

PRAKSISOVERSIGT · VEJDIREKTORATET

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

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

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

[Læs online](#)

INTRODUKTION

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

PRINCIPPER UDLEDT AF PRAKSIS

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

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

Vejlovens § 80 som udtryk for vejmyndighedens ejendomsret til vejarealet

§ 1

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

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

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

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

andet skal vejmyndigheden ved vurderingen "lægge særligt vægt på de forhold, der er omfattet af forslagens § 1", og det er præcis den henvisning, der bærer den brede hensynsafvejning i praksis, jf. [vejlovens § 1](#).

Vejarealet forstås bredt. I [EMN-2024-611774](#) fastslog Vejdirektoratet med henvisning til bemærkningerne til § 80, at hvis vejarealet ikke er matrikulært udskilt, gælder vejlovens bestemmelser for det areal, der reelt er taget i brug som vej – herunder fortov, rabatter og lignende. Rabatarealet er derfor fuldt omfattet: i [EMN-2025-19737](#) blev to dekorative sten i en vejrabat anset for løsøregenstande, hvis anbringelse krævede tilladelse.

Vejmyndigheden kan efter [§ 80, stk. 2](#) opkræve betaling, når råden sker i forretningsmæssigt øjemed. I den generelle udtalelse [18-14963](#) fastslog Vejdirektoratet, at både direkte lønudgifter til sagsbehandling og tilsyn, indirekte lønudgifter til ledelse og bogholderi samt beregnet overhead kan medregnes, fordi vejloven ikke selv definerer udgiftsbegrebet, og det derfor skal forstås efter almindelige kommunalretlige principper. At transportministeren ikke havde udnyttet gebyrbemyndigelsen i [§ 134, stk. 2](#), begrænsede ikke kommunens ret til udgiftsdækning. Den samlede [vejledning i lov om offentlige veje](#) præciserer i forlængelse heraf, at der ikke kan opkræves betaling for containere eller stilladser i forbindelse med bygningsvedligeholdelse og renovering, da dette ikke sker i forretningsmæssigt øjemed.

Efter [§ 80, stk. 4](#) kan transportministeren undtage visse former for råden fra tilladelseskravet. Hjemlen er udmøntet i [bekendtgørelse om særlig råden over vejareal](#), der trådte i kraft 1. juli 2025 og afløste den tidligere bekendtgørelse nr. 1475 af 3. december 2015. Efter [bekendtgørelsens § 1](#) kan vejmyndigheden beslutte, at tilladelse ikke kræves for bl.a. råden i forretningsmæssigt øjemed, mindre skilte og reklamer, gadefester og arrangementer, cykelstativer samt byggematerialer, stilladser, containere og skurvogne – og kan afgrænse beslutningen geografisk, tidsmæssigt eller til bestemte vejtyper som gågader. Råden, der kræver særlig vejafmærkning eller tilladelser fra andre myndigheder, kan derimod ikke undtages.

LOV	Vejloven § 1	Vejloven § 80, stk. 1, 2, 4	Vejloven § 134, stk. 2
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Opretholdelse af påbud om fjernelse af sten i vejrabat af hensyn til trafiksikkerheden Vejdirektoratet · Fortolkning af vejlovens § 80: Hvilke kommunale udgifter kan dækkes ved betaling for råden over vejareal?		
			12.08.2025 21.02.2019

Vejdirektoratets prøvelseskompetence: retlige spørgsmål, aldrig skønnet

Vejdirektoratets kompetence som klagemyndighed hviler på [vejlovens § 132, stk. 1](#), hvorefter kommunalbestyrelsens afgørelser kan påklages til transportministeren – i praksis Vejdirektoratet ved delegation – men **kun for så vidt angår retlige spørgsmål**. Forarbejderne til den oprindelige bestemmelse siger det utvetydigt:

"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 er den mest gennemgående figur i hele § 80-praksis, og den skærer begge veje. Den beskytter kommunen mod at få sit trafikfaglige skøn omgjort – men den afskærer også Vejdirektoratet fra at give en klager det, denne reelt beder om. I de tre parallelle udeserveringssager fra KN-torv, [EMN-2025-28039](#), [EMN-2025-28041](#) og [EMN-2025-28045](#), havde restauratørerne udtrykkeligt anmodet om, at Vejdirektoratet

