



KYSTVERKET

Statsforvalteren i Troms og Finnmark  
Postboks 700  
9815 VADSØ

|             |            |          |               |            |
|-------------|------------|----------|---------------|------------|
| Deres ref.: | Vår ref    | Arkiv nr | Saksbehandler | Dato       |
|             | 2023/649-7 |          | Jan Olsen     | 21.08.2024 |

## Uttalelse med innsigelse fra Kystverket - Kystsoneplan for Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen kommuner - Troms fylke

Kystverket viser til forsendelse datert 8. mai 2024 vedrørende høring og offentlig ettersyn av Kystsoneplan for Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen kommuner.

Formålet med kommuneplanens arealdel er å fastlegge framtidig arealbruk i et langsiktig perspektiv med tilhørende bestemmelser og retningslinjer. Kystsoneplanen er kommuneplanens arealdel for sjøområdene, og angir langsiktige rammer for bruk og vern, og hvilke hensyn som må ivaretas ved disponering av arealene. Planen er et strategisk verktøy i forlengelsen av kommuneplanens samfunnsdel, og skal sikre en helhetlig og forutsigbar forvaltning av sjøarealene.

Kystsoneplanen angir hvordan sjøarealene i Kvænangen, Nordreisa og Skjervøy skal brukes og vernes, og hvilke hensyn som skal ivaretas ved disponering av arealene.

### Kystverket fremmer følgende innsigelser

**Innsigelse 1: Det rettes innsigelse mot bestemmelsene for område V og V1**

**Innsigelse 2: Det rettes innsigelse mot nytt bestemmelsesområde VA30 Kvalbukta i Skjervøy kommune.**

Nærmere begrunnelse for Kystverkets innsigelse gjøres det rede for i saksutredningen i det følgende.

**Kystverket har følgende faglige råd som vi ber om at det blir tatt hensyn til i planarbeidet:**

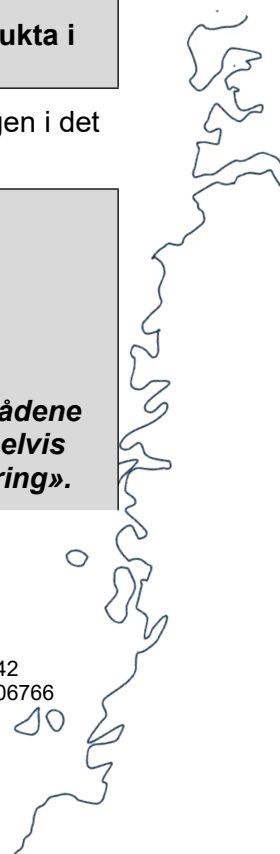
**Merknad 1: Kystverket oppfordrer på det sterkeste at Skjervøy kommune tar akvakulturområde VA31 Laukøya ut av planforslaget.**

**Merknad 2: For å ivareta ankringsplasser oppfordres det til etablering av hensynsområder hvor denne bestemmelsen benyttes: «Innenfor ankringsområdene tillates ikke tiltak som er i konflikt med bruken av området til ankring. Eksempelvis kabler, rør, ledninger og andre tiltak som kan være til hinder for sikker forankring».**

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,  
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847  
E-post: [post@kystverket.no](mailto:post@kystverket.no)  
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242  
Bankgiro: 7694 05 06766



**Merknad 3: Ber om at følgende blir innarbeidet i kommuneplanens generelle bestemmelser: «Etablering, endring, fjerning/riving av Kystverkets navigasjonsinstallasjoner er tillat innenfor planområdet»**

**Merknad 4: Kystverket oppfordrer til at bestemmelsesområde #3 og formuleringen i pkt 7.3 endres og presiseres eller tas ut av plan.**

Nærmere begrunnelse for Kystverkets råd gjøres det rede for i saksutredningen i det følgende.

## **Grunnlaget for Kystverkets engasjement i planarbeidet**

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Vi tar ansvar for sjøveien og produserer viktige fellesgoder for samfunnet. Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet.

Kystverket har fått i oppdrag å bidra til å utvikle et helhetlig transportsystem.

Et velfungerende sjøtransportssystem bestående av farleder, havner og havneterminaler er svært viktig for næringsutvikling langs kysten, og for at norske bedrifter kan inngå i større handels- og produksjonsnettverk, og for at personer skal komme seg mellom hjem og arbeidssted.

Kystverket har veiledning og informasjon om vår rolle i arealplanlegging på våre [nettsider](#)<sup>1</sup>. Her finner en også styrende dokument som ligger til grunn for vår medvirkning i planlegging etter plan- og bygningsloven.

## **Kystverkets vurderinger**

### *Havn*

Havner og havneterminaler er viktige bindeledd mellom land og hav, og for folk og næringstransporten langs kysten. Det er avgjørende at havna/anløpspunktet har mulighet for å utvide sin virksomhet. Effektiv havnevirksomhet er avhengig av en rekke faktorer, bl.a. arealtilgang, tilknytning til overordnet infrastruktur og kontinuerlig helårsdrift (24/7). God og effektiv tilførselsvei til havna må sikres i det videre planarbeidet slik at havnas funksjon kan ivaretas og behovet for areal til lasting, lossing og lagring, samt terminaler for ulike formål må sikres. Kommunen må gjennom sitt arbeid med arealplaner sikre det maritime næringslivet tilgang til tilstrekkelige næringsarealer med sjøtilgang.

Kystverket mener at planforslaget har en god tilnærming for å sikre innseilingene til havnene Årviksand, Skjervøy og Sørkjosen med å opprette hensynssoner (H740) som ivaretar sjøverts ferdsel og gir Kystverket mulighet for nødvendig vedlikehold og installasjoner mv.

### *Farleder og ferdsel*

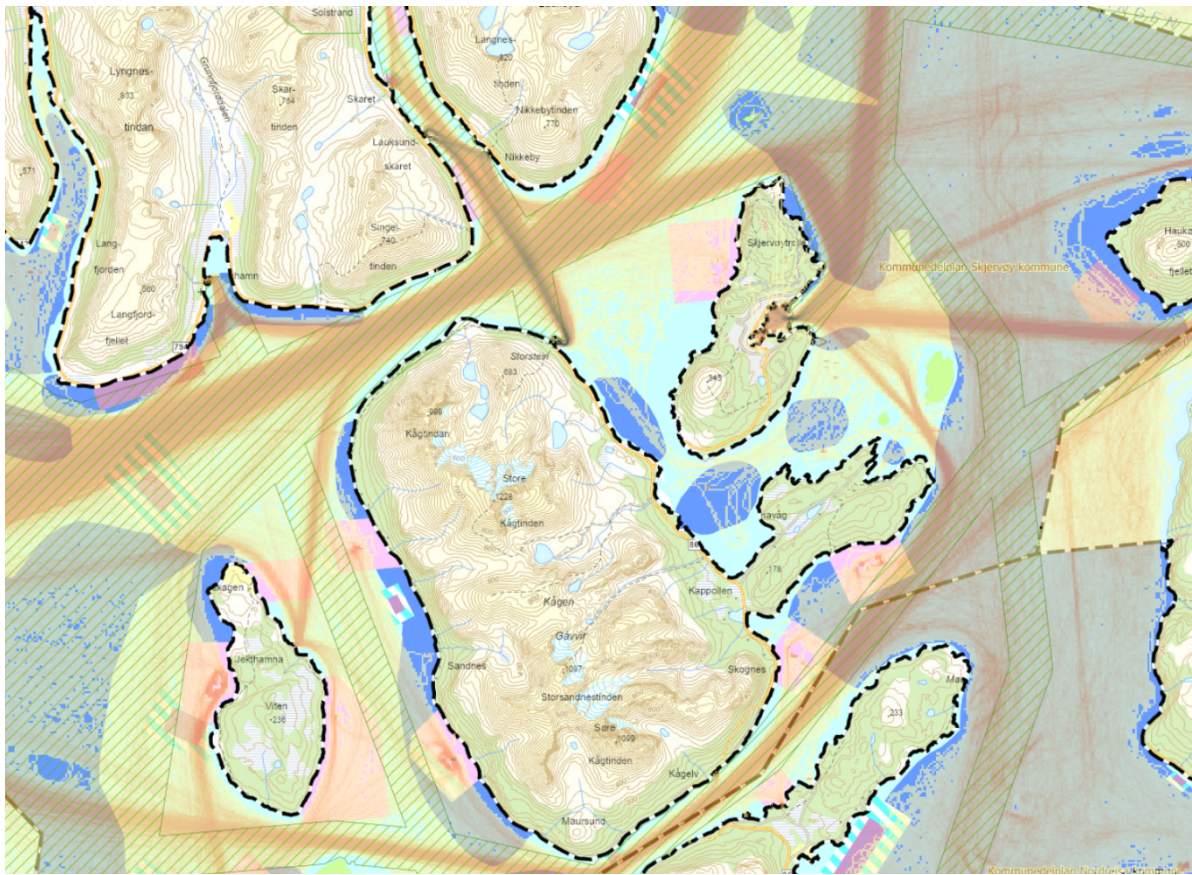
I planforslaget ser vi at fremtidig arealdisponering stort sett har tatt høyde for at hoved- og bileder skal forbeholdes sjøverts ferdsel. Transport og ferdsel til sjøs skal normalt ikke hindres av for eksempel fortøyninger, lektere, oppdrettsanlegg, broer m.m.

---

<sup>1</sup> <https://www.kystverket.no/sjovegen/arealplanlegging/>

Vi registrerer at hoved- og billedene er vist som juridiske samferdselslinjer i samsvar med Kystverkets digitale kartløsning Kystinfo slik kystverket ønsker.

Vi ser også at farledsareal i samsvar Kystverkets digitale kartløsning Kystinfo (og farledsforskriften) er foreslått avsatt som bestemmelsesområde #3. Formuleringen «*Det skal ikke gjennomføres tiltak innenfor området som er til hinder eller fare for vanlig sjøveis ferdsel.*» vil være i konflikt med en rekke akvakulturområder og tilretteleggingen for akvakultur. Farledsarealet etter farledsforskriften dekker også store arealer med lite trafikk og områder hvor Kystverket sannsynligvis vil gi tillatelse til eventuelle tiltak. Slik vi tolker bestemmelsen innebærer den et forbud mot tiltak. Konsekvensen er at alle tiltak innenfor bestemmelsesordet da vil kreve dispensasjon fra plan. Dette er lite hensiktsmessig, og har neppe vært planleggers intensjon. Se merknad 4.



Figur 1- Utdrag av kart med f rledsareal/bestemmelsesområde #3 (skravur), faktisk sjøtrafikk med ais-A-transponder lagt på plankart. Illustrerer konflikten mellom positiv planlegging for tiltak (A-områder) og forbudet mot tiltak (bestemmelsesområde #3). Illustrerer også det unødvendige med forbudet der det er lite trafikk.

### Ankrings-, opplags- og riggområder

Ankrings-, opplags- og riggområder er områder som dekker både nasjonale, regionale og lokale behov for sikker oppankring, og er derfor viktig å ivareta i kommuneplansammenheng. Det forutsettes at disse etableres og sikres som ordinære formålsområder, eller gjennom bestemmelser. Det legges også til grunn at for områder i sjø vil krav om konsekvensutredning hovedsakelig kunne knyttes til nye arealformål, jf. pbl. § 11-7 nr. 2 og 6, eksempelvis havn, molo, akvakultur, småbåthavner og ankrings-, opplags- og riggområder. Se forøvrig veileder for planlegging i sjøområdene kap. 4.

I kommunene Skjervøy, Nordreisa og Kvænangen er det ingen større området avsatt til ankring, opplags- eller riggvirksomhet, men i sjøkartene er det en del ankringssymboler som markerer godt egnede ankringsplasser. Se merknad 2.

### *Navigasjonsinnretninger*

For å sikre trygg og sikker ferdsel i farvannet er navigasjonsinstallasjoner av vesentlig betydning. Kystverket har et overordnet ansvar for fyrlykter, overretter, staker, jernstenger m.m. i kommunen.

Det må ikke planlegges arealbruk som kan komme i konflikt med navigasjonsveiledning i farvannet. Det er spesielt viktig at det ikke planlegges tiltak som kan skjerme for seilingssektorene fra fyrlyktene.

Ut over å unngå at det tilrettelegges for tiltak som skjermer for den veiledningen navigasjonsinnretninger gir, er det også behov for vedlikehold, endring, etablering eller fjerning av navigasjonsinstallasjoner. Kystverket ber om at planen legger til rette for dette. Se merknad 3.

### *Klimatilpasning*

Arealdisponeringen til kommunen vil ha betydning for hvordan kommunen påvirkes av klimaendringer. En klimatilpasset arealplanlegging vil redusere skadeomfanget som følge av klimaendringer, og dra nytte av eventuelle fordeler som følge av endringer i klimaet.

Sjøtransporten er avhengig av en tilfredsstillende maritim infrastruktur for å kunne levere gode og effektive tjenester til sine kunder. Maritim infrastruktur er blant annet farleder, fyr, merker, moloer og havner/havneterminaler med tilhørende infrastruktur. Klimaendringer knyttet til havnivåstigning, vind-, bølge-, og strømforhold og erosjon vil gi økte utfordringer for etablering/dimensjonering, og drift/vedlikehold av maritim infrastruktur.

Havnivåstigning er beskrevet i planforslagets konsekvensutredning. Plandokumentene viser imidlertid ikke noen konkrete vurderinger knyttet til klimatilpasninger for maritim infrastruktur.

### *ROS/Konsekvensanalyse*

I kommuneplanens arealdel skal en konsekvensutredning beskrive virkninger på miljø og samfunn for alle bygge-/anleggsområder. Vi har minnet kommunen om at det for områder i sjø kan knyttes bestemte krav om konsekvensutredning til arealformål, og at det gjennom Kystverkets planmedvirkningen vil vurderes om hvorvidt planforslaget får konsekvenser.

I plandokumentene fremkommer det ikke konsekvensutredning for områdene V og V1 hva angår tilrettelegging for akvakultur. Se innsigelse 1.

## Kystverkets innsigelser og merknader

### Innsigelse 1 - Bestemmelsene pkt 4.2 Bruk og vern av sjø og vassdrag område V og V1 i Skjervøy, Nordreisa og Kvæangen kommuner.

Områdene omfatter det aller meste av sjøarealet i planområdet som strekker seg fra området nord ved Alangstara 20 nautiske mil fra land, i vest midt i Fugløyfjorden og en tredel inn i Lyngen, i sør til innerst i Sørfjorden i Kvæangen og i øst til Jøkelfjorden i Kvæangen.

Bestemmelsesområdet V åpner for etablering av alle former for akvakultur og bestemmelsesområdet V1 åpner for akvakultur uten anadrom fisk.

#### Begrunnelse:

Hverken V eller V1 er konsekvensutredet for akvakultur. Virkning på sikkerhet og framkommelighet på sjøen ved gjennomføring av plan fremkommer ikke i planforslagets dokumenter.

Konfliktpotensialet vurderes som stort. Planformålet tilrettelegger for tiltak som medfører at maritim infrastruktur blir forringet eller gjort uetterrettelig for sikkerhet og framkommelighet. Etablering av anlegg vil komme i konflikt med navigasjonsveiledning fra en rekke fyr og lykter som finnes både innenfor og utenfor planområdet.

