

PRAKSISOVERSIGTER • SAMLET UDGAVE

Praksis fra *Vejdirektoratet*

*Klager over kommunale afgørelser efter vejloven og
privatvejsloven.*

OVERSIGTER

10

AFGØRELSE

477

PERIODE

2012–2026

10 OVERSIGTER

Indhold

01	Bepantning, hegn og sikkerhedszonen langs offentlig vej	41 afg.
02	Ekspropriation efter vejloven	50 afg.
03	Gravetilladelser, ledningsarbejde og gæsteprincippet	59 afg.
04	Nedklassificering og nedlæggelse af offentlig vej	49 afg.
05	Statsveje og motorveje – Vejdirektoratets egen myndighedskompetence	39 afg.
06	Særlig råden over vejareal – reklamer, udeservering og dispensationer	37 afg.
07	Vejadgang og overkørsler til offentlige veje	58 afg.
08	Vejbyggelinjer – gyldighed, dispensation og overtagelse	33 afg.
09	Vejdirektoratets klagekompetence – klagefrist, klageberettigelse og genoptagelse	83 afg.
10	Vintervedligeholdelse og renholdelse af offentlige veje og fortove	28 afg.

Hver oversigt er et selvstændigt kapitel med introduktion, principper, gennemgang, lovgrundlag og citerede afgørelser. Titlerne er klikbare, og kapitlerne findes også som bogmærker i PDF-læseren.

01

PRAKSISOVERSIGT · VEJDIREKTORATET

Praksisoversigt over beplantning, hegn og sikkerhedszonen langs offentlig vej

Vejdirektoratets praksis om påbud efter vejlovens § 87 – hjemmelsgrænser, begrundelseskrav og nyaffattelsen pr. 1. juli 2025

Version 1 Opdateret 16. jul. 2026 41 afgørelser · 2019–2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Vejdirektoratet er klagemyndighed over kommunale påbud om at fjerne, nedskære, opstamme eller studse beplantning på, over, ved og i offentligt vejareal efter [vejlovens § 87](#), og afgiver desuden generelle vejledende udtalelser om bestemmelsens rækkevidde. Praksis viser to gennemgående mønstre: Vejdirektoratet prøver alene **lovligheden** – ikke kommunens skøn over, om og hvor meget der skal beskæres – men til gengæld hjemviser direktoratet konsekvent påbud, der hviler på generelle henvisninger til "trafiksikkerhed" uden konkret, individuel vurdering, eller hvor kommunen ikke har dokumenteret skel, ejerskab eller vejstatus. Samtidig sætter direktoratet en skarp hjemmelsgrænse: § 87 kan ikke bruges til at skabe oversigt uden for vejarealet, når der hverken er eksproprieret eller fastsat vejbyggelinjer. Ved [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#) blev § 87 nyaffattet med virkning fra 1. juli 2025, så beplantning **på** vejarealet og beplantning **ved** vejarealet nu behandles i hver sin bestemmelse med hver sit beviskrav.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Vejdirektoratet kan efter vejlovens § 132, stk. 1, alene prøve retlige spørgsmål – vurderingen af, om og hvor meget en hæk skal beskæres af hensyn til færdslen, er kommunens skøn og kan ikke efterprøves.
- 02** Vejdirektoratet kræver, at et påbud efter § 87 konkret beskriver hvilke dele af beplantningen der er til gene for færdslen, og på hvilken måde – en generel henvisning til trafiksikkerhed eller en standard-fritrumsprofil er "skøn under regel" og fører til ophævelse og hjemvisning.
- 03** Vejdirektoratet afviser, at § 87 kan bruges til at skabe oversigt ved vejkryds og udkørsler for beplantning uden for vejarealet, når der hverken er eksproprieret eller fastsat vejbyggelinjer hertil – påbuddet mangler da hjemmel.
- 04** Grundejerens pligt til at efterkomme et lovligt påbud gælder uanset om beplantningen står på egen grund eller på vejarealet, når den udgør hegn, hæk eller beplantningsbælte mod vejen – og uanset hvem der oprindeligt plantede den.

- 05** Vejdirektoratet accepterer, at mangeårig beplantning kan kræves fjernet, når et konkret trafiksikkerhedsprojekt gør det nødvendigt – hverken hækkens alder, tidligere myndighedspassivitet eller grundejerens omkostninger afskærer påbudsretten.
- 06** Vejdirektoratet kræver, at kommunen løfter bevisbyrden for skellets placering, beplantningens ejerforhold og vejens retlige status, før den udsteder påbud – er ejerskabet uafklaret, hjemvises sagen efter undersøgelsesprincippet.
- 07** Ved private fællesveje sonderer Vejdirektoratet mellem anlagt/ibrugtaget vejareal (privatvejslovens § 61) og blot udlagt vejareal (§ 36) – kommunen skal dokumentere, at arealet faktisk er taget i brug som vej, før § 61 kan anvendes.
- 08** Vejdirektoratet afviser at behandle klager, hvor kommunen ikke har truffet en afgørelse – kommunens egen beskæring af vejtræer er faktisk forvaltningsvirksomhed, mens både et påbud og en afvisning af at give påbud er afgørelser.
- 09** Sygdomsbekæmpelse (fx asketop-død) falder uden for vejlovgivningens formål, mens faretruende, hældende træer på tilgrænsende grund kan kræves fjernet efter § 87, stk. 2.
- 10** Opkrævning af oprydningsudgifter efter vejlovens § 70 er objektiv og forudsætter ikke, at ejeren kan bebrejdes noget.
- 11** Vejdirektoratet afviser konsekvent at tage stilling til erstatning for tabt beplantning, skader på køretøjer eller naboretlige gener – det er civilretlige spørgsmål under culpereglen, som alene domstolene afgør.
- 12** Klagefristen er fire uger fra afgørelsens meddelelse, og et opfølgende rykkerbrev fra kommunen er en procesledende tilkendegivelse, der ikke genåbner fristen.

Retsgrundlaget: vejlovens § 87 og § 70 – og nyaffattelsen pr. 1. juli 2025

§ 1

Kernebestemmelsen er [vejlovens § 87](#). Efter den affattelse, der gjaldt indtil 1. juli 2025, lød stk. 1:

Vejmyndigheden kan, når vejens vedligeholdelse eller hensynet til færdslen gør det nødvendigt, kræve træer og anden beplantning på, over, ved og i vejareal fjernet, nedskåret, opstammet eller studset.

Efterkommes kravet ikke inden for en fastsat frist, kan vejmyndigheden lade arbejdet udføre for ejerens regning, og reglerne gælder også for hegn efter [hegnsløven](#) – dog således at vejmyndigheden selv afholder udgifterne, hvis der er enighed om, eller et hegnssyn fastslår, at hegnet er et **fælleshegn**. Bestemmelsen suppleres af vejmyndighedens grundpligt efter [vejlovens § 8, stk. 1](#) til at holde vejen i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

Af de oprindelige forarbejder til loven fra 2014 fremgår to præciseringer, som Vejdirektoratet siden har lagt til grund i sag efter sag:

Efter fast fortolkningspraksis gælder bestemmelsen for beplantning, der står på naboejendommen eller i vejarealet, hvor den udgør et hegn, hæk eller beplantningsbælte, som adskiller naboejendommen og vejarealet.

Bestemmelsen kan ikke anvendes for beplantning uden for vejareal til at skabe oversigt, i situationer hvor der ikke er eksproprieret eller fastsat vejbyggelinjer hertil.

Nyaffattelsen. Ved lov nr. 753 af 20. juni 2025 blev § 87 nyaffattet med ikrafttræden 1. juli 2025. Ændringen deler den hidtidige stk. 1 op efter, hvor beplantningen fysisk står:

	Beplantning på, over og i vejarealet (nyt stk. 1)	Beplantning ved vejarealet, dvs. på naboejendom (nyt stk. 2)
Betingelse	Vejens vedligeholdelse, hensyn til ledninger eller til færdslen gør det nødvendigt	Beplantningen udgør en nærliggende fare for vejen, dens udstyr, færdslen eller anden infrastruktur
Karakter	Almindeligt vejretligt påbud	Ekspropriationslignende indgreb
Krav til påbuddet	Almindelig proportionalitet	Skærpede krav til nødvendighed og proportionalitet
Klageadgang	Kan afskæres	Opretholdes

Forarbejderne til nyaffattelsen begrundar opdelingen udtrykkeligt:

Med opdelingen vil adgangen til at klage over afgørelser om fjernelse m.v. af træer og beplantning på, over eller i det offentlige vejareal, kunne afskæres, mens adgangen til at klage over afgørelser om fjernelse m.v. af træer og anden beplantning på naboejendomme, vil kunne opretholdes, da en sådan afgørelse har en ekspropriationslignende karakter.

Det hidtidige stk. 2 om arbejde for ejerens regning bliver nyt stk. 3, og hegnsreglen bliver nyt stk. 4. Nyaffattelsen præciserer desuden tre forhold i overensstemmelse med hidtidig praksis: at **rodsrud**, der vokser ud i vejarealet fra naboejendommen, er omfattet af stk. 1; at **vildtvoksende, selvsåede planter ikke er "beplantning"** men ukrudt reguleret af vejlovens kapitel 8 om renholdelse; og at også hensynet til **ledninger og ledningsudstyr** i vejarealet kan begrunde et påbud. Sidstnævnte svarer til [vejledningen til vejloven](#), hvorefter vejmyndigheden med begrundelsen "hensynet til færdslen på vejen" også kan varetage hensynet til en ledningsejers adgang til at tilse sine ledninger og ledningsskabe.

Ved siden af § 87 står [vejlovens § 70](#), der giver vejmyndigheden og politiet adgang til at fjerne efterladt affald og genstande for den pågældendes regning. Af forarbejderne fremgår, at bestemmelsen viderefører den tidligere renholdelseslovs § 17 og supplerer [færdselslovens § 87](#).

LOV

[Færdselsloven § 87, stk. 1](#)
[Hegnsløven § 1](#)
[Vejloven § 8, stk. 1](#)
[Vejloven § 70](#)
[Vejloven § 87](#)

§ 2 Vejdirektoratets prøvelseskompetence: legalitetskontrol, ikke rimelighedsskøn

Vejdirektoratets kompetence hviler på [vejlovens § 132, stk. 1](#), hvorefter kommunalbestyrelsernes afgørelser kan påklages til transportministeren **for så vidt angår retlige spørgsmål**. Ministerens beføjelser efter § 132 udøves

af Vejdirektoratet, jf. [bekendtgørelsen om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser § 3, stk. 1](#). Er Vejdirektoratet selv part i sagen, afgøres klagen i stedet af Transportministeriet, jf. samme bestemmelses stk. 2.

Afgrænsningen er skarp og gentages i næsten alle beskæringssager. I [23-06281](#) om Hjørring Kommunes påbud om at klippe en hæk ned til 80 cm ved et vejkryds fastslog direktoratet, at netop vurderingen af, om en hæk udgør en fare for færdslen og derfor skal beskæres, er et skøn, der ligger inden for kommunens rammer. Klageren anførte, at 80 cm var unødvendigt, at alternative løsninger som flytning af højtænder var afvist, og at problemet i krydset snarere skyldtes bilisternes hastighed – men ingen af disse indsigelser kunne prøves, fordi de angår hensigtsmæssigheden og ikke lovligheden.

Samme linje ses i [21-05423](#), hvor Vejdirektoratet understregede, at det ikke kan tage stilling til, om kommunens trafiksikkerhedsprojekt var rimeligt eller hensigtsmæssigt, så længe afgørelsen er truffet inden for lovens rammer, og i [19-10816](#), hvor direktoratet efter en genoptagelse fastholdt, at det ikke kan efterprøve kommunens skønsmæssige vurdering af, **i hvilket omfang** beskæring er nødvendig.

Proportionalitetsgrænsen er dermed i praksis den centrale kontrolmekanisme snarere end en egentlig rimelighedsprøvelse: de oprindelige forarbejder forudsætter udtrykkeligt, at vejmyndigheden "er opmærksom på, at der skal være proportionalitet mellem det indgreb i beplantningen ved vejarealet der kræves, i forhold til det formål, som indgrebet skal imødekomme", og efter nyaffattelsen skærpes dette krav yderligere for påbud vedrørende naboejendomme.

Klageadgangens rækkevidde efter 1. juli 2025. [Bekendtgørelsens § 29](#) afskærer nu udtrykkeligt klage til transportministeren over Vejdirektoratets **egne** afgørelser efter bl.a. vejlovens § 80, stk. 1, § 81, stk. 1 og § 87, stk. 1 – samt over afgørelser om lovliggørelse efter disse bestemmelser. På § 80-området har Vejdirektoratet i [EMN-2025-24265](#) bemærket, at der fra 1. juli 2025 heller ikke længere er klageadgang efter vejlovens § 80. For kommunale § 87-påbud realitetsbehandlede direktoratet fortsat en klage i [EMN-2026-02189](#) over et påbud meddelt i december 2025, men afviste den på klagefristen uden at tage stilling til klageadgangens nærmere rækkevidde.

LOV	Vejloven § 80, stk. 1	Vejloven § 87, stk. 1	Vejloven § 132, stk. 1
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over påbud om beskæring grundet overskridelse af klagefrist		29.01.2026
	Vejdirektoratet · Kommunes påbud om nedklipping af hæk af hensyn til trafiksikkerhed blev opretholdt		07.08.2023
	Vejdirektoratet · Påbud om beskæring af hæk på offentligt vejareal var berettiget af hensyn til trafiksikkerhed		14.06.2021
	Vejdirektoratet · Opretholdelse af påbud om beskæring af hæk trods anmodning om genoptagelse		02.07.2020

§ 3 Hvad Vejdirektoratet lægger vægt på: kravet om konkret, individuel begrundelse

Selv om Vejdirektoratet ikke kan prøve skønnet, prøver det **om der overhovedet er udøvet et skøn** – og det er her de fleste påbud falder. Mønsteret på tværs af afgørelserne er entydigt: en generel henvisning til "trafiksikkerhed" eller "gene for færdslen" uden individuel stillingtagen til den konkrete beplantning er en begrundelsesmangel efter [forvaltningslovens § 24](#) og fører til ophævelse og hjemvisning.

Den ledende afgørelse er [23-08576](#), hvor Vordingborg Kommunes påbud om beskæring langs Ålebæk Strandvej blev ophævet på tre selvstændige grundlag:

- **Mangelfuld begrundelse:** påbuddet beskrev ikke konkret, hvilke dele af beplantningen der var til gene for færdslen, eller på hvilken måde – og de medsendte fotos var ikke tilstrækkeligt specificerede.
- **Manglende partshøring** over de faktiske oplysninger, der lå til grund for den skønsmæssige vurdering.
- **Skøn under regel:** kommunen havde anvendt en generel illustration af en fritrumsprofil i stedet for en konkret og individuel vurdering af forholdene på stedet – herunder den uenighed, der var om skellets placering.

Afgørende var, at manglerne **ikke kunne repareres** under klagesagen, netop fordi Vejdirektoratet ikke kan træde i kommunens sted og udøve skønnet, jf. [vejlovens § 132, stk. 1](#).

Den samme fejltype går igen på tværs af vejlovens råderetsbestemmelser og bekræfter, at der er tale om et generelt vurderingsmønster og ikke en § 87-specialitet. I [EMN-2025-39077](#) blev et afslag på udvidelse af en overkørsel ophævet, fordi kommunen byggede på generelle betragtninger uden at vise, hvordan den konkrete afvejning var foretaget – direkte i strid med kravet om pligtmæssigt skøn. I [EMN-2025-24265](#) udtalte direktoratet:

Det er Vejdirektoratets vurdering, at kommunens henvisning til Færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 7, ikke i sig selv er en tilstrækkelig begrundelse for på skønsmæssigt grundlag at afslå udeservering på de omhandlede dele af cykelbanen.

Og i [EMN-2025-28045](#) konstaterede direktoratet kort:

Det er således Vejdirektoratets vurdering, at kommunens afgørelse lider af en begrundelsesmangel i forhold til kommunens skønsmæssige vurdering.

[Vejledningen til vejloven](#) understøtter dette og fremhæver, at vejmyndigheden bør være **særlig opmærksom** på begrundelsen, når der reguleres forhold på naboejendomme – et krav der efter nyaffattelsen af § 87 er blevet lovfæstet gennem de skærpede krav til påbud efter stk. 2.

Hvornår holder påbuddet? Modsat falder påbuddene, når kommunen har konkretiseret genen. I [21-03815](#) havde Guldborgsund Kommune beskrevet, at hækken indsnævrede stien, så en barnevogn og en cykel ikke kunne passere hinanden, og at beplantningen forhindrede maskinel fejning, snerydning og saltning – begrundelsesmangler af mindre karakter blev anset for udbedret under klagesagen. I [23-09914](#) havde Gentofte Kommune peget konkret på generne for svagtseende og kørestolsbrugere, og i [EMN-2024-53651](#) på, at hækken dækkede for et vejskilt og generede fodgængere med barnevogn og kørestol. I [EMN-2026-02189](#) var påbuddet operationaliseret helt konkret: klipning ind til skel med en frihøjde på mindst 275 cm over fortovet.

LOV

[Forvaltningsloven § 19, stk. 1](#)[Forvaltningsloven § 24](#)[Vejloven § 87, stk. 1](#)[Vejloven § 132, stk. 1](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over påbud om beskæring grundet overskridelse af klagefrist	29.01.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster kommunes påbud om beskæring af hæk af hensyn til færdslen	27.08.2024
	Vejdirektoratet · Påbud om beskæring af hæk og renholdelse af fortov opretholdt af Vejdirektoratet	25.08.2023
	Vejdirektoratet · Påbud om beskæring ophævet på grund af mangelfuld begrundelse og sagsbehandling	15.08.2023
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster påbud om beskæring af hæk ved offentlig sti	02.07.2021

Hjemmelsgrænsen: § 87 kan ikke skabe oversigt uden ekspropriation eller vejbyggelinjer

Den skarpe materielle grænse i Vejdirektoratets praksis er, at § 87 **ikke** er en oversigtsbestemmelse. Ønsker vejmyndigheden fri oversigt hen over et hjørneareal eller et vejsving, kræver det et selvstændigt retligt grundlag – ekspropriation, en tinglyst oversigtsdeklaration eller vejbyggelinjer pålagt efter [vejlovens § 40](#) eller [§ 41](#).

I [21-08751](#) havde Middelfart Kommune påbudt en hæk klippet ned til 80 cm ved krydset mellem en kommunevej og en privat fællesvej med hjemmel i [privatvejslovens § 61](#). Vejdirektoratet fastslog for det første, at kommunen havde anvendt den forkerte lov: da beskæringen skulle ske af hensyn til færdslen på den **offentlige** vej, skulle sagen have været behandlet efter [vejlovens § 87](#). For det andet kunne § 87 heller ikke bære påbuddet – netop fordi bestemmelsen ifølge forarbejderne ikke kan bruges til at forbedre oversigtsforhold uden en tinglyst oversigtsdeklaration eller fastsatte vejbyggelinjer. Afgørelsen blev ophævet i sin helhed. Samme resultat nåede direktoratet i [21-08644](#).

I den generelle udtalelse [EMN-2024-612636](#) om beboere, der havde svært ved at overholde deres ubetingede vigepligt på grund af en nabohæk, gentog direktoratet grænsen ordret:

Bestemmelsen kan ikke anvendes for beplantning uden for vejareal til at skabe oversigt, i situationer hvor der ikke er eksproprieret eller fastsat vejbyggelinjer hertil.

Udtalelsen sonderer klart: er hækken vokset ud over **vejens areal**, kan kommunen påbyde beskæring efter § 87, stk. 1 – står den derimod på **privat grund**, kan den normalt ikke kræves beskåret uden ekspropriation. Beboernes egne trafikspejle på vejarealet forudsatte i øvrigt tilladelse efter [vejlovens § 80](#), hvor kommunen skønsmæssigt kan lægge vægt på, at spejle kan give et forvrænget billede af trafikken og dermed skabe falsk tryghed.

At vejlovgivningen slet ikke regulerer oversigtsforhold som sådan blev allerede slået fast i [19-17112](#): der findes ingen bindende regler om oversigt i vejkryds, kun ikke-bindende retningslinjer i Vejdirektoratets håndbøger som *Vejkryds i Byer* og *Tracering i åbent land*. Og i [19-14649](#) præciserede direktoratet, at der ikke findes regler i vejlovgivningen, der bindende pålægger en grundejer at beskære beplantning af hensyn til en **nabos private udkørsel**.

Deklarationer giver ret, ikke pligt. Findes der en tinglyst oversigtsdeklaration, ændrer det ikke skønnets karakter. I [22-00513](#) påberåbte en vejberettiget sig en deklaration fra 1966, hvorefter beplantning i et oversigtsareal ikke måtte overstige 1 meters højde. Holbæk Kommune afviste at give påbud, fordi den efter tilsyn vurderede oversigtsforholdene forsvarlige – bilister kunne se en bil ved udkørslen på 130 meters afstand. Vejdirektoratet fastslog, at kommunen som påtaleberettiget har **ret, men ikke pligt** til at håndhæve deklarationen, og at beslutningen beror på kommunens konkrete trafiksikkerhedsmæssige skøn.

Omvendt gælder, at når kommunen **fastholder** en oversigtsservitut, skal også dét begrundes konkret. I [EMN-2025-47013](#) ophævede Vejdirektoratet et afslag på at ophæve en oversigtsservitut pålagt ved ekspropriation i 1970/71. Kommunen havde nøjes med generelle henvisninger til vejledende principper i vejreglerne (en synslinje på 60 meter) uden at redegøre for trafikens art og omfang, udviklingen siden 1971 eller hvordan målepunkterne konkret ramte netop denne ejendom – og havde dermed sat sit skøn under

regel. Direktoratet fastslog samtidig, at en servitut pålagt ved ekspropriation til sikring af fri oversigt er **offentligretlig**, ikke privatretlig, og derfor kan prøves administrativt.

LOV

Privatvejsloven § 61

Vejloven § 40

Vejloven § 41

Vejloven § 80, stk. 1

Vejloven § 87, stk. 1

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver afslag på ophævelse af oversigtsservitut grundet begrundelsesmangler og manglende skønsudøvelse	08.01.2026
	Vejdirektoratet · Udtalelse om muligheder for forbedring af oversigtsforhold ved udkørsel fra privat fællesvej til offentlig vej	01.10.2024
	Vejdirektoratet · Kommunes skøn over trafiksikkerhed trumfede tinglyst oversigtsdeklaration	16.02.2022
	Vejdirektoratet · Kommunes påbud om hækklipping for oversigt ophævet grundet manglende hjemmel	10.09.2021
	Vejdirektoratet · Påbud om beskæring af hæk for at forbedre oversigt blev ophævet grundet manglende hjemmel og servitut	19.08.2021
	Vejdirektoratet · Regler for oversigtsareal og placering af genstande på offentligt vejareal	21.01.2020
	Vejdirektoratet · Krav om beskæring af nabohæk for at sikre oversigtsforhold ved udkørsel	31.10.2019

§ 5 Dokumentations- og beviskrav: skel, ejerskab og vejens retlige status

Vejdirektoratet stiller kommunen til ansvar for at have oplyst sagen, før påbuddet udstedes.

Undersøgelsesprincippet er i praksis lige så hyppig en ophævelsesgrund som begrundelsesmanglen, og bevisbyrden ligger hos myndigheden.

Ejerskabet til beplantningen. I [21-00880](#) havde Vejen Kommune påbudt en grundejer at beskære et læhegn, som **begge parter var enige om** stod på det offentlige vejareal. Kommunen mente, at grundejeren alligevel var ansvarlig, fordi hegnet tjente som hegn for grundejerens mark. Vejdirektoratet ophævede påbuddet: når kommunen selv erkendte, at beplantningen stod på offentligt areal, påhvilede det kommunen at bevise, hvorfor ansvaret alligevel skulle ligge hos grundejeren – og udgangspunktet efter [vejlovens § 8](#) er, at vejmyndigheden vedligeholder sine egne veje, herunder vejtræer på offentligt areal.

[EMN-2024-98143](#) systematiserer hjemmelsvalget i en trappe, som kommunen skal placere sig korrekt på, før den handler:

Hjemmel	Anvendelse	Hvem betaler
Vejlovens § 8	Beplantningen tilhører vejmyndigheden	Vejmyndigheden
Vejlovens § 81	Private har uden tilladelse anbragt beplantning på vejarealet	Den private part
Vejlovens § 87	Beplantning vokser ud over vejen fra naboejendom / udgør hegn mod vejen	Grundejeren

I sagen ville hverken borgeren eller kommunen vedkende sig ejerskabet til en hæk, der havde stået i over 47 år og muligvis var plantet af kommunen selv eller overtaget fra en kolonihaveforening i 1973. Vejdirektoratet udtalte:

Da der i denne sag ikke er dokumentation for, hvem der har plantet og ejer beplantningen på den offentlige vej, har vejmyndigheden ikke grundlag for at træffe afgørelse efter vejlovens §§ 80-81, som det er sket.

Tilhører hækken reelt vejmyndigheden, kan den fjernes som faktisk forvaltningsvirksomhed efter § 8 – men da for kommunens egen regning.

Skellet. Hvor skellet er omtvistet, forventer Vejdirektoratet, at kommunen rekvirerer en landinspektør. Det skete i [21-05423](#), i [23-06281](#) og i [19-05706](#). [22-09369](#) viser, at manglen kan repareres: Ikast-Brandes Kommunes oprindelige påbud led af både begrundelsesmangler og tilsidesættelse af undersøgelsesprincippet, men kommunen indhentede under klagesagen en uddybende landinspektørredegørelse, som blev forelagt grundejeren. Da fejlene dermed var afhjulpet og ikke havde påvirket resultatet, blev påbuddet opretholdt. Reparationsmuligheden er dog begrænset til sagens **faktiske grundlag** – mangler ved selve skønnet kan ikke helbredes, jf. [23-08576](#).

Vejens status. Kommunen skal også kunne dokumentere, at vejen overhovedet har den status, den administreres efter. I [21-01584](#) ophævede Vejdirektoratet Morsø Kommunes beskæringspåbud, fordi kommunen ikke kunne fremlægge dokumentation for, at der eksisterede vejret for andre ejendomme. At lokale og turister faktisk benyttede vejen som adgang til Limfjorden var **ikke i sig selv** nok til at skabe vejret i privatvejslovens forstand.

Hævd. Grundejere påberåber sig jævnligt hævde over vejarealet. Det afvises: efter [vejlovens § 60, stk. 2](#) kan hævde ikke vindes over offentlige veje, hvis arealer er udskilt i matriklen, medmindre hævden var vundet før udskillelsen. Det blev lagt til grund i [19-05706](#), hvor en hæk angiveligt havde stået siden 1950, og i [22-09369](#) – men det endelige hævde spørgsmål henhører under domstolene.

LOV	Vejloven § 8	Vejloven § 60, stk. 2	Vejloven § 81	Vejloven § 87
PRAKSIS				
	Vejdirektoratet · Hjemvisning af sag om fjernelse af hæk på vejareal grundet manglende afklaring af ejerskab			28.08.2024
	Vejdirektoratet · Påbud om beskæring ophævet på grund af mangelfuld begrundelse og sagsbehandling			15.08.2023
	Vejdirektoratet · Kommunes påbud om nedklipping af hæk af hensyn til trafiksikkerhed blev opretholdt			07.08.2023
	Vejdirektoratet · Påbud om fjernelse af hæk på vejareal opretholdt trods sagsbehandlingsfejl			19.08.2022
	Vejdirektoratet · Ophævelse af påbud om beskæring da vejens status som privat fællesvej var udokumenteret			09.07.2021
	Vejdirektoratet · Påbud om beskæring af hæk på offentligt vejareal var berettiget af hensyn til trafiksikkerhed			14.06.2021
	Vejdirektoratet · Hjemvisning af påbud om beskæring: Kommune havde ikke bevist grundejers ejerforhold til beplantning på offentlig vej			10.03.2021
	Vejdirektoratet · Kommunes påbud om fjernelse af hæk i vejareal opretholdt – krav om renholdelse hjemvist			24.06.2019

Argumenter der ikke fører frem: hækkens alder, økonomien, ejerforholdet og forskelsbehandling

Klagerne i beskæringssager anfører gennemgående de samme fire indsigelser. Vejdirektoratets svar er lige så gennemgående, og mønsteret er værd at kende for både grundejere og vejmyndigheder.

"Hækken har stået her i årtier." Alder og tidligere myndighedspassivitet afskærer ikke påbudsretten. I [21-05423](#) var hækken over 26 år gammel og aldrig påtalt; Frederikssund Kommune ville anlægge delte cykel- og gangstier i 3 meters bredde på Strandstræde for at gøre skolevejen sikker, og hele vejarealet var nødvendigt. Påbuddet blev opretholdt. I [23-06281](#) havde hækken stået 15-20 år, i [EMN-2024-53651](#) var den plantet længe

før klageren flyttede ind, og i [23-09914](#) i årtier før ejerskiftet – uden betydning i nogen af sagerne. Tilsvarende blev en påstået mundtlig aftale med en vejformand afvist i [21-03815](#), hvor der tværtimod forelå et tidligere påbud om samme hæk fra 1998. [Vejledningen](#) formulerer princippet direkte:

Det er også uden betydning for grundejerens pligt til at efterkomme et lovligt påbud efter § 87, stk. 1, om det er grundejeren, herunder tidligere ejere, eller en anden, der har etableret beplantningen.

"Beskæringen ødelægger hækken, og det koster mig penge." Hverken den økonomiske byrde eller risikoen for, at beplantningen går ud, indgår i lovlighedsprøvelsen. I [21-05423](#) anførte grundejeren netop, at beskæringen var så omfattende, at hækken ville gå ud, og at der var betydelige omkostninger til ny hæk – Vejdirektoratet henviste spørgsmålet om erstatning til de civile domstole og opretholdt påbuddet.

"Hækken står ikke på min matrikel." Pligten følger ikke skellet, men funktionen som hegn mod vejen. [23-11168](#) er den klareste afgørelse: Gribskov Kommune kunne påbyde beskæring, og Vejdirektoratet afviste at tage stilling til hækkens nøjagtige placering, fordi pligten efter § 87, stk. 1 gælder **uafhængigt af skellets placering**, når beplantningen adskiller ejendommen fra vejarealet. Argumentet om, at ejendommen lå i landzone, blev afvist som irrelevant for forpligtelserne efter vejloven. Bemærk dog samspillet med [21-00880](#) og [EMN-2024-98143](#): står beplantningen på vejarealet **uden** at fungere som hegn for naboejendommen, skal kommunen positivt godtgøre grundlaget for at rette påbuddet mod grundejeren.

"Naboen slipper." Lighedsindsigelse kræver reelt sammenlignelige forhold. I [23-09914](#) blev påstanden om forskelsbehandling afvist, fordi Gentofte Kommune kunne dokumentere, at den også havde været i dialog med den tidligere ejer og løbende behandlede lignende sager. Er sagerne derimod reelt sammenlignelige, skal kommunen forholde sig sagligt til forskellen – ellers hjemvises sagen, jf. [23-09372](#).

Hegnsløven ændrer ikke påbudsretten. Gør grundejeren gældende, at hækken er et fælleshegn, standser det ikke påbuddet. Vejdirektoratet bemærkede i [21-03815](#), at kommunen fortsat kan påbyde beskæring, men at **udgiftsfordelingen** i givet fald må afgøres ved et hegnssyn. Forarbejderne begrundede dette med, at uenighed om hegnets status ellers kunne føre til trafikfarlige situationer på vejen.

LOV	Hegnsløven § 1	Vejloven § 87, stk. 1	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Hjemvisning af sag om fjernelse af hæk på vejareal grundet manglende afklaring af ejerskab		28.08.2024
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster kommunes påbud om beskæring af hæk af hensyn til færdslen		27.08.2024
	Vejdirektoratet · Grundejers pligt til at beskære hæk mod offentlig vej gælder uanset skellets placering		16.11.2023
	Vejdirektoratet · Påbud om beskæring af hæk og renholdelse af fortov opretholdt af Vejdirektoratet		25.08.2023
	Vejdirektoratet · Kommunes påbud om nedklipping af hæk af hensyn til trafiksikkerhed blev opretholdt		07.08.2023
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster påbud om beskæring af hæk ved offentlig sti		02.07.2021
	Vejdirektoratet · Påbud om beskæring af hæk på offentligt vejareal var berettiget af hensyn til trafiksikkerhed		14.06.2021
	Vejdirektoratet · Hjemvisning af påbud om beskæring: Kommune havde ikke bevist grundejers ejerforhold til beplantning på offentlig vej		10.03.2021

§ 7 Anlagt og ibrugtaget vejareal over for blot udlagt vejareal

Ved private fællesveje – og indirekte som fortolkningsbidrag til vejlovens systematik – sonderer Vejdirektoratet skarpt mellem vejareal, der faktisk er **anlagt eller taget i brug**, og areal, der blot er **udlagt** på vejfortegnelsen. Sondringen afgør både hjemmelsvalg og beviskrav.

Den ledende afgørelse er [22-04865](#), hvor Kolding Kommune havde krævet beplantning ved ejendommen Dalen 4 beskåret helt ind til skel. Vejdirektoratet delte beplantningen op efter arealets faktiske status:

Vejarealstype	Hjemmel	Krav til myndighedens vurdering
Anlagt eller ibrugtaget vej	Privatvejslovens § 61, stk. 2	Skal konkret begrunde, hvorfor beskæring er nødvendig af hensyn til færdslen eller vejens stand
Kun udlagt, ikke ibrugtaget	Privatvejslovens § 36	Skal vurdere offentligretlige hensyn og om beplantningen hindrer fremtidigt vejanlæg

For den del af beplantningen, der voksede ud over det **asfalterede** areal, var begrundelsen utilstrækkelig efter [forvaltningslovens § 24](#): kommunen havde ikke forklaret, hvordan beplantningen konkret var til gene, og oplysningerne om vejens bredde og vendepladsens indretning var modstridende eller udokumenterede. For den del, der stod på jordarealet **mellem asfalten og skellet**, var det slet ikke dokumenteret, at arealet var taget i brug som vej. Dermed kunne § 61 ikke anvendes, og kommunen skulle i stedet have vurderet sagen efter [privatvejslovens § 36](#) – hvor man netop **ikke** kan nøjes med at henvise til trafikale gener, fordi arealet ikke er en aktiv færdselsvej. Afgørelsen blev ophævet.

At en beplantningshistorik kan afkræfte, at et udlagt areal reelt er vej, ses i [23-18157](#), hvor Vejdirektoratet lagde vægt på, at luftfotos viste, at det omstridte areal i mange år havde været beplantet og derfor reelt ikke havde været anvendt til færdsel.

Hjemmelsvalget mellem de to love afhænger af, **hvilken vej færdselshensynet knytter sig til** – ikke af hvor hækken står. I [21-08751](#) stod hækken ved et kryds mellem en kommunevej og en privat fællesvej; da beskæringen skulle tilgodese færdslen på den offentlige vej, var [vejlovens § 87](#) – og ikke [privatvejslovens § 61](#) – det rette grundlag. Omvendt fastslog [22-00513](#), at [privatvejslovens § 15, stk. 1](#) ikke kunne anvendes, fordi bestemmelsen kun omfatter beplantning på selve den private fællesvejs areal og ikke på tilgrænsende ejendomme.

Forkert hjemmel er ikke altid fatal – men den skal kunne bære resultatet. I [21-08751](#) bemærkede Vejdirektoratet udtrykkeligt, at en forkert hjemmelshenvisning i nogle tilfælde kan repareres; påbuddet faldt kun, fordi **heller ikke** den korrekte bestemmelse gav hjemmel. Anvendes derimod en bestemmelse, der slet ikke regulerer forholdet, er afgørelsen ugyldig: i [24-00957](#) havde Slagelse Kommune brugt § 87 – en beplantningsbestemmelse – som grundlag for et påbud om snerydning og glatførebekæmpelse, hvor den rette hjemmel var [vejlovens § 64, stk. 1](#) sammenholdt med kommunens vinterregulativ. Påbuddet var desuden sendt til en virksomhed, der ikke ejede ejendommen; kommunen burde have identificeret de korrekte ejere via Tingbogen.

Om afgrænsningen af beplantning på private fællesveje i øvrigt, se [private-fællesveje](#).

LOV

[Forvaltningsloven § 24](#)[Privatvejsloven § 15, stk. 1](#)[Privatvejsloven § 36](#)[Privatvejsloven § 61, stk. 2](#)[Vejloven § 64, stk. 1](#)[Vejloven § 87](#)

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Ugyldigt påbud om vintervedligeholdelse sendt til forkert modtager og med forkert lovhjemmel

14.02.2024

Vejdirektoratet · Ophævelse af påbud om beskæring af hæk på privat fællesvej grundet mangelfuld begrundelse	17.05.2022
Vejdirektoratet · Kommunes skøn over trafikssikkerhed trumfede tinglyst oversigtsdeklaration	16.02.2022
Vejdirektoratet · Kommunes påbud om hækklipping for oversigt ophævet grundet manglende hjemmel	10.09.2021

Faretruende træer, sygdomsbekæmpelse og § 70's objektive

§ 8 oprydningsudgifter

Den centrale afgørelse om syge og faretruende træer er den generelle udtalelse [EMN-2025-41009](#) af 16. oktober 2025 om lodsejeres ansvar for asketræer angrebet af asketop-død langs en offentlig vej. Vejdirektoratet stiller tre spørgsmål ad:

1. Sygdomsbekæmpelse falder uden for vejlovgivningen. Vejlovgivningen indeholder intet, der giver vejmyndigheden hjemmel til at kræve træer fjernet alene for at begrænse spredningen af plantesygdomme. Spørgsmålet henhører under Naturstyrelsen, som har den primære forvaltningskompetence for skov- og naturpleje. Formålsbegrænsningen er reel: vejmyndigheden må ikke bruge § 87 til at forfølge hensyn, bestemmelsen ikke varetager.

2. Faretruende træer kan kræves fjernet efter § 87, stk. 2. Har et sygt eller delvist væltet træ begyndt at hælde faretruende, så det udgør en **nærliggende fare** for vejen eller færdslen, kan vejmyndigheden kræve det fjernet eller beskåret efter [vejlovens § 87, stk. 2](#) – i den affattelse, der gælder fra 1. juli 2025, og som netop dækker beplantning **ved** vejens areal. Efterkommes påbuddet ikke, kan arbejdet udføres for grundejerens regning efter [§ 87, stk. 3](#). Ved varsling giver vejmyndigheden typisk ejeren mulighed for drøftelser, medmindre faren er akut. Forarbejderne konkretiserer anvendelsesområdet: bestemmelsen kan bruges på træer, der er gået ud, eller hvis rodfæste er løsnet, når der er en vis sandsynlighed for, at træet eller store grene vil vælte ind over vejen ved en kraftig storm. [Vejledningen](#) nævner tilsvarende "døde grene eller træer, der kan falde ind over vejen ved næste store storm, eller blade eller frugter, der forårsager særlige glatte veje".

3. § 70 er objektiv. Vælter et træ, eller knækker store grene af og falder ind over vejen, anvender Vejdirektoratet [vejlovens § 70](#) til at opkræve udgifterne til oprydning og farborgørelse direkte hos træets ejer. Det centrale punkt er, at opkrævningen **ikke forudsætter forsømmelse** – det er uden betydning, om vejmyndigheden kan bebrejde ejeren, at genstanden er efterladt.

§ 70's objektive karakter og dens grænser belyses af flere udtalelser. I [22-06220](#) om forfaldne skure, hvorfra bygningsdele jævnlgt faldt ud på vejen, fastslog direktoratet, at vejloven ikke giver hjemmel til at regulere forholdene på selve den private grund – men at § 70 er det primære redskab, når delene først er landet på vejarealet. Kommunen skal dog foretage et **konkret skøn** over, om de efterladte dele er til ulempe for færdslen, og [vejlovens § 80, stk. 1](#) om anbringelse af genstande passer normalt ikke, fordi den forudsætter en bevidst handling frem for uforudset nedfald. I [22-14269](#) trak direktoratet grænsen til færdselsloven: § 70 kan som hovedregel ikke anvendes på indregistrerede køretøjer, men nok hvis køretøjet er så ødelagt, at det må betragtes som skrot. Samme sondring gentages i [EMN-2026-02953](#) om havarerede køretøjer. Og i [22-14269](#) præciserede direktoratet en vigtig bevisbegrænsning: en særskilt opkrævning for fjernelse af affald forudsætter, at det kan bevises, hvem der har efterladt det – har tredjemand smidt affald i en trailer, kan ejeren ikke pålægges den udgift.

§ 87 dækker ikke reetablering. En praktisk vigtig grænse blev trukket i [22-07275](#), hvor Kalundborg Kommune spurgte, om grundejeren kunne pålægges at betale for reparation af et fortov, der var ødelagt af rødder fra

privat beplantning. Vejdirektoratet konkluderede, at § 87 giver hjemmel til at kræve beplantning og rødder fjernet – om nødvendigt for ejerens regning – men **ikke** til at kræve fortovet reetableret. Det adskiller § 87 fra gravetilladelser efter [vejlovens § 73](#), hvor der kan stilles vilkår om reetablering. Et krav om erstatning for skaderne må i stedet rejses efter almindelige nabo- og erstatningsretlige regler, hvilket forudsætter et ansvarsgrundlag hos grundejeren – og direktoratet advarede om, at kravet kan nedsættes eller bortfalde på grund af kommunens egen passivitet, hvis den ikke reagerer inden for rimelig tid efter at have konstateret skaderne.

LOV	Vejloven § 70	Vejloven § 73	Vejloven § 80, stk. 1	Vejloven § 87, stk. 2-3
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om henstilling af havarerede køretøjer på offentlig vej 26.01.2026 Vejdirektoratet · Lodsejeres pligt til at fjerne syge træer, der udgør en fare for trafiksikkerheden på offentlig vej, jf. Vejlovens § 87. 16.10.2025 Vejdirektoratet · Kommuners hjemmel til at fjerne efterladte trailere og affald på offentlige veje 17.10.2022 Vejdirektoratet · Vejloven giver ikke hjemmel til at pålægge grundejer at betale for reetablering af fortov efter fjernelse af rødder 18.05.2022 Vejdirektoratet · Kommunens hjemmel til at fjerne bygningsdele fra private skure på offentlig vej 21.04.2022			

Sagsgang ved Vejdirektoratet: afgørelsesbegrebet, klageberettigelse og frister

En stor andel af klagerne på dette område afvises af processuelle grunde, før realiteten overhovedet nås. Fire spærringer går igen.

1. Der skal foreligge en afgørelse. Vejdirektoratets kompetence forudsætter en endelig forvaltningsretlig afgørelse truffet efter vejlovgivningen. Kommunens egen beskæring af vejtræer og løbende vedligeholdelse er **faktisk forvaltningsvirksomhed** efter [vejlovens § 8, stk. 2](#) og kan ikke påklages – det blev fastslået i [23-06677](#) om et stort egetræ og en høj kantstenssætning ved en indkørsel, i [23-02115](#) om hullede veje og i [EMN-2024-571676](#) om vejafvanding. Sidstnævnte tilføjer en vigtig præcisering: at kommunen selv kalder sit brev en "endelig afgørelse", ændrer ikke beslutningens retlige karakter. Ren passivitet er heller ikke en afgørelse, jf. [20-08591](#) om et træ, der skyggede for vejbelysningen, og [23-00936](#), hvor kommunens svar blot var en kvittering. Og en klage over et **påtænkt** påbud i partshøringsfasen er for tidlig, jf. [24-08377](#).

Omvendt kan kommunen ikke undslippe afgørelsesbegrebet ved at kalde sagen drift. [22-05105](#) er den ledende afgørelse om afgrænsningen:

Et påbud efter vejlovens § 87 er en forvaltningsretlig afgørelse, og tilsvarende gælder en afvisning af at påbyde et beskæringsarbejde udført, fordi der efter kommunens vurdering ikke er grundlag herfor.

Direktoratet fastslog, at kommunen er **forpligtet** til at vurdere og begrunde, om en henvendelse behandles efter [§ 8](#) (faktisk forvaltningsvirksomhed) eller [§ 87](#) (afgørelsessag) – og at både valget af retligt grundlag og afgørelsen om partsstatus i sig selv er påklagelige afgørelser.

2. Klageren skal være klageberettiget. Der kræves en væsentlig og individuel interesse, som adskiller klageren fra den almene offentlighed. I [EMN-2024-195358](#) boede klageren ca. 97 meter fra ejendommen, og kommunens beslutning påvirkede ikke adgangsforholdene til klagerens egen ejendom; selv om han som lokalbeboer var mere berørt end tilfældige trafikanter, var påvirkningen ikke tilstrækkelig intens. Direktoratet præciserede samtidig, at en medsendt **klagevejledning ikke i sig selv giver klageret**. Efter [22-05105](#) gør det

forhold, at man gør opmærksom på et problem med beplantning, ikke automatisk vedkommende til part; partsstatus afhænger af en konkret væsentlig og individuel interesse – fx om beplantningen hindrer en lovlig vejadgang eller overskrider den naboretlige tålegrænse. Samme linje i [22-13126](#).

3. Klagefristen er fire uger. Efter [vejlovens § 132, stk. 3](#) løber fristen fra den dag, afgørelsen er meddelt, og kan kun fraviges, når der er særlig grund dertil. I [EMN-2024-196386](#) var klagen to dage for sen; en efterfølgende dialog med kommunen suspenderer ikke fristen, og der var ikke undskyldelige forhold som pludselig alvorlig sygdom. [EMN-2026-02189](#) tilføjer en praktisk vigtig regel: kommunens opfølgende brev om, at arbejdet kun var delvist udført, og om muligheden for at lade arbejdet udføre for ejerens regning, var en **procesledende tilkendegivelse** – ikke en ny afgørelse – og genåbnede derfor ikke fristen.

4. Klage har ikke opsættende virkning. Det følger af [vejlovens § 132, stk. 4](#) og blev bekræftet i [EMN-2024-616288](#), hvor anmodningen om opsættende virkning blev afslået.

Varsel og rimelig frist. Materielt forudsætter et påbud, at kommunen først varslar og derefter fastsætter en rimelig frist. Vejloven angiver ingen fristlængde; den fastsættes efter almindelige forvaltningsretlige principper, jf. den generelle udtalelse [20-13159](#). Forarbejderne til nyaffattelsen opregner de faktorer, der indgår: hvor vigtigt det er, at arbejdet udføres hurtigt eller straks; hvor uventet påbuddet må antages at være for grundejeren; at grundejeren skal have tid til at udføre arbejdet; om det kræver redskaber, en grundejer må antages at råde over; og om arbejdet er af en karakter, der kræver professionel hjælp. I [23-09914](#) forløb sagen over ni måneder med varsel, møde, aftalt frist, nyt tilsyn og først derefter påbud – et forbilledligt forløb. Udfører vejmyndigheden arbejdet for grundejerens regning, finder [vejlovens § 137](#) om konkurrenceudsættelse anvendelse, dog med den undtagelse i § 137, stk. 2, at arbejder, som udføres netop fordi grundejeren ikke har udført dem, ikke skal konkurrenceudsættes.

LOV	Vejloven § 8, stk. 2	Vejloven § 87	Vejloven § 132, stk. 3-4	Vejloven § 137
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over påbud om beskæring grundet overskridelse af klagefrist			29.01.2026
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejafvanding: Naboretligt spørgsmål og ikke en forvaltningsretlig afgørelse			08.11.2024
	Vejdirektoratet · Borger ikke klageberettiget i sag om beskæring af hæk ved veikryds			30.07.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over påbud på grund af overskredet klagefrist			11.07.2024
	Vejdirektoratet · Klage over påtænkt påbud om beskæring afvist som for tidlig			29.05.2024
	Vejdirektoratet · Påbud om beskæring af hæk og renholdelse af fortov opretholdt af Vejdirektoratet			25.08.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejtræ og kantsten ved indkørsel som faktisk forvaltningsvirksomhed			21.06.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over manglende vejvedligeholdelse: Forskel på afgørelse og faktisk forvaltningsvirksomhed			20.02.2023
	Vejdirektoratet · Klage over beplantning på privat fællesvej afvist på grund af manglende kommunal afgørelse			09.02.2023
	Vejdirektoratet · Udtalelse om kommunens pligt til at træffe afgørelse vedrørende beskæring af beplantning ved offentlig vej			22.04.2022
	Vejdirektoratet · Vejmyndighedens ret til at påbyde beskæring af beplantning ved offentlig vej og sti			07.10.2020
	Vejdirektoratet · Klage over manglende påbud om beskæring afvist på grund af manglende kommunal afgørelse			04.08.2020

§ 10 Grænsen til civilretten: erstatning, naboret og domstolsprøvelse

Vejdirektoratet afviser konsekvent at tage stilling til erstatning. Vejlovgivningen regulerer forholdet mellem vejmyndigheden og grundejeren om **vejens** stand og færdslen – ikke de økonomiske mellemværender, der udspringer heraf.

I [21-05423](#) blev spørgsmålet om erstatning for tabet af en 26 år gammel hæk henvist til de civile domstole som liggende uden for vejlovgivningens område. I [EMN-2025-41009](#) pegede direktoratet på, at en lodsejer kan blive ansvarlig for person- eller tingsskade efter dansk rets almindelige ulovbestemte erstatningsret – **culpareglen** – men at afklaringen af konkrete erstatningskrav udelukkende tilfalder domstolene. Samme svar fik grundejeren i [23-06677](#), der klagede over skader på bilers fælge fra en høj kantstenssætning ved et vejtræ, og i [23-02115](#), hvor direktoratet bemærkede, at kommunen kan ifalde erstatningsansvar efter culpareglen, hvis der sker skade som følge af manglende vedligeholdelse – men at kravet skal afgøres ved domstolene. I [22-07275](#) blev kommunens eget krav mod grundejeren for rodskafer på fortovet henvist til samme spor, med krav om påvisning af forsæt eller uagtsomhed.

Naboretten. Den skarpeste formålsafgrænsning findes i [EMN-2025-42127](#) af 29. oktober 2025. En grundejer klagede over nedfaldne blade fra kommunale træer, der stoppede tagrender og kloakker og skabte glatføre, og påberåbte sig [vejlovens § 8](#) og [§ 87](#). Vejdirektoratet afviste:

Bestemmelserne i Vejlovens § 8 og § 87 handler om hensynet til den offentlige vej samt trafikanterne på den offentlige vej og ikke hensynet til de ejendomme, der er nabo til den offentlige vej.

Direktoratet tilføjede, at generne ville have naboretlig karakter, **selv hvis** træerne stod direkte på vejarealet. Naboretten består af domstolsskabte grundsætninger om talegrænser, og uenighed herom henhører eksklusivt under de almindelige domstole. Samme resultat i [20-03861](#), hvor direktoratet bemærkede, at også en vej eller sti kan være nabo i naboretlig forstand, og i [EMN-2024-571676](#) om vejvand. Om de naboretlige tvister mellem private grundejere, se [naboret-hegn-traer](#).

Domstolsprøvelse af Vejdirektoratets egne afgørelser. Efter [vejlovens § 132, stk. 5](#) kan afgørelser, der kan påklages, ikke indbringes for domstolene, før klageadgangen er udnyttet, og søgsmål skal anlægges inden **6 måneder** efter, at afgørelsen er meddelt. Denne vejledning gives standardmæssigt i alle beskæringsafgørelser, jf. bl.a. [23-11168](#), [EMN-2024-53651](#) og [EMN-2026-02189](#). For private fællesveje gælder den tilsvarende 6-månedersfrist i [privatvejslovens § 88 a](#), jf. [23-00936](#).

Samsillet mellem nævn og domstole. [EMN-2025-10699](#) illustrerer, hvordan Vejdirektoratet håndterer en efterfølgende byretsdom, der peger i en anden retning end direktoratets egen afgørelse. Efter at Vejdirektoratet havde stadfæstet en kommunal udgiftsfordeling, gav byretten ved dom af 19. november 2024 nogle grundejere medhold i, at en tinglyst deklaration var gyldig og skulle anvendes. Direktoratet afviste alligevel at genoptage klagesagen: hverken kommunen eller direktoratet havde været part i retssagen, dommen angik det **privatretlige** forhold mellem grundejerne, og de forvaltningsretlige afgørelser stod fortsat ved magt. Afgørende var, at kommunens afgørelse var korrekt **på afgørelsestidspunktet** – en efterfølgende retslig afklaring ændrer ikke de faktiske omstændigheder, der forelå dengang. Sagen viser, at Vejdirektoratet skarpt adskiller den offentligretlige prøvelse fra den privatretlige, og at en civil dom mellem grundejere ikke uden videre rykker ved en administrativ afgørelse.

LOV

[Privatvejsloven § 88a](#)[Vejloven § 8](#)[Vejloven § 87](#)[Vejloven § 132, stk. 5](#)

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Afvisning af klage over påbud om beskæring grundet overskridelse af klagefrist

29.01.2026

Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser klage over gener fra kommunale træer på nabogrund, da forholdet er naboretligt og ikke omfattet af vejlovgivningen	29.10.2025
Vejdirektoratet · Lodsejeres pligt til at fjerne syge træer, der udgør en fare for trafiksikkerheden på offentlig vej, jf. Vejlovens § 87.	16.10.2025
Vejdirektoratet · Afslag på genoptagelse: Byretsdom om privat deklaration ændrer ikke vejmyndigheds afgørelse om udgiftsfordeling	31.03.2025
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejafvanding: Naboretligt spørgsmål og ikke en forvaltningsretlig afgørelse	08.11.2024
Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster kommunes påbud om beskæring af hæk af hensyn til færdslen	27.08.2024
Vejdirektoratet · Grundejers pligt til at beskære hæk mod offentlig vej gælder uanset skellets placering	16.11.2023
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejtræ og kantsten ved indkørsel som faktisk forvaltningsvirksomhed	21.06.2023
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over manglende vejvedligeholdelse: Forskel på afgørelse og faktisk forvaltningsvirksomhed	20.02.2023
Vejdirektoratet · Klage over beplantning på privat fællesvej afvist på grund af manglende kommunal afgørelse	09.02.2023
Vejdirektoratet · Vejloven giver ikke hjemmel til at pålægge grundejer at betale for reetablering af fortov efter fjernelse af rødder	18.05.2022
Vejdirektoratet · Påbud om beskæring af hæk på offentligt vejareal var berettiget af hensyn til trafiksikkerhed	14.06.2021

§ 11 Hegn mod vej efter § 93 – den oversete nabobestemmelse

Ved siden af beskæringsreglen i § 87 rummer vejloven en selvstændig hjemmel til at kræve **hegn etableret**. Efter [vejlovens § 93, stk. 1](#) kan vejmyndigheden, når det er nødvendigt af trafiksikkerhedsmæssige eller vejtekniske grunde, bestemme, at der på ejendomme, der grænser til en offentlig vej, skal etableres og vedligeholdes hegn mod vejen **for grundejerens regning** – og myndigheden kan træffe nærmere bestemmelse om hegnets udformning og placering.

De to bestemmelser trækker i modsat retning og bør ikke forveksles: § 87 handler om at **fjerne eller nedskære** beplantning, § 93 om at **etablere** en fysisk afskærmning. [Vejledningen](#) beskriver anvendelsesområdet:

Bestemmelsen kan således benyttes til at sikre, at der ikke etableres eller fysisk opretholdes varige eller midlertidige ulovlige adgange ud til en vej. Vejmyndigheden kan efter omstændighederne også benytte denne hjemmel til at kræve etableret et tæt hegn, f.eks. for at undgå, at bilisternes opmærksomhed ledes væk fra vejen i et farligt vejsving.

Også her gælder proportionalitetsgrundsætningen: vejmyndigheden må ikke gribe til en mere indgribende foranstaltning end nødvendigt for at opnå formålet.

Udgiftsfordelingen vender modsat i én situation. Efter [§ 93, stk. 2](#) afholder **vejmyndigheden** udgifterne til etablering og vedligeholdelse, når en adgangsbestemmelse efter [vejlovens § 51](#) indebærer, at der ikke lovligt kan etableres adgang fra ejendommen til vejen. Sker der derimod matrikulære ændringer af en ejendom langs en vejstrækning med adgangsbestemmelser, kan vejmyndigheden alligevel kræve, at ejeren selv betaler. Endelig giver [§ 93, stk. 3](#) vejmyndigheden mulighed for at bestemme, at privatvejslovens vedligeholdelsesregler skal gælde for et areal nærmest vejen, der benyttes til almindelig færdsel, hvis der ikke opsættes hegn.

Hegnsløvens systematik spiller ind i begge spor. Efter [hegnsløven § 1](#) er et **fælleshegn** rejst, så der afgives jord fra begge tilstødende ejendomme, mens et **egget hegn** rejses på egen grund langs skellet. Efter [vejlovens § 87](#),

[stk. 3](#) – nyt stk. 4 efter 1. juli 2025 – kan vejmyndigheden give påbud uanset hegnets status, men afholder selv udgifterne, hvis der er enighed om, eller et hegnssyn fastslår, at hegnet er et fælleshegn. Forarbejderne forklarer valget: uden denne konstruktion kunne en uenighed mellem grundejer og vejmyndighed om hegnets status få den konsekvens, at færdslen på vejen generes, og at der opstår trafikfarlige situationer. Grundejeren skal derfor efterkomme påbuddet først og afklare udgiftsfordelingen bagefter ved hegnssyn efter hegnslovens kapitel VI, jf. [21-03815](#).

LOV

[Hegnsløven § 1](#)[Vejloven § 51](#)[Vejloven § 87, stk. 3](#)[Vejloven § 93, stk. 1-3](#)

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster påbud om beskæring af hæk ved offentlig sti

02.07.2021

§ 12 Sammenfatning: hvad der afgør en beskæringssag

Vejdirektoratets praksis om beplantning langs offentlig vej hviler på en enkel, men konsekvent gennemført dobbelthed: **direktoratet blander sig ikke i, hvor meget der skal klippes – men det blander sig meget i, om kommunen har gjort sit arbejde ordentligt.**

For **vejmyndigheden** kan praksis destilleres til en tjekliste. Påbuddet holder, når kommunen:

- vælger rigtig hjemmel efter hvilken vej færdselshensynet knytter sig til – [vejlovens § 87](#) for offentlig vej, [privatvejslovens § 61](#) for privat fællesvej – og ikke bruger § 87 til andre formål, jf. [24-00957](#);
- dokumenterer skel, ejerforhold og vejstatus, før den handler, jf. [21-00880](#), [EMN-2024-98143](#) og [21-01584](#);
- beskriver **konkret**, hvilken beplantning der generer færdslen, og hvordan – ikke ved en generel fritrumsprofil eller en henvisning til "trafiksikkerhed", jf. [23-08576](#) og [22-04865](#);
- varsler, partshører og fastsætter en rimelig frist, jf. [20-13159](#) og [23-09914](#);
- holder sig inden for formålet – færdslen og vejen, ikke oversigt uden ekspropriationsgrundlag, ikke sygdomsbekæmpelse og ikke naboernes interesser, jf. [21-08751](#), [EMN-2025-41009](#) og [EMN-2025-42127](#).

For **grundejeren** er billedet omvendt lige så klart. Indsigelser om hækkens alder, om at ingen har påtalt den før, om beskæringens omkostninger, om at hækken vil gå ud, om at den står på kommunens matrikel, eller om at naboen slipper, fører som hovedregel ikke frem – jf. [21-05423](#), [23-11168](#) og [23-09914](#). De indsigelser, der **virker**, er procedurale og hjemmelsmæssige: manglende konkret begrundelse, skøn under regel, uafklaret ejerskab, forkert hjemmel og manglende dokumentation for arealets status. Og de skal fremsættes inden for **fire uger**, jf. [EMN-2024-196386](#) og [EMN-2026-02189](#).

Fremadrettet er nyaffattelsen af § 87 pr. 1. juli 2025 den vigtigste udvikling. Den kodificerer i vidt omfang den praksis, der er beskrevet ovenfor – herunder oversigtsgrænsen, rodskudsreglen og sondringen mellem beplantning og selvsået ukrudt – men den flytter samtidig retstilstanden på to punkter: påbud mod beplantning på **naboejendomme** kræver nu en **nærliggende fare** og er undergivet skærpede krav til nødvendighed og proportionalitet som et ekspropriationslignende indgreb, mens klageadgangen for beplantning **på selve vejarealet** kan afskæres. Praksis efter § 87, stk. 2 i den nye affattelse er endnu under opbygning; [EMN-2025-41009](#) er den første udtalelse, der anvender den nye systematik. Det er værd at følge, om det skærpede farekrav i praksis vil begrænse kommunernes adgang til at gribe ind over for hældende og syge træer, før de vælter.

LOV

[Privatvejsloven § 61](#)[Vejloven § 87](#)[Vejloven § 132, stk. 3](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over påbud om beskæring grundet overskridelse af klagefrist	29.01.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser klage over gener fra kommunale træer på nabogrund, da forholdet er naboretligt og ikke omfattet af vejlovgivningen	29.10.2025
	Vejdirektoratet · Lodsejeres pligt til at fjerne syge træer, der udgør en fare for trafiksikkerheden på offentlig vej, jf. Vejlovens § 87.	16.10.2025
	Vejdirektoratet · Hjemvisning af sag om fjernelse af hæk på vejareal grundet manglende afklaring af ejerskab	28.08.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over påbud på grund af overskredet klagefrist	11.07.2024
	Vejdirektoratet · Ugyldigt påbud om vintervedligeholdelse sendt til forkert modtager og med forkert lovhjemmel	14.02.2024
	Vejdirektoratet · Grundejers pligt til at beskære hæk mod offentlig vej gælder uanset skellets placering	16.11.2023
	Vejdirektoratet · Påbud om beskæring af hæk og renholdelse af fortov opretholdt af Vejdirektoratet	25.08.2023
	Vejdirektoratet · Påbud om beskæring ophævet på grund af mangelfuld begrundelse og sagsbehandling	15.08.2023
	Vejdirektoratet · Ophævelse af påbud om beskæring af hæk på privat fællesvej grundet mangelfuld begrundelse	17.05.2022
	Vejdirektoratet · Kommunes påbud om hækklipning for oversigt ophævet grundet manglende hjemmel	10.09.2021
	Vejdirektoratet · Ophævelse af påbud om beskæring da vejens status som privat fællesvej var udokumenteret	09.07.2021
	Vejdirektoratet · Påbud om beskæring af hæk på offentligt vejareal var berettiget af hensyn til trafiksikkerhed	14.06.2021
	Vejdirektoratet · Hjemvisning af påbud om beskæring: Kommune havde ikke bevist grundejers ejerforhold til beplantning på offentlig vej	10.03.2021
	Vejdirektoratet · Vejmyndighedens ret til at påbyde beskæring af beplantning ved offentlig vej og sti	07.10.2020

REFERENCE Lovgrundlag

6 paragraffer

Forvaltningsloven § 24	stk. 1	Privatvejsloven § 61	stk. 2
Vejloven § 8	stk. 1	Vejloven § 70	
Vejloven § 87		Vejloven § 132	stk. 1

MATERIALE Citerede afgørelser

41 afgørelser

VEJDIREKTORATET · NÆVN / KLAGEINSTANS			41
29.01.2026	Afvisning af klage over påbud om beskæring grundet overskridelse af klagefrist	emn_2026_02189	
26.01.2026	Vejdirektoratets udtalelse om henstilling af havarerede køretøjer på offentlig vej	emn_2026_02953	
08.01.2026	Vejdirektoratet ophæver afslag på ophævelse af oversigtsservitut grundet begrundelsesmangler og manglende skønsudøvelse	emn_2025_47013	
29.10.2025	Vejdirektoratet afviser klage over gener fra kommunale træer på nabogrund, da forholdet er naboretligt og ikke omfattet af vejlovgivningen	emn_2025_42127	

16.10.2025	Lodsejeres pligt til at fjerne syge træer, der udgør en fare for trafiksikkerheden på offentlig vej, jf. Vejlovens § 87.	emn_2025_41009
31.03.2025	Afslag på genoptagelse: Byretsdom om privat deklaration ændrer ikke vejmyndigheds afgørelse om udgiftsfordeling	emn_2025_10699
08.11.2024	Afvisning af klage over vejafvanding: Naboretligt spørgsmål og ikke en forvaltningsretlig afgørelse	emn_2024_571676
01.10.2024	Udtalelse om muligheder for forbedring af oversigtsforhold ved udkørsel fra privat fællesvej til offentlig vej	emn_2024_612636
28.08.2024	Hjemvisning af sag om fjernelse af hæk på vejareal grundet manglende afklaring af ejerskab	emn_2024_98143
27.08.2024	Vejdirektoratet stadfæster kommunes påbud om beskæring af hæk af hensyn til færdslen	emn_2024_53651
30.07.2024	Borger ikke klageberettiget i sag om beskæring af hæk ved vejkryds	emn_2024_195358
11.07.2024	Afvisning af klage over påbud på grund af overskredet klagefrist	emn_2024_196386
29.05.2024	Klage over påtænkt påbud om beskæring afvist som for tidlig	24_08377
14.02.2024	Ugyldigt påbud om vintervedligeholdelse sendt til forkert modtager og med forkert lovhjemmel	24_00957
16.11.2023	Grundejers pligt til at beskære hæk mod offentlig vej gælder uanset skellets placering	23_11168
25.08.2023	Påbud om beskæring af hæk og renholdelse af fortov opretholdt af Vejdirektoratet	23_09914
15.08.2023	Påbud om beskæring ophævet på grund af mangelfuld begrundelse og sagsbehandling	23_08576
07.08.2023	Kommunes påbud om nedklipping af hæk af hensyn til trafiksikkerhed blev opretholdt	23_06281
21.06.2023	Afvisning af klage over vejtræ og kantsten ved indkørsel som faktisk forvaltningsvirksomhed	23_06677
20.02.2023	Afvisning af klage over manglende vejvedligeholdelse: Forskel på afgørelse og faktisk forvaltningsvirksomhed	23_02115
09.02.2023	Klage over beplantning på privat fællesvej afvist på grund af manglende kommunal afgørelse	23_00936
17.10.2022	Kommuners hjemmel til at fjerne efterladte trailere og affald på offentlige veje	22_14269
19.08.2022	Påbud om fjernelse af hæk på vejareal opretholdt trods sagsbehandlingsfejl	22_09369
18.05.2022	Vejloven giver ikke hjemmel til at pålægge grundejer at betale for reetablering af fortov efter fjernelse af rødder	22_07275
17.05.2022	Ophævelse af påbud om beskæring af hæk på privat fællesvej grundet mangelfuld begrundelse	22_04865
22.04.2022	Udtalelse om kommunens pligt til at træffe afgørelse vedrørende beskæring af beplantning ved offentlig vej	22_05105

21.04.2022	Kommunens hjemmel til at fjerne bygningsdele fra private skure på offentlig vej	22_06220
16.02.2022	Kommunes skøn over trafiksikkerhed trumfede tinglyst oversigtsdeklaration	22_00513
10.09.2021	Kommunes påbud om hækkлипning for oversigt ophævet grundet manglende hjemmel	21_08751
19.08.2021	Påbud om beskæring af hæk for at forbedre oversigt blev ophævet grundet manglende hjemmel og servitut	21_08644
09.07.2021	Ophævelse af påbud om beskæring da vejens status som privat fællesvej var udokumenteret	21_01584
02.07.2021	Vejdirektoratet stadfæster påbud om beskæring af hæk ved offentlig sti	21_03815
14.06.2021	Påbud om beskæring af hæk på offentligt vejareal var berettiget af hensyn til trafiksikkerhed	21_05423
10.03.2021	Hjemvisning af påbud om beskæring: Kommune havde ikke bevist grundejers ejerforhold til beplantning på offentlig vej	21_00880
07.10.2020	Vejmyndighedens ret til at påbyde beskæring af beplantning ved offentlig vej og sti	20_13159
04.08.2020	Klage over manglende påbud om beskæring afvist på grund af manglende kommunal afgørelse	20_08591
02.07.2020	Opretholdelse af påbud om beskæring af hæk trods anmodning om genoptagelse	19_10816
21.01.2020	Regler for oversigtsareal og placering af genstande på offentligt vejareal	19_17112
16.12.2019	Afslag på genoptagelse af klagesag om vejvedligeholdelse: Faktisk forvaltningsvirksomhed vs. afgørelse	19_14483
31.10.2019	Krav om beskæring af nabohæk for at sikre oversigtsforhold ved udkørsel	19_14649
24.06.2019	Kommunes påbud om fjernelse af hæk i vejareal opretholdt – krav om renholdelse hjemvist	19_05706

02

PRAKSISOVERSIGT · VEJDIREKTORATET

Praksisoversigt over ekspropriation efter vejloven

Vejdirektoratets fulde prøvelse af ekspropriationsbeslutningen og kompetencegrænsen til taksationsmyndighederne

Version 1 Opdateret 16. jul. 2026 50 afgørelser · 2012-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Vejdirektoratet er klageinstans for kommunale ekspropriationsbeslutninger efter vejloven og har netop på dette område en fuld prøvelsesret: direktoratet efterprøver ikke blot lovligheden, men også kommunens skøn over nødvendighed, proportionalitet, aktualitet og linjeføring – i modsætning til den ellers begrænsede retlige prøvelse af kommunale vejafgørelser. Til gengæld er kompetencen skarpt afgrænset i den anden ende: ethvert spørgsmål om erstatningens størrelse hører under taksations- og overtaksationskommissionerne og afvises konsekvent, uanset hvor indgående klagen er begrundet. Denne praksisoversigt gennemgår Vejdirektoratets afgørelser om ekspropriation efter vejlovens §§ 96-97, de mønstre der afgør om en ekspropriation opretholdes eller ophæves, samt den parallelle domstolspraksis om erstatningsudmålingen – herunder Højesterets praksis om fradrag for fordele efter vejlovens § 103.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Vejdirektoratet prøver ekspropriationsbeslutninger efter vejlovens § 102 FULDT UD – herunder kommunens skøn over nødvendighed, proportionalitet og linjeføring – mens alle andre kommunale vejafgørelser kun prøves for så vidt angår retlige spørgsmål.
- 02** Vejdirektoratet afviser konsekvent enhver klage over erstatningens størrelse, uanset hvor indgående den er begrundet; erstatningsudmåling er taksationsmyndighedernes enekompetence efter vejlovens §§ 105-106.
- 03** Vejdirektoratet kræver, at kommunen kan dokumentere nødvendigheden af indgrebets KONKRETE omfang – borgerønsker og generelle henvisninger til vejregler er ikke tilstrækkeligt grundlag for et ekspropriativt indgreb.
- 04** Vejdirektoratet ophæver ekspropriationer, hvor kommunen ikke har undersøgt de mindre indgribende alternativer, som lodsejeren selv har peget på – undersøgelsesprincippet er den hyppigste ophævelsesgrund.

- 05** Vejdirektoratet accepterer kommunens valg af linjeføring, når valget hviler på en samlet, saglig afvejning – også når et alternativ ville være mindre indgribende for netop klageren, men mere indgribende for andre.
- 06** Aktualitetskravet forudsætter, at de nødvendige tilladelser efter anden lovgivning foreligger, og at finansieringen er på plads, FØR ekspropriationsbeslutningen træffes.
- 07** Begrundelsesmangler efter forvaltningslovens § 24 kan reparerer under klagesagen, hvis kommunen fremlægger en fyldestgørende begrundelse, og manglen ikke har påvirket afgørelsens resultat.
- 08** Manglende partshøring over oplysninger indhentet EFTER åstedesforretningen er efter Vejdirektoratets egen vurdering i sig selv nok til at gøre ekspropriationsbeslutningen ugyldig.
- 09** Der gælder ikke et absolut krav om, at frivillig aftale forgæves skal være forsøgt før ekspropriation efter vejlovens § 96 – det beror på en konkret vurdering fra projekt til projekt. Vejdirektoratet ændrede udtrykkeligt sin modsatte linje i 2026 efter en udtalelse fra Transportministeriet.
- 10** "Almenvellet" kræver ikke, at alle eller flertallet nyder godt af anlægget, og er ikke til hinder for, at en privat part også får gavn af ekspropriationen.
- 11** Klage over en ekspropriationsbeslutning har ikke opsættende virkning, og Vejdirektoratet meddeler kun opsættende virkning ved risiko for uoprettelig skade af anden art end økonomisk, eller hvis afgørelsen er åbenbart ulovlig.
- 12** Kommunen har PLIGT til at indbringe uenighed om erstatningen for taksationskommissionen senest 8 uger efter ekspropriationsbeslutningen – eller senest 4 uger efter endelig afgørelse i klagesagen.
- 13** Vejlovens § 132 blev renummereret 1. juli 2025: prøvelsen af ekspropriationsbeslutninger flyttede fra stk. 2 til stk. 3, hvilket gør ældre og nyere afgørelsesers stk.-henvisninger indbyrdes uforenelige.
- 14** Højesteret kræver ikke, at vejanlægget har været en forudsætning for restejendommens ændrede anvendelsesmuligheder, for at der kan ske fradrag for fordele efter vejlovens § 103, stk. 2.
- 15** Overtagelse af vejbyggelinjepålagte arealer efter vejlovens § 44 er en DELT kompetence: Vejdirektoratet kan ikke prøve selve overtagelseskravet, som hører under taksationsmyndighederne.

Ekspropriationshjemlen i vejlovens § 96 og koblingen til Grundlovens § 73

§ 1

Den materielle ekspropriationshjemmel på vejområdet er [Vejloven § 96](#):

Vejmyndigheden kan ekspropriere til offentlig vej eller sti, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet.

[Vejloven § 97](#) udfylder, hvad der kan eksproprieres *til* – nyanlæg, udvidelse og ændring af bestående anlæg, tilbehør og nødvendige supplerende foranstaltninger – og [§ 97, stk. 2](#) tilføjer hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed, beskyttelse og drift af vejen.

Det afgørende fortolkningsbidrag ligger i bemærkningerne til § 96 i lovforslaget til vejloven (*Forslag til Lov om offentlige veje m.v.*, fremsat 9. oktober 2014), som Vejdirektoratet udtrykkeligt lægger til grund:

Betingelsen "nødvendigt af hensyn til almenvellet" skal forstås i overensstemmelse med den praksis, der er kommet til udtryk vedrørende Grundlovens § 73. Udtrykket rummer krav om, at ekspropriationen skal tjene almene samfundshensyn, at der i forbindelse med ekspropriationsindgrebet foretages en konkret afvejning af de almindelige samfundsmæssige hensyn over for de private interesser, som indgrebet berører, og at det konkrete ekspropriationsindgreb ikke er mere vidtgående end nødvendigt for at opnå ekspropriationsformålet. Bestemmelsen indeholder ikke et forbud imod, at der eksproprieres til fordel for en privat virksomhed.

De tre elementer – **almene samfundshensyn**, **konkret afvejning** og **mindst muligt indgreb** – er præcis den struktur, Vejdirektoratets afgørelser følger. Hertil kommer et fjerde, ulovbestemt krav om **aktualitet**, som direktoratet konsekvent prøver selvstændigt.

At § 96 ikke forbyder ekspropriation, der også gavner private, får konkret betydning. I [EMN-2025-16111](#) fastslog Vejdirektoratet, at begrebet almenvellet "ikke kræver, at alle eller flertallet skal nyde godt af det", med henvisning til [UFR 1961.531H](#) og [UFR 2006.330H](#). Samme linje i [EMN-2025-29705](#) om en busbane: begrebet "kræver ikke, at netop én bestemt person eller gruppe skal tilgodeses i hver enkelt sag". Og i [20-09066](#) blev en ekspropriation til ombygning af et vejkryds opretholdt, selvom klageren gjorde gældende, at den nye adgangsvej udelukkende tilgodeså en nabos interesser – projektet indgik i en samlet trafikplan, og begrebet almenvellet er bredt.

Grænsen er dog reel. I [24-02400](#) – hvor kommunen selv ejede den ejendom, der skulle have vejadgang – varslede Vejdirektoratet en skærpet opmærksomhed:

"Da kommunen selv ejer ejendommen, der skal have vejret og vejadgang til den private fællesvej, vil Vejdirektoratet i forbindelse med behandling af en eventuel klage... være særlig opmærksom på kommunens begrundelse for, at almenvellet kræver en sådan vejsmæssig løsning."

Direktoratet henviste her til [U1981.375Ø](#), hvorefter tildeling af vejret ikke må ske alene for at tilgodese en enkelt ejers ønske om en mere hensigtsmæssig adgang.

Vejdirektoratets egen [vejledning i lov om offentlige veje](#) sammenfatter betingelserne og tilføjer et praktisk vigtigt punkt om aktualitet: det er "en betingelse, at ekspropriationen skal ske til opfyldelse af et aktuelt formål, og at dette formål kan realiseres (økonomien skal være på plads)".

LOV	Grundloven § 73, stk. 1	Vejloven § 96	Vejloven § 97, stk. 1, 2	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet opretholder kommunal ekspropriation til cykelsti: Valg af linjeføring overholder proportionalitetsprincippet			10.12.2025
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster kommunal ekspropriation til busbane: Projektet opfylder almenvellets interesser og proportionalitetskravet			03.09.2025
	Vejdirektoratet · Adgang til privat fællesvej i landzone og anvendelse af ekspropriationshjemmel			09.02.2024
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til vejanlæg var lovlig trods manglende begrundelse i oprindelig afgørelse			18.12.2020

§ 2 **Vejdirektoratets prøvelsesintensitet: fuld prøvelse af ekspropriationen, retlig prøvelse af alt andet**

Vejlovens klagesystem har to hastigheder, og forskellen er hele nøglen til Vejdirektoratets praksis på området. Efter [Vejloven § 132, stk. 1](#) kan kommunalbestyrelsens afgørelser kun påklages "for så vidt angår retlige spørgsmål". Men efter [Vejloven § 132, stk. 2](#) kan vejmyndighedens afgørelser efter [§ 102](#) – dvs. selve ekspropriationsbeslutningen – påklages uden denne begrænsning.

Bemærkningerne til § 132 i lovforslaget fra 2014 forklarer forskellen udtrykkeligt:

Efter forslagets § 132, stk. 1, kan kommunalbestyrelsernes afgørelser påklages til transportministeren – i praksis Vejdirektoratet – men kun for så vidt angår retlige spørgsmål. Det betyder, at Vejdirektoratet ikke kan tage stilling til det faktiske, faglige skøn, der ligger til grund for afgørelsen, men kun om der er sket en korrekt juridisk behandling, jf. denne lov og de forvaltningsretlige principper.

Og om ekspropriationssporet:

Klager over ekspropriationsbeslutninger truffet efter forslagets § 104 kan prøves fuldt ud. (...) Vejdirektoratet tager således stilling til det faktisk udøvede skøn, f.eks. om nødvendighedskravet, proportionalitetsgrundsætningen, til linjeføreringen mv., ligesom Vejdirektoratet, når dette gøres gældende, sikrer sig, at de nødvendige forhåndstilkendelsegivelser, tilladelser m.m. efter anden lovgivning foreligger, før ekspropriationsbeslutningen træffes.

Denne dobbelthed slår igennem i praksis. I [EMN-2025-17429](#) beskriver Vejdirektoratet sin egen kompetence som omfattende "overholdelse af vejloven, forvaltningsloven og almindelige forvaltningsretlige regler samt kommunens skøn". Modsat i [EMN-2025-28039](#) – en sag om udeservering under den *begrænsede* prøvelse i § 132, stk. 1 – hvor direktoratet ophævede afgørelsen, men afslog at omgøre den til en konkret tilladelse, fordi det "kun kan vurdere lovligheden af afgørelser, men ikke overtage kommunens skønsmæssige beføjelser".

Endnu et lag: selv inden for ekspropriationssporet ligger en række spørgsmål helt uden for direktoratets ressort. Vejdirektoratet kan ikke tage stilling til [Planloven](#) (jf. [EMN-2025-12809](#) om bebyggelsesprocent og [EMN-2025-17429](#) om lokalplanens parkeringskrav), ikke til privatretlige forhold, og ikke pålægge kommunen at gennemføre et alternativt projekt. I [20-15949](#) om Plusbus i Aalborg henviste direktoratet klagepunkter om et regnvandsbassin – eksproprieret med hjemmel i miljøbeskyttelsesloven – til Miljø- og Fødevarerklagenævnet.

Kompetencen udøves formelt som delegeret myndighed. Nyere afgørelser træffes efter [bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser](#) § 3, stk. 1 (bekendtgørelse nr. 845 af 25. juni 2025); ældre afgørelser henviser til § 7, stk. 1, i den tidligere bekendtgørelse.

LOV	Vejloven § 102	Vejloven § 132, stk. 1, 2	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets stadfæstelse af ekspropriation til supercykelsti efter genoptagelse: Frivillig aftale ikke altid påkrævet inden ekspropriation		23.06.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommuneafgørelse om delvist afslag på udeservering grundet manglende konkret skøn og utilstrækkelig begrundelse		08.09.2025
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til sti ved ny parkeringsplads anset for lovlig og proportional		11.07.2025
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til Plusbus-projekt i Aalborg opretholdt trods klage over procedure og adgangsforhold		17.12.2021

§ 3 Læsefælde: § 132 blev renummereret 1. juli 2025

Enhver, der læser Vejdirektoratets ekspropriationspraksis på tværs af årene, skal være opmærksom på en renummerering, der gør stk.-henvisninger indbyrdes uforenelige.

Ved [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#) (ikrafttræden 1. juli 2025) blev der indsat et **nyt stk. 2** i [Vejloven § 132](#), som afskærer klageadgangen helt for en række afgørelser om råden over vejareal (§ 50, stk. 2 og 5, § 80, stk. 1, § 81, stk. 1, § 81 a, § 82, § 86, stk. 1, og § 87, stk. 1). Konsekvensen er, at alle efterfølgende stykker rykkede én plads:

Emne	Indtil 30. juni 2025	Fra 1. juli 2025
Begrænset retlig prøvelse	§ 132, stk. 1	§ 132, stk. 1
Afskåret klageadgang (ny)	–	§ 132, stk. 2
Fuld prøvelse af ekspropriation efter § 102	§ 132, stk. 2	§ 132, stk. 3
Klagefrist 4 uger	§ 132, stk. 3	§ 132, stk. 4
Opsættende virkning	§ 132, stk. 4	§ 132, stk. 5
Søgsmålsfrist 6 måneder	§ 132, stk. 5	§ 132, stk. 6

Fælden er, at "**§ 132, stk. 3**" betyder to helt forskellige ting afhængigt af afgørelsens dato. I [21-16824](#) og [EMN-2024-412228](#) er § 132, stk. 3, hjemlen for **klagefristen**. I [EMN-2025-12809](#), [EMN-2025-31327](#) og [EMN-2025-17875](#) er samme stykke hjemlen for **den fulde ekspropriationsprøvelse**.

Tilsvarende blev henvisningen i [Vejloven § 102, stk. 3](#) konsekvensrettet fra "stk. 2" til "stk. 3".

Materielt ændrer renummereringen intet ved ekspropriationsprøvelsen – hjemlen og prøvelsesintensiteten er uændret. Den flytter blot nummeret. Bemærk dog, at den lovbekendtgørelse, der er konsolideret i denne database (læst version 3. maj 2024), endnu ikke har indarbejdet ændringerne; den viste tekst af § 132 og § 102 er derfor den *gamle* nummerering, mens Vejdirektoratets afgørelser fra juli 2025 og frem allerede anvender den nye.

LOV	Vejloven § 102, stk. 3	Vejloven § 132, stk. 1-6
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Ulovlig ekspropriation til supercykelsti grundet manglende proportionalitet og utilstrækkelig begrundelse 04.02.2026 Vejdirektoratet · Stadfæstelse af ekspropriation til fortov trods indsigelser om procedure og nødvendighed 12.01.2026 Vejdirektoratet · Ekspropriation til sti ved ny parkeringsplads anset for lovlig og proportional 11.07.2025 Vejdirektoratet · Klage over beskæringspåbud afvist på grund af overskredet klagefrist 26.08.2024 Vejdirektoratet · Klage over afslag på overkørsel afvist på grund af overskredet klagefrist 16.12.2021	

§ 4 De fire ekspropriationsbetingelser – Vejdirektoratets faste prøvelsesskema

Vejdirektoratet prøver ekspropriationen efter et fast firedelt skema, som direktoratet i [23-03422](#) opstiller eksplicit:

- **Almenvellet** – indgrebet skal tjene almene samfundshensyn.

- **Nødvendighed** – formålet må ikke kunne opnås med mindre indgribende midler.
- **Proportionalitet** – indgrebet skal stå i et rimeligt forhold til målet.
- **Aktualitet** – projektet skal være tidsmæssigt aktuelt og realiserbart, hvilket indebærer, at nødvendige tilladelser og i visse tilfælde finansieringen er på plads.

Det mest oplysende for prøvelsens *intensitet* er, hvad Vejdirektoratet konkret lægger vægt på under hver betingelse. Mønstrene er tydelige på tværs af afgørelserne:

Under almenvellet lægger Vejdirektoratet vægt på, om formålet er trafiksikkerhed, fremkommelighed, kollektiv trafik eller rekreativ infrastruktur – alle anerkendte. Cykelstier og fortove af hensyn til bløde trafikanter passerer rutinemæssigt ([23-13558](#), [21-10583](#)); det samme gør busbaner ([EMN-2025-29705](#)), Plusbus/BRT ([20-15949](#)), omfartsveje ([19-13282](#)) og rundkørsler til nye boligområder ([19-13555](#)). Almenvellet er sjældent det, en sag falder på.

Under proportionaliteten har det afgørende betydning for udfaldet, om kommunen aktivt har *minimeret* indgrebet. Vejdirektoratet fremhæver gentagne gange konkrete afbødningstiltag:

Sag	Afbødning kommunen foretog	Udfald
EMN-2025-12809	Kun 40 m ² eksproprieret; stien planlagt 2 m bred i stedet for normal bredde	Opretholdt
21-10583	Smallere cykelbane på del af strækningen ud for klagerne	Opretholdt
23-13558	Cykelstien indsnævret foran ejendommen; 10 m ² permanent, 35 m ² midlertidigt	Opretholdt
19-13282	Vejen placeret længst muligt fra bygningerne; ejendommen netto forøget med ca. 1.217 m ²	Opretholdt
20-10023	Tilkendegivelse om at minimere arealafståelsen mest muligt	Opretholdt

Omvendt vejer det tungt imod kommunen, når indgrebet omfatter mere, end formålet kræver.

I [EMN-2025-17875](#) ville kommunen overtage ejendomsretten til 590 m² beplantningsbælte som "sikkerhedszone" mellem cykelsti og kørebane. Vejdirektoratet fastslog, at funktionen kunne opnås uden at fratage borgeren ejendomsretten til selve beplantningen – ekspropriationen af netop dette areal var derfor unødvendig og uproportional.

Under aktualiteten lægger Vejdirektoratet vægt på tilladelser og finansiering. I [23-03422](#) ønskede en kommune at ekspropriere til *fremtidige* sideudvidelser samtidig med et aktuelt cykelstiprojekt for at undgå forventede prisstigninger. Da der hverken forelå et konkret projekt eller finansiering, rejste det tvivl om aktualitetskravet, og direktoratet afviste at forhåndsgodkende. Omvendt var kravet opfyldt i [EMN-2025-12809](#), hvor lokalplanen var vedtaget, projektet finansieret og klart til udførelse.

"Nødvendighedskravet indebærer, at ekspropriationen er ulovlig, hvis det tilsigtede formål kan opnås uden ekspropriation eller ved mindre omfattende ekspropriation." – [EMN-2025-17875](#)

LOV

[Grundloven § 73, stk. 1](#)[Vejloven § 96](#)[Vejloven § 97, stk. 1](#)

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Ulovlig ekspropriation til supercykelsti grundet manglende proportionalitet og utilstrækkelig begrundelse

04.02.2026

Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster kommunal ekspropriation til busbane: Projektet opfylder almenvellets interesser og proportionalitetskravet	03.09.2025
Vejdirektoratet · Ekspropriation til sti ved ny parkeringsplads anset for lovlig og proportional	11.07.2025
Vejdirektoratet · Ekspropriation til Cykelsti: Vejdirektoratet Godkender Kommunens Vurdering af Nødvendighed og Proportionalitet	13.12.2023
Vejdirektoratet · Ekspropriation til fremtidige vejprojekter uden aktuel finansiering	21.03.2023
Vejdirektoratet · Ekspropriation til enkeltrettet cykelsti godkendt trods mindre indgribende alternativt forslag	03.03.2022
Vejdirektoratet · Ekspropriation til Plusbus-projekt i Aalborg opretholdt trods klage over procedure og adgangsforhold	17.12.2021
Vejdirektoratet · Ekspropriation til vejombygning stadfæstet trods indvirkning på virksomheds drive-in koncept	11.01.2021
Vejdirektoratet · Ekspropriation til Bering-Beder Vejen: Vejdirektoratet opretholder kommunens afgørelse	19.05.2020
Vejdirektoratet · Ekspropriation af Ejendom til Rundkørsel: Vejdirektoratet Opretholder Kommunens Afgørelse	07.01.2020

Undersøgelsesprincippet og dokumentationskravet: hvorfor ekspropriationer ophæves

§ 5

Den klart hyppigste ophævelsesgrund i Vejdirektoratets praksis er ikke, at ekspropriationen materielt er uberettiget, men at kommunen **ikke har oplyst sagen tilstrækkeligt** til at kunne godtgøre, at indgrebet var nødvendigt og proportionalt. Det forvaltningsretlige undersøgelsesprincip fungerer i praksis som ekspropriationsrettens skarpeste værktøj.

