

Fra: "Thorbjorn Myrvang" <thorbjorn.myrvang@iloq.com>
Sendt: onsdag 27. mai 2026 06:09:01
Til: "Tvedestrand, Postmottak" <post@tvedestrand.kommune.no>;
"sfagpost@statsforvalteren.no" <sfagpost@statsforvalteren.no>; "AFK.Postmottak"
<postmottak@agderfk.no>
Kopi: "Mørk, Trude" <trude.mork@agderfk.no>; "Letz, Thomas Rudolf"
<Thomas.Rudolf.Letz@tvedestrand.kommune.no>; "trine.berentsen@hotmail.com"
<trine.berentsen@hotmail.com>; "Anders Frydendal" <andersfrydendal@gmail.com>
Emne: TILLEGGSMERKNAD TIL BYGGESAK BYGG-25/00148 - Riving av bolig og
etablering av ny bolig - Dypvågveien 81, gnr./bnr. 92/55 TVEDESTRAND KOMMUNE
Vedlegg: Tilleggsmerknad Dypvågveien 81 endret premiss for søknad med vedlegg.pdf,
25_06935-15 1 Avslag avkjørsel, med positiv forventning om søknad bilavkjørsel i gangvei, skolebuss og
postkassestativ.pdf, adkomstvei mot vei2.jpg, adkomstvei mot vei.jpg, adkomstvei sjø2.jpg, adkomstvei
sjø.jpg, Postkassestativ adkomstvei sjø.jpg, prinsippskisse avkjørsel.PDF, uttalelse SVV 2014.PDF,
Hekkeområde grågåss.pdf, 25/06935- Dypvågveien 81 - Kommentar vurdering ift trafikksikkerhet ved
utvidet bruk av eksisterende driftsavkjørsel og adkomstveg.

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

TILLEGGSMERKNAD TIL BYGGESAK BYGG-25/00148 - Riving av bolig og etablering av ny bolig - Dypvågveien 81, gnr./bnr. 92/55 TVEDESTRAND KOMMUNE

Til Tvedestrand kommune. Epost: post@tvedestrand.kommune.no

2: Statsforvalteren, Miljøvernabdelingen/SNO. Epost: sfagpost@statsforvalteren.no

3: Agder Fylkeskommune, Riksvei/Trafikksikkerhet. Epost: postmottak@agderfk.no

Fra: Trine og Thorbjørn Myrvang

Adresse: Dypvågveien 85, 4904 Tvedestrand

Dato: 26.05.2026

Gjelder: gnr. 92/bnr. 55 Dypvågveien 81– riving av eksisterende bolig, oppføring av ny bolig og etablering/endring av avkjørsel

0. Tilleggsmerknad – vesentlig endring av premisser for avkjørsel (nytt søknadsgrunnlag)

Denne tilleggsmerkningen fremmes fordi premissene for avkjørsel/adkomst nå fremstår endret etter opprinnelig nabovarsel. Opprinnelig var avkjørsel omsøkt som en egen, ny avkjørsel. Nå endres forutsetningene ved at avkjørsel søkes lagt direkte inn i eksisterende gangvei/driftsavkjørsel/adkomstvei. Dette innebærer at søknadsgrunnlaget og konsekvensbildet avviker fra det som ble varslet.

Området det nå søkes avkjørsel via, fungerer i dag som et etablert knutepunkt for allmenn bruk og myke trafikanter, herunder:

- gangvei/ferdselsåre til sjø, brygge og båtplasser
- driftsavkjørsel/felles adkomstvei
- direkte i postkassestativ for nærområdet

- direkte i busstopp (inkl. skolebuss) og del av skolevei

a) Nabovarsel/saksbehandling: Endringen fra egen avkjørsel til avkjørsel via eksisterende gangvei/driftsadkomst er en vesentlig omlegging. Det opprinnelige nabovarselet gir dermed ikke et dekkende og korrekt bilde av tiltakets faktiske virkning for berørte interesser, jf. pbl. § 21-3.

b) Privatisering og allmenn ferdsel: Når en etablert gangvei/ferdselsåre i strandsonen omgjøres til bilbasert adkomst, øker privatiseringen og tilgjengeligheten for allmennheten svekkes. Dette skjerper konflikten med hensynene bak strandsonevernet, jf. pbl. § 1-8.

c) Trafikksikkerhet: Ved å legge kjørende trafikk inn i området ved busstopp/postkassestativ/skolevei øker antallet konfliktpunkter mellom myke trafikanter og kjøretøy. Dette skjerper den dokumenterte trafikksikkerhetsrisikoen som allerede er påpekt i saken – se vedtak avslag Agder Fylkeskommune

d) Statens vegvesen (2014): dokumentert behov for større omlegging og betydelig inngrep. Statens vegvesen uttalte 02.07.2014 at eksisterende avkjørsel på stedet ikke tilfredsstillende 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. Når avkjørsel nå søkes lagt inn i eksisterende gangvei/driftsadkomst, forsterkes både inngrepsomfang og konsekvenser (trafikksikkerhet, privatisering og naturbelastning) sammenlignet med det som ble varslet.

e) Krav om ny behandling/nytt nabovarsel: På bakgrunn av den vesentlige omleggingen må saken ikke avgjøres på utdatert nabovarselgrunnlag. Det må som minimum gjennomføres ny nabovarsling basert på oppdatert løsning, eventuelt avvises/utsettes som følge av saksbehandlingsmangel.

f) Det bør også nabovarsles at boligens plassering endres ihht opprinnelig nabovarsel.

1. Innledning og oppsummering.

Dersom det ikke nabovarsles på nytt ønsker jeg 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.

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.

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 friluftsinteresser 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.

3. Tiltakets omfang: vesentlig oppskalering og økt belastning

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.

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.

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.

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

Statens vegvesen uttalte 02.07.2014 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 prinsippsskisse, 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.

7. Naturmangfold: hekkeområde, marine naturverdier og samlet belastning (forsterket)

Tiltaket ligger i nærhet til hekkeområde for flere arter, herunder grågås, hvitkinngås, tjeld, ærfugl, makrellterne, fiskemåke og knopsvane. 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 dokumentert 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 fortrenkning 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 avkjørsels spørsmålet i tillegg er vurdert som trafikksikkerhetsmessig uakseptabelt, kan ikke tiltaket bygges på en forutsetning om at ny avkjørsel gis.

9. 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 dokumentert 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, og innebærer at saken ikke kan avgjøres på utdatert nabovarselgrunnlag, jf. pbl. § 21-3.

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 – bes det om at saken avvises/utsettes og sendes til ny nabovarsling og ny behandling basert på oppdatert situasjonsplan og konsekvensvurderinger (trafikk, allmenn ferdsel/privatisering, naturmangfold), før det eventuelt tas stilling til dispensasjon.

Med vennlig hilsen Trine og Thorbjørn Myrvang , Dypvågveien 85, 4904 Tvedestrand
Vedlegg:

- Statens Vegvesen uttalelse 2014 med prinsippskisse
- Bilder fra avkjørsel, gangsti
- Bekymring ift trafikksikkerhet innsendt tidligere til Agder Fylkeskommune med spesifikk bekymring trafikksikkerhet for kollektivt knutepunkt.
- Kart viser avstand til hekkeområde , Grågå, Hvitkinngå, Tjeld og mulig flere.
- Avslag Avkjørsel Agder Fylkeskommune – som gir positiv forventning om søknad på eksisterende gangvei, postkassestativ, busstopp skolebuss- og lokalbuss