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

Prøvelsen omfatter derimod fuldt ud:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4 Hvad Vejdirektoratet lægger vægt på i stilladsreklamesagerne

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

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

Vejdirektoratet lægger gennemgående vægt på følgende:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De bærende kritikpunkter går igen:

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

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

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

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

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

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

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

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

LOV

[Forvaltningsloven § 9](#)[Forvaltningsloven § 22](#)[Forvaltningsloven § 24, stk. 1](#)[Færdselsloven § 29, stk. 1](#)[Vejloven § 80, stk. 1](#)

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Kommunes afslag på udeservering i cykelbane ophævet grundet mangelfuld begrundelse og utilstrækkelig hjemmelshenvisning

11.09.2025

Vejdirektoratet · Vejdirektoratet ophæver kommuneafgørelse om delvist afslag på udeservering grundet manglende konkret skøn og utilstrækkelig begrundelse

08.09.2025

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 7 Gågadedispensationer efter færdselslovens § 92 – hvor klageadgangen består

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 8 Klageberettigelse: væsentlig og individuel interesse

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

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

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

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

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

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

Samme linje går igen på tværs af sagstyper:

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

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

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

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

LOV

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

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

§ 9 Afgrænsningen mod faktisk forvaltningsvirksomhed og naboretten

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vejloven beskytter altså vejen og trafikanterne – ikke naboerne.

LOV

[Vejloven § 8, stk. 1, 2](#)[Vejloven § 87](#)[Vejloven § 132, stk. 1](#)

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Kommunes afslag på støjskærm er faktisk forvaltningsvirksomhed og kan ikke påklages til Vejdirektoratet

16.04.2025

Vejdirektoratet · Afvisning af klage over etablering af hellested på offentligt vejareal på grund af manglende klageberettigelse	01.02.2023
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over trafikstøj: Kommunens støjbekæmpelse er faktisk forvaltningsvirksomhed	02.03.2021
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over bænke: Forskel på faktisk forvaltningsvirksomhed og formel afgørelse	24.11.2020
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over fjernelse af trafikspejl: Kommunens handling var faktisk forvaltningsvirksomhed	08.07.2020
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over trafikstøj: Kommunens vejvedligeholdelse er faktisk forvaltningsvirksomhed og ikke en påklagelig afgørelse	21.01.2020

Påbud efter § 81: hjemmelsgrænser, lovgiggørelsespligt og straksfjernelse

§ 10

Er en genstand anbragt på vejarealet uden tilladelse efter § 80, kan vejmyndigheden efter [vejlovens § 81, stk. 1](#) udstede påbud om fjernelse – men **kun hvis der ikke efterfølgende kan meddeles tilladelse**.

Denne betingelse er ikke en formalitet. [EMN-2025-30889](#) understreger, at kommunen har pligt til først at vurdere, om placeringen kan lovgiggøres via tilladelse. Pligten følger tillige af [vejlovens § 136, stk. 1](#), hvis forarbejder fremhæver dobbeltheden: bestemmelsen understreger på den ene side, at tilladelser skal indhentes før foranstaltningen iværksættes – og på den anden side, at vejmyndigheden har pligt til at tage stilling til, om forholdet kan godkendes, **inden** der meddeles påbud om fysisk lovgiggørelse.

Hvor betingelserne er opfyldt, står påbuddet fast. I [EMN-2025-19737](#) blev et påbud om at fjerne to store sten fra vejrabatten opretholdt, fordi kommunens vurdering – at rabatten på den smalle vej skulle kunne bruges til undvigelse, og at stenene udgjorde en kollisionsrisiko – var et sagligt skøn. Lighedsprincippet var intakt, fordi andre lokale beboere havde modtaget tilsvarende påbud. Bemærkelsesværdigt er, at Vejdirektoratet **korrigerede kommunen** på et punkt, hvor kommunen havde vundet: kommunen havde fejlagtigt anført, at grundejeren efter [§ 64, stk. 1](#) havde en generel pligt til at holde rabatten fri. Det afviste Vejdirektoratet:

"Almindelig renholdelse af rabatten samt sikring af, at trafikanterne kan færdes sikkert i rabatten og på andre dele af den offentlige vej, må derfor ske ved vejmyndighedens foranstaltning og som følge af, at det efter vejlovens § 8, stk. 1, er vejmyndighedens ansvar at holde sine offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver."

Grundejerens ansvar er strengt begrænset til at fjerne **egne** genstande anbragt uden tilladelse.

Hjemlens rækkevidde blev afgrænset skarpt i [22-01367](#). En kommune havde påbudt en campingpladsejer at fjerne to færdselsskilte fra vejarealet med hjemmel i § 81. Vejdirektoratet ophævede påbuddet som ulovligt:

Bestemmelse	Anvendelsesområde	Myndighed
Vejlovens § 81	Ikke-færdselsmæssige genstande (fx reklamer). Kan ikke bruges til at påbyde fjernelse af færdselsskilte	Vejmyndigheden
Vejlovens § 8	Hjemler, at kommunen selv fjerner vildledende skilte – men ikke at påbyde borgeren at gøre det	Vejmyndigheden
Færdselslovens § 99	Vildledende færdselstavler – hjemler påbud om fjernelse	Politiet

Sondringen mellem trafikale og ikke-trafikale genstande er altså ikke akademisk: den afgør, hvilken myndighed der overhovedet kan handle.

Straksfjernelse efter § 81, stk. 3 forudsætter, at genstanden er til ulempe eller fare for færdslen. I

[EMN-2025-33081](#) havde en kommune uden varsel fjernet en bil uden nummerplader og opkrævet 2.250 kr. for afhentningen plus 50 kr. pr. dag i opbevaring. Vejdirektoratet ophævede afgørelsen på tre selvstændige grundlag: bilen stod blot parkeret langs vejsiden som andre biler, så betingelsen om konkret fare eller ulempe var ikke opfyldt; § 81, stk. 1 og 2, kunne ikke bære fjernelsen, fordi de forudsætter et forudgående skriftligt påbud; og kommunens generelle praksis med at betragte alle uindregistrerede biler som skrotbiler til fjernelse var **skøn under regel**:

Myndigheden må således ikke administrere efter en fast praksis, skreven eller uskreven, som sætter skønnet under regel.

Kommunens argument om, at partshøring var umulig før fjernelsen, blev afvist: stelnummeret i forruden var tilstrækkeligt til at identificere ejeren, fx via en seddel under vinduesviskeren. Resultatet var, at kommunen mistede retten til at opkræve både afhentnings- og opbevaringsgebyr.

Denne afgørelse har fortsat betydning efter 2025-reformen. Efter sondringen i [EMN-2025-45769](#) er netop de formuemæssige indgreb – fjernelse og gebyropkrævning for ejerens regning – stadig undergivet administrativ klageadgang.

LOV

Forvaltningsloven § 19, stk. 1

Færdselsloven § 99

Vejloven § 8, stk. 1

Vejloven § 64, stk. 1

Vejloven § 81, stk. 1-3

Vejloven § 136, stk. 1

PRAKSIS

Vejdirektoratet · Kommunal fjernelse af uindregistreret køretøj uden forudgående partshøring og i strid med kravene til øjeblikkelig fjernelse i vejlovens § 81, stk. 3. 02.12.2025

Vejdirektoratet · Klageadgang ved påbud og håndhævelse: Sondring mellem krav om lovliggørelse og udførelse for ejers regning efter Vejlovens §§ 81 og 87 28.11.2025

Vejdirektoratet · Opretholdelse af påbud om fjernelse af sten i vejrabat af hensyn til trafiksikkerheden 12.08.2025

Vejdirektoratet · Opstilling af løsøre på fortov: Kommunens vurdering af asfaltkants betydning for gangareal 04.07.2025

Vejdirektoratet · Ulovligt påbud om fjernelse af færdselsskilte: Vejlovens § 81 gælder ikke for trafikregulering 11.08.2022

Domstolspraksis: vejmyndighedens råderet og den naboretlige

§ 11 talegrænse

Fordi Vejdirektoratet konsekvent henviser gener fra vejarealet til naboretten – og fordi 2025-reformen nu sender § 80- og § 81-sagerne **direkte** til domstolene – er domstolspraksis blevet mere central for området end tidligere.