Vejdirektoratet lægger vægt på tre gentagne bevistemaer:

1. Har kommunen undersøgt de alternativer, lodsejeren selv har peget på? I [21-10560](#) ophævede direktoratet en ekspropriation af 65 m² til fortov i Rebild Kommune. Ejerne havde peget på to konkrete alternativer – et fortov på vejens sydside, hvor arealet allerede var udlagt som vejareal og forberedt til fortov, og en opgradering af en eksisterende trampesti. Kommunen havde ikke undersøgt nogen af dem tilstrækkeligt. Direktoratet bemærkede oven i købet, at gode oversigtsforhold, en 40 km/t-zone og vejbump allerede reducerede risikoen ved en krydsning. Da alternativerne var åbenlyse og mindre indgribende, kunne nødvendigheden ikke dokumenteres.

2. Kan kommunen dokumentere indgrebets konkrete omfang – ikke bare dets formål? Dette er det skarpeste dokumentationskrav i praksis. I [23-09115](#) accepterede Vejdirektoratet, at cykelsti og fortov på Frederiksberg tjente almenvellet – men ophævede alligevel ekspropriationen af 131 m², fordi kommunen ikke kunne dokumentere nødvendigheden af netop **3,1 meters fortovsbredde**. Der forelå ingen fodgængertællinger eller andre data; argumentet var primært baseret på borgerønsker, hvilket "ikke er tilstrækkeligt grundlag for et så indgribende tiltag som ekspropriation". To forhold vejede yderligere imod kommunen:

- **Inkonsistent projektering:** kommunen fravigede selv de 3,1 m på 25 % af strækningen (ned til 2,1 m) for at give plads til træer og et busstoppested.
- **Forskelsbehandling:** kommunen havde reduceret fortovsbredden ud for en naboejendom, hvilket viste, at en mindre indgribende løsning *var* mulig.

Samme mønster i [EMN-2025-17875](#): kommunen afviste klagers alternative tracé langs jernbanen under henvisning til afstandskrav og eksisterende teknikskabe/kabelgrave – men uden at specificere, *hvor* anlæggene lå, hvilke afstandskrav der gjaldt, hvorfor problemet ikke kunne løses med skillevægge frem for arealtab, eller hvilke hensyn der talte imod at flytte installationerne. Begrundelsen var derfor mangelfuld.

3. Foreligger de nødvendige tilladelser efter anden lovgivning? I [20-09782](#) ophævede Vejdirektoratet Silkeborg Kommunes ekspropriation til forlængelse af Kjellerupbanestien, fordi arealet var fredskovspligtigt, og kommunen hverken havde indhentet dispensation til udstykning eller tilladelse efter [Skovloven § 11](#). Kommunens forsøg på at påberåbe sig "særlige forhold" i [Vejloven § 61](#) blev afvist: manglende indhentelse af lovpligtige tilladelser kan ikke være et "særligt forhold". Direktoratet kritiserede desuden, at kommunen ikke havde oplyst det om sin korrespondance med Miljøstyrelsen under klagesagen.

Dette hænger direkte sammen med forarbejdernes beskrivelse af, at Vejdirektoratet "sikrer sig, at de nødvendige forhåndstilkendelsegivelser, tilladelser m.m. efter anden lovgivning foreligger, før ekspropriationsbeslutningen træffes".

Et sidebemærk om undersøgelsespligtens styrke: i [23-01883](#) – om tildeling af vejret efter privatvejslovens § 26, stk. 2, nr. 2 – fastslog Vejdirektoratet, at netop fordi afgørelsen "har karakter af ekspropriation", påhviler der kommunen en **skærpet pligt** til at sikre, at sagen er fuldt oplyst.

LOV	Forvaltningsloven § 24	Skovloven § 11, stk. 1	Vejloven § 96
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Ulovlig ekspropriation til supercykelsti grundet manglende proportionalitet og utilstrækkelig begrundelse 04.02.2026 Vejdirektoratet · Ekspropriation til cykelsti og fortov ophævet på grund af manglende dokumentation for nødvendighed 29.11.2023 Vejdirektoratet · Ophævelse af ekspropriation til fortov på grund af manglende undersøgelse af alternative løsninger 01.11.2021 Vejdirektoratet · Ophævelse af ekspropriation til sti pga. manglende tilladelse efter skovloven 09.12.2020		

§ 6 Linjeføring og alternativer: kommunens skøn og dets grænser

Selvom Vejdirektoratet prøver linjeføringen fuldt ud, er praksis samtidig klar: valget af linjeføring ligger inden for kommunens skøn, og vejloven indeholder ingen nærmere regler herom. Som direktoratet formulerer det i [EMN-2025-17429](#), skal afvejningen ske "mellem hensynet til den enkelte borger og dennes ejendomsret og hensynet til almenvellet".

Det afgørende mønster er, at Vejdirektoratet accepterer en linjeføring, når kommunen har foretaget en **samlet** afvejning – også når et alternativ ville være mindre indgribende for netop klageren:

- I [21-10583](#) tilbød lodsejerne at afstå jord **vederlagsfrit** til et alternativ med dobbelttrettet sti på vestsiden. Vejdirektoratet opretholdt alligevel kommunens valg af enkelttrettet stier: dobbelttrettet stier medfører en velkendt ulykkesrisiko, fordi cyklister kommer fra en uventet retning. Alternativet var mindre indgribende for klagerne, men ikke samlet set en bedre eller mere sikker løsning.
- I [EMN-2025-16111](#) havde kommunen sammenlignet tre løsninger: et nordligt alternativ (trafiksikkerhedsmæssigt uforsvarligt, dyrere), et sydligt (1,7 km i stedet for 750 m, areal fra ca. 40 ejendomme) og den valgte sti i eget tracé langs en nedlagt jernbane. Direktoratet fandt, at kommunen ikke havde handlet usagligt.

- I [23-13558](#) blev klagers eget forslag fravalgt, fordi det var **mere** indgribende for naboerne, og en løsning bag om ejendommen blev vurderet uhensigtsmæssig, da cyklister alligevel ville vælge den direkte vej.
- I [EMN-2025-29705](#) afviste kommunen et alternativ med en 270-graders busvending gennem to signalanlæg. Vejdirektoratet tog kommunens tekniske vurdering til efterretning og noterede, at alternativet ville inddrage ca. 550 m² ekstra fredskov mod den valgte løsnings netto-tillæg på ca. 320 m².

Det, der **ikke** rækker som indsigelse, er lige så oplysende. Vejdirektoratet afviste i [23-13558](#) en påstand om magtfordrejning, fordi kommunen havde afvist klagers forslag af økonomiske grunde. Samme linje i [19-003136](#), hvor direktoratet fastslog, at økonomiske overvejelser og hensynet til at undgå værdispild er **legitime, sekundære hensyn**, når de primære hensyn (trafiksikkerhed og fremkommelighed) er saglige.

Vejregler indtager en mellemposition. I [EMN-2025-31327](#) bemærkede Vejdirektoratet udtrykkeligt, at vejreglerne "ikke er strengt bindende lovgivning", men fandt alligevel ikke grundlag for at tilsidesætte kommunens skøn om at bibeholde vejstandarden. Sammenholdt med [23-09115](#) tegner der sig linjen: vejregler kan **understøtte** en dokumenteret nødvendighed, men kan ikke **erstatte** dokumentationen for det konkrete indgrebs omfang.

En særlig konstellation findes i [19-003136](#): Vejen Kommune eksproprierede til den **allerede anlagte** Skovgårdsvej for at opnå retlig lovliggørelse, efter at Højesteret i **UfR2018.3711H** havde fundet, at Banedanmarks oprindelige ekspropriation manglede lovhjemmel. Vejdirektoratet prøvede, om kommunen lovligt *kunne* have eksproprieret i 2014, og opretholdt beslutningen – men underlagde sagen "en særlig intensiv prøvelse" på grund af påstandene om inhabilitet.

LOV	Vejloven § 96	Vejloven § 132, stk. 2	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets stadfæstelse af ekspropriation til supercykelsti efter genoptagelse: Frivillig aftale ikke altid påkrævet inden ekspropriation		23.06.2026
	Vejdirektoratet · Stadfæstelse af ekspropriation til fortov trods indsigelser om procedure og nødvendighed		12.01.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet opretholder kommunal ekspropriation til cykelsti: Valg af linjeføring overholder proportionalitetsprincippet		10.12.2025
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster kommunal ekspropriation til busbane: Projektet opfylder almenvellets interesser og proportionalitetskravet		03.09.2025
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til Cykelsti: Vejdirektoratet Godkender Kommunens Vurdering af Nødvendighed og Proportionalitet		13.12.2023
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til cykelsti og fortov ophævet på grund af manglende dokumentation for nødvendighed		29.11.2023
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til enkeltrettet cykelsti godkendt trods mindre indgribende alternativt forslag		03.03.2022
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til Retlig Lovliggørelse af Anlagt Vej Godkendt trods Procedurefejl		23.10.2019

§ 7 Kompetencegrænsen: erstatningsspørgsmål afvises konsekvent

Den mest forudsigelige linje i hele Vejdirektoratets ekspropriationspraksis er denne: **spørgsmål om erstatningens størrelse afvises uden realitetsbehandling**. Erstatningsudmåling er taksations- og overtaksationskommissionernes enekompetence efter [Vejloven § 105](#) og [§ 106](#), og Vejdirektoratet træder aldrig ind på området – uanset hvor indgående eller sympatisk klagen er begrundet.

Afvisningerne er talrige og monotone. Deres værdi ligger i, hvor **bredt** erstatningsbegrebet trækkes:

Sag	Hvad klageren rejste	Vejdirektoratets kvalifikation
19-16030	Burde projektet have omfattet et støjværn ?	Erstatningsspørgsmål – afvist
21-07656	Areal udlagt som fremtidigt sommerhusområde; optionsaftale viste højere værdi	Erstatningsspørgsmål – afvist
22-05422	Støjgener, ventilationsanlæg, flytning af hoveddør, værdiforringelse	Erstatningsspørgsmål – afvist
22-14917	Bevarelse af fem markoverkørsler; betaling for forlængelse af vandrør	Begge erstatningsspørgsmål – afvist
23-12262	Tab af træer, udgifter til nye planter, fald i ejendomsværdi	Erstatningsspørgsmål – afvist
EMN-2024-619306	Fradrag for fordele , som klageren bestred at opnå; krav om støjværn	Erstatningsspørgsmål – afvist
EMN-2024-54396	Restareal på ca. 4.836 m ² uanvendeligt; krav om overtagelse	Taksationsretligt, jf. § 104, stk. 5 – afvist

Tre afgrænsninger fortjener at blive fremhævet, fordi de ikke er intuitive:

Fradrag for fordele. [Vejloven § 103, stk. 2](#) foreskriver, at værdiforøgelsen af restejendommen skal fradrages erstatningen. Man kunne tro, at et bestridt fradrag var et retligt spørgsmål – men Vejdirektoratet behandler det som ren erstatningsudmåling ([EMN-2024-619306](#), [19-16030](#)). I sidstnævnte havde kommunen ligefrem tilbudt lodsejerne et støjværn *mod at afstå deres erstatning* – netop med henvisning til fradragsprincippet. Vejdirektoratet afviste alligevel at prøve konstruktionen.

"Fornødenhed" af adgangsforhold efter § 48. I [20-15949](#) afviste Vejdirektoratet at tage stilling til, om den nye adgang var "fornøden" efter [Vejloven § 48](#) – spørgsmålet blev henvist til taksationsmyndighederne. Samme i [22-14917](#).

Totalekspropriation. Kravet om, at hele ejendommen overtages efter [Vejloven § 104, stk. 1](#), afgøres af taksationsmyndighederne efter [§ 104, stk. 5](#) – ikke af Vejdirektoratet. Dette blev fastslået i [19-13282](#) om Bering-Beder Vejen, hvor et anlægsgartnerfirma både bestred afvisningen af totalekspropriation, den nye adgangsvejs kvalitet (stabilgrus frem for asfalt) og kommunens støjsimuleringer – alle tre henvist til taksation.

At uafklarede erstatningsspørgsmål ikke smitter af på ekspropriationens gyldighed, blev slået fast i [EMN-2025-17429](#). Klageren gjorde gældende, at der ikke meningsfuldt kunne fastsættes en retvisende erstatning, når spørgsmål om erstatningsparkering og el-ladestandere var uafklarede. Vejdirektoratet svarede, at disse forhold ikke påvirker størrelsen af arealindgrebet, ikke gør afgørelsen ubestemt eller uklar, og ikke medfører ugyldighed. Direktoratet tilføjede – med henvisning til [Vejloven § 102, stk. 5](#) – at vejloven **ikke** stiller et absolut krav om, at der skal foreligge et erstatningstilbud, inden ekspropriationsbeslutningen træffes; bestemmelsen åbner blot en mulighed herfor. Samme resultat i [19-13555](#), hvor en klage over, at nedrivning blev igangsat før erstatningens fastlæggelse, ikke førte til ophævelse.

LOV

[Vejloven § 48](#)[Vejloven § 102, stk. 5](#)[Vejloven § 103, stk. 2](#)[Vejloven § 104, stk. 1, 5](#)[Vejloven § 105-106](#)

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Vejdirektoratets stadfæstelse af ekspropriation til supercykelsti efter genoptagelse: Frivillig aftale ikke altid påkrævet inden ekspropriation	23.06.2026
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over erstatning ved ekspropriation på grund af manglende kompetence	19.11.2024
Vejdirektoratet · Vejdirektoratets afvisning af klage over ekspropriation til stibro i Herning Kommune	20.07.2024
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over erstatning ved ekspropriation: Vejdirektoratet mangler kompetence	20.10.2023
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over erstatning ved ekspropriation: Vejdirektoratet er ikke rette myndighed	05.09.2023
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over erstatning ved ekspropriation, da kompetencen ligger hos taksationsmyndighederne	28.10.2022
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over erstatningens størrelse ved ekspropriation til vejprojekt	08.04.2022
Vejdirektoratet · Ekspropriation til Plusbus-projekt i Aalborg opretholdt trods klage over procedure og adgangsforhold	17.12.2021
Vejdirektoratet · Vejdirektoratets kompetence omfatter ikke erstatningsudmåling ved ekspropriation	07.06.2021
Vejdirektoratet · Ekspropriation til Bering-Beder Vejen: Vejdirektoratet opretholder kommunens afgørelse	19.05.2020
Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser klage over støjværn ved ekspropriation, da erstatningsspørgsmål hører under taksationsmyndighederne	13.01.2020
Vejdirektoratet · Ekspropriation af Ejendom til Rundkørsel: Vejdirektoratet Opretholder Kommunens Afgørelse	07.01.2020

§ 8 Sagsbehandlingsfejl: reparation under klagesagen eller ugyldighed

Vejdirektoratet kritiserer rutinemæssigt kommunernes begrundelser – men lader sjældent kritikken føre til ophævelse. Mønstrer er så fast, at det næsten kan formuleres som en regel: **begrundelsesmangler efter Forvaltningsloven § 22 og § 24 reparerer under klagesagen**, hvis kommunen dér fremlægger den fyldestgørende begrundelse, og manglen ikke har påvirket resultatet.

Dette skete i [19-003136](#), [19-13555](#) (kommunen havde ikke redegjort for de overvejede alternativer), [20-09066](#) og [20-10023](#) – alle fire med samme formel: manglen var kritisabel, men repareret og uden betydning for resultatet.

Andre indsigelser Vejdirektoratet har afvist:

- **Inhabilitet.** I [19-003136](#) fastslog direktoratet, at politiske udtalelser ikke i sig selv medfører inhabilitet, og at kun kommunalbestyrelsen har ekspropriationskompetencen.
- **Lovligt forfald ved åstedsforretning.** I [EMN-2025-31327](#) anerkendte Vejdirektoratet, at sygdom er lovligt forfald, der principielt burde udsætte en åstedsforretning. Men da ejeren havde deltaget i den oprindeligt korrekt varslede åstedsforretning og senere modtaget høringsbrev med frist for skriftlige bemærkninger, var de centrale procedurekrav opfyldt.
- **Delegation.** I [EMN-2025-12809](#) blev byrådets delegation til Teknik- og Miljøudvalget anset for gyldig, og åstedsforretningen korrekt dokumenteret.
- **Mangelfuld klagevejledning.** I [EMN-2024-54396](#) medførte manglende brevpapir, underskrift og klagevejledning ikke ugyldighed; mangelfuld klagevejledning **suspenderer klagefristen**, og da klageren faktisk havde klaget, fik manglerne ingen betydning.
- **Sammenkobling af sager.** I [EMN-2025-31327](#) forsøgte klageren at betinge en løsning af forlig i tre selvstændige sager om fældede træer m.v. Vejdirektoratet afviste: de øvrige sager skal vurderes isoleret.

Men reparationslæren har en grænse. Den gælder mangler ved *begrundelsen*, ikke mangler ved *grundlaget*. To ophævelser markerer skellet:

- I [20-09782](#) manglede en lovpligtig tilladelse – det kan ikke repareres bagudrettet, fordi aktualitetskravet forudsætter, at projektet *kan* realiseres på beslutningstidspunktet.
- I [EMN-2025-17875](#) havde kommunen efter åstedsforretningen indhentet oplysninger hos Banedanmark om tracéets forhold til jernbanen – oplysninger af væsentlig betydning for valget af linjeføring – uden at forelægge dem for klageren før afgørelsen. Vejdirektoratet fandt dette brud på [Forvaltningsloven § 19, stk. 1](#) så alvorligt, at det **alene ville være tilstrækkeligt til at erklære afgørelsen ugyldig**.

Kontrasten er skarp og praktisk anvendelig: en dårligt begrundet afgørelse på et forsvarligt grundlag overlever klagesagen. En velbegrundet afgørelse på et mangelfuldt oplyst eller ikke-partshørt grundlag gør ikke.

LOV

[Forvaltningsloven § 19, stk. 1](#)[Forvaltningsloven § 22](#)[Forvaltningsloven § 24](#)[Vejloven § 100-102](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Ulovlig ekspropriation til supercykelsti grundet manglende proportionalitet og utilstrækkelig begrundelse	04.02.2026
	Vejdirektoratet · Stadfæstelse af ekspropriation til fortov trods indsigelser om procedure og nødvendighed	12.01.2026
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til sti ved ny parkeringsplads anset for lovlig og proportional	11.07.2025
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets afvisning af klage over ekspropriation til stibro i Herning Kommune	20.07.2024
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til vejombygning stadfæstet trods indvirkning på virksomheds drive-in koncept	11.01.2021
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til vejanlæg var lovlig trods manglende begrundelse i oprindelig afgørelse	18.12.2020
	Vejdirektoratet · Ophævelse af ekspropriation til sti pga. manglende tilladelse efter skovloven	09.12.2020
	Vejdirektoratet · Ekspropriation af Ejendom til Rundkørsel: Vejdirektoratet Opretholder Kommunens Afgørelse	07.01.2020
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til Retlig Lovliggørelse af Anlagt Vej Godkendt trods Procedurefejl	23.10.2019

§ 9 Praksisskiftet 2026: kravet om forudgående frivillig aftale opgivet

Vejdirektoratets ekspropriationspraksis er overvejende stabil, men i 2026 skiftede direktoratet udtrykkeligt linje på et centralt punkt – og dokumenterede skiftet i selve afgørelsen. Forløbet er usædvanligt gennemsigtigt og bør kendes af alle, der arbejder med området.

Baggrunden er ét og samme supercykelsti-projekt, der gav anledning til to klagesager om to nabomatrikler:

Første akt. Den 4. februar 2026 ophævede Vejdirektoratet i [EMN-2025-17875](#) ekspropriationen af ca. 2.620 m² fra matr.nr. 1643m. Blandt begrundelserne var, at kommunen ikke aktivt havde undersøgt, om projektet kunne realiseres gennem en **frivillig aftale** – nødvendighedskravet ("det gode først") var derfor ikke opfyldt. Ophævelsen hvilede dog *også* på manglende partshøring og utilstrækkelig begrundelse vedrørende det alternative tracé samt på, at ekspropriation af beplantningsbæltets ejendomsret var unødvendig.

Anden akt. Den 20. marts 2026 ophævede Vejdirektoratet tilsvarende ekspropriationen af 32 m² fra matr.nr. 1643h, med den begrundelse at det "måtte anses for en betingelse, at der forgæves var forsøgt indgået frivillig aftale med lodsejeren".

Tredje akt. Dette synspunkt gav anledning til intern drøftelse – herunder med Transportministeriet – og Vejdirektoratet **genoptog sagen**. I [EMN-2025-17429](#) af 23. juni 2026 ændrede direktoratet sin retlige vurdering og stadfæstede i stedet kommunens beslutning.

Vejdirektoratet anerkendte fortsat udgangspunktet – med støtte i *Ekspropriation i praksis* (Mølbeck, Flensborg og Mørup, 2. udg. 2019, s. 68) – at et udslag af proportionalitetsprincippet er, at myndigheden afsøger mulighederne for frivillig erhvervelse. Men Transportministeriets udtalelse trak grænsen anderledes:

Det vil afhænge af en konkret vurdering fra projekt til projekt, hvor langt anlægsmyndigheden skal bestræbe sig på at afdække mulighederne for frivillige aftaler med de berørte lodsejere, før der kan iværksættes ekspropriation.

Vurderingen afhænger bl.a. af projektets omfang, karakter og de oplysninger, der fremkommer under forberedelsen. Det er ministeriets opfattelse, at der **ikke altid** forgæves skal være forsøgt indgået en frivillig aftale, før en kommune kan ekspropriere efter vejlovens § 96 – og heller ikke ved statslige ekspropriationer.

Kommunen havde i sagen oplyst, at det ikke er dens praksis altid at indlede drøftelser om arealafståelse forud for åstedsforretningen, henset til projektets karakter, omfang og kommunens ressourcer, men at der på selve åstedsforretningen redegøres for projektet og drøftes tilpasninger – og at ekspropriation naturligvis ikke iværksættes, hvis der dér kan indgås frivillig aftale. Vejdirektoratet havde herefter "ikke anledning til at ophæve ekspropriationsbeslutningen med begrundelsen, at mulighederne for frivillig aftale ikke i tilstrækkelig grad var afsøgt forud for ekspropriationen".

Dette flugter med Vejdirektoratets egen [vejledning](#), der allerede formulerede den nuancerede position:

Vejloven har ikke bestemmelser om, at forhandling skal være afprøvet først, eller hvor længe der skal forhandles. Men det ligger i "når almenvellet kræver det", at mulighederne for at løfte opgaven uden tvangsindgreb skal være undersøgt.

Rækkevidden bør ikke overdrives. Praksisskiftet angår spørgsmålet om, hvorvidt frivillig aftale er en *selvstændig, absolut* betingelse. Det ændrer intet ved, at manglende afsøgning af mindre indgribende *projekialternativer* fortsat er ophævelsesgrund ([21-10560](#), [23-09115](#)) – og ophævelsen i [EMN-2025-17875](#) hvilede selvstændigt på partshøringsbruddet, som direktoratet beskrev som alene tilstrækkeligt til ugyldighed.

PRAKSIS

§ 10 Vejbyggelinjer og overtagelse efter § 44 – en delt kompetence

Ved siden af den egentlige ekspropriation står vejbyggelinjeinstituttet, hvor grundejeren kan **kræve arealet overtaget**. [Vejloven § 44](#) rummer tre selvstændige overtagelseshjemler:

Hjemmel	Betingelse
§ 44, stk. 1	Ejeren afskæres fra en udnyttelse, der er økonomisk rimelig og forsvarlig, og som svarer til udnyttelsen af tilgrænsende arealer
§ 44, stk. 2	Arealet er i ikke uvæsentligt omfang byggelinjepålagt, hvilket hindrer afhændelse , og der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren
§ 44, stk. 3	Restejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at den ikke hensigtsmæssigt kan bevares eller udnyttes rimeligt

Vejdirektoratet har fortolket bestemmelsen i [EMN-2025-20633](#), navnlig for så vidt angår stk. 2's krav om "særlige personlige grunde" – et kriterium, hvis ordlyd i sagens natur knytter sig til en person, ikke til en juridisk enhed.

Det processuelt afgørende er **kompetencedelingen**, som er anderledes end ved ekspropriation efter § 96. Efter [§ 44, stk. 5](#) henvises sagen til taksationsmyndighederne i §§ 105 og 106, hvis vejmyndigheden afslår ejerens begæring efter stk. 1-3, eller hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningen. Og efter [§ 44, stk. 6](#):

Taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 103.

Selve **overtagelseskravets berettigelse** – ikke kun erstatningen – ligger altså hos taksationsmyndighederne. Dette bekræftes udtrykkeligt i [bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser](#) § 30:

Afgørelser truffet af Vejdirektoratet efter § 44 i lov om offentlige veje m.v., kan ikke påklages til transportministeren.

Afgørelser efter stk. 1 kan påklages til de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 105 og 106 i lov om offentlige veje m.v., jf. § 44, stk. 5 (...)

Tilbage til Vejdirektoratet som klageinstans står navnlig **fristspørgsmålet** efter [§ 44, stk. 4](#): begæring om overtagelse af arealer pålagt byggelinjer efter § 40 skal fremsættes inden 6 måneder efter meddelelsen om pålægget eller efter endelig afgørelse af en klage over det. Vejmyndigheden kan tillade overskridelse, når særlige grunde foreligger. For byggelinjer pålagt efter § 41 gælder **ingen frist**.

Et praktisk sidespor: selve pålægget af vejbyggelinjer er det korrekte redskab, når vejmyndigheden vil regulere fremtidige forhold på privat grund. I [22-02061](#) fastslog Vejdirektoratet, at et krav om 6 meters afstand ved nyplantning af træer af hensyn til sikkerhedszonen kræver pålæg af vejbyggelinje efter [Vejloven § 40, stk. 1](#) – bestemmelsen i [§ 87, stk. 1](#) om beskæring gælder kun eksisterende beplantning og kan ikke bruges til at skabe generel oversigt, hvor der ikke er eksproprieret eller fastsat byggelinjer. At et areal allerede er byggelinjepålagt, indgik omvendt som et proportionalitetsargument for ekspropriationen i [20-09066](#).

LOV

[Vejloven § 40, stk. 1](#)[Vejloven § 44, stk. 1-8](#)[Vejloven § 103](#)[Vejloven § 105-106](#)

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Fortolkning af Vejlovens § 44 om overtagelse af arealer pålagt vejbyggelinje ved særlige personlige grunde	02.05.2025
Vejdirektoratet · Ekspropriation til vejanlæg var lovlig trods manglende begrundelse i oprindelig afgørelse	18.12.2020

§ 11 Ekspropriationens randområde: private fællesveje, landzone og andre anlægsmyndigheder

Vejdirektoratets praksis afklarer flere steder, hvor vejlovens ekspropriationshjemmel støder op til andre regelsæt.

Krav om vejanlæg er de facto ekspropriation – også af tredjemands rettigheder. I den generelle udtalelse [20-14783](#) til Aarhus Kommune sondrede Vejdirektoratet skarpt mellem to trin:

Handling	Juridisk karakter	Erstatning
Vejudlæg efter Privatvejsloven § 26, stk. 2	Erstatningsfri regulering	Nej (medmindre § 38 finder anvendelse)
Krav om vejanlæg efter Privatvejsloven § 39	Ekspropriation	Ja, fuld erstatning, jf. § 40, stk. 3

Det principielt vigtigste i udtalelsen er rækkevidden over for tredjemand: hvis der eksisterer lovlige, **uopsigelige lejeaftaler**, som er uforenelige med arealets anvendelse som vej, indebærer kravet om vejanlæg en de facto ekspropriation af *lejerens* rettigheder, og lejeren kan kræve erstatning fra kommunen for tabet af sin råderet.

Ekspropriation er ikke en genvej uden om privatvejslovens procedurer. I [22-07676](#) fastslog Vejdirektoratet, at en kommune ikke kan gå direkte til ekspropriation for at omlægge en privat fællesvej. Kommunen skal først gennemføre den relevante procedure efter [Privatvejsloven § 73](#) eller [§ 74](#):

Ekspropriation er et værktøj til at gennemføre en truffet afgørelse, ikke en genvej i sagsbehandlingen.

Muligheden i [Privatvejsloven § 72, stk. 3](#) er et redskab til at fremskaffe ny vejadgang – ikke en selvstændig procedure.

I landzone er § 96 undertiden den eneste vej. I [24-02400](#) præciserede Vejdirektoratet, at privatvejslovens afsnit II ikke giver kommunen hjemmel til at tildele vejrettigheder på privat fællesvej i landzone – den vidtgående bestemmelse i [§ 26, stk. 2](#) gælder kun byzone og sommerhusområder. Kommunen må optræde som privat grundejer og søge aftale, eller overveje ekspropriation efter [Vejloven § 96](#), hvis de almindelige betingelser er opfyldt.

Samordning med statslige ekspropriationer. Når et kommunalt vejprojekt de facto umuliggør brugen af jernbaneoverkørsler, opstår risiko for dobbeltproces. I [21-07891](#) pegede Vejdirektoratet på [Vejloven § 94, stk. 2](#), hvorefter transportministeren kan tillade, at en kommunal ekspropriation gennemføres efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom – så hele projektet kan behandles af én myndighed:

"Hvis der både skal foretages en kommunal og en statslig ekspropriation vil det være et kæmpe ressourcespild og en unødigt dobbeltproces både for de enkelte ejere og for samfundet i øvrigt."

Omvendt kan Vejdirektoratet ikke prøve, om en statslig anlægsmyndighed må omgå et kommunalt afslag ved at ekspropriere efter særlovgivningen. I [21-08256](#) – hvor Banedanmark efter afslag fra Lejre Kommune trak sin ansøgning og i stedet indledte ekspropriation efter jernbaneloven – fastslog direktoratet, at privatvejslovens

regler ikke er til hinder for en sådan ekspropriation, men at spørgsmålet om fremgangsmådens lovlighed hører under Transportministeriets ressort og ekspropriationskommissionen.

LOV	Privatvejsloven § 26, stk. 2	Privatvejsloven § 39	Privatvejsloven § 72, stk. 3
	Vejloven § 94, stk. 2	Vejloven § 96	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Adgang til privat fællesvej i landzone og anvendelse af ekspropriationshjemmel		09.02.2024
	Vejdirektoratet · Procedure for omlægning af privat fællesvej: Forholdet mellem ekspropriation og privatvejslovens regler		31.05.2022
	Vejdirektoratet · Nedlæggelse af privat fællesvej: Forholdet mellem privatvejsloven og ekspropriation efter jernbaneloven		21.06.2021
	Vejdirektoratet · Kommunal ekspropriation og nedlæggelse af mark- og jernbaneoverkørsler i vejprojekter		18.06.2021
	Vejdirektoratet · Kommuners krav om anlæg af privat fællesvej er ekspropriation med erstatningspligt		14.12.2020

§ 12 Klagebehandling og sagsgang ved Vejdirektoratet

Klageadgang og frist. Klagefristen er **4 uger** fra den dag, afgørelsen er meddelt; for beslutninger, der skal offentliggøres, regnes fristen fra offentliggørelsen. Vejdirektoratet kan se bort fra en overskridelse, "når der er særlig grund dertil", og efter forud indhentet erklæring fra vejmyndigheden ([Vejloven § 132, stk. 3](#), fra 1. juli 2025 stk. 4).

Dispensationsadgangen administreres restriktivt. I [21-16824](#) blev en klage indgivet knap fire måneder for sent afvist; klagers argumenter om, at afgørelsen var i "ikke officiel" form og kun sendt til den ene af to ejere, blev afvist – afgørelsen var gyldig, indeholdt korrekt klagevejledning, og det var acceptabelt at sende den til den part, der havde ført korrespondancen. I [EMN-2024-412228](#) blev en klage indgivet mere end 2,5 år for sent afvist; en fejl i kommunens klagevejledning vedrørende Vejdirektoratets adresse var uden betydning, da klageren ikke havde forsøgt at klage til den forkerte adresse. Begge sager illustrerer et centralt punkt: **det er den oprindelige afgørelse, ikke den efterfølgende regning eller opkrævning, der udløser klagefristen.**

Opsættende virkning. Klage har ikke opsættende virkning, medmindre Vejdirektoratet bestemmer andet ([Vejloven § 132, stk. 4](#), fra 1. juli 2025 stk. 5). I [EMN-2025-39671](#) afslog direktoratet opsættende virkning i en ekspropriationssag og angav tre kriterier for afvejningen:

1. **Uoprettelig skade** – klageren havde ikke anført risiko for skade af anden art end **økonomisk** (f.eks. fjernelse af fredede bygninger eller værdifuld beplantning).
2. **Åbenbar ulovlighed** – afgørelsen var skriftligt begrundet, og de formelle procedurer syntes overholdt.
3. **Offentlig interesse** – udsættelse ville indebære store økonomiske konsekvenser og forsinke projektet.

I samme sag afviste Vejdirektoratet en indsigelse om egen inhabilitet efter [Forvaltningsloven § 3, stk. 1](#): at kommunens advokat også repræsenterer Vejdirektoratet i andre sager, giver ikke en konkret medarbejder personlig interesse i denne sag.

Bemærk sammenspillet med [Vejloven § 102, stk. 4](#): ekspropriationen og foranstaltninger til dens gennemførelse må ikke iværksættes før klagefristens udløb, medmindre de berørte ejere og brugere har accepteret det. Beskyttelsen ligger altså i fristen – ikke i klagen.

Åstedsforretningen. Kommunen skal afholde åstedsforretning, inden ekspropriation besluttet, og udfærdige arealfortegnelse og ekspropriationsplan, som skal være offentligt tilgængelige i mindst 4 uger forinden ([Vejloven § 100](#)). Tid og sted offentliggøres med mindst 4 ugers varsel, og ejere og brugere indkaldes skriftligt med samme varsel. Mindst ét kommunalbestyrelsesmedlem skal deltage og lede forretningen, og der føres protokol ([Vejloven § 101](#)). Berørte har ret til at fremkomme med bemærkninger og ændringsforslag under forretningen eller inden 4 uger efter ([§ 101, stk. 4](#)); ekspropriationsbeslutning kan først træffes efter fristens udløb ([§ 102, stk. 1](#)) – dog tidligere ved ubetydelige indgreb med tilslutning fra samtlige berørte ([§ 102, stk. 2](#)).

Videre til taksation. Opnås der ikke aftale om erstatningen, **skal** vejmyndigheden indbringe spørgsmålet for taksationskommissionen ([Vejloven § 112, stk. 1](#)) – senest **8 uger** efter, at ekspropriationsbeslutningen er meddelt, eller, hvis den er påklaget, senest **4 uger** efter endelig afgørelse i klagesagen ([§ 112, stk. 2](#)). Det er en pligt for kommunen, ikke en byrde for borgeren – et punkt Vejdirektoratet fremhæver i praktisk talt hver eneste afvisningsafgørelse.

Sagkyndig bistand – en asymmetri værd at kende. Taksationskommissionen og overtaksationskommissionen kan pålægge vejmyndigheden at betale en passende godtgørelse, når en part har haft udgifter til sagkyndig bistand ([Vejloven § 110](#)). Nogen tilsvarende adgang findes ikke ved klagesagen. Vejdirektoratets egen [vejledning](#) siger det ligeud:

Vejloven indeholder ikke bestemmelser om, at du som grundejer eller rettighedshaver kan få tilskud til særlig sagkyndig bistand i forbindelse med ekspropriationsafgørelsens forberedelse og eventuelle behandling hos klagemyndigheden, Vejdirektoratet. Derimod kan taksations- og overtaksationskommissionerne tilkende en part en særlig godtgørelse til dækning af udgifter til særlig sagkyndig bistand i forbindelse med taksationssagerne.

Domstolsprøvelse. Den administrative klageadgang skal være udnyttet, før sagen kan indbringes for domstolene, og søgsmål skal anlægges inden **6 måneder** efter, at Vejdirektoratets afgørelse er meddelt ([Vejloven § 132, stk. 5](#), fra 1. juli 2025 [stk. 6](#)). Vejdirektoratets afgørelser er **bindende** for kommunen – direktoratet kan helt eller delvist ophæve ekspropriationsbeslutningen og hjemvise sagen – men kan ikke sætte sit eget skøn i stedet for kommunens, jf. [EMN-2025-28039](#).

LOV	Forvaltningsloven § 3, stk. 1	Vejloven § 100	Vejloven § 101, stk. 4	
	Vejloven § 102, stk. 1, 2, 4	Vejloven § 110	Vejloven § 112, stk. 1, 2	Vejloven § 132, stk. 3-5
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Afslag på opsættende virkning i sag om ekspropriation til kanaliseringsanlæg og vejadgang 13.10.2025			
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommuneafgørelse om delvist afslag på udeservering grundet manglende konkret skøn og utilstrækkelig begrundelse 08.09.2025			
	Vejdirektoratet · Klage over beskæringspåbud afvist på grund af overskredet klagefrist 26.08.2024			
	Vejdirektoratet · Klage over afslag på overkørsel afvist på grund af overskredet klagefrist 16.12.2021			

§ 13 Sammenhæng med domstolspraksis: erstatningssporet ender ved de almindelige domstole

Fordi Vejdirektoratets kompetence stopper ved erstatningen, deler ekspropriationssager sig i to spor, der først mødes igen ved domstolene. Domstolspraksis udfylder derfor netop det felt, direktoratet konsekvent afviser.

Fradrag for fordele efter vejlovens § 103 – Højesterets ledende dom. I [BS-11936/2024-HJR](#) af 23.

oktober 2024 tog Højesteret stilling til [Vejloven § 103, stk. 2](#) (dagældende § 51, stk. 2) i sagen om Aarhus Letbane. Fire lodsejere havde fået eksproprieret arealer i 2013; spørgsmålet var, om letbanens værdiforøgelse af restejeendommene skulle fradrages. Højesteret afviste lodsejernes indsnævrende fortolkning:

Højesteret finder, at det ikke kan stilles som en yderligere betingelse for at foretage fradrag for fordele, at ekspropriationsanlægget har været en forudsætning for, at restejeendommen har fået ændrede udnyttelses- eller anvendelsesmuligheder. Det kan heller ikke stilles som betingelse, at ekspropriationsanlægget har været en forudsætning for en byudvikling af en bestemt karakter.

Der skal fradrages for værdiforøgelse, uanset om fordelene er individuel eller generel, jf. [UFR 1970.135/2-](#). Da skønsmændene enstemmigt vurderede fordelene til 30 kr./m², oversteg den lodsejernes tillæg for forventningsværdi, og fradraget blev fuldt. Højesteret stadfæstede dermed [BS-6015/2022-VLR](#), hvor Vestre Landsret havde ændret byrettens dom og pålagt lodsejerne at tilbagebetale erstatning. Dommen er den centrale retskilde til det fradragsspørgsmål, Vejdirektoratet afviste at prøve i [EMN-2024-619306](#).

Prøvelse af taksationskommissionernes kendelser. Domstolene prøver kendelserne, men tilbageholdende. I [BS-10203/2017-SVE](#) – om Nyborg Kommunes ekspropriation af 11.442 m² til en støjvold langs E20 – fandt byretten "intet grundlag for at tilsidesætte Overtaksationskommissionens skøn" over landbrugsjordprisen på 22 kr./m². Sagen illustrerer også hele kæden: lovligheden af ekspropriationen var forinden stadfæstet af Naturklagenævnet, Østre Landsret og Højesteret, hvorefter erstatningsspøret kørte videre gennem taksationskommission, overtaksationskommission og byret. Overtaksationskommissionen havde her fundet sagen sammenlignelig med [U.2008.2823H](#) og afvist forventningsværdi ud over landbrugsjord:

Det har ikke været en forudsætning for etableringen af boligområdet, at der blev etableret en støjvold på dette sted, og der ses ikke forud for planerne om etableringen af støjvolden at have været nogen berettiget forventning til, at det omhandlede areal ville kunne anvendes til andet end landbrugsformål.

Højesteret nåede et parallelt resultat i [BS-44692/2021-HJR](#) om ekspropriation til støjvold: ingen mererstatning for potentiel indtjening ved modtagelse af forurenede jord. Modsat blev der tilkendt erstatning for forventningsværdi i [BS-6402/2019-OLR](#) – forventningsværdispørgsmålet er stærkt konkret. Prøvelse af en taksationskommissions kendelse om forlods ekspropriation ses i [BS-39955/2020-VLR](#), der bl.a. inddrager [Vejloven § 48, stk. 2](#).

Kompetencefordelingen mellem domstole og taksationsmyndigheder. [BS-666/2012-SON](#) er instruktiv: krav, der opstår efter ekspropriationens gennemførelse, kan som udgangspunkt indbringes direkte for domstolene efter ekspropriationsproceslovens § 21 – men ikke, når anden lovgivning eksplicit henviser til taksationsmyndighederne. Retten afviste derfor krav om erstatning for grundvandssænkning (- [Vandforsyningsloven § 28](#)) og for forringede adgangsforhold (den dagældende vejlovs § 69, stk. 2), mens krav om bygningsskader blev admitteret. Samme grundstruktur som Vejdirektoratets kompetenceafvisninger – blot på domstolsniveau.

At ekspropriationserstatningssager som udgangspunkt hører hjemme i byretten, blev fastslået i [BS-46546/2022-OLR](#) og stadfæstet af Højesteret i [BS-29564/2023-HJR](#): afslag på henvisning til landsretten som 1. instans efter [Retsplejeloven § 226, stk. 1](#).

Prøvelse af ekspropriationens gyldighed. Højesteret har prøvet selve gyldigheden af ekspropriation til større infrastrukturprojekter i [BS-18076/2021-HJR](#) om Hovedstadens Letbane, med [Grundloven § 73](#) som ramme,

og har i [BS-48391/2021-HJR](#) taget stilling til betingelsen om "særlig indgribende betydning" ved fremrykket ekspropriation efter jernbanelovens § 33.

Det centrale samspil. Vejdirektoratet lægger udtrykkeligt Grundlovens § 73-standarden til grund, sådan som den er udviklet i Højesterets praksis – og påberåber sig den direkte, jf. henvisningerne til **UfR 1961.531H** og **UfR 2006.330H** i [EMN-2025-16111](#) og til **U1981.375Ø** i [24-02400](#). Omvendt kan domstolene korrigere hele grundlaget: **UfR2018.3711H** underkendte Banedanmarks ekspropriation til Skovgårdsvej og udløste den kommunale lovliggørelsesekspropriation, Vejdirektoratet prøvede i [19-003136](#).

LOV	Grundloven § 73, stk. 1	Retsplejeloven § 226, stk. 1	Vandforsyningsloven § 28
	Vejloven § 48, stk. 2	Vejloven § 103, stk. 2	
PRAKSIS	Højesteret · Højesterets afgørelse om fradrag for fordele i ekspropriationserstatning ved etablering af Aarhus Letbane 23.10.2024 Højesteret · Højesteret stadfæster afslag på henvisning af sager om ekspropriationserstatning til landsretten som 1. instans 08.12.2023 Højesteret · Erstatning ved ekspropriation til støjvold: Ingen mererstatning for potentiel indtjening ved modtagelse af forurennet jord 14.02.2023 Højesteret · Fremrykket ekspropriation af landbrugsejendom ved jernbaneprojekt – Betingelsen om særlig indgribende betydning 15.11.2022 Højesteret · Højesterets dom om gyldigheden af ekspropriation til Hovedstadens Letbane 26.09.2022 Landsretten · Vestre Landsret frifinder Aarhus Letbane i sag om ekspropriationserstatning og pålægger lodsejere tilbagebetaling 31.10.2023 Landsretten · Østre Landsrets afvisning af 1. instansbehandling i sager om ekspropriationserstatning og fradrag for fordele 02.06.2023 Landsretten · Prøvelse af Taksationskommissions kendelse om forlods ekspropriation efter Jernbanelovens § 33 26.11.2021 Landsretten · Godsejer tilkendt erstatning for forventningsværdi efter ekspropriation til støjvold 23.04.2021 Byretten · Ekspropriationserstatning for Støjvold: Vurdering af Forventningsværdi og Landbrugsjord 04.01.2019 Byretten · Kendelse om erstatning efter ekspropriation - kompetencefordeling mellem domstole og taksationsmyndigheder 19.11.2012 Vejdirektoratet · Vejdirektoratet opretholder kommunal ekspropriation til cykelsti: Valg af linjeføring overholder proportionalitetsprincippet 10.12.2025 Vejdirektoratet · Afvisning af klage over erstatning ved ekspropriation på grund af manglende kompetence 19.11.2024 Vejdirektoratet · Adgang til privat fællesvej i landzone og anvendelse af ekspropriationshjemmel 09.02.2024 Vejdirektoratet · Ekspropriation til Retlig Lovliggørelse af Anlagt Vej Godkendt trods Procedurefejl 23.10.2019		

§ 14 Sammenfatning: hvad der afgør sagen ved Vejdirektoratet

Vejdirektoratets ekspropriationspraksis er usædvanlig forudsigelig, når man har forstået de to akser, der styrer den.

Den første akse er kompetencen. Vejdirektoratet prøver ekspropriationsbeslutningen efter [§ 102](#) fuldt ud – herunder kommunens skøn – men prøver alt andet kun retligt, og prøver overhovedet ikke erstatningen. Kompetencegrænsen trækkes bredt til direktoratets ulempe: støjværn, fradrag for fordele, adgangsforholds fornødenhed efter § 48, totalekspropriation af restarealer, flytning af installationer og forventningsværdi er **alle** erstatningsspørgsmål og afvises. En klage, der udelukkende angår, hvad man skal have for sit areal, kommer

aldrig i realitetsbehandling – men kommunen har til gengæld pligt til selv at bringe uenigheden videre til taksationskommissionen inden for **8 uger/4 uger**.

Den anden akse er dokumentationen. Almenvellet er sjældent stridspunktet: cykelstier, fortove, busbaner, rundkørsler og omfartsveje passerer rutinemæssigt. Sagerne afgøres på, om kommunen kan **godtgøre nødvendigheden af indgrebets konkrete omfang**. Vejdirektoratet lægger gennemgående vægt på:

- om kommunen har undersøgt de alternativer, lodsejeren selv har peget på ([21-10560](#));
- om der findes **data** bag dimensioneringen, ikke blot borgerønsker eller vejregler ([23-09115](#));
- om kommunens eget projekt er **konsistent** – fravigelser og lempelser for naboer viser, at en mindre indgribende løsning var mulig;
- om kommunen aktivt har **minimeret** indgrebet – smallere sti, tilbagerykkede p-pladser, tillæg af afskårne arealer;
- om alle nødvendige tilladelser efter anden lovgivning faktisk **forelå** på beslutningstidspunktet ([20-09782](#));
- om berørte er blevet **partshørt** over senere indhentede oplysninger ([EMN-2025-17875](#)).

Modsat rækker det **ikke** som indsigelse, at et alternativ ville være mindre indgribende for netop klageren, hvis det er mere indgribende samlet set ([21-10583](#)); at kommunen har lagt vægt på økonomi som sekundært hensyn ([19-003136](#)); at erstatningsspørgsmål er uafklarede ([EMN-2025-17429](#)); eller at begrundelsen oprindeligt var mangelfuld, hvis den reparerer under klagesagen.

To udviklinger bør holdes for øje. For det første renummereringen af [§ 132](#) pr. 1. juli 2025 ved [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#), som gør stk.-henvisninger før og efter denne dato indbyrdes uforenelige. For det andet Vejdirektoratets eget praksisskifte i [EMN-2025-17429](#), hvor direktoratet efter genoptagelse og en udtalelse fra Transportministeriet opgav kravet om, at frivillig aftale altid skal være forsøgt forgæves inden ekspropriation. Sidstnævnte er samtidig et sjældent åbent eksempel på, at Vejdirektoratet retter sin egen retsopfattelse midt i en klagesag – og dokumenterer det i afgørelsen.

LOV	Grundloven § 73, stk. 1	Vejloven § 96	Vejloven § 102	Vejloven § 112, stk. 2
	Vejloven § 132, stk. 1-2			
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets stadfæstelse af ekspropriation til supercykelsti efter genoptagelse: Frivillig aftale ikke altid påkrævet inden ekspropriation			23.06.2026
	Vejdirektoratet · Ulovlig ekspropriation til supercykelsti grundet manglende proportionalitet og utilstrækkelig begrundelse			04.02.2026
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til cykelsti og fortov ophævet på grund af manglende dokumentation for nødvendighed			29.11.2023
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til enkeltrettet cykelsti godkendt trods mindre indgribende alternativt forslag			03.03.2022
	Vejdirektoratet · Ophævelse af ekspropriation til fortov på grund af manglende undersøgelse af alternative løsninger			01.11.2021
	Vejdirektoratet · Ophævelse af ekspropriation til sti pga. manglende tilladelse efter skovloven			09.12.2020
	Vejdirektoratet · Ekspropriation til Retlig Lovliggørelse af Anlagt Vej Godkendt trods Procedurefejl			23.10.2019

REFERENCE Lovgrundlag

7 paragraffer

[Grundloven § 73](#)

stk. 1

[Vejloven § 96](#)

Vejloven § 97	stk. 1	Vejloven § 103	stk. 2
Vejloven § 105	stk. 1	Vejloven § 112	stk. 2
Vejloven § 132	stk. 1-2		

MATERIALE Citerede afgørelser 50 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

5

23.10.2024	Højesterets afgørelse om fradrag for fordele i ekspropriationserstatning ved etablering af Aarhus Letbane	6411-7689
08.12.2023	Højesteret stadfæster afslag på henvisning af sager om ekspropriationserstatning til landsretten som 1. instans	4448-5340
14.02.2023	Erstatning ved ekspropriation til støjvold: Ingen mererstatning for potentiel indtjening ved modtagelse af forurennet jord	bs-44692-2021-hjr
15.11.2022	Fremrykket ekspropriation af landbrugsejendom ved jernbaneprojekt – Betingelsen om særlig indgribende betydning	bs-48391-2021-hjr
26.09.2022	Højesterets dom om gyldigheden af ekspropriation til Hovedstadens Letbane	bs-18076-2021-hjr

LANDSRETTE · ANKEINSTANS

4

31.10.2023	Vestre Landsret frifinder Aarhus Letbane i sag om ekspropriationserstatning og pålægger lodsejere tilbagebetaling	5369-6441
02.06.2023	Østre Landsrets afvisning af 1. instansbehandling i sager om ekspropriationserstatning og fradrag for fordele	4445-5336
26.11.2021	Prøvelse af Taksationskommissions kendelse om forlods ekspropriation efter Jernbanelovens § 33	2084-2487
23.04.2021	Godsejer tilkendt erstatning for forventningsværdi efter ekspropriation til støjvold	2395-2861

BYRETTE · FØRSTE INSTANS

2

04.01.2019	Ekspropriationserstatning for Støjvold: Vurdering af Forventningsværdi og Landbrugsjord	2387-2851
19.11.2012	Kendelse om erstatning efter ekspropriation - kompetencefordeling mellem domstole og taksationsmyndigheder	1807-2158

VEJDIREKTORATET · NÆVN / KLAGEINSTANS

36

23.06.2026	Vejdirektoratets stadfæstelse af ekspropriation til supercykelsti efter genoptagelse: Frivillig aftale ikke altid påkrævet inden ekspropriation	emn_2025_17429
04.02.2026	Ulovlig ekspropriation til supercykelsti grundet manglende proportionalitet og utilstrækkelig begrundelse	emn_2025_17875

12.01.2026	Stadfæstelse af ekspropriation til fortov trods indsigelser om procedure og nødvendighed	emn_2025_31327
10.12.2025	Vejdirektoratet opretholder kommunal ekspropriation til cykelsti: Valg af linjeføring overholder proportionalitetsprincippet	emn_2025_16111
13.10.2025	Afslag på opsættende virkning i sag om ekspropriation til kanaliseringsanlæg og vejadgang	emn_2025_39671
08.09.2025	Vejdirektoratet ophæver kommuneafgørelse om delvist afslag på udeservering grundet manglende konkret skøn og utilstrækkelig begrundelse	emn_2025_28039
03.09.2025	Vejdirektoratet stadfæster kommunal ekspropriation til busbane: Projektet opfylder almenvellets interesser og proportionalitetskravet	emn_2025_29705
11.07.2025	Ekspropriation til sti ved ny parkeringsplads anset for lovlig og proportional	emn_2025_12809
02.05.2025	Fortolkning af Vejlovens § 44 om overtagelse af arealer pålagt vejbyggelinje ved særlige personlige grunde	emn_2025_20633
19.11.2024	Afvisning af klage over erstatning ved ekspropriation på grund af manglende kompetence	emn_2024_619306
26.08.2024	Klage over beskæringspåbud afvist på grund af overskredet klagefrist	emn_2024_412228
20.07.2024	Vejdirektoratets afvisning af klage over ekspropriation til stibro i Herning Kommune	emn_2024_54396 – tidl. sag 24_00413
09.02.2024	Adgang til privat fællesvej i landzone og anvendelse af ekspropriationshjemmel	24_02400
13.12.2023	Ekspropriation til Cykelsti: Vejdirektoratet Godkender Kommunens Vurdering af Nødvendighed og Proportionalitet	23_13558
29.11.2023	Ekspropriation til cykelsti og fortov ophævet på grund af manglende dokumentation for nødvendighed	23_09115
20.10.2023	Afvisning af klage over erstatning ved ekspropriation: Vejdirektoratet mangler kompetence	23_14309
05.09.2023	Afvisning af klage over erstatning ved ekspropriation: Vejdirektoratet er ikke rette myndighed	23_12262
21.03.2023	Ekspropriation til fremtidige vejprojekter uden aktuel finansiering	23_03422
28.10.2022	Afvisning af klage over erstatning ved ekspropriation, da kompetencen ligger hos taksationsmyndighederne	22_14917
31.05.2022	Procedure for omlægning af privat fællesvej: Forholdet mellem ekspropriation og privatvejslovens regler	22_07676
08.04.2022	Afvisning af klage over erstatningens størrelse ved ekspropriation til vejprojekt	22_05422
03.03.2022	Ekspropriation til enkeltrettet cykelsti godkendt trods mindre indgribende alternativt forslag	21_10583
17.12.2021	Ekspropriation til Plusbus-projekt i Aalborg opretholdt trods klage over procedure og adgangsforhold	20_15949

16.12.2021	Klage over afslag på overkørsel afvist på grund af overskredet klagefrist	21_16824
01.11.2021	Ophævelse af ekspropriation til fortov på grund af manglende undersøgelse af alternative løsninger	21_10560
21.06.2021	Nedlæggelse af privat fællesvej: Forholdet mellem privatvejsloven og ekspropriation efter jernbaneloven	21_08256
18.06.2021	Kommunal ekspropriation og nedlæggelse af mark- og jernbaneoverkørsler i vejprojekter	21_07891
07.06.2021	Vejdirektoratets kompetence omfatter ikke erstatningsudmåling ved ekspropriation	21_07656
11.01.2021	Ekspropriation til vejombygning stadfæstet trods indvirkning på virksomheds drive-in koncept	20_10023
18.12.2020	Ekspropriation til vejanlæg var lovlig trods manglende begrundelse i oprindelig afgørelse	20_09066
14.12.2020	Kommuners krav om anlæg af privat fællesvej er ekspropriation med erstatningspligt	20_14783
09.12.2020	Ophævelse af ekspropriation til sti pga. manglende tilladelse efter skovloven	20_09782
19.05.2020	Ekspropriation til Bering-Beder Vejen: Vejdirektoratet opretholder kommunens afgørelse	19_13282
13.01.2020	Vejdirektoratet afviser klage over støjværn ved ekspropriation, da erstatningsspørgsmål hører under taksationsmyndighederne	19_16030
07.01.2020	Ekspropriation af Ejendom til Rundkørsel: Vejdirektoratet Opretholder Kommunens Afgørelse	19_13555
23.10.2019	Ekspropriation til Retlig Lovliggørelse af Anlagt Vej Godkendt trods Procedurefejl	19_003136
PARKERINGSKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS		3
03.12.2024	Kontrolafgift for brug af forældede gæstekort efter varslet regelændring	park-5336
28.06.2023	Ugyldig anvendelse af håndskrevet seddel ved defekt elektronisk p-skive på privat parkeringsområde	park-2851
11.05.2023	Annullering af kontrolafgift ved en enkeltcifret tastefejl i ANPR-system på RO's Torv	park-2158

03

PRAKSISOVERSIGT · VEJDIREKTORATET

Praksisoversigt over gravetilladelser, ledningsarbejde og gæsteprincippet

Vejdirektoratets praksis om vilkår, retablering og ledningsejerens betalingspligt efter vejloven §§ 73-79 og privatvejsloven §§ 67-70

Version 1 Opdateret 16. jul. 2026 59 afgørelser · 2015-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Gravearbejde i og over vejareal kræver vejmyndighedens forudgående tilladelse, og ledningsejeren ligger som "gæst" i vejen: han kommer gratis i jorden, men skal selv bekoste arbejder på sine ledninger, når vejmyndigheden iværksætter arbejder inden for vejformålene. Vejdirektoratet er klage- og tvistmyndighed på området og har gennem en lang række klageafgørelser og generelle udtalelser opbygget en fast linje: vilkår i gravetilladelser skal bygge på et konkret, sagligt og proportionalt skøn – ikke på fast praksis eller dårlige erfaringer – og retablering betyder samme funktionalitet som før gravearbejdet, ikke bedre stand og ikke et større areal. Denne oversigt kortlægger, hvad Vejdirektoratet lægger vægt på, hvor grænsen for direktoratets prøvelse går, og hvordan domstolene har suppleret linjen om gæsteprincippet.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Vejdirektoratet kræver, at ethvert vilkår i en gravetilladelse hviler på et konkret, individuelt og vejteknisk begrundet skøn – generelle krav om en bestemt retableringsmetode i alle tilladelser er ulovligt skøn under regel.
- 02** Vejdirektoratet afviser dårlige erfaringer med andre entreprenører og manglende tilsynsressourcer som saglig begrundelse for at pålægge en byrdefuld retableringsmetode i den konkrete sag.
- 03** Vejdirektoratet accepterer, at retablering betyder, at vejen afleveres med samme egenskaber og funktionalitet som før gravearbejdet – vejloven giver ikke hjemmel til at kræve vejen afleveret i bedre stand.
- 04** Vejdirektoratet kræver en teknisk begrundelse – fx risiko for sætningsskader – hvis retablering skal omfatte et større areal end det opgravede og arbejdsarealet; æstetiske hensyn kan som hovedregel ikke bære et sådant krav.
- 05** Opregningen af vilkår i vejloven § 76, stk. 2, er ikke udtømmende, men ethvert vilkår skal være sagligt og proportionalt afvejet mod ledningsejerens omkostninger.

- 06 Gæsteprincippet aktiveres allerede ved et brønddæksel, der ligger for højt og udgør en færdselsrisiko – også selv om der ikke i øvrigt udføres vedligeholdelsesarbejde på vejen.
- 07 Vejdirektoratet afviser gæsteprincippet, når arbejdet ikke er iværksat af vejmyndigheden til et vejformål – fx et privat p-anlæg eller gennemførelse af en særtransport.
- 08 Vejdirektoratet kan kun prøve retlige spørgsmål og afviser konsekvent at efterprøve kommunens vejtekniske vurdering af, om der er retableret korrekt.
- 09 Vejdirektoratet afviser enhver stillingtagen til erstatningsansvar uden for kontrakt – ansvarsfordelingen mellem graveaktør, ledningsejer og vejmyndighed for skader under vejarbejde hører under domstolene.
- 10 Standardvilkårenes kap. 6.1.6 er det bærende administrative regelsæt: færdigmelding senest 5 dage efter arbejdets afslutning, vejmyndighedens indsigelsesfrist 10 arbejdsdage og en 2-årig ansvarsfrist for retableringsmangler.
- 11 Ledningsejeren hæfter uanset 2-årsfristens udløb for vejskader, der skyldes manglende vedligeholdelse eller defekte og utætte ledninger.
- 12 Vejdirektoratet kræver, at manglende partshøring og forkert hjemmelshenvisning fører til ophævelse og hjemvisning – også når resultatet materielt kunne være det samme.
- 13 En vejmyndighed kan ikke straffe en graveaktør ved at nægte nye gravetilladelser på grund af tidligere misligholdelse, men kan skærpe vilkårene i fremtidige tilladelser.
- 14 Ledningsejeren skal til enhver tid kunne redegøre for sine ledningers nøjagtige placering; upræcise LER-oplysninger kan udløse betalingspligt for prøvegravninger.
- 15 Rettidig indbringelse af en ledningstvist efter privatvejsloven § 87 a har opsættende virkning, mens klage efter vejloven § 132 som udgangspunkt ikke har.

§ 1 Tilladelseskravet, retableringspligten og gæsteprincippets to hjemler

Forandringer på en offentlig vejs areal – herunder opgravning – kræver vejmyndighedens forudgående tilladelse efter [vejloven § 73, stk. 1](#). Kun uopsættelige reparationsarbejder på ledninger kan udføres uden tilladelse, når der snarest herefter sker anmeldelse. Tilladelsen er **altid** betinget af retablering:

"Tilladelser efter stk. 1-4 er altid betinget af, at indehaveren af tilladelsen retablerer vejarealet efter vejmyndighedens anvisninger, medmindre andet er aftalt mellem vejmyndigheden og indehaveren af tilladelsen."

– [vejloven § 73, stk. 5](#).

Vejmyndigheden kan knytte vilkår til tilladelsen efter [vejloven § 76, stk. 1-2](#). Opregningen i stk. 2 (gravelængde og -bredde, frist, tidspunkter, vejafmærkning og nabohensyn, samgravning, bod) er **ikke udtømmende**. Det fremgår udtrykkeligt af [vejledningen til vejloven](#):

"Opregningen af vilkår i § 76 er ikke udtømmende. Af andre vilkår kunne nævnes i tilladelsen at præcisere, hvor i vejarealet, herunder i hvilken dybde, ledningen må etableres."

På **private fællesveje i by og bymæssigt område** finder vejlovens §§ 73-76 tilsvarende anvendelse, jf. [privatvejsloven § 67, stk. 2](#), mens selve ledningsarbejdet kræver særskilt tilladelse efter [privatvejsloven § 68, stk. 1](#). Efter [§ 68, stk. 2](#) **skal** kommunalbestyrelsen betinge tilladelsen af, at ledningsejeren yder grundejerne erstatning, retablerer vej- og arbejdsareal og *skriftligt underretter kommunen om, at retableringsarbejderne er gennemført*. I **EMN-2025-10723** ([EMN-2025-10723](#)) opdelte Vejdirektoratet kravene i tre særskilte tilladelser ved opstilling af en transformerboks: særlig råden ([§ 66, stk. 1](#)), ledningsarbejde ([§ 68, stk. 1](#)) og gravearbejde ([§ 67](#), jf. [vejloven § 73, stk. 1](#)).

Gæsteprincippet er lovfæstet i to parallelle bestemmelser med hver sin udløsende faktor:

	Offentlige veje	Private fællesveje
Hjemmel	Vejloven § 77, stk. 1	Privatvejsloven § 70, stk. 1
Udløsende arbejde	Arbejder iværksat af vejmyndigheden inden for de formål, den kan varetage	Arbejder iværksat af vejmyndigheden eller de vedligeholdelsespligtige for at bringe vejen i god og forsvarlig stand
Undtagelser	§ 77, stk. 2	§ 70, stk. 2
Hensyns- og drøftelsespligt	§ 79, stk. 1-2	§ 70 b
Twistmyndighed	§ 133, stk. 2	§ 87 a

I **EMN-2025-30619** ([EMN-2025-30619](#)) henviser Vejdirektoratet selv til, at privatvejslovens § 70, stk. 1, og tvistbestemmelsen i § 87 a begge blev indsat ved § 141, nr. 67 og nr. 76, i **lov nr. 1520 af 27. december 2014** om offentlige veje m.v.

Endelig indeholder [vejloven § 70](#) en objektiv oprydningshjemmel: efterlader nogen affald eller genstande på vej eller sti, kan vejmyndigheden lade det fjerne **for den pågældendes regning**. I [EMN-2025-41009](#) understreger Vejdirektoratet, at opkrævning efter § 70 **ikke forudsætter forsømmelse** – det er uden betydning, om ejeren kan bebrejdes, at genstanden er efterladt. I [22-14269](#) afgrænses bestemmelsen dog mod færdselsloven: § 70 kan som hovedregel ikke anvendes på indregistrerede køretøjer, medmindre køretøjet reelt må betragtes som skrot.

LOV

[Privatvejsloven § 67, stk. 2](#)
[Privatvejsloven § 68, stk. 1-2](#)
[Privatvejsloven § 70, stk. 1-2](#)
[Vejloven § 70](#)
[Vejloven § 73, stk. 1, 5](#)
[Vejloven § 76, stk. 1-2](#)
[Vejloven § 77, stk. 1-2](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Gæsteprincippet og ledningsejers ansvar ved brønddæksler og vejskader på private fællesveje i by (EMN-2025-30619)	03.06.2026
	Vejdirektoratet · Lodsejeres pligt til at fjerne syge træer, der udgør en fare for trafiksikkerheden på offentlig vej, jf. Vejlovens § 87.	16.10.2025
	Vejdirektoratet · Krav om tilladelse til opstilling af transformerboks på privat fællesvej i by	25.04.2025
	Vejdirektoratet · Kommuner hjemmel til at fjerne efterladte trailere og affald på offentlige veje	17.10.2022

Vejdirektoratets prøvelseskompetence: retlige spørgsmål – ikke vejteknisk skøn og ikke erstatning

§ 2

Vejdirektoratets kompetence som klagemyndighed er snæver og udgør i praksis den vigtigste enkeltfaktor for, om en klage overhovedet realitetsbehandles. Efter [vejloven § 132, stk. 1](#) og [privatvejsloven § 87, stk. 2](#) kan kommunalbestyrelsens afgørelser kun påklages **for så vidt angår retlige spørgsmål**.

De tre tilbagevendende afvisningsgrunde er:

- **Det vejtekniske skøn kan ikke prøves.** I [22-11634](#) klagede en grundejer over, at hans indkørsel efter fibernedgravning var retableret med løst sand i stedet for fast underlag. Vejdirektoratet afviste: direktoratet kan ikke tage stilling til kommunens vejtekniske vurdering af, om der er retableret korrekt og i overensstemmelse med gravetilladelsens vilkår.
- **Erstatning uden for kontrakt er domstolenes.** I [24-00418](#) om skader på bilers dæk og fælge under et længerevarende ledningsarbejde afviste Vejdirektoratet at afgøre culpaspørgsmålet. Samme linje i [EMN-2025-36935](#) og [EMN-2026-15559](#):

"Vejdirektoratet kan som klagemyndighed ikke tage stilling til spørgsmål om erstatningsansvar for skade opstået uden for kontrakt, idet vejlovgivningen ikke indeholder bestemmelser om dette."

- **Faktisk forvaltningsvirksomhed er ikke en afgørelse.** Kommunens beslutninger om, hvordan vejen vedligeholdes eller forbedres, er ikke afgørelser og kan derfor ikke påklages, jf. [22-14904](#) om vejafvanding og [EMN-2024-612998](#) om fortovsrenovering, hvor Vejdirektoratet tilføjede, at [vejloven § 8](#) **ikke** giver borgerne hjemmel til at ansøge om, at kommunen udfører bestemte arbejder på offentlig vej.

Hertil kommer to processuelle afvisningsgrunde med praktisk vægt for graveområdet. For det første kan **udkast ikke påklages**, jf. [EMN-2024-620212](#), hvor kommunens brev var forsynet med vandmærket "UDKAST". For det andet kræver klageret **partsstatus** – en væsentlig og individuel interesse. I [EMN-2025-19907](#) fastslog Vejdirektoratet, at en sag om retablering af offentlig vej primært er et anliggende **mellem vejmyndigheden og ledningsejeren/graveaktøren**, og at en nabo derfor kun har en indirekte interesse. At kommunen fejlagtigt havde givet klagevejledning, gjorde hverken brevet til en afgørelse eller modtageren til part.

Vejdirektoratet kan endelig **ikke sætte sit eget skøn i stedet for kommunens**. I [EMN-2025-28041](#) og [EMN-2025-28039](#) afviste direktoratet klagerens anmodning om selv at fastsætte et konkret mål – sagen kunne kun ophæves og hjemvises.

Kommende ændring: Ved [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#) indsættes et nyt stk. 2 i [vejloven § 132](#), der med virkning fra 1. juli 2025 afskærer klageadgangen til transportministeren for en række afgørelser om brug af vejareal; en tilsvarende begrænsning indsættes som nyt stk. 3 i [privatvejsloven § 87](#). Vejdirektoratet har allerede noteret virkningen i [EMN-2025-24265](#): der er fra 1. juli 2025 ikke længere klageadgang efter [vejloven § 80](#). Ændringerne er endnu ikke konsolideret ind i lovbekendtgørelsen.

LOV	Privatvejsloven § 87, stk. 2	Vejloven § 8	Vejloven § 80	Vejloven § 132, stk. 1
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Anbringelse af bænke på vejarealet: krav om tilladelse og kompetencegrænser for erstatningsspørgsmål 28.05.2026			
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kommunalt afslag på erstatning for bilskade: Vejdirektoratet mangler kompetence i erstatningssager uden for kontrakt 04.09.2025			
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage: Kommunes brev om retablering efter gravearbejde var ikke en påklagelig afgørelse 27.06.2025			
	Vejdirektoratet · Renovering af fortov er faktisk forvaltningsvirksomhed og ikke en afgørelse, der kan påklages 02.04.2025			

Vejdirektoratet · Afvisning af klage over udkast til afgørelse om vejadgang og påbud	28.11.2024
Vejdirektoratet · Ansvar for skader på køretøjer ved vejarbejde: Fordeling mellem vejmyndighed og graveaktør	25.01.2024
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejvand: Forskel på afgørelse og faktisk forvaltningsvirksomhed	30.11.2022
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kommunes tekniske vurdering af reetablering efter gravearbejde på privat fællesvej	06.09.2022

§ 3 Hvad Vejdirektoratet lægger vægt på ved vilkår i gravetilladelser

Vilkårssagerne udgør den største og mest ensartede sagsgruppe. Mønstrer på tværs af afgørelserne er entydigt: **Vejdirektoratet lægger afgørende vægt på, om kommunen har foretaget et konkret, individuelt skøn i den enkelte sag, og om vilkåret er vejteknisk eller trafikalt begrundet.**

De hensyn, kommunen lovligt kan varetage, er afgrænset i [22-11710](#): trafikale og vejtekniske hensyn er de **primære**, mens miljø, naboer, samfundsøkonomi og byarkitektur efter [vejloven § 1](#) er vigtige, men sjældent bærende **støttehensyn**. Entreprenørens økonomi er ikke et primært hensyn for myndigheden, men indgår i proportionalitetsvurderingen af vilkårene.

Skøn under regel er den hyppigste ophævelsesgrund

I [20-03337](#) om krav om underboring i stedet for opgravning i kørebanen fastslog Vejdirektoratet, at kommunen kan stille krav til gravemetoden, men at **en fast og ufravigelig regel om, at der aldrig må graves i kørebanen, er ulovlig** – det er skøn under regel. Ledningsejeren har omvendt ikke retskrav på en bestemt placering eller metode, og øgede omkostninger gør ikke i sig selv vilkåret usagligt.

Den samme linje slår igennem i den markante gruppe af sager om **retableringsmetode 4 kontra metode 2** efter Vejdirektoratets egen *Håndbog: Ledningsgrave*:

Sag	Vejtype og omfang	Kommunens begrundelse	Udfald
23-03619	Vilkår om specifik retableringsmetode	Fast praksis	Vilkåret skal bygge på konkret skøn – ikke fast praksis
23-08737	Blind privat fællesvej, 0,8 × 0,6 × 0,4 m, gastilslutning	Metode 4	Ophævet – kommunen erkendte, at metode 2 var korrekt
23-09149	Offentlig vej i parcelhuskvarter	Metode 4 + vejtræer + fortov/græs fra standardskabelon	Alle tre vilkår ophævet som irrelevante
EMN-2024-58767	Cykelsti, gravehul 1,2 × 1,2 m	"Outdoor-kommune", generelt dårlige erfaringer	Ophævet som usagligt og uproportionalt

I [EMN-2024-58767](#) er præmissen den skarpeste: at kommunen har dårlige erfaringer med andre entreprenørers arbejde eller mangler ressourcer til tilsyn, er **ikke** en saglig grund til at pålægge en uforholdsmæssigt byrdefuld retableringsmetode i en konkret sag. En vejmyndighed *kan* fravige vejreglerne, men det kræver en konkret og saglig begrundelse.

Hvad Vejdirektoratet omvendt accepterer

- **Æstetiske vilkår med saglig forankring.** I [20-01653](#) godkendte Vejdirektoratet, at en kommune kan kræve en bestemt RAL-farve på et kabelskab efter [vejloven § 80, stk. 1](#), forudsat at kravet tjener et sagligt byarkitektonisk formål og ikke påfører ansøgeren en uforholdsmæssig merudgift. Udtalelsen sonder skarpt: gravearbejdet og det midlertidige arbejdsareal tillades efter [§ 73, stk. 1](#), mens den **varige** anbringelse af selve skabet kræver særskilt tilladelse efter [§ 80, stk. 1](#).
- **Krav om selvstændige ansøgninger pr. vejstrækning.** I [EMN-2025-45693](#) fandt Vejdirektoratet det sagligt at kræve særskilte ansøgninger for hver vejstrækning af hensyn til administrativt overblik, trafiksikkerhed og korrekt partshøring – også selv om det gik ud over fjernvarmeaktørens driftsoptimering. Et afslag på **samtidige** gravearbejder kunne forsvarligt begrundes i hensynet til den samlede fremkommelighed.
- **Vilkår om dokumentation for uopsættelighed.** I [20-11890](#) – hvor en ledningsejer systematisk anmeldte alt gravearbejde som "akutarbejde" – fastslog Vejdirektoratet, at undtagelsen for uopsættelige reparationsarbejder skal fortolkes **snævert** og forudsætter overhængende fare for liv eller risiko for betydelig skade på ejendom. Kommunen kan som vilkår kræve dokumentation for, at et anmeldt arbejde reelt er uopsætteligt.
- **Tidsfrister for ledningsflytning.** I [EMN-2026-00337](#) fandt Vejdirektoratet eksplicit hjemmel i [vejloven § 79, stk. 3](#) til at kræve ledningsarbejder udført på et bestemt tidspunkt – men kravet skal meddeles som en konkret forvaltningsretlig afgørelse med præcis tidsangivelse.
- **Tidsbegrænsning og arbejdstider.** I [EMN-2026-03617](#) bekræftede Vejdirektoratet, at kommunen efter [vejloven § 76, stk. 2, nr. 2](#) og [nr. 3](#) kan fastsætte både slutdato og arbejdstider.

"Fredningsreglen" i § 76, stk. 4

I [20-00788](#) afviste Vejdirektoratet et vilkår om, at der ikke måtte graves i fem år efter et afsluttet vejarbejde:

"Det følger ikke af bestemmelsens ordlyd eller forarbejder, at vejmyndigheden kan afslå enhver graveansøgning i en toårig periode efter et vedligeholdelsesarbejde på vejen. Men vejmyndighed kan meddele afslag efter en konkret afvejning af de forskellige hensyn i sagen..."

[Vejloven § 76, stk. 4](#) giver i stedet vejmyndigheden ret til i **op til 2 år** efter et vedligeholdelsesarbejde at betinge en gravetilladelse af, at graveaktøren dækker ethvert tab – men kun hvis arbejdet er offentliggjort senest 6 måneder før igangsættelsen, og der er afholdt koordinationsmøde med de graveaktører, der har anmodet herom. Ved afvejningen lægger Vejdirektoratet vægt på sandsynligheden for, at vejen kan retableres til samme tekniske levetid, hvorfor ledningsejeren ikke anmeldte sit behov under koordineringen, og hvilken betydning et afslag har for infrastrukturen.

LOV

[Vejloven § 1](#)
[Vejloven § 73, stk. 1](#)
[Vejloven § 76, stk. 2, 4](#)
[Vejloven § 79, stk. 3](#)
[Vejloven § 80, stk. 1](#)

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Rettigheder og tidsbegrænsninger ved udrulning af fjernvarme på private fællesveje	03.02.2026
Vejdirektoratet · Kommuners hjemmel til at pålægge ledningsejere tidsfrister for flytning af ledninger ved vejarbejde	09.01.2026
Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om vejmyndighedens sagsbehandling, krav til gravetilladelser og saglighed af skønsmæssige afslag	13.11.2025
Vejdirektoratet · Usagligt Vilkår om Retablering af Cykelsti efter Metode 4 Ophævet af Vejdirektoratet	15.08.2024
Vejdirektoratet · Ugyldige vilkår i gravetilladelse: Kommune anerkendte fejl i retableringskrav	16.08.2023

Vejdirektoratet · Ugyldigt vilkår i gravetilladelse: Kommune anerkendte fejl i krav om retableringsmetode	20.06.2023
Vejdirektoratet · Vejmyndighedens hjemmel til at stille krav om farve på kabelskabe	31.03.2023
Vejdirektoratet · Sagligheden af Vilkår om Retableringsmetode i Gravetilladelser	23.03.2023
Vejdirektoratet · Vejlovens § 1: Vejdirektoratets vejledning om saglige hensyn i vejadministration	12.08.2022
Vejdirektoratet · Misbrug af 'akutarbejde' for at omgå krav om gravetilladelse	10.09.2020
Vejdirektoratet · Kommuners ret til at stille vilkår om gravefri metoder i gravetilladelser	30.03.2020
Vejdirektoratet · Vejmyndighedens adgang til at stille vilkår eller nægte gravetilladelse efter vejrenovering	17.01.2020

§ 4 Retableringens omfang: samme funktionalitet – ikke bedre stand og ikke større areal

Retableringsbegrebet er den anden store konfliktakse, og Vejdirektoratets definition er stabil over hele perioden. [Vejledningen til vejloven](#) formulerer udgangspunktet:

"Med retablering må i almindelighed forstås, at vejen afleveres med de samme egenskaber og funktionalitet som før gravearbejdet. Vilkåret om retablering giver ikke vejmyndigheden hjemmel til at kræve, at ledningsejeren skal aflevere vejen i bedre stand, eller afholde udgifterne hertil, end vejen havde før opgravningen."

Direktoratet gentager definitionen i [EMN-2025-30619](#) med en vigtig præcisering: retablering betyder, at vejen har **samme funktionalitet og samme egenskaber** som før – og ikke nødvendigvis, at ethvert synligt spor efter gravearbejdet skal være fjernet. Samme linje i [EMN-2026-12857](#), hvor Vejdirektoratet fastholder, at retablering hverken kan indebære bedre stand eller et større areal end det berørte.

Arealafgrænsningen

[23-04778](#) opstiller den bærende sontring:

- **Udgangspunkt:** ledningsejeren skal kun retablere det areal, der er direkte påvirket af gravningen, samt arbejdsarealet.
- **Teknisk begrundelse udvider:** et større areal kan kræves, hvis vejmyndigheden kan **godtgøre**, at det uberørte areal mister teknisk kvalitet (fx risiko for sætningsskader), hvis det ikke inddrages.
- **Æstetik udvider som hovedregel ikke.**
- **Snæver undtagelse:** ved belægninger af kunstnerisk art, hvor det kunstneriske udtryk forringes ved delvis retablering (Vejdirektoratet nævner Amagertorv), kan der i helt særlige tilfælde kræves fuldstændig retablering af et større areal.

Direktoratet tilføjer, at kommunen **ikke** kan opstille generelle krav om fuld retablering i alle gravetilladelser – det skal vurderes projekt for projekt.

Den praktiske anvendelse ses i [20-08717](#), hvor Slagelse Kommune påbød en entreprenør, der havde gravet **to huller** til fibernet på en privat fællesvej uden tilladelse, at asfaltere i hele vejens bredde ud for fire ejendomme for at undgå lapninger. Vejdirektoratet fandt påbuddet ulovligt: et påbud om retablering kan kun omfatte genopretning af det beskadigede område og kan ikke udvides til en fuld istandsættelse af et større vejareal. Ønsket om at undgå "lapper" på en nyanlagt vej var ikke en tilstrækkelig saglig begrundelse.

Midlertidig retablering og funktionskrav

[EMN-2026-12857](#) nuancerer billedet på et praktisk vigtigt punkt: midlertidige retableringer, der skal bære trafik i 1–1,5 år, kan underlægges **funktionskrav svarende til den faktiske driftsbelastning**. Det er ikke et krav om bedre stand, men et krav om, at den midlertidige løsning faktisk kan bære den belastning, den udsættes for i den periode, den skal holde.

Retablering uden for ledningsområdet

Vejdirektoratet fastholder også hjemmelsgrænsen i tilgrænsende sagstyper. I [22-07275](#) fastslog direktoratet, at vejloven **ikke** giver hjemmel til at pålægge en grundejer at betale for reetablering af fortovet efter fjernelse af rødder fra privat beplantning – [§ 87, stk. 1](#) hjemler alene selve fjernelsen. Erstatning for skader på selve vejarealet må i stedet søges efter de almindelige nabo- og erstatningsretlige regler. I [22-18441](#) uddyber direktoratet, at grundejeren kan pålægges at retablere fortovet **til samme stand som før** – herunder genopfyldning med materiale af samme art – men at kommunen ikke kan kræve forbedringer som nye fliser eller forbedret underlag med hjemmel i vejloven.

Endelig favner tilladelseskravet også skader forvoldt fra nabogrund: [EMN-2024-58450](#) behandler retableringspligten for graveskader på offentlig vej fra arbejde på nabogrund, jf. [vejloven § 73, stk. 2](#) og [stk. 6](#).

LOV	Privatvejsloven § 68, stk. 2	Vejloven § 73, stk. 2, 5-6	Vejloven § 76
	Vejloven § 87, stk. 1		
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Gæsteprincippet og ledningsejers ansvar ved brønddæksler og vejskader på private fællesveje i by (EMN-2025-30619)		03.06.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om krav til midlertidig retablering efter ledningsopgravninger i offentlige vejarealer		01.05.2026
	Vejdirektoratet · Retableringspligt for graveskader på offentlig vej fra arbejde på nabogrund		26.11.2024
	Vejdirektoratet · Hjemmel til retablering og krav om særlig faglig ekspertise ved gravearbejde i specialbelægnings		24.04.2023
	Vejdirektoratet · Kommunens hjemmel til påbud om fjernelse af rødder under fortov		15.12.2022
	Vejdirektoratet · Vejloven giver ikke hjemmel til at pålægge grundejer at betale for reetablering af fortov efter fjernelse af rødder		18.05.2022
	Vejdirektoratet · Ulovligt kommunalt påbud om fuld asfaltering efter gravearbejde på privat fællesvej		22.07.2020

Standardvilkår for ledningsarbejder: færdigmelding, 10 arbejdsdage og 2-årsfristen

Standardvilkår for ledningsarbejder i og over veje er det administrative regelsæt, Vejdirektoratet konsekvent lægger til grund, når gravetilladelsen henviser til dem. Direktoratet anbefaler aktivt deres brug: i [22-16063](#) fremhæves, at standardvilkårene kan pålægge entreprenøren at dokumentere kvaliteten af arbejdet – fx via materialekontroller og analyser af borekerner – hvilket mindsker kommunens behov for selv at føre tilsyn.

[EMN-2025-30619](#) gengiver kap. 6.1.6 i sin helhed:

Element	Indhold
Færdigmelding	Indehaveren skal senest 5 dage efter arbejdets afslutning færdigmelde arbejdet

Indsigelsesfrist	Gør vejmyndigheden ikke indsigelse inden 10 arbejdsdage , overtager den ansvaret for arealet
Vejens stand	Som minimum samme stand som ved arbejdets opstart
Afleveringsforretning	Vejmyndigheden skal gennemføre eftersyn, registrere mangler og påbyde udbedring for graveaktørens – subsidiært ledningsejerens – regning
2-årsfristen	Mangler ved eller som følge af udført arbejde skal påberåbes inden 2 år fra vejmyndighedens overtagelse af arealet; herefter overtager kommunen ansvaret

De 10 arbejdsdage har direkte ansvarsretlig virkning. I [24-00418](#) opstiller Vejdirektoratet ansvarsfordelingen efter arealets status:

Arealets status	Ansvarlig	Grundlag
Areal åbent for almindelig færdsel	Vejmyndigheden	Vejloven § 8, stk. 1
Areal omfattet af gravetilladelsen (arbejdsområdet)	Graveaktøren	Vejloven § 73, stk. 1
Areal efter godkendt færdigmelding	Vejmyndigheden	Standardvilkårene

"Hvis stedet, hvor uheldene er sket, ligger inden for det areal, som graveaktøren efter gravetilladelsen kan anvende til gravearbejdet eller til arbejdsområde for gravearbejdet, må det henhøre under graveaktørens ansvarsområde."

Graveaktøren har som udgangspunkt ansvaret for arbejdsområdet **indtil 10 arbejdsdage efter færdigmelding**, medmindre vejmyndigheden gør indsigelse forinden, jf. Standardvilkårenes § 18, stk. 4.

2-årsfristen kræver årsagssammenhæng – og har grænser

[23-16093](#) fastslår, at 2-årsgarantien **kun** dækker fejl og mangler med direkte årsagssammenhæng til det udførte arbejde. Kan entreprenøren dokumentere, at en sætningsskade i fortovet skyldes nye rotte gange uden forbindelse til gravearbejdet, kan garantien ikke gøres gældende, og ansvaret falder tilbage på den almindeligt vedligeholdelsespligtige – kommunen på offentlig vej efter [vejloven § 8](#), grundejerne på privat fællesvej efter [privatvejsloven § 44](#). Uenighed om årsagssammenhængen er et bevisspørgsmål for domstolene.

Omvendt sætter [EMN-2025-30619](#) en vigtig grænse den anden vej: **ledningsejeren kan pålægges at betale for genopretning af vejen og vejassen, hvis skaden skyldes manglende vedligeholdelse af ledningerne eller defekte/utætte ledninger – uanset om 2-årsfristen er udløbet**. Vejdirektoratet opfordrer kommunen til at klarlægge, (1) om 2-årsfristen er udløbet, og (2) om hullet skyldes en defekt ledning, der underminerer jordlagene, eller har en anden forklaring – og bemærker, at sætninger mere end 2 år efter afsluttet arbejde vil være sjældne, hvis komprimeringen er sket korrekt.

Standardvilkårene som selvstændigt håndhævelsesgrundlag

I [EMN-2025-48523](#) konkluderede Vejdirektoratet, at [vejloven § 8](#) **ikke** indeholder hjemmel til at påbyde en ledningsejer at reparere en ledning alene på grundlag af en *anticiperet* fremtidig vejskade. Er Standardvilkårene derimod gældende, følger det af pkt. 1, litra d):

"Vedligeholder ledningsejeren ikke ledningen, kan vejmyndigheden efter et rimeligt varsel foranledige vedligeholdelsesarbejder [...] gennemført for ledningsejerens regning."

Uden standardvilkår er myndigheden henvist til at gøre ledningsejeren opmærksom på fejlen og efterfølgende rejse et erstatningskrav efter culpareglen, når skaden faktisk indtræffer. Samme spor følges i [EMN-2026-19573](#) om en nedbrudt brøndhals i en kommunevej.

Versionsspørgsmålet: I [EMN-2025-45693](#) gør Vejdirektoratet opmærksom på, at *Standardvilkår for ledningsgrave* fra **juni 2025** har erstattet de ældre vilkår fra **oktober 2016** – men at de gamle vilkår fortsat binder konkret, hvis vejmyndigheden udtrykkeligt henviser til dem i tilladelsen.

LOV	Privatvejsloven § 44	Vejloven § 8, stk. 1	Vejloven § 73, stk. 1	Vejloven § 76
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet om påbud til ledningsejer for reparation af nedbrudt brøndhals i kommunevej			02.07.2026
	Vejdirektoratet · Gæsteprincippet og ledningsejers ansvar ved brønddæksler og vejskader på private fællesveje i by (EMN-2025-30619)			03.06.2026
	Vejdirektoratet · Vejmyndighedens adgang til at påbyde ledningsvedligeholdelse ved forventet vejskade			13.01.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om vejmyndighedens sagsbehandling, krav til gravetilladelser og saglighed af skønsmæssige afslag			13.11.2025
	Vejdirektoratet · Ansvar for skader på køretøjer ved vejarbejde: Fordeling mellem vejmyndighed og graveaktør			25.01.2024
	Vejdirektoratet · Entreprenørs 2-års garanti for gravearbejde dækker ikke efterfølgende rotteskader uden årsagssammenhæng			06.11.2023
	Vejdirektoratet · Procedure for håndhævelse af vilkår i gravetilladelser og konsekvenser ved manglende overholdelse			31.10.2022

§ 6 Hvornår aktiveres gæsteprincippet – og hvornår gør det ikke

Gæsteprincippets ratio er beskrevet i [vejledningen til vejloven](#):

"Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt."

