

3.6 Μεταφορική Υποδομή

α. Οδικό δίκτυο και οδικές μεταφορές

Οι βασικές εξελίξεις όσον αφορά στο οδικό δίκτυο στην ΠΔΕ κατά την περίοδο 2000-13 είναι¹:

Σε ό,τι αφορά τους **διευρωπαϊκούς άξονες**:

- «ΠΑΘΕ»: Υλοποιήθηκε η Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου και η Ευρεία Παράκαμψη Πατρών
- «Δυτικός Άξονας» στο τμήμα «όρια με Μεσσηνία – Πύργος – Αμαλιάδα – Πάτρα – Ρίο – Αντίρριο – Μεσολόγγι – Αγρίνιο – σύνδεση με Πλατυγιάλι Αστακού – Αμφιλοχία, όρια Νομού προς Ιωάννινα»: Υλοποιήθηκε η παράκαμψη Αγρινίου και μελέτες ενώ βρίσκεται στη διαδικασία των απαλλοτριώσεων και στην έναρξη εργασιών κατασκευής η παράκαμψη Αμφιλοχίας.
- Νότια δυτική πύλη χώρας (Πάτρα – Πλατυγιάλι Αστακού) – Ναύπακτος προς Φωκίδα, Λαμία, Βόλος (Διαγώνιος): έχει εκπονηθεί μελέτη στα πλαίσια της Γ' ΚΠΣ, έχει ολοκληρωθεί η παράκαμψη Ναυπάκτου, χωρίς να έχει προωθηθεί άλλο τμήμα του έργου αυτήν την προγραμματική περίοδο. Η ανάγκη αναβάθμισής του θεωρείται υψηλή προτεραιότητα για την ΠΔΕ.

Σε ό,τι αφορά τους **εθνικούς/διαπεριφερειακούς άξονες**:

