

Fra: "Thorbjorn Myrvang" <thorbjorn.myrvang@iloq.com>
Sendt: mandag 8. juni 2026 22:27:10
Til: "kristiansand@konsmohus.no" <kristiansand@konsmohus.no>
Kopi: "Postmottak SFAG" <sfagpost@statsforvalteren.no>; "AFK.Postmottak" <postmottak@agderfk.no>; "Tvedestrand, Postmottak" <post@tvedestrand.kommune.no>; "Trine" <trine.berentsen@hotmail.com>; "Anders Frydendal" <andersfrydendal@gmail.com>; "annefrydendal79@gmail.com" <annefrydendal79@gmail.com>
Emne: Merknad nabovarsel - Dypvågveien 81 2025/908
Vedlegg: adkomstvei mot vei.jpg, adkomstvei mot vei2.jpg, adkomstvei sjø.jpg, adkomstvei sjø2.jpg, Agder Fylkeskommune Avslag avkjørsel, med positiv forventning om søknad bilavkjørsel i gangvei, skolebuss og postkassestativ.pdf, Gangsti til sjø sett fra sjø.jpg, Hekkeområde grågå.s.pdf, Hekkeområde i siv og kajakstativ for nærområdet.jpg, Merknad nabovarsel 08.06.2026.pdf, Postkassestativ adkomstvei sjø.jpg, Postkassestativ maps.jpg, prinsippsskisse avkjørsel.PDF, Rammeplan for fylkesvegnettet i Agder.pdf, Situasjonsplan Avkjørselsøknad til Agder Fylkeskommune Dypvågveien 81, 25_06935-23 4 Vedlegg.pdf, Situasjonsplan med beskrivelse av dagens funksjon av området med hovedfokus på trafiksikkerhet og ferdsel. , Situasjonsplan med inntegnet gangvei til sjø, båtplasser.jpg, Tilkomst sjø , brygger.jpg, Utdrag Biologiske verdier i sjø i Tvedestrand kommune, havforskiningsinstituttet.pdf, Utdrag sjofuglrapport_aust_agder_2025_v040626_epost.pdf, uttalelse SVV 2014.PDF, Vedlegg 1 – Kommentarer til dispensasjonssøknad,.pdf, 2 faste tjeld, rødlistet.jpg, ae598aaa-d290-4c41-b4b0-8d810893e5d7.jpg, bdc6c151-43d1-4618-bab2-1333e8edf99a.jpg, Bryggeplasser, kajakstativ og høygress,siv hekkeområdet.jpg, gangsti fra sjø , bolig som skal rives på høyre side.jpg, gangsti sjø.jpg, gangsti..jpg, hekkeområdet , kajakstativ nærområdet.jpg, Hvitkinngås med unger og avkjørsel, gangsti i bakgrunn.jpg, området.jpg, svaneunger , adkomstvei i bakgrunn.jpg, svaneunger , adkomstvei i bakgrunn1.jpg

You don't often get email from thorbjorn.myrvang@iloq.com. [Learn why this is important](#)

MERKNAD TIL NYTT NABOVARSEL

Gnr. 92 / Bnr. 55 – Dypvågveien 81, Tvedestrand

Fra: Trine og Thorbjørn Myrvang Dypvågveien 85 4905 Tvedestrand

Dato: 08.06.2026

Se også vedlegg 1 – kommentar til dispensasjonssøknad.

1. Innledning og oppsummering

Det vises til nytt nabovarsel datert 03.06.2026, hvor det opplyses at plassering av bolig og avkjørsel er korrigert.

Jeg ønsker å komme med en konkret merknad med utgangspunkt i at premissene for søknaden er endret for riving av eksisterende bolig og oppføring av ny bolig med vesentlig økt størrelse (om lag fire ganger eksisterende bebyggelse), samt etablering av ny avkjørsel med tilhørende adkomst.

Det må i denne sammenheng understrekes at tiltaket i utgangspunktet er i strid med gjeldende arealformål, og at det derfor forutsetter dispensasjon fra både LNF-formålet og byggeforbudet i 100-metersbeltet. Dette innebærer at det gjelder en høy terskel for å kunne tillate tiltaket, og at dispensasjon kun kan gis unntaksvis.

Det gjøres gjeldende at tiltaket, slik det nå er varslet, er beheftet med så betydelige materielle og prosessuelle svakheter at det ikke foreligger et forsvarlig eller lovlig grunnlag for positiv behandling.

Etter en samlet vurdering ber jeg om at tiltaket avslås. Tiltaket innebærer (i) inngrep i strandsone og LNF-område, (ii) økt privatisering og redusert tilgjengelighet for allmenn ferdsel, (iii) betydelig økt trafikksikkerhetsrisiko for myke trafikanter (busstopp/postkassestativ/skolevei), (iv) negative konsekvenser for naturmangfold (inkl. hekkeområder og marine naturverdier) i umiddelbar nærhet, samt (v) manglende tilfredsstillende og lovlig kjøreadkomst.

Vilkårene for dispensasjon er etter min vurdering ikke oppfylt, jf. plan- og bygningsloven (pbl.) § 19-2 og byggeforbudet i 100-metersbeltet, jf. pbl. § 1-8. Tiltaket fremstår etter dette som rettslig uforenlig med gjeldende plangrunnlag og de hensyn plan- og bygningsloven skal ivareta.

2. Planstatus: LNF og 100-metersbeltet – dispensasjon kan ikke gis

Tiltaket ligger i område avsatt til LNF-formål og innenfor 100-metersbeltet langs sjø, jf. pbl. § 1-8. Tiltaket er derfor avhengig av dispensasjon etter pbl. § 19-2.

Dispensasjon forutsetter at hensynene bak bestemmelsene ikke blir vesentlig tilsidesatt, og at fordelene ved tiltaket er klart større enn ulempene. I denne saken vil hensynene til strandsonevern, natur- og friluftsinnteresser og trafikksikkerhet bli vesentlig tilsidesatt. Fordelene fremstår i hovedsak som private (tiltakshavers ønske om gjennomføring av et vesentlig større boligtiltak), mens ulempene rammer allmennheten og nærmiljøet. Dette taler tydelig mot dispensasjon.

Etter fast praksis skal det føres en restriktiv dispensasjonspraksis i strandsonen, og i denne saken foreligger det ingen tungtveiende samfunnsinteresser som kan begrunne avvik.

3. Tiltakets omfang: vesentlig oppskalering og økt belastning

Saken gjelder ikke en ordinær erstatningsbolig, men en vesentlig oppskalering som endrer eiendommens karakter, belastning og visuelle virkning i området.

Omsøkt bolig er oppgitt å være ca. fire ganger større enn eksisterende bebyggelse. En slik oppskalering vil normalt medføre økt trafikk, økt ferdsel og økt press på et sårbart kyst- og friluftsområde. Det forsterker ulempene knyttet til både naturmangfold, landskapsvirkning og privatisering.

Når tiltaket i tillegg forutsetter ny avkjørsel og adkomst i et område som i dag fungerer som gangsti/ferdselsåre, blir belastningen og konfliktnivået ytterligere økt.

At ett enkelt element ved tiltaket kan fremstå som gunstig, kan ikke tillegges avgjørende vekt og gir ikke grunnlag for å se bort fra de samlede ulempene.

4. Inngrep i gangsti/allmenn ferdsel og privatisering av strandsone

Avkjørselen er lagt over/ved en eksisterende gangsti som benyttes til ferdsel og tilgang til sjø/båtplasser. En omlegging fra gangsti til bilbasert avkjørsel vil endre områdets karakter og medføre økt privatisering og redusert tilgjengelighet for allmennheten.

Adkomst er ikke et underordnet teknisk tilleggsspørsmål, men en integrert del av tiltakets lovlighet og gjennomførbarhet.

Dette er i direkte motstrid til de hensyn strandsonebestemmelsene skal ivareta (allmenn ferdsel og friluftsliv), og bør tillegges stor vekt i dispensasjonsvurderingen.

5. Trafikksikkerhet: busstopp, postkassestativ og skolevei (dokumentert risikobilde)

Avkjørselen er planlagt i et punkt som allerede i dag fungerer som knutepunkt for myke trafikanter: busstopp (inkl. skolebuss) og postkassestativ. Dette er et område hvor skolebarn og andre fotgjengere ferdes og krysser fylkesvegen.

I vedtak fra Agder fylkeskommune om avkjørselstillatelse er det lagt avgjørende vekt på trafikksikkerhet og fremkommelighet, og søknad om ny avkjørsel ble avslått med hjemmel i vegloven § 40. Vedtaket beskriver at holdeplass (skolebuss) og postkassestativ ligger i området og i frisiktsonen, at myke trafikanter krysser fylkesvegen her, at frisiktkrav ikke oppnås og at ny avkjørsel vil øke antall konfliktpunkter og gi for kort avstand mellom avkjørsler i 60-sone. Dette underbygger at tiltaket gir en uakseptabel risiko for myke trafikanter, og at hensynet til trafikksikkerhet skal tillegges avgjørende vekt.

På denne bakgrunn fremstår tiltaket også som uforsvarlig i et trafikksikkerhetsperspektiv.

6. Statens vegvesen (2014): eksisterende tilkomst er gangadkomst – omfattende omlegging og inngrep

Statens vegvesen uttalte 02.07.2014(vedlagt) at eksisterende avkjørsel på stedet ikke tilfredsstiller dagens krav og at den bare er å regne som en gangadkomst. Videre fremgår det at dersom utvidet bruk til bil skal vurderes, må avkjørselen oppgraderes i henhold til prinsippskisse, og at dette vil være en større omlegging som må bekostes av tiltakshaver. Dette er et sentralt moment: grunnlaget viser at området ikke er egnet for bilavkjørsel uten betydelige tiltak, og at dagens funksjon i realiteten er gangsti/gangadkomst. Det taler mot å etablere ny avkjørsel og forsterker både naturinngrep og trafikksikkerhetsrisiko. Internal

7. Naturmangfold: hekkeområde, marine naturverdier og samlet belastning

Tiltaket ligger i nærhet til hekkeområde for flere arter, herunder grågås, hvitkinngås, tjeld, ærfugl og svane. Slike nærhetseffekter (støy, økt ferdsel, lys og forstyrrelse) er særlig kritiske i hekkeperioder.

Det vises i tillegg til at den omsøkte løsningen for avkjørsel – slik den nå fremstår – bygger på en forutsetning om oppgradering av eksisterende gangadkomst, som ifølge Statens vegvesen (02.07.2014) vil kreve en vesentlig større omlegging og betydelig fysisk inngrep. Denne typen inngrep vil etter sin karakter innebære terrenginngrep, økt anleggsaktivitet og varig endring av landskap. Det sentrale er at slike inngrep vil kunne finne sted i umiddelbar nærhet til hekkeområde (ca. 50 meter).

Dette innebærer at anleggsarbeid og senere økt trafikk kan gi direkte forstyrrelse i hekkeperioder, øke samlet belastning og medføre risiko for fortrenghing av arter fra området.

I merknader fra nærliggende brygge-/tiltakssak omtales Ulevågkilen som et område med svært høy naturverdi og det vises til at området i Naturbase er vurdert til nasjonal verdi

(nivå A – svært viktig), samt at Statsforvalteren/SNO følger hekkeområder for rødlistede sjøfuglarter.

Statsforvalteren, hekkeområde for rødlistarter Ulevågkilen følges også spesifikt som et av hekkeområdene for truede sjøfulger, makrellterne og fiskemåke. Disse er begge på rødlista i Artsdatbanken. Statens Naturoppsyn har identifisert de aktuelle lokalitetene og Statsforvalteren har utarbeidet en rapport for perioden 2017-2022. Ulevågkilen er her gitt kategori A. Det uttrykkes i beskrivelsen for Ulevågkilen (TA19) sitat: «Området i og på utsiden av den grunne Ulevågkilen har vært kjent som et godt område for makrellterne lenge, og det er kjent at ternene flytter rundt i området, bl.a. innenfor lokaliteten Pannekaka (TA8).

7.1 Viktige naturverdier i Ulevågkilen (kommuneplan/arealplan)

Området i og rundt Ulevågkilen er etter det som fremgår av kommunens arealplan registrert med flere spesielle miljøverdier, herunder: (i) ålegrasenger (grunne undervannsenger med marine blomsterplanter), (ii) vernet furuskog / «Ankerfuru», og (iii) rik edellauvskog i kileområdene.

7.2 Særlig om ålegrasenger – høy sårbarhet og strenge hensyn

Ålegrasenger er svært sensitive for fysiske inngrep i strandsonen. Tiltak som mudring, utfylling, etablering/ombygging av båtanlegg, terrenginngrep og annen påvirkning som ødelegger bunnen eller reduserer lysinnslipp, kan medføre varig tap av ålegras og det marine mangfoldet som er avhengig av denne naturtypen.

Når tiltak i strandsonen kan påvirke slike marine naturtyper, tilsier føre-var-prinsippet at kommunen må stille strenge krav til kunnskapsgrunnlag og vurdering av konsekvenser – og at tvil skal komme naturverdiene til gode.

7.3 Krav til kunnskapsgrunnlag og vurdering – naturmangfoldloven

Etter naturmangfoldloven §§ 8–10 skal beslutninger bygge på tilstrekkelig kunnskap, føre-var-prinsippet og vurdering av samlet belastning. Når området allerede er sårbart og under press, og når tiltaket samtidig øker trafikk og ferdsel samt innebærer inngrep i strandsonen, tilsier disse prinsippene at tiltaket ikke bør tillates uten svært tungtveiende samfunnsinteresser – noe som ikke synes å foreligge her.

Jeg ber derfor om at kommunen i det minste innhenter oppdatert kartlegging/avklaring av marine naturtyper (inkl. ålegras) og øvrige registrerte naturverdier i Ulevågkilen, og vurderer tiltakets direkte og indirekte påvirkning (inkl. inngrep/aktivitet ca. 50 meter fra hekkeområde) før det eventuelt tas stilling til dispensasjon.

8. Manglende tilfredsstillende adkomst – pbl. § 27-4

Eiendommen mangler lovlig og tilfredsstillende kjøreadkomst. Etter pbl. § 27-4 kan tiltak ikke godkjennes uten tilfredsstillende adkomst til offentlig veg. Når avkjørselspørsmålet i tillegg er vurdert som trafikksikkerhetsmessig uakseptabelt, kan ikke tiltaket bygges på en forutsetning om at ny avkjørsel gis.

Vilkåret etter pbl. § 27-4 fremstår dermed ikke oppfylt, og dette utgjør i seg selv et selvstendig grunnlag for avslag.

Punkt 9 – Presedens og samlet belastning

Innvilgelse av dispensasjon i denne saken vil etter vår vurdering ha klare presedensvirkninger. Dersom det åpnes for nyetablering av avkjørsel i et område hvor dette i utgangspunktet skal vurderes restriktivt, vil det kunne skape forventninger om tilsvarende løsninger for andre eiendommer langs samme veistrekning eller i tilsvarende områder. Dette gjelder særlig i LNF-områder, hvor enkeltstående tiltak raskt kan føre til en gradvis uthuling av planformålet gjennom bit-for-bit utbygging.

Det må i denne sammenheng understrekes at eiendommen i dag ikke har etablert avkjørsel til fylkesveien, og at tiltaket derfor innebærer en reell nyetablering av avkjørsel. En eventuell godkjenning vil således ikke kun være en konkret vurdering av ett tiltak, men et prinsipielt avvik fra gjeldende praksis og føringer for restriktiv håndtering av nye avkjørsler.

Rammeplan for fylkesveinettet i Agder legger til grunn at avkjørselssituasjonen påvirker trafikkmønster og aktivitetsnivå langs veien, noe som igjen har betydning for ulykkesrisikoen, og at slike forhold må vurderes samlet for den aktuelle strekningen. Dette innebærer at virkningen av én ny avkjørsel ikke kan vurderes isolert, men må ses i sammenheng med den samlede utviklingen over tid.

Dersom det gis dispensasjon i denne saken, vil det dermed kunne bidra til en utvikling hvor flere tilsvarende avkjørselstiltak aksepteres. Den kumulative effekten av slike tiltak vil være økt trafikk, flere konfliktpunkter og en gradvis svekkelse av trafikksikkerheten på strekningen, i strid med de hensyn rammeplanen skal ivareta.

Det må videre fremheves at den konkrete plasseringen av tiltaket berører et område som i praksis fungerer som et knutepunkt for myke trafikanter og øvrige brukere. Dette gjelder blant annet brukere av postkassestativet som betjener hele nærområdet, ferdsel til og fra brygger og båt plasser via gangvei, samt brukere av lokalbuss og skolebuss. En ytterligere etablering av avkjørsel på dette stedet vil øke konfliktflaten mellom kjøretøy og myke trafikanter, og dermed forsterke de negative konsekvensene for trafikksikkerheten.

Tiltaket må også vurderes i lys av konsekvenser for allmennhetens tilgang til strandsonen, sjø og friluftsområder. Økt privatisering av adkomst gjennom etablering av ny avkjørsel, økt trafikk og tilrettelegging for mer intensiv privat bruk vil kunne bidra til en reell og opplevd begrensning av allmenn ferdsel. Selv uten formell stenging kan slike tiltak ha en nedkjølende effekt på bruk av områder som i dag fremstår tilgjengelige for allmennheten. Dette er særlig uheldig i LNF-områder og i strandsonen, hvor det etter nasjonale føringer skal føres en restriktiv praksis for tiltak som kan bidra til privatisering og redusert tilgjengelighet.

Det vises i søknaden til andre saker, herunder Norveien 10, som begrunnelse for tilsvarende løsning. Etter vårt syn er denne sammenligningen ikke treffende og kan ikke tillegges vesentlig vekt.

I saken på Norveien 10 ble eksisterende bebyggelse erstattet med ny bebyggelse på i hovedsak samme plassering, hvor bygningsflaten ble økt fra om lag 100 kvm til 117 kvm. Dette representerer etter sin karakter ikke en vesentlig oppskalering av tiltaket, men en moderat tilpasning innenfor eksisterende bruk og struktur.

I den foreliggende saken er situasjonen vesentlig annerledes, både når det gjelder omfang og konsekvenser. Det er her tale om nyetablering av avkjørsel til fylkesvei, noe som i seg selv utløser andre og vesentlig tyngre vurderingstema knyttet til trafiksikkerhet og samlet belastning.

Det bemerkes videre at opplysningene fra sammenlignbare saker i hovedsak synes å knytte seg til bygningens byggeareal (BYA), og ikke tiltakets samlede omfang.

I den foreliggende saken gir ikke vurderinger basert på grunnflate alene et dekkende bilde av tiltakets reelle belastning. Samlet bruksareal (BRA) utgjør om lag 318,5 m², og dette inkluderer ikke garasjeareal. Den faktiske utnyttelsen og belastningen på eiendommen er dermed høyere enn det som fremgår av oppgitte tall.

Dette understreker at tiltaket må vurderes ut fra sin samlede effekt, og ikke gjennom en isolert sammenligning av byggeareal.

Det er videre ikke kjent at tiltaket i Norveien 10 medførte etablering av avkjørsler i områder med eksisterende ferdsel langs gangstier til sjø og brygger, eller at tiltaket berørte fellesfunksjoner som postkassestativ for nærområdet eller kollektivløsninger som lokalbuss og skolebuss. Den foreliggende saken berører derimot et område som i praksis fungerer som et knutepunkt for myke trafikanter og felles bruk, noe som vesentlig forsterker konsekvensene av tiltaket.

Sammenligningsgrunnlaget mellom sakene er dermed begrenset, og Norveien 10 kan etter vårt syn ikke danne presedens for den aktuelle saken.

Det vises videre til at henvisninger til enkeltsaker som Norveien 10 også må vurderes i lys av hvilken betydning slike vedtak får for videre praksis. Dispensasjonsvedtak i LNF-områder og strandsonen har en særlig presedensvirkning, ettersom de bidrar til å etablere et praksisnivå for etterfølgende saker.

Selv om hvert enkelt vedtak isolert sett kan fremstå som begrenset, vil gjentatte dispensasjoner over tid kunne føre til en gradvis forskyvning av forvaltningspraksis, hvor terskelen for inngrep senkes. Vurderingen i den enkelte sak må derfor også ta høyde for hvilke føringer vedtaket legger for fremtidige byggesaker.

I områder hvor det etter nasjonale og regionale føringer skal føres en restriktiv praksis – herunder LNF-områder og strandsonen – skjerpes betydningen av denne vurderingen ytterligere. En ukritisk anvendelse av tidligere saker vil kunne bidra til en praksis hvor hensynene bak regelverket gradvis settes til side.

Dette understreker nødvendigheten av at kommunen i denne saken foretar en selvstendig og grundig vurdering av tiltaket opp mot planformål, trafiksikkerhet, allmenn ferdsel og de langsiktige konsekvensene for arealforvaltningen.

Det fremstår i tillegg som en mulig saksbehandlingsmangel at ikke alle berørte interessenter er varslet. Dette gjelder særlig brukere av postkassestativ, gangvei, brygge- og båt plassområder samt kollektivtransport. Når tiltaket etter rammeplanens

vurderingsgrunnlag har dokumentert betydning for trafikksikkerheten, må det forutsettes at alle som faktisk berøres av økt risiko får anledning til å uttale seg.

Samlet sett innebærer dette at en dispensasjon ikke bare vil ha konsekvenser i den konkrete saken, men vil danne en uheldig presedens med økt samlet belastning på vegsystemet, flere konfliktpunkter, svekket trafikksikkerhet, økt privatisering og en gradvis undergraving av sentrale hensyn knyttet til arealbruk, allmenn ferdsel og vern av strandsonen og LNF-områder.

Dette taler klart mot dispensasjon, jf. plan- og bygningsloven § 19-2, hvor det også må vurderes hvilke konsekvenser en slik praksis vil kunne få for fremtidige saker.

10. Samlet vurdering og konklusjon

Tiltaket medfører (i) svekket trafikksikkerhet for myke trafikanter ved busstopp/postkassestativ/skolevei, (ii) økt privatisering og konflikt med gangsti/allmenn ferdsel i strandsonen, (iii) økt belastning på naturmangfold (hekkeområder og registrerte naturverdier som ålegrasenger) i umiddelbar nærhet, herunder potensielt omfattende inngrep og anleggsaktivitet knyttet til avkjørselsutbedring ca. 50 meter fra hekkeområde, og (iv) manglende tilfredsstillende adkomst.

I tillegg er premissene for avkjørsel vesentlig endret etter opprinnelig nabovarsel ved at avkjørsel nå søkes lagt inn i eksisterende gangvei/driftsadkomst. Dette skjerper inngrepet og konsekvensbildet.

Vilkårene for dispensasjon etter pbl. § 19-2 er etter dette ikke oppfylt, og byggeforbudet i 100-metersbeltet, jf. pbl. § 1-8, tilsier en restriktiv praksis. Videre kan tiltak ikke godkjennes uten tilfredsstillende adkomst, jf. pbl. § 27-4.

Jeg ber derfor om at Tvedestrand kommune avslår tiltaket og ikke innvilger dispensasjon. Subsidiært – dersom kommunen likevel vurderer å behandle endret avkjørselløsning inn kollektivt knutepunkt for nærområdets myke trafikanter – bør det gjøres konsekvensvurderinger (trafikk, allmenn ferdsel/privatisering, naturmangfold), før det eventuelt tas stilling til dispensasjon.

Tiltaket fremstår samlet som klart i strid med lovens vilkår og de hensyn bestemmelsene er ment å ivareta.

Et positivt vedtak vil etter sin karakter fremstå som rettslig sårbart.

Nabovarsel skal ikke være en ren formalitet, men sikre at alle reelt berørte får anledning til å ivareta sine interesser før vedtak treffes. Dersom sentrale brukere eller berørte interessegrupper ikke er varslet, svekkes beslutningsgrunnlaget.

Med vennlig hilsen

Trine og Thorbjørn Myrvang

Dypvågveien 85, 4904 Tvedestrand

Vedlegg

Vedlegg 1 – Kart over eiendommen og nærområdet Kartutsnitt som viser eiendommen (gnr. 92/55), planlagt plassering av bolig og avkjørsel, samt nærliggende vei, gangsti, postkassestativ, busstopp og adkomst til sjø/brygger.

Vedlegg 2 – Fotodokumentasjon av området Bilder som viser:

- Eksisterende gangsti/ferdselsåre
- Området for planlagt avkjørsel
- Postkassestativ
- Busstopp/skolebusksområde
- Ferdsel til brygger og båtplasser
- Siktforhold og vegbredde
- Hekkende fugler

Vedlegg 3 – Vedtak fra Agder fylkeskommune (avkjørsel) Vedtak med avslag etter vegloven § 40, som dokumenterer:

- Trafikksikkerhetsutfordringer
- Manglende frisikt
- Konflikt med myke trafikanter

Vedlegg 4 – Uttalelse fra Statens vegvesen (02.07.2014) Dokumentasjon som viser at eksisterende adkomst kun er å anse som gangadkomst, og at eventuell utvidelse til biltrafikk vil kreve omfattende omlegging.

Vedlegg 5 – Utdrag fra rammeplan / vegnormaler (Agder fylkeskommune)

Dokumentasjon som viser at etablering eller utvidelse av avkjørsler:

- Påvirker trafikksikkerhet
- Øker konfliktpunkter
- Skal vurderes restriktivt

Internal

Vedlegg 6 – Dokumentasjon av naturverdier (Ulevågkilen) Relevant utdrag fra:

- Naturbase / Artsdatabanken
- Eventuelle rapporter (Statsforvalter / SNO) Som viser:
- Hekkeområder
- Rødlistede arter
- Ålegrasenger og marine naturtyper
- Klassifisering (kategori A – svært viktig område)

Vedlegg 7 – epost med oversiktsskisse av ferdsel og bruk av området Egen enkel illustrasjon som viser og forklarer

- Ganglinjer
- Adkomst til sjø/brygger
- Postkassestativ
- Busstopp
- Konfliktpunkt med planlagt avkjørsel

Vedlegg 8 – Kommentarer til dispensasjonssøknad (punktvis gjennomgang) Eget dokument som kommenterer tiltaket punkt for punkt, med utdypende vurderinger av:

- Trafikk

- Naturmangfold
- Planstatus
- Presedens

Internal