



ØSTRE LANDSRET DOM

afsagt den 2. juli 2026

Sag BS-37913/2025-OLR

(2. afdeling)

A

(advokat Rasmus Frohmé Schultz i henhold til proceduretilladelse)

mod

Vejdirektoratet

(advokat Louise Solvang Rasmussen)

Retten i Glostrup har den 14. juli 2025 afsagt dom i 1. instans (sag BS-61108/2024-GLO).

Landsdommerne Morten Christensen, Karen Hald og Stine Fruergaard Andersen har deltaget i ankesagens afgørelse.

Påstande

Appellanten, A, har nedlagt endelig påstand om, at indstævntes, Vejdirektoratets, afgørelse af 19. juni 2024 ophæves som ugyldig, og at sagen hjemvises til realitetsbehandling af A klage af 22. april 2024 ved Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet har påstået dommen stadfæstet.

Supplerende sagsfremstilling

Af lokalplan 86 af 1994 fremgår bl.a., at planen udover Adresse 1 1, 2, 3 og 5 omfatter Adresse 1 4 som de eneste ejendomme på Adresse 1. Det fremgår af sagen, at nr. 1 og 2 er beliggende i etageejendomme nær Adresse 1 udmunding i Adresse 2, mens nr. 3 og 5 er villaer på Adresse 1

Adresse 1 på den anden side af vej i forhold til nr. 4. Af lokalplanen fremgår bl.a. af § 3, punkt 3.2, 1. pkt., at bebyggelsens stueetage reserveres til detailhandel eller anden publikumsorienteret anvendelse, og af § 5, punkt 5.1, 1. pkt., at området vejbetjenes af Adresse 2 med sideveje.

Der er enighed mellem parterne om, at der er opsat vejspærring på Adresse 1 mod Adresse 2 i marts 2024.

Parterne har for landsretten fremlagt en række nye bilag, herunder videomateriale.

Planklagenævnet har den 4. december 2025 truffet afgørelse om, at et påbud givet af kommunen den 28. februar 2025 om lovliggørelse af anvendelse af bygningerne til værksted, produktion og detailhandel ophæves, fordi kommunen havde mulighed for selv at indhente oplysninger om ejendommens anvendelse, hvorfor kommunen i forbindelse med påbuddet havde handlet i strid med officialmaksimen.

A har herudover bl.a. fremlagt erklæringer af 8. september 2025 udarbejdet af registreret revisor for Selskab 1 v/ A om nettoomsætning og årets resultat i virksomheden i 2023 og 2024. Ifølge tallene var begge dele faldet fra 2023 til 2024, og årets resultat for 2024 var negativt, hvor det i 2023 havde været positivt.

A har desuden fremlagt dokumentation for, at kommunen har besvaret hans forespørgsel om opstilling af et permanent reklameskilt på Adresse 2 på sydsiden. Af kommunens besvarelse af 16. marts 2026 fremgår således, at det ikke er tilladt at have permanente skilte ved et offentligt vejareal.

Forklaringer

A har supplerende forklaret bl.a., at grunden til, at han i 2011 købte ejendommen, bl.a. var, at der lige var vedtaget lovgivning om, at alle skulle have postkasser ud mod vejen, hvilket inspirerede ham til at starte Selskab 2. Han skulle bruge et stort areal til udstilling, og derfor købte han Adresse 1 4. Han lagde særligt mærke til, at det efter lokalplanen var lovligt at drive virksomheden. Han får leveret varer på alle mulige måder, og han har ikke mulighed for at bestille varer på en bestemt måde. For så vidt angår kommunens indrykning af en annonce i lokalavisen, læser han ikke lokalaviser. Han var ikke bekendt med kommunens interne korrespondance af 15. marts 2024, før han fik aktindsigt omkring et halvt år efter. Han fik også først kommunens analyse, da han fik aktindsigten. Han gik ud fra, at kommunen vidste, hvilket erhverv han drev. Første gang, han fik besked i e-Boks, var den 26. februar 2024. Han har haft den rigtige branchekode siden

2011. Det var først ved kommunens brev af 12. juli 2024, at han hørte om, at hans erhverv ikke krævede strøgkunder, og han er ikke enig i kommunens konklusion. Han er netop interesseret i at få strøgkunder. Han synes, at det er tydeligt, at kommunen har lavet en fejl og ikke vil erkende det. Da det ikke lykkedes kommunen at lukke hans virksomhed, gik man efter hans bygninger. Det var før, at Planklagenævnet ophævede kommunens påbud. Efter at vejen blev lukket, kunne han se, at vendepladsen ikke fungerede, og han kunne se, at lastbiler bakkede ned ad den 450 meter lange villavej. Han har videregivet denne information til politiet, fordi han er bekymret og ikke ville kunne have på sin samvittighed, hvis for eksempel et barn på vej til skole blev kørt ned. I forhold til politiet er sagen stadig i gang. Overkørselsproblematikken i forhold til Adresse 1 4 har han en interesse i, fordi han allerede har haft en stilladslastvogn, der kørte ind i hans låge. Hvis chaufførerne ikke ved, at de ikke kan vende, kører de forlæns ned, mens andre bakker ned. Han har fra starten foreslået en ensretning af Adresse 1 . Han har efter byrettens dom spurgt kommunen, om han kan få lov til at sætte skilte op på Adresse 2 , men det kunne han ikke.

