

Οδική Ασφάλεια Σύγχρονες Προκλήσεις

Γιώργος Γιαννής

Καθηγητής ΕΜΠ

μαζί με: Εύα Μιχαλαράκη, Ερευνήτρια ΕΜΠ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής



Εκπαιδευτικό Σεμινάριο
Ασφαλούς Οδηγικής Συμπεριφοράς
Όμιλος Επιχειρήσεων Σαρακάκη

Αθήνα, 12 Νοεμβρίου 2025



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΟΜΙΛΟΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΣΑΡΑΚΑΚΗ

Δομή Παρουσίασης

1. Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας ΕΜΠ (1)
2. Βασικά Στοιχεία Οδικής Ασφάλειας (7)
3. Κύριες Αιτίες Οδικών Ατυχημάτων (9)
4. Νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (2)
5. Οδηγός για Ασφαλή Οδήγηση ΕΜΠ (2)
6. Νέα Κουλτούρα Οδικής Ασφάλειας (1)



An abstract graphic on the left side of the slide. It features a large circular frame with an orange border. Inside the frame, there are numerous bright, colorful light trails in shades of blue, purple, and red, creating a sense of motion and energy. The background of the slide is white with faint, concentric circular lines in the upper right corner. A large orange shape is partially visible in the bottom right corner.

Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας ΕΜΠ

Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας ΕΜΠ

- Το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας ΕΜΠ (www.nrso.ntua.gr) αποτελεί ένα **Ερευνητικό Κέντρο Καινοτομίας και Αριστείας** στην οδική ασφάλεια με παγκόσμια αναγνώριση [κατάταξη: 4^ο στην Ευρώπη και 45^ο παγκοσμίως ([PubMed](#) 2023), 2^ο στην Ευρώπη και 6^ο παγκοσμίως ([AAP](#) 2019)].
- Μία **Ομάδα 40+ επιστημόνων**, με διεθνώς αναγνωρισμένους Καθηγητές, Μεταδιδάκτορες, Υποψήφιους Διδάκτορες και Επιστήμονες Μηχανικούς
- Ένα **πληροφοριακό σύστημα** υποστήριξης των αποφάσεων διεθνούς αναφοράς με τα πιο επίκαιρα δεδομένα και γνώσεις με:
 - περισσότερες από 30.000 επισκέψεις τον μήνα,
 - 157 ηλεκτρονικά περιοδικά από το 2007,
 - δεκάδες αναρτήσεις ετησίως στα κοινωνικά δίκτυα,
 - δίκτυο περισσότερων από 6.500+ εμπειρογνομόνων οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα (1.500+) και παγκοσμίως (5.000+).
- Μια εξαιρετική **ερευνητική δραστηριότητα**:
 - Περισσότερες από 200 Διπλωματικές Εργασίες & 25 Διδακτορικές Διατριβές,
 - Περισσότερα από 185 ερευνητικά έργα, κυρίως ανταγωνιστικά,
 - Περισσότερες από 1000 επιστημονικές δημοσιεύσεις (283 σε περιοδικά),
 - Περισσότερες από 175 επιστημονικές επιτροπές,
 - Διεθνείς Συνεργασίες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, UN/ECE, OECD/ITF, WHO, World Bank, EIB, CEDR, FEHRL, ERF, IRF, UITP, ETSC, WCTR, TRB, δεκάδες Πανεπιστήμια και Ερευνητικά Κέντρα.





Βασικά Στοιχεία Οδικής Ασφάλειας

Βασικοί Αριθμοί Οδικής Ασφάλειας (εκτίμηση 2024)

- Τα οδικά τροχαία ατυχήματα αποτελούν μείζον κοινωνικό πρόβλημα παγκοσμίως, με **1.19 εκατομμύρια θανάτους ετησίως** και περισσότερους από 50 εκατομμύρια τραυματισμούς
- Είναι η **πρώτη αιτία θανάτου** για ηλικίες 15-29 ετών
- Το κόστος των οδικών τροχαίων ατυχημάτων για την κοινωνία και την οικονομία εκτιμάται ότι ξεπερνά τα **10 δις ευρώ** ετησίως

	Ελλάδα	Ευρωπαϊκή Ένωση	Παγκοσμίως
Νεκροί	665	19.800	1,19 εκατομμύρια
Τραυματίες	13.426	1.500.000	20-50 εκατομμύρια
Ατυχήματα	11.346	1.300.00	



Τι Σημαίνει;



