ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΙΣ

επί σχεδίου Νόμου «περί υποχρεώσεως των παροδίων ιδιοκτητών διά την διάνοιξιν εθνικών οδών, αντικαταστάσεως της παρ. 3 του άρθρου 6 του Ν.5269/31 και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων».

Προς την Βουλήν των Ελλήνων

Μέχρι τούδε την δαπάνην διά την απόκτησιν του εδάφους (απαλλοτρίωσιν) διά την κατασκευήν των εθνικών οδών (εκτός των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων) έφερεν εξ ολοκλήρου το Δημόσιον. Διά παλαιάς ούτως επιβαρύνσεως του Δημοσίου δεν είναι πρωτότυπον ότι ή διάνοιξις ταύτην κατά κύριον λόγον ωφελούσης οικονομικής φυσιογνωμίας της περιοχής και τιμής των παρά την οδόν και πόρρω εις ευρείαν έκτασιν κειμένων ακινήτων, των οποίων ή αξία ραγδαιότατα πολλαπλασιάζεται, δημιουργούσα, εφ' ενός μεν αναίτιον πλουτισμόν, εις τους κυρίους των αφ' ετέρου δε τρομερόν δυστυχείας άν μη και αδυναμίαν εις τον κρατικόν φορέα διά να αποκτήσῃ την στοιχειωδώς απαραίτητον γῆν διά την εκτέλεσιν των προγραμμάτων οδοποιίας.

Την κατάστασιν αυτήν, της δημιουργίας πολλαπλής ωφελείας των παρά τας νεοκατασκευαζομένας ή διευρυνομένας εθνικάς οδούς ακινήτων, άνευ ειδικής συνδρομής των εις την επέλευσιν της τοιαύτης ωφελείας αποσκοπεί εν πρώτοις να ανατρέψῃ το παρόν σχέδιον Νόμου διά της καθιερώσεως συμμετοχής των παρά την οδόν ακινήτων, εις την δαπάνην αποκτήσεως του διά ταύτην απαιτουμένου εδάφους, της δαπάνης κατασκευής της όλης αναλαμβανομένης πάντοτε καθ' ολοκληρίαν υπό του Κράτους. Η τοιαύτη συμμετοχή προβλέπεται άμεσος μεν διά τα αποκτώντα επί της οδού πρόσωπον ακίνητα (άρθρ. 1) και έμμεσος διά τα κείμενα μέχρις αποστάσεως 1.000 μ. εκατέρωθεν της οδού τοιαύτα (άρθρ. 2) ως αναλυτικώτερον κατωτέρω εκτίθενται.

Ανάλογον φαινόμενον σημειούται και διά τας εντός των οικισμών ευρείας λεωφόρους. Διά ταύτας ως και διά πάσας τας εντός των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων οδούς, αί κείμεναι διατάξεις, θεσπισθείσαι από του έτους 1931, προβλέπουν μόνον την επιβάρυνσιν των έχόντων πρόσωπον επί της οδού οικοπέδων διά 10μέτρου λωρίδος της οδού. Το πλάτος τούτο, υπό τας νύν συνθήκας και απαιτήσεις των οδών κρίνεται τελείως ανεπαρκές, αλλά και πέραν τούτου, διά τας ευρείας λεωφόρους αί οποίαι ομοίως μεταβάλλουν την οικονομικήν φυσιογνωμίαν της περιοχής, και δημιουργούν πολλαπλήν ωφέλειαν και εις τα λοιπά ακίνητα θεωρείται επιβεβλημένη ή συμμετοχή και των ακινήτων τούτων εις την δαπάνην αποκτήσεως του εδάφους διά την κατασκευήν της οδού.

Τέλος διά τας αυτάς περιπτώσεις των εντός σχεδίων πόλεων ευρείας λεωφόρους κρίνεται επιβεβλημένον να επενεχθούν ορισμέναι διαρρυθμίσεις εις την διαδικασίαν απαλλοτριώσεων, ώστε να επιτυγχάνεται ταχεία εκκαθάρισις των σχετικών υποθέσεων επ' ωφελεία τόσον του κοινωνικού συνόλου ένεκα της ταχυτέρας εκτελέσεως του έργου, όσον και αυτών τούτων των παροδίων, λόγω της ταχυτέρας επιδύσεως της επί των ακινήτων των εκκρεμότητος.

