

Crossbridge Energy A/S

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon +45 7221 8800  
info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 25-02-2026  
Sagsnr.: 2025-289337  
Sagsbehandler: ANTHA

## Afgørelse om at etablering af ny fortøjnings-duc d'albe nr. 9 (DD9) ved Jetty II (Kaj 42) i Fredericia Havn ikke er VVM-pligtigt

Trafikstyrelsen har den 21.12.2025 modtaget ansøgning fra Crossbridge Energy A/S om at etablere en ny fortøjnings-duc d'albe nr. 9 (DD9) ved Jetty II (Kaj 42) i Fredericia. Projektet er beliggende inden for de dækkende værker i Fredericia havn.

Trafikstyrelsen er myndighed for behandling af sager om etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning på søterritoriet i havne, jf. § 2 i Havneloven<sup>1</sup>.

Projektet er omfattet af VVM-bekendtgørelse for havne<sup>2</sup> bilag 2, punkt 10e. Trafikstyrelsen skal derfor træffe afgørelse om, hvorvidt projektet er omfattet af VVM-pligt. Endvidere skal det efter samme bekendtgørelse vurderes, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder i nærheden af projektet.

### Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke er VVM-pligtigt og derfor ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering. Dermed kræver anlægget ikke tilladelse efter havnelovens § 2.

Endelig meddeler Trafikstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering i forhold til nærtliggende Natura 2000-områder af projektet.

Afgørelsen fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning.

Afgørelsen erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.

<sup>1</sup> LBK nr. 116 af 24/01/2024 af lov om havne (Havneloven)

<sup>2</sup> BEK nr. 855 af 02/06/2025 om vurdering af virkning på miljøet af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne (VVM-bekendtgørelse for havne)



Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal Beredskabsstyrelsen og Geodatastyrelsen underrettes herom med angivelse af anlæggets endelige position.

### **Begrundelse for afgørelsen**

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse lagt vægt på, at de eksisterende aktiviteter i området ikke vil blive påvirket negativt. Ydermere vil anlægget ikke ændre på havnens funktion.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtigt lagt vægt på, at der ved etablering af den nye duc d'albe ved Fredericia bliver taget flere forbehold vedrørende anlægsstøj og anlægsaktiviteterne, så det ikke påvirker de omkring liggende områder væsentligt. Projektet er tilrettelagt således, at arbejdet vil foregå i dagtimerne og at der anvendes pingere og sælskræmmer samt soft-start- procedure ved opsætningen af pæle til den nye duc d'albe. Det vurderes at projektet udgør et mindre og tidsmæssigt afgrænset indgreb i et eksisterende havneområde hvorfor det vurderes, at projektet ikke medføre væsentlige miljøpåvirkninger i området.

Trafikstyrelsen har vurderet, at projektet ikke vil være til hinder for vandområdets målopfyldelse eller medføre forringelse af vandområdets økologiske- og kemiske tilstand. Ligeledes har styrelsen vurderet at projektet hverken vil medføre midlertidig eller permanent forringelse på kvalitetselementers tilstand.

Trafikstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder lagt vægt på, at distancen fra projektet området til nærmeste Natura 2000-område er signifikant, og hertil at der ikke er en direkte hydrodynamisk forbindelse mellem projektområdet og de nærmeste Natura 2000-områder. På baggrund af dette vurderes det at der opretholdes gunstig bevaringsstatus og at en væsentlig påvirkning på Natura 2000-området kan udelukkes.

Trafikstyrelsen har vurderet, at den økologiske funktionalitet for bilag IV-arter angivet på artsfredningsbekendtgørelsens bilag 1<sup>3</sup> og habitatdirektivets bilag IV<sup>4</sup> kan opretholdes. Styrelsen har i sin vurdering lagt vægt på, at etableringen af den nye duc d'albe er tilrettelagt således at yngle- og rasteområder opretholdes på samme niveau som hidtil, så artens bevaringsstatus sikres og området økologiske funktionalitet opretholdes.