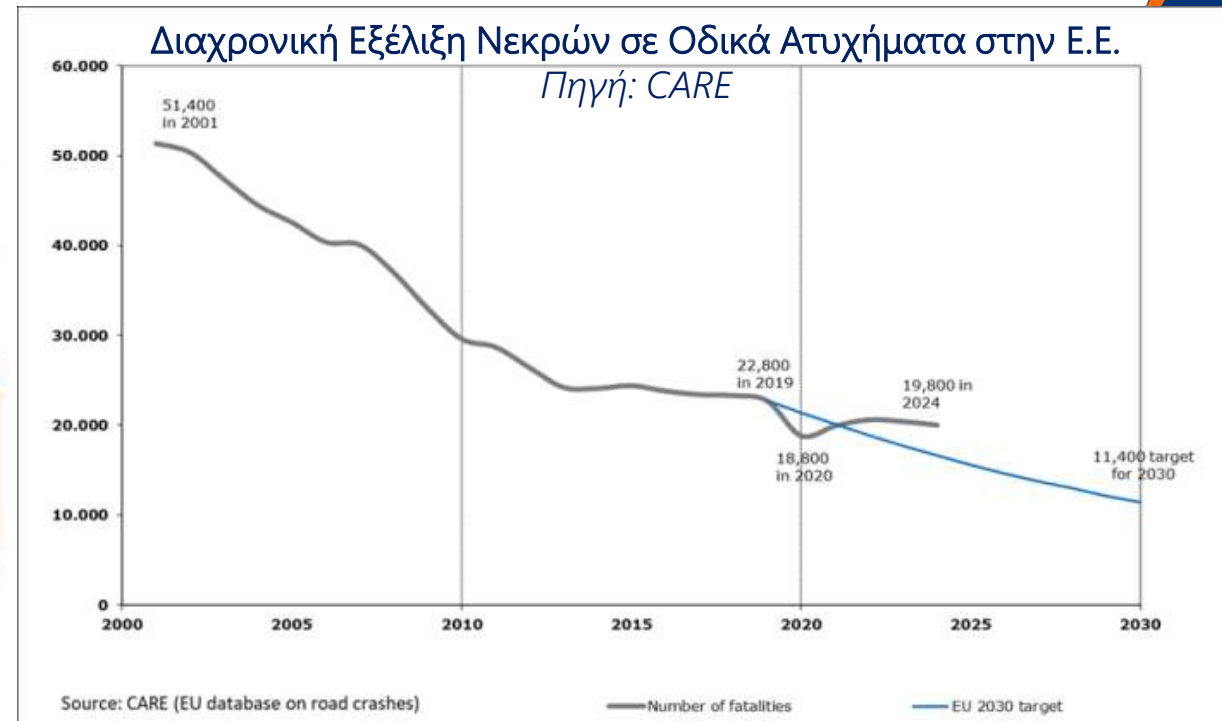
1,19 εκ. = 3.500 αεροπορικά ατυχήματα ανά έτος

Διαχρονική Εξέλιξη Νεκρών Οδικών Ατυχημάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, 2024

Η Ελλάδα έχει σταθερά **χαμηλές επιδόσεις** οδικής ασφάλειας:

- **25^η θέση στην Ευρώπη** των 27 Κρατών (2024)
- 64 νεκροί / εκ. κατοίκων (μέση τιμή ΕΕ: 44, καλύτερη τιμή ΕΕ: 20)

Νεκροί σε οδικά ατυχήματα ανά εκατομμύριο κατοίκων ανά χώρα, 2024
Πηγή: CARE



Νεκροί σε Οδικά Ατυχήματα στην Ελλάδα, 2023



Αριθμός νεκρών ανά τύπο οδικού ατυχήματος στην Ε.Ε., 2023

Η Ελλάδα έχει **ιδιαίτερα υψηλά ποσοστά νεκρών** σε οδικά ατυχήματα:

- **36%** με μοτοσυκλέτες (μέση τιμή ΕΕ: 18%)
- **54%** **εντός κατοικημένης περιοχής** (μέση τιμή ΕΕ: 39%)
- **41%** σε οδικά ατυχήματα είναι **με ένα εμπλεκόμενο όχημα** (μέση τιμή ΕΕ: 31%)
- **64%** είναι **άνδρες** (μέση τιμή ΕΕ: 55%)



Βασικοί Δείκτες Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα (2015-2025)



Εθνικό
Μετσόβιο
Πολυτεχνείο

Παρατηρητήριο
Οδικής
Ασφάλειας

gc1. Βασικοί Δείκτες Οδικής Ασφάλειας, Ελλάδα 2015 - 2025

www.nrso.ntua.gr

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*	2025/2024	2025/2015	2025/2019
Οδικά Ατυχήματα	11,690	11,440	11,318	10,848	10,737	10,712	9,083	10,454	10,487	10,553	11,346	11,105	-2.1%	-3%	4%
Νεκροί	795	793	824	731	700	688	584	624	654	646	665	525	-21.1%	-34%	-24%
Βαριά Τραυματίες	1,016	999	879	706	727	652	518	610	664	659	546	507	-7.1%	-49%	-22%
Ελαφρά Τραυματίες	13,548	13,097	12,946	12,565	12,422	12,350	10,300	11,746	11,961	12,156	12,880	12,607	-2.1%	-4%	2%
Στόλος Οχημάτων (x1000)	8,048	8,076	8,173	8,263	8,237	8,402	8,530	8,698	8,882	9,107	9,343	9,400	0.6%	16%	12%
Νεκροί ανά εκ. οχήματα	99	98	101	88	85	82	68	72	74	71	71	56	-21.5%	-43%	-32%
Παραβάσεις ταχύτητας	156,892	173,476	176,592	208,190	213,333	234,169	206,554	222,312	251,394	263,942	338,419	-	-	-	-
Παραβάσεις αλκοόλ	29,597	29,191	33,192	32,964	33,394	31,557	19,096	17,427	24,533	26,217	32,453	-	-	-	-
Παραβάσεις ζώνης ασφ.	34,526	29,611	34,831	31,510	33,380	34,594	30,174	32,354	39,026	44,838	55,980	-	-	-	-
Παραβάσεις κράνους	54,354	52,783	63,971	59,405	52,706	52,089	46,394	48,974	51,976	52,963	91,290	-	-	-	-