Τους σκοπούς τούτους επιδιώκει εν γενικαίς γραμμαίς το παρόν σχέδιον Νόμου, επί των καθ' έκαστα διατάξεων του οποίου εκτίθενται ημίν ειδικώτερον τα ακόλουθα.

Άρθρον 1. Το άρθρον τούτο εισάγει διά πρώτην φοράν την προκειμένης διανοίξεως ή διαπλατύνσεως εθνικής οδού (εκτός σχεδίων πόλεων) άμεσον επιβάρυνσιν των έχόντων πρόσωπον επί της οδού ακινήτων. Η επιβάρυνσις περιορίζεται εις 15μετρον λωρίδα διά τα ακίνητα εκάστης πλευράς της οδού, κατά τρόπον εντελώς ανάλογον προς τα εντός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ισχύοντα. Διά του άρθρου τούτου το βάρος της αποκτήσεως του εδάφους όδου, πλάτους μέχρι 30 μέτρων φέρουν κατ' αρχήν οί παρόδιοι. Σημειούται ότι ή τοιαύτη επιβάρυνσις περιορίζεται σημαντικώς (και συνεπώς θα καταβληθῇ ή σχετική αποζημίωσις υπό μόνου του Δημοσίου) διά παραλιακάς οδούς, διά τοιαύτας εχούσας εις την μίαν πλευράν των δάση ή έτέρας δημοσίας εκτάσεις κλπ. όπως επίσης και εις την περίπτωσιν μικρού παροδίων κτημάτων δι' ά ή επιβάρυνσις περιορίζεται κατά το τελευταίον άδάφιον της παραγράφου 1 του άρθρου τούτου.

Άρθρον 2. Διά του άρθρου τούτου, και πάλιν προκειμένης της διανοίξεως ή διαπλατύνσεως εθνικών οδών, εισάγεται έμμεσος επιβάρυνσις των ακινήτων των ευρισκομένων μέχρις αποστάσεως 1.000 μ. από της οδού, διότι πάντα ταύτα ωφελούνται εκ της διανοίξεως ή της διαπλατύνσεως της οδού.

Η επιβάρυνσις αύτη :

α) περιορίζεται διά πλάτος όδού μέχρι 30 μ. δηλαδή από πλάτους 30-80 μ. την δαπάνην δε διά τυχόν μείζον πλάτος φέρει το δημόσιον (παράγρ. 1).

β) κλιμακούται εις εκατονταμέτρους λωρίδας ώστε ή επιβάρυνσις των απωτέρων ακινήτων να είναι μικροτέρα (παράγρ. 2 και 3).

γ) ή εκκαθάρισίς της δύναται να γίνῃ και κατά τμήματα της οδού (παράγρ. 4).

δ) συμψηφίζεται προς την επιβάρυνσιν του προηγουμένου άρθρου δηλαδή εάν ή επιβάρυνσις του προηγουμένου άρθρου είναι μεγαλυτέρα της του παρόντος ή τελευταία αύτη δεν οφείλεται. Αντιθέτως εάν ή του παρόντος άρθρου επιβάρυνσις είναι μεγαλυτέρα, οφείλεται μόνον ή διαφορά (παράγρ. 5 υπό τον όρισμόν του Ε).

ε) βεβαιούται εις το Δημόσιον Ταμείον και εισπράττεται εις είκοσι τριμηνιαίας δόσεις, εφαρμοζομένης και ενταύθα της παράγρ. 2 του άρθρου 1 του Ν.Δ.761/1970 (παράγρ. 7).

Το έσοδον διατίθεται εις το Ταμείον Εθνικής Οδοποιίας ως και το του προηγουμένου άρθρου.

Άρθρον 3. Διά του άρθρου τούτου αντικαθίσταται τροποποιουμένη ή παράγρ. 3 του άρθρου 6 του Ν.5269/31 ως ισχύει. Διά της τροποποιήσεως αύξάνεται, προσαρμοζόμενον προς τας νύν συνθήκας, το πλάτος της οδού διά το οποίον είναι υπόχρεοι οί παρόδιοι από 10 μέτρα (δι' έκάστην πλευράν παροδίων) εις 15 μέτρα και διά τους έχοντας πρόσωπον επί πλατειών, άλσών, διευρύνσεων διασταυρώσεων οδών εις 20 μέτρα.

Ούτω και διά τας εντός σχεδίου πόλεων οδούς οί παρόδιοι (έχοντες πρόσωπον επί της οδού) βαρύνονται συνολικώς με εύρος οδού 30 μέτρων (αντί των νύν 20 μ.), την δε δαπάνην διά το τυχόν πλέον των 30 μ. πλάτος της οδού φέρει κατά την αυτήν πάντοτε διάταξιν, μη τροποποιουμένην ως προς τούτο ο Δήμος ή ή Κοινότης.

Τούτο υπό την επιφύλαξιν των διατάξεων του επομένου άρθρου περί ού ευθύς αμέσως.

Άρθρον 4. Διά του άρθρου τούτου, και προκειμένου περί ευρέων λεωφόρων των οποίων, ως αποτελουσών ευρυτέρας σημασίας οδικών αρτηριών, ή διάνοιξις επισπεύδεται υπό του Δημοσίου, εισάγεται διά πρώτην φοράν, πλέον της κατά το προηγούμενον άρθρον επιβαρύνσεως των οικοπέδων των έχόντων πρόσωπον επί της οδού και επιβάρυνσις των πέραν τούτων οικοπέδων των ευρισκομένων εντός ζώνης 300 μ. εκατέρωθεν της οδού.

Η επιβάρυνσις αύτη, ρυθμίζεται κατά τρόπον ανάλογον προς την του άρθρου 2 (διά τας παρά τας εθνικάς οδούς ζώνας των 1000 μέτρων) με μόνας διαφοράς, το πλάτος της βαρυνομένης ζώνης και το ότι ή πρόσοδος κατανέμεται μεταξύ αφ' ενός μέν του Ειδικού Ταμείου Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων και του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας, δι' αποφάσεων των Υπουργών Οικονομικών και Δημοσίων Έργων πάντοτε όμως διά διάνοιξιν έτέρων οδών ή εκτέλεσιν έργων εις την αυτήν οικιστικήν περιοχήν.

Ἄρθρον 5. Διὰ τοῦ ἄρθρου τούτου παρέχεται ἡ εὐχέρεια ὅπως καὶ διὰ τὰς ἐντὸς τῶν ἐγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ἀπαλλοτριώσεις (ὅταν τὴν διάνοιξίν των τὴν ἐπισπεύδῃ τὸ Δημόσιον) ἐφαρμόζονται διαδικασίαι ἀνάλογοι πρὸς τὰς ἐφαρμοζομένας διὰ τὰς λοιπὰς ἀπαλλοτριώσεις. Ἰδίᾳ

α) δὲν θὰ ἀπαιτῆται νὰ προηγηθῇ τοῦ προσδιορισμοῦ ἡ εἰδικὴ διαδικασία τῆς συντάξεως καὶ ὁριστικοποιήσεως τῶν πράξεων τακτοποιήσεων ἀλλὰ ἡ διαδικασία θὰ προχωρῇ μὲ κτηματολογικὸν διάγραμμα τὸ ὁποῖον θὰ ἐκκαθαρίζῃ τὰ ἀπαλλοτριούμενα ἀκίνητα καὶ τὴν ὑποχρέωσίν των πρὸς αὐτοαποζημίωσιν καὶ θὰ προσδιορίζῃ τὸ ὑπόλοιπον μέρος διὰ τὸ ὁποῖον θὰ καταβάλλεται ἡ ἀποζημίωσις. Αἱ πράξεις τακτοποιήσεως θὰ ἐπακολουθοῦν.

β) Ἡ ἐκτίμησις θὰ γίνεται ὑπὸ τῶν ὑπηρεσιῶν.