En ledning er gæst i vejarealet, hvis den ejes af **en anden juridisk person end vejmyndigheden**, og gæsteprincippet ikke er aftalt væk. Det er uden betydning, hvilket forsyningshensyn ledningen varetager – også vejbelysning og vejafvanding er omfattet. Og som vejledningen udtrykkeligt fastslår: **ved uenighed er det ledningsejeren, der skal bevise, at ledningen ikke ligger som gæst.**

Den lave aktiveringstærskel

Vejdirektoratets praksis viser, at tærsklen er lav. I [EMN-2025-23733](#) fandt direktoratet, at vejmyndigheden kan kræve, at ledningsejeren betaler for at sænke en brøndkarm til niveau med vejen, hvis (1) den hævede karm udgør en **færdselsrisiko** for trafikantgrupper, og (2) arbejdet er nødvendigt for at fjerne risikoen. Dette gælder både på offentlig vej efter [vejloven § 77, stk. 1](#) og på privat fællesvej efter [privatvejsloven § 70, stk. 1](#) – og på private fællesveje også, når de vedligeholdelsespligtige **selv** iværksætter vedligeholdelsen uden krav fra kommunen.

[EMN-2025-30619](#) skærper linjen yderligere: er niveauspringet ved dækslet uacceptabelt målt mod "god og forsvarlig stand" efter [privatvejsloven § 45, stk. 1](#), **bør** vejmyndigheden påbyde ledningsejeren at bringe dækslet i niveau – *uanset at der ikke i øvrigt udføres vedligeholdelsesarbejder på vejen*. De vedligeholdelsespligtige grundejere kan kræve det samme efter [§ 44](#).

Vejdirektoratet lægger her afgørende vægt på **færdselsrisikoen**, ikke på om der i øvrigt er et vejarbejde i gang. Men proportionalitetsprincippet gælder: i [EMN-2025-23733](#) understreges, at vejmyndigheden bør vurdere, om risikoen kan fjernes ved mindre indgribende og billigere metoder – fx udligning med en asfaltvulst – frem for fysisk sænkning af karmen.

Hvor gæsteprincippet ikke rækker

Situation	Vejdirektoratets vurdering	Sag
Privat p-anlæg under offentlig vej	Gæsteprincippet forudsætter, at arbejdet iværksættes af vejmyndigheden til vejformål ; ved et rent privat projekt er det tvivlsomt, om ledningsejerne kan pålægges betaling	EMN-2024-194948
Særtransport (fx vindmøller)	Gennemførelse af en særtransport er ikke et <i>vejarbejde</i> i vejlovens forstand; el-udkoblingsomkostninger er et privatrektligt anliggende mellem tilladelsesindehaveren og ledningsejeren	EMN-2026-07661
Afgørelse truffet efter vejens nedlæggelse	Arealet var ikke længere omfattet af vejlovens anvendelsesområde – ingen hjemmel, afgørelsen ugyldig	2023-470
Vejens eget udstyr ejet af tredjepart	Reglerne gælder ikke for ledninger, der anses for en del af vejens udstyr; betalingsansvaret afhænger af den konkrete aftale	EMN-2025-23733
Rådighedstilladelse ved ledningsarbejder	Vejmyndigheder kan ikke kræve betaling for rådighedstilladelser ved ledningsarbejder	EMN-2026-07135

[2023-470](#) er instruktiv om timing: Silkeborg Kommune indgik privatrektlige refusionsaftaler, flyttede ledningerne, nedlagde vejen – og traf **først derefter**, den 1. november 2021, formel afgørelse om, at TDC og Norlys skulle betale. Vejdirektoratet fandt afgørelsen ugyldig og påpegede, at kommunen kunne have truffet en gyldig afgørelse, mens vejen stadig var offentlig vej, og ved uenighed have fulgt proceduren i [vejloven § 133, stk. 5](#), hvor udgifterne deles foreløbigt.

Ledningsejerens oplysningspligt

I [2015-4906](#) fastslog Transport- og Bygningsministeriet, at gæsteprincippet indebærer, at en ledningsejer, der gratis har sine ledninger i vejarealet, **til enhver tid skal kunne redegøre for ledningernes nøjagtige placering**. Da DONG Energys LER-oplysninger var upræcise og ikke umiddelbart anvendelige for Københavns Kommunes projektplanlægning, var kommunen berettiget til at udføre fire prøvegravninger for DONGs regning. Koordineringspligten er siden yderligere formaliseret i [gravebekendtgørelsens § 2](#) og [LER-bekendtgørelsens § 32](#), hvorefter koordineringen skal ske via Ledningsejerregistrets funktioner.

Konkurrence mellem tilladelser

[24-00741](#) om ladestandere præciserer samspillet: udgangspunktet er "**først i tid, bedst i ret**" – en ny tilladelse kan som udgangspunkt ikke gives i strid med en tidligere, lovligt meddelt tilladelse. Men ligger den eksisterende ledning på gæsteprincippets vilkår efter [vejloven § 77, stk. 1](#), og udføres ladestanderetableringen af vejmyndigheden som led i et vejformål, skal ledningsejeren selv betale flytningen. Samme udtalelse fastslår, at kommunen **ikke** kan afslå en gravetilladelse alene med den begrundelse, at vejskellet er ukendt – undersøgelsesprincippet og udskillelsespligten efter [vejloven § 61, stk. 1](#) påhviler kommunen.

LOV	Privatvejsloven § 44	Privatvejsloven § 45, stk. 1	Privatvejsloven § 70, stk. 1
	Vejloven § 61, stk. 1	Vejloven § 77, stk. 1	Vejloven § 133, stk. 5
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Gæsteprincippet og ledningsejers ansvar ved brønddæksler og vejskader på private fællesveje i by (EMN-2025-30619) 03.06.2026		
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om hjemmel til vejkorridorer ved særtransporter – herunder el-udkoblingsomkostninger og gæsteprincippet 13.04.2026		
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet: Vejmyndigheder kan ikke kræve betaling for rådighedstilladelser ved ledningsarbejder 27.02.2026		
	Vejdirektoratet · Gæsteprincippet og Ledningsejers Betalingspligt for Sænkning af Brønddæksler 17.06.2025		
	Vejdirektoratet · Etablering af privat underjordisk p-anlæg under offentlig vej og anvendelse af gæsteprincippet 19.12.2024		
	Vejdirektoratet · Vejledning om partshøring, vejskel og ledningsflytning ved etablering af ladestandere på offentlige veje 29.01.2024		
	Vejdirektoratet · Ugyltig afgørelse om betaling for ledningsflytning efter nedlæggelse af offentlig vej 09.08.2023		
	Vejdirektoratet · Ledningsejer skal betale for prøvegravninger efter gæsteprincippet ved upræcise ledningsoplysninger 12.11.2015		

§ 7 Undtagelserne fra gæsteprincippet: aftale, kendelse og bevisbyrden

Gæsteprincippet er en **udfyldende** regel og viger, hvis andet er særligt bestemt. [Vejloven § 77, stk. 2](#) og [privatvejsloven § 70, stk. 2](#) opregner tre fravigelsesgrundlag:

1. **aftale**,
2. **kendelse afsagt af en ekspropriationskommission**,
3. **afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40**.

Privatvejslovens § 70, stk. 2, nævner tillige afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse.

Den mest markante afgørelse i denne gruppe er [2022-6429](#). Rødovre Kommune ville opføre en administrationsbygning med p-kælder og pålagde HOFOR Rødovre Spildevand at betale for omlægning af en spildevandsledning efter [vejloven § 77, stk. 1](#). Ledningen var oprindeligt etableret på grundlag af **Landvæsenskommissionens kendelse af 18. juni 1969**, mens arealet endnu var privat grund; kommunen erhvervede først ejendomsretten i 1971–1975 og udskilte det derefter som offentlig vej.

Transportministeriet gav HOFOR medhold og lagde vægt på tre forhold:

- **Arealstatus på kendelsestidspunktet:** ledningen lå i 1969 på privat grund.
- **Kendelsens retskraft:** en landvæsenskommissionskendelse har fortsat retskraft, medmindre den er ophævet; at arealet senere blev vej, ændrer ikke dette. Tinglysningen var kun en sikringsakt.

- **Højesterets linje:** ministeriet lagde vægt på **U 2022.1635 H**, hvorefter udgangspunktet ved ledninger placeret efter en sådan kendelse er, at **arealejeren selv bærer omkostningerne** til omlægning, medmindre kendelsen udtrykkeligt siger andet.

"Transportministeriet finder derfor, at der i kendelsen ikke er særlige holdepunkter til støtte for, at senere omlægning af ledningen foranlediget af arealejer skal bekostes af ledningsejeren."

Udgiften påhvilede dermed Rødovre Kommune. Afgørelsen viser, hvad Vejdirektoratet og ministeriet lægger vægt på ved fravigelsesspørgsmålet: **kendelsens indhold og arealets status på tidspunktet for ledningens etablering – ikke arealets nuværende status.**

Forarbejdernes fortolkningsramme

Lovforarbejderne til [vejloven § 77](#) gengiver den domstolspraksis, der udgør fortolkningsrammen, og som Vejdirektoratet administrerer efter:

- **UfR 2009.2978 H** (M3-dommen): gæsteprincippet er en udfyldende regel; vejlovens § 106 (nu § 77) indskrænker det ikke, og vejmyndigheden er ikke afskåret fra at påberåbe sig princippet, hvor ledningen ligger i et areal, der ikke var vejareal inden erhvervelsen. En erhverver indtræder i overdragerens rettigheder – uanset om erhvervelsen sker i fri handel eller ved ekspropriation.
- **UfR 2006.1391 H** (Greve Centervej) og **UfR 2010.570 H** (Toppevad Bro): gæsteprincippet kan gøres gældende, hvor vejmyndigheden iværksætter arbejder af hensyn til vejens forhold til omgivelserne – støj- og forureningsbekæmpelse eller afbødning af vejens indgreb i naturtilstand og fauna.
- **UfR 2007.3009 H** (Flintholm): ved sammensatte anlægsprojekter er det uden betydning, hvilken del af projektet der nødvendiggjorde ledningsarbejdet, og bestemmelsen kan påberåbes af anlægsmyndigheden – også når projektet ikke er begrundet i vejformål.

Forarbejderne gengiver desuden Østre Landsrets dom af 19. september 2013 (Energinet.dk mod Vejdirektoratet), hvorefter en deklaration, der alene giver ledningsejeren ret til "at anbringe og opretholde" ledningerne uden at tage stilling til, hvem der skal bekoste ledningsarbejder ved ændret arealanvendelse, **ikke** indebærer en fravigelse af gæsteprincippet – og at pligten til at bekoste "arbejder på ledninger" også omfatter alternative tekniske løsninger som aflastningskonstruktioner.

LOV

[Privatvejsloven § 70, stk. 2](#)[Vejloven § 77, stk. 1-2](#)

PRAKSIS

Højesteret · Højesteret afgør sag om betaling af ledningsarbejder i forbindelse med motorvejsbyggeri 14.03.2022**Vejdirektoratet** · Tvist om betaling for ledningsomlægning: Landvæsenskommissionskendelse fraviger vejlovens gæsteprincip 17.09.2025

§ 8 Klagebehandling, tvistbehandling og frister ved Vejdirektoratet

Området har **to parallelle spor**, og valget af spor afgør både frist, opsættende virkning og hvem der betaler undervejs. Det er en tilbagevendende fejlkilde i sagerne.

Klagesporet (retlige spørgsmål)

	Offentlige veje	Private fællesveje
Hjemmel	Vejloven § 132, stk. 1	Privatvejsloven § 87, stk. 2

Prøvelse	Kun retlige spørgsmål	Kun retlige spørgsmål
Klagefrist	4 uger fra meddelelsen	4 uger fra meddelelsen
Opsættende virkning	Nej, medmindre bestemt	Nej, men kan tillægges
Søgsmålsfrist	6 måneder, og klageadgangen skal være udnyttet	6 måneder, jf. § 88 a

Tvistsporet (ledninger)

	Offentlige veje	Private fællesveje
Hjemmel	Vejloven § 133, stk. 2	Privatvejsloven § 87 a
Parter	Kommunal vejmyndighed ↔ forsyningsselskab, jf. §§ 73, 77 og 78	Vejmyndighed ↔ forsyningsselskab (stk. 1); vedligeholdelsespligtige ↔ forsyningsselskab (stk. 2)
Afgørende myndighed	Transportministeren	Transportministeren (stk. 1) / vejmyndigheden (stk. 2)
Statsveje	Behandles efter ekspropriationsprocesloven, jf. § 133, stk. 3	–
Frist	4 uger	4 uger
Opsættende virkning	Ja ved tvist om arbejdets omfang ; ved tvist om betaling afholder hver part foreløbigt halvdelen, jf. § 133, stk. 5	Ja, jf. § 87 a, stk. 4

Den foreløbige halvdelsdeling i § 133, stk. 5, er praktisk central: i **2022-6429** aftalte Rødovre Kommune og HOFOR netop foreløbigt at dele udgifterne, mens tvisten blev behandlet, og i **2023-470** kritiserede Vejdirektoratet, at Silkeborg Kommune i stedet indgik privatretlige refusionsaftaler og udskød den formelle afgørelse.

Opsættende virkning i praksis

Vejdirektoratets faste linje formuleres i [EMN-2025-19713](#):

"Normalt vil der kun være grundlag for at meddele opsættende virkning i tilfælde, hvor anden skade end ren økonomisk skade vil kunne blive resultatet af, at klagen ikke tillægges opsættende virkning."

Direktoratet foretager samtidig en foreløbig lovlighedsvurdering af den påklagede afgørelse. Samme afvejning ses i [20-03318](#) og [23-14361](#).

Partshøring og partsstatus

[Vejledningen til vejloven](#) fastslår udgangspunktet: *"Normalt vil vejens naboer ikke være parter i en graveansøgning."*

Undtagelsen er, når gravearbejdet **afbryder naboens adgang til vejen** – da skal der partshøres efter [forvaltningsloven § 19, stk. 1](#).

Vejdirektoratets praksis administrerer undtagelsen restriktivt. I [EMN-2024-45205](#) blev en blind offentlig vej afspærret for kørende færdsel i ca. fire uger, mandag–torsdag kl. 7–18, i forbindelse med kloakseparering. Vejdirektoratet anerkendte, at grundejeren havde en større interesse end trafikanterne generelt, men fandt den ikke **tilstrækkelig væsentlig**. De momenter, der bar afgørelsen, var:

- afspærringens **midlertidighed** (ca. en måned),

- den **tidsmæssige begrænsning** (kørende adgang uden for arbejdstiden),
- **alternativer** (gående adgang forbi arbejdsstedet, parkering ca. 100 m væk),
- **adgang for beredskabet** og mulighed for at aftale leverancer.

"Væsentlig interesse indebærer, at afgørelsens udfald skal angå den pågældendes forhold og situation med en vis styrke eller intensitet. [...] Interessen skal også være individuel."

Direktoratet tilføjede, at det efter praksis er **undtagelsen**, at omkringboende til et gravearbejde anses for part. Samme linje i [EMN-2026-03617](#), hvor Vejdirektoratet henviste støv- og støjgener til naboretten og domstolene under henvisning til **U.2018.1441H**.

I [21-08918](#) har Vejdirektoratet behandlet kommunens tilsynspligt med gravearbejder på private fællesveje.

LOV	Forvaltningsloven § 19, stk. 1	Privatvejsloven § 87, stk. 2, 7
	Privatvejsloven § 87a, stk. 1-4	Vejloven § 132, stk. 1, 3-5 Vejloven § 133, stk. 2-5
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Rettigheder og tidsbegrænsninger ved udrulning af fjernvarme på private fællesveje 03.02.2026 Vejdirektoratet · Tvist om betaling for ledningsomlægning: Landvæsenkommissionskendelse fraviger vejlovens gæsteprincip 17.09.2025 Vejdirektoratet · Grundejer anset ikke som part i sag om midlertidig vejafspærring grundet gravearbejde 28.05.2025 Vejdirektoratet · Ugyldig afgørelse om betaling for ledningsflytning efter nedlæggelse af offentlig vej 09.08.2023 Vejdirektoratet · Kommunens pligt til at føre tilsyn med gravearbejder på private fællesveje 28.06.2021	

§ 9 Håndhævelse: påbud, selvhjælpshandling, bod og bøde

Håndhævelsessporet er systematisk beskrevet i [22-16063](#) og [21-04664](#):

1. **Påbud om lovliggørelse** efter [vejloven § 76, stk. 3](#) – retligt (ny tilladelse) eller faktisk (retablering), jf. [§ 136, stk. 1](#).
2. **Partshøring** efter [forvaltningsloven § 19](#) og begrundelse efter [§§ 22 og 24](#).
3. **Selvhjælpshandling** for graveaktørens regning, hvis påbuddet ikke efterkommes – konsekvensen skal være nævnt i påbuddet.
4. **Politianmeldelse** med bødestraf efter [vejloven § 135](#).

Hvad Vejdirektoratet afviser

"Blacklisting" er ulovligt. Vejloven giver ikke hjemmel til at straffe en graveaktør ved at nægte at behandle nye ansøgninger. I **21-04664** – hvor en aktør havde undladt at færdigmelde – fastslog Vejdirektoratet, at en sådan afvisning ville have karakter af en **ulovlig sanktion**. Kommunen kan i stedet skærpe vilkårene: hyppigere afrapportering, bod ved forsinkelse og tættere tilsyn.

Manglende tilsynsressourcer er ikke saglig afslagsgrund. Kommunen har som vejmyndighed pligt til at behandle ansøgninger efter [vejloven § 73, stk. 1](#), jf. **22-16063**.

Bod kun ved forsinkelse. I **21-15978** fastslog Vejdirektoratet, at hjemlen i [vejloven § 76, stk. 2, nr. 6](#) kun rækker til bod ved forsinkelse af selve gravearbejdet – ikke til bod for manglende forsøg på koordinering. Sanktionen

mod brud på koordineringspligten i § 74, stk. 1 er i stedet erstatningsansvar for dokumenterede tab efter § 74, stk. 3, afslag på ansøgningen eller vilkår om samgravning efter [gravebekendtgørelsens § 4](#).

Bodens fastsættelse er reguleret i [gravebekendtgørelsens § 5](#): den skal fastlægges ud fra vejens betydning for trafikafviklingen, stå i sagligt og rimeligt forhold til genen, beregnes pr. påbegyndt uge, fremgå af tilladelsen – og **kan ikke håndhæves ved force majeure**. Vejledningen angiver årsdøgnstrafik × 1 kr. pr. påbegyndt uge som udgangspunkt og understreger, at bod "ikke [er] tænkt som en indtægtskilde for vejmyndighederne".

Ingen selvhjælp ved forsinket ledningsflytning. I [EMN-2026-00337](#) fastslog Vejdirektoratet, at kommunen – modsat Vejdirektoratet selv efter [vejloven § 78, stk. 3](#) og [§ 79, stk. 4](#) – mangler hjemmel til at overtage og udføre ledningsarbejdet på ejerens regning ved misligholdelse. Tab må inddrives ved en privatretlig erstatningssag.

Sagsbehandlingsfejl fører til ophævelse

Vejdirektoratet lægger vægt på hjemmelsgrundlagets korrekthed og på, at der er partshørt. I [22-07939](#)

blev et påbud om retablering af fortov efter ulovlig opgravning ophævet på grund af manglende partshøring og forkert hjemmelshenvisning – [§ 73](#) i stedet for [§ 136](#) om lovliggørelse.

I [EMN-2025-00041](#) ophævede Vejdirektoratet et påbud om at retablere en befæstet vejrabat, fordi kommunen havde begrundet det med **lokalplanens** krav om grønt udtryk i stedet for vejlovgivningens vejtekniske og trafikale hensyn:

"Kommunen ses derimod ikke at have inddraget (konkrete) hensyn efter vejlovgivningen (privatvejsloven) – nemlig om der er vejtekniske eller trafikale forhold, der taler imod det anlagte [...] Kommunens skøn - som det foreligger her - er derfor usagligt (ulovligt)."

Direktoratet præciserede lex specialis-princippet: er lokalplanens bestemmelser **trafiksikkerhedsmæssigt** begrundet, kan de bære et afslag efter vejlovgivningen; er de udtryk for æstetiske eller landskabelige hensyn, kan en henvisning alene til lokalplanen ikke bære afgørelsen. Påbuddet led desuden af klarhedsmangler – det fremgik ikke, hvad og hvor meget klageren skulle fjerne.

Omvendt blev påbuddet opretholdt i [24-05015](#) og [EMN-2024-50440](#), hvor en virksomhed uden tilladelse havde udskiftet belægningen på ca. 70 m² offentligt p-areal med brosten. Kommunens vurdering af, at belægningen gav arealet et privat præg og kunne afholde offentligheden fra at bruge det, var et sagligt hensyn, som Vejdirektoratet ikke kunne efterprøve, og fysisk lovliggørelse efter [§ 136, stk. 1](#) var korrekt.

Kommunen skal også binde sig selv

I [24-04575](#) fastslog Vejdirektoratet, at kommunen efter forvaltningsretlige principper skal (bør) meddele **sig selv** en tilladelse – eventuelt i form af et journaliseret notat – når arbejdet kun må udføres efter tilladelse fra vejmyndigheden. Lighedsprincippet indebærer, at kommunens egen faste entreprenør skal behandles på samme måde som eksterne ansøgere, og at kommunen "kan og bør overveje", om overtrædelser skal politianmeldes på lige fod.

Kommende skærpelse

Ved [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#) indsættes med virkning fra 1. juli 2025 et nyt **stk. 7 i vejloven § 73** –, der giver vejmyndigheden hjemmel til **straks og uden forudgående påbud** at retablere den offentlige vejs areal for graveaktørens regning, når der er gravet uden tilladelse og forholdet ikke kan lovliggøres retligt. Af bemærkningerne fremgår, at vejmyndigheden i dag er henvist til at rejse et erstatningskrav uden for kontrakt og i tilfælde af uenighed indbringe det for domstolene, og at den nye bestemmelse

omfatter både dokumenterede retableringsudgifter og dokumenterede administrative udgifter. Kravet kan rettes mod den, **i hvis interesse** gravearbejdet er udført, hvis graveaktøren ikke kan identificeres. Bestemmelsen **kan ikke** anvendes på mangelfuld retablering efter arbejder, der ikke kræver tilladelse – fx uopsættelige reparationsarbejder – hvor myndigheden fortsat skal give påbud. Ændringen er i kraft, men endnu ikke konsolideret ind i lovbekendtgørelsen.

LOV

Forvaltningsloven § 19

Vejloven § 73, stk. 1

Vejloven § 74, stk. 1, 3

Vejloven § 76, stk. 2-3

Vejloven § 78, stk. 3

Vejloven § 79, stk. 4

Vejloven § 135

Vejloven § 136, stk. 1

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Kommuners hjemmel til at pålægge ledningsejere tidsfrister for flytning af ledninger ved vejarbejde	09.01.2026
Vejdirektoratet · Kommunes påbud om fjernelse af belægning på privat fællesvej ophævet grundet usaglig begrundelse	12.03.2025
Vejdirektoratet · Ulovlig brostensbelægning på offentlig P-plads: Vejdirektoratet opretholder kommunalt påbud om fjernelse	16.08.2024
Vejdirektoratet · Kommunes handlemuligheder når egen entreprenør udfører vejarbejde uden tilladelse	08.04.2024
Vejdirektoratet · Procedure for håndhævelse af vilkår i gravetilladelser og konsekvenser ved manglende overholdelse	31.10.2022
Vejdirektoratet · Påbud om retablering af fortov efter ulovlig opgravning ophævet grundet sagsbehandlingsfejl	07.07.2022
Vejdirektoratet · Bod for manglende koordinering af gravearbejder: Vejmyndighedens beføjelser og sanktionsmuligheder	26.11.2021
Vejdirektoratet · Kommuners reaktionsmuligheder over for graveaktører, der misligholder gravetilladelser	12.04.2021

§ 10 Sammenhæng med domstolspraksis om gæsteprincippet

Vejdirektoratets og transportministerens afgørelser efter [vejloven § 133](#) kan indbringes for domstolene inden 6 måneder, og de civile retlige tvister, direktoratet afviser, ender de samme steder. Domstolspraksis er derfor ikke et supplement, men en integreret del af retsgrundlaget – og Vejdirektoratet citerer den udtrykkeligt i sine egne afgørelser.

Sag	Instans og dato	Emne
Sag 51/2018	Højesteret, 23. oktober 2018	Ledningsejeres betalingspligt for prøvegravninger efter gæsteprincippet, jf. vejlovens § 106, stk. 1
BS-5280/2020-OLR	Østre Landsret, 4. juni 2020	Grundejerforenings ret til fælles forsyningsledninger ved naboejendom
BS-33546/2020-HJR	Højesteret, 4. maj 2021	Gæsteprincippets anvendelse på fællesledninger i en grundejerforening
BS-22991/2018-VLR	Vestre Landsret, 7. januar 2021	Ekspropriation til kabellægning og fravigelse af gæsteprincippet
BS-44723/2018-VLR	Vestre Landsret, 29. januar 2021	Gæsteprincippet ved ledningsarbejder i forbindelse med motorvejsbyggeri

BS-47737/2020-HJR	Højesteret, 15. februar 2022	Betalingspligt ved omlægning af kloakledninger – gæsteprincippets rækkevidde ved offentligretlige afgørelser
BS-8087/2021-HJR	Højesteret, 14. marts 2022	Betaling af ledningsarbejder i forbindelse med motorvejsbyggeri (ankeinstans til BS-44723/2018-VLR)

To sammenhænge fortjener at fremhæves.

Prøvegravningerne. Transport- og Bygningsministeriets afgørelse i [2015-4906](#) – DONG Energy mod Københavns Kommune – er den administrative pendant til Højesterets [Sag 51/2018](#) om ledningsejeres betalingspligt for prøvegravninger efter gæsteprincippet, jf. dagældende vejlov § 106, stk. 1. Sagsgruppen viser instansforløbet i praksis: tvisten afgøres først administrativt efter tvistbestemmelsen og kan derefter indbringes for domstolene.

Landvæsenskommissionskendelserne. [BS-8087/2021-HJR](#) af 14. marts 2022 er den dom, Transportministeriet i [2022-6429](#) gengiver som **U 2022.1635 H**, og som direktoratet lægger til grund for, at arealejeren selv bærer omkostningerne ved ledninger placeret efter en landvæsenskommissionskendelse, medmindre kendelsen udtrykkeligt bestemmer andet. Sagen kom fra [BS-44723/2018-VLR](#). Højesterets afgørelse i [BS-47737/2020-HJR](#) om gæsteprincippets rækkevidde ved offentligretlige afgørelser trækker den samme grænse mellem gæsteprincippets udfyldende karakter og de særlige fravigelsesgrundlag i [vejloven § 77, stk. 2](#).

Med [BS-33546/2020-HJR](#) og landsretsafgørelsen i [BS-5280/2020-OLR](#) er også gæsteprincippets anvendelse på fællesledninger uden for vejarealet – mellem private grundejere – prøvet af Højesteret.

Kompetencesnittet. Hvor Vejdirektoratet afviser kompetence, tager domstolene over. Det gælder ansvarsfordelingen mellem graveaktør, ledningsejer og vejmyndighed for skader opstået under vejarbejde ([24-00418](#)), spørgsmålet om årsagssammenhæng under 2-årsgarantien ([23-16093](#)), naboretlige gener under gravearbejder ([20-09026](#), [EMN-2026-03617](#)) og tab som følge af manglende koordinering, jf. [gravebekendtgørelsens § 11](#), hvorefter erstatningsspørgsmål **afgøres af domstolene**.

I [20-09026](#) præciserer Vejdirektoratet, at der ikke findes en lovbestemt varslingspligt ved større vejarbejder, men at pligten til at varsle i passende god tid følger af de almindelige naboretlige principper – og at retspraksis i visse tilfælde har pålagt ansvar ved meget langvarige og omfattende afbrydelser af adgangsforhold.

LOV	Vejloven § 77, stk. 2	Vejloven § 133	
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret afgør sag om betaling af ledningsarbejder i forbindelse med motorvejsbyggeri		14.03.2022
	Højesteret · Betalingspligt ved omlægning af kloakledninger: Gæsteprincippets rækkevidde ved offentligretlige afgørelser		15.02.2022
	Højesteret · Højesterets afgørelse om gæsteprincippets anvendelse på fællesledninger i en grundejerforening		04.05.2021
	Højesteret · Højesterets afgørelse om ledningsejeres betalingspligt for prøvegravninger efter gæsteprincippet		23.10.2018
	Landsretten · Vestre Landsret: Sag om gæsteprincippet ved ledningsarbejder i forbindelse med motorvejsbyggeri		29.01.2021
	Landsretten · Afgørelse om ekspropriation til kabellægning og fravigelse af gæsteprincippet		07.01.2021
	Landsretten · Grundejerforenings ret til fælles forsyningsledninger ved naboejendom		04.06.2020
	Vejdirektoratet · Rettigheder og tidsbegrænsninger ved udrulning af fjernvarme på private fællesveje		03.02.2026

Vejdirektoratet · Tvist om betaling for ledningsomlægning: Landvæsenskommissionskendelse fraviger vejlovens gæsteprincip	17.09.2025
Vejdirektoratet · Ansvar for skader på køretøjer ved vejarbejde: Fordeling mellem vejmyndighed og graveaktør	25.01.2024
Vejdirektoratet · Entreprenørs 2-års garanti for gravearbejde dækker ikke efterfølgende rotteskader uden årsagssammenhæng	06.11.2023
Vejdirektoratet · Vejmyndighedens pligt til at varsle vejarbejde og tage naboretlige hensyn	27.07.2020
Vejdirektoratet · Ledningsejer skal betale for prøvegravninger efter gæsteprincippet ved upræcise ledningsoplysninger	12.11.2015

§ 11 Sammenfatning af Vejdirektoratets linje

Praksis på gravetilladelses- og gæsteprincipområdet hviler på fire bærende akser.

For det første – vilkårene. Vejmyndigheden har vide rammer: opregningen i [vejloven § 76, stk. 2](#), er ikke udtømmende, og kommunen kan kræve bestemte gravemetoder, retableringsmetoder, farver, frister og bod. Men rammerne er indhegnet af et konkret, pligtmæssigt skøn. **Den hyppigste ophævelsesgrund i Vejdirektoratets praksis er skøn under regel** – typisk et krav om retableringsmetode 4 på en lavt trafikeret vej, båret af fast praksis, dårlige erfaringer med andre aktører eller manglende tilsynsressourcer i stedet for en konkret vejteknisk vurdering. Trafikale og vejtekniske hensyn er de primære; æstetik og lokalplanhensyn kan ikke alene bære en afgørelse efter vejlovgivningen.

For det andet – retableringen. Retablering betyder samme egenskaber og funktionalitet som før gravearbejdet. Vejmyndigheden kan **ikke** kræve vejen afleveret i bedre stand, og som udgangspunkt heller ikke retablering af et større areal end det opgravede og arbejdsarealet. Vil kommunen længere, skal den **godtgøre** en teknisk begrundelse – fx risiko for sætningsskader. Midlertidige retableringer, der skal bære trafik i 1–1,5 år, kan dog underlægges funktionskrav svarende til den faktiske driftsbelastning. Standardvilkårenes kap. 6.1.6 leverer den operative ramme: færdigmelding inden 5 dage, indsigelsesfrist på 10 arbejdsdage, og en 2-årig ansvarsfrist regnet fra vejmyndighedens overtagelse. Ansvar for defekte og utætte ledninger overlever fristen.

For det tredje – gæsteprincippet. Aktiveringstærsklen er lav: et brønddæksel, der ligger for højt og udgør en færdselsrisiko, er nok – også uden andet vedligeholdelsesarbejde. Men princippet forudsætter, at arbejdet er iværksat af vejmyndigheden (eller på privat fællesvej af de vedligeholdelsespligtige) inden for vejformålene. Det rækker derfor ikke til rent private anlægsprojekter eller til gennemførelse af en særtransport, og det kan ikke anvendes, efter at vejen er nedlagt. Bevisbyrden for, at ledningen **ikke** ligger som gæst, påhviler ledningsejeren, og fravigelse kræver aftale eller kendelse, der udtrykkeligt tager stilling til, hvem der bekoster ledningsarbejder ved ændret arealanvendelse. Ledningsejeren skal til enhver tid kunne påvise sine ledningers nøjagtige placering.

For det fjerde – kompetencen. Vejdirektoratet prøver kun retlige spørgsmål. Det vejtekniske skøn, erstatningsansvaret uden for kontrakt, årsagssammenhængen under 2-årsgarantien og de naboretlige gener ligger uden for direktoratets kompetence og hører under domstolene. Til gengæld er den retlige prøvelse skarp: manglende partshøring, forkert hjemmelshenvisning, uklare påbud og begrundelser, der ikke angiver de hovedhensyn, skønnet hviler på, fører gennemgående til ophævelse og hjemvisning – også når resultatet materielt kunne være det samme.

To udviklingstræk skal holdes for øje. Ved [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#) er der pr. 1. juli 2025 dels indsat et nyt **stk. 7 i vejloven § 73**, der giver vejmyndigheden hjemmel til straks og uden forudgående påbud at retablere for graveaktørens regning ved ulovlige gravearbejder, dels **indskrænket klageadgangen** til transportministeren for

en række afgørelser om brug af vejareal, jf. nyt stk. 2 i [vejloven § 132](#) og nyt stk. 3 i [privatvejsloven § 87](#). Ingen af ændringerne er endnu konsolideret ind i lovebekendtgørelserne.

LOV	Privatvejsloven § 70, stk. 1	Privatvejsloven § 87, stk. 2	Vejloven § 73, stk. 5
	Vejloven § 76, stk. 2	Vejloven § 77, stk. 1	Vejloven § 132, stk. 1
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Gæsteprincippet og ledningsejers ansvar ved brønddæksler og vejskader på private fællesveje i by (EMN-2025-30619)		03.06.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om krav til midlertidig retablering efter ledningsopgravninger i offentlige vejarealer		01.05.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om hjemmel til vejkorridorer ved særtransporter – herunder el-udkoblingsomkostninger og gæsteprincippet		13.04.2026
	Vejdirektoratet · Gæsteprincippet og Ledningsejers Betalingspligt for Sænkning af Brønddæksler		17.06.2025
	Vejdirektoratet · Kommunes påbud om fjernelse af belægning på privat fællesvej ophævet grundet usaglig begrundelse		12.03.2025
	Vejdirektoratet · Etablering af privat underjordisk p-anlæg under offentlig vej og anvendelse af gæsteprincippet		19.12.2024
	Vejdirektoratet · Usagligt Vilkår om Retablering af Cykelsti efter Metode 4 Ophævet af Vejdirektoratet		15.08.2024
	Vejdirektoratet · Ansvar for skader på køretøjer ved vejarbejde: Fordeling mellem vejmyndighed og graveaktør		25.01.2024
	Vejdirektoratet · Ugyldig afgørelse om betaling for ledningsflytning efter nedlæggelse af offentlig vej		09.08.2023
	Vejdirektoratet · Hjemmel til retablering og krav om særlig faglig ekspertise ved gravearbejde i specialbelægninger		24.04.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kommunes tekniske vurdering af reetablering efter gravearbejde på privat fællesvej		06.09.2022
	Vejdirektoratet · Påbud om retablering af fortov efter ulovlig opgravning ophævet grundet sagsbehandlingsfejl		07.07.2022

REFERENCE Lovgrundlag

6 paragraffer

Privatvejsloven § 70	stk. 1	Privatvejsloven § 87a	stk. 1
Vejloven § 73	stk. 5	Vejloven § 76	stk. 2
Vejloven § 77	stk. 1	Vejloven § 79	stk. 3

MATERIALE Citerede afgørelser

59 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS			4
14.03.2022	Højesteret afgør sag om betaling af ledningsarbejder i forbindelse med motorvejsbyggeri		1772-2120
15.02.2022	Betalingspligt ved omlægning af kloakledninger: Gæsteprincippet's rækkevidde ved offentligretlige afgørelser	bs-47737-2020-hjr	
04.05.2021	Højesterets afgørelse om gæsteprincippet's anvendelse på fællesledninger i en grundejerforening	bs-33546-2020-hjr	

23.10.2018	Højesterets afgørelse om ledningsejeres betalingspligt for prøvegravninger efter gæsteprincippet	51-2018
------------	--	---------

LANDSRET TEN · ANKEINSTANS	3
----------------------------	---

29.01.2021	Vestre Landsret: Sag om gæsteprincippet ved ledningsarbejder i forbindelse med motorvejsbyggeri	1462-3259
07.01.2021	Afgørelse om ekspropriation til kabellægning og fravigelse af gæsteprincippet	2195-2617
04.06.2020	Grundejerforenings ret til fælles forsyningsledninger ved naboejendom	732-829

VEJDIREKTORATET · NÆVN / KLAGEINSTANS	52
---------------------------------------	----

02.07.2026	Vejdirektoratet om påbud til ledningsejer for reparation af nedbrudt brøndhals i kommunevej	emn_2026_19573
03.06.2026	Gæsteprincippet og ledningsejers ansvar ved brønddæksler og vejskader på private fællesveje i by (EMN-2025-30619)	emn_2025_30619
28.05.2026	Anbringelse af bænke på vejarealet: krav om tilladelse og kompetencegrænser for erstatningsspørgsmål	emn_2026_15559
01.05.2026	Vejdirektoratets udtalelse om krav til midlertidig retablering efter ledningsopgravninger i offentlige vejarealer	emn_2026_12857
13.04.2026	Vejdirektoratets udtalelse om hjemmel til vejkorridorer ved særtransporter – herunder el-udkoblingsomkostninger og gæsteprincippet	emn_2026_07661
27.02.2026	Vejdirektoratet: Vejmyndigheder kan ikke kræve betaling for rådighedstilladelser ved ledningsarbejder	emn_2026_07135
03.02.2026	Rettigheder og tidsbegrænsninger ved udrulning af fjernvarme på private fællesveje	emn_2026_03617
13.01.2026	Vejmyndighedens adgang til at påbyde ledningsvedligeholdelse ved forventet vejskade	emn_2025_48523
09.01.2026	Kommuners hjemmel til at pålægge ledningsejere tidsfrister for flytning af ledninger ved vejarbejde	emn_2026_00337
13.11.2025	Vejdirektoratets udtalelse om vejmyndighedens sagsbehandling, krav til gravetilladelser og saglighed af skønsmæssige afslag	emn_2025_45693
16.10.2025	Lodsejeres pligt til at fjerne syge træer, der udgør en fare for trafiksikkerheden på offentlig vej, jf. Vejlovens § 87.	emn_2025_41009
17.09.2025	Twist om betaling for ledningsomlægning: Landvæsenskommissionskendelse fraviger vejlovens gæsteprincip	2022_6429
04.09.2025	Afvisning af klage over kommunalt afslag på erstatning for bilskade: Vejdirektoratet mangler kompetence i erstatningssager uden for kontrakt	emn_2025_36935
27.06.2025	Afvisning af klage: Kommunes brev om retablering efter gravearbejde var ikke en påklagelig afgørelse	emn_2025_19907
17.06.2025	Gæsteprincippet og Ledningsejers Betalingspligt for Sænkning af Brønddæksler	emn_2025_23733

28.05.2025	Grundejer anset ikke som part i sag om midlertidig vejafspærring grundet gravearbejde	emn_2024_45205
25.04.2025	Krav om tilladelse til opstilling af transformerboks på privat fællesvej i by	emn_2025_19723
02.04.2025	Renovering af fortov er faktisk forvaltningsvirksomhed og ikke en afgørelse, der kan påklages	emn_2024_612998
12.03.2025	Kommunes påbud om fjernelse af belægning på privat fællesvej ophævet grundet usaglig begrundelse	emn_2025_00041
19.12.2024	Etablering af privat underjordisk p-anlæg under offentlig vej og anvendelse af gæsteprincippet	emn_2024_194948
28.11.2024	Afvisning af klage over udkast til afgørelse om vejadgang og påbud	emn_2024_620212
26.11.2024	Retableringspligt for graveskader på offentlig vej fra arbejde på nabogrund	emn_2024_58450
16.08.2024	Ulovlig brostensbelægning på offentlig P-plads: Vejdirektoratet opretholder kommunalt påbud om fjernelse	24_05015 og emn_2024_50440
15.08.2024	Usagligt Vilkår om Retablering af Cykelsti efter Metode 4 Ophævet af Vejdirektoratet	emn_2024_58767
08.04.2024	Kommunes handlemuligheder når egen entreprenør udfører vejarbejde uden tilladelse	24_04575
29.01.2024	Vejledning om partshøring, vejskel og ledningsflytning ved etablering af ladestandere på offentlige veje	24_00741
25.01.2024	Ansvar for skader på køretøjer ved vejarbejde: Fordeling mellem vejmyndighed og graveaktør	24_00418
06.11.2023	Entreprenørs 2-års garanti for gravearbejde dækker ikke efterfølgende rotteskader uden årsagssammenhæng	23_16093
16.08.2023	Ugyldige vilkår i gravetilladelse: Kommune anerkendte fejl i retableringskrav	23_09149
09.08.2023	Ugyldig afgørelse om betaling for ledningsflytning efter nedlæggelse af offentlig vej	2023_470
20.06.2023	Ugyldigt vilkår i gravetilladelse: Kommune anerkendte fejl i krav om retableringsmetode	23_08737
24.04.2023	Hjemmel til retablering og krav om særlig faglig ekspertise ved gravearbejde i specialbelægninger	23_04778
31.03.2023	Vejmyndighedens hjemmel til at stille krav om farve på kabelskabe	20_01653
23.03.2023	Sagligheden af Vilkår om Retableringsmetode i Gravetilladelser	23_03619
15.12.2022	Kommunens hjemmel til påbud om fjernelse af rødder under fortov	22_18441
30.11.2022	Afvisning af klage over vejvand: Forskel på afgørelse og faktisk forvaltningsvirksomhed	22_14904
31.10.2022	Procedure for håndhævelse af vilkår i gravetilladelser og konsekvenser ved manglende overholdelse	22_16063
17.10.2022	Kommuners hjemmel til at fjerne efterladte trailere og affald på offentlige veje	22_14269

06.09.2022	Afvisning af klage over kommunes tekniske vurdering af reetablering efter gravearbejde på privat fællesvej	22_11634
12.08.2022	Vejlovens § 1: Vejdirektoratets vejledning om saglige hensyn i vejadministration	22_11710
07.07.2022	Påbud om reetablering af fortov efter ulovlig opgravning ophævet grundet sagsbehandlingsfejl	22_07939
18.05.2022	Vejloven giver ikke hjemmel til at pålægge grundejer at betale for reetablering af fortov efter fjernelse af rødder	22_07275
26.11.2021	Bod for manglende koordinering af gravearbejder: Vejmyndighedens beføjelser og sanktionsmuligheder	21_15978
04.10.2021	Retningslinjer for ledningsarbejde i vejareal: Tilladelser, vilkår og fjernelse af udtjente anlæg	21_13624
28.06.2021	Kommunens pligt til at føre tilsyn med gravearbejder på private fællesveje	21_08918
12.04.2021	Kommuners reaktionsmuligheder over for graveaktører, der misligholder gravetilladelser	21_04664
10.09.2020	Misbrug af 'akutarbejde' for at omgå krav om gravetilladelse	20_11890
27.07.2020	Vejmyndighedens pligt til at varsle vejarbejde og tage naboretlige hensyn	20_09026
22.07.2020	Ulovligt kommunalt påbud om fuld asfaltering efter gravearbejde på privat fællesvej	20_08717
30.03.2020	Kommuners ret til at stille vilkår om gravefri metoder i gravetilladelser	20_03337
17.01.2020	Vejmyndighedens adgang til at stille vilkår eller nægte gravetilladelse efter vejrenovering	20_00788
12.11.2015	Ledningsejer skal betale for prøvegravninger efter gæsteprincippet ved upræcise ledningsoplysninger	2015_4906

04

PRAKSISOVERSIGT · VEJDIREKTORATET

Praksisoversigt over nedklassificering og nedlæggelse af offentlig vej

Vejdirektoratets prøvelse af kommunernes § 15-beslutninger – trafikal vurdering, tilstandsrapport og proceduren efter vejlovens §§ 124-128

Version 1 Opdateret 16. jul. 2026 49 afgørelser · 2017-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Når en kommunalbestyrelse beslutter at nedklassificere en kommunevej til privat fællesvej eller helt nedlægge den, prøver Vejdirektoratet som klagemyndighed alene de retlige spørgsmål – ikke rimeligheden af kommunens trafikale skøn. Praksis er domineret af en meget stor serie klager over Aarhus Kommunes harmoniseringsprojekt fra 2017, hvor op mod 900 vejstrækninger nedklassificeres over en 20-årig periode, og hvor Vejdirektoratet uden undtagelse har opretholdt kommunens afgørelser. Oversigten gennemgår, hvad Vejdirektoratet faktisk lægger vægt på i § 15-vurderingen, hvilke dokumentationskrav tilstandsrapporten efter § 125 stiller, hvor grænsen går mellem en formel nedklassificering og en administrativ berigtigelse af vejregisteret, samt retsvirkningerne ved fuld nedlæggelse efter §§ 124 og 127.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01 Vejdirektoratet kræver, at kommunens beslutning hviler på en samlet trafikal vurdering – men accepterer, at en betydelig økonomisk besparelse indgår som motiv, så længe den trafikale vurdering er reel og saglig.
- 02 Vejdirektoratet accepterer harmonisering af vejnettet – ensartet klassificering af trafikalt sammenlignelige veje – som et selvstændigt sagligt hensyn efter vejlovens § 15.
- 03 Vejdirektoratet afviser konsekvent klager over brud på lighedsprincippet baseret på en sammenligning med nye boligområder: nedklassificering af en eksisterende offentlig vej og etablering af nye private fællesveje i nye udstykninger er ikke juridisk sammenlignelige situationer.
- 04 Vejdirektoratet kan ikke efterprøve kommunens vejtekniske skøn – hverken vurderingen af vejens trafikale betydning eller tilstandsrapportens beregning af restlevetid – men prøver, om rapporten er udarbejdet, aktuel og bygger på et sagligt grundlag.
- 05 Vejdirektoratet accepterer, at tilstandsrapporten fremsendes som et link, når der ikke er holdepunkter for, at parterne var afskåret fra at tilgå den.

- 06** En kommunes blotte konstatering af, hvilken status en vej antages at have, er en konstaterende retsakt og ikke en påklagelig afgørelse – Vejdirektoratet afviser sådanne klager efter vejlovens § 132, stk. 1.
- 07** Har en vej reelt status som offentlig vej, skal kommunen følge hele proceduren i §§ 124-126 for at ændre status; er vejen derimod aldrig lovligt optaget som offentlig, kan registerfejlen berigtiges uden nedklassificeringsprocedure.
- 08** Ved fuld nedlæggelse skal vejen opretholdes, hvis den efter matrikelkort er eneste adgangsvej, eller hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at vejen er vigtig for en ejendom, jf. § 124, stk. 2 – afviser kommunen kravet, kan grundejeren kræve spørgsmålet indbragt for taksationsmyndighederne inden 4 uger.
- 09** Nedlægges vejen helt, råder kommunalbestyrelsen frit over arealet efter § 127, stk. 1, og kommunens vedligeholdelsespligt for vejen og dens bygværker ophører.
- 10** Grundejere har ikke krav på erstatning, blot fordi de fremover skal vedligeholde vejen som privat fællesvej.
- 11** Klagefristen på 4 uger håndhæves strengt – Vejdirektoratet afviser for sene klager, også ved påberåbte tekniske problemer med den digitale klageformular, når rettidige indsendelsesforsøg ikke dokumenteres.
- 12** Ved delvis nedlæggelse eller frasalg af en del af et offentligt vejareal skal §§ 124-128 anvendes analogt, jf. UfR 1984.972H, herunder med partshøring af parter med væsentlig og direkte interesse.
- 13** Vejdirektoratet ophæver og hjemviser, når kommunen har tilsidesat undersøgelsesprincippet eller undladt den lovpligtige partshøring – også når kommunen selv er ejer af arealet.

Retsgrundlaget: § 15-kompetencen og sontringen mellem nedklassificering og nedlæggelse

§ 1

Kompetencen til at ændre en kommunevejs status ligger hos kommunalbestyrelsen efter [Vejloven § 15](#):

»Kommunalbestyrelsen bestemmer, hvilke nye kommuneveje der skal anlægges, hvilke bestående kommuneveje der skal flyttes, nedklassificeres eller nedlægges, jf. § 124, og hvilke private fællesveje der skal optages som kommuneveje. Beslutninger herom skal træffes på baggrund af en samlet trafikal vurdering og må ikke kun være begrundet i økonomiske forhold.«

Vejloven definerer selv begrebet i [§ 3, stk. 1](#), nr. 11: nedklassificering er »den proces, hvorefter en offentlig vej ændrer status til en privat vej eller privat fællesvej«. En **nedlæggelse** er derimod den proces, hvorefter vejarealet helt skal udgå som færdselsareal.

Sontringen er ikke akademisk. [Vejledning i lov om offentlige veje](#) fastslår, at »procedurereglerne i vejlovens §§ 124 og 125 finder i **begrænset omfang** anvendelse ved nedlæggelse af kommuneveje«. Vejdirektoratet har udfoldet konsekvensen i [23-08486](#):

»De arealer, der skal nedlægges og kan udgå som vej, er ikke undergivet kravene i vejlovens § 124, stk. 3, om en frist på 4-6 år, eller § 125 om tilstandsrapport med dokumentation for, at vejen med udstyr er i god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige trafik på vejen.«

Kommunen kan dog »ikke undlade at iagttage bestemmelserne i vejlovens § 124, stk. 2, 6 og 7« – dvs. pligten til at opretholde vejen ved vigtighed, offentliggørelsen og 8-ugersfristen for at kræve vejen opretholdt.

Disposition	§ 124, stk. 3 (4-6 år)	§ 125 (tilstandsrapport)	§ 124, stk. 2, 6 og 7
Nedklassificering til privat fællesvej/privat vej	Ja	Ja	Ja
Fuld nedlæggelse (arealet udgår som vej)	Nej	Nej	Ja

Efter § 126 kan både 4-6-årsfristen og kravet om tilstandsrapport fraviges ved aftale, når kommunalbestyrelsen og **samtlige** berørte grundejere er enige. Vejledningen anbefaler, at en sådan aftale indgås skriftligt og beskriver vejens tilstand på overdragelsestidspunktet.

Statsveje følger et andet spor: efter § 12 bestemmes det som udgangspunkt ved lov, hvilke statsveje der skal nedlægges eller overgå til anden status. Ved [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#) (i kraft 1. juli 2025) er § 12 nyaffattet, så transportministeren kan træffe bestemmelse om »optagelse, nedklassificering og nedlæggelse af statsveje med henblik på optimering og tilpasning af statsvejnettet«, og definitionen i § 3, stk. 1, nr. 11, er samtidig udvidet, så nedklassificering også omfatter statsvejes overgang til kommunevej. Kommunevejenes retsstilling efter §§ 15 og 124-128 er derimod **uændret** af 2025-reformen.

LOV

[Vejloven § 3, stk. 1](#)[Vejloven § 12](#)[Vejloven § 15](#)[Vejloven § 124](#)[Vejloven § 125](#)[Vejloven § 126](#)PRAKSIS · **Vejdirektoratet** · Vejledning om procedure og hensyn ved nedklassificering af offentlig vej til privat vej 23.06.2023

§ 2 **Vejdirektoratets prøvelsesintensitet: kun retlige spørgsmål – det trafikale og vejtekniske skøn er unddraget prøvelse**

Vejdirektoratets kompetence følger af [Vejloven § 132, stk. 1](#): kommunalbestyrelsens afgørelser kan påklages til transportministeren »for så vidt angår **retlige spørgsmål**«. Den afgrænsning er den røde tråd gennem hele praksis, og Vejdirektoratet formulerer den ensartet – fx i [EMN-2025-07009](#), hvor Grundejerforeningen V havde fremlagt tekniske notater fra Rambøll, der modsagde kommunens tilstandsrapporter:

Vejdirektoratet kan ikke efterprøve kommunens vejtekniske skøn eller vurdere, om vejen med rimelighed kan nedklassificeres.

Direktoratet nøjedes med at konstatere, at de lovpligtige rapporter forelå, var under ét år gamle og dokumenterede en restlevetid over de fastsatte krav – og at der ikke var holdepunkter for at antage, at rapporterne var udarbejdet på et usagligt grundlag. Samme linje i [24-01763](#), hvor direktoratet »understregede, at de ikke kan efterprøve kommunens skønsmæssige vurdering af vejens betydning, så længe lovens rammer er overholdt«.

Hvad Vejdirektoratet DA prøver:

- Om der overhovedet foreligger en trafikal vurdering, og om den er saglig og inden for § 15's rammer.
- Om procedurereglerne i §§ 124-126 er iagttaget (frister, offentliggørelse, partshøring, tilstandsrapport).
- Om forvaltningslovens regler og de almindelige forvaltningsretlige grundsætninger er overholdt – undersøgelsesprincippet, partshøring efter [Forvaltningsloven § 19](#), begrundelse efter [§ 22](#) og [§ 24](#), lighedsprincippet og forbuddet mod skøn under regel.

Hvad Vejdirektoratet IKKE prøver:

- Rimeligheden eller hensigtsmæssigheden af, at netop denne vej nedklassificeres.
- Vejtekniske vurderinger af belægningens tilstand og restlevetidsberegninger.
- Den interne politiske proces i kommunen. I [EMN-2024-02142](#) gjorde klageren gældende, at byrådet ikke havde været tilstrækkeligt oplyst om § 15-kravene, da beslutningen blev truffet. Vejdirektoratet afviste genoptagelse og understregede, at det ikke kan tage stilling til den interne politiske proces, men kun til om lovgivningen er overholdt.
- Privatretlige spørgsmål – hævnd, servitutfortolkning og erstatningskrav henvises konsekvent til domstolene, jf. [24-03984](#) og [EMN-2025-11901](#).

En særlig skærpelse gælder, hvor kommunen er både vejejer og vejmyndighed. Det udløser ikke inhabilitet – loven giver ingen substitutionsmulighed – men Vejdirektoratet har i [EMN-2025-19699](#) understreget, at situationen kræver »særlig intensiv prøvelse af, om kommunen har varetaget usaglige hensyn«.

LOV

[Forvaltningsloven § 19](#)[Forvaltningsloven § 22](#)[Forvaltningsloven § 24](#)[Vejloven § 15](#)[Vejloven § 132, stk. 1](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Nedklassificering af kommunevej godkendt trods klage over vejens tilstand	02.06.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kommunes udtalelse om vejstatus: Ikke en formel afgørelse	21.03.2025
	Vejdirektoratet · Afslag på genoptagelse af sag om nedklassificering af offentlig vej	30.08.2024
	Vejdirektoratet · Stadfæstelse af Aarhus Kommunes nedklassificering af S-vej til privat fællesvej	16.04.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage: Kommunes brev om vejstatus var ikke en formel afgørelse	27.03.2024

Hvad Vejdirektoratet lægger vægt på i § 15-vurderingen – og økonomiens rolle

Bemærkningerne til den oprindelige § 15 i lovforslaget til lov om offentlige veje m.v. (fremsat 9. oktober 2014) er kategoriske:

»Med den foreslåede bestemmelse er det præciseret, at anlæg og nedlæggelse af offentlige veje og optagelse af private fællesveje skal ske efter en samlet konkret, trafikalt planlægning. Det er fremhævet, at der skal være tale om trafikalt planlægning. En beslutning efter den foreslåede § 15, der kun er begrundet i økonomiske hensyn, vil ikke være lovlig.«

Forarbejderne angiver samtidig det materielle pejlemærke: »Hvis det lægges til grund, at en vej overvejende anvendes til færdsel, der ikke har ærinde eller betjener ejendomme ved den pågældende vej og heller ikke er lokaltrafik, fordi den pågældende vej indgår i et afgrænset net af flere veje, bør en sådan vej i almindelighed være offentlig.«

Den økonomiske indsigelse afvises konsekvent. I hele Aarhus-serien var klagernes hovedanbringende, at beslutningen reelt alene skyldtes en årlig besparelse på ca. 10 mio. kr. Vejdirektoratet har uden undtagelse afvist argumentet – se [22-16054](#) (Hvedemarken), [22-17889](#) (Revlingebakken), [22-16566](#) (Elleparken) og [22-16580](#) (Munkhøj). Formuleringen i Munkhøj-sagen fanger normen præcist:

Det er lovligt at inddrage økonomiske overvejelser, så længe de ikke er den eneste grund.

Harmonisering er et selvstændigt sagligt hensyn. I [22-17639](#) fastslog Vejdirektoratet, at ønsket om at harmonisere vejnettet for at sikre ligebehandling af veje med ensartet funktion i sig selv er et sagligt hensyn efter § 15. Linjen er ført videre i [EMN-2025-46887](#), hvor kommunens sideløbende jagt på »økonomiske besparelser og administrativ enhedsgrad« blev betegnet som »et tilladeligt supplerende hensyn, der ikke fratager afgørelsen dens lovlighed«.

De faktiske omstændigheder der gentagne gange afgør udfaldet. På tværs af afgørelserne lægger Vejdirektoratet vægt på, at kommunen har dokumenteret, at vejen:

- er en **blind eller lukket vej**, der fortrinsvis betjener de tilgrænsende ejendomme,
- **ikke indgår i det overordnede sammenhængende vejnet**,
- **ikke er en væsentlig færdselsåre** med gennemkørende trafik,
- **ikke er en vigtig omkørselsrute**, og
- **ikke betjener rutebusser.**

Omvendt er der en lang række forhold, som klagere gentagne gange påberåber sig **uden** at det ændrer udfaldet:

Klagerens anbringende	Sag	Vejdirektoratets vurdering
Skolebus kører på vejen	22-17214	Skolebuskørsel er »vedkommende trafik«, der betjener ejendommene ved vejen – ikke gennemkørende trafik
Vejen bruges som omkørselsrute ved vejarbejde	22-17214	Brugen vurderet sjælden og kortvarig
Besøgende til kirke og børnehave parkerer på vejen	22-17214	Ændrer ikke vejens status; private fællesveje i by er åbne for offentlig færdsel, og grundejerne kan søge færdselsregulering efter Privatvejsloven § 57, stk. 1
Vejen bærer cykeltrafik	23-15243	Nedklassificeringen var lovlig
Trafikken forventes at vokse i fremtiden	23-16888	Fremtidig trafikudvikling er ikke afgørende
Vejen er adgangsvej til en offentlig strand	24-01763	Ændrer ikke vurderingen
Tinglyst deklaration fra 1963 om at vejene skal være offentlige	22-17559	En tinglyst deklaration kan ikke forhindre vejmyndigheden i at udøve sin offentligretlige kompetence; et evt. privatretligt krav hører under domstolene
Borgerforslag mod nedklassificering af 900 veje	24-01763	Uden retlig betydning

Vejledningen supplerer i [afsnittet om hvilke hensyn der kan varetages](#): vejlovgivningen forudsætter ikke, at en vej skal være offentlig, blot fordi den er adgangsvej til en offentligt ejet ejendom eller en publikumsrettet

virksomhed – men kommunens praksis skal være »gennemskuelig«, hvile »på prioritering mellem saglige hensyn« og gøre det muligt at tage konkret stilling i hver enkelt sag.

At § 15-vurderingen har reelt indhold ses spejlvendt i optagelsessagerne: i [EMN-2025-12079](#) blev et afslag på opklassificering af en sommerhusvej med 910 biler i døgnet opretholdt, fordi færdslen »langt overvejende var lokaltrafik inden for et afgrænset net af private fællesveje« – mens en kommunes opklassificering af trafikale grunde tilsvarende blev opretholdt i [20-12215](#). Det er den samme trafikale målestok, der anvendes begge veje.

LOV	Privatvejsloven § 57, stk. 1	Privatvejsloven § 58	Vejloven § 15
PRAKSIS			
	Vejdirektoratet · Stadfæstelse af nedklassificering fra kommunevej til privat fællesvej i landzone		09.01.2026
	Vejdirektoratet · Afslag på opklassificering af privat fællesvej i sommerhusområde: Vurdering af lokaltrafik		26.05.2025
	Vejdirektoratet · Stadfæstelse af Aarhus Kommunes nedklassificering af S-vej til privat fællesvej		16.04.2024
	Vejdirektoratet · Klage over nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej afvist – Fremtidig trafikudvikling ikke afgørende		18.03.2024
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af vej med cykeltrafik til privat fællesvej var lovlig		07.02.2024
	Vejdirektoratet · Godkendelse af Nedklassificering af Offentlig Vej: Økonomiske Hensyn og Lighedsprincippet		23.03.2023
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej på trods af tinglyst deklaration		06.03.2023
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af Offentlig Vej til Privat Fællesvej: Vejdirektoratet Opretholder Kommunens Afgørelse		27.02.2023
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej var lovlig		22.02.2023
	Vejdirektoratet · Kommunes nedklassificering af vej fra offentlig til privat fællesvej var lovlig trods økonomiske motiver		21.02.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af Klage over Nedklassificering: Hensyn til Harmonisering af Vejnet Anses for Sagligt		20.02.2023
	Vejdirektoratet · Opretholdelse af kommunes afgørelse om nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej		20.02.2023
	Vejdirektoratet · Kommunes opklassificering af privat fællesvej til offentlig vej på grund af trafikale hensyn blev opretholdt		29.10.2020

§ 4 Tilstandsrapporten efter § 125: dokumentationskravet, restlevetiden og de 25 % contra 50 %

[Vejloven § 125, stk. 1](#) forudsætter, at kommunalbestyrelsen **inden** den endelige beslutning ved en tilstandsrapport dokumenterer, »at vejen med udstyr er i god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige trafik på vejen«. Vejdirektoratet citerer bestemmelsen ordret i [24-01763](#):

»Vejmyndigheden skal – som det fremgår af vejlovens § 125 – udfærdige en tilstandsrapport, der dokumenterer, at vejen med udstyr er i god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige trafik på vejen.«

Formkravene er udmøntet i [Bekendtgørelse om tilstandsrapporters udformning og indhold m.v.](#), hvis [§ 1, stk. 2](#) kræver »en konkret vurdering af vejens stand, herunder en vurdering af de enkelte vejelementers forventede tekniske levetid«, og hvis [§ 2](#) binder rapporten til formularen i bilag 1. Bilaget kræver særskilt stillingtagen til kørebane, fortove/kantsten, afvanding (brønde, ledninger, rabat/trug og grøft), belysning, vejudstyr og bygværker med spændvidde over 2 m – hvert element med et »egnet for nedklassificering: ja/nej«.

Restlevetidsnormen. Bekendtgørelsen fastsætter ikke selv en procentsats. Normen står i [Vejledning i lov om offentlige veje](#):

»I almindelighed skal vejens elementer – slidlag, belægning, vejkasse, vejafvandingssystem, vejbelysning, afmærkning m.m. – have en forventet restlevetid på en fjerdedel af anlægselementets tekniske levetid, og vejafvandingssystemet skal kunne håndtere normale nedbørsmængder.«

Det ofte omtalte »50 %-krav« er derimod et **selvpålagt, skærpet kommunalt krav**, ikke et lovkrav. Sondringen fremgår eksplicit af [22-16056](#) (Bygmarken), hvor Vejdirektoratet opstillede lovens normalkrav på 25 % over for kommunens eget minimumskrav på 50 %.

I praksis ligger de målte restlevetider i Aarhus-serien langt over begge:

Vej	Sag	Målt restlevetid
Porsbakken	22-16579	82,14 %
Skoleparken 68-92	22-17559	82,14 %
Spergelbakken	22-16879	80,25 %
Hvedemarken	22-16054	79,01 %
Bygmarken	22-16056	71,50 %
S-vej	24-01763	70,40 %
Munkhøj	22-16580	68,81 %
Revlingebakken	22-17889	68,68 %
Højgårdsparken	22-17214	63-74 %
A-vej (landzone)	EMN-2025-46887	60,90 %
S-vænget (tre strækninger)	EMN-2025-07009	58,39 / 61,08 / 63,77 %
Elleparken	22-16566	51,57 %

Hvad Vejdirektoratet accepterer og afviser om tilstandsrapporten:

- **Link frem for fysisk fremsendelse accepteres.** Klagerne gjorde i hele Aarhus-serien gældende, at fremsendelse af rapporten via et link stred mod § 125, stk. 2, og lov om digital post § 10. Vejdirektoratet afviste i [22-16879](#) og [22-16579](#), da der ikke var bevis for, at linket var utilgængeligt – **bevisbyrden for, at man var afskåret fra rapporten, ligger hos klageren.**
- **Konstaterede revner er ikke i sig selv diskvalificerende.** I [22-17214](#) anerkendte rapporten revner i asfalten i hele vejens længde, men den samlede konklusion om »god og forsvarlig stand i forhold til den fremtidige trafik« blev opretholdt. Tilsvarende i [22-18442](#) og [EMN-2025-07087](#).
- **Modstridende privat sagkyndig vurdering rykker ikke.** I [EMN-2025-07009](#) fandt direktoratet, at kommunen i tilstrækkelig grad havde forholdt sig til klagerens Rambøll-notater, »selvom de ikke eksplicit er nævnt i afgørelsesbegrundelsen«.
- **Kommunens 5-årige indeståelse har ingen hjemmel – men skader ikke.** Aarhus tilbød gennemgående at indestå for rendestensbrønde og stikledninger i 5 år og at dække tinglysningsafgiften ved dannelse af et vejlav. Vejdirektoratet bemærkede udtrykkeligt i [EMN-2025-07009](#), at indeståelsen »ikke er hjemlet i vejlovgivningen« – den indgår altså som et frivilligt tilbud, ikke som et retligt vilkår.
-

Forsyningsselskabers afvandingselementer kan ikke overdrages. Både [23-08486](#) og [EMN-2025-07009](#) fastslår, at afvandingselementer, der ejes og drives af et forsyningsselskab, ikke kan overdrages til private som følge af en nedklassificering.

Formålet med hele § 125-konstruktionen er beskrevet i [vejledningens indledende bemærkninger](#): at sikre grundejerne »imod, at I skal overtage en kommunevej med et aktuelt vedligeholdelsesbehov«.

LOV	Vejloven § 125	Vejloven § 126	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Stadfæstelse af nedklassificering fra kommunevej til privat fællesvej i landzone		09.01.2026
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af kommunevej godkendt trods klage over vejens tilstand		02.06.2025
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af Offentlig Vej: Vejdirektoratet Opretholder Kommunes Afgørelse Trods Klage over Tilstandsrapport		02.06.2025
	Vejdirektoratet · Stadfæstelse af Aarhus Kommunes nedklassificering af S-vej til privat fællesvej		16.04.2024
	Vejdirektoratet · Vejledning om procedure og hensyn ved nedklassificering af offentlig vej til privat vej		23.06.2023
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets stadfæstelse af Aarhus Kommunes nedklassificering af Agernvej og Vilhelmsborgvænget		11.04.2023
	Vejdirektoratet · Godkendelse af Nedklassificering af Offentlig Vej: Økonomiske Hensyn og Lighedsprincippet		23.03.2023
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej på trods af tinglyst deklaration		06.03.2023
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af Offentlig Vej til Privat Fællesvej: Vejdirektoratet Opretholder Kommunens Afgørelse		27.02.2023
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af Offentlig Vej til Privat Fællesvej Godkendt trods Klager over Økonomiske Motiver og Sagsbehandling		22.02.2023
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af Offentlig Vej til Privat Fællesvej: Vejdirektoratet Opretholder Aarhus Kommunes Afgørelse		22.02.2023
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej var lovlig		22.02.2023
	Vejdirektoratet · Afgørelse om nedklassificering af Bygmarken fra offentlig vej til privat fællesvej i Aarhus Kommune		21.02.2023
	Vejdirektoratet · Kommunes nedklassificering af vej fra offentlig til privat fællesvej var lovlig trods økonomiske motiver		21.02.2023
	Vejdirektoratet · Opretholdelse af kommunes afgørelse om nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej		20.02.2023

§ 5 Ligebehandlingsprincippet: hvorfor sammenligningen med nye boligområder altid falder

Det mest gennemgående anbringende i Aarhus-serien – ved siden af økonomien – er, at nedklassificeringen krænker lighedsprincippet, fordi grundejerne skal overtage en **ældre** vej uden opsparing til vedligehold, mens grundejere i nye boligområder fra starten får en helt ny privat fællesvej.

Vejdirektoratet afviser argumentet med den samme, gennemgående begrundelse: der er ikke tale om »**væsentligt lige forhold**«. Formuleringen står klarest i [22-16879](#) (Spergelbakken): nedklassificering af en eksisterende offentlig vej er reguleret af specifikke regler i vejloven, som netop skal sikre de nye vedligeholdelsesforpligtede grundejere, bl.a. gennem krav til vejens stand – mens nye private fællesveje i nye udstykninger er underlagt et andet regelsæt. Samme ræsonnement i [22-16198](#) (Blåbærvej), [22-16580](#), [22-17639](#) og [22-17889](#). Argumentationsfiguren er elegant: **reglerne om tilstandsrapport og restlevetid ER lighedsgarantien** – de fjerner netop den forskel, klagerne påberåber sig.

Omvendt vender lighedsprincippet også den anden vej: det er efter Vejdirektoratets praksis **ikke usagligt** at behandle trafikalt sammenlignelige veje ensartet. I [22-17889](#) formuleres det direkte: »Det er ikke usagligt at harmonisere status for trafikalt sammenlignelige veje.«

At lighedsprincippet ikke er tandløst i Vejdirektoratets hænder, ses af sager uden for nedklassificeringsområdet. I [23-09372](#) hjemviste direktoratet Hjørring Kommunes afslag på udeservering, bl.a. fordi kommunen ikke havde foretaget »en saglig vurdering af, hvorfor to sammenlignelige sager skulle behandles forskelligt«. Og i [21-000879](#) blev en påstået forskelsbehandling ved overdragelse af vedligeholdelsespligt godkendt netop **fordi** kommunen kunne godtgøre, at de veje, der havde fået ny belægning, havde en restlevetid under 5 år – forskelsbehandlingen var begrundet i objektive, saglige kriterier (vejens faktiske tekniske stand).

Mønstret er dermed: **Vejdirektoratet kræver, at kommunen kan pege på et objektivt, vejteknisk eller trafikalt kriterium bag enhver forskelsbehandling – men accepterer et generelt harmoniseringsprojekt, netop fordi det gør klassificeringen ensartet.**

LOV	Vejloven § 15	Vejloven § 125	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Godkendelse af Nedklassificering af Offentlig Vej: Økonomiske Hensyn og Lighedsprincippet		23.03.2023
	Vejdirektoratet · Godkendelse af Kommunes Nedklassificering af Offentlig Vej til Privat Fællesvej		07.03.2023
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af Offentlig Vej til Privat Fællesvej: Vejdirektoratet Opretholder Kommunens Afgørelse		27.02.2023
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af Offentlig Vej til Privat Fællesvej: Vejdirektoratet Opretholder Aarhus Kommunes Afgørelse		22.02.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af Klage over Nedklassificering: Hensyn til Harmonisering af Vejnet Anses for Sagligt		20.02.2023

§ 6 Proceduren efter §§ 124-126: 4-6-årsfristen, partshøring og offentliggørelse

Proceduren er den mest formaliserede i vejloven, og Vejdirektoratets prøvelse her er reel og fuld – det er en legalitetskontrol, ikke et skøn.

4-6-årsfristen. Efter [§ 124, stk. 3](#) kan kommunalbestyrelsen tidligst træffe endelig beslutning **4 år** efter offentliggørelsen af planen, og beslutningen skal træffes senest **6 år** efter. Formålet er ifølge [vejledningen](#), at grundejerne skal kunne nå at indrette sig – fx ved at organisere sig i et vejlav – og at spørgsmålet kan indgå i kommuneplanrevisionen hvert 4. år. Aarhus-projektet illustrerer forløbet præcist; i [EMN-2025-07009](#) forløb sagen: harmoniseringsprojekt igangsat 2017 → underretning af grundejere 5. april 2019 → partshøring med foreløbige tilstandsrapporter 31. januar 2024 → endelig afgørelse 24. januar 2025. Vejdirektoratet har særskilt behandlet, hvilke konsekvenser en verserende klagesag har for 6-årsfristen, i [21-02325](#).

Offentliggørelse og partshøring. [§ 124, stk. 6](#) kræver, at de planlagte beslutninger offentliggøres, at berørte ejere samtidig høres, og at meddelelsen og offentliggørelsen **skal indeholde oplysning om indholdet af stk. 2 og 7**. Forarbejderne til [§ 124](#) præciserer, at der ikke er krav til en bestemt form for offentliggørelse, og at den pligtmæssige høring af *brugere* (lejere m.fl.) bevidst udgik ved 2014-loven – lejere med tilstrækkelig intensiv berøring får dog partsstatus efter den almindelige forvaltningsret.

Høringsfristen på 8 uger. Efter [§ 125, stk. 2](#) sendes tilstandsrapporten i høring med en frist på mindst 8 uger, og den offentliggøres samtidig med tilsvarende frist. Forarbejderne forklarer, at fristen blev **nedsat fra 12 til 8 uger** ved 2014-loven for at fremme sagernes afgørelse, og at nedsættelsen »ikke vurderes at forringe borgernes retssikkerhed«, bl.a. fordi fristen dermed bliver den samme som høringsfristen over de påtænkte beslutninger i øvrigt. Anmoder en grundejer om det, skal vejmyndigheden tage stilling til forlængelse efter [Forvaltningsloven § 21](#). Netop en forlængelse blev godkendt i [EMN-2025-46887](#), hvor kommunen eftersendte vejrets bilag og forlængede fristen tilsvarende.

Endelig tilstandsrapport og meddelelse. [§ 125, stk. 3](#) kræver, at kommunen efter behandling af høringssvarene udfærdiger en **endelig** tilstandsrapport, meddeler afgørelsen og rapporten til parterne og offentliggør begge dele. Proceduretrinene er kortlagt trin for trin i [22-17559](#).

Vejret og ejerskab ved overgang til privat fællesvej. Efter [§ 124, stk. 5](#) skal kommunalbestyrelsen bestemme, hvem der fremover skal eje vejarealet, og hvilke ejendomme der skal have vejret – og sørge for tinglysning af både vejret og adkomst. Vejdirektoratet har i [23-16886](#) fortolket bestemmelsen **restriktivt**: [§ 124, stk. 5](#), giver kun hjemmel til at tildele vejret til den vej, der konkret nedklassificeres – ikke til andre nærliggende private fællesveje. Ønsker kommunen at sikre adgang ad en anden vej, må den i stedet vurdere, om der foreligger et »særligt tilfælde« efter [Privatvejsloven § 26, stk. 2, nr. 2](#). Og tildeler kommunen vejret af egen drift – ikke efter ansøgning – er der ikke hjemmel til at opkræve betaling efter [Privatvejsloven § 26, stk. 3-5](#). Tildelingen af vejret til en tilgrænsende ejendom var også omdrejningspunkt i [EMN-2025-44547](#).

Vejudstyr, ledninger og belysning. [23-08486](#) er den mest udførlige gennemgang: kommunen kan ikke overdrage vejudstyr, den ikke selv ejer; belysningens skæbne er et rent privatretligt spørgsmål mellem vejejer og ejeren af belysningen – men kommunen kan på sagligt grundlag beslutte efter [Privatvejsloven § 7](#), at vejen fortsat skal holdes belyst; ledningsejere kan efter [§ 127, stk. 3](#) kræve en ledningsdeklaration tinglyst for egen regning, og der skelnes ikke mellem ledninger på gæsteprincippet og ledninger med bedre ret. Der er intet krav om, at en landinspektør medvirker.

Erstatning. Bemærkningerne til [§ 124](#) i 2014-lovforslaget forudsatte, at de grundejere, der pålægges øgede vedligeholdelsesforpligtelser ved vejens overgang til privat fællesvej, ikke af den grund kan kræve erstatning fra kommunalbestyrelsen. [Vejledningen](#) siger det direkte til grundejeren: »Du har ... ikke krav på erstatning fra kommunen, blot fordi du fremover skal vedligeholde vejen som privat vej eller som privat fællesvej. Du kan ikke pålægge kommunalbestyrelsen at overtage din ejendom med den begrundelse, at vejen ikke længere er en kommunevej.« Vejdirektoratet anvendte netop dette over for et erstatningskrav i [22-16566](#) (Elleparken).

Efter nedklassificeringen overgår vedligeholdelsespligten – i by og bymæssigt område til de tilgrænsende grundejere efter [Privatvejsloven § 44](#), i landzone til de vejberettigede efter [Privatvejsloven § 13](#), jf. [EMN-2025-46887](#).

LOV	Forvaltningsloven § 21	Privatvejsloven § 7	Privatvejsloven § 13	
	Privatvejsloven § 26, stk. 2-5	Privatvejsloven § 44	Vejloven § 124	Vejloven § 125
	Vejloven § 126	Vejloven § 127, stk. 3		
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Stadfæstelse af nedklassificering fra kommunevej til privat fællesvej i landzone			09.01.2026
	Vejdirektoratet · Klage over lovligheden af nedklassificering af kommunevej og tildeling af vejret til tilgrænsende ejendom			02.12.2025
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af kommunevej godkendt trods klage over vejens tilstand			02.06.2025
	Vejdirektoratet · Tildeling af vejret til anden privat fællesvej ved nedklassificering af offentlig vej			13.12.2023

Vejdirektoratet · Vejledning om procedure og hensyn ved nedklassificering af offentlig vej til privat vej	23.06.2023
Vejdirektoratet · Nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej på trods af tinglyst deklaration	06.03.2023
Vejdirektoratet · Kommunes nedklassificering af vej fra offentlig til privat fællesvej var lovlig trods økonomiske motiver	21.02.2023
Vejdirektoratet · Konsekvenser af klagesag for 6-års frist ved nedklassificering af kommunevej	01.03.2021

Grænsen mellem formel nedklassificering og administrativ berigtigelse af vejstatus

§ 7

Et af de mest praktisk vigtige – og mest oversete – spørgsmål er, hvornår en kommune overhovedet **skal** køre §§ 124-126-proceduren. Svaret afhænger af, om vejen retligt **er** en offentlig vej.

Vejdirektoratet fastlægger statuskriteriet ensartet, senest i [24-04283](#): en vej er offentlig, hvis den enten var optaget i vejregistret før 1. april 1972 efter den tidligere vejbestyrelseslov, eller senere er optaget som offentlig vej ved en formel beslutning efter [Vejloven § 15](#). Fortegnelsen efter [Vejloven § 17](#) er en **ordensforskrift**, ikke en gyldighedsbetingelse.

Deraf følger to spor, som Vejdirektoratet holder skarpt adskilt:

Situation	Hvad kræves	Kan det påklages?
Vejen er lovligt optaget som offentlig vej	Fuld § 124/§ 125-procedure: 4-6-årsfrist, offentliggørelse, partshøring, tilstandsrapport, tinglysning	Ja – afgørelsen kan påklages efter § 132, stk. 1
Vejen er aldrig lovligt optaget som offentlig – registreringen beror på en administrativ fejl	Ingen nedklassificeringsprocedure; kommunen kan berigtige registeret	Nej – en konstaterende retsakt er ikke en afgørelse

Det klassiske eksempel er [19-12817](#) (Ternevej i Assens), hvor en vej i 2010 ved en administrativ fejl var registreret som offentlig i CVF-registret uden en gyldig kommunalbestyrelsesbeslutning:

»En administrativ fejl, hvor en vej er blevet registreret som offentlig i Den Centrale Vej- og Stifortegnelse (CVF) uden en underliggende politisk beslutning, ændrer ikke vejens reelle status. Kommunen kan derfor korrigere fejlen og meddele grundejerne, at vejen fortsat er en privat fællesvej.«

Spejlbilledet står i [24-04283](#): »Hvis et areal reelt har status som offentlig vej, skal kommunen følge den formelle procedure i [Lov om offentlige veje m.v. §§ 124-126](#) for at nedklassificere den.« Betingelserne er behandlet samlet i Vejdirektoratets generelle udtalelse [23-16198](#).

Afgørelsesbegrebet er nøglen – og en tæt vagtpost ved Vejdirektoratets dør. En kommunes tilkendegivelse af, hvilken status en vej *antages* at have, er en **konstaterende retsakt**, ikke en afgørelse. [EMN-2025-11901](#) opstiller de fire kumulative kriterier for afgørelsesbegrebet og konkluderer:

»En vejmyndigheds udtalelse, om hvilken vejstatus en konkret vej vurderes at have, udgør efter Vejdirektoratets vurdering ikke en forvaltningsretlig afgørelse. En sådan udtalelse er ikke en beslutning, hvor kommunen ensidigt og med bindende virkning for en bestemt person eller en afgrænset kreds af personer fastsætter, hvad der er eller skal være ret i det konkrete tilfælde.«

Det samme resultat i en lang, ubrudt række: [20-06528](#) (Rudersdal, rettelse i CVF), [20-13667](#) (Elmekrogen i Gribskov), [24-03984](#) (Helsingør), [EMN-2024-614104](#) og [EMN-2026-05385](#). Og i [18-11181](#) afviste direktoratet at vurdere Gyvelvejs status overhovedet, fordi kommunen ikke havde truffet nogen formel afgørelse.

Tre præciseringer skærer klart igennem:

1. **Kommunens egen etikettering er uden betydning.** At kommunen kalder brevet en »afgørelse« og vedlægger klagevejledning, ændrer ikke retsaktens karakter – [20-13667](#) og [EMN-2025-11901](#).
2. **Klageadgangen kommer senere.** Først når kommunen træffer en konkret afgørelse på grundlag af statussen – typisk et påbud om istandsættelse efter [Privatvejsloven § 44](#) – kan der klages, og Vejdirektoratet kan da tage stilling til vejens retlige status som en del af sagens retlige grundlag ([20-13667](#)).
3. **Sidste ord ligger hos domstolene.** Både [19-12817](#), [20-06528](#) og [24-04283](#) slutter samme sted: »Ved fortsat uenighed mellem kommune og grundejere er det domstolene, der har den endelige kompetence til at fastslå en vejs status.« Grænsen mellem en lovlig berigtigelse og en ulovlig omgåelse af § 124-proceduren afgøres altså i sidste instans ikke af Vejdirektoratet.

Denne oversigt behandler ikke vejens matrikulære afgrænsning og hævnd – se [vejret-og-vejskel](#).

LOV	Privatvejsloven § 10	Privatvejsloven § 44	Vejloven § 15	Vejloven § 17
	Vejloven § 124	Vejloven § 132, stk. 1		
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser klage over registrering af privat fællesvej – kommunens konstatering af vejstatus er ikke en forvaltningsretlig afgørelse			12.03.2026
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kommunes udtalelse om vejstatus: Ikke en formel afgørelse			21.03.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage: Kommunal registrering af vejstatus er ikke en formel afgørelse			16.10.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage: Kommunes brev om vejstatus var ikke en formel afgørelse			27.03.2024
	Vejdirektoratet · Procedure og Betingelser for Nedklassificering af Offentlig Vej			12.03.2024
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets Udtalelse om Betingelser for Kommunal Nedklassificering af Offentlig Vej			28.11.2023
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet Afviser Klage: Kommunes Meddelelse om Vejstatus er Ikke en Påklagelig Afgørelse			15.12.2020
	Vejdirektoratet · Rettelse af vejstatus i register er ikke en påklagelig afgørelse			23.06.2020
	Vejdirektoratet · Fejlagtig registrering af privat vej som offentlig: Betingelser for ændring af vejstatus			10.10.2019
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser at vurdere vejstatus uden en formel kommunal afgørelse			11.09.2019

§ 8 Fuld nedlæggelse: § 124, stk. 2 og 7, taksationsmyndighederne og den frie rådighed efter § 127

Skal vejarealet helt udgå som færdselsareal, forskydes tyngden fra tilstandsrapporten til **adgangsgarantien** i [§ 124, stk. 2](#):

»Vejen skal opretholdes helt eller delvis som vej, hvis den efter matrikelkort er eneste adgangsvej til en ejendom eller nogen af ejendommens lodder og der ikke samtidig etableres anden vejadgang. Vejen skal endvidere helt eller delvis opretholdes som vej, hvis kommunalbestyrelsen vurderer, at vejen er vigtig for en ejendom.«

Bestemmelsen udløser en obligatorisk mindst 8-ugers frist efter [§ 124, stk. 7](#) til at fremsætte krav om opretholdelse – og afviser kommunalbestyrelsen kravet, kan grundejeren **kræve**, at vejmyndigheden indbringer

afgørelsen for taksationsmyndighederne efter §§ 105-106 inden 4 uger. Forarbejderne til § 124 noterer, at fristen for indbringelse blev **forkortet fra 8 til 4 uger** ved 2014-loven.

Retsvirkningerne ved fuld nedlæggelse er gennemgået samlet i [EMN-2024-620744](#), hvor en kommune ville nedlægge en offentlig vej på landet, der kun betjente én ejendom:

Spørgsmål	Vejdirektoratets udtalelse
Vedligeholdelsespligt for bygværker	Når vejen nedlægges helt, ophører den med at være en vej. Kommunens vedligeholdelsespligt forsvinder, og ansvaret overgår til den nye ejer af arealet
Ejerforhold efter nedlæggelse	Kommunen råder frit over arealet, jf. § 127, stk. 1. Ejerskabet vil typisk tilfalde den tilstødende grundejer, hvis arealet oprindeligt kom derfra
Bygværk der ikke er en del af vejens udstyr	Vedligeholdelsen er kommunen uvedkommende efter nedlæggelsen
Taksationskommissionens rolle	En grundejer, der mener, at vejen er vigtig for sin ejendom, kan kræve, at kommunens afvisning indbringes for taksationskommissionen, der da tager stilling til, om betingelserne i § 124, stk. 2, er opfyldt

Taksationsmyndighedernes kompetence er **snæver**: de kan efter [vejledningen](#) »kun tage stilling til, om vejen skal opretholdes af de grunde, der er nævnt i vejlovens § 124, stk. 2«. De prøver altså vigtighedsspørgsmålet – ikke § 15-vurderingen og ikke procedurens lovlighed. De to spor løber parallelt: § 132-klagen til Vejdirektoratet om retlige spørgsmål, og § 124, stk. 7-indbringelsen for taksationsmyndighederne om vejens vigtighed.

Efter § 127 har kommunalbestyrelsen desuden ansvaret for den matrikulære berigtigelse af de ændrede ejendomsretlige forhold, og ledningsejere kan kræve en ledningsdeklaration tinglyst for egen regning.

Delvis nedlæggelse og frasalg – analog anvendelse. En vigtig udvidelse følger af [23-12721](#): en kommune ville frasælge græsarealer langs en offentlig vej uden nedlæggelsessag. Vejdirektoratet fastslog, at §§ 124-128 efter Højesterets dom **UfR 1984.972H** kun direkte gælder ved nedlæggelse af en vej i sin fulde bredde – men at reglerne skal anvendes **analogt** ved indskrænkning af vejarealet, når det er muligt, herunder med partshøring af dem, der har en væsentlig og direkte interesse. Manglende partshøring kan medføre, at salgsafgørelsen er ugyldig.

Procedurefejl er reelt sanktioneret. [21-07228](#) viser, at Vejdirektoratet ophæver, når kommunen springer over: Syddjurs Kommune havde meddelt sig selv tilladelse til at nedlægge et vejareal for at bygge en brandstation, uden 8-ugers høring og uden at undersøge de påberåbte vejrettigheder. Afgørelsen blev ophævet for tilsidesættelse af undersøgelsesprincippet og manglende partshøring efter [Forvaltningsloven § 19](#). Samme figur i [EMN-2025-44553](#), hvor tilsidesættelsen af undersøgelsesprincippet blev kvalificeret som brud på en **garantiforskrift**, der »skaber en formodning om ulovlighed, som kommunen ikke kunne bryde«.

Denne oversigt dækker ikke nedlæggelse af **private** fællesveje efter privatvejslovens §§ 71-78 og »konkret vigtighed«-testen – se [private-faellesveje](#).

LOV	Forvaltningsloven § 19	Vejloven § 124, stk. 2, 7	Vejloven § 127	Vejloven § 128
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Procedure og Retsvirkninger ved Nedlæggelse af Offentlig Vej på Landet			20.11.2024
	Vejdirektoratet · Salg af grønne arealer ved offentlig vej kræver analog anvendelse af nedlæggelsesregler			12.09.2023

Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver tilladelse til nedlæggelse af vejareal grundet mangelfuld sagsoplysning og manglende partshøring

30.08.2021

§ 9 Klagebehandling ved Vejdirektoratet: klageberettigelse, frist, opsættende virkning og genoptagelse

Hjemmel og kompetence. Vejdirektoratet træffer afgørelse på transportministerens vegne efter [Vejloven § 132, stk. 1](#), jf. den til enhver tid gældende bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser – senest bekendtgørelse nr. 845 af 25. juni 2025.

Klageberettigelse. Vejlovgivningen definerer ikke kredsen; Vejdirektoratet anvender den almindelige forvaltningsretlige norm om **væsentlig og individuel interesse**. Tærsklen er reel. I [23-13652](#) klagede en grundejerforening over Rudersdal Kommunes nedlæggelse af et offentligt vejareal ved Sjælsøhallen, som skulle tillægges en ejendom til et børnehus. Foreningen frygtede, at lastbiler ikke længere kunne vende. Vejdirektoratet afviste: medlemmerne var ganske vist mere berørt end den brede offentlighed, men interessen var ikke tilstrækkelig intens eller anderledes. To præciseringer:

- At kommunen har givet klagevejledning, gør ikke modtageren klageberettiget.
- At kommunen frivilligt har partshørt en part, den ikke var forpligtet til at høre efter [Forvaltningsloven § 19](#), gør heller ikke.

Klagefristen – 4 uger, håndhævet strengt. Efter [§ 132, stk. 3](#) er fristen 4 uger fra meddelelsen (for beslutninger, der skal offentliggøres: fra offentliggørelsen), og modtagelsesdagen tælles ikke med. Praxis er kompromisløs:

Sag	Fristens udløb	Klage modtaget	Resultat
24-02226	31. januar 2024	1. februar 2024	Afvist
24-02564	31. januar 2024	8. februar 2024	Afvist
EMN-2025-44559	31. oktober 2025	2. november 2025	Afvist

[24-02226](#) er den mest lærerige om **bevisbyrden**: klageren påberåbte sig en serverfejl på Borger.dk.

Vejdirektoratet afviste, fordi den fremlagte dokumentation (skærmpoint og e-mails) alene viste aktivitet den 1. februar – altså **efter** fristens udløb. Direktoratet bemærkede, at klagen kunne være indsendt med almindelig post eller direkte e-mail, hvis den digitale formular fejlede, og at det forventes, at borgere sætter sig ind i gængse regler for fristberegning. Det er altså **klageren, der skal dokumentere rettidige indsendelsesforsøg** – ikke myndigheden, der skal modbevise dem. Vejdirektoratet kan efter § 132, stk. 3, se bort fra en overskridelse, »når der er særlig grund dertil« og efter indhentet erklæring fra vejmyndigheden – men gør det ikke i denne sagstype.

Opsættende virkning. [§ 132, stk. 4](#) fastslår, at klage ikke har opsættende virkning, medmindre ministeren bestemmer andet. Forarbejderne til § 125 er utvetydige om, hvorfor: den tidligere regel om, at klage over en nedklassificering *automatisk* havde opsættende virkning, blev **bevidst ophævet** ved 2014-loven, fordi der ikke blev vurderet at være et retssikkerhedsmæssigt behov for at fastholde den. Forarbejderne opstiller tærsklen: »der [skal] som udgangspunkt være tale om uerstattelige eller uoprettelige tab, før der meddeles opsættende virkning«. En beslægtet, men principiel afgrænsning findes i [EMN-2025-40041](#): opsættende virkning giver ingen mening ved klage over et **afslag**, fordi klageren ikke har eller får nogen ret at suspendere.

Genoptagelse. Vejloven indeholder ingen regler; Vejdirektoratet anvender de uskrevne forvaltningsretlige principper. Efter [EMN-2024-02142](#) kræves nye, væsentlige faktiske oplysninger, der sandsynligvis ville have ført til et andet resultat; væsentlige nye retlige forhold med tilbagevirkende kraft; eller ikke-uvæsentlige sagsbehandlingsfejl.

Afgørelsen er bindende, men kan prøves. Vejdirektoratets afgørelse er en bindende forvaltningsafgørelse – direktoratet opretholder, ophæver eller hjemviser. Efter [§ 132, stk. 5](#) kan afgørelsen ikke indbringes for domstolene, før klageadgangen er udnyttet, og **søgsmål skal anlægges inden 6 måneder** efter, at afgørelsen er meddelt. Denne vejledning gives i praktisk talt alle afgørelserne på området.

2025-reformen berører ikke klageadgangen her. Ved [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#) blev der pr. 1. juli 2025 indsat et nyt § 132, stk. 2, der **afskærer** klageadgang for kommunalbestyrelsens afgørelser efter §§ 50, stk. 2 og 5, 80, stk. 1, 81, stk. 1, 81 a, 82, 86, stk. 1, og 87, stk. 1 – dvs. afgørelser om brug af og råden over vejarealet. Afgørelser efter §§ 15 og 124-128 om nedklassificering og nedlæggelse er **ikke** omfattet, og klageadgangen til Vejdirektoratet er dermed uændret på dette område. De hidtidige stk. 2-9 er samtidig rykket til stk. 3-10, så den 4-ugers klagefrist nu findes i § 132, stk. 4 – se allerede [EMN-2025-44559](#), der anvender den nye nummerering.

LOV	Forvaltningsloven § 19	Vejloven § 132	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Afvisning af for sen klage over kommunal afgørelse om nedklassificering af A-vej og B-vej		13.11.2025
	Vejdirektoratet · Afslag på opsættende virkning ved klage over kommunalt afslag på nedlæggelse af privat fællesvej		27.10.2025
	Vejdirektoratet · Afslag på genoptagelse af sag om nedklassificering af offentlig vej		30.08.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejnedklassificering på grund af overskredet klagefrist		26.03.2024
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser for sen klage over nedklassificering af vej i Aarhus Kommune		20.02.2024
	Vejdirektoratet · Grundejerforening anset for ikke-klageberettiget i sag om nedlæggelse af offentligt vejareal		27.09.2023

§ 10 Sammenhæng med domstolspraksis

Området er kendetegnet ved, at **domstolene har det sidste ord om vejens status, mens Vejdirektoratet har det næstsidste om afgørelsens lovlighed** – og ved at der er påfaldende få offentliggjorte domme om selve § 15/§ 124-beslutningen. Alle Vejdirektoratets afgørelser i Aarhus-serien er ledsaget af søgsmålsvejledning efter [§ 132, stk. 5](#), men ingen af sagerne ses at være ført videre til dom. Højesteret har således endnu ikke prøvet lovligheden af en kommunal nedklassificering efter vejlovens § 15.

Alligevel trækker domstolene tre skarpe linjer, som Vejdirektoratets praksis hviler på:

1. Nedlæggelse er erstatningsfri regulering – ikke ekspropriation. I [100/2016](#) prøvede Højesteret Esbjerg Kommunes og **Vejdirektoratets egen** afgørelse om nedlæggelse af en privat fællesvej, hvor appellanten havde vundet hævde på færdselsret. Sagen angik privatvejsloven, men princippet rækker videre:

»Højesteret finder, at en vejmyndigheds skønsmæssige afgørelse om at nedlægge en privat fællesvej ikke udgør ekspropriation, hvis privatvejslovens betingelser er opfyldt, idet nedlæggelse af den private fællesvej da ikke vil gå ud over, hvad man må tåle som erstatningsfri regulering.«

Højesteret fastslog samtidig, at færdselsretten **ophører**, når vejen nedlægges, og at taksationsmyndighedernes afgørelse om vejens (manglende) væsentlige betydning kunne lægges til grund. Dommen er den principielle

rygdækning for, at grundejere ved en nedklassificering efter vejlovens § 124 ikke kan kræve erstatning, blot fordi vedligeholdelsesbyrden flyttes – sådan som forarbejderne og [vejledningen](#) forudsætter, og sådan som Vejdirektoratet anvendte det i [22-16566](#).

2. Nedlæggelsesreglerne rækker analogt til delvis indskrænkning. Højesterets dom [UfR 1984.972H](#) – som Vejdirektoratet påberåber sig i [23-12721](#) – fastslår, at vejlovens nedlæggelsesregler direkte kun gælder ved nedlæggelse i fuld bredde, men skal anvendes analogt ved indskrænkning af vejarealet. Uden denne dom ville et frasal af »grønne rande« kunne omgå hele § 124-proceduren.

3. Landsretten afgør, hvad der faktisk er vej. Hvor den administrative afklaring er utilstrækkelig eller omtvistet, må tvisten om vejens korrekte udstrækning føres ved domstolene. I [BS-48638/2020-VLR](#) behandlede Vestre Landsret netop en vej i Aarhus, der »tidligere var offentlig« og nu er privat fællesvej. Spørgsmålet var, om et større areal end den befæstede vejbane var taget i brug som vej. Landsretten stadfæstede byrettens frifindelse:

»Det forhold, at det omstridte areal lejlighedsvis er benyttet som bl.a. parkeringsareal, kan ikke føre til et andet resultat.«

Bevisbyrden for, at et areal er ibrugtaget som vej, ligger hos den, der påberåber sig det, og lejlighedsvis parkering rækker ikke. Dommen er den praktiske efterspilssag til en nedklassificering: når kommunen er ude af billedet, bliver vejens fysiske udstrækning et rent civilretligt bevistema mellem naboerne.

Hertil kommer, at **vejretten** – som efter [§ 124, stk. 5](#) skal tildeles og tinglyses ved overgangen til privat fællesvej – er defineret af Højesteret i [BS G-2221/2017](#):

»Vejret kan kun stiftes på et privatretligt grundlag (aftale eller hævd) eller et offentligretligt grundlag (vejudlæg eller ekspropriation). Faktisk anvendelse af en privat fællesvej skaber ikke i sig selv en vejret, medmindre der er tale om erhvervelse ved hævd.«

Et vejudlæg efter § 124, stk. 5, er netop et sådant offentligretligt stiftelsesgrundlag – hvilket forklarer, hvorfor Vejdirektoratet i [23-16886](#) fortolker hjemlen så restriktivt: den rækker kun til den nedklassificerede vej selv.

Byretspraksis. Der ses ikke offentliggjorte byretsdomme om lovligheden af en kommunal nedklassificering efter vejlovens § 15. Sagstypen når i praksis sjældent forbi Vejdirektoratet – hvilket i sig selv gør direktoratets afgørelser til den reelt styrende retskilde på området.

LOV	Grundloven § 73	Vejloven § 124, stk. 5	Vejloven § 132, stk. 5	
PRAKSIS	Højesteret · Højesterets afklaring af vedligeholdelsespligt og begrebet 'vejret' på private fællesveje			15.01.2021
	Højesteret · Nedlæggelse af privat fællesvej og spørgsmålet om ekspropriation vs. erstatningsfri regulering			31.03.2017
	Landsretten · Strid om udvidelse af ibrugtaget areal på privat fællesvej i Aarhus			23.03.2022
	Vejdirektoratet · Tildeling af vejret til anden privat fællesvej ved nedklassificering af offentlig vej			13.12.2023
	Vejdirektoratet · Salg af grønne arealer ved offentlig vej kræver analog anvendelse af nedlæggelsesregler			12.09.2023
	Vejdirektoratet · Kommunes nedklassificering af vej fra offentlig til privat fællesvej var lovlig trods økonomiske motiver			21.02.2023

Sammenfatning: syv holdepunkter for den, der klager – og den, der beslutter

1. § 15-indsigelsen om økonomi virker aldrig alene. Forarbejderne siger klart, at en beslutning »der kun er begrundet i økonomiske hensyn, vil ikke være lovlig« – men i praksis er tærsklen for »kun« meget høj. Så længe kommunen kan pege på en dokumenteret trafikal vurdering (blind vej, uden for det overordnede vejnet, ingen busrute, ingen omkørselsrute), er en samtidig besparelse på 10 mio. kr. årligt et lovligt bihensyn. Igennem hele Aarhus-serien – [22-16054](#), [22-16566](#), [22-17639](#), [22-17889](#), [EMN-2024-624680](#), [EMN-2025-07471](#) og [EMN-2025-46887](#) – findes ikke ét eksempel på, at indsigelsen har ført til ophævelse.

2. Angreb på den trafikale vurdering og på tilstandsrapportens tal rammer ved siden af. Begge dele er skøn, som Vejdirektoratet efter [§ 132, stk. 1](#) ikke kan efterprøve. En privat sagkyndig modrapport ændrer intet, jf. [EMN-2025-07009](#). Klageren skal i stedet ramme **rammerne**: er der overhovedet en trafikal vurdering? Er rapporten udarbejdet på formularen, aktuel og på et sagligt grundlag?

3. Proceduren er derimod fuldt prøvet – og fejl koster. [21-07228](#) og [EMN-2025-44553](#) viser, at manglende partshøring og tilsidesat undersøgelsesprincip fører til ophævelse og hjemvisning. Det er her, klagerens realistiske chance ligger.

4. Kend forskel på 25 % og 50 %. Vejledningens norm er en restlevetid på **en fjerdedel** af elementets tekniske levetid. De 50 % er Aarhus Kommunes eget, skærpede krav – ikke et lovkrav. En vej med 30 % restlevetid opfylder normen, selv om den ville falde igennem Aarhus-kriteriet. Sondringen står eksplicit i [22-16056](#).

5. Nedlæggelse er ikke nedklassificering. Skal arealet helt udgå som vej, gælder hverken 4-6-årsfristen eller tilstandsrapporten – men [§ 124, stk. 2, 6 og 7](#), gælder ubetinget, jf. [23-08486](#). Og grundejerens stærkeste kort er da ikke klagen til Vejdirektoratet, men kravet efter [§ 124, stk. 7](#), om at få vigtighedsspørgsmålet indbragt for taksationsmyndighederne inden 4 uger, jf. [EMN-2024-620744](#).

6. Er der overhovedet en afgørelse? Et brev fra kommunen om, at »vejen er en privat fællesvej«, er en konstatering, ikke en afgørelse – uanset overskrift og vedlagt klagevejledning. Klagen afvises, jf. [20-06528](#), [24-03984](#) og [EMN-2026-05385](#). Vil man have status prøvet, skal man enten afvente en konkret afgørelse (fx et istandsættelsespåbud efter [Privatvejsloven § 44](#)) – eller gå direkte til domstolene.

7. Fristerne er ufravigelige i praksis. 4 uger til at klage ([§ 132, stk. 3](#), fra 1. juli 2025 stk. 4), 4 uger til at kræve taksationsindbringelse ([§ 124, stk. 7](#)), 6 måneder til søgsmål ([§ 132, stk. 5](#)). Klage har ikke opsættende virkning, og forarbejderne til [§ 125](#) sætter barren ved »uerstattelige eller uoprettelige tab«. Én dags overskridelse er nok – også når Borger.dk fejler, medmindre rettidige forsøg kan dokumenteres, jf. [24-02226](#).

Samlet tegner praksis et billede af en klagemyndighed, der er **streng med formen og tilbageholdende med indholdet**. Det giver kommunerne betydelig handlefrihed i den trafikale planlægning – og henviser reelt grundejerne til to spor: taksationsmyndighederne, hvis vejen er vigtig for ejendommen, og domstolene, hvis uenigheden angår vejens retlige status eller udstrækning.

LOV	Privatvejsloven § 44	Vejloven § 15	Vejloven § 124	Vejloven § 125	Vejloven § 132
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser klage over registrering af privat fællesvej – kommunens konstatering af vejstatus er ikke en forvaltningsretlig afgørelse				12.03.2026
	Vejdirektoratet · Stadfæstelse af nedklassificering fra kommunevej til privat fællesvej i landzone				09.01.2026
	Vejdirektoratet · Nedklassificering af kommunevej godkendt trods klage over vejens tilstand				02.06.2025

Vejdirektoratet · Kommunes afgørelse om nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej opretholdt	20.05.2025
Vejdirektoratet · Nedklassificering af kommunevej til privat fællesvej var lovlig trods klagepunkter	27.02.2025
Vejdirektoratet · Procedure og Retsvirkninger ved Nedlæggelse af Offentlig Vej på Landet	20.11.2024
Vejdirektoratet · Afvisning af klage: Kommunes brev om vejstatus var ikke en formel afgørelse	27.03.2024
Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser for sen klage over nedklassificering af vej i Aarhus Kommune	20.02.2024
Vejdirektoratet · Vejledning om procedure og hensyn ved nedklassificering af offentlig vej til privat vej	23.06.2023
Vejdirektoratet · Godkendelse af Nedklassificering af Offentlig Vej: Økonomiske Hensyn og Lighedsprincippet	23.03.2023
Vejdirektoratet · Nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej var lovlig	22.02.2023
Vejdirektoratet · Kommunes nedklassificering af vej fra offentlig til privat fællesvej var lovlig trods økonomiske motiver	21.02.2023
Vejdirektoratet · Afgørelse om nedklassificering af Bygmarken fra offentlig vej til privat fællesvej i Aarhus Kommune	21.02.2023
Vejdirektoratet · Afvisning af Klage over Nedklassificering: Hensyn til Harmonisering af Vejnet Anses for Sagligt	20.02.2023
Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver tilladelse til nedlæggelse af vejareal grundet mangelfuld sagsoplysning og manglende partshøring	30.08.2021
Vejdirektoratet · Rettelse af vejstatus i register er ikke en påklagelig afgørelse	23.06.2020

REFERENCE Lovgrundlag

7 paragraffer

Privatvejsloven § 44	Vejloven § 3 stk. 1
Vejloven § 15	Vejloven § 124
Vejloven § 125	Vejloven § 127
Vejloven § 132	

MATERIALE Citerede afgørelser

49 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS		2
15.01.2021	Højesterets afklaring af vedligeholdelsespligt og begrebet 'vejret' på private fællesveje	bs-13147-2020-hjr
31.03.2017	Nedlæggelse af privat fællesvej og spørgsmålet om ekspropriation vs. erstatningsfri regulering	100-2016
LANDSRETEN · ANKEINSTANS		1
23.03.2022	Strid om udvidelse af ibrugtaget areal på privat fællesvej i Aarhus	3890-4698
VEJDIREKTORATET · NÆVN / KLAGEINSTANS		46
12.03.2026	Vejdirektoratet afviser klage over registrering af privat fællesvej – kommunens konstatering af vejstatus er ikke en forvaltningsretlig afgørelse	emn_2026_05385
09.01.2026	Stadfæstelse af nedklassificering fra kommunevej til privat fællesvej i landzone	emn_2025_46887

02.12.2025	Klage over lovligheden af nedklassificering af kommunevej og tildeling af vejret til tilgrænsende ejendom	emn_2025_44547
13.11.2025	Afvisning af for sen klage over kommunal afgørelse om nedklassificering af A-vej og B-vej	emn_2025_44559
27.10.2025	Afslag på opsættende virkning ved klage over kommunalt afslag på nedlæggelse af privat fællesvej	emn_2025_40041
02.06.2025	Nedklassificering af kommunevej godkendt trods klage over vejens tilstand	emn_2025_07009
02.06.2025	Nedklassificering af Offentlig Vej: Vejdirektoratet Opretholder Kommunes Afgørelse Trods Klage over Tilstandsrapport	emn_2025_07087
26.05.2025	Afslag på opklassificering af privat fællesvej i sommerhusområde: Vurdering af lokaltrafik	emn_2025_12079
20.05.2025	Kommunes afgørelse om nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej opretholdt	emn_2025_07471
21.03.2025	Afvisning af klage over kommunes udtalelse om vejstatus: Ikke en formel afgørelse	emn_2025_11901
05.03.2025	Kommunes afslag på opklassificering af privat fællesvej stadfæstet trods sagsbehandlingsfejl	emn_2024_622538
27.02.2025	Nedklassificering af kommunevej til privat fællesvej var lovlig trods klagepunkter	emn_2024_624680
20.11.2024	Procedure og Retsvirkninger ved Nedlæggelse af Offentlig Vej på Landet	emn_2024_620744
16.10.2024	Afvisning af klage: Kommunal registrering af vejstatus er ikke en formel afgørelse	emn_2024_614104
30.08.2024	Afslag på genoptagelse af sag om nedklassificering af offentlig vej	emn_2024_02142
16.04.2024	Stadfæstelse af Aarhus Kommunes nedklassificering af S-vej til privat fællesvej	24_01763
27.03.2024	Afvisning af klage: Kommunes brev om vejstatus var ikke en formel afgørelse	24_03984
26.03.2024	Afvisning af klage over vejnedklassificering på grund af overskredet klagefrist	24_02564
18.03.2024	Klage over nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej afvist – Fremtidig trafikudvikling ikke afgørende	23_16888
12.03.2024	Procedure og Betingelser for Nedklassificering af Offentlig Vej	24_04283
20.02.2024	Vejdirektoratet afviser for sen klage over nedklassificering af vej i Aarhus Kommune	24_02226
07.02.2024	Nedklassificering af vej med cykeltrafik til privat fællesvej var lovlig	23_15243
13.12.2023	Tildeling af vejret til anden privat fællesvej ved nedklassificering af offentlig vej	23_16886
28.11.2023	Vejdirektoratets Udtalelse om Betingelser for Kommunal Nedklassificering af Offentlig Vej	23_16198
27.09.2023	Grundejerforening anset for ikke-klageberettiget i sag om nedlæggelse af offentligt vejareal	23_13652
12.09.2023	Salg af grønne arealer ved offentlig vej kræver analog anvendelse af nedlæggelsesregler	23_12721

23.06.2023	Vejledning om procedure og hensyn ved nedklassificering af offentlig vej til privat vej	23_08486
11.04.2023	Vejdirektoratets stadfæstelse af Aarhus Kommunes nedklassificering af Agernvej og Vilhelmsborgvænget	22_18442
23.03.2023	Godkendelse af Nedklassificering af Offentlig Vej: Økonomiske Hensyn og Lighedsprincippet	22_17889
07.03.2023	Godkendelse af Kommunes Nedklassificering af Offentlig Vej til Privat Fællesvej	22_16198
06.03.2023	Nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej på trods af tinglyst deklaration	22_17559
27.02.2023	Nedklassificering af Offentlig Vej til Privat Fællesvej: Vejdirektoratet Opretholder Kommunens Afgørelse	22_16580
22.02.2023	Nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej var lovlig	22_16054
22.02.2023	Nedklassificering af Offentlig Vej til Privat Fællesvej Godkendt trods Klager over Økonomiske Motiver og Sagsbehandling	22_16579
22.02.2023	Nedklassificering af Offentlig Vej til Privat Fællesvej: Vejdirektoratet Opretholder Aarhus Kommunes Afgørelse	22_16879
21.02.2023	Afgørelse om nedklassificering af Bygmarken fra offentlig vej til privat fællesvej i Aarhus Kommune	22_16056
21.02.2023	Kommunes nedklassificering af vej fra offentlig til privat fællesvej var lovlig trods økonomiske motiver	22_16566
20.02.2023	Opretholdelse af kommunes afgørelse om nedklassificering af offentlig vej til privat fællesvej	22_17214
20.02.2023	Afvisning af Klage over Nedklassificering: Hensyn til Harmonisering af Vejnet Anses for Sagligt	22_17639
30.08.2021	Vejdirektoratet ophæver tilladelse til nedlæggelse af vejareal grundet mangelfuld sagsoplysning og manglende partshøring	21_07228
01.03.2021	Konsekvenser af klagesag for 6-års frist ved nedklassificering af kommunevej	21_02325
15.12.2020	Vejdirektoratet Afviser Klage: Kommunes Meddelelse om Vejstatus er Ikke en Påklagelig Afgørelse	20_13667
29.10.2020	Kommunes opklassificering af privat fællesvej til offentlig vej på grund af trafikale hensyn blev opretholdt	20_12215
23.06.2020	Rettelse af vejstatus i register er ikke en påklagelig afgørelse	20_06528
10.10.2019	Fejlagtig registrering af privat vej som offentlig: Betingelser for ændring af vejstatus	19_12817
11.09.2019	Vejdirektoratet afviser at vurdere vejstatus uden en formel kommunal afgørelse	18_11181

05

PRAKSISOVERSIGT · VEJDIREKTORATET

Praksisoversigt over statsveje og motorveje – Vejdirektoratets egen myndighedskompetence

Vejdirektoratet som førsteinstans-vejmyndighed for statsveje – kompetence, samtykke, motorvejsregler og VVM

Version 1 Opdateret 16. jul. 2026 39 afgørelser · 2019-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Vejdirektoratet optræder i vejlovgivningen i to adskilte roller: som klageinstans over kommunale afgørelser og – langt mindre påagt – som selve vejmyndigheden for statsvejene, jf. [vejloven § 6](#). Denne praksisoversigt kortlægger den anden rolle: de sager, hvor Vejdirektoratet træffer eller skal træffe afgørelse i første instans om statsveje og motorveje, fastsætter adgangsbestemmelser for samtlige statsveje, giver samtykke til kommunale adgange nær statsvej, administrerer vejbyggelinjer til fremtidige statslige vejprojekter og fortolker motorvejens særregler. Praksis viser et gennemgående mønster: Vejdirektoratet fortolker sin statsvejskompetence efter projektets formål – ikke efter arealets geografiske placering – og direktoratet holder sine to roller skarpt adskilt, så klager, hvor Vejdirektoratet selv er part, afgøres af Transportministeriet.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01 Transportministeren er formelt vejmyndighed for statsvejene, men administrationen er henlagt til Vejdirektoratet, jf. vejloven § 6, stk. 2 – Vejdirektoratet træffer derfor statsvejsafgørelser i første instans.
- 02 Vejdirektoratet kræver, at kompetencen til at dispensere fra en vejbyggelinje følger det vejprojekt, linjen sikrer: er linjen pålagt af hensyn til et statsligt motorvejsprojekt, er Vejdirektoratet rette myndighed – også når arealet ligger i en kommune.
- 03 Vejdirektoratet afviser kommunale afgørelser som ugyldige, når kommunen har truffet dem uden kompetence i sager om statslige vejbyggelinjer.
- 04 Vejdirektoratet accepterer, at motorvejens og motortrafikvejens særregler i færdselslovens §§ 44-47 gælder på hele frakørselsrampen, indtil den fysisk tilsluttes det almindelige vejnet – medmindre ophøret er markeret tidligere med tavle E 44 eller E 45.
- 05 Vejdirektoratet fastsætter adgangsbestemmelser for samtlige statsveje, jf. vejloven § 51, stk. 2, men skal først forhandle med den kommune, vejen ligger i; uenighed afgøres af transportministeren.

- 06** Kommunen skal indhente Vejdirektoratets samtykke til nye adgange til en kommunevej inden for 100 m – 50 m i byer og bymæssige områder – fra en statsvej.
- 07** Vejdirektoratet kan ikke være klageinstans over sig selv: klager efter vejloven § 132, hvor Vejdirektoratet er part, afgøres af Transportministeriet.
- 08** Afgørelser efter vejlovens kapitel 2 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige vejprojekter kan ikke påklages administrativt – de prøves alene ved domstolene.
- 09** Ved søgsmål om kapitel 2 a-forhold, herunder projekter tilladt ved anlægslov, skal retten påse, at sagsomkostningerne ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter, jf. Århuskonventionen.
- 10** Vejdirektoratet afviser at være generel tilsynsmyndighed: direktoratet kan ikke af egen drift undersøge lovligheden af kommunale vejprojekter, heller ikke når de påvirker adgangen til motorvejsnettet.
- 11** Statslige motorvejsprojekter gennemføres typisk ved selvstændig anlægslov, der efter § 17 a, stk. 3, træder i stedet for administrativ tilladelse.
- 12** Ved statsveje henviser Vejdirektoratet erstatnings- og overtagelsessager til ekspropriationsmyndighederne, mens kommunale vejmyndigheder bruger taksationsmyndighederne efter §§ 105-106.

To hatte: Vejdirektoratet som statsvejsmyndighed og som klageinstans

§ 1

Vejlovens kompetencefordeling hviler på en enkel todeling. Efter [vejloven § 6, stk. 1](#) er **transportministeren** vejmyndighed for statsvejene, og efter [§ 6, stk. 2](#) er administrationen af statsvejene henlagt til Vejdirektoratet. For kommunevejene er det derimod kommunalbestyrelsen, jf. [§ 7](#). De offentlige veje inddeles netop i statsveje og kommuneveje, jf. [§ 3, stk. 1, nr. 2](#), og hver vejmyndighed fører fortegnelse over sine egne veje og stier, jf. [§ 17, stk. 1](#).

Vejdirektoratet bærer derfor to hatte samtidig:

Rolle	Retsgrundlag	Hvad direktoratet gør
Statsvejsmyndighed (førsteinstans)	Vejloven § 6, stk. 2	Planlægger, anlægger, driver og vedligeholder statsvejnettet; træffer konkrete afgørelser om statsveje
Klageinstans (delegeret)	Vejloven § 132, stk. 1 , jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 1	Prøver kommunale afgørelses retlige lovlighed

Direktoratet formulerer selv sontringen kort. I **EMN-2026-15559** om bænke på vejareal indledte Vejdirektoratet med at slå fast, at det "administrerer statsvejene" og *derudover* afgør konkrete klager over kommunale og politimæssige afgørelser, jf. **EMN-2026-15559**. Samme dobbelthed fremgår af [bekendtgørelsens § 2](#), der oplister både "planlægning, anlæg, drift og vedligeholdelse af det statslige vejnet, herunder ...

planlægning af statsvejprojekter, arealerhvervelse" og "behandling af klage- og tvistsager" som direktoratets overordnede opgaver.

Inhabilitetsspærringen. De to roller kan ikke krydses. [Bekendtgørelsens § 3, stk. 2](#) fastsætter udtrykkeligt:

Klager i medfør af § 132 i lov om offentlige veje m.v., hvor Vejdirektoratet er part i sagen, afgøres af Transportministeriet.

Tilsvarende gælder for tvister mellem vejmyndigheder: Vejdirektoratet forbereder § 133-tvister til transportministerens afgørelse, "dog ikke hvor Vejdirektoratet er part i sagen", jf. [bekendtgørelsens § 4](#). Reglen er ikke teoretisk. I [2022-6429](#) om betaling for ledningsomlægning blev afgørelsen truffet af **Transportministeriet** – ikke af Vejdirektoratet – og ministeriet fandt, at en landvæsenskommissionskendelse fra 1969 fraviger gæsteprincippet i [vejloven § 77](#), så arealejeren (kommunen) selv måtte bære omlægningsudgiften.

At Vejdirektoratets afgørelser som klageinstans er endelige i det administrative system, følger af [bekendtgørelsens § 28](#) og bekræftes i [21-15345](#), hvor direktoratet oplyste, at dets afgørelser "ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, såsom Transportministeriet".

Ingen generel tilsynsbeføjelse. Rollen som statsvejsmyndighed giver ikke Vejdirektoratet nogen almindelig kontrol med kommunernes veje. I [EMN-2025-48361](#) klagede en borger over kommunale vejarbejder på Østerbro, herunder "lukkede adgangsveje til motorvejsnettet". Vejdirektoratet fastslog, at det ikke er en generel tilsynsmyndighed, der af egen drift kan kontrollere kommunale vejprojekters lovlighed – der kræves en rettidig klage fra en klageberettiget. Samme afgrænsning gentages i [EMN-2025-41911](#): "Vejdirektoratet har ikke kompetence til at tage stilling til afgørelser truffet efter anden lovgivning. Vi kan heller ikke tage stilling til privatretlige forhold."

LOV

[Bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser § 3, stk. 1-2](#)

[Bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser § 4](#)

[Vejloven § 3, stk. 1](#)

[Vejloven § 6, stk. 1-2](#)

[Vejloven § 7](#)

[Vejloven § 17, stk. 1](#)

[Vejloven § 77, stk. 1](#)

[Vejloven § 132, stk. 1](#)

[Vejloven § 133, stk. 1](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Anbringelse af bænke på vejarealet: krav om tilladelse og kompetencegrænser for erstatningsspørgsmål	28.05.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets kompetence og klageberettigelse ved kommunale vejprojekter på Østerbro	02.01.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets afgrænsning af kompetence vedrørende vejstatus, skelforretning og administrative dispositioner	22.10.2025
	Vejdirektoratet · Tvist om betaling for ledningsomlægning: Landvæsenskommissionskendelse fraviger vejlovens gæsteprincip	17.09.2025
	Vejdirektoratet · Klagevejledning: Vejdirektoratets rolle som klagemyndighed for kommunale afgørelser om vejbidrag	25.11.2021

§ 2 Vejbyggelinjer til fremtidige statsvejsprojekter – kompetencen følger projektet, ikke geografien

Den klareste illustration af Vejdirektoratets førsteinstans-kompetence findes i sager om **vejbyggelinjer pålagt til sikring af fremtidige statslige motorvejsprojekter**.

Efter [vejloven § 40, stk. 1](#) kan vejmyndigheden pålægge vejbyggelinjer, når det er nødvendigt af hensyn til en fremtidig udvidelse af et bestående vejanlæg. Foran linjen må der efter [§ 40, stk. 2](#) ikke uden vejmyndighedens tilladelse opføres ny bebyggelse, foretages "væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse" eller etableres anlæg af blivende art. Afstandsreglen i [§ 40, stk. 3](#) skelner udtrykkeligt mellem vejtyperne: højst 100 m mellem linjerne på **statsveje og andre rutenummererede veje**, men kun 50 m på kommuneveje. Til sikring af helt nye, planlagte vejanlæg bruges de midlertidige linjer efter [§ 41, stk. 1](#), der kan pålægges for højst 10 år ad gangen.

Ledende afgørelse: 3. Limfjordsforbindelse. I [22-15443](#) ønskede en borger at få ændret BBR-registreringen af en bygningsdel fra værksted til beboelse. Ejendommen var belastet af en tinglyst deklaration om vejbyggelinje pålagt af hensyn til det fremtidige statslige motorvejsprojekt **3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen)**. Aalborg Kommune behandlede anmodningen som en dispensationsansøgning efter § 40 og meddelte afslag, fordi den ændrede anvendelse udgjorde en "væsentlig forandring".

Vejdirektoratet **ophævede kommunens afgørelse som ugyldig**. Det bærende ræsonnement var, at kompetencen følger det projekt, byggelinjen skal sikre:

- Vejbyggelinjen var pålagt for at sikre arealer til et fremtidigt **statsligt** motorvejsprojekt.
- I sager, der vedrører statsveje, er Vejdirektoratet vejmyndighed.
- Dispensationskompetencen efter [§ 40, stk. 2](#) tilfalder derfor Vejdirektoratet.
- Den tinglyste deklaration pegede desuden utvetydigt på Vejdirektoratet som påtaleberettiget.

Afgørelsen viser mønsteret præcist: det er **projektets statslige formål**, ikke arealets geografiske beliggenhed i en kommune eller den lokale administration af ejendommen, der afgør kompetencen. Vejdirektoratet nøjedes ikke med at ophæve – direktoratet meddelte samtidig, at det nu selv ville behandle sagen og vurdere, om den ansøgte anvendelsesændring udgjorde en "væsentlig forandring". Netop dét er førsteinstans-rolle i praksis.

Vejdirektoratet henviste samtidig spørgsmålene om selve BBR-registreringen til Skatteministeriet som rette ressortmyndighed – i tråd med den konsekvente kompetenceafgrænsning, der også ses i [EMN-2025-41911](#).

Koordinationspligten. Statsvejskompetencen er ikke ubetinget. Efter [§ 41, stk. 4](#) skal de kommunalbestyrelser, i hvis område vejen forløber, have lejlighed til at udtale sig, **inden** der pålægges vejbyggelinjer til en statsvej. Og efter [§ 41, stk. 5](#) skal de samme vejmyndigheder høres, inden en anden myndighed giver byggetilladelse, der i væsentlig grad vil berøre planerne for vejens udbygning.

LOV

[Vejloven § 6, stk. 2](#)[Vejloven § 40, stk. 1-3](#)[Vejloven § 41, stk. 1, 4-5](#)

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Vejdirektoratets afgrænsning af kompetence vedrørende vejstatus, skelforretning og administrative dispositioner 22.10.2025

Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt afslag vedrørende vejbyggelinje for statsligt vejprojekt 02.01.2023

Statsvejssamtykket: 100 m/50 m-reglen og adgangsbestemmelser for samtlige statsveje

Vejdirektoratets statsvejskompetence rækker ud over selve statsvejsarealet og ind på **kommunevejene** i en beskyttelseszone omkring statsvejen.

Samtykke ved nye adgange. Efter [vejloven § 49, stk. 1](#) kræver nye adgange og udvidelser af eksisterende adgange vejmyndighedens tilladelse. For kommuneveje tæt på statsvej gælder dog [§ 49, stk. 3](#):

Vejmyndigheden skal indhente Vejdirektoratets samtykke, hvis der etableres en adgang som nævnt i stk. 1 til en kommunevej i mindre afstand end 100 m, dog 50 m i byer og bymæssige områder, fra statsvej.

Samtykket er ikke blot et ja/nej. Efter [§ 49, stk. 4](#) kan Vejdirektoratet – på samme måde som vejmyndigheden – fastsætte betingelser for sit samtykke, hvis det skønnes påkrævet af vejtekniske eller færdselsmæssige grunde.

Tilladelse ved ændret benyttelse. Den parallelle regel i [§ 50, stk. 6](#) fanger de tilfælde, hvor en *bestående* adgang ønskes benyttet anderledes: kommunen skal indhente **Vejdirektoratets tilladelse**, når der gives tilladelse efter [§ 50, stk. 1-3](#) og [5](#) for adgange ved kommunevej inden for samme 100 m/50 m-zone fra en statsvej. Sondringen mellem "samtykke" ([§ 49](#)) og "tilladelse" ([§ 50](#)) er terminologisk, men afspejler, at de to hjemler dækker henholdsvis nyetablering og ændret udnyttelse.

Adgangsbestemmelser for alle statsveje. Den bredeste kompetence ligger i [§ 51, stk. 2](#):

Vejdirektoratet fastsætter adgangsbestemmelser for samtlige statsveje.

Adgangsbestemmelser er efter [§ 3, stk. 1, nr. 7](#) afgørelser om tilgrænsende ejendommers adgange til vejen, og de kan efter [§ 51, stk. 1](#) omfatte varige begrænsninger både for tilslutning af nye veje og for udnyttelsen af bestående adgange. Kommunalbestyrelsen har den tilsvarende kompetence, men kun for kommuneveje "af særlig betydning for den gennemgående færdsel", jf. [§ 51, stk. 3](#).

Forhandlingspligt og tvistløsning. Vejdirektoratets enekompetence efter [§ 51, stk. 2](#), er proceduremæssigt bundet. [§ 53, stk. 1](#) pålægger Vejdirektoratet at forhandle med kommunalbestyrelsen, inden der fastsættes adgangsbestemmelser for statsveje i den pågældende kommune – og hvis parterne er uenige, afgør **transportministeren** tvisten, jf. [§ 53, stk. 2](#). Modsat skal Vejdirektoratet efter [§ 24, stk. 1](#) høres, inden kommunen træffer beslutning om en kommunevejs status eller konstruktion, hvis vejen har eller får forbindelse med en statsvej og beslutningen kan påvirke kapacitet eller fremkommelighed. Netop den bestemmelse fremhævede Vejdirektoratet i [21-12878](#), da Lyngby-Taarbæk Kommune ønskede at ændre Lyngby Omfartsvej fra motorvej til motortrafikvej. Endelig skal kommunerne efter [§ 24, stk. 2](#) høres, inden anlægsarbejdet for et større projekteret statsvejsanlæg igangsættes.

Erstatningssporet er et andet ved statsveje. Hvor kommunale vejmyndigheder henviser overtagelses- og erstatningssager til taksationsmyndighederne efter [§§ 105-106](#), behandles tilsvarende sager om statsveje – **herunder planlagte statsveje** – af ekspropriationsmyndighederne efter ekspropriationsprocesloven, jf. [§ 50, stk. 12](#). Samme spor gælder efter [§ 133, stk. 3](#) for tvister mellem Vejdirektoratet og et forsyningsselskab om ledninger i eller over en statsvej. Den samlede vejledning til vejloven udtrykker det kort: kommunal vejmyndighed indbringer sagen for taksationsmyndighederne, mens "Vejdirektoratet skal indbringe sagen for Kommissarius for Statens Ekspropriationer", jf. [vejledningen i lov om offentlige veje](#).

Ledninger i motorveje. En særskilt motorvejsspecifik statsvejskompetence findes i [§ 73, stk. 4](#): der skal søges om **Vejdirektoratets tilladelse**, inden der anbringes langsgående ledninger på eller i arealer af statsveje, der er anlagt eller udbygget som motorveje.

LOV

[Vejloven § 24, stk. 1-2](#)
[Vejloven § 49, stk. 1, 3-4](#)
[Vejloven § 50, stk. 6, 12](#)
[Vejloven § 51, stk. 1-3](#)
[Vejloven § 53, stk. 1-2](#)
[Vejloven § 73, stk. 4](#)
[Vejloven § 133, stk. 3](#)

PRAKSIS

§ 4 Hvad Vejdirektoratet lægger vægt på ved fortolkningen af motorvejs- og statsvejsreglerne

Vejdirektoratets generelle udtalelser om statsveje og motorveje følger et genkendeligt vurderingsmønster. Direktoratet lægger konsekvent vægt på **de fysiske forhold på stedet** og på **hjemmelsgrundlagets formål** – ikke på registreringer, betegnelser eller praktiske hensyn.

1. Motorvejens ophør: fysisk tilslutning, ikke skiltets fravær. I [EMN-2024-51940](#) skulle Vejdirektoratet afklare, hvornår særreglerne i [færdselslovens §§ 44-47](#) ophører ved frakørsler. Spørgsmålet var afgørende for rækkevidden af bekendtgørelsen om afmærkning ved reparation eller fjernelse af havarerede køretøjer på motorvej, udstedt med hjemmel i [færdselsloven § 47, stk. 3](#). Da tavlerne E 44 og E 45 normalt **ikke** anvendes ved frakørslers tilslutning til det almindelige vejnet, kunne fraværet af tavle ikke betyde, at reglerne var ophørt. Direktoratet udtalte:

Hvor der ikke er anvendt E 44 og E 45 på frakørsler, må frakørslen efter Vejdirektoratets vurdering være omfattet af reglerne for motorvej henholdsvis motortrafikvej indtil frakørslen tilsluttes det almindelige vejnet.

Det afgørende er altså **den fysiske tilslutning** til det almindelige vejnet – med den modifikation, at et tidligere markeret ophør ved tavle går forud. Konsekvensen er, at sikkerhedsafmærkningskravene ved havari gælder på hele frakørselsrampen.

2. Vejens status er ikke, hvad den kaldes. I [21-12878](#) korrigerede Vejdirektoratet Lyngby-Taarbæk Kommunes antagelse om, at hastigheden ikke kunne nedsættes på en motorvej. Direktoratet pegede på, at der findes hjemmel i [færdselsloven § 42, stk. 5](#) og i bekendtgørelsen om lokale hastighedsgrænser til at gå ned til 60 km/t på motorveje gennem tættere bymæssig bebyggelse alene af hensyn til støj – afgørelsen træffes af politiet efter forhandling med vejmyndigheden, jf. [§ 92 a, stk. 2](#). Om selve "nedklassificeringen" bemærkede direktoratet, at begrebet ikke findes i lovgivningen; en ændring til motortrafikvej er reelt en ændring af **vejafmærkningen**, som politiet træffer beslutning om med kommunens samtykke efter [færdselsloven § 91, stk. 1](#). Samme skepsis over for registreringer ses i [EMN-2026-09917](#) – pardon, i [EMN-2025-41981](#), hvor direktoratet understregede: "vejstrækningens juridiske status ikke afhænger af, hvorledes den er noteret i CVF eller vist på et matrikelkort, men af bestemmelserne i vejlovgivningen."

3. Statsvejsprojekter vurderes efter en samling af bestemmelser – ikke én. I [23-12940](#) havde en part, der udarbejdede miljøvurdering for en ny **motortrafikvej**, alene fokuseret på [vejloven § 73, stk. 3](#). Vejdirektoratet udvidede billedet betydeligt og udpegede den samlede reguleringsramme for, hvordan et statsligt vejanlæg kan påvirke udnyttelsen af et råstofvindingsområde:

Regelsæt	Bestemmelse	Betydning for råstofvindning
Permanente vejbyggelinjer	§ 40, stk. 1-2	Tilladelse kræves til anlæg af blivende art som jordvolde og grusgrave
Midlertidige vejbyggelinjer	§ 41, stk. 1	Kan pålægges op til 10 år for at sikre det fremtidige vejanlæg
Vejadgang	§ 49, stk. 1 og § 50, stk. 1	Ny adgang og ændret anvendelse kræver tilladelse

Adgangsbestemmelser	§ 51, stk. 1-2	Varige begrænsninger; Vejdirektoratet fastsætter disse for alle statsveje
Gravearbejder	§ 73, stk. 2-3	Tilladelse til gravning nær vejarealet

Udtalelsen er samtidig et eksempel på Vejdirektoratets faste forbehold: den var udtrykkeligt "af generel karakter og ikke en forhåndsgodkendelse" – samme forbehold tages i [EMN-2026-15559](#).

4. Havarerede køretøjer: kvalifikationen afgør hjemlen. I [EMN-2026-02953](#) om autohjælpsfirmaers henstilling af stærkt beskadigede biler på offentlig vej lagde Vejdirektoratet vægt på, at reguleringen **afhænger af, om det beskadigede køretøj fortsat anses for et køretøj, eller om det på grund af stand og formål skal kvalificeres som en genstand eller affald**:

- Uanset kvalifikationen gælder [færdselsloven § 87, stk. 1](#) om, at intet må efterlades på vej til fare eller ulempe for færdslen – sanktioneret med bøde efter [§ 118](#).
- Kvalificeres køretøjet som genstand eller affald, aktiveres tillige [vejloven § 70](#) og reglerne om særlig råden i [§ 80, stk. 1](#), og vejmyndigheden kan påbyde fjernelse efter [§ 81, stk. 1](#) og selv fjerne for den ansvarliges regning efter [§ 81, stk. 2-3](#).
- Uanset kvalifikationen har politiet **selvstændig** hjemmel til at fjerne havarerede, defekte eller registreringspligtige køretøjer uden plader efter [færdselsloven § 123, stk. 1](#).

For statsveje findes en særlig parallel hjemmel i [færdselsloven § 123, stk. 2](#): henstår et køretøj på **statsvej** – herunder når det henstår akut trafikfarligt – kan også vejmyndigheden foranledige det fjernet. Der findes ingen faste tidsgrænser i lovgivningen, og Vejdirektoratet fandt intet lovligt grundlag for, at politiet generelt kan forbyde flytning af køretøjer fra vejareal til privat grund, medmindre det begrundes i efterforskningshensyn. At påbud efter § 81 i øvrigt ikke kan "genbruges" ved gentagne overtrædelser, men kræver ny individuel afgørelse, fremgår af [21-12747](#).

5. Almindelige færdselsregler præciseres, men skønnet overlades til andre. I [22-02138](#) gennemgik Vejdirektoratet motorvejsadfærd – blinklys ved vognbaneskit efter [§ 32, stk. 2](#), afstand til forankørende efter [§ 15, stk. 3](#) og indtrækning efter overhaling efter [§ 21, stk. 4](#) – men uden at træffe afgørelse om konkrete forhold.

LOV	Færdselsloven § 42, stk. 5	Færdselsloven § 44, stk. 1	Færdselsloven § 47, stk. 3
	Færdselsloven § 87, stk. 1	Færdselsloven § 91, stk. 1	Færdselsloven § 123, stk. 1-2
	Vejloven § 40, stk. 1-2	Vejloven § 41, stk. 1	Vejloven § 51, stk. 1-2
	Vejloven § 81, stk. 1-3		Vejloven § 73, stk. 2-3

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Anbringelse af bænke på vejarealet: krav om tilladelse og kompetencegrænser for erstatningsspørgsmål	28.05.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om henstilling af havarerede køretøjer på offentlig vej	26.01.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver afslag på optagelse af sti som offentlig pga. mangelfuld undersøgelse og begrundelse	09.01.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om motorvejens ophør ved frakørsler og anvendelse af særregler	25.06.2024
	Vejdirektoratet · Vejlovens regler for råstofindvinding nær nye motortrafikveje	12.09.2023
	Vejdirektoratet · Færdselsregler på Motorvej: Vejdirektoratets Præcisering af Regler for Overhaling, Hastighed og Tegngivning	03.03.2022
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om nedklassificering af motorvej og nedsættelse af hastighed	10.11.2021
	Vejdirektoratet · Genbrug af påbud mod ulovlig henstilling af udlejningsbiler er ikke muligt	17.09.2021

Kapitel 2 a: miljøkonsekvensvurdering, anlægslov og

§ 5 Århuskonventionens omkostningsværn

Den mest særegne del af Vejdirektoratets statsvejskompetence er **kapitel 2 a** om miljøkonsekvensvurdering af statslige vej- og jernbaneprojekter, indsat ved **lov nr. 658 af 8. juni 2016** til implementering af VVM-direktivet og udbygget ved ændringsloven af 17. marts 2021.

Systemets opbygning. Efter [vejloven § 17 a, stk. 1](#) kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg omfattet af bilag 1 både en miljøkonsekvensvurdering og en administrativ tilladelse. Bilag 2-projekter kræver efter [§ 17 a, stk. 2](#) kun tilladelse, hvis Trafikstyrelsen har truffet screeningsafgørelse om vurderingspligt. Konstruktionen er bemærkelsesværdig: **Vejdirektoratet er ansøger, ikke tilladelsesmyndighed.** Det er Trafikstyrelsen, der efter [§ 17 j, stk. 1](#) træffer afgørelse om, hvorvidt et ansøgt projekt kan tillades – på grundlag af "Vejdirektoratets ansøgning, miljøkonsekvensrapporten, eventuelle supplerende oplysninger, resultatet af de høringer, der er foretaget, og Trafikstyrelsens begrundede konklusion". Begreberne er defineret i [§ 3, stk. 2](#), hvor "administrativ tilladelse" netop er Trafikstyrelsens afgørelse efter [§ 17 j, stk. 1](#).

Anlægslovssporet. For de store statslige motorvejsprojekter går man en anden vej. Efter [§ 17 a, stk. 3](#):

Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, kræver ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

"Tilladelse ved anlægslov" defineres i [§ 3, stk. 2](#) som Folketingets vedtagelse af en anlægslov, der giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre projektet. Praksis bekræfter, at dette er hovedsporet for motorveje: den motorvej mellem Herning og Holstebro, som var genstand for Højesterets dom i [BS-8087/2021-HJR](#), blev netop etableret af Vejdirektoratet "i henhold til lov nr. 1608 af 26. december 2013".

Ingen administrativ klageadgang. [§ 132, stk. 6](#) afskærer klage: "Afgørelser truffet efter kapitel 2 a kan ikke påklages til anden administrativ myndighed." Forarbejderne til 2021-ændringsloven præciserer rækkevidden:

Afgørelser truffet efter kapitel 2 a er bl.a. screeningsafgørelser, jf. vejlovens 17 d, stk. 1, og administrative tilladelser, jf. vejlovens § 17 j, stk. 1. Sådanne afgørelser kan således ikke påklages til anden administrativ myndighed, herunder f.eks. Transport- og Boligministeriets departement eller et klagenævn. Afgørelserne kan derimod efterprøves ved domstolene. En anlægslov, hvorved et statsligt vejanlægsprojekt tillades, kan tilsvarende ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Søgsmål mod screeningsafgørelser og administrative tilladelser skal anlægges inden 6 måneder efter offentliggørelsen, jf. [§ 132, stk. 8](#). Forarbejderne understreger, at fristen "gælder ethvert miljømæssigt søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse", at den **ikke kan fraviges** af den myndighed, der har truffet afgørelsen, og at den **ikke** gælder for anlægslovsprojekter efter [§ 17 a, stk. 3](#).

Århuskonventionens omkostningsværn. Når den administrative klageadgang er lukket, bliver domstolsadgangen den eneste retsbeskyttelse – og derfor indeholder [§ 132, stk. 7](#) et særligt værn:

Ved søgsmål om forhold omfattet af kapitel 2 a, herunder søgsmål om miljømæssige spørgsmål i forhold til projekter, der opnår tilladelse ved anlægslov, jf. § 17 a, stk. 3, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommelig høje for de berørte parter.

Forarbejderne til 2021-ændringsloven fastlægger fortolkningsrammen usædvanligt præcist og henviser udtrykkeligt til EU-Domstolens praksis:

Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser. [...] Bestemmelsen har ligeledes til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århuskonventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Derfor skal bestemmelsen forstås i overensstemmelse med Århuskonventionen, VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. dom af 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Bestemmelsen omfatter efter forarbejderne **både** prøvelse af de administrative afgørelser efter § 17 a, stk. 1 og 2, **og** prøvelse af projekter tilladt ved anlægslov efter § 17 a, stk. 3. Formålet er forankret i vejlovens formålsbestemmelse § 1, nr. 6, der forpligter til "at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter". Endelig bemyndiger § 132, stk. 9 transportministeren til at fastsætte regler om, hvordan praktiske oplysninger om domstolsadgangen stilles til rådighed for offentligheden – en udmøntning af VVM-direktivets artikel 11, stk. 5.

Kommende ændring. Ved lov nr. 753 af 20. juni 2025 indsættes hjemmel til i undtagelsestilfælde at fritage vej- og jernbaneprojekter til forsvarsformål og civile beredskabsformål fra kravet om miljøkonsekvensvurdering, ligesom § 1 får et nyt nr. 3 om mobilitet til forsvars- og beredskabsformål. Ændringerne trådte i kraft 1. juli 2025, men er endnu ikke konsolideret ind i lovbekendtgørelsens tekst.

LOV

Vejloven § 1

Vejloven § 3, stk. 2

Vejloven § 17a, stk. 1-5

Vejloven § 17j, stk. 1

Vejloven § 132, stk. 6-9

PRAKSIS Højesteret · Højesteret afgør sag om betaling af ledningsarbejder i forbindelse med motorvejsbyggeri 14.03.2022

§ 6 Klagebehandling, prøvelsesintensitet og fristerne

Selv om denne oversigt handler om Vejdirektoratets **egen** myndighedskompetence, er det nødvendigt at forstå den prøvelsesramme, direktoratet arbejder inden for – dels fordi kommunale afgørelser om adgange nær statsvej ender hos direktoratet, dels fordi rammen er stærkt ændret i 2025.

Kun retlige spørgsmål. Vejløven § 132, stk. 1 begrænser prøvelsen til retlige spørgsmål. De oprindelige forarbejder fra 2014 fastslår rækkevidden:

Efter forslaget § 132, stk. 1, kan kommunalbestyrelsernes afgørelser påklages til transportministeren – i praksis Vejdirektoratet - men kun for så vidt angår retlige spørgsmål. Det betyder, at Vejdirektoratet ikke kan tage stilling til det faktiske, faglige skøn, der ligger til grund for afgørelsen, men kun om der er sket en korrekt juridisk behandling, jf. denne lov og de forvaltningsretlige principper.

Denne grænse håndhæver Vejdirektoratet konsekvent. I EMN-2025-43509 understregede direktoratet, at det **ikke har kompetence til at erstatte kommunens vejfaglige skøn** med sit eget, herunder afvejningen af vejtekniske og færdselssikkerhedsmæssige hensyn. I EMN-2025-43833 blev det tilføjet, at vejens klassificering som primær eller sekundær er "et administrativt værktøj, der lovligt indgår i kommunens skøn".

Undtagelsen er ekspropriationsbeslutninger, hvor forarbejderne udtrykkeligt åbner for **fuld prøvelse**: "Vejdirektoratet tager således stilling til det faktisk udøvede skøn, f.eks. om nødvendighedskravet, proportionalitetsgrundsætningen, til linjeføreringen mv."

Grænserne for, hvad der overhovedet er en afgørelse. En stor del af Vejdirektoratets praksis handler om afvisning:

- Kommunens **oplysning** om vejstatus er ikke en afgørelse – [18-11181](#) og [20-08130](#).
- Et **udkast** med vandmærke er ikke en endelig afgørelse – [EMN-2024-620212](#).
- **Faktisk forvaltningsvirksomhed** (autoværn, cykelsti, trafikspejl) kan ikke påklages – [23-01405](#).
- Et **generelt vinterregulativ** er ikke en afgørelse; det er først et efterfølgende konkret påbud – [EMN-2025-07907](#).

Klageberettigelse. Vejloven indeholder ingen særlige regler, så de almindelige forvaltningsretlige principper om **væsentlig og individuel interesse** gælder. Praksis er restriktiv: en nabo 97 meter fra ejendommen var ikke klageberettiget i [EMN-2024-195358](#), og naboer 300 meter fra en ny råstofgravsadgang heller ikke i [20-08899](#). At kommunen fejlagtigt har vedlagt en klagevejledning giver ikke i sig selv klageret.

Frister og opsættende virkning.

Skridt	Frist	Hjemmel
Klage til Vejdirektoratet	4 uger fra meddelelse/offentliggørelse	§ 132, stk. 3
Søgsmål efter klagesagen	6 måneder fra afgørelsens meddelelse	§ 132, stk. 5
Søgsmål mod § 17 d/§ 17 j-afgørelser	6 måneder fra offentliggørelsen	§ 132, stk. 8
Tvist mellem vejmyndigheder	4 uger	§ 133, stk. 4

Klage har som udgangspunkt **ikke** opsættende virkning, jf. [§ 132, stk. 4](#) – bekræftet i [23-16302](#). Fristoverskridelse fører til afvisning, medmindre særlig grund foreligger; i [24-02564](#) blev en klage modtaget 8. februar afvist, fordi fristen udløb 31. januar. Den administrative klageadgang skal være udnyttet, før sagen kan indbringes for domstolene, jf. [§ 132, stk. 5](#).

Reformen i 2025 – klageadgang afskaffet på centrale områder. Ved [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#) indsattes et nyt [§ 132, stk. 2](#), der med virkning fra 1. juli 2025 **afskærer** administrativ klage over kommunale afgørelser efter [§ 50, stk. 2](#) og [§ 80, stk. 1](#), [§ 81, stk. 1](#), [§ 81 a, stk. 1](#) og [§ 2](#), [§ 82](#), [§ 86, stk. 1](#), og [§ 87, stk. 1](#) – samt afgørelser om lovliggørelse af forhold efter samme bestemmelser. Forarbejderne er utvetydige:

Det foreslåede stk. 2 vil betyde, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter de pågældende bestemmelser, og om lovliggørelse af forhold omfattet af de pågældende bestemmelser i vejloven, ikke vil kunne påklages administrativt. Lovforslaget vil medføre, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter bestemmelserne nævnt i § 132, stk. 2, vil skulle indbringes direkte for domstolene.

Vejdirektoratet har hurtigt omsat ændringen i sin praksis. I [EMN-2025-38383](#) blev det fastslået, at klagemuligheden over kommunale [§ 80-tilladelser](#) og -afslag bortfaldt pr. 1. juli 2025. I [EMN-2025-45769](#) trak direktoratet den centrale sondring op: klageadgangen er bortfaldet for de **rene påbud** ([§ 81, stk. 1](#), og [§ 87, stk. 1](#) og [2](#)), men **bevaret** for håndhævelse for ejerens regning ([stk. 2](#) og [3](#)), fordi disse udgør reelle formueindgreb. Ved klage over udførelse for ejerens regning foretager Vejdirektoratet fortsat en helhedsbedømmelse, hvor lovligheden af det oprindelige påbud også prøves, da det danner nødvendig præmis for håndhævelsen.

Symmetrisk gælder afskæringen også Vejdirektoratets **egne** statsvejsafgørelser: efter [bekendtgørelsens § 29](#) kan Vejdirektoratets afgørelser efter de samme bestemmelser ikke påklages til transportministeren.

Inhabilitet og intensiveret prøvelse. Når en myndighed har en egeninteresse, skærper Vejdirektoratet prøvelsen. I [17-14588](#) fandt direktoratet Københavns Kommune myndighedsinhabil på grund af en koncessionskontrakt, men foretog derefter "en særlig intensiv prøvelse" og opretholdt afgørelsen, fordi fejlen ikke havde påvirket resultatet. I [EMN-2025-19699](#) fastslog direktoratet, at det ikke udløser inhabilitet, at kommunen er både vejejer og vejmyndighed – men at forholdet "kræver særlig intensiv prøvelse af, om kommunen har varetaget usaglige hensyn". Det er netop denne konstruktion, [bekendtgørelsens § 3, stk. 2](#) undgår for Vejdirektoratets eget vedkommende ved at flytte partsager til Transportministeriet.

LOV

[Bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser § 3, stk. 2](#)
[Bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser § 29](#)
[Forvaltningsloven § 3, stk. 1](#)
[Vejloven § 132, stk. 1-9](#)
[Vejloven § 133, stk. 4](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Stadfæstelse af afslag på etablering af to ejendomsadgange til primær trafikvej	08.01.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver afslag på ophævelse af oversigtsservitut grundet begrundelsesmangler og manglende skønsudøvelse	08.01.2026
	Vejdirektoratet · Afgørelse om afslag på flytning af vejadgang til facadeløs vej	06.01.2026
	Vejdirektoratet · Klageadgang ved påbud og håndhævelse: Sondring mellem krav om lovliggørelse og udførelse for ejers regning efter Vejlovens §§ 81 og 87	28.11.2025
	Vejdirektoratet · Klage over nedlæggelse af del af privat fællesvej på landet: Vurdering af vejstatus, inhabilitet og tilstrækkelig vejadgang	17.10.2025
	Vejdirektoratet · Udtalelse om lovligheden af 'til salg'-skilte på offentligt vejareal og bortfaldet af klageadgang til Vejdirektoratet	15.09.2025
	Vejdirektoratet · Afslag på udvidelse af overkørsel hjemvist på grund af mangelfuld og generel begrundelse	14.07.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vintervedligeholdelse da kommunens meddelelse ikke var en formel afgørelse	07.03.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over udkast til afgørelse om vejadgang og påbud	28.11.2024
	Vejdirektoratet · Borger ikke klageberettiget i sag om beskæring af hæk ved vejkryds	30.07.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejnedklassificering på grund af overskredet klagefrist	26.03.2024
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser opsættende virkning for klage over afslag på vejadgang	17.11.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over autoværn: Etablering på kommunevej er faktisk forvaltningsvirksomhed	06.03.2023
	Vejdirektoratet · Naboer ikke klageberettigede i sag om ny vejadgang til råstofgrav	14.09.2020
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage: Kommunes oplysning om vejstatus er ikke en formel afgørelse	24.06.2020
	Vejdirektoratet · Tilladelse til digital reklamestander opretholdt trods kommunes inhabilitet	04.10.2019
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser at vurdere vejstatus uden en formel kommunal afgørelse	11.09.2019

Sammenhæng med domstolspraksis – Vejdirektoratet som part i egen ret

Fordi kapitel 2 a-afgørelser og – siden 1. juli 2025 – en række øvrige afgørelser ikke kan påklages administrativt, forskydes prøvelsen af Vejdirektoratets statsvejsvirksomhed til domstolene. Her optræder Vejdirektoratet som **procespart i egen ret**, ikke som klageinstans.

Højesteret: statsvejen som ejendom med rettigheder og pligter. To højesteretsdomme tegner billedet af Vejdirektoratets stilling som statsvejsmyndighed.

I [BS-61505/2024-HJR](#) blev Vejdirektoratet frifundet for Morsø Spildevands krav på ca. 2,3 mio. kr. i vejbidrag for afvanding fra **statsvej A26** ved Øster Jølby. Højesteret fastslog, at spildevandsbetalingslovens vejbidragsregel skal læses i sammenhæng med kravet om **tilslutning**, og at tilslutning afgøres efter [miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 3](#) og [stk. 4](#). Den faktiske tilledning af vejvand kunne ikke sidestilles med retlig tilslutning. Vestre Landsret havde nået samme resultat i [BS-8584/2022-VLR](#), hvor det blev lagt til grund, at vejstrækningen fra 1970'erne var anlagt efter **afvandingsprincip 3 – nedsivning** – og at grøfterne langs dæmningen ikke var anlagt som en del af det vejtekniske anlæg. Landsretten formulerede fortolkningen sådan:

Spildevandsbetalingslovens § 2a, stk. 10, skal efter landsrettens opfattelse ses i sammenhæng med bestemmelsens stk. 12, og vejbidrag skal herefter først betales, når vejen tilsluttes et spildevandsanlæg.

Dommene illustrerer et gennemgående mønster i statsvejssagerne, som spejler Vejdirektoratets egen administrative linje: **de historiske, projekterede og retlige forhold slår de faktiske**. Ligesom en CVF-registrering ikke afgør en vejs status ([EMN-2025-41981](#)), afgør faktisk vandafledning ikke tilslutningsspørgsmålet.

I [BS-8087/2021-HJR](#) fik Vejdirektoratet derimod **ikke** medhold. Sagen angik ledningsomlægninger nødvendiggjort af motorvejen mellem Herning og Holstebro, etableret i henhold til **lov nr. 1608 af 26. december 2013** – en anlægslov af netop den type, [§ 17 a, stk. 3](#) forudsætter. Vejdirektoratet påberåbte sig det ulovbestemte gæsteprincip, men Højesteret gennemgik hver ledningsgruppe og fastslog:

Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, som finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom.

Da tilladelserne enten var givet **mod vederlag** (engangserstatninger til TDC og N1) eller hvilede på **ensidige ejerdispositioner** uden gavemoment (Vestforsyningsdeklarationen fra 1993), fandt gæsteprincippet ikke anvendelse, og Vejdirektoratet måtte som arealejer bære udgifterne. Kontrasten til [BS-5021/2021-HJR](#) er instruktiv: dér blev en udtrykkelig **fravigelse** af gæsteprincippet i en ekspropriationsdeklaration godkendt, fordi den varetog forsynings- og samfundsøkonomiske hensyn. Statslige vejmyndigheder kan altså ikke regne med gæsteprincippet som en gratis default – vilkårene skal sikres udtrykkeligt.

Landsretten: Vejdirektoratets klageafgørelser prøves som forvaltningsakter. I [BS-9891/2019-OLR](#) søgte Københavns og Frederiksberg Kommuner – støttet af KL – Vejdirektoratet med påstand om ophævelse af tre klageafgørelser om betaling for containere på vejareal. Sagen blev henvist til landsretten som principiel efter [retsplejeloven § 226, stk. 1](#). Østre Landsret **frifandt Vejdirektoratet** og tiltrådte direktoratets restriktive fortolkning af "forretningsmæssigt øjemed" i [vejloven § 80, stk. 2](#):

Landsretten finder, at det afgørende efter bestemmelsen i tilfælde som de foreliggende må være facadeejers formål med udnyttelsen af vejarealet i relation til den pågældende ejendom. Opstilling af containere eller byggemateriel til brug for bygge-, renoverings- og istandsættelsesarbejder på ejendommen, der udføres som led i facadeejers almindelig råden over ejendommen, kan ikke anses for udnyttelse i forretningsmæssigt øjemed.

Dommen bekræftede den fortolkning, Vejdirektoratet også havde givet i den samlede vejledning til vejloven, og viser, at direktoratets retlige linje står sig ved domstolsprøvelse – også mod samlet kommunal modstand.

Vejlovens erstatningsregler. Højesteret har i [BS-5850/2020-HJR](#) afvist erstatning for indbliksgener ved vejmyndighedens fjernelse af beplantning på offentligt vejareal efter § 8 og § 87, og i [BS-11936/2024-HJR](#) fastslået, at fradrag for fordele efter [vejloven § 103, stk. 2](#) ikke forudsætter, at anlægget har været en forudsætning for restejeendommens ændrede anvendelsesmuligheder.

Byretspraksis er sparsom. Der ses ikke offentliggjort byretspraksis specifikt om Vejdirektoratets statsvejskompetence. Det hænger sammen med to strukturelle forhold: sagerne henvises typisk til landsretten som principielle efter [retsplejeloven § 226, stk. 1](#) – som i containersagen – og erstatnings- og overtagelsessager om statsveje går slet ikke til de almindelige domstole i første instans, men til ekspropriations- og taksationsmyndighederne efter ekspropriationsprocesloven, jf. [vejloven § 50, stk. 12](#) og [§ 133, stk. 3](#).

LOV	Retsplejeloven § 226, stk. 1	Vejloven § 17a, stk. 3	Vejloven § 50, stk. 12
	Vejloven § 77, stk. 1	Vejloven § 80, stk. 2	Vejloven § 103, stk. 2
			Vejloven § 133, stk. 3
PRAKSIS	Højesteret · Pligt til betaling af vejbidrag for statsvej kræver formel tilslutning efter miljøbeskyttelsesloven 20.11.2025 Højesteret · Højesterets afgørelse om fradrag for fordele i ekspropriationserstatning ved etablering af Aarhus Letbane 23.10.2024 Højesteret · Højesteret afgør sag om betaling af ledningsarbejder i forbindelse med motorvejsbyggeri 14.03.2022 Højesteret · Ingen erstatning for indbliksgener ved fjernelse af beplantning på offentligt vejareal 21.12.2020 Landsretten · Frifindelse af Vejdirektoratet for krav om vejbidrag for afledning fra statsvej A26 ved Øster Jølby 15.11.2024 Landsretten · Østre Landsret fastslår manglende hjemmel til kommunal betalingsopkrævning for containere ved bygningsrenovering 03.07.2020 Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver afslag på optagelse af sti som offentlig pga. mangelfuld undersøgelse og begrundelse 09.01.2026		

Sammenfatning: syv kendetegn ved Vejdirektoratets

§ 8 statsvejskompetence

Praksis om Vejdirektoratets rolle som førsteinstans-vejmyndighed for statsveje kan sammenfattes i syv træk.

For det første er kompetencen formelt ministerens, men reelt direktoratets. [Vejloven § 6](#) placerer vejmyndigheden hos transportministeren og henlægger administrationen til Vejdirektoratet. Delegationen af klagekompetencen efter [§ 132](#) sker først via [bekendtgørelsens § 3, stk. 1](#). De to spor har altså samme udspring, men holdes adskilt i praksis.

For det andet følger kompetencen projektet, ikke geografien. [22-15443](#) er den ledende afgørelse: en vejbyggelinje pålagt til sikring af 3. Limfjordsforbindelse hører under Vejdirektoratet, uanset at ejendommen ligger i Aalborg Kommune og administreres lokalt. En kommunal afgørelse truffet uden kompetence i en sådan sag er ugyldig.

For det tredje rækker statsvejskompetencen ind på kommunevejene. Kommunen skal indhente Vejdirektoratets samtykke til nye adgange inden for 100 m – 50 m i byer – fra en statsvej ([§ 49, stk. 3](#)) og direktoratets tilladelse ved ændret benyttelse af bestående adgange i samme zone ([§ 50, stk. 6](#)). Vejdirektoratet fastsætter desuden adgangsbestemmelser for **samtlig**e statsveje ([§ 51, stk. 2](#)) og skal høres, når kommunale beslutninger kan påvirke kapaciteten på veje med statsvejsforbindelse ([§ 24, stk. 1](#)).

For det fjerde er kompetencen proceduremæssigt bundet af forhandlingspligt. Vejdirektoratet skal forhandle med kommunalbestyrelsen inden fastsættelse af adgangsbestemmelser for statsveje, og transportministeren afgør uenigheden (§ 53). Tilsvarende skal kommunerne have lejlighed til at udtale sig inden pålæg af vejbyggelinjer til statsvej (§ 41, stk. 4) og inden større statsvejsanlæg igangsættes (§ 24, stk. 2).

For det femte fortolker Vejdirektoratet motorvejsreglerne efter fysisk realitet. Motorvejens særregler gælder på frakørselsrampen indtil den fysiske tilslutning til det almindelige vejnet, medmindre E 44/E 45 er sat op tidligere (EMN-2024-51940). "Nedklassificering" af motorvej til motortrafikvej er ikke et lovbegreb, men en ændring af afmærkningen, som politiet beslutter med vejmyndighedens samtykke (21-12878). Og statslige vejprojekters påvirkning af naboarealer vurderes efter en **samling** af bestemmelser – vejbyggelinjer, vejadgang, adgangsbestemmelser og gravearbejder – ikke efter én isoleret hjemmel (23-12940).

For det sjette er kapitel 2 a et lukket administrativt system med domstolsværn. Vejdirektoratet er **ansøger**, Trafikstyrelsen tilladelsesmyndighed (§ 17 j, stk. 1) – og for de store motorvejsprojekter erstattes tilladelsen af en anlægslov (§ 17 a, stk. 3). Ingen af delene kan påklages administrativt (§ 132, stk. 6). Til gengæld skal retten ved ethvert kapitel 2 a-søgsmål – også mod anlægslovsprojekter – påse, at omkostningerne ikke er uoverkommeligt høje (§ 132, stk. 7), en pligt der efter forarbejderne "påhviler alle retsinstanser" og skal fortolkes i lyset af Århuskonventionen og EU-Domstolens domme i C-260/11 Edwards og Pallikaropoulos og C-530/11 Kommissionen mod Storbritannien.

For det syvende er retsstillingen under forandring. Lov nr. 753 af 20. juni 2025 har med virkning fra 1. juli 2025 afskåret klageadgangen for en række centrale afgørelsestyper – både kommunale (§ 132, stk. 2) og Vejdirektoratets egne som statsvejsmyndighed (bekendtgørelsen § 29) – så prøvelsen flyttes direkte til domstolene. Samtidig udvides "nedklassificering" i § 3, stk. 1, nr. 11 til også at omfatte statsvejes ændring til kommuneveje, og der indføres hjemmel til at fritage vej- og jernbaneprojekter til forsvars- og beredskabsformål fra kravet om miljøkonsekvensvurdering. Ændringerne er trådt i kraft, men er endnu ikke konsolideret ind i lovbekendtgørelsen – hvem der rådgiver om statsvejsspørgsmål bør derfor læse lovteksten sammen med ændringsloven.

Afgrænsningsmæssigt behandler denne oversigt hverken ekspropriationsbetingelserne for statslige vejprojekter, VVM-godkendelsens miljøfaglige indhold (se [vvm-vurdering](#)) eller almindelig vejadgang til kommuneveje uden statsvejsberøring.

LOV	Vejloven § 3, stk. 1	Vejloven § 6, stk. 1-2	Vejloven § 17a, stk. 3	
	Vejloven § 17j, stk. 1	Vejloven § 24, stk. 1-2	Vejloven § 41, stk. 4	
	Vejloven § 49, stk. 3	Vejloven § 50, stk. 6	Vejloven § 51, stk. 2	
	Vejloven § 53, stk. 1-2	Vejloven § 132, stk. 1-7		
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Klageadgang ved påbud og håndhævelse: Sondring mellem krav om lovliggørelse og udførelse for ejers regning efter Vejlovens §§ 81 og 87			28.11.2025
	Vejdirektoratet · Udtalelse om lovligheden af 'til salg'-skilte på offentligt vejareal og bortfaldet af klageadgang til Vejdirektoratet			15.09.2025
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om motorvejens ophør ved frakørsler og anvendelse af særregler			25.06.2024
	Vejdirektoratet · Vejlovens regler for råstofindvinding nær nye motortrafikveje			12.09.2023
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt afslag vedrørende vejbyggelinje for statsligt vejprojekt			02.01.2023
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om nedklassificering af motorvej og nedsættelse af hastighed			10.11.2021

REFERENCE Lovgrundlag

7 paragraffer

Færdselsloven § 44	stk. 1	Vejloven § 6	stk. 1-2
Vejloven § 17a	stk. 3	Vejloven § 49	stk. 3
Vejloven § 50	stk. 6	Vejloven § 51	stk. 2
Vejloven § 132	stk. 7		

MATERIALE Citerede afgørelser

39 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

4

20.11.2025	Pligt til betaling af vejbidrag for statsvej kræver formel tilslutning efter miljøbeskyttelsesloven	61505-2024
23.10.2024	Højesterets afgørelse om fradrag for fordele i ekspropriationserstatning ved etablering af Aarhus Letbane	6411-7689
14.03.2022	Højesteret afgør sag om betaling af ledningsarbejder i forbindelse med motorvejsbyggeri	1772-2120
21.12.2020	Ingen erstatning for indbliksgener ved fjernelse af beplantning på offentligt vejareal	bs-5850-2020-hjr

LANDSRETEN · ANKEINSTANS

2

15.11.2024	Frifindelse af Vejdirektoratet for krav om vejbidrag for afledning fra statsvej A26 ved Øster Jølby	7002-8404
03.07.2020	Østre Landsret fastslår manglende hjemmel til kommunal betalingsopkrævning for containere ved bygningsrenovering	1417-1724

VEJDIREKTORATET · NÆVN / KLAGEINSTANS

33

28.05.2026	Anbringelse af bænke på vejarealet: krav om tilladelse og kompetencegrænser for erstatningsspørgsmål	emn_2026_15559
26.01.2026	Vejdirektoratets udtalelse om henstilling af havarerede køretøjer på offentlig vej	emn_2026_02953
09.01.2026	Vejdirektoratet ophæver afslag på optagelse af sti som offentlig pga. mangelfuld undersøgelse og begrundelse	emn_2025_41981
08.01.2026	Stadfæstelse af afslag på etablering af to ejendomsadgange til primær trafikvej	emn_2025_43833
08.01.2026	Vejdirektoratet ophæver afslag på ophævelse af oversigtsservitut grundet begrundelsesmangler og manglende skønsudøvelse	emn_2025_47013
06.01.2026	Afgørelse om afslag på flytning af vejadgang til facadeløs vej	emn_2025_43509
02.01.2026	Vejdirektoratets kompetence og klageberettigelse ved kommunale vejprojekter på Østerbro	emn_2025_48361

28.11.2025	Klageadgang ved påbud og håndhævelse: Sondring mellem krav om lovliggørelse og udførelse for ejers regning efter Vejlovens §§ 81 og 87	emn_2025_45769
22.10.2025	Vejdirektoratets afgrænsning af kompetence vedrørende vejstatus, skelforretning og administrative dispositioner	emn_2025_41911
17.10.2025	Klage over nedlæggelse af del af privat fællesvej på landet: Vurdering af vejstatus, inhabilitet og tilstrækkelig vejadgang	emn_2025_19699
17.09.2025	Twist om betaling for ledningsomlægning: Landvæsenskommissionskendelse fraviger vejlovens gæsteprincip	2022_6429
15.09.2025	Udtalelse om lovligheden af 'til salg'-skilte på offentligt vejareal og bortfaldet af klageadgang til Vejdirektoratet	emn_2025_38383
14.07.2025	Afslag på udvidelse af overkørsel hjemvist på grund af mangelfuld og generel begrundelse	emn_2024_21609
07.03.2025	Afvisning af klage over vintervedligeholdelse da kommunens meddelelse ikke var en formel afgørelse	emn_2025_07907
28.11.2024	Afvisning af klage over udkast til afgørelse om vejadgang og påbud	emn_2024_620212
30.07.2024	Borger ikke klageberettiget i sag om beskæring af hæk ved veikryds	emn_2024_195358
25.06.2024	Vejdirektoratets udtalelse om motorvejens ophør ved frakørsler og anvendelse af særregler	emn_2024_51940
26.03.2024	Afvisning af klage over vejnedklassificering på grund af overskredet klagefrist	24_02564
17.11.2023	Vejdirektoratet afviser opsættende virkning for klage over afslag på vejadgang	23_16302
12.09.2023	Vejlovens regler for råstofindvinding nær nye motortrafikveje	23_12940
31.03.2023	Vejmyndighedens hjemmel til at stille krav om farve på kabelskabe	20_01653
06.03.2023	Afvisning af klage over autoværn: Etablering på kommunevej er faktisk forvaltningsvirksomhed	23_01405
02.01.2023	Vejdirektoratet ophæver kommunalt afslag vedrørende vejbyggelinje for statsligt vejprojekt	22_15443
03.03.2022	Færdselsregler på Motorvej: Vejdirektoratets Præcisering af Regler for Overhaling, Hastighed og Tegngivning	22_02138
25.11.2021	Klagevejledning: Vejdirektoratets rolle som klagemyndighed for kommunale afgørelser om vejbidrag	21_15345
10.11.2021	Vejdirektoratets udtalelse om nedklassificering af motorvej og nedsættelse af hastighed	21_12878
17.09.2021	Genbrug af påbud mod ulovlig henstilling af udlejningsbiler er ikke muligt	21_12747
16.09.2021	Vejlovens § 80: Tilladelseskrav gælder uafhængigt af miljøaktivitetsbekendtgørelsens anmeldelsespligt	21_12698

21.07.2021	Fortolkning af 'særlige forhold' i vejloven ved salg af offentligt stiareal til privat bebyggelse	21_05751
14.09.2020	Naboer ikke klageberettigede i sag om ny vejadgang til råstofgrav	20_08899
24.06.2020	Afvisning af klage: Kommunes oplysning om vejstatus er ikke en formel afgørelse	20_08130
04.10.2019	Tilladelse til digital reklamestander opretholdt trods kommunes inhabilitet	17_14588
11.09.2019	Vejdirektoratet afviser at vurdere vejstatus uden en formel kommunal afgørelse	18_11181

06

PRAKSISOVERSIGT · VEJDIREKTORATET

Praksisoversigt over særlig råden over vejareal – reklamer, udeservering og dispensationer

Vejdirektoratets praksis efter vejlovens § 80 og § 81 – og klageadgangens bortfald pr. 1. juli 2025

Version 1 Opdateret 16. jul. 2026 37 afgørelser · 2016-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Særlig råden over offentligt vejareal – stilladsreklamer, udeservering, boder, trafikspejle, containere og midlertidig byggepladsråden – kræver vejmyndighedens tilladelse efter vejlovens § 80, stk. 1, og kan påbydes fjernet efter § 81. Vejdirektoratet har som klagemyndighed opbygget en fast praksis om, at kommunens vejtekniske og trafikikkerhedsmæssige skøn ikke kan efterprøves, mens begrundelseskravet, det pligtmæssige skøn og lighedsprincippet håndhæves konsekvent – og at naboer og forbipasserende næsten aldrig er klageberettigede. Ved lov nr. 753 af 20. juni 2025 blev den administrative klageadgang over § 80- og § 81-afgørelser imidlertid afskåret med virkning for afgørelser truffet fra 1. juli 2025, så sagerne fremover skal indbringes direkte for domstolene. Den ældre praksis forbliver derfor fortolkningsgivende – nu som vejledning for domstolene frem for som nævnspraksis.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Vejdirektoratet prøver efter vejlovens § 132, stk. 1, kun retlige spørgsmål – kommunens vejtekniske og trafikikkerhedsmæssige skøn kan ikke efterprøves, uanset hvor indgribende afgørelsen er for ansøgeren.
- 02** Vejdirektoratet accepterer, at kommunen ved § 80-afgørelser inddrager andre hensyn end rent trafikale – æstetiske, arkitektoniske og byrumsmæssige hensyn er saglige, fordi vejlovens § 1 og dens forarbejder nævner landskabs- og bymæssige værdier.
- 03** Vejdirektoratet kræver et konkret skøn på den enkelte lokalitet; en henvisning til generelle retningslinjer, til et administrationsgrundlag eller til en færdselslovsbestemmelse er ikke i sig selv en tilstrækkelig § 80-begrundelse.
- 04** Vejdirektoratet accepterer, at en kommune ændrer praksis i mere restriktiv retning, når ændringen er generel og sagligt begrundet – en tidligere tilladelse på samme placering binder ikke kommunen for fremtiden.
- 05** Vejdirektoratet kræver ved delvise afslag, at det klart fremgår af selve afgørelsen, hvilket areal og hvilken periode tilladelsen omfatter; en henvisning til en digital erhvervsportal erstatter ikke afgørelsen.

- 06 Vejdirektoratet afviser klager fra naboer, grundejerforeninger og forbipasserende over § 80-tilladelser – kun ansøgeren og påbudsadressaten har som udgangspunkt partsstatus.
- 07 Vejdirektoratet accepterer, at partshøring undlades efter forvaltningslovens § 19, stk. 2, nr. 1, når klageren gennem gentagne tidligere afslag på samme placering allerede kender kommunens begrundelse og holdning.
- 08 Vejdirektoratet afviser klager over kommunens egen indretning og drift af vejarealet – bænke, støjskærme, hellesteder og kommunalt opsatte trafikspejle er faktisk forvaltningsvirksomhed efter vejlovens § 8, ikke afgørelser.
- 09 Klageadgangen over kommunale afgørelser efter vejlovens § 50, stk. 2 og 5, § 80, stk. 1, § 81, stk. 1, § 81 a, stk. 1 og 2, § 82, § 86, stk. 1, og § 87, stk. 1, blev afskåret pr. 1. juli 2025 ved lov nr. 753 af 20. juni 2025.
- 10 Overgangsreglen bevarer klageadgangen for afgørelser truffet før 1. juli 2025 – men uden overgangsregler for verserende sager, så afgørelsestidspunktet, ikke ansøgningstidspunktet, er afgørende.
- 11 Klageadgangen over kommunens færdselsmæssige bestemmelser efter færdselslovens § 92 er ikke berørt af 2025-reformen og består fortsat efter færdselslovens § 92 c, stk. 2.
- 12 Vejlovens § 81 giver kun hjemmel til påbud om ikke-færdselsmæssige genstande; vildledende færdselsafmærkning kan alene påbydes fjernet af politiet efter færdselslovens § 99.
- 13 Straksfjernelse efter vejlovens § 81, stk. 3, kræver en konkret, dokumenterbar fare eller ulempe for færdslen – det er ikke nok, at genstanden mangler tilladelse.
- 14 Højesteret har fastslået, at vejmyndigheden som det helt klare udgangspunkt kan disponere over beplantning på eget vejareal, uden at naboer kan kræve erstatning for de ulemper, det medfører.

Vejlovens § 80 som udtryk for vejmyndighedens ejendomsret til vejarealet

§ 1

Udgangspunktet i dansk vejret er, at det offentlige vejareal er forbeholdt trafikale formål. Enhver anden – "særlig" – råden kræver derfor vejmyndighedens tilladelse efter [vejlovens § 80, stk. 1](#), der omfatter varig eller midlertidig anbringelse af affald, containere, materiel, materialer, løsørengstande, skure, skurvogne, boder, automater, skilte, reklamer og hegn (nr. 1), anbringelse af køretøjer med henblik på salg eller udlejning (nr. 2) og anbringelse af køretøjer i forbindelse med reparation, påfyldning af drivmidler eller rengøring som led i erhvervsmæssig virksomhed (nr. 3).

Forarbejderne til den oprindelige § 80 gør bestemmelsens karakter helt klar:

"Bestemmelsen er udtryk for en anerkendelse af vejmyndighedens ejendomsret til vejarealet. Den skal først og fremmest sikre, at vejarealet kan anvendes til trafikale og andre alment anerkendte formål."

Forarbejderne understreger samtidig to ting, der går igen i praksis. For det første er opremsningen **ikke udtømmende**, og der er ikke tale om et forbud – blot om et ubetinget krav om forudgående tilladelse. For det

selv nedsatte friholdelsesafstanden fra 30 til 15 centimeter. Det afviste direktoratet i alle tre sager – det kan ophæve og hjemvise, men ikke overtage kommunens skønsmæssige beføjelser.

Prøvelsen omfatter derimod fuldt ud:

- **hjemmelsspørgsmålet** – er den rigtige bestemmelse anvendt, jf. [22-01367](#) og [23-07443](#);
- **saglighedskontrollen** – er der varetaget usaglige hensyn eller sket magtfordrejning;
- **det pligtmæssige skøn** – er skønnet sat under regel;
- **garantiforskrifterne** – partshøring efter [forvaltningslovens § 19](#), begrundelse efter [§ 22](#) og [§ 24](#), samt undersøgelsesprincippet;
- **lighedsprincippet** – er sammenlignelige sager behandlet ens, eller foreligger der en saglig grund til forskelsbehandling.

Uden for kompetencen falder ikke blot skønnet, men også god forvaltningsskik, erstatningsspørgsmål og forhold under anden lovgivning. I [22-08461](#) afviste Vejdirektoratet at behandle en restauratørs påstande om chikane og korruption og henviste dem til domstolene og politiet. I [20-12617](#) blev en klage over en lokalplandispensation afvist og henvist til Planklagenævnet.

En særlig prøvelsesbegrænsning følger af afgørelsesbegrebet: der skal foreligge en **endelig forvaltningsretlig afgørelse**. I [EMN-2024-619586](#) blev en klage over et udvalgs beslutning om at "arbejde videre" med et vejarealsalg afvist som for tidligt indgivet, fordi der alene forelå en intern indstilling.

LOV	Forvaltningsloven § 19	Forvaltningsloven § 22	Forvaltningsloven § 24
	Vejloven § 132, stk. 1		
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommuneafgørelse om delvist afslag på udeservering grundet manglende konkret skøn og utilstrækkelig begrundelse		08.09.2025
	Vejdirektoratet · Hjemvisning af sag om delvist afslag på udeservering grundet mangelfuld begrundelse og tvivl om konkret skøn efter praksisændring.		08.09.2025
	Vejdirektoratet · Udeservering: Kommunens afslag ophæves grundet manglende konkret skønsmæssig begrundelse og uklarhed om retsgrundlag		08.09.2025
	Vejdirektoratet · Ophævelse af afslag på trafikspejl grundet sagsbehandlingsfejl hos kommunen		11.07.2023
	Vejdirektoratet · Ulovligt påbud om fjernelse af færdselsskilte: Vejlovens § 81 gælder ikke for trafikregulering		11.08.2022
	Vejdirektoratet · Afslag på klage over begrænset tilladelse til udeservering af hensyn til varelevering og trafiksikkerhed		27.07.2022

§ 3 2025-reformen: klageadgangen efter §§ 80, 81 og 81 a er afskåret

Den mest indgribende ændring på området i nyere tid er ikke materiel, men processuel. Ved **lov nr. 753 af 20. juni 2025** (L 209, folketingsåret 2024-25) blev der indsat et nyt [§ 132, stk. 2](#) i vejloven:

"Kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 50, stk. 2 og 5, § 80, stk. 1, § 81, stk. 1, § 81 a, stk. 1 og 2, § 82, § 86, stk. 1, og § 87, stk. 1, kan ikke påklages. Det samme gælder afgørelser om lovliggørelse af forhold efter de nævnte bestemmelser."

Baggrunden er ikke retssikkerhedsmæssig, men budgetmæssig. Af de almindelige bemærkninger fremgår, at lovforslaget indgår i regeringens 2030-plan og udmønter det politisk prioriterede opgavebortfald på 1.000

årsværk i finansloven for 2025: "Som led i opgavebortfald på Transportministeriets område foreslås, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter visse bestemmelser i vejloven og privatvejsloven ikke længere skal kunne påklages til transportministeren (i praksis Vejdirektoratet) **svarende til 1,5 årsværk**." Forslaget blev vedtaget med 100 stemmer for og 8 imod (EL og ALT). De paragraph-specifikke bemærkninger præciserer konsekvensen: afgørelserne "vil skulle indbringes direkte for domstolene", og Vejdirektoratet kan heller ikke længere behandle aktindsigtsklager i de pågældende sager eller klager over afslag på genoptagelse.