Οι νεκροί σε οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα έχουν μειωθεί κατά 34% από το 2015, ενώ τα οδικά ατυχήματα με τραυματίες μειώθηκαν μόνο κατά 3%

Ο αριθμός των νεκρών ανά αριθμό οχημάτων έχει μειωθεί κατά 43% από το 2015

Το 2025 καταγράφηκε ετήσια μείωση κατά 21% των νεκρών σε οδικά ατυχήματα



Σημειώσεις:
Τα δεδομένα με πλάγια γραφή βασίζονται σε προσωρινά δεδομένα.

* Εκτίμηση βάσει δεδομένων από τον Ιανουάριο έως τον Οκτώβριο του 2025.

Δημοσίευση:
11/11/2025

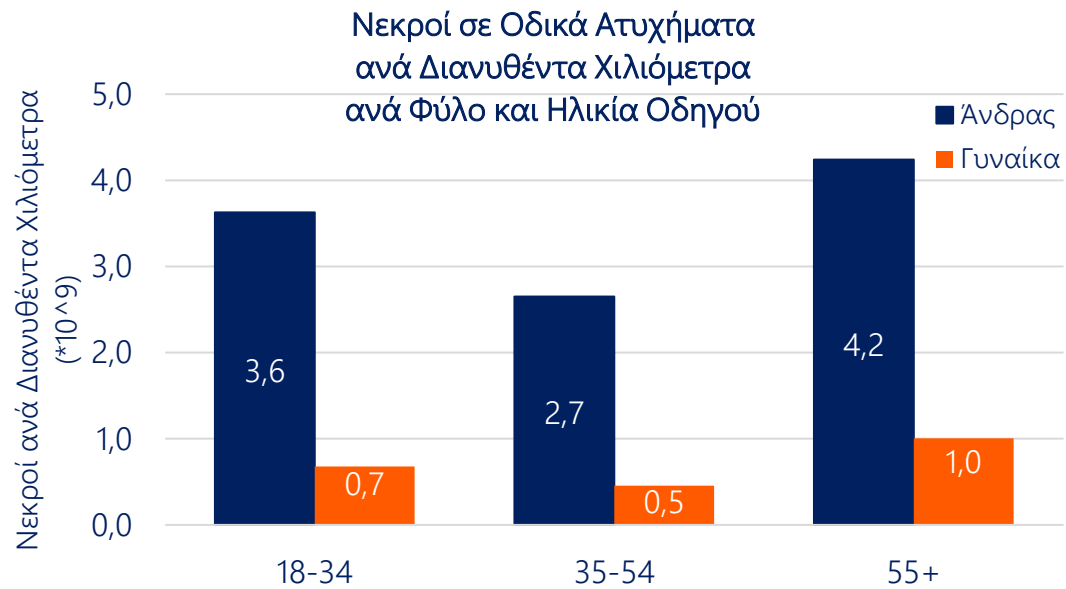
Σχετικά:
nrso-data.gr

Πηγές:
ΕΛΣΤΑΤ,
Τροχαία

*Εκτίμηση με βάση προσωρινά δεδομένα ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το 10μηνο
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Τ.Μ.Σ.Υ., ΕΜΠ, www.nrso.ntua.gr/nrso-gc1



