



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ

Διερεύνηση των αντιλήψεων και της αποδοχής των Ελλήνων μετακινούμενων απέναντι στον Νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Σπαθής Νικόλαος

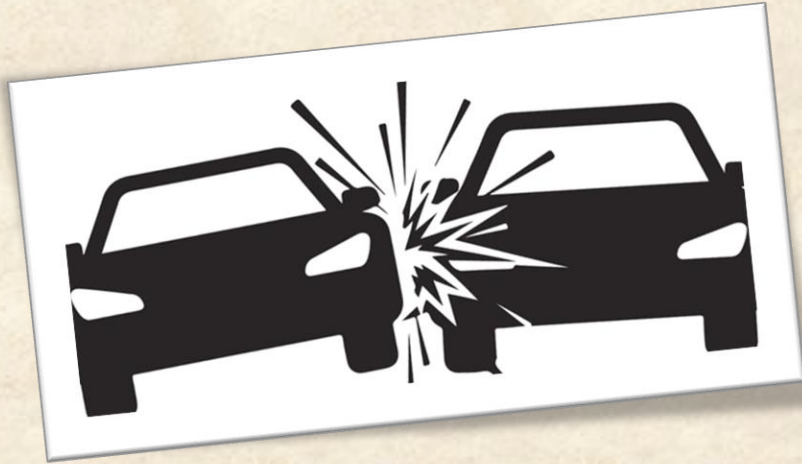
Επιβλέπων | Γιώργος Γιαννής, Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Αθήνα , Μάρτιος 2026

Γενική Ανασκόπηση

- Τα τροχαία αποτελούν τη **12η κύρια αιτία θανάτου παγκοσμίως**
- **1η αιτία θανάτου** στην ηλικιακή ομάδα 5-29 ετών

[WHO, 2023].



Κώδικας
Οδικής
Κυκλοφορίας

- Οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα **μειώθηκαν κατά 16% σε σχέση με το 2014**
- Ο δείκτης θανάτων ανά αριθμό οχημάτων εμφανίζει **μείωση της τάξης του 30% από το 2014**

[NTUA NRSO]



- Το 2024 καταγράφηκε στην Ελλάδα ετήσια **αύξηση των θανατηφόρων τροχαίων κατά 3%** σε σύγκριση με το **2023**

[NTUA NRSO]

- Το 2025 οι νεκροί από τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα **ανήλθαν σε περίπου 525 άτομα, έναντι 665 το 2024**

[NTUA NRSO]

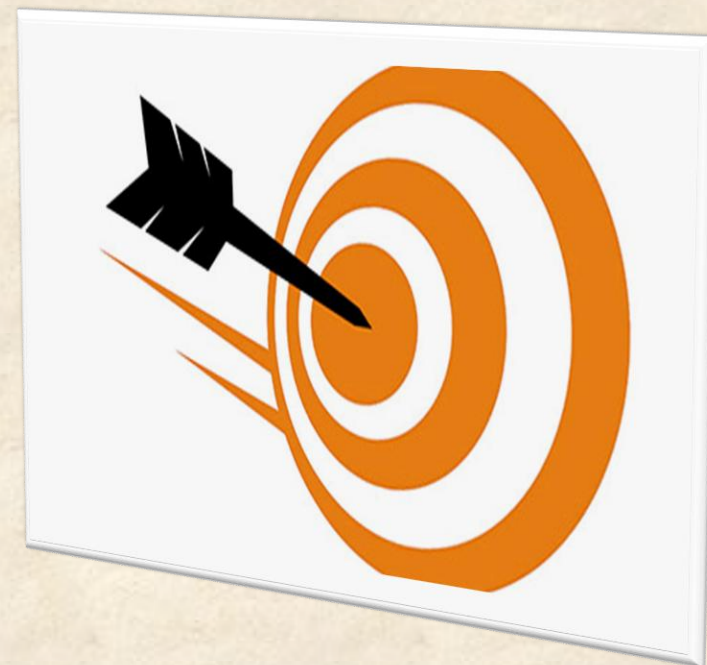
Στόχος Διπλωματικής Εργασίας

- **Κύριος Στόχος:**

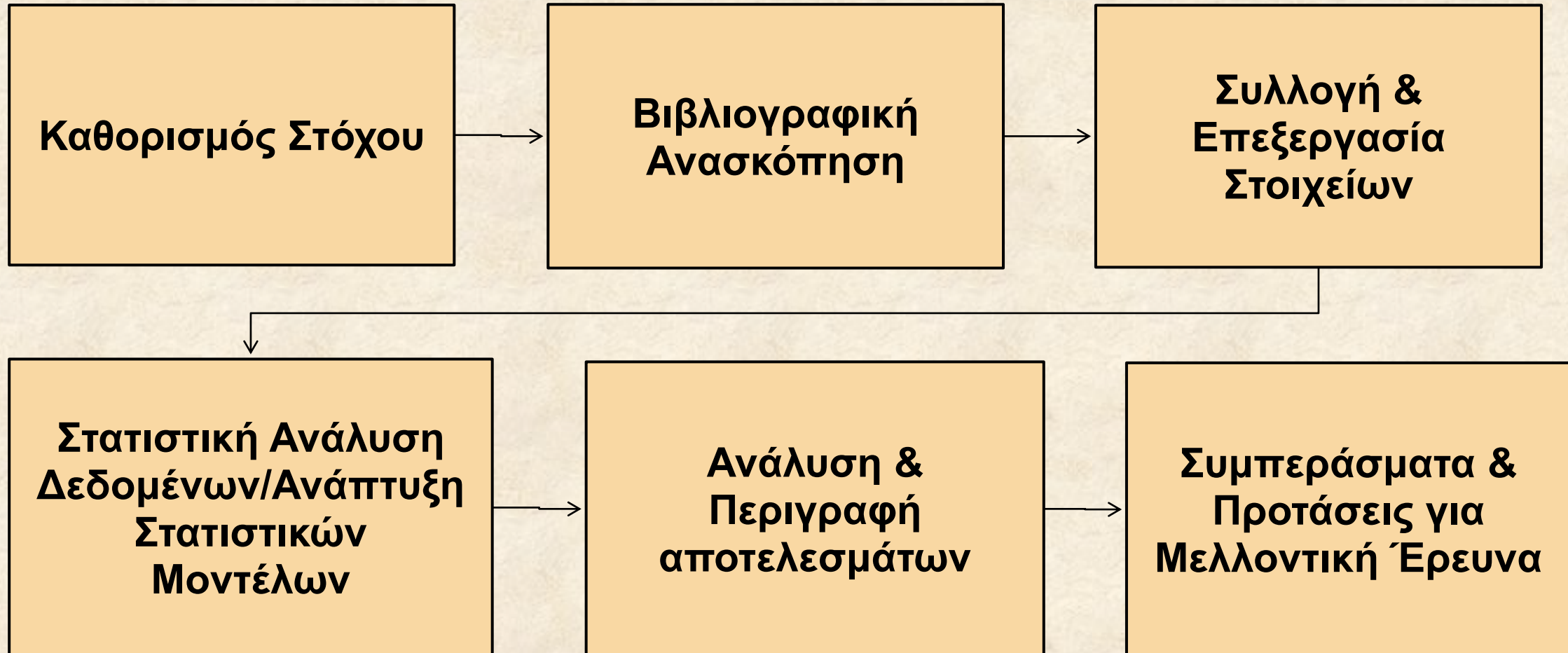
Διερεύνηση της γνώσης ,των στάσεων και της συμπεριφοράς των Ελλήνων μετακούμενων απέναντι στον Νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που τέθηκε σε ισχύ στις 13 Σεπτεμβρίου 2025 και προσδιορισμός των σημαντικότερων παραγόντων που επηρεάζουν την αποδοχή του μέσω ερωτηματολογίων.

- **Επιμέρους Στόχοι:**

1. Να διερευνηθεί το **επίπεδο γνώσης των οδηγών σχετικά με βασικούς κανόνες** του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.
2. Να καταγραφούν οι **στάσεις και οι αντιλήψεις των οδηγών απέναντι στους νέους κανόνες οδικής ασφάλειας**.
3. Να καταγραφούν αποτελέσματα για τις **μετακινήσεις με τα Μ.Μ.Μ.**
4. Να εξεταστούν οι **στάσεις και οι αντιλήψεις για το νέο μέτρο των 30χλμ/ώρα** εντός κατοικημένων περιοχών.



Μεθοδολογία Διπλωματικής Εργασίας



Γράφημα 1: Διαδικασία περάτωσης στόχου της διπλωματικής εργασίας

Σύγκριση Παλαιού με Αναθεωρημένου Κ.Ο.Κ

ΠΑΛΑΙΟΣ Κ.Ο.Κ

- Έμφαση κυρίως σε χρηματικά πρόστιμα
- Μικρότερη σύνδεση ποινών με την επικινδυνότητα της παράβασης
- Περιορισμένη έμφαση στην πρόληψη τροχαίων ατυχημάτων
- Λιγότερη εστίαση στη συμπεριφορά του οδηγού



ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΟΣ Κ.Ο.Κ

- Έμφαση στην επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά
- Αυστηρότερες κυρώσεις για σοβαρές παραβάσεις
- Μεγαλύτερη έμφαση στην πρόληψη τροχαίων ατυχημάτων
- Στόχος η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας

Βιβλιογραφική Ανασκόπηση (1/2)

Ο ρόλος του Κ.Ο.Κ στην Ελλάδα

- Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτελεί **βασικό εργαλείο ρύθμισης της κυκλοφορίας** και βελτίωσης της οδικής ασφάλειας 1[WHO, 2018· OECD, 2019]
 - Παραβατικές συμπεριφορές όπως υπερβολική ταχύτητα, χρήση κινητού και οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ αποτελούν βασικούς **παράγοντες πρόκλησης ατυχημάτων** 2[Euro Barometer / VINCI Autoroutes, 2025]
- Στην Ελλάδα **παρατηρούνται αυξημένα επίπεδα παραβατικότητας** σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες 3[Vardaki and Yannis ,2013]
 - Η αποτελεσματικότητα των κανόνων εξαρτάται **τόσο από την επιβολή τους όσο και από την κοινωνική αποδοχή** 4[Kanellaidis, Yannis και Harvatis 1999]

Διεθνείς έρευνες και μεθοδολογίες



Βιβλιογραφική Ανασκόπηση (2/2)

Διεθνείς έρευνες και μεθοδολογίες

Ο Κ.Ο.Κ ως Πολιτική
Οδικής Ασφάλειας



- Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας λειτουργεί όχι μόνο ως νομικό πλαίσιο αλλά και ως εργαλείο δημόσιας πολιτικής ¹[Vardaki & Yannis, 2013]
- Η συμμόρφωση των οδηγών επηρεάζεται από στάσεις, αντιλήψεις και κοινωνικές νόρμες ²[Petraki et al. 2022]
- Το όριο ταχύτητας **30 km/h** στις πόλεις αποτελεί βασικό μέτρο της στρατηγικής οδικής ασφάλειας «Vision Zero» ³[Yannis & Michelaraki 2024]
- Παράγοντες όπως η ενημέρωση, η εμπιστοσύνη στους θεσμούς και η συμμετοχή των πολιτών επηρεάζουν την αποδοχή των μέτρων ⁴[Papantoniou et al. 2025]



Θεωρητικό Υπόβαθρο

Στατιστικοί έλεγχοι

- Συσχέτιση των ανεξάρτητων μεταβλητών
- Λογικοί συντελεστές β_i
- Στατιστική σημαντικότητα 95%
- Ποιότητα λογιστικών μοντέλων

Μέθοδοι Ανάλυσης

- Πολυωνυμική λογιστική παλινδρόμηση
- Διωνυμική λογιστική παλινδρόμηση

Μεταβλητές

- Εξαρτημένες (διακριτές)
- Ανεξάρτητες (διακριτές και συνεχείς)

Συλλογή Στοιχείων

Δομή Ερωτηματολογίου

- Δημογραφικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων
- Στάσεις και αντιλήψεις για τη παραβατική συμπεριφορά πριν και μετά την εφαρμογή του νέου Κ.Ο.Κ
- Απόψεις για την επάρκεια αστυνόμευσης
- Απόψεις για το όριο ταχύτητας 30km/h στις πόλεις
- Βαθμός αποδοχής των νέων μέτρων οδικής ασφάλειας
- Στάσεις απέναντι στις μετακινήσεις με τα Μ.Μ.Μ

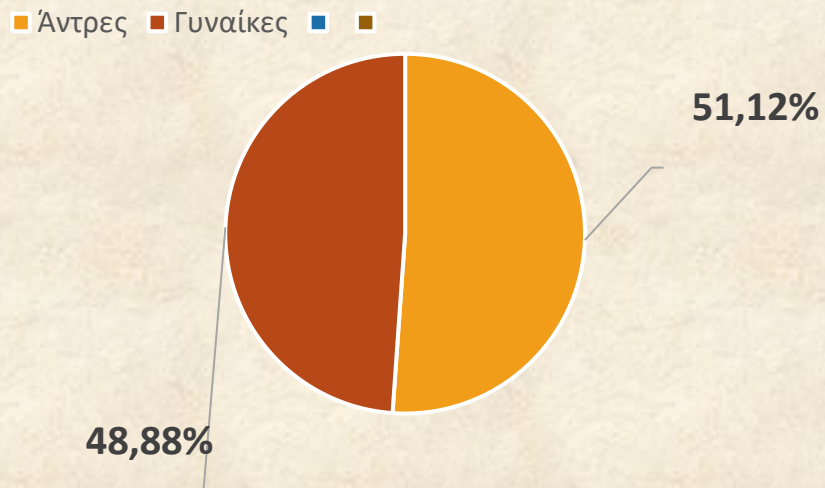
Συνολικά 800 ερωτηματολόγια

Εκτός Αττικής
(400)

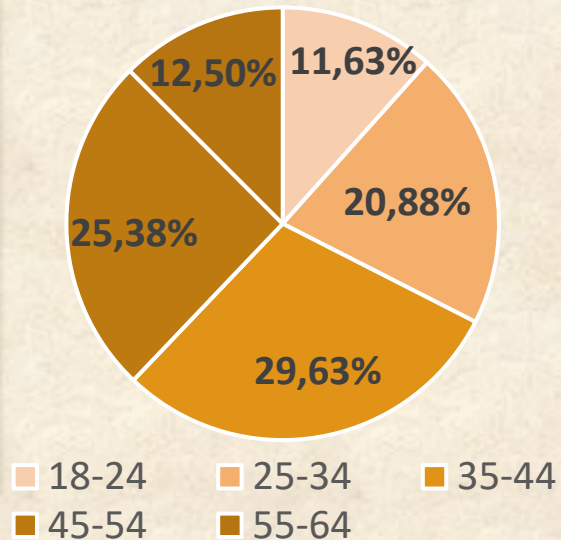
Εντός Αττικής
(400)

Χαρακτηριστικά Δείγματος (1/3)

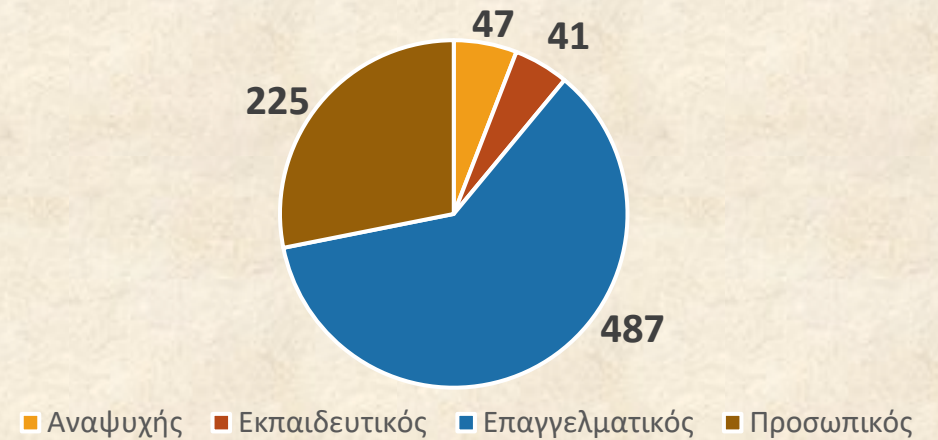
Φύλο



Ηλικία



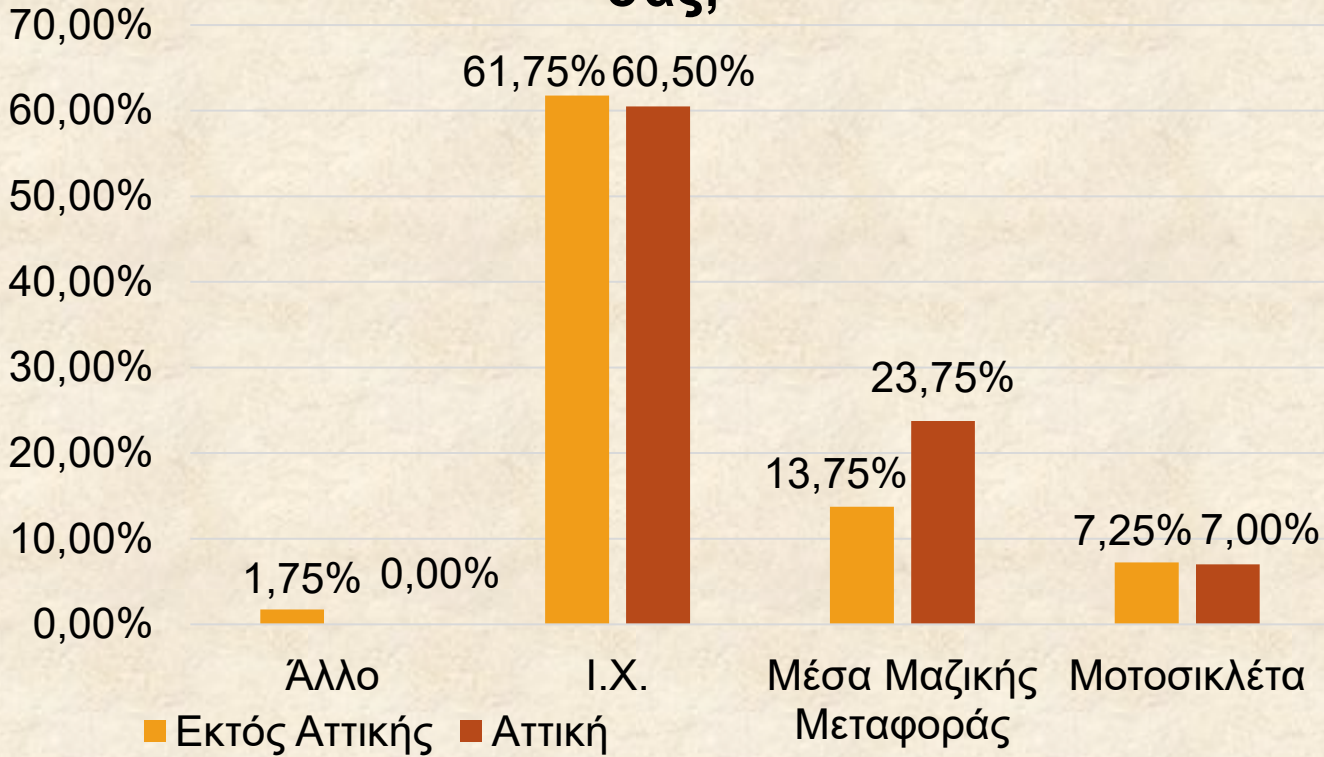
Q3: Ποιος είναι ο κύριος σκοπός μετακίνησής σας;



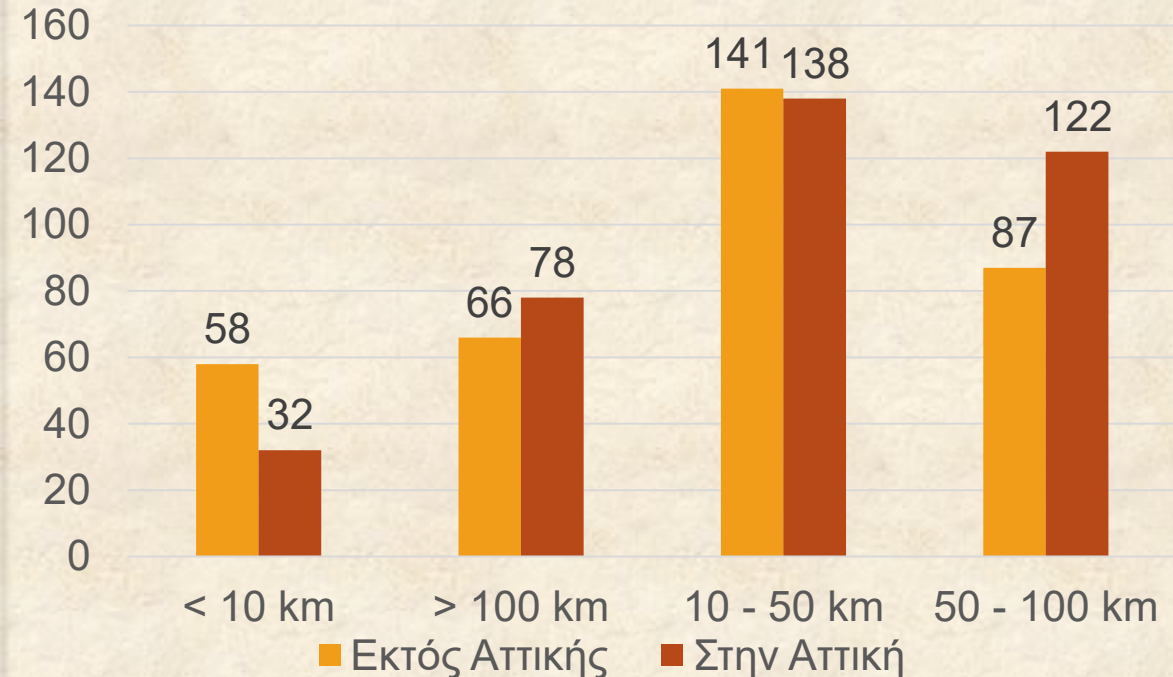
- Ισορροπημένη κατανομή φύλου
- Κυριότεροι συμμετέχοντες 35-44 ετών
- Κύριος σκοπός μετακίνησης ο επαγγελματικός
- Κύριος τομέας απασχόλησης η πλήρης απασχόληση

Χαρακτηριστικά Δείγματος (2/3)

Ποιο είναι το βασικό μέσο μετακίνησας;



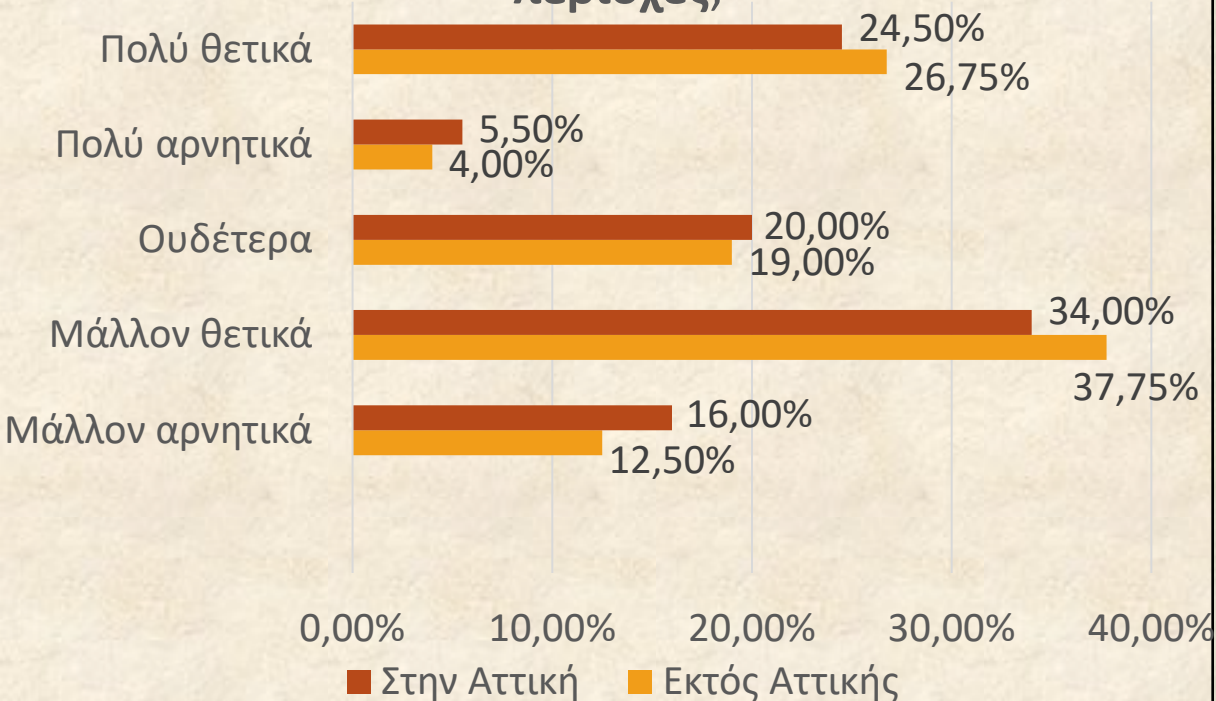
Πόσα χιλιόμετρα κατά μέσο όρο κάνετε εβδομαδιαίως με το όχημα σας εντός πόλης;



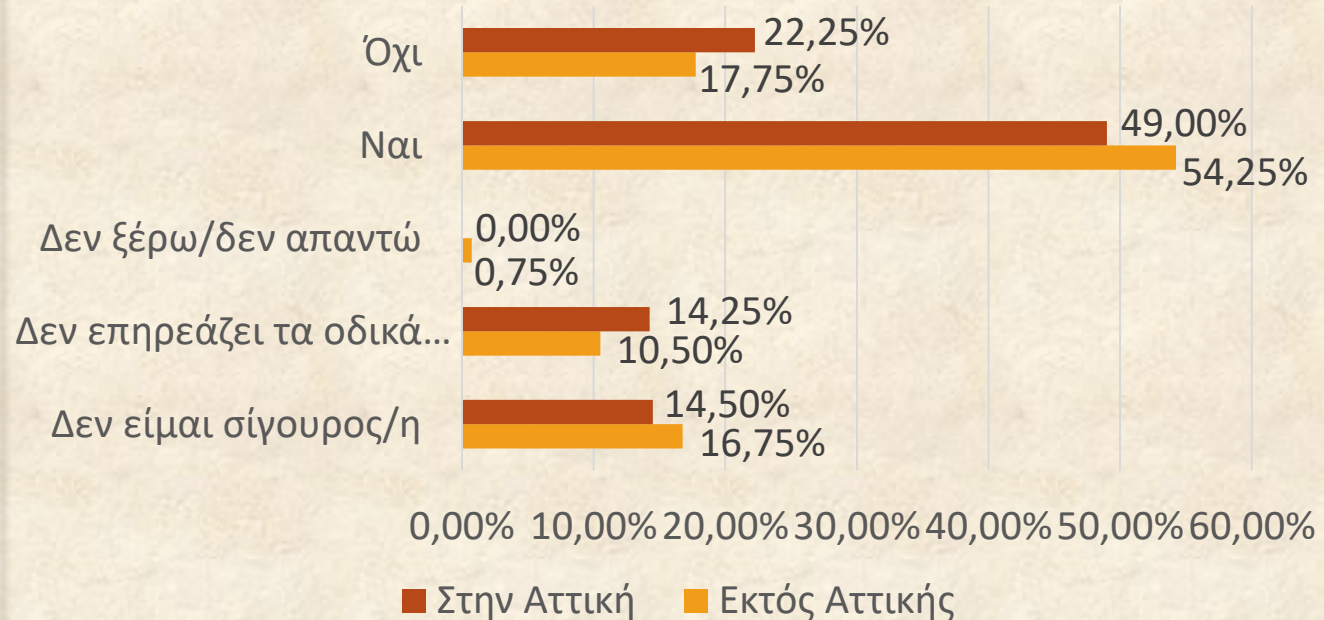
- Το βασικό μέσο μετακίνησης είναι το Ι.Χ
- Ο κύριος μέσος όρος εβδομαδιαίων χιλιομέτρων εντός πόλης είναι 10-50km

Χαρακτηριστικά Δείγματος (3/3)

Πώς κρίνετε το νέο μέτρο για όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα σε κατοικημένες περιοχές;



Πιστεύετε ότι το νέο όριο ταχύτητας των 30 χλμ/ώρα στις πόλεις συμβάλλει στη μείωση των οδικών ατυχημάτων;

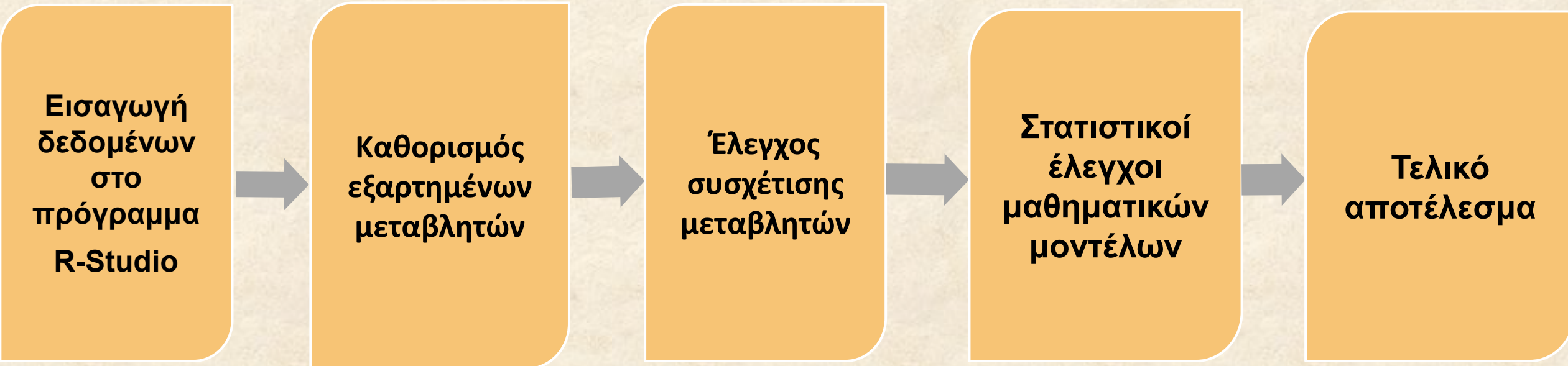


- Η πλειονότητα κρίνει θετικά το νέο μέτρο για τα 30χλμ/ώρα σε κατοικημένες περιοχές
- Το μέτρο των 30χλμ/ώρα θεωρείται ότι συμβάλλει στην μείωση οδικών ατυχημάτων

Διαδικασία Στατιστικής Επεξεργασίας

Εφαρμογή μοντέλου διωνυμικής λογιστικής παλινδρόμησης όπου:

- Αποδοχή (1 = “Δίκαια και απαραίτητα”)
- Μη Αποδοχή (0 = “Υπερβολικά” ή “Ανεφάρμοστα”)



Η διαδικασία ακολουθήθηκε για 3 μοντέλα:

- I. Εντός Αττικής (400 ερωτηματολόγια)
- II. Εκτός Αττικής (400 ερωτηματολόγια)
- III. Συνολικά για την Ελλάδα (800 ερωτηματολόγια)

Σχετική επιρροή των μεταβλητών

Μέθοδος Ελαστικότητας των μεταβλητών

Προσδιορισμός
εξαρτημένων
μεταβλητών

Σύνταξη πίνακα
ελαστικότητας
 e^i

Σύνταξη πίνακα
σχετικής
επιρροής
 e^{i^*}

Προσδιορισμός
καθοριστικότερων
μεταβλητών

Τελικό
αποτέλεσμα

Η διαδικασία ακολουθήθηκε για 3 μοντέλα:

- I. Εντός Αττικής (400 ερωτηματολόγια)
- II. Εκτός Αττικής (400 ερωτηματολόγια)
- III. Συνολικά για την Ελλάδα (800 ερωτηματολόγια)

Μοντέλο 1-Ελλάδα

Συνάρτηση χρησιμότητας μοντέλου:

$$U = 0,980 + 0,176 * \text{HoursDriving} + 0,288 * \text{Gender} + 0,109 * \text{AgeGroup} - 0,379 * \text{30kmhSpeedLimit} - 0,541 * \text{NumberTrafficOffence} - 0,875 * \text{BehaviourChange} - 0,175 * \text{OffencesFrequency}$$

Συμπεράσματα

- Η αυξημένη εμπειρία στους δρόμους (**HoursDriving**) συνδέεται με **υψηλότερη αποδοχή των νέων ρυθμίσεων**.
- Γενική στάση **μεγαλύτερης συμμόρφωσης και θετικής αποδοχής σημειώνεται από τη μεριά των γυναικών. (Gender)**
- Οι μεσήλικες οδηγοί (**AgeGroup**) **εκδηλώνουν ισχυρότερη υποστήριξη για αναθεωρήσεις** που ενισχύουν τους κανόνες και μειώνουν τον κίνδυνο οδικών ατυχημάτων.
- Αν οι πολίτες **δεν αντιλαμβάνονται τα οφέλη του μέτρου των 30χλμ/ώρα**, τείνουν να απορρίπτουν όχι μόνο την επιμέρους ρύθμιση, αλλά και το σύνολο των τροποποιήσεων του Κ.Ο.Κ. (**30kmhSpeedLimit**)

Μοντέλο 1 - Ελλάδα					
Estimate	Std. Error	z value	Pr(> z)	ei	ei*
0,98	0,493	1,989	0,046*	-	-
0,176	0,078	2,242	0,024*	0,309	1,000
0,288	0,161	1,795	0,073	0,548	1,769
0,109	0,083	0,374	0,054	0,428	1,384
-0,379	0,076	-4,998	5.78e-07***	0,333	1,077
-0,541	0,191	-2,835	0,004**	0,714	2,306
-0,875	0,257	-3,411	0,0004***	0,642	2,073
-0,175	0,101	-1,743	0,081	0,332	1,072
-	-	-	-	-	-