Samme lov ophævede [vejlovens § 89](#) om pligten til at forhandle med politiet før en § 80-tilladelse, og nyaffattede [§ 80, stk. 4, 2. pkt.](#), så vejmyndigheden alene skal offentliggøre reglerne. Konsekvensen blev noteret i [EMN-2025-24265](#): kommunen er ikke længere forpligtet til at forhandle med politiet, men må gerne indhente en udtalelse.

Overgangsreglen er afgørende for, hvilke sager der stadig kan nå Vejdirektoratet. Efter lovens § 5, stk. 2, finder afskæringen "ikke anvendelse på afgørelser truffet af en kommunalbestyrelse før denne lovs ikrafttræden" den 1. juli 2025. Vejdirektoratet har fortolket dette strengt efter afgørelsestidspunktet. I [EMN-2025-37803](#) var kommunens påbud om at fjerne møbler fra et vejareal meddelt den 14. august 2025 – altså efter ikrafttrædelsen – og klagen blev afvist:

"Det forhold, at kommunen fejlagtigt har meddelt jer, at I kan klage over afgørelsen, medfører heller ikke en ret til at klage, når klageadgangen er afskåret i loven."

Vejdirektoratet afviste samtidig argumentet om, at sagsbehandlingen var påbegyndt før lovændringen: da vejloven ikke indeholder overgangsbestemmelser for igangværende sager, gælder den nye regel for alle **endelige afgørelser** fra og med 1. juli 2025.

Afskæringen er dog ikke total. I den generelle udtalelse [EMN-2025-45769](#) trak Vejdirektoratet en central sontring: de afskårne bestemmelser er kendetegnet ved at være **uden direkte indgreb i borgerens ejendom eller formue**. Klageadgangen består derimod for de bestemmelser om håndhævelse **for ejerens regning** – [§ 81, stk. 2](#) og [§ 87, stk. 3](#) – fordi disse udgør reelle formuetab. Og prøvelsen af sådanne klager bliver ikke overfladisk:

"Ved behandling af en klage over udførelse for ejerens regning vil Vejdirektoratet fortsat foretage en helhedsbedømmelse, hvilket indebærer, at lovligheden af det oprindelige påbud naturligvis også bliver prøvet, da dette danner nødvendig præmis for håndhævelsen."

Ad den vej kan den ældre § 80/§ 81-praksis fortsat blive aktualiseret administrativt – og for de rent afskårne afgørelser står den som fortolkningsbidrag for domstolene.

LOV	Vejloven § 80, stk. 4	Vejloven § 81, stk. 1, 2	Vejloven § 87, stk. 1, 3	Vejloven § 89
	Vejloven § 132, stk. 2			
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Klageadgang ved påbud og håndhævelse: Sontring mellem krav om lovliggørelse og udførelse for ejers regning efter Vejlovens §§ 81 og 87			28.11.2025
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser klage over påbud om fjernelse af møbler fra offentligt vejareal grundet afskåret klageadgang			19.09.2025
	Vejdirektoratet · Kommunes afslag på udeservering i cykelbane ophævet grundet mangelfuld begrundelse og utilstrækkelig hjemmelshenvisning			11.09.2025

§ 4 Hvad Vejdirektoratet lægger vægt på i stilladsreklamesagerne

Stilladsreklamer – store bannere på byggestilladser i tætte bymiljøer – udgør den mest udviklede sagsgruppe under § 80. Tre afgørelser fra 2024-25 tegner mønsteret:

Afgørelse	Reklamens størrelse	Kommunens bærende hensyn	Udfald
EMN-2024-52916 (juli 2024)	250 m ²	Dominans i byrummet ved station; fodgængeres orienteringsbehov i snævert vejprofil	Påbud om nedtagning opretholdt
EMN-2024-618872 (jan. 2025)	ca. 200 m ²	Distraktion af trafikanter i komplekst, stærkt trafikeret kryds	Påbud opretholdt
EMN-2024-621462 (feb. 2025)	341 m ²	Ny retningslinje pr. 1.1.2025 om vejledende maksimumstørrelser; trafikalt knudepunkt; bevaringsværdi	Afslag opretholdt

Vejdirektoratet lægger gennemgående vægt på følgende:

Æstetiske og byrumsmæssige hensyn er saglige. Dette er den principielt vigtigste afklaring. I [EMN-2024-52916](#) gjorde klageren gældende, at hensyn til byrum og æstetik ikke havde hjemmel i vejloven, fordi de ikke direkte vedrørte trafikssikkerhed eller fremkommelighed. Vejdirektoratet afviste det med henvisning til forarbejderne til [vejlovens § 1](#): "landskabs- og bymæssige værdier" er saglige hensyn, hvilket omfatter æstetiske, arkitektoniske og byrumsmæssige overvejelser. Kommunen må altså varetage bredere hensyn end de rent trafikale.

Fodgængeres orienteringsbehov er et legitimt trafikalt hensyn. Store reklamer kan fungere som distraktorer, og i travle trafikknudepunkter med mange fodgængere vejer dette tungt. Argumentet forudsætter ikke uheldsstatistik eller trafiktællinger – jf. [22-08461](#), hvor Vejdirektoratet udtrykkeligt fastslog, at der ikke stilles krav om specifikke trafiktællinger for at træffe afgørelse efter § 80; kommunens vurdering baseret på generel viden om bylivet og de trafikale forhold er tilstrækkelig.

Størrelsen er en skønsmæssig tærskel, ikke en retlig. I [EMN-2024-52916](#) blev kommunens vurdering – at 250 m² var for dominerende, mens ca. 200 m² kunne accepteres på stedet – anset for et sagligt skøn, Vejdirektoratet ikke kunne tilsidesætte. Tilsvarende i [EMN-2024-621462](#), hvor kommunen bemærkede, at en reklame på op til 250 m² formentlig kunne godkendes på lokationen.

Retten til at ændre praksis. [EMN-2024-621462](#) er den skarpeste illustration: kommunen havde få måneder forinden godkendt en **identisk** 341 m² reklame på **samme placering**, men afviste ansøgningen for 2025 under nye retningslinjer. Vejdirektoratet opretholdt afslaget: en forvaltningsmyndighed har ret til at ændre praksis, også i mere restriktiv retning, når ændringen er baseret på saglige hensyn og varsles korrekt. Lighedsprincippet forhindrer ikke en generel og sagligt begrundet praksisændring, og en tidligere tilladelse binder ikke kommunen for fremtiden. Afgørende var, at de nye retningslinjer var **vejledende** og ikke forhindrede et konkret skøn – der var derfor ikke tale om skøn under regel.

Partshøring kan undlades ved gentagne tidligere afslag. Både [EMN-2024-618872](#) og [EMN-2024-52916](#) accepterede, at kommunen undlod fornyet partshøring efter undtagelsen i [forvaltningslovens § 19, stk. 2, nr. 1](#). Det bærende var, at klageren gennem adskillige tidligere afslag og påbud vedrørende samme placering var fuldt bekendt med kommunens begrundelse og holdning. Dette er en snæver undtagelse, der forudsætter en dokumenteret sagshistorik på netop den lokalitet.

En parallel logik gælder ved akut fare. I [19-07423](#) – om et ladekabel til en elbil ført hen over et offentligt fortov – accepterede Vejdirektoratet et strakspåbud uden forudgående partshøring efter [forvaltningslovens § 19, stk. 2, nr. 3](#), fordi kablet udgjorde en umiddelbar fare for fodgængere, herunder blinde, svagtseende og gangbesværede. Klagesagen hos Vejdirektoratet blev anset for at have fungeret som efterfølgende partshøring. Klagerens sammenligning med entreprenørers gravetilladelser blev afvist som usammenlignelig, fordi disse gives efter [vejlovens § 73](#) og angår midlertidige, nødvendige aktiviteter.

LOV	Forvaltningsloven § 19, stk. 2	Vejloven § 1	Vejloven § 73	Vejloven § 80, stk. 1
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Kommune måtte lovligt stramme praksis og afvise stor stilladsreklame af hensyn til bymiljø og trafiksikkerhed			14.02.2025
	Vejdirektoratet · Påbud om fjernelse af stilladsreklame på grund af trafiksikkerhed opretholdt			06.01.2025
	Vejdirektoratet · Afslag på tilladelse til stilladsreklame på grund af byrumsmæssige og trafikale hensyn var lovligt			09.07.2024
	Vejdirektoratet · Afslag på klage over begrænset tilladelse til udeservering af hensyn til varelevering og trafiksikkerhed			27.07.2022
	Vejdirektoratet · Opladning af Elbil over Fortov: Vejdirektoratet Opretholder Kommunalt Påbud pga. Trafiksikkerhed			25.11.2020

§ 5 Udeservering: kravet om et konkret skøn og grænserne for praksisændringer

Udeserveringssagerne udgør den anden store sagsgruppe – og her er Vejdirektoratets hjemvisningsprocent påfaldende høj. Mønsteret er, at kommunerne taber på **begrundelsen**, ikke på substansen.

Afgørelse	Kommunens afslag	Vejdirektoratets kritik	Udfald
23-09372	Trafikfare i T-kryds pga. svingende lastbiler	Utilstrækkelig begrundelse; mangelfuld undersøgelse; manglende partshøring; ubehandlet lighedsindsigelse	Ophævet + hjemvist
22-08461	Areal indskrænket til 16,5 m² kl. 09-11 af hensyn til varelevering	Ingen – konkret og sagligt begrundet i gadens bredde	Opretholdt
EMN-2025-28039 , EMN-2025-28041 , EMN-2025-28045	Nyt administrationsgrundlag: 30 cm friholdelse til bordursten	Ingen påvist vejteknisk/trafikal ændring efter 20 års problemfri drift; uklart hvad der blev tilladt	Ophævet + hjemvist
EMN-2025-24265	Politiets anvisning om 5 m til spærrelinjens afslutning, jf. færdselslovens § 29	Færdselslovsbestemmelsen er ikke i sig selv en § 80-begrundelse; risiko for skøn under regel; forsinket aktindsigt	Ophævet + hjemvist

De bærende kritikpunkter går igen:

Kravet om en reel skønsudøvelse. EMN-2025-28039 formulerer testen: kommunen kunne ikke af afgørelsen vise, **hvad der vejteknisk eller trafikalt var ændret** på stedet siden de tidligere godkendelser. Efter 20 års problemfri udeservering helt op til bordurstenene er det ikke tilstrækkeligt at henvise til et nyt politisk vedtaget administrationsgrundlag. Vejdirektoratet bekræftede udtrykkeligt, at kommunen **må** ændre praksis, når det sker generelt og lovligt – men skønnet efter § 80, stk. 1 skal stadig udøves konkret på lokaliteten.

Forkert eller manglende hjemmelshenvisning. I EMN-2025-24265 havde kommunen alene henvist til færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 7 om standsningsforbud i opmarchområder – og først under klagesagen oplyst, at hjemlen faktisk var vejlovens § 80, stk. 1. Vejdirektoratet udtalte:

"Det er Vejdirektoratets vurdering, at kommunens henvisning til [Færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 7], ikke i sig selv er en tilstrækkelig begrundelse for på skønsmæssigt grundlag at afslå udeservering på de omhandlede dele af cykelbanen."

Bestemmelsen regulerer standsning og parkering af køretøjer – ikke midlertidig udeservering. Ved blot at kopiere politiets advarsel kunne Vejdirektoratet ikke udelukke, at kommunen havde **sat sit skøn under regel**.

Klarhed ved delvise afslag. Når kommunen meddeler delvist afslag, skal det fremgå af selve afgørelsen, hvilket areal der er godkendt, og for hvilken periode. En henvisning til en interaktiv tegning i en erhvervsportal erstatter ikke myndighedens ansvar for, at afgørelsen selv fastslår gældende ret for parten, jf. forvaltningslovens § 22.

Retsgrundlaget på ansøgningstidspunktet. EMN-2025-28045 fastholdt, at sager skal afgøres efter gældende ret på **ansøgningstidspunktet**. En senere ikrafttrådt regel kan kun inddrages, hvis den indebærer en bedre retsstilling for ansøgeren – også selv om ansøgeren var bekendt med de kommende retningslinjer. Samme afgørelse indeholder en sjælden irrettesættelse af kommunens processuelle holdning: kommunens bemærkning om, at afgørelsen "med stor sandsynlighed" ville blive den samme ved fornyet behandling, blev fundet uheldig og i strid med princippet om uafhængig bedømmelse.

Lighedsprincippet kræver en saglig forklaring – ikke ensartede resultater. I 23-09372 var fejlen ikke, at en nabovirksomhed havde fået tilladelse i et lignende T-kryds – men at kommunen ikke sagligt havde forholdt sig til, hvorfor de to sager skulle behandles forskelligt. Omvendt i 22-08461, hvor Vejdirektoratet afviste påstanden om konkurrenceforvridning: kommunen er forpligtet til at vurdere hver ansøgning konkret ud fra de lokale fysiske og trafikale forhold, og forskelle i tilladelser var sagligt begrundet i variationer i gadernes bredde og indretning.

Det gælder også almindeligt løsøre. I den generelle udtalelse EMN-2025-30889 fastslog Vejdirektoratet, at vejloven ikke indeholder bindende regler for fortovets materielle indretning, og at en asfaltkant mod kørebanen normalt **ikke** kan sidestilles med en fliserække ved beregningen af friholdt gangareal, fordi den typisk ikke er tiltænkt som del af den primære gangbane.

LOV	Forvaltningsloven § 9	Forvaltningsloven § 22	Forvaltningsloven § 24, stk. 1
	Færdselsloven § 29, stk. 1	Vejloven § 80, stk. 1	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Kommunes afslag på udeservering i cykelbane ophævet grundet mangelfuld begrundelse og utilstrækkelig hjemmelshenvisning		
	11.09.2025		
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommuneafgørelse om delvist afslag på udeservering grundet manglende konkret skøn og utilstrækkelig begrundelse		
	08.09.2025		

Vejdirektoratet · Hjemvisning af sag om delvist afslag på udeservering grundet mangelfuld begrundelse og tvivl om konkret skøn efter praksisændring.	08.09.2025
Vejdirektoratet · Udeservering: Kommunens afslag ophæves grundet manglende konkret skønsmæssig begrundelse og uklarhed om retsgrundlag	08.09.2025
Vejdirektoratet · Opstilling af løsøre på fortov: Kommunens vurdering af asfaltkants betydning for gangareal	04.07.2025
Vejdirektoratet · Hjørring Kommunes afslag på udeservering hjemvist på grund af sagsbehandlingsfejl og manglende overholdelse af lighedsprincippet	05.09.2023
Vejdirektoratet · Afslag på klage over begrænset tilladelse til udeservering af hensyn til varelevering og trafiksikkerhed	27.07.2022

§ 6 Trafikspejle: § 80-ansøgning, politisamtykke og vejreglerne

Trafikspejle illustrerer et vigtigt kompetenceskel, som Vejdirektoratet har kortlagt systematisk i den generelle udtalelse [20-13051](#):

Hvem opsætter	Hvor	Hjemmel	Retsstilling
Vejmyndigheden	Offentlig vej	Vejlovens § 8	Faktisk forvaltningsvirksomhed – kan ikke påklages ; kræver politiets samtykke efter færdselslovens § 100
Borger	Offentlig vej	Vejlovens § 80	Afgørelse – kunne påklages (før 1.7.2025); kræver politiets samtykke
Borger	Privat grund	Ingen særlig hjemmel	Kræver ikke tilladelse; politiet kan kræve fjernelse efter færdselslovens § 99 , hvis spejlet er vildledende, til ulempe eller blænder

En borgers ansøgning om et trafikspejl på offentligt vejareal er altså en **ansøgning om særlig råden efter § 80** – og præcis dette blev overset i [23-07443](#), hvor Kalundborg Kommune havde afslået en grundejerforenings ansøgning alene under henvisning til et cirkulære og en håndbog. Vejdirektoratet ophævede afgørelsen: sagen skulle have været behandlet efter § 80, kommunen havde ikke partshørt efter [forvaltningslovens § 19](#), og henvisningen til et cirkulære og en håndbog udgør ikke et tilstrækkeligt juridisk grundlag efter [§ 24](#). Begge fejl var garantiforskrifter, og sagen blev hjemvist.

Hvor sagsbehandlingen derimod er korrekt, står kommunens afslag fast. Vejdirektoratet lægger her vægt på:

- **Vejreglernes subsidiaritetsprincip.** Efter cirkulæret om vejregler for trafikspejles egenskaber og anvendelse må trafikspejle ikke anvendes, hvis oversigten kan sikres på anden rimelig måde. I [21-10430](#) havde Køge Kommune besigtiget stedet og sørget for beskæring af tilstødende hække – hvilket bar afslaget. Samme mønster i [20-11972](#), hvor Næstved Kommune allerede havde forbedret oversigten og opsat en advarselstavle.
- **Spejlets egne ulemper er et sagligt hensyn.** At trafikspejle forvrænger afstand og hastighed, har nedsat funktion i mørke og dårligt vejr og kan skabe falsk tryghed, er anerkendte trafiksikkerhedsmæssige ulemper, som kommunen lovligt kan lægge til grund.
- **Politiets samtykke er en selvstændig barriere.** I [20-00156](#) var lovliggørelse udelukket allerede fordi politiet ikke ville give samtykke efter [færdselslovens § 100](#).

[20-00156](#) er samtidig den ledende afgørelse om **bevisbyrde og passivitet**. Et trafikspejl havde stået ved klagerens udkørsel i 30-35 år, og klageren hævdede en mundtlig tilladelse fra politimesteren i 1980'erne. Vejdirektoratet lagde vægt på tre ting: bevisbyrden for en tilladelse påhviler den, der hævder at have fået den; politimesteren havde i 1980'erne slet ikke kompetencen – det havde kommunen efter den dagældende vejlovs § 102; og at kommunens driftsfolk gennem årene havde vedligeholdt rabatten omkring spejlet uden at påtale det, indebar **ikke** retsfortabende passivitet. En langvarig, ulovlig tilstand på vejarealet skaber altså ikke i sig selv en beskyttet rettighed. Det samme fremgår af [EMN-2025-35235](#), hvor Vejdirektoratet præciserede, at hensynet til borgerens forventninger vejer svagt ved ulovlige forhold, og at en lovligt meddelt tilladelse til en nabo ikke kan bruges som lighedsargument, fordi tilbagekaldelse af en lovlig begunstigende forvaltningsakt kræver særligt grundlag.

LOV	Forvaltningsloven § 19	Færdselsloven § 99	Færdselsloven § 100	Vejloven § 8
	Vejloven § 80, stk. 1			
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Ophævelse af afslag på trafikspejl grundet sagsbehandlingsfejl hos kommunen			11.07.2023
	Vejdirektoratet · Afslag på Opsætning af Trafikspejl Opretholdt: Kommunens Skøn og Trafiksikkerhed vejede tungest			09.09.2021
	Vejdirektoratet · Kommunes afslag på trafikspejl var sagligt begrundet i trafiksikkerhed			29.10.2020
	Vejdirektoratet · Regler for Opsætning af Trafikspejle: Vejmyndighedens Ansvar og Borgeres Muligheder			07.10.2020
	Vejdirektoratet · Afslag på tilladelse til trafikspejl opretholdt: Vejmyndighedens skøn og manglende dokumentation var afgørende			29.01.2020

§ 7 Gågadedispensationer efter færdselslovens § 92 – hvor klageadgangen består

Dispensationer til erhvervskørsel og standsning i gågader hviler ikke på vejlovens § 80, men på [færdselslovens § 92, stk. 1](#), hvorefter kommunen med politiets samtykke kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. **Denne sagstype er ikke berørt af 2025-reformen** – klageadgangen består fortsat efter [færdselslovens § 92 c, stk. 2](#), og af ODA's resumé til L 209 fremgår udtrykkeligt, at den ændring af færdselslovens regler om færdselsindskrænkninger, der indgik i høringsudkastet, **ikke** kom med i det fremsatte lovforslag. Sondringen mellem § 80-hjemmel og § 92-hjemmel har dermed fået ny og skarp processuel betydning.

De to ledende afgørelser trækker samme linje: gågadens funktion som bilfrit byrum vejer tungere end den enkelte erhvervsdrivendes behov for bekvemmelighed.

I [21-00149](#) søgte en hattebutik på Købmagergade om at måtte standse 10-15 minutter ad gangen, 2-4 gange om måneden kl. 19-22 – uden for det generelle leveringsvindue kl. 04-11. Vejdirektoratet opretholdt afslaget og fandt de bærende hensyn saglige: at sikre gadens identitet som gågade og at varetage fodgængernes sikkerhed. Særligt bemærkelsesværdigt er, at Vejdirektoratet tillagde det vægt, at ansøgningen havde karakter af en **generel undtagelse** frem for en dispensation til en specifik, afgrænset opgave – hvilket er et krav for den pågældende type erhvervsdispensation.

I [22-01778](#) søgte en genbrugsbutik i Stengade om en tidsubegrænset adgangstilladelse til Helsingørs pullertregulerede gågadezone, fordi skoleaflevering om morgenen forhindrede levering inden kl. 11. Vejdirektoratet opretholdt afslaget og fremhævede proportionaliteten: der fandtes alternativer i form af

planlægning inden for de tilladte tidsrum og ansøgning om konkrete lejlighedstilladelser. Ønsket om at fredeliggøre bykernen og mindske uønsket biltrafik blev anset for et sagligt og lovligt hensyn efter færdselslovgivningen.

Vejdirektoratets prøvelse er også her begrænset til lovligheden. Det illustreres af [20-13268](#), hvor en virksomhed fik indført venstresvingsforbud og standsningsforbud ved sin overkørsel i forbindelse med et nyt signalanlæg. Selv om ændringerne reelt tvang virksomheden til at etablere en vendeplads på egen grund, kunne Vejdirektoratet hverken prøve, hvad der var den mest hensigtsmæssige trafikale løsning, eller tage stilling til erstatning – erstatningskrav om manglende "fornøden vejadgang" efter [vejlovens § 48, stk. 3](#) hører under taksationsmyndighederne, øvrige krav under domstolene.

En vigtig begrænsning er, at mange § 92-bestemmelser er **generelle retsakter**, hvilket i praksis udelukker klageberettigelse. I [EMN-2025-47149](#) blev en klage over et afslag på dispensation fra en lokal 72-timers regel for campingvognsparkering afvist, fordi bekendtgørelsen retter sig mod en ubestemt kreds:

"Hvis en afgørelse retter sig mod alle og enhver, vil ingen enkelt person være klageberettiget. Der kan dog være særlige omstændigheder, der gør, at afgørelsen er mere indgribende for den enkelte end en større kreds af berørte personer."

Selv om klageren selv ejede en campingvogn, delte han interessen med alle andre campingvognsejere.

Konsekvensen er bemærkelsesværdig: Vejdirektoratet kunne herefter **heller ikke** prøve, om kommunen havde overholdt forvaltningslovens krav om konkret vurdering og begrundelse.

LOV	Færdselsloven § 92, stk. 1	Færdselsloven § 92c, stk. 2	Vejloven § 48, stk. 3
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over afslag på dispensation fra parkeringsregler for campingvogne	14.01.2026	
	Vejdirektoratet · Afslag på kørselstilladelse til gågadezone i Helsingør bykerne	17.03.2022	
	Vejdirektoratet · Afslag på dispensation til standsning i gågade: Hensynet til bymiljø vejer tungere end butiksejers behov	17.05.2021	

§ 8 Klageberettigelse: væsentlig og individuel interesse

Hverken vejloven eller forvaltningsloven regulerer, hvem der er klageberettiget. Spørgsmålet afgøres derfor efter almindelige forvaltningsretlige principper, som Vejdirektoratet har sammenfattet i den generelle udtalelse [EMN-2025-39623](#):

Den pågældende skal have en væsentlig og individuel interesse i sagens udfald.

- **Væsentlig interesse:** afgørelsen skal angå den pågældendes forhold med en vis styrke. En blot moralsk eller følelsesmæssig interesse er ikke tilstrækkelig.
- **Individuel interesse:** afgørelsen skal være mere indgribende for klageren end for andre berørte. Berøres en større kreds ensartet, har den enkelte normalt ikke en individuel interesse.

Typiske parter er ansøgeren, adressaten for et påbud eller forbud samt tredjemand, der rammes direkte – fx ejeren af et vejareal til en privat fællesvej. Standardformlen i afvisningerne er gennemgående den samme, som den lyder i [EMN-2025-20575](#):

"Selvom Vejdirektoratet anerkender, at du som nabo er mere berørt af beslutningen end trafikanterne på vejen i almindelighed, har vi ikke grundlag for at antage, at du er så intensivt og anderledes berørt af beslutningen om adgangstilladelse, at du er berettiget til at klage over afgørelsen."

På § 80-området er den centrale afgørelse [EMN-2025-11679](#), hvor en borger klagede over en **langvarig** tilladelse til råden over vejareal i forbindelse med en byggeplads – en tilladelse, kommunen gennem årene gentagne gange havde forlænget, og som også berørte [byggelovens § 16](#). Vejdirektoratet afviste klagen: klageren var ikke klageberettiget. Afgørelsen viser, at selv en usædvanligt langvarig råden over offentligt vejareal ikke i sig selv giver forbipasserende eller omkringboende klageret – det er som udgangspunkt kun ansøgeren, der har partsstatus i en § 80-tilladelsessag.

Samme linje går igen på tværs af sagstyper:

- [23-00266](#): en nabovirksomhed til et midlertidigt hellested med bænke og toilet på et offentligt vejareal var ikke klageberettiget, selv om den frygtede gener fra udsatte borgere.
- [EMN-2024-57702](#): en grundejerforening kunne ikke klage over en § 80-tilladelse til en affaldsø på den modsatte side af vejen, fordi adgangsforholdene ikke blev blokeret eller væsentligt forringet.
- [23-13395](#): en nabo til en byggeplads kunne ikke klage over en midlertidig vejadgang – gener fra byggekørsel som støj og vibrationer er privatretlige spørgsmål mellem naboer.
- [23-14082](#): en borger, der ønskede kommunen til at gribe ind mod en nabos hæk på vejarealet, var ikke part – og Vejdirektoratet bemærkede, at selv hvis kommunen **havde** udstedt påbud, ville kun hækkens ejer have været klageberettiget.

Tre præciseringer er værd at fremhæve, fordi de går imod intuitionen:

1. **Partshøring giver ikke partsstatus.** At kommunen har valgt at partshøre – eller endda gennemført en nabohearing – gør ikke den hørte til part, jf. [20-16292](#) og [21-08228](#).
2. **Klagevejledning giver ikke klageret.** Selv hvor kommunen fejlagtigt har vedlagt klagevejledning, er det klagemyndigheden, der suverænt vurderer klageberettigelsen, jf. [24-05210](#) og [23-13652](#).
3. **Værditab og indbliksgener rækker ikke.** I [19-13264](#) var et dokumenteret forventet værditab på 300.000 kr. ikke tilstrækkeligt til partsstatus. I [21-08228](#) blev øget støj og forurening anset for at ligge inden for tålegrænsen for almindelig samfundsudvikling.

En undtagelse findes dog. I [EMN-2025-41049](#) præciserede Vejdirektoratet testen for adgangssager: for at opnå partsstatus skal der være sket en konkret ændring af **klagerens egne** adgangsforhold – det er ikke nok, at naboens adgangsforhold ændres eller udvides.

LOV

[Byggeloven § 16](#)
[Forvaltningsloven § 19, stk. 1](#)
[Vejloven § 80, stk. 1](#)
[Vejloven § 132, stk. 1](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets generelle udtalelse om de forvaltningsretlige principper for partsstatus og partshøringspligt i sager om vejlovgivning	21.11.2025
	Vejdirektoratet · Borger anset for ikke-klageberettiget i sag om langvarig tilladelse til råden over vejareal	24.03.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage: Grundejerforening ikke anset som part i sag om affaldsø på offentlig vej	15.07.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over etablering af hellested på offentligt vejareal på grund af manglende klageberettigelse	01.02.2023

§ 9 Afgrænsningen mod faktisk forvaltningsvirksomhed og naboretten

Den anden store afvisningsgrund er, at kommunen slet ikke har truffet en **afgørelse**. Vejdirektoratet kan efter [vejlovens § 132, stk. 1](#) kun prøve retlige spørgsmål i forbindelse med afgørelser, og en afgørelse forudsætter, at kommunen ensidigt og med bindende virkning fastsætter, hvad der er gældende ret i en konkret sag. Alt andet er faktisk forvaltningsvirksomhed – kommunens praktiske opgaver som vejmyndighed efter [vejlovens § 8](#).

Sondringen er skarp og konsekvent. Følgende er anset for **faktisk forvaltningsvirksomhed**, som ikke kan påklages:

- Opsætning af bæk og skraldespand på offentlig sti, jf. [20-03861](#) – heller ikke lighedsprincippet kunne påberåbes.
- Etablering af et midlertidigt hellested med bænke, toilet og skraldespande, jf. [23-00266](#).
- Nedtagning af et defekt trafikspejl uden at erstatte det, jf. [20-08500](#) – hvor det udtrykkeligt blev fastslået, at kommunens medsendte klagevejledning ikke ændrede sagens karakter.
- Afslag på at opsætte støjskærm, jf. [21-00885](#) og [EMN-2025-15429](#).
- Valg af belægning, herunder fjernelse af chausséen, jf. [20-00802](#).
- Hævning af vej og fortov ved klimatilpasning, jf. [20-09857](#); vejbump og hævede flader, jf. [22-10256](#); asfaltering og belysning af en sti, jf. [21-11208](#).

Det retlige grundlag er [vejlovens § 8, stk. 2](#), som [EMN-2025-15429](#) citerer:

"Det er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikken art og størrelse kræver. Vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje, og afholder de udgifter, der er forbundet med sikring og andre forberedende foranstaltninger, anlæg, drift og vedligeholdelse af disse veje."

Konsekvensen er, at en betydelig del af de gener, borgere oplever fra det offentlige vejareal, **falder helt uden for Vejdirektoratets kompetence** og henvises til naboretten og domstolene. Vejlovgivningen indeholder ingen regler om støj- eller lysgener, jf. [19-17322](#), og heller ingen regler om, hvor meget indtrængende vejvand en grundejer skal tåle, jf. [22-14680](#). Standardformuleringen findes i [22-18016](#):

"Hvor meget en grundejer må tåle fra en nærliggende offentlig vej, er et naboretligt spørgsmål mellem den pågældende grundejer og kommunen. Ved fortsat uenighed hører spørgsmålet under domstolene, fordi den naboretlige tålegrænse er fastsat ved retspraksis."

Vejdirektoratet har endda præciseret, at vejlovens beskyttelsesretning peger den anden vej. I [EMN-2025-42127](#) om gener fra kommunale træer udtalte direktoratet:

"Bestemmelserne i Vejlovens § 8 og § 87 handler om hensynet til den offentlige vej samt trafikanterne på den offentlige vej og ikke hensynet til de ejendomme, der er nabo til den offentlige vej."

Vejloven beskytter altså vejen og trafikanterne – ikke naboerne.

LOV

[Vejloven § 8, stk. 1, 2](#)[Vejloven § 87](#)[Vejloven § 132, stk. 1](#)

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Kommunes afslag på støjskærm er faktisk forvaltningsvirksomhed og kan ikke påklages til Vejdirektoratet

16.04.2025

Vejdirektoratet · Afvisning af klage over etablering af hellested på offentligt vejareal på grund af manglende klageberettigelse	01.02.2023
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over trafikstøj: Kommunens støjbekæmpelse er faktisk forvaltningsvirksomhed	02.03.2021
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over bænke: Forskel på faktisk forvaltningsvirksomhed og formel afgørelse	24.11.2020
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over fjernelse af trafikspejl: Kommunens handling var faktisk forvaltningsvirksomhed	08.07.2020
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over trafikstøj: Kommunens vejvedligeholdelse er faktisk forvaltningsvirksomhed og ikke en påklagelig afgørelse	21.01.2020

Påbud efter § 81: hjemmelsgrænser, lovgiggørelsespligt og straksfjernelse

§ 10

Er en genstand anbragt på vejarealet uden tilladelse efter § 80, kan vejmyndigheden efter [vejlovens § 81, stk. 1](#) udstede påbud om fjernelse – men **kun hvis der ikke efterfølgende kan meddeles tilladelse**.

Denne betingelse er ikke en formalitet. [EMN-2025-30889](#) understreger, at kommunen har pligt til først at vurdere, om placeringen kan lovgiggøres via tilladelse. Pligten følger tillige af [vejlovens § 136, stk. 1](#), hvis forarbejder fremhæver dobbeltheden: bestemmelsen understreger på den ene side, at tilladelser skal indhentes før foranstaltningen iværksættes – og på den anden side, at vejmyndigheden har pligt til at tage stilling til, om forholdet kan godkendes, **inden** der meddeles påbud om fysisk lovgiggørelse.

Hvor betingelserne er opfyldt, står påbuddet fast. I [EMN-2025-19737](#) blev et påbud om at fjerne to store sten fra vejrabatten opretholdt, fordi kommunens vurdering – at rabatten på den smalle vej skulle kunne bruges til undvigelse, og at stenene udgjorde en kollisionsrisiko – var et sagligt skøn. Lighedsprincippet var intakt, fordi andre lokale beboere havde modtaget tilsvarende påbud. Bemærkelsesværdigt er, at Vejdirektoratet **korrigerede kommunen** på et punkt, hvor kommunen havde vundet: kommunen havde fejlagtigt anført, at grundejeren efter [§ 64, stk. 1](#) havde en generel pligt til at holde rabatten fri. Det afviste Vejdirektoratet:

"Almindelig renholdelse af rabatten samt sikring af, at trafikanterne kan færdes sikkert i rabatten og på andre dele af den offentlige vej, må derfor ske ved vejmyndighedens foranstaltning og som følge af, at det efter vejlovens § 8, stk. 1, er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver."

Grundejerens ansvar er strengt begrænset til at fjerne **egne** genstande anbragt uden tilladelse.

Hjemlens rækkevidde blev afgrænset skarpt i [22-01367](#). En kommune havde påbudt en campingpladsejer at fjerne to færdselsskilte fra vejarealet med hjemmel i § 81. Vejdirektoratet ophævede påbuddet som ulovligt:

Bestemmelse	Anvendelsesområde	Myndighed
Vejlovens § 81	Ikke-færdselsmæssige genstande (fx reklamer). Kan ikke bruges til at påbyde fjernelse af færdselsskilte	Vejmyndigheden
Vejlovens § 8	Hjemler, at kommunen selv fjerner vildledende skilte – men ikke at påbyde borgeren at gøre det	Vejmyndigheden
Færdselslovens § 99	Vildledende færdselstavler – hjemler påbud om fjernelse	Politiet

Sondringen mellem trafikale og ikke-trafikale genstande er altså ikke akademisk: den afgør, hvilken myndighed der overhovedet kan handle.

Straksfjernelse efter § 81, stk. 3 forudsætter, at genstanden er til ulempe eller fare for færdslen. I

[EMN-2025-33081](#) havde en kommune uden varsel fjernet en bil uden nummerplader og opkrævet 2.250 kr. for afhentningen plus 50 kr. pr. dag i opbevaring. Vejdirektoratet ophævede afgørelsen på tre selvstændige grundlag: bilen stod blot parkeret langs vejsiden som andre biler, så betingelsen om konkret fare eller ulempe var ikke opfyldt; § 81, stk. 1 og 2, kunne ikke bære fjernelsen, fordi de forudsætter et forudgående skriftligt påbud; og kommunens generelle praksis med at betragte alle uindregistrerede biler som skrotbiler til fjernelse var **skøn under regel**:

Myndigheden må således ikke administrere efter en fast praksis, skreven eller uskreven, som sætter skønnet under regel.

Kommunens argument om, at partshøring var umulig før fjernelsen, blev afvist: stelnummeret i forruden var tilstrækkeligt til at identificere ejeren, fx via en seddel under vinduesviskeren. Resultatet var, at kommunen mistede retten til at opkræve både afhentnings- og opbevaringsgebyr.

Denne afgørelse har fortsat betydning efter 2025-reformen. Efter sondringen i [EMN-2025-45769](#) er netop de formuemæssige indgreb – fjernelse og gebyropkrævning for ejerens regning – stadig undergivet administrativ klageadgang.

LOV	Forvaltningsloven § 19, stk. 1	Færdselsloven § 99	Vejloven § 8, stk. 1
	Vejloven § 64, stk. 1	Vejloven § 81, stk. 1-3	Vejloven § 136, stk. 1
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Kommunal fjernelse af uindregistreret køretøj uden forudgående partshøring og i strid med kravene til øjeblikkelig fjernelse i vejlovens § 81, stk. 3. 02.12.2025 Vejdirektoratet · Klageadgang ved påbud og håndhævelse: Sondring mellem krav om lovliggørelse og udførelse for ejers regning efter Vejlovens §§ 81 og 87 28.11.2025 Vejdirektoratet · Opretholdelse af påbud om fjernelse af sten i vejrabat af hensyn til trafiksikkerheden 12.08.2025 Vejdirektoratet · Opstilling af løsøre på fortov: Kommunens vurdering af asfaltkants betydning for gangareal 04.07.2025 Vejdirektoratet · Ulovligt påbud om fjernelse af færdselsskilte: Vejlovens § 81 gælder ikke for trafikregulering 11.08.2022		

Domstolspraksis: vejmyndighedens råderet og den naboretlige talegrænse

§ 11

Fordi Vejdirektoratet konsekvent henviser gener fra vejarealet til naboretten – og fordi 2025-reformen nu sender § 80- og § 81-sagerne **direkte** til domstolene – er domstolspraksis blevet mere central for området end tidligere.

Den ledende dom er Højesterets [BS-5850/2020-HJR](#) af 21. december 2020. Vejdirektoratet havde i forbindelse med en vejomlægning fjernet beplantning på et offentligt vejareal, som i mange år havde skærmet en nabo mod indblik fra en motorvejstilkørselsrampe. Taksationskommissionen havde tilkendt 100.000 kr., byretten frifandt, landsretten omgjorde, og Højesteret stadfæstede byrettens frifindelse. Præmisserne fastlægger et meget stærkt udgangspunkt til fordel for vejmyndigheden:

"Beplantningen stod imidlertid på offentligt vejareal, og Højesteret finder, at vejmyndigheden i en sådan situation som det helt klare udgangspunkt kan fjerne beplantningen, uden at naboer til det pågældende areal kan kræve erstatning for ulemper."

Højesteret fandt ikke grundlag for at fravige udgangspunktet, fordi de yderligere indbliksgener "ikke overstiger, hvad han med rimelighed har måttet påregne som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet". Dommen bekræfter dermed på domstolsniveau præcis den grundtanke, Vejdirektoratet udtrykker administrativt i [EMN-2025-42127](#): vejlovens §§ 8 og 87 beskytter vejen og trafikanterne, ikke naboerne. Rådigheden over vejarealet tilkommer vejmyndigheden.

Tålegrænsen er dog ikke uden indhold, og Højesteret har i [BS-31573/2025-HJR](#) af 17. april 2026 opstillet den generelle test:

Efter naboretlige principper ydes der erstatning for værditab som følge af varige naboulempes fra anlæg af almen samfundsmæssig værdi, i det omfang ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den samfundsmæssige udvikling på det pågældende område (den naboretlige tålegrænse).

Vurderingen beror på ulempens **karakter, væsentlighed og påregnelighed** sammenholdt med ejendommens og områdets karakter, herunder eventuel offentligretlig regulering. En 42 meter høj antennemast opstillet 3 meter fra skellet i et villakvarter overskred grænsen, og der blev tilkendt 300.000 kr. – selv om ejendommen lå tæt på en lokalbane og en lokal vej. Sammenholdt med [BS-5850/2020-HJR](#) tegner der sig et billede: dispositioner over vejarealet inden for vejens eget formål tåles bredt, mens fremmedartede, dominerende anlæg tættere på skellet kan udløse erstatning.

Højesteret har også prøvet klageberettigelsen på vejområdet. I [Sag 218/2015](#) af 29. august 2016 tog Højesteret stilling til klageret og forkøbsret til et nedlagt vejareal for en ejer af bygning på lejet grund. Sagen viser, at grænsen for, hvem der kan påklage vejmyndighedens dispositioner, i sidste ende er et retligt spørgsmål, domstolene kan prøve – hvilket får forøget betydning nu, hvor Vejdirektoratets afvisninger af klageberettigelse i § 80-sager ikke længere kan følges op ad rekursvejen.

Den samlede [vejledning i lov om offentlige veje](#) henviser desuden til to landsretsafgørelser om den tidligere § 102 (nu § 80), som fortsat illustrerer bestemmelsens rækkevidde: [UFR 2008.1359V](#) om, at placering af en reklametavle på vejareal ud for et bolighus var ulovlig, og [UFR 2014.1013Ø](#) om, at påmaling af fodspor med kridt på vejarealet ikke var omfattet af bestemmelsen.

Endelig bør det bemærkes, at Vejdirektoratet i flere afgørelser selv har trukket linjen: erstatningsspørgsmål ligger uden for kompetencen og skal afgøres ved domstolene efter dansk rets almindelige erstatningsregler. Det gælder både tab som følge af et påbud, jf. [21-05423](#), og skader forvoldt på vejen, jf. [EMN-2025-03049](#), hvor Vejdirektoratet fastslog, at vejloven ikke giver hjemmel til at kræve erstatning for skader på offentlig vej forårsaget af almindelig færdsel – et krav må baseres på culpereglen og forfølges ved domstolene.

LOV	Vejloven § 8	Vejloven § 80, stk. 1	Vejloven § 87
PRAKSIS	Højesteret · TDC Net A/S pålægges 300.000 kr. i erstatning for nabogener fra 42 meter høj antennemast i villakvarter 17.04.2026		
	Højesteret · Ingen erstatning for indbliksgener ved fjernelse af beplantning på offentligt vejareal 21.12.2020		
	Højesteret · Spørgsmål om klageret og forkøbsret til nedlagt vejareal for ejer af bygning på lejet grund 29.08.2016		
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over trafikstøj: Kommunens støjbekæmpelse er faktisk forvaltningsvirksomhed 02.03.2021		

Historisk baggrund: fra vejbestyrelsesloven 1957 til opgavebortfald 2025

Hjemlen til at kræve tilladelse til særlig råden er gammel. Vejlovens § 80 viderefører den tidligere § 102, stk. 1, i vejloven af 1971, som igen udspringer af vejbestyrelsesloven – lov nr. 95 af 29. marts 1957. Den lov byggede på vejlovsudvalgets 1. betænkning af 16. september 1954, som beskrevet i udvalgets senere [betænkning nr. 367/1964 om private fællesveje og vejbidrag, s. 6](#):

"Overensstemmende hermed afgav udvalget under 16. september 1954 sin 1. betænkning med udkast til lov om bestyrelsen af de offentlige veje. På grundlag af udvalgets betænkning blev lovforslag fremsat i folketingssamlingen 1955/56, og efter at forslaget var undergået enkelte ændringer, blev den nye vejbestyrelseslov vedtaget og stadfæstet som lov nr. 95 af 29. marts 1957."

Samme betænkning behandlede parallelt reglerne om "særlig råden" over private fællesveje – det spor, der i dag findes i [privatvejslovens § 66](#). Sondringen har fortsat praktisk betydning, jf. [23-18334](#), hvor Vejdirektoratet fastslog, at en nabos inddragelse af et fortov på en privat fællesvej skal behandles enten som særlig råden efter [privatvejslovens § 66, stk. 1](#) eller som nedlæggelse efter [§ 71](#) – med væsentligt forskellige retsvirkninger.

Den politiforhandlingspligt, der frem til 2025 gjaldt for § 80-tilladelser, havde tilsvarende dybe rødder. Af de almindelige bemærkninger til lov nr. 753 af 20. juni 2025 fremgår, at vejlovens § 89 "stammer oprindeligt fra vejbestyrelsesloven fra 1957, hvor den under behandlingen i Folketinget blev indsat som stk. 4 i lovforslagets § 52", motiveret af "ønsket om at skabe fornøden kontakt mellem vejbestyrelse og politimyndighed", som dengang efter færdselsloven af 1955 kunne kræve markiser og skilte fjernet. Da 2025-reformen ophævede § 89, blev en næsten 70 år gammel koordinationsmekanisme afskaffet.

Den længere linje er decentralisering. [Betænkning nr. 901/1980 om opgavefordelingen på vejområdet](#) blev afgivet af et udvalg, hvis kommissorium – gengivet på [s. 6](#) – netop var at belyse, "hvorledes man opnår en rationel administration under anvendelse af det mindst mulige personaleforbrug". Argumentet er slående parallelt med 2025-reformens: begge gange er ressourcehensyn drivkraften bag at flytte kompetence væk fra det centrale niveau. Forskellen er, at 1980-sporet flyttede **afgørelseskompetence** til kommunerne, mens 2025-sporet fjerner **kontrollen** med den kompetence – og efterlader domstolene som eneste prøvelsesinstans.

Et sidste led i denne udvikling er endnu ikke afsluttet. Lovforslag L 110 fra folketingsåret 2025-26 om yderligere opgavebortfald i forbindelse med politiets involvering i beslutninger om færdselsindskrænkninger og lokale hastighedsgrænser er **bortfaldet**. Færdselslovens § 92-ordning – herunder gågadedispensationerne – står derfor foreløbig uændret, med både politisamtykke og klageadgang intakt.

LOV

[Privatvejsloven § 66, stk. 1](#)
[Privatvejsloven § 71](#)
[Vejloven § 80, stk. 1](#)
[Vejloven § 89](#)

§ 13 Sammenfatning: hvad afgør sagerne – og hvor de fremover afgøres

Vejdirektoratets praksis om særlig råden over vejareal kan sammenfattes i nogle få, stabile bærende linjer.

Kommunen vinder på substansen, taber på begrundelsen. Det er den mest robuste observation på tværs af materialet. Når kommunen har foretaget en konkret vurdering af den enkelte lokalitet og forklaret

sine hovedhensyn, står afgørelsen – uanset hvor byrdefuld den er for ansøgeren, jf. [EMN-2024-621462-22-08461](#) og [EMN-2025-19737](#). Falder afgørelsen derimod tilbage på generelle betragtninger, et administrationsgrundlag eller en fremmed lovbestemmelse, ophæves den, jf. [23-09372](#), [EMN-2025-24265](#) og de tre KN-torv-sager.

Hensynsrammen er bred. Trafiksikkerhed og fremkommelighed er kernen, men æstetik, arkitektur, byrumskvalitet, tilgængelighed for personer med funktionsnedsættelse og gadens funktion som bilfrit rum er alle saglige hensyn, jf. [EMN-2024-52916](#) og [21-00149](#). Kommercielle interesser vejer systematisk lettere.

Kun ansøgeren er inde i sagen. Naboer, grundejerforeninger, forbipasserende og bekymrede vejbrugere afvises næsten uden undtagelse som ikke-klageberettigede – heller ikke dokumenteret værditab, partshøring eller en fejlagtig klagevejledning ændrer det, jf. [EMN-2025-11679](#), [23-00266](#) og [EMN-2024-57702](#).

Store dele af vejarealet er slet ikke afgørelsesstof. Kommunens egen indretning og drift – bænke, hellesteder, støjskærme, belægning, bump, kommunalt opsatte trafikspejle – er faktisk forvaltningsvirksomhed efter [vejlovens § 8](#) og henvises til naboretten og domstolene.

Og fra 1. juli 2025 er selve rekursvejen lukket for kernen af området. Efter [vejlovens § 132, stk. 2](#) kan afgørelser efter [§ 80, stk. 1](#), [§ 81, stk. 1](#) og [§ 81 a](#) – samt afgørelser om lovliggørelse heraf – ikke påklages, men skal indbringes direkte for domstolene. Tilbage hos Vejdirektoratet er tre spor: afgørelser truffet **før** 1. juli 2025 (overgangsreglen), håndhævelse **for ejerens regning** efter [§ 81, stk. 2](#), og [§ 87, stk. 3](#), hvor prøvelsen efter [EMN-2025-45769](#) også omfatter det underliggende påbuds lovlighed, samt færdselslovens [§ 92](#)-sager, der fortsat kan påklages efter [§ 92 c, stk. 2](#).

For praktikerer betyder det, at den fortolkningsgivende værdi af de her gennemgåede afgørelser ikke er forsvundet – den har skiftet adressat. De kriterier, Vejdirektoratet har udviklet om konkret skøn, begrundelseskra, lighedsprincip og skøn under regel, er almindelige forvaltningsretlige krav, som domstolene prøver med mindst samme intensitet. Det, der er forsvundet, er den billige, hurtige og gebyrfri adgang til at få dem prøvet.

Afgrænsningsmæssigt bemærkes, at oversigten ikke behandler vejbyggelinjer og forbud mod anlæg af blivende art, gravetilladelser til ledningsarbejde eller parkeringsafgifter på private parkeringspladser, jf. [parkeringsafgift-private](#).

LOV	Færdselsloven § 92c, stk. 2	Vejloven § 8	Vejloven § 80, stk. 1
	Vejloven § 81, stk. 1, 2	Vejloven § 132, stk. 2	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Klageadgang ved påbud og håndhævelse: Sondring mellem krav om lovliggørelse og udførelse for ejers regning efter Vejlovens §§ 81 og 87		28.11.2025
	Vejdirektoratet · Kommunes afslag på udeservering i cykelbane ophævet grundet mangelfuld begrundelse og utilstrækkelig hjemmelshenvisning		11.09.2025
	Vejdirektoratet · Opretholdelse af påbud om fjernelse af sten i vejrabat af hensyn til trafiksikkerheden		12.08.2025
	Vejdirektoratet · Borger anset for ikke-klageberettiget i sag om langvarig tilladelse til råden over vejareal		24.03.2025
	Vejdirektoratet · Kommune måtte lovligt stramme praksis og afvise stor stilladsreklame af hensyn til bymiljø og trafiksikkerhed		14.02.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage: Grundejerforening ikke anset som part i sag om affaldsø på offentlig vej		15.07.2024
	Vejdirektoratet · Afslag på tilladelse til stilladsreklame på grund af byrumsmæssige og trafikale hensyn var lovligt		09.07.2024

Vejdirektoratet · Hjørring Kommunes afslag på udeservering hjemvist på grund af sagsbehandlingsfejl og manglende overholdelse af lighedsprincippet	05.09.2023
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over etablering af hellested på offentligt vejareal på grund af manglende klageberettigelse	01.02.2023
Vejdirektoratet · Afslag på klage over begrænset tilladelse til udeservering af hensyn til varelevering og trafikssikkerhed	27.07.2022
Vejdirektoratet · Afslag på dispensation til standsning i gågade: Hensynet til bymiljø vejer tungere end butiksejers behov	17.05.2021

REFERENCE Lovgrundlag 8 paragraffer

Forvaltningsloven § 19	stk. 2	Forvaltningsloven § 24	stk. 1
Færdselsloven § 92	stk. 1	Færdselsloven § 100	
Vejloven § 1		Vejloven § 80	stk. 1
Vejloven § 81	stk. 1	Vejloven § 132	stk. 1, 2

MATERIALE Citerede afgørelser 37 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS 3

17.04.2026	TDC Net A/S pålægges 300.000 kr. i erstatning for nabogener fra 42 meter høj antennemast i villakvarter	10716-12727
21.12.2020	Ingen erstatning for indbliksgener ved fjernelse af beplantning på offentligt vejareal	bs-5850-2020-hjr
29.08.2016	Spørgsmål om klageret og forkøbsret til nedlagt vejareal for ejer af bygning på lejet grund	218-2015

VEJDIREKTORATET · NÆVN / KLAGEINSTANS 34

14.01.2026	Afvisning af klage over afslag på dispensation fra parkeringsregler for campingvogne	emn_2025_47149
02.12.2025	Kommunal fjernelse af uindregistreret køretøj uden forudgående partshøring og i strid med kravene til øjeblikkelig fjernelse i vejlovens § 81, stk. 3.	emn_2025_33081
28.11.2025	Klageadgang ved påbud og håndhævelse: Sondring mellem krav om lovliggørelse og udførelse for ejers regning efter Vejlovens §§ 81 og 87	emn_2025_45769
21.11.2025	Vejdirektoratets generelle udtalelse om de forvaltningsretlige principper for partsstatus og partshøringspligt i sager om vejlovgivning	emn_2025_39623
19.09.2025	Vejdirektoratet afviser klage over påbud om fjernelse af møbler fra offentligt vejareal grundet afskåret klageadgang	emn_2025_37803
11.09.2025	Kommunes afslag på udeservering i cykelbane ophævet grundet mangelfuld begrundelse og utilstrækkelig hjemmelshenvisning	emn_2025_24265
08.09.2025	Vejdirektoratet ophæver kommuneafgørelse om delvist afslag på udeservering grundet manglende konkret skøn og utilstrækkelig begrundelse	emn_2025_28039

08.09.2025	Hjemvisning af sag om delvist afslag på udeservering grundet mangelfuld begrundelse og tvivl om konkret skøn efter praksisændring.	emn_2025_28041
08.09.2025	Udeservering: Kommunens afslag ophæves grundet manglende konkret skønsmæssig begrundelse og uklarhed om retsgrundlag	emn_2025_28045
12.08.2025	Opretholdelse af påbud om fjernelse af sten i vejrabat af hensyn til trafiksikkerheden	emn_2025_.19737
04.07.2025	Opstilling af løsøre på fortov: Kommunens vurdering af asfaltkants betydning for gangareal	emn_2025_30889
16.04.2025	Kommunes afslag på støjskærm er faktisk forvaltningsvirksomhed og kan ikke påklages til Vejdirektoratet	emn_2025_15429
24.03.2025	Borger anset for ikke-klageberettiget i sag om langvarig tilladelse til råden over vejareal	emn_2025_11679
14.02.2025	Kommune måtte lovligt stramme praksis og afvise stor stilladsreklame af hensyn til bymiljø og trafiksikkerhed	emn_2024_621462
06.01.2025	Påbud om fjernelse af stilladsreklame på grund af trafiksikkerhed opretholdt	emn_2024_618872
15.07.2024	Afvisning af klage: Grundejerforening ikke anset som part i sag om affaldsø på offentlig vej	emn_2024_57702
09.07.2024	Afslag på tilladelse til stilladsreklame på grund af byrumsmæssige og trafikale hensyn var lovligt	emn_2024_52916
05.09.2023	Hjørring Kommunes afslag på udeservering hjemvist på grund af sagsbehandlingsfejl og manglende overholdelse af lighedsprincippet	23_09372
11.07.2023	Ophævelse af afslag på trafikspejl grundet sagsbehandlingsfejl hos kommunen	23_07443
01.02.2023	Afvisning af klage over etablering af hellested på offentligt vejareal på grund af manglende klageberettigelse	23_00266
11.08.2022	Ulovligt påbud om fjernelse af færdselsskilte: Vejlovens § 81 gælder ikke for trafikregulering	22_01367
27.07.2022	Afslag på klage over begrænset tilladelse til udeservering af hensyn til varelevering og trafiksikkerhed	22_08461
17.03.2022	Afslag på kørselstilladelse til gågadezone i Helsingør bykerne	22_01778
09.09.2021	Afslag på Opsætning af Trafikspejl Opretholdt: Kommunens Skøn og Trafiksikkerhed vejede tungest	21_10430
17.05.2021	Afslag på dispensation til standsning i gågade: Hensynet til bymiljø vejer tungere end butiksejers behov	21_00149
02.03.2021	Afvisning af klage over trafikstøj: Kommunens støjbekæmpelse er faktisk forvaltningsvirksomhed	21_00885
25.11.2020	Opladning af Elbil over Fortov: Vejdirektoratet Opretholder Kommunalt Påbud pga. Trafiksikkerhed	19_07423
24.11.2020	Afvisning af klage over bænke: Forskel på faktisk forvaltningsvirksomhed og formel afgørelse	20_03861

29.10.2020	Kommunes afslag på trafikspejl var sagligt begrundet i trafiksikkerhed	20_11972
07.10.2020	Regler for Opsætning af Trafikspejle: Vejmyndighedens Ansvar og Borgeres Muligheder	20_13051
08.07.2020	Afvisning af klage over fjernelse af trafikspejl: Kommunens handling var faktisk forvaltningsvirksomhed	20_08500
29.01.2020	Afslag på tilladelse til trafikspejl opretholdt: Vejmyndighedens skøn og manglende dokumentation var afgørende	20_00156
21.01.2020	Afvisning af klage over trafikstøj: Kommunens vejvedligeholdelse er faktisk forvaltningsvirksomhed og ikke en påklagelig afgørelse	19_17322
21.02.2019	Fortolkning af vejlovens § 80: Hvilke kommunale udgifter kan dækkes ved betaling for råden over vejareal?	18_14963

FORARBEJDE Betænkninger

2 referencer

Betænkning vedrørende forslag til lov om private fællesveje og lov om vejbidrag (Betænkning nr. 367/1964)

nr. 367 · 1964 · Ministeriet for Offentlige Arbejder

Opgavefordelingen på vejområdet

nr. 901 · 1980 · Ministeriet for offentlige arbejder

07

PRAKSISOVERSIGT · VEJDIREKTORATET

Praksisoversigt over vejadgang og overkørsler til offentlige veje

Vejdirektoratets praksis efter vejlovens §§ 48-51 – tilladelse, skøn under regel og udgiftsfordeling

Version 1 Opdateret 16. jul. 2026 58 afgørelser · 2016-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Praksisoversigten behandler den OFFENTLIGRETTLIGE tilladelse til vejadgang og overkørsler til offentlige veje efter vejlovens kapitel 6 (§§ 48-58) – afgrænset fra den privatretlige vejret. Vejdirektoratet er klagemyndighed for kommunernes afgørelser, men kan efter [vejlovens § 132, stk. 1](#) alene prøve retlige spørgsmål og aldrig det vejfaglige skøn inden for lovens rammer. Praksis viser et markant tosidet mønster: Vejdirektoratet accepterer nærmest konsekvent kommunernes trafiksikkerhedsmæssige vurderinger, men ophæver og hjemviser lige så konsekvent, når kommunen har begrundet generelt, henvist til fast praksis eller inddraget usaglige hensyn – altså sat skønnet under regel. Domstolsprøvelsen af området er sparsom, og tyngden ligger derfor i Vejdirektoratets egen administrative praksis samt i [Vejledning i lov om offentlige veje](#) kap. 6.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Vejdirektoratet kræver, at kommunen foretager en KONKRET afvejning mellem trafikale/vejtekniske hensyn og facadeejers berettigede forventning om at kunne udnytte naboskabet til vejen – en generel henvisning til trafiksikkerhed er ikke nok.
- 02** Vejdirektoratet afviser at prøve kommunens vejfaglige skøn efter vejlovens § 132, stk. 1; uenighed i skønnet fører aldrig alene til ophævelse.
- 03** Vejdirektoratet accepterer trafiksikkerhed, oversigtsforhold, hensyn til bløde trafikanter, cykelsti, skolevej, kantstensparkering og antallet af konfliktpunkter som saglige hensyn efter vejlovens § 49, stk. 1.
- 04** Vejdirektoratet afviser BEHOV som kriterium: kommunen må ikke vurdere, om ansøgeren har brug for adgangen, kun om offentligretlige hensyn taler imod.
- 05** Vejdirektoratet afviser lighedsprincippet som afskæringsregel – frygt for præcedens kan ikke erstatte den konkrete trafikale vurdering og svarer til skøn under regel.

- 06** Vejdirektoratet accepterer, at en vejmyndighed lovligt SKÆRPER sin praksis over tid, når øget trafik eller ny viden om trafiksikkerhed begrundet det; ældre adgange giver ikke krav på ny tilladelse.
- 07** En fast bredderegulering for overkørsler er ulovlig, medmindre kommunen reelt har foretaget en konkret afvejning i den enkelte sag.
- 08** Ansøgeren afholder som udgangspunkt udgifterne til etablering af en ny eller udvidet adgang, jf. vejlovens § 49, stk. 2 – også når kommunen selv udfører arbejdet.
- 09** Vejlovens § 49, stk. 5-6 hjemler KUN betaling for trafiksikkerhedsforanstaltninger i umiddelbar tilknytning til adgangspunktet – ikke generel ombygning, udvidelse, fortov eller belysning; dertil kræves vejbidragsreglerne i kapitel 4.
- 10** Vejdirektoratet kræver, at et betalingsvilkår efter § 49, stk. 6 står i rimeligt forhold til ansøgerens fordele, og at vilkår er så præcise, at de kan håndhæves.
- 11** Gående adgang kræver også tilladelse efter § 49 – men kun når der faktisk etableres en fysisk adgangslinje i skellet, jf. definitionen i vejlovens § 3, stk. 1, nr. 6.
- 12** En ejendom har fornøden vejadgang, selv om adgangen bliver mere afsides, kundekredsen afskæres eller ejeren påføres nye vedligeholdelsesudgifter, jf. vejlovens § 48, stk. 3.
- 13** Vejdirektoratet afviser at behandle erstatningsspørgsmål om manglende fornøden vejadgang – de hører under taksationsmyndighederne efter §§ 103, 104 og 112-118.
- 14** Nye bestemmelser om en lovligt bestående adgang efter § 50, stk. 4 forudsætter en MARKANT ændret benyttelse og tungtvejende trafikale hensyn, og udløser overtagelsesret efter § 50, stk. 8.
- 15** Tinglysning er ikke en gyldighedsbetingelse for adgangsbestemmelser – de binder alle fra offentliggørelsen, jf. vejlovens § 56.
- 16** Vejdirektoratet kræver væsentlig OG individuel interesse for klageberettigelse; naboer, der blot oplever gener eller forringet trafiksikkerhed, afvises.

Vejlovens kapitel 6: tre regelsæt om adgang og den lovfæstede definition

§ 1

Vejlovens kapitel 6 regulerer tre indbyrdes forskellige situationer, og valget af hjemmel er i Vejdirektoratets praksis afgørende for afgørelsens lovlighed.

Bestemmelse	Situation	Vejmyndighedens beføjelse
§ 48	Vejmyndigheden anlægger en ny vej eller ombygger en bestående vej	Tager af egen drift stilling til eksisterende adgange; kan nedlægge dem, men skal sikre fornøden vejadgang

§ 49	Grundejeren ønsker en NY eller UDVIDET adgang	Tilladelse efter ansøgning; ansøger betaler; vilkår kan stilles
§ 50	En BESTÅENDE adgang ønskes brugt anderledes eller af andre ejendomme	Tilladelse ved matrikulære ændringer; nye bestemmelser ved markant ændret benyttelse

Begrebet **adgang** er defineret i [vejlovens § 3, stk. 1, nr. 6](#) som »en vejtilslutning eller en fysisk etableret adgang fra en ejendom til en vej eller sti til brug for gående, ridende eller kørende færdsel«. Definitionen er central, fordi den både afgrænser tilladelseskrauet nedad (ingen fysisk etablering = ingen adgang) og opad (også gående adgang er omfattet).

[Vejledning i lov om offentlige veje](#) er det centrale fortolkningsbidrag og forklarer, at lovens tekniske begreb dækker dagligsprogets »overkørsel, indkørsel, tilkørsel« såvel som »indgang, udgang, havelåge«, mens »tilslutning« forbeholdes det linjestykke, hvor to offentlige veje mødes.

Af forarbejderne til § 49 fremgår, at ordvalget i 2014-loven ikke ændrede retstilstanden:

Det foreslås, at begreberne "overkørsel" og "overgang" erstattes med "adgang". Forslaget medfører ikke materielle ændringer. Det er i den forbindelse uden betydning, om facadeejeren foretager egentlige anlægsforanstaltninger for at gøre adgangen mere egnet til formålet, så længe der er tale om en ny eller udvidet adgang til ejendommen.

Forarbejderne angiver også bestemmelsens formål utvetydigt: »at give vejmyndigheden mulighed for at varetage trafiksikkerhedsmæssige og trafikafviklingsmæssige hensyn på vejen og specielt om adgangen«. Det er denne formålsangivelse, Vejdirektoratet gennemgående bruger som målestok for, om kommunen har varetaget saglige hensyn.

I **EMN-2026-09917** af 30. marts 2026 afklarede Vejdirektoratet definitionens nedre grænse: [gående adgang er omfattet af § 49](#), men kun når der »faktisk etableres en fysisk adgangslinje i skellet«. Uden fysisk indgreb – ingen åbning i kantsten eller hegn, rampe eller tilsvarende – foreligger der ikke en adgang i lovens forstand. Vejmyndigheden er da henvist til [§ 50, stk. 5](#) om ind- og udkørsel uden for godkendte adgange og til [§ 93, stk. 1](#) om påbud om hegn mod vejen for grundejerens regning. Vejdirektoratet tilføjede dog, at gentagen passage over skel, der danner eller kræver fysisk udformning i skel eller rabat – en trampesti, en åbning eller en afretning – udløser tilladelseskrauet.

Afgrænsningen til den privatretlige side er skarp. Vejdirektoratet fastslog i **EMN-2025-39071** af 28. januar 2026, at [vejlovgivningen kun regulerer forhold fra skelgrænsen og ud mod vejen](#), og at en tinglyst privatretlig deklaration om indretning af den private del af grunden falder helt uden for vejmyndighedens kompetenceområde. Tilsvarende afviste Vejdirektoratet i **19-13268**, at [en privatretlig servitut kunne tilsidesætte offentligretlige krav i vejloven](#). Om vejrettens indhold på private fællesveje se [private-fællesveje](#) og [vejret-og-vejskel](#).

LOV

[Vejloven § 3, stk. 1](#)[Vejloven § 48](#)[Vejloven § 49](#)[Vejloven § 50, stk. 5](#)[Vejloven § 93, stk. 1](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet: Kræver gående adgang til offentlig vej tilladelse efter vejlovens § 49?	30.03.2026
	Vejdirektoratet · Ophævelse af påbud om lovliggørelse af overkørsel grundet manglende vejretlig begrundelse	28.01.2026
	Vejdirektoratet · Afslag på etablering af overkørsel stadfæstet på grund af trafiksikkerhedsmæssige hensyn	22.11.2019

§ 2 Vejdirektoratets prøvelseskompetence: kun retlige spørgsmål, aldrig det vejfaglige skøn

Vejdirektoratet træffer afgørelse på delegation fra transportministeren, jf. § 3, stk. 1 i bekendtgørelse nr. 845 af 25. juni 2025 om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser. Er Vejdirektoratet selv part i sagen – typisk ved statsveje – afgøres klagen i stedet af Transportministeriet, jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 2.

Kompetencens rækkevidde følger af [vejlovens § 132, stk. 1](#), hvorefter kommunalbestyrelsernes afgørelser kan påklages »for så vidt angår retlige spørgsmål«. Vejdirektoratet formulerer selv begrænsningen konsekvent i sine afgørelser. I EMN-2025-43833 af 8. januar 2026 om [afslag på to ejendomsadgange til en primær trafikvej](#) hedder det, at direktoratet *ikke* kan efterprøve kommunens skøn inden for lovens rammer, herunder afvejningen af trafiksikkerhedsmæssige hensyn, eller vurdere, om god forvaltningsskik er overholdt. Samme afgrænsning bærer EMN-2025-24939 af 22. juli 2025, hvor Vejdirektoratet [stadfæstede et afslag på lovliggørelse af en udvidet overkørsel](#), fordi kommunens vurdering af, at en lysmast måtte flyttes mindst to meter, hvilede på konkrete vejtekniske og færdselssikkerhedsmæssige hensyn:

At klageren var uenig i skønnet ændrede ikke denne konklusion.

Dette er praksisoversigtens vigtigste enkeltbudskab: **uenighed i skønnet er aldrig i sig selv en ophævelsesgrund**. I 21-03558 accepterede Vejdirektoratet således, at Odense Kommune i forbindelse med en supercykelsti [indsnævrede en adgangsrampe fra hele facadelængden til 3,5 meter](#), fordi en smal adgang fremmer vinkelret og dermed sikrere udkørsel. I EMN-2025-43509 af 6. januar 2026 stadfæstede Vejdirektoratet på tilsvarende grundlag et [afslag på at flytte en vejadgang til en facadeløs vej](#), afgjort efter § 49, stk. 1 med prøvelsesbegrænsningen i § 132, stk. 1 som ramme.

Tre yderligere kompetencegrænser går igen:

- **Faktisk forvaltningsvirksomhed** kan ikke påklages. I EMN-2025-24939 klassificerede Vejdirektoratet kommunens prioritering af vedligeholdelse og udskiftning af lysmaster og træer som faktisk forvaltningsvirksomhed uden for afgørelseskompetencen. Samme greb anvendtes i EMN-2024-21609 om [en rendestensbrønd på offentligt vejareal](#).
- **Erstatningsspørgsmål** hører andetsteds hjemme. I 20-13268 fastslog Vejdirektoratet, at [erstatningskrav om manglende fornøden vejadgang efter § 48, stk. 3](#) henhører under taksationsmyndighederne, mens andre erstatningskrav er et anliggende for domstolene.
- **Anden lovgivning** falder uden for. Vejdirektoratet administrerer vejloven, privatvejsloven og dele af færdselsloven – ikke planloven.

Proøvelsesintensiteten er derimod en anden i ekspropriationssager. Efter [§ 132, stk. 3](#) prøver Vejdirektoratet også kommunens skøn, hvilket ses i EMN-2025-16111 af 10. december 2025, hvor direktoratet [efterprøvede linjeføringsvalget og proportionaliteten](#) ved en ekspropriation til cykelsti. Kontrasten er instruktiv: samme direktorat, to vidt forskellige prøvelsesintensiteter, afhængigt af hjemmelsgrundlaget.

LOV	Vejloven § 48, stk. 3	Vejloven § 49, stk. 1	Vejloven § 132, stk. 1, 3
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Stadfæstelse af afslag på etablering af to ejendomsadgange til primær trafikvej		08.01.2026
	Vejdirektoratet · Afgørelse om afslag på flytning af vejadgang til facadeløs vej		06.01.2026

Vejdirektoratet · Vejdirektoratet opretholder kommunal ekspropriation til cykelsti: Valg af linjeføring overholder proportionalitetsprincippet	10.12.2025
Vejdirektoratet · Afslag på udvidelse af overkørsel på grund af trafiksikkerhed og belysning stadfæstet	22.07.2025
Vejdirektoratet · Afslag på udvidelse af overkørsel hjemvist på grund af mangelfuld og generel begrundelse	14.07.2025
Vejdirektoratet · Indskrænkning af adgangsrampe af trafiksikkerhedsmæssige hensyn var et lovligt skøn	28.04.2021
Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster Odense Kommunes afgørelse om venstresvings- og parkeringsforbud af hensyn til trafiksikkerhed	11.02.2021

§ 3 Hvad Vejdirektoratet lægger vægt på: den konkrete afvejning efter § 49, stk. 1

Vejdirektoratet opstiller i sag efter sag den samme prøvelsesnorm: kommunen skal foretage en **konkret afvejning** mellem de almene, offentligretlige hensyn og facadeejerens interesse. I **EMN-2025-39071** formulerede Vejdirektoratet balancen ordret:

Vejmyndigheden skal først og fremmest varetage hensynet til færdslen på vejen, herunder trafiksikkerheden. Men det skal ske med respekt for, at ejerne af de tilgrænsende ejendomme har en vis forventning om at kunne udnytte naboskabet til den offentlige vej.

Asymmetrien er væsentlig: facadeejerer har **ingen retskrav** på en ny eller udvidet adgang. Det fremgår udtrykkeligt af **EMN-2025-39077** af 14. oktober 2025 og af **EMN-2026-10747** af 18. maj 2026, hvor Vejdirektoratet noterede, at facadeejer har visse rettigheder efter principperne i § 48, men **intet retskrav på at etablere en ny ekstra adgang eller udvide eksisterende**.

Hensyn Vejdirektoratet accepterer som saglige:

- Sikkerhed for bløde trafikanter – gående og cyklende, herunder børn (**20-05056**, [Odder Kommune](#)).
- Krydsning af dobbeltrettet cykelsti (**21-17935**, [Køge Kommune](#)).
- Vejens status som primær indfaldsvej og skolevej, herunder nærhed til signalreguleret fodgængerfelt (**23-02550**, [Sønderborg Kommune](#)).
- Bevarelse af offentlige parkeringspladser og undgåelse af kørsel på langs af fortovet (**20-12475**, [Roskilde Kommune](#)).
- Dårlige oversigtsforhold og pladsmangel (**19-13268**, [Aarhus Kommune](#)).
- Antallet af konfliktpunkter/opmærksomhedspunkter på en trafikeret vej med cykelsti (**EMN-2025-43833**, **EMN-2025-45965** af 4. marts 2026 om [afslag på ekstra adgang](#)).
- Tinglyste adgangsbegrænsninger sammenholdt med forringede oversigtsforhold (**EMN-2025-41325** af 17. november 2025 om [afslag på udvidelse til en stærkt trafikeret vej](#)).
- Ønsket om at begrænse antallet af adgange til det overordnede vejnet – i sig selv sagligt (**21-17935**).

Hensyn Vejdirektoratet afviser som usaglige:

Usagligt hensyn	Sag	Begrundelse
Ansøgerens behov for adgangen	EMN-2024-620612	Kommunen skal vurdere, om hensyn taler IMOD – ikke om ansøger kan begrunde det ansøgte

Vejens dårlige vedligeholdelsestilstand , når kommunen ikke samtidig kræver den vedligeholdt	EMN-2024-54142	Usagligt at blokere adgang på et grundlag, kommunen selv undlader at håndhæve
Privatretlig deklaration om grundens indretning	EMN-2025-39071	Uden for vejmyndighedens kompetenceområde
Råstofindvindingens omfang som vilkår	23-00249 / 23-00441	Vejloven regulerer vejforhold, ikke industriel aktivitet
Parkeringsforbud på vejen som selvstændig afslagsgrund	22-08691	Kan ikke i sig selv begrunde afslag på en kørende adgang

I **EMN-2024-620612** af 9. maj 2025 formulerede Vejdirektoratet behovs-forbuddet skarpest – sagen angik privatvejslovens § 62, men rationalet er identisk for vejlovens § 49:

Kommunen skal tage stilling til, om almene, offentligretlige hensyn – særligt trafikale og trafiktekniske hensyn – taler imod en tilladelse. ... Kommunen skal således ikke vurdere, hvad der taler for det ansøgte, herunder om ansøger kan begrunde det ansøgte på en tilstrækkelig måde.

I **EMN-2024-54142** af 4. oktober 2024 **ophævede Vejdirektoratet et afslag** med denne udtalelse:

Vejdirektoratet finder det ikke sagligt, at kommunen meddeler afslag med den begrundelse, at vejen trænger til at blive vedligeholdet, og kommunen ikke vil træffe afgørelse om at kræve vejen vedligeholdet her og nu.

LOV	Privatvejsloven § 62, stk. 1	Vejloven § 48	Vejloven § 49, stk. 1
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster kommunalt afslag på ekstra vejadgang til hjørneejendom af trafiksikkerhedshensyn 18.05.2026 Vejdirektoratet · Afslag på ekstra adgang til offentlig vej – trafiksikkerhed og kommunens skøn (EMN-2025-45965) 04.03.2026 Vejdirektoratet · Ophævelse af påbud om lovliggørelse af overkørsel grundet manglende vejretlig begrundelse 28.01.2026 Vejdirektoratet · Stadfæstelse af afslag på etablering af to ejendomsadgange til primær trafikvej 08.01.2026 Vejdirektoratet · Afslag på udvidelse af vejadgang til stærkt trafikeret vej på grund af tinglyst adgangsbegrænsning og forringede oversigtsforhold. 17.11.2025 Vejdirektoratet · Kommunalt afslag på udvidelse af overkørsel ophæves grundet begrundelsesmangler og manglende konkret skønsudøvelse 14.10.2025 Vejdirektoratet · Hjemvisning af afslag på adgang til privat fællesvej på grund af mangelfuld begrundelse og sagsoplysning 09.05.2025 Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt afslag på overkørsel grundet usaglig begrundelse om vejens stand 04.10.2024 Vejdirektoratet · Afslag på ny vejadgang på grund af trafiksikkerhed og hensyn til bløde trafikanter 15.05.2023 Vejdirektoratet · Vilkår om at nedbringe råstofindvinding i vejadgangstilladelse var uden lovhjemmel 09.03.2023 Vejdirektoratet · Vilkår om at nedbringe råstofindvinding i vejadgangstilladelse var uden lovhjemmel 08.03.2023 Vejdirektoratet · Afslag på vejadgang ophævet på grund af mangelfuld begrundelse 01.08.2022 Vejdirektoratet · Afslag på ny vejadgang af hensyn til trafiksikkerhed ved dobbeltrettet cykelsti var lovligt 23.02.2022 Vejdirektoratet · Afslag på etablering af overkørsel på grund af trafiksikkerhed og parkeringshensyn stadfæstet 18.11.2020 Vejdirektoratet · Afslag på etablering af ny vejadgang af hensyn til trafiksikkerhed for bløde trafikanter 11.06.2020 Vejdirektoratet · Afslag på etablering af overkørsel stadfæstet på grund af trafiksikkerhedsmæssige hensyn 22.11.2019		

Skøn under regel: den hyppigste ophævelsesgrund i Vejdirektoratets praksis

§ 4

Princippet om pligtmæssigt skøn er den enkeltstående retsgrundsætning, der oftest fælder kommunale adgangsafgørelser. Vejdirektoratet gengiver princippet ordret i sine afgørelser, fx i **EMN-2025-08401**:

Efter det forvaltningsretlige princip om pligtmæssigt skøn har en forvaltningsmyndighed, der er overladt kompetencen til at foretage et skøn, pligt til at foretage en konkret afvejning af de saglige hensyn, som er relevante. Myndigheden kan ikke lovligt opstille interne regler for afvejningen, som indebærer, at forvaltningen ikke foretager den lovpligtige konkrete afvejning i hvert enkelt tilfælde.

Faste bredderegler. En kommunal standardbredde for overkørsler er ulovlig, medmindre der reelt er foretaget en konkret afvejning. I **EMN-2026-09735** af 19. juni 2026 [ophævede Vejdirektoratet et påbud](#) om at retablere en 6 meter bred adgang til 4 meter. Kommunen havde henvist til en praksis om, at antallet og størrelsen af adgange »af hensyn til trafikssikkerheden forsøges begrænset« på gennemgående villaveje – men havde ikke forholdt sig til den konkrete placering eller til de trafikale forhold på stedet. Afgørende var Vejdirektoratets afvisning af lighedsprincippet som afskæringsregel:

Lighedsprincippet kan ikke bruges som en »afskæringsregel« til at undlade den lovpligtige konkrete afvejning i den enkelte sag ... En henvisning til generel intern praksis eller forventet præcedens kan derfor ikke stå alene uden en konkret trafikal begrundelse og svarer til at sætte skønnet under regel.

Samme mønster i **EMN-2025-33005** af 5. september 2025, hvor en facadeejer havde udvidet en godkendt 6 meter overkørsel til 15,5 meter. Kommunens påbud [blev ophævet](#), fordi afgørelsen alene hvilede på generelle trafikssikkerhedshensyn uden redegørelse for konkrete faktorer – og fordi kommunen tillige havde påberåbt sig forkert hjemmel (§ 81, stk. 1 om genstande uden færdselsmæssigt formål i stedet for § 49).

I **EMN-2025-39077** af 14. oktober 2025 blev et afslag på at forlænge en ca. 5,5 meter bred overkørsel [ophævet](#): kommunen havde henvist til risiko for uoverskuelige krydsningspunkter og højere hastighed på en vej, som klageren påviste var en blind vej. Og i **EMN-2024-21609** af 14. juli 2025 blev afslaget ophævet, fordi begrundelsen var rent principiel:

Det trafikssikkerhedsmæssigt ikke er hensigtsmæssigt at etablere flere og bredere overkørsler/adgange end højst nødvendigt...

Et beslægtet eksempel fra samme retsgrundsætning er **EMN-2025-08401** af 12. marts 2025, hvor Vejdirektoratet [ophævede et påbud om beskæring til 4,2 meter](#) efter § 87, stk. 1, fordi kommunen alene havde støttet sig på en generel fritrumsprofil-illustration:

På det foreliggende grundlag kan Vejdirektoratet derfor ikke afvise, at kommunen har sat sit skøn under regel ved alene at have foretaget sin vurdering af forholdene ud fra den illustration af fritrumsprofilen, som kommunen har gengivet i sin afgørelse.

Hvornår er der IKKE skøn under regel? Vejdirektoratet accepterer en generel praksis, når kommunen kan vise, at den også har vurderet den konkrete lokalitet:

•

19-07570: vilkår om at nedlægge den eksisterende adgang ved etablering af en ny var [lovligt](#), fordi kommunen havde begrundet med konkrete trafikale vurderinger for den specifikke ejendom.

- **EMN-2026-10747:** kommunens formulering om, at »den mest optimale trafikale løsning er én adgang pr. ejendom«, var isoleret set uhensigtsmæssig – men kommunen havde konkret vurderet, at de to kontaktpunkter ville ligge inden for en meget kort strækning. Skønnet stod.
- **EMN-2025-44339** af 18. marts 2026: Vejdirektoratet [opretholdt et afslag på en tredje vejadgang](#) trods klagepunkter om både lighedsprincip og skøn under regel.

Praksisskærpelse er lovlig. Vejdirektoratet accepterer gennemgående, at ældre adgange i nabolaget ikke giver krav på ny tilladelse. I **23-02550** blev det fastslået, at eksisterende adgang var etableret for mange år siden under væsentligt andre trafikale forhold, og at det er sagligt at ændre praksis på baggrund af øget trafik og ny viden om trafiksikkerhed. Tilsvarende i **20-05056** og **19-13268**, hvor kommunen tillige forpligtede sig til at lovliggøre de ulovligt etablerede adgange, klageren havde henvist til. I **21-17935** tilføjede Vejdirektoratet, at lighedsprincippet kun forpligter den enkelte myndighed – Køge Kommune var ikke bundet af Solrød Kommunes praksis.

LOV

[Vejloven § 49, stk. 1](#)[Vejloven § 81, stk. 1](#)[Vejloven § 87, stk. 1](#)[Vejloven § 136, stk. 1](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Kommunens afslag på lovliggørelse af 6 meter bred vejadgang hjemvist – lighedsprincip kunne ikke sætte skøn under regel	19.06.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster kommunalt afslag på ekstra vejadgang til hjørnejendom af trafiksikkerhedshensyn	18.05.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet opretholder kommunens afslag på tredje vejadgang til ejendom - lighedsprincip og skøn under regel	18.03.2026
	Vejdirektoratet · Kommunalt afslag på udvidelse af overkørsel ophæves grundet begrundelsesmangler og manglende konkret skønsudøvelse	14.10.2025
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt påbud om indskrænkning af overkørsel: Manglende begrundelse, usagligt skøn og forkert hjemmel.	05.09.2025
	Vejdirektoratet · Afslag på udvidelse af overkørsel hjemvist på grund af mangelfuld og generel begrundelse	14.07.2025
	Vejdirektoratet · Mangelfuld begrundelse: Kommune kunne ikke kræve beskæring til 4,2 meter uden konkret farevurdering	12.03.2025
	Vejdirektoratet · Afslag på ny vejadgang på grund af trafiksikkerhed og hensyn til bløde trafikanter	15.05.2023
	Vejdirektoratet · Afslag på ny vejadgang af hensyn til trafiksikkerhed ved dobbeltrettet cykelsti var lovligt	23.02.2022
	Vejdirektoratet · Afslag på etablering af ny vejadgang af hensyn til trafiksikkerhed for bløde trafikanter	11.06.2020
	Vejdirektoratet · Afslag på etablering af overkørsel stadfæstet på grund af trafiksikkerhedsmæssige hensyn	22.11.2019
	Vejdirektoratet · Vilkår om lukning af eksisterende adgang ved etablering af ny adgang var lovligt	23.09.2019

Begrundelses- og oplysningskrav: hvornår repareres fejlen, og hvornår hjemvises sagen?

§ 5

Adgangsafgørelser er skønsmæssige, og begrundelseskravet i [forvaltningslovens § 24](#) skærpes tilsvarende. Vejdirektoratet kræver, at begrundelsen indeholder henvisning til retsreglerne, de hovedhensyn der har været

bestemmende for skønnet, og en kort redegørelse for de faktiske omstændigheder af væsentlig betydning – jf. § 24, stk. 1 og [stk. 2](#). Dertil kommer partshøring efter [§ 19, stk. 1](#) og det ufravigelige undersøgelsesprincip.

Vejdirektoratet anvender **formodningsreglen for garantiforskrifter**: tilsidesættelse af begrundelseskravet eller undersøgelsesprincippet skaber en formodning for, at afgørelsen er påvirket af fejlen, og formodningen kan kun afkræftes, hvis myndigheden godtgør, at manglen konkret var uden betydning. I **EMN-2024-620612** afviste Vejdirektoratet udtrykkeligt kommunens argument om »materiel rigtighed frem for formel legalitet«, fordi kommunens efterfølgende bemærkninger ikke godtgjorde, at manglerne havde været uden betydning.

De klareste hjemvisninger sker, når Vejdirektoratet ikke kan *aflæse* afvejningen:

Vi kan ikke se, hvordan kommunen konkret har afvejet hensynene til den almindelige færdsel i området over for dit ønske om henholdsvis at etablere en ny adgang og udvide en eksisterende adgang, hvilket gør, at vi ikke kan afvise, at kommunen har sat sit skøn under regel. (EMN-2024-620612)

I **22-08691** [ophævede Vejdirektoratet Slagelse Kommunes afslag](#), fordi begrundelsen var så mangelfuld, at Vejdirektoratet »måtte gætte sig til de reelle hensyn bag afslaget«, og fordi afgørelsen slet ikke henviste til § 49, stk. 1. I **21-12654** blev Faxe Kommunes afgørelse [hjemvist](#), fordi kommunen havde anvendt forældet lovgrundlag (den tidligere vejlovs § 70) og fejlagtigt påberåbt sig privatvejsloven om en offentlig kommunevej. Vejdirektoratet formulerede oplysningskravet således:

Kommunen må konkret og uddybende begrunde hvilke forhold der er omfattet af begreberne, trafiksikkerhed og færdselssikkerhed, jf. det forvaltningsretlige undersøgelsesprincip.

Reparation under klagesagen er derimod mulig, når manglen ikke har haft betydning for indholdet:

Sag	Mangel	Udfald
19-13268	Manglende henvisning til retsregler, jf. FVL §§ 22 og 24	Repareret under klagesagen – ingen hjemvisning
20-12475	Manglende korrekt lovhjemmel	Ikke afgørende for resultatet – stadfæstet
23-07966	Utilstrækkelig forklaring af kravet om ubrudt hegn	Repareret ved kommunens uddybning over for Vejdirektoratet
22-08691	Manglende lovhenvisning + utilstrækkelig begrundelse	Ophævet og hjemvist
EMN-2024-21609	Rent generel begrundelse	Ophævet og hjemvist

Grænsen ligger i, om manglen berører selve skønsudøvelsen. Er der blot tale om en manglende paragrafhenvi-
sning ved en i øvrigt konkret begrundet afgørelse, repareres den. Mangler den konkrete afvejning, hjemvises sagen.

Et særligt oplysningskrav rammer kommunen, når den fremkommer med **nye oplysninger under klagesagen**. I **EMN-2026-09735** havde kommunen først over for Vejdirektoratet forklaret, at et generelt stigende parkeringsbehov og en kommende parkeringsstrategi lå bag afslaget. Vejdirektoratet fandt, at oplysningerne var nye i forhold til afgørelsen, og at kommunen »allerede af den grund« måtte træffe en ny afgørelse og partshøre klagerne. Vejdirektoratet pålagde samtidig kommunen at begrunde i de trafikale og vejtekniske hensyn **på det konkrete sted** – ikke alene i generelle parkeringsbehov i kommunen.

Vejloven § 49, stk. 1

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Kommunens afslag på lovliggørelse af 6 meter bred vejadgang hjemvist – lighedsprincip kunne ikke sætte skøn under regel	19.06.2026
	Vejdirektoratet · Afslag på udvidelse af overkørsel hjemvist på grund af mangelfuld og generel begrundelse	14.07.2025
	Vejdirektoratet · Hjemvisning af afslag på adgang til privat fællesvej på grund af mangelfuld begrundelse og sagsoplysning	09.05.2025
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets stadfæstelse af afslag på ophævelse af adgangsbegrænsning og påbud om retablering af hegn	20.09.2023
	Vejdirektoratet · Afslag på vejadgang ophævet på grund af mangelfuld begrundelse	01.08.2022
	Vejdirektoratet · Hjemvisning af sag om adgang til stamvej pga. mangelfuld begrundelse og forkert lovgrundlag	05.11.2021
	Vejdirektoratet · Afslag på etablering af overkørsel på grund af trafiksikkerhed og parkeringshensyn stadfæstet	18.11.2020
	Vejdirektoratet · Afslag på etablering af overkørsel stadfæstet på grund af trafiksikkerhedsmæssige hensyn	22.11.2019

Udgiftsansvaret: § 49, stk. 2 som udgangspunkt og den snævre ramme for stk. 5-6

Vejlovens § 49, stk. 2 fastslår, at ansøgeren afholder udgifterne til etablering, medmindre andet er aftalt. Forarbejderne oplyser, at bestemmelsen er **ny i 2014-loven og kodificerer hidtidig praksis**.