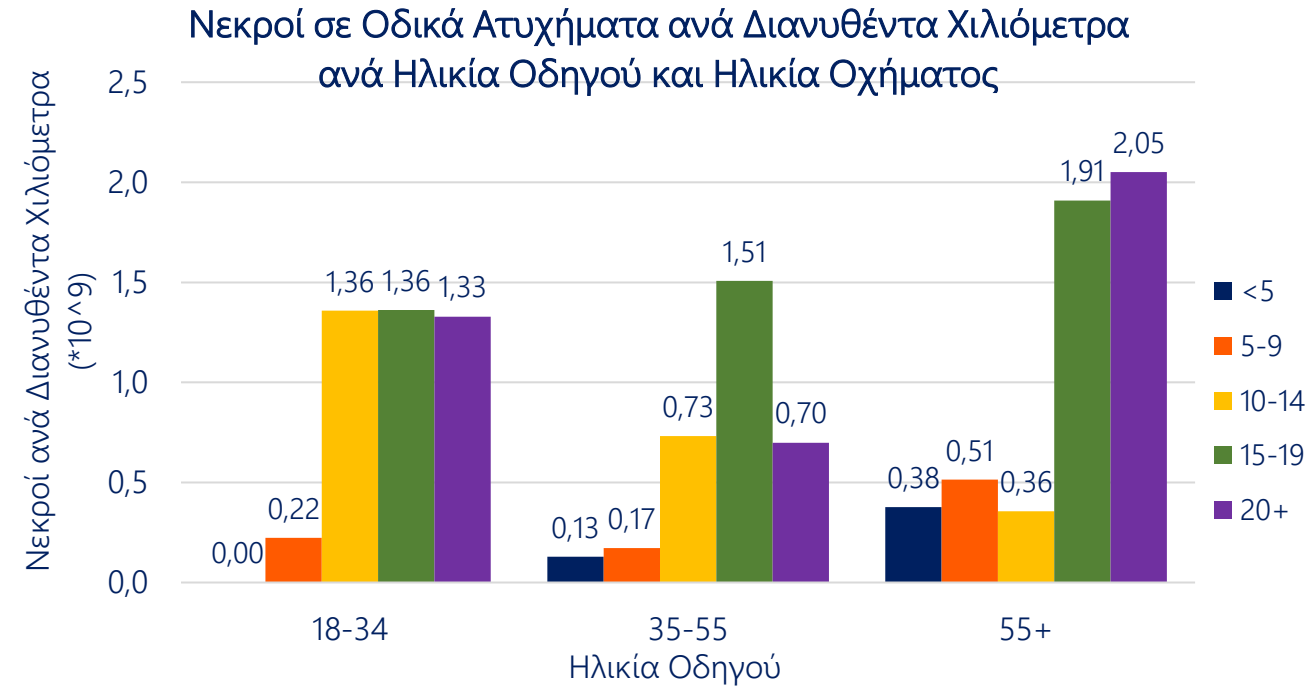
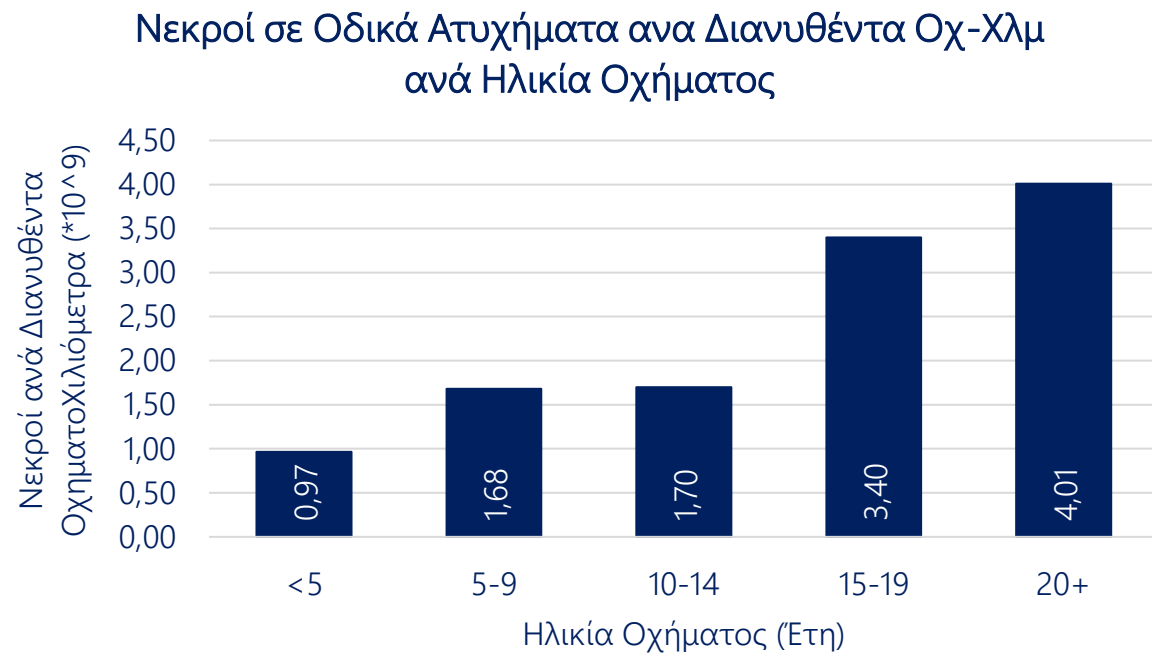
Δείκτες Επικινδυνότητας Οδηγών - Ελλάδα 2022



- Οι **άνδρες οδηγοί** παρουσιάζουν σημαντικά υψηλότερο αριθμό νεκρών σε οδικά ατυχήματα ανά διανυθέντα χιλιόμετρα σε όλες τις ηλικιακές κατηγορίες συγκριτικά με τις γυναίκες.
- Οι **οδηγοί ηλικίας 55 ετών** και άνω παρουσιάζουν τον υψηλότερο αριθμό νεκρών σε οδικά ατυχήματα ανά διανυθέντα χιλιόμετρα, ενώ οι οδηγοί ηλικίας 35–54 ετών εμφανίζουν τον χαμηλότερο.
- Οι **νεότεροι οδηγοί (18-34 ετών)** καταγράφουν επίσης αυξημένο δείκτη επικινδυνότητας.



Δείκτες Επικινδυνότητας Οχημάτων - Ελλάδα 2022



- Ο υψηλότερος δείκτης επικινδυνότητας παρατηρείται στα επιβατικά **οχήματα ηλικίας άνω των 20 ετών** → περίπου **τέσσερις φορές υψηλότερος** σε σύγκριση με τα νεότερα επιβατικά οχήματα.
- Στις **ηλικιακές κατηγορίες οχημάτων 15-19 έτη** παρατηρούνται περισσότεροι νεκροί σε οδικά ατυχήματα ανά διανυθέντα χιλιόμετρα για όλες τις ηλικιακές ομάδες οδηγών.

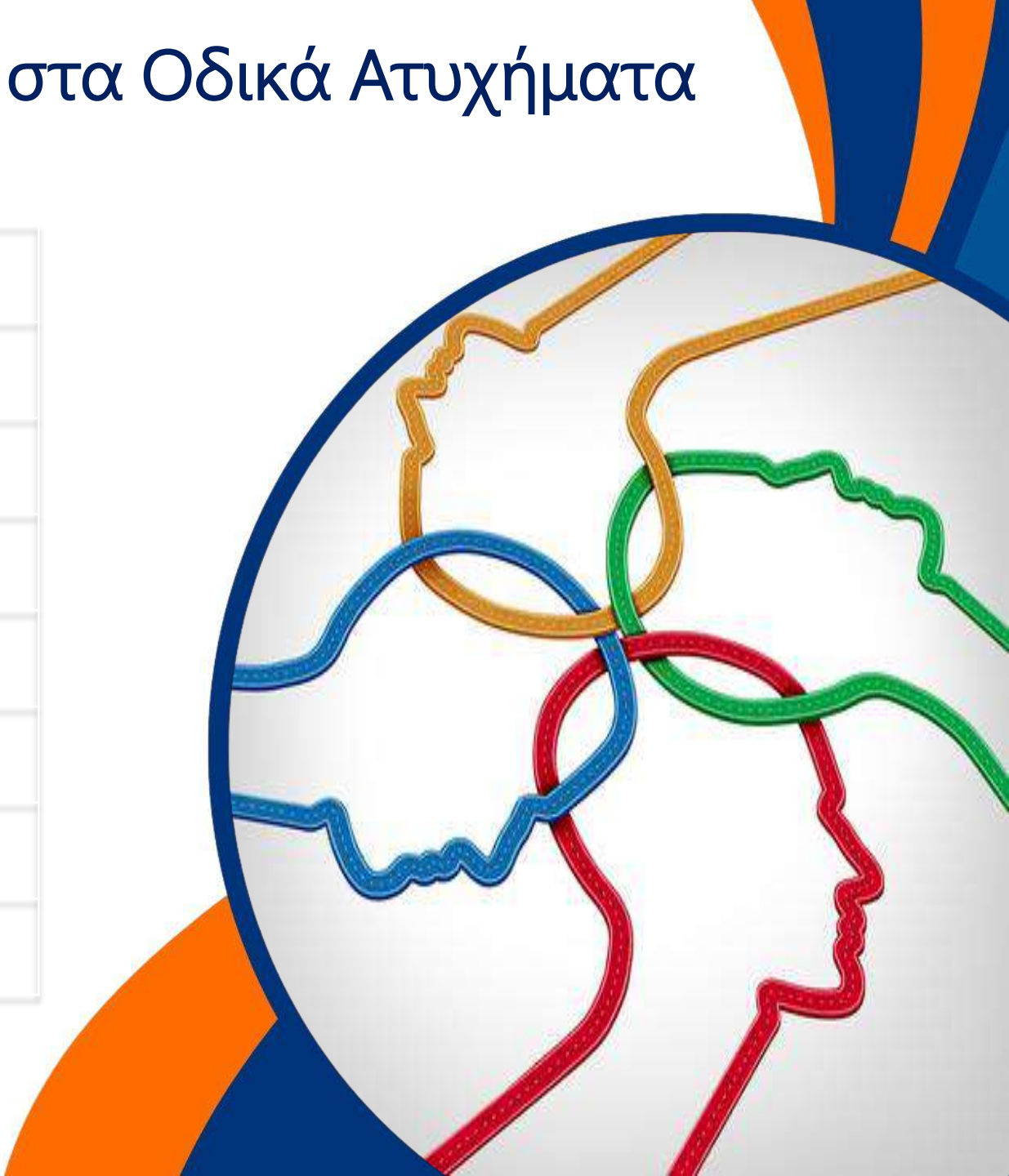




Κύριες Αιτίες Οδικών Ατυχημάτων

Συμβολή των Τριών Παραγόντων στα Οδικά Ατυχήματα

Άνθρωπος μόνο	65%
Άνθρωπος και Οδός	24%
Άνθρωπος και Όχημα	4.5%
Άνθρωπος, Οδός και Όχημα	1.25%
Οδός μόνο	2.5%
Οδός και Όχημα	0.25%
Όχημα μόνο	2.5%
ΣΥΝΟΛΟ	100%



Οι Πέντε Βασικότερες Αιτίες Οδικών Ατυχημάτων

- Ταχύτητα
- Μη χρήση κράνους
- Μη χρήση ζώνης
- Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ
- Απόσπαση προσοχής οδηγού
(κινητό τηλέφωνο)



