

17. - 16. mai 1974
Saksnummer 1974
Saksnummer (CS)

17. - 16. mai 1974

Kjer Lelleug,
Kan du gi denne
saksnummer til den
nye sakshandleren
på området
Foss

Document fra 1969 - gjeldende
klassifisering av vegnett. (Vegdirektoratet) (Kjelleren i Foss i Vegdirektoratet)

24/6-96 BK

OPPTAK, NEDLEGGING OG OMKLASSIFISERING AV VEGER

Underdirektør H. Sigurdson

De viktigste bestemmelser og rundskriv:

Veglovens §§ 3-5

Veglovens §§ 7-8

St.prp. nr. 1 (1964-65) s. 53: "I forbindelse med omleggingsarbeider (utretting av svinger m.v.) har en desuten rett til foreslag om at småparceller av gammel riksveg må bli nedlagt som offentlig veg. For slike foreslag, som forøvrigt bare fører til korrigeringer av riksvegstraseer, har en gått ut fra at departementet kan treffe vedtak etter veglovens § 8 om disponering av veggrunnen uten at det foreligger formelt vedtak om nedlegging".

Departementsvedtak 22. desember 1972: Departementets myndighet i henhold til foran nevnte prp. delegeres til Vegdirektoratet.

Departementsvedtak 22. desember 1972: Departementets myndighet etter veglovens § 7 delegeres til Vegdirektoratet.

Rundskriv nr. 49/63 datert 2. oktober 1963: Opptak og omgjøring m.v. av riksveger fra 1. januar 1964.

mc Rundskriv nr. 15/64 dat. 27. april 1964: Opptak og nedlegging av riksveg.

14 Rundskriv nr. 17/64 dat. 13. mai 1964: Opptak og nedlegging av riksveg.

Rundskriv nr. 35/67 V. dat. 24. mai 1967: Disponering av fylkesveggrunn som er blitt overflødig etter mindre traseomlegginger m.v.

Rundskriv nr. 126/69 dat. 16. oktober 1969: Nedlegging av offentlig veg. Tillegging av veggrunn til tilstøtende eiendom.

Rundskriv nr. 63/70 dat. 3. juli 1970: Nedlegging av og disponering av overflødig veggrunn.

I. Terminologi

Opptak: Veglovens §§ 3 og 4, begges annet ledd. En offentlig veg eller en privat veg rykker oppover i systemet: Fylkesveg, kommunal veg eller privat veg blir riksveg, kommunal veg eller privat veg blir fylkesveg, eller privat veg blir kommunal veg, det siste i medhold av veglovens § 5.

Bare bestående veger er gjenstand for opptak i lovens forstand. Ny veg får sin status fastlagt ved vedtaket om bygging, veglovens § 6 - oftest ved bevilgningsvedtak.

Omklassifisering: Veglovens § 7. En offentlig veg går over fra en veggruppe til en annen av lavere orden ("lavere" her benyttet som etatsjargong; vegloven kjenner ingen rangorden mellom gruppene av offentlig veg, jfr. likevel § 29 fjerde ledd, hvor det tales om den "høyeste" av vegmyndighetene). Omklassifisering er alltid en nedrykning i systemet, og "nekklassifisering" kunne forstå-

vidt vært en mer treffende betegnelse.

Nedleggning: Veglovens §§ 7 og 8. En veg frarøves sin status som offentlig veg, og grunnen tas i bruk til andre formål. Dersom det er tale om små parseller, har man tydd til en avart - omdisponering, jfr. budsjettprp. for 1964-65. Det treffes da ikke noe formelt vedtak etter § 7.

II. Opptak

Funksjonskravene tas ikke opp her - intet rettslig spørsmål.

