

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 indgrebs 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 afgørelses stk.-henvisninger indbyrdes uforenelige.
- 14** Højesteret kræver ikke, at vejanlægget har været en forudsætning for restejeendommens 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 enkelttrettede stier: dobbelttrettede 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 støvjværn 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 *projektalternativer* 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

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 indgrebs 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