Akvakulturanlegg etablert i tråd med foreslåtte planbestemmelser vil være obstruksjoner for sjøtrafikken og skape hinder som ikke finnes i dag. Det vil øke risiko for sammenstøt og ulykker med tap og skade på materielle verdier, liv og helse som sannsynlige konsekvenser. Videre vil konsekvensene være økt tidsbruk og kostander for de sjøfarende, økt bunkersforbruk og derav økte utslipp med konsekvenser for klima og miljø.

Det følger av plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd at Kystverket kan fremme innsigelse mot forslag til kommuneplanens arealdel «[...] i spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning [...]»

Det er et nasjonalt mål at sjøtransporten skal kunne ferdes effektivt, sikkert og miljøvennlig, se havne- og farvannsloven § 1. Bestemmelsen legger til rette for etablering av akvakulturanlegg i konflikt med hoved- og biled, samt konflikt med navigasjonsveiledningen fra fyr og lykter. Ledene er særskilte trafikkveier på sjøen og inngår i et nettverk av transportårer for skipstrafikken, og er anbefalte seilingsruter langs kysten. «I og ved ledene er det etablert navigasjonsinnretninger til bruk for fartøy som benytter ledene. Det er i hoved- og biled det meste av næringstrafikken seiler.» (Prop. 86 L (2018-2019).

Det er viktig at sjøtrafikken kan ferdes effektivt og uten hindringer som betinger kursendringer og økt utseilt distanse, og som kan føre til risiko for sammenstøt.

Kystverkets vurdering er at akvakultur vil komme i konflikt med både nasjonalt og regionalt viktige seilingsleder samt navigasjonsveiledning, og at det derfor må fremmes innsigelse.

#### Forslag til løsning:

Ta ut bestemmelsene som tillater akvakultur i områdene V og V1

## **Innsigelse 2 – Nytt akvakulturområde VA30 Kvalbukta i Skjervøy kommune**

Foreslått akvakulturlokalitet ligger på sørøstlig side av Laukøya, i nordre del av Kågsundet ved inngangen til åpninga av Kvæningen. Gjennom arealet går hovedledd Grøtsundet-Kvæningen, farledsnummer 1592, og det meste av arealet er omfattet av farledsareal definert i farledsforskriften. Spørring på Kystdatavarehuset viser 5677 passeringen mellom Skjervøyskjæret og Laukøya av fartøy med AIS-transponder året 2023. Rapport fra Fiskeridirektoratets og Kystverkets felles analyseenhet viser at trafikken om området Kågsundet er økende, fra 8 333 seilaser i 2020 til 10 133 seilaser i 2023.

### **Vurdering**

Nautisk vurdering av området oppsummerer med at VA 30 og VA 31 i alvorlig grad tilfører stor risiko for fremkommelighet og sjøsikkerhet. Tetthets plott viser at etablert trafikkmonster går rett gjennom begge områdene, og da særlig 31. Områdene ligger uoversiktlig til i sving som gjør at de kommer raskt på navigatøren. Utfordringene ligger i møtende trafikk, innhentende trafikk, uforutsette vikemanøver, vær og nedsatt sikt samt kryssende rutebåt trafikk rett på sør-siden av området. Risiko for uønskede hendelser er svært høy og over akseptabel risiko.

### **Begrunnelse**

Planformålet tilrettelegger for tiltak som medfører at maritim infrastruktur blir forringet eller gjort uetterrettelig for sikkerhet og framkommelighet. Et akvakulturanlegg vil skape et hinder som ikke finnes i dag. Konsekvensene er økt tidsbruk og kostander for de sjøfarende, økt bunkersforbruk og derav økte utslipp med konsekvenser for klima og miljø.

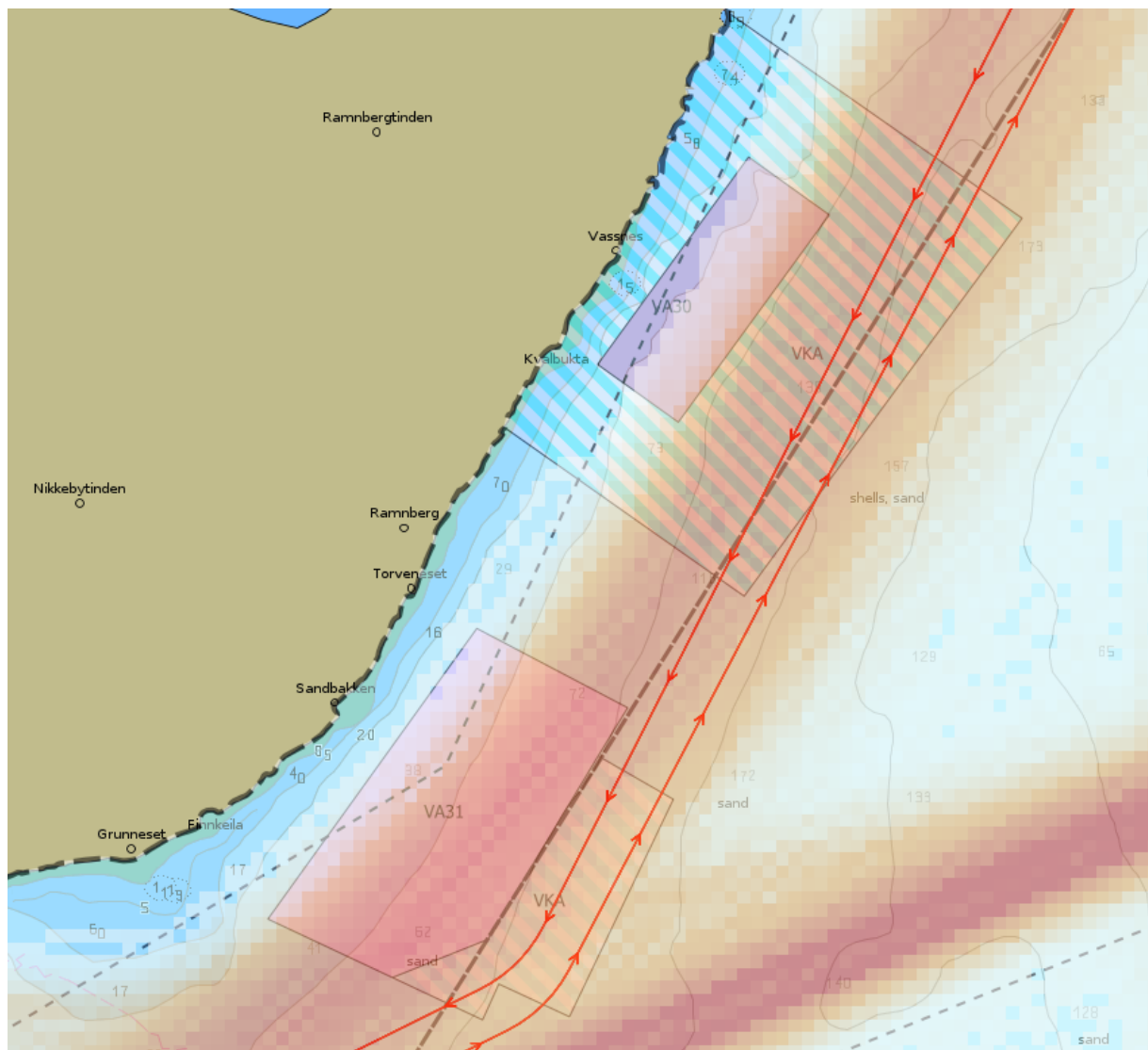
Det følger av plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd at Kystverket kan fremme innsigelse mot forslag til kommuneplanens arealdel «[...] i spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning [...]»

Det er et nasjonalt mål at sjøtransporten skal kunne ferdes effektivt, sikkert og miljøvennlig, se havne- og farvannsloven § 1. Akvakulturområdet er i konflikt med biled. Ledene er særskilte trafikkveier på sjøen og inngår i et nettverk av transportårer for skipstrafikken, og er anbefalte seilingsruter langs kysten. «Biled benyttes av trafikk til og fra industristeder eller andre større utskipnings- eller importsteder. Eksempel på bileder er fergeruter i riks- eller fylkesvegsambandet, leder for rutegående passasjertransport og leder for gjennomfart med fiske- og fraktefartøyer utover lokal trafikk. I og ved ledene er det etablert navigasjonsinnretninger til bruk for fartøy som benytter ledene. Det er i hoved- og biled det meste av næringstrafikken seiler.» (Prop. 86 L (2018-2019).

Det er viktig at trafikken i en hovedled kan ferdes effektivt og uten hindringer som betinger kursendringer og økt utseilt distanse, og som kan føre til risiko for sammenstøt.

Kystverkets vurdering er at akvakulturområdet vil komme i konflikt med en nasjonalt og regionalt viktig seilingsled, og at det derfor må fremmes innsigelse.





Figur 2 Tetthetsplott ved VA 31 og VA30

### **Merknad 1 – Akvakulturområde VA31 Laukøya i Skjervøy**

#### **Bakgrunn, historikk**

Kystsoneplan for Nordreisa og Skjervøy kommuner ble for Skjervøy sin del vedtatt 17. desember 2014 etter oppstartsvarsel og forsalg til planprogram datert 12. november 2012, og offentlig ettersyn av planforslag datert 4. april 2014. Kystverket uttalte seg 14. desember 2012 til planprogrammet og 10. mai 2014 til planforslaget. Planen ble vedtatt med akvakulturområde Laukøya øst, det som i dagens planforslag kalles VA31 Laukøya.

Arnøy Laks As søker 28. mai 2015 om akvakulturtillatelse på lokaliteten. Kystverket gav den 2. februar 2016 avslag på søknaden med begrunnelse i at «*Anleggets plassering er altså vurdert dit hen å kunne skape potensiell stor fare for sikkerhet og fremkommelighet.*» (Hjemmel i havne- og farvannsloven § 27 annet ledd, jf. § 27 første ledd, som tilsvarer dagens havne- og farvannsløve § 14). Avslaget ble gitt selv om Kystverket ikke hadde inngitt innsigelse på planformålet akvakultur for området i planprosessen.

Avslaget ble påklaget av Arnøy Laks den 22. februar 2016 blant annet begrunnet med at Kystverket hadde deltatt aktivt i planarbeidet og burde ha kommet med innsigelser i planprosessen. I Kystverkets underinstansbehandling (Region Troms og Finnmark) av klagen 5. juli 2016 opprettholdes avslaget. Det blir uttrykt forståelse for klagers oppfatning, men *«Dette endrer imidlertid ikke det faktum at etablering av anlegget vil være til hinder for sikkerhet og framkommelighet i en slik grad at det ikke gis tillatelse.»*

Klageinstans Kystverkets hovedkontor gir heller ikke medhold til klager i sitt vedtak 29. september 2016. Det påpekes at plasseringen vil gi økt seilingsdistanse i hovedleden med støtte miljøutslipp og tidsforbruk; at det ikke er hensiktsmessig med obstruksjoner i hovedleden som gjør seilasen lengre og er et hinder for sjøtrafikken; at plasseringen endrer og vanskeliggjør navigasjon, og at det utgjør en sikkerhetsrisiko som ikke kan avbøtes med hensiktsmessige tiltak.

KPMG Law Advokatfirma AS anmoder på vegne av Arnøy Laks AS den 28. februar 2017 departementet om omgjøring av avslaget. Samferdselsdepartementet vurderer anmodningens påstander om uriktig lovforståelse, mangler ved den faktiske vurderingen og betydningen av Kystverkets medvirkning i planprosessen. Det konkluderes med at det ikke er grunnlag for å omgjøre avslaget.

#### Vurdering i dag

Det er ikke forhold som tilsier at vurderingene fra 2015-2017 vil være annerledes i dag eller i fremtiden. Planleggingen for området vil (fortsatt) oppfattes misvisende og uforutsigbar hvis VA31 Laukøya videreføres. Det er lite hensiktsmessig at kommunen ved plan- og bygningsloven legger til rette for en bruk som ikke vil tillates etter havne- og farvannsloven. Viser også til nautisk vurdering nevnt i innsigelse 2.

Kystverket vil derfor oppfordre Skjervøy kommune til å ta akvakulturområde VA31 Laukøya ut av planforslaget.

#### Begrunnelse

Planformålet tilrettelegger for tiltak som medfører at maritim infrastruktur blir forringet eller gjort uetterrettelig for sikkerhet og framkommelighet. Et akvakulturanlegg vil skape et hinder som ikke finnes i dag. Konsekvensene er økt tidsbruk og kostander for de sjøfarende, økt bunkersforbruk og derav økte utslipp med konsekvenser for klima og miljø.

Det følger av plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd at Kystverket kan fremme innsigelse mot forslag til kommuneplanens arealdel «[...] i spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning [...]»

Det er et nasjonalt mål at sjøtransporten skal kunne ferdes effektivt, sikkert og miljøvennlig, se havne- og farvannsloven § 1. Akvakulturområdet er i konflikt med hovedled. Ledene er særskilte trafikkveier på sjøen og inngår i et nettverk av transportårer for skipstrafikken, og er anbefalte seilingsruter langs kysten. «I og ved ledene er det etablert navigasjonsinnretninger til bruk for fartøy som benytter ledene. Det er i hoved- og biled det meste av næringstrafikken seiler.» (Prop. 86 L (2018-2019).

Det er viktig at trafikken i en hovedled kan ferdes effektivt og uten hindringer som betinger kursendringer og økt utseilt distanse, og som kan føre til risiko for sammenstøt.

Kystverkets vurdering er at akvakulturområdet er i konflikt med en nasjonalt og regionalt viktig seilingsled. I likhet med tidligere vedtak om avslag og klageprosess 2015-2017 omkring akvakultursøknad fra Arnøy Laks AS, så må det påregnes avslag på fremtidige



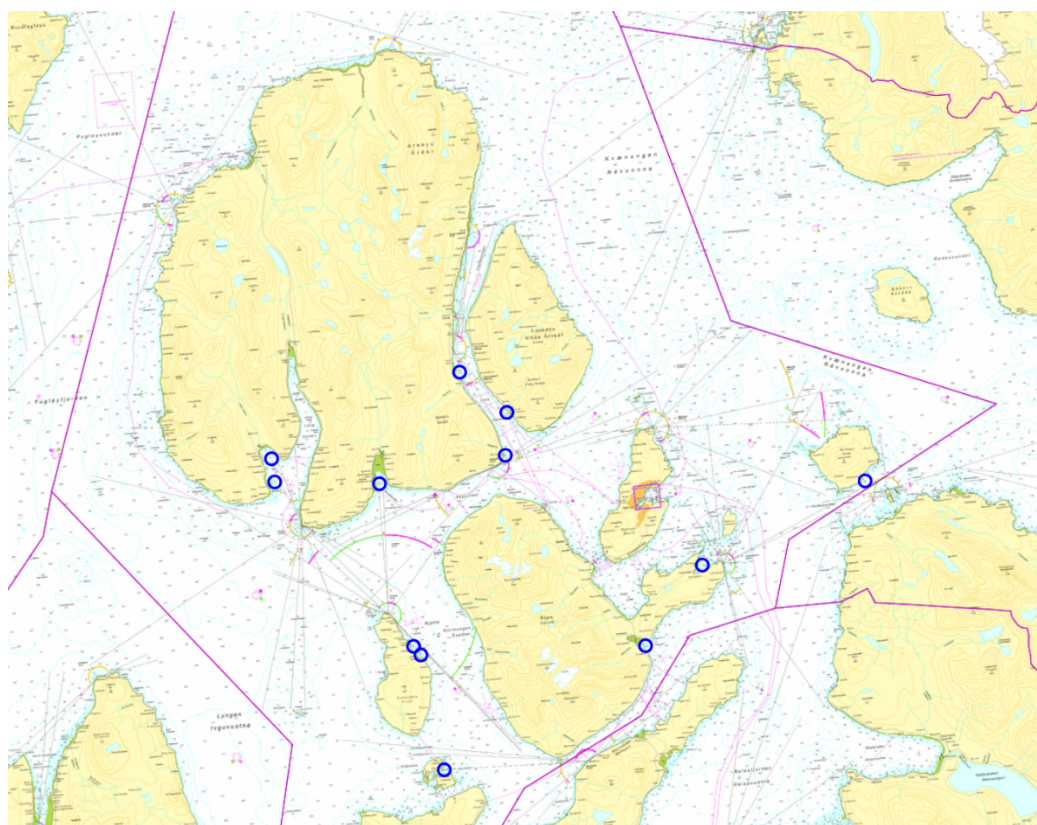
søknader i området VA31 Laukøya. En arealplan som tilrettelegger for tiltak som ikke kan gjennomføres må anses som misvisende og vil ikke forutsigbarhet for hverken akvakulturnæringen, sjøtrafikken eller andre brukere av sjøarealene. Det vi også være i strid med planbestemmelsene pkt. 1. Planens hensikt, som sier at «Kystsoneplanen angir hvordan sjøarealene i Kvæningen, Nordreisa og Skjervøy skal brukes ...».

### **Merknad 2 - Ankringsplasser markert i sjøkart**

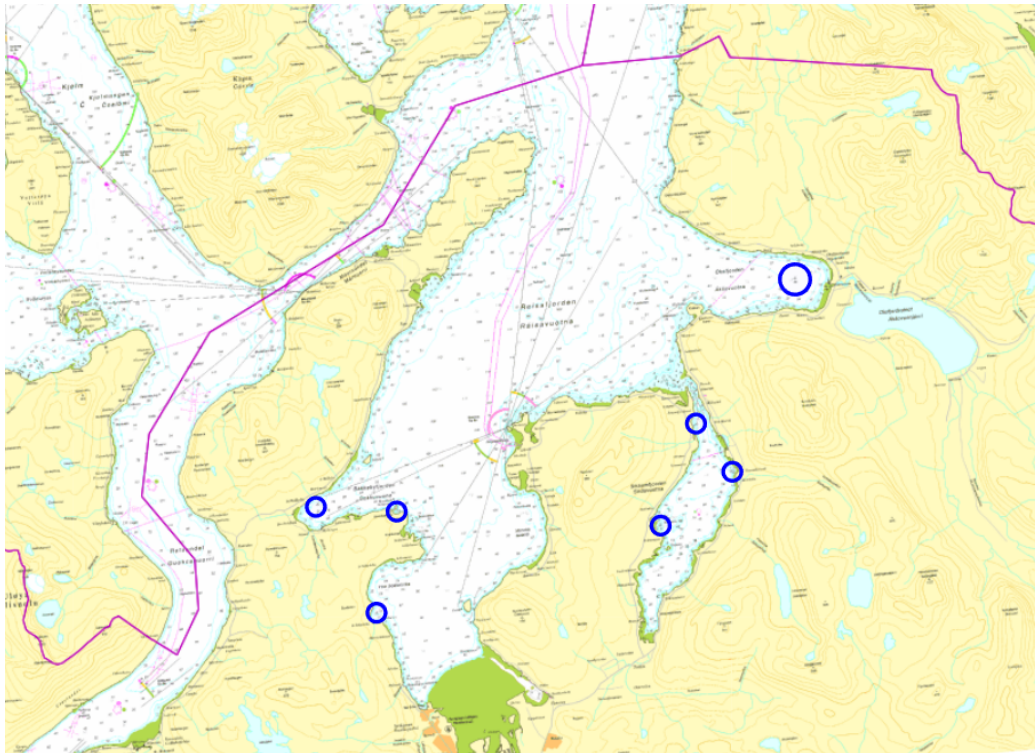
Langs kysten er det begrenset antall egnede steder med rett dybde og bunnsediment for ankring, og registrerte ankringsplasser bør i størst mulig grad opprettholdes. Slike steder er markert med ankringssymbol i sjøkart.

For å ivareta ankringsområdene oppfordres det til etablering av hensynsområder med bestemmelser som sikrer området mot tiltak som hindrer trygg ankring. Til slike områder kan denne bestemmelsen benyttes:

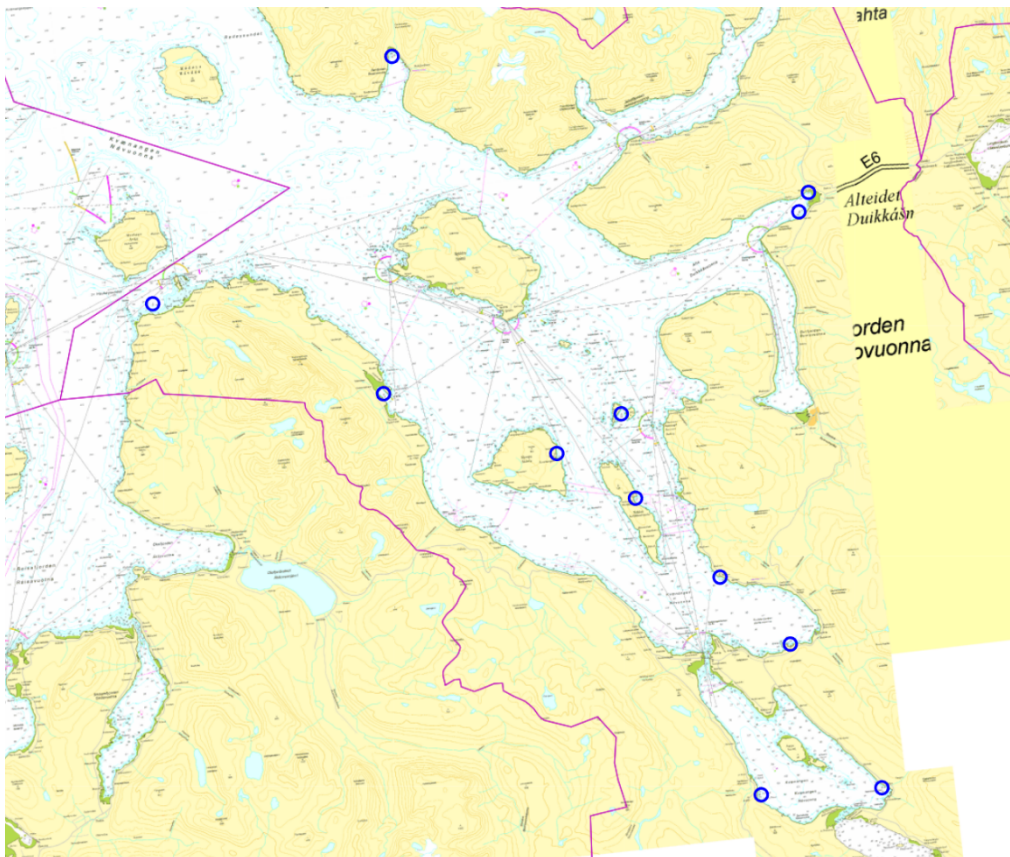
«Innenfor ankringsområdene tillates ikke tiltak som er i konflikt med bruken av området til ankring. Eksempelvis kabler, rør, ledninger og andre tiltak som kan være til hinder for sikker forankring».



Figur 3 Ankringsplasser i Skjervøy kommune



Figur 4 Ankringsplasser i Nordreisa kommune



Figur 5 Ankringsplasser i Kvænangen kommune

### **Merknad 3 – Etablering, endring og vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner**

Det vil være behov for vedlikehold, endring, etablering eller fjerning av navigasjonsinstallasjoner. I plan- og bygningsloven er det unntak for søknadsplikt for slike tiltak, men det forutsetter allikevel at dette er i tråd med plan. Kystverket oppfordrer derfor til at settes bestemmelser som sørger for at ivaretagelse av navigasjonsinstallasjoner er i tråd med plan.

For å legge til rette for Kystverkets vedlikehold mv. på navigasjonsinstallasjoner ber vi om at følgende innarbeides i planens generelle bestemmelser: «Etablering, endring, fjerning/riving av Kystverkets navigasjonsinstallasjoner er tillat innenfor planområdet»

En slik bestemmelse vil være arbeidsbesparende for både kommunen som slipper å ta dispensasjonssøknad til politisk behandling og for Kystverket som tiltakshaver som slipper å utferdige dispensasjonssøknad.

### **Merknad 4 – Bestemmelsesområde #3 – Farledareal**

Kombinert med opplysninger i planbestemmelsene kan bestemmelsesområdet kan være informativt i plankartet da området markerer hva som er statens myndighetsområde i sjø ved saksbehandling av søknader etter havne- og farvannsloven § 14.

Formuleringen «Det skal ikke gjennomføres tiltak innenfor området som er til hinder eller fare for vanlig sjøveis ferdsel.» er lite hensiktsmessig da den i praksis er et forbud mot tiltak. Kystverket oppfordrer til at bestemmelsesområde #3 og formuleringen i pkt 7.3 endres og presiseres eller tas ut av plan.

## **Oppsummering**

En generell observasjon er at det i gjeldende plan fins arealer planlagt for akvakultur som ikke er benyttet. I den forbindelse mener vi det vil være fornuftig å enten ta ubrukte arealer ut av planforslaget, eller avvente at disse blir benyttet før det avsettes ytterligere arealer.

Kystverket viser til våre innsigelser, faglige råd og innspill i dette brevet, og ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidets oppfølging.

Med hilsen

Ruben Alseth  
avdelingsleder

Jan Olsen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Eksterne kopimottakere:

|                     |                      |      |           |
|---------------------|----------------------|------|-----------|
| Nordreisa kommune   | Postboks 174         | 9156 | STORSLETT |
| Kvæangen kommune    | Rådhuset             | 9161 | BURFJORD  |
| Troms fylkeskommune | Postboks 6600        | 9296 | TROMSØ    |
| Fiskeridirektoratet | Postboks 185 Sentrum | 5804 | BERGEN    |
| Skjervøy kommune    | Postboks 145 G       | 9189 | SKJERVØY  |