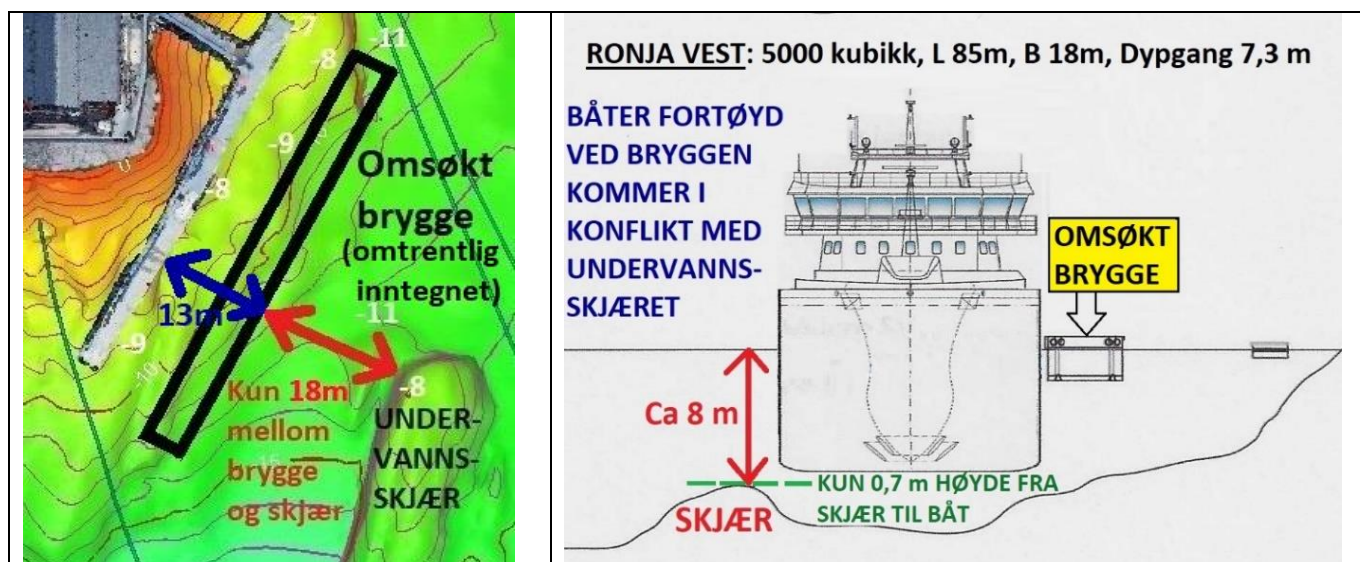


Viser til klagesak 106/2021 som var til behandling i Formannskapet 22.11.2021. Det ble der fattet vedtak om at "Klagen vert teke til følgje. Det vert ikkje gjeve dispensasjon i medhald av plan- og bygningslova sin § 19-2 for omsøkt utviding av eksisterande flytebrygge gbnr 38/2."

Tiltakshaver Mowi påklaget 19.12.2021 dette vedtaket. Vi vil kommentere de påstander som ble fremlagt i Mowi sin klage. [Merknaden vår er på 6 sider. Tilhørende dokumentasjon med tegninger/ kart er lagt inn på side 7-11.]

Aller først vil vi imidlertid påpeke at den omsøkte bryggen, pga et større undervannsskjær i viken som vil komme i konflikt med bryggen, ikke vil være realiserbar. Brønnbåter som ligger fortøyd ved den omsøkte bryggen vil kunne ta borti skjæret og få grunnberøring, samt at båtene må kjøre over skjæret for å ankomme bryggen. I tillegg vil tiltakets omfattende fortøyningskjettinger kunne komme i konflikt med båtenes ankomst, og de vil gjøre at det kun blir 6,7 meters dybde inne ved bryggen. Dette er en alt for liten dybde for de brønnbåtene som Mowi ønsker å benytte. [At brønnbåter fortøyd ved omsøkt brygge vil ta nedi forankringskjettingene er også dokumentert av Mowi selv, i 'vedlegg 5' til deres klage. Dybden ned til kjettingene er hentet fra 'vedlegg E1' i dispensasjonssøknaden.] - Dybdeforholdene vil av disse årsaker *ikke* bli bedre ved omsøkt brygge enn ved den eksisterende bryggen, snarere tvert imot, og det vil være stor risiko for grunnberøring og skader dersom den omsøkte bryggen hadde blitt bygget. – Alle disse forholdene er mer inngående dokumentert i Vedlegg 1.



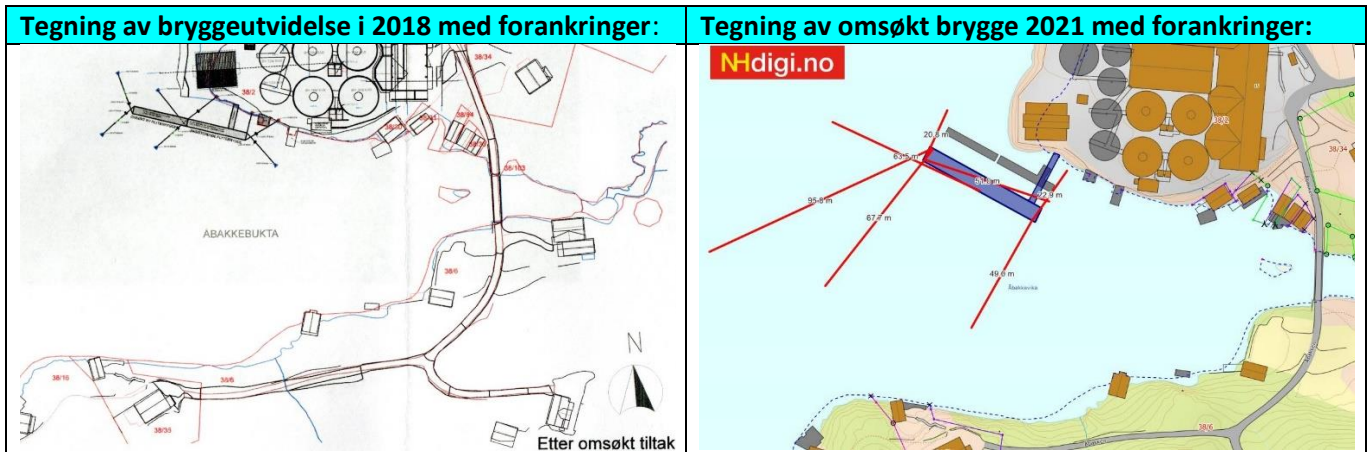
Pkt.1 - Hva saken dreier seg om:

Mowi søker dispensasjon fra Kommuneplanen for å bygge en ny brygge midt i Åbakkevika, kun 3 år etter at de fikk dispensasjon til en omfattende oppgradering/ utvidelse (fra 22m til 45m lengde) av eksisterende brygge i 2018. Ny 12-årsplan for Arealdel til Kommuneplan ble vedtatt så sent som i mai 2019. Mowi kom ikke med noen innspill til denne. Likevel søker de nå om dispensasjon til en ny brygge, fordi de har fått det for seg at de ønsker å benytte de mest gigantiske båtene på markedet, istedenfor normalt store båter som den eksisterende bryggen ble bygget for.

Den omsøkte vinkelbryggen skal ifølge 'Situasjonsplan D1' som var vedlagt dispensasjonssøknaden av 01.06.2021, legges **13 meter** lenger ut i viken enn den eksisterende bryggen, og totalt 27 meter ut fra land. (Mowi har feilaktig oppgitt 12 meter i sin klage av 19.12.2021.) Omsøkt vinkelbrygge vil oppta et 1350 m² stort areal av den vesle Åbakkevika, og vil dermed bli et betydelig inngrep i det som i Kommuneplanen er nedfelt som et vernet sjø-/strandområde. (Forankringene vil legge beslag på nærmere 7500 m², noe som er mer enn arealet til en fotballbane.) Omsøkt brygge vil oppta store deler av viken (både over og under vann), og være betydelig mer inngripende på Åbakkevika (både fysisk og estetisk), enn det som er tilfelle med den eksisterende bryggen. (Se kart på s.2) Tiltaket vil medføre at hensynene i kommuneplanen blir vesentlig tilsidesatt.

Det omsøkte bryggeanlegget og dets omfattende forankringsløsninger i sjøen, vil være i konflikt med arealformålet og innvirke negativt på allmenn bruk av viken; bl.a til fiske og annen fritidsbruk. Tiltaket vil også utgjøre et stort naturinngrep som vil være i konflikt med vernetanken av sjø-/strandsone som ligger nedfelt i Kommuneplanen og Pbl § 1-8. [Se mer om dette i Vedlegg 2 og 3. Se også kart-dokumentasjon i saksvedlegg C6.]

Miljøkonsekvensene av en stor brygge langt ut i viken, vil bl.a være at den vil virke som en bølgedemper og bremse bortføring av slam etc; både ved liten og stor flomelv, med påfølgende sedimentering.



1a) 'Mobil brygge':

Mowi skriver at flytebrygger «er reversible tiltak som forholdsvis enkelt kan flyttes om en senere planprosess skulle finne ut at bryggene bør justeres eller ha en annen plassering». En 'mobil brygge' ville vært et helt annet tiltak enn det som er omsøkt. Mowi har foretatt grundige bunnundersøkelser, og må være fullt klart over at deres omsøkte brygge ikke er realiserbar pga undervannsskjæret. Dersom dispensasjon hadde blitt gitt, ville deres neste skritt (med stor sannsynlighet) vært å søke om få flytte bryggen enda lenger ut i viken. (Det ville vært vanskelig for kommunen å nekte dem dette, hvis først bryggen er bygget og ikke kan brukes der den ligger.) Minner om at Mowi i den første bryggesøknaden som ble sendt (29.03.2021) opprinnelig søkte om å få plassere omsøkt brygge midt i viken, ca 45 meter ut fra land. Det kan synes som om dette fortsatt er deres endelige plan.

1b) Vedr. påstand om at omsøkt brygge vil bli mer robust/ stabil:

Det ble utarbeidet nøyaktige tegninger for utvidelsen av den eksisterende bryggen i 2018, hvor også dybder og forankringer i sjøbunnen var tegnet inn. [Se Vedlegg 3a - Dispensasjonssøknad 26.02.2018 med tegninger og kart.] Marina Solutions (som er ansvarlig søker for omsøkt brygge i 2021) sto også den gang som utøvende søker og var ansvarlig for prosjekteringen. I følge søknaden skulle bryggen gjennom utvidelsen være fullt oppdatert til å ta imot moderne brønnbåter som i kapasitet ville være tilpasset anleggets drift og produksjon. Bryggen ble dermed dimensjonert for normalt store brønnbåter på 1500-3000 kubikk, og dybdeforholdene ble følgelig også ansett som gode nok for denne størrelse båter. [Se Vedlegg 3.]

Dersom bryggen i 2018 hadde blitt bygget i hht søknaden og den godkjenning som ble gitt, ville bryggen nå ha vært mer enn solid nok til å fortøye de brønnbåtene som den ble dimensjonert for.

På synfaringen før Formannskapsmøtet 22.11.2021, innrømte imidlertid daglig leder v/ Mowi Kvingo at den eksisterende bryggen ved utvidelsen i 2018 *ikke* ble bygget i hht det som var omsøkt. I stedet for å benytte tunge materialer og bygge bryggen slik den skulle for å kunne fortøye *brønnbåter*, ble det brukt for lette/ svake materialer (som var billigere). Bryggen ble dermed bygget for dårlig/ lett, og ifølge daglig leder ble bryggen egentlig bygget etter den standard som gjelder for *fritidsbåter*. I tillegg ble ikke den gamle bryggen (på 22 meter) erstattet med nye, tyngre materialer. (Det var kun påbyggingsdelen som ble bygget.) Av den grunn ble også bryggen totalt sett for lite solid i forhold til å skulle fortøye brønnbåter. - Det at ikke bryggen ble bygget i hht det omsøkte formål må anses som et brudd på den godkjenning som ble gitt i 2018. Dette er også et alvorlig sikkerhetsbrudd fra Mowi sin side, som har medført økt rømningsfare for fisk og større risiko for både båter og mannskap.

Eventuelle problemer med den eksisterende bryggen er således noe som Mowi må ta på sin egen kappe og rette opp, i hht de tegningene som ble godkjent i 2018.

1c) Vedr. samfunnmessig betydning av anlegget:

Mowi betaler ingen vannavgift for sitt enorme vannuttak fra Sørkvingevassdraget, De har heller ikke bidratt positivt til lokalsamfunnet. Senest i 2021 avslo Mowi å bidra med midler for at Helselaget skulle få installert noen veilys ved en vei uten fotgjengerfelt hvor skolebarn ferdes. Så vidt vi kjenner til har heller ikke nærbutikken merket noen økt handel pga Mowi. De fleste handler nær der de selv bor. Kun 2 av de tilsatte bor i nærområdet.

Masfjorden kommune får svært lite inntekt fra anlegget; kun 0,7% eiendomsskatt samt inntektsskatt fra de 7 fast tilsatte som er bosatt i kommunen. Kommunens andel av inntektsskatten utgjorde i 2020 omtrent en halv million kroner, og eiendomsskatten utgjorde kr. 141 960 – dvs kun ca. kr.700 000 totalt.

Pkt.2:

2a) Vedr. leie av brønnbåter:

75 % av de norske rederiene sine brønnbåter er på under 3000 kubikk. Kun 8,5 % av båtene er på over 3500 kubikk, og Mowi står nærmest alene når det gjelder å ensidig satse på slike gigantbåter. [Se oversiktstabell over den norske brønnbåtflåten på side 4 i Vedlegg 1.] Mowi sin påstand om at «den samfunnsmessige utviklingen har medført at båtene som kontraheres i det norske markedet hovedsakelig er av den størrelse som MOWI har kontrahert» er således uriktig.

Det er heller ikke riktig at de mindre båtene blir sendt ut av landet. Eksempelvis så bygget Sølvtrans (som er et av landets største brønnbåtrederier) i 2020 tre mindre båter; en på 1800m³ og to på 2 500 m³. Alle disse brønnbåtene skal iflg. Sølvtrans operere i Norge. [Kilde: Intervju i Kyst.no med Sølvtrans sin konsernsjef, Roger Halsebakk]

Det som til syvende og sist vil være avgjørende for båtvalget, vil imidlertid alltid være de rådende havneforhold der båtene skal benyttes. I egenskap av å være verdens største aktør innen lakseoppdrett, har Mowi både økonomi og forhandlingskraft til å kunne inngå leieavtaler på akkurat de brønnbåtene som de ønsker til sine ulike fiskeanlegg.

Mange oppdrettsselskaper inngår langtidskontrakter på brønnbåter, men ikke alle. Båtene på langtidskontrakt er ikke i bruk hele tiden, og det er derfor vanlig å leie dem ut på spot-markedet mellom de faste oppdragene. Ettersom faste oppdrag vanligvis avtales lang tid i forveien, har rederiene god oversikt på når båtene vil være ledige. Man vil derfor også kunne leie båter på spot-markedet i god tid før fisken skal hentes. Tiden som fisken er i smoltvinduet kan dessuten reguleres veldig fleksibelt, og det er derfor ikke noen fare for fiskevelferden dersom det blir forsinkelser eller noe venting på brønnbåter. (Se pkt.2b nedenfor.)

2b) Vedr. smoltvinduet og levering av smolt: [Kilder: Daglig leder på et settefiskanlegg, iLaks.no og Stim.no]

Det er ikke riktig at 'smoltvinduet' er av kort varighet. Dagens teknologi gjør at 'smoltvinduet' i dag kan reguleres omtrent som en vil, og når fisken skal være klar til henting kan i prinsippet reguleres slik oppdretter og settefisk-leverandør blir enige om. Det er heller ikke slik at om levering/mottak av smolt blir utsatt, så desmoltifiserer smolten. 'Smoltvinduet' kan styres tidsmessig og tilpasses tidspunkter smolten skal hentes. Forskyvninger av leveringstidspunktet kan derfor takles underveis uten at det går ut over smoltens velferd, kvalitet eller overlevelse.

Reguleringen av 'smoltvinduet' skjer ved hjelp av lys, temperatur, sjøvann og fôr-sammensetning. Fôringmetoden 'SuperSmolt' gir ifølge oppdrettsnæringens forum iLaks stor fleksibilitet for den perioden fisken er i smoltvinduet:

“Fisk som går på SuperSmolt-programmet kan holdes i smoltvinduet på nærmest ubestemt tid, uten å desmoltifisere. Dette gjør det enkelt å produsere fiskegrupper hvor samtlige fisk har solid smoltstatus før utsett.»

[Kilde: Stim.no – <https://stim.no/produktgrupper/supersmolt-feed-only/>]

«På settefiskside er fordelene [med SuperSmolt] først og fremst at en kan få fisken i smoltvinduet, og holde den der når en selv ønsker. ...Skulle det oppstå en situasjon der leveringen av smolten må utsettes, holdes fisken i smoltvinduet ved å kjøre fisken videre på SuperSmolt. Dette kan en også gjøre dersom en ønsker å produsere stor smolt.» [Kilde: iLaks.no - <https://ilaks.no/mot-slutten-for-lysstyrt-smolt/>]

På grunn av at 'smoltvinduet' er så fleksibelt, er det fullt mulig å spre leveringstidspunktene slik at en unngår å måtte sitte i ventekø for levering. Det er dermed fullt mulig både å ivareta fiskevelferden og tilpasse klargjøringen av fisken etter når en har tilgang på brønnbåter.

2c) Vedr. størrelse på båter, smoltstørrelse og fiskevelferd:

Påstanden om at kontraherte båter gir bedre kontroll på smittesituasjonen er uriktig. Det er ingen brønnbåter som kun opererer ved ett fiskeanlegg; heller ikke de som har faste leieavtaler. De veksler mellom ulike oppdrag og anlegg, derav også myndighetenes pålegg om desinfiseringstiltak. Argumentet om at 'dedikerte båter' gir mindre smitterisiko stemmer derfor ikke. Smittevernet er regulert av egne forskrifter.

Fordelen med store båter er kun av økonomisk art (færre anløp kan gi lavere transportkostnader), og har ingen ting med fiskevelferd å gjøre. - En større båt med større kubikk fører like mange kg smolt per kubikkmeter som mindre båter. Antallet fisk per kubikk tilpasses dessuten etter fiskens størrelse, og den totale biomasse som båtene frakter vil være den samme likegyldig om smolten er stor eller liten.

Fiskevelferden er for øvrig ivare tatt både av Mattilsynet og egne forskrifter, og avhenger ikke av båtstørrelsen. Alle brønnbåter må godkjennes av Mattilsynet minst hvert 5. år.

[Kilde: https://www.mattilsynet.no/fisk_og_akvakultur/akvakultur/bronnbat/fakta_om_bronnbaater_og_annen_transport_av_levende_fisk.5742]

2d) Vedr. at brønnbåtene har flere funksjoner enn før:

Mowi skriver at brønnbåtene skal «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 og frem til levert råvare.»

Dette betyr imidlertid ikke at båtene av den grunn blir større. Rederiet 'Brønnbåt Nord' har eksempelvis i nov.2021 fått bygget en brønnbåt på 1200 kubikk som, i tillegg til å ha alt det nyeste av teknologi og funksjoner, også har hybrid drift. [Kilde: Norske Skipsverft - <https://www.nssm.no/aktuelt/aas-mek-med-kontrakt-pa-bronnbat-med-dieselektrisk-hybrid-fremdrift/>]

Pkt.3:

Det er på ingen måte nødvendig for driften å benytte så gigantiske båter som Mowi har kontrahert/ ønsker å bruke. (Aqua Maløy er på 4000 kubikk og Ronja Vest er på enorme 5000 kubikk.) Flertallet av norske fiskeanlegg benytter båter på 1200-3000 kubikk. [Se Vedlegg 1 - Tabell 1 på s.4]

Dybdeforholdene ved eksisterende brygge er gode nok til normalt store brønnbåter. Minner ellers om at Mowi er i full drift med den eksisterende bryggen. Videre drift er således ikke avhengig av noen ny brygge.

3a) Problemstillinger fremsatt om dybder, anløp, losseavbrudd og tidevann:

De problemene som Mowi omtaler, gjelder kun ved bruk av gigantbåter som er større enn det som bryggen ble dimensjonert for ved utvidelsen/ oppgraderingen i 2018. Det er Mowi sitt ansvar å bruke båter med riktig dypgang, og med det ivareta sikkerheten til båter og personell. [Se mer om dette i Vedlegg 3 og Vedlegg 4, s.1-2 og s.5]

Normalt store brønnbåter, med en dypgang som er tilpasset havneforholdene ved den eksisterende bryggen, vil ikke kunne ta nedi bunnen ved lavvann og kan følgelig trygt ligge til kai på døgnbasis. [Se tegning på s. 5.]

Ettersom 75% av brønnbåt-flåten til de norske rederiene er på under 3000 kubikk, skulle det ikke være noe problem å få tak i båter som passer dybdeforholdene ved bryggen. [Se tabeller på s.4-5 i Vedlegg 1.]

Det fins for øvrig også tidevannstabeller som enhver kaptein kan lese. Det er derfor fullt mulig å planlegge oppholdet etter hva man finner mest gunstig. I følge Mowi er normal liggetid for hvert anløp ca. 5 timer. Påstanden om at båter risikerer å få 6-8 timers utsettelse eller lasteavbrudd gir derfor liten mening.

3b) Vedr. Vanninntak fra sjø:

Det er vanligvis kun når brønnbåtene er under fart og opererer i dypere farvann (midtfjords/ til havs) at systemet for vanninntak under båten er på. Når båtene er på grunnere vann, f.eks inne i havner, pleier man å stenge av bunnventilene til vanninntaket; både som et smittevernstiltak og for ikke å få grums inn i vannet til fisken eller problemer med UV-behandling og tiltetting av filtre.

Brønnbåter bruker et 'lukket system' når de ligger til havn (med tilføring av oksygen, slik at de kan resirkulere vannet). **De er derfor ikke avhengige av utskiftning av sjøvann når de laster fisken.** Fiskevelferden er fullt ivaretatt med det lukkede systemet som de da benytter. Fra og med januar 2021 har for øvrig myndighetene, som et smittevernstiltak, innført krav om en mer omfattende bruk av lukkede systemer, både ved havn og under transport. [Kilder: Mattilsynet, SINTEF, flere artikler på bl.a Kyst.no – Link til en av artiklene: <https://www.kyst.no/article/soelvtrans-sine-broennbaater-er-spesielt-utrustet-for-lukket-transport/>]

3c) Desinfisering av vann: Alle brønnbåter med vanninntak fra sjø har et desinfiserings-system, da dette er pålagt av myndighetene. Alternativt kan båtene benytte et lukket system med vannsirkulering hele tiden.

3d) Vedr. Slangesprekk: Brønnbåtene må gå inn til kai med *babord side*, også ved omsøkt brygge, noe som fører til at en må nytte slange over dekk. Mowi hevder at lenger slange gir større fare for slangesprekk og tap/rømming av smolt, og at det går ut over fiskevelferden. - En ny brygge lenger fra land tilsier lengre slanger og større sprekkfare, og at fiskevelferden vil bli dårligere grunnet lengre transport i slangen.

3e) Liggetiden ved kai er kun den tid båten reelt er ved havn. (Tid som tilbringes ute i fjorden er ikke 'kai-tid'.) Omsøkt brygge vil *ikke* gi færre anløpstimer enn ved eksisterende brygge. Større båter vil tvert imot ligge flere timer til kai enn mindre båter, fordi man da lossere større mengder fisk.

For **naboene** vil bruk av større båter både medføre større støyplager og mer forurensning til luft og sjø utenfor våre strandeieendommer. (Siden Mowi ikke har tilrettelagt for landstrøm, står båtene med motorene på under hele oppholdet.) En plassering av bryggen midt i viken vil også gi større lysplager for de nærmeste naboene, når båtene står med fulle lyskastere på hele natten.

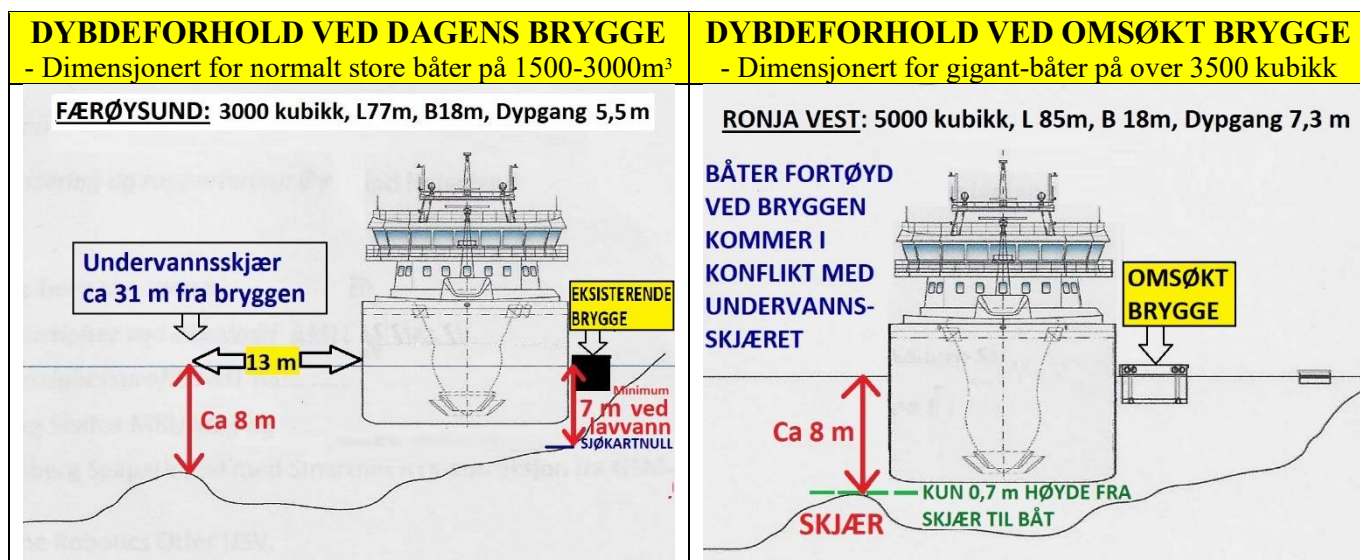
Pkt. 4 - Vedr. Bunnforholdene:

Mowi skriver at «den omsøkte brygga, baserer seg også på grundige forundersøkelser av bunnforholdene da området utenfor anlegget er kupert med flere undervannsskjær». - Det er vanskelig å forstå at Mowi, etter sine forundersøkelser, har plassert omsøkt brygge like ved disse skjærene. [Se karttegninger på s. 1.]

Det er ingen problemer med sjøbunnen utenfor **den eksisterende bryggen**, da denne har god klaring bort til undervannsskjæret ute i viken. Båtene som skal legge til ved denne bryggen har også en bred 'renne' å operere innenfor ved ankomst. [Se kart med koter i Vedlegg 1, s.1.]

Den omsøkte bryggen vil derimot komme i **konflikt med undervannsskjæret**, og dybdeforholdene vil av den grunn ikke bli bedre med denne bryggen; snarere tvert imot. I tillegg vil brønnbåter som skal legge til ved omsøkt brygge måtte kjøre over undervannsskjæret ved ankomst/ avgang, hvilket vil gi **fare for grunnberøring** og være en stor sikkerhetsrisiko. Dybdeforholdene ved omsøkt brygge medfører således betydelig fare for skade på fartøy, materialskader og risiko for personell. [Se mer dokumentasjon i Vedlegg 1, s.1-2.]

Som tegningen nedenfor viser, så er dybdeforholdene ved den **eksisterende bryggen** mer enn gode nok for vanlig store brønnbåter (dvs 1500-3000 kubikk), hvilket var det som denne bryggen i 2018 ble godkjent for. På grunn av undervannsskjæret like ved **omsøkt brygge**, vil derimot dybdeforholdene ved denne bryggen bli **dårligere** enn ved nåværende brygge. [Se mer dokumentasjon i Vedlegg 1.]



UTTALELSER FRA KAPTEINER: [Vedlegg 1-4 i Mowi sin klage.]

Kapteinen på Inter Nord synes ikke å ha fått med seg at eksisterende brygge ble utvidet til dobbel lengde i 2018. At kapteinene på gigantbåtene Aqua Maløy og Ronja Vest argumenterer for en ny brygge er heller ikke overraskende, siden de tror at deres båter vil kunne tas i bruk ved den omsøkte bryggen. I realiteten ville ikke disse båtene kunne benyttes ved bryggen, fordi undervannsskjæret ville gi for dårlig dybde og farlig innseiling.

- **Vedr. dybde ved brygge og vanninntak + desinfisering:** Dette er ingen reell problemstilling, siden båtene går over på 'lukket system' når de ligger til kai. Dette ivaretar både dyrevelferd og gir økt smittevern. (Se pkt.3b-c)

- **Vedr. påstått fare for å bli fanget av været:** Det har aldri vært noen båter som har gått på grunn i Åbakkevika pga uvær. Havnen ligger skjermet for vind – kun sydvestvind kan gi noen småbølger. Eksisterende brygge ligger mer i le innved land, enn omsøkt brygge vil gjøre lenger ute i viken. Man har i dag god tilgang på værreporter. Et uvær kommer dessuten ikke plutselig, så man har god tid til å legge seg ut i fjorden.

- **Vedr. rennen mellom brygge og undervannsskjær:** Rennet er 31 meter bred, hvilket gir god klaring til skjæret ved ankomst til eksisterende brygge. Ved omsøkt brygge vil rennet bli redusert til knapt 18 meters bredde. Båtene vil da måtte *kjøre over undervannsskjæret* for å legge til ved bryggen – noe som gir stor risiko for grunnberøring. Omsøkt brygge gir derfor mindre dybde og dårligere sikkerhet for fartøy og mannskap, enn ved dagens brygge.

Pkt.5:

5a-b) Vedr. anløp: Se det som står skrevet under pkt. 3a og 3e. Ellers er å bemerke at båtene vil bli mer værutsatt ved omsøkt brygge midt ute i viken, enn ved den eksisterende bryggen som ligger mer i le inne ved land.

5c) Vedr. bryggeutvidelsen i 2018: Vil først bemerke at undersøkelser av sjøbunn og dybdeforhold alltid er en del av prosjekteringsarbeidet for nye flytebrygger; så også i 2018. Ut fra tegningene i søknaden 26.02.2018, kan vi ikke se at det er grunnlag for påstanden om at Marina Solutions skulle ha gjort et dårlig arbeid med prosjekteringen. Viser ellers til det som er skrevet under pkt.1b. - Som dokumentert, vil for øvrig *ikke* omsøkt brygge gi bedre dybdeforhold, men tvert imot gi økt risiko for grunnberøring pga undervannsskjæret ved bryggen. [Se Vedlegg 1]

Det har for øvrig *ikke* vært noen 'utvikling' siden 2018 – anleggets produksjon/ aktivitet er den samme, rederienes brønnbåtstørrelser er de samme, og mindre båter tilbyr akkurat de samme systemer/ funksjoner som større båter. Til tross for dette har Mowi de siste to år begynt å kontrahere brønnbåter på enorme 4000-6000 kubikk. Disse ønsker de nå å ta i bruk ved sine ulike fiskeanlegg. – Havnen i Åbakkevika er ikke bygget for slike gigantbåter.

5d) Tiltakets konsekvenser for naboene: Alle naboene vil på ulike måter bli berørt hvis omsøkt brygge blir bygget. Eiendommene nærmest anlegget er for øvrig naboenes primær og sekundærboliger; *ikke* fritidsboliger.

Den omsøkte bryggen er stor og ruvende, og vil med sin plassering langt ut i Åbakkevika dominere hele viken – både fysisk og estetisk. Tiltaket vil være svært skjemmende, og forringe utsikt, bomiljø og Åbakkevika som naturperle. Strandeieendommene vil få redusert eiendomsverdi hvis det urørte sjø- og naturområdet i viken blir utbygd med et gigantisk bryggeanlegg i betong og metall. Tiltaket vil krenke naboenes lovfestede retter (bl.a i hht strandretten), og tilflot til egne naust med båter ved fjære sjø vil også bli sterkt forringet. Bruksmulighetene for viken, bl.a til fiske og annen fritidsbruk, vil bli sterkt redusert. I tillegg vil naboene bli negativt berørt av lys, støyforurensning og uro rundt båttrafikken.

Avslutningsvis:

Det ble så sent som i 2018 gitt dispensasjon fra Kommuneplanen for at den eksisterende bryggen skulle bli oppgradert/ utvidet (fra 22m til 45 m lengde) for å kunne møte dagens behov. Det har ikke vært noen endringer i anleggets aktivitet etter dette.

Regjeringen har gitt pålegg om at tiltak i strandsonen skal legges inn i kommuneplan eller reguleringsplan, og ikke skal gis som enkeltvis dispensasjoner. Hvis det kun 3 år etter sist dispensasjon, gis enda en dispensasjon for samme brygge, vil dette både gå imot de nasjonale føringene og uthule Kommuneplanen som styringsverktøy. Det er i dispensasjonssøknaden av 01.06.2021 dessuten ikke blitt søkt dispensasjon fra Pbl § 1-8 (byggeforsbudet i strandsonen), og tiltaket vil derfor heller ikke ha gyldig godkjenning. [Se også Vedlegg 2, 3 og 3b.]

Formålet med vern av sjø og vassdrag tilsier at slike områder skal holdes fri for bebyggelse og tiltak. Det er i Kommuneplanen også nedsatt forbud mot oppføring av flytebrygger og kaianlegg i Åbakkevika (jf. arealformålet). **Omsøkt tiltak av 01.06.2021 er i vesentlig strid med forutsetningene for arealformålene, og ifølge Pbl §19-2 skal dispensasjon da ikke gis.** Tiltaket gir heller ingen økt samfunnsnytte. Produksjon og antall arbeidsplasser vil være like godt ivaretatt med den eksisterende bryggen. Minner om at anlegget er i full drift med denne bryggen.

Formannskapet vedtok 22.11.2021 at: «*Det vert ikkje gjeve dispensasjon i medhald av plan- og bygningslova sin § 19-2 for omsøkt utviding av eksisterande flytebrygge gbnr 38/2.*» **Vi ber om at dette vedtaket opprettholdes.**

Med vennlig hilsen

Samtlige grunneiere med hus og/ eller naust ved Åbakkevika:

Gbnr 38/30, gbnr 38/35, gbnr 38/16, gbnr 38/103, gbnr 38/34, gbnr 38/84, gbnr 38/33, gbnr 38/32, gbnr 38/98, gbnr 38/103, gbnr 38/6 og gbnr 38/31

VEDLEGG:

Flere av saksdokumentene som vi sendte inn før saken første gang kom til behandling i Formannskapet 22.11.2021, ble utelatt fra sakspapirene pga en 'administrativ feil'. - Vi forventer at administrasjonen denne gang medtar alle våre sakstillegg i sin dokumentoversikt i saksfremstillingen til Formannskapet.

VEDLEGG 1: 03.01.2022 – Havneforhold og dybder ved eksisterende og omsøkt brygge

VEDLEGG 2: 06.11.2021 – Klage på administrativt vedtak 17.09.2021 [Hoveddokument]

VEDLEGG 3: 09.11.2021 – Sakstillegg til Klage 06.10.2021 [Hoveddokument]

- **Vedlegg 3a:** Bryggeutvidelse i 2018 – 26.02.2018, Dispensasjonssøknad, tegninger og kart

- **Vedlegg 3b:** Fylkesmannens vurderinger i tilsvarende dispensasjonssaker i Masfjorden kommune

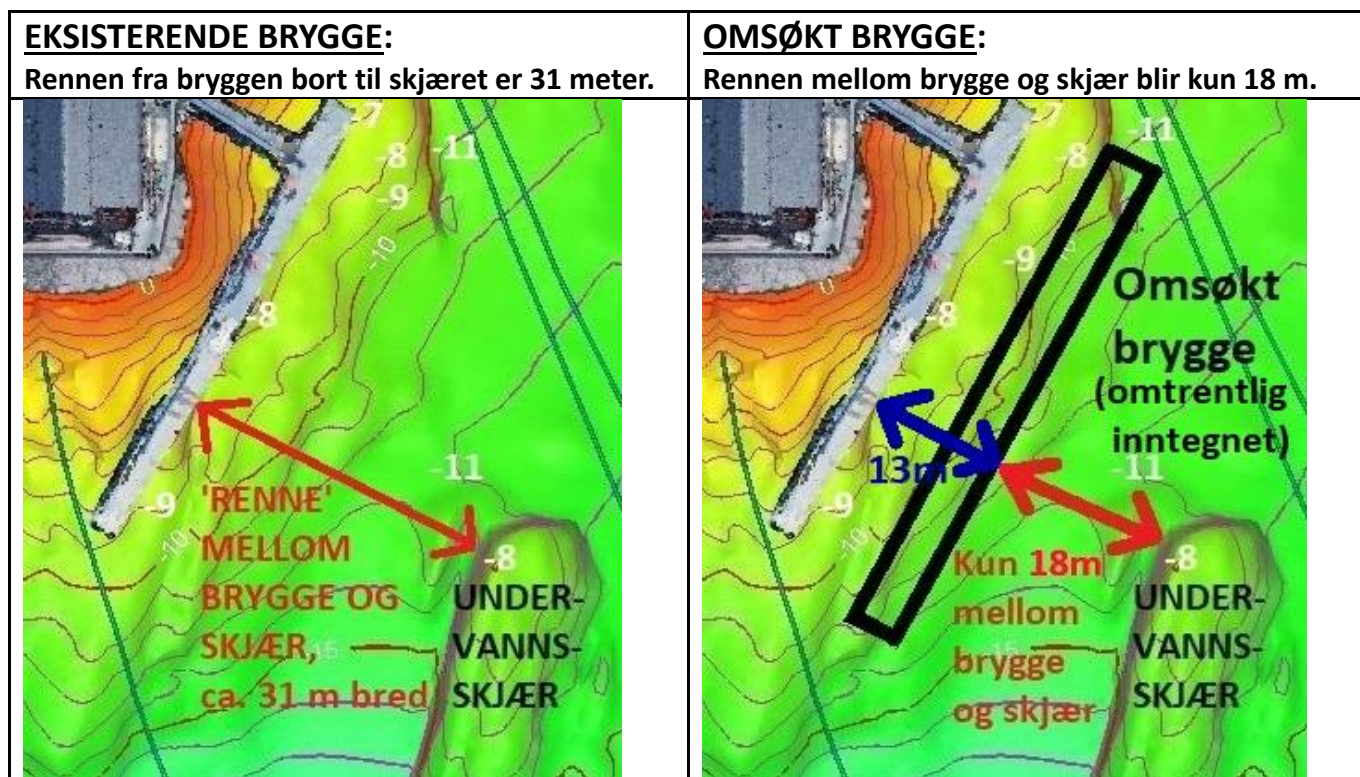
VEDLEGG 4: 12.11.2021 – Kommentar til Merknad fra Mowi 03.11.2021 [Hoveddokument]

OMSØKT BRYGGE KOMMER I KONFLIKT MED UNDERVANNSSKJÆR

Den omsøkte vinkelbryggen skal ifølge ‘Situasjonplan D1’ som var vedlagt dispensasjonssøknaden av 01.06.2021, legges **13 meter** lenger ut i viken enn den eksisterende bryggen, og totalt 27 meter ut fra land. (Mowi har feilaktig oppgitt 12 meter i sin klage av 19.12.2021.) Dette vil ifølge Mowi gi en dybde som vil gjøre det mulig å benytte gigantbåter som Aqua Maløy (4000 kubikk) og Ronja Vest (5000 kubikk) ved denne bryggen.

I realiteten vil imidlertid ikke dette bli mulig, ettersom et undervannsskjær i sjøbunnen like utenfor omsøkt flytebrygge vil komme i konflikt med brønnbåtene som skal legges til kai. (Se dronebilde med koter nedenfor.)

Dybdemessig vil det derfor ikke være noe å vinne på å flytte bryggen lenger ut i viken, snarere tvert imot. - Dybden utenfor omsøkt brygge vil, pga skjæret, i realiteten bli *dårligere* enn ved den eksisterende bryggen.



Kapteinen ved brønnbåten Inter Nord beskriver ankomst/ avgang for båtene til den eksisterende bryggen som utfordrende, på grunn av at det kun er en renne på ca. 31 meter mellom bryggen og undervannsskjæret ute i viken: “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 [på skjæret] 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.” (Se vedlegg 1 til Mowi sin klage av 19.12.2021)

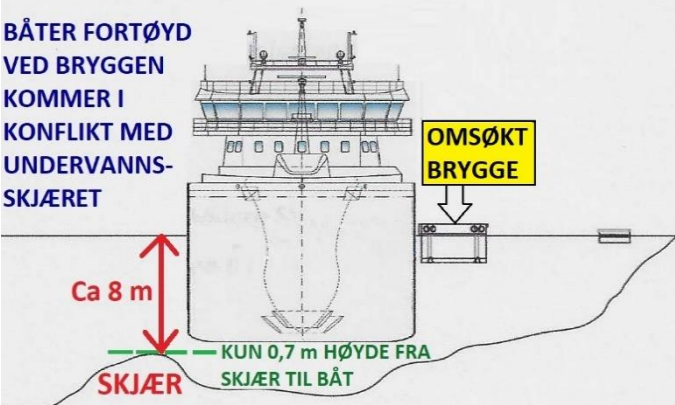
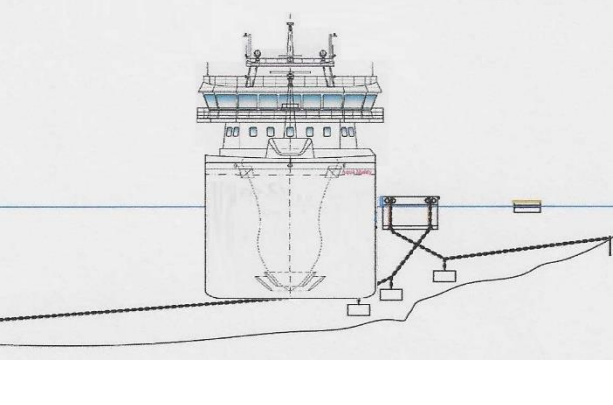
Ved den omsøkte bryggen blir denne rennen betydelig smalere – kun 18 meter bred – samtidig som båtene som Mowi vil bruke ved denne bryggen vil være større, dypere og bredere enn de båtene som benyttes i dag. Eksempelvis så er brønnbåten Ronja Vest, som Mowi skriver vil være aktuell å bruke ved omsøkt brygge, 18 meter bred. - **Dette betyr i praksis at brønnbåtene ikke vil kunne manøvrere innenfor rennen, men må kjøre direkte over undervannsskjæret hvis de skal legges til ved den omsøkte bryggen.** I følge kapteinen på Inter Nord vil båtene da kunne få grunnberøring.

I tillegg er det flere fortøyningskjettinger som går fra omsøkt brygge og utover i viken, som potensielt kan komme i konflikt med båter både under ankomst og når de ligger til kai. (Se karttegninger på neste side.)

I følge Mowi sine egne tegninger, vil brønnbåter som ligger fortøyd ved den omsøkte bryggen ta nedi kjettinger og dempelodd inne ved bryggen. (Se bl.a vedlegg 5 til klagen deres av 19.12.2021.)

Ifølge snitt-tegningen i dispensasjonssøknaden 01.06.2021 (vedlegg E1), er det kun 6,7 meters dybde ned til kjettingene inne ved bryggen. - Av denne grunn vil omsøkt brygge få en *mindre dybde* enn det som man har ved den eksisterende bryggen (hvor minste dybde er 7 meter helt innved bryggen – se kart m/ koter ovenfor).

[**Merk!** Klagens vedlegg nr.7 viser *ikke* eksisterende brygge. Mowi har i stedet **tegnet inn en fabrikkert brygge** som er 6 meter bred. Tegningens fortøyninger samsvarer heller *ikke* med de som er ved den virkelige bryggen.]

UNDERVANNSSKJÆR VIL GI FOR DÅRLIG DYBDE VED OMSØKT BRYGGE	BÅTENE VIL OGSÅ KUNNE TA NEDI FORTØYNINGENE TIL OMSØKT BRYGGE
<p>SNITT-tegning B: Som tegningen viser, så vil skjæret komme i konflikt med båter som er fortøyd ved den omsøkte bryggen. I tillegg vil båtene måtte gå over undervannsskjæret ved ankomst.</p> <p>RONJA VEST: 5000 kubikk, L 85m, B 18m, Dypgang 7,3 m</p> <p>BÅTER FORTØYD VED BRYGGEN KOMMER I KONFLIKT MED UNDERVANNSSKJÆRET</p>  <p>Ca 8 m SKJÆR KUN 0,7 m HØYDE FRA SKJÆR TIL BÅT</p>	<p>SNITT A: Tegningen viser hvordan bryggens fortøyninger kommer i konflikt med båter som ligger til kai. Dybde ned til kjetting vil kun bli 6,7m foran bryggen.</p> <p>MALØY: 4000 kubikk, L85m, B 16m, Dypgang 7,3 m</p>  <p>Ca 6,7m</p>

Større brønnbåter (med større bredde og dybde enn båten på tegningen t.v.) vil bli liggende delvis over undervannsskjæret mens de ligger fortøyd ved den omsøkte bryggen. Dybden mellom kjøll og bunn vil da bli så marginal, at det vil kunne gå på sikkerheten løs fordi båtene tar nedi skjæret.

FORTØYNINGER FRA BRYGGEN OG UTOVER I VIKEN, VIL KUNNE KOMME I KONFLIKT MED BÅTENES ANKOMST	DYBDER NED TIL FORTØYNING PÅ OMSØKT BRYGGE												
<p>Nhdigi.no</p>  <p>Fortøyninger i hht 'situasjonsplan D2' i dispensasjons-søknaden av 01.06.2021.</p>	<p>DYBDER NED TIL FORTØYNING PÅ OMSØKT BRYGGE</p>  <p>7829 Ca 6,7m Kjetting 38 mm Dempelodd 2600 kg</p> <table border="1"> <tr> <td>Rev.</td> <td>Telkn.</td> <td>Dato</td> <td>Revisjonen gjelr</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Prosjekt Mowi Kvingo</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Tittel Snitt forankringsstrek 3</td> </tr> </table> <p>Utsnitt av vedlegg E1 i dispensasjonssøknaden til Mowi 01.06.2021.</p>	Rev.	Telkn.	Dato	Revisjonen gjelr	Prosjekt Mowi Kvingo				Tittel Snitt forankringsstrek 3			
Rev.	Telkn.	Dato	Revisjonen gjelr										
Prosjekt Mowi Kvingo													
Tittel Snitt forankringsstrek 3													

Både på grunn av bryggens forankringer og undervannsskjæret, så ville ikke brønnbåtene ha fått nødvendig bunnsklaring ved omsøkt brygge. – Dybdeforholdene vil av den grunn bli dårligere enn ved dagens brygge.

HVILKE BRØNNBÅTSTØRRELSER SOM EKSISTERENDE OG OMSØKT BRYGGE ER DIMENSJONERT FOR

Mowi Kvingo sin eksisterende brygge ble i 2018 omfattende oppgradert/ utvidet (fra 22 meter til 45 meters lengde), og ble da dimensjonert for det som av Mowi ble betegnet som 'dagens situasjon' i forhold til det som i 2018 var vanlig størrelse på brønnbåter (både mht lengde/ dypgang og kubikk brønnkapasitet). Implisitt i dette lå at den eksisterende bryggen, etter Mowi sin faglige vurdering, ville ha gode nok dybdeforhold til de brønnbåtene som bryggeutvidelsen ble dimensjonert for. (Hvis ikke dette hadde vært tilfelle, ville jo hele bryggeutvidelsen være helt hensiktsløs.)

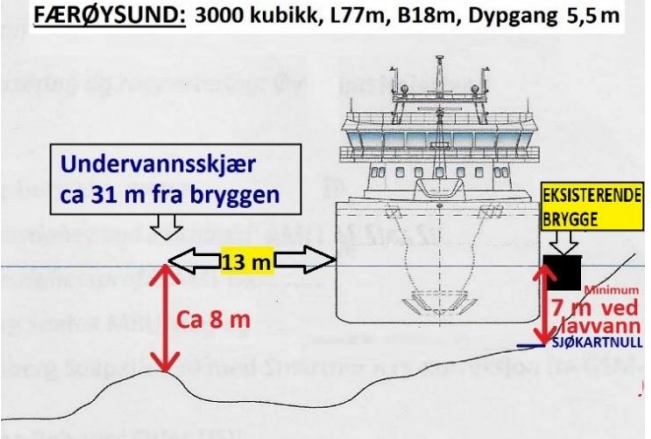
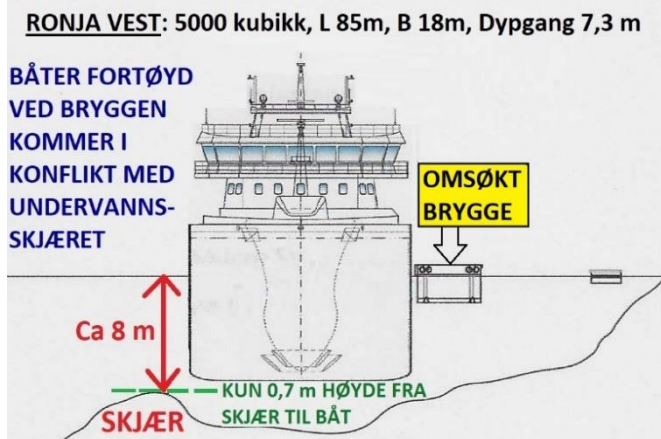
Det har ikke vært noen endring i smoltanleggets virksomhet siden 2018. Gjennomsnittstørrelsen for brønnbåter er den samme i dag som det den var i 2018, og dybdeforholdene ved eksisterende brygge er selvsagt også de samme. **Ca. 75 % prosent av de norske rederienes brønnbåter er under 3000 kubikk**, og 61 % av disse båtene er under 2500 kubikk. **Kun 8,5 % av den norske brønnbåtflåten er over 3500 kubikk.** [Se tabell 1, s.10.]

Alle brønnbåter med en brønnkapasitet på 2500 kubikk eller mer, betegnes av oppdrettsnæringen som 'store båter'. Båter over 3500 kubikk (hvilket er de båtstørrelser som Mowi nå ønsker å bruke) betegnes som 'gigantiske'. - Da brønnbåten 'Hordagut' på 4800 kubikk ble bygget i 2020, ble den betegnet som 'en gigant i næringen'.

Rederiet Intership (hvis nyeste brønnbåt under bygging er den hypermoderne båten 'Inter TBN II' på 2500 kubikk som vil ferdigstilles i 2022) skriver på nettsiden sin at: «I Intership forstår vi at brønnbåter er avgjørende både for lakseoppdrettere, kvaliteten på fisken og fiskevelferd. Det er derfor vi tilbyr en ledende plattform med avanserte fartøy som gir våre kunder tilgang til nye løsninger og muligheter. Med en gjennomsnittsalder på bare 7 år, så er vår flåte en av de mest moderne og avanserte i verden.» [Intership sin største brønnbåt er på 2870 kubikk.](#)

I sin klage av 19.12.2021 (vedlegg 7 og 8) har Mowi tegnet inn brønnbåten Aqua Maløy på 4000 kubikk ved den eksisterende bryggen, for å 'bevise' at dybdeforholdene ved denne bryggen ikke er gode nok til den type gigantbåter som de nå ønsker å benytte. På grunn av sin enorme størrelse, har denne båten en dypere kjøll enn det som er normalt. - Det å tegne inn Aqua Maløy gir derfor et misvisende bilde av de reelle dybdeforhold ved bryggen. (Underlig nok, har Mowi i vedlegg 5-6 tegnet inn en båt på bare 3000 kubikk, når de skal illustrere dybden ved omsøkt brygge.)

Som tegningen nedenfor viser, så er dybdeforholdene ved den eksisterende bryggen mer enn gode nok for vanlig store brønnbåter (dvs 1500-3000 kubikk), hvilket var det som denne bryggen i 2018 ble godkjent for.

DYBDEFORHOLD VED EKSISTERENDE BRYGGE	DYBDEFORHOLD VED OMSØKT BRYGGE
BYGGET FOR NORMALT STORE BRØNNBÅTER: (Båter på 1500-3000 kubikk)	BRYGGEN SKAL IFLG. MOWI KUNNE BENYTTES TIL GIGANTBÅTER: (Over 3500 m ³)
<p>Brønnbåter på opptil 3000 kubikk har vanligvis en maks dypgang på 5,9 m eller mindre. (Se tabell, s.11) Det er disse brønnbåtstørrelsene som bryggen ble dimensjonert for i 2018, da den ble utvidet (fra 22 m til 45 m) og oppgradert til 'dagens situasjon'.</p> <p>Som tegningen viser, så er dybden ved den eksisterende bryggen mer enn god nok for normalt store brønnbåter. (Se også dronekart m/ koter på s.7.)</p> <p>[NB! Bryggen er ikke godkjent for de gigantbåtene som Mowi Kvingo det siste året har brukt ved denne bryggen; bl.a 'Aqua Maløy' på 4000 kubikk. – Å bruke større båter enn det bryggen er beregnet for å skulle tåle, er et alvorlig sikkerhetsbrudd og trolig ulovlig.]</p>	<p>Mowi ønsker nå å benytte de aller største brønnbåtene til alle sine fiskeanlegg i Norge (uten å ta hensyn til hva som er de faktiske havneforhold). En av båtene Mowi iflg. klagen ønsker å bruke i Åbakkevika, er gigantiske 'Ronja Vest' på 5000 kubikk. Denne båten er dobbelt så stor som vanlige brønnbåter, og er følgelig også mye dypere (7,3 m).</p> <p>Som tegningen viser, så vil båter fortøyd ved omsøkt brygge komme i konflikt med undervannsskjæret like ved bryggen. Dette gir risiko for grunnberøring. I tillegg må båtene kjøre over skjæret ved ankomst, og kan også da risikere å ta nedi bunnen. (Se kart på s.7) Både tilkomst og dybdeforhold vil derfor bli dårligere ved omsøkt brygge, og bryggen kan ikke brukes til båter som er større enn ved den eksisterende bryggen.</p>
<p>FÆRØYSUND: 3000 kubikk, L77m, B18m, Dypgang 5,5m</p> 	<p>RONJA VEST: 5000 kubikk, L 85m, B 18m, Dypgang 7,3 m</p> <p>BÅTER FORTØYD VED BRYGGEN KOMMER I KONFLIKT MED UNDERVANNSSKJÆRET</p> 

Som dokumentert, så finnes det ikke noen kvalifisert grunn for å bygge en ny flytebrygge til smoltanlegget ved Åbakkevika. Den eksisterende bryggen ble så nylig som i 2018 omfattende utvidet og dimensjonert for det som er de vanligst brukte brønnbåtstørrelsene i Norge (1500-3000 kubikk). – **Det er ikke nødvendig for driften av anlegget å bruke større båter enn dette.**

Konklusjon:

Åbakkevika er en liten havn/ vik, og på grunn av ulike forhold ved sjøbunnen er ikke denne havnen egnet for store båter. Som vist på dronekartene på s.1, så er det kun en smal renne på 31 meter mellom eksisterende brygge og et større undervannsskjær ute i viken, hvilket vil gjøre tilkomsten utfordrende for store båter. (Denne rennen blir kun 18 meter bred ved den omsøkte flytebryggen, siden denne bryggen flyttes lenger ut i viken og nærmere skjæret.)

Som dokumentert, så har den eksisterende bryggen nok dybde til å ta imot brønnbåter på opptil 3000 kubikk. Det er likevel ikke sikkert at de øvrige forholdene i viken er egnet for så store båter.

- Valg av båter må alltid baseres på de faktiske havneforhold; ikke kun etter kapasiteten til selve bryggen.

Som dokumentert på side 1-2, så vil den omsøkte bryggen gi dårligere dybdeforhold enn i dag - både pga forankringene (som gjør at det kun vil bli 6,7 m dybde foran bryggen) og undervannsskjæret. Skjæret vil også gjøre at det vil bli en farligere ankomst til omsøkt brygge enn til den eksisterende bryggen. **Risikoen for grunnberøring ved den omsøkte bryggen pga skjæret vil bli ekstremt stor – også mens båtene ligger fortøyd.**

Minner ellers om at smoltanlegget er i full drift med eksisterende brygge, og at det var Mowi sin ‘faglige vurdering’ i 2018 at utvidelsen som da ble gjort skulle gjøre bryggen helt oppdatert i forhold til fortøyning av brønnbåter utfra ‘dagens situasjon’.

TABELL 1: Oversikt over brønnbåtene til de største rederiene i Norge

BÅTSTØRRELSER VED 7 AV DE STØRSTE BRØNNBÅT-REDERIENE I NORGE				
BRØNNBÅTER UNDER 3500 KUBIKK			BRØNNBÅTER OVER 3500 KUBIKK	
TOTALT: 75 båter under 3500 kubikk. Utgjør 91,5 % av brønnbåtene.			TOTALT: 7 båter i ‘gigant-klassen’. Utgjør kun 8,5 % av rederienes flåte.	
Under 2500 kubikk	2500-3000 kubikk	3100-3500 kubikk	3600-3900 kubikk	Over 4000 kubikk
50 båter (61 %)	11 båter (13,5%)	14 båter (17%) (av disse er 10 stk på 3200 kubikk)	3 båter (3,5%)	4 båter (5%)
61 båter under 3000 kubikk = 74,5 %				

TABELL 2: Hvilke båtstørrelser eksisterende og omsøkt brygge er dimensjonert for.

Som tabellen nedenfor viser, så ble den eksisterende bryggen i 2018 dimensjonert etter det som er de vanligst brukte brønnbåtstørrelsene i Norge (1500-3000 kubikk), mens den omsøkte flytebryggen (2021) er dimensjonert for å kunne ta imot de mest gigantiske brønnbåtene som fins på brønnbåtmarkedet.

EKSISTERENDE BRYGGE ER DIMENSJONERT FOR VANLIGE BRØNNBÅTER				
(dvs de størrelser som benyttes mest av oppdrettsnæringen i dag) - Båter opptil 3000 kubikk				
Eksisterende brygge: Ble modernisert og utvidet fra 22 m til 45 m så sent som i 2018. (Det ble gitt dispensasjon fra Kommuneplanen for at Mowi skulle få iverksette dette tiltaket.)				
Dybdeforhold: Minimum 7 m dybde like innved kaien, og dypere lenger ut. [Se kart med koter på s.7] Utenfor bryggen er dybden 8-11 meter.				
NOEN EKSEMPLER SOM VISER HVA SOM ER VANLIG LENGDE/ DYBDE PÅ BRØNNBÅTER:				
Navn på båt	Byggeår	Kubikk brønnkapasitet	Lengde	Max dypgang (dvs det dypeste båtens kjøll går ned i sjøen, når den er fullastet)
Øysund	2014	1800	69,8 m	Max 5,5 m dyp
Inter TBN II	2022	2500	76,6 m	Max 5,5 m dyp
Ronja Explorer	2019	2500	69,9 m	Max 5,8 m dyp
RonjaFisk	2014	2500	69,9 m	Max 5,9 m dyp
MS Færøysund, Hybrid	2022	3000	76,9 m	Max 5,5 m dyp
Grotanger	2020	3000	77 m	Max 5,8 m dyp
Horda Pioneer	2020	3000	77 m	Max 5,8 m dyp
OMSØKT BRYGGE ER DIMENSJONERT FOR GIGANT-BRYGGEBÅTER				
- Båter over 3500 kubikk				
Ny flytekai (2021): Er ikke en 'utvidelse' av nåværende brygge, men en helt ny vinkelbrygge plassert 13 m lenger ut i viken enn den eksisterende. Selve flytekaien er 50m lang og 6m bred.				
Dybdeforhold: Ca 10-11m dybde rett foran kaien, men et undervannsskjær like utenfor omsøkt flytebrygge vil komme i konflikt med brønnbåtene som skal legge til kai og gjøre at den reelle dybden blir dårligere utenfor omsøkt brygge enn ved den eksisterende bryggen. [Se karttegninger på s.7-8]				
NOEN EKSEMPLER SOM VISER VANLIG LENGDE/ DYBDE PÅ BÅTER AV DENNE STØRRELSE:				
(Slike båter brukes kun av noen få aktører i oppdrettsnæringen.)				
Navn på båt	Byggeår	Kubikk	Lengde	Max dypgang
Aqua Kvaløy (Plasseres under 'gigantbåter' fordi dypgangen samsvarer med denne type båter.)	2019	3000	77 m	Max 7 m dyp
Aqua Maløy	2019	4000	84,4 m	Max 7,3 m dyp
Ro Fjell	2013	4500	87,5	Max 7,5 m dyp
Ronja Vest	2021	5000	84,8	Max 7,3 m dyp
Ronja Storm (Verdens største brønnbåt.)	2019	7450	116 m	Max 8,0 m dyp