Den formelle behandling: Det er departementet som tar opp fylkesveg eller kommunal veg som riksveg. Opptaket må godkjennes av Stortinget, men denne godkjennelse er i seg selv intet opptak. Det kreves noe mer, nemlig et vedtak fra rette myndighet, som er departementet. Dette betyr bl. a. at man kan vente med vedtaket inntil visse forutsetninger er tilstede, eller visse vilkår oppfylt. Man kan således også treffe et betinget vedtak. Fylkestinget tar opp kommunal veg som fylkesveg. Her har man altså ingen godkjennende instans over den besluttende. Det kan imidlertid ikke være noe til hinder for at fylkestinget delegerer til fylkesutvalg eller vegsjef å bestemme fra hvilket tidspunkt opptaket skal gjøres gjeldende - f. eks. fordi betingelsene for opptak ennå ikke er tilstede, mens de på den annen side ventes å inntre før neste fylkestingsesjon.

Når det gjelder spørsmålet om hvilke organer som skal medvirke i behandlingen av en opptakssak, har man den eiendommelighet at bare fylkesutvalget skal uttale seg når kommunal veg skal opptas som riksveg, mens kommune-

~~styret får uttale seg når kommunal veg skal opptas som fylkesveg.~~ Det er vanskelig å finne noen begrunnelse for denne forskjell - kommunens interesse i å delta i behandlingen må forutsettes å være omtrent den samme i de to tilfelle. Når ingen uoverensstemmelse på dette punkt vites å være oppstått, henger dette antakelig sammen med at initiativet til opptak av kommunal veg som riksveg eller fylkesveg gjerne kommer fra kommunen - eller med at vegsjefen hvor det er aktuelt å ta opp kommunal veg som riksveg alltid har sørget for at dette skjer etter samråding med kommunen.

Kan opptak skje mot vedkommende vegmyndighets ønske og vilje? Kan m.a.o. fylkesveg eller kommunal veg bli riksveg, eller kommunal veg bli fylkesveg dersom henholdsvis fylkesutvalg og kommune motsetter seg et slikt opptak?

Vegloven setter tydensynlig ikke forbud mot en slik usurpasjon. Forholdet er likevel ikke særlig aktuelt, og loven må antas å være avfattet med det for øye som er vanlig - at de nåværende vegmyndigheter ønsker og har tatt initiativ til opptaket. I forarbeidene til vegloven (prp. s. 59) er forøvrig forutsatt at opptak av veger i de respektive grupper ikke finner sted uten etter samråd med alle interesserte parter.

En interessekollisjon på dette punkt ville antakelig få en politisk løsning. Men om man tenker seg at Staten ville ha tak i en parsell kommunal veg og kommunen ikke ville være med på dette? Man måtte da antakelig si at vedtak i medhold av § 3 innebærer en beslutning om at parseller administrativt skal være riksveg fra det tidspunkt Staten har skaffet seg adgang til å forvalte parsellen. Først og fremst må Staten sikre seg eiendomsretten. Hvis kommunen ikke frivillig gir parsellen fra seg mot vederlag, må Staten ekspropriere. Her reiser det seg ekspropriasjonsrettslige spørsmål som det praktisk sett er fruktesløst å ta opp.

eiers ønske er følgende:

En kommune ønsker å ta opp privat veg som kommunal, veglovens § 5. Et vedtak om dette er neppe tilstrekkelig til å gi vegen status som kommunal veg. Kommunen må først sikre seg vegen som gjenstand, og dette må, om enighet ikke oppnås, skje ved ekspropriasjon, veglovens § 50.

Det skal visstnok ha forekommet et par tilfelle hvor kommunen i forbindelse med opparbeidelse av tomteområder har villet oppta privat veg som kommunal, men hvor vegieren har motsatt seg dette.

Man skal kanskje ikke helt bagatellisere problemet om opptak mot bestående vegmyndighets vilje. Jeg tenker da på et tilfelle hvor en kommune har ferjekai i kommunal veg og hvor det opprettes riksvegferjesamband, slik at ferjekaiene blir del av riksvegen etter omklassifiseringen. Normalt vil kommunen ikke ha noe imot omklassifiseringen, men vi kjenner eksempler på at de har vært inne på å kjeve vederlag hvor de nylig har hatt store investeringer i ferjekaiene. Resonnementet er da at Staten nyttiggjør seg denne investering - uten den ville Staten selv måttet forbedre kaien. Eller: Om Staten ikke får denne kai, vil Staten måtte bygge ny kai et annet sted. Man hadde tilløp til slike konflikter under storopptaket i 1964, da en del velutstyrte ferjekai i byer gikk over til Staten.