Anbringender

A har i sit påstandsdokument for landsretten bl.a. anført følgende:

"3. ANBRINGEDER

Ved vurderingen om, om en person eller virksomhed har partsstatus og skal partshøres, kan det indgå, om det må anses for sandsynligt, at den pågældende vil kunne fremkomme med nye oplysninger i sagen, som myndigheden bør kende, inden der træffer afgørelse (jf. i øvrigt Selskab 3 , 2023, side 41 [A materialesamling s. 172]). Vurderingen vil dog under alle omstændigheder være konkret.

A ville kunne have fremkommet med supplerende oplysning til K1 Kommune om, at kommunen har inddraget ukorrekte og usaglige planmæssige konklusioner vedrørende dennes virksomhed med lastbiltrafik til og fra adresse i beslutningen om ikke at tillægge A partsstatus. Det bemærkes i den forbindelse, at beslutningen om ikke at tillægge A grundet K1 Kommunes mangelfulde planretlige konklusion, er oplysninger som A ikke har været bekendt med, og som først er tilgået vedkommende i forbindelse med aktindsigt i henhold til (...) [kommunens interne korrespondance fra foråret 2024] uden partshøring i øvrigt. A kunne i den forbindelse have fremkommet med den oplysning, at K1 Kommunes opfattelse af de planmæssige forhold ved vurderingen af A partsstatus, dels var forkerte og uoplyste, dels at sådanne ikke måtte medtages i vurderingen af A partsstatus.

Det gøres gældende, at den manglende partshøring *er* relevant, da det bl.a. er det der klages over til Vejdirektoratet, hvor Vejdirektoratet ikke tager stilling hertil som følge af sagens afvisning, men hvor Vejdirektoratet i øvrigt efter færdselslovens § 92 c, stk. 2, skal tage stilling retlige spørgsmål. I forbindelse med sagens behandling har Vejdirektoratet taget afsæt K1 Kommunes oplysninger omkring A virksomhed ikke skulle være lovlig i forbindelse med vejlukningen, hvilket forhold A ikke ses at være blevet bekendt med, og hørt omkring som følge af Vejdirektoratet ikke har fundet A klageberettiget. K1 Kommunes fejlagtige vurdering af A virksomhed er således et retligt spørgsmål, som kan prøves under nærværende sag, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 2 i øvrigt. Hertil kommer, at i tilfælde af der skulle have været foretaget partshøring, bevirker sådan da også partsstatus.

Ex tuto bemærkes, at grunden til K1 Kommune inddrager A virksomhed i henhold til (...) [kommunens interne korrespondance af foråret 2024] og (...) [mailstreng] må da også være grundet det forhold, hvis virksomheden var lovlig, skulle der tages højde herfor i partsvurderingen (jf. i øvrigt (...) [kommunens interne korrespondance fra foråret 2024] spørgsmålet "Er virksomhedsejer part?"), idet det alternativt ville være unødvendigt for K1 Kommune overhovedet at lade sådan indgå i vurderingen som senere tiltrådt af Vejdirektoratet.

Ovenstående støttes i øvrigt at det af Vejdirektoratet anførte på dennes påstandsdokument, side 5, andet afsnit, hvor det anføres, at "*Kommunens eventuelle kendskab til erhvervsvirksomheden i 2021 – samt kommunens igangværende planmæssige overvejelser om ejendommens anvendelse – har ikke betydning for vurderingen af klageberettigelse i 2024 i forbindelse med renoveringen af Adresse 2*." Det er imidlertid tilfældet, at sådanne lige præcis har været tillagt vægt i henhold til (...) [kommunens interne korrespondance fra foråret 2024 og 17.04.24 – mailstreng], og er netop grundlaget for den retlige mangel, afgørelserne fra K1 Kommune og Vejdirektoratet lider af.