### **Retsgrundlag**

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering af faste anlæg, uddybning og opfyldning inden for erhvervshavnens dækkende værker, jf. § 2 i Havneloven<sup>1</sup>. Endvidere skal styrelsen vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering for nærtliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter.

<sup>3</sup> BEK nr. 521 af 25/03/2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt<sup>1</sup>

<sup>4</sup> Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter

Afgørelse om VVM-pligt er truffet i henhold til § 7 i VVM-bekendtgørelse for havne. Afgørelse om at projektet ikke kræver tilladelse er truffet i henhold til § 2, stk. 2, i Havneloven<sup>1</sup>.

Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering af projektet er truffet jf. § 13 i VVM-bekendtgørelse for havne.

## Sagsfremstilling

Ansøger har ved en gennemgang af fortøjnings-duc d'albe vurderet, at den gamle fortøjnings-duc d'albe fra 1960'erne, ikke længere er brugbar og at der derfor skal anlægges en ny for at kunne opretholde kajens funktioner. Den nye fortøjnings-duc d'albe nr. 9 (DD9), vil blive etableret lige nord for den eksisterende DD9 ved Jetty II (Kaj 42) ud for Crossbridge Energy's havneterminal i Fredericia. Placeringen kan observeres i figur 1.



Figur 1: Placering for den nye duc d'albe, med et indtegnet skib som eksempel for fortøjningsmulighederne på kajen ved den nye duc d'albe.

Anlægsarbejdet vil blive udført fra en jack-up flåde, der vil fungere som en stabil arbejdsplatform. Der hæves på støtteben, så installationen af pæle og øvrige konstruktionselementer udføres sikkert og uafhængigt af bølger og strøm. Flåden positioneres ved hjælp af GPS og afmærkes i overensstemmelse med Beredskabsstyrelsens regler.

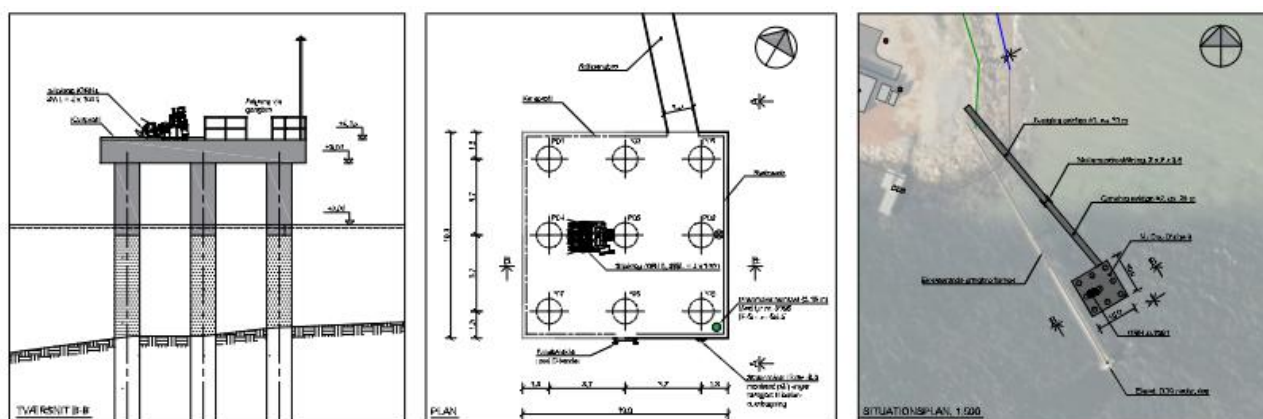
Projektet laves efter Crossbridge Energy's HSSE-krav (Health, Safety, Security and Environment) samt gældende regler for arbejdsmiljø og maritim sikkerhed. Arbejdet udføres i dagtimerne og i tæt koordination med terminalens sikkerhedsorganisation, som orienteres før opstart og efter afslutning af hver arbejdsdag.