Den ledende dom er Højesterets [BS-5850/2020-HJR](#) af 21. december 2020. Vejdirektoratet havde i forbindelse med en vejomlægning fjernet beplantning på et offentligt vejareal, som i mange år havde skærmet en nabo mod indblik fra en motorvejstilkørselsrampe. Taksationskommissionen havde tilkendt 100.000 kr., byretten frifandt, landsretten omgjorde, og Højesteret stadfæstede byrettens frifindelse. Præmisserne fastlægger et meget stærkt udgangspunkt til fordel for vejmyndigheden:

"Beplantningen stod imidlertid på offentligt vejareal, og Højesteret finder, at vejmyndigheden i en sådan situation som det helt klare udgangspunkt kan fjerne beplantningen, uden at naboer til det pågældende areal kan kræve erstatning for ulemper."

Højesteret fandt ikke grundlag for at fravige udgangspunktet, fordi de yderligere indbliksgener "ikke overstiger, hvad han med rimelighed har måttet påregne som led i den almindelige samfundsudvikling på trafikområdet". Dommen bekræfter dermed på domstolsniveau præcis den grundtanke, Vejdirektoratet udtrykker administrativt i [EMN-2025-42127](#): vejlovens §§ 8 og 87 beskytter vejen og trafikanterne, ikke naboerne. Rådigheden over vejarealet tilkommer vejmyndigheden.

Tålegrænsen er dog ikke uden indhold, og Højesteret har i [BS-31573/2025-HJR](#) af 17. april 2026 opstillet den generelle test:

Efter naboretlige principper ydes der erstatning for værditab som følge af varige naboulempes fra anlæg af almen samfundsmæssig værdi, i det omfang ulemperne overstiger, hvad der med rimelighed må påregnes som led i den samfundsmæssige udvikling på det pågældende område (den naboretlige tålegrænse).

Vurderingen beror på ulempens **karakter, væsentlighed og påregnelighed** sammenholdt med ejendommens og områdets karakter, herunder eventuel offentligretlig regulering. En 42 meter høj antennemast opstillet 3 meter fra skellet i et villakvarter overskred grænsen, og der blev tilkendt 300.000 kr. – selv om ejendommen lå tæt på en lokalbane og en lokal vej. Sammenholdt med [BS-5850/2020-HJR](#) tegner der sig et billede: dispositioner over vejarealet inden for vejens eget formål tåles bredt, mens fremmedartede, dominerende anlæg tættere på skellet kan udløse erstatning.

Højesteret har også prøvet klageberettigelsen på vejområdet. I [Sag 218/2015](#) af 29. august 2016 tog Højesteret stilling til klageret og forkøbsret til et nedlagt vejareal for en ejer af bygning på lejet grund. Sagen viser, at grænsen for, hvem der kan påklage vejmyndighedens dispositioner, i sidste ende er et retligt spørgsmål, domstolene kan prøve – hvilket får forøget betydning nu, hvor Vejdirektoratets afvisninger af klageberettigelse i § 80-sager ikke længere kan følges op ad rekursvejen.

Den samlede [vejledning i lov om offentlige veje](#) henviser desuden til to landsretsafgørelser om den tidligere § 102 (nu § 80), som fortsat illustrerer bestemmelsens rækkevidde: [UFR 2008.1359V](#) om, at placering af en reklametavle på vejareal ud for et bolighus var ulovlig, og [UFR 2014.1013Ø](#) om, at påmaling af fodspor med kridt på vejarealet ikke var omfattet af bestemmelsen.

Endelig bør det bemærkes, at Vejdirektoratet i flere afgørelser selv har trukket linjen: erstatningsspørgsmål ligger uden for kompetencen og skal afgøres ved domstolene efter dansk rets almindelige erstatningsregler. Det gælder både tab som følge af et påbud, jf. [21-05423](#), og skader forvoldt på vejen, jf. [EMN-2025-03049](#), hvor Vejdirektoratet fastslog, at vejloven ikke giver hjemmel til at kræve erstatning for skader på offentlig vej forårsaget af almindelig færdsel – et krav må baseres på culpereglen og forfølges ved domstolene.

