

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 påagtet – 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 Vejbyggeplaner til fremtidige statsvejsprojekter – kompetencen følger projektet, ikke geografien

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

Efter [vejloven § 40, stk. 1](#) kan vejmyndigheden pålægge vejbyggeplaner, 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		

§ 3 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

Vejdirektoratet · Vejdirektoratets udtalelse om nedklassificering af motorvej og nedsættelse af hastighed

10.11.2021

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

§ 4

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 særeglerne 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 råstofindvindingsområde:

Regelsæt	Bestemmelse	Betydning for råstofindvinding
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 § 73, stk. 2-3](#)
[Vejloven § 81, stk. 1-3](#)

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. [Vejloven § 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 linjeføringen 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 5](#), [§ 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 sontring 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

§ 7 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 facadeejerers 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 facadeejerers 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 restejendommens 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 (bekendtgørelsens § 29) – så prøvelsen flyttes direkte til domstolene. Samtidig udvides "nedklassificering" i § 3, stk. 1, nr. 11 til også at omfatte statsvejenes 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

LANDSRETTE · 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	Tvist 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 vejkryds	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