Det gøres således gældende, at A kunne have fremkommet med oplysninger, som myndigheden burde have kendt, forinden afgørelsen blev truffet, herunder særligt de trafikmæssige forhold ved vejlukningen i form at den etableret vendeplads var underdimensioneret, hvilket i øvrigt understøttes af politiets efterfølgende besigtigelse i henhold til (...) [mailkorrespondance mellem Selskab 1 og Københavns Vestegns Politi i vinter 2025-2026].

Dertil ville A kunne have gennemgået og bibragt korrekte oplysninger i forbindelse med de trafiktællinger af den tunge trafik, K1 Kommune i henhold til (...) [17.04.24 – mailstreng] har registreret på Adresse 1, og som vejlukningen er truffet på baggrund af, hvilket i øvrigt skal sammenholdes med, at sådanne ud fra et ligebehandlingssynspunkt også kan indgå i Vejdirektoratets vurderingen af partsbegrebet, jf. (...) [Vejdirektoratets afgørelse af 15. august 2018 i en sag mod K2 Kommune] i øvrigt.

3.1. Vejlovens § 50 er relevant i relation til klageberettigelse

I relation til anbringendet om at vejlovens § 50 støtter klageberettigelse gøres gældende, at vejlovens § 50 netop bevirker, at A har en væsentlig og individuel interesse i vejlukningen, idet overkørslen til Ejendommen i forbindelse med vejlukningen blev inddraget som en del af vendepladsen (...) [05.03.23 kørekurve], hvor Politiet i spørgsmålet om, hvorvidt overkørslen er en del af kørebanen svarer "Nej – en overkørsel er ikke en del af kørebanen" (...) [03.04.25 A korrespondance med Københavns Politi]. A overkørsel bliver således, modsat vejens øvrige brugere, brugt som en del af kørebanen uden hjemmel i færdselsloven. Sådant oplysning er ikke medtaget i Vejdirektoratets afgørelse, hvor denne burde have været genstand for partshøring af A .

3.2. Anbringender vedrørende Retten i Glostrups dom afsagt 14. juli 2025 i sag BS-61108/2024- GLO

Byretten har i forbindelse med sagens behandling fundet, at lastbiler på vejen de facto ikke vender på den etableret vendeplads, og lastbiler herefter skal bakke 450 meter ad Adresse 1 , hvor Ejendommen er placeret i bunden af den nu afspærret vej.

I forbindelse med den tidligere behandling af sagen syntes det imidlertid at være overset, at K1 Kommune selv finder, at sådanne ikke er holdbart og skal løses, jf. (...) [kommunens interne korrespondance fra foråret 2024].

Ovenstående udspringer i den forbindelse af K1 Kommunes eget affaldsregulativ, at:

Tilkørselsvej

Renovationsbilerne må ikke bakke inde i et boligområde. Ved blinde veje og enligt beliggende ejendomme skal der være vendemuligheder for renovationsbilen.

(...)

Tilkørselsvejen skal være mindst 4 meter i fribredden, det vil sige, at når der er parkeret biler, skal der være mindst 4 meter i bredden, mellem de parkerede biler, og frihøjden under grene og lignende hindringer skal være mindst 4,5 meter.

(...)

K1 Kommunes affaldsregulativ af 2. oktober 2022 fremgår som (...) [K1 Kommunes affaldsregulativ af 2. oktober 2022]. Det bemærkes i den forbindelse, at der ikke findes hjemmel til dispensation til at bakke, idet Vejdirektoratet da ej heller har redegjort for sådanne.

Vejdirektoratet, Politiet og Transportministeriet har tidligere fundet, at vejindretning, hvor der sker bakning, ikke kan eller bør ske under hensyntagen til trafiksikkerheden. Det strider således mod det forvaltningsretlige lighedsprincip at Vejdirektoratet tidligere har nægtet vejindgreb

hvor lastbiler ville bakke, men nægter at tildele A parts-status med partshøring som netop har dokumenteret, at lastbiler på strækningen de facto bakker, jf. (...) [det for landsretten fremlagte videomateriale] i øvrigt.

Vejdirektoratet har derudover selv af 15. august 2016 (...) generelt om vareindlevering med bakkende lastbiler anført:

Generel trafiksikkerhedsmæssig vurdering

Lastbiler med ærinde til butikkens vareindlevering, skal bakke ind ad tilkørselsvejen fra Adresse 3 . Bakkemanøvrer, både i kryds og ligeud, medfører betydelig risiko for alvorlige personskader. Dette er specielt tilfældet for lastbiler, hvor udsynet bagud er særligt begrænset. Desuden gør lastbilers størrelse og vægt, at ulykker, specielt med bløde trafikanter, ofte bliver meget alvorlige.

På baggrund af ovenstående anbefales generelt at vareindlevering, hvor lastbiler skal bakke, ikke sker, hvor der er almindelig færdsel. Dette er ifølge vores vurdering ikke opfyldt i pågældende projekt, hvor der både kan være trafik til og fra parkeringsplads, handicap-parkering og eventuelt fodgængere og cyklister der skal til butikken.

Ex tuto bemærkes, at notat behandler bakning med lastbiler med ærinde til varelevering ud fra en generel trafiksikkerhedsmæssig vurdering, hvor det konkluderes, at sådan ikke bør ske hvor der er almindelig færdsel.

Med afsæt i ovenstående findes A særligt berørt, når det lægges til grund, at denne, som den eneste på vejen, flere gange (sml. ... [oversigter over leverancer til fra henholdsvis Selskab 4 og Selskab 5 til Adresse 1 4]), får leveret varer med lastbil, hvor det ikke er muligt andet end at bakke, hvor K1 Kommune i øvrigt selv angiver, at dette ikke er tilladt for dennes renovationsbiler, hvorfor det forekommer vanskeligt at argumentere for, at dette skulle være muligt i forbindelse med varelevering til A ejendom. Mens det således teoretisk fortsat er muligt at få vareleveringer, er dette ikke muligt uden enten at bakke, eller vælge alternativer, hvor sidstnævnte i sig understreger, at A bliver særligt og mere intensivt berørt end de øvrige naboer berørt af indgrebet. Det er bl.a. det forhold, at det er A , som eneste erhvervsdrivende på vejen, bliver særligt, anderledes og mere intensivt berørt af indgrebet end de øvrige 50 ejendomme med beboelsesformål.

Retten i Glostrup anfører afslutningsvist:

" A har under hovedforhandlingen yderligere anført, at han som følge af afspærringen og den deraf følgende manglende synlighed fra Adresse 2 af hans udstilling af postkasser har oplevet en væsentlig nedgang i salget efter afspærringen af Adresse 1 .

Retten finder, at A ikke har godtgjort, at dette forhold gør, at han er berørt så intensivt og anderledes, at han er klageberettiget. Retten lægger

herved bl.a. vægt på, at A ikke har fremlagt nogen dokumentation for salgsnedgangen vedrørende strøgkunder, hvorved bemærkes, at A også sælger postkasser over internettet. Retten lægger også vægt på, at det fortsat er muligt at komme fra Adresse 2 til A virksomhed til fods og på cykel, og at det er uoplyst, om A har undersøgt mulighederne for at gøre opmærksom på virksomheden ved skiltning på eller ud til Adresse 2 .”

Indledningsvist bemærkes, at sådanne præmis ikke ses at relaterer sig til et anbringende overhovedet gjort gældende af Vejdirektoratet, jf. retsplejelovens § 338 i øvrigt. I relation hertil bemærkes, at det næppe ses muligt at dokumentere, at en nedgang i salg skulle skyldes strøgkunder specifikt. Derudover syntes argumentet om, at det stadig er muligt at komme til Ejendommen via fods og cykel som værende irrelevant for vurderingen af partshøringsbegrebet.

Afgørende er således, at man er anderledes og mere intensivt berørt, at sådanne giver anledning til partsstatus. Det gøres i den forbindelse gældende at det netop er afskærmningen fra det eksisterende erhvervsliv med strøgkunder med udlagt centerformål til detailhandel, som Ejendommen i øvrigt deler lokalplan med, som bevirker partstatus, hvor de øvrige beboere på vejen har en boligmasse bestående af villaer uden nødvendig synlighed for publikumsorienteret aktivitet.

I relation til argumentet om, at det er uoplyst at A har undersøgt mulighederne for at gøre opmærksom på virksomheden ved skiltning, syntes en sådan præmis netop at understrege det forhold, at man er særlig berørt. Det forhold, at der kan laves tiltag til at imødekomme sådan, ændrer ikke på, at man i forbindelse med indgrebet er blevet berørt. Man ville i den forbindelse heller ikke kunne argumentere med, at A ikke har særlig interesse, da vedkommende blot ville kunne flytte sine salgsaktiviteter til en f.eks. en strøgplacering, da sådanne netop understreger, at tiltag netop skal til for at afbøde det indgreb, K1 Kommune har foretaget.

3.3. Konsekvensen af den manglende partshøring og partsstatus

Af Selskab 3 henvises til Selskab 3 , 2023, side 39 [A materialesamling s. 171], at:

”Partshøring er en garantiforskrift, og derfor er udgangspunktet, at myndighedens utilstrækkelige iagttagelse af partshøringsreglerne vil medføre, at afgørelsen bliver ugyldig.”

I sagen ses Vejdirektoratet ikke at have gjort gældende, at manglende partshøring har været uden betydning i det konkrete tilfælde. Ex tuto bemærkes i den forbindelse, at afgørelsen netop ses at have haft betydning i relation til det forhold, at vejindretningen ikke er dimensioneret til det forhold, den er projekteret til, idet lastbilerne netop skal bakke som også fundet af Retten i Glostrup. Hertil kommer i øvrigt, at selvsamme forhold har medført politimæssig undersøgelse af vejens indretning og samtykket givet efter færdselslovens § 92, og (...) [kommunens interne korrespondance fra foråret 2024] i øvrigt, hvor ukorrekte plan-

mæssige forhold vedrørende A virksomhed har været inddraget i vurderingen af partsstatus

3.4. Skiltning er i øvrigt ikke muligt

Det fremgik af Retten i Glostrups dom af 14. juli 2025, at:

"det er uoplyst, om A har undersøgt mulighederne for at gøre opmærksom på virksomheden ved skiltning på eller ud til Adresse 2 ."

Der henvises i den forbindelse mail af 16. marts 2026 fra K1 Kommune som (...) [mail af 16. marts 2026], hvoraf fremgår, at:

"Trafik og Mobilitet svarer at de ikke kan tillade et permanent skilt. De oplyser at det er der ingen af butikkerne, som får tilladelse til."

Det er således det forhold, at de øvrige erhvervsdrivende ved Adresse 2 har mulighed for at have skiltning, hvilket A ikke har, hvorved denne er særligt berørt som erhvervsdrivende ved beslutningen om vejlukning, herunder at der kræves ekstra tiltag for at afbøde vejlukningen i forbindelse med skiltningen, som netop illustrerer at A er anderledes og intensivt berørt i forhold til de øvrige husejere på Adresse 1 .

3.5. Vejdirektoratet har tilsidesat officialprincippet

I forlængelse af ovenstående anbringender, og med samme synspunkter relateret hertil, gøres supplerende gældende, at Vejdirektoratets afgørelse om at afvise klagen over K1 Kommune er ugyldig som følge af, at officialprincippet i forbindelse med vejlukningen er tilsidesat. Vejdirektoratet har således ikke i tilstrækkelig grad oplyst sagen i form af, at den dimensioneret vendeplads er utilstrækkelig til at lastbiler kan vende som vendepladsen ellers er indrettet efter. Dertil kommer, at Vejdirektoratet ikke har oplyst sagen tilstrækkelig klart i relation til A virksomhed, samt det forhold, at K1 Kommune fejlagtigt har lade forkerte konklusioner desangående indgå i vurderingen af ikke at tillægge A partsstatus.

Det understøttes i øvrigt at Transport- Bygnings- og Boligministeries afgørelse i j. nr 2017-5002 (hvor der henvises til Vejdirektoratets notat af 15. august 2016), hvor det findes, at bakkende lastbiler generelt bør undgås i bymiljøer, sml. (...) [Nordjyllands Politis afgørelse af 12. december 2022 i en sag mod K3 Kommune og mailkorrespondance mellem Selskab 1 og Københavns Vestegns Politi i vinter 2025-2026] i øvrigt."

Vejdirektoratet har i sit påstandsdokument for landsretten anført bl.a. følgende:

"3. ANBRINGENDER

3.1 Vejdirektoratets afgørelse er lovlig og gyldig

Til støtte for påstanden om stadfæstelse gøres det gældende, at Vejdirektoratets afgørelse af 19. juni 2024 (...) er lovlig og gyldig. Det er korrekt, at Vejdirektoratet har afvist appellanternes klage, idet appellanterne ikke er klageberettigede.

Vejdirektoratets afgørelse er ikke truffet på et mangelfuldt eller fejlagtigt grundlag, og afgørelsen er ikke behæftet med mangler, som kan medføre, at appellanterne skal anses for klageberettigede i relation til K1

Kommunes vejprojekt, herunder beslutningen om lukning af
Adresse 1 .

Efter færdselslovens § 92, stk. 1, kan vejmyndigheden for en offentlig vej (her: K1 Kommune) med samtykke fra politiet træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Vejmyndigheden kan efter § 92, stk. 1, træffe bestemmelse om hel eller delvis afspærring af offentlig vej, f.eks. ved opsætning af bomme, jf. bestemmelsens stk. 2.

Det følger af § 8, stk. 1, nr. 3, i bekendtgørelse om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser, at afgørelser efter § 92 kan påklages til Vejdirektoratet. Klageadgangen forudsætter dog, at klagen kommer fra en person eller virksomhed, der er klageberettiget. Hverken færdselsloven eller forvaltningsloven indeholder regler om, hvem der er klageberettiget, og vurderingen af, hvem der kan indbringe en afgørelse for Vejdirektoratet, skal derfor foretages ud fra de almindelige forvaltningsretlige regler. Heraf følger, at den pågældende skal have en væsentlig og individuel interesse i sagens udfald.

Det gøres gældende, at der ikke er påvist noget grundlag for at tilside-sætte Vejdirektoratets vurdering af, at appellanterne ikke kan anses for klageberettigede i relation til K1 Kommunes beslutning om generel færdselsregulering på Adresse 1 .

Appellanterne har som ejer af en ejendom i området ikke en så anderledes og mere speciel interesse i sagen end f.eks. trafikanterne på vejen i almindelighed. Det bemærkes, at vejadgangen fra appellanternes ejendom ikke bliver afspærret eller på anden måde indskrænket, og at appellanterne fortsat kan komme ud på det øvrige vejnet med et motorkøretøj.

Vejdirektoratet, skal derfor foretages ud fra de almindelige forvaltningsretlige regler. Heraf følger, at den pågældende skal have en væsentlig og individuel interesse i sagens udfald.

Det gøres gældende, at der ikke er påvist noget grundlag for at tilside-sætte Vejdirektoratets vurdering af, at appellanterne ikke kan anses for klageberettigede i relation til K1 Kommunes beslutning om generel færdselsregulering på Adresse 1 .

Appellanterne har som ejer af en ejendom i området ikke en så anderledes og mere speciel interesse i sagen end f.eks. trafikanterne på vejen i almindelighed. Det bemærkes, at vejadgangen fra appellanternes ejendom ikke bliver afspærret eller på anden måde indskrænket, og at appellanterne fortsat kan komme ud på det øvrige vejnet med et motorkøretøj.

Det forhold, at sættevogne, der efter appellantens oplysninger er op til 18 meter lange, angiveligt ikke kan vende og dermed har sværere ved at levere varer til appellantens ejendom, kan ikke føre til et andet resultat. Vejdirektoratet har korrekt lagt til grund, at der ikke foreligger oplysninger om, at appellantens virksomhed er afhængig af at få leveret varer i så store lastbiler. Sådanne oplysninger er heller ikke fremkommet under sagens behandling ved domstolene, jf. nærmere nedenfor, og det bemærkes, at det af sagen fremgår, at kommunen har etableret en vendeplads, der betyder, at det fortsat er muligt for mindre lastbiler at vende på villavejen Adresse 1 .

Det gøres gældende, at der heller ikke i forbindelse med ankesagen er fremkommet oplysninger eller synspunkter, der kan føre til en anden konklusion end byrettens (og derved Vejdirektoratets).

Appellantens anbringender vedrørende vejprojektets nærmere udformning, kommunens hjemmelsangivelse o.lign., kan ikke prøves i en sag, der alene angår spørgsmålet om klageberettigelse, og som desuden alene er anlagt mod Vejdirektoratet. Appellantens synspunkter om hjemmel og kritik af projektet i øvrigt er under alle omstændigheder uden betydning for spørgsmålet om klageberettigelse efter vej- og færdselslovgivningen.

3.2 Bemærkninger til appellantens øvrige synspunkter

Det bestrides, at appellantens synspunkter vedrørende vejlovens § 50 har betydning for en retssag, der alene angår en prøvelse af Vejdirektoratets afgørelse af 19. juni 2024. På tilsvarende vis er appellantens synspunkter og bilag, der vedrører andre kommuners overkørselsregulativer, K1 Kommunes gennemførelse af det konkrete vejprojekt i øvrigt (herunder faglige vurderinger af vejteknisk karakter mv.), samt appellantens efterfølgende korrespondance med Vejdirektoratet, kommunen, politiet mv., uden betydning for landsrettens stillingtagen til, om Vejdirektoratet har været berettiget til ikke at anse appellanten for klageberettiget.

Appellantens henvisning til forhold i andre kommuner – herunder en generel henvisning til ligebehandlingsprincippet – kan heller ikke føre til, at appellanten kan anses for klageberettiget. Det samme gælder appellantens henvisning til en anden vej i området, jf. f.eks. (...) [17.04.2024 mailstreng]. Det bemærkes, at det er de enkelte vejmyndigheders ansvar at holde deres offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver, jf. vejlovens § 8, og at vejloven således i høj grad overlader det til vejmyndighederne at bestemme over deres offentlige vejes stand mv. Spørgsmål om kommunens beslutninger, jf. vejlovens § 8, kan under alle omstændigheder ikke prøves i en sag mod Vejdirektoratet.

Det gøres således gældende, at der heller ikke med appellantens bemærkninger og bilag er fremkommet oplysninger i retssagen, der kan medføre, at appellanten skal anses for klageberettiget. Det fastholdes, at Vejdirektoratets afgørelse ikke er truffet på baggrund af forkerte eller

mangelfulde oplysninger – herunder at direktoratet ikke har lagt vægt på forkerte faktiske forhold. Kommunens eventuelle kendskab til erhvervsvirksomheden i 2021 – samt kommunens igangværende planmæssige overvejelser om ejendommens anvendelse – har ikke betydning for vurderingen af klageberettigelse i 2024 i forbindelse med renoveringen af Adresse 2 .

Det bemærkes, at det fortsat ikke er dokumenteret, at der på "daglig basis" er bakkende renovations- og (store) lastbiler, og at appellants oplysning herom under alle omstændigheder ikke er relevant i forhold til spørgsmålet om klageberettigelse. Vejdirektoratet har således korrekt fundet, at der ikke foreligger oplysninger om, at appellants ejendom/virksomhed er afhængig af at få leveret varer i så store lastbiler (herunder på "daglig basis"), og at kommunen som en del af projektet desuden har lavet en vendeplads, der betyder, at det fortsat er muligt for (mindre) lastbiler at vende. Det gøres gældende, at heller ikke de fremlagte videosekvenser udgør relevant dokumentation til brug for spørgsmålet om klageberettigelse. Selv hvis det lægges til grund, at visse lastbiler bakker (i stedet for at vende på vendepladsen), ændrer dette ikke ved, at appellanten ikke er klageberettiget.

Den af appellanten fremlagte ensidigt indhentede erklæring om nettoomsætning og årets resultat (...) [08.09.2025 erklæring om omsætning] ændrer heller ikke på, at appellanten ikke er klageberettiget.

Vejdirektoratet bemærker hertil i første række, at appellanten med (...) [08.09.2025 erklæring om omsætning], har fremlagt en ensidigt indhentet erklæring fra egen revisor. Erklæringen, der er dateret den 8. september 2025, er således udarbejdet længe efter sagens anlæg, hvorfor den i realiteten ikke bør indgå i retssagen.

I anden række gøres det gældende, at erklæringen ikke kan tillægges nogen bevisværdi, navnlig fordi den er ensidigt indhentet og alene baseret på appellants egne oplysninger. Det fremhæves, at det af erklæringen desuden eksplicit fremgår, at den er afgivet med "*begrænset sikkerhed*", samt at "*Virksomhedens indehaver har ansvaret for rigtigheden af oplysninger*".

Endelig gøres det gældende, at erklæringen ikke har nogen som helst betydning for spørgsmålet om klageberettigelse. Erklæringen ændrer ikke på, at vejadgangen fra appellants ejendom som anført ikke bliver afspærret eller på anden måde indskrænket, ligesom appellanten fortsat kan komme ud på det øvrige vejnet med et motorkøretøj. Det er korrekt, at Vejdirektoratet har lagt til grund, at der ikke foreligger oplysninger om, at appellants virksomhed er afhængig af at få leveret varer i store lastbiler (og lige ud for ejendommen), og der er desuden intet i erklæringen, der dokumenterer en sammenhæng mellem det erklærede og kommunens vejprojekt.

Endelig bemærkes, at appellants synspunkter om en påvirkning af virksomheden på ejendommen allerede er indgået i både kommunens, Vejdirektoratets og byrettens vurdering af spørgsmålet om klageberettigelse.

Det gøres gældende, at appellantens synspunkter vedrørende planretlige forhold – herunder bl.a. [nogle af] de [nye,] fremlagte bilag (...) – heller ikke kan føre til et andet resultat. Der er ikke tale om nye, relevante oplysninger, og der henvises således til det allerede anførte om appellantens ejendom, virksomhed mv., jf. f.eks. (...) [brev af 12. juli 2024 fra K1 Kommune til A og A skrivelse til kommunen af 12. marts 2024], der tillige var fremlagt i byretten.

3.2.1 *Officialprincippet mv.*

Til appellantens anbringende om påstået tilsidesættelse af officialprincippet gøres det i første række gældende, at spørgsmålet om, hvorvidt officialprincippet er overholdt af K1 Kommune *i forbindelse med planlægningen af vejprojektet*, ikke kan prøves i en sag, der alene angår Vejdirektoratets afgørelse om, at appellanten ikke er klageberettiget.

Det gøres herudover gældende, at Vejdirektoratets afgørelse – hvorved direktoratet konkret har fundet, at appellanten ikke er klageberettiget – er tilstrækkeligt oplyst. Dette understøttes af, at der ikke i forbindelse med sagens behandling ved hverken by- eller landsret er fremkommet oplysninger af relevans for spørgsmålet om klageberettigelse. At appellanten er uenig i henholdsvis kommunens faglige (vejtekniske) vurderinger, grundlaget for vejprojektet mv., jf. også det fremlagte bilag 29 (...), samt bemærkningerne hertil, kan således ikke føre til, at appellanten kan anses for klageberettiget. Det bemærkes, at der ikke korrespondancen med politiet (...) [mailkorrespondance mellem Selskab 1 og Københavns Vestegns Politi i vinter 2025-2026] er nogen støtte for appellantens synspunkter om politiets påståede (efterfølgende) opfattelse, og at det under alle omstændigheder er en sag om klageberettigelse uvedkommende, hvad der eventuelt måtte være blevet drøftet med politiet om vejprojektet i 2025.

Det bemærkes, at appellantens synspunkt om påstået manglende partshøring – samt en udokumenteret antagelse af, hvad en partshøring kunne have ført til – ligeledes er denne sag helt uvedkommende. Appellanten synes med disse synspunkter således at se bort fra, at sagen alene handler om, hvorvidt appellanten er klageberettiget eller ej. En påstået manglende partshøring har ingen retlig relevans for spørgsmålet om klageberettigelse i denne sammenhæng.

Der består i øvrigt hverken efter vejlovgivningen eller Vejdirektoratets praksis en pligt for vejmyndigheden til at partshøre alle potentielt berørte trafikanter mv. ved generelle indgreb i vejnettet. I den konkrete sag, hvor vejlukningen var et led i et større projekt vedrørende

Adresse 2 , har borgerne ad flere omgange imidlertid været inddraget, jf. også direktoratets bemærkning herom i afgørelsen (...) [Vejdirektoratets afgørelse af 19. juni 2024, s. 4]. Der henvises desuden til kommunens beskrivelse (...) [i mail af 12. marts 2024]. Endelig bemærkes, at Højesteret i UfR 2012.605, som appellanten har henvist til, konkret kom frem til, at en manglende partshøring ikke førte til ugyldighed.

Heller ikke appellantens øvrige bilag, oplysninger eller bemærkninger i øvrigt kan føre til et andet resultat. Det bemærkes, at f.eks. generelle trafiksikkerhedsmæssige vurderinger, anbefalinger mv. (generelle, såvel som hidrørende fra andre sager) ikke har relevans for klageberettigelsessspørgsmålet i denne sag.”

Parterne har procederet i overensstemmelse hermed.

Landsrettens begrundelse og resultat

Sagen drejer sig alene om, hvorvidt A er part i sagen i forhold til kommunens afgørelse om at afspærre Adresse 1 ud mod Adresse 2. Dette afhænger af, om A har en væsentlig, individuel interesse i sagens udfald.

Landsretten tiltræder det anførte i Vejdirektoratets afgørelse af 19. juni 2024 om, at A som nabo er mere berørt af afgørelsen om afspærring af Adresse 1 end trafikanter på vejen i almindelighed. Landsretten finder dog på linje med det i afgørelsen anførte, at der ikke er grundlag for at antage, at A er så konkret og individuelt berørt af afgørelsen om afspærring, at han er berettiget til partsstatus. Landsretten har herved navnlig lagt vægt på, at vejadgangen fra A ejendom ikke afspærres eller på anden vis indskrænkes, og at han fortsat kan komme ud på vejnettet med et motorkøretøj.

Det tiltrædes endvidere, at den omstændighed, at lange lastbiler har sværere ved at levere varer til A virksomhed efter afspærringen, ikke ændrer på vurderingen, fordi A heller ikke for landsretten har dokumenteret, at hans virksomhed er afhængig af at få leveret varer i lange lastbiler. Landsretten lægger i den forbindelse til grund, at lastbiler med en længde på i hvert fald ca. otte meter kan vende på vendepladsen. Det tiltrædes endelig, at borgere har været søgt inddraget i kommunens projekt, og at projektet omfatter mere end den omhandlede vejspærring.

Da det, der i øvrigt er kommet frem for landsretten, ikke kan føre til et andet resultat, stadfæster landsretten med denne begrundelse byrettens dom.

Efter sagens udfald skal A i sagsomkostninger for landsretten betale 40.000 kr. til Vejdirektoratet til dækning af udgifter til advokatbistand inkl. moms. Der er herved taget hensyn til sagens forløb, karakter og udfald.

THI KENDES FOR RET:

Byrettens dom stadfæstes.

I sagsomkostninger for landsretten skal A inden 14 dage betale 40.000 kr. til Vejdirektoratet. Beløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.

Publiceret til portalen d. 02-07-2026 kl. 10:00

Modtagere: Advokat (L) Jens Grunnet-Nilsson, Indstævnte Vejdirektoratet,
Advokat (H) Louise Solvang Rasmussen, Appellant

A