LOV	Vejloven § 8	Vejloven § 80, stk. 1	Vejloven § 87
PRAKSIS	Højesteret · TDC Net A/S pålægges 300.000 kr. i erstatning for nabogener fra 42 meter høj antennemast i villakvarter Højesteret · Ingen erstatning for indbliksgener ved fjernelse af beplantning på offentligt vejareal Højesteret · Spørgsmål om klageret og forkøbsret til nedlagt vejareal for ejer af bygning på lejet grund Vejdirektoratet · Afvisning af klage over trafikstøj: Kommunens støjbekæmpelse er faktisk forvaltningsvirksomhed		
			17.04.2026
			21.12.2020
			29.08.2016
			02.03.2021

Historisk baggrund: fra vejbestyrelsesloven 1957 til opgavebortfald 2025

Hjemlen til at kræve tilladelse til særlig råden er gammel. Vejlovens § 80 viderefører den tidligere § 102, stk. 1, i vejloven af 1971, som igen udspringer af vejbestyrelsesloven – lov nr. 95 af 29. marts 1957. Den lov byggede på vejlovsudvalgets 1. betænkning af 16. september 1954, som beskrevet i udvalgets senere [betænkning nr. 367/1964 om private fællesveje og vejbidrag](#), s. 6:

"Overensstemmende hermed afgav udvalget under 16. september 1954 sin 1. betænkning med udkast til lov om bestyrelsen af de offentlige veje. På grundlag af udvalgets betænkning blev lovforslag fremsat i folketingssamlingen 1955/56, og efter at forslaget var undergået enkelte ændringer, blev den nye vejbestyrelseslov vedtaget og stadfæstet som lov nr. 95 af 29. marts 1957."

Samme betænkning behandlede parallelt reglerne om "særlig råden" over private fællesveje – det spor, der i dag findes i [privatvejslovens § 66](#). Sondringen har fortsat praktisk betydning, jf. [23-18334](#), hvor Vejdirektoratet fastslog, at en nabos inddragelse af et fortov på en privat fællesvej skal behandles enten som særlig råden efter [privatvejslovens § 66, stk. 1](#) eller som nedlæggelse efter [§ 71](#) – med væsentligt forskellige retsvirkninger.

Den politiforhandlingspligt, der frem til 2025 gjaldt for § 80-tilladelser, havde tilsvarende dybe rødder. Af de almindelige bemærkninger til lov nr. 753 af 20. juni 2025 fremgår, at vejlovens § 89 "stammer oprindeligt fra vejbestyrelsesloven fra 1957, hvor den under behandlingen i Folketinget blev indsat som stk. 4 i lovforslagets § 52", motiveret af "ønsket om at skabe fornøden kontakt mellem vejbestyrelse og politimyndighed", som dengang efter færdselsloven af 1955 kunne kræve markiser og skilte fjernet. Da 2025-reformen ophævede § 89, blev en næsten 70 år gammel koordinationsmekanisme afskaffet.

Den længere linje er decentralisering. [Betænkning nr. 901/1980 om opgavefordelingen på vejområdet](#) blev afgivet af et udvalg, hvis kommissorium – gengivet på [s. 6](#) – netop var at belyse, "hvorledes man opnår en rationel administration under anvendelse af det mindst mulige personaleforbrug". Argumentet er slående parallelt med 2025-reformens: begge gange er ressourcehensyn drivkraften bag at flytte kompetence væk fra det centrale niveau. Forskellen er, at 1980-sporet flyttede **afgørelseskompetence** til kommunerne, mens 2025-sporet fjerner **kontrollen** med den kompetence – og efterlader domstolene som eneste prøvelsesinstans.

Et sidste led i denne udvikling er endnu ikke afsluttet. Lovforslag L 110 fra folketingsåret 2025-26 om yderligere opgavebortfald i forbindelse med politiets involvering i beslutninger om færdselsindskrænkninger og lokale hastighedsgrænser er **bortfaldet**. Færdselslovens § 92-ordning – herunder gågadedispensationerne – står derfor foreløbig uændret, med både politisamtykke og klageadgang intakt.