I **EMN-2024-610206** af 23. oktober 2024 **stadfæstede Vejdirektoratet** et vilkår om, at grundejeren skulle betale for en 5 meter bred overkørsel, som kommunen selv ville anlægge. Vejdirektoratet lagde vægt på, at kravene til anlægsmetoden var et vejfagligt skøn, det ikke kunne efterprøve, og at det er »normal og saglig praksis, at den, der har behovet for og fordelen af en ny vejadgang, også betaler for den«. Betalingspligten fremgik desuden af kommunens digitale selvbetjeningsløsning.

Udfører vejmyndigheden arbejdet for ansøgerens regning, gælder to modvægte: den skal sikre, at arbejdet udføres **billigst muligt** ved at gennemføre proceduren i § 137, og den kan medregne et administrationstillæg efter § 30, jf. § 49, stk. 7. Forarbejderne betegner begge punkter som nye i 2014-loven.

Grænsen for § 49, stk. 5-6 er skarp og fast. Bestemmelserne hjemler kun betaling for trafiksikkerhedsforanstaltninger, der er en direkte og nødvendig følge af den nye adgang – midterrabat, kanalisering, lyssignal og lignende. Vejdirektoratet har i tre principielle udtalelser afvist ethvert forsøg på at strække bestemmelsen:

Sag	Kommunens krav	Vejdirektoratets svar
22-13393 (2022)	Bygherre skulle betale for omlægning og flytning af en hel kommunevej ved »Megacenter Vest«	Ingen hjemmel – bestemmelsen omfatter ikke ny vejkasse, udvidelse af befæstet areal eller flytning af vejstrækning; henvist til vejbidrag i kapitel 4
23-19342 (2024)	Bygherregruppe skulle betale for udvidelse til 6,5 m, fortov, belysning, ledningsflytning og arealerhvervelse	Ingen hjemmel i § 49; vejbidrag kan dække udvidelse (§ 31), fortov (§ 27) og belysning (§ 29) – arealerhvervelse dog aldrig
23-15819 (2024)	Grusgrav skulle betale venstresvingsbane på den TILSTØDENDE gennemfartsvej	Uhjemlet – »den offentlige vej« i § 49, stk. 5 betyder udelukkende den vej, hvortil der gives direkte adgang

23-15819 er den mest instruktive. Kommunen argumenterede for, at grusgravens adgang *reelt* var til gennemfartsvejen, fordi vigepligtsforholdene var ændret. Vejdirektoratet afviste med henvisning til definitionen i [§ 3, stk. 1, nr. 6](#): en vejadgang er en tilslutning i skellet og kan ikke udgøres af en strækning på en offentlig vej, uanset de interne vigepligtsforhold. Da hovedvilkåret var uhjemlet, faldt også vilkårene om projektering for ansøgers regning (§ 49, stk. 6) og administrationstillæg (§ 49, stk. 7, jf. § 30) med det.

Proportionalitetskravet i § 49, stk. 6 er selvstændigt: udgifterne skal stå i **rimeligt forhold til de fordele, ansøgeren opnår**. Forarbejderne oplyser, at betingelsen efter hidtidig praksis er anset for opfyldt ved adgangstilladelser til fx »nye udstykningsområder, butikcentre og særligt trafikskabende detailbutikker og virksomheder mv.«

Endelig kan vejmyndigheden efter [§ 8, stk. 3](#) indgå aftale med andre end den formelle ejer om at afholde udgifter til arbejder på vejarealet, jf. **Vejdirektoratets udtalelse i sag 19-11769** om vejadgang fra gadejord – et supplement til, men ikke en udvidelse af, § 49, stk. 2.

LOV

[Vejloven § 3, stk. 1](#)[Vejloven § 8, stk. 1, 3](#)[Vejloven § 30](#)[Vejloven § 49, stk. 2, 5-7](#)[Vejloven § 137](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Etablering af vejadgang fra gadejord til offentlig vej og betaling for anlægsudgifter	30.10.2024
	Vejdirektoratet · Grundejer skal betale for etablering af ny vejadgang til offentlig vej	23.10.2024
	Vejdirektoratet · Vilkår om betaling for venstresvingsbane på tilstødende vej var uhjemlet i vejloven	01.03.2024
	Vejdirektoratet · Betaling for Vejtilpasninger ved Ny Vejadgang: Afgrænsning mellem Vejlovens § 49 og Reglerne om Vejbidrag	03.02.2024
	Vejdirektoratet · Vejlovens § 49 kan ikke bruges til at pålægge bygherre at betale for omlægning af offentlig vej	08.09.2022

§ 7 Vilkår efter § 49, stk. 4: hvad vejmyndigheden kan og ikke kan kræve

Efter [§ 49, stk. 4](#) kan vejmyndigheden – når det skønnes påkrævet af vejtekniske eller færdselsmæssige grunde – stille krav til adgangsens **placering, udformning og benyttelse**. Forarbejderne understreger, at eksemplerne i stk. 5 ikke er udtømmende, og at vejmyndigheden kan fastsætte vilkår om, at vejen skal indrettes på en bestemt måde, før tilladelsen kan udnyttes.

Vejdirektoratets prøvelse af vilkår følger et fast spor: **hjemmel + saglighed + proportionalitet + præcision**.

Lovlige vilkår i praksis:

- **Trafikmængde.** I **23-08315** af 16. juni 2023 bekræftede Vejdirektoratet, at vejmyndigheden kan [indlægge forudsætninger om, hvor mange daglige passager der maksimalt må benytte adgangen](#), og at overskridelse kræver ny tilladelse. Vilkåret skal dog begrundes i saglige hensyn og opfylde FVL §§ 22 og 24.
- **Fast belægning.** I **23-03491** af 11. januar 2024 var et vilkår om fast belægning for at undgå løse materialer sagligt begrundet i trafiksikkerhed, jf. § 49, stk. 4.
- **Vedligeholdelse ved ekstraordinært bred overkørsel.** Selv om udgangspunktet efter [§ 8, stk. 1](#) er, at vejmyndigheden vedligeholder offentlig vej, [stadfæstede Vejdirektoratet i 23-03491](#) et vilkår om, at grundejeren selv skulle vedligeholde en ca. 20-25 meter bred overkørsel – fordi den udelukkende tjente grundejerens interesse og oversteg det sædvanlige væsentligt. I den generelle udtalelse **24-06943** af 23. maj 2024 præciserede Vejdirektoratet [rammen](#):

Vilkåret kan ikke lovligt have et sådant omfang, at grundejeren helt eller delvist kommer til at betale for den almindelige vedligeholdelse af vejen, som påhviler vejmyndigheden.

- **Lukning af eksisterende adgang.** I **19-07570** var et vilkår om at nedlægge den hidtidige adgang ved etablering af en ny lovligt, fordi det var konkret trafikalt begrundet.
- **Asfaltering af de første meter af privat vej.** I **EMN-2025-32691** af 17. juli 2025 fandt Vejdirektoratet, at et vilkår om at asfaltere de første 20 meter af den private vej [kan være lovligt](#), hvis formålet er at minimere en konkret trafikfare på den offentlige vej (stenslag, glat føre) – men kommunen skal overveje mindre indgribende midler såsom spuling af dæk.

Ulovlige vilkår i praksis:

- **Regulering uden for vejlovens formål.** I **23-00249** og **23-00441** ophævede Vejdirektoratet et vilkår om, at [grusindvindingen skulle nedbringes ved trafikproblemer](#): vejloven regulerer vejforhold og trafiksikkerhed, ikke industriel aktivitet. Vilkåret om at »ansøger afholder alle omkostninger« blev tillige kritiseret som for upræcist til at kunne håndhæves – og manglende klagevejledning krænkede [forvaltningslovens § 25](#).
- **Regulering af den private vej.** I **EMN-2025-476722** ophævede Vejdirektoratet vilkår om, at grundejeren for egen regning skulle lade udarbejde [afmærkningsplaner for en rent privat vej](#) som betingelse for en tilladelse efter § 50, stk. 4:

Der er ikke hjemmel i vejloven til, at kommunen kræver en sådan oplysning af sagen i forbindelse med, at kommunen skal træffe afgørelse efter vejlovens § 50, stk. 4.

Kompetencen til at kræve autoriseret afmærkning på privat vej tilkommer alene politiet efter [færdselslovens § 97, stk. 2](#). Selve adgangstilladelsen blev opretholdt – Vejdirektoratet ophæver vilkåret, ikke tilladelsen, hvor det er muligt.

- **Upræcise vilkår.** I **23-03491** fandt Vejdirektoratet et vilkår om sikring mod overfladevand »upræcist formuleret« og ude af stand til at pålægge entydige pligter. Direktoratet præciserede samtidig, at [§ 82](#) kun regulerer menneskeskabte tillædninger, mens naturlig afstrømning hører under [vandløbslovens § 6, stk. 1](#).

Ophæves et bærende vilkår, må kommunen selv vurdere, om den vil tilbagekalde tilladelsen efter reglerne om tilbagekaldelse af begunstigende forvaltningsakter og træffe ny afgørelse med saglige vilkår, eller lade tilladelsen bestå uden vilkåret (**23-00249**, **23-15819**).

[Vejloven § 49, stk. 4-6](#)[Vejloven § 50, stk. 4](#)[Vejloven § 82](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vilkår for Vejadgang: Asfaltering af Privat Vej og Renholdelse af Offentlig Vej	17.07.2025
	Vejdirektoratet · Kommunes ulovlige vilkår om afmærkning og omkostninger på privat vej i forbindelse med adgangstilladelse	02.05.2025
	Vejdirektoratet · Vilkår om vedligeholdelse og renholdelse i adgangstilladelser til offentlige og private fællesveje	23.05.2024
	Vejdirektoratet · Vilkår om betaling for venstresvingsbane på tilstødende vej var uhjemlet i vejloven	01.03.2024
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets stadfæstelse af vilkår for lovliggørelse af bred overkørsel i Fredensborg	11.01.2024
	Vejdirektoratet · Betingelser for Trafikmængde i Tilladelser til Vejadgang	16.06.2023
	Vejdirektoratet · Vilkår om at nedbringe råstofindvinding i vejadgangstilladelse var uden lovhjemmel	09.03.2023
	Vejdirektoratet · Vilkår om at nedbringe råstofindvinding i vejadgangstilladelse var uden lovhjemmel	08.03.2023
	Vejdirektoratet · Vilkår om lukning af eksisterende adgang ved etablering af ny adgang var lovligt	23.09.2019

Ulovligt etablerede adgange: lovliggørelse efter § 136 og hegnspåbud efter § 93

Konstaterer vejmyndigheden en adgang etableret uden tilladelse, skal den efter forarbejderne til § 49 »tage stilling til, om adgangen kan lovliggøres«. Hjemlen er [vejlovens § 136, stk. 1](#), hvorefter det påhviler ejeren såvel som den, der har begået overtrædelsen, at lovliggøre den retsstridige tilstand, medmindre vejmyndigheden kan lovliggøre forholdet.

Vejdirektoratet anvender en fast tostrengt model, senest formuleret i **EMN-2026-09735**:

- **Retlig lovliggørelse:** myndigheden meddeler efterfølgende tilladelse efter en vurdering på samme grundlag som en ansøgning efter § 49, stk. 1.
- **Faktisk lovliggørelse:** er retlig lovliggørelse ikke mulig – herunder som følge af myndighedens saglige skøn – påbydes retablering til tilstanden før det ulovlige forhold.

Det afgørende er, at **lovliggørelsessagen indholdsmæssigt er en § 49-sag**. Kommunen slipper ikke for den konkrete afvejning, blot fordi grundejeren har handlet uden tilladelse. Det er netop det, der bærer ophævelserne i **EMN-2025-33005** (6 → 15,5 meter), **EMN-2026-09735** (3 → 6 meter) og **EMN-2025-39071** (påbud alene begrundet i en privatretlig deklaration). Omvendt stadfæstede Vejdirektoratet i **EMN-2025-24939** et afslag på lovliggørelse, hvor kommunen faktisk *havde* redegjort konkret for lysmastens placering og belysningsgeometrien.

Bevisbyrden for en tidligere lovlig adgang påhviler grundejeren. I **19-13268** anførte klageren, at der var tale om retablering af en tidligere, uretmæssigt fjernet adgang. Vejdirektoratet fandt, at kommunen var berettiget til at behandle ansøgningen som en anmodning om en NY adgang, da der ikke fandtes dokumentation for en tidligere lovlig overkørsel. Tilsvarende i **23-03491**, hvor Vejdirektoratet fandt, at der hverken forelå bevis for en tidligere tilladelse eller en grad af passivitet, der kunne sidestilles med en tilladelse.

Passivitet kan dog undtagelsesvis lovliggøre. I **16-13996-2** af 9. november 2016 udtalte Vejdirektoratet om matrikulære sager:

Hvis kommunen godkender den matrikulære sag med kendskab til den ulovlige adgang og også efterfølgende undlader at tage skridt til at lovliggøre forholdene, kan der ikke ses bort fra, at adgangen på et tidspunkt ud fra passivitetsbetragtninger vil blive anset for at være godkendt af kommunen.

Men kendskab er en forudsætning: kommunens godkendelse af en matrikulær sag »kan næppe anses for en godkendelse af en ulovlig adgang, medmindre det udtrykkeligt fremgår af den matrikulære sag, at denne adgang agtes bibeholdt«. I **EMN-2024-620612** afviste Vejdirektoratet tilsvarende, at en adgang, der havde bestået uden tilladelse i over 10 år, kunne anses for stiltiende accepteret.

Hegn som håndhævelsesredskab. § 93, stk. 1 giver vejmyndigheden hjemmel til at påbyde etablering og vedligeholdelse af hegn mod vejen for grundejerens regning, når det er nødvendigt af trafiksikkerhedsmæssige eller vejtekniske grunde. [Vejledningen](#) fremhæver, at bestemmelsen netop kan bruges til at sikre, at der ikke etableres eller fysisk opretholdes ulovlige adgange – men understreger samtidig proportionalitetsgrundsætningen. I **23-07966 opretholdt Vejdirektoratet et påbud om at retablere et ubrudt hegn**, efter at ejeren havde fjernet beplantning og hegn og dermed skabt en ca. 45 meter bred ureguleret adgang i strid med tinglyste adgangsbestemmelser fra 1962 og 1987:

Kommunen kan lovligt påbyde den enhver tid ejer at retablere et ubrudt hegn, jf. Vejloven § 136. Det har dog ikke betydning for sagens udfald om hegnet er blevet fjernet af den tidligere ejer af ejendommen eller af dig.

Proportionalitetskravet gælder også hegnpåbud. I **EMN-2026-09735** bad Vejdirektoratet udtrykkeligt kommunen om – hvis den fastholdt afslaget på retlig lovliggørelse – konkret at vurdere, om det var nødvendigt (proportionalt) også at kræve hegn opsat, herunder hvem der havde etableret den asfaltrampe, der lå ud for adgangen. Efter § 93, stk. 2 afholder vejmyndigheden selv udgiften, når hegnet skal hindre ulovlige adgange på en strækning med adgangsbestemmelser efter § 51 – dog ikke ved matrikulære ændringer af ejendommen.

LOV	Vejloven § 49, stk. 1	Vejloven § 51	Vejloven § 93, stk. 1-2	Vejloven § 136, stk. 1
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Kommunens afslag på lovliggørelse af 6 meter bred vejadgang hjemvist – lighedsprincip kunne ikke sætte skøn under regel 19.06.2026			
	Vejdirektoratet · Ophævelse af påbud om lovliggørelse af overkørsel grundet manglende vejretlig begrundelse 28.01.2026			
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt påbud om indskrænkning af overkørsel: Manglende begrundelse, usagligt skøn og forkert hjemmel. 05.09.2025			
	Vejdirektoratet · Afslag på udvidelse af overkørsel på grund af trafiksikkerhed og belysning stadfæstet 22.07.2025			
	Vejdirektoratet · Hjemvisning af afslag på adgang til privat fællesvej på grund af mangelfuld begrundelse og sagsoplysning 09.05.2025			
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets stadfæstelse af vilkår for lovliggørelse af bred overkørsel i Fredensborg 11.01.2024			
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets stadfæstelse af afslag på ophævelse af adgangsbegrænsning og påbud om retablering af hegn 20.09.2023			
	Vejdirektoratet · Afslag på etablering af overkørsel stadfæstet på grund af trafiksikkerhedsmæssige hensyn 22.11.2019			
	Vejdirektoratet · Godkendelse af eksisterende vej-adgange ved matrikulære ændringer 09.11.2016			

Fornøden vejadgang efter § 48 – den lovfæstede minimumsstandard og grænsen til taksationsmyndighederne

§ 9

Vejlovens § 48 regulerer den situation, hvor vejmyndigheden **selv** anlægger eller ombygger en vej. Efter stk. 1 skal vejmyndigheden tage stilling til, om og i hvilket omfang der kan tillades adgang, og efter stk. 2 så vidt muligt sikre ejendommen anden fornøden vejadgang, hvis anlægget afbryder den hidtidige adgang.

Kernen er standarden i **§ 48, stk. 3**, der udtømmende opregner tre forhold, som **ikke** i sig selv fratager en ejendom fornøden vejadgang:

1. at de ændrede adgangsforhold giver ejendommen en mere afsides beliggenhed i forhold til offentlig vej, en bebyggelse eller en lokalitet,
2. at ejendommen helt eller delvis afskæres fra sin hidtidige kundekreds, eller
3. at ejeren påføres fremtidige udgifter til vedligeholdelse eller renholdelse af vej.

Forarbejderne bekræfter, at stk. 3 viderefører den tidligere vejlovs § 69, stk. 2, uden materielle ændringer, og at bestemmelsen skal ses i sammenhæng med overtagelsesreglen i stk. 5: »En tidssvarende vurdering af, om en ejendom med de ændrede adgangsforhold kan udnyttes på en økonomisk rimelig og forsvarlig måde, vil således kunne fastlægges af taksationsmyndighederne og efterfølgende domstolene.«

Vejledningen henviser til Højesterets dom af 2. juni 1988 om Vejlbj-Riisskov Brugsforening ved Grenåvej – **UfR 1988.629H** – og udleder normen:

Højesterets dom af 2. juni 1988 er i lighed med andre afgørelser på området udtryk for, at ejeren af en ejendom ikke har krav på en bestemt standard af adgang til en offentlig vej. Ejeren har krav på fornøden vejadgang, men dette kan være en dårligere vejadgang efter ombygningen af vejen end før.

Vejledningen tilføjer, at princippet i den tidligere § 69, stk. 2, tillige har været omdrejningspunkt for en række erstatningsafgørelser i forbindelse med det københavnske Metro-byggeri.

Vejdirektoratets praksis er præget af konsekvent kompetenceafvisning. Direktoratet prøver, om kommunen har taget stilling – men ikke, om der *er* fornøden vejadgang, og aldrig erstatningen. Efter **§ 48, stk. 4** udløser manglende fornøden vejadgang erstatningsret efter **§§ 103, 104** og **§§ 112-118**, og efter stk. 5 skal vejmyndigheden overtage ejendommen helt eller delvis, hvis enhver adgang afskæres uden anden adgang. For statsveje behandles sagerne af ekspropriationskommissionerne, jf. stk. 6.

I **18-16324** af 4. september 2019 **afviste Vejdirektoratet en genoptagelsesansøgning** i en sag, hvor en cykelsti ville blive anlagt oven på en 2 meter bred privat indkørsel. Direktoratet fastslog to ting af principiel betydning:

- § 48 kræver fornøden vejadgang, men **specificerer ikke, at adgangen skal være kørende** – formen er ikke fastlagt i loven.
- Der er ikke forbud mod, at en offentlig sti i begrænset omfang anvendes til motoriseret færdsel, jf. definitionen i **§ 3, stk. 1, nr. 3**.

Spørgsmålet om, hvorvidt der er etableret fornøden vejadgang, og erstatning herfor, henviste Vejdirektoratet til taksationsmyndighederne, jf. § 48, stk. 4 og **§ 112**. Samme afvisning i **20-13268** om Odense Kommunes venstresvingsforbud, hvor virksomheden gjorde gældende, at indgrebet var sammenligneligt med ekspropriation.

I **21-01712** af 9. juli 2021 fandt Vejdirektoratet, at **nedlæggelse af en adgang til en kommunevej var lovlig trods konsekvenserne for den tilstødende private fællesvej** – afgjort på grundlag af bl.a. §§ 8, 48 og 103 sammenholdt med privatvejslovens §§ 71-73. Afgørelsen viser, at en § 48-beslutning om en kommunevej ikke automatisk

forpligter kommunen til at indlede en selvstændig nedlæggelsessag efter privatvejsloven for den tilstødende private fællesvej.

I den generelle udtalelse **EMN-2025-23907** af 4. juni 2025 om [ændring af krav til eksisterende vejadgange](#) sammenstillede Vejdirektoratet de tre hjemler – § 48, § 49, stk. 4 og § 50, stk. 4 – og markerede dermed, at vejmyndigheden ikke frit kan stille nye krav til en lovligt bestående adgang uden for disse rammer. Se også **EMN-2025-21759** af 16. maj 2025 om [kommunens ansvar og handlemuligheder for en ejendom uden vejadgang](#) og **EMN-2025-48189** af 5. januar 2026 om [definitionen af vejadgang](#).

LOV	Vejloven § 3, stk. 1	Vejloven § 48, stk. 1-7	Vejloven § 50, stk. 4	Vejloven § 103
	Vejloven § 112			
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Udtalelse om definition af vejadgang og betingelser for nedlæggelse af privat fællesvej			05.01.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets Udtalelse om Ændring af Krav til Eksisterende Vejadgange			04.06.2025
	Vejdirektoratet · Kommunes ansvar og handlemuligheder for ejendom uden vejadgang			16.05.2025
	Vejdirektoratet · Nedlæggelse af adgang til kommunevej var lovlig trods konsekvenser for privat fællesvej			09.07.2021
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster Odense Kommunes afgørelse om venstresvings- og parkeringsforbud af hensyn til trafikssikkerhed			11.02.2021
	Vejdirektoratet · Afslag på Genoptagelse: Ekspropriation til Cykelsti og Spørgsmål om Fornøden Vejadgang			04.09.2019

§ 50: bestående adgange, matrikulære ændringer og det ekspropriative indgreb i stk. 4

[Vejlovens § 50](#) er »beskyttelsen af det engang godkendte«. Efter [stk. 1](#) må eksisterende adgange kun benyttes af de ejendomme, for hvilke de er anlagt. Efter [stk. 3](#) må en bestående adgang ikke uden tilladelse benyttes af ejendomme, der fremkommer eller ændres ved udstykning, matrikulering, sammenlægning eller arealoverførsel. Forarbejderne oplyser, at bestemmelsen viderefører den tidligere vejlovs § 71 og også finder anvendelse på adgange for en privat fællesvej, når nye ejendomme tildeles vejret.

I **19-12807** af 6. november 2019 anvendte Vejdirektoratet stk. 1 på en tvist om [fælles brug af en overkørsel baseret på en historisk tilladelse](#).

Matrikulære sager: en fast og bevidst byrdefuld praksis. I **16-13996-2** fastslog Vejdirektoratet, at § 50, stk. 3 giver hjemmel til på sagligt grundlag at kræve eksisterende – såvel lovlige som ulovlige – adgange nedlagt som betingelse for at godkende matrikulære ændringer, og at adgange, der ikke er angivet af landinspektøren, kan anses for nedlagt. Fortsætter grundejeren alligevel med at bruge dem, skal vejmyndigheden anse det for en ansøgning efter § 49, stk. 1. Praksis blev gentaget i **16-13996-5** af 1. marts 2018 om [krav om redegørelse for samtlige adgange](#).

Da Geodatastyrelsen i 2022 bad om lempelse under henvisning til, at 916 ejendomme består af 20 eller flere jordstykker og 3.324 ejendomme har jordstykker i flere kommuner, [fastholdt Vejdirektoratet praksis i 22-07598](#). Direktoratet anerkendte, at en lempelse forvaltningsretligt kunne forsvares, men lod hensynet til statsvejenes adgangsbestemmelser veje tungest:

Vejmyndigheden bør have mulighed for at sikre, at de berørte ejendomme har forsvarlig adgang til offentlig vej, samtidig med at vejmyndigheden får mulighed for at vurdere disse adgange i et opdateret trafikalt perspektiv.

Begrundelsen er værd at bemærke: udviklingen mod større landbrugsejendomme med ændret driftsform gør, at karakteren og intensiteten af brugen af eksisterende adgange kan ændre sig – hvorfor en samlet gennemgang er nødvendig. Vejdirektoratet oplyste samtidig, at der på strækninger med adgangsbestemmelser føres en offentligt tilgængelig **adgangsfortegnelse**.

§ 50, stk. 4 – det ekspropriative indgreb. Bestemmelsen er ny med 2014-loven og giver vejmyndigheden mulighed for i særlige tilfælde at træffe nye bestemmelser om benyttelsen af en eksisterende, LOVLIG adgang, uden at ejendommen ændres matrikulært, eller vejen ombygges. Forarbejderne trækker tærsklen højt:

Bestemmelsen er kun tænkt at finde anvendelse, hvor tungtvejende hensyn til trafiksikkerheden eller trafikafviklingen taler for, at der træffes nye bestemmelser om benyttelsen af en adgang. Dette kan være tilfældet, hvor det konstateres, at adgangen nu anvendes markant mere trafikskabende, når man tager hensyn til den almindelige samfundsøkonomiske udvikling, end der med rimelighed kunne forventes på godkendelsestidspunktet.

Vejledningen skærper kravet yderligere: de tungtvejende hensyn »skal opveje hensynene, der taler for, at du bevarer din adgang på de nuværende betingelser«.

Modstykket er **overtagelsesretten** i **§ 50, stk. 8** – også ny i 2014-loven. Afskæres ejeren som følge af en stk. 4-beslutning fra en udnyttelse, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til udnyttelsen af omliggende arealer, kan ejeren kræve arealet helt eller delvis overtaget mod erstatning. Fristen er 6 måneder fra den endelige afgørelse, jf. **stk. 9**, med mulighed for fravigelse ved særlige grunde. Afslår vejmyndigheden, henvises sagen til taksationsmyndighederne efter **stk. 10-11**, som selv afgør, om kravet er berettiget, og fastsætter erstatning efter § 103. For statsveje behandles sagen af ekspropriationsmyndighederne, jf. **stk. 12**.

Bestemmelsen har praktisk betydning som alternativ til ekspropriation. I den generelle udtalelse **19-16311** af 6. december 2019 om nedlæggelse af en adgang til en adgangsbegrænset ringvej opstillede Vejdirektoratet trinfølgen:

Vejmyndigheden skal overveje, om adgangen kan nedlægges efter Vejlovens § 50, stk. 4. ... Hvis adgangen ikke kan nedlægges efter denne bestemmelse, skal vejmyndigheden overveje, om færdselsregulerende tiltag vil kunne opnå formålet.

Samtidig **afviste Vejdirektoratet**, at **§ 54** om ændring af adgangsbestemmelser kan bruges til at nedlægge en fysisk adgang – den egentlige nedlæggelse kræver ekspropriation efter **§ 97, stk. 2**, som er underlagt proportionalitetskravet. **EMN-2025-476722** viser **stk. 4** anvendt i praksis: en tilladelse til ændret anvendelse af en overkørsel fra en autocamperplads blev opretholdt, mens de tilknyttede vilkår om afmærkning på privat vej blev ophævet som uhjemlede.

LOV

Vejloven § 49, stk. 1

Vejloven § 50, stk. 1-13

Vejloven § 54

Vejloven § 97, stk. 2

Vejloven § 103

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Kommunes ulovlige vilkår om afmærkning og omkostninger på privat vej i forbindelse med adgangstilladelse

02.05.2025

Vejdirektoratet · Vejdirektoratet fastholder krav om godkendelse af alle vejadgange ved matrikulære ændringer

23.06.2022

Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om hjemmel til nedlæggelse og regulering af adgang til offentlig vej	06.12.2019
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over fælles brug af overkørsel baseret på historisk tilladelse fra vejmyndighed	06.11.2019
Vejdirektoratet · Vejlovens § 50: Krav om redegørelse for samtlige adgange ved matrikulære ændringer	01.03.2018
Vejdirektoratet · Godkendelse af eksisterende vej-adgange ved matrikulære ændringer	09.11.2016

§ 11 Adgangsbestemmelser efter §§ 51-58: offentliggørelse, 12-ugersfristen og tinglysningens rolle

Vejlovens § 51 hjemler **varige** begrænsninger for tilslutning af nye veje og stier, anlæg af nye adgange og udnyttelsen af bestående adgange. Kompetencen er delt: Vejdirektoratet fastsætter adgangsbestemmelser for **samtlige statsveje**, jf. [stk. 2](#), mens kommunalbestyrelsen fastsætter dem for kommuneveje, »som skønnes af særlig betydning for den gennemgående færdsel«, jf. [stk. 3](#).

Vejdirektoratet beskrev instrumentets formål i **22-07598**: adgangsbestemmelser er en særlig reguleringsform, hvor hensynet til den gennemgående færdsel vejer særdeles tungt, og hvor udgangspunktet er, at »enhver form for adgang til statsvejene indebærer en sikkerhedsrisiko, hvorfor de bør begrænses mest muligt under hensyn til vejens naboer og en samfundsmæssig forsvarlig udnyttelse af de tilgrænsende ejendomme«.

Proceduren er formaliseret og fristbunden:

Trin	Bestemmelse	Krav
Offentliggørelse af påtænkt beslutning + individuel meddelelse	§ 52, stk. 1	Baggrund + de konkrete bestemmelser for ejendommen
Indsigelsesfrist	§ 52, stk. 2	Mindst 12 uger ; skal oplyse om § 57
Forhandling med kommunalbestyrelsen (statsveje)	§ 53	Uenighed afgøres af transportministeren
Foreløbigt forbud	§ 55	Maks. 1 år fra offentliggørelsen
Endelig afgørelse	§ 56	Snarest muligt, dog senest 1 år efter offentliggørelsen
Overtagelsesbegæring	§ 57, stk. 2	6 måneder fra endelig afgørelse
Taksation	§ 58	Taksationsmyndighederne afgør både krav og erstatning

Tinglysning er ikke en gyldighedsbetingelse. Det er den mest praktisk vigtige afklaring på området. I **EMN-2025-29987** af 9. juli 2025 [fastslog Vejdirektoratet](#), at en adgangsbegrænsning bliver bindende for alle fra **offentliggørelsen**, jf. [§ 56, stk. 3](#), uanset hvornår rettighederne er erhvervet. Tinglysningspligten efter [§ 56, stk. 4](#) tjener alene et oplysende formål – navnlig over for fremtidige købere – hvilket understøttes af forarbejderne til [tinglysningslovens § 2](#). Vejdirektoratet vejledte kommunen om at gennemgå egne arkiver for den oprindelige afgørelse og undersøge, om en sletning i tingsbogen indikerede en formel ophævelse; ellers kunne kommunen fastsætte nye adgangsbestemmelser efter proceduren i [§§ 51-52](#).

Efter [§ 56, stk. 4](#) kan vejmyndigheden pålægge grundejeren at betale tinglysningsudgifterne, når behovet skyldes grundejerens eget ønske om ændring.

Dispensation efter § 54. Vejmyndigheden kan af egen drift eller efter ansøgning ændre, dispensere fra eller ophæve adgangsbestemmelser. I **23-07966 stadfæstede Vejdirektoratet et afslag** på at ophæve adgangsbestemmelser fra 1962 og 1987, der begrænsede ejendommen til to adgange à 5 meter og krævede ubrudt hegn, hvor der ikke var overkørsel. Vejdirektoratet bemærkede, at det ikke kan efterprøve kommunens skøn over, hvad der er trafikikkerhedsmæssigt forsvarligt, når skønnet holder sig inden for lovens rammer. Samme mønster i **EMN-2025-41325**, hvor en tinglyst adgangsbe grænsning sammenholdt med forringede oversigtsforhold bar afslaget på udvidelse – afgjort efter §§ 49, stk. 1 og 51.

Samspeillet mellem adgangsbestemmelser og ændret ejendomsanvendelse er behandlet i **EMN-2025-47979** af 11. august 2025 om **vrdering af ændret anvendelse af ejendom ved tinglyste adgangsbestemmelser**, afgjort med §§ 51, stk. 1, 54 og 49, stk. 1 som ramme.

En særlig ejendomstype er tankanlæg og ladestationer. **Vejledningen** forklarer, at § 88 giver vejmyndigheden ret til at træffe afgørelser om adgange hertil, fordi virksomheden retter sig direkte mod trafikanterne og medfører pludselig fartnedsættelse eller acceleration ud for adgangen – men understreger, at § 88 skal varetage hensynet til trafikken, **ikke fungere som erhvervsregulerende foranstaltning**.

LOV	Tinglysningsloven § 2	Vejloven § 51, stk. 1-3	Vejloven § 52, stk. 1-2	Vejloven § 54
	Vejloven § 56, stk. 3-4	Vejloven § 57, stk. 2	Vejloven § 88	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Afslag på udvidelse af vejadgang til stærkt trafikeret vej på grund af tinglyst adgangsbe grænsning og forringede oversigtsforhold. 17.11.2025 Vejdirektoratet · Vrdering af ændret anvendelse af ejendom ved tinglyste adgangsbestemmelser 11.08.2025 Vejdirektoratet · Tinglysning er ikke en gyldighedsbetingelse for adgangsbe grænsninger 09.07.2025 Vejdirektoratet · Vejdirektoratets stadfæstelse af afslag på ophævelse af adgangsbe grænsning og påbud om retablering af hegn 20.09.2023 Vejdirektoratet · Vejdirektoratet fastholder krav om godkendelse af alle vejadgange ved matrikulære ændringer 23.06.2022			

§ 12 Klagebehandling og sagsgang ved Vejdirektoratet: frister, klageberettigelse og bindende virkning

Klageadgang og delegation. Kommunalbestyrelsens afgørelser efter vejloven påklages til transportministeren for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. § 132, stk. 1. Beføjelsen udøves af Vejdirektoratet efter § 3, stk. 1 i bekendtgørelse nr. 845 af 25. juni 2025. Er Vejdirektoratet part – typisk statsvejssager – afgøres klagen af Transportministeriet, jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 2. Vejdirektoratets EGNE afgørelser efter bl.a. § 50, stk. 2 og 5 kan ikke påklages til ministeren, jf. bekendtgørelsens § 29 – heller ikke afgørelser om lovliggørelse efter disse bestemmelser.

Frister. Klagefristen er **4 uger** fra den dag, afgørelsen er meddelt, jf. § 132, stk. 3. Fristen håndhæves stramt. I **19-11774 afviste Vejdirektoratet en klage**, der kom næsten to måneder for sent, og præciserede, at datoen for direktoratets modtagelse tælles med i de 4 uger, og at en efterfølgende faktura hverken forlænger fristen eller skaber en ny. Kun »særlig grund« kan begrunde dispensation, og det kræver forudgående erklæring fra vejmyndigheden.

Opsættende virkning. Klage har efter § 132, stk. 4 ikke opsættende virkning, medmindre klagemyndigheden bestemmer andet. Vejdirektoratets afvejningsnorm fremgår af **EMN-2025-39671**-typen sager: der kræves

risiko for skade af **anden art end økonomisk**, at afgørelsen ikke er åbenbart ulovlig, og at det offentliges interesse i hurtig gennemførelse ikke vejer tungere.

Klageberettigelse: væsentlig OG individuel interesse. Testen er Vejdirektoratets hyppigste afvisningsgrund. Den er formuleret klarest i **EMN-2025-47149**:

Hvis en afgørelse retter sig mod alle og enhver, vil ingen enkelt person være klageberettiget. Der kan dog være særlige omstændigheder, der gør, at afgørelsen er mere indgribende for den enkelte end en større kreds af berørte personen.

Anvendt på adgangssager:

- **23-11957** (2024): naboer til et boligbyggeri var ikke klageberettigede over tilladelser til en midlertidig privat fællesvej og en midlertidig overkørsel efter § 49, stk. 1. Vejdirektoratet lagde vægt på, at etableringen ikke berørte klagernes ejendomme eller **deres adgangsforhold til offentlig vej** direkte, og at gener i form af støv, støv, lys og vibrationer var påregnelige ved et lokalplanlagt byggeri – **den naboretlige tålegrænse var ikke overskredet**, og uden det opnås ikke partsstatus.
- **23-05058** (2023): en nabo kunne ikke klage over en dispensation fra en oversigtsservitut, **fordi servitутten ikke påhvilede hans ejendom**, og hans egen vejadgang var uændret. Vejdirektoratet fastslog udtrykkeligt, at »en subjektiv oplevelse af forringet trafikssikkerhed er ikke i sig selv tilstrækkeligt til at opnå klageberettigelse«.

Selve **ansøgeren** – ejendommens ejer – er derimod altid part. I **21-17935** afviste Vejdirektoratet, at et lokalt vejlaug havde partsstatus, da det kun var indirekte berørt.

Afgørelsen er bindende, ikke henstillende. Vejdirektoratet ophæver, stadfæster eller hjemviser med retskraft. Ophævelse sker som hovedregel med **hjemvisning til fornyet behandling** – Vejdirektoratet træffer ikke selv realitetsafgørelsen om adgangen, netop fordi skønnet tilkommer kommunen. Direktoratet kan dog ophæve et enkelt vilkår og lade tilladelsen bestå (**EMN-2025-476722, 23-15819**).

Gebyr. Klager efter vejloven er gebyrfrie. På privatvejsområdet findes hjemmel til et gebyr på 1.000 kr. i [bekendtgørelse om betaling af gebyrer efter lov om private fællesveje § 1](#), men Vejdirektoratet har i 2026 oplyst, at hjemlen ikke er udnyttet i praksis, og opfordret kommuner til at fjerne gebyrteksten fra klagevejledningen.

Kommende ændring. Ved [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#) indsættes et nyt § 132, stk. 2, der **afskærer klageadgangen til transportministeren for en række afgørelser om brug af vejareal** med henblik på at reducere sagsbehandlingen, med konsekvensændringer i stk. 1 og 5 og ikrafttræden 1. juli 2025. Ændringerne er endnu ikke konsolideret i lovbekendtgørelsen af 3. maj 2024. Adgangsbestemmelserne i §§ 48-51 er derimod uændrede – der er ingen vedtagne, ikke-konsoliderede ændringer hertil.

Domstolsprøvelse. Efter § 132, stk. 5 kan afgørelser ikke indbringes for domstolene, før klageadgangen er udnyttet, og søgsmål skal anlægges **inden 6 måneder** efter Vejdirektoratets afgørelse. Søgsmålsvejledningen gentages i praktisk talt hver eneste afgørelse.

LOV	Vejloven § 49, stk. 1	Vejloven § 50, stk. 2, 5	Vejloven § 132, stk. 1-5	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over afslag på dispensation fra parkeringsregler for campingvogne Vejdirektoratet · Kommunes ulovlige vilkår om afmærkning og omkostninger på privat vej i forbindelse med adgangstilladelse Vejdirektoratet · Afvisning af klage over midlertidig adgangsvej på grund af manglende klageberettigelse			14.01.2026 02.05.2025 03.06.2024

Vejdirektoratet · Vilkår om betaling for venstresvingsbane på tilstødende vej var uhjemlet i vejloven	01.03.2024
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over dispensation fra oversigtsservitut på grund af manglende klageberettigelse	23.06.2023
Vejdirektoratet · Afslag på ny vejadgang af hensyn til trafikssikkerhed ved dobbeltrettet cykelsti var lovligt	23.02.2022
Vejdirektoratet · Klage over afslag på dispensation fra fortorvsordning afvist på grund af overskredet klagefrist	27.09.2019

§ 13 Sammenhæng med domstolspraksis: sparsom, men retningsgivende

Adgangsområdet er kendetegnet ved, at **domstolsprøvelsen er sparsom**. Tyngden ligger i Vejdirektoratets administrative praksis, og de domme, der findes, angår først og fremmest randområderne – erstatningen og vejarealets benyttelse – snarere end selve § 49-skønnet.

Højesteret og standarden for fornøden vejadgang. Den ledende dom er stadig **UfR 1988.629H** (Vejlby-Riisskov Brugsforening ved Grenåvej). [Vejledningen](#) angiver, at dommen – sammen med den øvrige praksis – er udtryk for, at ejeren ikke har krav på en bestemt standard af adgang, men alene på fornøden vejadgang, og at denne kan være dårligere efter en ombygning end før. Denne domstolsskabte norm blev kodificeret i [§ 48, stk. 3](#) og bærer stadig Vejdirektoratets kompetenceafvisninger i **18-16324** og **20-13268**.

Højesteret om fradrag for fordele. I **BS-11936/2024-HJR** af 23. oktober 2024 [tog Højesteret stilling til vejlovens § 103, stk. 2](#) – den erstatningsbestemmelse, som § 48, stk. 4 og § 50, stk. 11 henviser til. Højesteret fastslog:

Højesteret finder, at det ikke kan stilles som en yderligere betingelse for at foretage fradrag for fordele, at ekspropriationsanlægget har været en forudsætning for, at restejeendommen har fået ændrede udnyttelses- eller anvendelsesmuligheder.

Dommen har direkte betydning for de sager, Vejdirektoratet henviser til taksationsmyndighederne: erstatning for tabt eller forringet vejadgang skal ses i sammenhæng med de fordele, samme vejanlæg tilfører restejeendommen.

Landsretten prøver Vejdirektoratets egne afgørelser. Det klareste eksempel er **BS-9891/2019-OLR** af 3. juli 2020, hvor Københavns og Frederiksberg Kommuner indbragte tre af Vejdirektoratets afgørelser for domstolene. Østre Landsret [frifandt Vejdirektoratet](#) og tilsluttede sig direktoratets restriktive fortolkning af [vejlovens § 80, stk. 2](#):

Landsretten finder, at det afgørende efter bestemmelsen i tilfælde som de foreliggende må være facadeejers formål med udnyttelsen af vejarealet i relation til den pågældende ejendom.

Dommen er metodisk instruktiv for adgangsområdet af tre grunde: (i) den bekræfter, at kommunerne har søgsmålskompetence over for Vejdirektoratet, (ii) den viser, at landsretten lægger Vejdirektoratets ordlydsnære fortolkning til grund frem for kommunernes henvisning til hidtidig administrativ praksis, og (iii) den afviser, at administrative og økonomiske konsekvenser kan bære en fortolkning i strid med lovens ordlyd – nøjagtig samme ræsonnement som Vejdirektoratet selv anvender i **22-13393** og **23-19342** om § 49, stk. 5-6.

Landsretten om facadeejers berettigede forventning. [Vejledningen](#) henviser til **Vestre Landsrets dom af 26. februar 2008** om en kommunes tilladelse til at placere en bytavle ud for en nabos forretningsvindue som udtryk for, at vejmyndigheden skal være opmærksom på, at ejeren af en naboejendom kan have berettigede

forventninger om at kunne udnytte naboskabet til vejen. Det er præcis den formulering, Vejdirektoratet i dag anvender som prøvelsesnorm i § 49-sagerne, senest i **EMN-2025-39071** og **EMN-2026-10747**.

Konsekvensen af den sparsomme domstolspraksis. For praktikerer betyder det, at Vejdirektoratets afgørelser reelt fungerer som områdets retskilde. Direktoratet citerer i vidt omfang sine egne tidligere udtalelser som bindende for sin linje – **22-13393** henviser til udtalelsen af 20. februar 2008 (j.nr. 08/02070), **22-07598** henholder sig udtrykkeligt til **16-13996-5**, og **23-15819** betegner det som direktoratets »praksis«, at »den offentlige vej« i § 49, stk. 5 kun omfatter den vej, hvortil der gives direkte adgang. Den interne præcedens er dermed stærk – og forudsigelighedens vigtigste kilde på området.

LOV	Vejloven § 48, stk. 3-4	Vejloven § 49, stk. 5-6	Vejloven § 80, stk. 2
	Vejloven § 103, stk. 2		
PRAKSIS	Højesteret · Højesterets afgørelse om fradrag for fordele i ekspropriationserstatning ved etablering af Aarhus Letbane 23.10.2024 Landsretten · Østre Landsret fastslår manglende hjemmel til kommunal betalingsopkrævning for containere ved bygningsrenovering 03.07.2020 Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster kommunalt afslag på ekstra vejadgang til hjørneejendom af trafikssikkerhedshensyn 18.05.2026 Vejdirektoratet · Ophævelse af påbud om lovliggørelse af overkørsel grundet manglende vejretlig begrundelse 28.01.2026 Vejdirektoratet · Vilkår om betaling for venstresvingsbane på tilstødende vej var uhjemlet i vejloven 01.03.2024 Vejdirektoratet · Betaling for Vejtilpasninger ved Ny Vejadgang: Afgrænsning mellem Vejlovens § 49 og Reglerne om Vejbidrag 03.02.2024 Vejdirektoratet · Vejlovens § 49 kan ikke bruges til at pålægge bygherre at betale for omlægning af offentlig vej 08.09.2022 Vejdirektoratet · Vejdirektoratet fastholder krav om godkendelse af alle vejadgange ved matrikulære ændringer 23.06.2022 Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster Odense Kommunes afgørelse om venstresvings- og parkeringsforbud af hensyn til trafikssikkerhed 11.02.2021 Vejdirektoratet · Afslag på Genoptagelse: Ekspropriation til Cykelsti og Spørgsmål om Fornøden Vejadgang 04.09.2019 Vejdirektoratet · Vejlovens § 50: Krav om redegørelse for samtlige adgange ved matrikulære ændringer 01.03.2018		

§ 14 Sammenfatning: hvad afgør en adgangssag ved Vejdirektoratet

Praksis på området er bemærkelsesværdigt forudsigelig, når man skiller det materielle fra det formelle.

Materielt taber grundejeren næsten altid. Facadeejeren har ingen retskrav på en ny eller udvidet adgang, og Vejdirektoratet kan efter [§ 132, stk. 1](#) ikke røre kommunens trafikfaglige skøn. Har kommunen henvist til oversigtsforhold, bløde trafikanter, cykelsti, skolevej, antallet af konfliktpunkter eller kantstensparkering **på det konkrete sted**, står afgørelsen. Argumenter om, at naboerne har bredere indkørsler, at vejen er blind, at oversigten er god, eller at adgangen har eksisteret i årevis, slår sjældent igennem – jf. **EMN-2025-43833**, **EMN-2026-10747**, **EMN-2025-44339**, **23-02550** og **21-17935**.

Formelt taber kommunen ofte. Den absolut hyppigste ophævelsesgrund er, at kommunen ikke har vist sin afvejning. Vejdirektoratet ophæver, når begrundelsen er generel og principiel (**EMN-2024-21609**-, **EMN-2025-39077**), når afgørelsen hviler på fast praksis eller frygt for præcedens (**EMN-2026-09735**), når kommunen har lagt vægt på ansøgerens *behov* (**EMN-2024-620612**), på vejens vedligeholdelsestilstand

(EMN-2024-54142) eller på en privatretlig deklaration (EMN-2025-39071), eller når hjemlen er forkert (EMN-2025-33005, 21-12654). Testen er enkel: **kan Vejdirektoratet aflæse afvejningen af afgørelsen selv?** Kan det ikke, følger hjemvisning – og formodningsreglen for garantiforskrifter gør, at kommunen bærer risikoen.

Økonomien er lovbunden og snæver. Ansøgeren betaler etableringen efter § 49, stk. 2 – også når kommunen udfører arbejdet (EMN-2024-610206). Men § 49, stk. 5-6 rækker kun til trafiksikkerhedsforanstaltninger i umiddelbar tilknytning til adgangspunktet på den vej, hvortil der gives direkte adgang. Vejoplægning, vejudvidelse, fortov, belysning og arealerhvervelse ligger uden for – dertil kræves vejbidragsreglerne i [kapitel 4](#) (22-13393, 23-19342, 23-15819).

Tre punkter fortjener særlig opmærksomhed fremadrettet:

1. **§ 50, stk. 4 er et ekspropriativt indgreb med lav anvendelsesfrekvens og høj tærskel.** Både forarbejder og [vejledning](#) kræver »markant« ændret benyttelse og tungtvejende trafikale hensyn, og bestemmelsen udløser overtagelsesret efter [stk. 8](#) med 6-måneders frist. Vejmyndigheden skal efter **19-16311** overveje stk. 4 og færdselsregulerende tiltag, før den griber til ekspropriation efter § 97, stk. 2.
2. **Definitionen i § 3, stk. 1, nr. 6 er både en udvidelse og en begrænsning.** Gående adgang kræver tilladelse, men kun ved fysisk etablering i skellet (EMN-2026-09917) – og en adgang kan aldrig udgøres af en strækning på en offentlig vej, uanset vigepligtsforhold (**23-15819**).
3. **Klageadgangen indsnævres.** [Lov nr. 753 af 20. juni 2025](#) indsætter et nyt § 132, stk. 2, der afskærer klageadgangen for en række afgørelser om brug af vejareal (ikrafttræden 1. juli 2025). Adgangsbestemmelserne i §§ 48-51 er uændrede, men rådgivere bør kontrollere klagevejledningen i den enkelte sag mod den nyeste tekst.

Endelig er **fristerne** afgørende og ufravigelige i praksis: 4 uger til at klage ([§ 132, stk. 3](#)), 12 ugers indsigelsesfrist ved adgangsbestemmelser ([§ 52, stk. 2](#)), 6 måneder til overtagelsesbegæring ([§ 50, stk. 9](#) og [§ 57, stk. 2](#)) og 6 måneder til søgsmål ([§ 132, stk. 5](#)).

LOV	Vejloven § 3, stk. 1	Vejloven § 49, stk. 2, 5-6	Vejloven § 50, stk. 4, 8-9
	Vejloven § 52, stk. 2	Vejloven § 57, stk. 2	Vejloven § 132, stk. 1, 3, 5
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Kommunens afslag på lovliggørelse af 6 meter bred vejadgang hjemvist – lighedsprincip kunne ikke sætte skøn under regel 19.06.2026 Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster kommunalt afslag på ekstra vejadgang til hjørneejendom af trafiksikkerhedshensyn 18.05.2026 Vejdirektoratet · Vejdirektoratet: Kræver gående adgang til offentlig vej tilladelse efter vejlovens § 49? 30.03.2026 Vejdirektoratet · Vejdirektoratet opretholder kommunens afslag på tredje vejadgang til ejendom - lighedsprincip og skøn under regel 18.03.2026 Vejdirektoratet · Ophævelse af påbud om lovliggørelse af overkørsel grundet manglende vejretlig begrundelse 28.01.2026 Vejdirektoratet · Stadfæstelse af afslag på etablering af to ejendomsadgange til primær trafikvej 08.01.2026 Vejdirektoratet · Kommunalt afslag på udvidelse af overkørsel ophæves grundet begrundelsesmangler og manglende konkret skønsudøvelse 14.10.2025 Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt påbud om indskrænkning af overkørsel: Manglende begrundelse, usagligt skøn og forkert hjemmel. 05.09.2025 Vejdirektoratet · Afslag på udvidelse af overkørsel hjemvist på grund af mangelfuld og generel begrundelse 14.07.2025		

Vejdirektoratet · Hjemvisning af afslag på adgang til privat fællesvej på grund af mangelfuld begrundelse og sagsoplysning	09.05.2025
Vejdirektoratet · Grundejer skal betale for etablering af ny vejadgang til offentlig vej	23.10.2024
Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt afslag på overkørsel grundet usaglig begrundelse om vejens stand	04.10.2024
Vejdirektoratet · Vilkår om betaling for venstresvingsbane på tilstødende vej var uhjemlet i vejloven	01.03.2024
Vejdirektoratet · Betaling for Vejtilpasninger ved Ny Vejadgang: Afgrænsning mellem Vejlovens § 49 og Reglerne om Vejbidrag	03.02.2024
Vejdirektoratet · Afslag på ny vejadgang på grund af trafiksikkerhed og hensyn til bløde trafikanter	15.05.2023
Vejdirektoratet · Vejlovens § 49 kan ikke bruges til at pålægge bygherre at betale for omlægning af offentlig vej	08.09.2022
Vejdirektoratet · Afslag på ny vejadgang af hensyn til trafiksikkerhed ved dobbeltrettet cykelsti var lovligt	23.02.2022
Vejdirektoratet · Hjemvisning af sag om adgang til stamvej pga. mangelfuld begrundelse og forkert lovgrundlag	05.11.2021
Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om hjemmel til nedlæggelse og regulering af adgang til offentlig vej	06.12.2019

REFERENCE Lovgrundlag

7 paragraffer

Forvaltningsloven § 24		Vejloven § 48	stk. 3
Vejloven § 49	stk. 1, 2	Vejloven § 50	stk. 4
Vejloven § 51		Vejloven § 132	stk. 1
Vejloven § 136	stk. 1		

MATERIALE Citerede afgørelser

58 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS		1
23.10.2024	Højesterets afgørelse om fradrag for fordele i ekspropriationserstatning ved etablering af Aarhus Letbane	6411-7689
LANDSRETEN · ANKEINSTANS		1
03.07.2020	Østre Landsret fastslår manglende hjemmel til kommunal betalingsopkrævning for containere ved bygningsrenovering	1417-1724
VEJDIREKTORATET · NÆVN / KLAGEINSTANS		56
19.06.2026	Kommunens afslag på lovliggørelse af 6 meter bred vejadgang hjemvist – lighedsprincip kunne ikke sætte skøn under regel	emn_2026_09735
18.05.2026	Vejdirektoratet stadfæster kommunalt afslag på ekstra vejadgang til hjørneejendom af trafiksikkerhedshensyn	emn_2026_10747
30.03.2026	Vejdirektoratet: Kræver gående adgang til offentlig vej tilladelse efter vejlovens § 49?	emn_2026_09917

18.03.2026	Vejdirektoratet opretholder kommunens afslag på tredje vejadgang til ejendom - lighedsprincip og skøn under regel	emn_2025_44339
04.03.2026	Afslag på ekstra adgang til offentlig vej – trafiksikkerhed og kommunens skøn (EMN-2025-45965)	emn_2025_45965
28.01.2026	Ophævelse af påbud om lovliggørelse af overkørsel grundet manglende vejretlig begrundelse	emn_2025_39071
14.01.2026	Afvisning af klage over afslag på dispensation fra parkeringsregler for campingvogne	emn_2025_47149
08.01.2026	Stadfæstelse af afslag på etablering af to ejendomsadgange til primær trafikvej	emn_2025_43833
06.01.2026	Afgørelse om afslag på flytning af vejadgang til facadeløs vej	emn_2025_43509
05.01.2026	Udtalelse om definition af vejadgang og betingelser for nedlæggelse af privat fællesvej	emn_2025_48189
10.12.2025	Vejdirektoratet opretholder kommunal ekspropriation til cykelsti: Valg af linjeføring overholder proportionalitetsprincippet	emn_2025_16111
17.11.2025	Afslag på udvidelse af vejadgang til stærkt trafikeret vej på grund af tinglyst adgangsbegrænsning og forringede oversigtsforhold.	emn_2025_41325
14.10.2025	Kommunalt afslag på udvidelse af overkørsel ophæves grundet begrundelsesmangler og manglende konkret skønsudøvelse	emn_2025_39077
05.09.2025	Vejdirektoratet ophæver kommunalt påbud om indskrænkning af overkørsel: Manglende begrundelse, usagligt skøn og forkert hjemmel.	emn_2025_33005
11.08.2025	Vurdering af ændret anvendelse af ejendom ved tinglyste adgangsbestemmelser	emn_2025_47979
22.07.2025	Afslag på udvidelse af overkørsel på grund af trafiksikkerhed og belysning stadfæstet	emn_2025_24939
17.07.2025	Vilkår for Vejadgang: Asfaltering af Privat Vej og Renholdelse af Offentlig Vej	emn_2025_32691
14.07.2025	Afslag på udvidelse af overkørsel hjemvist på grund af mangelfuld og generel begrundelse	emn_2024_21609
09.07.2025	Tinglysning er ikke en gyldighedsbetingelse for adgangsbegrænsninger	emn_2025_29987
04.06.2025	Vejdirektoratets Udtalelse om Ændring af Krav til Eksisterende Vejadgange	emn_2025_23907
16.05.2025	Kommunes ansvar og handlemuligheder for ejendom uden vejadgang	emn_2025_21759
09.05.2025	Hjemvisning af afslag på adgang til privat fællesvej på grund af mangelfuld begrundelse og sagsoplysning	emn_2024_620612
02.05.2025	Kommunes ulovlige vilkår om afmærkning og omkostninger på privat vej i forbindelse med adgangstilladelse	emn_2024_476722
12.03.2025	Mangelfuld begrundelse: Kommune kunne ikke kræve beskæring til 4,2 meter uden konkret farevurdering	emn_2025_08401
30.10.2024	Etablering af vejadgang fra gadejord til offentlig vej og betaling for anlægsudgifter	19_11769
23.10.2024	Grundejer skal betale for etablering af ny vejadgang til offentlig vej	emn_2024_610206

04.10.2024	Vejdirektoratet ophæver kommunalt afslag på overkørsel grundet usaglig begrundelse om vejens stand	emn_2024_54142
03.06.2024	Afvisning af klage over midlertidig adgangsvej på grund af manglende klageberettigelse	23_11957
23.05.2024	Vilkår om vedligeholdelse og renholdelse i adgangstilladelser til offentlige og private fællesveje	24_06943
01.03.2024	Vilkår om betaling for venstresvingsbane på tilstødende vej var uhjemlet i vejloven	23_15819
03.02.2024	Betaling for Vejtilpasninger ved Ny Vejadgang: Afgrænsning mellem Vejlovens § 49 og Reglerne om Vejbidrag	23_19342
11.01.2024	Vejdirektoratets stadfæstelse af vilkår for lovliggørelse af bred overkørsel i Fredensborg	23_03491
20.09.2023	Vejdirektoratets stadfæstelse af afslag på ophævelse af adgangsbegrænsning og påbud om retablering af hegn	23_07966
23.06.2023	Afvisning af klage over dispensation fra oversigtsservitut på grund af manglende klageberettigelse	23_05058
16.06.2023	Betingelser for Trafikmængde i Tilladelser til Vejadgang	23_08315
15.05.2023	Afslag på ny vejadgang på grund af trafiksikkerhed og hensyn til bløde trafikanter	23_02550
09.03.2023	Vilkår om at nedbringe råstofindvinding i vejadgangstilladelse var uden lovhjemmel	23_00249
08.03.2023	Vilkår om at nedbringe råstofindvinding i vejadgangstilladelse var uden lovhjemmel	23_00441
08.09.2022	Vejlovens § 49 kan ikke bruges til at pålægge bygherre at betale for omlægning af offentlig vej	22_13393
01.08.2022	Afslag på vejadgang ophævet på grund af mangelfuld begrundelse	22_08691
23.06.2022	Vejdirektoratet fastholder krav om godkendelse af alle vejadgange ved matrikulære ændringer	22_07598
23.02.2022	Afslag på ny vejadgang af hensyn til trafiksikkerhed ved dobbeltrettet cykelsti var lovligt	21_17935
05.11.2021	Hjemvisning af sag om adgang til stamvej pga. mangelfuld begrundelse og forkert lovgrundlag	21_12654
09.07.2021	Nedlæggelse af adgang til kommunevej var lovlig trods konsekvenser for privat fællesvej	21_01712
28.04.2021	Indskrænkning af adgangsrampe af trafiksikkerhedsmæssige hensyn var et lovligt skøn	21_03558
11.02.2021	Vejdirektoratet stadfæster Odense Kommunes afgørelse om venstresvings- og parkeringsforbud af hensyn til trafiksikkerhed	20_13268
18.11.2020	Afslag på etablering af overkørsel på grund af trafiksikkerhed og parkeringshensyn stadfæstet	20_12475

11.06.2020	Afslag på etablering af ny vejadgang af hensyn til trafiksikkerhed for bløde trafikanter	20_05056
06.12.2019	Vejdirektoratets udtalelse om hjemmel til nedlæggelse og regulering af adgang til offentlig vej	19_16311
22.11.2019	Afslag på etablering af overkørsel stadfæstet på grund af trafiksikkerhedsmæssige hensyn	19_13268
06.11.2019	Afvisning af klage over fælles brug af overkørsel baseret på historisk tilladelse fra vejmyndighed	19_12807
27.09.2019	Klage over afslag på dispensation fra fortorvsordning afvist på grund af overskredet klagefrist	19_11774
23.09.2019	Vilkår om lukning af eksisterende adgang ved etablering af ny adgang var lovligt	19_07570
04.09.2019	Afslag på Genoptagelse: Ekspropriation til Cykelsti og Spørgsmål om Fornøden Vejadgang	18_16324
01.03.2018	Vejlovens § 50: Krav om redegørelse for samtlige adgange ved matrikulære ændringer	16_13996_5
09.11.2016	Godkendelse af eksisterende vej-adgange ved matrikulære ændringer	16_13996_2

08

PRAKSISOVERSIGT · VEJDIREKTORATET

Praksisoversigt over vejbyggelinjer – gyldighed, dispensation og overtagelse

Vejdirektoratets praksis om retsvirkning, hjemmelsvalg, dispensation og overtagelsesret efter vejlovens §§ 40-44

Version 1 Opdateret 16. jul. 2026 33 afgørelser · 2012-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Vejbyggelinjer er sikringslinjer, der uden erstatning begrænser en grundejers ret til at bebygge sin ejendom, så en fremtidig vejudvidelse eller et planlagt vejanlæg ikke fordyres. Vejdirektoratet er klagemyndighed for kommunernes byggelinjeafgørelser og afgiver samtidig generelle udtalelser om fortolkningen af vejlovens §§ 40-44 – direktoratets praksis er derfor den centrale retskilde på området. Praksis viser tre gennemgående linjer: retsvirkningen indtræder ved OFFENTLIGGØRELSEN og ikke ved tinglysningen, hjemmelsvalget mellem § 40 og § 41 prøves strengt og fører systematisk til ophævelse ved fejl, og overtagelsesretten efter § 44 er skarpt kompetenceopdelt, så Vejdirektoratet prøver frist- og hjemmelsspørgsmål, mens selve overtagelsen og erstatningen hører under taksationsmyndighederne.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Vejdirektoratet fastslår, at en vejbyggelinjes retsvirkning indtræder ved offentliggørelsen af pålægget – tinglysning efter vejlovens § 43, stk. 4 er alene en ordensforskrift og ingen gyldighedsbetingelse.
- 02** Vejdirektoratet accepterer, at en kommune håndhæver en korrekt offentliggjort eller meddelt vejbyggelinje, selv om den aldrig er blevet tinglyst, og at kommunen sagsbehandler dispensationsansøgninger vedrørende en ikke-tinglyst byggelinje.
- 03** Vejdirektoratet afviser, at manglende visning på kort.plandata.dk påvirker gyldigheden – en vejbyggelinje fra 1936 forblev gyldig efter en amtsvejs overgang til kommunevej ved strukturreformen.
- 04** Vejdirektoratet kræver, at pålæg efter vejlovens § 41 hviler på en konkret og offentliggjort vejplan, der geografisk omfatter netop den pågældende ejendom; ligger ejendommen uden for vejplanens linjeføring, mangler hjemlen, og pålægget ophæves.
- 05** Vejdirektoratet afviser, at § 41 må bruges til at omgå breddebegrænsningen i § 40, stk. 3 (50 m ved kommuneveje, 100 m ved statsveje) – en udvidelse af et bestående kryds skal hjemles i § 40, ikke i § 41.
- 06** Vejdirektoratet kræver ikke, at et konkret vejprojekt er besluttet, når en byggelinje pålægges efter § 40 – formålet er netop forebyggende at hindre unødigt fordyrelse af et senere vejanlæg.

- 07** Forbuddet mod "anlæg og indretninger af blivende art" omfatter efter Vejdirektoratets praksis fjernvarmeledninger, tekniskskabe og fliser i indkørsel – alt sammen dispensationskrævende.
- 08** Vejdirektoratet accepterer, at en dispensation fra byggeforbuddet betinges af en erstatningsfri fjernelsesklausul eller tidsbegrænses – og dispensationen ophæver ikke selve vejbyggelinjen, hverken helt eller delvist.
- 09** Vejdirektoratet kræver, at kommunens afgørelse henviser til den konkrete hjemmel (§ 40 eller § 41); manglende hjemmelsangivelse er tilsidesættelse af en garantiforskrift med formodning for ugyldighed, medmindre kommunen godtgør, at manglen var uvæsentlig.
- 10** For byggelinjer pålagt til sikring af et statsligt vejprojekt er Vejdirektoratet – ikke kommunen – rette vejmyndighed og dispensationsmyndighed, selv om arealet administreres lokalt.
- 11** Der er ingen hjemmel i privatvejsloven til at pålægge byggelinjer ved private fællesveje; vejlovens §§ 40-41 gælder alene offentlige veje.
- 12** Vejdirektoratet afviser, at et dødsbo som juridisk person kan påberåbe sig "særlige personlige grunde" efter vejlovens § 44, stk. 2 – bestemmelsen er forbeholdt fysiske personer.
- 13** Vejdirektoratet prøver frist spørgsmål efter § 44, stk. 4-5, mens selve overtagelsen og erstatningen afgøres af taksationsmyndighederne efter § 44, stk. 6 – for statsveje af ekspropriationskommissionerne, jf. § 44, stk. 7.
- 14** Vejdirektoratets prøvelse er efter vejlovens § 132, stk. 1 begrænset til retlige spørgsmål; kommunens saglige skøn kan ikke tilsidesættes, men et skøn sat under regel er en retlig fejl.
- 15** Vejdirektoratet erklærer sig inkompetent over for byggelinjer fastsat alene i en lokalplan uden vejlovshjemmel og henviser til Plan- og Landdistriktsstyrelsen.

Vejbyggelinjens to hjemler: § 40 om bestående veje og § 41 om planlagte anlæg

§ 1

En vejbyggelinje er i [Vejloven § 3, stk. 1, nr. 8](#) defineret som en "[s]ikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal". Vejloven rummer to selvstændige hjemler, og sondringen mellem dem er den enkeltfaktor, der oftest afgør, om et kommunalt pålæg overlever Vejdirektoratets prøvelse.

	§ 40	§ 41
Anvendelse	Fremtidig udvidelse af et bestående vejanlæg, eller hensyn til færdslen i øvrigt	Nyt vejanlæg eller flytning af bestående vej
Krav om vejplan	Nej	Ja – konkret og offentliggjort, jf. § 43, stk. 2

Breddebegrænsning	100 m på statsveje/rutenummererede veje, 50 m på kommuneveje, jf. § 40, stk. 3	Ingen
Tidsbegrænsning	Nej – som udgangspunkt tidsubegrænset	Højest 10 år, kan forlænges med 10 år ad gangen, jf. § 41, stk. 3

Begge hjemler udløser samme retsvirkning: efter § 40, stk. 2 – som § 41, stk. 2 henviser til – må der på arealet foran byggelinjen ikke uden vejmyndighedens tilladelse opføres ny bebyggelse eller tilbygning, foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse, genopføres nedbrændt eller nedrevet bebyggelse eller etableres andre anlæg og indretninger af blivende art.

Af forarbejderne til § 40 i lovforslaget til den gældende vejlov fremgår formålet:

Formålet med en vejbyggelinje efter denne bestemmelse er at billiggøre en senere vejudvidelse for det offentlige og sikre grundejeren mod senere krav om nedrivning af bygninger mv., der lige så godt kan placeres andre steder på ejendommen.

Forarbejderne præciserer samtidig, at kriteriet "hensyn til færdslen" "i praksis [er] meget bredt defineret og kan dække over samtlige aktiviteter, som vejen kan tænkes at betjene". Som en forpost til byggelinjerne kan vejmyndigheden efter § 42, stk. 1 nedlægge et forbud mod de samme foranstaltninger under forberedelsen af en vejplan – men kun for ét år og kun én gang, jf. § 42, stk. 2.

Endelig gælder reglerne kun offentlige veje. I den generelle udtalelse **23-01654** fastslog Vejdirektoratet, at der ikke findes hjemmel i privatvejsloven til at pålægge byggelinjer ved private fællesveje, og at vejlovens §§ 40-41 udelukkende gælder offentlige veje; i byer og bymæssige områder kan et vejudlæg efter privatvejslovens § 36 varetage tilsvarende hensyn. Se **23-01654**.

LOV

Vejloven § 3, stk. 1

Vejloven § 40, stk. 1-5

Vejloven § 41, stk. 1-3

Vejloven § 42, stk. 1-2

Vejloven § 43, stk. 2

PRAKSIS **Vejdirektoratet** · Byggelinjers retsgrundlag: Håndhævelse og anvendelse på private fællesveje

08.02.2023

§ 2 Retsvirkningen indtræder ved offentliggørelsen – tinglysning er alene en ordensforskrift

Dette er den mest konsoliderede linje i Vejdirektoratets praksis, og den er fastslået entydigt i to på hinanden følgende udtalelser.

I **23-02265** spurgte en kommune, om en vejbyggelinje kunne håndhæves, når den ikke var tinglyst.

Vejdirektoratet svarede, at retsvirkningen knytter sig til den offentlige kundgørelse, ikke til tinglysningen:

Vejdirektoratet udtaler, at en vejbyggelinje pålagt med hjemmel i vejloven er retsgyldig fra tidspunktet for dens offentliggørelse, uanset om den efterfølgende er blevet tinglyst på den berørte ejendom. Tinglysning er at betragte som en ordensforskrift i henhold til vejloven.

Systematikken følger direkte af loven. Efter § 43, stk. 1 skal pålægget offentliggøres, og direkte berørte ejere og brugere, hvis rettigheder fremgår af tingbogen, skal have meddelelse. Efter § 43, stk. 3 skal "[p]ålagte vejbyggelinjer ... respekteres af alle fra datoen for pålæggets offentliggørelse, uanset hvornår deres rettigheder

er erhvervet". Og § 43, stk. 4 placerer tinglysningen kronologisk EFTER klagefristernes udløb og klagesagens afgørelse – den kan altså begrebsmæssigt ikke være gyldighedsbetingelse.

Vejdirektoratet udleder heraf tre praksisregler:

- **Håndhævelse:** en korrekt offentliggjort eller meddelt byggelinje kan håndhæves over for alle, også uden tinglysning.
- **Meddelelse binder alene:** en ejer, der har modtaget direkte meddelelse, er bundet fra modtagelsestidspunktet, uanset om offentliggørelse har fundet sted.
- **Sagsbehandling:** kommunen bør realitetsbehandle en dispensationsansøgning vedrørende en gyldigt pålagt, men ikke-tinglyst byggelinje. Er pålægget derimod hverken offentliggjort eller meddelt, har det ingen retsvirkning, og ejeren skal oplyses herom; kommunen kan da overveje at pålægge byggelinjen korrekt med virkning for fremtiden.

Linjen blev bekræftet i [EMN-2026-11449](#), hvor Vejdirektoratet om en byggelinje 3 m inde på ca. 60 matrikler konkluderede, at "vejbyggelinjer pålagt efter Vejloven træder i kraft og skal respekteres ved offentliggørelse, uafhængigt af om de er tinglyst".

Samme tankegang genfindes uden for byggelinjeområdet. I [EMN-2025-29987](#) fastslog Vejdirektoratet, at tinglysning heller ikke er gyldighedsbetingelse for adgangs begrænsninger, og at tinglysningspligten "alene [har] til formål at oplyse og sikre kendskab til begrænsningen, især for fremtidige købere" – med støtte i forarbejderne til [Tinglysningsloven § 2](#), hvorefter tinglysning af visse offentligretlige restriktioner udelukkende tjener et oplysende formål.

LOV	Tinglysningsloven § 2	Vejloven § 43, stk. 1-4	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om vejbyggelinje i lokalplan – gyldighed, tinglysning og lovhjemmel (EMN-2026-11449)		17.04.2026
	Vejdirektoratet · Tinglysning er ikke en gyldighedsbetingelse for adgangs begrænsninger		09.07.2025
	Vejdirektoratet · Vejbyggelinjes Gyldighed Uden Tinglysning		22.02.2023

§ 3 Gyldigheden overlever myndighedsskifte, alder og manglende digital kortvisning

Konsekvensen af, at retsvirkningen knytter sig til den oprindelige pålæggelse, er, at en byggelinje er bemærkelsesværdigt robust over for senere ændringer i den administrative virkelighed. Det illustreres af [EMN-2025-29043](#), der angik en nedbrændt syltefabrik fra 1800-tallet på Samsø, hvis genopførelse blev kompliceret af en tinglyst vejbyggelinje fra 1936 langs en tidligere amtsvej, der ved strukturreformen var overgået til kommunal status.

Vejdirektoratet lagde vægt på tre forhold:

- **Myndighedsskifte ændrer intet.** Når en vej skifter status fra amtsvej til kommunevej, overtager kommunen ansvaret som vejmyndighed, men "selve vejbyggelinjens juridiske virkning består uændret". Formålet – at sikre fremtidig vejudvidelse – berøres ikke af strukturreformen.
- **Alder er irrelevant.** En byggelinje fra 1936 pålagt efter datidens lovgivning har fortsat retsvirkning; efter § 43, stk. 3 skal den respekteres af alle "uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet".

- **Digital kortvisning er uden betydning.** Vejdirektoratet fastslog dette entydigt: en vejbyggelinjes gyldighed er fuldstændig uafhængig af, om den er synlig på kort.plandata.dk. Siden administreres af Plan- og Landdistriktsstyrelsen, og manglende opslag eller visning påvirker ikke retsvirkningen. "Den afgørende faktor er den oprindelige pålæggelse og tinglysning."

At reglerne rækker langt tilbage, er ikke tilfældigt. Vejdirektoratets egen [Vejledning i lov om offentlige veje](#) redegør for kæden: byggelinjer blev indført ved lov nr. 275 af 28. november 1928 om fastsættelse af byggelinjer ved veje og gader, videreført i kapitel IV, §§ 40-46, i lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje (vejbestyrelsesloven), dernæst i kapitel 4, §§ 34-42, i lov nr. 312 af 9. juni 1971 om offentlige veje, og endelig – med begrebsskiftet fra "byggelinje" til "vejbyggelinje" og uden tilsigtet materiel ændring – i den gældende vejlovs §§ 40-47. Den lange kontinuitet er netop grunden til, at 1936-linjer stadig kan håndhæves.

Den praktiske konsekvens for ejere og rådgivere er skarp: tingbogen og plandata er ikke udtømmende kilder. [§ 43, stk. 5](#) forpligter vejmyndigheden til på ejerens anmodning at oplyse byggelinjernes beliggenhed, og [§ 43, stk. 6](#) pålægger bygherren en selvstændig undersøgelsespligt, inden byggearbejde iværksættes.

LOV

Vejloven § 43, stk. 3, 5-6

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Vejbyggelinjers Gyldighed ved Overgang fra Amtsvej til Kommunevej og Mulighed for Dispensation 04.07.2025

Hvad Vejdirektoratet lægger vægt på ved prøvelsen af selve byggelinjepålægget

Vejdirektoratet prøver efter [Vejloven § 132, stk. 1](#) alene retlige spørgsmål – men hjemmelsgrundlaget for et byggelinjepålæg ER et retligt spørgsmål, og her er prøvelsen intensiv. Et klart mønster tegner sig på tværs af afgørelserne: **når kommunen vælger forkert hjemmel eller mangler den offentliggjorte vejplan, ophæves pålægget.**

1. Hjemmelsvalget mellem § 40 og § 41 er afgørende. I [20-10395](#) ophævede Vejdirektoratet Aarhus Kommunes pålæg langs Viby Ringvej. Kommunen havde brugt § 41 til at sikre areal til en ombygning af krydset Ringvejen/Silkeborgvej, eventuelt i to niveauer. Vejdirektoratet fandt, at en ombygning af et eksisterende kryds er en **udvidelse af et bestående vejanlæg** – og dermed omfattet af § 40, ikke § 41. Direktoratet bemærkede tillige, at kommunen sandsynligvis anvendte § 41 for at omgå breddebegrænsningen i § 40, stk. 3 (50 m på kommuneveje), da projektet krævede op til 145 m. Vejdirektoratet accepterer altså ikke, at § 41 bruges som omvej uden om § 40's kvantitative grænser.

2. Vejplanen skal geografisk dække netop den ejendom, der pålægges byggelinje. Dette er prøvet to gange over for samme kommune samme dag. I [22-08575](#) og [22-05555](#) havde Silkeborg Kommune pålagt 10-årige byggelinjer efter § 41 til en fremtidig forlængelse af Vestre Højmarksvej. Problemet var, at den offentliggjorte vejplan viste linjeføringen **vest** for Funder Skolevej, mens de ramte ejendomme lå **øst** herfor. Kommunen argumenterede, at linjeføringen i kommuneplanen blot var en overordnet arealreservation, og at stregens dækning afhang af zoomniveau. Vejdirektoratet afviste dette: uanset zoomniveau lå den viste linjeføring klart vest for vejen, og hjemmelsbetingelsen i [§ 43, stk. 2](#) var derfor ikke opfyldt. Begge pålæg blev ophævet og hjemvist – kommunen måtte først vedtage og offentliggøre en ny vejplan, der korrekt omfattede de berørte arealer.

3. Et konkret vejprojekt kræves derimod IKKE ved § 40. I [EMN-2026-11449](#) præciserede Vejdirektoratet, at vejbyggelinjer kan fastsættes af hensyn til fremtidig vejudvidelse eller til færdslen (fx oversigt ved kryds), og at der ikke kræves, at et konkret vejprojekt er besluttet på pålægstidspunktet. Reglerne har "primært til formål at forebygge unødigt fordyrelse eller vanskeliggørelse af senere vejanlæg". Der er ingen modstrid med Silkeborg-sagerne: vejplankravet er specifikt for § 41, mens § 40 netop er den forebyggende, projektafhængige hjemmel.

4. Manglende hjemmelsangivelse er en garantiforskriftsmangel. I samme udtalelse behandlede Vejdirektoratet en lokalplan, der fastlagde en byggelinje uden nogen henvisning til § 40 eller § 41. Efter [Forvaltningsloven § 24, stk. 1](#) skal skriftlige afgørelser begrundes med henvisning til de retsregler, de er truffet efter. Begrundelsesreglen er en garantiforskrift, og tilsidesættelse medfører formodning for, at afgørelsen er påvirket af fejlen. Formodningen kan afkræftes, hvis forvaltningen godtgør, at manglen var uden betydning i det konkrete tilfælde. Kan uvæsentligheden ikke dokumenteres, annulleres afgørelsen.

Dette knytter an til Vejdirektoratets generelle linje om **skøn under regel** som retlig fejl. I [EMN-2025-47013](#) om en oversigtsservitut fra 1971 ophævede direktoratet kommunens afslag, fordi begrundelsen nøjedes med generelle henvisninger til "vejledende principper" i vejreglerne uden at redegøre for trafikens art og omfang eller udviklingen siden 1971 – kommunen havde dermed sat sit skøn under regel. Samme figur ses i [EMN-2025-39077](#) om en overkørsel. Endelig bærer myndigheden bevisbyrden for de faktiske forudsætninger: i [EMN-2025-43339](#) fastslog Vejdirektoratet, at kommunen efter undersøgelsesprincippet først skal dokumentere vejens status og udstrækning, før byrdefulde initiativer iværksættes.

LOV	Forvaltningsloven § 24, stk. 1	Vejloven § 40, stk. 3	Vejloven § 41, stk. 1
	Vejloven § 43, stk. 2	Vejloven § 132, stk. 1	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om vejbyggelinje i lokalplan – gyldighed, tinglysning og lovhjemmel (EMN-2026-11449)		17.04.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver afslag på ophævelse af oversigtsservitut grundet begrundelsesmangler og manglende skønsudøvelse		08.01.2026
	Vejdirektoratet · Afgørelse om udskillelse af offentlige veje i matriklen og bevisbyrde for vejstatus		12.11.2025
	Vejdirektoratet · Kommunalt afslag på udvidelse af overkørsel ophæves grundet begrundelsesmangler og manglende konkret skønsudøvelse		14.10.2025
	Vejdirektoratet · Ophævelse af vejbyggelinje: Kommune manglede hjemmel da vejprojekt ikke var i vejplan		31.05.2022
	Vejdirektoratet · Pålæg af vejbyggelinje ophævet: Ejendom var ikke omfattet af den offentliggjorte vejplan		31.05.2022
	Vejdirektoratet · Ulovligt pålæg af vejbyggelinjer: Krav om konkret vejplan for anvendelse af vejlovens § 41		02.10.2020

Rækkevidden af forbuddet mod "anlæg og indretninger af blivende art"

§ 5

Byggeforbuddet i [§ 40, stk. 2](#) rammer bredere, end mange grundejere forventer. Forarbejderne til bestemmelsen angiver en ikke-udtømmende liste:

Begrebet "anlæg af blivende art" dækker bl.a. over jordvolde, kirkegårde, sportspladser, mure, organiseret skovrejsning og ledninger.

Vejdirektoratet har i [EMN-2026-11449](#) udvidet og konkretiseret listen betydeligt. Begrebet dækker her også tankanlæg, grusgrave og ledninger – herunder **fjernvarme** samt fiber- og telefonkabler – og direktoratet fastslog udtrykkeligt, at også **teknikskabe** til ledninger og **fliser i indkørsler** er omfattet og dermed kræver dispensation fra vejmyndigheden. Det er en markant lav tærskel: helt almindelige anlægsarbejder på egen grund udløser dispensationspligt.

Forbuddet mod "væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse" har en tilsvarende kant. Forarbejderne trækker grænsen efter formålet, ikke efter det ydre:

Forbuddet mod væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse gælder også, selvom de ikke giver sig udslag i bebyggelsens ydre. En modernisering af bygningen, for eksempel ved indlæggelse af centralvarme, bygning af badeværelse eller lignende, falder dog ikke ind under forbuddet. Derimod vil en ombygning af en ejendom til andre formål eller erstatning af en træbygning med en stenbygning falde ind under forbuddet.

Præcis dette kriterium var i spil i **22-15443** om 3. Limfjordsforbindelsen (se næste sektion), hvor spørgsmålet var, om en ændret anvendelse fra værksted til beboelse udgør en "væsentlig forandring". Efter forarbejdernes sontring er "ombygning af en ejendom til andre formål" netop omfattet.

To afgrænsninger er værd at holde fast i:

- **Bestående lovlige forhold berøres ikke.** Vejdirektoratets [vejledning](#) understreger: "De ting, som du lovligt har etableret på din ejendom inden for det område, der nu er omfattet af vejbyggelinjen, kan du lovligt fortsætte med, og de skal erstattes fuldt ud ved en ekspropriation." Byggelinjen virker fremadrettet.
- **Højdereglens i § 40, stk. 5** er en selvstændig, ofte overset begrænsning: opføres en bygning eller et anlæg af blivende art ikke med sin jordlinje i samme højde som den fremtidige vejhøjde, skal det rykkes tilbage svarende til to gange højdeforskellen plus mindst 1,5 m passagebredde – medmindre vejmyndigheden tillader andet.

LOV [Vejloven § 40, stk. 2, 5](#)

PRAKSIS **Vejdirektoratet** · Vejdirektoratets udtalelse om vejbyggelinje i lokalplan – gyldighed, tinglysning og lovhjemmel (EMN-2026-11449) 17.04.2026

Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt afslag vedrørende vejbyggelinje for statsligt vejprojekt 02.01.2023

§ 6 Dispensation: hensynsafvejningen, vilkårsadgangen og det forhold at byggelinjen består

Vejmyndigheden kan dispensere fra byggeforbuddet efter [§ 40, stk. 2](#). Praksis og vejledning fastlægger tre kerneprincipper.

1. Dispensationen ophæver ikke byggelinjen. Dette fastslog Vejdirektoratet utvetydigt i [EMN-2025-29043](#): en dispensation indebærer "automatisk *ikke* en ophævelse af selve vejbyggelinjen, hverken helt eller delvist". Byggelinjen består altså uændret som sikringslinje, og enhver senere foranstaltning kræver ny tilladelse.

2. Dispensationen kan betinges af en erstatningsfri fjernelsesklausul. I samme sag accepterede Vejdirektoratet, at myndigheden stiller vilkår om, "at ejeren ikke kan kræve erstatning, hvis kommunen senere skal udvide vejen og bygningen derfor skal fjernes". Kommunen kan desuden tidsbegrænse garantien. Vilkåret er

den logiske pendant til byggeforbuddets formål: dispensationen må ikke genindføre den fordyrelse, byggelinjen skulle forhindre.

3. Afgørelsen skal bero på en konkret afvejning. Vejdirektoratets [vejledning](#) opstiller rammen:

Som nævnt er vejbyggelinjer en principielt erstatningsfri regulering af den private ejendomsret. Dette betyder, at muligheden for at sikre vejanlæg med vejbyggelinjer skal anvendes med omtanke. Det bør også have betydning for den måde, hvorpå vejmyndigheden behandler ansøgninger om tilladelse (dispensation) til at foretage en handling nævnt i § 40, stk. 2, og de eventuelle vilkår, som fastsættes for tilladelsen.

Heroverfor står, at lovgiver netop ved at have sikringsregler anerkender behovet for at begrænse ejerens råden "til fordel for det fælles gode - en tidssvarende og effektiv infrastruktur". Vejledningen anviser, at vejmyndigheden skal inddrage ansøgerens begrundelse, herunder at den almindelige samfundsøkonomiske udvikling taler for, at grundejere løbende vedligeholder og forbedrer deres ejendomme, og afveje dette mod hensyn til planlægning, udvikling af vejnettet, trafikssikkerhed samt **aktualiteten af en eventuel arealerhvervelse**.

En særlig procedureregulering gælder ved § 41-byggelinjer: efter [§ 41, stk. 5](#) skal de vejmyndigheder, der har udtalt sig om pålægget efter stk. 4, høres, inden der gives tilladelse, hvis tilladelsen i væsentlig grad vil berøre planerne for vejens udbygning – og det samme gælder, hvis vejmyndigheden vil ophæve byggelinjen.

Endelig går grænsen ved anden lovgivning. I [EMN-2024-86603](#) fastslog Vejdirektoratet som generel vurdering, at kravene efter vejloven og efter en lokalplan gælder **kumulativt** – en ønsket anvendelse kan dermed kræve både tilladelse efter vejloven og dispensation fra eller ændring af lokalplanen. En dispensation fra vejbyggelinjen løser altså ikke ejerens planretlige problem, og omvendt.

LOV	Vejloven § 40, stk. 2	Vejloven § 41, stk. 4-5	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets generelle udtalelse om forrang mellem vejloven og planloven – kumulativt krav ved anvendelse af matrikulært vejareal		28.05.2026
	Vejdirektoratet · Vejbyggelinjers Gyldighed ved Overgang fra Amtsvej til Kommunevej og Mulighed for Dispensation		04.07.2025

Rette vejmyndighed ved statslige vejprojekter – 3.

§ 7 Limfjordsforbindelsen

Kompetencespørgsmålet kan afgøre en sag alene. Det viser [22-15443](#), hvor en borger ønskede en del af en bygning omregistreret i BBR fra "værksted" til "beboelse". Ejendommen var omfattet af en tinglyst deklaration om en vejbyggelinje pålagt af hensyn til det statslige motorvejsprojekt **3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen)**. Aalborg Kommune behandlede anmodningen som en dispensationsansøgning og meddelte afslag med henvisning til, at der var tale om en "væsentlig forandring" i strid med [§ 40](#).

Vejdirektoratet gav klageren medhold i, at kommunen slet ikke var kompetent, og ophævede afgørelsen som ugyldig. Direktoratet lagde vægt på:

- Vejbyggelinjen var pålagt for at sikre arealer til et **fremtidigt statsligt motorvejsprojekt**.
- I sager, der vedrører statsveje, er Vejdirektoratet vejmyndighed, jf. [Vejloven § 3, stk. 1, nr. 2](#).
- Kompetencen til at dispensere efter [§ 40, stk. 2](#) tilfaldt derfor Vejdirektoratet.
-

Den tinglyste deklaration pegede desuden utvetydigt på Vejdirektoratet som påtaleberettiget og som oplysende myndighed.

Vejdirektoratet anses for rette myndighed til at tage stilling til eventuel dispensation fra deklaration om byggelinje til fordel for statens motorvejsprojekt (3. Limfjordsforbindelse/Egholmlinjen).

Afgørelsen viser, at det er **byggelinjens formål**, ikke arealets geografiske beliggenhed eller den lokale administration, der bestemmer kompetencen. Ligger byggelinjen der for at sikre en statsvej – også en blot planlagt statsvej – er Vejdirektoratet både vejmyndighed og dispensationsmyndighed. Definitionen i § 3, stk. 1, nr. 8 af vejbyggelinjen som en sikringslinje "med vejmyndigheden som påtaleberettiget" understøtter dette: påtaleretten følger den myndighed, hvis vej sikres.

Systemet er understøttet af flere koordinationsregler. Efter § 41, stk. 4 skal de berørte kommunalbestyrelser høres, inden der pålægges byggelinjer til en statsvej, og efter § 43, stk. 2 skal Vejdirektoratet underrette kommunalbestyrelserne om pålægget. Omvendt skal kommunalbestyrelsen efter § 42, stk. 3 orientere Vejdirektoratet, inden den giver tilladelse til byggeri eller andre foranstaltninger, der må forventes at komme i strid med vejlinjen for en statsvej under planlægning, som endnu ikke er sikret ved byggelinjer – og nedlægger Vejdirektoratet ikke forbud inden 2 måneder, kan tilladelsen gives. Vejdirektoratet henviste i øvrigt spørgsmålet om selve BBR-registreringen til Skatteministeriet som rette ressortmyndighed.