Ferjekai er etter veglovens § 1 en del av vegen, og adskiller seg i prinsippet ikke fra f. eks. fortau, bru - for å skaffe fastlandsforbindelse - eller tunnel, som også kan ha medført ekstrainvesteringer hvis man forestiller seg "veg" som utelukkende vegkropp med ordinære skjæringer og fyllinger.

Det klare utgangspunkt må være at det ikke skal betales ved opptak. Vi kan likevel fastslå at ferjekai med tilhørende innretninger har oppnådd å bli stilt i en særklasse

ved at enkelte kommuner har tilforhandlet seg betaling for kaiene, og ellers særvilkår for opptaket. Men dette er unntak hvor det har foreligget særlige forhold.

Gjelder det vilkår for opptak av fylkesveg og kommunal veg som riksveg veglovens § 3?

Spørsmålet reises på bakgrunn av de årlige opptak som vedtas i forbindelse med budsjettet.

I flere år hadde vedtaket denne form:

"Nedenfor nevnte veger blir tatt opp som riksveger på vilkår som fastsettes av Samferdselsdepartementet, jfr. veglovens § 3 annet ledd."

Den form man nå bruker er følgende:

"Nedenfor nevnte veger blir tatt opp som riksveger fra det tidspunkt og på vilkår som fastsettes av Samferdselsdepartementet, jfr. veglovens § 3 annet ledd."

De vilkår man her sikter til er de som gjaldt for storopptaket som gikk forut for veglovens ikrafttreden 1. januar 1964.

Vegdirektoratet har både i forbindelse med prosesser og behandlingen av erstatningskrav erfaring for at den nye vegmyndighet, Staten, må verge seg med de vilkår som ble fastsatt dengang, og henviser våre motparter til den tidligere vegmyndighet, kommune og fylke. Denne erfaring refererer seg altså til veger som ble opptatt som riksveg ved storopptaket, men det vil formentlig vise seg at Staten blir forsøkt dradd til ansvar også for diverse forhold ved senere opptatte veger (opptak skjer årlig ved budsjettprp.).

Det kan imidlertid på formelt grunnlag reises tvil om hvorvidt vilkår er fastsatt for omklassifiseringer foretatt etter storopptaket i 1964. Dette skyldes at man

i underretningen til tidligere vegmyndighet (om slik underretning måtte være sendt) om omklassifiseringen intet har sagt om vilkårene og om den tidligere vegmyndighets forpliktelser.

I alle fall ettersom tiden går vil en vanskelig kunne la være å ta hensyn til en anførsel fra den tidligere vegmyndighet om at den ingen forpliktelser har fordi den ikke ble gjort kjent med de vilkår som var forutsatt, men som hverken er nevnt eller utformet i underretningen.

Som et eksempel på tilfelle hvor Staten kunne ha nytte av klare vilkår nevnes grunn til utvidelse av riksvegparsell som er omklassifisert til nåværende status for 5 år siden. Her vil en bli stilt overfor det vanlige krav om vederlag for såkalt stille utvidelse. Om vilkår hadde vært meddelt den tidligere vegmyndighet, ville tvil ikke kunnet oppstå om at det var denne vegmyndighet som skulle svare både for stille utvidelse og for en areal utenfor vegkant eller fyllingsfot og skråningstopp, jfr. vilkårene for storopptaket i 1964.

III. Omklassifisering

Ved opptak av veg er som påvist foran ordningen at ingen veg rykkes oppover i systemet uten at den nye vegmyndighet ønsker det - ingen kan tvinge en veg oppover, og den bestående vegmyndighet kan intet bestemme.

Ved omklassifisering er forholdet prinsipielt motsatt: Her har den nye vegmyndighet intet den skal ha sagt - nedrykningen kan påtvinges; den nye vegmyndighet må ta imot hva den får. Den bestående vegmyndighet har avgjørelsen. Omklassifisering av riksveg til kommunal veg krever ikke engang foreleggelse for kommunestyret.

*vedtaket
kan påtvinges*

Denne lovens ordning er som kjent ikke den som følges i praksis. Her har man funnet frem til en modus som så å si unntaksfritt går ut på at også den vegmyndighet det er aktuelt å overføre vegen til, får anledning til å ta

standpunkt - ikke sjelden i den form at det blir et valg mellom alternativer - omklassifisering eller nedlegging. En annen sak er at den omklassifiserende vegmyndighet i stor utstrekning synes å ha utakk igjen for den velvilje - i form av ubesluttksomhet fra fylke og kommune når det gjelder å ta standpunkt til vegmyndighetens forslag. Dette kommer vi tilbake til.

Kommunens uttalelse om hvorvidt den vil gå imot vegsjefens forslag om omklassifisering av riksveg til kommunal veg vil alltid være nyttig. [Den som får seg overført en parsell av offentlig veg og ikke ønsker å beholde den, kan selv omklassifisere vegen videre eller legge den ned. Har man på forhånd kjennskap til hvordan f. eks. kommunen stiller seg, kan riksvegmyndigheten med en gang fremme saken med sikte på nedleggelse, når det er på det rene at kommunen ikke vil beholde vegen som kommunal.

Den nye vegmyndighet etter omklassifiseringen får ansvaret for vegen, og overtar den i den stand den er, likevel slik at den tidligere vegmyndighet antakelig hefter for allerede pådradde forpliktelser, f. eks. å behandle erstatningskrav etter oversvømmelsesskader eller brøyteskader og for uoppgjorte forhold i forbindelse med grunnervervelse. Her må en konkret vurdering være avgjørende.

Ved opptak av veg var vi inne på at den nye vegmyndighet stilte vilkår som den tidligere vegmyndighet måtte oppfylle. Her oppnår jo den tidligere vegmyndighet å bli kvitt ansvaret for vegen, og det er ikke urimelig at den må svare et lite vederlag for dette. Ved omklassifisering kan man spørre om ikke den vegmyndighet som vegen overføres til må ha krav på at vegen overleveres i en viss standard, og at det oppstilles vilkår i så måte.

Omklassifiseringstilfellene adskiller seg fra opptakstilfellene bl. a. ved at den tidligere vegmyndighet totalt sett ikke får nevneverdig mindre veg å vedlikeholde - omklassifiseringen skjer gjerne nettopp fordi man i

Den nye offentlige veg - med ...

o utgjør veg ...

Kontroll
FT 69/1987

stedet for den parsell som omklassifiseres har fått en ny parsell. Man får altså ingen fordel å betale for.

Ved omklassifisering av riksveg vil det ikke bli tale om å godta vilkår fra den nye vegmyndighet. Men om fylket vedtar at en fylkesveg som omklassifiseres til kommunal veg skal tilfredsstillе visse generelle krav, eller at vegsjef og den nye vegmyndighet skal gå over parsellen og bli enige om hvilke arbeider den tidligere vegmyndighet skal utføre, er dette i sin orden. Dette er et politisk, ikke et rettslig spørsmål. X

IV. Nedlegging av offentlig veg

Lovens ordning, §§ 7 og 8, er i prinsippet at det treffes to vedtak - et etter § 7 om at vegen skal nedlegges, og et etter § 8 om hvorledes det etter nedleggelsen skal forføyas over veggrunnen.

For nedleggelsen av riksveg skal § 7-vedtaket treffes av Vegdirektoratet etter at fylkesutvalget har uttalt seg, og Stortinget godkjent at vegen blir nedlagt.

For nedleggelse av fylkesveg treffes § 7-vedtaket av fylkestinget, etter at kommunestyret har uttalt seg.

Etter § 8 er det "vedkommende styremakt" som treffer vedtaket. Dette går tilbake på de myndigheter som gjør vedtak etter § 7 - nå Vegdirektoratet for riksveg og fylkestinget for fylkesveger.

Dette betyr da at fylkestinget også bestemmer hva en nedlagt fylkesveg skal brukes til.