γ) ἡ πρόσκλησις πρὸς συζήτησιν διὰ τὴν προσωρινὴν τιμὴν μονάδος δὲν θὰ ἀπαιτῆται νὰ κοινοποιῆται πρὸς ἕνα ἕκαστον τῶν φερομένων ἰδιοκτητῶν ἀλλὰ θὰ τοιχοκολλῆται εἰς τὸ Δικαστικὸν καὶ τὸ Δημοτικὸν Κατάστημα καὶ θὰ ἀνακοινοῦται εὐρέως διὰ τοῦ τύπου.

Ἄρθρον 6. Τὸ ἄρθρον περιλαμβάνει μεταβατικὰς διατάξεις ὁριζούσας ὅτι πράξεις ἀναλογισμοῦ ἀποζημιώσεως λόγῳ ρυμοτομίας συνταχθεῖσαι καὶ κυρωθεῖσαι ἐξακολουθοῦν ἰσχύουσαι πλὴν ἐὰν συνετάχθησαν τῇ ἐπισπεύσει τοῦ Δημοσίου καὶ δὲν ἔχουν συντελεσθῇ εἰσέτι ὁπότε δέον ὅπως ἀνασυνταχθοῦν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος. Ἐπίσης δέον ὅπως ἀνασυνταχθοῦν αἱ πράξεις ἀναλογισμοῦ αἱ μὴ κυρωθεῖσαι εἰσέτι.

Ἄρθρον 7. Τοῦτο περιλαμβάνει τὴν ῥήτραν ὅτι διὰ τὰς ἀπαλλοτριώσεις τοῦ παρόντος νόμου ἐφαρμόζονται κατὰ τὰ λοιπὰ αἱ κείμεναι γενικαὶ περὶ ἀπαλλοτριώσεων διατάξεις, πλὴν τῶν εἰδικῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 5.

Ἄρθρον 8. Τὸ ἄρθρον τοῦτο τέλος περιλαμβάνει τὴν ῥήτραν ἐνάρξεως ἰσχύος τοῦ παρόντος.

Τοὺς σκοποὺς τούτους ἐπιδιώκει τὸ παρὸν σχέδιον Νόμου τὸ ὁποῖον θέτομεν ὑπ' ὄψιν Ὑμῶν πρὸς ψήφισιν.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 25 Μαΐου 1977

Οἱ Ὑπουργοί

Οἰκονομικῶν
ΕΥΑΓ. ΔΕΒΛΕΤΟΓΛΟΥ

Δημοσίων Ἔργων
ΧΡ. ΣΤΡΑΤΟΣ

ΣΧΕΔΙΟΝ ΝΟΜΟΥ

Περὶ ὑποχρεώσεως τῶν παροδίων ἰδιοκτητῶν διὰ τὴν διάνοιξιν ἐθνικῶν ὁδῶν, ἀντικαταστάσεως τῆς παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Ν. 5269/1931 καὶ ρυθμίσεως συναφῶν θεμάτων.

Ἄρθρον 1.

1. Προκειμένου περὶ διανοίξεως ἐκτὸς Σχεδίου πόλεων Ἐθνικῶν ὁδῶν πλάτους μέχρι τριάκοντα μέτρων, διανοιγομένων εἰς τὸ πλάτος τοῦτο τὸ πρῶτον ἢ διὰ διαδοχικῶν μεταγενεστέρων διευρύνσεων, οἱ ὠφελούμενοι παρόδιοι ἰδιοκτῆται ἑκάστης πλευρᾶς, ὑποχρεοῦνται εἰς ἀποζημίωσιν ζώνης πλάτους δεκαπέντε μέτρων, διὰ συμμετοχῆς των εἰς τὰς δαπάνας ἀπαλλοτριώσεως τῶν καταλαμβανομένων ὑπὸ τῶν ὁδῶν τούτων ἀκινήτων. Ἡ ἐπιβάρυνσις αὕτη δὲν δύναται νὰ ὑπερβαίνῃ τὰ τρία τέταρτα τοῦ ἐμβαδοῦ τοῦ βαρυνομένου ἀκινήτου.

2. Διὰ τὰ ἐπὶ τῶν ἀπαλλοτριωτέων ἀκινήτων κτίσματα, μονίμους κατασκευάς, φυτείας, δένδρα, ὡς καὶ πάντα τὰ κατὰ τὰ ἄρθρα 953 καὶ ἑπόμενα τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος συστατικὰ τοῦ πράγματος, ὑπόχρεον πρὸς ἀποζημίωσιν εἶναι τὸ Δημόσιον, πλὴν ἂν ἐξ ἑτέρας διατάξεως ἀποκλείεται ἡ ἀποζημίωσις.

3. Ὠφελούμενοι παρόδιοι ἰδιοκτῆται διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ παρόντος ἄρθρου θεωροῦνται ἐκεῖνοι τῶν ὁποίων τὰ ἀκίνητα ἀποκτοῦν πρόσωπον ἐπὶ τῶν διανοιγομένων ὁδῶν.

4. Ὅσάκις οἱ δικαιοῦχοι ἀποζημιώσεως διὰ τὴν ἀπαλλοτρίωσιν εἶναι καὶ ὑπόχρεοι διὰ τὴν πληρωμήν αὐτῆς, ἐπέρχεται συμψηφισμὸς δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεων.

5. Ὁ τρόπος καὶ ἡ διαδικασία καταμερισμοῦ τῆς ἀποζημιώσεως μεταξὺ Δημοσίου καὶ παροδίων ἰδιοκτητῶν κανονίζονται διὰ Διαταγμάτων ἐκδιδομένων προτάσει τοῦ Ὑπουργοῦ Δημοσίων Ἔργων, μετὰ γνώμην τοῦ Συμβουλίου Δημοσίων Ἔργων.

6. Τὸ Δημόσιον δύναται νὰ προκαταβάλλῃ διὰ λογαριασμὸν καὶ εἰς ἔκπτωσιν τῶν ὑποχρεώσεων τὰς βαρυνούσας αὐτοὺς διὰ τὴν ἀπαλλοτρίωσιν δαπάνας. Τοιαῦται καταβολαί, βεβαιούμεναι εἰς τὸ Δημόσιον Ταμεῖον, εἰσπράττονται ὡς δημόσιον ἔσοδον καὶ ἀποδίδονται εἰς τὸ Ταμεῖον Ἐθνικῆς Ὁδοποιΐας διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν σκοπῶν του. Ἐπὶ τῆς εἰσπράξεως τούτων ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Ν.Δ. 761/1970, «περὶ ρυθμίσεως ὀφειλῶν πρὸς ἀποζημίωσιν κατὰ τὴν παράγραφον 3 τοῦ ἄρθρου 6 τοῦ Ν. 5269/1931».

7. Ὑπόχρεοι διὰ τὴν πληρωμὴν τῆς κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον ἐπιβαρύνσεως τυγχάνουν οἱ κατὰ τὸν χρόνον καθορισμοῦ τῆς ἀποζημιώσεως κύριοι τῶν ἀκινήτων.

Ἄρθρον 2.

1. Διὰ τὴν διάνοιξιν ὁδῶν ἐκτὸς σχεδίου πόλεων, πλάτους μείζονος τῶν 30 μέτρων, διὰ μὲν τὰ τριάκοντα μέτρα τοῦ πλάτους αὐτῆς ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τοῦ προηγουμένου ἄρθρου διὰ δὲ τὸ πέραν τοῦ ὁρίου τούτου πλάτος κατ' μέχρις 80 μ., οἱ κύριοι ἢ συγκύριοι τῶν ἀκινήτων τῶν κειμένων ἐντὸς τῶν κατὰ τὴν ἑπομένην παράγραφον λωρίδων ἐπιρροῆς συμμετέχουν εἰς τὴν δαπάνην ἀποκτήσεως τοῦ διὰ τὴν ὁδὸν ἀπαιτουμένου ἐδάφους κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου. Τὴν δαπάνην καταλήψεως ἐδάφους πέραν τοῦ πλάτους τῶν 80 μ. φέρει ἐν τῷ συνόλῳ της τὸ Δημόσιον.

2. Παραλλήλως πρὸς τὸν ἄξονα τῆς ὁδοῦ καὶ ἑκατέρωθεν ταύτης χαράσσονται ἀνὰ δέκα ἴχνη παρισοαπεχόντα ἰσαρίθμους «λωρίδας ἐπιρροῆς». Αἱ λωρίδες αὗται ἔχουν ἑκάστη πλάτος 100 μ. ἐκτὸς τῆς πρώτης ἡ ὁποία ὁρίζεται ἀφ' ἑνὸς μὲν ἀπὸ τὴν πρὸς τὸ μέρος τῆς λωρίδος ὁριογραμμὴν καταλήψεως ἐδάφους διὰ τὴν ὁδὸν ἀφ' ἑτέρου δὲ ὑπὸ τὸ πρῶτον παράλληλον πρὸς τὸν ἄξονα τῆς ὁδοῦ, ἴχνος, τὸ ἀγόμενον εἰς ἀπόστασιν ἀπ' αὐτοῦ ἴσην πρὸς τὰ ἑκατὸν μέτρα προσηυξημένα κατὰ τὸ ὡς ὁρίζεται εἰς τὴν παράγραφον 4 τοῦ παρόντος ἄρθρου, μέσον πλάτος τῆς ὁδοῦ. Τὰ πλάτη τῶν λωρίδων μετροῦνται πάντοτε κατὰ τὴν κάθετον ἐπὶ τὴν ἐφαπτομένην τοῦ ἄξονος τῆς ὁδοῦ εἰς ἕκαστον σημεῖον τούτου. Εἰς τὴν κάθετον ταύτην περατοῦνται καὶ τὰ τμήματα τῶν λωρίδων τὰ ἀντιστοιχοῦντα εἰς τὰ κατὰ τὴν παράγραφον 4 τμήματα τῆς ὁδοῦ. Εἰς τὴν συμβολὴν ἐθνικῶν ὁδῶν, αἱ λωρίδες περιορίζονται μέχρι τῆς γραμμῆς συμμετρίας τῆς ἀμβλείας μεταξὺ τῶν ἀξόνων τῶν δύο ὁδῶν. Ἐὰν ἡ μία ἐκ τῶν ὁδῶν ἔχῃ κατασκευασθῇ πρὸ τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος, δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν τὸ προηγούμενον ἐδάφιον ἀλλὰ αἱ διὰ τὴν νέαν ὁδὸν λωρίδες ἐπεκτείνονται μέχρι τῆς ὁριογραμμῆς καταλήψεως τῆς παλαιᾶς ὁδοῦ. Ἐπὶ ὁδοῦ κατασκευαζομένης ἵνα συναντήσῃ ἑτέραν ὁδὸν εἰς ἣν ἐγένετο πρότερον ἡ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἐπιβάρυνσις τῶν παροδίων, αἱ διὰ τὴν νέαν ὁδὸν λωρίδες πεσοῦνται εἰς τὴν ἀκραίαν λωρίδα ἐπιρροῆς τῆς παλαιᾶς ὁδοῦ. Ἐπίσης αἱ λωρίδες ἐπιρροῆς περατοῦνται εἰς τὰ ὅρια περιοχῆς ἐγκεκριμένου σχεδίου πόλεως.

3. Τὰ ποσοστὰ ἐπιβαρύνσεως τῶν κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον ὁριζομένων λωρίδων ἐπιρροῆς ὁρίζονται εἰς μονάδας ἐπὶ τοῖς χιλίοις 105 διὰ τὰς δύο ἐγγυτάτας πρὸς τὴν ὁδὸν καὶ ἐκπεφρωδεν τούτας λωρίδας καὶ ἐν συνεχείᾳ διὰ τὰς ἑπομένας λωρίδας ἀπὸ τῆς δευτέρας μέχρι τῆς δεκάτης τοιαύτης τῆς 86, 73, 60, 50, 40, 32, 24, 18 καὶ 12 ἀντιστοίχως.

4. Πρὸς ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἡ ὁδός, βάσει τῆς μελέτης ἢ προμελέτης ταύτης, διαχωρίζεται δι' ἀποφάσεως τοῦ Ὑπουργοῦ Δημοσίων Ἔργων εἰς κατὰ μῆκος τοῦ ἄξονος ταύτης τμήματα. Δύναται νὰ ὁρισθῇ καὶ ἡ ὅλη