LOV

Vejloven § 3, stk. 1

Vejloven § 40, stk. 2

Vejloven § 41, stk. 4

Vejloven § 42, stk. 3

Vejloven § 43, stk. 2

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt afslag vedrørende vejbyggelinje for statsligt vejprojekt

02.01.2023

§ 8 Overtagelsesretten efter § 44 – tre selvstændige hjemler og en skarp kompetencedeling

Fordi byggelinjepålæg som udgangspunkt er erstatningsfrit, er § 44 ejerens sikkerhedsventil. Forarbejderne formulerer balancen præcist:

Vejbyggelinjepålæg anses som en almindelig regulering af ejendomsretten og er som sådan principielt erstatningsfrit. [...] I de tilfælde, hvor vejbyggelinjepålæg virker særligt indgribende, har en ejer af et areal, der pålægges vejbyggelinjer, adgang til at begære sin ejendom helt eller delvist overtaget af vejmyndigheden.

Bestemmelsen rummer **tre selvstændige hjemler**:

Hjemmel	Betingelse	Frist
§ 44, stk. 1	Ejeren afskæres fra en udnyttelse, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og beskaffenhed, og som svarer til udnyttelsen af tilgrænsende og omliggende arealer	6 mdr. ved § 40-linjer; ingen frist ved § 41-linjer
§ 44, stk. 2	Arealet er i ikke uvæsentligt omfang pålagt byggelinjer, som hindrer afhændelse , og der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren	Som ovenfor

§ 44, stk. 3	Kun en del af ejendommen er pålagt byggelinje, og restejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at den ikke hensigtsmæssigt kan bevares selvstændigt, eller ikke kan udnyttes rimeligt	Som ovenfor
--------------	---	-------------

Hvad er "særlige personlige grunde"? Forarbejderne angiver: "Særlige personlige grunde kan være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager." Her ligger det centrale praksisbidrag: i [EMN-2025-20633](#) fastslog Vejdirektoratet, at et **dødsbo** – som juridisk person – ikke kan påberåbe sig særlige personlige grunde efter stk. 2. Resultatet følger naturligt af de opregnede eksempler, der alle forudsætter en fysisk persons livsforhold. Bemærk, at stk. 2 blev udvidet ved den gældende vejlov: hvor den tidligere vejlovs § 38, stk. 1, 2. pkt., alene omfattede § 35-byggelinjer (nu § 41), omfatter bestemmelsen nu også § 40-linjer. Forarbejderne begrundet det med, at "[p]raksis har endvidere udviklet sig i denne retning hos taksationsmyndighederne, og lovtæksten vil derfor bringes i overensstemmelse med denne praksis".

Fristerne i stk. 4. Begæring om overtagelse ved § 40-linjer skal fremsættes inden 6 måneder efter, at ejeren har fået meddelelse om pålægget, eller efter at endelig klageafgørelse er meddelt. Vejmyndigheden kan dispensere fra fristen, når særlige grunde foreligger – og forarbejderne giver et lærebogseksempel, der rammer Samsø-sagen direkte: "Særlige grunde foreligger, når der opstår en ny situation for ejendommen, for eksempel hvis en bygning nedbrænder, og vejbyggelinjerne hindrer dens genopførelse." For § 41-linjer gælder **ingen frist**.

Kompetencedelingen. Dette er det springende punkt i praksis. Afslår vejmyndigheden begæringen, eller kan der ikke opnås enighed om erstatningen, henvises sagen efter [§ 44, stk. 5](#) til taksationsmyndighederne i [§§ 105 og 106](#). Efter [§ 44, stk. 6](#) er det **taksationsmyndighederne – ikke Vejdirektoratet – der afgør, om ejerens krav skal imødekommes**, og som fastsætter erstatningen efter § 103. For statsveje, herunder planlagte statsveje, behandles sagen efter [§ 44, stk. 7](#) af myndighederne i ekspropriationsprocesloven – dvs. ekspropriationskommissionerne med klageadgang til de statslige taksationskommissioner. Forarbejderne begrundet dette med hensynet til "en større gennemsigtighed og forudsigelighed for parterne". Transportministeren kan efter [§ 44, stk. 8](#) bestemme, at sagen i stedet behandles af taksationsmyndighederne i [§§ 105-106](#).

Grænsen håndhæves konsekvent. I [22-02844](#) krævede en borger erstatning for betydelig værdiforringelse efter mangeårige § 41-byggelinjer langs Clausholmvej, som Randers Kommune nu aflyste for i stedet at pålægge § 40-linjer 10 m fra vejmidten. Vejdirektoratet afviste klagen på to selvstændige grunde: dels var klageren ikke klageberettiget vedrørende de nye § 40-linjer, da ejendommen lå uden for dem; dels lå erstatningskravet uden for direktoratets kompetence efter [§ 132, stk. 1](#), idet sager om erstatning som følge af vejbyggelinjer efter § 44 hører under taksationsmyndighederne. Samme afgrænsning ses i [23-15347](#), hvor direktoratet kunne prøve lovligheden af en ekspropriationsbeslutning, men ikke erstatningens størrelse.

Delingen har dybe rødder. [Betænkning nr. 330/1963 om gennemgang af ekspropriationslovgivningen, s. 68](#) behandlede netop retten til at kræve hele ejendommen overtaget – med udtrykkelig henvisning til vejbestyrelseslovens § 26, stk. 1, forgængerens til § 44, stk. 3 – og fastslog begrundelsen for kompetencedelingen:

Reglernes nøje samhörighed med erstatningsudmålingen medfører, at disse spørgsmål må behandles i forbindelse med erstatningsfastsættelsen og afgøres af de erstatningsfastsættende myndigheder. Ekspropriationskommissionens skøn kan omgøres af taksationskommissionen. Domstolene kan efterprøve sidstnævnte kommissions afgørelse.

Vejloven § 132, stk. 1

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Fortolkning af Vejlovens § 44 om overtagelse af arealer pålagt vejbyggelinje ved særlige personlige grunde	02.05.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over erstatning ved ekspropriation: Vejdirektoratet henviser til taksationsmyndighederne	31.10.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over ændrede vejbyggelinjer og erstatningskrav på grund af manglende klageberettigelse og kompetence	31.05.2022

§ 9 Tidsbegrænsning, forlængelse og pligten til at aflyse byggelinjen

Modstykket til § 41-byggelinjens ubegrænsede bredde er dens tidsbegrænsning. Efter § 41, stk. 3 kan sådanne byggelinjer pålægges for højst 10 år ad gangen og kan forlænges med indtil 10 år ad gangen. Vejdirektoratets vejledning angiver formålet:

Formålet med tidsbegrænsningen er, at vejmyndigheden regelmæssigt skal vurdere, om den pågældende arealreservation fortsat bør opretholdes, således at reservationerne ikke "glemmes" i den videre planlægning af vejinfrastrukturen.

Vejledningen præciserer tillige overgangsspørgsmålet: § 35-byggelinjer efter den gamle vejlov har siden 1. juli 1999 kun kunnet have en varighed på maksimalt 10 år, hvorefter de skal fornys efter de regler, der gælder på fornyelsestidspunktet – dvs. efter den nye vejlovs regler.

Hertil kommer en selvstændig **aflysningspligt**. Efter § 22, stk. 2 gælder:

Når et anlæg er slettet fra vejplanen, skal vejmyndighederne sørge for, at vejbyggelinjer eller anden sikring til anlæggets gennemførelse ophæves, og at forholdene berigtiges i tingbogen.

Denne bestemmelse var omdrejningspunktet i EMN-2025-37645, hvor en kommune spurgte om en byggelinje 20 m fra vejmidte i en lokalplan fra 1980: var den en vejbyggelinje i vejlovens forstand, var den forældet efter 10 år som følge af § 41, stk. 3, når kommunen ingen vejprojekter havde på strækningen, og skulle den aflyses i tingbogen efter § 22? Vejdirektoratet understregede sine kompetencegrænser: da lokalplaner udstedes med hjemmel i planloven og ikke i vejlovgivningen, kunne direktoratet ikke fortolke den konkrete lokalplan eller forhåndsgodkende kommunens planlagte håndtering.

Den praktiske vej gennem problemet leverede 23-01654: håndhævelsen afhænger af **hjemlen**. Byggelinjer pålagt efter vejlovens §§ 40-41 (eller tilsvarende tidligere lovgivning) håndhæves efter vejloven. Er byggelinjen fastsat i en lokalplan uden henvisning til vejlovgivningen, håndhæves den efter planloven. Er den pålagt ved tinglyst deklaration uden vejlovshenvisning, håndhæves den privatretligt. Kvalifikationen af hjemlen er altså det første – og ofte afgørende – skridt.

Aflysningspligten sås i praksis efterlevet i 22-02844, hvor Randers Kommune netop aflyste § 41-byggelinjerne langs Clausholmvej, fordi det projekt, de skulle sikre, var opgivet – og i stedet pålagde nye § 40-linjer. Sagen illustrerer, at overgangen fra § 41 til § 40 ikke er en formalitet: den nye linje har et andet formål, en anden breddegrænse og udløser en ny 6-måneders overtagelsesfrist efter § 44, stk. 4.

LOV

Vejloven § 22, stk. 2

Vejloven § 41, stk. 3

Vejloven § 44, stk. 4

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Vejbyggelinjer i lokalplan: Fortolkning af Vejlovens bestemmelser om tidsbegrænsning og håndhævelse

23.09.2025

Vejdirektoratet · Byggelinjers retsgrundlag: Håndhævelse og anvendelse på private fællesveje	08.02.2023
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over ændrede vejbyggelinjer og erstatningskrav på grund af manglende klageberettigelse og kompetence	31.05.2022

§ 10 Klagebehandling og sagsgang ved Vejdirektoratet

Prøvelsens genstand og intensitet. Efter [Vejloven § 132, stk. 1](#) kan kommunalbestyrelsernes afgørelser påklages til transportministeren "for så vidt angår retlige spørgsmål". Kompetencen udøves af Vejdirektoratet efter [bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser](#), hvis § 2 opregner behandling af klage- og tvistsager blandt direktoratets overordnede opgaver. Direktoratet kan ikke tilsidesætte kommunens skøn inden for lovens rammer eller vurdere, om en afgørelse er rimelig eller hensigtsmæssig – kun om den er lovlig. Grænsen er dog ikke så snæver, som den lyder: hjemmelsvalg, begrundelsespligt, undersøgelsesprincippet og forbuddet mod at sætte skønnet under regel er alle **retlige** spørgsmål, og det er netop dér, byggelinjesagerne afgøres.

Der skal foreligge en afgørelse. Vejdirektoratet afviser konsekvent klager over faktisk forvaltningsvirksomhed og over ikke-endelige tilkendegivelser. I [EMN-2024-620212](#) blev en klage afvist, fordi kommunens brev var tydeligt markeret som udkast med vandmærker.

Klageberettigelse. Der kræves en **væsentlig og individuel** interesse. I [22-02844](#) var klageren ikke klageberettiget vedrørende de nye § 40-byggelinjer, fordi hans ejendom lå uden for dem – trods at han havde været direkte ramt af de nu aflyste § 41-linjer. Kriteriet er altså, om ejendommen faktisk er omfattet af den påklagede byggelinje, ikke om klageren har en historisk eller økonomisk interesse i sagen.

Kompetencegrænsen mod planloven. Vejdirektoratet erklærer sig systematisk inkompetent, når afgørelsen hviler på planloven. Det gælder byggelinjer i lokalplaner uden vejlovshjemmel ([EMN-2026-11449](#) og [EMN-2025-37645](#), begge med henvisning til Plan- og Landdistriktsstyrelsen), landzonetilladelser ([22-14372](#)) og lokalplaners vejudlæg ([EMN-2024-611436](#)).

Frister og gebyr.

- Klagefristen er **4 uger** fra afgørelsens meddelelse, jf. [§ 132, stk. 3](#); for beslutninger, der skal offentliggøres – som byggelinjepålæg efter [§ 43, stk. 1](#) – regnes fristen fra offentliggørelsen. Vejdirektoratet kan se bort fra overskridelse, når der er særlig grund dertil, efter forud indhentet erklæring fra vejmyndigheden.
- Klage har **ikke opsættende virkning**, medmindre andet bestemmes, jf. [§ 132, stk. 4](#). Praksis er restriktiv. I [EMN-2025-19713](#) afviste Vejdirektoratet opsættende virkning trods et anført tab på ca. 900.000 kr.: "Normalt vil der kun være grundlag for at meddele opsættende virkning i tilfælde, hvor anden skade end ren økonomisk skade vil kunne blive resultatet af, at klagen ikke tillægges opsættende virkning." Direktoratet foretager samtidig en foreløbig lovlighedsvurdering af, om afgørelsen er **åbenbart ulovlig**.
- Gebyr** opkræves ikke for klager efter vejloven. Gebyret på 1.000 kr. i [bekendtgørelse om betaling af gebyrer efter lov om private fællesveje](#) gælder alene klager efter privatvejslovens § 87 – og da byggelinjer efter [23-01654](#) ikke kan pålægges ved private fællesveje, er byggelinjeklager gebyrfri.

Afgørelsen er bindende. Til forskel fra flere private klagenævn træffer Vejdirektoratet som rekursmyndighed bindende afgørelser: pålæg ophæves og hjemvises, som det skete i [20-10395](#), [22-08575](#), [22-05555](#) og [22-15443](#).

Domstolsprøvelse. Afgørelser, der kan påklages, kan efter [§ 132, stk. 5](#) ikke indbringes for domstolene, før klageadgangen er udnyttet, og søgsmål skal anlægges inden **6 måneder** efter, at afgørelsen er meddelt.

Retstilstanden er stabil, men ikke statisk. §§ 40-44 er uændrede siden lovbekendtgørelsen af 3. maj 2024, og der er ingen vedtagne, ikke-konsoliderede ændringer hertil. Derimod er [§ 132](#) ændret ved [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#) med virkning fra 1. juli 2025, hvorved der indsattes et nyt stk. 2, der afskærer klageadgangen for en række afgørelser om brug af vejareal – bl.a. [§ 80, stk. 1](#). Byggelinjeafgørelser efter §§ 40-44 er **ikke** omfattet af afskæringen. At ændringen bider, viser [EMN-2025-43831](#): her afvistes en klage over en tilladelse meddelt 18. juli 2025, fordi loven ikke indeholder en overgangsbestemmelse for sager påbegyndt før ikrafttrædelsen – og kommunens fejltagtige klagevejledning kunne ikke genskabe en lovligt afskåret klageadgang.

LOV	Vejloven § 43, stk. 1	Vejloven § 132, stk. 1, 3-5
PRAKSIS		
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om vejbyggelinje i lokalplan – gyldighed, tinglysning og lovhjemmel (EMN-2026-11449)	17.04.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser klage over transformerstation på offentlig vej – ingen klageadgang efter vejlovens § 80	01.04.2026
	Vejdirektoratet · Vejbyggelinjer i lokalplan: Fortolkning af Vejlovens bestemmelser om tidsbegrænsning og håndhævelse	23.09.2025
	Vejdirektoratet · Afslag på opsættende virkning for klage over afvist stilladsreklame	27.05.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over udkast til afgørelse om vejadgang og påbud	28.11.2024
	Vejdirektoratet · Lokalplan kan udlægge vejareal (vejudlæg), men ikke tildele brugsret (vejret)	30.09.2024
	Vejdirektoratet · Byggelinjers retsgrundlag: Håndhævelse og anvendelse på private fællesveje	08.02.2023
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt afslag vedrørende vejbyggelinje for statsligt vejprojekt	02.01.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over landzonetilladelse da kommunens afgørelse var baseret på planloven, ikke vejlovgivningen	27.11.2022
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over ændrede vejbyggelinjer og erstatningskrav på grund af manglende klageberettigelse og kompetence	31.05.2022
	Vejdirektoratet · Ophævelse af vejbyggelinje: Kommune manglede hjemmel da vejprojekt ikke var i vejplan	31.05.2022
	Vejdirektoratet · Pålæg af vejbyggelinje ophævet: Ejendom var ikke omfattet af den offentliggjorte vejplan	31.05.2022
	Vejdirektoratet · Ulovligt pålæg af vejbyggelinjer: Krav om konkret vejplan for anvendelse af vejlovens § 41	02.10.2020

§ 11 Sammenhængen med domstolspraksis og Grundlovens § 73

Hele byggelinjekonstruktionen hviler på en forudsætning: at pålægget er **erstatningsfri regulering** og ikke afståelse. [Grundloven § 73, stk. 1](#) bestemmer, at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det, og at det kun kan ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning. Efter [§ 73, stk. 3](#) kan ethvert spørgsmål om ekspropriationsaktens lovlighed og erstatningens størrelse indbringes for domstolene, og prøvelsen af erstatningens størrelse kan ved lov henlægges til domstole oprettet i dette øjemed – den hjemmel, som taksationssystemet i [§§ 105-106](#) og [§ 44, stk. 5-7](#) bygger på.

Vejdirektoratets [vejledning](#) beskriver den etablerede retsstilling:

Vejmyndighedens meddelelse og offentliggørelse af påtænkte og af endelige vejbyggelinjer er i praksis en erstatningsfri regulering af din ejendom. I almindelighed mener taksationsmyndighederne og domstolene, at du som grundejer må

tåle disse indskrænkninger i den måde, du kan råde over din ejendom. Udbygningen af vejnettet er en del af den almindelige samfundsøkonomiske udvikling, som vi som borgere skal tåle.

Hvornår tipper reguleringen over i ekspropriation? Standarden er ikke særegen for vejretten, men den almindelige forfatningsretlige helhedsvurdering. [Betænkning nr. 1562/2016, s. 17](#) sammenfatter momenterne:

Som momenter, der må tillægges betydning ved udøvelsen af dette skøn, peger man navnlig på indgrebets formål, i hvilken grad indgrebet er generelt eller konkret (herunder om det rammer mange eller få personer), indgrebets intensitet, om indgrebet angår en fremtidig eller en aktuel rettighed, og om indgrebet går ud på at overføre rettigheden fra den hidtidige ejer til en ny eller på en tilintetgørelse af denne råden.

Anvendt på vejbyggelinjer peger flere momenter mod erstatningsfrihed: indgrebet overfører ingen rettighed, det angår en fremtidig udnyttelse frem for en aktuel (bestående lovlige forhold består), og det er begrundet i et vægtigt samfundsmæssigt hensyn. § 44 fungerer som lovgivers indbyggede sikkerhedsventil for de tilfælde, hvor **intensiteten** alligevel bliver for høj – hvad enten det skyldes afskåret økonomisk rimelig udnyttelse (stk. 1), blokeret afhændelse kombineret med særlige personlige grunde (stk. 2) eller en uanvendelig restejeendom (stk. 3).

Højesteret har ikke prøvet vejbyggelinjer direkte, men har fastlagt de rammer, som § 44-sagerne afvikles inden for:

- **Prøvelsen af taksationsmyndighedernes skøn er tilbageholdende.** I [Sag 130/2017](#) fastslog Højesteret med henvisning til [UfR 2017.3354](#), at der ikke kan ske tilsidesættelse af taksationsmyndighedens skøn over værditabets størrelse, "medmindre der er et sikkert grundlag herfor". En uafhængig skønsmands afvigende vurdering er ikke i sig selv tilstrækkelig. Da det efter [§ 44, stk. 6](#) er taksationsmyndighederne, der afgør både OM overtagelseskravet skal imødekommes og erstatningens størrelse, er dette den reelle prøvelsesstandard for § 44-afgørelser.
- **Ekspropriationsbeslutningens lovlighed prøves derimod fuldt ud, herunder proportionalitet.** I [Sag 15/2015](#) – der udsprang af en ekspropriation til cykelsti efter den dagældende vejlov og en godkendelse fra Vejdirektoratet – stadfæstede Højesteret en udsættelse, netop fordi "vurderingen af værdiforringelsen for de af ekspropriationen berørte ejendomme kan have betydning for landsrettens stillingtagen til, om Fredensborg Kommunes ekspropriationsbeslutning strider mod kravet om proportionalitet". Erstatningsniveauet er altså ikke isoleret fra gyldighedsprøvelsen. Samme figur ses i [BS-3813/2021-HJR](#) om Odense Letbane.
- **Grundlovens § 73-standard i infrastrukturprojekter.** Højesteret har anvendt standarden i [BS-18076/2021-HJR](#) om gyldigheden af ekspropriation til Hovedstadens Letbane, i [BS-44692/2021-HJR](#) om erstatning ved ekspropriation til støjvold, og i [BS-11936/2024-HJR](#) om fradrag for tilførte fordele ved Aarhus Letbane. Sagskomplekset omkring fradrag for fordele viser i øvrigt, at området fortsat er i bevægelse, jf. [BS-29564/2023-HJR](#).

Byretspraksis bekræfter kompetencedelingen. I [BS-666/2012-SON](#) behandlede retten netop kompetencefordelingen mellem domstole og taksationsmyndigheder i en sag efter den dagældende vejlov, og [BS-10203/2017-SVE](#) illustrerer domstolenes prøvelse af forventningsværdi ved ekspropriationserstatning. **Landsretten har derimod ikke prøvet vejbyggelinjespørgsmål**, hvilket er en naturlig følge af, at § 44-sagerne kanaliseres til taksationsmyndighederne frem for til de almindelige domstole i første omgang.

Denne arkitektur er ikke tilfældig. [Betænkning nr. 330/1963, s. 6](#) beskriver, at domstolenes medvirken efter § 73, stk. 3, er "af efterfølgende kontrollerende art", hvorfor det er overladt til forvaltningen at gennemføre

indgrebene og fastsætte erstatningerne. Og [Betænkning nr. 1569/2018 om ekspropriation efter planloven, s. 9](#) forklarer den sondring, der bærer § 44, stk. 7: kommunale ekspropriationer gennemføres oftest efter vejlovens kapitel 10, mens statslige ekspropriationer som hovedregel følger ekspropriationsprocessloven med Kommissarius for Øerne eller for Jylland. Det er præcis den dobbelthed, § 44, stk. 5-8 spejler.

At Vejdirektoratet holder sig strengt inden for sit spor – også når det koster – ses i [EMN-2025-29707](#), hvor direktoratet opretholdt en ekspropriation til cykelbaner under henvisning til det kommunale skøn og sin begrænsede klagekompetence.

LOV	Grundloven § 73, stk. 1, 3	Vejloven § 44, stk. 5-7	Vejloven § 105, stk. 1
PRAKSIS			
	Højesteret · Højesterets afgørelse om fradrag for fordele i ekspropriationserstatning ved etablering af Aarhus Letbane		23.10.2024
	Højesteret · Højesteret stadfæster afslag på henvisning af sager om ekspropriationserstatning til landsretten som 1. instans		08.12.2023
	Højesteret · Erstatning ved ekspropriation til støjvold: Ingen mererstatning for potentiel indtjening ved modtagelse af forurennet jord		14.02.2023
	Højesteret · Højesterets dom om gyldigheden af ekspropriation til Hovedstadens Letbane		26.09.2022
	Højesteret · Taksationsmyndighedens skøn over værditab ved opstilling af vindmøller kunne ikke tilsidesættes		29.06.2018
	Højesteret · Højesterets prøvelse af udsættelse af sag om ekspropriations gyldighed under afventning af erstatningsfastsættelse		29.04.2015
	Byretten · Ekspropriationserstatning for Støjvold: Vurdering af Forventningsværdi og Landbrugsjord		04.01.2019
	Byretten · Kendelse om erstatning efter ekspropriation - kompetencefordeling mellem domstole og taksationsmyndigheder		19.11.2012
	Vejdirektoratet · Opretholdelse af ekspropriation til cykelbaner og 2 minus 1 vej: Kommunalt skøn og begrænset klagekompetence		17.09.2025

§ 12 Sammenfatning: den røde tråd i Vejdirektoratets byggelinjepraksis

Vejdirektoratets praksis om vejbyggelinjer kan sammenfattes i fire bevægelser.

For det første er retsvirkningen løsrevet fra registrering. Byggelinjen virker fra offentliggørelsen – eller fra direkte meddelelse til ejeren – og hverken manglende tinglysning, manglende visning på kort.plandata.dk, høj alder eller skift af vejmyndighed rækker ved den. **23-02265** og **EMN-2026-11449** fastslår princippet; **EMN-2025-29043** viser rækkevidden, da en byggelinje fra 1936 langs en tidligere amtsvej stod ved magt. For ejere og rådgivere betyder det, at tingbog og plandata ikke er udtømmende kilder, og at forespørgselsretten efter § 43, stk. 5 og byherrens undersøgelsespligt efter § 43, stk. 6 er de reelle sikkerhedsmekanismer.

For det andet prøves hjemmelsgrundlaget hårdt. Selv om Vejdirektoratet kun prøver retlige spørgsmål, er dette ikke en svag prøvelse på byggelinjeområdet. Kommunen skal vælge korrekt mellem § 40 (bestående vej, breddebegrænset, tidsubegrænset, ingen vejplan) og § 41 (nyt anlæg eller flytning, ubegrænset bredde, 10 år, konkret offentliggjort vejplan), og valget må ikke være strategisk motiveret af at undgå § 40's breddegrænse – det var netop det, der væltede pålægget i **20-10395**. Vejplanen skal geografisk ramme netop den ejendom, der pålægges byggelinje (**22-08575** og **22-05555**), og hjemlen skal fremgå af afgørelsen, da begrundelsespligten er en garantiforskrift (**EMN-2026-11449**). Fejl på disse punkter fører til ophævelse og hjemvisning – ikke til en påtale.

For det tredje er byrden på grundejeren reel, men modsvaret af en ventil. Forbuddet rammer bredt – fjernvarme, teknikskabe og fliser i indkørsel er alle "anlæg af blivende art" – og en dispensation ophæver ikke byggelinjen og kan betinges af en erstatningsfri fjernelsesklausul (**EMN-2025-29043**). Til gengæld giver § 44 ejeren tre selvstændige veje til at kræve overtagelse: afskåret økonomisk rimelig udnyttelse, hindret afhændelse kombineret med særlige personlige grunde, eller en uanvendelig restejeendom. **EMN-2025-20633** indsnævrer stk. 2 til fysiske personer: et dødsbo kan ikke påberåbe sig særlige personlige grunde, hvilket harmonerer med forarbejdernes eksempler – sygdom, alder, familieførøgelse og andre sociale årsager forudsætter alle et menneske.

For det fjerde er kompetencelandskabet fragmenteret, og fejlnavigation er dyr. Byggelinjer til statslige vejprojekter administreres af Vejdirektoratet, ikke af kommunen, uanset hvor arealet ligger (**22-15443**). Byggelinjer i lokalplaner uden vejlovshjemmel hører under Plan- og Landdistriktsstyrelsen (**EMN-2026-11449**, **EMN-2025-37645**). Byggelinjer ved private fællesveje findes slet ikke i vejlovgivningen (**23-01654**). Og erstatnings- og overtagelsesspørgsmålet ligger uden for Vejdirektoratets kompetence: her afgør taksationsmyndighederne både OM kravet skal imødekommes og HVOR MEGET (**22-02844**, **23-15347**) – med den tilbageholdende domstolsprøvelse, Højesteret opstillede i **Sag 130/2017**, som endestation.

Den praktiske lære for en grundejer, der møder en vejbyggelinje, er derfor: undersøg hjemlen (§ 40, § 41, lokalplan eller deklaration?), undersøg om vejplanen faktisk dækker ejendommen, undersøg hvem der er rette myndighed, hold 4-ugers klagefristen efter § 132, stk. 3 for hjemmelsindsigelser – og hold **samtidig** 6-måneders fristen efter § 44, stk. 4 for en overtagelsesbegæring, der skal rejses et helt andet sted i systemet.

LOV

Vejloven § 40, stk. 1-3

Vejloven § 41, stk. 1, 3

Vejloven § 43, stk. 5-6

Vejloven § 44, stk. 1-4

Vejloven § 132, stk. 3

PRAKSIS	Højesteret · Taksationsmyndighedens skøn over værditab ved opstilling af vindmøller kunne ikke tilsidesættes	29.06.2018
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om vejbyggelinje i lokalplan – gyldighed, tinglysning og lovshjemmel (EMN-2026-11449)	17.04.2026
	Vejdirektoratet · Vejbyggelinjer i lokalplan: Fortolkning af Vejlovens bestemmelser om tidsbegrænsning og håndhævelse	23.09.2025
	Vejdirektoratet · Vejbyggelinjers Gyldighed ved Overgang fra Amtsvej til Kommunevej og Mulighed for Dispensation	04.07.2025
	Vejdirektoratet · Fortolkning af Vejlovens § 44 om overtagelse af arealer pålagt vejbyggelinje ved særlige personlige grunde	02.05.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over erstatning ved ekspropriation: Vejdirektoratet henviser til taksationsmyndighederne	31.10.2023
	Vejdirektoratet · Vejbyggelinjes Gyldighed Uden Tinglysning	22.02.2023
	Vejdirektoratet · Byggelinjers retsgrundlag: Håndhævelse og anvendelse på private fællesveje	08.02.2023
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt afslag vedrørende vejbyggelinje for statsligt vejprojekt	02.01.2023
	Vejdirektoratet · Ophævelse af vejbyggelinje: Kommune manglede hjemmel da vejprojekt ikke var i vejplan	31.05.2022
	Vejdirektoratet · Pålæg af vejbyggelinje ophævet: Ejendom var ikke omfattet af den offentliggjorte vejplan	31.05.2022
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over ændrede vejbyggelinjer og erstatningskrav på grund af manglende klageberettigelse og kompetence	31.05.2022

Vejdirektoratet · Ulovligt pålæg af vejbyggelinjer: Krav om konkret vejplan for anvendelse af vejlovens § 41

REFERENCE Lovgrundlag

6 paragraffer

Grundloven § 73	stk. 1	Vejloven § 40	stk. 1-5
Vejloven § 41	stk. 1-5	Vejloven § 43	stk. 1-4
Vejloven § 44	stk. 1-8	Vejloven § 132	stk. 1

MATERIALE Citerede afgørelser

33 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

6

23.10.2024	Højesterets afgørelse om fradrag for fordele i ekspropriationserstatning ved etablering af Aarhus Letbane	6411-7689
08.12.2023	Højesteret stadfæster afslag på henvisning af sager om ekspropriationserstatning til landsretten som 1. instans	4448-5340
14.02.2023	Erstatning ved ekspropriation til støjvold: Ingen mererstatning for potentiel indtjening ved modtagelse af forurenet jord	bs-44692-2021-hjr
26.09.2022	Højesterets dom om gyldigheden af ekspropriation til Hovedstadens Letbane	bs-18076-2021-hjr
29.06.2018	Taksationsmyndighedens skøn over værditab ved opstilling af vindmøller kunne ikke tilsidesættes	130-2017
29.04.2015	Højesterets prøvelse af udsættelse af sag om ekspropriations gyldighed under afventning af erstatningsfastsættelse	15-2015

BYRETEN · FØRSTE INSTANS

2

04.01.2019	Ekspropriationserstatning for Støjvold: Vurdering af Forventningsværdi og Landbrugsjord	2387-2851
19.11.2012	Kendelse om erstatning efter ekspropriation - kompetencefordeling mellem domstole og taksationsmyndigheder	1807-2158

VEJDIREKTORATET · NÆVN / KLAGEINSTANS

23

28.05.2026	Vejdirektoratets generelle udtalelse om forrang mellem vejloven og planloven – kumulativt krav ved anvendelse af matrikulært vejareal	emn_2024_86603
17.04.2026	Vejdirektoratets udtalelse om vejbyggelinje i lokalplan – gyldighed, tinglysning og lovhjemmel (EMN-2026-11449)	emn_2026_11449
01.04.2026	Vejdirektoratet afviser klage over transformerstation på offentlig vej – ingen klageadgang efter vejlovens § 80	emn_2025_43831
08.01.2026	Vejdirektoratet ophæver afslag på ophævelse af oversigtsservitut grundet begrundelsesmangler og manglende skønsudøvelse	emn_2025_47013
12.11.2025	Afgørelse om udskillelse af offentlige veje i matriklen og bevisbyrde for vejstatus	emn_2025_43339

14.10.2025	Kommunalt afslag på udvidelse af overkørsel ophæves grundet begrundelsesmangler og manglende konkret skønsudøvelse	emn_2025_39077
23.09.2025	Vejbyggelinjer i lokalplan: Fortolkning af Vejlovens bestemmelser om tidsbegrænsning og håndhævelse	emn_2025_37645
17.09.2025	Opretholdelse af ekspropriation til cykelbaner og 2 minus 1 vej: Kommunalt skøn og begrænset klagekompetence	emn_2025_29707
09.07.2025	Tinglysning er ikke en gyldighedsbetingelse for adgangsbe grænsninger	emn_2025_29987
04.07.2025	Vejbyggelinjers Gyldighed ved Overgang fra Amtsvej til Kommunevej og Mulighed for Dispensation	emn_2025_29043
27.05.2025	Afslag på opsættende virkning for klage over afvist stilladsreklame	emn_2025_19713
02.05.2025	Fortolkning af Vejlovens § 44 om overtagelse af arealer pålagt vejbyggelinje ved særlige personlige grunde	emn_2025_20633
28.11.2024	Afvisning af klage over udkast til afgørelse om vejadgang og påbud	emn_2024_620212
30.09.2024	Lokalplan kan udlægge vejareal (vejudlæg), men ikke tildele brugsret (vejret)	emn_2024_611436
31.10.2023	Afvisning af klage over erstatning ved ekspropriation: Vejdirektoratet henviser til taksationsmyndighederne	23_15347
22.02.2023	Vejbyggelinjes Gyldighed Uden Tinglysning	23_02265
08.02.2023	Byggelinjers retsgrundlag: Håndhævelse og anvendelse på private fællesveje	23_01654
02.01.2023	Vejdirektoratet ophæver kommunalt afslag vedrørende vejbyggelinje for statsligt vejprojekt	22_15443
27.11.2022	Afvisning af klage over landzonetilladelse da kommunens afgørelse var baseret på planloven, ikke vejlovgivningen	22_14372
31.05.2022	Afvisning af klage over ændrede vejbyggelinjer og erstatningskrav på grund af manglende klageberettigelse og kompetence	22_02844
31.05.2022	Pålæg af vejbyggelinje ophævet: Ejendom var ikke omfattet af den offentliggjorte vejplan	22_05555
31.05.2022	Ophævelse af vejbyggelinje: Kommune manglede hjemmel da vejprojekt ikke var i vejplan	22_08575
02.10.2020	Ulovligt pålæg af vejbyggelinjer: Krav om konkret vejplan for anvendelse af vejlovens § 41	20_10395

PARKERINGSKLAGENÆVNET · NÆVN / KLAGEINSTANS

2

28.06.2023	Ugyldig anvendelse af håndskrevet seddel ved defekt elektronisk p-skive på privat parkeringsområde	park-2851
11.05.2023	Annullering af kontrolafgift ved en enkeltcifret tastefejl i ANPR-system på RO's Torv	park-2158

FORARBEJDE **Betænkninger**

3 referencer

Betænkning om indsatsen over for rockerborge mv. (Betænkning nr. 1562)

nr. 1562 · 2016 · Justitsministeriet

Betænkning om Ekspropriation efter Planloven

nr. 1569 · 2018 · Erhvervsministeriet

Betænkning vedrørende gennemgang af ekspropriationslovgivningen

nr. 330 · 1963 · Ministeriet for offentlige arbejder

09

PRAKSISOVERSIGT · VEJDIREKTORATET

Praksisoversigt over Vejdirektoratets klagekompetence – klagefrist, klageberettigelse og genoptagelse

Vejdirektoratets tre adgangsfiltre: afgørelsesbegrebet, klageberettigelse og 4-ugersfristen

Version 1 · Opdateret 16. jul. 2026 · 83 afgørelser · 2018–2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Praksisoversigten behandler de tværgående processuelle spørgsmål, der afgør, om Vejdirektoratet overhovedet kan realitetsbehandle en klage efter vejloven og privatvejsloven. Vejdirektoratet afviser i et stort antal sager uden at nå frem til sagens materielle indhold – enten fordi kommunen slet ikke har truffet en afgørelse (faktisk forvaltningsvirksomhed), fordi klageren mangler en væsentlig og individuel interesse, eller fordi 4-ugersfristen er overskredet uden særlige grunde. Oversigten viser desuden, at Vejdirektoratets prøvelse som hovedregel er begrænset til retlige spørgsmål, at genoptagelse beror på de uskrevne forvaltningsretlige regler om remonstration, og at klageadgangen for en række kommunale afgørelser er afskåret ved lov nr. 753 af 20. juni 2025 med virkning fra 1. juli 2025.

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01 Vejdirektoratet kræver, at der foreligger en endelig forvaltningsretlig afgørelse – et udkast, en procesledende tilkendegivelse, en vejledende udtalelse om lovfortolkning eller en efterfølgende regning er ikke påklagelige.
- 02 Vejdirektoratet afviser klager over kommunens drift og vedligeholdelse af veje (asfaltering, gadebelysning, afvanding, støjskærme, fortovsbelægning) som faktisk forvaltningsvirksomhed efter vejlovens § 8, stk. 2.
- 03 Vejdirektoratet kræver en væsentlig OG individuel interesse i sagens udfald – naboer, forbipasserende, grundejerforeninger og erhvervsdrivende opfylder ikke automatisk kravet.
- 04 Vejdirektoratet accepterer ikke, at en meddelt klagevejledning i sig selv skaber klageret – heller ikke når kommunen har givet den ved en fejl eller har partshørt klageren frivilligt.
- 05 Vejdirektoratet afviser, at en tinglyst vejret i sig selv giver partsstatus; det afgørende er, om klagerens egne adgangsforskelde faktisk berøres.
- 06 Klagefristen på 4 uger regnes fra den dag, afgørelsen er tilgængelig i modtagerens digitale postkasse – uanset klokkeslæt og uanset om dagen er en lørdag eller helligdag.

- 07 Vejdirektoratet afviser sygdom uden søgt fritagelse fra Digital Post, ferie, personlige vanskeligheder og forvirring om kommunikationskanaler som "særlige grunde" til at se bort fra fristoverskridelse.
- 08 Efterfølgende dialog med kommunen suspenderer ikke klagefristen og skaber ingen ny afgørelsesdato – tværtimod tæller det imod dispensation, at klageren valgte dialog frem for rettidig klage.
- 09 Genoptagelse kræver enten nye væsentlige faktiske oplysninger, nye retlige forhold med tilbagevirkende kraft eller ikke uvæsentlige sagsbehandlingsfejl; ren juridisk uenighed udløser ikke genoptagelsespligt.
- 10 Vejdirektoratet prøver kun retlige spørgsmål efter vejlovens § 132, stk. 1, og kan derfor ikke tage stilling til, om en kommunal afgørelse er rimelig eller hensigtsmæssig.
- 11 Klager over kommunale ekspropriationsbeslutninger efter vejlovens § 102 prøves derimod FULDT ud – herunder nødvendighedskravet, proportionalitet og linjeføring.
- 12 Vejdirektoratet kan ikke tage stilling til privatretlige spørgsmål (vejret, hævnd, naboret, erstatning) – de hører under domstolene.
- 13 En klage har ikke opsættende virkning, og Vejdirektoratet afviser opsættende virkning ved AFSLAG, fordi der ikke er nogen ret at suspendere.
- 14 Ved lov nr. 753 af 20. juni 2025 er klageadgangen afskåret for en række kommunale afgørelser om råden over vejareal – disse skal indbringes direkte for domstolene.

Retsgrundlaget: to prøvelsesintensiteter i vejloven § 132 og § 1 privatvejsloven § 87

Vejdirektoratets klagekompetence hviler på en delegation. Efter [Vejloven § 132, stk. 1](#) kan kommunalbestyrelsernes afgørelser påklages til transportministeren, **for så vidt angår retlige spørgsmål**, og efter [Privatvejsloven § 87, stk. 2](#) gælder det samme for kommunalbestyrelsens øvrige afgørelser efter privatvejsloven. Ministerens beføjelser udøves af Vejdirektoratet, jf. [bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser § 3, stk. 1](#) (vejloven) og [§ 5, stk. 1](#) (privatvejsloven).

Lovgiver har i forarbejderne til vejloven udtrykkeligt beskrevet, hvad begrænsningen til retlige spørgsmål indebærer:

Efter forslaget § 132, stk. 1, kan kommunalbestyrelsernes afgørelser påklages til transportministeren – i praksis Vejdirektoratet – men kun for så vidt angår retlige spørgsmål. Det betyder, at Vejdirektoratet ikke kan tage stilling til det faktiske, faglige skøn, der ligger til grund for afgørelsen, men kun om der er sket en korrekt juridisk behandling, jf. denne lov og de forvaltningsretlige principper.

Vejdirektoratet gengiver denne begrænsning i sin egen praksis nærmest ordret. I [EMN-2024-623174](#) hedder det:

Vi kan som klagemyndighed tage stilling til kommunalbestyrelsens afgørelse efter vejloven for så vidt angår retlige spørgsmål. Det fremgår af vejlovens § 132, stk. 1. Det betyder, at vi ikke kan tage stilling til, om et forhold er rimeligt eller urimeligt.

Ekspropriation er undtaget – her er prøvelsen fuld. Efter § 132, stk. 2, kan vejmyndighedernes afgørelser efter [Vejloven § 102](#) påklages uden begrænsning til retlige spørgsmål, jf. udtrykkeligt [§ 102, stk. 3](#). Forarbejderne uddyber rækkevidden:

Vejdirektoratet tager således stilling til det faktisk udøvede skøn, f.eks. om nødvendighedskravet, proportionalitetsgrundsætningen, til linjeføreringen mv., ligesom Vejdirektoratet, når dette gøres gældende, sikrer sig, at de nødvendige forhåndstilkendegivelser, tilladelser m.m. efter anden lovgivning foreligger, før ekspropriationsbeslutningen træffes.

Den fulde prøvelse er reel: i [19-12135](#) om ekspropriation til et helleanlæg foretog Vejdirektoratet en selvstændig vurdering af de vejtekniske oversigtsforhold og trafikanternes faktiske krydsningsbehov – en prøvelse der ville have været udelukket efter stk. 1. Tilsvarende gælder efter [Privatvejsloven § 87, stk. 1](#) for kommunale ekspropriationsbeslutninger efter privatvejslovens §§ 29 og 72, stk. 3.

Afgørelsestype	Hjemmel	Prøvelsesintensitet
Kommunale afgørelser efter vejloven	§ 132, stk. 1	Kun retlige spørgsmål – ikke skøn, ikke rimelighed
Kommunale ekspropriationsbeslutninger	§ 132, stk. 2 , jf. § 102	Fuld prøvelse, herunder skønnet
Kommunale afgørelser efter privatvejsloven	§ 87, stk. 2	Kun retlige spørgsmål
Ekspropriation efter privatvejsloven	§ 87, stk. 1	Fuld prøvelse

En habilitetsregel supplerer: klager hvor Vejdirektoratet selv er part, afgøres ikke af direktoratet, men af Transportministeriet, jf. bekendtgørelsens § 3, stk. 2, og § 5, stk. 2.

LOV	Privatvejsloven § 87, stk. 1, 2	Vejloven § 102, stk. 3	Vejloven § 132, stk. 1, 2
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Afslag på genoptagelse af sag om vejnedklassificering: Dagligvarebutik og lighedsprincip 27.03.2025 Vejdirektoratet · Afslag på Genoptagelse af Ekspropriationssag til Helleanlæg på Grund af Manglende Nye Oplysninger 26.06.2020		

§ 2 Første adgangsfilter: foreligger der overhovedet en afgørelse? Faktisk forvaltningsvirksomhed

Det mest anvendte afvisningsgrundlag i Vejdirektoratets praksis er, at kommunen slet ikke har truffet en afgørelse. Klageadgangen efter [Vejloven § 132, stk. 1](#) forudsætter en **forvaltningsretlig afgørelse** – en beslutning hvor myndigheden ensidigt og bindende fastsætter, hvad der er gældende ret i et konkret tilfælde. Alt andet er faktisk forvaltningsvirksomhed og falder uden for.

Afgrænsningen har et klart hjemmelsmæssigt ankerpunkt i [Vejloven § 8, stk. 2](#), hvorefter vejmyndigheden selv bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje. Vejdirektoratet formulerede det præcist i [EMN-2025-15429](#) om afslag på en støjskærm:

Efter Vejdirektoratets vurdering er kommunens afvisning af ikke at opsætte en støjskærm (eller lignende støjreducering) ved den offentlige vej S Vej ikke en forvaltningsretlig afgørelse, men derimod faktisk forvaltningsvirksomhed efter vejlovens § 8, stk. 2.

Mønsteret er stabilt over hele perioden. Følgende kommunale dispositioner er alle afvist som faktisk forvaltningsvirksomhed:

- **Vejvedligeholdelse og reparation** – [19-14483](#) og [23-02115](#) (hullede, trafikfarlige veje).
- **Valg af belægning** – [20-00799](#) (fjernelse af historiske chaussesten) og [20-17077](#) (jordstribet efter fortovsrenovering).
- **Asfaltering** – [22-19389](#) (vejniveau hævet 13 cm).
- **Gadeinventar og belysning** – [20-16291](#) (lysmaster) og [22-05365](#) (belysningsmast med lysgener).
- **Afvanding** – [22-14904](#) og [EMN-2024-571676](#) (vejvand ind på ejendom).
- **Vejens indretning** – [21-16679](#) (afslag på adgang til cykelsti).

Vejdirektoratet lægger i disse sager afgørende vægt på, at dispositionen **ikke fastsætter rettigheder eller pligter for klageren**. I [22-05365](#) formuleres testen sådan: »Placeringen af lysmasten fastsætter ikke, hvad der er eller skal være gældende ret for din klient. Din klients adgange til og fra offentlig vej påvirkes ikke af lysmastens placering.«

Beslægtede afvisningsgrunde med samme rod. Ud over den løbende drift afviser Vejdirektoratet en række andre kommunale ytringer, fordi de ikke er afgørelser:

- **Udkast** – [EMN-2024-620212](#): brevet var forsynet med vandmærket »UDKAST«, og der forelå derfor ingen endelig afgørelse.
- **Procesledende tilkendegivelser** – [EMN-2026-02189](#): kommunens opfølgende brev, der mindede om det oprindelige påbud og tilbød en ny frist, var »en ren procesledende tilkendegivelse« og ændrede ikke ejerens pligter.
- **Vejledende udtalelser om lovfortolkning** – [EMN-2026-04755](#): kommunens mail om, hvem der skal vedligeholde en privat fællesvej, var vagt formuleret, henviste ikke til en hjemmelsbestemmelse med afgørelseskompetence og var ikke egnet til konkret handling. Samme resultat i [EMN-2026-17015](#), hvor Vejdirektoratet slog fast, at kommunen godt **kan** afgive en vejledende udtalelse om vejretsspørgsmålet, men at udtalelsen ikke er en afgørelse og ikke kan påklages.
- **Opkrævninger og fakturaer** – [EMN-2024-412228](#): en efterfølgende regning er blot en konsekvens af påbuddet og ikke en ny selvstændig afgørelse. Konsekvent hermed fastslog Vejdirektoratet i [EMN-2026-19033](#), at selve opkrævningen af vejbidrag er faktisk forvaltningsvirksomhed, mens beslutningen om at pålægge bidraget er afgørelsen.
- **Aftaler** – [21-16679](#) og [20-17077](#): kommunens tilbud om, at borgeren selv kunne bekoste en løsning, er et tilbud om frivillig aftale efter [Vejloven § 8, stk. 3](#) – ikke en ensidig bindende afgørelse.
- **Sagen er ikke afsluttet** – [24-03791](#) (klagen for tidlig), [EMN-2024-606046](#) (afgørelsen trukket tilbage til politisk genbehandling) og [21-13599](#) (klageren skal først anmode kommunen om en formel vurdering efter [Privatvejsloven § 45, stk. 1](#)).

Kommunens egen betegnelse er uden betydning. I [EMN-2024-571676](#) havde kommunen selv kaldt sit brev en »endelig afgørelse«. Vejdirektoratet fastslog, at det ikke ændrer den retlige karakter af beslutningen.

Tilsvarende gælder, at hverken en vedlagt klagevejledning eller en frivillig partshøring gør en faktisk disposition til en afgørelse, jf. [19-14483](#), [22-14904](#) og [22-19389](#).

Hvor bliver klageren så henvist hen? Vejdirektoratet vejleder konsekvent om, at gener fra vejen (støj, lys, vand, udsigt) er **naboretlige** spørgsmål, og at et eventuelt værditab eller erstatningskrav er **erstatningsretligt** – begge dele hører under domstolene. Det fremgår særlig klart af [22-05365](#):

Hvor meget en grundejer må tåle af støj og lys fra en nærliggende vej, er et naboretligt spørgsmål mellem din klient og kommunen (ikke som vejmyndighed, men som ejer af vejarealet). De naboretlige regler er en række grundsætninger, som er udviklet i domspraksis. [...] I tilfælde af uenighed om fortolkningen af de naboretlige reglers udstrækning kan denne uenighed kun afgøres af domstolene.

LOV	Privatvejsloven § 45, stk. 1	Vejloven § 8, stk. 2, 3	Vejloven § 132, stk. 1
PRAKSIS			
	Vejdirektoratet · Vejbidrag: Betalingspligten følger ejeren på afgørelsestidspunktet – ikke den senere erhverver ved opkrævningen		07.07.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om vedligeholdelsespligt for hjørneejendom uden vejret til privat fællesvej – privatvejslovens § 44 (EMN-2026-17015)		11.06.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser klage over kommunal vejledning om vedligeholdelsespligt på privat fællesvej – udtalelse er ikke en forvaltningsretlig afgørelse		09.03.2026
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over påbud om beskæring grundet overskridelse af klagefrist		29.01.2026
	Vejdirektoratet · Kommunes afslag på støjskærm er faktisk forvaltningsvirksomhed og kan ikke påklages til Vejdirektoratet		16.04.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over udkast til afgørelse om vejadgang og påbud		28.11.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejafvanding: Naboretligt spørgsmål og ikke en forvaltningsretlig afgørelse		08.11.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage: Vejdirektoratet kan ikke behandle sag uden endelig kommunal afgørelse		16.09.2024
	Vejdirektoratet · Klage over beskæringspåbud afvist på grund af overskredet klagefrist		26.08.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejforhold på grund af manglende kommunal afgørelse		15.03.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over manglende vejvedligeholdelse: Forskel på afgørelse og faktisk forvaltningsvirksomhed		20.02.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over ny asfalt: Vedligeholdelse af offentlig vej er faktisk forvaltningsvirksomhed, ikke en afgørelse		04.01.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejvand: Forskel på afgørelse og faktisk forvaltningsvirksomhed		30.11.2022
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over belsyningsmast: Faktisk forvaltningsvirksomhed er ikke en formel afgørelse		02.05.2022
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over manglende adgang til cykelsti: Kommunens beslutning var faktisk forvaltningsvirksomhed		14.01.2022
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over regnvandsafledning til privat fællesvej grundet manglende kommunal afgørelse		22.11.2021
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over fortovsrenovering: Faktisk forvaltningsvirksomhed vs. formel afgørelse		04.02.2021
	Vejdirektoratet · Afvisning af Genoptagelse: Opsætning af Gadebelysning er Faktisk Forvaltningsvirksomhed		22.12.2020
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser klage: Fjernelse af chaussésten er vedligeholdelse, ikke en afgørelse		25.02.2020
	Vejdirektoratet · Afslag på genoptagelse af klagesag om vejvedligeholdelse: Faktisk forvaltningsvirksomhed vs. afgørelse		16.12.2019

Andet adgangsfilter: klageberettigelse – kravet om væsentlig OG individuel interesse

Hverken vejloven, privatvejsloven eller forvaltningsloven indeholder regler om, hvem der er klageberettiget. Vejdirektoratet afgør derfor spørgsmålet efter de almindelige forvaltningsretlige regler, hvorefter klageren skal have en **væsentlig og individuel interesse** i sagens udfald. Kriterierne er kumulative, og Vejdirektoratet definerer dem ensartet på tværs af sager, jf. den udførlige gennemgang i [EMN-2025-12337](#):

- **Væsentlighedskriteriet:** afgørelsens udfald skal angå den pågældendes forhold og situation med en vis styrke eller intensitet. En blot moralsk eller følelsesmæssig interesse er ikke tilstrækkelig.
- **Individualitetskriteriet:** afgørelsen skal være mere indgribende over for klageren end over for andre berørte. Berøres en større kreds på samme måde, har den enkelte normalt ikke en individuel interesse.

Vejdirektoratet gentog definitionen i [EMN-2026-03617](#):

Interessen skal også være individuel. Det betyder, at afgørelsen skal være mere indgribende over for den, der vil påberåbe sig partsstatus, end i forhold til andre personer, som berøres af afgørelsen.

Generelle retsakter udelukker som udgangspunkt klageret. I [EMN-2025-47149](#) om en 72-timers parkeringsregel for campingvogne formulerede Vejdirektoratet formodningsreglen:

Hvis en afgørelse retter sig mod alle og enhver, vil ingen enkelt person være klageberettiget. Der kan dog være særlige omstændigheder, der gør, at afgørelsen er mere indgribende for den enkelte end en større kreds af berørte personen.

Da klageren delte interessen med alle andre campingvognsejere, forelå ingen individuel interesse. Samme resultat i [19-07575](#) (parkeringsforbud) og [20-04262](#), hvor en gruppe borgere klagede over en hastighedsforhøjelse fra 50 til 80 km/t på en skolevej: uanset at de var daglige brugere og beboere, berørte afgørelsen »en større kreds af personer på en lignende måde«.

Naboer er ikke automatisk klageberettigede. Dette er det mest gennemgående mønster. Vejdirektoratet anerkender regelmæssigt, at naboen er *mere* berørt end den almindelige trafikant – men det er ikke nok. Formuleringen fra [22-05365](#) er repræsentativ:

Selvom Vejdirektoratet anerkender, at din klient som nabo til vejarealet er mere berørt af Roskilde Kommune placering af lysmasten end trafikanterne på Frederiksborgvej i almindelighed, har vi ikke grundlag for at antage, at din klient er så intensivt og anderledes berørt af lysmastens placering, at vedkommende er berettiget til at klage over afgørelsen.

Eksempler på afviste naboklager:

Sag	Klager	Afgørelsen angik	Afgørende for afvisningen
21-03297	Nabo	Ny vejadgang til naboejendom	Klagerens egen indkørsel var uændret; interessen i trafiksikkerhed deles med alle trafikanter
22-09917	Nabo	Nedlæggelse af 90 m ² vejareal	Adgangsforholdene uændrede; stakit kunne fortsat vedligeholdes

23-13787	Nabo	Nedlæggelse af vejareal	Gene fra bakkende lastbiler ikke tilstrækkelig intensiv
23_13652	Grundejerforening	Samme vejareal	Medlemmernes interesse ikke tilstrækkelig intens eller anderledes
EMN-2024-58107	Erhvervsdrivende	Vejlukning, der hindrede 18 m lastbiler	Ejendommens adgang til vejnettet ikke afskåret; vendeplads etableret
22-00474	Borger	Afslag på sten i vejrabat	Ejendommen grænsede ikke til strækningen; påtaleret efter fredningskendelse giver ikke rettigheder efter vejloven

Vejdirektoratet lægger gennemgående vægt på ÉT forhold frem for alle andre: om klagerens egne adgangsforhold ændres. Det er den røde tråd i [21-03297](#), [22-09917](#), [EMN-2024-58107](#) og [EMN-2025-12337](#), hvor det hedder:

Adgangsforholdene fra din ejendom til stien ændres ikke, ligesom du fortsat kan benytte stien som hidtil.

Omvendt formuleres undtagelsen positivt i [24-03834](#) og [EMN-2026-03617](#): en vejberettiget kan opnå partsstatus, hvis det **sandsynliggøres**, at vedkommendes adgang bliver væsentligt og individuelt berørt. Bevisbyrden ligger hos klageren – i [24-03834](#) blev klagen afvist, netop fordi klageren »ikke havde dokumenteret eller sandsynliggjort«, at gravearbejdet havde påvirket adgangen væsentligt.

Tinglyst vejret giver ikke i sig selv partsstatus. Dette er en vigtig og måske overraskende linje. I [EMN-2025-12337](#) havde klageren en tinglyst vejret fra 1915 og havde ført retssager om stiens ejendomsret. Alligevel:

Det forhold, at du har en tinglyst vejret til stien, medfører imidlertid ikke i sig selv, at du er part i en sag om opklassificering af den private fællesvej eller private fællessti og dermed er klageberettiget i forhold til afgørelsen om opklassificeringen.

Tilsvarende i [24-00020](#): grundejere, der var *vejberettigede* men ikke *ejere* af vejen, kunne ikke klage over kommunens godkendelse af vejprojektet.

Snævre partskredse i bestemte sagstyper. Vejdirektoratet opstiller faste udgangspunkter:

- **Beskæringspåbud** efter [Vejloven § 87, stk. 1](#): kun påbudsmodtageren er part – naboer og trafikanter har normalt ikke den fornødne interesse, jf. [23-00151](#).
- **Gravetilladelser**: kun ansøgeren og vejejeren er parter, jf. [24-03834](#).
- **Nedlæggelse af privat fællesvej**: partsstatus forudsætter dokumenteret vejret, jf. [20-15976](#), hvor en landmand, der påberåbte sig 20 års hævd, ikke kunne fremlægge dokumentation og derfor lovligt kunne nægtes partsstatus.

Klagevejledning og partshøring skaber ikke klageret. Dette gentages i sag efter sag. Fra [EMN-2025-12337](#):

Det forhold, at en myndighed i et brev har meddelt modtageren klagevejledning, [medfører] ikke i sig selv, at modtageren af brevet bliver klageberettiget part i sagen.

Særlig illustrativ er [22-00474](#), hvor kommunen ved en fejl havde sendt afgørelsen med klagevejledning til en borger, mens den reelle part (Naturstyrelsen) ikke klagede – fejlen gav ikke modtageren klageret. Og i

23_13652 og 23-13787 ændrede det ikke vurderingen, at kommunen frivilligt havde partshørt klagerne efter [Forvaltningsloven § 19](#), selv om den ikke var forpligtet hertil.

Endelig gælder, at forkert klagevejledning ikke kan skabe kompetence, Vejdirektoratet ikke har. I 22-04415 havde kommunen henvist til Vejdirektoratet i en sag om skelafsætning, der reelt hørte under udstykningsloven: »Klageretten og myndighedens kompetence er bestemt af lovgivningen, ikke af den vejledning, en kommune giver.«

LOV	Forvaltningsloven § 19	Vejloven § 87, stk. 1	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Rettigheder og tidsbegrænsninger ved udrulning af fjernvarme på private fællesveje		03.02.2026
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over afslag på dispensation fra parkeringsregler for campingvogne		14.01.2026
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kommunes optagelse af 'herreløs' sti som offentlig på grund af manglende klageberettigelse		31.03.2025
	Vejdirektoratet · Erhvervsdrivendes klage over vejlukning afvist på grund af manglende partsstatus		19.06.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over gravetilladelse på privat fællesvej på grund af manglende klageberettigelse		11.04.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kantstenshøjde på privat fællesvej grundet manglende klageberettigelse		06.04.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over nedlæggelse af vejareal på grund af manglende klageberettigelse		17.10.2023
	Vejdirektoratet · Grundejerforening anset for ikke-klageberettiget i sag om nedlæggelse af offentligt vejareal		27.09.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over hækbeskæring på grund af manglende partsstatus		28.02.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage: Nabo havde ikke væsentlig og individuel interesse i nedlæggelse af vej		02.08.2022
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over belysningsmast: Faktisk forvaltningsvirksomhed er ikke en formel afgørelse		02.05.2022
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over skelafsætning da sagen hører under Udstykningsloven, ikke Vejloven		29.03.2022
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over sten i vejrabat på grund af manglende klageberettigelse		24.01.2022
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejadgang grundet manglende klageberettigelse		12.04.2021
	Vejdirektoratet · Afslag på partsstatus ved nedlæggelse af privat fællesvej på grund af manglende dokumentation for vejret		08.03.2021
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over forhøjet hastighedsgrænse på grund af manglende klageberettigelse		02.06.2020
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over parkeringsforbud på grund af manglende klageberettigelse		31.01.2020

Tredje adgangsfiler: 4-ugersfristen og den strenge dispensationspraksis

§ 4

Efter [Vejloven § 132, stk. 3](#) er klagefristen 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt, og fristen regnes fra offentliggørelsen for beslutninger, der skal offentliggøres. Vejdirektoratet kan »når der er særlig grund dertil« og efter forud indhentet erklæring fra vejmyndigheden se bort fra en overskridelse. Parallelbestemmelsen findes i [Privatvejsloven § 87, stk. 4](#) (frist) og [stk. 5](#) (dispensation efter høring af kommunen).

Vejdirektoratet gengav ordlyden i [EMN-2025-44745](#):

„Fristen for at klage er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt. Når der er særlig grund til det, kan Vejdirektoratet dog efter at have hørt kommunen se bort fra overskridelse af klagefristen.“

Fristberegningen. Vejdirektoratet lægger tre faste principper til grund:

1. En afgørelse er **meddelt, når den er kommet frem** til modtagerens postkasse – ikke når den læses. Ved Digital Post regnes fristen fra den dag, meddelelsen er tilgængelig, uanset klokkeslæt, jf. [EMN-2026-11265](#) og [EMN-2026-11765](#) (afgørelse sendt via e-Boks kl. 14:59 = meddelt samme dag).
2. Ved fristberegning i uger udløber fristen på **den tilsvarende ugedag** fire uger senere, jf. [EMN-2026-11765](#) (mandag 16. marts → mandag 13. april).
3. Fristen forlænges **ikke** til førstkommande hverdag, blot fordi klageren mener det. I [EMN-2024-621376](#) afviste Vejdirektoratet både at regne fra dagen *efter* modtagelsen og at forlænge til mandag, med udtrykkelig henvisning til Justitsministeriets vejledning nr. 9533 om beregning af klagefrister – nu afløst af [vejledning om beregning af klagefrister](#) af 3. marts 2026, hvorefter »[e]n klagefrist bør for så vidt angår digitale meddelelser regnes fra den dato, hvor meddelelsen er tilgængelig for modtageren i postløsningen, uanset hvilket tidspunkt på døgnet, meddelelsen modtages«.

Dispensationspraksis er meget streng. Følgende er alle afvist som utilstrækkelige »særlige grunde«:

Sag	Anført grund	Overskridelse	Udfald
21-02975	Sygdom → tjekkede sjældent e-Boks	10 dage	Afvist – klageren havde ikke søgt fritagelse fra Digital Post, selv om det var muligt pga. sygdom
21-10904	Sommerferie uden internetadgang	2 dage	Afvist – eget ansvar at holde sig orienteret, fx via notifikationer
23-15241	Forvirring: øvrig korrespondance kom på privat mail	3 uger	Afvist – eget ansvar at holde sig orienteret via myndighedens kanaler
EMN-2024-86623	Personlige problemer, dokumenteret ved udtalelse fra socialpsykiatrien	10 dage	Afvist – ikke tale om alvorlig sygdom som fx langvarig hospitalsindlæggelse
21-16824	Afgørelsen var i »ikke officiel« form; kun sendt til én af to ejere	~4 mdr.	Afvist – gyldig afgørelse med korrekt klagevejledning; acceptabelt at sende til den, der førte korrespondancen
23-18002	–	2 dage	Afvist
EMN-2026-11765	–	3 dage	Afvist – vægt på at klageren ikke besvarede Vejdirektoratets forhøring

Af [EMN-2024-86623](#) og [EMN-2024-196386](#) fremgår, hvilken tærskel Vejdirektoratet reelt arbejder med: der skal foreligge »undskyldelige forhold, såsom pludselig, alvorlig sygdom«. **Kortvarigheden af overskridelsen er ikke i sig selv et argument** – 2, 3 og 13 dages overskridelser er alle afvist, jf. [23-18002](#), [EMN-2024-196386](#), [EMN-2025-44745](#) og [EMN-2026-11265](#). I [EMN-2024-196386](#) gjorde klageren udtrykkeligt gældende, »at en overskridelse på få dage var ubetydelig« – argumentet blev afvist.

Efterfølgende dialog med kommunen tæller IMOD dispensation. Dette er et markant og gentaget mønster. Klageren argumenterer typisk for, at fristen først løber fra den seneste korrespondance med kommunen. Vejdirektoratet afviser dette konsekvent – og vender det om:

- [EMN-2024-196386](#): »en efterfølgende dialog med kommunen [suspenderer eller ændrer ikke] den lovbestemte klagefrist«.
- [EMN-2025-45441](#): »Det vægtes specifikt, at klageren har valgt at opretholde en dialog med kommunen frem for at indgive klage inden fristens udløb. Denne opførsel taler **imod**, at der skulle foreligge særlige omstændigheder.«
- [EMN-2026-11265](#): klageren mente, at afgørelsen først var meddelt den 1. april, hvor kommunen svarede på hans henvendelse. Vejdirektoratet lagde vægt på, at »[k]lageren valgte aktivt at rette henvendelse til kommunen frem for at indgive en rettidig klage«.

Efterfølgende dokumenter starter ikke en ny frist. Hverken en faktura ([19-11774](#)), en regning (- [EMN-2024-412228](#)) eller et opfølgende brev om manglende efterlevelse ([EMN-2026-02189](#)) udløser en ny klagefrist.

Fejl i klagevejledningen fritager ikke automatisk. I [EMN-2024-412228](#) indeholdt kommunens klagevejledning en fejl vedrørende Vejdirektoratets adresse. Fejlen blev anset for uden betydning, fordi borgeren ikke havde forsøgt at klage til den forkerte adresse – altså en konkret kausalitetsvurdering.

LOV	Privatvejsloven § 87, stk. 4, 5	Vejloven § 132, stk. 3	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser for sen klage over delvist afslag på lovliggørelse af adgang		05.05.2026
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kommunalt beskæringspåbud – klagefrist overskredet (EMN-2026-11265)		21.04.2026
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over påbud om beskæring grundet overskridelse af klagefrist		29.01.2026
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over afgørelse om adgangsforhold grundet overskridelse af den fire ugers klagefrist		18.12.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over nedklassificering af vej på grund af for sen indgivelse efter klagefristens udløb		13.11.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejvedligeholdelse grundet overskredet klagefrist		20.11.2024
	Vejdirektoratet · Klage over beskæringspåbud afvist på grund af overskredet klagefrist		26.08.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over påbud på grund af overskredet klagefrist		11.07.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejadgang på grund af overskredet klagefrist trods personlige udfordringer		09.07.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over påbud om beskæring og fjernelse af stolper på grund af fristoverskridelse		25.01.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over parasolopstilling: Forvirring om e-boks var ikke en 'særlig grund' til at se bort fra klagefrist		24.11.2023
	Vejdirektoratet · Klage over afslag på overkørsel afvist på grund af overskredet klagefrist		16.12.2021
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejudlæg: Ferie er ikke gyldig grund til at overskride klagefrist		20.08.2021
	Vejdirektoratet · Afvisning af Genoptagelse: Manglende Tjek af e-Boks Grundet Sygdom Ikke Gyldig Grund for Overskredet Klagefrist		15.06.2021
	Vejdirektoratet · Klage over afslag på dispensation fra fortørvsordning afvist på grund af overskredet klagefrist		27.09.2019

Genoptagelse: ulovbestemt remonstration og de tre genoptagelsesgrunde

§ 5

Vejlovgivningen indeholder **ingen** bestemmelser om genoptagelse – hverken for vejmyndighederne eller for klageinstansen. Vejdirektoratet afgør derfor spørgsmålet efter dansk forvaltningsrets uskrevne regler om ulovbestemt genoptagelse (remonstration). Direktoratet opstiller i sin praksis en fast tredelt test, jf. bl.a.

[23-06166](#), [EMN-2024-615974](#) og – mest udførligt – [EMN-2024-623174](#):

- **Nye faktiske oplysninger af væsentlig betydning**, hvor der er en vis sandsynlighed for, at sagen ville have fået et andet udfald, hvis myndigheden havde kendt dem – og hvor den sene fremkomst er **undskyldelig**.
- **Væsentlige nye retlige forhold**, som må formodes at kunne tillægges **tilbagevirkende kraft**.
- **Ikke uvæsentlige sagsbehandlingsfejl**.

Testen svarer nøje til den, Folketingets Ombudsmand har formuleret, jf. [udtalelsen om genoptagelse af sager om humanitær opholdstilladelse](#):

Der må antages at gælde en ulovbestemt pligt for myndigheden til genoptagelse hvis der i forbindelse med genoptagelsesansøgningen fremkommer nye faktiske oplysninger af så væsentlig betydning for sagen at der er en vis sandsynlighed for at sagen ville have fået et andet udfald hvis oplysningerne havde foreligget i forbindelse med myndighedernes oprindelige stillingtagen til sagen.

Se tillige [udtalelsen om genoptagelse af arbejdsskadesag på ulovbestemt grundlag](#) samt [FOB 2019-15](#) og [FOB 2020-6](#) om genoptagelsespligten ved nye retlige forhold.

Hvad udløser IKKE genoptagelse – mønstre på tværs af sagerne:

- **Ren juridisk uenighed.** Dette er den klareste linje. I [EMN-2025-14835](#) gjorde klageren gældende, at kommunen havde anlagt en forkert fortolkning af tærsklen i [Privatvejsloven § 56, stk. 1](#). Vejdirektoratet fastslog, at dette udgør ren juridisk uenighed, som ikke udløser genoptagelsespligt – sådanne tvister hører under domstolene.
- **Gentagelse af allerede fremførte argumenter.** [23-06608](#): »Der foreligger ingen nye oplysninger, hvorfor vi ikke ser anledning til at genoptage klagesagen.« Tilsvarende [EMN-2024-615974](#), hvor klagerens punkter allerede var behandlet i den oprindelige klagesag.
- **Identisk materiale i ny indpakning.** [23-06166](#): den påberåbte e-mail var indholdsmæssigt identisk med oplysninger, der allerede indgik i sagen.
- **Et fortsat ønske om et andet resultat.** [23-00525](#): borgerens fortsatte ønske om et fortov var ikke en ny oplysning; og da den oprindelige afgørelse fra 2020 ikke var påklaget rettidigt, kunne indvendinger mod dens indhold ikke skabe en genoptagelsespligt. **Genoptagelse kan altså ikke bruges til at reparere en forpasset klagefrist.**
- **En efterfølgende, uforpligtende myndighedstilkendegivelse.** [EMN-2026-12033](#) er ledende: politiet havde i december 2025 afslået samtykke til en C22,1-tavle med begrundelsen »Tavlen anvendes ikke på villaveje« – i direkte modstrid med en tidligere udtalelse fra Vejdirektoratet selv. Alligevel forelå ingen genoptagelsespligt: kommunens frivillige undersøgelse i 2025 resulterede ikke i en ny afgørelse, og politiets tilbagemelding ændrede ikke lovligheden af kommunens afslag fra juni 2024. Kommunen havde i øvrigt ikke pligt til at indhente samtykke, når den ikke agtede at give tilladelse.
-

En afgørelse fra en anden klageinstans uden betydning for hjemmelsgrundlaget. [21-13057](#): Miljø- og Fødevarerklagenævnets ophævelse af en råstofplan var uden betydning, fordi Vejdirektoratets oprindelige afgørelse udelukkende hvilede på manglende hjemmel i vejlovgivningen.

- **Bevismateriale, der reelt kræver bevisbedømmelse.** [20-13845](#): nye dokumenter fra Rigsarkivet viste kun et *vejudlæg* (arealreservation), ikke ibrugtagning. Vidneudsagn afvist udtrykkeligt: »Vidneudsagn er ikke afgørende bevis for Vejdirektoratet; en sådan bevisbedømmelse hører under domstolene.«
- **Forhold uden for vejlovgivningen.** [19-16101](#): anbringender om planlov og byggelov faldt uden for Vejdirektoratets kompetence.

Hvad udløser genoptagelse? [EMN-2024-86677](#) er den ledende positive afgørelse. Klageren fremlagde en **erklæring fra den daværende ejer af naboejendommen** om, at der i 1985 var indgået en aftale om permanent, ikke-personlig vejret over arealet. Vejdirektoratet fandt, at dette udgjorde »en så væsentlig ny faktisk oplysning, at der er sandsynlighed for, at sagen ville have fået et andet udfald, hvis den havde været kendt tidligere«, ophævede sin egen afgørelse og hjemviste kommunens afgørelse til fornyet behandling i 1. instans. Kontrasten til [20-13845](#) er instruktiv: en **erklæring fra vejjeeren selv** er kvalificeret dokumentation, mens vidneudsagn om faktisk brug ikke er.

En genoptagelse indebærer i øvrigt ikke nødvendigvis et andet resultat. I [19-10816](#) genoptog Vejdirektoratet faktisk sagen efter advokatens anmodning, men fastholdt efter en fornyet vurdering påbuddet om hækbeskæring.

Klage over kommunens afslag på genoptagelse. Vejdirektoratet behandler kommunens afslag på at genoptage som en selvstændig, påklagelig afgørelse – men prøver kun, om afslaget var **lovligt**, jf. [23-00525](#), [23-06608](#) og [EMN-2024-623174](#). I sidstnævnte prøvede Vejdirektoratet grundigt, om kommunens forskelsbehandling af to blinde veje var **sagligt** begrundet, og citerede Højesteretsdommer Jens Peter Christensen:

I virkelighedens verden er sager meget sjældent fuldstændig ens, og spørgsmålet er derfor oftest, om der foreligger en saglig grund for forvaltningen til at gøre forskel. Lighedsgrundsætningen bliver dermed identisk med kravet om saglig forvaltning.

Vejdirektoratet fandt sontringen mellem en vej med et trafikalt infrastrukturknudepunkt (letbanestation) og en vej med en dagligvarebutik saglig – »og dette uanset hvor meget trafik letbanen henholdsvis dagligvarebutikken hver især skaber«.

LOV	Privatvejsloven § 56, stk. 1	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Afslag på genoptagelse af sag om indkørselsforbud på privat fællesvej – politiets efterfølgende samtykkeafslag udløser ikke genoptagelsespligt	12.05.2026
	Vejdirektoratet · Afslag på genoptagelse af sag om færdselsskiltning på privat fællesvej	25.07.2025
	Vejdirektoratet · Afslag på genoptagelse af sag om vejnedklassificering: Dagligvarebutik og lighedsprincip	27.03.2025
	Vejdirektoratet · Afslag på Genoptagelse af Sag om Opklassificering af Privat Vej	18.02.2025
	Vejdirektoratet · Genoptagelse af sag om vejstatus: Ny erklæring om vejret fører til hjemvisning til kommunen	23.01.2025
	Vejdirektoratet · Afslag på genoptagelse af sag om vejadgang da ny afgørelse var uden betydning	10.07.2023
	Vejdirektoratet · Afslag på genoptagelse af sag om privat fællesvejs bredde var lovlig	03.05.2023
	Vejdirektoratet · Afvisning af genoptagelse af klagesag om bed og mur på privat fællesvej på grund af manglende nye oplysninger	21.04.2023

Vejdirektoratet · Vejdirektoratet opretholder kommunes afslag på at genoptage sag om fortov på privat fællesvej	20.02.2023
Vejdirektoratet · Afslag på Genoptagelse: Manglende Bevis for Ibrugtagning af Udlagte Hjørneafskæring	21.01.2021
Vejdirektoratet · Opretholdelse af påbud om beskæring af hæk trods anmodning om genoptagelse	02.07.2020
Vejdirektoratet · Afslag på genoptagelse af sag om ændret adgangsvej på grund af manglende kompetence og nye oplysninger	25.02.2020

§ 6 Sagsgang ved Vejdirektoratet: gebyr, partshøring, opsættende virkning og søgsmålsfrist

Gebyr – kun på privatvejsområdet. For klager over kommunale afgørelser efter privatvejsloven betales et gebyr på **1.000 kr.**, jf. [bekendtgørelse om betaling af gebyrer efter lov om private fællesveje § 1, stk. 1](#). Indgives flere klager over samme afgørelse, opkræves gebyr for **hver selvstændig klage** (stk. 2). Vejdirektoratet fastsætter en betalingsfrist, og – vigtigt – »[i]ndbetales gebyret ikke inden udløbet af fristen, **afvises klagen**« (stk. 4). Der er dermed et fjerde, rent økonomisk adgangsfiler på privatvejsområdet. Der er ikke et tilsvarende gebyr for klager efter vejloven.

Partshøring inden afvisning. Vejdirektoratet partshører systematisk over sit udkast til afvisningsafgørelse – også når afvisningen er rent processuel. Det ses i [EMN-2024-620212](#) (udkast i høring 12. november, afgørelse 28. november), [EMN-2025-44745](#), [EMN-2025-45441](#), [EMN-2026-11265](#) og [EMN-2025-12337](#). Ved fristsager indhenter Vejdirektoratet tillige kommunens erklæring – det er et lovkrav efter [Vejloven § 132, stk. 3](#) og [Privatvejsloven § 87, stk. 5](#), at kommunen høres, før der ses bort fra en fristoverskridelse. I [EMN-2026-11765](#) indhentede Vejdirektoratet kommunens bekræftelse af afsendelsestidspunktet via e-Boks, inden afvisningen.

At klageren **ikke svarer** på forhøringen, tillægges selvstændig vægt imod dispensation, jf. [EMN-2026-11765](#).

Opsættende virkning. Efter [Vejloven § 132, stk. 4](#) har en klage **ikke** opsættende virkning, medmindre klagemyndigheden bestemmer andet; tilsvarende [Privatvejsloven § 87, stk. 7](#). Vejdirektoratet har udviklet to faste linjer:

1. **Ved AFSLAG er opsættende virkning meningsløs.** Formålet med opsættende virkning er at »fryse« en afgørelse, så den ikke effektueres. Ved et afslag findes der ingen ret at suspendere. Fra [EMN-2025-40041](#):

Der er således tale om et afslag på en tilladelse, hvor du ikke har haft eller får den ansøgte ret eller mulighed.

Samme resultat i [23-16302](#): at give et afslag opsættende virkning ville blot fastholde status quo, hvor klageren ikke har den nødvendige tilladelse.

2. **Ved tilladelser og påbud foretages en konkret afvejning** mellem det offentlige interesse i at gennemføre projektet og arten og omfanget af den skade, klageren kan blive påført, jf. den generelle udtalelse i [22-03506](#). Her præciserede Vejdirektoratet tillige, at det foretager sin **egen selvstændige vurdering** af klagerens partsstatus – uanset at kommunen har tildelt partsstatus.

Særligt om ekspropriation gælder en lovbestemt beskyttelse: efter [Vejloven § 102, stk. 4](#) må ekspropriationen og foranstaltninger til dens gennemførelse ikke iværksættes før klagefristens udløb, medmindre de berørte ejere og brugere har accepteret det.

Klageadgangen skal udnyttes før domstolene. Efter [Vejloven § 132, stk. 5](#) kan afgørelser, der kan påklages efter stk. 1, ikke indbringes for domstolene, før klageadgangen er udnyttet, og **søgsmål skal være anlagt inden 6 måneder** efter, at afgørelsen er meddelt. Parallelt [Privatvejsloven § 88 a](#). Vejdirektoratet vejleder rutinemæssigt herom i alle afvisningsafgørelser – også de rent processuelle, hvilket betyder, at **selve afvisningsafgørelsen** kan prøves ved domstolene inden for 6 måneder.

Afgørelserne er bindende. Til forskel fra en række private klagenævn træffer Vejdirektoratet som rekursinstans bindende afgørelser: direktoratet kan stadfæste, ophæve, ændre og hjemvise. Kommunen kan ikke »meddele, at den ikke følger afgørelsen« – den kan alene indbringe spørgsmålet for domstolene.

LOV	Privatvejsloven § 87, stk. 5, 7	Vejloven § 102, stk. 4	Vejloven § 132, stk. 3, 4, 5
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser for sen klage over delvist afslag på lovliggørelse af adgang Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kommunalt beskæringspåbud – klagefrist overskredet (EMN-2026-11265) Vejdirektoratet · Afvisning af klage over afgørelse om adgangsforhold grundet overskridelse af den fire ugers klagefrist Vejdirektoratet · Afvisning af klage over nedklassificering af vej på grund af for sen indgivelse efter klagefristens udløb Vejdirektoratet · Afslag på opsættende virkning ved klage over kommunalt afslag på nedlæggelse af privat fællesvej Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kommunes optagelse af 'herreløs' sti som offentlig på grund af manglende klageberettigelse Vejdirektoratet · Afvisning af klage over udkast til afgørelse om vejadgang og påbud Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser opsættende virkning for klage over afslag på vejadgang Vejdirektoratet · Betingelser for klage og opsættende virkning ved etablering af kommunal parkeringsplads		
			05.05.2026 21.04.2026 18.12.2025 13.11.2025 27.10.2025 31.03.2025 28.11.2024 17.11.2023 24.02.2022

Prøvelsesintensiteten i praksis: hvad Vejdirektoratet KAN og IKKE KAN prøve

Når de tre adgangsfiltre er passeret, er prøvelsen efter [Vejloven § 132, stk. 1](#) og [Privatvejsloven § 87, stk. 2](#) begrænset til **retlige spørgsmål**. Praksis viser, at denne begrænsning ikke er tandløs – men at grænsen mellem legalitetskontrol og skønspøvelse er skarp.

Vejdirektoratet kan IKKE prøve det faglige skøn. I [21-01890](#) fastslog direktoratet, at vurderingen af en vejs stand er skønsmæssig og ikke kan efterprøves, så længe skønnet er udøvet sagligt. Tilsvarende i [21-08413](#) om kommunens vurdering af, om en vej trænger til vedligeholdelse, og i [22-15752](#) om udgiftsfordelingen efter [Privatvejsloven § 51](#).

Vejdirektoratet kan IKKE afgøre privatretlige spørgsmål. Dette er en gennemgående kompetencegrænse:

- **Vejret og hævd** – [20-15976](#): »Spørgsmål om, hvorvidt en vejret er opstået ved hævd, er et privatretligt anliggende, som skal afgøres ved domstolene og ikke af vejmyndigheden.« Bekræftet i [EMN-2026-17015](#): kommunen kan **ikke** træffe en bindende forvaltningsafgørelse om, hvorvidt en ejendom har vejret.
- **Erstatning og værditab** – [EMN-2025-12337](#), [22-05365](#) og [22-14904](#).
- **Ejerskab** – [24-00020](#): ved omstridt ejerskab lægger Vejdirektoratet **tingbogens og BBR's registreringer** til grund, da det ikke kan afgøre den privatretlige tvist.

- Skel og matrikulære forhold – [23-00151](#) og [22-04415](#).

Vejdirektoratet KAN og gør derimod meget ud af at prøve garantiforskrifterne. Legalitetskontrollen er reel og fører hyppigt til ophævelse og hjemvisning:

Sag	Konstateret retlig mangel	Udfald
21-00039	Skøn sat »under regel« (generel 30 cm-aftale), tilsidesat undersøgelsesprincip, lighedsprincip, FVL § 24	Hjemvist
24-02507	Manglende partshøring FVL § 19 + for generel begrundelse	Ophævet og hjemvist
23-09453	Generelle betragtninger i stedet for konkret skøn; upåagtet påstand om forskelsbehandling	Ophævet og hjemvist
23-16135	Forkert hjemmel (PVL § 72, stk. 2, nr. 2 i stedet for nr. 1); reel begrundelse fremgik ikke; retsvildfarelse om hegn	Ophævet og hjemvist
22-04865	Mangelfuld begrundelse; udokumenteret at arealet var taget i brug som vej	Ophævet
EMN-2024-98143	Kommunen havde ikke løftet bevisbyrden for, hvem der ejede hækken	Ophævet og hjemvist
EMN-2025-07877	Manglende partshøring + skøn under regel + forkert hjemmel	Ophævet og hjemvist
EMN-2025-44553	Undersøgelsesprincippet tilsidesat: kommunen kendte ikke ordlyden af den servitut, den byggede på	Ophævet og hjemvist
19-07967	Aktualitetskrav ikke opfyldt (manglende fredskovsdispensation) + utilstrækkelig begrundelse	Ophævet

Vejdirektoratets ræsonnement i [EMN-2025-07877](#) viser, hvor konkret prøvelsen bliver: kommunen havde påstået, at partshøring kunne undlades, fordi der var tale om et strakspåbud mod et farligt ladekabel.

Vejdirektoratet afviste:

Det er Vejdirektoratets opfattelse, at situationen ikke har været så farlig, og – som det fremgår – har kommunen da også givet dig 14 dage til at fjerne installationen. Dermed har kommunen haft mulighed for at partshøre dig forud for den endelige afgørelse.

Samme sag viser tillige, at prøvelsesbegrænsningen har en **konsekvens for retsvirkningen**: fordi Vejdirektoratet alene kan prøve retlige spørgsmål, kunne den manglende partshøring **ikke reparerer** under klagebehandlingen – manglen måtte føre til ophævelse og hjemvisning.

Beviskrav i vejretssager. Vejdirektoratet har i en række vejledende udtalelser kortlagt dokumentationskravene. [20-07981](#) er den ledende: [Privatvejsloven § 44](#) er en **formodningsregel** – kommunen må antage, at alle tilgrænsende grundejere har vejret, og **bevisbyrden for det modsatte påhviler grundejeren**. Vejdirektoratets faste vending er, at vejret dokumenteres »ved en tinglyst servitut på den tjenende (vejejerens) ejendom, ved vejejerens anerkendelse af vejretten, eller [ved at] være fastslået i en dom«, jf. [22-05258](#). Udbygget i [EMN-2025-36801](#), hvor en tinglyst deklaration, der eksplicit fratog vejadgang og påbød en skelhæk, blev anset for stærk dokumentation.

At formodningsreglen har bid, ses af [21-08413](#): kommunen kunne lovligt lægge til grund, at der forelå vejret, alene fordi der var **en havelåge** ud til vejen – og at lågen efterfølgende blev fjernet, ændrede ikke grundlaget for den oprindelige afgørelse.

LOV

Forvaltningsloven § 19

Forvaltningsloven § 24

Privatvejsloven § 44

Privatvejsloven § 51

Privatvejsloven § 87, stk. 2

Vejloven § 132, stk. 1

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om vedligeholdelsespligt for hjørneejendom uden vejret til privat fællesvej – privatvejslovens § 44 (EMN-2026-17015)

11.06.2026

Vejdirektoratet · Ophævelse og hjemvisning af sag om vejnedlæggelse grundet mangelfuld undersøgelse af vejrettigheder

02.02.2026

Vejdirektoratet · Grundejers vedligeholdelsespligt af privat fællesvej ved manglende vejret

29.08.2025

Vejdirektoratet · Ugyldigt påbud om fjernelse af ladekabel på fortov på grund af manglende partshøring og forkert skønsudøvelse

30.04.2025

Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kommunes optagelse af 'herreløs' sti som offentlig på grund af manglende klageberettigelse

31.03.2025

Vejdirektoratet · Hjemvisning af sag om fjernelse af hæk på vejareal grundet manglende afklaring af ejerskab

28.08.2024

Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kantstenshøjde på privat fællesvej grundet manglende klageberettigelse

06.04.2024

Vejdirektoratet · Politiets påbud om fjernelse af reklameskilte ophævet på grund af sagsbehandlingsfejl

04.04.2024

Vejdirektoratet · Afvisning af klage over hækbeskæring på grund af manglende partsstatus

28.02.2023

Vejdirektoratet · Klage over udgiftsfordeling ved vedligeholdelse af privat fællesvej afvist på grund af manglende dokumentation for undtagelse fra vejret

10.01.2023

Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejvand: Forskel på afgørelse og faktisk forvaltningsvirksomhed

30.11.2022

Vejdirektoratet · Afvisning af klage over belysningsmast: Faktisk forvaltningsvirksomhed er ikke en formel afgørelse

02.05.2022

Vejdirektoratet · Afvisning af klage over skelafsætning da sagen hører under Udstykningsloven, ikke Vejloven

29.03.2022

Vejdirektoratet · Bevisbyrde for vejret: Klage over pligt til vedligeholdelse af privat fællesvej afvist

14.10.2021

Vejdirektoratet · Dokumentation for manglende vejret til privat fællesvej

12.03.2021

Vejdirektoratet · Afslag på partsstatus ved nedlæggelse af privat fællesvej på grund af manglende dokumentation for vejret

08.03.2021

Vejdirektoratet · Påbud om hækbeskæring hjemvist på grund af sagsbehandlingsfejl og manglende individuelt skøn

26.02.2021

Klageafskæringen ved lov nr. 753 af 20. juni 2025 – retstilstanden er flyttet

Ved [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#) om ændring af færdselsloven, lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje og jernbaneloven (»Opgavebortfald og forenkling af sagsgange ved vejmyndighedernes dispositioner over veje«) er der med virkning fra **1. juli 2025** foretaget et markant indgreb i Vejdirektoratets klagekompetence. Ændringerne er vedtaget og i kraft, men **endnu ikke konsolideret** ind i lovbekendtgørelserne – den tekst, der fremgår af [Vejloven § 132](#) og [Privatvejsloven § 87](#), er derfor ikke fuldt retvisende.

Nyt § 132, stk. 2 i vejloven – klageadgangen afskæres. Efter det nye stk. 2 kan kommunalbestyrelsens afgørelser efter [§ 50, stk. 2 og 5](#), [§ 80, stk. 1](#), [§ 81, stk. 1](#), [§ 81 a, stk. 1-2](#), [§ 82](#), [§ 86, stk. 1](#) og [§ 87, stk.](#)

1 ikke påklages. Det samme gælder afgørelser om lovliggørelse af forhold efter de nævnte bestemmelser. Af forarbejderne:

Det foreslåede stk. 2 vil betyde, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter de pågældende bestemmelser, og om lovliggørelse af forhold omfattet af de pågældende bestemmelser i vejloven, ikke vil kunne påklages administrativt. Lovforslaget vil medføre, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter bestemmelserne nævnt i § 132, stk. 2, vil skulle indbringes direkte for domstolene.

Det betyder, at hele sagstyper, der udgør en betydelig del af den praksis, denne oversigt bygger på – navnlig **beskæringspåbud** efter § 87, stk. 1 og **påbud om fjernelse af genstande** efter § 81, stk. 1 – fremover skal for domstolene i første instans.

Nyt § 87, stk. 3 i privatvejsloven – parallel afskæring. Tilsvarende afskæres klageadgangen for kommunalbestyrelsens afgørelser efter privatvejslovens § 2 a, § 6, § 7, stk. 1, § 8, stk. 1-2, § 27, stk. 1, § 30, § 31, stk. 2, § 32, stk. 2 og 4, § 41, stk. 2-3, § 54, § 56, stk. 3, § 61, § 63, stk. 2 og 4, og § 66 – herunder afgørelser om **vintervedligeholdelse, vejudlæg og fartregulering** – samt § 60 for så vidt angår vejlovens § 86 og afgørelser om lovliggørelse heraf.

Stykkerne forskydes. Som konsekvens rykker de øvrige stykker i § 132: den fulde ekspropriationsprøvelse (hidtil stk. 2) bliver stk. 3, klagefristen (hidtil stk. 3) bliver stk. 4, opsættende virkning (hidtil stk. 4) bliver stk. 5, og domstolsprøvelse (hidtil stk. 5) bliver stk. 6, jf. konsekvensændringen i [Vejloven § 102, stk. 3](#).

Dette forklarer, hvorfor Vejdirektoratets afgørelser henviser til forskellige stykkenumre afhængigt af afgørelsestidspunktet: ældre afgørelser som [19-11774](#) og [EMN-2024-196386](#) citerer § 132, stk. 3 og stk. 5, mens nyere afgørelser som [EMN-2025-44745](#), [EMN-2025-45441](#), [EMN-2026-11265](#) og [EMN-2026-11765](#) citerer § 132, stk. 4 og stk. 6. **Der er tale om samme regler under nye numre.**

Genoptagelse berøres ikke – men afslag på genoptagelse gør. Forarbejderne til begge parallelbestemmelser indeholder en vigtig præcisering:

Lovforslaget vil ikke ændre ved kommunalbestyrelsens adgang og – under visse betingelser – pligt til at genoptage en afgjort sag. Afgørelser om genoptagelse kan indbringes for Vejdirektoratet, hvis der er adgang til at klage over den materielle afgørelse. Kommunalbestyrelsens afslag på at genoptage sager efter bestemmelserne i det foreslåede § 132, stk. 2, vil derimod ikke kunne indbringes.

Genoptagelsespligten består altså uændret – men rekursadgangen mod et afslag følger den underliggende afgørelses klagbarhed. Den praksis, der er beskrevet ovenfor i [23-00525](#) og [EMN-2024-623174](#), gælder derfor kun for de sagstyper, hvor klageadgangen er bevaret.

Aktindsigt følger med. Forarbejderne bemærker, at afskæringen tillige indebærer, at »Vejdirektoratet ikke kan behandle klager om anmodning om aktindsigt i sager, der er afgjort efter de [...] nævnte bestemmelser« – Vejdirektoratets kompetence som særlig klageinstans efter [Offentlighedsloven § 37, stk. 1](#) og [Forvaltningsloven § 16, stk. 4](#) bortfalder dermed for disse sagstyper.

Bemærk, at Vejdirektoratet i afgørelser fra 2026 om beskæringspåbud, fx [EMN-2026-02189](#) og [EMN-2026-11265](#), fortsat afviser på **fristgrundlag** frem for på grundlag af den nye klageafskæring. Retsanvendere bør derfor i den enkelte sag kontrollere både afgørelsens dato og den påklagede bestemmelse.

	Privatvejsloven § 87, stk. 3	Vejloven § 81, stk. 1	Vejloven § 87, stk. 1	Vejloven § 102, stk. 3
	Vejloven § 132, stk. 2			
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet afviser for sen klage over delvist afslag på lovliggørelse af adgang			05.05.2026
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kommunalt beskæringspåbud – klagefrist overskredet (EMN-2026-11265)			21.04.2026
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over påbud om beskæring grundet overskridelse af klagefrist			29.01.2026
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over afgørelse om adgangsforhold grundet overskridelse af den fire ugers klagefrist			18.12.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over nedklassificering af vej på grund af for sen indgivelse efter klagefristens udløb			13.11.2025
	Vejdirektoratet · Afslag på genoptagelse af sag om vejnedklassificering: Dagligvarebutik og lighedsprincip			27.03.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over påbud på grund af overskredet klagefrist			11.07.2024
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet opretholder kommunes afslag på at genoptage sag om fortov på privat fællesvej			20.02.2023
	Vejdirektoratet · Klage over afslag på dispensation fra fortorvsordning afvist på grund af overskredet klagefrist			27.09.2019

§ 9 Sammenhæng med domstolspraksis: retlig interesse ved domstolene og de privatretlige forspørgsmål

Vejdirektoratets afvisningsafgørelser kan indbringes for domstolene inden 6 måneder, jf. [Vejloven § 132, stk. 5](#) og [Privatvejsloven § 88 a](#). Der foreligger ikke i det gennemgåede materiale offentliggjorte domme, hvor Vejdirektoratets konkrete afvisning af en vejsag er prøvet. Domstolene har derimod behandlet de **samme retlige begreber** i andre regi, og linjen er sammenfaldende med Vejdirektoratets.

Højesteret om »konkret og individuelt berørt«. I [BS-24667/2025-HJR](#) af 18. marts 2026 afviste Højesteret en palæstinensisk statsborgers søgsmål om F-35-eksporttilladelser. Sagsøgeren havde mistet sin nevø ved luftangreb og fået sit barndomshjem ødelagt. Alligevel:

Højesteret lagde afgørende vægt på, at A ikke var adressat for eksporttilladelserne. Retten fandt, at A heller ikke af anden grund var konkret og individuelt berørt af tilladelserne på en måde, der begrundede retlig interesse.

Samme dag afviste Højesteret i [BS-24622/2025-HJR](#) fire humanitære organisationers søgsmål i samme kompleks. Testen – **adressat eller konkret og individuelt berørt** – er reelt identisk med Vejdirektoratets krav om væsentlig og individuel interesse, og resultatet er det samme: en stærk, men bred berøring giver ikke adgang.

Højesteret har dog også vist, at retlig interesse kan foreligge, hvor afgørelsen er tilstrækkeligt indgribende for den enkelte. I [BS-61751/2025-HJR](#) af 8. maj 2026 havde en mor retlig interesse i at få prøvet en tilbagegivelsesafgørelse, selv om barnet allerede var udleveret – netop fordi afgørelsen var »af meget indgribende karakter«. Og i [BS-40602/2022-HJR](#) tog Højesteret stilling til søgsmålskompetence i en sag om vurderingsmænds kendelse efter mark- og vejfredsloven – et beslægtet vejretligt område.

Byretten har prøvet klageberettigelsesvurderingen direkte. [BS-19930/2018-HJO](#) er den nærmeste parallel: Planklagenævnet havde afvist en klage, fordi klageren manglede »den fornødne retlige interesse«, og Retten i Hjørring frifandt nævnet med en begrundelse, der kunne være skrevet af Vejdirektoratet:

*Retten finder, at **Sagsøger** som privatperson ikke er berørt på en måde, der adskiller sig væsentligt fra påvirkningen for en meget vid kreds af borgere, der har bolig inden for samme afstand fra lokalplanområdet som **Sagsøger**.*

Retten kvalificerede endvidere klagerens interesse i, at detailhandlen forblev i bymidten, som en »ideel og generel« interesse – præcis den kategori, Vejdirektoratet afviser som »blot moralsk eller følelsesmæssig« i [EMN-2025-12337](#) og [21-03297](#). I [BS-27558/2023-VIB](#) afviste Retten i Viborg tilsvarende klageberettigelse, fordi interessen var »indirekte afledt«.

Landsretterne afgør de privatretlige spørgsmål, Vejdirektoratet henviser videre. Dette er den vigtigste praktiske sammenhæng. Når Vejdirektoratet i [20-15976](#) fastslår, at hævde på vejret »skal afgøres ved domstolene og ikke af vejmyndigheden«, og når [20-07981](#) nævner »[e]n dom om vejretten« som kvalificeret dokumentation, er det denne domstolspraksis, der tales om:

- [BS-12224/2021-VLR](#) om hævds erhvervelse på privat fællesvej.
- [BS-12929/2021-VLR](#), hvor Vestre Landsret fandt vejret vundet ved 20 års hævde, uanset at der fandtes en alternativ adgang: »Det er ikke godtgjort, at anvendelsen af vejen er sket i henhold til en aftale med ejerne af Adresse 2.«

Dommene illustrerer arbejdsdelingen præcist: **landsretten** foretager den bevisbedømmelse med parts- og vidneforklaringer, som Vejdirektoratet i [20-13845](#) udtrykkeligt afviste at foretage. Når en sådan dom foreligger, kan den derimod udgøre en **ny væsentlig faktisk oplysning**, der udløser genoptagelsespligt – jf. mekanismen i [EMN-2024-86677](#).

Samme mønster gælder naboretten: Vejdirektoratet henviser i [22-05365](#), [22-14904](#) og [EMN-2025-15429](#) til de naboretlige grundsætninger, »som er udviklet i domspraksis«. Vejdirektoratet henviser selv til Højesterets dom **U.2018.1441H** om rimelighedsvurderingen af ulempens karakter, væsentlighed og påregnelighed, jf. [EMN-2026-03617](#).

Højesteret har endnu ikke prøvet Vejdirektoratets processuelle afvisningspraksis direkte. Med lov nr. 753 af 20. juni 2025, der henviser en række sagstyper direkte til domstolene, må det forventes, at domstolene fremover i højere grad kommer til at prøve netop de spørgsmål – beskæringspåbud, påbud om fjernelse af genstande, vintervedligeholdelse – som hidtil er blevet afgjort administrativt.

LOV	Privatvejsloven § 88a	Vejloven § 132, stk. 5	
PRAKSIS	Højesteret · Højesteret: Mor havde retlig interesse i prøvelse, men børnebortførelsesloven § 11, nr. 2 var ikke opfyldt – barn skulle tilbagegives til USA		08.05.2026
	Højesteret · Palæstinensisk statsborger havde ikke retlig interesse i prøvelse af danske F-35 våbeneksporttilladelser – Højesteret stadfæster afvisning		18.03.2026
	Højesteret · Humanitære organisationer afvist: Ingen søgsmålskompetence i sag om F-35-våbeneksport		18.03.2026
	Højesteret · Ugyldighed af vurderingsmænds kendelse om handlepligt efter mark- og vejfredsloven samt spørgsmål om søgsmålskompetence		15.08.2023
	Landsretten · Nabo opnåede vejret til sommerhus gennem 20 års hævde på trods af indsigelser om anden adgang		07.01.2022
	Landsretten · Dom om hævds erhvervelse på privat fællesvej		03.11.2021
	Byretten · Afgørelse om klageberettigelse efter skatteforvaltningslovens § 35 a, stk. 2 vedrørende skatteansættelse af panamansk selskab		10.01.2025
	Byretten · Afgørelse om klageberettigelse vedrørende lokalplan for dagligvarebutik		11.12.2018
	Vejdirektoratet · Rettigheder og tidsbegrænsninger ved udrulning af fjernvarme på private fællesveje		03.02.2026

Vejdirektoratet · Kommunes afslag på støjskærm er faktisk forvaltningsvirksomhed og kan ikke påklages til Vejdirektoratet	16.04.2025
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over kommunes optagelse af 'herreløs' sti som offentlig på grund af manglende klageberettigelse	31.03.2025
Vejdirektoratet · Genoptagelse af sag om vejstatus: Ny erklæring om vejret fører til hjemvisning til kommunen	23.01.2025
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejvand: Forskel på afgørelse og faktisk forvaltningsvirksomhed	30.11.2022
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over belysningsmast: Faktisk forvaltningsvirksomhed er ikke en formel afgørelse	02.05.2022
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vejadgang grundet manglende klageberettigelse	12.04.2021
Vejdirektoratet · Dokumentation for manglende vejret til privat fællesvej	12.03.2021
Vejdirektoratet · Afslag på partsstatus ved nedlæggelse af privat fællesvej på grund af manglende dokumentation for vejret	08.03.2021
Vejdirektoratet · Afslag på Genoptagelse: Manglende Bevis for Ibrugtagning af Udlagte Hjørneafskæring	21.01.2021

§ 10 Sammenfatning: fire tærskler før realitetsbehandling

Vejdirektoratets processuelle praksis kan sammenfattes i fire tærskler, som en klage skal passere, før direktoratet overhovedet ser på sagens realitet – og som tilsammen forklarer, hvorfor et stort antal klager afvises.

1. Er der en afgørelse? Kommunens disposition skal ensidigt og bindende fastsætte, hvad der er gældende ret for klageren. Drift og vedligeholdelse efter [Vejloven § 8, stk. 2](#) er faktisk forvaltningsvirksomhed – asfalt, belysning, afvanding, støjskærme, belægning. Det samme gælder udkast, procesledende breve, vejledende udtalelser, aftaletilbud og opkrævninger. Kommunens egen betegnelse, en vedlagt klagevejledning og en frivillig partshøring ændrer intet.

2. Er klageren klageberettiget? Der kræves en væsentlig og individuel interesse. Vejdirektoratet lægger gennemgående afgørende vægt på, om klagerens **egne adgangsforhold** ændres. Naboer, forbipasserende, grundejerforeninger, erhvervsdrivende og – måske mest markant – indehavere af tinglyst vejret opfylder ikke automatisk kravet. Ved generelle retsakter gælder en formodning imod klageret. Undtagelsen kræver, at klageren **sandsynliggør** en væsentlig og individuel berøring; bevisbyrden er klagerens.

3. Er klagen rettidig? 4 uger fra afgørelsen kom frem – ved Digital Post samme dag, uanset klokkeslæt. Dispensationstærsklen er høj: der skal foreligge undskyldelige forhold som pludselig, alvorlig sygdom. Sygdom uden søgt fritagelse fra Digital Post, ferie, personlige vanskeligheder og kanalforvirring er alle afvist. Korte overskridelser på 2-3 dage afvises. Efterfølgende dialog med kommunen suspenderer ikke fristen og tæller **imod** dispensation. Vejdirektoratet skal høre kommunen, før der ses bort fra en overskridelse.

4. Er gebyret betalt? På privatvejsområdet afvises klagen, hvis gebyret på 1.000 kr. ikke indbetales inden Vejdirektoratets frist, jf. [bekendtgørelse om betaling af gebyrer efter lov om private fællesveje § 1, stk. 4](#).

Passeres tærsklerne, er prøvelsen som hovedregel begrænset til **retlige spørgsmål**: Vejdirektoratet kan ikke tage stilling til, om et forhold er rimeligt, kan ikke efterprøve det faglige skøn og kan ikke afgøre privatretlige spørgsmål om vejret, hævde, ejerskab, naboret eller erstatning. Legalitetskontrollen er til gengæld reel og fører ofte til ophævelse og hjemvisning ved manglende partshøring, utilstrækkelig begrundelse, skøn under regel, forkert hjemmel eller tilsidesat undersøgelsesprincip. Ved **ekspropriationsbeslutninger** er prøvelsen derimod fuld – herunder nødvendighedskrav, proportionalitet og linjeføring.

Genoptagelse afgøres efter uskrevne regler: nye væsentlige faktiske oplysninger (hvis sene fremkomst er undskyldelig), nye retlige forhold med tilbagevirkende kraft eller ikke uvæsentlige sagsbehandlingsfejl. Ren juridisk uenighed, gentagne argumenter, et fortsat ønske om et andet resultat og en efterfølgende uforpligtende myndighedstilkendegivelse udløser **ikke** genoptagelsespligt. En **erklæring fra vejjeeren** kan derimod være netop den nye oplysning, der bærer, jf. [EMN-2024-86677](#). Genoptagelse kan ikke bruges til at reparere en forpasset klagefrist.

Endelig skal enhver retsanvender være opmærksom på, at [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#) fra 1. juli 2025 har afskåret klageadgangen for en række centrale sagstyper – herunder beskæringspåbud og påbud om fjernelse af genstande fra vejarealet – som fremover skal indbringes **direkte for domstolene**, og at stykkenummereringen i [Vejloven § 132](#) og [Privatvejsloven § 87](#) er forskudt, uden at ændringerne endnu er konsolideret ind i lovbekendtgørelsernes tekst.

Afgrænsning: oversigten behandler ikke den materielle prøvelse af de underliggende sagstyper og heller ikke den brede forvaltningsretlige ramme for [partshøring](#) og [begrundelse](#) som selvstændige temaer.

LOV	Privatvejsloven § 87	Vejloven § 8, stk. 2	Vejloven § 132
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Genoptagelse af sag om vejstatus: Ny erklæring om vejret fører til hjemvisning til kommunen		23.01.2025

REFERENCE	Lovgrundlag		3 paragraffer
	Privatvejsloven § 87	stk. 2, 4	Vejloven § 8
	Vejloven § 132	stk. 1, 3, 5	stk. 2

MATERIALE	Citerede afgørelser		83 afgørelser
HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS			4
08.05.2026	Højesteret: Mor havde retlig interesse i prøvelse, men børnebortførelsesloven § 11, nr. 2 var ikke opfyldt – barn skulle tilbagegives til USA	10853-13947	
18.03.2026	Humanitære organisationer afvist: Ingen søgsmålskompetence i sag om F-35-våbeneksport	10707-12714	
18.03.2026	Palæstinensisk statsborger havde ikke retlig interesse i prøvelse af danske F-35 våbeneksporttilladelser – Højesteret stadfæster afvisning	24667-2025	

15.08.2023	Ugyldighed af vurderingsmænds kendelse om handlepligt efter mark- og vejfredsloven samt spørgsmål om søgsmålskompetence	bs-40602-2022-hjr
------------	---	-------------------

LANDSRET TEN · ANKEINSTANS 2

07.01.2022	Nabo opnåede vejret til sommerhus gennem 20 års hæv d på trods af indsigelser om anden adgang	3565-4250
------------	---	-----------

03.11.2021	Dom om hæv dserhvervelse på privat fællesvej	1119-1344
------------	--	-----------

BYRET TEN · FØRSTE INSTANS 2

10.01.2025	Afgørelse om klageberettigelse efter skatteforvaltningslovens § 35 a, stk. 2 vedrørende skatteansættelse af panamansk selskab	7153-8595
------------	---	-----------

11.12.2018	Afgørelse om klageberettigelse vedrørende lokalplan for dagligvarebutik	3154-3748
------------	---	-----------

VEJDIREKTORATET · NÆVN / KLAGEINSTANS 75

07.07.2026	Vejbidrag: Betalingspligten følger ejeren på afgørelsestidspunktet – ikke den senere erhverver ved opkrævningen	emn_2026_19033
------------	---	----------------

11.06.2026	Vejldirektoratets udtalelse om vedligeholdelsespligt for hjørneejendom uden vejret til privat fællesvej – privatvejslovens § 44 (EMN-2026-17015)	emn_2026_17015
------------	--	----------------

12.05.2026	Afslag på genoptagelse af sag om indkørselsforbud på privat fællesvej – politiets efterfølgende samtykkeafslag udløser ikke genoptagelsespligt	emn_2026_12033
------------	--	----------------

05.05.2026	Vejldirektoratet afviser for sen klage over delvist afslag på lovliggørelse af adgang	emn_2026_11765
------------	---	----------------

21.04.2026	Afvisning af klage over kommunalt beskæringspåbud – klagefrist overskredet (EMN-2026-11265)	emn_2026_11265
------------	---	----------------

09.03.2026	Vejldirektoratet afviser klage over kommunal vejledning om vedligeholdelsespligt på privat fællesvej – udtalelse er ikke en forvaltningsretlig afgørelse	emn_2026_04755
------------	--	----------------

03.02.2026	Rettigheder og tidsbegrænsninger ved udrulning af fjernvarme på private fællesveje	emn_2026_03617
------------	--	----------------

02.02.2026	Ophævelse og hjemvisning af sag om vejnedlæggelse grundet mangelfuld undersøgelse af vejrettigheder	emn_2025_44553
------------	---	----------------

29.01.2026	Afvisning af klage over påbud om beskæring grundet overskridelse af klagefrist	emn_2026_02189
------------	--	----------------

14.01.2026	Afvisning af klage over afslag på dispensation fra parkeringsregler for campingvogne	emn_2025_47149
------------	--	----------------

18.12.2025	Afvisning af klage over afgørelse om adgangsforhold grundet overskridelse af den fire ugers klagefrist	emn_2025_45441
------------	--	----------------

13.11.2025	Afvisning af klage over nedklassificering af vej på grund af for sen indgivelse efter klagefristens udløb	emn_2025_44745
------------	---	----------------

27.10.2025	Afslag på opsættende virkning ved klage over kommunalt afslag på nedlæggelse af privat fællesvej	emn_2025_40041
------------	--	----------------

29.08.2025	Afvisning af klage over privat sti etableret af grundejerforening på fællesareal	emn_2025_21265
------------	--	----------------

29.08.2025	Grundejers vedligeholdelsespligt af privat fællesvej ved manglende vejret	emn_2025_36801
------------	---	----------------

25.07.2025	Afslag på genoptagelse af sag om færdselsskiltning på privat fællesvej	emn_2025_14835
30.04.2025	Ugyldigt påbud om fjernelse af ladekabel på fortov på grund af manglende partshøring og forkert skønsudøvelse	emn_2025_07877
16.04.2025	Kommunes afslag på støjskærm er faktisk forvaltningsvirksomhed og kan ikke påklages til Vejdirektoratet	emn_2025_15429
31.03.2025	Afvisning af klage over kommunes optagelse af 'herreløs' sti som offentlig på grund af manglende klageberettigelse	emn_2025_12337
27.03.2025	Afslag på genoptagelse af sag om vejnedklassificering: Dagligvarebutik og lighedsprincip	emn_2024_623174
18.02.2025	Afslag på Genoptagelse af Sag om Opklassificering af Privat Vej	emn_2024_615974
23.01.2025	Genoptagelse af sag om vejstatus: Ny erklæring om vejret fører til hjemvisning til kommunen	emn_2024_86677
28.11.2024	Afvisning af klage over udkast til afgørelse om vejadgang og påbud	emn_2024_620212
20.11.2024	Afvisning af klage over vejvedligeholdelse grundet overskredet klagefrist	emn_2024_621376
08.11.2024	Afvisning af klage over vejafvanding: Naboretligt spørgsmål og ikke en forvaltningsretlig afgørelse	emn_2024_571676
16.09.2024	Afvisning af klage: Vejdirektoratet kan ikke behandle sag uden endelig kommunal afgørelse	emn_2024_606046
28.08.2024	Hjemvisning af sag om fjernelse af hæk på vejareal grundet manglende afklaring af ejerskab	emn_2024_98143
26.08.2024	Klage over beskæringspåbud afvist på grund af overskredet klagefrist	emn_2024_412228
11.07.2024	Afvisning af klage over påbud på grund af overskredet klagefrist	emn_2024_196386
09.07.2024	Afvisning af klage over vejadgang på grund af overskredet klagefrist trods personlige udfordringer	emn_2024_86623
19.06.2024	Erhvervsdrivendes klage over vejlukning afvist på grund af manglende partsstatus	emn_2024_58107
11.04.2024	Afvisning af klage over gravetilladelse på privat fællesvej på grund af manglende klageberettigelse	24_03834
06.04.2024	Afvisning af klage over kantstenshøjde på privat fællesvej grundet manglende klageberettigelse	24_00020
04.04.2024	Politiets påbud om fjernelse af reklameskilte ophævet på grund af sagsbehandlingsfejl	24_02507
15.03.2024	Afvisning af klage over vejforhold på grund af manglende kommunal afgørelse	24_03791
25.01.2024	Afvisning af klage over påbud om beskæring og fjernelse af stolper på grund af fristoverskridelse	23_18002
24.11.2023	Afvisning af klage over parasolopstilling: Forvirring om e-boks var ikke en 'særlig grund' til at se bort fra klagefrist	23_15241
17.11.2023	Vejdirektoratet afviser opsættende virkning for klage over afslag på vejadgang	23_16302

17.10.2023	Afvisning af klage over nedlæggelse af vejareal på grund af manglende klageberettigelse	23_13787
27.09.2023	Grundejerforening anset for ikke-klageberettiget i sag om nedlæggelse af offentligt vejareal	23_13652
10.07.2023	Afslag på genoptagelse af sag om vejadgang da ny afgørelse var uden betydning	21_13057
03.05.2023	Afslag på genoptagelse af sag om privat fællesvejs bredde var lovlig	23_06608
21.04.2023	Afvisning af genoptagelse af klagesag om bed og mur på privat fællesvej på grund af manglende nye oplysninger	23_06166
28.02.2023	Afvisning af klage over hækbeskæring på grund af manglende partsstatus	23_00151
20.02.2023	Vejdirektoratet opretholder kommunes afslag på at genoptage sag om fortov på privat fællesvej	23_00525
20.02.2023	Afvisning af klage over manglende vejvedligeholdelse: Forskel på afgørelse og faktisk forvaltningsvirksomhed	23_02115
10.01.2023	Klage over udgiftsfordeling ved vedligeholdelse af privat fællesvej afvist på grund af manglende dokumentation for undtagelse fra vejret	22_15752
04.01.2023	Afvisning af klage over ny asfalt: Vedligeholdelse af offentlig vej er faktisk forvaltningsvirksomhed, ikke en afgørelse	22_19389
30.11.2022	Afvisning af klage over vejvand: Forskel på afgørelse og faktisk forvaltningsvirksomhed	22_14904
02.08.2022	Afvisning af klage: Nabo havde ikke væsentlig og individuel interesse i nedlæggelse af vej	22_09917
02.05.2022	Afvisning af klage over belysningsmast: Faktisk forvaltningsvirksomhed er ikke en formel afgørelse	22_05365
29.03.2022	Afvisning af klage over skelafsætning da sagen hører under Udstykningsloven, ikke Vejloven	22_04415
24.02.2022	Betingelser for klage og opsættende virkning ved etablering af kommunal parkeringsplads	22_03506
24.01.2022	Afvisning af klage over sten i vejrabat på grund af manglende klageberettigelse	22_00474
14.01.2022	Afvisning af klage over manglende adgang til cykelsti: Kommunens beslutning var faktisk forvaltningsvirksomhed	21_16679
16.12.2021	Klage over afslag på overkørsel afvist på grund af overskredet klagefrist	21_16824
22.11.2021	Afvisning af klage over regnvandsafledning til privat fællesvej grundet manglende kommunal afgørelse	21_13599
14.10.2021	Bevisbyrde for vejret: Klage over pligt til vedligeholdelse af privat fællesvej afvist	21_08413
20.08.2021	Afvisning af klage over vejudlæg: Ferie er ikke gyldig grund til at overskride klagefrist	21_10904

15.06.2021	Afvisning af Genoptagelse: Manglende Tjek af e-Boks Grundet Sygdom Ikke Gyldig Grund for Overskredet Klagefrist	21_02975
12.04.2021	Afvisning af klage over vejadgang grundet manglende klageberettigelse	21_03297
12.03.2021	Dokumentation for manglende vejret til privat fællesvej	20_07981
08.03.2021	Afslag på partsstatus ved nedlæggelse af privat fællesvej på grund af manglende dokumentation for vejret	20_15976
26.02.2021	Påbud om hækbeskæring hjemvist på grund af sagsbehandlingsfejl og manglende individuelt skøn	21_00039
04.02.2021	Afvisning af klage over fortovsrenovering: Faktisk forvaltningsvirksomhed vs. formel afgørelse	20_17077
21.01.2021	Afslag på Genoptagelse: Manglende Bevis for Ibrugtagning af Udlagte Hjørneafskæringer	20_13845
22.12.2020	Afvisning af Genoptagelse: Opsætning af Gadebelysning er Faktisk Forvaltningsvirksomhed	20_16291
02.07.2020	Opretholdelse af påbud om beskæring af hæk trods anmodning om genoptagelse	19_10816
26.06.2020	Afslag på Genoptagelse af Ekspropriationssag til Helleanlæg på Grund af Manglende Nye Oplysninger	19_12135
02.06.2020	Afvisning af klage over forhøjet hastighedsgrænse på grund af manglende klageberettigelse	20_04262
25.02.2020	Afslag på genoptagelse af sag om ændret adgangsvej på grund af manglende kompetence og nye oplysninger	19_16101
25.02.2020	Vejdirektoratet afviser klage: Fjernelse af chausséen er vedligeholdelse, ikke en afgørelse	20_00799
31.01.2020	Afvisning af klage over parkeringsforbud på grund af manglende klageberettigelse	19_07575
16.12.2019	Afslag på genoptagelse af klagesag om vejvedligeholdelse: Faktisk forvaltningsvirksomhed vs. afgørelse	19_14483
27.09.2019	Klage over afslag på dispensation fra fortovsordning afvist på grund af overskredet klagefrist	19_11774

10

PRAKSISOVERSIGT · VEJDIREKTORATET

Praksisoversigt over vintervedligeholdelse og renholdelse af offentlige veje og fortove

Vejdirektoratets praksis om vejmyndighedens pligt efter vejlovens § 62 og de betingede muligheder for at overføre pligten til tilgrænsende grundejere efter § 64

Version 1 · Opdateret 16. jul. 2026 · 28 afgørelser · 2019-2026

[Læs online](#)

INTRODUKTION

Vintervedligeholdelse og renholdelse af offentlige veje, fortove og stier hviler på en klar hovedregel: vejmyndigheden har pligten, jf. [vejlovens § 62, stk. 1](#), og kan kun under snævre betingelser overføre den til tilgrænsende grundejere efter [§ 64](#). Vejdirektoratet er klagemyndighed for kommunernes afgørelser på området og har gennem en lang række udtalelser og klageafgørelser udviklet en fast linje om, hvornår pligten lovligt kan pålægges – hvor det juridiske adgangskrav i [§ 64, stk. 2](#), ikke fortovets fysiske fremtoning, er afgørende. Praksisoversigten gennemgår Vejdirektoratets prøvelseskompetence, de mønstre der gentagne gange afgør udfaldet, og samspillet med det erstatningsretlige ansvar, som Vejdirektoratet konsekvent henviser til domstolene. Oversigten dækker ikke vintervedligeholdelse af private fællesveje efter privatvejslovens §§ 79-82 (se [private-faellesveje](#)).

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

- 01** Hovedreglen er ufravigelig: vejmyndigheden har pligt til snerydning, glatførebekæmpelse og renholdelse på offentlige veje og stier efter vejlovens § 62, stk. 1 – overførsel til grundejere efter § 64 er undtagelsen og kræver en udtrykkelig beslutning, der skal offentliggøres.
- 02** Vejdirektoratet kræver faktisk og LOVLIG adgang fra selve ejendommen til den offentlige vej, som fortovet ligger langs – det er uden betydning, at fortovet fysisk fremstår ubrudt rundt om en hjørnegrund.
- 03** Vejdirektoratet afviser, at en kommune kan fraskrive sig ansvaret ved en administrativ forglemmelse: undladt medtagelse af en sti i vinterregulativet fritager hverken for pligten eller for et muligt erstatningsansvar.
- 04** Vejdirektoratet accepterer, at en kommune ændrer en historisk særordning og pålægger nye grundejerforpligtelser, når begrundelsen er ændrede faktiske forhold – det strider ikke mod lighedsprincippet.
- 05** Vejdirektoratet afviser klager over selve vinterregulativet: en beslutning efter § 64, stk. 1, er en generel forskrift, ikke en påklagelig afgørelse – først et konkret påbud udløser klageadgang.

- 06** Vejdirektoratet kræver, at påbud rettes til den registrerede ejer og med korrekt hjemmel (§ 64, jf. vinterregulativet) – påbud til forkert adressat eller med forkert lovhjemmel ophæves som ugyldige.
- 07** Grundejerpligten er knyttet til ejerskabet, ikke til personen: ved salg af en kommunal ejendom overgår vintervedligeholdelsespligten automatisk til den nye ejer.
- 08** Pligten kan kun pålægges for fortovs- eller stiareal i en bredde af maksimalt 10 meter og kun for det areal, der ligger nærmest ejendommen.
- 09** Vejdirektoratet foretager en funktionel vurdering af fortovsbegrebet: afgørende er, om arealet administreres som færdselsareal primært for gående – ikke belægningen. Vejskråninger, beplantningsbælter og rene græsarealer falder udenfor.
- 10** Renholdelsespligten efter § 68 omfatter ukrudt, affald og afløb – men Vejdirektoratet afviser, at den rummer en pligt til græsslåning.
- 11** Vejdirektoratet prøver alene retlige spørgsmål efter § 132, stk. 1 – kommunens skøn over vinterindsatsens omfang, prioritering og vejklasser kan direktoratet ikke tilsidesætte.
- 12** Vejdirektoratet accepterer, at kommunen overtager arbejdet for grundejerens regning efter § 72, stk. 1, når hensynet er et højt og ensartet renholdelsesniveau – men der må kun opkræves for arbejde, der faktisk udføres.
- 13** Vejdirektoratet afviser konsekvent at behandle erstatningskrav: ansvaret for faldulykker afgøres af domstolene efter culpa-reglen, og overholdelse af et vinterregulativ fritager ikke automatisk for ansvar.
- 14** Klagefristen er 4 uger fra meddelelsen, jf. § 132, stk. 3, og klage har ikke opsættende virkning; søgsmål skal anlægges inden 6 måneder.

Retsgrundlaget: vejmyndighedens pligt efter § 62 og undtagelsen i § 64

§ 1

Reglerne om vintervedligeholdelse og renholdelse af offentlige veje findes i vejlovens kapitel 8. De trådte i kraft 31. december 2014 og afløste den nu ophævede lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje. Ifølge [Vejledning i lov om offentlige veje](#) er kapitlet i stort omfang en videreførelse af den tidligere lov, idet ændringerne "især [består i], at det er præciseret, hvornår og i hvilket omfang vejmyndigheden kan pålægge tilgrænsende grundejere pligter vedrørende fortov og sti".

Hovedreglen er, at vejmyndigheden har pligten. Efter [vejlovens § 62, stk. 1](#) skal vejmyndigheden sørge for snerydning, træffe foranstaltninger mod glat føre og sørge for renholdelse på offentlige veje og stier. Vejmyndigheden bestemmer selv omfang og rækkefølge, jf. [§ 62, stk. 2](#), og kan undtage enkelte vejstrækninger efter forhandling med politiet, jf. [§ 62, stk. 3](#), eller enkelte stier efter [§ 62, stk. 4](#). Reglerne for gennemførelsen – typisk vinter- og renholdelsesregulativet – fastsættes efter [§ 62, stk. 7](#) og **skal offentliggøres**.

Undtagelsen er overførsel til grundejere. [§ 64, stk. 1](#) bestemmer:

I byer og bymæssige områder kan vejmyndigheden efter forhandling med politiet bestemme, at grundejere, hvis ejendom grænser op til en offentlig vej eller sti, skal snerydde, glatførebekæmpe og renholde fortov og sti ud for ejendommen i overensstemmelse med bestemmelserne i §§ 66-68. Færdselsarealer, der primært er bestemt for gående færdsel, sidestilles med fortov og sti. Gangtunneler og gangbroer betragtes ikke som fortovs- eller stiareal.

Adgangen er dobbelt begrænset i § 64, stk. 2, der kræver, at fortovet ligger i **ubrudt forlængelse af en adgang til ejendommen**, og at pligten højst omfatter **10 meters bredde** af det nærmestliggende areal. Beslutningen skal offentliggøres, jf. § 64, stk. 4.

Pligtens indhold er udtømmende reguleret: snerydning "snarest muligt efter snefald" (§ 66), glatførebekæmpelse "snarest muligt efter førets indtræden" (§ 67) og renholdelse omfattende ukrudt, belagte færdselsarealer, affald og afløb (§ 68). Uafhængigt heraf har grundejere i byer og bymæssige områder **altid** pligt til at rydde trapper til deres ejendomme, jf. § 63 – men Vejledningen præciserer, at kommunen kun kan give påbud herom, hvis der først er truffet beslutning efter § 64.

Kommende ændring – ikke konsolideret: Ved lov nr. 753 af 20. juni 2025 udgår "efter forhandling med politiet" af § 62, stk. 3 og 7, § 64, stk. 1 og § 65 med virkning fra 1. juli 2025, jf. lov nr. 753 af 20. juni 2025. Ændringen er endnu ikke rullet ind i den konsoliderede lovtekst. Bemærkningerne fastslår, at vejmyndigheden herefter kan undtage vejstrækninger og pålægge grundejere pligter uden politiinddragelse. Den ældre praksis om, at forhandlingen med politiet var en gyldighedsbetingelse for vinterregulativet, mister dermed sin betydning for beslutninger truffet efter 1. juli 2025 – men er fortsat relevant ved prøvelsen af ældre regulativer.

LOV

Vejloven § 62, stk. 1-4

Vejloven § 63

Vejloven § 64, stk. 1-2

Vejloven § 65

Vejloven § 66

Vejloven § 67

Vejloven § 68

§ 2 Vejdirektoratets prøvelseskompetence: kun retlige spørgsmål – og kun over afgørelser

Vejdirektoratets kompetence hviler på [vejlovens § 132, stk. 1](#), hvorefter kommunalbestyrelsernes afgørelser "kan påklages til transportministeren, **for så vidt angår retlige spørgsmål**". Kompetencen er delegeret til Vejdirektoratet ved [bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser](#). Denne dobbelte begrænsning – *kun retlige spørgsmål* og *kun over afgørelser* – er den vigtigste enkeltfaktor i Vejdirektoratets praksis på området og forklarer hovedparten af de afvisninger, der ses.

Skønnet kan ikke prøves. I [21-06305](#) klagede en borger, der var faldet på sort is, over, at Lolland Kommune ikke saltede en boligvej i landzone. Vejen var i kommunens vinterregulativ klassificeret som kategori IV, der "glatførebekæmpes ikke". Vejdirektoratet fastslog, at det ikke kunne tage stilling til det trafikale skøn, så længe kommunen holdt sig inden for rammerne af § 62. Samme resultat i [23-09914](#), hvor Vejdirektoratet ikke kunne efterprøve Gentofte Kommunes vurdering af, om beskæring og renholdelse var nødvendig.

Regulativet er ikke en afgørelse. Dette er en fast og gentaget linje. I [EMN-2025-07907](#) formulerede Vejdirektoratet det præcist:

En beslutning efter vejlovens § 64, stk. 1, er ikke en forvaltningsretlig afgørelse, som kan indbringes for Vejdirektoratet, men det vil et efterfølgende påbud om vintervedligeholdelse i henhold til vinterregulativet være.

Vejdirektoratet åbner dog en ventil: den generelle karakter

udelukker dog ikke, at beslutningen kan have en mere indgribende karakter for en eller flere grundejere, og at den dermed bliver en forvaltningsretlig afgørelse i forhold til dem, hvorefter de pågældende grundejere dermed bør anses for parter i sagen.

I [EMN-2024-619304](#) blev en klage fra en ældre grundejer, der fandt opgaven praktisk umulig på grund af kommunens vinkelrette parkeringspladser, afvist på samme grundlag: kommunens meddelelse var alene en orientering om, at den generelle pligt nu også gjaldt for ejendommen. Vejdirektoratet lagde udtrykkeligt vægt på, at kommunens fejlagtigt vedlagte klagevejledning **ikke** i sig selv skaber klageadgang.

Vejledende tilkendegivelser er ikke afgørelser. I EMN-2025-07907 var kommunens e-mail til grundejeren blot en gengivelse af den retlige vurdering. Vejdirektoratet fandt, at en afgørelse forudsætter, at kommunen "ensidigt og med bindende virkning for en bestemt person eller en afgrænset kreds af personer fastsætter, hvad der er eller skal være ret i det konkrete tilfælde".

Klageberettigelse. I [24-00413](#) klagede en beboer over, at Svendborg Kommunes vintervejklasse IV-vej blev spejlglat. Vejdirektoratet afviste både fordi der ikke forelå en afgørelse, og fordi klageren ikke havde den nødvendige væsentlige og individuelle interesse: kommunens planlægning af vintertjenesten er en generel beslutning, der berører alle trafikanter, og "[a]t man bor på vejen er ikke i sig selv nok til at give partsstatus". Tilsvarende blev en grundejerforening afvist i [23-13652](#), hvor Vejdirektoratet understregede, at hverken kommunens klagevejledning eller frivillig partshøring gør en klager klageberettiget.

Kommunal handling	Påklagelig?	Afgørelse
Vedtagelse af vinterregulativ efter § 64, stk. 1	Nej – generel forskrift	EMN-2025-07907, EMN-2024-619304
Orienterende brev om at pligten nu gælder ejendommen	Nej – ikke retsakt	EMN-2024-619304
Vejledende e-mail om lovfortolkning	Nej – ikke bindende	EMN-2025-07907
Faktisk udførelse af vintertjeneste efter regulativet	Nej – faktisk forvaltningsvirksomhed	24-00413
Konkret påbud efter § 64, jf. regulativet	Ja	EMN-2025-07907, 24-00957
Regulativ af "særlig indgribende karakter" for enkelte grundejere	Ja – undtagelsesvis	EMN-2025-07907

LOV

[Vejloven § 62](#)[Vejloven § 64, stk. 1](#)[Vejloven § 132, stk. 1](#)

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vintervedligeholdelse da kommunens meddelelse ikke var en formel afgørelse 07.03.2025

Vejdirektoratet · Afvisning af klage: Overdragelse af vintervedligeholdelsespligt via regulativ er ikke en påklagelig afgørelse 06.01.2025

Vejdirektoratet · Afvisning af Klage over Vintervedligeholdelse: Mangel på Afgørelse og Klageberettigelse 22.03.2024

Vejdirektoratet · Ugyldigt påbud om vintervedligeholdelse sendt til forkert modtager og med forkert lovhjemmel 14.02.2024

Vejdirektoratet · Grundejerforening anset for ikke-klageberettiget i sag om nedlæggelse af offentligt vejareal 27.09.2023

Vejdirektoratet · Påbud om beskæring af hæk og renholdelse af fortov opretholdt af Vejdirektoratet 25.08.2023

Vejdirektoratet · Kommunens Ret til at Fravælge Glatførebekæmpelse på Boligveje i Landzone 03.05.2021

Hvad Vejdirektoratet lægger vægt på: det juridiske adgangskrav i § 64, stk. 2

§ 3

Den mest markante linje i Vejdirektoratets praksis er, at **adgangskravet i § 64, stk. 2 er et retligt, ikke et fysisk kriterium**. Vejdirektoratet lægger afgørende vægt på, om der findes en faktisk og lovlig adgang fra selve ejendommen til den offentlige vej, som fortovet ligger langs – ikke på, hvordan fortovet ser ud.

Den ledende afgørelse er EMN-2025-42205 (24. oktober 2025). En kommune spurgte, om en hjørnegrund med adgang udelukkende til en privat fællesvej kunne pålægges at vintervedligeholde det offentlige fortov på den anden side af ejendommen – og om det gjorde en forskel, at fortovet mellem de to veje fremstod ubrudt. Vejdirektoratet svarede nej:

Det forhold, at et fortov mellem en privat og en offentlig vej fremstår fysisk ubrudt, ændrer ikke ved det juridiske krav om adgang.

Da ejendommens eneste lovlige adgang var til en privat fællesvej, var betingelsen i § 64, stk. 2, ikke opfyldt i forhold til den offentlige vej. Kommunen manglede hjemmel, og vedligeholdelsespligter vedrørende den private fællesvej hører under **privatvejslovens §§ 79-86**, som ikke rummer hjemmel til at pålægge pligter for **offentlige** fortove.

Mellemliggende arealer er uden betydning – hvis adgangen består. I **EMN-2025-07907** lå en 2,6 meter bred græsramme, som kommunen selv klippede, mellem hjørnegrundens skel og fortovet. Grundejeren gjorde gældende, at ejendommen derfor ikke "grænsede op til" vejen. Vejdirektoratet afviste synspunktet i en obiter-udtalelse:

Det er uden betydning, at der ligger en grøn yderrabat mellem ejendomme og fortovet, og at kommunen vedligeholder denne rabat, jf. vejlovens § 8, stk. 1. Det afgørende er, at bredden af det fortovsareal, som grundejeren skal vintervedligeholde og renholde, ikke overstiger 10 meter, og at fortovet på de to sider af ejendommen ligger i ubrudt forlængelse af ejendommens adgang til offentlig vej, jf. vejlovens § 64, stk. 2.

Dette harmonerer med forarbejderne til § 64, stk. 2, hvor det hedder, at hvis der "for eksempel ligger et beplantningsbælte på vejarealet nærmest ejendommen, regnes de 10 m fra fodgængerarealets start". Forarbejderne åbner også udtrykkeligt for hjørneejendomme: ejeren kan pålægges pligter "for fortov eller sti op til 10 m fra hjørnet af ejendommen, når der ikke er en anden grundejer, der kan pålægges pligter" – men dette forudsætter fortsat, at adgangsbetingelsen er opfyldt.

Mellemliggende matrikels juridiske status afgør sagen. I **21-02969** adskilte en smal kommunal matrikel en privat ejendom fra det offentlige fortov. Vejdirektoratets sontring var skarp:

- **Administreres arealet som en del af den offentlige vej:** kommunen kan pålægge pligten, fordi ejendommen reelt har ubrudt adgang.
- **Administreres arealet som en privat fællessti:** kommunen kan **ikke** pålægge pligten.

Det er ikke en betingelse, at vejarealet er matrikulært udskilt med vejlitra – afgørende er, om kommunen reelt har taget arealet i brug og administrerer det som offentlig vej. Afgørelsen indeholder desuden den principielt vigtige pointe, at en grundejer **kan frigøre sig fra pligten ved fysisk og tydeligt at nedlægge sin adgang**

– forudsat ejendommen bevarer en anden lovlig vejadgang, jf. principperne i [privatvejslovens § 32, stk. 1](#) og [udstykningslovens § 18](#).

Adgangsbegrebet fortolkes restriktivt. I [20-15234](#) fastslog Vejdirektoratet, at en jernbaneoverskæring ikke er en "adgang" i vejlovens forstand, men en krydsning mellem to selvstændige infrastrukturanlæg. Kommuner kunne derfor ikke pålægge Banedanmark snerydning af fortove i overskæringer efter [§ 64, stk. 3](#). I opfølgningen [20-15324](#) nuancerede Vejdirektoratet: bruges overskæringen **også** som adgang for personale eller køretøjer til drift af banen, foreligger der en adgang, og pligten kan pålægges – men da kun for strækningen ud for adgangen med tillæg af 10 meter til hver side.

Bemærk spændingen med de oprindelige forarbejder. Bemærkningerne til § 64 fra 2014 anførte, at forslaget "som noget nyt" indebar, at grundejere kunne pålægges pligter "uanset om de har eller lovligt kan etablere adgang til den omhandlede vej eller sti". Lovtekstens stk. 2 opretholdt ikke desto mindre kravet om ubrudt forlængelse af **en adgang**, og Vejdirektoratet lægger konsekvent ordlyden til grund. Bemærkningerne til 2025-ændringen bekræfter denne læsning: vejmyndigheden vil kunne bestemme, at "grundejere, hvis ejendom grænser til en offentlig vej eller sti **og har lovlig adgang til den offentlige vej**, skal snerydde m.v. fortov og sti ud for deres ejendom".

LOV

[Privatvejsloven § 32, stk. 1](#)[Udstykningsloven § 18](#)[Vejloven § 8, stk. 1](#)[Vejloven § 64, stk. 2-3](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Grundejers pligt til vintervedligeholdelse af offentligt fortov på hjørnegrund uden direkte adgang	24.10.2025
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vintervedligeholdelse da kommunens meddelelse ikke var en formel afgørelse	07.03.2025
	Vejdirektoratet · Grundejers snerydningspligt når kommunal matrikel adskiller ejendom og fortov	02.03.2021
	Vejdirektoratet · Banedanmarks pligt til vintervedligeholdelse i jernbaneoverskæringer afhænger af, om overskæringen bruges som vejadgang	15.02.2021
	Vejdirektoratet · Jernbaneoverskæring er ikke 'adgang' og medfører ikke pligt til vintervedligeholdelse for Banedanmark	08.12.2020

Fortovsbegrebet: den funktionelle afgrænsning af hvad der kan pålægges

Ud over adgangskravet afgøres sagerne ofte af, om arealet overhovedet er et "fortov eller sti". Vejdirektoratet anlægger her en **funktionel vurdering**: afgørende er, om arealet administreres som færdselsareal primært bestemt for gående – ikke belægningen.

Belægningen er underordnet. I [19-12816](#) spurgte en kommune om ca. 40 cm brede striber af asfalt, græs eller grus mellem fortovsbelægning og skel. Vejdirektoratet udtalte, at arealets belægning "er underordnet dets faktiske anvendelse", og at vejrabatter og beplantningsbælter derimod **ikke** betragtes som fortov. Samme linje i [EMN-2025-43929](#) om ukrudt på en brostensbelægning mellem husfacade og fortov, hvor Vejdirektoratet gjorde pligtplaceringen "strengt betinget af vejmyndighedens lokale praksis":

- Administreres arealet som færdselsareal primært for gående → kommunen har hjemmel til at pålægge grundejeren pligten.
- Administreres arealet ikke som sådant → ingen hjemmel; pligten forbliver hos kommunen.

Vejdirektoratet tilføjede, at selv et græsbeklædt areal eller en trampesti kan kvalificeres som fortov/sti, hvis administrationspraksis taler for gående færdsel.

Vejskråninger falder udenfor. I [20-13873](#) lå en bred, stejl og beplantet skråning mellem tre ejendomme og fortovet. Vejdirektoratet delte ansvaret:

Areal	Ansvarlig	Hjemmel
Vejskråningen	Kommunen	§ 8, stk. 1 og § 62, stk. 1 – ikke færdselsareal for gående
Fortovet	Grundejerne	§ 64 – adgangskravet opfyldt for alle tre ejendomme
Trapper til ejendommene	Grundejerne	§ 63

Afgørelsen indeholder en praktisk vigtig konsekvens: misligholder kommunen sin pligt til at vedligeholde skråningen, så nedfaldent materiale lander på fortovet, er det **grundejernes** ansvar at fjerne det som led i deres renholdelsespligt for fortovet.

Græsslåning er ikke renholdelse. Vejdirektoratet fortolker [§ 68](#) efter ordlyden. I 19-12816 fastslog direktoratet, at pligten for græsarealer, der betragtes som del af fortovet, indebærer at fjerne ukrudt, men **ikke** at slå græsset. I [22-15531](#) havde Langeland Kommune meddelt en borger, at han skulle vedligeholde græsarealet omkring et serviceskilt. Vejdirektoratet afviste: pligten gælder "udelukkende for befæstede færdselsarealer".

Matrikulær udstrækning kan begrænse kommunens eget ansvar. I [21-08645](#) fandt Vejdirektoratet det umiddelbart korrekt, at Lyngby-Taarbæk Kommunes ansvar for "Den Grønne Sti" var begrænset til det asfalterede areal, der var matrikulært udskilt som offentlig sti – de omkringliggende grønne arealer var matrikulært del af de private ejendomme. Direktoratet understregede dog, at udtalelsen var vejledende, og at et konkret påbud ville udløse en fuld prøvelse. Parallelt fastslog [21-00703](#), at "tilgrænsende ejendom" betyder en ejendom, der matrikulært grænser til det **ibrugtagne** vejareal.

LOV

[Vejloven § 8, stk. 1](#)
[Vejloven § 62, stk. 1](#)
[Vejloven § 63](#)
[Vejloven § 64](#)
[Vejloven § 68](#)

PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om grundejerens renholdelsespligt for ukrudt på brostensbelægning mellem husfacade og fortov på offentlig vej.	29.10.2025
	Vejdirektoratet · Grundejers Klageret og Pligt til Græsslåning ved Serviceskilt	20.10.2022
	Vejdirektoratet · Vedligeholdelse af græsarealer ved offentlig sti: Kommunens ansvar kan være begrænset til det matrikulært udskilte areal	18.06.2021
	Vejdirektoratet · Vedligeholdelse af Privat Fællessti: Definition af 'Tilgrænsende Ejendom' ved Grønne Arealer	27.01.2021
	Vejdirektoratet · Fordeling af renholdelsespligt for vejskråning og fortov mellem kommune og grundejere	22.10.2020
	Vejdirektoratet · Grundejers Pligt til Renholdelse af Sidearealer og Græsstriber ved Fortov	04.10.2019

Kommunen kan ikke fraskrive sig pligten ved administrativ forglemmelse

§ 5

Den centrale afgørelse om vejmyndighedens egen pligt er [22-10701](#) (8. juli 2022). En kommune havde ikke fået alle sine offentlige stier med i vinterregulativet og spurgte, om den kunne fraskrive sig ansvaret – og hvad konsekvensen ville være ved en faldulykke på en sti, der ikke fremgik af regulativet.

Vejdirektoratets svar var kategorisk: **en kommune kan ikke fraskrive sig sit ansvar ved en administrativ forglemmelse**. Hvis en sti ikke formelt er undtaget efter proceduren i [§ 62, stk. 3](#), består pligten. Manglende medtagelse i vinterregulativet eller på et kort er en administrativ fejl, der hverken fjerner vedligeholdelsespligten eller et potentielt erstatningsansvar.

Afgørelsen fastslår dermed, at **formkravene er konstitutive**. Skal en strækning lovligt undtages, kræver det:

1. En formel beslutning truffet af vejmyndigheden,
2. efter forhandling med politiet (indtil 1. juli 2025, jf. [lov nr. 753 af 20. juni 2025](#)),
3. som offentliggøres.

En passiv undladelse eller en fejl i regulativets kortbilag opfylder ingen af delene.

Kommunen har to kasketter. 22-10701 fremhæver, at kommunen kan bære ansvaret både som vejmyndighed og som grundejer for de stier, den selv ejer. Denne dobbeltrolle går igen i [EMN-2024-618682](#), hvor Vejdirektoratet præciserede:

Kommunens pligt er ikke en følge af, at kommunen er vejmyndighed for Langmarksvej og Overgade, men er derimod en følge af, at kommunen er ejer af en ejendom, der grænser til disse offentlige vejes fortove.

Sondringen er ikke akademisk: den afgør, hvem der hæfter, når ejendommen sælges (se næste sektion).

Grænserne for undtagelsesadgangen. [Vejledning i lov om offentlige veje](#) opstiller væsentlige begrænsninger, som Vejdirektoratets afgørelser hviler på:

Det er stadig forudsat, at trafikalt betydende veje ikke kan undtages fra snerydning og glatførebekæmpelse. Det er også forudsat, at "enkelte vejstrækninger" ikke kan udgøre større dele af en kommunes offentlige vejnet [...] Varetagelse af økonomiske hensyn i forbindelse med denne prioritering af det offentlige vejnet er ikke i overensstemmelse med loven.

Undtagelsesadgangen i [§ 62, stk. 3](#), er altså hverken en generel spareventil eller anvendelig på trafikalt betydende veje. Inden for disse rammer er prioriteringen imidlertid et skøn, Vejdirektoratet ikke kan efterprøve – som i [21-06305](#), hvor Lolland Kommunes kategori IV-klassificering af en boligvej stod ved magt.

Landzone. Vejdirektoratet fremhæver konsekvent, at [§ 64, stk. 1](#) kun gælder i byer og bymæssige områder. I [21-06305](#) kunne pligten ikke pålægges en grundejer i landzone, medmindre kommunen havde truffet særskilt beslutning efter [privatvejslovens § 3, stk. 2](#) om at administrere området efter byreglerne. Efter [§ 62, stk. 5](#) er kommunens egen renholdelsespligt i landzone desuden begrænset til det, der er nødvendigt af hensyn til trafikikkerheden.

LOV	Privatvejsloven § 3, stk. 2	Vejloven § 62, stk. 3, 5	Vejloven § 64, stk. 1
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Grundejerforening overtager pligt til vintervedligeholdelse af fortov ved køb af kommunal ejendom		
	Vejdirektoratet · Vintervedligeholdelse af stier: Kommunens ansvar som vejmyndighed og grundejer		
	Vejdirektoratet · Kommunens Ret til at Fravælge Glatførebekæmpelse på Boligveje i Landzone		
			29.10.2024
			08.07.2022
			03.05.2021

Praksisændring, lighedsprincippet og ophør af historiske

§ 6 særordninger

Kan en kommune ophæve en mangeårig særordning og pålægge grundejere pligter, de hidtil har været fritaget for? Ja – hvis begrundelsen er ændrede faktiske forhold. Det fastslog Vejdirektoratet i [20-04013](#) (21. april 2020) om H.C. Andersen-kvarteret i Odense.

Grundejerne i museumsbydelen havde siden 2005 været fritaget for vintervedligeholdelse og renholdelse, som kommunen varetog på grund af områdets karakter og turiststrøm. Odense Kommune ophævede ordningen med den begrundelse, at ændringer i byens infrastruktur og spredningen af events og turister over hele bykernen betød, at den oprindelige begrundelse ikke længere holdt. En grundejer klagede og gjorde gældende, at det var i strid med lighedsprincippet at sidestille en sti langs en havemur med en forretningsgade.

Vejdirektoratet opretholdt kommunens afgørelse og lagde vægt på tre forhold:

- **Saglig begrundelse i ændrede faktiske forhold.** Kommunens ændring af praksis var sagligt begrundet i den ændrede turisme i byen.
- **Generel og lovlig ændring.** Da der var tale om en generel ændring, var afgørelsen ikke i strid med det forvaltningsretlige lighedsprincip. Vejdirektoratet tilføjede, at det heller ikke bryder princippet at behandle beboelses- og erhvervsjendomme ens i denne sammenhæng.
- **Adgangskravet var opfyldt.** Færdselsarealer primært for gående sidestilles med fortove, og da stien lå i ubrudt forlængelse af klagerens ejendom, kunne pligten lovligt pålægges.

Afgørelsen viser mønsteret: Vejdirektoratet prøver ikke ordningens rimelighed, men om ændringen **hviler på saglige hensyn og er gennemført generelt**. En praksisændring, der alene rammer enkelte grundejere uden saglig begrundelse, ville derimod kunne tilsidesættes.

Den samme sondring mellem sagligt og usagligt går igen i [23-09914](#), hvor en grundejer i Gentofte Kommune gjorde gældende, at andre hække i kommunen var i værre stand, og at han følte sig chikaneret som ny ejer. Vejdirektoratet afviste argumentet om usaglig forskelsbehandling, fordi kommunen kunne dokumentere, at den også havde været i dialog med den tidligere ejer og løbende behandlede lignende sager. **Bevisbyrden for en dokumenterbar, konsekvent administration ligger hos kommunen** – men når den løftes, står afgørelsen ved magt.

LOV	Vejloven § 64, stk. 1	Vejloven § 68
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Påbud om beskæring af hæk og renholdelse af fortov opretholdt af Vejdirektoratet	25.08.2023
	Vejdirektoratet · Grundejerforpligtelser i H.C. Andersen-kvarteret: Vejdirektoratet Opretholder Kommunens Afgørelse om Vintervedligeholdelse	21.04.2020

Hvem hæfter, og hvem skal påbuddet rettes til: ejerskifte og adressatfejl

§ 7

Grundejerpligten er knyttet til **ejerskabet af ejendommen**, ikke til personen. Det har to konsekvenser, som Vejdirektoratet har præciseret.

Pligten følger ejendommen ved salg. I [EMN-2024-618682](#) (29. oktober 2024) spurgte Horsens Kommune, hvem der ville have ansvaret for de offentlige fortove langs Overgade og Langmarksvej, når en kommunalt ejet matrikel blev solgt til en grundejerforening. Vejdirektoratet svarede, at kommunen var ansvarlig *som grundejer* – ikke som vejmyndighed – og at forpligtelsen derfor **automatisk overgår til den nye ejer** ved overdragelsen. Direktoratet knyttede en praktisk anvisning til: kommunens online kort over fortove, kommunen selv vedligeholder, bør opdateres straks efter salget, da der ellers vil være "modstridende oplysninger" i forhold til regulativet.

Påbud til forkert adressat er ugyldige. I [24-00957](#) (14. februar 2024) ophævede Vejdirektoratet Slagelse Kommunes påbud om snerydning og glatførebekæmpelse af et fortov som ugyldigt på grund af **to** selvstændige fejl:

Fejltype	Kommunens handling	Korrekt fremgangsmåde
Modtager	Påbud sendt til en virksomhed, der ikke ejede ejendommen	Påbud skal sendes til den eller de registrerede ejere – kommunen burde have slået op i Tingbogen
Lovhjemmel	Anvendte § 87 om beplantning	Skulle have anvendt § 64, stk. 1 sammenholdt med kommunens vinterregulativ

Afgørelsen er instruktiv, fordi den viser, at Vejdirektoratet på trods af sin begrænsede prøvelseskompetence er skarp på hjemmelsgrundlaget: en henvisning til den forkerte paragraf kan i sig selv gøre påbuddet ugyldigt, når de hensyn, bestemmelserne beskytter, ikke er sammenfaldende.

Påbud kan ikke samles hos en grundejerforening. I [EMN-2026-07161](#) (18. marts 2026) havde en kommune meddelt ét samlet påbud om snerydning til bestyrelsen for en grundejerforening med 225 medlemmer – med frist til kl. 08:00 dagen efter. Kommunen anførte, at det var fast praksis at sende påbud direkte til grundejerforeninger, da disse varetager den primære drift. Vejdirektoratet ophævede påbuddet:

I denne sag er det både grundejerforeningens ejendomme med fællesarealer, og de individuelle rækkehusgrundejeres ejendomme, der grænser til de omhandlede private fællesveje. Kommunen burde derfor have meddelt påbud såvel til grundejerforeningen som til de enkelte ejere af rækkehusene, ligesom kommunen burde have beskrevet til hver enkelt modtager af påbud, hvilken del af vejen, vedkommende skulle snerydde og/eller glatførebekæmpe.

Vejdirektoratet afviste, at en bestyrelse automatisk kan opfattes som partsrepræsentant uden en udtrykkelig fuldmagt, og fandt, at påbuddet led af en garantimangel, fordi det ikke var rettet til de forpligtede parter. Karakteristisk for Vejdirektoratets metode tog direktoratet **ikke** stilling til klagepunktet om den urimeligt korte frist – den formelle mangel gjorde det overflødigt.

Afgørelsen angik ganske vist private fællesveje efter [privatvejslovens §§ 79-82](#), men det bærende princip – at påbud skal individualiseres og rettes til de ejere, hvis ejendomme grænser til vejen, med angivelse af hvilken del hver enkelt skal rydde – gælder tilsvarende ved påbud efter vejlovens § 64.

LOV	Forvaltningsloven § 8	Privatvejsloven § 79	Vejloven § 64, stk. 1	Vejloven § 87
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt påbud om snerydning til grundejerforening – påbud skulle have været rettet til individuelle grundejere			18.03.2026
	Vejdirektoratet · Grundejerforening overtager pligt til vintervedligeholdelse af fortov ved køb af kommunal ejendom			29.10.2024

Vejdirektoratet · Ugyldigt påbud om vintervedligeholdelse sendt til forkert modtager og med forkert lovhjemmel 14.02.2024

Tilsyn, håndhævelse og kommunens overtagelse for grundejerens regning

Vejloven giver vejmyndigheden to forskellige veje til at gribe ind, og Vejdirektoratet holder dem adskilt.

Håndhævelse efter § 69. Vejmyndigheden fører tilsyn med, at grundejerne overholder deres forpligtelser efter §§ 63, 64 og 66-68, jf. § 69, stk. 1, og kan "om nødvendigt lade foranstaltninger udføre for grundejerens regning", hvis grundejeren ikke overholder sine forpligtelser, jf. § 69, stk. 2. Dette er en reaktion på **misligholdelse** i det konkrete tilfælde.

Systematisk overtagelse efter § 72. Efter § 72, stk. 1 kan vejmyndigheden bestemme, at forpligtelser pålagt efter § 64, stk. 1, helt eller delvis skal udføres ved vejmyndighedens foranstaltning for grundejernes regning, og fastsætter selv udgiftsfordelingen. Her er der ikke tale om misligholdelse, men om et **serviceniveauvalg**.

To parallelle Frederiksberg-sager tegner rammerne for § 72. I [23-17301](#) (15. februar 2024) havde kommunen først pålagt grundejerne renholdelsespligten efter § 64, stk. 1, og derefter besluttet selv at udføre arbejdet for deres regning på samtlige kommuneveje. Klageren gjorde gældende, at kommunen manglede hjemmel til at opkræve for en standard over en formodet minimumsstandard, og at inddelingen i renholdelsesklasser modsagde begrundelsen om et "ensartet" niveau. Vejdirektoratet afviste:

- Der findes **ingen lovbestemt minimumsstandard** for renholdelse i vejloven – omfanget beror på vejmyndighedens skøn efter § 62, stk. 2.
- Ordet "ensartet" optræder i lovbemærkningerne, men **ikke i lovteksten** til § 72, stk. 1, og er derfor ikke et ultimativt lovkrav.
- Der var ikke grundlag for at tilsidesætte skønnet om, at alle veje i en tæt bebygget kommune har behov for et højt renholdelsesniveau.

I den parallelle sag [23-16676](#) klagede en grundejer, hvis familie selv havde varetaget opgaven i 56 år uden anmærkninger. Vejdirektoratet lagde vægt på, at en overtagelse for at sikre et bestemt serviceniveau **ikke er en kritik af den enkelte grundejers indsats**, og at ønsket om et højt og ensartet niveau er et sagligt hensyn.

Men Vejdirektoratet satte en grænse. Frederiksberg opkrævede en højere takst (12,53 kr./m²) for de inderste 40 cm af fortovet end for det øvrige areal (10,33 kr./m²), fordi renholdelsen her var mere besværlig på grund af parkerede cykler – samtidig med at kommunen oplyste, at der ikke kunne renholdes, når der stod cykler. Vejdirektoratet påpegede modstriden og lagde til grund, at **kommunen kun kan opkræve betaling for arbejde, der rent faktisk udføres**. Opkrævningen for de inderste 40 cm er kun lovlig, når kommunen reelt har haft mulighed for at renholde arealet.

Hvor klageadgangen er afskåret. For beskæringspåbud efter § 87, stk. 1 er klageadgangen udelukket, jf. § 132, stk. 2. I [EMN-2026-07445](#) kunne Vejdirektoratet derfor hverken prøve påbuddet eller den fastsatte 14-dages frist, men alene om de retlige betingelser i § 87, stk. 3 for at udføre arbejdet for grundejerens regning var opfyldt: at der var fastsat en frist, og at arbejdet blev iværksat **efter** fristens udløb. Da begge var opfyldt, var kommunens fremgangsmåde lovlig. Sagen illustrerer et generelt mønster: **Vejdirektoratet prøver selvhjælpshandlingens formelle betingelser, ikke fristens rimelighed.**

Begrundelseskravet. [Vejledning i lov om offentlige veje](#) fastslår, at et påbud efter vejlovens regler om vintervedligeholdelse og renholdelse skal begrundes efter [forvaltningslovens §§ 22 og 24](#) – vejmyndigheden skal henvise til den hjemmel, der giver ret til at påbyde handlingen, og begrunde sit skøn. Vejdirektoratets afgørelser bekræfter, at begrundelsesmangler ved skønsmæssige afgørelser er væsentlige og fører til ophævelse og hjemvisning, netop fordi direktoratet ikke selv kan reparere skønnen.

LOV	Forvaltningsloven § 22	Forvaltningsloven § 24	Vejloven § 62, stk. 2
	Vejloven § 69, stk. 1-2	Vejloven § 72, stk. 1	Vejloven § 87, stk. 1, 3
			Vejloven § 132, stk. 2
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet stadfæster kommunens ret til at udføre beskæring for grundejers regning efter udløbet af 14-dages frist 20.04.2026 Vejdirektoratet · Kommunes opkrævning for fortovsrenholdelse for grundejers regning var lovlig 15.02.2024 Vejdirektoratet · Kommune må lovligt overtage og opkræve betaling for renholdelse af fortov 05.02.2024		

Erstatningsansvaret ved faldulykker: culpareglen og domstolenes rolle

Vejdirektoratet afviser konsekvent at behandle erstatningskrav. Begrundelsen er den samme i sag efter sag: **spørgsmålet om erstatningsansvar er ikke reguleret i vejlovgivningen**, men afgøres af domstolene efter dansk rets almindelige culparegel. Det gælder både over for kommunen som vejmyndighed og over for grundejeren.

Den mest udførlige redegørelse findes i [21-05285](#) (22. april 2021), hvor en grundejerforening spurgte, om overholdelse af Herning Kommunes vinter- og renholdelsesregulativ ville fritage medlemmerne for ansvar ved faldulykker. Svaret var nej:

Vejdirektoratet fastslår, at selvom grundejerne overholder kommunens vinter- og renholdelsesregulativ, er de ikke automatisk fritaget for erstatningsansvar. Ansvarer beror altid på en konkret vurdering af, om der er handlet ansvarspådragende i den specifikke situation.

Domstolene vurderer i hver enkelt sag, om den udførte vintervedligeholdelse var **tilstrækkelig til at forhindre uheldet**. Samme henvisning til domstolene i [21-06305](#), hvor en borger var faldet på sort is, og i [EMN-2026-03565](#), hvor Vejdirektoratet udtrykkeligt udelukkede spørgsmålet fra sin behandling.

Vejdirektoratets egen sammenstilling af retspraksis. I [22-10701](#) henviste Vejdirektoratet til to afgørelser, der tilsammen illustrerer skillelinjen:

Dom	Udfald	Begrundelse
FED2003.2928	Kommune frifundet	Kommunen havde lovligt og efter reglerne besluttet, at et boligkvarter ikke skulle glatførebekæmpes
MAD2018.351	Kommune erstatningsansvarlig	Kommunen undlod konsekvent at salte et fortov i weekenderne uanset vejret – ansvarspådragende både som vejmyndighed og som grundejer

Mønsteret er tydeligt: en **formelt korrekt og offentliggjort** prioritering beskytter kommunen. En **de facto-praksis**, der ikke har hjemmel i regulativet og ikke reagerer på vejrliget, gør ikke.

Regulativet som ansvarsskjold – med forbehold. [Vejledning i lov om offentlige veje](#) formulerer forholdet præcist:

Som udgangspunkt vil bestemmelser i et vinterregulativ om prioriteringen af vinterindsatsen og undtagelsen af enkelte vejstrækninger betyde, at vejmyndigheden ikke gøres ansvarlig for falduheld m.m. på disse strækninger. Men der findes domme, hvor vejmyndigheden er ifaldet ansvar, fordi retten ikke har ment, at vinterforanstaltningerne konkret var tilstrækkelige.

Vejledningen henviser til fire landsretsdomme: **Vestre Landsrets dom af 27. februar 2015** (ikke ansvar), **Østre Landsrets dom af 21. april 2011** (ansvar), **Østre Landsrets dom af 27. oktober 2009** (ikke ansvar) og **Østre Landsrets dom af 15. oktober 2003** (ikke ansvar). Sidstnævnte – sagsnr. **B-1718-02** – påberåbte Vejdirektoratet sig udtrykkeligt i [EMN-2025-07907](#): landsretten fastslog, at en vejmyndigheds beslutning – efter forhandling med politiet – om ikke at foretage glatførebekæmpelse havde fornøden hjemmel i [vejlovens § 62](#), og at det er acceptabelt at prioritere begrundet i trafikale forhold.

Sammenhængen mellem forvaltningsret og erstatningsret. 22-10701 knytter de to spor sammen på den måde, der har størst praktisk betydning: fordi en administrativ forglemmelse ikke fjerner pligten efter § 62, stk. 1, fjerner den heller ikke ansvarsgrundlaget. En kommune, der tror sig dækket af, at en sti ikke står i regulativet, er hverken retligt fritaget for pligten eller beskyttet mod erstatningsansvar. Det er kun den **formelt gennemførte og offentliggjorte** undtagelse efter § 62, stk. 3-4, der giver den beskyttelse, FED2003.2928 illustrerer.

Denne praksisoversigt hviler derfor på Vejdirektoratets egen praksis og på de domme, Vejdirektoratet og Vejledningen selv henviser til. Højesteret ses ikke at have taget stilling til ansvarsfordelingen ved faldulykker efter vintervedligeholdelse af offentlige fortove – området er i praksis afgjort ved by- og landsretterne efter konkrete culpavurderinger.

LOV	Privatvejsloven § 44	Privatvejsloven § 79, stk. 1	Vejloven § 62, stk. 1, 3
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Vintervedligeholdelse på private veje: Kommunens beføjelser og ejerforeningens ansvar 29.01.2026 Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vintervedligeholdelse da kommunens meddelelse ikke var en formel afgørelse 07.03.2025 Vejdirektoratet · Vintervedligeholdelse af stier: Kommunens ansvar som vejmyndighed og grundejer 08.07.2022 Vejdirektoratet · Kommunens Ret til at Fravælge Glatførebekæmpelse på Boligveje i Landzone 03.05.2021 Vejdirektoratet · Ansvar for Vintervedligeholdelse på Privat Fællesvej: Overholdelse af Regulativ Fritager Ikke Nødvendigvis for Ansvar 22.04.2021		

§ 10 Klagebehandling, frister og sagsgang ved Vejdirektoratet

Hvem kan klage. Vejlovgivningen definerer ikke klageberettigelse, så Vejdirektoratet anvender almindelige forvaltningsretlige principper: klageren skal have en **væsentlig og individuel interesse** i sagens udfald, jf. [22-15531](#). Vejdirektoratet fortolker dette restriktivt på vinterområdet. At bo på en vej med mangelfuld vintertjeneste giver ikke partsstatus ([24-00413](#)). Derimod er adressaten for et konkret påbud efter § 64 utvivlsomt part.

Hvad kan påklages. Kun endelige afgørelser. Er sagen fortsat under behandling i kommunen, afvises klagen. Vejdirektoratets formulering er standardiseret: "Vi kan ikke behandle en klage i en sag, som fortsat er under behandling, og hvori der endnu ikke er truffet endelig afgørelse."

Frister. Klagefristen er **4 uger** fra den dag, afgørelsen er meddelt, jf. [vejlovens § 132, stk. 3](#). For beslutninger, der skal offentliggøres, regnes fristen fra offentliggørelsen. Vejdirektoratet kan se bort fra en overskridelse, "når der er særlig grund dertil" og efter forudgående erklæring fra vejmyndigheden. Denne dispensationsadgang anvendes sparsomt: i [EMN-2025-11897](#) blev en klage indgivet knap 11 måneder for sent afvist, selv om grundejeren havde været i vedvarende dialog med kommunen og først havde fået klagevejledning senere. Afgørelsen indeholder en vigtig lære om **fristens udgangspunkt**: det er det oprindelige påbud, der er afgørelsen – hverken senere fristforlængelser, den efterfølgende faktura for selvhjælpshandlingen eller en sent meddelt klagevejledning starter en ny frist.

Opsættende virkning. Klage har **ikke** opsættende virkning, medmindre transportministeren bestemmer andet, jf. [§ 132, stk. 4](#). En grundejer, der klager over et påbud, skal derfor som udgangspunkt efterkomme det imens.

Afgørelsens bindende karakter. Vejdirektoratets afgørelser er bindende for kommunen. Direktoratet kan opretholde afgørelsen, ophæve den som ugyldig eller hjemvise sagen til fornyet behandling. Fordi prøvelsen er begrænset til retlige spørgsmål, kan Vejdirektoratet **ikke selv sætte sit skøn i stedet for kommunens** – konsekvensen af en væsentlig mangel er derfor typisk ophævelse og hjemvisning, som i [24-00957](#) og [EMN-2026-07161](#).

Domstolsprøvelse. Klageadgangen skal udnyttes, før sagen kan indbringes for domstolene, og søgsmål skal anlægges **inden 6 måneder** efter, at Vejdirektoratets afgørelse er meddelt, jf. [§ 132, stk. 5](#).

Generelle udtalelser kontra klageafgørelser. En stor del af Vejdirektoratets praksis på vinterområdet består af **generelle udtalelser** til kommuner (fx 22-10701, 21-02969, EMN-2024-618682, EMN-2025-42205, EMN-2025-43929). Vejdirektoratet indleder disse med et fast forbehold: udtalelserne "skal være af generel karakter og med respekt for begrænsningerne i vores kompetence som klagemyndighed", og de må ikke fremstå som en forhåndsgodkendelse af et konkret projekt. De er dermed ikke bindende afgørelser – men de udgør i praksis den vigtigste kilde til Vejdirektoratets retsopfattelse på området, netop fordi de fleste konkrete klager afvises på formelt grundlag.

Uden for kompetencen. Vejdirektoratet kan ikke tage stilling til erstatningsansvar, til hævsspørgsmål (privatretligt), til lokalplaners indhold (planloven) eller til god forvaltningsskik. Klager over sagsbehandlingstid og god forvaltningsskik henvises til Folketingets Ombudsmand eller Ankestyrelsens kommunale tilsyn.

LOV	Vejloven § 64	Vejloven § 132, stk. 1, 3-5	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Afvisning af for sen klage over kommunens udskiftning af karm og rist til vejafvandsbrønd for grundejerens regning		27.04.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt påbud om snerydning til grundejerforening – påbud skulle have været rettet til individuelle grundejere		18.03.2026
	Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om grundejerens renholdelsespligt for ukrudt på brostensbelægning mellem husfacade og fortov på offentlig vej.		29.10.2025
	Vejdirektoratet · Grundejers pligt til vintervedligeholdelse af offentligt fortov på hjørnegrund uden direkte adgang		24.10.2025
	Vejdirektoratet · Grundejerforening overtager pligt til vintervedligeholdelse af fortov ved køb af kommunal ejendom		29.10.2024
	Vejdirektoratet · Afvisning af Klage over Vintervedligeholdelse: Mangel på Afgørelse og Klageberettigelse		22.03.2024
	Vejdirektoratet · Ugyldigt påbud om vintervedligeholdelse sendt til forkert modtager og med forkert lovhjemmel		14.02.2024
	Vejdirektoratet · Grundejers Klageret og Pligt til Græsslåning ved Serviceskilt		20.10.2022

Vejdirektoratet · Vintervedligeholdelse af stier: Kommunens ansvar som vejmyndighed og grundejer 08.07.2022

Vejdirektoratet · Grundejers snerydningspligt når kommunal matrikel adskiller ejendom og fortov 02.03.2021

§ 11 Sammenfatning: den røde tråd i Vejdirektoratets praksis

Vejdirektoratets praksis om vintervedligeholdelse og renholdelse af offentlige veje og fortove hviler på fire bærende principper.

1. Vejmyndighedens pligt er udgangspunktet – og den kan kun fraviges formelt. § 62, stk. 1 pålægger kommunen pligten, og overførsel til grundejere efter § 64 er undtagelsen. Vil kommunen undtage en strækning eller sti, kræver det en formel beslutning efter § 62, stk. 3-4, som offentliggøres. 22-10701 er den ledende afgørelse: en administrativ forglemmelse – en sti, der ved en fejl ikke kom med i regulativet – fritager hverken for pligten eller for et muligt erstatningsansvar. Undtagelsesadgangen kan desuden ikke bruges på trafikalt betydende veje eller begrundes i økonomi.

2. Overførsel til grundejere er retligt betinget, og betingelserne prøves stramt. Vejdirektoratet lægger afgørende vægt på **det juridiske adgangskrav** i § 64, stk. 2. EMN-2025-42205 er linjens klareste udtryk: en hjørnegrund med adgang alene til en privat fællesvej kan ikke pålægges at vintervedligeholde det offentlige fortov, uanset at fortovet fysisk fremstår ubrudt. Omvendt er mellemliggende græsrabatter uden betydning, når adgangen består (EMN-2025-07907), og det mellemliggende areals **administrative status** – offentlig vej eller privat fællessti – kan alene afgøre sagen (21-02969). Hertil kommer de objektive grænser: by eller bymæssigt område, maksimalt 10 meters bredde, nærmestliggende areal, og en funktionel afgrænsning af fortovsbegrebet, der holder skråninger, rabatter og græsslåning udenfor (19-12816, 20-13873, 22-15531).

3. Formaliteten afgør – både klageadgangen og påbuddets gyldighed. På den ene side afvises langt de fleste borgerklager, fordi vinterregulativet er en generel forskrift og ikke en afgørelse (EMN-2024-619304, EMN-2025-07907), fordi kommunens udførelse af vintertjenesten er faktisk forvaltningsvirksomhed, eller fordi klageren mangler individuel interesse (24-00413). På den anden side prøver Vejdirektoratet påbuddets formalia skarpt, når først der er et påbud: forkert adressat eller forkert hjemmel giver ugyldighed (24-00957), og et samlet påbud til en grundejerforening skal individualiseres til hver enkelt ejer med angivelse af, hvilken del vedkommende skal rydde (EMN-2026-07161). For grundejeren betyder det i praksis, at man må afvente påbuddet for at få prøvet retsstillingen – og så overholde 4-ugersfristen, jf. EMN-2025-11897.

4. Skønnet er kommunens, men ansvaret er domstolenes. Vejdirektoratet kan hverken prøve vinterindsatsens omfang og prioritering (21-06305) eller det serviceniveau, kommunen vælger ved at overtage arbejdet for grundejerens regning efter § 72 (23-17301, 23-16676) – dog med den grænse, at der kun må opkræves for arbejde, der faktisk udføres. Og erstatningsansvaret for faldulykker ligger helt uden for direktoratets kompetence: det afgøres af domstolene efter culpaeglen, hvor overholdelse af regulativet **ikke** automatisk fritager (21-05285). Skillelinjen i den domspraksis, Vejdirektoratet selv fremhæver – FED2003.2928 over for MAD2018.351 – er, om kommunens prioritering var formelt gennemført og offentliggjort, eller blot en de facto-praksis, der ikke reagerede på vejrliget.

Fremadrettet. Med lov nr. 753 af 20. juni 2025 bortfalder kravet om forhandling med politiet i §§ 62, 64 og 65 fra 1. juli 2025. Kommunerne får dermed en enklere sagsgang, men de materielle betingelser – adgangskravet, 10-metersgrænsen, offentliggørelseskravet og pligten til at træffe en formel beslutning ved undtagelse – er uændrede. Forarbejderne til ændringen tilføjer en tilkendegivelse med selvstændig betydning for grundejerne: kommunen skal pålægge grundejerne at vintervedligeholde "i overensstemmelse med de retningslinjer, der er

fastlagt efter § 62, stk. 7, for kommunens egen vintervedligeholdelse", da "[d]er ses ikke at være saglige grunde til, at kommunen kan fastsætte en højere eller lavere standard for grundejernes udførelse af opgaverne".

LOV	Vejloven § 62, stk. 1, 3-4 Vejloven § 64, stk. 2 Vejloven § 65 Vejloven § 72	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Afvisning af for sen klage over kommunens udskiftning af karm og rist til vejafvandingsbrønd for grundejerens regning 27.04.2026 Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommunalt påbud om snerydning til grundejerforening – påbud skulle have været rettet til individuelle grundejere 18.03.2026 Vejdirektoratet · Grundejers pligt til vintervedligeholdelse af offentligt fortov på hjørnegrund uden direkte adgang 24.10.2025 Vejdirektoratet · Afvisning af klage over vintervedligeholdelse da kommunens meddelelse ikke var en formel afgørelse 07.03.2025 Vejdirektoratet · Afvisning af klage: Overdragelse af vintervedligeholdelsespligt via regulativ er ikke en påklagelig afgørelse 06.01.2025 Vejdirektoratet · Afvisning af Klage over Vintervedligeholdelse: Mangel på Afgørelse og Klageberettigelse 22.03.2024 Vejdirektoratet · Kommunes opkrævning for fortovsrenholdelse for grundejers regning var lovlig 15.02.2024 Vejdirektoratet · Ugyldigt påbud om vintervedligeholdelse sendt til forkert modtager og med forkert lovhemmel 14.02.2024 Vejdirektoratet · Kommune må lovligt overtage og opkræve betaling for renholdelse af fortov 05.02.2024 Vejdirektoratet · Grundejers Klageret og Pligt til Græsslåning ved Serviceskilt 20.10.2022 Vejdirektoratet · Vintervedligeholdelse af stier: Kommunens ansvar som vejmyndighed og grundejer 08.07.2022 Vejdirektoratet · Kommunens Ret til at Fravælge Glatførebekæmpelse på Boligveje i Landzone 03.05.2021 Vejdirektoratet · Ansvar for Vintervedligeholdelse på Privat Fællesvej: Overholdelse af Regulativ Fritager Ikke Nødvendigvis for Ansvar 22.04.2021 Vejdirektoratet · Grundejers snerydningspligt når kommunal matrikel adskiller ejendom og fortov 02.03.2021 Vejdirektoratet · Fordeling af renholdelsespligt for vejskråning og fortov mellem kommune og grundejere 22.10.2020 Vejdirektoratet · Grundejers Pligt til Renholdelse af Sidearealer og Græsstriber ved Fortov 04.10.2019	

REFERENCE Lovgrundlag 7 paragraffer

Vejloven § 62 stk. 1	Vejloven § 64 stk. 1-2
Vejloven § 66	Vejloven § 68
Vejloven § 69 stk. 2	Vejloven § 72 stk. 1
Vejloven § 132 stk. 1	

MATERIALE Citerede afgørelser 28 afgørelser

VEJDIREKTORATET · NÆVN / KLAGEINSTANS 28

27.04.2026	Afvisning af for sen klage over kommunens udskiftning af karm og rist til vejafvandingsbrønd for grundejerens regning	emn_2025_11897
------------	---	----------------

20.04.2026	Vejdirektoratet stadfæster kommunens ret til at udføre beskæring for grundejers regning efter udløbet af 14-dages frist	emn_2026_07445
18.03.2026	Vejdirektoratet ophæver kommunalt påbud om snerydning til grundejerforening – påbud skulle have været rettet til individuelle grundejere	emn_2026_07161
29.01.2026	Vintervedligeholdelse på private veje: Kommunens beføjelser og ejerforeningens ansvar	emn_2026_03565
29.10.2025	Vejdirektoratets udtalelse om grundejerens renholdelsespligt for ukrudt på brostensbelægning mellem husfacade og fortov på offentlig vej.	emn_2025_43929
24.10.2025	Grundejers pligt til vintervedligeholdelse af offentligt fortov på hjørnegrund uden direkte adgang	emn_2025_42205
07.03.2025	Afvisning af klage over vintervedligeholdelse da kommunens meddelelse ikke var en formel afgørelse	emn_2025_07907
06.01.2025	Afvisning af klage: Overdragelse af vintervedligeholdelsespligt via regulativ er ikke en påklagelig afgørelse	emn_2024_619304
29.10.2024	Grundejerforening overtager pligt til vintervedligeholdelse af fortov ved køb af kommunal ejendom	emn_2024_618682
22.03.2024	Afvisning af Klage over Vintervedligeholdelse: Mangel på Afgørelse og Klageberettigelse	24_00413
20.02.2024	Ansvar for Vintervedligeholdelse på Private Fællesveje i Byzone	24_03161
15.02.2024	Kommunes opkrævning for fortovsrenholdelse for grundejers regning var lovlig	23_17301
14.02.2024	Ugyldigt påbud om vintervedligeholdelse sendt til forkert modtager og med forkert lovhjemmel	24_00957
05.02.2024	Kommune må lovligt overtage og opkræve betaling for renholdelse af fortov	23_16676
27.09.2023	Grundejerforening anset for ikke-klageberettiget i sag om nedlæggelse af offentligt vejareal	23_13652
25.08.2023	Påbud om beskæring af hæk og renholdelse af fortov opretholdt af Vejdirektoratet	23_09914
20.10.2022	Grundejers Klageret og Pligt til Græsslåning ved Serviceskilt	22_15531
08.07.2022	Vintervedligeholdelse af stier: Kommunens ansvar som vejmyndighed og grundejer	22_10701
18.06.2021	Vedligeholdelse af græsarealer ved offentlig sti: Kommunens ansvar kan være begrænset til det matrikulært udskilte areal	21_08645
03.05.2021	Kommunens Ret til at Fravælge Glatførebekæmpelse på Boligveje i Landzone	21_06305
22.04.2021	Ansvar for Vintervedligeholdelse på Privat Fællesvej: Overholdelse af Regulativ Fritager Ikke Nødvendigvis for Ansvar	21_05285
02.03.2021	Grundejers snerydningspligt når kommunal matrikel adskiller ejendom og fortov	21_02969
15.02.2021	Banedanmarks pligt til vintervedligeholdelse i jernbaneoverskæringer afhænger af, om overskæringen bruges som vejadgang	20_15324

27.01.2021	Vedligeholdelse af Privat Fællessti: Definition af 'Tilgrænsende Ejendom' ved Grønne Arealer	21_00703
08.12.2020	Jernbaneoverskæring er ikke 'adgang' og medfører ikke pligt til vintervedligeholdelse for Banedanmark	20_15234
22.10.2020	Fordeling af renholdelsespligt for vejskråning og fortov mellem kommune og grundejere	20_13873
21.04.2020	Grundejerforpligtelser i H.C. Andersen-kvarteret: Vejdirektoratet Opretholder Kommunens Afgørelse om Vintervedligeholdelse	20_04013
04.10.2019	Grundejers Pligt til Renholdelse af Sidearealer og Græsstriber ved Fortov	19_12816