



Guldborgsund Kommune

Sendt på mail til pekn@guldborgsund.dk

Kystdirektoratet
J.nr. 2025 - 55996
Ref. gigrp
Den 22. oktober 2026

**Tilladelse til en cykel- og gangbro, et svømmeområde, en opholds-
trappe samt en boardwalk i Nykøbing F. Havn, Guldborgsund Kom-
mune.**

Kystdirektoratet giver hermed tilladelse til, at der etableres en cykel- og gangbro, et svømmeområde, en opholdstrappe samt en boardwalk i Nykøbing F. Havn, Guldborgsund Kommune. Placeringen af de konkret anlæg fremgår af projektbeskrivelsen. Desuden meddeles der tilladelse til at udføre 6 geotekniske borer.

Tilladelsen indeholder afgørelse efter kystbeskyttelsesloven, kysthabitatbekendtgørelsen og miljøvurderingsloven.

Kystdirektoratet har vurderet, at det ansøgte kan tillades efter kystbeskyttelsesloven.

Kystdirektoratet har vurderet, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering for projektet.

Kystdirektoratet har videre vurderet, at der ikke skal foretages en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af projektet.

Lovgrundlag

Etablering af anlæg og midlertidig opfyldning samt gravning på søterritoriet kræver tilladelse fra Kystdirektoratet, jf. § 16 a, stk. 1, nr. 1, 2 og 4 i kystbeskyttelsesloven (LBK nr. 245 af 28/02/2025). I henhold til § 16 a, stk. 4, kan der stilles vilkår i forbindelse med en tilladelse efter kystbeskyttelseslovens § 16 a.

Kystdirektoratet skal, når der træffes afgørelse efter kystbeskyttelsesloven, vurdere om projektet kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde eller visse udpegede arter væsentligt, jf. § 3 i bekendtgørelse om administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter for så vidt angår kystbeskyttelsesforanstaltninger samt etablering og udvidelse af visse anlæg på søterritoriet (BEK nr. 654 af 19/05/2020).

Kystdirektoratet skal, når der træffes afgørelse efter kystbeskyttelsesloven, samtidig vurdere om projektet kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM), jf. § 21, stk. 1, i bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (LBK nr. 4 af 03/01/2023).

Det ansøgte projekt er omfattet af love bekendtgørelsens bilag 2, nr. 10, pkt. 1.

Tilladelsen gives på følgende vilkår

Fælles vilkår efter kystbeskyttelsesloven, kysthabitatbekendtgørelsen og miljøvurderingsloven:

1. Udformningen og etableringen af cykelbroen, svømmeområdet, opholdstrappen samt boardwalken, herefter kaldet anlæggene, skal ske i overensstemmelse med det ansøgte.
2. Der må ikke uden Kystdirektoratets tilladelse foretages udvidelser eller ændringer af anlæggene eller anlægsmetoderne.

Vilkår efter kystbeskyttelsesloven:

3. Tilladelsen bortfalder hvis anlægsarbejdet ikke er afsluttet indenfor 5 år fra udstedelsen af denne tilladelse.
4. Belysning på anlæggene må alene etableres med henblik på at sikre færdsel og sejlads og må ikke virke generende for omgivelserne.
5. Anlæggene må ikke møbleres, dog tillades simple bænke i vigelommerne på cykel- og gangbroen.
6. Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk), Beredskabsstyrelsen – Sikre Farvande (sifa@dma.dk) og Geodatastyrelsen (gst@gst.dk) underrettes herom. Snarest herefter skal samme myndigheder tilsendes en færdigmelding, som dokumenterer at projektet er opført i overensstemmelse med tilladelsen samt angiver anlæggets endelige position.
7. Anlæggenes ejer forpligter sig til at vedligeholde anlæggene i god og forsvarlig stand.
8. Tilladelsen til at etablere anlæggene og de opførte anlæg må ikke uden tilladelse fra Kystdirektoratet overdrages til andre.
9. Anlæggene eller dele heraf kan af Kystdirektoratet kræves fjernet, for ejers regning, såfremt:
 - anlægget ikke længere anvendes som ansøgt.
 - anlægget ikke vedligeholdes eller det ødelægges og ikke straks genetableres, eller
 - vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdes.

Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk), Beredskabsstyrelsen – Sikre Farvande (sifa@dma.dk) og Geodatastyrelsen (gst@gst.dk) skal underrettes umiddelbart efter anlæggets permanente fjernelse.

I forbindelse med en fjernelse af anlæggene skal området bringes i en stand så tæt på de forhold, som eksisterede inden anlæggenes etablering, som muligt.

Der skal tilsendes Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk), Beredskabsstyrelsen – Sikre Farvande (sifa@dma.dk) og Geodatastyrelsen (gst@gst.dk) dokumentation for reetableringen.

Fælles bemærkninger:

Kystdirektoratet skal gøre opmærksom på at tilladelsen fortabes, hvis nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.

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

Tilladelsen erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet, ligesom den ikke fritager ejeren af anlægget for et, i forbindelse med anlæggets tilstedeværelse eller etablering, opstået civilretligt ansvar.

Tilladelsen indeholder ikke en garanti for den projekterede konstruktions sikkerhed eller stabilitet.

Kystdirektoratet skal gøre opmærksom på bekendtgørelse nr. 1229 af 3. oktober 2023 om sejladssikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande.

Afgørelse efter kystbeskyttelsesloven

Kystdirektoratet har vurderet, at der kan gives tilladelse til det ansøgte projekt med den begrundelse, at der ikke synes at være væsentlige hensyn der taler imod projektet. Kystdirektoratet har bl.a. lagt vægt på, at der er tale om en modernisering og udvikling af et havneområde og at der ikke er væsentlige naturhensyn som taler imod projektet, ligesom der ikke synes at være hensyn i øvrigt, som taler imod projektet.

I forbindelse med Kystdirektoratets vurdering er der bl.a. lagt vægt på at formålet med projektet er en omlægning af erhvervshavnen til et aktivt område for byens borgere. Kystdirektoratet har tillagt det betydning, at ansøgningen tager udgangspunkt i en vedtaget helhedsplan for Nykøbing Falster Havn, som de ansøgte anlæg er en del af. I helhedsplanen udtrykkes bla. *”Der er et stort ønske om at bryde oplevelsen af den lange, trivielle kajkant, både fysisk og visuelt, så området nedskaleres og gøres foranderlig og rig på variation og tilbud, og sundet bliver tilgængeligt for byens borgere og gæster.”*

Projektet er ansøgt første gang i 2023 og der er lagt vægt på, at ansøger har taget tidligere høringssvar og bekymringer til efterretning og ladet udarbejde broreglement og en sejladsrisikoanalyse samt foretaget en række projektjusteringer.

I forhold til etableringen af cykel- og gangbroen har Kystdirektoratet lagt afgørende vægt på, at broen skaber en mere attraktiv og sikker forbindelse end den eksisterende vejbro (Frederik d. IX's bro) mod syd, mellem Nykøbing F. i øst og Sundby i vest, for cyklister og gående. Det er endvidere indgået i vurderingen, at der tidligere har ligget en bro på den valgte placering.

I forhold til svømmeområdet er der lagt vægt på, at der er offentlig adgang til svømmeområdet, der tænkes benyttet både sommer og vinter. Desuden er det tillagt vægt, at ansøger har oplyst, at svømmeområdet vil gøre det mere sikkert for badende.

Vedrørende boardwalken langs havnekajen er der lagt vægt på, at den bidrager til helhedsplanens ønske om at bryde den lange havnekaj. Boardwalken vil give brugere en oplevelse af at gå eller cykle ”på vandet”. Det er endvidere tillagt vægt, at boardwalken skal placeres i området imellem den eksisterende Frederik d. IX’s bro, og den nye cykel- og gangbro, samt at der er tale om en placering med bynær tilknytning, ligesom det er tillagt vægt, at boardwalken skal bruges til fortøjning af både, der afventer at kunne sejle igennem den nye cykel- og gangbro.

I forbindelse med opholdstrappen er der lagt vægt på, at den bidrager til ønsket om at bryde kajkanten, idet den etableres på yderkanten af den eksisterende kaj. Trappen skal invitere til ophold så tæt på vandet at brugere kan dyppe tæerne, opleve skiftende vandstande eller solnedgang. Trappen kan desuden benyttes af kajaksejlere m.fl. Opholdstrappen etableres i forbindelse med udviklingen af ”Bropladsen” omkring det fremtidige museum, bibliotek og borgerservice.

Det er endvidere indgået i Kystdirektoratets vurdering at etableringen af de ansøgte anlæg, ikke vil være visuelt uforenelige med områdets karakter, eller vil påvirke de landskabelige hensyn negativt. Det er i den forbindelse tillagt vægt, at projektområdet er placeret bynært, og i et vandområde, der igennem mange år har været udnyttet rekreativt og erhvervsmæssigt. Projektområdet er desuden omfattet af en helhedsplan hvis formål bl.a. er at fastlægge områdets anvendelse fra erhvervs havneformål, til rekreative formål mm. Planens overordnede formål er at skabe sammenhæng mellem den eksisterende by og vandet, som i dag er afskåret fra byen af den gamle erhvervshavn. Yderligere søges det at trække naturen ind til byen.

Desuden er der lagt vægt på, at ansøger har oplyst at projektet ikke vil påvirke sejladserne i sundet i væsentlig grad, og at der er planlagt diverse tiltag for at sikre badesikkerheden. Der ligger også vægt på, at projektet hverken i anlægs- eller driftfasen vil påvirke havmiljøet væsentligt. Det begrundes af ansøger med at der primært anvendes træ, beton og stål til anlægsarbejdet. Til træarbejder anvendes træ fra bæredygtig skovdrift, beton og stål leveres som rene materialer. Det er Kystdirektoratets vurdering, at ophvirvling af sediment fra havbunden, i forbindelse med rammearbejdet og etablering samt fjernelse af midlertidig dæmning vil være lokal og minimal og derfor vurderes arbejdet ikke at påvirke området eller nærliggende beskyttede naturområder væsentligt negativt.