LOV

[Privatvejsloven § 66, stk. 1](#)[Privatvejsloven § 71](#)[Vejloven § 80, stk. 1](#)[Vejloven § 89](#)

§ 13 Sammenfatning: hvad afgør sagerne – og hvor de fremover afgøres

Vejdirektoratets praksis om særlig råden over vejareal kan sammenfattes i nogle få, stabile bærende linjer.

Kommunen vinder på substansen, taber på begrundelsen. Det er den mest robuste observation på tværs af materialet. Når kommunen har foretaget en konkret vurdering af den enkelte lokalitet og forklaret

sine hovedhensyn, står afgørelsen – uanset hvor byrdefuld den er for ansøgeren, jf. [EMN-2024-621462-22-08461](#) og [EMN-2025-19737](#). Falder afgørelsen derimod tilbage på generelle betragtninger, et administrationsgrundlag eller en fremmed lovbestemmelse, ophæves den, jf. [23-09372](#), [EMN-2025-24265](#) og de tre KN-torv-sager.

Hensynsrammen er bred. Trafiksikkerhed og fremkommelighed er kernen, men æstetik, arkitektur, byrumskvalitet, tilgængelighed for personer med funktionsnedsættelse og gadens funktion som bilfrit rum er alle saglige hensyn, jf. [EMN-2024-52916](#) og [21-00149](#). Kommercielle interesser vejer systematisk lettere.

Kun ansøgeren er inde i sagen. Naboer, grundejerforeninger, forbipasserende og bekymrede vejbrugere afvises næsten uden undtagelse som ikke-klageberettigede – heller ikke dokumenteret værditab, partshøring eller en fejlagtig klagevejledning ændrer det, jf. [EMN-2025-11679](#), [23-00266](#) og [EMN-2024-57702](#).

Store dele af vejarealet er slet ikke afgørelsesstof. Kommunens egen indretning og drift – bænke, hellesteder, støjskærme, belægning, bump, kommunalt opsatte trafikspejle – er faktisk forvaltningsvirksomhed efter [vejlovens § 8](#) og henvises til naboretten og domstolene.

Og fra 1. juli 2025 er selve rekursvejen lukket for kernen af området. Efter [vejlovens § 132, stk. 2](#) kan afgørelser efter [§ 80, stk. 1](#), [§ 81, stk. 1](#) og [§ 81 a](#) – samt afgørelser om lovliggørelse heraf – ikke påklages, men skal indbringes direkte for domstolene. Tilbage hos Vejdirektoratet er tre spor: afgørelser truffet **før** 1. juli 2025 (overgangsreglen), håndhævelse **for ejerens regning** efter [§ 81, stk. 2](#), og [§ 87, stk. 3](#), hvor prøvelsen efter [EMN-2025-45769](#) også omfatter det underliggende påbuds lovlighed, samt færdselslovens [§ 92](#)-sager, der fortsat kan påklages efter [§ 92 c, stk. 2](#).

For praktikerer betyder det, at den fortolkningsgivende værdi af de her gennemgåede afgørelser ikke er forsvundet – den har skiftet adressat. De kriterier, Vejdirektoratet har udviklet om konkret skøn, begrundelseskraft, lighedsprincip og skøn under regel, er almindelige forvaltningsretlige krav, som domstolene prøver med mindst samme intensitet. Det, der er forsvundet, er den billige, hurtige og gebyrfri adgang til at få dem prøvet.

Afgrænsningsmæssigt bemærkes, at oversigten ikke behandler vejbyggelinjer og forbud mod anlæg af blivende art, gravetilladelser til ledningsarbejde eller parkeringsafgifter på private parkeringspladser, jf. [parkeringsafgift-private](#).