For nedlagt riksveg - hvor man altså har hatt både fylkesutvalget og Stortinget med i vedtaksprosedyren - er det Vegdirektoratet som bestemmer hva som videre skal skje. Og dette avgjør Vegdirektoratet uten medvirkning fra noen kant - § 8 foreskriver ikke at fylkesutvalg eller kommunestyre skal ha saken forelagt. Etter loven står

man således helt fritt på dette punkt.

Praksis for nedlegging av riksveg er som kjent en annen; fylkesutvalg og ofte også kommuner får gjerne anledning til å uttale seg om den nedlagte parsells fremtidige skjebne. Dette er det i prinsippet intet å innvende mot, men det kan kanskje skape forsinkelse, jfr. nedenfor.

Det er etter loven 4 måter å bruke nedlagt veggrunn på:

1. Grunnen kan brukes til annet offentlig vegformål, eller til fordel for ferdselen eller de vegfarende. Annet offentlig vegformål er opplagsplasser o.s.v. - kort sagt formål innen vegvesenets egen virksomhet. Den mest alminnelige bruk til fordel for de vegfarende er raste- og hvileplasser.

Under dette alternativ beholder vegmyndigheten i alle henseende herredømmet over veggrunnen, og kan forandre bruken etter behov.

2. Grunnen kan legges ut til privat veg. De som da får rett til å bruke vegen er de som er avhengige av den - de som tidligere hadde adkomst til vegen mens den var offentlig. Det må antas at disse blir eiere av veggrunnen. Vegsjefene bør derfor før en slik utlegging til privat veg foreslås overveie nøye om vegvesenet delvis eller midlertidig vil få bruk for vegen senere. Når vegen først er blitt privat, er nemlig vegvesenets rettigheter over den ugjenkallelig uttømt. Vegmyndigheten behøver ikke bekymre seg om det interne forhold mellom de nye eiere og brukere - dette får bli deres egen sak. Det må antas at den enkelte eier ikke kan tilrane seg noen bestemt del av vegen og forbeholde den for egne formål, f. eks. stenge den. Dersom vegen skal brukes til noe annet enn veg, må det være enighet mellom de berettigede om dette.

PV → bruk av
de som tidligere
hadde adkomst

?

Forandret i 1978
§ 8 annet ledd

Jeg skylder å nevne at denne oppfatning av eiendomsforholdet til nedlagt veg ikke har full oppslutning i etaten. Noen mener at det som overføres bare er en rett til å bruke den nedlagte parsell, og at eiendomsretten til veggrunnen forblir hos vegmyndigheten. Hvis de interesserte ikke lenger gjør bruk av vegen, kan de ikke forføye over den. Vegmyndigheten tar hånd om vegen i kraft av sin eiendomsrett og bestemmer hva som skal skje i neste omgang.

En klassisk situasjon er at en sløyfe blir utlagt til privat veg, etter at vegutretting har funnet sted. Vegsjefer kan her, om det er ønskelig, stenge den ene tilkobling og henvise eierne av den private veg til den annen tilkobling. En bør ellers være oppmerksom på at tilkoblingene her blir å anse som avkjørsler, og at det kreves tillatelse på vanlig måte til utvidet bruk.

3. Hvis ingen av de nevnte alternativer er aktuelle, har eiere av tilstøtende grunn krav på å få veggrunnen overført til seg, mot å betale for dette. Går det likevel ekspropriasjonsskjønn på strekningen, kan man ta saken opp i skjønnet. Her kan det fort bli tvist mellom flere eiendommer om hvilken som skal ha grunnen. Denne tvisten skal avgjøres ved skjønn. Vegvesenet behøver ikke blande seg opp i denne tvisten - melder flere pretendenter seg, kan man overlate slagsmålet til dem. Det reiser seg her processuelle spørsmål som jeg lar ligge, f. eks.: Hvem skal påstevne skjønn?
4. Det har vist seg at nedlagt veg må brukes på en fjerde måte - nemlig hvor ingen av de tre andre alternativer lar seg realisere - vegvesenet har ikke bruk for vegen, det finnes ikke almonne trafikkformål, intet behov for privat veg og ingen som ønsker å motta veggrunn. Da må vegvesenet bli sittende med grunnen. Man bør da sørge for - siden den ikke blir gjenstand for noe slags vedlikehold - å bryte tilkoblingen til den nye veg.

Det har forekommet et tilfelle hvor vegvesenet hadde bruk for en nedlagt parsell til anleggveg. En slik bruk av parseller vil man kunne gjøre under henvisning til at dette er et annet offentlig vegformål, § 8 første ledd. Man må også kunne gjøre det før noe vedtak etter § 8 er truffet, i kraft av ren eiendomsrett. Det som gjorde tilfellet noe spesielt, var at parsellen skulle utlegges til privat veg, og at vedtak om dette allerede var truffet. De private hadde bruk for vegen samtidig med at anleggstrafikken pågikk. Saken ble løst ved at man inntil videre ikke effektuerte overføringen av parsellen til de private. Spørsmålet om vegvesenet hadde bruk for vegen burde her vært vurdert før man foreslo disponeringen - man kunne da utlagt parsellen til privat veg og tatt de nødvendige forbehold.

Som kjent har man nå for riksvegene praktisert en ordning der det for småparsellers vedkommende ikke treffes noe formelt nedleggingsvedtak etter § 7. Den nærmere begrunnelse for ordningen finnes i budsjettprp. for 1964-65 s. 53. Man har ment at § 7 ikke sikter på denslags mindre parseller, og går derfor direkte på vedtaket etter § 8. Vi har her kalt dette omdisponering.

Det kan legges til grunn at dersom det er tale om å fra-
ta en parsell som er ca. 1000 m eller kortere dens status som riksveg, vil dette kunne gjøres av Vegdirektoratet, og til enhver tid. Har parsellen en lenger utstrekning, må saken behandles på vanlig måte etter § 7.

Når det gjelder omdisponeringen etter § 8, har det vært reist spørsmål om dette må forelegges for fylkesutvalg, kommunestyre eller for private som skal overta vegen.

Jeg vil for min del anta at slik foreleggelse ikke behøves i normaltillfellene, dvs. de tilfelle hvor det dreier seg om parseller av bagatelmessig utstrekning og hvor

det er klart at fylke eller kommune ikke er interessert i at parsellen blir omklassifisert. Rikevegmyndigheten skulle derfor være nokså suveren i de vanlige tilfelle av omdisponering. Det ville være liten sammenheng dersom man skule være forpliktet til å forelegge disse saker som behandles mer summarisk fordi de er av liten betydning, når man ikke er forpliktet til å forelegge de vedtak etter § 8 som treffes etter en forutgående behandling i medhold av § 7.

En annen side ved spørsmålet er at det ikke kan skade om man forelegger omdisponeringsspørsmålet for kommunen, dersom det er tid til dette. Slik foreleggelse bør i tilfelle skje først og fremst hvor det er tvil om hvilket alternativ som bør velges, og et av disse alternativer er å legge parsellen ut til privat veg. Det kan styrke vegmyndighetens standpunkt at vi har kommunen i ryggen dersom vedtaket skulle bli avfektet.

V. Tidsfaktoren

De innkomne spørsmål viser entydig at hovedvanskeligheten i omklassifiserings- og nedleggingssakene knytter seg til den lange tid som hengår før avgjørelse treffes.

En vanlig situasjon er at ny parsell blir ferdig og tatt i bruk uten at det samtidig er avgjort hva som skal skje med den parsell som nå må gis ny status, eller nedlegges. Inntil disse avgjørelser foreligger, må den gamle parsell vedlikeholdes i samsvar med sin bestående status. Man har eksempler på at det forløper 3 - 4 år før myndighetene har bestemt seg, og avgjørelse er tatt. Grunnen til denne langdryge behandling er gjennomgående ubesluttosomhet fra fylkesutvalg og kommunale organer, fortrinnsvis det siste.

Kan noe gjøres for å bringe omklassifiserings- og nedleggingssakene frem til en raskere avgjørelse?

Svaret vil antakelig måtte bero på hvilken disposisjon det er tale om. Generelt gjelder imidlertid at spørsmålet om hva som skal skje med de parseller som erstattes av nye bør tas opp allerede under planleggingen.

Omklassifisering: Ved omklassifisering av riksveg til fylkesveg eller kommunal veg er det bare fylkesutvalget som skal uttale seg. Loven krever ikke at kommunestyret blir spurt (hvor det er tale om at vedkommende parsell skal bli kommunal veg), og i prinsippet kan fylkesutvalget ikke sette som vilkår at kommunen har hatt saken før fylkesutvalget gir sin uttalelse.

Det er antagelig ikke realistisk å regne med at man - uten i spesielle tilfelle - kan bevege fylkesutvalget til å ta standpunkt hvor kommunen ikke har gitt uttrykk for sitt syn. I alle fall hvor det gjelder parseller av noen lengde er det kanskje ikke urimelig at man gir kommunen mulighet for å uttale seg - ~~kommunen påføres her en utgift dersom vegen for fremtiden skal være kommunal.~~

I betraktning av at omklassifiseringssakene bare kan forelegges Stortinget en gang årlig (budsjettprp.) burde riksvegmyndigheten på den annen side kunne oppnå forståelse hos fylkesutvalget for at den nåværende praksis i ganske mange tilfelle er meningsløs. Jeg tror også man må kunne si at saksbehandlingen i disse tilfelle er i strid med lovens forutsetninger. Når fylkesutvalget ble utsett til å uttale seg om opptak av annen offentlig veg som riksveg (§ 3), var dette også fordi man derved ville påskynde saksbehandlingen - det ville ta for lang tid å avvente fylkestingets uttalelse, fordi fylkestinget ordinært møtes bare en gang i året (veglovprp. s. 59). Forarbeidene til vegl. § 7, om omklassifisering og nedlegging, henviser til forarbeidene for § 3, og det ligger nær å anta at begrunnelsen for valg av organer er noenlunde den samme i de to tilfelle.

Det burde være tilstrekkelig at vegsjefen så tidlig som mulig forelegger saken for kommunestyret og setter en frist for å komme med uttalelse, samtidig som det gjøres klart at saken vil bli viderebehandlet uten kommunens medvirkning dersom fristen ikke overholdes. Hansett til den urimelighet det er at riksvegmyndigheten må vedlikeholde en parsell hvis skjebne som riksveg under alle omstendigheter er beseget, burde fylkesutvalget ha forståelse for at det er en grense for hvor langt riksvegmyndigheten her kan strekke seg.

Dreier tvisten seg om hvorvidt den overflødige riksvegparsell skal bli fylkesveg eller kommunal veg, kunne en løsning være at fylkesutvalget gikk inn for omklassifisering til fylkesveg eller kommunal veg, og at spørsmålet så verserer videre mellom fylke og kommune. Derved ville man i alle fall få avlastet riksvegmyndigheten, som jo likevel før eller siden blir kvitt parsellen.

Nedlegging: Her må svaret avhenge av om det treffes formelt vedtak om nedlegging etter § 7 (parsellen er mer enn 1000 m lang) eller om det foretas omdisponering i nedhold av Stortingsprp.

Skal det treffes formelt nedleggingsvedtak, må saken frem for fylkesutvalget, § 7. De betraktninger som er anført foran skulle også her tale for at det ikke blir gitt anledning til å forhale saken. Den situasjon som kan inntreffe, er jo at fylkesutvalget er i tvil om hvorvidt parsellen bør nedlegges, eller mener at nedlegging ikke bør finne sted - m.a.o. at parsellen bør opprettholdes som riksveg. Fylkesutvalget kan være interessert i å sikre seg støtte fra kommunen til dette standpunkt.

Faren for uthaling av nedleggingssakene er vel mindre enn ved omklassifiseringssakene. Som regel vil fylkesutvalg og kommune raskt kunne bestemme seg hvis de først mener at den bestående status ikke bør opprettholdes.