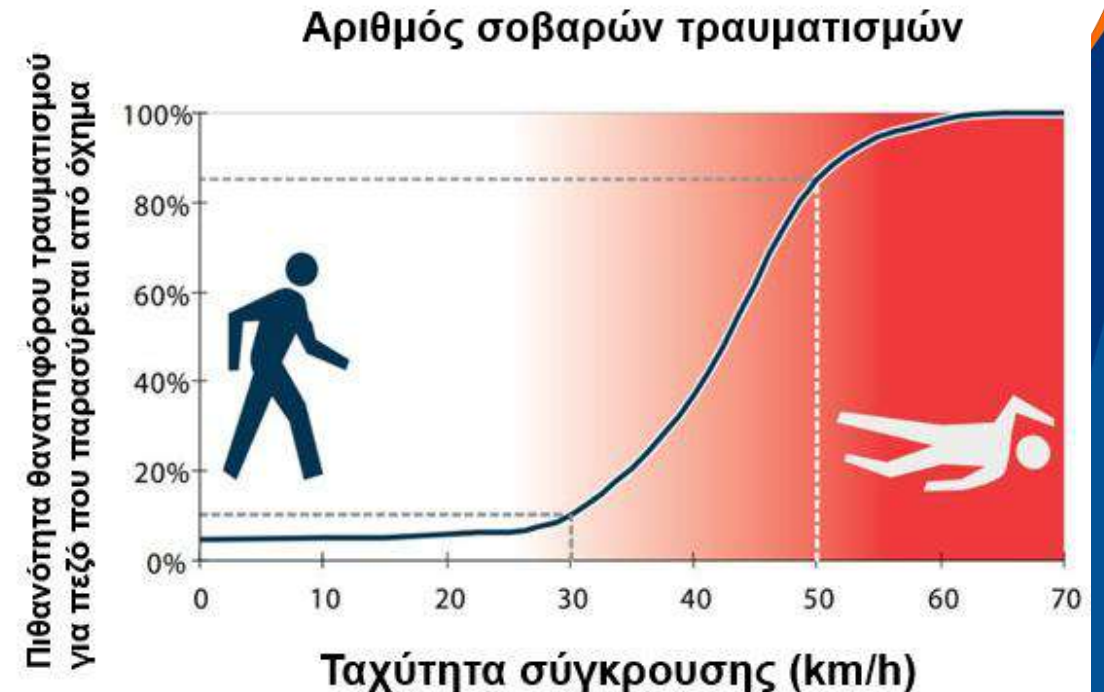
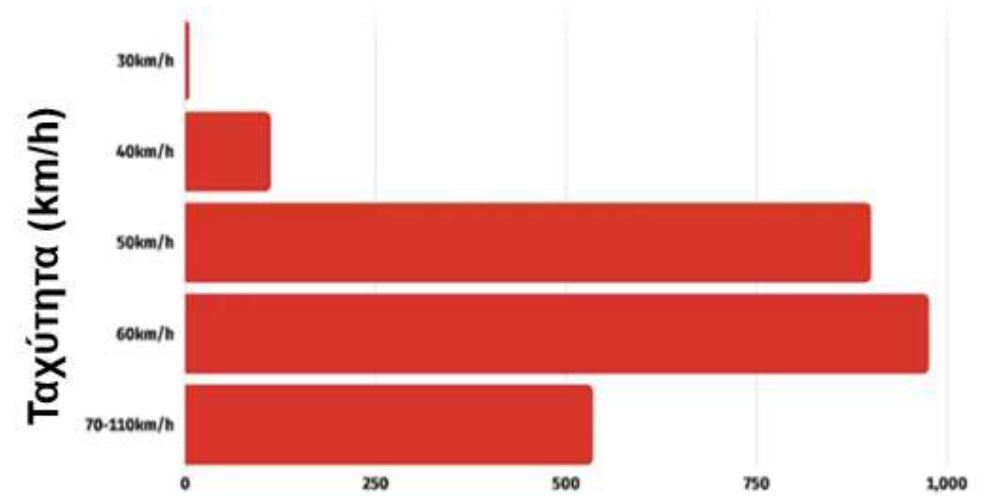
Η Ακατάλληλη Ταχύτητα Σκοτώνει (1/2)

- Η ακατάλληλη ταχύτητα είναι η **υπ' αριθμόν ένα αιτία οδικών ατυχημάτων** παγκοσμίως, ιδίως στις πόλεις, όπου οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένοι και ευάλωτοι σε περίπτωση σύγκρουσης (το **70% των θανάτων** σε αστικές περιοχές είναι **ευάλωτοι χρήστες τη οδού**)
- Έχει διαπιστωθεί ότι η ταχύτητα είναι σημαντικός παράγοντας που συμβάλλει σε περίπου 10-15% των συνολικών ατυχημάτων και σε περίπου **30% των θανατηφόρων ατυχημάτων**
- Η ταχύτητα επηρεάζει την **ποιότητα ζωής των κατοίκων** των πόλεων, ιδίως την ασφαλή μετακίνηση των ευάλωτων χρηστών της οδού



Η Ακατάλληλη Ταχύτητα Σκοτώνει (2/2)

- Όταν αυξάνεται η ταχύτητα, αυξάνεται και ο **κίνδυνος ατυχήματος και η σοβαρότητά** του
- Αύξηση της μέσης ταχύτητας κατά 5% οδηγεί σε αύξηση κατά 10% περίπου των **ατυχημάτων με τραυματισμούς** και κατά 20% των **θανατηφόρων ατυχημάτων**
- Η αύξηση του κινδύνου σύγκρουσης αποδίδεται συνήθως από το γεγονός ότι όταν αυξάνεται η ταχύτητα, ο **χρόνος αντίδρασης στις κυκλοφοριακές καταστάσεις είναι μικρότερος** και η ευελιξία ενός οχήματος που αναπτύσσει ταχύτητα είναι περιορισμένη
- **Οι θάνατοι πεζών** αυξάνονται από 10% σε συγκρούσεις με ταχύτητα 30km/h σε 90% σε συγκρούσεις με ταχύτητα 50km/h