LOV	Færdselsloven § 92c, stk. 2	Vejloven § 8	Vejloven § 80, stk. 1
	Vejloven § 81, stk. 1, 2	Vejloven § 132, stk. 2	
PRAKSIS	Vejdirektoratet · Klageadgang ved påbud og håndhævelse: Sondring mellem krav om lovliggørelse og udførelse for ejers regning efter Vejlovens §§ 81 og 87		
	Vejdirektoratet · Kommunes afslag på udeservering i cykelbane ophævet grundet mangelfuld begrundelse og utilstrækkelig hjemmelshenvisning		
	Vejdirektoratet · Opretholdelse af påbud om fjernelse af sten i vejrabat af hensyn til trafiksikkerheden		
	Vejdirektoratet · Borger anset for ikke-klageberettiget i sag om langvarig tilladelse til råden over vejareal		
	Vejdirektoratet · Kommune måtte lovligt stramme praksis og afvise stor stilladsreklame af hensyn til bymiljø og trafiksikkerhed		
	Vejdirektoratet · Afvisning af klage: Grundejerforening ikke anset som part i sag om affaldsø på offentlig vej		
	Vejdirektoratet · Afslag på tilladelse til stilladsreklame på grund af byrumsmæssige og trafikale hensyn var lovligt		

Vejdirektoratet · Hjørring Kommunes afslag på udeservering hjemvist på grund af sagsbehandlingsfejl og manglende overholdelse af lighedsprincippet	05.09.2023
Vejdirektoratet · Afvisning af klage over etablering af hellested på offentligt vejareal på grund af manglende klageberettigelse	01.02.2023
Vejdirektoratet · Afslag på klage over begrænset tilladelse til udeservering af hensyn til varelevering og trafikssikkerhed	27.07.2022
Vejdirektoratet · Afslag på dispensation til standsning i gågade: Hensynet til bymiljø vejer tungere end butiksejers behov	17.05.2021

REFERENCE Lovgrundlag

8 paragraffer

Forvaltningsloven § 19	stk. 2	Forvaltningsloven § 24	stk. 1
Færdselsloven § 92	stk. 1	Færdselsloven § 100	
Vejloven § 1		Vejloven § 80	stk. 1
Vejloven § 81	stk. 1	Vejloven § 132	stk. 1, 2

MATERIALE Citerede afgørelser

37 afgørelser

HØJESTERET · ØVERSTE INSTANS

3

17.04.2026	TDC Net A/S pålægges 300.000 kr. i erstatning for nabogener fra 42 meter høj antennemast i villakvarter	10716-12727
21.12.2020	Ingen erstatning for indbliksgener ved fjernelse af beplantning på offentligt vejareal	bs-5850-2020-hjr
29.08.2016	Spørgsmål om klageret og forkøbsret til nedlagt vejareal for ejer af bygning på lejet grund	218-2015

VEJDIREKTORATET · NÆVN / KLAGEINSTANS

34

14.01.2026	Afvisning af klage over afslag på dispensation fra parkeringsregler for campingvogne	emn_2025_47149
02.12.2025	Kommunal fjernelse af uindregistreret køretøj uden forudgående partshøring og i strid med kravene til øjeblikkelig fjernelse i vejlovens § 81, stk. 3.	emn_2025_33081
28.11.2025	Klageadgang ved påbud og håndhævelse: Sondring mellem krav om lovliggørelse og udførelse for ejers regning efter Vejlovens §§ 81 og 87	emn_2025_45769
21.11.2025	Vejdirektoratets generelle udtalelse om de forvaltningsretlige principper for partsstatus og partshøringspligt i sager om vejlovgivning	emn_2025_39623
19.09.2025	Vejdirektoratet afviser klage over påbud om fjernelse af møbler fra offentligt vejareal grundet afskåret klageadgang	emn_2025_37803
11.09.2025	Kommunes afslag på udeservering i cykelbane ophævet grundet mangelfuld begrundelse og utilstrækkelig hjemmelshenvisning	emn_2025_24265
08.09.2025	Vejdirektoratet ophæver kommuneafgørelse om delvist afslag på udeservering grundet manglende konkret skøn og utilstrækkelig begrundelse	emn_2025_28039

08.09.2025	Hjemvisning af sag om delvist afslag på udeservering grundet mangelfuld begrundelse og tvivl om konkret skøn efter praksisændring.	emn_2025_28041
08.09.2025	Udeservering: Kommunens afslag ophæves grundet manglende konkret skønsmæssig begrundelse og uklarhed om retsgrundlag	emn_2025_28045
12.08.2025	Opretholdelse af påbud om fjernelse af sten i vejrabat af hensyn til trafiksikkerheden	emn_2025_.19737
04.07.2025	Opstilling af løsøre på fortov: Kommunens vurdering af asfaltkants betydning for gangareal	emn_2025_30889
16.04.2025	Kommunes afslag på støjskærm er faktisk forvaltningsvirksomhed og kan ikke påklages til Vejdirektoratet	emn_2025_15429
24.03.2025	Borger anset for ikke-klageberettiget i sag om langvarig tilladelse til råden over vejareal	emn_2025_11679
14.02.2025	Kommune måtte lovligt stramme praksis og afvise stor stilladsreklame af hensyn til bymiljø og trafiksikkerhed	emn_2024_621462
06.01.2025	Påbud om fjernelse af stilladsreklame på grund af trafiksikkerhed opretholdt	emn_2024_618872
15.07.2024	Afvisning af klage: Grundejerforening ikke anset som part i sag om affaldsø på offentlig vej	emn_2024_57702
09.07.2024	Afslag på tilladelse til stilladsreklame på grund af byrumsmæssige og trafikale hensyn var lovligt	emn_2024_52916
05.09.2023	Hjørring Kommunes afslag på udeservering hjemvist på grund af sagsbehandlingsfejl og manglende overholdelse af lighedsprincippet	23_09372
11.07.2023	Ophævelse af afslag på trafikspejl grundet sagsbehandlingsfejl hos kommunen	23_07443
01.02.2023	Afvisning af klage over etablering af hellested på offentligt vejareal på grund af manglende klageberettigelse	23_00266
11.08.2022	Ulovligt påbud om fjernelse af færdselsskilte: Vejlovens § 81 gælder ikke for trafikregulering	22_01367
27.07.2022	Afslag på klage over begrænset tilladelse til udeservering af hensyn til varelevering og trafiksikkerhed	22_08461
17.03.2022	Afslag på kørselstilladelse til gågadezone i Helsingør bykerne	22_01778
09.09.2021	Afslag på Opsætning af Trafikspejl Opretholdt: Kommunens Skøn og Trafiksikkerhed vejede tungest	21_10430
17.05.2021	Afslag på dispensation til standsning i gågade: Hensynet til bymiljø vejer tungere end butiksejers behov	21_00149
02.03.2021	Afvisning af klage over trafikstøj: Kommunens støjbekæmpelse er faktisk forvaltningsvirksomhed	21_00885
25.11.2020	Opladning af Elbil over Fortov: Vejdirektoratet Opretholder Kommunalt Påbud pga. Trafiksikkerhed	19_07423
24.11.2020	Afvisning af klage over bænke: Forskel på faktisk forvaltningsvirksomhed og formel afgørelse	20_03861

29.10.2020	Kommunes afslag på trafikspejl var sagligt begrundet i trafiksikkerhed	20_11972
07.10.2020	Regler for Opsætning af Trafikspejle: Vejmyndighedens Ansvar og Borgeres Muligheder	20_13051
08.07.2020	Afvisning af klage over fjernelse af trafikspejl: Kommunens handling var faktisk forvaltningsvirksomhed	20_08500
29.01.2020	Afslag på tilladelse til trafikspejl opretholdt: Vejmyndighedens skøn og manglende dokumentation var afgørende	20_00156
21.01.2020	Afvisning af klage over trafikstøj: Kommunens vejvedligeholdelse er faktisk forvaltningsvirksomhed og ikke en påklagelig afgørelse	19_17322
21.02.2019	Fortolkning af vejlovens § 80: Hvilke kommunale udgifter kan dækkes ved betaling for råden over vejareal?	18_14963

FORARBEJDE Betænkninger

2 referencer

Betænkning vedrørende forslag til lov om private fællesveje og lov om vejbidrag (Betænkning nr. 367/1964)

nr. 367 · 1964 · Ministeriet for Offentlige Arbejder

Opgavefordelingen på vejområdet

nr. 901 · 1980 · Ministeriet for offentlige arbejder