Det er på baggrund heraf Kystdirektoratets vurdering at projektet ikke i hverken anlægsfase eller den efterfølgende driftsfase forventes at forstyrre mere end almindelig havneaktivitet.

Tilladelsen indeholder endvidere tilladelse til 6 geotekniske borer i anlægstraceet. Kystdirektoratet har i den forbindelse lagt vægt på at disse skal bruges i forbindelse med den endelige planlægning af anlægsarbejdet.

Kystdirektoratet skal gøre opmærksom på, at Kystdirektoratets praksis for etablering af belysning på anlæg på søterritoriet er restriktiv. Efter en konkret vurdering kan der dog på anlæggene installeres belysning af sikkerhedsmæssige årsager, jf. vilkår 4. Ved denne vurdering er der lagt vægt på anlæggenes karakter og den bynære tilknytning. Belysningen på anlæggene udformes, så der sikres en jævn nedadrettet belysning (belysningsklasse E2), som alene oplyser gangarealer og ikke sundet og vandoverfladen omkring anlæggene.

Kystdirektoratet skal endvidere også bemærke, at denne tilladelse ikke indeholder mulighed for, at der på nogen af anlæggene kan placeres møbler eller andre indretninger såsom blomsterkasser eller lignende. Dog tillades simple bænke i vigelommerne på cykel- og gangbroen af hensyn til gangbesværede, små børn og andre fodgængere. Til sikring af dette har vi indsat vilkår 5. Begrundelsen herfor er, at anlæggene skal være adgangsgivende for bløde trafikanter og ikke indbyde til længerevarende ophold. I forhold til opholdstrappen vil denne give mulighed for at der tages ophold, hvilket efter Kystdirektoratets vurdering er en naturlig konsekvens af anlæggets udformning og placering.

Kystdirektoratet har ved afgørelsen været opmærksomme på, at der både lokalt er opbakning til projektet, men at der også er bekymringer fra brugere af vandområdet til projektet, særligt til cykel- og gangbroen.

Der er således i forbindelse med den offentlige høring indkommet en række bemærkninger fra de omkringliggende sejlkubber og sejlerforeninger vedrørende projektets påvirkninger, herunder bekymring for sejlsikkerheden i forbindelse med passage under cykel- og gangbroen, som bliver udstyret med klapfunktion. Derudover har Etablissement- og Terrænkommendoen udtrykt bekymring angående broens påvirkning af redningsberedskabets muligheder for at passere.

De indkomne høringssvar har været sendt i partshøring ved ansøger, som har forholdt sig til indsigelserne. Ansøgers bemærkninger i deres fuldere ordlyd fremgår af afsnittet ”Sagsgennemgang”.

Ansøger har bl.a. oplyst, at der i udarbejdelsen af projektet er taget højde for de sejlandes sikkerhed idet der er udarbejdet en Sejladsikkerhedsanalysen. Derudover er den generelle udformning af broen og betjeningen heraf forelagt Beredskabsstyrelsen - Sikre Farvande (SIFA). SIFA påpeger at kommunen med det reviderede projekt har imødekommet de tidligere kritikpunkter og vurderer hermed at sejladsikkerheden er tilstrækkeligt belyst med sejladsikkerhedsanalysen, og oplyser, at de ikke har yderligere bemærkninger. SIFA vil være involveret i den fremadrettede proces ift. sejladsikkerheden i udførelsesfasen.

Ansøger har ift. Etablissement- og Terrænkommendoens bekymring til redningsberedskabets mulighed for at passere cykel- og gangbroen oplyst, at broens geometri er blevet ændret, siden projektet var i høring første gang, og at det sikres, at der er samme gennemsejlingshøjde som ved Frederiks d. IX's bro, dvs. 4 m ved daglig vande. Derudover vil der blive oprettet en tilkaldevagt, som vil kunne kontaktes døgnet rundt for åbning af broen.

Kystdirektoratet vurderer, at ansøger i relevant omfang har forholdt sig til sejlads-sikkerheden i forbindelse med de sejlendes passage gennem gang- og cykelbroen.

Omkring ændrede strømforhold og sedimentering i forbindelse med det ansøgte svømmeområde, som består af betonflydebroer og flydetov, oplyser ansøger at grundet svømmeområdets beliggenhed på det bredeste sted i sundet og en vanddybde på op til 6 m forventes ingen påvirkning af sedimenttransporten i området. Det begrundes med at strømningshastigheden langs bunden vil være uændret idet de strømreducerende tiltag udelukkende udføres i vandspejlets øverste 1,5-2 m. Tiltaget vurderes af ansøger ikke samlet at påvirke sedimentation og næringsstofftransport i området væsentligt.

Kystdirektoratet vurderer, at ansøgers valg af placering af svømmeområdet er velovervejet og at en påvirkning af strømforhold og ændring af sedimentaflejring vil være minimal.

Ifølge vedtaget genbesøgt vandområdeplan 2021-2027 er den samlede økologiske tilstand for hovedvandopland Smålandsfarvandet, vandområde Guldborgsund hvor projektområdet er beliggende, vurderet som 'moderat', mens den kemiske tilstand er 'ikke-god'. Målet for vandområdet er en god økologisk og en god kemisk tilstand, hvilket således ikke er opfyldt på nuværende tidspunkt. Status for vandområdets tre biologiske kvalitetselementer:

- Fytoplankton: Vurderet til høj økologisk tilstand
- Makrofytter (rodfastede planter): Vurderet til god økologisk tilstand
- Benthiske invertebrater (bundfauna): Ukendt.

Det er Kystdirektoratets vurdering, at det ansøgte projekt ikke vil hindre opnåelsen af en god økologisk eller kemisk tilstand, og projektet vil ligeledes ikke medføre en forringelse af den eksisterende tilstand for de enkelte kvalitetselementer. Vurderingen er baseret på, at der er tale om et kajnært anlægsprojekt i en ældre industrihavn, hvor de fysiske og kemiske påvirkninger er lokale samt kortvarige, og hvor der udelukkende anvendes rene materialer til anlæggene.

I forbindelse med sagen har ansøger udført en ålegræsundersøgelse som dækker cykel-/gangbroens trace. Undersøgelsen viste at der i projektområdet ikke er registreret en hovedudbredelse af ålegræs, og den største dækningsgrad blev registreret til 5 %. Undersøgelsen angiver ligeledes at den største vanddybde for registrering af hovedudbredelse af ålegræs er 4 meter. Der vil i forbindelse med projektet kunne opleves sediment ophvirvling og sedimentering i og omkring projektområdet. Det er Kystdirektoratets vurdering, at anlægsarbejdet ikke vil forringe udbredelsen af ålegræs, eller hindre målopfyldelsen for hovedudbredelsen, idet der er en minimal dækning af ålegræs i projektområdet, samt at påvirkningerne alene vil være midlertidige.

Det er oplyst i forbindelse med sagen at etablering og fjernelse af arbejdsvejen til brug for betonthæfterne vil medføre en midlertidig risiko for lokal sedimentspredning. Da sedimentet i området primært består af sand, vil der under gravearbejdet kun ske en minimal og kortvarig suspension af materiale i vandsøjlen, da sandpartikler sedimenterer hurtigt. Næringsstoffer i marine sedimenter er overvejende bundet til finkornede partikler som ler og silt, som kun forekommer i meget begrænset omfang i det berørte havbundsmateriale. Kystdirektoratet vurderer derfor, at en eventuel frigivelse af næringsstoffer vil være lokal, minimal og af så kort varighed, at det ikke vil medføre en øget opblomstring af fytoplankton. På den baggrund er det direktoratets vurdering, at projektet ikke vil hindre opfyldelsen af miljømålet for kvalitetselementet fytoplankton.

Ifølge vedtaget genbesøgt vandområdeplan 2021-2027 er miljømålet for vandområdet 'god kemisk tilstand'. Den nuværende kemiske tilstand er i basisanalysen vurderet som 'ikke-god' som følge af overskridelser for nikkel, benz(a)pyren, kviksølv, tributyltin, bly og cadmium.

Ansøger har oplyst, at der i forbindelse med projektet ikke anvendes eller udledes miljøfremmede stoffer. Der bortgraves ca. 100 m³ havbundsmateriale, som efterfølgende tages på land og bortskaffes permanent. Det er Kystdirektoratets vurdering, at uddybningen ikke vil forhindre opnåelsen af en god kemisk tilstand, eller føre til en forringelse af den eksisterende kemiske tilstand.

Det er Kystdirektoratets vurdering, at opførelse af de ansøgte anlæg ikke vil hindre målopfyldelse af god økologisk tilstand eller god kemisk tilstand, idet der er tale om mindre og helt kyst- og bynære anlæg der etableres ved anvendelse af rene materialer og med minimal og lokal ophvirvling af bundsediment til følge.

I forhold til havstrategidirektivet vurderer Kystdirektoratet, at projektet samlet set ikke vil medføre en væsentlig negativ påvirkning af de 11 deskriptorer og dermed ikke medføre en forringelse af havmiljøet.

Projektet er placeret i Natur- og miljøbeskyttelsesområder N84. Formålet med angivelsen af natur- og miljøbeskyttelsesområder er at sikre, at havplanen afspejler de områder som er udlagt til havstrategiområder og Natura 2000-områder eller som er fredede, for at sikre beskyttelse af havets natur og miljø. Det vurderes, at det ansøgte projekt ikke er i strid med intensjonerne med den fremlagte Havplan.

Kystdirektoratet har i forbindelse med overstående vurderinger vægtet, at der er tale om anlægsarbejde i et i forvejen bebygget og udnyttet område, som ønskes moderniseret til rekreativ brug for byens borgere og besøgende. Kystdirektoratet finder derfor, at der kan gives tilladelse til at etablere en cykel- og gangbro, et svømmeområde, en opholdstrappe samt en boardwalk og 6 geotekniske boringer.

Afgørelse efter kysthabitatbekendtgørelsen

Alle planer og projekter, der ikke er direkte forbundet med eller nødvendige for et internationalt naturbeskyttelsesområdes forvaltning, skal vurderes med hensyn til

deres virkning på områdets naturtyper og levesteder samt de arter, området er udpeget for at bevare. Alle planer og projekter skal samtidig vurderes med hensyn til deres virkning på arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV.

Hvis Kystdirektoratet efter høring af andre berørte myndigheder vurderer, at projektet kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde eller en beskyttet art væsentligt, skal der foretages en konsekvensvurdering af projektets virkning.

Det ansøgte projekt vil finde sted indenfor Natura 2000-område nr. 173: Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø Nor og Hyllekrog-Rødsand (H152 og F86), hvor bl.a. bilag IV-arten marsvin er på udpegningsgrundlaget.

Udpegningsgrundlaget er følgende:

Udpegningsgrundlag for Habitatområde nr. 152		
Naturtyper:	Sandbanke (1110)	Vadeflade (1140)
	Lagune* (1150)	Bugt (1160)
	Rev (1170)	Strandvold med enårige planter (1210)
	Strandvold med flerårige planter (1220)	Kystklint/klippe (1230)
	Enårig strandengsvegetation (1310)	Strandeng (1330)
	Forklit (2110)	Hvid klit (2120)
	Grå/grøn klit* (2130)	Klitlavning (2190)
	Søbred med smårter (3130)	Kransnålalge-sø (3140)
	Næringsrig sø (3150)	Brunvandet sø (3160)
	Kalkoverdrev* (6210)	Surt overdrev* (6230)
	Tidvis våd eng (6410)	Urtebræmme (6430)
	Rigkær (7230)	Bøg på mor (9110)
	Bøg på muld (9130)	Bøg på kalk (9150)
	Ege-blandskov (9160)	Skovbevokset tørvemose* (91D0)
	Elle- og askeskov* (91E0)	
Arter:	Eremit* (5380)	Skæv vindelsnegl (1014)
	Sumpvindelsnegl (1016)	Stor vandsalamander (1166)
	Gråsæl (1364)	Spættet sæl (1365)
	Marsvin (1351)	Bredøret flagermus (1308)
	Damflagermus (1318)	

Naturtyper og arter, der udgør det gældende udpegningsgrundlag for Natura 2000-området. Tal i parentes henviser til de talkoder, som benyttes for naturtyper og arter fra habitatdirektivets bilag 1 og 2. * angiver, at der er tale om en prioriteret naturtype. Udpegningsgrundlag for habitatområder er blevet revideret som beskrevet i basisanalysen.

Udpegningsgrundlag for Fuglebeskyttelsesområde nr. 86		
Fugle:	Knopsvane (T)	Sangsvane (T)
	Grågås (T)	Taffeland (T)
	Troldand (T)	Hvinand (T)
	Havørn (TY)	Stor skallesluger (T)
	Rørhøg (Y)	Klyde (Y)
	Rødrygget tornskade (Y)	

Fugle, der udgør det gældende udpegningsgrundlag for Natura 2000-området. I parenteserne står "T" for trækfugl og "Y" for ynglefugl. Udpegningsgrundlag for fuglebeskyttelsesområder er blevet revideret som beskrevet i basisanalysen.

Kystdirektoratet har i denne sag vurderet, at projektet ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af Natura 2000-området.

Kystdirektoratet vurderer således, at projektet ikke vil påvirke de 28 terrestriske naturtyper og arter, som området er udpeget for, idet projektområdet er beliggende på søterritoriet.

Kystdirektoratet vurderer videre, at de to udpegede flagermusarter samt 11 fuglearter ikke vil blive væsentlig påvirket af projektet, da anlægsarbejdet er af begrænset omfang samt bynært, og at eventuelle forstyrrede individer vil kunne flytte sig til mere uforstyrrede områder, mens arbejdet pågår. Det er videre tillagt vægt, at projektområdet ikke vurderes at fungere som fouragerings-, raste- og yngleområder for arterne.

Projektområdet er beliggende indenfor kortlagt marin habitatnaturtype bugter og vige (1160). I forbindelse med projektets udførelse inddrages der et mindre havareal – både midlertidig inddragelse til en interimsdæmning og permanent inddragelse til bropiller og pæle. Det er Kystdirektoratet vurdering, at projektet ikke vil påvirke naturtypen bugter og vige væsentligt, idet der er tale om et projekt (fodaftrykket) af begrænset omfang, samt at den største inddragelse alene er midlertidig.

Ift. de øvrige fire marine naturtyper vurderer Kystdirektoratet, at disse ikke vil blive påvirket væsentligt som følge af projektet. Kystdirektoratets vurdering skyldes bl.a. afstanden mellem projektområdet og de kortlagte udpegninger sammenholdt med projektets reelle påvirkninger.

Der er tre marine pattedyr på udpegningsgrundlaget, gråsæl, spættet sæl og marsvin.

Der er observeret enkelte gråsæler i Guldborgsund Bredning, men ikke nord for bredningen. Gråsælen benytter især området omkring Rødsand, som er beliggende ca. 22 km syd for projektområdet.

Ved og nær projektområdet findes ikke uforstyrrede yngle-/hvilepladser for spættet sæl, men der er observeret enkelte individer af spættet sæl ved Nykøbing F. Spættet sæl benytter især området omkring Rødsand og Vitten som yngle- og rastelokaliteter, som er beliggende over 20 km syd for projektområdet.

Guldborgsund ligger i området for Bælthavsbestanden for marsvin. Marsvinene opholder sig hovedsageligt i de mere åbne dele af området, herunder Smålandsfarvandet og Femern Bælt, og der er også kun få observationer af marsvin ved Nykøbing F.

Det er Kystdirektoratets vurdering, at projektet ikke væsentlig vil påvirke de udpegede arter gråsæl, spættet sæl og marsvin, idet projektområdet ikke vurderes at være af væsentlig betydning for arterne, samt at der er en høj grad af forstyrrelse i området i forvejen. Det er videre vægtet, at impulsstøjen fra ramningen ikke vurderes at ville bevæge sig over store afstande grundet projektområdets placering inden et snævert farvand. Det er i den forbindelse tillagt vægt, at eventuelle individer, der måtte befinde sig i eller i nærheden af projektområdet, vil kunne flytte sig til mere uforstyrrede områder, mens arbejdet pågår.

Kystdirektoratet har i denne sag vurderet, at projektet ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af Natura 2000-område nr. 173: Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø Nor og Hyllekrog-Rødsand. Kystdirektoratet vurderer således, at der ikke vil ske en væsentlig forringelse af naturtyper samt levesteder, eller at projektet i øvrigt vil medføre forstyrrelser, der har betydelige konsekvenser for de arter, som området er udpeget for. Kystdirektoratet vurderer derfor, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering for projektet.

Kystdirektoratet vurderer endvidere, at projektet ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for bilag IV-arten marsvin samt påvirke arten på individniveau. Kystdirektoratets vurdering skyldes bl.a. beliggenheden af projektområdet, som ikke vurderes at være af væsentlig betydning for arten. Det er videre vægtet, at impulsstøjen fra ramningen ikke vurderes at ville bevæge sig over store afstande grundet projektområdets placering inden i et snævert farvand. Det er i den forbindelse tillagt vægt, at eventuelle individer, der måtte befinde sig i eller i nærheden af projektområdet, vil kunne flytte sig til mere uforstyrrede områder, mens arbejdet pågår.

Kystdirektoratet vurderer endvidere, at projektet ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for bilag IV-arterne bredøret- og damflagermus samt påvirke arterne på individniveau.

Kystdirektoratets vurdering skyldes bl.a. beliggenheden af projektområdet, som ikke vurderes at være af væsentlig betydning for arterne. Det er i den forbindelse tillagt vægt, at eventuelle individer, der måtte befinde sig i eller i nærheden af projektområdet, vil kunne flytte sig til mere uforstyrrede områder, mens arbejdet pågår.

Kystdirektoratets vurdering er foretaget på baggrund af sagens samlede oplysninger og egne konkrete vurderinger samt almene erfaringer fra sagsområdet.

Afgørelse efter miljøvurderingsloven (VVM)

Kystdirektoratet skal vurdere, om der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af projekter, der er omfattet af bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Vurderingen sker under hensyntagen til de kriterier, som er anført i bilag 6 til lov-bekendtgørelsen.

For at kunne foretage denne vurdering har Kystdirektoratet bl.a. indhentet udtalelser fra andre berørte myndigheder.

Kystdirektoratet har i denne sag vurderet at projektet ikke vil indebære sådanne væsentlige påvirkninger af miljøet, at der bør foretages en miljøkonsekvensvurdering af projektet. Ved denne vurdering har vi lagt afgørende vægt på at der alene anvendes rene materialer, at ophvirvling af sediment vil bundfælde lokalt, at det er et lavvandet område, og at der er begrænset strøm ved opfyldningsområdet. Desuden at projektområdet er et aktivt havneområde, hvor der har været anlæg, sejlads og trafik gennem mange år.

I forhold til de øvrige dele af projektet er det Kystdirektoratets vurdering at det særligt vil være ramning af pæle der vil medføre en miljømæssig påvirkning. Kystdirektoratet har i den forbindelse lagt vægt på, at anlægsarbejdet med blandt andet nedramning af pæle, samt transport af materialer ikke vil have nogen væsentlig miljøpåvirkning, da ansøger har oplyst, at støj håndteres ift. gældende regler for anlægsarbejder. Anlægsarbejdet for de fire delprojekter vil tage op til 3 år at gennemføre, hvoraf rammearbejdet forventes at tage ca. 17 uger fordelt ud over anlægsperioden.

Kystdirektoratet har i forbindelse med denne afgørelse lagt vægt på at anlæggene er en del af en udarbejdet helhedsplan for Nykøbing Falster Havn. Desuden at projektområdet er en nedlagt havn hvor der har været anlæg, sejlads og trafik gennem mange år. Screeningen fremgår af bilag 1.

Grundlaget for screeningen er bygherres oplysninger og allerede foreliggende viden samt Kystdirektoratets almene erfaringer om det pågældende sagsområde, hvilket er i overensstemmelse med Miljø- og Fødevareklagenævnets praksis (sagsnr. 19/07066).

Kystdirektoratet skal henlede opmærksomheden på, at afgørelsen bortfalder, hvis denne ikke er udnyttet inden 3 år efter den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år.

Projektbeskrivelse

Kystdirektoratet bemærker at det i ansøgningsmaterialet flere steder er anført at projektmaterialet er skitser. Da Kystdirektoratet kun meddeler tilladelse til konkrete projekter skal projektet udføres i henhold til det beskrevet i denne tilladelse.

Historik

Projektet er søgt ved Kystdirektoratet første gang i september 2023, journalnr. 23/07046. Af høringssvarene fremgik en del bekymringer og kritikpunkter. Bla. efterspurgte Søfartsstyrelsen supplerende oplysninger, et udkast på et broreglement og en sejladsrisikoanalyse. Ansøger har udarbejdet de ønskede dokumenter og desuden foretaget en række projektjusteringer, hvorefter der er indsendt en ny ansøgning.

De væsentligste projektjusteringer efter ansøgers opfølgende dialog med Søfartsstyrelsen og lystsejlerne i Guldborg Sund er oplistet i nedenstående tabel:

Oprindeligt projekt	Nuværende projekt
Drejebro/Svingbro	Enkeltfløjet klapbro
Uddybning og klapning til etablering af sænkekasse	Udgår da broåbningssystem er ændret
Åbning ved fjernbetjening/app	Åbning ved brovagt (overvåget)
Afmærkning ved dagskilte	Afmærkning som lys-afmærkning og brosignal
Frihøjde ved gennemsejlingsfag: 2 m	Frihøjde ved gennemsejlingsfag: 4 m
Gennemsejlingsbredde to fag af 13,5 m, med gennemsejling i begge retninger samtidigt	Gennemsejlingsbredde et fag af 13,5 m, med gennemsejling fra én retning ad gangen
Fortøjning til ledeværk	Fortøjning langs boardwalk (syd) og langs kaj (nord)

Det ansøgte projekt

Ansøgningen omfatter anlæg af en ca. 550 meter lang pælebåret cykel- og gangbro over Guldborgsund med klapåbning, et svømmeområde indrammet af betonflydebroer, en 200 meter lang boardwalk langs den eksisterende kaj med mulighed for fortøjning samt en 35 meter opholdstrappe. Projektet er en del af kommunens helhedsplan, hvor havneområdet transformeres mod bymæssig anvendelse.



Figur 1. Oversigt over de ansøgte anlæg.

Cykel-og gangbroen, etableres, så der skabes forbindelse mellem Nykøbing F. matr.nr. 1573 Nykøbing F. Bygrunde i øst og Sundby, matr.nr. 7000a Nagelsti By, Toreby mod vest. Broen er kun for cyklende og gående og etableres i samme tracé som den gamle Chr. d. IX bro, som eksisterede fra 1867 til 1963.

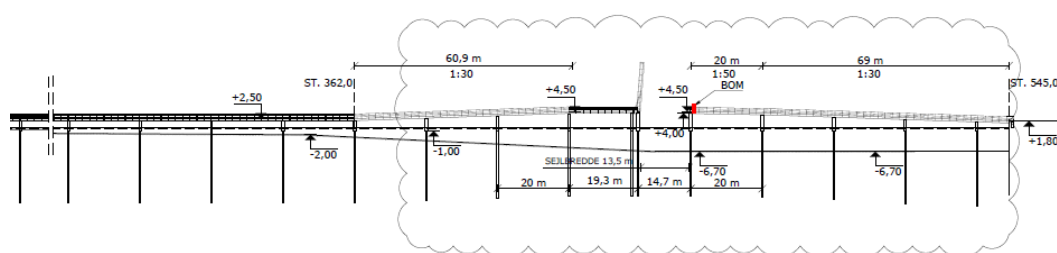
Broen over Guldborgsund bliver ca. 550 m lang og 6 m bred og etableres som en pælebåret klapbro på ca. 86 pæle med betonhætter/-tværbjælker. Overbygningen udføres i stål og afsluttes med azobetrædæk. Der bliver en frihøjde på 4 m og en broåbning på 13,5 m.

For at anlægge første del af cykel- og gangbroen, etableres en midlertidig dæmning på 3-4000 m³ der opbygges af rene friktionsmaterialer på lavt vand. Dæmningsskråningerne sikres med fiberdug samt mindre dæksten. Dæmningen anvendes til at arbejde med anlæggelse af cykelbroen indtil der er vanddybde nok til at

anlægsarbejdet kan foregå fra flåde/pram. Ifald det ikke er muligt at etablere en dæmning ønsker ansøger også mulighed for at etablere en arbejdsbro. Dæmningen og eventuel arbejdsbro fjernes i sin helhed efter afsluttet arbejde.

Der vil være behov for at bortgrave omkring 100 m³ sediment for at etablere bro-piller til cykelbroen. Sedimentet sendes til deponi.

Broen apteres med gelænder og belysning samt mindre vigepladser. Belysningen på broen udformes, så der sikres en jævn nedadrettet belysning (belysningsklasse E2), som oplyser gangarealet og ikke sundet omkring broen. Belysningen i ydertimer udføres så lyset følger personer som passerer broen, hvorefter det vil slukkes. Broåbningen udføres som en enkeltfløjet klapbro.



Figur 2. Cykelbroen set fra siden.



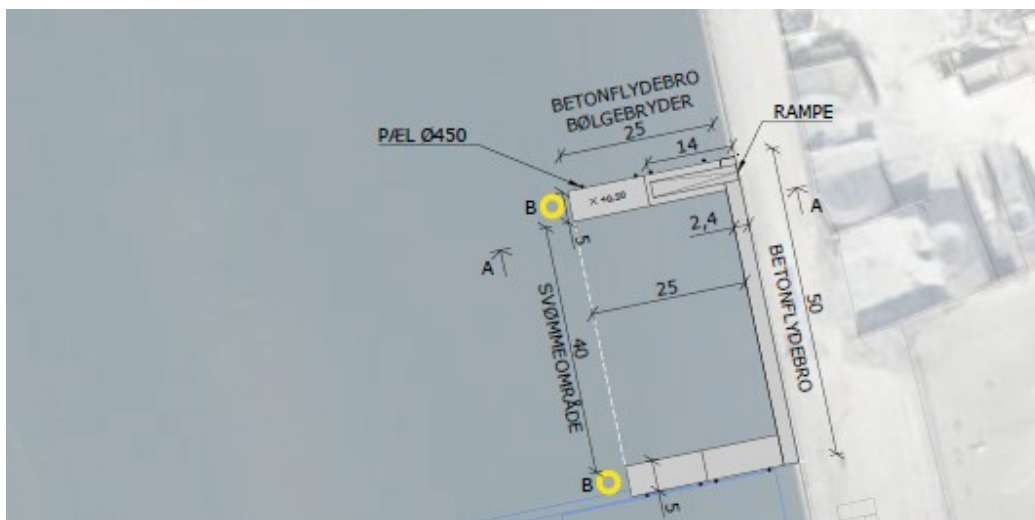
Figur 3. Visualisering af cykel- og gangbro.

Cykel-og gangbroen vil medføre en permanent indsnævring af Guldborgsund, svarende til en reduktion af sundets tværsnit på ca. 4-8 % det pågældende sted. For at kompensere for det reducerede gennemstrømningsareal vil strømningshastighe-

den blive øget ved bropæle. For at skabe en sikker passage for både cyklister/gående og sejlene, over og gennem broen, skal denne ved broåbningen apteres med passagesignaler, sejladsafmærkning i form af lysafmærkning og automatiske afspærringsbomme på broen. Langs gennemsejlingen ved broåbningen samt foran den åbne bro etableres der et ledeværk. Ledeværket kan anvendes af de sejlede ifm. at de er i venteposition inden broen åbner samt agere "beskyttelse" af den åbne bro. Ledeværket søges udført med stål-pæle koblet sammen med vandret tømmer i azobé. Det skal ligeledes være muligt at fortøje langs Boardwalk'en (sejlende fra syd) og langs kajen (sejlende fra nord).

Anlægsvarighed skønnet til 14 – 18 måneder heraf rammearbejde i op til 10 uger

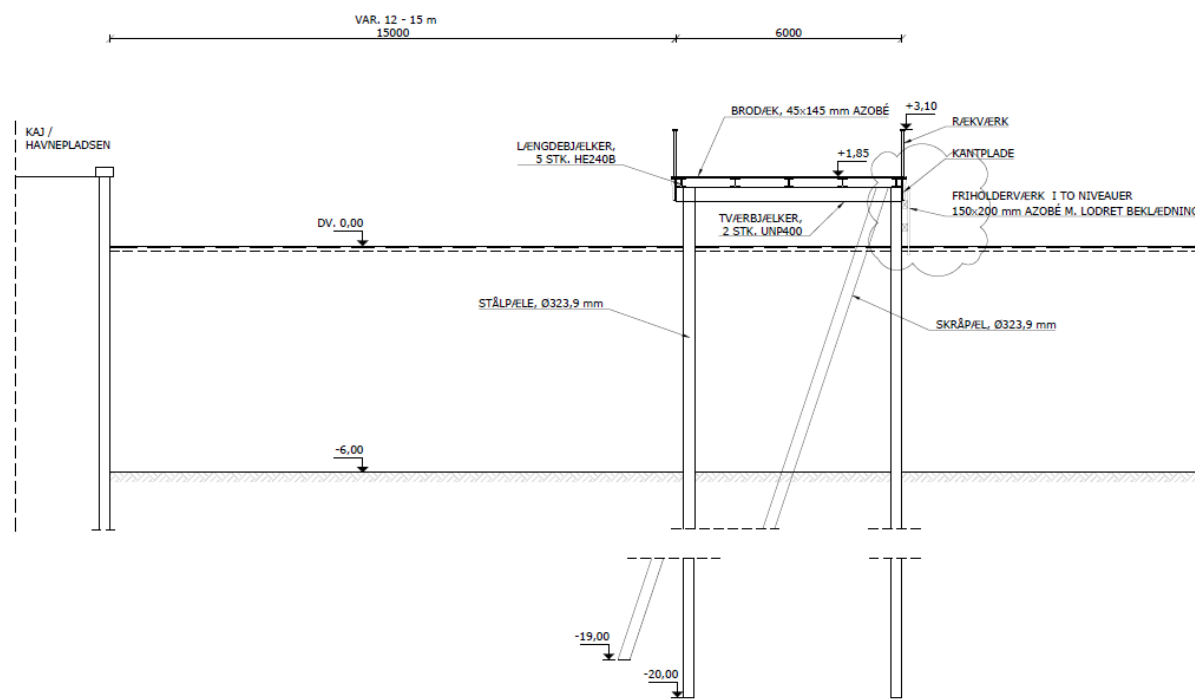
Svømmeområdet etableres i den sydlige del af området ud for matr.nr. 647e Nykøbing F. Bygrunde, som en 50 x 2,4 m flydebro, der placeres langs den eksisterende kaj, samt to 25 x 6 m flydebrobølgebrydere, en i hver ende af og vinkelret ud fra den eksisterende kaj. Badeområdet afgrænses af bøjer og flydetov. Svømmeområde bliver 25 x 50 m og broer apteres med stiger. Adgangen til flydebroerne fra den eksisterende kaj sikres med ramper. Konstruktionen udføres fra søsiden ved ramning af ca. 14 stål-pæle fra flåde for flydebroen langs kajen. Anlægsvarighed skønnet til 2-4 måneder heraf rammearbejde i 1 uge.