- Αγρίνιο (σύνδεση με δυτικό άξονα) – Καρπενήσι – Λαμία – Βόλος: Εντός ΠΔΕ προγραμματίζεται η κατασκευή τμήματος μήκους 7.45 χλμ από τον κόμβο Ρουπακιάς/Αγ Ιωάννη επί της Ε.Ο. Αντιρρίου – Ιωαννίνων, μέχρι τον υφιστάμενο δρόμο προς τον Άγιο Βλάση. Το έργο βρίσκεται σε φάση εγκρίσεων προς συμβασιοποίηση.
- Ηγουμενίτσα-Πρέβεζα-Άκτιο-Βόνιτσα: Το έργο σύνδεσης της Πρέβεζας με την Ιόνια Οδό (Άκτιο έως Λίμνη Αμβρακία) είχε αρχικό χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης τον 3/2013. Προβλέπεται η κατασκευή νέας οδού 48,5 χλμ. με 2 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και κεντρική διαχωριστική νησίδα, σε διαφορετική χάραξη από την υφιστάμενη. Όλες οι εργολαβίες των τμημάτων του καθυστερούν λόγω οικονομικών προβλημάτων των αναδόχων. Οι υπολειπόμενες εργασίες ανέρχονται κατ' εκτίμηση στο 65 %. Το τμήμα του στο οποίο σήμερα εκτελούνται εργασίες (μία εργολαβία που καλύπτει περίπου το μισό έργο) προβλέπεται να ολοκληρωθεί τον 12/2013. Εκτίμηση για την εξέλιξη των υπολοίπων τμημάτων θα είναι δυνατή περί τις αρχές του 2013. Στην υφιστάμενη οδό Αμφιλοχίας – Βόνιτσας – Λευκάδας/Ακτίου εκτελούνται εργασίες ανακατασκευής του ασφαλτοτάπητα από την ΠΔΕ.
- Πλατυγιάλι – Αστακός – Μύτικας – Πάλαιρος Βόνιτσα – σύνδεση με τον προηγούμενο άξονα: Δεν έχουν γίνει εργασίες αναβάθμισης
- Σύνδεση ευρύτερης περιοχής Πατρών – Αιγίου με Τρίπολη:
 - Άξονας Πάτρα-Σταυροδρόμι-Πανόπουλο-Τρίπολη (εθνική οδό 111) (κύριος άξονας σύνδεσης της Τρίπολης με την ευρύτερη περιοχή Πάτρας και ανάπτυξης της ορεινής ενδοχώρας): έχουν γίνει μελέτες αναβάθμισης στο κρίσιμο τμήμα Αγ. Μαρίνας, δεν έχουν υλοποιηθεί έργα αναβάθμισης. Δεν έχει προγραμματιστεί ένταξη και κατασκευή του έργου. Η λειτουργία του άξονα είναι ικανοποιητική στο αναβαθμισμένο τμήμα της Ηλείας και στο τμήμα που ανήκει στην Αρκαδία. Δεν έχει προγραμματιστεί ένταξη και κατασκευή του υπόλοιπου τμήματος
 - Άξονας σύνδεσης ευρύτερης περιοχής Αιγίου-Ακράτας με Καλάβρυτα-Κλειτορία- σύνδεση με εθνική οδό 111 (άξονας προβολής των πολιτιστικών – περιβαλλοντικών πόρων ορεινής Αχαΐας και Αρκαδίας και ενίσχυσης των Καλαβρύτων, της Κλειτορίας και της ορεινής ενδοχώρας: δεν έχουν γίνει μελέτες ούτε υπάρχει προγραμματισμός αναβάθμισης. Εξακολουθούν να παραμένουν προβληματικά ορισμένα σημεία μεταξύ Διακοπτού – Καλαβρύτων.
- Άξονας Πάτρα – Χαλανδρίτσα – Καλάβρυτα – σύνδεση με προηγούμενο άξονα (κυρίως ως άξονας ενίσχυσης της ανάπτυξης των Καλαβρύτων και της ορεινής ενδοχώρας: Δεν έχουν γίνει εργασίες αναβάθμισης.
- Σύνδεση δίπολου Πύργου – Αμαλιάδας με Τρίπολη / Μεγαλόπολη:
 - Άξονας Πύργος (σε σύνδεση με Δυτικό Άξονα και Κατάκολο - Αρχαία Ολυμπία – Τρίπολη – Ναύπλιο – Επίδαυρος, άξονας ανάδειξης πολιτιστικών πόρων διεθνούς σημασίας): έχει ολοκληρωθεί το κρίσιμο τμήμα της παράκαμψης Αρχαίας – Ολυμπίας ενώ έχει σχεδόν ολοκληρωθεί το τμήμα Λιναριά – Λούβρο. Η συνολική αναβάθμιση μετά τις παρεμβάσεις αυτές είναι σημαντική, ιδιαίτερα για τον ευαίσθητο χώρο της Αρχαίας Ολυμπίας.
 - Άξονας Αμαλιάδα – Σιμόπουλο – σύνδεση με εθνική οδό 111 (άξονας ενίσχυσης της ανάπτυξης της ορεινής ενδοχώρας και του αγροτικού χώρου): Έχει γίνει οριστική μελέτη για το τμήμα Πύργος-Χειμαδιό (μήκος 11 χλμ.) και αναγνωριστική μελέτη για όλο το υπόλοιπο τμήμα. Δεν έχει προγραμματιστεί ένταξη και κατασκευή του έργου.
- Άξονας Αρχαία Ολυμπία - Ανδρίτσαινα - Επικούρειος Απόλλωνας προς Μεγαλόπολη (κυρίως ως άξονας ανάδειξης πολιτιστικών πόρων μεγάλης σημασίας και ενίσχυσης ανάπτυξης ορεινής ενδοχώρας): Έχει

¹ Το οδικό δίκτυο στην Π.Δ.Ε. έχει δομή δένδρου και είναι διαρθρωμένο και ιεραρχημένο σε τρεις κύριες βαθμίδες που αναλογούν στην σημαντικότητα του ρόλου της αντίστοιχης βαθμίδας: Διευρωπαϊκοί άξονες, Εθνικοί / διαπεριφερειακοί άξονες και Ενδοπεριφερειακοί άξονες.

ολοκληρωθεί η είσοδος Κρεστένων. Κατασκευάζεται το εξαιρετικά προβληματικό τμήμα από διασταύρωση Διασέλλων έως τον οικισμό Μπαρρακίτικων αφορά μήκος 8 χλμ.

- Αγρίνιο – Αμφιλοχία – Άρτα – Ιωάννινα (σημερινή εθνική οδός): Δεν έχουν γίνει εργασίες βελτίωσης ούτε συστηματικό πρόγραμμα συντήρησης. Ενόσω βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή της Ιόνιας Οδού, η κατάσταση εξυπηρέτησης της οδού παραμένει πολύ χαμηλή.
- Πάτρα – Κάτω Αχαΐα – Λεχαινά – Γαστούνη – Αμαλιάδα – Πύργος – Ζαχάρω – προς Μεσσηνία (σημερινή εθνική οδός): Δεν έχουν γίνει εργασίες βελτίωσης ούτε συστηματικό πρόγραμμα συντήρησης. Ενόσω βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή της Ολυμπίας Οδού, η κατάσταση εξυπηρέτησης της οδού παραμένει πολύ χαμηλή, με ιδιαίτερα χαμηλούς δείκτες οδικής ασφάλειας (**πρόκειται για το πλέον επικίνδυνο τμήμα του εθνικού δικτύου**).
- Άξονας Ναύπακτος – Θέρμο – Προυσσός – Καρπενήσι – Καρδίτσα ως άξονας κυρίως οικοτουριστικού ενδιαφέροντος και ανάπτυξης ορεινής ενδοχώρας: Δεν έχουν γίνει εργασίες αναβάθμισης

Σε ό,τι αφορά τους **ενδοπεριφερειακούς άξονες**:

- Παραϊόνια Οδός: Κατασκευή του άξονα Λίμνη Αμβρακία - Κατούνα - παράκαμψη Βόνιτσας - διακλάδωση προς Άκτιο και Λευκάδα. Το έργο κατασκευάζεται από εθνικούς πόρους, έχει καθυστερήσει λόγω οικονομικών προβλημάτων των αναδόχων, ωστόσο βρίσκεται σε εξέλιξη. Πιθανός χρόνος ολοκλήρωσης το 2014.
- Σύνδεση Ναυπάκτου με Αγρίνιο μέσω παρατριχώνων οδών (Θέρμο – Αγρίνιο και Γαβαλού – Παπαδάτες - Αγρίνιο): Ανάγκη δρομολόγησης της κατασκευής του οδικού άξονα Θέρμου - Ναυπάκτου και Θέρμου - Αγρινίου». Η υλοποίηση του θα παρέχει εύκολη πρόσβαση τόσο προς την Ιόνια Οδό και τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, όσο και προς το Αγρίνιο.
- Σύνδεση Πύργου με εθνική οδό 111 Πάτρας – Τρίπολης: Υπάρχει εγκεκριμένη οριστική μελέτη στο τμήμα Πύργος – Χειμαδιό (11 χλμ). και αναγνωριστική για το υπόλοιπο τμήμα έως διασταύρωση με οδό Αμαλιάδας – Σιμόπουλου. Δεν έχουν εκτελεστεί εργασίες.
- Αρχαία Ολυμπία – Λάλας – 111: Έχουν εκτελεστεί σημαντικές εργασίες βελτίωσης στο τμήμα Λάλα – έως Διλιζέικα Χάνια (περίπου 10 χλμ.) με αποτέλεσμα τη σημαντική βελτίωση των λειτουργικών χαρακτηριστικών του δρόμου.
- Βάρδα – Λίμνη Πηνειού – Αρχαία Ήλιδα – Γαστούνη – Βαρθολομιό – Λουτρά Κυλλήνης: Τοπικές βελτιώσεις, βελτίωση του ελέγχου των διασταυρώσεων με ΝΕΟ Πάτρας - Πύργου
- Σύνδεση νότιας παράκτιας ζώνης νομού Ηλείας με Ανδρίτσαίνα – Επικούρειο Απόλλωνα: Εγκρίθηκαν οι όροι δημοπράτησης έργων στην Περιφερειακή Ενότητα Ηλείας: Έργο βελτίωσης του δρόμου από Ζαχάρω προς Μίνθη, Βρεστό, Ανδρίτσαίνα. Έργο της Βελτίωσης επαρχιακής οδού Κρέστενα – Ανδρίτσαίνα - Επικούρειο Απόλλων, τμήμα: Διάσελλα –Μπαρρακίτικα (υπογράφηκε την Δευτέρα 27 Αυγούστου 2012).

Όσον αφορά τους **αστικούς οδικούς άξονες**:

- Κατασκευή των κάθετων αρτηριών σύνδεσης της ΠΑΘΕ (Ευρεία Παράκαμψη) με την παραλιακή ζώνη, δηλαδή της αρτηρίας Διακονιάρη (οδός Ελ. Βενιζέλου) και των Παραγαλαύκιων αρτηριών
- Κατασκευή της Μικρής Περιμετρικής – η ολοκλήρωση της οποίας καθυστερεί πάρα πολύ λόγω πληθώρας τεχνικών και συμβατικών προβλημάτων – και η προγραμματισμένη διάνοιξη της οδού Κανακάρη και η σύνδεσή της με τη ΝΕΟ Πατρών – Κορίνθου.

β. Σιδηροδρομικό δίκτυο

Οι βασικές εξελίξεις όσον αφορά στο σιδηροδρομικό δίκτυο στην ΠΔΕ κατά την περίοδο 2000-13 είναι:

- Η διακοπή της λειτουργίας του μετρικού δικτύου Πελοποννήσου σε συνδυασμό με την εκτέλεση έργων στο τμήμα Κιάτου – Πάτρας, έχει οδηγήσει σε πλήρη αποκοπή της ΠΔΕ από τον σιδηρόδρομο. Το μέλλον του δικτύου Πελοποννήσου πλην του τμήματος Κορίνθου - Κιάτου – Πάτρας είναι προς το παρόν άδηλο.
- Τα σιδηροδρομικά έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη στην ΠΔΕ αφορούν στην ηλεκτροδοτούμενη γραμμή κανονικού πλάτους στο τμήμα Κιάτου – Πάτρας όταν ολοκληρωθούν τα έργα της γραμμής που βρίσκονται σε εξέλιξη ή προγραμματίζονται. Εντός της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου υλοποιείται η αναβάθμιση της γραμμής Κιάτου – Πάτρας (Ρίου), με καθυστερήσεις όσον αφορά τα αρχικά χρονοδιαγράμματα, και, κατά τις επίσημες εκτιμήσεις του φορέα κατασκευής (ΕΡΓΟΣΕ), δεν πρόκειται να ολοκληρωθεί εντός των χρονικών περιθωρίων του ΕΣΠΑ, παρά μόνο στο τμήμα του μέχρι το Ρίο. Το τμήμα Ρίου – Πάτρας – νέου λιμένα προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί κατά την επόμενη προγραμματική περίοδο, δεν έχει όμως ακόμα αποσαφηνιστεί η τεχνική λύση που θα επιλεγεί δεδομένων των προβλημάτων εφαρμογής της λύσης του υποβιβασμού του επιπέδου της γραμμής εντός αστικής περιοχής λόγω πολύ μεγαλύτερου κόστους (περίπου 900 εκ. €) και ελλείψεων χρηματοδότησης του έργου.
- Δεν έχει αποφασιστεί οριστικά η λύση που θα επιλεγεί για το τμήμα στο οποίο ο αρχικός σχεδιασμός πρόβλεπε υποβιβασμό της γραμμής στην αστική περιοχή της Πάτρας, η οποία εγκαταλείπεται από την ΕΡΓΟΣΕ λόγω κόστους και αδυναμίας εξασφάλισης χρηματοδότησης.

- Ο σχεδιασμός της ΕΡΓΟΣΕ όσον αφορά τη σύνδεση με τον νέο λιμένα συναρτά την εξυπηρέτηση εμπορευματικών ροών από την κατασκευή του πολυχρηστικού κρηπιδώματος στο νότιο τμήμα του νέου λιμένα, η προοπτική κατασκευής του οποίου - έστω και για την επόμενη προγραμματική περίοδο - είναι προς το παρόν αμφίβολη. Δεν υπάρχει εξέλιξη όσον αφορά τη σύνδεση της ΒΙΠΕ Πάτρας με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
- Δεν υπάρχει καμία εξέλιξη όσον αφορά τον δυτικό σιδηροδρομικό άξονα, (έργο Νο. 29 των ΔΔΜ), η κατασκευή του οποίου – κατά το προβλεπτό τουλάχιστον μέλλον – δεν φαίνεται πιθανή.
- Λειτουργούν με επιτυχία η τουριστική γραμμή Κατακόλου – Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας και ο Οδοντωτός Διακοπτού Καλαβρύτων. **Οι γραμμές αυτές εξυπηρετούνται από σύγχρονο εξοπλισμό και φαίνεται να έχουν σημαντικές προοπτικές.**
- Λειτουργεί με εξαιρετική επιτυχία από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ο Προαστιακός Πάτρας στο τμήμα Πάτρα – Αγ. Βασίλειος, με προοπτικές επέκτασης προς νότο και προς βορά.

γ. Θαλάσσιες μεταφορές – λιμάνια

Οι εξελίξεις όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές συνοψίζονται στα παρακάτω:

- Ολοκληρώθηκε και έχει τεθεί σε λειτουργία από το καλοκαίρι του 2010 τμήμα του νέου λιμένα Πάτρας. Βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή του 3^{ου} Τμήματος της Α' Φάσης του νέου λιμένα, με εκτιμώμενο χρόνο παράδοσης το 2014. Από την εργολαβία κατασκευής του Τμήματος εξαιρέθηκε η κατασκευή του πολυχρηστικού κρηπιδώματος που προβλέπεται στο Προγραμματικό Σχέδιο Ανάπτυξης του λιμένα, το οποίο θεωρήθηκε ότι δεν είναι άμεσα βιώσιμο αν κατασκευαστεί στην παρούσα φάση με δημόσια δαπάνη. Οι προοπτικές όσον αφορά την κατασκευή του κρηπιδώματος αυτού είναι προς το παρόν άδηλες. Επομένως, έχει διαμορφωθεί μία λειτουργική κατανομή δραστηριοτήτων η οποία μπορεί να περιγραφεί συνοπτικά ως εξής: νέος λιμένας – γραμμές Ιταλίας, παλιός λιμένας – γραμμές εσωτερικού, γενικό φορτίο, κρουαζιερόπλοια.
- Σε εξέλιξη βρίσκεται το έργο της οδικής σύνδεσης του νέου λιμένα με τις παραγλαυκίες αρτηρίες μέσω των οποίων θα επικοινωνεί με τον ΠΑΘΕ. Η περάτωση του έργου καθώς και η ολοκλήρωση των υπολειπομένων εργασιών στις παραγλαυκίες αρτηρίες αναμένονται το 2013.
- Ο λιμένας Κατακόλου έχει σημειώσει θεαματικά αποτελέσματα ως λιμένας κρουαζιέρας και ήδη οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις δεν επαρκούν. Η επικαιροποιημένη μελέτη προγραμματικού σχεδιασμού του λιμανιού (εκπονήθηκε το 2011) προβλέπει περαιτέρω επέκτασή του με κατασκευή νέου προβλήτα – με ταυτόχρονη κατάργηση της μαρίνας και δημιουργίας της σε νέα θέση - και συνολική χωρητικότητα 5 θέσεων ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων έναντι 3 που διαθέτει σήμερα (εκκρεμεί η έγκριση ΜΠΕ, εκτελούνται οι τεχνικές μελέτες). Έχουν ενταχθεί στο ΕΣΠΑ τα έργα επέκτασης κατά 150μ. του προσήνεμου μώλου, επέκταση της κεντρικής προβλήτας και επέκταση κατά 8 μ. του παραλιακού κρηπιδώματος των καταστημάτων. Επίσης είναι υπό ένταξη στο τομεακό ΕΣΠΑ του ΕΟΤ η ανάπλαση του κεντρικού λιμένα, με κατασκευή κτιρίου Σέγκεν, κτιρίου διακίνησης επιβατών, μετατροπή του απεντομωτηρίου για τη μεταφορά εκεί του μουσείου Αρχαίας Ελληνικής Τεχνολογίας), η δημιουργία μαρίνας (η σημερινή χρειάζεται να αλλάξει θέση για να μπορεί να εξυπηρετήσει πολλαπλάσια σκάφη). Η μαρίνα λειτουργεί από το 2007 μόνο την καλοκαιρινή περίοδο, διότι δεν παρέχει ασφάλεια από τον κυματισμό. Υπάρχει εγκεκριμένο προγραμματικό σχέδιο από το 2011 που προβλέπει κατασκευή προβλήτας 350 μέτρων στη θέση της υπάρχουσας μαρίνας και κατασκευή νέας.
- Ο λιμένας Πλατυγιαλίου Αστακού εξελίσσεται σε δυναμικό εμπορικό λιμένα, ικανό να εξυπηρετήσει σχεδόν όλη τη γκάμα φορτίων (Ε/Κ, Ro – Ro, car terminal, γενικό φορτίο, ογκώδη και οχληρά φορτία) και προσελκύει ήδη σημαντικό αριθμό χρηστών.
- Σε ό,τι αφορά τους άλλους λιμένες της περιφέρειας (Αιγίου, Κυλλήνης, Αμφιλοχίας) είναι μικρότερης κλίμακας και λειτουργούν μόνο ορισμένες τοπικές γραμμές με τα απέναντι Ιόνια νησιά όπως για παράδειγμα το λιμάνι της Κυλλήνης (Κυλλήνη - Ζάκυνθος). Στον λιμένα Αιγίου η ολοκλήρωση των έργων κατασκευής νέου προβλήτα έχουν καθλωθεί επί μακρόν και η προοπτική ολοκλήρωσής τους είναι άδηλη. Ο ρόλος του ως λιμένα εισαγωγής ευπαθών προϊόντων έχει αποδυναμωθεί, λόγω ρυθμίσεων σχετικών με τις απαιτήσεις και προϋποθέσεις υγειονομικών ελέγχων των εισαγωγών, οι οποίες έχουν οδηγήσει αναγκαστικά – και μάλλον μόνιμα - τη ζήτηση σε άλλους λιμένες της χώρας. Οι λοιποί λιμένες δεν παρουσιάζουν εξέλιξη ή ενδιαφέρον.

δ. Αεροπορικές μεταφορές – αεροδρόμια

Οι βασικές εξελίξεις όσον αφορά τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην ΠΔΕ κατά την περίοδο 2000-13 είναι:

- Το Α/Δ Ακτίου είναι εθνικό και παρουσιάζει αυξητικές τάσεις όσον αφορά τη διακινούμενη ζήτηση ναυλωμένων κυρίως πτήσεων με ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης, ενώ εμφανίζει σταθερή τακτική αεροπορική ζήτηση.
- Το Α/Δ Αράξου χαρακτηρίστηκε διεθνές ήδη από το 2007. Ολοκληρώθηκαν τα έργα κτιριακής υποδομής του επιβατικού σταθμού του στρατιωτικού Α/Δ Αράξου (κτίρια αφίξεων και αναχωρήσεων), δίνοντας στην εγκατάσταση τη δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγαλύτερου αριθμού πτήσεων. Γενικά σημειώθηκε αυξητική τάση όσον αφορά αφίξεις ναυλωμένων πτήσεων (charter) και τουριστών. Ήδη λειτουργούν τακτικές

αεροπορικές συνδέσεις από εταιρεία χαμηλού κόστους με αεροδρόμια της Βρετανίας, της Ιταλίας, της Κύπρου και της Γερμανίας με καλά αποτελέσματα.

- Υπάρχει μελετητική προεργασία (σε επίπεδο μελέτης προγραμματικού σχεδίου) για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων της πολιτικής αεροπορίας στο στρατιωτικό Α/Δ Ανδραβίδας, με στόχο σε πρώτη φάση την εξυπηρέτηση ναυλωμένων πτήσεων.

ε. Σε ότι αφορά τις κύριες εξελίξεις στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών στην περιφέρεια στην περίοδο 2000 – 2013 αυτές είναι:

- Έχουν αναπτυχθεί σημαντικές εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διανομής (logistic centers) στην ευρύτερη περιοχή Πάτρας. Οι εγκαταστάσεις αυτές είναι ιδιωτικές, χωροθετημένες με βάση τις προβλέψεις του σχετικού νόμου Ν.3333/2005, βρίσκονται κυρίως στην περίμετρο της πόλης και δεν είναι πάντα απαλλαγμένες από περιβαλλοντικές οχλήσεις.
- Υπάρχει σημαντική αύξηση της διακίνησης φορτίων με συνδυασμένη οδική – θαλάσσια μεταφορά από τον λιμένα. Τα διακινούμενα φορτία (trailers, κινητά αμαξώματα – swap bodies) συνεχίζουν στην ιταλική πλευρά είτε οδικά είτε σιδηροδρομικά μέχρι τον τελικό προορισμό (και αντίστροφα).
- Δεν χωροθετήθηκε τελικά από το Αναθεωρημένο ΓΠΣ χρήση εμπορευματικού κέντρου στο οικόπεδο Πειραιϊκής Πατραϊκής όπισθεν του νέου λιμένα Πάτρας, ιδιοκτησίας ΟΛΠΑ (παρά την πρόταση των μελετητικών γραφείων, την οποία δεν δέχθηκε το δημοτικό συμβούλιο, εντασσόμενη με αυτή τη θέση και η αποκεντρωμένη διοίκηση της περιφέρειας).
- Δεν υπάρχουν άλλες εγκαταστάσεις συνδυασμένων μεταφορών σε λειτουργία.

Το σύνολο των παρεμβάσεων των περιφερειακών και τομεακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας στο διάστημα των δύο τελευταίων προγραμματικών περιόδων έχει ως εξής:

Προγραμματική Περίοδος 2000-06

Κατά την προγραμματική περίοδο 2000-06 από το Γ' ΚΠΣ χρηματοδοτήθηκαν σημαντικά έργα στα οποία δεν περιλαμβάνονται τμήματα των βασικών οδικών αξόνων της Ολυμπίας Οδού και της Ιόνιας Οδού.

Τα έργα μεταφορών που χρηματοδοτήθηκαν από τα τομεακά προγράμματα ΕΠΟΑΛΑΑ και ΕΠΣΑΑΣ, το Ταμείο Συνοχής και το Interreg είχαν συνολικό προϋπολογισμό 1.006 εκατ. €. Οι σημαντικότερες παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο υλοποιήθηκαν μέσω του ΕΠΟΑΛΑΑ και αφορούν τον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ (Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου και Ευρεία Παράκαμψη Πατρών), ενώ από το Ταμείο Συνοχής χρηματοδοτήθηκαν η Παράκαμψη Αγρινίου και μελέτες.

Χρηματοδότηση 674,3 εκατ. € αφορούσε σιδηροδρομικά έργα στον άξονα Κορίνθου - Πάτρας, και 83,6 εκατ. € αφορούσαν έργα στο νέο λιμένα Πάτρας. Τα έργα μεταφορών που χρηματοδοτήθηκαν από το ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδος είχαν συνολικό προϋπολογισμό 127,5 εκατ. €.

Τα σημαντικότερα έργα μεταφορών που χρηματοδοτήθηκαν στην ΠΔΕ κατά την προγραμματική περίοδο 2000-06 φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3.6-1: Σημαντικότερα έργα μεταφορών Γ' ΚΠΣ (2000-06) στην ΠΔΕ

ΕΡΓΟ/ΥΠΟΕΡΓΟ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΕΡΓΟΥ	ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	ΤΕΛΙΚΟΣ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ/ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
ΠΕΠ ΠΔΕ 2000 -2006				
Μελέτες Αυτοκινητοδρόμου Πατρών - Πύργου (από Πάτρα έως Νέδα)	5.138.900	ΠΕΠ ΠΔΕ 2000-2006	ΕΥΔΕ ΟΑΠ ΥΠΕΧΩΔΕ	
Κατασκευή Παράκαμψης Αρχαίας Ολυμπίας	41.000.133	ΠΕΠ ΠΔΕ 2000-2006	ΕΥΔΕ ΠΑΘΕ	
Βελτίωση κατά τμήματα της Ε.Ο. Αρχ. Ολυμπίας-Βυτίνας (Λούβρο-Λιναριά)	5.577.030	ΠΕΠ ΠΔΕ 2000-2006	ΔΔΕ ΠΔΕ	
Κατασκευή Οδού Παράκαμψης Ναυπάκτου, Τμήμα Α' από χείμαρρο Βαρειάς (ΧΘ 3+525) - Κόμβο Θέρμου (ΧΘ 4+175.86)	1.360.085	ΠΕΠ ΠΔΕ 2000-2006	ΕΥΔΕ ΟΣΥΕ	
Παραίονια Οδός : Κατασκευή Σήραγγας Αγίου Ηλία στο τμήμα της Παραίονιας Οδού από τέλος παράκαμψης Γουριάς έως Γαϊδουροπνίχτη	10.702.841	ΠΕΠ ΠΔΕ 2000-2006	ΕΥΔΕ ΟΣΥΕ	
Παραίονια Οδός: Οδικές συνδέσεις Σήραγγας Αγ. Ηλία: Νέο Υπόεργο προγραμματιζόμενο προς ένταξη	20.060.000	ΠΕΠ ΠΔΕ 2000-2006	ΕΥΔΕ ΟΣΥΕ	
Κατασκευή Μικρής Περιμετρικής Οδού Πατρών	43.695.127	ΠΕΠ ΠΔΕ 2000-2006	ΔΔΕ ΠΔΕ	Παραμένει ημιτελής λόγω τεχνικών εμπλοκών

ΕΡΓΟ/ΥΠΟΕΡΓΟ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ Π/Υ ΕΡΓΟΥ	ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ	ΤΕΛΙΚΟΣ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ/ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Σύνολο ΠΕΠ 122.395.216	127.534.116			
ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ ΑΠΟ ΆΛΛΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ				
Παραλαύκιες Αρτηρίες	120.673.456	ΕΠΟΑΛΛΑ	ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ	Παραμένει ημιτελής (δεν έχει ολοκληρωθεί ο κλάδος καθόδου)
ΛΟΙΠΑ ΕΡΓΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΔΕΔ-Μ				
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ				
Κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Κιάτου - Ροδοδάφνης (*)	267.000.000	Μεταφορές Β' Τ.Σ. (2000 - 2008)	ΕΡΓΟΣΕ	Έργο σε εξέλιξη
Κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Ροδοδάφνης - Πάτρας	407.430.000	Ε.Π. ΣΑΑΣ ή Β' Τ.Σ. ή Δ' Κ.Π.Σ. ή Εθνικοί Πόροι	ΕΡΓΟΣΕ	Αναμένεται έναρξη εργασιών
Σύνολο Σιδ/κών Έργων	674.430.000			
ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ				
Ολοκλήρωση υποδομών Α' τμήματος. Μελέτες και έργα επιδομής νέου λιμένα Πάτρας	57.200.000	ΕΠΟΑΛΛΑ	ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ	
Ολοκλήρωση Β' τμήματος νέου λιμένα Πάτρας	30.300.000	INTERREG+ ΕΠΟΑΛΛΑ	ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ	
Αγωγός Όμβριων Ακτής Δυμαίων	8.800.000	ΕΠΟΑΛΛΑ	ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ	
Σύνολο Λιμενικών Έργων	83.650.000			
Σύνολο μεταφορικών υποδομών (δημόσια δαπάνη πλην έργων με παραχώρηση)	1.006.287.572			
% που αντιστοιχεί στο ΠΕΠ ΠΔΕ	12,7 %			

(*) Τα έργα αυτά είναι διαπεριφερειακά, ο προϋπολογισμός αντιστοιχεί στο κατ' εκτίμηση κόστος του τμήματος του έργου που εμπίπτει στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας