

Masfjorden Kommune v/formannskapet
Austfjordvegen 2724
5981 Masfjordnes

Klage på vedtak

MOWI viser til kommunens brev av 29.11.21 hvor vi ble meddelt at formannskapet, etter klage, har omgjort kommunens vedtak av 17.09.21 i sak 21/222 om å gi dispensasjon til utviding av eksisterende flytebrygge på gnr. 38, bnr. 2. MOWI påklager med dette formannskapets ubegrunnede vedtak om avslag på dispensasjon for omsøkt utvidelse av eksisterende flytebrygge.

Kommunens dispensasjonsvedtak av 17.09.21 ble påklagd av naboer. Klagerne har fremmet en rekke argumenter i anledning saken. MOWI finner det derfor formålstjenlig å komme med noen kommentarer og en mer utdypende forklaring og begrunnelse for MOWI sin søknad om utvidelse av eksisterende brygge.

1. Innledning

Mowi vil for ordens skyld presisere hva denne saken dreier seg om; Mowi har søkt om å opparbeide en ny flytebrygge av omtrent samme lengde som eksisterende brygge. Både eksisterende og omsøkt brygge er anker opp. Den omsøkte brygga ønskes plassert 12 meter lengre ut enn eksisterende flytebrygge pga. dybdeforholdene. Hovedforskjellen fra dagens situasjon er derfor at flytebryggen skal flyttes 12 meter ut av hensyn til dybdeforhold. I tillegg er omsøkt brygge mye tyngre enn eksisterende brygge og vil derfor være mye mer robust og stabil.

Dersom Mowi får flytte brygga 12 meter ut vil en unngå problemene nærmere beskrevet i pkt. 3 nedenfor.

Den omsøkte flyttingen av flytebrygga setter ikke hovedformålet i kommuneplanen eller bestemmelsene vesentlig til side da det allerede foreligger en flytebrygge som er tillatt oppført. Dette dreier seg om en mindre flytting for å dekke dagens krav i forhold til henting av fisk fra anlegget.

Kommuneplanen har neppe gått i dybden i dette sjøområdet som inngår i et stort sjøområde til bruk og vern. For landområdet er det i planen tatt stiling til at det skal være akvakulturanlegg på stedet, og da er det nødvendig med tilkomst med brønnbåt fra sjø. Flyttingen av brygga har stor betydning for driften av anlegget, og det må derfor legges vekt på den samfunnsmessige betydningen anlegget har for kommunen med blant annet arbeidsplasser. Denne flyttingen vil ikke bare være positiv for selve bedriften, men også for lokalområdet da Mowi og deres ansatte også benytter seg av andre tilbud i området, f.eks. butikken. Ut fra dette er det vår vurdering at det er overvekt av positive argumenter, og at hensynene i kommuneplanen ikke blir vesentlig tilsidesatt ved å tillate denne flyttingen.

Vi kan heller ikke se hva som ikke fremkommer i denne saken og som ville fremkommet ved utarbeidelse av reguleringsplan; Det er innhentet uttalelser fra samme høringsinstanser som ville vært høringsinstanser ved en reguleringsplan, og det er utført bunnkartlegging i området i henhold til konsesjonskrav. Det er derfor klarlagt at det ikke er spesielle naturverdier i området hvor bryggen

skal legges ut. Det som også er en fordel med flytebrygger er at det er reversible tiltak som forholdsvis enkelt kan flyttes om en senere planprosess skulle finne ut at bryggene bør justeres eller ha en annen plassering.

2. Fiskebiologi og sammenhenger i oppdrettsnæringen og behov for brønnbåter

Oppdrettsnæringen er syklisk. Det vil si at de aller fleste settefiskanlegg får levert rogn på samme tidspunkt. En konsekvens av dette er at produksjonen på settefiskanleggene er tidsmessig ganske like, og utsett av smolt fra ulike settefiskanlegg skjer omtrent til samme tidspunkt, noe som skaper logistikkutfordringer fordi alle har behov for brønnbåtkapasitet på samme tidspunkt.

Fisken, som blir oppdrettet i settefiskanlegg, kommer i slutten av sin tid i anlegget inn i «smoltvinduet». Dette er en tidsbegrenset periode hvor fisken går gjennom en naturlig biologisk fase hvor fisken blir klar for overgangen fra ferskvann til et liv i sjøvann. Det er i denne perioden fisken må overføres til sjøanleggene. Dersom fisken blir satt ut i sjøen når den ikke er i smoltvinduet medfører det dårlig fiskevelferd og dødelighet etter fisken er kommet i sjøen. Dersom fisken blir stående igjen i settefiskanlegget, går fisken ut av smoltvinduet og kan ikke settes ut i sjøen før den på nytt gjennomgår den biologiske fasen og på nytt går inn i smoltvinduet. Dersom fisken går ut av smoltvinduet og blir stående igjen på settefiskanlegget medfører det redusert fiskevelferd, generelt svakere fisk, og økt dødelighet. Det er derfor viktig å ha brønnbåt tilgjengelig når biologien tilsier at fisken er i smoltvinduet og trenger å overføres til sjøvann.

Flere faktorer fører til at brønnbåtene stadig blir større. Blant annet skyldes dette generell produksjonsøkning på settefiskanleggene og større biomasse som skal transporteres fra settefiskanlegget og ut til sjøanlegget. Den nye trenden går mot utsett av større smolt, fordi denne er mer robust og tåler livet i sjø bedre enn mindre smolt, og korter ned produksjonstiden i sjø.

I tillegg skal brønnbåtene også brukes til langt mer nå enn bare for 3-5 år siden. Det er ikke bare transport av fisk disse båtene skal brukes til, men de skal også dekke alle de ulike behov et oppdrettsselskap har gjennom hele produksjonen fra smoltproduksjon og frem til ferdig levert råvare. Dette stiller igjen krav om større systemer på båtene for å gjøre båtene effektive og for å opprettholde vannkvalitet. Nye og strenge myndighetskrav påvirker også størrelsen på båtene, blant annet ble det i 2021 stilt krav om desinfisering av restvann ved transport.

Den samfunnsmessige utviklingen har medført at båtene som kontraheres i det norske markedet hovedsakelig er av den størrelse som MOWI har kontrahert. Dette betyr ikke at det ikke fremdeles finnes noen få små brønnbåter i spotmarkedet slik klagerne påpeker, men det er veldig lite hensiktsmessig å kontrahere en slik spesifikk båt på langtidskontrakt, da de ikke har kapasiteter på andre oppgaver for selskapet. Disse båtene går derfor på spotmarkedet, hvor en da må stille seg i kø sammen med alle andre aktører i markedet som skal ha smolt satt i sjø til samme tid. Det vil også være et spørsmål om disse små brønnbåtene i fremtiden kommer til å være tilgjengelig i det norske markedet, eller om de heller går fast for mindre markeder på Færøyene og Skottland.

Grunnet behovet for forutsigbarhet har MOWI og andre oppdrettere sikret seg brønnbåt kapasitet ved å inngå langtidskontrakter på båter. Dette medfører at det tilgjengelige antall båter i spotmarkedet langt ifra er så stort som klagerne gir inntrykk av.

Dersom MOWI ikke kan benytte de brønnbåtene selskapet har kontrahert, må MOWI stille seg i kø til en brønnbåt har ledig kapasitet, noe som medfører stor fare for forsinkelse som går ut over

fiskevelferden og overlevelse til fisken. Med en kontrahert båt har MOWI også bedre kontroll på smittesituasjonen, risikobildet ved transport mellom anlegg, og andre oppgaver båten utfører.

Det er altså en klar fordel med egne båter av rett størrelse som går på kontrakt, noe MOWI har sikret seg. Disse båtene er større og trenger derfor solide og tryggere kaianlegg med tilstrekkelig dybde.

3. Dagens dybdesituasjon er ikke hensiktsmessig og skaper utfordringer for mannskap, fartøy og dyrevelferd

De båtene Mowi har kontrahert, og som Mowi mener det er riktig og hensiktsmessig å benytte, trenger mer dybde. Konkret skaper de manglende dybdeforholdene følgende problemstillinger ved Mowi Kvingo

- Dybdeforholdene medfører at anløp er underlagt restriksjoner i forhold til vannstand og værforhold, noe som medfører at planlagte operasjoner må utsettes eller avbrytes. F.eks. medfører tidevann normalt en utsettelse på 6-8 timer. Slike forsinkelser og avbrudd er uheldig for fiskevelferd i forhold til økt stressnivå.
- Bunnforholdene medfører at fartøyene må gå inn med barbord side og legge slange over dekk, noe som medfører behov for lengre slange. Lengre slange medfører økt risiko for sprekk og rømning.
- Dybdeforholdene medfører fare for skade på fartøy. For å unngå skade på fartøy vil det kunne oppstå situasjoner med behov for plutselige tiltak for å avverge materiellskade, noe som generelt øker risikoen for mannskap og annet personell.
- Vanninntakene sitter i bunnen av båtene. Ved for lite klaring mot bunn er det ekstra risiko for å suge inn bunnslam, småstein og sand, noe som igjen kan medføre tette filtre og begrenset sirkulasjon, noe som igjen kan påvirke fiskevelferden.
- For omgivelsene vil utsatte og avbrutte anløp medføre mer sjenanse ved at fartøy generelt sett vil benytte mer tid i tilknytning til anlegget. Dersom Mowi kan bruke de kontraherte brønnbåtene på en ny og sikrere brygge vil antall anløpstimer ved kai bli redusert til glede for omgivelsene.

Til sakens opplysning vedlegges også:

- Vedlegg 1: Uttalelse fra kaptein på brønnbåten «Inter Nord»
- Vedlegg 2: Uttalelse fra kaptein på brønnbåten «Ronja Vest»
- Vedlegg 3: Uttalelse fra kaptein på brønnbåten «Aqua Kvaløy»
- Vedlegg 4: Uttalelse fra kaptein på brønnbåten Ronja Christopher»

For at Mowi skal kunne drive sin næringsvirksomhet og ivareta sikkerhetshensyn til mannskap, fartøy og dyrevelferd er det Mowi sin faglige vurdering at en er avhengig av den omsøkte bryggen.

4. Litt om bunnforholdene

I forbindelse med formannskapetets behandling av klagen ble det fremsatt en rekke påstander knyttet til dybder og bunnforhold. Til sakens opplysning har Mowi bedt ansvarlig søker om å illustrere dybdeforhold. Til sakens opplysning vedlegges:

- Vedlegg 5: Illustrasjon av brønnbåten Aqua Kvaløy beliggende ved omsøkt brygge, snitt A
- Vedlegg 6: Illustrasjon av brønnbåten Aqua Kvaløy beliggende ved omsøkt brygge, snitt B

Illustrasjonene viser brønnbåten Aqua Kvaløy beliggende ved den omsøkte brygga plassert 12 meter utenfor dagens brygge. Aqua Kvaløy er den miste av de kontraherte båtene som transporterer smolt for Mowi. Forskjellen på illustrasjon A og B er at snitt A viser fremre del av båten, mens snitt B viser bunnforholdene midtskips.

Snittet er justert for såkalt sjøkartnull, som er laveste vannstand. Snittet viser hvordan sjøbunnen stiger bratt opp mot land. På illustrasjonen kan en også se dagens brygge innenfor den omsøkte brygga. Illustrasjonen viser at Aqua Kvaløy kun kan legge til dagens brygge ved høyvann, og at den trolig vil ta nedi bunn ved lavvann.

Til sakens opplysning vedlegges også

- Vedlegg 7: Illustrasjon av brønnbåten Aqua Maløy beliggende ved omsøkt brygge, snitt A
- Vedlegg 8: Illustrasjon av brønnbåten Aqua Maløy beliggende ved omsøkt brygge, snitt B

Brønnbåten Aqua Maløy er en av de større kontraherte båtene. Illustrasjonene viser at denne båten ikke kan legge til dagens brygge.

Illustrasjonene, og den omsøkte brygga, baserer seg også på grundige forundersøkelser av bunnforholdene da området utenfor anlegget er kupert med flere undervannsskjær. Det ligger derfor grundige vurderinger til grunn for omsøkt brygge.

- Vedlegg 9: Sjømålingsrapport fra Veseth AS

5. Noen avsluttende kommentarer

Klagerne fremhever at båttrafikken er sjenerende for naboene. Hva som er sjenerende beror selvsagt på subjektive forhold, men det er viktig å ha enkelte faktiske forhold klart for seg:

a) Omfang av anløp

Anløpene styres av smoltvinduet, og det er ikke jevn trafikk gjennom året. Mowi anslår at det i all hovedsak har vært tale om mellom 5 og 10 anløp om våren, og tilsvarende antall om høsten. Normal liggetid for hvert anløp er ca. 5 timer, selv om dette kan variere noe.

b) Tillatelse til omsøkt brygge vil ikke føre til økt omfang av båttrafikk, tvert imot.

Med dagens situasjon skjer det ofte at anløp må utsettes og avbrytes. F.eks. kan det tenkes at et planlagt anløp utsettes og brønnbåten blir liggende noen timer i nærheten av anlegget i påvente av bedre værforhold eller høyvann. Tilsvarende ved avbrutte anløp, som i tillegg medfører at total liggetid ved kai blir lengre.

c) Hvem blir berørt?

De eiendommene som ligger nærmest bryggeanlegget, og som er de som i all hovedsak blir berørt av båttrafikken, blir nyttet som fritidsboliger. Denne omstendighet, sett i sammenheng med det beskrevne omfang av anløp (blant annet at det i all hovedsak er tale om vår og høst), bør være relevant ved vurdering av saken.


Klagerne har også stilt spørsmål om hvorfor det er behov for å endre på eksisterende brygge som ble omsøkt så sent som i 2018. Endringen i 2018 dreide seg om en utvidelse/forlengelse av en eksisterende gammel brygge. Dersom det hadde blitt bygd en ny brygge i 2018 ville en søkt om å plassere brygga lengre ut. I etterpåklokskapens lys burde en ha foretatt grundigere undersøkelser i

forbindelse med arbeidet som ble gjort i 2018. Hadde en den gang hatt den kunnskapen en har i dag, ville en ha søkt om å plassere brygga lengre ut. Dette i kombinasjon med den utvikling som har vært siden 2018, medfører at det i dag er prekært å få etablert den omsøkte brygga.

6. Forøvrig viser vi til rådmannens framlegg til vedtak

Bergen, 17.12.21

For Mowi ASA



Børge Takvam
Produksjonssjef Ferskvann

Mowi ASA Region South

Mobile: +47 41100519

Mail: borge.takvam@mowi.com

MOWI[®]