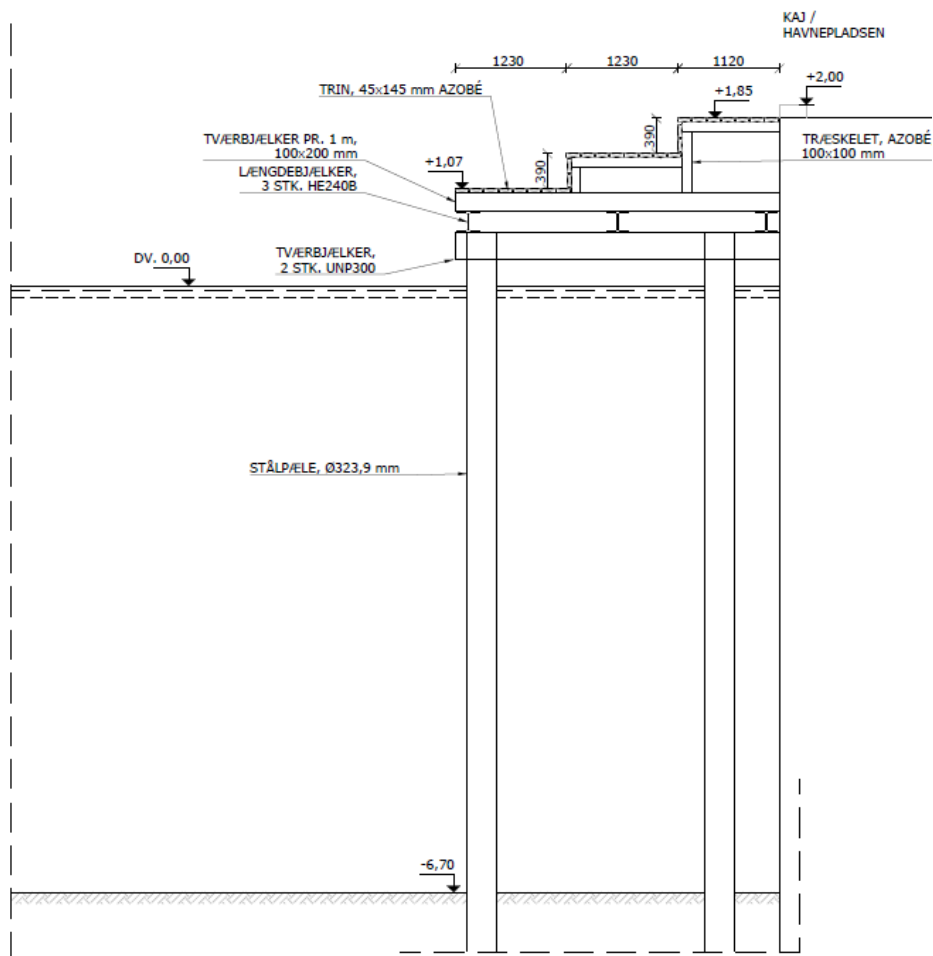
Figur 4. Svømmeområdet set ovenfra.

Boardwalk'en etableres langs den eksisterende kaj ud for matr.nr. 1573 Nykøbing F. Bygrunde, syd for den fremtidige cykel /gangbro. Konstruktionen udføres som en ca. 250 m lang og 6 m bred promenade/bro, som funderes på ca. 80 stål-pæle (2-3 stk. pr. ca. 10 m). Overbygningen udføres i stål og afsluttes med et azobetrædæk og stål-værn, gelænder, redningsstiger, nedadrettet belysning og friholder-værk med fortøjningspladser. Boardwalk'en apteres med orienteringsbelysning og redningsstiger.

Konstruktionen udføres fra søsiden ved ramning af stål-pæle fra flåde. Overbygningen udføres delvist fra land- og søsiden. Anlægsvarighed skønnet til 6-10 måneder, heraf rammearbejde i 5 uger.



Opholdstrappen etableres i forbindelse med udviklingen af ”Bropladsen” omkring det fremtidige museum, bibliotek og borgerservice ligeledes ud for matr.nr. 1573 Nykøbing F. Bygrunde. Opholdstrappen udføres som en ca. 35 m lang og ca. 3,5 m bred trappe der skal sikre adgang ned til vandet fra kajen i kote ca. +1,85. Opholdstrappen afsluttes i kote ca. +1,0. Trappen funderes på stålpile ude i havnebassinet, med overbygning i stål og træ og afslutning med azobetrædæk. Opholdstrappen afsluttes med redningsstiger, nedadrettet belysning, stålvern og friholderværk. Konstruktionen udføres fra søsiden ved ramning af stålpile fra flåde. Overbygningen udføres delvist fra land- og søsiden. Anlægsvarighed skønnet til 2 – 4 måneder heraf rammearbejde i 1 uge.



Figur 6. Opholdstrappen i tværsnit.

De 6 geotekniske boreri der søges udført skal bla. fastlægge styrke- og deformationsparametre.

Samlet anlægsperiode skønnes til at tage maksimalt 3 år, heraf vil rammearbejde udgøre ca. 17 uger.

Sagsgennemgang

Efter Kystdirektoratet modtog den ny ansøgning med projektilpasninger, har den været sendt i høring hos Søfartsstyrelsen – Havplansekretariatet, Beredskabsstyrelsen – Sikre Farvande, Trafikstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Landbrugs- og Fiskeristyrelsen, Etablissement- og Terrænkommendoen, Slots- og Kulturstyrelsen, Guldborgsund Kommune samt sendt til orientering til Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet, Sommerhusejernes Landsforening, EjendomDanmark, Landsforening for Digelag i Danmark, Dansk Sejlunion og Geodatastyrelsen, samt Torreby Sejlklub, Dansk Forening for Rosport, Dansk Sejlunion og Dansk Kano og Kajak forbund, Lergravens Sejl og Fiskeriklub, SIG, Sejlklubberne i Guldborgsund Kommune, Sejlforeningen Vikingen og Grundejerforeningen Guldborgsund.

På baggrund af indkomne høringssvar i 2023 er projektet vedrørende cykel- og gangbroen blevet justeret, idet der er foretaget sejladssikkerhedsmæssige vurderinger. I hovedtræk er placeringen af anlæggene samme sted. Der er indsendt ny ansøgning den 11. juli 2025 og foretaget en ny høring af ansøgningsmateriale den 13. august 2025

Nedenfor gengives de væsentligste bemærkninger

Beredskabsstyrelsen – Sikre Farvande skrev den 10. september 2025 bl.a. følgende:

” (...) Beredskabsstyrelsen vurderer, at efter dialog med bygherre og revidering af ansøgning, er betydningen for etableringen af en sådan bro i forhold til sejladssikkerheden og gennemsejlingsfarvandet tilstrækkeligt belyst i materialet, hvorfor Beredskabsstyrelsen ikke har bemærkninger til denne sag. Dog vil styrelsen gøre opmærksom på, at ved arbejder på søterritoriet skal bekendtgørelse nr. 1229 af 03/10/2023 om sejladssikkerhed ved entreprenørarbejder og andre aktiviteter i danske farvande følges. Derudover forventer styrelsen at blive behørigt inddraget i det videre forløb. (...)”.

Etablissement- og Terrænkommendoen skrev den 3. september 2025 bl.a. følgende:

” (...) I det oprindelige projekt og høring fra 2023, havde Forsvaret nogle bekymringer angående broens påvirkning af redningsberedskabets muligheder for at passere. Derfor ønsker vi at synliggøre, at denne bekymring også er adresseret i det nye projekt. Det vil sige, justeringer af gennemsejlingshøjden af cykel- og gangbroen, for at imødekomme udfordringer for Kystredningstjenestens beredskab i Gedser. Samt etablering af en tilkaldevagt uden for åbningstid, for at sikre kort responstid for åbning af broen for beredskabet.

Derudover er der ingen bemærkninger. (...)”

Slots- og Kulturstyrelsen skrev den 15. august 2025 bla følgende bl.a. følgende:

” (...) Vær opmærksom på, at der er anmeldepligt ved fund af fortidsminder, herunder vrage af skibe, skibsladninger og dele fra sådanne skibsvrag. Alle fund og vrage registreres i det nationale register over Fund og Fortidsminder. Styrelsen behøver en position og den tilgængelige dokumentation, eksempelvis udklip af side-scan data og nærmere beskrivelse af fundet eller lignende. Anmeldelser skal sendes til adressen cfk@slks.dk. (...)”.

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) skrev den 9. september 2025 bl.a. følgende:

” (...) I dokumentet ”Guldborgsund Kommune, Helhedsplan Nykøbing F. - Væsentlighedsvurdering af påvirkning på Natura 2000-område v. realiseringen af anlæg på søterritoriet ifm. helhedsplanen for Nykøbing F.” er der flere steder skiftvist henvist til tilstandsvurderinger fra nuværende vandområdeplan samt genbesøget af vandområdeplan 2021 – 2027. Det er dermed uklart, om projektet forholder sig til vandområdeplan 2021-2027 eller genbesøget af vandområdeplan 2021 - 2027. Genbesøget af vandområdeplan 2021 – 2027 indeholder bl.a. opdateret viden og vurderinger ift. vandområders tilstand. SGAV kan oplyse, at kystvandet Guldborgsund er i samlet moderat økologisk tilstand i genbesøget af vandområdeplan 2021 – 2027. Herunder er kvalitetselementet fytoplankton i høj økologisk tilstand; rodfæstede bundplanter er i god økologisk tilstand; bunddyr er i ukendt økologisk tilstand; og de understøttende kvalitetselementer iltforhold og vandets klarhed er i hhv. ukendt og ikke anvendelig i genbesøget af vandområdeplan 2021 – 2027.

Ålegræs

I tabel 2 i dokumentet ” Guldborgsund Kommune, Helhedsplan Nykøbing F. - Væsentlighedsvurdering af påvirkning på Natura 2000-område v. realiseringen af anlæg på søterritoriet ifm. helhedsplanen for Nykøbing F.” fremgår det, at den aktuelle værdi for rodfæstede bundplanter for kystvandområdet Guldborgsund er 5,2 meter. SGAV gør opmærksom på at den aktuelle værdi for rodfæstede bundplanter for kystvandområdet Guldborgsund er 4 meter jf. genbesøget af vandområdeplan 2021 – 2027.

I det fremsendte materiale fremgår det, at der forekommer ålegræs omkring projektområdet. SGAV gør opmærksom på, at der i vandområdeplanerne 2021- 2027 er sat et miljømål om en dybdegrænse for hovedudbredelsen af ålegræs svarende til 10% dækning på mindst 3,9 m dybde for det berørte vandområde. Dette betyder, at forholdene i et konkret kystvandområde skal være så gode, at det er muligt for ålegræs og anden rodfæstet vegetation at vokse fra lavt vand og mindst helt ud til miljømålsdybden, også i områder hvor der i dag ikke vokser ålegræs og anden rodfæstet vegetation. SGAV gør opmærksom på at ifølge EU-Domstolen, EU:C:201 5:461 (Weserdommen), foreligger der en forringelse af overfladevand-områdets tilstand, når mindst et af kvalitetselementerne falder et niveau, selv om denne forringelse ikke fører til at hele overfladevandområdet rykker en tilstandsklasse ned.

Strømforhold

På side 10 i dokumentet "Guldborgsund Kommune, Helhedsplan Nykøbing F. Havn - skitseprojekt" fremgår det at *"På baggrund af strømningsmålingerne konkluderes det, at der vil være behov for lokalt strømsænkende foranstaltninger for at svømmeområdet kan realiseres på sikker vis"*. Der mangler en redegørelse for og vurdering af effekten på strømforholdene i nærområdet som følge af strømsænkende foranstaltninger. Ændringer i strømforhold kan påvirke sedimentation og næringsstoftransport og dermed også forholdene for biologiske kvalitetselementer i området."

Sejlkлубberne i Guldborgsund Kommune (SIG) skrev den 5. september 2025 bl.a. følgende:

" (...) Sejlkлубberne i Guldborgsund Kommune (SIG) har vedhæftede bemærkninger - høringssvar – til Guldborgsund Kommunes fornyede ansøgning om etablering af en gang- og cykelbro tværs over Guldborg Sund og havnen i Nykøbing Falster.

Blandt bemærkningerne skal fremhæves:

En forøget frihøjde fra to til fire meter over dagligt vande, en klapbro i stedet for en svingbro, et mindre antal fortøjningspladser langs den ansøgte bordwalk samt betjening fra Kong Frederik IX's Bro skaber ikke tilstrækkelig sejladssikkerhed i det snævre farvand, især ikke under ofte forekommende ugunstige vind- og strømforhold.

Helt uacceptable, kaotiske sejladssforhold forventes, når Kong Frederik IX's Bro med Femern-forbindelsens ibrugtagen kun har fire daglige åbningsmuligheder. SIG forudser ophobning af talrige ventende sejlbåde og større motorbåde, som skal passere begge, ensrettede broer med nødvendig styrefart i et glidende flow, styret og koordineret fra Kong Frederik IX's Bro, via video fra gang- og cykelbroen - inden for de forudset korte ophold i togtrafikken, som kan udnyttes til broåbninger.

Vi finder ikke, at ansøgningen i nødvendigt omfang forholder sig til de konkrete, naturgivne sejladssforhold med undtagelse af forslag om forstærkninger af broen i tilfælde af påsejlinger.

SIG er en arbejdsgruppe med en repræsentant fra hver af 10 sejlkлубber i kommunen. Vi repræsenterer ca. 1600 sejlerfamilier med både på Falster og Østlolland."

FLID Forening for Lystbådehavne i Danmark skrev den 9. september 2025 bla følgende:

" (...) Foreningen Danske Tursejlere, som repræsenterer over 16.000 sejlerfamilier i hele Danmark og Foreningen for Lystbådehavne i Danmark, som repræsenterer over 325 lystbådehavne, ønsker hermed at afgive fælles høringssvar vedr. Guldborgsund Kommunes reviderede ansøgning om anlæg af en gang- og cykelbro.

Vi har med stor interesse gennemgået høringssvaret fra Sejlklubberne i Guldborgsund Kommune (SIG), som repræsenterer de lokale sejlklubber og deres medlemmer. Danske Tursejlere og Foreningen for Lystbådehavne i Danmark tilslutter sig fuldt ud de bekymringer og konklusioner, som SIG fremfører i deres høringssvar af 4. september 2025.

Vi vil især understrege bekymringen vedrørende sejladsikkerheden. De forhold, som SIG beskriver – herunder manglende manøvreringsplads, risikoen ved samtidig passage af Frederik IX's Bro og den nye bro, stærk strøm, begrænset svajeområde samt fjernstyring og utilstrækkelig overvågning – vurderer vi samlet set skaber en uacceptabel risiko for sejlene. Det er vores klare opfattelse, at de foreslåede løsninger i ansøgningen ikke i tilstrækkelig grad tager højde for sejlernes sikkerhed, og at de endda kan forværre forholdene markant i dette snævre og trafikerede farvand.

Foreningen Danske Tursejlere og Foreningen for Lystbådehavne i Danmark opfordrer derfor, Kystdirektoratet, Guldborgsund Kommune og øvrige relevante interessenter til at være lydhør overfor argumenterne fremsat af SIG, og dermed i særlig grad lægge afgørende vægt på sejladsikkerheden i den videre behandling af ansøgningen.

Dansk Sejlunion skrev den 9. september 2025 bl.a. følgende:

” (...) Ansøgningen mangler udredning af lokale sejladsforhold:

- Sejladsikkerhed, herunder alle skibes manøvreer ved venten på broåbning (svajeområde og styrefart).
- Konsekvenser for sejlklubber, fritidssejlads og gæstesejlere (sejlerturismen). DS er bekendt med, at projektledelsen imellem ansøgningerne har konsulteret SIG. Sejlernes synspunkter er således kendt og delvis fulgt af projektledelsen: Nu foreligger der en revideret gang- og cykelbro med en frihøjde på fire meter over dagligt vande med enkelte fortøjningsmuligheder ved boardwalken i det snævre ofte strømfyldte farvand syd for broen.

Gang- og cykelbroen skal betjenes fra Frederik IX's Bro. Åbningstiderne er efter behov og DS vil i den forbindelse bemærke, at Frederik IX's åbningstider, især efter Femernforbindelsens ibrugtagning, skal koordineres med åbninger af gang- og cykelbroen, og at disse åbninger bør have forret. DS støtter op om sejlklubbernes konklusion om at sejladsikkerheden - især syd for den ansøgte gang- og cykelbro - ikke kan opnås, og at der ikke kan etableres en acceptabel koordinering af broåbningerne mellem gang- og cykelbroen og Kong Frederik IX's Bro. Fartøjer, som skal passere begge broer - syd fra og nord fra - bør kunne gennemføre sejladsen uden stop, med nødvendig styrefart, i den smalle sejlrende mellem broerne med minimal plads til passage af modgående skibe. Muligheden for at lægge til kaj kan kun fungere ved gunstige vind- og strømforhold. Ved vestlige vinde vil afsejling kræve tid, mandskab og rigelig plads. Med Femern-forbindelsen, hvor der efter det oplyste kun vil være fire daglige broåbninger (mod i dag op til 22 mulige åbninger), kan der – som det også påvises i COWIs sejladsanalyse – forventes måske 10-20 både fra hver side, der skal passere broen i det snævre farvand på meget

kort tid, ovenikøbet yderligere begrænset af en kabelbanes planlagte udvidelse. Fjernstyringen af den ansøgte gang- og cykelbro anses ikke at kunne overholde standardkravene for et broreglement, herunder observation af de motorbåde, hvis frihøjde overstiger broens højde (fire meter ved middel vandstand) samt nødvendige anvisninger fra brovagten til fartøjer i vanskeligheder ved broen. Ansøgningens videoovervågning synes kun at omfatte cyklende og gående på gang og cykelbroen. Syd for broen er der ikke tilstrækkelig plads for visse kølbåde til at cirkulere med nødvendig styrefart i den smalle sejlrende, hvilket ved broåbning vil skabe alvorlige navigationsproblemer, når sydgående og nordgående trafik mødes. Det bemærkes, at A1 Consult, som skitserer den ansøgte gang- og cykelbro, i korrespondancen efter høringsfristens ophør, anerkender sandsynligheden for kollisioner med broen - alvorligst ved hyppigt forekommende strøm på op til tre knob og kraftig vind. Foranlediget af dette anbefaler A1 Consult ekstra forstærkninger af gang- og cykelbroen uden at forholde sig til de sejlendes skæbne. Efter ønske fra "Sikre Farvande", Beredskabsstyrelsen, har Cowi Consult til den reviderede ansøgning udarbejdet en analyse af sejladsikkerheden. DS finder analysen særdeles mangelfuld, idet beregningerne af sandsynligheden for påsejlinger er foretaget ud fra risikoen for generelle navigationsfejl og ikke ud fra de lokale naturgivne forhold, en smal sejlrende og et lille svajeområde syd for gang- og cykelbroen samt ikke mindst, sejladsforholdene, når et antal både skal passere Frederik IX's Bro og gang- og cykelbroen i begge retninger med mindste styrefart under vanskelige forhold med afdrift for vind og strøm. Cowi Consult henviser til det rådgivende ingeniørfirma A1's summariske sikkerhedsvurdering, der forudser kollisionsrisici, især ved stærk strøm. Såvel Cowi som A1 anbefaler styrkelse af gang- og cykelbroen for at kunne modstå påsejlingerne. En reduceret og overordentlig risikofyldt gennemsejling af Guldborg Sund i Nykøbing skønnes at få alvorlige økonomiske konsekvenser for sejlklubberne ved Guldborg Sund og i Smålandsfarvandet som følge af nedgang i antallet af gæstesejlere. Guldborgsund Sports- og Idrætsråd ved Finn Jørgensen tilføjer: "Af sagsfremstillingen fremgår, at broen vil være til gavn for foreningslivet. I vores optik er broen i den forbindelse i bedste fald uden betydning. I værste fald kan en besværlig passage være med til at afvikle sejlsporten i Toreby, Nykøbing og Lergraven. Ikke på kort sigt, men på den lidt længere bane vil der ikke være det sejlerliv af større både, som er basis for en tilgang af yngre sejlsportsinteresserede".

Bestyrelsen i Grundejerforeningen Guldborgsund skrev den 9. september 2025 bla. følgende:

" (...) Bestyrelsen ser fortsat med meget positive øjne på ansøgningen om de påtænkte anlæg på vand og kan med cykel/gangbroen se store gevinster for lokal-samfundet, hvis den etableres, da det binder Nykøbing Falster og Sundby sammen til det store, sammenhængende beboelsesområde, som det med årene har udviklet sig til.

Derudover er der mange positive konsekvenser bl.a.:

- Trafiksikkerhed for lette trafikanter: Et mere direkte og langt tryggere alternativ for cyklister frem for de nuværende smalle cykelstier på Frederik d. 9.'s bro, det voldsomt belastede lyskryds ved Sukkerfabrikken og den store rundkørsel ved Føtex. Derudover vil det blive en meget støjende og voldsom oplevelse at gå og cykle på den gamle bro, når Femern-forbindelsen åbner for togtrafik herunder godstog, der kan være meget lange og passere flere gange i timen.
- Rekreative muligheder: Langt bedre mulighed for at nyde og opleve sundet for borgere fra begge sider af vandet.
- Natur- og turistoplevelser: Direkte cykel/gangforbindelse fra havnen og midt-byen til Middelaldercentret og Hamborgskoven.
- Sikring af sejlads: Fortsat mulighed for gennemsejling for lystsejlere, da broen vil være en betjent klapbro med samme gennemsejlingshøjde som Frederik d. 9.'s bro.
- Handel og indkøb: Det bidrager til at gøre flere indkøb i Nykøbing F., hvor Guldborgsundcentret ellers sætter de lokale butikker under pres. (...)”

Nabo Toftevej 23, Nykøbing F skrev den 15. august 2025 bl.a. følgende:

”Som ejer af ejendommen Toftevej 23, Sundby L, 4800 Nykøbing F, der er beliggende meget tæt på det sted hvor en 545 meter lang cykel/gangbro kobles på Guldborgvej/Linde Allé på Sundby-siden har jeg følgende bemærkninger i høringsfasen:

Generelt vil jeg udtrykke stor opbakning til at de omtalte spændende projekter realiseres - ikke mindst når det gælder etableringen af cykel/gangbroen mellem havnearealet i Nykøbing F. og Sundby-siden.

(...) Det skal hertil bemærkes at den eksisterende Frederik IX' vej/togbro vil blive særdeles stærkt trafikeret med udbygningen til Femern-forbindelsen - ikke mindst når der forventes gennemkørsel af min. 10 tog i timen inkl. lange og tunge godstog. Den meget smalle cykelsti på broen mellem vejbane og togspor i østlig retning mod byen er allerede i dag risikofuld at benytte for cyklister.

Her vil cykel/gangbroen være en tryk og trafiksikker adgangsvej for de bløde trafikanter fra/til bymidten og de naturskønne seværdigheder på Lolland-siden som Hamborgskoven og Middelaldercentret. Yderligere er Guldborgsundcentret som bekendt placeret på Sundby-siden. (...)”

-

Alle bemærkninger blev sendt i partshøring den 17. september 2025 og Kystdirektoratet modtog den 1. oktober 2025 følgende bemærkninger:

”A1 Consult på vegne af Guldborgsund Kommune:

Foreninger med bemærkninger til det ansøgte

1. *Sejlkлубberne i Guldborgsund Kommune (SIG), Foreningen af Lystbådehavne I Danmark (FLID) og Dansk Sejlunion (DS) har bemærkninger ift.*

- sejladssikkerhed,
- sejladssikkerhedsanalyse
- broåbning/broreglement,
- sejlklubbernes fremtid etc.

Ad. 1 Svar til foreningerne

Sejladssikkerhed og sejladssikkerhedsanalyse: Sejladssikkerhedsanalysen og den generelle udformning af broen og betjeningen heraf er forelagt Beredskabsstyrelsen, Sikre Farvande. Styrelsen påpeger at kommunen med det reviderede projekt har imødekommet de tidligere kritikpunkter. De vurderer hermed at sejladssikkerheden er tilstrækkeligt belyst med sejladssikkerhedsanalysen, og oplyser at de ikke har yderligere bemærkninger. Beredskabsstyrelsen og Sikre Farvande vil fortsat være involveret i den fremadrettede proces ift. sejladssikkerheden i udførelsesfasen.

Broåbning/broreglement: Udkast til broreglement er forelagt og godkendt af Beredskabsstyrelsen - Sikre Farvande, og vurderes således at være fyldestgørende.

Sejlklubbernes fremtid: Ud over henvisningen ift. sejladssikkerheden, så er afvejningen af foreningslivets vilkår i kommunen et politisk spørgsmål. Byrådet har klart tilkendegivet ønsket om at fremme og prioritere en cykel-gangbro.

Styrelser med bemærkninger til det ansøgte

2. *Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) – Bemærkning ift.*
 - baggrund for vurdering,
 - uklarhed i væsentlighedsvurderingens afdækning af vandområdeplanen,
 - fejl i værdi for ålegræs
 - manglende redegørelse ang. ændring af strømforhold.
3. *Etablissement- og Terrænkommendoen – Bemærkning ift.*
 - gennemsejlingshøjde for broen
 - tilkaldevagt for broåbning ifm. Kystrednings-tjenestens beredskab.

Ad. 2 Svar til SGAV:

Baggrund for vurdering: Det er taget til efterretning, afsnit 3 er omformuleret herefter. Der henvises til reviderede Bilag B, Væsentlighedsvurdering, som er vedlagt ansøgning.

Uklarhed i væsentlighedsvurderingens afdækning af vandområdeplanen: Dette er en fejl og uklarheden er søgt opklaret. Der henvises nu udelukkende til genbesøget af vandområdeplan 2021 – 2027. Der henvises til reviderede Bilag B, Væsentlighedsvurdering.

Fejl i værdi for ålegræs: Dette er en fejl og er hermed rettet. Der henvises til reviderede Bilag B, Væsentlighedsvurdering.

Manglende redegørelse ang. ændring af strømforhold: Svømmeområdet består af et mindre område placeret fra kajkanten og 25 m ud i den gamle erhvervs-havn. Vanddybden her er den største i sundets tværsnit på ca. 6 m. Dette betyder at strømmen i forvejen er mindst her. Grundet vanddybden forventes der ikke påvirkning af sedimenttransporten i området, da det vurderes at strømningshastigheden langs bunden vil være uændret. De strømreducerende tiltag vil udelukkende udføres i vandspejlets øverste 1,5-2 m. Tiltaget vurderes samlet ikke at påvirke sedimentation og næringsstoftransport i området væsentligt.

Ad. 3 Svar til Etablissement- og Terrænkommendoen:

Gennemsejlingshøjde for broen: Grundet høringssvar til det oprindelige projekt er broens geometri blevet ændret, således der sikres samme gennemsejlingshøjde som Frederiks d. IX's bro, dvs. 4 m ved daglig vande.

Tilkaldevagt for broåbning ifm. Kystredningstjenestens beredskab i forhold til åbning af broen uden for alm. Åbningstid: Der vil blive oprettet en tilkaldevagt, som vil kunne kontaktes døgnet rundt for åbning af broen.”.

Der i foråret og sommeren 2026 været løbende dialog mellem ansøger og Kystdirektoratet, hvor der bl.a. er sket en præcisering af projektet.

Klagevejledning

Dette dokument indeholder tre afgørelser:

- afgørelse om at give tilladelse til projektet
- afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering
- afgørelse om, at der ikke skal foretages en miljøkonsekvensvurdering (VVM)

Afgørelserne kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

For afgørelserne gælder følgende:

- Kystdirektoratets afgørelse kan alene påklages for så vidt angår retlige forhold.
- Klagefristen er 4 uger fra den dag afgørelsen er meddelt.
- Der klages via Klageportalen, som der er et link til på forsiden af <https://naevneneshus.dk>. Klageportalen ligger på www.borger.dk og www.virk.dk. Man logger på via www.borger.dk eller www.virk.dk typisk med NEM-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Det koster 900 kr. for privatpersoner og 1.800 kr. for virksomheder og organisationer i gebyr at indgive en klage. Gebyret betales med betalingskort i Klageportalen.
- Klageberettigede efter kystbeskyttelsesloven er:
 - 1) adressaten for afgørelsen,
 - 2) ejeren af den ejendom, som afgørelsen vedrører,
 - 3) enhver, der har en væsentlig individuel interesse i sagens udfald,
 - 4) en berørt nationalparkfond oprettet efter lov om nationalparker,
 - 5) lokale foreninger og organisationer, som har en væsentlig interesse i afgørelsen,
 - 6) landsdækkende foreninger og organisationer, hvis hovedformål er beskyttelse af natur og miljø,
 - 7) landsdækkende foreninger og organisationer, som efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, når afgørelsen berører sådanne interesser, og
 - 8) landsdækkende foreninger og organisationer, som efter deres formål varetager væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.
- Klageberettigede efter kysthabitatbekendtgørelsen er:
 - 1) adressaten for afgørelsen,
 - 2) ejeren af den ejendom, som afgørelsen vedrører,
 - 3) enhver, som har en væsentlig, individuel interesse i sagen,

- 4) en berørt nationalparkfond oprettet efter lov om nationalparker,
 - 5) lokale foreninger og organisationer, som har en væsentlig interesse i afgørelsen,
 - 6) landsdækkende foreninger og organisationer, hvis hovedformål er beskyttelse af natur og miljø,
 - 7) landsdækkende foreninger og organisationer, som efter deres formål varetager væsentlige rekreative interesser, når afgørelsen berører sådanne interesser, og
 - 8) landsdækkende foreninger og organisationer, som efter deres formål varetager væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.
- Klageberettigede efter miljøvurderingsloven er:
 - 1) miljøministeren,
 - 2) enhver med retlig interesse i sagens udfald, og
 - 3) landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelse af natur og miljø eller varetagelse af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis man ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal man sende en begrundet anmodning til Kystdirektoratet. Kystdirektoratet videregiver herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt anmodningen kan imødekommes.

Fristen for eventuelt søgsmål ved domstolene er 6 måneder, jf. § 18 b i kystbeskyttelsesloven, samt § 54, stk. 1, i miljøvurderingsloven.

Tilladelsen må ikke udnyttes, før klagefristen er udløbet. Hvis der bliver klaget over afgørelsen kan tilladelsen ikke udnyttes, før klagesagen er færdigbehandlet, medmindre Kystdirektoratet eller Miljø- og Fødevareklagenævnet konkret bestemmer andet.

Med venlig hilsen

Gitte Gro Poulsen



gigrp@kyst.dk

Bilag 1. VVM-screeningsskema.

Kopi: A1 Consult, Søfartsstyrelsen – Havplansekretariatet, Beredskabsstyrelsen – Sikre Farvande, Trafikstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Plan- og Landdistriktsstyrelsen, Landbrugs- og Fiskeristyrelsen, Etablissement- og Terrænkommendoen, Slots- og Kulturstyrelsen, Guldborgsund Kommune samt sendt til orientering til Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet, Sommerhusejernes Landsforening, EjendomDanmark, Landsforening for Digelag i Danmark, Dansk Sejlunion og Geodatastyrelsen, samt Torreby Sejlklub, Dansk Forening for Rosport, Dansk Sejlunion og Dansk Kano og Kajak forbund, Lergravens Sejl og Fiskeriklub, SIG, Sejlklubberne i Guldborgsund Kommune, Sejlforeningen Vikingen og Grundejerforeningen Guldborgsund.

Kystdirektoratets afgørelse offentliggøres på Kystdirektoratets hjemmeside.

Bilag 1 - VVM screeningsskema

Det ansøgte projekt er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 2, nr. 10, pkt. 1 og der skal derfor foretages en screening jf. lovens § 21, stk. 1, for at afgøre, om projektet er VVM pligtigt.

VVM-screeningen foretages med udgangspunkt i de kriterier, som er beskrevet i lovens bilag 6.

Vurdering af miljøpåvirkning

Vurderes det som en mulighed, at projektet/anlægget kan få en væsentlig indvirkning på miljøet med hensyn til følgende kriterier?	Ja	Nej	Bemærkninger
1. Projektets karakteristika:		X	
Dimensioner			Det samlede projekt omfatter etablering af en cykel- og gangbro, et svømmeområde, en opholdstrappe samt en boardwalk i Nykøbing F. Havn, Guldborgsund Kommune. Desuden udføring af 6 geotekniske borer. I forbindelse med etableringen af cykel-/gangbroen, skal der opføres en midlertidig dæmning og eventuelt en midlertidig bro, hvorfra der kan arbejdes. Det er Kystdirektoratets vurdering, at anlægsarbejdet ikke vil have nogen skadelige indvirkning på miljøet. Ved denne vurdering har vi lagt afgørende vægt på at der alene anvendes rene materialer, at ophvirvling af sediment vil bundfælde lokalt, at det er et lavvandet område, og at der er begrænset strøm ved opfyldningsområdet. Desuden at projektområdet er et aktivt havneområde med anlæg, sejlads og trafik gennem mange år. Kystdirektoratet har lagt vægt på, at anlægsarbejdet med blandt andet nedramning af pæle, samt transport af materialer ikke vil have nogen væsentlig miljøpåvirkning, da ansøger har oplyst, at støj håndteres ift.

			gældende regler for anlægsarbejder. Anlægsarbejdet for de fire delprojekter vil tage op til 3 år at gennemføre, hvoraf rammearbejdet forventes at tage ca. 17 uger fordelt ud over anlægsperioden.
Kumulation med andre projekter		X	KDI har ikke kendskab til igangværende projekter i området. Ansøger har ligeledes ikke kendskab til andre projekter.
Anvendelse af naturressourcer		X	Der benyttes således almindelige rene materialer (træ, beton og stål) til havneanlægene og der benyttes ikke knappe ressourcer.
Affaldsproduktion		X	Der stilles i udbudsmaterialet krav til entreprenørens overholdelse af gældende lovgivning ift. bortskaffelses af materialer ifm. projektet. Anlægsprojektet medfører ikke større affaldsproduktion. Bortgravede materiale bortskaffes på land.
Forurening og gener		X	Der vil midlertidigt være støj i forbindelse med anlægsfasen. Anlægsarbejdet vil foregå i vanlig arbejdstid og skal overholde vejledende grænseværdier for Guldborgsund Kommune. I forbindelse med anlægsfasen vil der kunne forekomme midlertidige støvgener ifm. med håndtering af opfyldningsmaterialer. Generne vurderes at være lokale. Støvmængden vil være uændret i driftsfasen.
Risikoen for ulykker, navnlig under hensyn til de anvendte materialer og teknologier		X	Anlægsfasen anses som almindeligt anlægsarbejde med det normale risici, der må forventes ved den slags anlægsarbejde.
2. Projekters placering - den miljømæssige sårbarhed i de geografiske områder, der kan blive berørt af projektet, skal tages i betragtning, navnlig:			

- nuværende arealanvendelse			De 4 anlæg etableres på vandareal i eksisterende havneområde med ophæng på eksisterende kajkant
-naturressourcernes relative rigdom, kvalitet og regenereringskapacitet i området			Det vurderes, at projektet ikke medfører ændret anvendelse, idet projektet sker inden for eksisterende havneområde.
- det naturlige miljøes bæreevne med særlig opmærksomhed på følgende områder:			
a) vådområder			<i>Ikke relevant</i>
b) kystområder			Anlægget er placeret i Nykøbing Falster Havn. Havnen er beliggende i Guldborgsund på et forholdsvis smalt stykke af sundet. Da der ikke sker ændringer i havnens ydre struktur, så vurderes projektet ikke at medføre påvirkning af kystområdet.
c) bjerg- og skovområder			<i>Ikke relevant</i>
d) reservater og naturparker			<i>Ikke relevant</i>
e) områder, der er registreret eller fredet ved national lovgivning; særligt beskyttede områder udpeget af medlemsstater i henhold til direktiv 79/409/EØF og 92/43/ EØF			Kystdirektoratet har i denne sag vurderet, at projektet ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af Natura 2000-område nr. 173: Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø Nor og Hyllekrog-Rødsand. Kystdirektoratet vurderer således, at der ikke vil ske en væsentlig forringelse af naturtyper samt levesteder, eller at projektet i øvrigt vil medføre forstyrrelser, der har betydelige konsekvenser for de arter, som området er udpeget for. Kystdirektoratet vurderer derfor, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering for projektet.

		Kystdirektoratet vurderer endvidere, at projektet ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for bilag IV-arten marsvin samt påvirke arten på individniveau. Kystdirektoratets vurdering skyldes bl.a. beliggenheden af projektområdet, som ikke vurderes at være af væsentlig betydning for arten. Det er videre vægtet, at impulsstøjen fra ramningen ikke vurderes at ville bevæge sig over store afstande grundet projektområdets placering indeni et snævert farvand. Det er i den forbindelse tillagt vægt, at eventuelle individer, der måtte befinde sig i eller i nærheden af projektområdet, vil kunne flytte sig til mere uforstyrrede områder, mens arbejdet pågår. Kystdirektoratet vurderer endvidere, at projektet ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for bilag IV-arterne bredøret- og damflagermus samt påvirke arterne på individniveau. Kystdirektoratets vurdering skyldes bl.a. beliggenheden af projektområdet, som ikke vurderes at være af væsentlig betydning for arterne. Det er i den forbindelse tillagt vægt, at eventuelle individer, der måtte befinde sig i eller i nærheden af projektområdet, vil kunne flytte sig til mere uforstyrrede områder, mens arbejdet pågår.
f) områder, hvor de i fællesskabslovgivningen fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet		Projektet vurderes ikke at have væsentlig indvirkning på miljøkvaliteten i området i forhold til eksisterende forhold. Dette vurderes bl.a. på baggrund af, at det ansøgte projekt ikke medfører væsentlig forøget anvendelse.
g) tætbefolkede områder		Nykøbing F. Havn ligger forholdsvis tæt på villabebyggelser (< end 100 m til nærmeste hus). Rammearbejdet med spuns og pæle vil stå på i ca. 17 uger, og derudover vurderes anlægsarbejdet ikke at støje særligt.

h) vigtige landskaber set ud fra et historisk, kulturelt eller arkæologisk synspunkt.			Projektet påvirker ikke sådanne interesser.
--	--	--	---