Konstruktionen vil blandt andet bestå af 10 stålørspæle. Nedbringning af de ti stålørspæle sker ved traditionelle metoder for pæleinstallation i marine miljøer.

Afhængigt af de lokale jordbundsforhold anvender entreprenøren den mest hensigtsmæssige metode, typisk en hydraulisk hammer. Selve pælenedbringningen gennemføres i en kort, afgrænset periode på ca. to uger.

Forud for opstart anvendes akustiske afværgetiltag i form af pingere og sælskræmmer samt soft-start-procedure, som har til formål at sikre, at eventuelle marsvin og andre marine pattedyr forlader nærområdet inden pælenedbringningen påbegyndes.



Figur 2: Oversigtskort/tegninger hvor de 10 pæle samt betonoverbygning fremgår

Ud over pælene omfatter projektet etablering af en betonoverbygning samt adgangsforbindelse til land i form af en stål gangbro. Betonoverbygningen udføres som en delvis præfabrikeret konstruktion for at minimere forskallingsarbejde på søterritoriet. Den præfabrikerede del løftes på plads med mobilkran på jack-up flåden og in situ delen udføres ved betonpumpning fra landsiden.

Gangbroen præfabrikeres som to stålkonstruktioner bestående af gitterdragere og gitterriste med korrosionsbeskyttende overfladebehandling. De to sektioner monteres ved løft med mobilkran fra henholdsvis jack-up flåden og fra landsiden.

På den nye DD9 installeres en firedobbelt 4 × 100 tons fortøjnings-slipkrog (QRH) med integreret kapstan og lastmonitoreringssystem. Konstruktionen udstyres desuden med belysning, ny strømmåler til monitorering af strømforhold samt grønt fyr nr. 3956. En ny anløbslejder monteres på den færdige konstruktion. Installationerne er placeret over vandspejlsniveau og giver ingen miljømæssig påvirkning.

Udførelsen planlægges og koordineres løbende i tæt dialog med Crossbridge Energy's havnedrift, ADP og Søfartsstyrelsen for at sikre forsvarlige arbejdsforhold, maritim sikkerhed og et uforstyrret havnemiljø. Jack-up flåden er udstyret med opsamlingsbakker og olieabsorberende måtter, og alt brændstof, hydraulikolie og smøremidler håndteres i lukkede beholdere med opsamlingskapacitet. Der medbringes beredskabsudstyr til opsamling og inddæmning af eventuelt spild, og arbejdet udføres i overensstemmelse med terminalens HSSE-krav.

Anlægsarbejdet udgør et mindre og tidsmæssigt afgrænset indgreb i et eksisterende havneområde.



## Natura 2000-områder

Afstanden til nærmeste terrestriske Natura 2000-område nr. 111 "Røjle Klint og Kasmose Skov" er 1,9 kilometer og nærmeste marine Natura 2000 er nr. 112 "Lillebælt" der er 8,5 kilometer væk fra projektet.

Udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område nr. 112. omfatter marine naturtyper som sandbanker, stenrev, bugter og vige samt beskyttelse af havpattedyr (marsvin) og trækfugle, herunder edderfugl og bjergand. Området er udpeget for at beskytte Lillebælt, der indeholder mere end 5 % af naturtyperne sandbanke, kystlaguner og strandsøer, bugter og vige, samt stenrev inden for de relevante biogeografiske regioner. Bæltet har en stor bestand af marsvin og er raste- og fourageringsområde for store flokke af edderfugl og bjergand, samt mindre flokke af sangsvane, hvinand og toppet skallesluger.