Μοντέλο 2-Αττική

Συνάρτηση χρησιμότητας μοντέλου:

$$U = 1,124 + 0,017 * \text{HoursDriving} + 0,013 * \text{Gender} + 0,149 * \text{AgeGroup} - 0,434 * \text{30kmhSpeedLimit} - 0,581 * \text{NumberTrafficOffence} - 0,625 * \text{BehaviourChange} - 0,116 * \text{OffencesFrequency}$$

Συμπεράσματα

- Η αντίληψη ότι τα **30χλμ/ώρα δεν μειώνουν τα ατυχήματα** συμβάλλει στη μειωμένη πιθανότητα αποδοχής του νέου Κ.Ο.Κ. (**30kmhSpeedLimit**)
- Οι συμμετέχοντες που έχουν διαπράξει περισσότερες τροχαίες παραβάσεις στο παρελθόν **εμφανίζουν μειωμένη πιθανότητα να αποδεχθούν τον νέο Κ.Ο.Κ. (NumberTrafficOffence)**
- Όσοι δηλώνουν ότι ο **νέος Κ.Ο.Κ δεν θα αλλάξει την οδηγική τους συμπεριφορά** εμφανίζουν σημαντικά χαμηλότερη πιθανότητα αποδοχής του. (**BehaviourChange**)
- Οι μεταβλητές: ώρες οδήγησης την εβδομάδα (**HoursDriving**) και φύλο (**Gender**) επηρεάζουν αντίστοιχα με το συνολικό μοντέλο για την Ελλάδα αλλά σε μικρότερο βαθμό.
- Οι εναπομένουσες μεταβλητές δεν επηρεάζουν σημαντικά το μοντέλο.

Μοντέλο 2 - Αττική					
Estimate	Std. Error	z value	Pr(> z)	ei	ei*
1,124	0,717	1,567	0,117	-	-
0,017	0,022	0,145	0,077	0,284	14,817
0,013	0,014	0,056	0,020*	0,054	2,802
0,149	0,099	0,334	0,029*	0,019	1,000
-0,434	0,112	-3,889	0,0001**	0,457	23,836
-0,581	0,261	-2,225	0,026*	0,843	43,966
-0,625	0,236	-2,648	0,008**	0,703	36,663
-	-	-	-	-	-
-0,116	0,152	-0,765	0,0007*	0,156	-8,137

Μοντέλο 3-Εκτός Αττικής

Συνάρτηση χρησιμότητας μοντέλου:

$$U = 0,841 + 0,252 * \text{HoursDriving} + 0,382 * \text{Gender} + 0,147 * \text{AgeGroup} - 0,344 * \text{30kmhSpeedLimit} - 0,511 * \text{NumberTrafficOffence} - 0,469 * \text{BehaviourChange} - 0,213 * \text{OffencesFrequency}$$

Συμπεράσματα

Από ότι μπορούμε να διακρίνουμε τόσο οι μεταβλητές όσο και οι τιμές που παρουσιάζουν είναι σχεδόν ίδιες με το μοντέλο της Ελλάδας, το οποίο μας οδηγεί αβίαστα στο συμπέρασμα ότι **η συνολικότερη εικόνα αντικατοπτρίζεται άμεσα από το συνολικό μοντέλο για την Ελλάδα συνολικά.**

Μοντέλο 3 - Εκτός Αττικής					
Estimate	Std. Error	z value	Pr(> z)	ei	ei*
0,841	0,7	1,202	0,23	-	-
0,252	0,109	2,312	0,020*	0,133	1,000
0,382	0,229	1,668	0,095	0,774	5,805
0,147	0,395	0,373	0,024*	0,574	4,307
-0,344	0,098	-3,497	0,0004**	0,449	3,373
-0,511	0,298	-1,718	0,085	0,660	4,956
-0,469	0,235	-1,998	0,045*	0,595	4,467
-0,213	0,142	-1,501	0,001***	0,394	2,957
-	-	-	-	-	-

Αποτελέσματα Μαθηματικών Μοντέλων

Συγκεντρωτικός Πίνακας και για τα τρία μοντέλα

	Μοντέλο 1 - Ελλάδα						Μοντέλο 2 - Αττική						Μοντέλο 3 - Εκτός Αττικής					
Ανεξάρτητες μεταβλητές	Estimate	Std. Error	z value	Pr(> z)	ei	ei*	Estimate	Std. Error	z value	Pr(> z)	ei	ei*	Estimate	Std. Error	z value	Pr(> z)	ei	ei*
(Intercept)	0,98	0,493	1,989	0,046*	-	-	1,124	0,717	1,567	0,117	-	-	0,841	0,7	1,202	0,23	-	-
HoursDrivingWeek	0,176	0,078	2,242	0,024*	0,309	1,000	0,017	0,022	0,145	0,077	0,284	14,817	0,252	0,109	2,312	0,020*	0,133	1,000
Gender-Female	0,288	0,161	1,795	0,073	0,548	1,769	0,013	0,014	0,056	0,020*	0,054	2,802	0,382	0,229	1,668	0,095	0,774	5,805
AgeGroup (35-44)	0,109	0,083	0,374	0,054	0,428	1,384	0,149	0,099	0,334	0,029*	0,019	1,000	0,147	0,395	0,373	0,024*	0,574	4,307
30kmhSpeedLimit-CrashesNo	-0,379	0,076	-4,998	5.78e-07***	0,333	1,077	-0,434	0,112	-3,889	0,0001**	0,457	23,836	-0,344	0,098	-3,497	0,0004**	0,449	3,373
NumberTrafficOffence	-0,541	0,191	-2,835	0,004**	0,714	2,306	-0,581	0,261	-2,225	0,026*	0,843	43,966	-0,511	0,298	-1,718	0,085	0,660	4,956
BehaviourChange-SameAsBefore	-0,875	0,257	-3,411	0,0004***	0,642	2,073	-0,625	0,236	-2,648	0,008**	0,703	36,663	-0,469	0,235	-1,998	0,045*	0,595	4,467
OffencesFrequency-Speeding	-0,175	0,101	-1,743	0,081	0,332	1,072	-	-	-	-	-	-	-0,213	0,142	-1,501	0,001***	0,394	2,957
OffencesFrequency-Alcohol	-	-	-	-	-	-	-0,116	0,152	-0,765	0,0007*	0,156	-8,137	-	-	-	-	-	-

Πίνακας 1: Συγκεντρωτικός Πίνακας για όλα τα μοντέλα

Γενικά Συμπεράσματα (1/3)

Η πρόθεση αποδοχής συνδέεται άμεσα με τις **προσωπικές στάσεις και εμπειρίες των μετακινούμενων**, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι η νομοθετική αλλαγή από μόνη της δεν αρκεί χωρίς κοινωνική εσωτερίκευση.

Παρότι μεγάλο ποσοστό των συμμετεχόντων **δηλώνει ότι αναγνωρίζει τη σημασία του νέου Κ.Ο.Κ**, αυτό δεν μεταφράζεται πάντα σε θετική στάση ή πρόθεση αλλαγής συμπεριφοράς.

Όσοι αντιλαμβάνονται άμεσα τα **οφέλη του μέτρου των 30χλμ/ώρα για τη μείωση ατυχημάτων και τραυματισμών** εμφανίζουν **υψηλότερη πιθανότητα αποδοχής**.

Γενικά Συμπεράσματα (2/3)

Όταν οι μετακινούμενοι θεωρούν ότι οι έλεγχοι είναι ανεπαρκείς ή άνισοι, μειώνεται η πιθανότητα αποδοχής των νέων ρυθμίσεων.

Από τη στατιστική ανάλυση προκύπτει ότι οι μεγαλύτερες ηλικιακές ομάδες εμφανίζουν αυξημένη πιθανότητα αποδοχής των νέων ρυθμίσεων. Αντίθετα, οι νεότεροι μετακινούμενοι παρουσιάζουν συγκριτικά χαμηλότερα επίπεδα αποδοχής, πιθανόν λόγω μεγαλύτερης ανοχής στο ρίσκο.

Οδηγοί με περιορισμένη εμπειρία τείνουν να εμφανίζουν χαμηλότερα επίπεδα αποδοχής, ενδεχομένως λόγω υπερεκτίμησης των ικανοτήτων τους.

Γενικά Συμπεράσματα (3/3)

Αναδεικνύεται διχασμός ως προς τα νέα πρόστιμα. Ένα σημαντικό ποσοστό τα αξιολογεί θετικά, θεωρώντας ότι η αυστηροποίηση των κυρώσεων συμβάλλει στη μείωση της παραβατικότητας και των τροχαίων ατυχημάτων.

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι **οι γυναίκες τείνουν να εμφανίζουν υψηλότερα επίπεδα αποδοχής** των νέων ρυθμίσεων και μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση σε ζητήματα οδικής ασφάλειας.

Οι οδηγοί με «ιστορικό» παραβατικής συμπεριφοράς είναι πιο αρνητικοί απέναντι σε αυστηρότερα μέτρα και πιο εντατική τροχαία επιτήρηση κατά περίπου 16%.

Η αποδοχή **συνδέεται με την αναγνώριση προσωπικής ανάγκης αλλαγής.**

Ο νέος Κ.Ο.Κ εκλαμβάνεται ως εξωτερική επιβολή στον καθένα και όχι ως εργαλείο βελτίωσης της δικής του συμπεριφοράς.

Προτάσεις για αξιοποίηση αποτελεσμάτων



Υποστήριξη πολιτικών οδικής ασφάλειας για την εφαρμογή χαμηλότερων ορίων ταχύτητας στις πόλεις.



Σχεδιασμός ενημερωτικών εκστρατειών για την ευαισθητοποίηση των οδηγών σχετικά με τα οφέλη του ορίου 30 χλμ/ώρα.



Ενίσχυση εκπαιδευτικών δράσεων για την καλλιέργεια ασφαλούς οδηγικής συμπεριφοράς.



Αξιοποίηση από δημόσιους φορείς και δήμους για τη βελτίωση των μέτρων οδικής ασφάλειας.

Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα



Η συσχέτιση στάσεων με πραγματικά δεδομένα παραβατικότητας και ατυχημάτων. Σημαντική κατεύθυνση θα ήταν η σύνδεση των αντιλήψεων των πολιτών με αντικειμενικούς δείκτες, όπως τα επίσημα στατιστικά στοιχεία τροχαίων παραβάσεων και ατυχημάτων.



Η διερεύνηση της επίδρασης εκπαιδευτικών παρεμβάσεων στην αποδοχή του Κ.Ο.Κ. Η πειραματική ή ημιπειραματική προσέγγιση θα μπορούσε να εξετάσει κατά πόσο η στοχευμένη ενημέρωση ενισχύει την αποδοχή και τη συμμόρφωση, συμβάλλοντας στη διαμόρφωση μιας πιο υπεύθυνης οδηγικής κουλτούρας.



Μελέτη της επίδρασης της τεχνολογίας και των «έξυπνων» συστημάτων. Θα μπορούσε να διερευνηθεί η σχέση μεταξύ χρήσης τεχνολογικών μέσων και αποδοχής των νέων ρυθμίσεων. Η εξέταση του ρόλου της τεχνολογίας στην ενίσχυση της συμμόρφωσης θα προσέφερε χρήσιμα δεδομένα για τη σύνδεση πολιτικής οδικής ασφάλειας και ψηφιακής καινοτομίας.



Ευχαριστώ πολύ για το χρόνο σας!

**NEOS ΚΩΔΙΚΑΣ
ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ

Διερεύνηση των αντιλήψεων και της αποδοχής των Ελλήνων μετακινούμενων απέναντι στον Νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Σπαθής Νικόλαος

Επιβλέπων | Γιώργος Γιαννής, Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Αθήνα , Μάρτιος 2026