

Kvitsøy kommune

# Startskudd til sykkelsatsing

En kartlegging og analyse av forholdene for syklende i Kvitsøy kommune

Tormod Meling  
11.12.2025

## Forord

De siste tiårene har det blitt en større generell forståelse av fordelene ved å ikke kun være avhengig av bilen som framkomstmiddel. Selv om det helt klart er nytte og glede i muligheten til å kjøre rundt i egen bil, er det også ulemper knyttet til bilbruk. Den er en stor kilde til forurensning og trafikkulykker, i tillegg til å være en stor økonomisk kostnad ved kjøp, bruk og vedlikehold. Ifølge rapporten for Kvitsøy sin tåleevne knyttet til reiseliv fra 2025, kan det skje en økning i motorisert trafikk i forbindelse med gratis ferje og bygging av Rogfast-tunellen (Christensen & Kolderup, 2025, s. 35).

Mange av de dagligdagse bilturene som foretas på Kvitsøy er unødvendige. Barn klarer fint å gå eller sykle på egen hånd, og avstanden fra hjem til dagligvarebutikk eller ferjekai er, uansett hvor på Kvitsøy en bor, kort nok til å sykle på under ti minutter.

Å sykle er bedre for egen helse, koster mye mindre penger enn å kjøre og kan være veldig gøy. I tillegg blir man ikke frakoblet omgivelsene en beveger seg gjennom, og dermed blir man tettere knyttet til hele nærmiljøet. Samfunnet drar fordel av at sykling forårsaker forsvinnende lite forurensning og lavere kostnader knyttet til folkehelse.

Hvis Kvitsøy kommune ønsker en økning i sykkelbruken blant egne innbyggere og besøkende, må det tilrettelegges for syklende. Bilen hadde ikke blitt det dominerende transportmiddelet om den nødvendige infrastrukturen ikke ble prioritert. Dette innebærer en undersøkelse av hvilke styrker og svakheter som eksisterer, og basert på det, komme opp med løsninger og iverksette dem. Herved kommer denne kartleggingen og analysen for å bidra til nettopp dette arbeidet.

*Kvitsøy, 11. desember 2025*

*Tormod Høie Meling*

# Innhold

1. Introduksjon – analysens formål _____	Side 3
2. Tidligere analyser og planer relatert til sykkel i Kvitsøy kommune _____	Side 4.
3. Metodikk – informasjonsgrunnlaget for analysen _____	Side 5
3.1. Introduksjon av innsamlingsmetoder _____	Side 5.
3.2. Kartlegging av nåværende sykkelinfrastruktur og tilrettelegging _____	Side 5
3.2.1. Innsamling og håndtering av data _____	Side 5.
3.2.2. Hvordan temakart ble sammensatt _____	Side 6
3.3. Sykkelbefaring _____	Side 7
3.4. Kortfattede gateintervju med faste spørsmål _____	Side 7
4. Empiri – beskrivelse av dagens situasjon for syklende _____	Side 9
4.1. Den fysiske infrastrukturen _____	Side 9
4.1.1. Infrastrukturen for syklende _____	Side 9
4.1.2. Infrastrukturen for blandet trafikk _____	Side 13
4.2. Opplevelsen av å sykle i Kvitsøy kommune _____	Side 1
4.3. Resultater fra gateintervjuene _____	Side 18
5. Analyse – hvordan kan sykkelforholdene i Kvitsøy kommune forbedres? _____	Side 23
6. Konklusjon _____	Side 28
Referanser _____	Side 29
Vedlegg – oversikt over delstrekninger _____	Side 30

## 1. Introduksjon – analysens formål

Kvitsøy kommune består av et fåtalls bebodde øyer som er koblet sammen med små veibroer og et stort antall små ubebodde holmer og skjær. Det er korte avstander uansett hvor på de bebodde øyene en skal. Dessuten er høydeforskjellene små. Dermed er det flere forhold fra naturen sin side som tilsier at Kvitsøy kan bli en sykkelkommune.

Dessverre har en enda ikke valgt å legge dette til grunn for en skikkelig satsing på sykkel som framkomstmiddel, rekreasjon og mosjonsverktøy. De senere årene har imidlertid holdningen til kommunen endret seg, og en ønsker nå å tilrettelegge mer for at folk skal velge å sykle. Utfordringen er at det behøves informasjon om eksisterende situasjon og hvor forbedringspotensialet ligger for å kunne iverksette ny politikk. Herved kommer denne analysen inn i bildet for å starte arbeidet med å samle inn nødvendig kunnskap.

Målet er ikke å besvare alle spørsmål en måtte ha angående bruk og tilrettelegging for sykkel på, men å øke forståelsen av hvordan det er å sykle på Kvitsøy og gi ideer som kan bidra til forbedring. Er det sømløst og behagelig å sykle fra start til destinasjon; hvordan er oppbevaringsmulighetene; hvilke problemer forekommer og hvordan kan de løses?

Det vil bli foreslått en rekke tiltak som kan forbedre forholdene for syklende og myke trafikanter generelt. Det ble bevisst valgt å kun nevne tiltak uten høye økonomiske kostnader. Kvitsøy kommune er blant de minste kommunene i hele Norge, og har derfor et svært begrenset økonomisk handlingsrommet. Noen av disse tiltakene er såpass enkle at de kan igangsettes uten noe særlig med videre planarbeid – såkalte lavt hengende frukter.

## 2. Tidligere analyser og planer relatert til sykkel i Kvitsøy kommune

I kommuneplanen fra 2019 blir målsettingen om at Kvitsøy skal være en sykkelvennlig kommune nevnt, men utdypes ikke noe særlig. Trafikksikkerhetsplanen og temaplanen for samferdsel kommer med noen mer konkrete mål og tiltak.

Kommunens trafikksikkerhetsplan påstår at en høy andel av reiser på Kvitsøy blir foretatt med sykkel eller til fots (Kvitsøy kommune, 2025, s. 7, 12 & 19). Det vises ikke til noen trafikktegninger eller andre undersøkelser som understøtter dette.

Trafikksikkerhetsplanen har ikke sykkel som et eget tema, men innlemmer det i et delkapittel sammen med fotgjengere (Kvitsøy kommune, 2025, s. 20). Sykkel nevnes sammen med gående – målsettinger og tiltak er ment å forbedre forholdene for begge grupper. De følgende punktene har størst sannsynlighet for å innvirke på sykkelbruken i kommunen (Kvitsøy kommune, 2025, s. 21):

- «I utarbeidelsen av alle reguleringsplaner i Kvitsøy skal hensynet til gående og syklende særlig vektlegges.»
- «Søke samarbeid med fylkeskommunen om helhetlig utvikling av Kvitsøy etter Rogfast for å gjøre det tryggere og triveligere for gående og syklende.»
- «Samarbeide med fylkeskommunen for å iverksette nødvendige tiltak på Kvitsøy for tryggere ferdsel for gående og syklende.»
- «Innlemme fortau langs Leiasundveien og Langøyveien i reguleringsplan for Leiasundet for å legge til rette for hurtigere fylkeskommunal utbygging.»
- «Innlemme fortau langs Ydstebøveien i reguleringsplan for Ydstebøhavn for å legge til rette for hurtigere fylkeskommunal utbygging.»
- «Forbedre belysning langs offentlige veier, jf. vedlegg 1 handlingsplan for fysiske trafikksikkerhetstiltak.»

Det er også noen generelle målsettinger rettet mot barn i delkapittelet «7.2.1 Barn» (Kvitsøy kommune, 2025, s. 19):

- «Kommunen skal legge til rette for at flere kan sykle eller gå til skolen.»
- «Skolen skal sørge for god sykkelopplæring i tråd med kompetansemål i Kunnskapsløftet.»
- «Kommunen skal være med å drive holdningskampanje for at flere går eller sykler til arrangementer ved skole, barnehage, hallen og fotballbanen.»
- «Kommunen skal arbeide for realisering av gang- og sykkelvei langs Fv. 4692 fra krysset inn til Leiasundet og langs Leiasundveien og innover Langøyveien.»

I Temaplan – Samferdsel: 2018 gjengis kommunens ønske om å være sykkelvennlig. Oppretting av sykkelutleie, større søkelys på tilrettelegging i planarbeid og holdningskampanjer er mulige tiltak som kan settes til liv her og nå (Kvitsøy kommune, 2018, s. 13). I forbindelse med utbyggingen av Rogfast jobbes det for å muliggjøre transport av sykkel på buss, og det forsøkes å få til innfartsparkering i nærheten av alle tunnelåpninger (Kvitsøy kommune, 2018, s. 13).

## 3. Metodikk – informasjonsgrunnlaget for analysen

### 3.1. Introduksjon av innsamlingsmetoder

I foregående del ble det klargjort at det ikke eksisterer noen analyser og planer spesifikt om sykkelbruk og infrastruktur i kommunen. Istedenfor blir det beskrevet noen punkter i planer som fokuserer mer på andre trafikantgrupper. Noen av disse er spesifikke tiltak, men flere av dem er veldig generelle. Dette kommer antageligvis av at Kvitsøy er, som nevnt i introduksjonen, en liten kommune med begrenset med økonomiske og administrative ressurser. Eksisterende datagrunnlag er også minimalt – det finnes ikke tall på andelen av innbyggerne som sykler, og trafikkundersøkelsen som har blitt gjort er begrenset.

Med dette som utgangspunkt blir et av målene for analysen å samle inn informasjon om sykkelforholdene slik de ser ut i dag. Innsamlingen av informasjon vil bli gjort med tre ulike metoder; kartlegging av infrastruktur til fots, flere befaringer på sykkel for å bedre forstå hvordan opplevelsen av å sykle er og korte gateintervjuer med spørsmål som er fastsatt på forhånd. En kartlegging gir Kvitsøy kommune bedre oversikt og grunnlag, til å ta beslutninger om hvor endringer burde gjøres og hvilke tiltak som kan forbedre forholdene for syklende. Innsikten en får ved å selv sykle gjør det enklere å se både positive og negative aspekter med sykkelforholdene på Kvitsøy. Intervjuene gir et innblikk i hva innbyggerne som sykler eller eventuelt kan gjøre det, mener om sykkeltilretteleggingen – dermed får man inntrykk av hvilke prioriteringer innbyggerne ønsker.

### 3.2. Kartlegging av nåværende sykkelinfrastruktur og tilrettelegging

#### 3.2.1. Innsamling og håndtering av data

Kartleggingen tok for seg alle hovedveier, “boliggater” og lengre offentlige adkomstveier. Dokumenteringen deler Kvitsøy sitt “sykkelnett” opp i delstrekninger. Oppdelingen er blitt gjort steder hvor infrastrukturen endres betydelig eller der hvor en annen fylkesvei eller adkomstvei starter. For hver delstrekning ble det notert ned kategorien til infrastrukturen, bredden, kvaliteten på dekke, hvor god tilkoblingen til annen infrastruktur er og eventuelle kommentarer. Annen infrastruktur som sykkelstativ, sykkelkur og fastmonterte sykkelpumper ble også dokumentert med kategori og en kommentar.

Det var problemfritt å tilordne vært delstrekk en bestemt kategori, og det ble ikke oppdaget underveis at det var behov for nye kategorier eller endringer. Det ble ikke laget en bestemt kategorisering for kvaliteten på veidekke på forhånd, men under selve kartleggingen ble tre kategorier brukt konsekvent. Tilkobling til annen infrastruktur bruker korte beskrivelser.

Under defineres en rekke begreper som ble brukt i kartleggingen. Det eksisterer andre typer sykkelinfrastruktur enn det som beskrives her (blant annet sykkelvei, sykkelprioritert gate og sykkelkap), men disse er ikke tatt i bruk på Kvitsøy. Kategoriene for kvaliteten på veidekke er definert av forfatter, og ikke basert på etablert standard.

Begrep	Definisjon
Blandet trafikk	Syklende deler samme veiareal med gående og kjørende
Fortau	Opphøyet veiareal primært tiltenkt gående
Gang-/sykkelsti	Asfaltert sti som er fysisk adskilt fra kjøretøy på andre måter enn med høydeforskjell
Tursti	Turareal som går utenom transportårer og som er tiltenkt rekreasjon
Sykelstativ	Stativ hvor en kan parkere sykkel
Sykkelskur	Sykelstativ omringet av vegger og tak som beskytter mot elementene

Figur 1. Tabell med oversikt på de ulike begrepene som brukes om typen infrastruktur og parkeringsmuligheter

Kategori	Definisjon
Lav kvalitet	Asfalt med sprekker, vegetasjon eller større ujevnheter som gjør det ubehagelig å sykle
Tilstrekkelig kvalitet/tilstrekkelig dekke	Asfalt med noen mindre ujevnheter
Bra kvalitet/bra dekke	Asfalt uten sprekker, vegetasjon eller ujevnheter

Figur 2. Tabell som forklarer kategoriene brukt for kvaliteten på veidekke

Oppmålinger foregikk med målebånd av metall og uten verktøy for å hjelpe og holde rett vinkel fra den ene siden til den andre – dermed må en medregne avvik på +/-10 cm. På kjørevei og fortau er ikke dette avviket betydelig nok til å utgjøre noe forskjell i brukererfaringen av en bestemt strekning. Veiens bredde tok utgangspunkt i hvor asfalt og kantstein startet, men i noen tilfeller ble noe av den asfalterte bredden ekskludert fordi busker og andre planter vokste utover veiflaten. Målingene ble utført 2 til 8 ganger på hvert delstrekk, avhengig av lengde. Ingen målinger ble gjort i veikryss eller steder hvor det er gateparkering parallelt til veiarealet.

Alle data/observasjoner ble notert ned i en liten notisbok – etterpå har alt blitt lagt inn i kart laget i programmet Arc GIS Pro. Oppgitte bredder tar utgangspunkt i ekstremalpunktene, den laveste og høyeste oppmålte verdi. Navngivningen av kategoriene har blitt gjort mer konsekvent ved å fjerne “tilstrekkelig dekke” og “bra dekke”; disse ble erstattet av henholdsvis “tilstrekkelig kvalitet” og “bra kvalitet”. Tilkobling til annen infrastruktur og kommentarer er ikke endret på - de siteres direkte fra notisboken.

### 3.2.2. Hvordan temakart ble sammensatt

Til å begynne med ble alle delstrekninger markert opp manuelt i Arc GIS Pro. OpenStreetMap ble brukt som kartgrunnlag, men koordinatsystem ble ikke endret – derfor er projeksjonen basert på en sfære. Etterpå fikk hvert oppmerkede objekt tilegnet dataen fra den tilsvarende delstrekningen. Dette kartet med tilhørende data ble utgangspunkt for alle temakartene. De ulike temakart gir bedre oversikt over hver sin datatype, og dermed gjør det mulig å se viktige sammenhenger mellom ulike delstrekninger og helheten. Kartene for type infrastruktur, kvalitet på veidekke og veibredde var planlagt på forhånd,

imens de resterende ble tenkt opp etter at datainnsamlingen var ferdig. Utenom kvaliteten på veidekke er ikke kategoriene noen verdimeisig vurdering.

Hvert temakart hadde til hensikt å være tolkbare for personer uten spesiell faglig bakgrunn, men likevel gi ny innsikt til Kvitsøy kommune. Alle temakartene har få og relativt lett forståelige kategorier, for eksempel er det kun tre for «kvalitet på veidekke». I temakartet for veibreder er de individuelle dataene oppsamlet i intervaller som inneholder nærliggende verdier. Disse er navngitt etter sitt laveste og høyeste tall. Et intervall starter ikke hvor det foregående stoppet fordi det ikke er mellomliggende data.

### 3.3. Sykkelbefaring

Denne innsamlingsmetoden går ut på at en sykler turer hvor en tar i bruk samme infrastruktur som dem som sykler må forholde seg til. Under befaringen ble nesten alle veistrekninger som er registrert i kartene syklet på. En sykkel hvor man sitter oppreist, en såkalt bysykkel ble benyttet. Underveis ble en rekke fotografi tatt med smarttelefon, og noen notater ble nedfelt. For befaringen ble klokkeslett ved start, tidsbruk og værforhold notert.

Dato	Klokkeslett	Vindforhold (Nordbø målestasjon, Kvitsøy)	Nedbør (Nordbø målestasjon, Kvitsøy)	Andre forhold
22.10.2025	13:00-14:00	Vind – 5 m/s, vindkast – 10 m/s	Noe regn (ikke registrert på målestasjon)	Det var lite trafikk og få myke trafikanter

Figur 3. Værinformasjon er hentet fra Yr.no (NRK & Meteorologisk institutt, u. å.).

### 3.4 Kortfattede gateintervju med faste spørsmål

Dette går ut på at en stiller seg opp på steder hvor mange gående og syklende passerer, og stiller en rekke spørsmål til personer som er villig til å svare. Her må man i utgangspunktet være proaktiv fordi de færreste av dem som er på vei mot et mål ønsker å stanse og ta en spørreundersøkelse uten videre. Å informere på forhånd kan ha en positiv effekt på innbyggernes villighet til å svare. Er en forberedt på undersøkelsen kan en også organisere tankene sine om intervjuets tema.

I Kvitsøy kommune er dagligvarebutikken Coop Prix blant stedene med størst og mest variert trafikk. Alternativt kunne intervjuene blitt utført på ferjekaien, men her er subjektene mest opptatt av å komme seg på ferjen eller videre til destinasjon. Derfor ble butikken valgt for å utføre gateintervjuene. Alle gateintervjuene ble gjennomført fredag 07.11.2025 mellom 10:25 og 13:58. Det ble på forhånd sendt forespørsel til butikksjef om det var greit at kommunen gjennomførte gateintervjuene hos dem. Spørsmålene ble utformet for å være forståelige for personer i ulike alder og med varierende norskferdigheter.



Spørsmål	Svaralternativ
Omtrent hvor ofte sykler du?	A: Daglig B: Ukentlig C: Månedlig D: Årlig E: Aldri
Har du syklet tidligere? (spør hvis person svarer aldri)	
Hva må til for at du velger å sykle? (spør hvis person svarer at de ikke sykler)	
Bruker du el-sykkel eller ikke el-sykkel?	To personer bruker alminnelig sparkesykkel – dette ble notert
Hvilke formål har du når du sykler? Du kan svare med flere av alternativene	A: Sykle til skole B: Sykle til jobb C: Sykle for å gjøre ærend D: Sykle til bekjent E: Sykle for moro F: Sykle for mosjon G: Annet
Synes du det er behagelig/greit å sykle på Kvitsøy?	
Har Kvitsøy noen positive sider ved å sykle som du ønsker å nevne?	
Har Kvitsøy noen negative sider ved å sykle som du ønsker å nevne?	

Figur 4. Spørsmålene og svaralternativene som ble stilt for forbipasserende på Coop Prix Kvitsøy.

Fra samtaler med administrasjonen på kommunehuset ble det forstått at Kvitsøy kommune sine innbyggere startet å bli lei av innbyggerundersøkelser. Derfor var intervjuer påpasselig med å vise høflighet mot alle, uavhengig av om de stoppet opp for å svare eller ikke. En enkel «plakat» med formuleringen: «Hvordan er det å sykle i Kvitsøy kommune?», ble lagt på bordet slik at forbipasserende selv tok initiativet til å stoppe og svare på spørsmålene. Intervjuene ble uformelle, og i enkelte tilfeller ble spørsmålene stilt utenom den forhåndssatte rekkefølgen. Ikke alle spørsmålene ble besvart av alle intervjusubjekter.

## 4. Empiri – innsamlet informasjonsgrunnlag for analysen

### 4.1. Den fysiske infrastrukturen

#### 4.1.1. Infrastrukturen for syklende

Det er fysisk separering av myke trafikanter fra kjøretøy langs de mest trafikkerte veiene. Fra ferjekaien til Kvitsøy kombisenter (7, 9, 12, 14, 15, 16, 20) utgjør fortau og gang/sykelsti en sammenhengende strekning med infrastruktur for myke trafikanter. Det er også fortau fra klubbhuset til Langøy (16), langs veien til barn- og ungdomsskolen (21) og langs veien som går til øyas eneste dagligvarebutikk (11). Utenom dette er det blitt laget en egen gang-/sykelsti fra skolen til idrettshallen (24) som brukes under undervisning i kroppspøving. Det korte strekket med tursti (27) fra sandstranden ved ferjekaien (Sandrenna) til Naustvollvågen (Haien) er grusbelagt.



Figur 5. Kart over eksisterende infrastruktur for myke trafikanter i Kvitsøy kommune. Fargekoder: oransje - fortau, blå - gang-/sykelsti, rød - blandet trafikk, grønn - tursti

Som figur 5 viser, eksisterer det ikke fortau eller gang-/sykelsti som ikke er tilkoblet tilsvarende infrastruktur i det minste i et av endepunktene – gang-/sykelnettet i kommunen er fullstendig sammenhengende. Likevel er det en rekke små avbrudd i nettet - avkjørsler for kjøretøy medfører at fortau får av-/påstigningsramper. Flere steder er disse plassert slik at syklende må svinge flere meter mot høyre/venstre, for så å svinge noen meter tilbake etter at man har passert kjørebane ((9, 11, 12), (12, 20), (16, 20)). Noen av rampene har kantsteiner som er ubehagelig å kjøre over (nytt fortau inn mot dagligvarebutikk (11) og ved innkjørsel til Ydstebøveien 91 (12)).

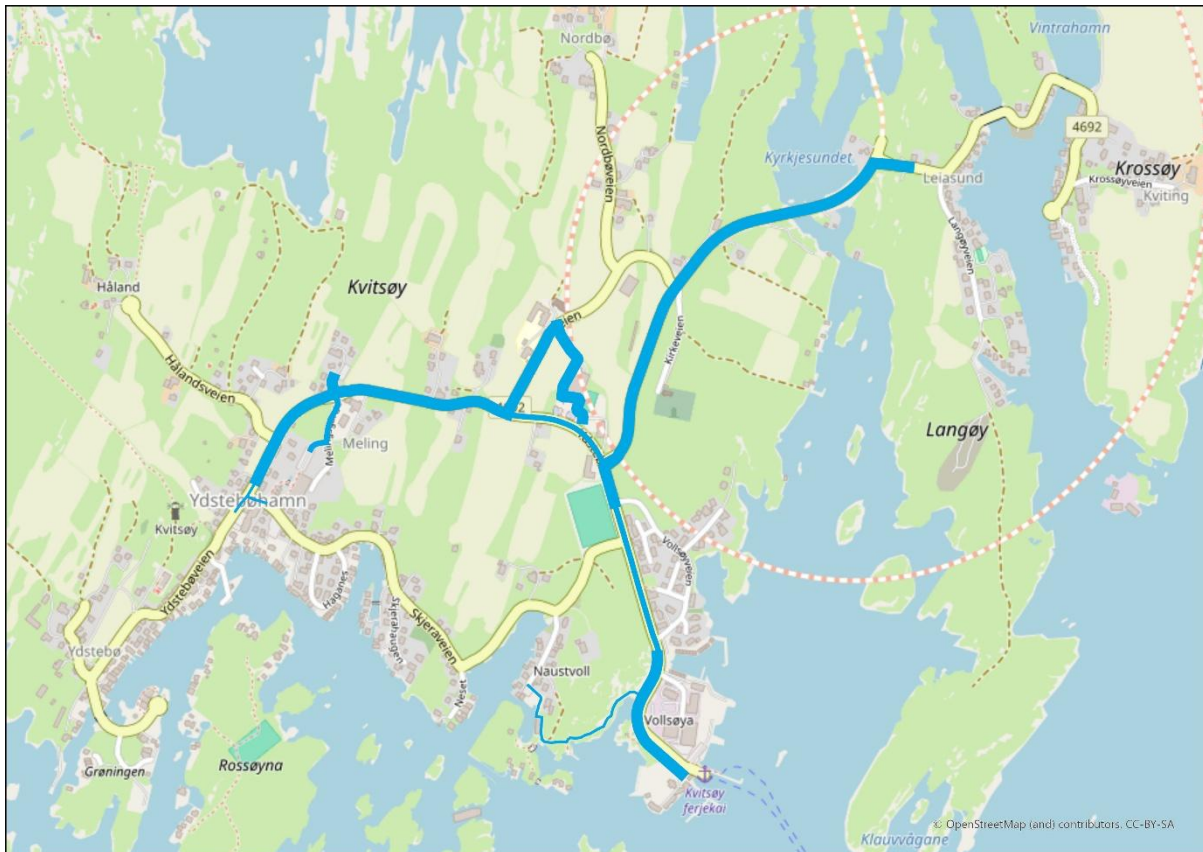


Figur 6. Kart som viser innkjørsler og veikrysninger som avbryter sammenhengen til fortau og gang-/sykkelsti. De hvite og svarte kvadratene markerer et punkt hvor man er nødt til å krysse kjørebanelen.



Figur 7. Ved innkjørsel til Ydstebøveien 91., tatt 22.10.2025 av Tormod Høie Meling. Her ser man et eksempel på en fortauskant det er litt ubehagelig å sykle eller trille en vogn over.

Bredden på fortauene og gang-/sykkelstiene er bra over mye av nettverket – de fleste steder er minimumsbredden 2 meter. På et par delstrekninger er bredden på fortauet nærmere 3 meter noen steder: fra kryss inn til skole og til kommunehus (12) og ny vei fra fotballbane til Langøy (16). De smaleste strekningene er fortauet ved kombisenteret (7, 8), fortauet inn mot dagligvarebutikken (11), gang-/sykkelsti fra klubbhus til krysset inn mot skolen (20) og fortauet fra de rød/oransje sjøhusene til fotballbanen (15).



Figur 8. Kart over minimumsbreddene til fortau og gang-/sykkelsti. Tykkelsen på markeringen indikerer et bestemt intervall med minimumsbreder. Det er delt opp i tre intervaller: 100 til 115 cm, 160 til 200 cm og 215 til 280 cm.

Kvaliteten på underlaget til infrastrukturen for mange trafikanter er generelt bra, men med et unntak. Fra klubbhuset til krysset inn mot skolen (20) er asfalten til gang-/sykkelstien oppsprukket flere steder, og det har dannet seg opp- og nedløkk.

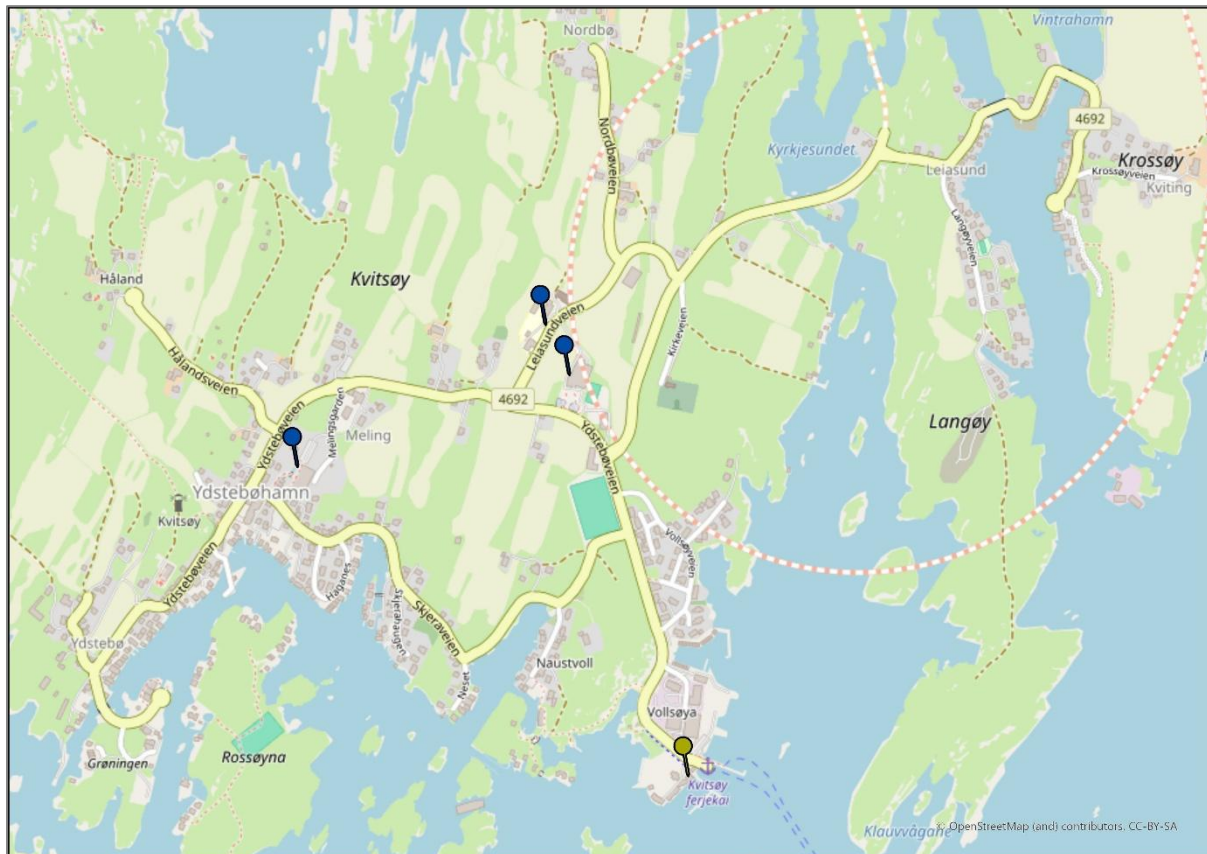


Figur 9. På strekningen klubbhuset til kryss inn til skolen (20) har underlaget på gang-/sykkelstien lav kvalitet, tatt 11.12.2025 av Tormod Høie Meling.



Figur 10. Kart som indikerer kvaliteten på veidekke. Fargekoder: rød - lav kvalitet, gul - tilstrekkelig kvalitet, grønn - bra kvalitet.

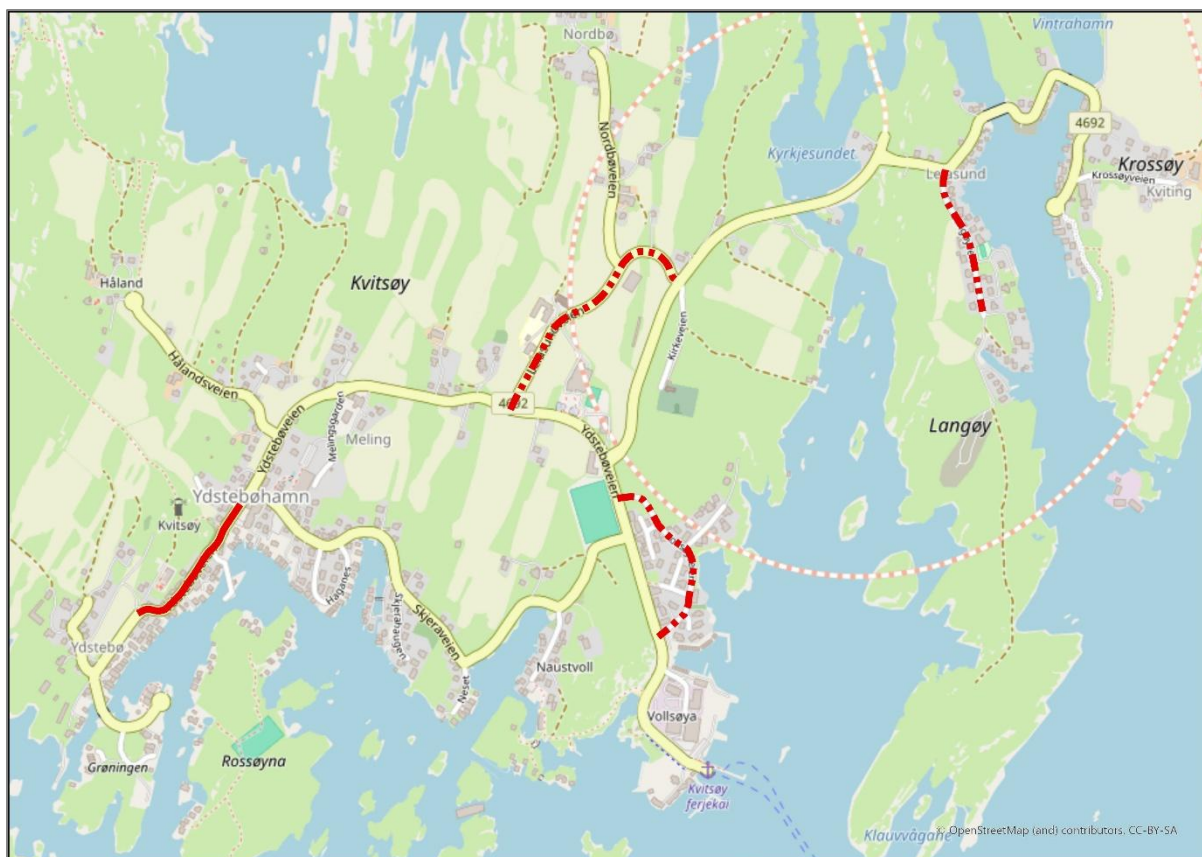
Ved noen målpunkt er det satt opp sykkelstativ slik at en får orden i de parkerte syklene. Ved idrettshallen er dette plassert omtrent 50 meter nærmere inngangen enn parkeringsplassen til kjøretøy. På ferjekaien er det et sykkelskur og et venterom rett ved siden av, med tilhørende toalett som er åpent hele døgnet.



Figur 11. Kart over offentlig tilgjengelig parkeringsinfrastruktur for sykler. Tegnforklaring: blå nål – sykkelstativ, gul nål – sykkelskur.

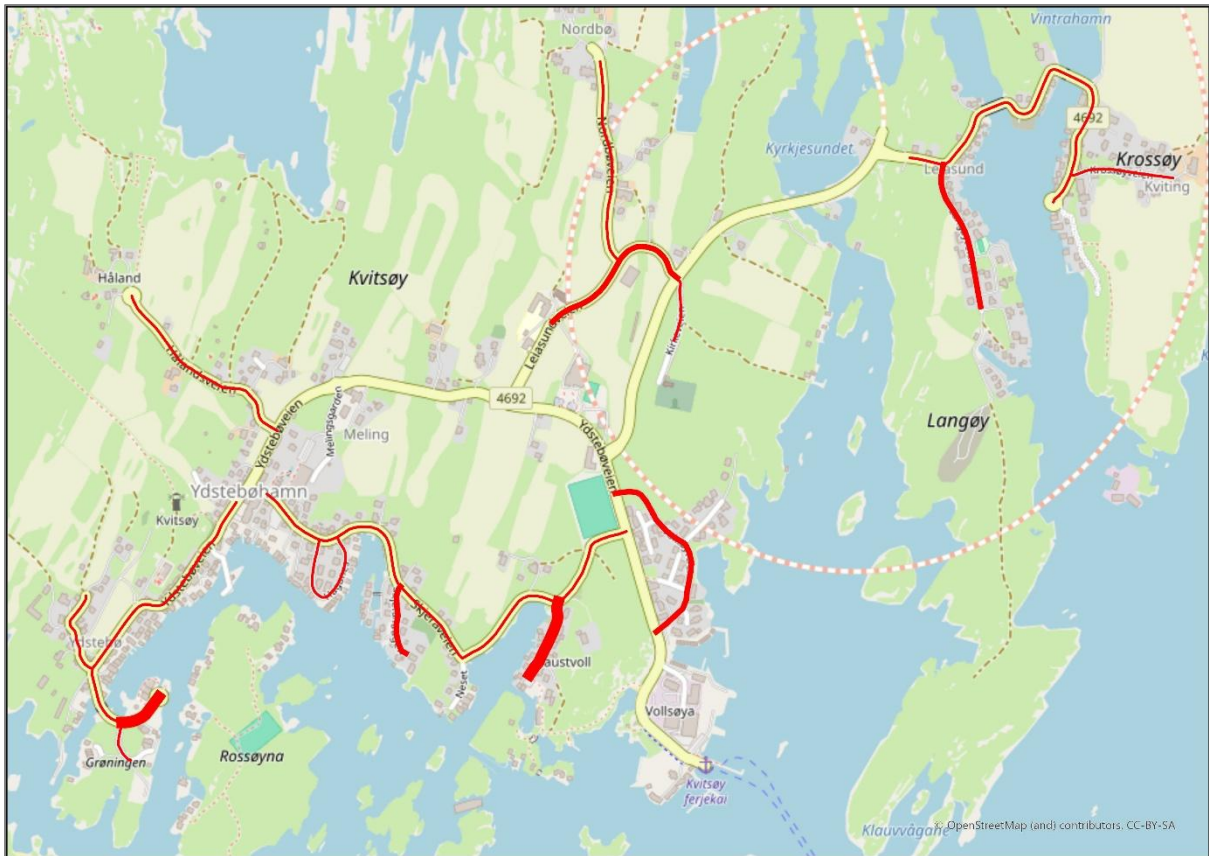
#### 4.1.2. Infrastrukturen for blandet trafikk

Noen av strekningene med blandet trafikk har tiltak med hensyn å bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter. Fra kombisenteret til svingen opp mot trafikksentralen (6), er den ene siden av veien belagt med steinheller som opptar 100 cm av veibredden. Delstrekningene Vollsøy (25), boligvei på Langøy (22) og fra skole mot Leiasundet (19), har fartshumper som gjør at kjøretøy senker farten. Fra kryss mot skole (21), hvor det er fortau, er det også fartshump.



Figur 12. Kart som viser delstrekninger med fartsreducerende tiltak. Tegnforklaring: heltrukket linje – steinbelegg, stiptet linje – fartshumper.

Veibredden er svært smal på mange av delstrekningene med blandet trafikk – flertallet har minimumsbredden i intervallet 265 til 340 cm. Fra kombisenter til svingen opp mot trafikksentralen (6) og Langøy til Krossøy kai (17), skiller seg ut som steder hvor bredden er særlig problematisk. Her er det henholdsvis 305 cm og 275 cm på det smaleste. Kombinert med noen svinger som er svært uoversiktlige på grunn av terreng, oppbygd mur og bygninger, skapes det steder som er potensielt farlige både for kjøretøy og myke trafikanter. Noen av delstrekningene har stor variasjon i bredden i løpet av korte avstander – de to nevnte veistrekningene er 650 cm og 520 cm på det bredeste.



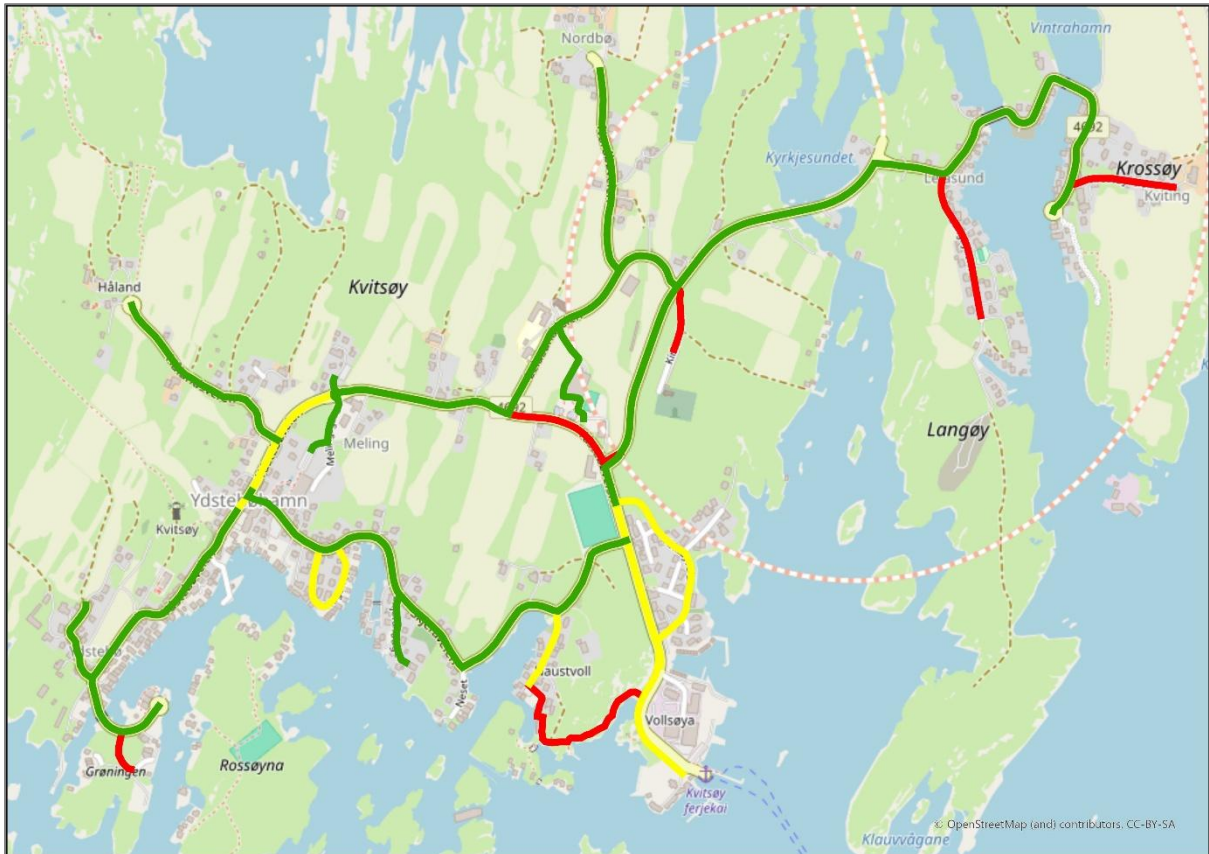
Figur 13. Kart som indikerer veibredden til delstrekninger med blandet trafikk. Tykkelsen på linjene angir et intervall med minimumsbredder. Det er tre breddeintervaller: 265 til 340 cm, 375 til 400 cm og 470 til 530 cm.



Figur 14. På Hellesøy i retning mot Langøy, tatt 22.10.2025 av Tormod Høie Meling. Noen steder hvor det er blandet trafikk er det lite sikt.



Asfaltkvaliteten holder god standard på "hovedveiene", men noen av de kortere adkomst- og samleveiene har underlag som er noe oppsprukket, ujevn og ruglete. Den korte avstikkeren til Grøningen friområde (2), veien opp til kirken (30), boligveien på Langøy (19) og Krossøyveien (18) har lav kvalitet på dekke.



Figur 15. Kart som indikerer kvaliteten på veidekke. Fargekoder: rød - lav kvalitet, gul - tilstrekkelig kvalitet, grønn - bra kvalitet.



Figur 16. Inn mot boligvei på Langøy, tatt 22.10.2025 av Tormod Høie Meling. Dette er en av få delstrekninger med lav kvalitet på veidekke.

## 4.2. Opplevelsen av å sykle i Kvitsøy kommune

Om en holder en fart på 20 til 30 km/t, oppleves flere av fortauene og gang-/sykkelstiene som behagelige å sykle på. Det er plass til at to personer går ved siden av en annen, og samtidig at en alminnelig sykkel passerer. Det nye fortauet fra innkjørselen til Vollsøy til Langøy (16) er særlig behagelig å sykle på fordi det er god plass, få innkjørsler, stor radius på svingene og god sikt. Gang-/sykkelstien fra skolen til klubbhuset (24) er også fin å sykle på – med unntak av den svingete delen nærmest klubbhuset.



Figur 17. Fra Langøy mot øya Kvitsøy, tatt 22.10.2025 av Tormod Høie Meling. Fotografiet gir en følelse av bredden til fortauet og hvor oversiktig veistrekningen er.

Strekningen fra rød/oransje sjøhus til fotballbane (15) er mindre behagelig å sykle fordi den er smal noen steder. I tillegg er det fysiske barrierer (gjerde, mur og vegg) på den ene siden som øker følelsen av at man har liten plass.

Fortauet fra rundkjøringen ved kommunehuset mot butikken (11) er trangt og kanten til rampene er ubehagelig høye.

Steinhellene som ligger i en meters bredde langs delstrekningen fra kombisenter til sving opp mot trafikksentralen (6), medfører at myke trafikanter kanskje tror at de kun skal bruke den delen av veien. Virkningen av den visuelle innsnevringen av veibredden er veldig begrenset fordi kjøretøy må kjøre over dem, og dermed forsøker de ikke å unngå dem.

Turstien har begrenset funksjonalitet for syklende fordi den ikke er asfaltert – grus er veldig ujevn flere steder. Veldig bratte stigninger gjør det slitsomt å sykle, og i tillegg er det rett før overgangen fra tursti til blandet trafikk i Naustvollvågen (26), en veldig trang passasje og et trappetrinn. Avstanden er ikke mye lengre å sykle om en velger å sykle på veien istedenfor.

Selv om det oppleves som tryggere å ferdes som en myk trafikant på Kvitsøy enn mange steder på fastlandet, er det like fullt tatt for gitt at kjøretøy har førsterett på veien. Når myke trafikanter skal passere over veien må de se etter motkommende kjøretøy, men det er sjeldent sjåfør bremses ned ved samme sted for å passe på at ingen befinner seg i veibanen. Når en sykler og går i blandet trafikk bidrar den lave hastigheten til at en føler seg komfortabel med å bruke mer av veibredden. Likevel er man påpasselig med å flytte seg ut i veiskulderen før innkommende kjøretøy er i posisjon til å passere. De smale veiene er generelt ikke en faktor en blir nervøs – unntatt når en deler den samme smale veien med traktorer eller lastebiler.

### 4.3 Resultater fra gateintervjuene

Hvor ofte sykler du? Svaralternativ: A: Daglig B: Ukentlig C: Månedlig D: Årlig E: Aldri
1. aldri
2. aldri
3. aldri
4. aldri
5. ukentlig
6. årlig
7. og 8. månedlig (sparker når de er i kommunen, men ikke ellers)
9. aldri
10. aldri
11. aldri
12. månedlig
13. daglig
14. daglig
15. ofte på sommeren
16. ukentlig
17. daglig
18. årlig

Figur 18. Nesten halvparten av respondentene svarte at de aldri sykler. 5 av 18 respondentene svarte at de sykler daglig eller ukentlig.

**Syklet du oftere før? (spurt hvis person svarer aldri)**

1. syklet tidligere

2. syklet tidligere

3.

4. syklet tidligere

5.

6.

7. og 8.

9. syklet tidligere

10. syklet tidligere

12. syklet tidligere

13.

14.

15.

16.

17.

18. syklet tidligere

Figur 19. Alle som svarte på dette spørsmålet, sa at de syklet tidligere. Det hadde kanskje også vært nyttig å spør dem hvor ofte?

**Hvilke tiltak må til for at du velger å sykle? (spurt hvis person svarer aldri)**

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7. og 8.

9. nei, ingenting (dårlig balanse)

10. ingenting, går istedenfor

11.

12. ingenting, egen feil

13.

14.

15.

16.

17.

18. ingenting

Figur 20. Dette spørsmålet tilførte ikke noe særlig med innsikt. Muligens formuleringen måtte vært mer avgrenset.

<b>Bruker du el-sykkel eller ikke el-sykkel?</b>
1.
2.
3.
4.
5. el-sykkel
6. ikke el-sykkel
7. og 8. vanlig sparkesykkel
9.
10. vanlig
11.
12. vanlig, men vurderer å kjøpe el-sykkel
13. vanlig
14. el-sykkel
15. El-sykkel
16. el-sykkel
17. el-sykkel
18. vanlig

Figur 21. Utenom respondent 15. som sykler ofte på sommeren, sykler alle som har el-sykkel ukentlig eller oftere.

<b>Hvilke formål har du når du sykler? Kan svare med flere av alternativene Svaralternativ: A: Sykle til skole B: Sykle til jobb C: Sykle for å gjøre ærend D: Sykle til bekjent E: Sykle for moro F: Sykle for mosjon G: Annet</b>
1.
2.
3.
4. jobb, ærend, mosjon
5. annet
6. mosjon, moro
7. og 8. ærend, annet
9.
10.
11.
12.
13. ærend, annet
14. mosjon
15. ærend, annet
16. ærend, jobb
17. jobb
18.

Figur 22. Svaralternativ A og D dukket ikke opp, men likevel ble det oppgitt varierte grunner for å sykle.

**Synes du det er behagelig/greit å sykle på Kvitsøy?**

1.

2.

3.

4. var behagelig, sluttet fordi hun fikk kortere avstander – dermed går hun istedenfor

5. greit å sykle

6. ja, behagelig å sykle

7. og 8. ja, behagelig å sparke

9.

10.

11. og 12. ja, behagelig å sykle

13. ja, behagelig å sykle

14. helt topp

15. ja, behagelig å sykle

16. ja, behagelig å sykle

17. ja, behagelig å sykle

18. ja, behagelig å sykle

Figur 23. Alle som svarte sa at det er behagelig/bra å sykle på Kvitsøy.

**Har Kvitsøy noen positive sider ved å sykle som du ønsker å nevne?**

1.

2.

3.

4. flere fortau enn tidligere

5. lite trafikk, folk tar hensyn, ikke redd for å sende unger ut

6. fine sykkelveier

7. og 8. flatt, lite trafikk, trygt, ligger godt til rette

9.

10.

11. flatt (kunne vært universelt tilrettelagt, tandem sykkel), korte avstander

13. flatt

14. lite trafikk (sykler tidlig på dagen)

15. sykkelstier

16.

17.

18.

Figur 24. Ingen av dem som sykler daglig eller ukentlig (5, 13, 14, 16 & 17), nevnte infrastrukturen som et av de positive aspektene ved å sykle på Kvitsøy.

**Har Kvitsøy noen negative sider ved å sykle som du ønsker å nevne?**

1. Trange veier, dårlig plass til både kjøretøy (spesielt store) og myke trafikanter

2.

3.

4.

5. når de strør det blir vanskelig å sykle fordi sanden ligger lenge etter at isen har forsvunnet

6. må koste bort strøsand når vinteren er over – den ligger for lenge

7. og 8. høy fortauskant på rampe kan være farlig – falt i nytt kryss ved klubbhus

9. mye slaps etter at is og snø har smeltet

10.

11. og 12. mye sand på vinteren

13. få ruter – lite variasjon

14.

15.

16. litt smalt, regn

17. trenger flere sykkelstier, vanskelig å sykle på fortau med fotgjengere

18.

*Figur 25. Flere av respondentene mener at Kvitsøy kommune må bli bedre på å koste bort strøsand. I tillegg ble misnøye med fortau nevnt og at det noen steder er veldig trangt.*

## 5. Analyse – hvordan kan sykkelforholdene i Kvitsøy kommune forbedres?

Trafikksikkerheten er god på de fleste delstrekningene. Det er ingen veistrekninger med høyere fartsgrense enn 30 km/t, som ikke har infrastruktur som separerer myke trafikanter fra kjøretøy. På tross av at det noen steder er ujevnt dekke, finnes det ikke farlige asfalthull eller større objekter i veibanen noen steder. Alle ferister som tidligere utgjorde en risiko for syklende og dem med nedsatt evne til bevegelse, er nå fjernet, med unntak av en på delstrekningen Håland (10). Denne veistrekningen er en adkomstvei, og har derfor lite trafikk. Delstrekningene Boligvei på Langøy (22), Vollsøy (25) og Haien (26) har bra utforming i dag fordi ingen av dem har minimumsbredde mindre enn 375 cm. Dessuten har de funksjonen adkomst- eller samlevei – derfor er trafikkmengden lav og det kjører sjeldent store kjøretøy. Det mest problematiske er dårlig sikt (6, 17, 29) – noe det er vanskelig å forbedre fordi det er forårsaket av boligbebyggelse og terreng.

- A. Den nye veien fra Rogfast-tunellen til Langøy åpner opp for å begrense trafikken som kjører på den eldre veien i Leiasundet (17). Det er kun gjennomgangstrafikk som burde forhindres – denne veien må fremdeles fungere som adkomst/samlevei for boliger, hytter og sjøhus. Ved et punkt på delstrekningen lages det en fysisk barriere som gjør at større kjøretøy, eller alle kjøretøy, ikke kan passere. Dette må ha klar skilting et stykke før sjåfør møter på hinderet.
- B. Det burde også vurderes om det skal lages fartshumper langs delstrekningen fra sving opp mot trafikksentral til veikryss (5) og fra omsorgsboliger til Ydstebøveien (13). En sirkelhump medfører stor fartsreduksjon på kjøretøy (Transportøkonomisk institutt, 2025). Det er denne typen som brukes langs delstrekningene boligvei på Langøy (19) og Vollsøy (25). Ulempen er at disse også reduserer farten på sykler – alternativt kan trapeshumper benyttes. Fartshumper må være tydelig markert for å ha ønsket effekt – dette er noe som mangler ved allerede eksisterende fartshumper.





Figur 26. Skilting om at det kommer fartshumper ved innkjørsel til Vollsøy, tatt 11.12.2025 av Tormod Høie Meling.



Figur 27. Det er ingen oppmerking ved fartshumpene i Vollsøy, tatt 11.12.2025 av Tormod Høie Meling.

- C. I forrige kapittel ble det også etablert at trafikkoverganger forringer sykkelopplevelsen. De nevnte trapeshumpene kan også anvendes som opphøyet fotgjengerovergang. Opphøyingen gjør at man slipper å sykle over kantsteiner, og i tillegg medfører det at eierskap på veiarealet skifter. Istedenfor at myke trafikanter må gå ned til arealet forbeholdt kjøretøy, må kjøretøy opp til samme høydenivå som fortauet – dermed blir det de som inntar arealet for myke trafikanter. Rundkjøringen ved kommunehuset (9, 11 & 12) og veikrysset inn mot skolen (12, 20 & 21) er stedene hvor det passer best å lage til opphøyet fotgjengerovergang.



Figur 28. Rundkjøring like ved Kvitsøy kommunehus., tatt 09.12.2025 av Tormod Høie Meling. På grunn av lav trafikkmengde, og for å forbedre forholdene for myke trafikanter burde den ombygges til opphøyet kryss.

- D. Gang-/sykkelstien langs delstrekningen fra klubbhus til kryss inn til skole (20) har forbedringspotensial. Kvaliteten på asfalten må forbedres, og det hadde vært gunstig å utvide bredden med en halv meter eller mer. Her trenger man ikke å nedbygge produktivt jordbruksareal, eller ekspropriere deler av eiendom med bolig. Delstrekningen burde ikke omgjøres til alminnelig fortau.

Et par av intervjurespondentene svarte at de ønsker flere sykkelruter, både for variasjon, men også for å slippe å dele trange fortau med fotgjengere. På grunn av begrensede areal og økonomiske ressurser er det ikke forsvarlig for Kvitsøy kommune å lage et eget nettverk kun forbeholdt syklende. Likevel er det sannsynligvis rom for å bygge korte strekninger med gang-/sykkelsti som utfyller det allerede utbygde nettverket.

- E. Fra kirken til den nye veien fra fotballbanen til Langøy (16) er det muligens rom for å lage en gang-/sykkelsti. Tilsvarende burde være mulig mellom Skjeraveien 71 og 77 som ligger langs

delstrekningen fra omsorgsboliger til Ydstebøveien (13), og opp til den veien adkomstveien bakom (se fig. 29). Ingen av disse strekningene ville vært særlig lange, og antagelig har de en veldig overkommelig byggekostnad. Om gjennomført ville disse tilført snarveier som kutter bort flere hundre meter fra reiseavstanden på enkelte turer.



Figur 29. Den nye adkomstveien som går ned mot sjøen burde være mulig å tilkoble veien nedenfor med en kort gang-/sykkelsti (Odel & Eie, u. å.). Dette er allerede regulert i arealdelen til Kvitsøy sin kommuneplan fra 2019.

- F. Utenom infrastrukturen brukt for å komme seg rundt, er det også nødvendig å ha et sted og sette sykkelen fra seg ved ankomst. I empirikapittelet ble det vist at det ikke er avsatt plass til sykkelparkering ved stien opp til Kvitsøy fyr – her starter også den lengste og mest populære turstien i kommunen. Rett utenfor klubbhuset er et annet sted som ville vært egnet for sykkelstativ, gjerne med et enkelt tak over for å skjerme mot nedbør.
- G. Slik tidligere nevnt er det kun på ferjekaien det er sykkelskur per dags dato. Den nye skolen som er i ferd med bygges vil få sykkelskur, men det burde også vurderes å sette dette opp ved Grøningen/Hummertuseet. Dette er et målpunkt hvor en gjerne oppholder seg flere timer under hvert besøk – i mellomtiden er det fint om sykkelen en bruker blir beskyttet fra vær og vind. Et sykkelskur er infrastruktur som kan være veldig synlig, og dermed påminner besøkende at å ankomme med sykkel også er et reelt alternativ.

I tillegg til tiltak på infrastrukturen, ble det dratt fram av flere respondenter i gateintervjuet at Kvitsøy kommune er for dårlig på å koste bort strøsand når snøen har smeltet. Noen av dem beskrev sykkelforholdene i kommunen som behagelige, selv om de svarte at de ikke sykler selv. Kanskje en holdningskampanje kunne fått flere av dem til å begynne og sykle?



Figur 30. Oversikt over tiltakene for infrastrukturen i Kvitsøy kommune.

## Konklusjon

Selv om ikke Kvitsøy kommune har tradisjon for å prioritere syklende i planleggingen, er det nå ønsket om en skikkelig sykkel-satsing. Dette skal bidra til å endre innbyggerne og besøkendes reisevaner. Denne kartleggingen og analysen er en del av oppstarten på dette arbeidet. I tillegg har Rogaland fylkeskommune vært med ansatte fra administrasjonen på befaring, og man har også startet opp med trafikktegninger på noen utvalgte steder. Alt er viktig for å legge grunnsteinene som blir med på å definere hvilke formål som settes, hvilke løsninger som skal brukes og for å kunne evaluere framgangen i prosjektet. Det er viktig at denne satsingen jobbes videre med de neste årene – når Rogfast-tunellen åpner risikerer Kvitsøy å få en mye større trafikkbelastning enn dagens.

Omtrent halvparten av veinettet har tilhørende fortau eller gang-/sykkelsti – den delen som ikke har det har smal veibredde og fartsgrense 30 km/t. Det er en oppfatning blant flere av respondentene fra gateintervjuet at kjøretøy tar hensyn til myke trafikanter. Derfor vil det ikke være veldig hensiktsmessig å forsøke å presse inn fortau på alle veistreknings. Istedenfor burde en forbedre eksisterende infrastruktur, og heller utfylle den med gang-/sykkelstier som plasseres uavhengig av det eksisterende veinettet.

I denne analysen ble det foreslått spesifikke tiltak som kommunen kan jobbe videre med. Noen av disse krever minimalt med planarbeid før de kan settes til liv, for eksempel: fartshumper, sykkelparkering og å kaste bort strøsand tidligere. Bygging av et par hundre meter med nye gang-/sykkelstier er noe mer ressurskrevende, men de mulige gevinstene er også større. Dette dokumentet er absolutt ikke altomfattende – politikere og administrasjon burde heller la seg inspirere av det store forbedringspotensialet Kvitsøy kommune faktisk har. Uansett hvilke analyser og planer som lages, er det til slutt opp til de folkevalgte og ansatte i kommunen å ha mot til å faktisk gjøre endringer.

## Referanser

Christensen, H. & Kolderup, T. S. (2025, 23. oktober). *Tåleevneanalyse og mulighetsstudie for Kvitsøy*. SPOR.

Jøssang, T. I. (2019, 5. august). Fylkespolitikkerne på lynvisitt til Kvitsøy: -Jeg vil ikke ta synspunkter basert på en 45 minutters befaring særlig seriøst. *Stavanger Aftenblad*.  
<https://www.aftenbladet.no/lokalt/i/rAe7lA/fylkespolitikkerne-paa-lynvisitt-til-kvitsoey-jeg-vil-ikke-ta-synspunkter-basert-paa-en-45-minutters-befaring-saerlig-serioest>

Kvitsøy kommune. (2018, 20. november). *Temaplan – Samferdsel*. Kvitsøy kommune.  
<https://kvitsoy.kommune.no/globalassets/planer-og-veiledere/temaplaner/samferdsel.pdf>

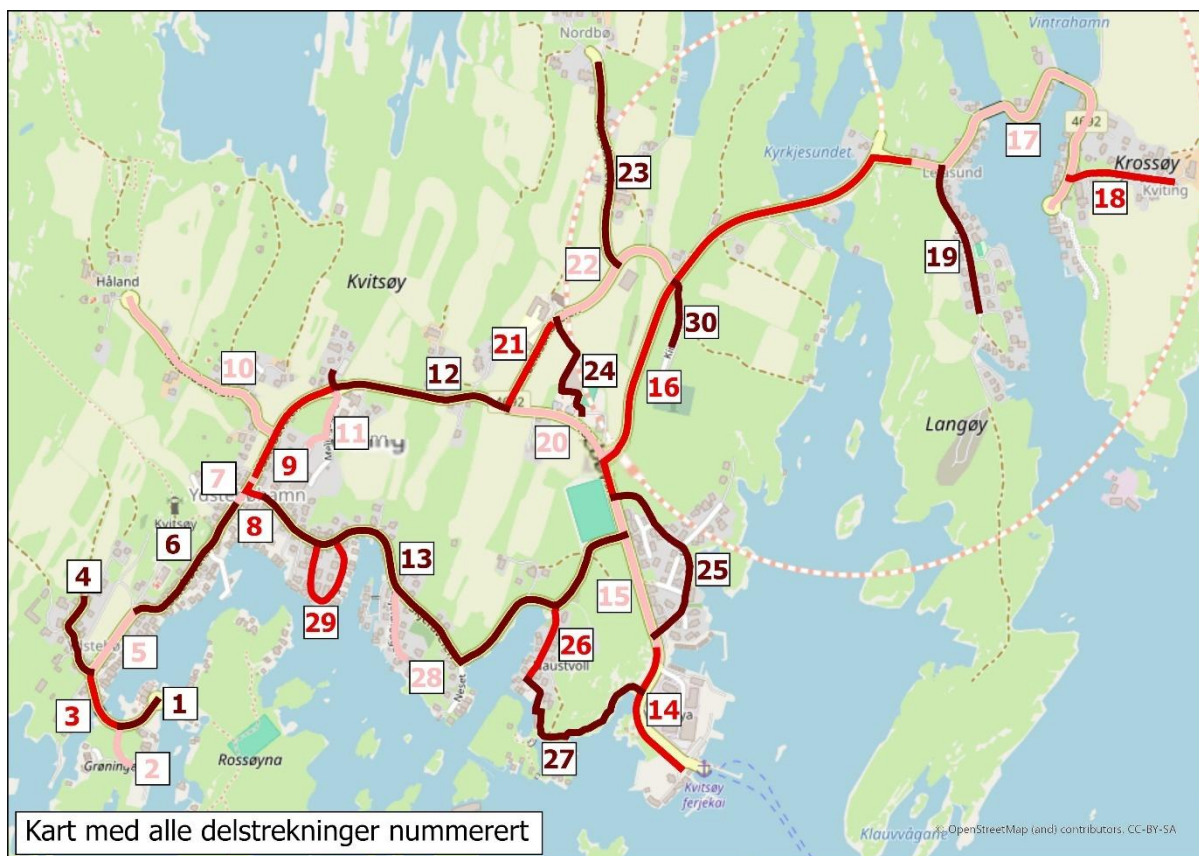
Kvitsøy kommune. (2025). *Trafikksikkerhetsplan 2024-2028*. Kvitsøy kommune.  
<https://www.kvitsoy.kommune.no/globalassets/planer-og-veiledere/temaplaner/trafikksikkerhetsplan-2024-28-vedtatt-180225.pdf>

NRK & Meteorologisk institutt. (u. å.). Kvitsøy – Nordbø. Hentet 22. oktober 2025 fra  
<https://www.yr.no/nb/v%C3%A6rvarsel/daglig-tabell/5-44610/Norge/Rogaland/Kvits%C3%B8y/Kvits%C3%B8y%20-%20Nordb%C3%B8>

Odel & Eie. (u. å.). *Boliger og tomter på Kvitsøy: Melinggarden* [Fotografi]. Melinggarden.no. Hentet 09.12.2025 fra <https://www.melinggarden.no/wp-content/uploads/2023/06/Tomter.jpg>

Transportøkonomisk institutt. (2025). *Trafikksikkerhetshåndboken: 3.12 Fartsdempende tiltak*. Hentet 09.12.2025 fra <https://www.tshandbok.no/del-2/3-trafikkregulering/doc661/#:~:text=Sammenlagte%20resultater%20fra%20empiriske%20studier%20viser%20f%C3%B8lgende%20virkninger,sideforskyvninger%20har%20omtrent%20like%20stor%20virkning%20som%20humper.>

## Vedlegg – oversikt over delstrekninger



Figur 31. Alle delstrekninger som blir nevnt i dette dokumentet blir referert til med et nummer i parentes. Om leser er usikker på hvilket sted som omtales, se i kartet. Vedlegget finnes også som egen separat fil i prosjektmappen.