Trafikstyrelsen vurderer, at opsætningen af den nye duc d'albe primært vil påvirke Natura-2000 ved pælenedbringningen. Dette er af bygherre vurderet til foregå over en to uger periode, hvor den samlet periode for opsætningen af den nye duc d'albe forventes at foregå i periode fra 16-20 uger. Ved nedbringelsen anvendes akustiske tiltag i form af pingere og sælskræmmer samt soft-start- procedure, som har til formål at sikre, at eventuelle marsvin og andre marine pattedyr forlader nærområdet inden pælenedbringningen påbegyndes. Disse tiltag er med til at minimere påvirkningen, som vurderes til at være kortvarig og af mindre karakter inde i selve havneområdet. Bygherre har i en væsentlighedsvurdering af projektet, vurderet at der forekommer ingen tab af levesteder, ingen ændring af habitatforhold og ingen barriereeffekter. Eventuelle fortrængninger vil være lokale og kortvarige og forekomme i et miljø, der i forvejen er præget af havnedrift. Den økologiske funktionalitet for marsvin oprettholdes, og projektet indebærer ikke beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

Trafikstyrelsen vurderer, at projektet ikke påvirker området væsentligt under hensyntagen til områdets udpegningsgrundlag og bevaringsmålsætninger.

## Bilag IV-arter

Trafikstyrelsen har eftersøgt fremkomsten af bilag IV-arter i og omkring projektområdet i relevante databaser<sup>5</sup>. Trafikstyrelsen har ud fra NOVANA-undersøgelserne viden om at det er blevet dokumenteret, at der forefindes større koncentrationer af marsvin i nærområdet for projektet.

Marsvinet er almindeligt forekommende i Bælthavet og Lillebælt, hvor det både fouragerer og opholder sig året rundt. Området tilhører den såkaldte Bælthavspopulation, som har tætte bestande i Lillebælt og de omkringliggende farvande. Marsvin er lyd følsomme havpattedyr, og der er derfor en risiko for at arten kan blive påvirket af projektets pælenedramning. Grundet de fremlagte projekttiltag og anlægsperiodens omfang vurderes projektet ikke at medføre en væsentlig påvirkning på marsvin.

Trafikstyrelsen vurderer, at områdets økologiske funktionalitet for marsvin ikke påvirkes ved gennemførelse af projektet. Styrelsen har lagt vægt på, at projektet ikke påvirker yngle- og rasteområder for marsvin, at projektet er tilrettelagt således der foretages afværgestiltag for at minimere påvirkningen af marsvin og andre lyd følsomme arter i området. Trafikstyrelsen har

<sup>5</sup> [www.arter.dk](http://www.arter.dk), [www.naturdata.miljoportal.dk](http://www.naturdata.miljoportal.dk)



også lagt vægt på at der ikke beskadiges eller ødelægges yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for marsvin, at projektet ikke medfører forstyrrelse med skadelig virkning for arten eller bestanden, og at der ikke sker en forsætlig indfangning eller drab.

### **Vandrammedirektivet**

Projektområdet er beliggende ved vandområde "Lillebælt, Snævringen", med vandområde ID: "231". Vandområdet er udpeget med miljømålsætningen "God økologisk tilstand" og "God kemisk tilstand". Vandområdets samlede økologiske- og kemiske tilstand er vurderet til "Ringe økologisk tilstand" og "Ikke-god kemisk tilstand".

For de enkelte parametre er tilstanden vurderet som følgende;

- Fytoplankton: Ringe økologisk tilstand
- Rodfæstede bundplanter: Ringe økologisk tilstand
- Bunddyr: Ukendt
- Iltforhold: Ikke anvendelig
- Vandets klarhed: Ikke anvendelig
- Nationalt specifikke stoffer: Ikke-god økologisk tilstand

I henhold til projektbeskrivelsen og de beskrevne metoder er det Trafikstyrelsens vurdering, at projektet ikke vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes tilstand, at projektet ikke vil medføre en forringelse af vandområdets økologiske- og kemiske tilstand og slutteligt, at projektet ikke vil hindre målopfyldelse i vandområdet.

På baggrund af bygherres beskrivelse af projektet i henhold til havstrategidirektivets 11 temaer vurderer Trafikstyrelsen, at projektet ikke er uforeneligt med opnåelse af miljømålene.

### **Høring**

Projektområdet er i havplanen udlagt til Generel anvendelseszone.

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Landbrugs- og Fiskeristyrelsen, Naturstyrelsen, Kystdirektoratet, Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Energistyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Beredskabsstyrelsen, Etablissement- og Terrænkommendoen, Energinet, Dansk Ornitologisk Forening, Beskyt Havmiljøet, Danmarks Naturfredningsforening og Friluftsrådet, Fredericia Kommune og Fredericia havn.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 05-01-2026 til den 04-02-2026.

Følgende høringsparter har afgivet hørings svar:

- Etablissement- og Terrænkommendoen
- Beredskabsstyrelsen
- Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø
- Miljøstyrelsen
- Fredericia Kommune



Alle høringsvar er videresendt til bygherre.

## **Etablissement- og Terrænkommandoen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø:**

Havde ingen bemærkninger til etableringen en ny duc d'albe i Fredericia Havn

### **Beredskabsstyrelsen**

*Ændring af afmærkning (fyrliste 3956) skal på forhånd godkendes af Sikre Farvande i Beredskabsstyrelsen.*

*Ved arbejder på søterritoriet skal bekendtgørelse nr. 1229 af 03/10/2023 om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande følges.*

Bygherre svar:

*Det bekræftes, at ændring af afmærkning (fyrliste 3956) vil blive forelagt Sikre Farvande i Beredskabsstyrelsen til godkendelse forud for gennemførelse. Den nødvendige ansøgning indsendes i god tid inden etablering eller ændring af afmærkningen.*

*Anlægsarbejdet vil blive planlagt og gennemført i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 1229 af 03/10/2023 om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande.*

Trafikstyrelsens vurdering:

Da bygherre bekræfter ændring af afmærkning og at arbejdet er i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 1229 af 03/10/2023 om sejladsikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande, har styrelsen ingen yderligere bemærkninger til dette.

### **Miljøstyrelsen**

*Miljøstyrelsen bemærker anlægsaktiviteter som pælenedramning og nedrivning samt afsmitning fra nye materialer kan give anledning til spredning med miljøfarlige forurenende stoffer til vandområdet. Der fremgår ikke en faglig redegørelse eller underbyggelse af ovenstående vurdering. Herunder vurdering af om sedimentspredning, anlægsaktiviteter eller afsmitning fra anvendte materialer, både på land og i vandet, kan give anledning til påvirkning med miljøfarlige forurenende stoffer, som kan føre til overskridelse af miljøkvalitetskrav eller yderligere tilstandsforringelse, i vandområdet 231 Lillebælt, Snævringen*

Bygherre svar:

At sediment spredning vil være af minimal karakter og at det vil være lokal, kortvarigt og begrænset til selve installationsøjeblikket. Bygherre har på baggrund af dette vurderet at det ikke vil være større end den daglige havnedrift der forekommer i vandområdet.

Bygherre vurderer at der ikke vil ske en overskridelse af miljøkvalitetskrav for prioriterede eller øvrige miljøfarlige stoffer, og der derfor ikke vil ske en midlertidig eller permanent forringelse af den kemiske eller økologiske tilstand i kystvandområde nr.231 (Lillebælt, Snævringen).



Trafikstyrelsens vurdering:

Det vurderes, grundet projektets metodebrug samt størrelse, at der ikke vil ske en forværrelse af kvalitetselementer i vandområdet og at den økologiske tilstand ikke vil blive påvirket ved etableringen af den nye duc d'albe.

### **Fredericia Kommune**

*Fredericia Kommunes regulativ for miljøforhold ved bygge- og anlægsarbejder er ikke gældende for anlægsarbejder på søterritoriet. Fredericia Kommune opfordrer derfor til at anlægsarbejdet udføres som beskrevet i regulativet, herunder særligt bestemmelserne om arbejdstider for støj-, støv- og vibrationsgivende aktiviteter samt naboorientering.*

*Fredericia Kommune opfordrer også til at kommunen orienteres med de oplysninger, der fremgår af regulativets §8 forud for påbegyndelse stærkt støjende anlægsarbejde, så oplysningerne kan viderebringes ved eventuelle borgerhenvendelser*

Bygherre svar:

*Anlægsarbejdet planlægges gennemført i dagtimerne og i et eksisterende industrielt havnemiljø med betydelig baggrundsstøj fra havnedrift og skibstrafik. Projektet tilrettelægges således, at støjpåvirkningen begrænses mest muligt i både tid og omfang*

*Selvom kommunens regulativ ikke er gældende for anlægsarbejder på søterritoriet, vil principperne heri, herunder vedrørende arbejdstider og information, så vidt muligt blive fulgt i det omfang, det er foreneligt med projektets karakter og sikkerhedsmæssige forhold.*

*Fredericia Kommune vil forud for opstart af særligt støjende aktiviteter blive orienteret om tidsplanen, således at kommunen kan håndtere eventuelle borgerhenvendelser*

*Projektet vurderes på den baggrund at kunne gennemføres uden væsentlige støjmessige gener for omgivelserne.*

Trafikstyrelsens vurdering:

Bygherre medgiver at de som udgangspunkt vil følge de principper der er i regulativet, at projektet ikke vil skabe unødige støjmessige gener for omgivelserne. Styrelsens har derfor ikke flere bemærkninger til dette.

### **Fredericia Kommune**

*Fredericia Kommune henviser til Trafikstyrelsens afgørelse af 7. juli 2023 Tilladelse til udvidelse af Fredericia Havn (Trafikstyrelsens sagsnr.: 2021-08313), hvor der stilles vilkår om softstart procedure (vilkår 2) for at modvirke støjgener for bl.a. marsvin og sæler, og Double Big Bubble Curtain eller Noise Mitigation Systems og single Big Bubble Curtain ved pæleramning for at mindske undervandsstøj ved af hensyn til havpattedyr (vilkår 3).*

Bygherre svar:

*På baggrund af projektets begrænsede omfang, korte varighed, lokale afgrænsning og planlagte udførelsesmetode vurderes det, at vilkår fastsat for den omfattende havneudvidelse i 2023 ikke automatisk kan overføres til etablering af ny duc d'albe 9. Det forhold, at der i en tidligere og væsentligt større sag er fastsat bestemte vilkår, indebærer ikke i sig selv, at tilsvarende krav nødvendigvis er sagligt begrundede eller proportionale i nærværende projekt*



Trafikstyrelsens vurdering:

Da projektet vurderes at være i en væsentlig anden skala, menes at opsætningen af de samme vilkår ikke at være nødvendigt. Det vurderes derfor at de akustiske tiltag, der er fremvist i miljøscreeningen, er passende til dette projekt.

### **Fredericia Kommune**

Fredericia bemærker at der ikke anført det rigtige kerneområde for bilag IV arten marsvin ifølge DCE (Sveegaard 2025), og at det nærmeste område er Snævringen/nordlige Lillebælt.

Bygherre svar:

Bygherre medgiver at kerneområdet ikke er formidlet korrekt i miljøscreeningen da man har brugt DCE's tidligere rapport (2018). Det menes dog ikke at ændre på vurderingen af projektets påvirkning af bilag IV arten marsvin.

Trafikstyrelsens vurdering:

Trafikstyrelsen er enig i kommunens præcision, men mener ikke dette påvirker vurderingen af projektets påvirkning af marsvin.

### **Offentliggørelse**

Afgørelse vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 28 i bekendtgørelse nr. 855 af 02/06/2025 om vurdering af virkning på miljøet af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

### **Klagevejledning**

Afgørelser truffet i henhold til havneloven og bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 26 i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse<sup>6</sup>.

Med venlig hilsen

Anton Norup Grunnet Hansen  
Fuldmægtig | VVM & Havne  
Trafikstyrelsen

### **Bilag**

Kopi til ovennævnte høringsparter

---

<sup>6</sup> Bekendtgørelse nr. 169 af 27/01/2026 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter