δύο νέα νοσοκομεία, το Νοσοκομείο Παίδων και το Αντικαρκινικό Νοσοκομείο πρόκειται να εγκατασταθούν σε χώρο νοτιοανατολικά του αεροδρομίου, στην περιοχή του Δήμου Μίκρας.

Αντίστοιχες εξελίξεις πραγματοποιούνται και στο χώρο της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Το Διεθνές Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης έχει ήδη προσωρινά εγκατασταθεί σε περιοχή παρακείμενη του αγροκτήματος του ΑΠΘ. Οι νέες του εγκαταστάσεις αναμένεται να κατασκευαστούν στην Ν. Μηχανιάνα. Επιπρόσθετα, το Πανεπιστήμιο Μακεδονίας πρόκειται να επεκταθεί με νέες εγκαταστάσεις στην περιοχή της Περαίας. Δημιουργείται, έτσι, ένας νέος πόλος με πανεπιστημιακό χαρακτήρα, αναμένοντας να συγκεντρώσει έμπυχο δυναμικό υψηλής στάθμης και όλες τις σχετικές συμπληρωματικές υπηρεσίες στην περιοχή.⁵¹

6.3 Η περιοχή Δ1- Λαχανόκηποι

6.3.1. Η περιοχή Δ1 και η πόλη της Θεσσαλονίκης

Οι Λαχανόκηποι Θεσσαλονίκης αποτελούν το δυτικό άκρο του Δήμου Θεσσαλονίκης εκτός των τειχών της πόλης. Το μεγαλύτερο μέρος της έκτασής τους υπάγεται στο Δήμο Θεσσαλονίκης, ενώ ένα μικρότερο τμήμα στο Δήμο Μενεμένης. Πρόκειται για μια ιστορική περιοχή της πόλης που σήμερα παρουσιάζει πολλά πολεοδομικά προβλήματα και είναι σημαντικά επιβαρυνμένη περιβαλλοντικά, ωστόσο διαθέτει στρατηγικό χαρακτήρα με την παρουσία της νέας δυτικής εισόδου της πόλης και τη γεινιάσή της με το λιμένα και το σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης. Η ανάπλαση, ανάδειξη και αξιοποίησή της θα συμβάλλει στο μετασχηματισμό της περιοχής σε «Δυτική Πύλη» της Θεσσαλονίκης.

⁵¹ Ν. Καλογήρου, Διερεύνηση δυνατοτήτων περιβαλλοντικού σχεδιασμού στο αγρόκτημα ου Α.Π.Θ. και στο χώρο της Δ.Ε.Θ για την εξυπηρέτηση του νέου εκθεσιακού κέντρου, εκπαιδευτικών και κοινωφελών χρήσεων, (Ιούλιος 2009).

Η περιοχή των Λαχανοκήπων έχει έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα που τη διαφοροποιεί από τα λοιπά αστικά τμήματα του Δήμου Θεσσαλονίκης. Τα δεδομένα που διαμορφώνουν σήμερα την πολεοδομική μορφή της μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

1. στοιχεία σχετικά με το περιβάλλον και την τοπογραφία,
2. υφιστάμενες χρήσεις και χωρική κατανομή τους,
3. κτιριολογικά χαρακτηριστικά κελυφών
4. ζητήματα ιδιοκτησιακού καθεστώτος

Οι παράμετροι που διαμορφώνουν το χαρακτήρα της περιοχής συνοψίζονται στις ακόλουθες φράσεις – κλειδιά, που αντιστοιχούν σε Ζώνες χρήσεων γης:

α) **«Στα όρια»:** η περιοχή βρίσκεται στο δυτικό όριο του (. Θεσσαλονίκης και λειτουργεί σαν πύλη εισόδου από την πλευρά αυτή (Πιερία, Ημαθία, Πέλλα), αλλά και σαν ενδοχώρα του λιμένα της πόλης (Ο.Λ.Θ.).

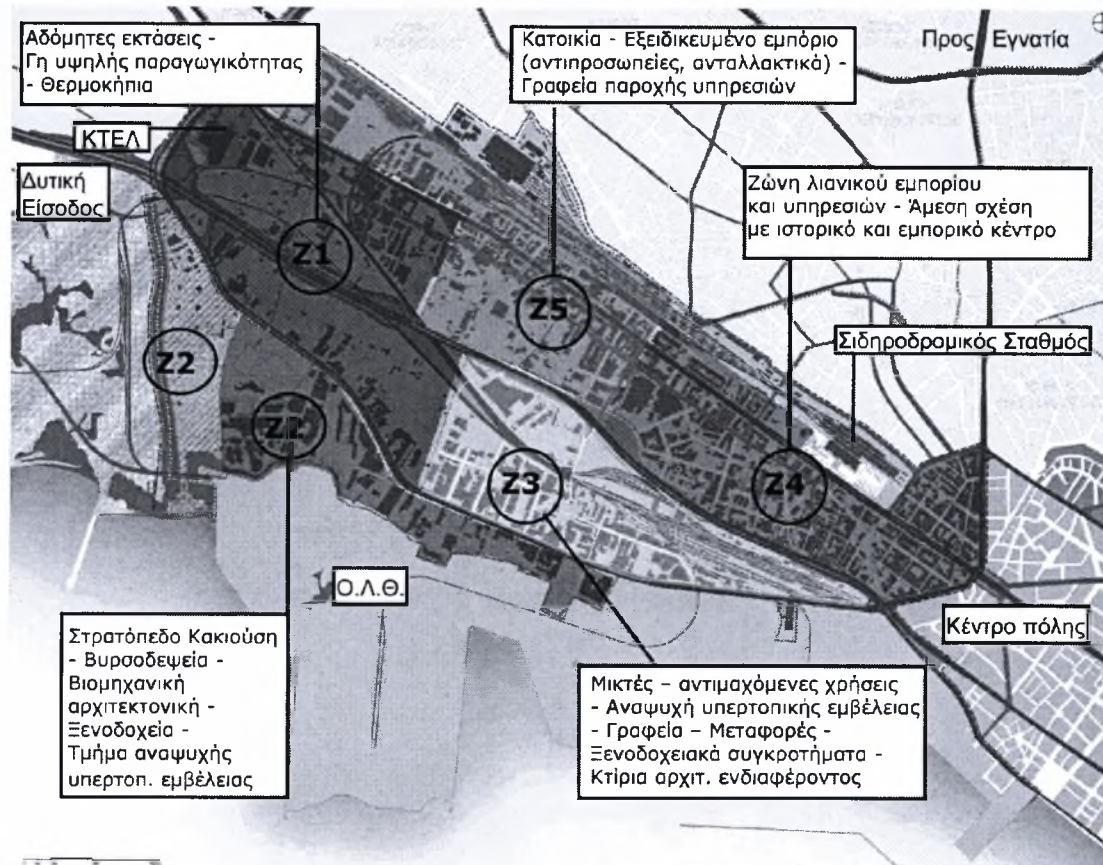
β) **«Με θάλασσα»:** η σχέση με το Θερμαϊκό Κόλπο είναι ενδιαφέρουσα και αξιοποιήσιμη, σε ένα περιβάλλον που φαίνεται να αγνοεί την ύπαρξη του υγρού στοιχείου, αν και σε μεγάλη εγγύτητα με αυτό.

γ) **«Η ανάμιξη χρήσεων»:** καταγράφονται οι πιο ασύμβατες μεταξύ τους χρήσεις, όπως νυκτερινά κέντρα διασκέδασης, γραφειακά συγκροτήματα, βιοτεχνίες και παλιά βυρσοδεψεία, αποθήκες, μεταφορικές εταιρείες, στρατόπεδα, λιμενικές εγκαταστάσεις, αλλά και μονοκατοικίες με μπαξέδες, που συνθέτουν το σημερινό χαρακτήρα της περιοχής.

δ) **«Η αδόμητη γη»:** στο πολυσύνθετο αυτό περιβάλλον εξακολουθεί να υπάρχει διαθέσιμο αποθεματικό γης, κυρίως ιδιωτικής, αλλά και δημόσιας (ΟΣΕ, ΚΥΘ, ΥΕΘΑ) που είναι ευκολότερα αξιοποιήσιμη.

ε) **«Ο συγκοινωνιακός κόμβος»:** μεγάλοι οδικοί άξονες και το σιδηροδρομικό δίκτυο διατρέχουν την περιοχή, τέμνουν την έκτασή της και κατακερματίζουν τη χωρική της ενότητα.

στ) «Οι δεσμεύσεις SEVESO II»: λόγω της γειτνίασης με μεγάλες βιομηχανικές και πετρελαιϊκές μονάδες του δυτικού Π.Σ.Θ., τίθενται περιορισμοί ασφαλείας στην επιλογή και χωρική οργάνωση των προτεινόμενων χρήσεων, σύμφωνα με τις Ζώνες Προστασίας της οδηγίας «SEVESO II».



Εικόνα 80: Υφιστάμενη λειτουργική οργάνωση περιοχής Λαχανοκήπων.

Σήμερα, η πρόσβαση στην περιοχή πραγματοποιείται μέσω της 26ης Οκτωβρίου, με την οποία και εφάπτεται. Η οδός αυτή αποτελεί σημαντικό κυκλοφοριακό άξονα της περιοχής των Λαχανοκήπων, αν και ο ρόλος της παλαιότερα υπήρξε ακόμα σημαντικότερος, αφού αποτελούσε τη δυτική είσοδο της πόλης της Θεσσαλονίκης. Λόγω του γεγονότος αυτού, έχει ικανοποιητικές γεωμετρικές διαστάσεις, με δύο ρεύματα ανά κατεύθυνση. Μετά τη κατασκευή της Νέας Δυτικής Εισόδου, ο δρόμος αυτός περιορίστηκε στην εξυπηρέτηση του νότιου τμήματος των Λαχανοκήπων και, εν μέρει, του λιμανιού. Η σύνδεση της 26ης Οκτωβρίου με το υπόλοιπο δίκτυο της πόλης είναι άριστη. Συγκεκριμένα, στο βόρειο άκρο της συνδέεται, με ανισόπεδο κόμβο, με τη Νέα Δυτική Είσοδο, που αποτελεί τη συνέχεια της Εθνικής Οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης, και με την οδό

Δενδροποτάμου, η οποία αποτελεί κύρια αρτηρία του δυτικού τμήματος της πόλης. Στο ανατολικό άκρο της, συνδέεται με τις κυριότερες αρτηρίες του κέντρου της πόλης και συγκεκριμένα την οδό Πολυτεχνείου (προέκταση της οδού Τσιμισκή) και τη Μοναστηρίου (προέκταση της Εγνατίας οδού).

Το λιμάνι βρίσκεται νότια της 26ης Οκτωβρίου, άλλοτε σε μικρή απόσταση από αυτή και άλλοτε σε επαφή. Διαθέτει συνολικά 16 πύλες, αλλά μόνο στις τρεις από αυτές παρατηρείται σημαντική κίνηση οχημάτων. Η πρώτη από αυτές χωροθετείται επί της οδού Μοναστηρίου (σχεδόν στο όριο που η οδός αυτή μετονομάζεται σε Λεωφόρος Νίκης) και εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση του λιμανιού και τον κύριο όγκο των εργαζομένων σε αυτό. Η δεύτερη είναι η 11η πύλη, η οποία βρίσκεται επί της 26ης Οκτωβρίου, στο ύψος του 4ου προβλήτα, από την οποία διέρχεται και το σύνολο των σιδηροδρομικών οχημάτων. Η τρίτη, είναι ο δρόμος που εξέρχεται δυτικά του λιμανιού (άγνωστης ονομασίας) και ο οποίος εξυπηρετεί την εμπορική κίνησή του. Από το δρόμο αυτό διέρχεται ο μεγαλύτερος όγκος των φορτηγών οχημάτων που μεταφέρουν προϊόντα από και προς το λιμάνι. Ο δρόμος αυτός έχει μια λωρίδα κυκλοφορίας ανά ρεύμα και εδράζεται πάνω σε κολώνες, λόγω του σαθρού και ελώδους εδάφους της περιοχής. Το ύψος στο οποίο βρίσκεται το κατάστρωμα του δρόμου μεταβάλλεται, με το χαμηλότερο σημείο να είναι στην έξοδο του λιμανιού, όπου εκεί εφάπτεται με το έδαφος, ενώ στη συνέχεια το κατάστρωμα παρουσιάζει υψομετρική διαφορά 4-5 μέτρων με την υπόλοιπη περιοχή. Από το σημείο αυτό και έως ότου συναντήσει τον κάθετο δρόμο, που κατεβαίνει παράλληλα με τη δυτική πλευρά του Δενδροποτάμου, ο δρόμος παραμένει σε σταθερό ύψος από το επίπεδο της θάλασσας. Εν συνεχεία και έως ότου αφήσει στα δεξιά του το εργοστάσιο της ΑΓΕΤ, αυξάνεται στα 6-7 μέτρα η υψομετρική διαφορά μεταξύ του καταστρώματος και του εδάφους, η οποία και παραμένει σταθερή μέχρι το τέλος του. Το τέλος του δρόμου αυτού αποτελεί αδιέξοδο, καθώς το έργο παραμένει ανολοκλήρωτο, αφού δεν έχει κατασκευαστεί το τελευταίο τμήμα του, στο οποίο πραγματοποιείται η κατάβαση του οδοστρώματος στο έδαφος και η σύνδεσή του με την Εσωτερική Περιφερειακή Οδό. Σε μικρή απόσταση από το σημερινό τέλος του δρόμου, περίπου 500 μέτρα ανατολικά από το τέλος του, βρίσκεται κάθετος δρόμος (άγνωστης ονομασίας), ο οποίος τον συνδέει με την οδό Καλοχωρίου. Από τη σύνδεση αυτή και διαμέσου της οδού Καλοχωρίου, τα φορτηγά οχήματα εξέρχονται από το λιμάνι και κατευθύνονται προς την Εσωτερική

Περιφερειακή Οδό ή την Εθνική Οδό Αθηνών – Θεσσαλονίκης. Ο δρόμος-γέφυρα συνδέεται απευθείας με την 26ης Οκτωβρίου με έναν δρόμο που διέρχεται δυτικά και παράλληλα του Δενδροποτάμου. Η σύνδεση του τελευταίου με την 26ης Οκτωβρίου γίνεται ισόπεδα, χωρίς φωτεινούς σηματοδότες, και γι' αυτό δεν υπάρχει η δυνατότητα μετάβασης στο ρεύμα κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς την Εθνική Οδό, λόγω του κρηπιδώματος που διαχωρίζει τα ρεύματα κυκλοφορίας.

6.3.2 Το ιδιοκτησιακό καθεστώς της περιοχής

Η διαίρεση των δομημένων εκτάσεων του Δήμου Θεσσαλονίκης, εντός και εκτός σχεδίου, σε πολεοδομικές ενότητες (ΠΕ) βασίστηκε κατ' αρχήν στη διαίρεση του Δήμου σε πέντε δημοτικά διαμερίσματα. Οι πολεοδομικές ενότητες δημιουργούνται για καθαρά επιχειρησιακούς λόγους, όπως είναι ο έλεγχος της χωροθέτησης και της επάρκειας των κοινοχρήστων χώρων και των κοινωφελών εγκαταστάσεων σε σχέση με την ικανοποίηση των σχετικών αναγκών των χρηστών-κατοίκων. Η διαίρεση αυτή δεν συνεπάγεται την ύπαρξη «γειτονιών» με την κοινωνική έννοια του όρου, καθώς τα βασικά κριτήρια για τον καθορισμό των ΠΕ, σύμφωνα με το σκεπτικό της μελέτης του Γ.Π.Σ. Θεσσαλονίκης (που ακολουθεί τη γενικότερη λογική των Γ.Π.Σ.) είναι τα ακόλουθα:

- i) τα φυσικά χαρακτηριστικά του εδάφους
- ii) οι ιστορικά διαμορφωμένες χωρικές ενότητες, ανάλογα με την καταγωγή του πληθυσμού
- iii) το πληθυσμιακό μέγεθος
- iv) η διακοπή συνέχειας περιοχών κατοικίας από τους υφιστάμενους μεγάλους οδικούς άξονες και ιδιαίτερα από δρόμους ταχείας κυκλοφορίας
- v) οι χωρικές συγκεντρώσεις καταστημάτων εμπορίου και εξυπηρετήσεων.

Οι Λαχανόκηποι, τόσο με την ευρεία, όσο και με τη στενή έννοια του όρου ανήκουν, κατά το μεγαλύτερο τμήμα τους, στο Β' Δημοτικό Διαμέρισμα του Δ. Θεσσαλονίκης και το υπόλοιπο τμήμα τους σε εκτός σχεδίου περιοχή του Δ. Μενεμένης.



Εικόνα 81: Διαχωρισμός του Β' δημοτικού διαμερίσματος σε ΠΕ, έτσι όπως παρουσιάζεται στον αναλυτικό τόμο της μελέτης του Γ.Π.Σ. του Δ. Θεσσαλονίκης.

Με βάση το χάρτη αυτόν, διακρίνουμε ότι ο τομέας των Λαχανοκήπων αποτελείται από τις, κατά το μεγαλύτερο μέρος τους εκτός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου ΠΕ 10 και 11 στα δυτικά/βορειοδυτικά και από την εντός σχεδίου ΠΕ 7 στα ανατολικά/ βορειοανατολικά, ενώ υπάρχουν και δύο περιοχές που δεν εντάσσονται σε καμία ΠΕ, καθώς οι χρήσεις που προσδιορίζονται γι' αυτές, σύμφωνα με το Γ.Π.Σ., δεν περιλαμβάνουν κατοικία (αμιγή ή γενική), επομένως δεν υπάρχουν και μόνιμοι κάτοικοι σ' αυτές, ώστε να προκύπτουν οι σχετικές λειτουργικές ανάγκες που θα πρέπει να ικανοποιούνται σε επίπεδο ΠΕ.

Αυτές οι δύο περιοχές είναι, σύμφωνα με την οριοθέτησή τους, οι ακόλουθες:

α) στην εντός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου 2008 περιοχή και προς τα βόρεια, το μικρό τμήμα του αστικού ιστού μεταξύ των ορίων των ΠΕ 7, 10 και 11, που περιβάλλεται από τις οδούς Γιαννιτσών, Κ. Οικονόμου, Κ. Ρούλια, Μαζαράκη, Καβάλας, Δεμέστιχα, Κ. Ρούλια, Δάφνης, Γιαννιτσών και είναι χαρακτηρισμένο σαν περιοχή Μη ιδιαιτέρως Οχλουσών Επαγγελματικών Εγκαταστάσεων (ΕΜ)

β) προς τα νότια, το τμήμα εντός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου μεταξύ του νότιου ορίου των ΠΕ 7 και 11 και του βορείου ορίου των λιμενικών εγκαταστάσεων, το οποίο είναι χαρακτηρισμένο ως περιοχή κεντρικών λειτουργιών πόλης, βιοτεχνίας-ΕΜ, μεταφορών και πρασίνου, που συνέχεται και αποτελεί ενιαία

χωρική ενότητα με το εκτός αυτού του σχεδίου τμήμα που περιβάλλεται από το όριο του Δενδροποτάμου, το όριο του Δ.Θεσσαλονίκης και το δυτικό και νότιο όριο της ΠΕ 11 και το οποίο εκτείνεται ως το όριο των λιμενικών εγκαταστάσεων, με χρήσεις αστικού πρασίνου/ελεύθερων χώρων, αθλητισμού και εκπαίδευσης.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η χωρική συγκέντρωση των ιδιοκτησιών του δημοσίου, ώστε να γίνει αντιληπτό το γεγονός ότι αυτές συνιστούν πραγματικά ικανοποιητικές και ευμεγέθεις χωρικές ενότητες, αλλά και να αποφευχθούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό απαλλοτριώσεις ιδιωτικών ιδιοκτησιών. Η πληροφορία αυτή εμφανίζεται στον παρακάτω χάρτη και τα συμπεράσματα που προκύπτουν αφορούν την ύπαρξη:

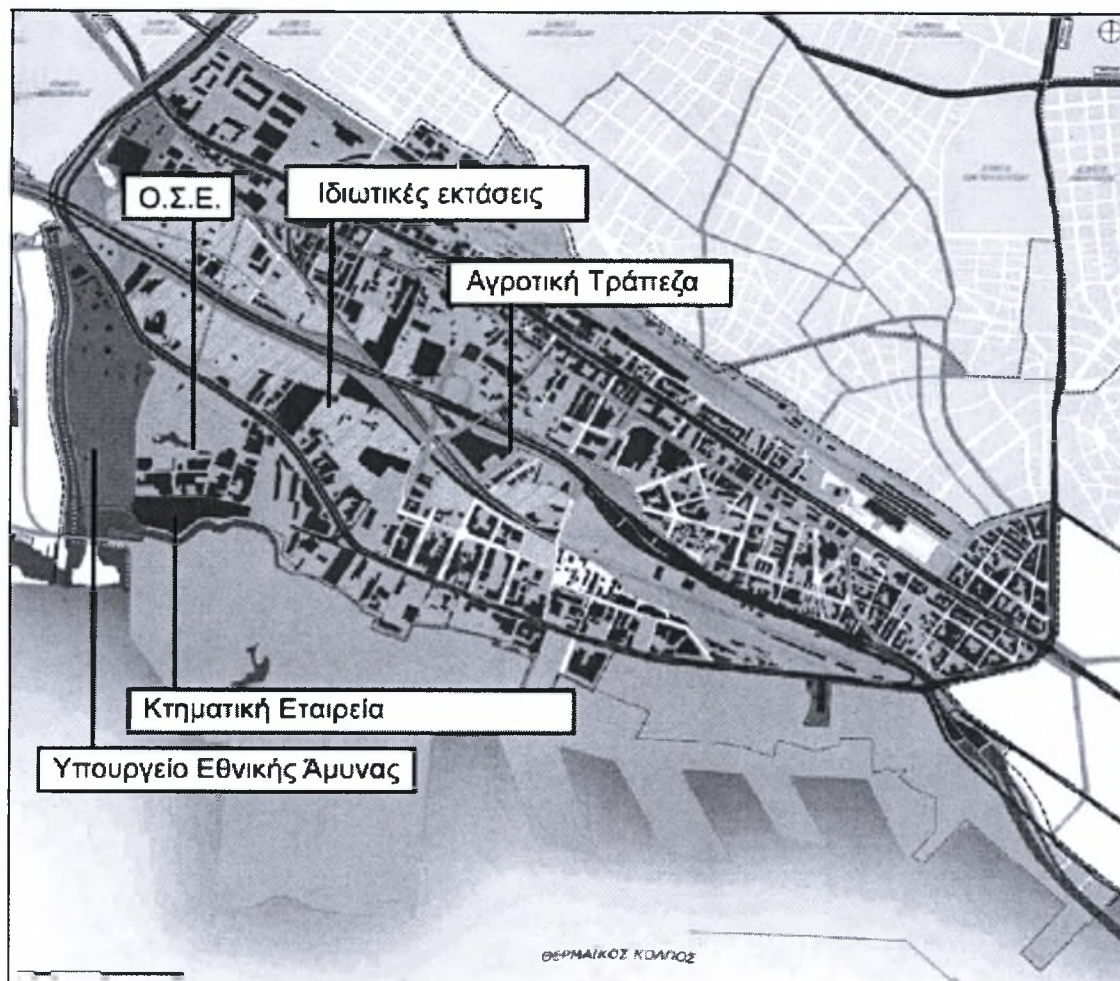
α) της αξιοποιήσιμης έκτασης του Ο.Σ.Ε. στην περιοχή του γηπέδου του Θερμαϊκού νότια της 26ης Οκτωβρίου

β) μικρότερων διάσπαρτων εκτάσεων του Ο.Σ.Ε. στην περιοχή των Βυρσοδεψείων

γ) εκτάσεων της Κ.Υ.Θ. στο ανατολικό τμήμα της εκτός σχεδίου περιοχής, εκατέρωθεν της Νέας Δυτικής Εισόδου.

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι δημόσια είναι και η έκταση που καταλαμβάνει η λωρίδα γης μεταξύ της οριοθετημένης γραμμής του αιγιαλού και του ορίου των λιμενικών εγκαταστάσεων, νοτίως της περιοχής των Βυρσοδεψείων, η οποία ανήκει επίσης στην Κ.Υ.Θ. και τη διαχειρίζεται η Κ.Ε.Δ.52

⁵² Π. Σταθακόπουλος, Διερεύνηση δυνατοτήτων για τη βέλτιστη πολεοδομική ανάπτυξη και αξιοποίησης περιοχής Λαχανοκήπων, Θεσσαλονίκη, Ιανουάριος 2009.



Εικόνα 82: Μεγάλες αδόμητες επιφάνειες στην περιοχή μελέτης και ιδιοκτησιακό καθεστώς τους.

6.3.3 Τάσεις και προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής

Η περιοχή νότια των σιδηροδρομικών γραμμών από το ύψος του Δενδροποτάμου και ως τα Δικαστήρια και τον 2ο προβλήτα του Λιμανιού αποτέλεσε την πρώτη ζώνη βιομηχανικής εγκατάστασης στην Θεσσαλονίκη, σε άμεση συνάρτηση με το Λιμάνι και τις χερσαίες (αρχικά σιδηροδρομικές μεταφορές). Εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από μικρή οικιστική πυκνότητα, αν και βρίσκεται πολύ κοντά στο πυκνοκατοικημένο κέντρο. Άλλα χαρακτηριστικά της περιοχής είναι η κυριαρχία του Λιμανιού και η κατάτμηση του χώρου λόγω των οδικών και σιδηροδρομικών εξυπηρετήσεων, από μεγάλες ιδιοκτησίες – βιομηχανοστάσια, που έχουν πάψει να λειτουργούν (ΦΙΞ, ΒΙΛΚΑ, Σφαγεία, ΖΑΝΑΕ, Βυρσοδεψεία, Ψυγεία, Αλευρόμυλου κ.λ.π.) Εξακολουθεί επίσης να «στιγματίζεται» ως περιοχή υποβαθμισμένης ποιότητας περιβάλλοντος, λόγω της δυσοσμίας που προκαλεί η λειτουργία των βυρσοδεψείων αλλά και λόγω της αναρχίας χρήσεων και εγκαταστάσεων.

Η αποδιοργάνωση των αρχικών λειτουργιών, σε συνδυασμό με την «πίεση» που δέχεται η περιοχή από το κέντρο της πόλης, οδηγεί σε ένα έντονο μετασχηματισμό της περιοχής, κυρίως περί τον νότιο άξονα της 26ης Οκτωβρίου. Παρατηρείται εγκατάσταση επαγγελματικών χρήσεων (γραφεία – έδρες

επιχειρήσεων. Εκθέσεις κ.λ.π.) και χρήσεων αναψυχής. Παραδείγματα είναι τα εξής:

- Οι εγκαταστάσεις αναψυχής: Μύλος, Φιξ, Βίλκα, Υδρόγειος, με επανάχρηση παλαιών βιομηχανοστάσιων και η μετατροπή του παλαιού αντλιοστασίου του ΟΥΘ σε Μουσείου Νερού.

- Η μετατροπή του κτιρίου των Δημοτικών Σφαγείων σε Αθλητικό κέντρο, το γήπεδο του Θερμαϊκού, την κατασκευή του Σταθμού Υπεραστικών λεωφορείων (ΚΤΕΛ Ν. Θεσσαλονίκης) παρά την Λεωφόρο Δενδροποτάμου.

- Η ανέγερση κτιρίου γραφείων – καταστημάτων, τόσο στην κεντρική, προς τα Δικαστήρια απόληξη (εμπορικό κέντρο ΓΕΚ), όσο και στην ανατολική (Porto Center).

- Το Porto και το Met Hotel, Α τάξης και τα δύο, σε ανακατασκευαζόμενο βιομηχανικό κέλυφος, στο τέρμα της λεωφορειακής γραμμής Βούλγαρη – Σφαγεία.

Η τάση αυτή εκδηλώνεται αυθόρμητα, χωρίς ιδιαίτερο γενικό σχεδιασμό, χωρίς προηγούμενη «αναπλαστική» παρέμβαση (όπως π.χ. στην περίπτωση των Λαδάδικων) ή κάποια παρέμβαση στις υποδομές. Η περιοχή αυτή μπορεί να χαρακτηριστεί ως η μόνη φυσική διέξοδος του κέντρου. Έτσι η ολοκλήρωση των έργων υποδομής σε συνδυασμό με την εξειδίκευση και εφαρμογή του Πολεοδομικού Σχεδίου αναμένεται να δώσει νέα ώθηση και να συμβάλει στην μετατροπή της περιοχής σε τόπο εγκατάστασης «κεντρικών» επαγγελματικών λειτουργιών και λειτουργιών αναψυχής.

Η πολεοδομική πρόταση του Γ.Π.Σ. συντείνει στην οργάνωση του χώρου σε δύο ζώνες, παράλληλες με τους υφιστάμενους οδικούς άξονες της 26ης Οκτωβρίου και της Μοναστηρίου – Γιαννιτσών, με επαγγελματική κυρίως εγκατάσταση, και περιοχές κατοικίας στα δυτικά τους όρια. Έμφαση δίνεται στα εξής:

- Η περιοχή κεντρικών λειτουργιών στην απόληξη του βου προβλήτα του Λιμένα Θεσσαλονίκης (που συνδέεται με την μετατόπιση των κεντρικών λειτουργιών του Λιμένα προς τα δυτικά υπό την πίεση για απόδοση χώρου στο κέντρο της πόλης).

- Η μετατροπή της σήμερα υφιστάμενης ευρείας ζώνης κατάληψης των σιδηροδρομικών γραμμών σε περιοχή πρασίνου, που διαχωρίζει επαρκώς τις δύο ζώνες οικιστικής – επαγγελματικής εγκατάστασης, στο ύψος της Δυτικής εισόδου, και λειτουργεί ως «διάδρομος» πρασίνου, ως το κεντρικό τμήμα της Πόλης.

Οι προβλέψεις αυτές δεν έχουν εξειδικευτεί παραπάνω καθώς δεν έχει εκπονηθεί Πολεοδομική Μελέτη. Απαραίτητες φυσικές προϋποθέσεις για την εφαρμογή των ρυθμίσεων θεωρούνται η κατασκευή της Δυτικής Εισόδου και η συνακόλουθη αναδιοργάνωση του οδικού δικτύου και ο ανασχεδιασμός της σιδηροδρομικής σύνδεσης του Λιμένα.⁵³

⁵³ Γ. Μιχαηλίδης, Η σύγκρουση των φορέων για την μετακίνηση της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, Φεβρουάριος 2008.

7. Έρευνα πεδίου-Ερωτηματολόγιο

7.1. Ταυτότητα της έρευνας

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε μέσω της συλλογής δομημένου ερωτηματολογίου με ερωτήσεις κλειστού τύπου. Το ερωτηματολόγιο αυτό απευθύνεται σε άτομα που λόγω της θέσης ή της μόρφωσής τους έχουν μια πιο εμπειριστατωμένη γνώση της υφιστάμενης κατάστασης της ΔΕΘ, αλλά και της βαρύνουσας σημασίας της για την πολιτικο-οικονομική ζωή τόσο της Θεσσαλονίκης, όσο και της περιφέρειας κεντρικής Μακεδονίας αλλά και της χώρας ευρύτερα. Τέτοια άτομα είναι εκπρόσωποι της ακαδημαϊκής και τεχνικής κοινότητας, εκπρόσωποι της τοπικής διοίκησης αλλά και άτομα που στο παρελθόν έχουν υπηρετήσει την ΔΕΘ από διάφορες θέσεις. (Βλ και Παράρτημα)

Συνολικά στην στάλθηκαν 15 συμπληρωμένα ερωτηματολόγια, ενώ τα κύρια χαρακτηριστικά του δείγματος των ερωτηθέντων φαίνονται στους παρακάτω πίνακες:

ΗΛΙΚΙΑ	
Μ.Ο.	51,8 Χρονών

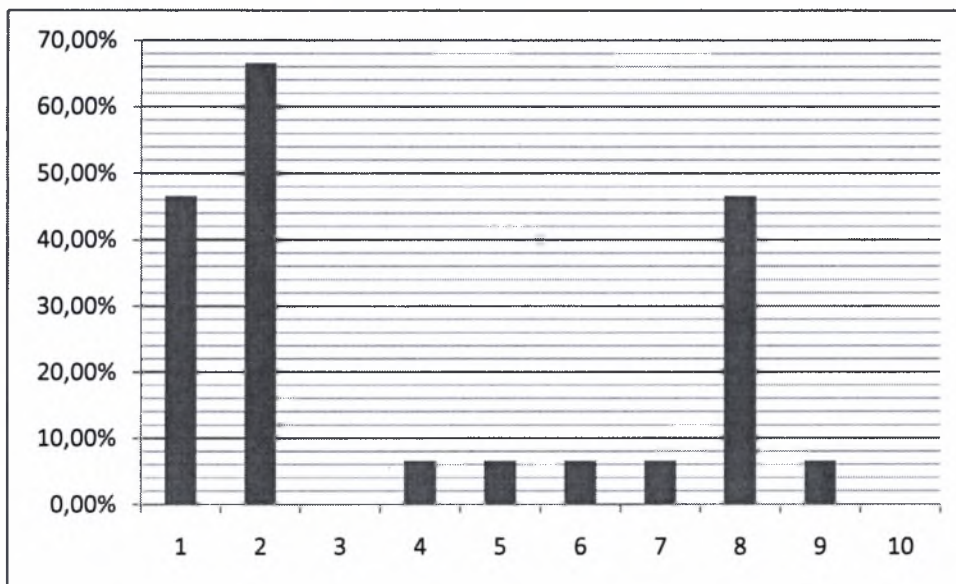
ΦΥΛΟ	
ΑΡΡΕΝ	80%
ΘΗΛΥ	20%

ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΣΧΕΣΗ ΜΕ Δ.Ε.Θ.	
ΝΑΙ	66,7%
ΟΧΙ	33,3%

7.2. Πορίσματα από την επεξεργασία των απαντήσεων

Ερώτημα 1^ο. Παρακαλώ επιλέξτε τις σημαντικότερες αδυναμίες της υφιστάμενης λειτουργίας και περιοχής εγκατάστασης της ΔΕΘ (έως δύο επιλογές).

1.	Έλλειψη σαφούς μακροπρόθεσμου σχεδιασμού	46,6%
2.	Ανεπαρκείς χώροι στάθμευσης επισκεπτών	66,6%
3.	Έλλειψη οργανωμένου δικτύου πωλήσεων προϊόντων	0%
4.	Φαινόμενα γραφειοκρατίας και διοικητικού συγκεντρωτισμού	6,6%
5.	Έλλειψη εναλλακτικών ΜΜΜ πλην αστικών λεωφορείων	6,6%
6.	Διάσχιση ολόκληρου του κέντρου της πόλης από επισκέπτες	6,6%
7.	Βανδαλισμοί λόγω γειννίας με Α.Π.Θ.	6,6%
8.	Παλαιότητα των εγκαταστάσεων	46,6%
9.	Μεγάλη απόσταση από Αεροδρόμιο	6,6%
10.	Μεγάλη απόσταση από μεγάλους οδικούς άξονες	0%



Οι απαντήσεις του δείγματος της έρευνας αναδεικνύουν ότι οι ερωτηθέντες αξιολογούν ως **σημαντικότερες αδυναμίες** της υφιστάμενης εγκατάστασης της Δ.Ε.Θ:

1. Την ανεπάρκεια στους χώρους στάθμευσης των επισκεπτών, τόσο κατά τις μέρες διεξαγωγής της Έκθεσης του Σεπτεμβρίου, όσο και κατά τη διάρκεια των κλαδικών Εκθέσεων. Αυτό έχει ως συνέπεια την περεταίρω κυκλοφοριακή συμφόρηση του ήδη επιβαρυσμένου κέντρου της πόλης, αλλά και την μετατροπή των

- όμορων εγκαταστάσεων του Α.Π.Θ σε ένα πελώριο γήπεδο στάθμευσης των επιβατικών Ι.Χ. των επισκεπτών.
2. Την έλλειψη σαφούς μακροπρόθεσμου σχεδιασμού, καθώς ιδιαίτερα τα στελέχη της Δ.Ε.Θ. θεωρούν ότι η Helexpro και η Δ.Ε.Θ. οφείλουν να λειτουργούν πρωτίστως με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και ευέλικτα ούτως ώστε να ικανοποιούν τους επιχειρησιακούς και οικονομικούς της στόχους, γεγονός που δεν συμβαίνει. Η προσέγγιση στη διοργάνωση της Δ.Ε.Θ. στο άμεσο μέλλον, πιστεύουν ότι πρέπει να βασίζεται στη βασική φιλοσοφία ότι οι εκθέσεις αποτελούν εμπειρίες για τους εκθέτες και τους επισκέπτες. Η «πολυπόθητη» αφοσίωση του πελάτη (customer loyalty) και η εξ' αυτής επανεπιλογή της συμμετοχής ή της επίσκεψης επιτυγχάνεται πλέον μόνο με την παροχή βιωματικών εμπειριών που αποτελούν ισχυρό κίνητρο για τον επισκέπτη.
 3. Την παλαιότητα των εγκαταστάσεων, καθώς η Έκθεση φιλοξενείται ως επί το πλείστον σε κτίρια-περίπτερα με περιορισμένο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, τα οποία είναι στο σύνολο τους αντιστρεπτές λυόμενες κατασκευές. Τα περίπτερα αυτά κατασκευάστηκαν γρήγορα με την χρήση προκατασκευασμένων και τυποποιημένων μεταλλικών στοιχείων, και είναι κτισμένα στην πλειοψηφία τους την περίοδο 1978-1991. Τα κτίρια αυτά καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό της Δ.Ε.Θ. αναιρώντας βασικές αρχές οργάνωσης του ελεύθερου δημοσίου χώρου της.

Αντίθετα οι ερωτηθέντες δεν αξιολογούν ως **σημαντικές** αδυναμίες:

1. Την έλλειψη οργανωμένου δικτύου πωλήσεων προϊόντων καθώς θεωρούν ότι σε αυτό τον τομέα έχει γίνει σημαντική πρόοδος, αφού η Helexpro εφαρμόζει έρευνα αγοράς η οποία

- αποσκοπεί τόσο στη διερεύνηση της γενικότερης στάσης των επιχειρήσεων έναντι του θεσμού των εκθέσεων (πόσο σημαντικές είναι για το μίγμα μάρκετινγκ, γιατί δεν συμμετέχουν, κ.λ.π.), όσο και στη διερεύνηση των ίδιων των κλάδων στους οποίους στοχεύει η κάθε κλαδική έκθεση της Δ.Ε.Θ.
2. Τα φαινόμενα γραφειοκρατίας και διοικητικού συγκεντρωτισμού, καθώς θεωρούν ότι η διοίκηση εφαρμόζει τυποποιημένα μοντέλα εργασίας για την διασφάλιση ενός ικανοποιητικού μοντέλου εργασίας και παροχής υπηρεσιών.
 3. Συγκοινωνιακά δεν θεωρούν ότι η διάσχιση ολόκληρου του κέντρου της πόλης από επισκέπτες, η διάσχιση ολόκληρου του κέντρου της πόλης από τους επισκέπτες, η μεγάλη απόσταση από Αεροδρόμιο και η μεγάλη απόσταση από σημαντικούς οδικούς άξονες της πόλης αποτελούν τροχοπέδη στην ομαλή λειτουργία της Έκθεσης, κυρίως λόγω των σημαντικών συγκοινωνιακών έργων και μέτρων που έχουν ήδη δρομολογηθεί, όπως η κατασκευή της γραμμής το ΜΕΤΡΟ, η διάνοιξη της εξωτερικής περιφερειακής οδού και η βελτίωση της συχνότητας και της συνέπειας των αστικών δρομολογίων του ΟΑΣΘ.
 4. Τους βανδαλισμούς λόγω γειννίασης με το Α.Π.Θ, καθώς αν και στο παρελθόν έχουν υπάρξει σημαντικά περιστατικά βανδαλισμών, πιστεύουν ότι ο περιορισμός του ασύλου με το νέο Νόμο-Πλαίσιο για την λειτουργία των Πανεπιστημίων θα έχει θετικές συνέπειες, αλλά επίσης πάγια πεποίθηση τους αποτελεί η θέση ότι η γειννίαση με το Α.Π.Θ. μπορεί να προσφέρει θετικό έργο και να αποτελέσει κοιτίδα συνεργασίας σε επίπεδο τεχνογνωσίας και επιχειρηματικής ανάπτυξης.

Ερώτημα 2ο-4ο . Σε κλίμακα από 1 ως 5 παρακαλώ αξιολογήστε τα παρακάτω χαρακτηριστικά της περιοχής του Αγροκτήματος του ΑΠΘ κοντά στο αεροδρόμιο της Μίκρας/ των Λαχανοκήπων/ του Αγροκτήματος του ΑΤΕΙ Θεσσαλονίκης στη Σίνδο.

A/A	ΚΡΙΤΗΡΙΟ	ΑΓΡΟΚΤΗΜΑ ΑΠΘ	ΛΑΧΑΝΟΚΗΠΟΙ	ΑΤΕΙ ΣΙΝΔΟΣ
1.	Συνολική έκταση	3,928571	2,785714	3,357143
2.	Διαθέσιμη «Δημόσια» έκταση/ ιδιοκτησιακό καθεστώς	3,214286	2,142857	3,5
3.	Σιδηροδρομική σύνδεση με την περιοχή	2	3,642857	3,785714
4.	Οδική σύνδεση με μεγάλους οδικούς άξονες	3,857143	3,428571	3,714286
5.	Σύνδεση με το αεροδρόμιο «Μακεδονία»	4,642857	1,642857	1,5
6.	Σύνδεση με το υπό κατασκευή Μετρό (ή μελλοντικές επεκτάσεις του)	3,5	2,428571	2,142857
7.	Ποιότητα υφιστάμενων δικτύων υποδομών	3,5	2,571429	2,5
8.	Υφιστάμενες χρήσεις γης- μελλοντική συνέργεια με ΔΕΘ	3,357143	2,785714	2,571429
9.	Αναγκαιότητα ανάπλασης της περιοχής	2,857143	4	3,071429
10.	Υπαρξη τουριστικών αξιοθέατων πλησίον	2,785714	2,142857	2,142857

11.	Υπαρξη αθλητικών/ εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων πλησίον	2,928571	2	2,285714
12.	Υπαρξη πρασίνου	3,5	1,928571	2,642857
13.	Ελκυστικότητα περιοχής για επενδύσεις	3,428571	2,642857	2,785714
14.	Υπαρξη προηγούμενου σχεδιασμού - σύνδεση με ΡΣΘ	2,714286	2,571429	3
15.	Υπαρξη μεγάλων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων	3,5	3,5	2,142857

ΧΡΩΜΑ	ΚΑΤΑΤΑΞΗ
	1 ^ο
	2 ^ο
	3 ^ο

Πίνακας 9: Υπόμνημα.

Οι απαντήσεις των ερωτηθέντων δείχνουν μία ξεκάθαρη προτίμηση τους στην μελλοντική μετεγκατάσταση της ΔΕΘ στα ανατολικά, και αξιολογούν την θέση του αγρόκτηματος της Γεωπονικής σχολής του Α.Π.Θ. ως την καταλληλότερη. Συγκεκριμένα:

- Όσον αφορά την συνολική έκταση, θεωρούν ότι το αγρόκτημα του ΑΠΘ στη Μίκρα, με ακάλυπτη επιφάνεια περίπου 1850 στρεμμάτων, καλύπτει τις ανάγκες της μετεγκατάστασης, και ακολουθεί το αγρόκτημα του ΑΤΕΙ στη Σίνδο με ακάλυπτη

- επιφάνεια 900 στρεμμάτων και τέλος η περιοχή των Λαχανοκήπων με ακάλυπτη επιφάνεια 550 στρεμμάτων.
2. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς των 2 αγροκτημάτων θεωρείται λιγότερο σημαντικό εμπόδιο για την μετεγκατάσταση της ΔΕΘ τόσο στο αγρόκτημα του ΑΤΕΙ της Σίνδου, όσο και στο αγρόκτημα του ΑΠΘ στη Μίκρα, καθώς θεωρείται σκόπιμο μπροστά στο συλλογικό καλό της ανάπτυξης της οικονομικής δραστηριότητας της πόλης και της αποσυμφόρησης του κέντρου της, ότι οι διοικήσεις των δύο ιδρυμάτων θα μπουκ στην διαδικασία της ανταλλαγής των εκτάσεων τους με αντίστοιχης αξίας σε άλλες περιοχές που θα ανήκουν είτε στην κυριότητα της ΔΕΘ ΑΕ, είτε του δημοσίου. Αντίθετα το πολύ-ιδιοκτησιακό καθεστώς το οποίο διέπει τους Λαχανόκηπους (αν και μεγάλες αδόμητες εκτάσεις του ανήκουν στον ΟΣΕ, την Αγροτική Τράπεζα και το Υπουργείο Εθνικής Αμύνης), ότι θα αποτελέσει τροχοπέδη για πιθανές αναγκαίες απαλλοτριώσεις.
 3. Η σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο θεωρείται ιδιαίτερα εφικτή στην περίπτωση του αγροκτήματος του ΑΤΕΙ της Σίνδου (ειδικότερα με τον προαστιακό σιδηρόδρομο). Οι Λαχανόκηποι θεωρείται ότι βρίσκονται σε μικρή οδική απόσταση από τον τερματικό σταθμό του ΟΣΕ στην Μοναστηρίου, ενώ αντίθετα η σύνδεση με σιδηροδρομική τροχιά θεωρείται αβέβαιη έως και δύσκολη για το αγρόκτημα του ΑΠΘ στη Μίκρα.
 4. Η σύνδεση με τους μεγάλους οδικούς άξονες κρίνεται ιδιαίτερα ευνοϊκή για το αγρόκτημα του ΑΠΘ στη Μίκρα, με την προϋπόθεση της έγκαιρης ολοκλήρωσης της εξωτερικής περιφερειακής οδού. Για το αγρόκτημα του ΑΤΕΙ της Σίνδου, κρίνεται επίσης επαρκής λόγω της γεινίασης με τις εξόδους της πόλης προς την ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό. Αντίθετα για τους

- Λαχανόκηπους, προβληματίζει η αναγκαία διέλευση ενός τμήματος της δυτικής πτέρυγας του ΠΣΘ, μέχρι την προσέγγιση των μεγάλων οδικών αξόνων που περιβάλλουν την πόλη.
5. Η άμεση σύνδεση με το αεροδρόμιο «Μακεδονία», κρίνεται ως επιτακτική για την επιτυχημένη μετέπειτα οικονομική και οργανωτική επιτυχία της ΔΕΘ. Το αγρόκτημα του ΑΠΘ στη Μίκρα ασφαλώς και υπερέρχει σε αυτό το κριτήριο λόγω της γειτνίασης του με το αεροδρόμιο. Αντίθετα η απόσταση από το αγρόκτημα του ΑΤΕΙ της Σίνδου, και τους Λαχανοκήπους κρίνεται ως ιδιαίτερος μεγάλη για τους μελλοντικούς επισκέπτες της Έκθεσης.
 6. Η σύνδεση με το υπό κατασκευήν ΜΕΤΡΟ θεωρείται ότι θα αποτελέσει σημαντικό πλεονέκτημα για την περιοχή του αγροκτήματος του ΑΠΘ στη Μίκρα, καθώς βρίσκεται στα μελλοντικά σχέδια επέκτασης της βασικής γραμμής του, και συγκεκριμένα της μελλοντικής επέκτασης προς το Αεροδρόμιο «Μακεδονία». Αντίθετα δεν προβλέπεται κάποια επέκταση προς την περιοχή της Σίνδου, ενώ ο τερματικός σταθμός της βασικής τροχιάς του ΜΕΤΡΟ στον σταθμό του ΟΣΕ, κρίνεται σχετικά μακρινός για τους μελλοντικούς πεζούς επιβάτες της Έκθεσης, οι οποίοι θα επιβάλλεται να αλλάζουν ΜΜΜ για την μεταφορά τους στους Λαχανοκήπους.
 7. Τα υφιστάμενα δίκτυα υποδομών κρίνονται επαρκή για της περιοχή του αγροκτήματος του ΑΠΘ στη Μίκρα, απόρροια και της γενικότερης αναπτυξιακής τροχιάς της ανατολικής πλευράς της Θεσσαλονίκης, σε αντίθεση με τους Λαχανοκήπους, που αν και βρίσκονται σε κεντρική περιοχή του ΠΣΘ χρειάζονται σημαντική αναβάθμιση και το αγρόκτημα του ΑΤΕΙ της Σίνδου, που χρίζει επίσης σημαντικής βελτίωσης των υφισταμένων

- υποδομών της ευρύτερης περιοχής.
8. Η συνέργεια των υφισταμένων χρήσεων γης της ευρύτερης περιοχής του αγροκτήματος του ΑΠΘ στη Μίκρα με την μελλοντική μετεγκατάσταση της ΔΕΘ, αξιολογείται ως θετική, καθώς μπορούν να εξυπηρετήσουν τις μελλοντικές ανάγκες της Έκθεσης (μέσω μεγάλων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων κλπ). Αντίθετα, τόσο στους Λαχανόκηπους (εγκαταλελειμμένα βυρσοδεψία, παρακμάζουσες βιομηχανικές εγκαταστάσεις κλπ), όσο και στο αγρόκτημα του ΑΤΕΙ της Σίνδου (έντονος αγροτο-κτηνοτροφικός χαρακτήρας της περιοχής), η ευρύτερη περιοχή τους χρίζει άμεσα εξυγίανσης και αστικής αναζωογόνησης προκειμένου να βρεθούν σε θέση να υποδεχτούν την ΔΕΘ.
 9. Σύμφωνα και με το παραπάνω ερώτημα, η ανάγκη ανάπλασης κρίνεται ιδιαίτερα επιτακτική στους Λαχανόκηπους και το αγρόκτημα του ΑΤΕΙ της Σίνδου, και λιγότερο επιβεβλημένη στο αγρόκτημα του ΑΠΘ στη Μίκρα.
 10. Η εύκολη πρόσβαση προς την Εθνική οδό Θεσσαλονίκης-Χαλκιδικής (με την ιδιαίτερα σημαντική τουριστική κίνηση ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς και φθινοπωρινούς μήνες) αποτελεί προσόν για την περιοχή του αγροκτήματος του ΑΠΘ στη Μίκρα, καθώς δίνει την δυνατότητα στους επισκέπτες να συνδυάσουν την επίσκεψή τους στην ΔΕΘ με τον προορισμό αυτό. Από την άλλη πλευρά, η ευκολία πρόσβασης στην Εγνατία Οδό και την ΠΑΘΕ από την περιοχή του αγροκτήματος του ΑΤΕΙ της Σίνδου (και σε μικρότερο βαθμό ευκολίας από τους Λαχανόκηπους) δίνει την δυνατότητα στους επισκέπτες να συνδυάσουν την παραμονή τους στην Θεσσαλονίκη με μία επίσκεψη στους κοντινούς τουριστικούς προορισμούς της

Κεντρικής Μακεδονίας.

11. Η λειτουργία του Διεθνούς Πανεπιστημίου Ελλάδος (ΔΙΠΑΕ) στην περιοχή της Θέρμης (το οποίο μπορεί να αποτελέσει κοιτίδα επιστημονικής και τεχνολογικής συνεργασίας με την ΔΕΘ), αλλά και το Εθνικό Γυμναστήριο Μίκρας, προσφέρουν χρήσεις γης εκπαιδευτικού και αθλητικού χαρακτήρα που μπορούν να λειτουργήσουν σε υποστηρικτικό βαθμό. Το ΑΤΕΙ της Σίνδου μπορεί να συνεισφέρει επίσης προς αυτή την κατεύθυνση, σε περίπτωση μετεγκατάστασης στο γήπεδο του αγροκτήματος του.
12. Η ύπαρξη του αγροκτήματος της Γεωπονικής σχολής του ΑΠΘ προσφέρει μία ευκαιρία αξιοποίησης του υφισταμένου πρασίνου της περιοχής και συνεργασίας με την Γεωπονική σχολή για την συντήρηση και περαιτέρω φροντίδα του και μετά την μετεγκατάσταση. Στο αγρόκτημα του ΑΤΕΙ στη Σίνδο, η μεγαλύτερη έκταση καταλαμβάνεται από μονάδες κτηνοτροφικής κατά βάσιν επεξεργασίας, ενώ στην περιοχή των Λαχανοκήπων η ύπαρξη πρασίνου είναι περιορισμένη και κρίνεται αναγκαία η αναβάθμιση της περιοχής με «ενέσεις» πρασίνου σε περίπτωση μετεγκατάστασης της ΔΕΘ.
13. Η ανατολική πλευρά της ΔΕΘ κρίνεται ιδιαίτερα ευνοϊκή για την προσέλκυση μελλοντικών επενδύσεων που θα προκύψουν από την μετεγκατάσταση της ΔΕΘ και τις επιχειρηματικές προοπτικές που θα προκύψουν. Η γεινίαση του αγροκτήματος του ΑΤΕΙ της Σίνδου με την ΒΙΠΕΘ Σίνδου, μπορεί να προσελκύσει νέες επενδυτικές πρωτοβουλίες εφόσον δωθούν τα κατάλληλα κίνητρα εκ μέρους της πολιτείας για εγκατάσταση επιχειρήσεων σε αυτή (πάντα φυσικά υπό όρους αειφορικής ανάπτυξης της περιοχής). Επενδυτική δραστηριότητα στους Λαχανοκήπους

μπορεί να προκύψει μόνο έπειτα από μία συντονισμένη εξυγίανση της περιοχής, η οποία άλλωστε βρίσκεται κοντά στο διοικητικό και οικονομικό κέντρο της πόλης.

14. Για την ευρύτερη αναπτυσσόμενη ανατολική πλευρά της πόλης, το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (ν. ΡΣΘ) δίνει κίνητρα και προτείνει την περεταίρω ενδυνάμωση της οικονομικής της ανάπτυξης, γεγονός στο οποίο εκτιμάται ότι θα συντελέσει και η πιθανή μετεγκατάσταση της ΔΕΘ στο αγρόκτημα του ΑΠΘ στη Μίκρα. Για την περιοχή των Λαχανοκήπων το ω. ΡΣΘ δεν κάνει κάποιο ιδιαίτερη αναφορά, καθώς δίνει έμφαση στις παραγωγικές και βιομηχανικές συγκεντρώσεις που βρίσκονται μόνο στον Βόρειο αναπτυξιακό άξονα, και όχι σε αυτές που είναι διάσπαρτες στο όλο το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης. Όσον αφορά την περιοχή της Σίνδου, στο ν. ΡΣΘ προβλέπονται ορισμένες πολεοδομικές προβλέψεις για την εξυγίανση και ανάπτυξη ολόκληρου του «δυτικού τόξου» του ΠΣΘ, χωρίς όμως να γίνεται ιδιαίτερη μνεία στην ΒΙΠΕΘ Σίνδου.
15. Η ΔΕΘ μπορεί να εξυπηρετήσει τους επισκέπτες της ανατολικά με την ύπαρξη ενός μεγάλου αριθμού ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων υψηλού επιπέδου (Hyatt, Nikropolis κ.α.), όπως επίσης και στο κέντρο, σε περίπτωση μετεγκατάστασης στους Λαχανόκηπους (Electra Palace, Macedonia Palace, Daios κ.α.). Αντίθετα στην δυτική πλευρά της Θεσσαλονίκης οι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις δεν πληρούν τόσο υψηλά πρότυπα προδιαγραφών.

Ερώτημα 5ο. Παρακαλώ επιλέξτε με σειρά προτεραιότητας την περιοχή που θεωρείται καταλληλότερη για την μετεγκατάσταση της ΔΕΘ και αξιολογήστε την (1: πολύ αρνητικό, 5: πολύ θετικό).

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ	ΚΑΤΑΤΑΞΗ
---------	------------	----------

1. Περιοχή του Αγροκτήματος του ΑΠΘ	4,214286	1
2. Περιοχή των Λαχανοκήπων	2,142857	3
3. Περιοχής του Αγροκτήματος του ΤΕΙ Θεσσαλονίκης στη Σίνδο	2,214286	2

Είναι λοιπόν σαφές και από την τελική και συνολική αξιολόγηση των τριών προτεινομένων περιοχών μετεγκατάστασης της ΔΕΘ, ότι προσφορότερη περιοχή χωροθέτησης της αποτελεί η περιοχή του Αγροκτήματος του ΑΠΘ η οποία συγκεντρώνει σαφώς υψηλότερη βαθμολογία από τις άλλες δύο, σε αντιστοιχία και με τις επιμέρους αξιολογητικές προηγούμενες ερωτήσεις. Ακολουθεί η περιοχή Περιοχής του Αγροκτήματος του ΤΕΙ Θεσσαλονίκης στη Σίνδο, και σε μικρή βαθμολογική απόσταση η περιοχή των Λαχανοκήπων, οι οποίες κατά την κρίση των ερωτηθέντων δεν πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις, ενώ χρίζουν και ειδικής πολεοδομικής μέριμνας για την αστική αναζωογόνηση τους πριν καθιστούν ικανές να δεχτούν την μελλοντική μετεγκατάσταση της ΔΕΘ.

Συμπεράσματα

Η ανάδειξη της Θεσσαλονίκης σε Διεθνές Περιφερειακό Εκθεσιακό Κέντρο, είναι στο επίκεντρο της αναπτυξιακής στρατηγικής της Έκθεσης. Η Ευρύτερη Περιοχή της Ελλάδας και ιδιαίτερα της Θεσσαλονίκης περιλαμβάνει χώρες που δεν γειτνιάζουν μόνο γεωγραφικά αλλά έχουν ισχυρούς δεσμούς με την πόλη και με την Ελλάδα, όπως, πολιτιστικούς (Βαλκάνια, πρώην ΕΣΣΔ, Ιταλία), οικονομικούς (Βαλκάνια, Βίσεγκραντ), θρησκευτικούς (Βαλκάνια, πρώην ΕΣΣΔ), καθώς, και πολιτικούς (Μέση Ανατολή, Β. Αφρική), ενώ, η πλειοψηφία τους φιλοξενεί

αναδυόμενες αγορές, κατάλληλες για ιχνηλασία και αξιοποίηση ευκαιριών. Οι χώρες της περιοχής αυτής συνθέτουν παγκοσμίως ένα καινούριο αναδυόμενο πόλο με μεγάλη δυναμική, εγγύτητα στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παραγωγική κουλτούρα τριών ηπείρων, σημαντικά αποθέματα πρώτων υλών, οικονομίες με σημαντικές ανάγκες και ανθρώπινο δυναμικό που αναζητά ανάπτυξη, καινοτομικά προϊόντα και υπηρεσίες. Αποδίδοντας προνομιακή ταυτότητα και μεταχείριση σε επιχειρήσεις από τις χώρες αυτές, η Έκθεση μπορεί να διαμορφώσει ένα δίαυλο έκφρασης του εξωτερικού εμπορίου τους μέσω της Ελλάδας και λειτουργικά μέσω των διεθνών εκθέσεων στη Θεσσαλονίκη. Αντίρροπα, η Θεσσαλονίκη μπορεί να αποτελέσει σημείο συνάντησης επιχειρήσεων και επενδυτών απ' όλο τον κόσμο, που αναζητούν όχι μόνο νέες αναδυόμενες αγορές για πωλήσεις, αλλά και ευκαιρίες για αγορές προϊόντων και υπηρεσιών από την ευρύτερη περιοχή της Ελλάδας.

Η προσέγγιση στη διοργάνωση εκθέσεων στο άμεσο μέλλον πρέπει να βασίζεται στη βασική φιλοσοφία ότι οι εκθέσεις αποτελούν εμπειρίες για τους εκθέτες και τους επισκέπτες. Η «πολυπλόκτη» αφοσίωση του πελάτη (customer loyalty) και η εξ' αυτής επαναληξιμότητα της συμμετοχής ή της επίσκεψης επιτυγχάνεται πλέον μόνο με την παροχή βιωματικών εμπειριών που αποτελούν ισχυρό κίνητρο. Η πραγματική πρόκληση του μέλλοντος για την εκθεσιακή βιομηχανία είναι η εύρεση του τρόπου να καταστούν οι εκθέσεις μια από τα πιο αποδοτικές και πιο αποτελεσματικές μεθόδους διαπροσωπικής επικοινωνίας. Παράλληλα, οι εκθέσεις, στο άμεσο μέλλον, θα πρέπει να τοποθετούνται στο μίγμα μάρκετινγκ των εκθετών σαν ένα αποδοτικό εργαλείο επιτάχυνσης των πωλήσεων. Αυτό δεν σημαίνει ότι οι στόχοι της βελτίωσης του brand name και της επικοινωνίας δεν θα πρέπει να εξυπηρετούνται παράλληλα. Οι εκθέτες θα πρέπει να είναι προετοιμασμένοι να ωθήσουν τους επισκέπτες πέρα από τα αρχικά στάδια της επαφής με το προϊόν στα στάδια της πώλησης. Σε αυτό το σημείο βρίσκεται η αξία των εκθέσεων για τους εκθέτες. Μία τέτοια πρακτική θα βοηθούσε και τους εμπορικούς επισκέπτες να πετύχουν των απώτερο στόχο τους που είναι η ενδυνάμωση της θέσης τους στον κύκλο διανομής και εμπορίας των προϊόντων ή η απόκτηση ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων με την αγορά προϊόντων υψηλής τεχνολογίας. Έτσι, οι εκθέσεις θα πρέπει να εντάσσονται τόσο στο μίγμα μάρκετινγκ όσο και στη διαδικασία πωλήσεων των εκθετών.

Η επείγουσα αναγκαιότητα για μια γενναία, εθνικού επιπέδου, προσπάθεια ανάκτησης του χαμένου για την Θεσσαλονίκη εδάφους αποτελεί ήδη από καιρό κοινό τόπο, όμως το σταδιακό πέρασμα της πολιτείας δια των φορέων της από το στάδιο των εξαγγελιών σ' εκείνο της πράξης έφθασε να συμπέσει χρονικά με την παρούσα δυσμενή συγκυρία της παγκόσμιας κρίσης και την κορύφωση της δημοσιονομικής δυσπραγίας σε εθνικό επίπεδο.

Έτσι το πάγιο αίτημα της τοπικής κοινωνίας «να δει πράγματα να γίνονται» παραμένει αγωνιώδες και το ποθούμενο «καλύτερο αύριο» για την πόλη θα παραμείνει επισφαλές εάν δεν υπάρξει εκ μέρους και μεταξύ όλων των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων και παραγόντων της πολιτικής, οικονομικής και πνευματικής ζωής

της πόλης, συναντίληψη ,εναρμονισμένη δράση και αποτελεσματική ενθάρρυνση και αξιοποίηση της ιδιωτικής επενδυτικής προθυμίας και της επιχειρηματικής τóλμης.

Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται και η βασική στρατηγική σκοπιμότητα της μετεγκατάστασης της ΔΕΘ σε νέες σύγχρονες διεθνούς επιπέδου εκθεσιακές και συνεδριακές εγκαταστάσεις σε συνδυασμό με την ανάπλαση του ιστορικού χώρου της Διεθνούς Έκθεσης στο κέντρο της πόλης.

Η σημερινή κατάσταση, όπως προκύπτει από την εφαρμογή της ισχύουσας ρυμοτομίας, δηλαδή η αντιμετώπιση του χώρου ως ενιαίας οικοπεδικής έκτασης ειδικού προορισμού (Δ.Ε.Θ.), με κοινό για όλες τις χρήσεις Σ.Δ. και με δυνατότητα ελεύθερης τοποθέτησης των κτιριακών όγκων, μέχρι εξάντλησης της επιτρεπόμενης κάλυψης και δόμησης, μπορεί μεν να διαφύλαξε την όλη έκταση από τη σταδιακή απώλεια αμιγώς εκθεσιακών χώρων για άλλες εκμεταλλεύσεις (εκτός από το μέτωπο της Αγγελάκη), έρχεται όμως σε αντίθεση με την προοπτική ανάπλασης του χώρου, όπως αυτή διατυπώνεται αντίστοιχα στα κείμενα του Ρυθμιστικού και του Γ.Π.Σ. για «άνοιγμα της Έκθεσης στην πόλη» και για «τη διεύρυνση των χρήσεων και την οργάνωση εγκαταστάσεων για πολιτιστικές λειτουργίες στο διάστημα που δεν λειτουργεί η ΔΕΘ».

Θεσμικά, η διερεύνηση των κατάλληλων θέσεων χωροθέτησης στο Π.Σ.Θ. και την ευρύτερη περιοχή του για μια πληθώρα σημαντικών αλλά συχνά ετερόκλητων εγκαταστάσεων όπως το εκθεσιακό κέντρο της ΔΕΘ, (θα έπρεπε να) είναι αντικείμενο σειράς μελετών και (θεσμοθετημένων ή νέων) αποφάσεων σε διάφορα επίπεδα σχεδιασμού (από το Περιφερειακό Πλαίσιο, το Ρυθμιστικό σχέδιο, τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια ή άλλες εξειδικευμένες μελέτες). Οι μελέτες εκτελούνται, και οι αποφάσεις τυπικά λαμβάνονται από διάφορα επίπεδα και όργανα διοίκησης, με προτάσεις αρμόδιων φορέων, μεταξύ των οποίων ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης έχει έναν σημαντικό αλλά όχι αποφασιστικό λόγο.

Ωστόσο και οι προβλεπόμενες ανεπαρκείς και ασαφείς τυπικές διαδικασίες συχνά δεν τηρούνται ή τηρούνται προσχηματικά δεδομένων:

- της θεσμικής ανεξαρτησίας που απολαμβάνουν σε διάφορους βαθμούς ως προς το σχεδιασμό του χώρου τους και όχι μόνο, διάφορες αρχές και φορείς (στρατιωτικές αρχές, Πανεπιστήμια, Οργανισμοί Λιμένος, ΔΕΘ, ΕΟΤ-ΕΤΑ κ.ά.)
- της χαρακτηριστικής έλλειψης οργάνωσης και διαφάνειας για τη διαθέσιμη γη του Δημοσίου, των ΟΤΑ και άλλων δημόσιου συμφέροντος φορέων, όπως προκύπτει από τις πρακτικές των υπηρεσιών που την διαχειρίζονται (π.χ. Κτηματική Υπηρεσία, Ε.Τ.Α., Υπ. Γεωργίας, Υπ. ΕΘ. Άμυνας κ.ά.).

- της υποστελέχωσης, των αδυναμιών και του χαμηλού κύρους που απολαμβάνουν οι διοικητικές υπηρεσίες (κυρίως δε αυτές της περιφέρειας) που είναι επιφορτισμένες με τον πολεοδομικό-χωροταξικό σχεδιασμό.
- της εν Ελλάδι ιδιαίτερης βαρύτητας των λεγόμενων «πολιτικών αποφάσεων» που διαμέσου διάφορων καναλιών, συνήθως υπερεισχύουν των αντίστοιχων διοικητικών και τεχνοκρατικών (π.χ. εγκατάσταση μονάδων ΑΕΙ ή ΤΕΙ σε κάποια πόλη που δεν έχει τις προϋποθέσεις).

Εξ αιτίας των δυσκολιών ορθολογικής χωροθέτησης λόγω των παραπάνω, συνήθως οι αποφάσεις χωροθέτησης λαμβάνονται με πολιτικές διαβουλεύσεις στη βάση του εντοπισμού ενός ικανοποιητικού -τουλάχιστον σε επιφάνεια- γηπέδου (συνήθως δημόσιας γης), της στενά εννοούμενης εξυπηρέτησης των συμφερόντων ορισμένων ισχυρών ομάδων (εργαζομένων ή συναλλασσόμενων -όχι όμως των πολιτών- στην υπό χωροθέτηση εγκατάσταση), και του πολιτικού/προσωπικού διαγκωνισμού μεταξύ τοπικών ή άλλων εκπροσώπων της Διοίκησης, της Αυτοδιοίκησης, ισχυρών παραγωγικών φορέων και του πολιτικού κόσμου ευρύτερα, ενώ σημαντικό ρόλο παίζουν και τα Μ.Μ.Ε.

Η νοτιοανατολική πλευρά της Θεσσαλονίκης συγκεντρώνει όλες τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την εγκατάσταση ενός σημαντικού εκθεσιακού κέντρου. Η χωροθέτηση της ΔΕΘ στην περιοχή του αγροκτήματος συνδυάζεται με την αξιοποίηση μιας σειράς αναμφισβήτητων γεωγραφικών πλεονεκτημάτων.

Καταρχήν η θέση παρέχει τη δυνατότητα εκμετάλλευσης όλων των κύριων δικτύων μεταφοράς, καθώς βρίσκεται στην απόληξη της προγραμματισμένης εξωτερικής περιφερειακής οδού και των αξόνων προς τη Χαλκιδική και τις ακτές του Θερμαϊκού. Η άμεση γειτνίαση με το αεροδρόμιο που παρατηρείται σε πολλά από τα πρόσφατα διεθνή εκθεσιακά κέντρα διευκολύνει μία ειδική κατηγορία διεθνών εμπορικών επισκεπτών, καθώς και ιδιωτικών πτήσεων προσκεκλημένων υψηλού επιπέδου. Στο προτεινόμενο γήπεδο εφάπτεται η τελική επέκταση του Μετρό της Θεσσαλονίκης και η πολυσυζητημένη θαλάσσια συγκοινωνία. Η ενδεχόμενη επιλογή της θέσης αυτής θα κάνει περισσότερο βιώσιμη την υλοποίηση αυτών των συγκοινωνιακών υποδομών, καθώς θα εξασφαλιστεί κρίσιμος αριθμός μετακινήσεων με δημόσια μέσα μεταφοράς. Σε αντίθετη περίπτωση απομακρύνονται ή και αναστέλλονται οι προοπτικές παράκτιας ή σιδηροδρομικής συγκοινωνίας με την περιοχή.

Η γειτνίαση με την ταχύτατα αναπτυσσόμενη ευρύτερη περιοχή όπου υπάρχουν εμπορικά κέντρα, χώροι αναψυχής, τουριστικές υποδομές, οικιστικοί πυρήνες, καθώς και οι αφετηρίες των μετακινήσεων προς τη Χαλκιδική εξασφαλίζει

τη βιωσιμότητα του εκθεσιακού κέντρου, το οποίο σύμφωνα με τα δεδομένα των τελευταίων χρόνων έχει φθίνουσα πορεία με αρκετά προβλήματα που θα αρθούν μόνο σε μια προσεκτικά επιλεγμένη νέα θέση. Στην πραγματικότητα η έκθεση έχει ανάγκη να υποστηριχτεί από μία αναπτυγμένη ελκυστική περιοχή με υποδομές. Η αντίθετη επιλογή της χωροθέτησης σε μία λιγότερο κατάλληλη περιοχή, ώστε το ίδιο το εκθεσιακό κέντρο να αποτελέσει πόλο ανάπτυξης της άμεσης ενδοχώρας συνεπάγεται αυξημένους κινδύνους.

Η πρόταση για τη χωροθέτηση στη βορειοδυτική πλευρά της πόλης, ή στην περιοχή των Λαχανοκήπων δικαιολογείται μόνο με στενά πολιτικά κριτήρια επιλογής και όχι από την αντικειμενική αξιολόγηση των πιθανών τοποθεσιών. Η υιοθέτηση τέτοιων κριτηρίων ιστορικά δεν έχει αποδώσει, όπως δείχνουν και τα παλαιότερα παραδείγματα στρατοπέδων ή τμημάτων ΑΕΙ στην επαρχία, τα οποία τουλάχιστον αποτελούν αμιγώς κρατικές επενδύσεις. Προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης δεν είναι δυνατόν να λυθούν με την «άνωθεν» εφαρμογή ενός αναπτυξιακού μοντέλου ξένου προς τον χαρακτήρα μιας περιοχής, αλλά με την ουσιαστική προώθηση μιας άλλης ατζέντας, συναφούς προς την περιοχή αυτή, η οποία θα αξιοποιεί τα ιδιαίτερα συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Ένα νέο εκθεσιακό κέντρο προϋποθέτει ανταποδοτικές οικονομικές προοπτικές που εκ των πραγμάτων δεν μπορούν να αντιβαίνουν στους αντικειμενικούς περιορισμούς βιωσιμότητας σε μία ελεύθερη οικονομία και ιδιαίτερα σήμερα με τους δεδομένους δημοσιονομικούς περιορισμούς. Η συγκέντρωση σχετικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών είναι απαραίτητη για να λειτουργήσει το εκθεσιακό κέντρο. Από την άλλη πλευρά πρέπει παράλληλα να επιδιωχθεί η ανάπτυξη στη βορειοδυτική πλευρά της πόλης, αλλά με τρόπο βιώσιμο και συμβατό με τη φυσιογνωμία της περιοχής και τα υπαρκτά πλεονεκτήματά της.

Τα ειδικότερα προτερήματα του παραλιακού γηπέδου του αγροκτήματος του ΑΠ.Θ. προκύπτουν από την ποιότητα του ευρύτερου περιβάλλοντος της συγκεκριμένης θέσης, την καλή διατήρηση των φυσικών πόρων και του τοπίου. Η σημαντική έκταση του αγροκτήματος και η γεινίαση με νέες προτεινόμενες εγκαταστάσεις του ΑΠΘ (κέντρα έρευνας -καινοτομίας, εργαστήρια και χώροι εκπαίδευσης) διευκολύνουν το γενικότερο σχεδιασμό ενός αναξιοποίητου σήμερα «αδρανούς» χώρου μέσα από μια συνολική περιβαλλοντική διευθέτηση, καθώς συνδυάζεται η ύπαρξη χρήσεων πολιτισμού και εκπαίδευσης. Η συνεργασία με το ΑΠΘ διασφαλίζει το σεβασμό στους περιβαλλοντικούς περιορισμούς και την ανάπτυξη με ποιοτικά κριτήρια, πέρα από την στενή αναζήτηση των οποιωνδήποτε θεμιτών κερδοφόρων δραστηριοτήτων. Η σωστή και ισόρροπη αξιοποίηση μίας έκτασης υψηλής αξίας που βρίσκεται σήμερα σε καθεστώς αναπτυξιακής αδράνειας μπορεί να είναι επωφελής για όλους.

Σε μία πόλη όπως η Θεσσαλονίκη το εκτεταμένο θαλάσσιο μέτωπο έχει διαχρονική σημασία για την ανάπτυξη της καθώς αποτελεί κύριο συστατικό του χαρακτήρα της ως πύλης της βαλκανικής χερσονήσου προς το θαλάσσιο χώρο του Αιγαίου. Η επιλογή μιας παραθαλάσσιας θέσης μπορεί να αποτελέσει κύριο

συστατικό του σχεδιασμού της επέμβασης, οδηγώντας στην ανάδειξη και στον επαναπροσδιορισμό της σχέσης της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο, το οποίο παρουσιάζει σήμερα μία ασυνέχεια στο τμήμα αυτό του πολεοδομικού συγκροτήματος. Επιπλέον υπάρχουν προφανή λειτουργικά προτερήματα, καθώς διευκολύνεται η ανάπτυξη εκθέσεων σκαφών και δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα. Έτσι δημιουργείται μια σημαντική ευκαιρία αναδιαμόρφωσης του τουριστικού προφίλ της πόλης ως προορισμού που συνδυάζει δραστηριότητες εκθεσιακές, αναψυχής, περιβαλλοντικές και εμπορικές.

Παράρτημα



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ

& ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΘΕΣΕΩΝ
ΓΙΑ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ Δ.Ε.Θ.****ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ**

Η έρευνα αυτή πραγματοποιείται στα πλαίσια της Διπλωματικής εργασίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Πολεοδομία- Χωροταξία» του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Σκοπός της είναι να καταγράψει τις προοπτικές μετεγκατάστασης της ΔΕΘ, καθώς και να αναδείξει την καταλληλότερη περιοχή για την υποδοχή της.

Το ερωτηματολόγιο αυτό απευθύνεται σε άτομα που λόγω της θέσης ή της μόρφωσής τους έχουν μια πιο εμπειριστατωμένη γνώση της υφιστάμενης κατάστασης της ΔΕΘ, αλλά και της βαρύνουσας σημασίας της για την πολιτικο-οικονομική ζωή τόσο της Θεσσαλονίκης, όσο και της περιφέρειας κεντρικής Μακεδονίας αλλά και της χώρας ευρύτερα. Τέτοια άτομα είναι εκπρόσωποι της ακαδημαϊκής και τεχνικής κοινότητας, εκπρόσωποι της τοπικής διοίκησης αλλά και άτομα που στο παρελθόν έχουν υπηρετήσει την ΔΕΘ από διάφορες θέσεις.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για τη συμμετοχή σας.

1. Παρακαλώ επιλέξτε τις σημαντικότερες αδυναμίες της υφιστάμενης λειτουργίας και περιοχής εγκατάστασης της ΔΕΘ (έως δύο επιλογές).

1.	Έλλειψη σαφούς μακροπρόθεσμου σχεδιασμού	
2.	Ανεπαρκείς χώροι στάθμευσης επισκεπτών	
3.	Έλλειψη οργανωμένου δικτύου πωλήσεων προϊόντων	
4.	Φαινόμενα γραφειοκρατίας και διοικητικού συγκεντρωτισμού	
5.	Έλλειψη εναλλακτικών ΜΜΜ πλην αστικών λεωφορείων	
6.	Διάσχιση ολόκληρου του κέντρου της πόλης από επισκέπτες	
7.	Βανδαλισμοί λόγω γεινιάσσης με ΑΠΘ	
8.	Παλαιότητα των εγκαταστάσεων	
9.	Μεγάλη απόσταση από Αεροδρόμιο	
10.	Μεγάλη απόσταση από μεγάλους οδικούς άξονες	

Οι ερωτήσεις που ακολουθούν έχουν σκοπό να διερευνήσουν τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των 3 πιθανών περιοχών μετεγκατάστασης της ΔΕΘ

2. Σε κλίμακα από 1 ως 5 παρακαλώ αξιολογήστε τα παρακάτω χαρακτηριστικά της περιοχής του Αγροκτήματος του ΑΠΘ κοντά στο αεροδρόμιο της Μίκρας (1: πολύ αρνητικό, 5: πολύ θετικό)

	κακό ←————→ καλό μικρό μεγάλο				
	1	2	3	4	5
Συνολική έκταση					
Διαθέσιμη «Δημόσια» έκταση/ ιδιοκτησιακό καθεστώς					
Σιδηροδρομική σύνδεση με την περιοχή					
Οδική σύνδεση με μεγάλους οδικούς άξονες					
Σύνδεση με το αεροδρόμιο «Μακεδονία»					
Σύνδεση με το υπό κατασκευή Μετρό (ή μελλοντικές επεκτάσεις του)					
Ποιότητα υφιστάμενων δικτύων υποδομών					
Υφιστάμενες χρήσεις γης-μελλοντική συνέργεια με ΔΕΘ					
Αναγκαιότητα ανάπλασης της περιοχής					
Ύπαρξη τουριστικών αξιοθέατων πλησίον					
Ύπαρξη αθλητικών/ εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων πλησίον					
Ύπαρξη πρασίνου					
Ελκυστικότητα περιοχής για επενδύσεις					
Ύπαρξη προηγούμενου σχεδιασμού -σύνδεση με ΡΣΘ					
Ύπαρξη μεγάλων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων					

3. Σε κλίμακα από 1 ως 5 παρακαλώ αξιολογήστε τα παρακάτω χαρακτηριστικά της περιοχής των Λαχανοκήπων (1: πολύ αρνητικό, 5: πολύ θετικό)

	κακό ←————→ καλό μικρό μεγάλο				
	1	2	3	4	5
Συνολική έκταση					
Διαθέσιμη «Δημόσια» έκταση/ ιδιοκτησιακό καθεστώς					
Σιδηροδρομική σύνδεση με την περιοχή					
Οδική σύνδεση με μεγάλους οδικούς άξονες					
Σύνδεση με το αεροδρόμιο «Μακεδονία»					
Σύνδεση με το υπό κατασκευή Μετρό (ή μελλοντικές επεκτάσεις του)					
Ποιότητα υφιστάμενων δικτύων υποδομών					
Υφιστάμενες χρήσεις γης-μελλοντική συνέργεια με ΔΕΘ					
Αναγκαιότητα ανάπλασης της περιοχής					
Ύπαρξη τουριστικών αξιοθέατων πλησίον					
Ύπαρξη αθλητικών/ εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων πλησίον					
Ύπαρξη πρασίνου					
Ελκυστικότητα περιοχής για επενδύσεις					
Ύπαρξη προηγούμενου σχεδιασμού -σύνδεση με ΡΣΘ					
Ύπαρξη μεγάλων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων					

4. Σε κλίμακα από 1 ως 5 παρακαλώ αξιολογήστε τα παρακάτω χαρακτηριστικά της περιοχής του Αγροκτήματος του ΤΕΙ Θεσσαλονίκης στη Σίνδο (1: πολύ αρνητικό, 5: πολύ θετικό)

	κακό ←————→ καλό μικρό μεγάλο				
	1	2	3	4	5
Συνολική έκταση					
Διαθέσιμη «Δημόσια» έκταση/ ιδιοκτησιακό καθεστώς					
Σιδηροδρομική σύνδεση με την περιοχή					
Οδική σύνδεση με μεγάλους οδικούς άξονες					
Σύνδεση με το αεροδρόμιο «Μακεδονία»					
Σύνδεση με το υπό κατασκευή Μετρό (ή μελλοντικές επεκτάσεις του)					
Ποιότητα υφιστάμενων δικτύων υποδομών					

Υφιστάμενες χρήσεις γης-μελλοντική συνέργεια με ΔΕΘ					
Αναγκαιότητα ανάπλασης της περιοχής					
Υπαρξη τουριστικών αξιοθέατων πλησίον					
Υπαρξη αθλητικών/ εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων πλησίον					
Υπαρξη πρασίνου					
Ελκυστικότητα περιοχής για επενδύσεις					
Υπαρξη προηγούμενου σχεδιασμού -σύνδεση με ΡΣΘ					
Υπαρξη μεγάλων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων					

5. Παρακαλώ επιλέξτε με σειρά προτεραιότητας την περιοχή που θεωρείται καταλληλότερη για την μετεγκατάσταση της ΔΕΘ και αξιολογήστε την (1: πολύ αρνητικό, 5: πολύ θετικό) .

1. Περιοχή του Αγροκτήματος του ΑΠΘ		
2. Περιοχή των Λαχανοκήπων		
3. Περιοχής του Αγροκτήματος του ΤΕΙ Θεσσαλονίκης στη Σίνδο		

ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΑ

ΗΛΙΚΙΑ _____ ετών

Άρρεν ΦΥΛΟ
 Θήλυ

ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ (έως που έχετε φτάσει και αποφοιτήσετε)

Δημοτικό	
Γυμνάσιο	
Λύκειο	
ΙΕΚ – ΚΕΚ	
ΤΕΙ	
Πανεπιστήμιο	
Μεταπτυχιακές Σπουδές	

ΕΡΓΑΣΙΑΚΗ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΔΕΘ

ΟΧΙ
 ΝΑΙ

Αν ναι παρακαλώ προσδιορίστε:

1. ΔΕΘ

Ιδιότητα: _____

2. HELEXPO

Ιδιότητα: _____

ΕΙΣΤΕ ΜΟΝΙΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ;

ΟΧΙ

ΝΑΙ

Αν ναι παρακαλώ προσδιορίστε σε ποια περιοχή _____

ΕΥΧΑΡΙΣΤΟΥΜΕ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΑΣ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗΣ

Όνοματεπώνυμο Συνεντευκτή _____ ΜΠΕΛΙΜΠΑΣΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ _____

Ημερομηνία _____ Διάρκεια _____

Κωδικός Ερωτηματολογίου _____

Βιβλιογραφία

Εισαγωγή

- Α. Θωμόπουλος, Helexpro the world's next business gate, Θεσσαλονίκη 2005.
- Γ. Αλογοσκούφης, Helexpro the world's next business gate, Θεσσαλονίκη 2005.
- Helexpro the world's next business gate, Θεσσαλονίκη 2005.
- Χρηματο-οικονομική μελέτη βιωσιμότητας της ανάπτυξης του Διεθνούς Εκθεσιακού και Συνεδριακού Κέντρου Θεσσαλονίκης, Helexpro A.E., 2009

Κεφάλαιο 1^ο- Ιστορική αναδρομή

- Σ. Τζακόπουλος, πρακτικά συνεδρίου ΕΒΕΘ «Η ανάπτυξη των πόλεων ως προϋπόθεση για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας. Η διεθνής εμπειρία», Θεσσαλονίκη 2006.
- Ιστορία της επιχειρηματικότητας στη Θεσσαλονίκη, Θεσσαλονίκη 2004
- Β. Νεράντζη-Βαρμάζη, Βυζαντινή Θεσσαλονίκη. Εγκώμια της πόλης, Θεσσαλονίκη 2005.
- Ε. Χεκίμογλου, Ε.Ρούπα, 75 χρόνια ιστορίας ΔΕΘ, Θεσσαλονίκη 2000
- Ιστορική αναδρομή, Helexpro the world's next business gate, σελ 54-62, Θεσσαλονίκη 2005.

Κεφάλαιο 2^ο- Η διεθνής εμπειρία

- F. Cambo, 'Informe del Comité Directivo de la Exposition Presentado al Ayuntamiento de Barcelona el 27/11/1914'

- Robert Malina, Michael Schwab, Christoph Wollersheim, Using a contingent valuation approach for evaluating the benefits of airports for regional economies, 2008
- Παρλαβαντζάς Ανδρέας, «εκθεσιακός και επαγγελματικός τουρισμός», 2006
- Καπέλη, 1999, στο Α. Σταύρου, αστικό και αγροτικό περιβάλλον στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων: αλλαγές και διαφοροποίηση κατά την τελευταία 20ετία, 2006
- John.D Kasarda, The Counselors of Real Estate Journal, 2000
- www.london2012.com
- Αποτίμηση των χωροθετικών παραμέτρων προηγούμενων διοργανώσεων, στο Χωροθέτηση-καταλληλότητα τόπου εγκατάστασης EXPO 2008, τόμος Α, 2001.
- M. Roche, Mega-Events and Modernity: Olympics and Expos in the Growth of Global Culture, 2000.
- Ν. Καλογήρου, Διερεύνηση δυνατοτήτων περιβαλλοντικού σχεδιασμού στο αγρόκτημα ου Α.Π.Θ. και στο χώρο της Δ.Ε.Θ για την εξυπηρέτηση του νέου εκθεσιακού κέντρου, εκπαιδευτικών και κοινωφελών χρήσεων, (Ιούλιος 2009).
- Τ. Κουμάνης, συνέδριο «Συνεδριακός τουρισμός στην Ελλάδα. Όνειρο ή πραγματικότητα;», 2007
- 1 Μ. Παπαρίνου, Η εξέλιξη του συνεδριακού τουρισμού στην Ελλάδα, προβλήματα και προοπτικές, Θεσσαλονίκη 2007

- Ι Μανάζης, Ο ρόλος του αθλητικού μάρκετινγκ στον αθλητικό τουρισμό στην Ελλάδα: η περίπτωση των NAT WEST ISLAND GAMES στη ρόδο το 2007, 2011
- Ι. Κωστάκης, Οι προτιμήσεις των καταναλωτών ως προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, Αθήνα 2010
- J.E. Findling and K. Pelle, Historical Dictionary of World's Fairs and Expositions, 1990

Κεφάλαιο 3^ο- Η υφιστάμενη κατάσταση & τα προβλήματα του σημερινού εκθεσιακού χώρου της ΔΕΘ

- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ: Σχέδιο Ανάπτυξης Μητροπολιτικών Κέντρων.
- Πρότυπο χωρικής ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης, στο Χωροθέτηση-Καταλληλότητα τόπου εγκατάστασης EXPO 2008, Τόμος Α, 2001
- Άρθρα 13, 14, 15 του Σχεδίου Νόμου «Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης»
- www.exhibitsurveys.com/trends
- International Association of Exhibitions and Events, Outboarding, 2010
- Ελληνικές Εκθέσεις – HELEXPO A.E., Ι. Παπακωνσταντίνου, 2009
- Τεχνική Έκθεση για τις πολεοδομικές ρυθμίσεις της ΔΕΘ ΑΕ, εισήγηση προς τον ΟΡΘ, Ιανουάριος 2000.
- Γ. Μιχαηλίδης, Η σύγκρουση των φορέων για την μετακίνηση της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, Φεβρουάριος 2008

- Χρηματο-οικονομική μελέτη βιωσιμότητας της ανάπτυξης του Διεθνούς Εκθεσιακού και Συνεδριακού Κέντρου Θεσσαλονίκης, Ηεlexpo Α.Ε., 2009.
- Δ. Ζυγομαλάς, Αξιόλογα κτήρια και σύνολα στα στρατόπεδα της Θεσσαλονίκης, Ημερίδα ΤΕΕ ΤΚΜ Στρατόπεδα στην πόλη: Ανάδειξη και αξιοποίηση, Θεσσαλονίκη 2006.
- Αξιοποίηση Ελεύθερων Χώρων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Μετεγκατάσταση ΔΕΘ, πόρισμα της ομάδας εργασίας ΤΕΕ ΤΚΜ, Θεσσαλονίκη, Δεκέμβριος 2008.
- Σ. Πολύζος, Περιφερειακή Ανάπτυξη, 2011

Κεφαλαίο 4^ο - Προτεινόμενες εναλλακτικές θέσεις μετεγκατάστασης της ΔΕΘ

- www.metrothessalonikis.com
- Γ. Μιχαηλίδης, Η σύγκρουση των φορέων για την μετακίνηση της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, Φεβρουάριος 2008.
- Ειδικό στόχο χωροθέτησης, στο Χωροθέτηση-καταλληλότητα τόπου εγκατάστασης EXPO 2008, τόμος Α, 2001.

Κεφαλαίο 5^ο - Αναγκαιότητα μετεγκατάστασης & προτεινόμενα κριτήρια επιλογής βέλτιστης θέσης.

- Ειδικό στόχο χωροθέτησης, στο Χωροθέτηση-καταλληλότητα τόπου εγκατάστασης EXPO 2008, τόμος Α, 2001.
- Συγκριτική Αξιολόγηση Καταλληλότητας Γηπέδων, προτεινομένων για την Μετεγκατάσταση της ΔΕΗ, με συνδυασμένα Τεχνικά και Χρηματοοικονομικά Κριτήρια, Θεσσαλονίκη, Ιούλιος 2009.

- Αξιοποίηση Ελεύθερων Χώρων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Μετεγκατάσταση ΔΕΘ, πόρισμα της ομάδας εργασίας ΤΕΕ ΤΚΜ, Θεσσαλονίκη, Δεκέμβριος 2008.
- Χρηματο-οικονομική μελέτη βιωσιμότητας της ανάπλασης του Διεθνούς Εκθεσιακού και Συνεδριακού Κέντρου Θεσσαλονίκης, Helexpro A.E., 2009.
- J. Monclus, International exhibitions and urbanism, 2009.
- www.bie-paris.org
- Ελληνικές Εκθέσεις – HELEXPO A.E., Ι. Παπακωνσταντίνου, 2009
- Ν. Καλογήρου, Διερεύνηση δυνατοτήτων περιβαλλοντικού σχεδιασμού στο αγρόκτημα ου Α.Π.Θ. και στο χώρο της Δ.Ε.Θ για την εξυπηρέτηση του νέου εκθεσιακού κέντρου, εκπαιδευτικών και κοινωφελών χρήσεων, (Ιούλιος 2009).
- Ειδικοί στόχοι χωροθέτησης, στο Χωροθέτηση-καταλληλότητα τόπου εγκατάστασης EXPO 2008, τόμος Α, 2001.

Κεφάλαιο 6^ο- Ανάλυση Χαρακτηριστικών επιλεγμένων περιοχών

- (Τεχνική Μελέτη Περιβαλλοντικής Διαχείρισης και Αποκατάστασης του Γαλλικού Ποταμού, 2002)
- Χωροταξική-Πολεοδομική διερεύνηση της ευρύτερης περιοχής της EXPO 2008: Υπάρχουσα κατάσταση και προτάσεις, Θεσσαλονίκη, Δεκέμβριος 2004.
- Ν. Καλογήρου, Διερεύνηση δυνατοτήτων περιβαλλοντικού σχεδιασμού στο αγρόκτημα ου Α.Π.Θ. και στο χώρο της Δ.Ε.Θ για την εξυπηρέτηση

του νέου εκθεσιακού κέντρου, εκπαιδευτικών και κοινωνικών χρήσεων,
(Ιούλιος 2009).

- Π. Σταθακόπουλος, Διερεύνηση δυνατοτήτων για τη βέλτιστη πολεοδομική ανάπτυξη και αξιοποίησης περιοχής Λαχανοκήπων, Θεσσαλονίκη, Ιανουάριος 2009.
- Γ. Μιχαηλίδης, Η σύγκρουση των φορέων για την μετακίνηση της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, Φεβρουάριος 2008.

Περιεχόμενα

Αντί προλόγου..	2
Εισαγωγή	4
1. Ιστορική αναδρομή	7
I. Οι σχέσεις με τη Θεσσαλονίκη.....	8
II. Βυζαντινή εμπορική πανήγυρη	9
III. Η οθωμανική περίοδος: Ιεραρχημένο δίκτυο εμπορικών εκθέσεων	10
IV. Το προοίμιο των σύγχρονων εκθέσεων	11
V. Η Διεθνής Εκθεση Θεσσαλονίκης, 1926-1940.....	11
VI. Διεθνής Εκθεση Θεσσαλονίκης - HELEXPO, 1951-2005.....	13
VII. Οι μεγάλες στιγμές της HELEXPO-ΔΕΘ	16
2. Η διεθνής εμπειρία.....	20
2.1 Χωροθέτηση εκθεσιακών κέντρων.....	20
2.2 ΔΙΕΘΝΗ ΕΚΘΕΣΙΑΚΑ ΚΕΝΤΡΑ.....	25
1. New Stuttgart Trade Fair, Germany, (2006).....	25
3. Asia World-Expo, Hong Kong, China, (2005)	32
4. IFEMA Madrid Trade Fair, Spain, (2000).....	36
5. Paris Nord Villepinte Exhibition and Convention Centre, France, (1982).....	40
6. Fiera Milano, Italy, (2005).....	44
7. Scottish exhibition and conference centre (SECC), U.K., (1985)	47
8. Feira Internacional de Lisboa, Portugal, (1998)	52
9. Nuremberg Messe, Germany, (1974).....	56
10. EXPO Zaragoza, Spain, (2008)	60
2.3 Συμπεράσματα	68
3. Η υφιστάμενη κατάσταση & τα προβλήματα του σημερινού εκθεσιακού χώρου της ΔΕΘ.....	73
3.1 Οι κατευθύνσεις χωρικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης.....	73
3.2 Το επιχειρηματικό περιβάλλον	79
3.3 Η σημερινή κατάσταση της ΔΕΘ	85
3.4 Οι υποδομές της ΔΕΘ	87
3.4.1 Εκθεσιακές Υποδομές.....	90
3.4.2 Λοιπές Κτιριακές Εγκαταστάσεις.....	92
3.4.3 Συνεδριακοί Χώροι.....	93
3.4.4 Βοηθητικές εγκαταστάσεις.....	97
3.4.5 Αξιολόγηση υφιστάμενων υποδομών.....	98
3.5 Προβλήματα στη χωροθέτηση σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης.....	99

4. Προτεινόμενες εναλλακτικές θέσεις μετεγκατάστασης της ΔΕΘ	103
4.1 ΔΥΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	104
4.2 ΒΟΡΕΙΑ ΖΩΝΗ.....	108
4.3 ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΖΩΝΗ	112
4.4 Συνοπτική ανάλυση επιλεγμένων περιοχών	115
5. Αναγκαιότητα μετεγκατάστασης & προτεινόμενα κριτήρια επιλογής βέλτιστης θέσης.....	128
5.1 Ο ρόλος της Θεσσαλονίκης στο διεθνές εκθεσιακό περιβάλλον και η αναγκαιότητα μετεγκατάστασης της ΔΕΘ.....	128
5.2 Οι δυσκολίες χωροθέτησης στο Π.Σ.Θ.....	130
5.3 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΕΚΘΕΣΙΑΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ.....	131
5.4 Στόχοι και κριτήρια χωροθέτησης του Νέου Εκθεσιακού Κέντρου της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης (ΝΕΚ-ΔΕΘ).....	137
5.5 Λόγοι αποκλεισμού ορισμένων περιοχών μετεγκατάστασης.....	141
6. Ανάλυση Χαρακτηριστικών επιλεγμένων περιοχών	145
6.1 Περιοχή Δ3- Αγρόκτημα ΤΕΙ Θεσσαλονίκης.....	145
6.2 Η περιοχή Α3- Αγρόκτημα Α.Π.Θ.	157
6.3 Η περιοχή Δ1- Λαχανόκηποι	167
7. Έρευνα πεδίου-Ερωτηματολόγιο.....	176
7.1.Ταυτότητα της έρευνας.....	176
7.2. Πορίσματα από την επεξεργασία των απαντήσεων.....	177
Συμπεράσματα	187
Παράρτημα.....	192
Βιβλιογραφία	199



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000109292

