

Til den det måtte angå

Sandnessjøen 16/12 2021

Undertegnede er kaptein på brønnbåten «Inter Nord» og kan bekrefte å ha vært på Kvingo og hentet smolt flere ganger i høst. Jeg har vært kaptein på brønnbåt siden 2009, på forskjellige båter i forskjellige rederier.

Dagens arrangement for lasting av smolt på Kvingo er ikke tilpasset den størrelse båter som rederiene besitter i dag. «Inter Nord» er en middels brønnbåt på 2800 m³ brønnvolum og måler 69 meter lang, 14 meter bred, og dypgang på 6,4 meter. Når flytebrygga ble lagt ut var de store brønnbåtene 650 m³. Det er noen rederier som har denne størrelse båter men de opererer i Chile og Canada. Dagens beliggenhet av flytebrygge gir båtene svært små marginer ved ankomst og avgang i forhold til sikkerhet og fiskevelferd.

Sikkerhet:

Ved ankomst og avgang er båtene svært nært land og det er en smal renne vi kan seile inn for å legge til dagens flytebrygge. Utfordringene er hvis noen feilbedømmer avstand, vær og strøm vil båtene kunne få grunnberøring med dertil uønskede hendelser. En ting er de kostnadene som vil følge av skrogskaide, skade på propell og ror. Men det vil også være en reell fare for utslipp av diesel, smørolje og kloakk som vil være svært ødeleggende for miljøet i fjæra på Kvingo.

En anen stor utfordring slik brygge er plassert i dag er at man kan bli «fanget» av været. I dag er værmeldingene ganske bra, men vi opplever fra tid til annen at det meldes feil eller at lokale forhold kan være ganske uforutsigbare. Når du er fortøyd og begynt å laste, og hvis det blåser opp er det ingen retrett slik brygge er plassert i dag. Det skjer fra tid til annen at båtene forlater merder og flytebrygger nå været øker for det er sikrere for båt, mannskap, fisk, og utstyr at vi ligger på været «ute i fjorden». På Kvingo har vi ikke denne retrettmuligheten pr i dag da vi risikerer å drifte på grunn.

Fiskevelferd

Som et av tiltakene for å øke smoltens fiskevelferd har mattilsynet innført krav til at alt vann som tilføres smolt i brønnbåt skal være UV behandlet. Alle brønnbåter som kjører smolt har UV. Problemet er imidlertid at når vi ligger på Kvingo og sirkulerer friskt vann inn i brønnene gjennom UV, så virker ikke UV fordi vannet har for mye partikler. Når vi pumper inn vann så «støvsuger» vi bunnen fordi det er veldig grunt der dagens flytebrygge ligger.

Med hilsen

Lars Arne Svendsen

Kaptein Inter Nord

Fra: [Andvik, Magrete Skuggedal](#)
Til: [Gangsoy, Christian](#); [Bue, Mona](#); [Vetas, Trond](#); [Takvam, Borge](#); [Vage, Reidar](#); [Jone Staalesen](#)
Emne: Fwd: Tilkomst til lasteplass Kvingo
Dato: 14. desember 2021 18:04:15
Vedlegg: [image001.png](#)
[image002.jpg](#)

God aften!

Videresender fra skipper som har vore inne med Ronja Tind, 1800 m3.

Mvh. Magrete

Få [Outlook for Android](#)

Fra: Ronja Vest <ronja.vest@solvtrans.no>
Sendt: tirsdag 14. desember 2021, 15:53
Til: Andvik, Magrete Skuggedal
Emne: Tilkomst til lasteplass Kvingo

ALERT: This message originated outside of Mowi's network. **BE CAUTIOUS** before clicking any link or attachment.

Hei,

Siden 2005 har jeg seilt som styrmann og kaptein på forskjellige brønnbåter. I løpet av disse årene har jeg vært mange ganger på Kvingo og lastet smolt.

De siste 7 årene har jeg i hovedsak seilt på «M/S Øysund» og «M/S Øytind» som er søsterskip. Disse båtene laster 1800m3 og er 70 m. lengde og 5,5 m. dypgang.

Slik flytebryggen på Kvingo ligger nå er det tilkomst for denne størrelse båt, men blir likevel utfordringer i dårlig vær da bryggen ligger nærme land og der er begrenset dybde.

I dag er jeg på en helt ny båt, M/S Ronja Vest. Denne er 87m. lengde Og 7,3 m. dybde. Dersom denne båten skal laste på Kvingo må det bygges ny flytebrygge og denne må forankres der det er sikker dybde.

Ved anløp til smoltlokalteter er brønnbåtene avhengig av sikker fortøyning, god bunnklaring slik at det er mulig å ta inn vann uten å suge inn partikler fra bunn (dette handler om fiskevelferd) og at der er en sikker plattform for lasteslanger fra land.

Gamle, dårlige brygger og lite bunnklaring vil alltid medføre risiko for uhell. (Rømming, fiskedød som følge av dårlig vannkvalitet, tau i propell osv,)

Trenden i dag er at det bygges større båter som skal møte fremtidens krav til transport av fisk. Det kommer stadig mer utstyr som krever plass. Dette medfører at tilkomst til lasteplass må dimensjoneres deretter.

De siste årene har vi sett at mange selskap gjør utbedringer ved smoltanleggene sine, de investerer i solide betongbrygger som blir forankret for å kunne ta imot de største båtene som er i markedet i dag.

Kvingo er definitivt ett av de anleggene der det er behov for oppgradering av flytebrygge for å sikre sikker fortøyning og håndtering av fisk til båt.

Mvh/brg

Jens-Einar Helland
Kaptein Ronja Vest

Solvtrans AS
Tel.: +47 919 96 586
E-mail: bro.ronja.vest@solvtrans.no
Adr.: Skansekaia 4b | 6002 Ålesund | Norway

Fra: [Aqua Kvaloy - Master](#)
Til: [Andvik, Magrete Skuggedal](#)
Emne: Brygge på Kvingo
Dato: 29. november 2021 09:15:08
Vedlegg: [image001.png](#)

ALERT: This message originated outside of Mowi's network. **BE CAUTIOUS** before clicking any link or attachment.

Hei!

Ja, det finnes jo en del mindre båter på markedet i dag, men de fleste brønnbåter som bygges i dag ligger i størrelseskategorien 2500m³ og oppover, selv smoltbåter. Ta f.eks. oss, som måler 3000m³ og Ronja Christopher med sine 2500m³. Det er ofte behov for såpass store båter i dag, tar man hensyn til tetthetsgrensen til Mowi som ligger på om lag 35 kg/m³.

Vi med våre 3000m³ lastekapasitet, 77m lengde og knappe 7 meter dypgang har utfordringer med å laste hos dere. Det er veldig lite som skal til for at vi må avbryte en eventuell operasjon der. Det kan være vær og vind, men også tidevann. Ved lavvann er det rett og slett ikke dypt nok for oss hos dere slik det er i dag. Det kan jo også være at f.eks. Aqua Maløy også skal kjøre smolt, og det blir jo enda mer knapt, da de er både lengre og dypere.

Flere oppdrettere ønsker nå å satse på dedikerte smoltbåter, noe vi er. Det å leie inn eksterne båter som gjerne driver med både avlusing og slaktefisk i mellomtiden tilfører en større risiko for smittespredning, selv om båten både har hatt nedvask med veterinærattest, karantene og evt slippsetting. Det er derfor viktig at den dedikerte smoltbåten kan gjøre mest mulig av oppdragene, inkludert det å laste hos dere.

Vanninntakene våre sitter i bunnen av båten og ved for lite klaring til bunn, så er det en ekstra risiko for at en suger inn småstein, sand osv (selv om vi som oftest ligger lukket). Dette kan skape problemer med tette filtre og dermed begrenset sirkulasjon om ikke en er obs på det. Forskjellige rederier opererer også med en satt UKC (under keel clearance) som fastsetter krav til bybde ved kai, under seiling osv.

Jeg mener at det absolutt må på plass en ny brygge hos dere som er lengre ut i fjorden. Med dagens brygge må vi inn med BB side og legge slange over dekk. Vi tar ingen sjanser, men det er en økt risiko for sprekk på slange, dess lengre den er. Ved en ny brygge kan man få et mye bedre lastesystem med hensyn til rømningsikkerhet, og man er også sikker på at en ikke trenger å avbryte lasting på grunn av tidevann, bare det kan forsinke operasjonen med 6-7-8 timer.

Slå gjerne på tråden om det er noe jeg har glemt å ta med her!

Med vennlig hilsen/Best regards
Anders Dalseth
Master

AQUA KVALOY
GSM: +47 915 85 315
E-mail: master@kvaloy.dess.no
DESS Aquaculture Shipping AS
www.dessaqua.no

cid:15917801813212

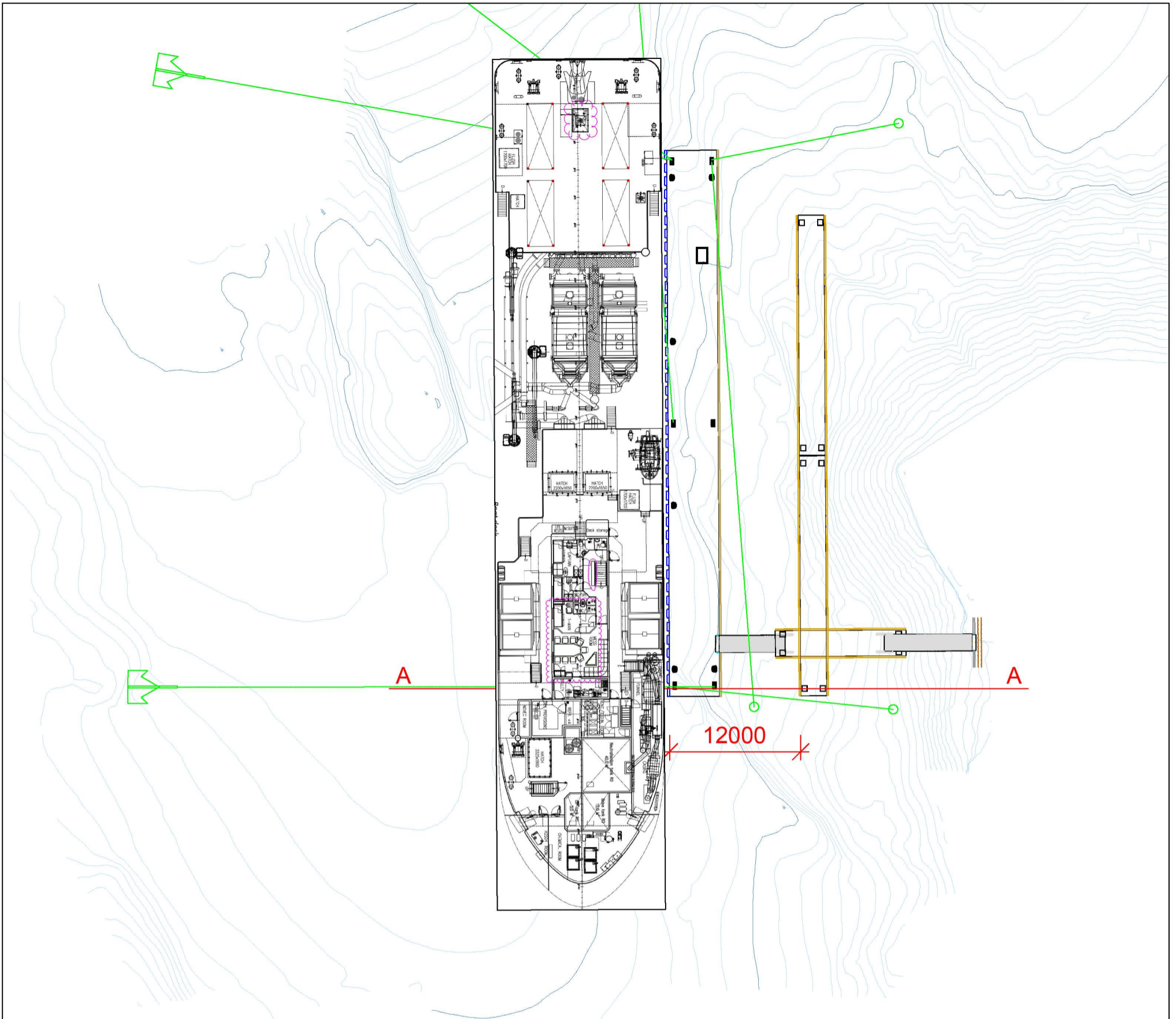


Fra: [Torbjørn Tvedt](#)
Til: [Andvik, Magrete Skuggedal](#)
Emne: Flytting av brygge.
Dato: 28. november 2021 19:09:40

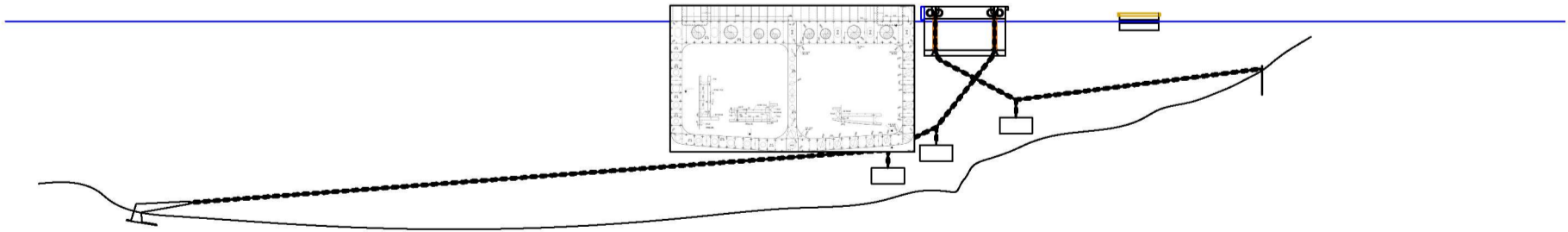
ALERT: This message originated outside of Mowi's network. BE CAUTIOUS before clicking any link or attachment.


Hei, eg ser på det som en stor fordel for brønnbåtane at brygga blir flytta ut, det er veldig små marginer der no, selv med dei små båtane. Både med tanke på dybde for båtene og med tanke på sirkulasjon. Når me sirkulerer så er det lett for at bunnslam, sand o.l blir virvla opp og kommer inn i systema våre. Det er jo og slik no at det stadig blir større fisk og større laster fra smoltanlegga. Brønnbåtane blir stadig større og dei små båtane blir ofte sendt til område med mindre produksjon, eks Island og Skottland. Slik at det blir nok ein nødvendighet å ordne med bedre tilkomst til båtane.

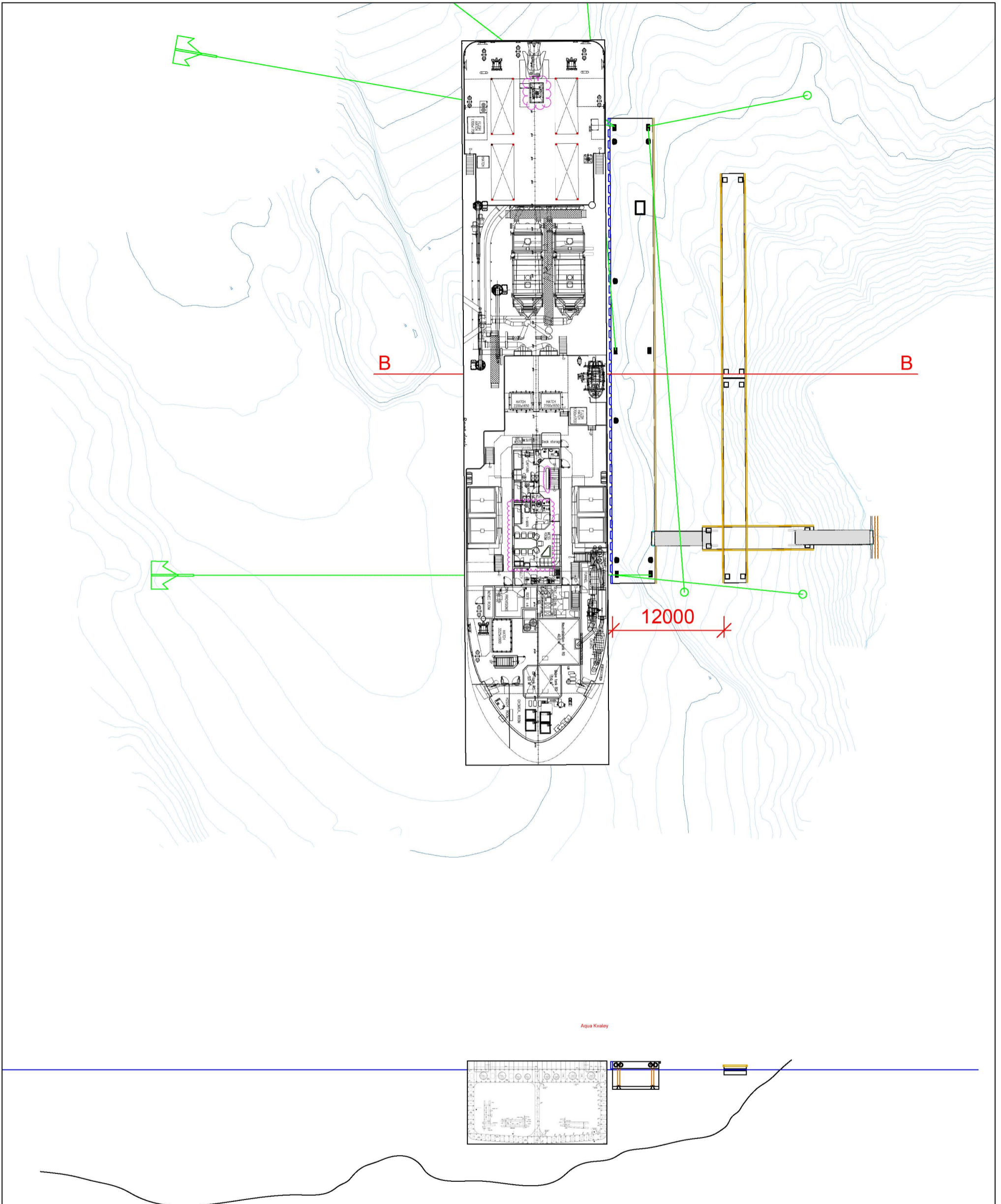
Mvh Torbjørn Tvedt
Skipper på Ronja Christopher
mob: 47281440
E-Mail: torbjorn.tvedt@haugnett.no




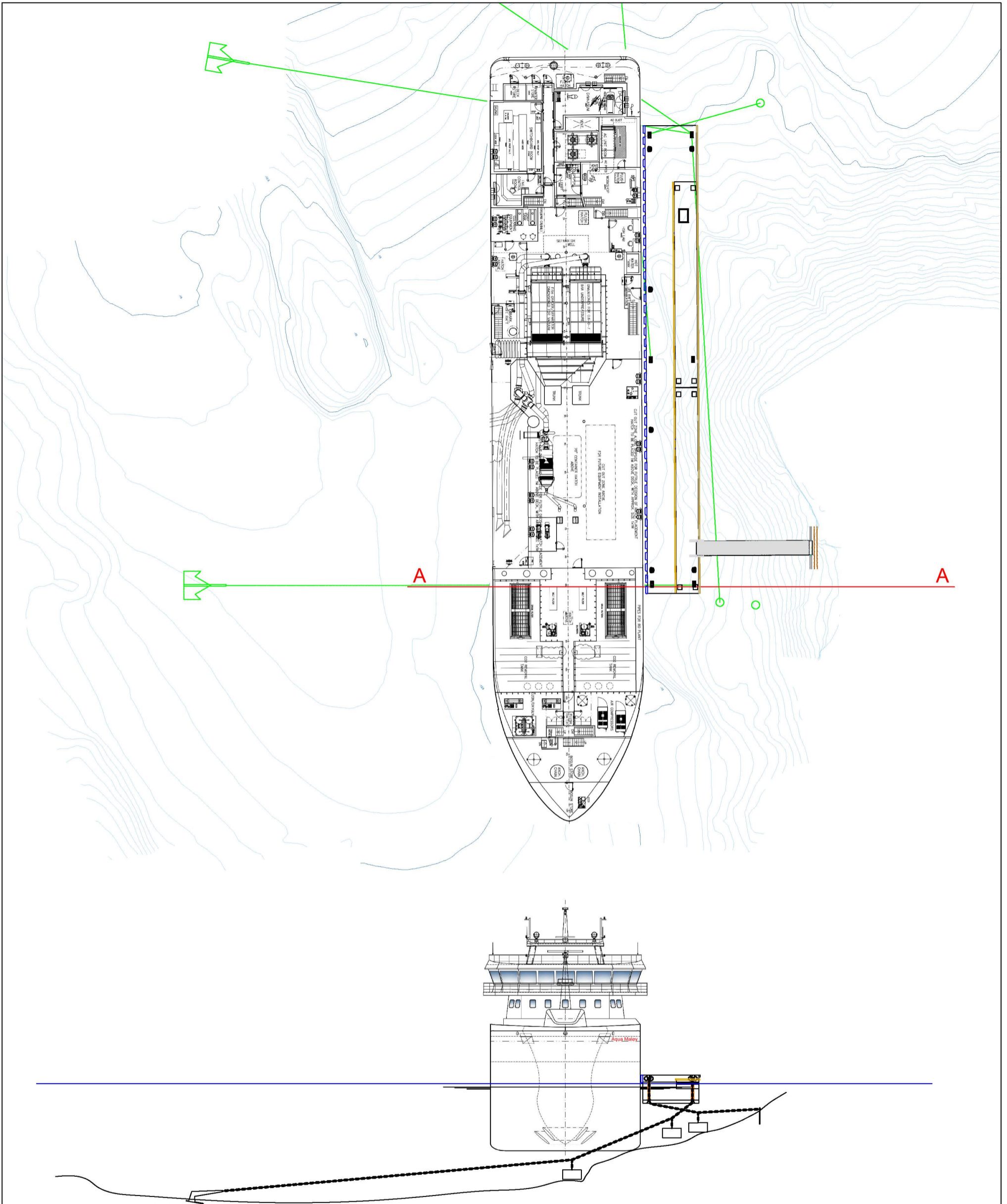
Aqua Kvaløy




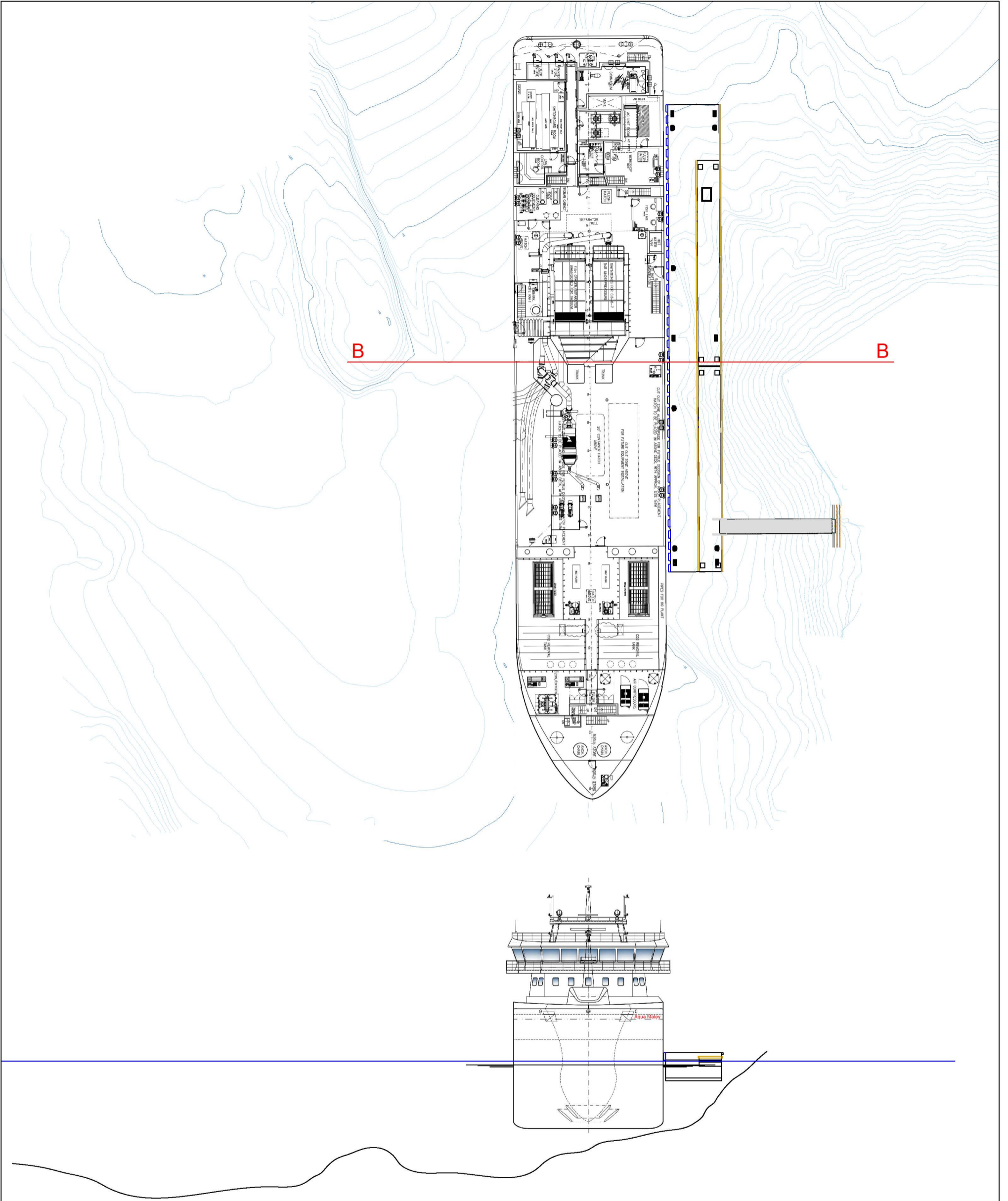
Rev.	Teikn.	Dato	Revisjonen gjeld	Godkj.	Dato
Prosjekt Mowi Kvingo				Prosjektnr. 00000	
Tittel Snitt A-A Sjøkartnull er referansenivå Aqua Kvaløy			Teikna av JEH	Teikna dato 15.12.2021	Kontrollert av NN
Teikn.nr. 00-00-00			Papirformat A3	Målestokk 1:400	Erstattar Ingen ting
Rev. -					




Rev.	Teikn.	Dato	Revisjonen gjeld	Godkj.	Dato
Prosjekt Mowi Kvingo				Prosjektnr. 00000	
Tittel Snitt B-B Sjøkartnull er referansenivå Aqua Kvaløy			Teikna av JEH	Teikna dato 15.12.2021	Kontrollert av NN
Teikn.nr. 00-00-00			Papirformat A3	Målestokk 1:400	Erstattar Ingen ting
Rev. -					



Rev.	Teikn.	Dato	Revisjonen gjeld	Godkj.	Dato
Prosjekt Mowi Kvingo				Prosjektnr. 00000	
Tittel Snitt A-A Ny kai plassert over gammel kai Sjøkartnull er referansenivå			Teikna av JEH	Teikna dato 05.12.2021	Kontrollert av NN
Teikn.nr. 00-00-00			Papirformat A3	Målestokk 1:400	Erstattar Ingen ting
Rev. -					



Rev.	Teikn.	Dato	Revisjonen gjeld	Godkj.	Dato
Prosjekt Mowi Kvingo				Prosjektnr. 00000	
Tittel Snitt B-B Ny kai plassert over gammel kai Sjøkartnull er referansenivå			Teikna av JEH	Teikna dato 05.12.2021	Kontrollert av NN
Teikn.nr. 00-00-00			Papirformat A3	Målestokk 1:400	Erstattar Ingen ting
Rev. -					

Sjømålingsrapport

20-015 Kvingo - Masfjordnes



Utførende personell sjømåling: Øyvind Helgeland og Håvard Hjortland

Personell prosessering og rapportering: Øyvind Helgeland

Utstyr

Ekkolodd: Kongsberg EM 2040 P

Sensor for lydhastighet ved ekkolodd: AML Micro SV.

Probe for lydhastighetsprofil: AML Base X2 SVP.

MRU: Kongsberg Seatex MRU H

Posisjon: Kongsberg Seapath 130 med Smartnet RTK-korreksjon fra GSM-modem/NTRIP-klient.

Fartøy: Maritime Robotics Otter USV.

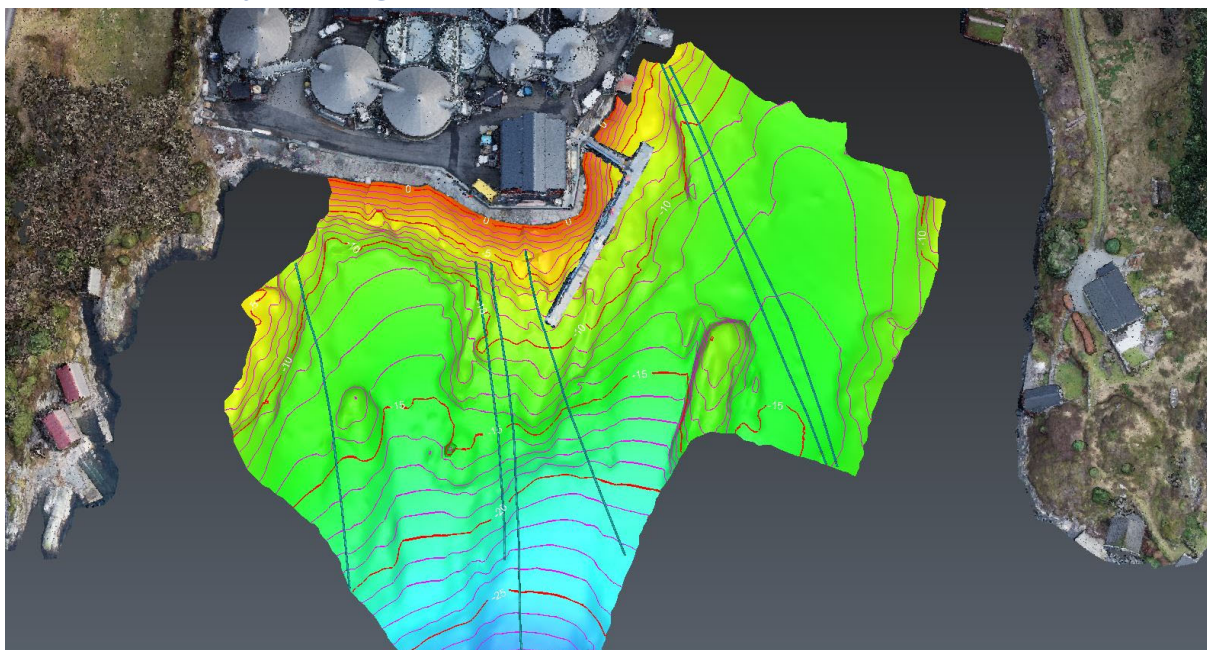
Software for sjømåling: Kongsberg SIS 5.

Software for prosessering: QPS Qimera.

Drone: DJI Phantom drone me RTK

Software for drone prosessering: Agisoft photoscan

Områder for sjømåling



Området som er kartlagt i sjøen sammen med deler av området som er kartlagt på land med drone

Vær

Overskyet, opphold, 2grader og frisk bris.

Koordinatsystem

Euref 89 UTM sone 32, NN2000 høyder

Resultat

Havbunnen er kartlagt innenfor det angitte områder og skråninger på land er kartlagt med drone slik at vi får en modell som er sømløs helt opp til over vannspeilet.

Det er oppdaget 6 ledninger i bunndataene. Disse er tatt ut som linjer på DXF format

Dataleveranse

- DWG bunnmodell sydd sammen med landdata opp til kote +4
- DWG høydekoter sydd sammen med landdata opp til kote +4
- DXF fil med linjer på rør/ledninger
- Bilder/skjermbilder av modellene
- Punktsky fra drone/landdata
- Georefererte tiff-bilder av backscatter og bunndata
- Bilder fra drone

Alle dataene ligger på Dropbox:

<https://www.dropbox.com/sh/0f7170mfu5ncnji/AAAqrAQYroNDCMaDrAff-D-ea?dl=0>

Ta gjerne kontakt for gjennomgang av dataene, eller ønsker om andre filformat.