Επιρροή του Ορίου Ταχύτητας 30km/h στις Πόλεις

Yannis, G., & Michelaraki, E. (2024). Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe Sustainability, 16(11), 4382



Τα 30km/h όρια ταχύτητας σε όλη την πόλη οδήγησαν σε **μείωση (κατά μέσο όρο):**

(μετα-αναλύσεις από 70 μελέτες από 17 πόλεις)

Νεκρών κατά **37%** Ρύπανσης κατά **18%**

Σοβαρά τραυματιών κατά **38%** Θορύβου κατά **2.5 db**

Ατυχημάτων κατά **23%** Κατανάλωσης καυσίμου κατά **7%**

Κυκλοφοριακής συμφόρησης κατά **2%**



Οφέλη από το Όριο Ταχύτητας των 30km/h



Yannis, G., & Michelaraki, E. (2024). Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review. Journal of Safety Research, Vol. 92

Οδική Ασφάλεια

- μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης
- μείωση των εμπλοκών με ευάλωτους χρήστες της οδού

Περιβάλλον

- μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης
- μείωση εξάρτησης από το αυτοκίνητο

Ενέργεια

- μείωση της κατανάλωσης καυσίμου
- προώθηση οικολογικής οδήγησης

Βασικές Πηγές



Κυκλοφοριακή Ροή

- μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου
- μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης

Βιωσιμότητα

- αύξηση της χρήσης των Δημόσιων Μέσων Μεταφοράς
- αύξηση της κινητικότητας των πεζών, ποδηλατών και e-σκούτερ

Η καθιέρωση του ορίου ταχύτητας των 30 km/h , όπου μετακινούμενοι και κυκλοφορία αναμειγνύονται, καθιστά τις οδούς **ασφαλέστερες, υγιέστερες, πιο πράσινες και πιο βιώσιμες**



Χρήση Προστατευτικού Εξοπλισμού

- Η χρήση προστατευτικού εξοπλισμού (ζώνη και κράνος ασφαλείας) **σώζει ζωές**
- Η **χρήση ζώνης ασφαλείας** μειώνει τον κίνδυνο θανάτου στους επιβάτες των μπροστινών καθισμάτων έως και 60% και στους επιβάτες των πίσω καθισμάτων κατά 44%
- Η **χρήση κράνους** μπορεί να μειώσει τον κίνδυνο σοβαρού τραυματισμού στο κεφάλι κατά 70% για τους μοτοσικλετιστές και τον κίνδυνο θανατηφόρου τραυματισμού στο κεφάλι ή τον εγκέφαλο κατά 71% για τους ποδηλάτες
- Ένα παιδί που είναι **σωστά δεμένο σε παιδικό κάθισμα** έχει 60% μικρότερη πιθανότητα να υποστεί σοβαρό ή θανατηφόρο τραυματισμό σε σύγκριση με τα παιδιά που δεν είναι δεμένα

Πηγή: [European Road Safety Observatory](#)
[Thematic Report: Protective Equipment](#), Ιούνιος 2024



Οδήγηση υπό την Επήρεια Αλκοόλ

- Περίπου το **25% του συνόλου των θανάτων** από οδικά ατυχήματα στην Ευρώπη σχετίζονται με το αλκοόλ
- Καθώς αυξάνεται η συγκέντρωση αλκοόλ στο αίμα (BAC) του οδηγού, **αυξάνεται και το ποσοστό ατυχημάτων**:
 - Στα 0,5 g/L (νόμιμο όριο στην Ελλάδα) → **1,4 φορές** μεγαλύτερος κίνδυνος ατυχήματος σε σύγκριση με έναν νηφάλιο οδηγό
 - Στα 1,0 g/L → **5 φορές** μεγαλύτερος κίνδυνος
 - Στα 1,5 g/L → **20 φορές** μεγαλύτερος κίνδυνος

Πηγή: [European Road Safety Observatory](#)
[Thematic Report: Alcohol and Drugs](#), Οκτώβριος 2023



Απόσπαση Προσοχής Οδηγού

- Οι οδηγοί επιβατικών οχημάτων ασχολούνται με δραστηριότητες που αποσπούν την προσοχή τους για **περίπου τον μισό χρόνο οδήγησης**
- Το **κινητό τηλέφωνο** αποτελεί την κύρια απόσπαση της προσοχής του οδηγού
- Η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση αυξάνει την πιθανότητα οδικού ατυχήματος **περίπου 2,5 φορές**
- Οι **νεότεροι οδηγοί είναι πιο πιθανό** να χρησιμοποιούν το κινητό τους τηλέφωνο κατά τη διάρκεια της οδήγησης σε σύγκριση με τους μεγαλύτερους σε ηλικία οδηγούς

Πηγή: [European Road Safety Observatory](#)
[Thematic Report: Distraction](#), Ιανουάριος 2024





Νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

Νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

- Εξορθολογισμός και **απλοποίηση των ποινών** και σύνδεσή τους με τη σοβαρότητα και το μέγεθος των παραβάσεων
- Τιμωρία των **οδηγών και όχι των οχημάτων**, ιδίως των υπότροπων οδηγών
- Μαζική **εγκατάσταση (4.000) καμερών** για όλες τις βασικές παραβάσεις (υπερβολική ταχύτητα, κράνος, ζώνη, χρήση κινητού τηλεφώνου)
- **Ψηφιακή διαχείριση** των κλήσεων
- **Όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα** σε όλες τις οδούς μιας ή δύο κατευθύνσεων με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση - η 2^η χώρα της ΕΕ μετά την Ισπανία (εφαρμογή από 1 Ιανουαρίου 2026)
- Διήθηση και **ειδική ζώνη αναμονής** στους σηματοδότες για δίκυκλα



Πολύ Θετικά Αποτελέσματα Μέχρι Τώρα

Οι νεκροί σε οδικά ατυχήματα **μειώθηκαν σημαντικά (-21,1%)** τον Ιανουάριο-Οκτώβριο του 2025 (449), σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του 2024 (567), με την προοπτική να σωθούν περισσότερες από 140 ζωές μέχρι το τέλος του έτους, κυρίως λόγω:

- **Συστηματικής επιτήρησης της χρήσης κράνους:** Η χρήση κράνους και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ επιτηρούνται αυστηρά από την αρχή του έτους
- **Επέκταση του δικτύου καμερών:** Σταδιακή εγκατάσταση 4.000 καμερών κυκλοφορίας σε όλη την Ελλάδα, ήδη σε λειτουργία σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη
- Η ανακοίνωση του νέου, αυστηρότερου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είχε **άμεση επίδραση στη συμπεριφορά των οδηγών**, ήδη από την ψήφισή του τον Ιούνιο του 2025





Οδηγός για Ασφαλή Οδήγηση ΕΜΠ

Οδηγός για Ασφαλή Οδήγηση ΕΜΠ

www.nrso.ntua.gr/ntua-guide-for-safe-driving



- Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο με ιδιαίτερο **αίσθημα ευθύνης συνεισέφερε στην ευαισθητοποίηση της κοινωνίας** με έναν σύγχρονο **Οδηγό για Ασφαλή Οδήγηση** που ετοιμάστηκε με την επιστημονική τεκμηρίωση των Συγκοινωνιολόγων του ΕΜΠ
- Ο Οδηγός Ασφαλούς Οδήγησης του ΕΜΠ περιλαμβάνει **στοχευμένες πρακτικές συμβουλές** για τις απαραίτητες αλλαγές στις πιο επικίνδυνες συμπεριφορές ειδικά για την προστασία των ευάλωτων χρηστών της οδού: πεζών, ποδηλατών και μοτοσυκλετιστών



Εθνικό Μετσόβιο
Πολυτεχνείο

Παρατηρητήριο
Οδικής Ασφάλειας ΕΜΠ



Οδηγός
για
Ασφαλή
Οδήγηση



Οδηγός για Ασφαλή Οδήγηση ΕΜΠ



Σωστή οδήγηση χωρίς ατυχήματα:

www.nrso.ntua.gr/advice

- Με χαμηλότερες **ταχύτητες** αποφεύγω τα ατυχήματα
- Φοράω **ζώνη** για να μην τραυματιστώ
- Φοράω **κράνος** για να σωθώ εάν πέσω
- Όταν έχω **πιει**, οδηγεί άλλος
- Κρατάω το τιμόνι και όχι το **τηλέφωνο**
- Δεν οδηγώ όταν είμαι **κουρασμένος**
- Προσέχω στις δύσκολες **καιρικές συνθήκες**





Νέα Κουλτούρα Οδικής Ασφάλειας

Κοινή Ευθύνη για μια Νέα Κουλτούρα Οδικής Ασφάλειας

- Η Πολιτεία κάνει τα **σημαντικά βήματα που της αναλογούν** για την αλλαγή της κουλτούρας οδικής ασφάλειας:
 - Αναβάθμιση υποδομών
 - Θέσπιση Νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ)
 - Εντατικοποίηση αστυνόμευσης
 - Εγκατάσταση εκτεταμένου δικτύου καμερών
 - Εφαρμογή ψηφιακών κλήσεωνΚαι αρκετά ακόμη πρέπει να γίνουν
- Ήρθε η ώρα όλοι οι χρήστες της οδού (οδηγοί, επιβάτες και πεζοί) να αναλάβουν τις ευθύνες τους, να αλλάξουν τις συνήθειες τους και να υιοθετήσουν μια **ασφαλή συμπεριφορά και μια νέα κουλτούρα οδικής ασφάλειας**



Οδική Ασφάλεια Σύγχρονες Προκλήσεις

Γιώργος Γιαννής

Καθηγητής ΕΜΠ

μαζί με: Εύα Μιχαλαράκη, Ερευνήτρια ΕΜΠ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής



Εκπαιδευτικό Σεμινάριο
Ασφαλούς Οδηγικής Συμπεριφοράς
Όμιλος Επιχειρήσεων Σαρακάκη

Αθήνα, 12 Νοεμβρίου 2025



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΟΜΙΛΟΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΣΑΡΑΚΑΚΗ