



Tålevneanalyse og mulighetsstudie for Kvitsøy

Av Haaken Christensen og Trygve Sunde Kolderup (SPOR.eco)

Oktober 2025

Forord

Kvitsøy, ytterst i Boknafjorden, har naturgitte forhold som gjør den lille kommunen til et attraktiv natur-, kultur- og opplevelsesbasert reisemål. Øykommunen med omtrent 580 innbyggere har en levende landbruksnæring, et velpleid kulturlandskap, sjarmerende småhusbebyggelse og tallrike holmer, øyer og skjær. I dag er det kun mulig å komme seg til Kvitsøy med ferge, hurtigbåt eller fritidsbåt, noe som begrenser både bilkjøring og ferdsel på øya.

I 2033 åpner etter planen Rogfast-tunnelen som forbinder Kvitsøy med fastlandet. Kvitsøy blir med det et lettere tilgjengelig reisemål, får et nytt transportmønster og blir en del av et større bo- og arbeidsmarked enn i dag. Med utgangspunkt i Kvitsøy sine spesielle karakteristika, og ved å vurdere lokale faktorer som påvirker og er førende for en bærekraftig turisme, ønsker Kvitsøy kommune å gjøre en grundig kartlegging og vurdering av tålegrensene for reiselivsaktivitet på øya og øyas tåleevne for turisme.

Kommunen ønsker å gjøre denne tåleevneanalysen for å være i forkant og belyse mulige konsekvenser av økt trafikk i forbindelse med at Kvitsøy blir landfast. Denne rapporten vil være et nyttig kunnskapsgrunnlag for å bidra til at utviklingen av reiselivet på Kvitsøy ivaretar både natur og miljø, lokalsamfunn og lokal verdiskaping.

SPOR Natur og Reiseliv AS vant oppdraget i en invitert anbudskonkurranse i januar 2025. Prosjektet er utført i perioden april – september 2025. Oppdragsgiver er Kvitsøy kommune, og oppdraget er koordinert med Gina Wigestrånd og Mona Svela.

Oslo, 23. oktober 2025

Trygve Sunde Kolderup
www.spor.eco

Haaken Christensen

Forsidefoto: Trygve Sunde Kolderup/SPOR

Innhold

Forord.....	2
Sammendrag	5
1.0 Innledning	7
1.1 Oppdragsbeskrivelse	7
1.2 Organisering.....	7
1.3 Metode	7
1.3.1 Vurdering av tålegrenser og reisemålets tåleevne.....	8
1.3.2 Definisjoner og begrepsbruk.....	9
2.0 Kvitsøy som reisemål.....	10
2.1 Rogfast	11
2.2.8 Universell utforming og tilgjengelighet.....	17
2.2.10 Markedsføring av reisemålet Kvitsøy.....	17
2.4 Reiselivets klima og miljøavtrykk.....	19
2.6 Planer, strategier og relevante prosjekter	21
3.0 Resultater fra samtaler og undersøkelser på reisemålet	23
3.1 Innbyggerundersøkelsen	23
3.2 Gjesteundersøkelsen	26
3.3 Samtaler med aktører på Kvitsøy.....	31
3.4 Generelle reiselivstrender og utviklingstrekk – hva betyr det for Kvitsøy?	33
4.0 Diskusjon	35
4.1 Et nytt trafikkbilde	35
4.3 Liten næring med vekstpotensial.....	42
4.4 Natur- og kulturressurser	44
4.5 Lokale ringvirkninger	46
5.0 Beskrivelse av tålegrenser.....	47
5.1 Sosial dimensjon	47
5.2 Kulturminner og naturressurser	50
5.3 Klima og miljø.....	52
5.4 Infrastruktur og transport	52
5.5 Økonomisk dimensjon	54
5.6 Juridisk, politisk og forvaltning	55
5.7 Scenarier ved økt besøk til Kvitsøy.....	57

Scenario 1: Kvitsøy de neste årene med moderat vekst	57
Scenario 2: Kvitsøy de neste årene med sterk vekst	58
5.8 Oppsummering	59
5.9 Veien videre - bruk av tåleevneanalysen	61
6.0 Referanser og kilder.....	62

Sammendrag

Kvitsøy er i dag et reisemål med forholdsvis lavt besøkstrykk og lite reiselivsrelatert infrastruktur. Tåleevneanalysen ble igangsatt for å bidra til en mer bærekraftig utvikling som ivaretar både miljø, lokalsamfunn og økonomi. I tillegg var det sentralt å se på fremtidige konsekvenser av økt trafikk og transportflyt og -løsninger som følge av at Kvitsøy blir landfast i 2033.

Tåleevneanalysen skisserer også utviklingsmuligheter for reiselivsnæringen i kommunen.

Tåleevneanalysen for Kvitsøy ser på seks dimensjoner for Kvitsøy som reisemål. Tålegrensene er visualisert i et trafikklyssystem, og på fire av dimensjonene (*Sosial dimensjon, Kulturminner og naturressurser, Klima og miljø og Økonomisk dimensjon*) har Kvitsøy grønne lys. På dimensjonene *Infrastruktur og transport* og *Juridisk, politisk og forvaltning* har Kvitsøy gule lys. Ingen dimensjoner har fått fargen rød.

Gjesteundersøkelsen som er gjennomført i dette arbeidet har få respondenter, men viser at de besøkende i hovedsak er fornøyd med Kvitsøy som reisemål. Innbyggerundersøkelsen viser at flertallet av respondentene er positive til reiselivet på Kvitsøy, men at nesten halvparten av respondentene mener turistene skaper trafikkfarlige situasjoner. Dette knytter seg i første rekke til ferdselsutfordringer i Ydstebøhavn.

Veinettet og parkeringsmulighetene på Kvitsøy er i dag en begrensende faktor. Til tross for at de besøkende i dag oppfordres til å sette igjen bilen på fastlandet, er det en utfordring for lokalmiljøet at mye av reiselivsaktiviteten innebærer ferdsel gjennom de smale gatene i Ydstebøhavn.

Det forventes at den planlagte åpningen av Rogfast i 2033 vil øke biltrafikken på øya. Dette vil skape ytterligere press på infrastrukturen. Rogfast-forbindelsen vil gi økt tilgjengelighet og enklere adkomst til Kvitsøy, og selv om ikke reisekostnadene blir rimeligere, vil tilgjengeligheten gjøre at Kvitsøy vil tiltrekke seg flere turister enn i dag. Kvitsøy har også kvaliteter som sammenfaller med aktuelle reiselivstrender, og også for besøkende på rund- og gjennomreise i regionen vil Kvitsøy i større grad enn i dag bli et naturlig reisemål.

Kvitsøy er en velegnet plass for å teste ut innovative mobilitetsløsninger. Hvilken parkerings- og mobilitetsløsning som Kvitsøy velger i forbindelse med Rogfast, vil være viktig for hvordan Kvitsøy fremstår som fremtidig bomiljø og som reisemål. Det vil være viktig å redusere trafikken på øya, særlig gjennom Ydstebøhavn. For å løse dagens og fremtidige trafikkutfordringer, foreslås det løsninger med sykkelutleie, innfartsparkering, shuttlebusser og bestillingstransport. For å lykkes med å begrense trafikken, blir det sentralt at de besøkende tidlig og tydelig får informasjon om trafikk- og parkeringsbegrensningene som gjelder på Kvitsøy.

Selv om Rogfast fra 2033 vil endre mye på Kvitsøy, vil Kvitsøys evne til å håndtere besøkende også avhenge av flere faktorer, og håndteringsevnen kan forbedres gjennom en rekke større og mindre tiltak som foreslås i denne tåleevne-rapporten. Kvitsøy har en god besøksstrategi, men som en av Norges minste kommuner, er kommuneadministrasjonens kapasitet begrenset.

Besøksstrategien og kommunens samfunnsplan peker på reiseliv som en vekstnæring, men i dag preges reiselivsnæringen på Kvitsøy av begrenset kapasitet, småskalavirksomhet, tilleggsnæring og sesongsvingninger. Det finnes få kommersielle overnattingsplasser og serveringstilbudet er sesongbasert og har begrenset åpningstid. Det er få sysselsatte i næringen og verdiskapningen er lav. Næringen består for det meste av deltidsaktører med varierende grad av profesjonalisering. Det begrenser utviklingsmulighetene.

Samtidig finnes det flere muligheter for å styrke reiselivet i Kvitsøy. Fokus på kvalitetsturisme og nisjeprodukter som lokalmat, kulturhistorie og naturbaserte opplevelser har stort potensial. Utvikling av opplevelsesbaserte produkter og guidede turer kan gi nye inntektsmuligheter.

Både innbyggerundersøkelsen og gjesteundersøkelsen løfter fram et ønske om økt serveringstilbud og sosiale møteplasser. Som en liten kommune med et begrenset «hjemme-marked» vil reiselivsnæring bidra å kunne styrket kultur- og serveringstilbud på Kvitsøy. Dette gjør derfor reiselivsnæringen viktig, og behovet for å styrke sosiale møteplasser blir ekstra viktig når fergetilbudet forsvinner.

Store deler av Kvitsøy består av innmark og dyrka mark, og ferdsel må kanaliseres for å unngå konflikt med kulturlandskap, landbruk og beitedyr. Dagsturhytta har blitt en populær attraksjon, men det er behov for bedre og mer helhetlig skilting og informasjon, også på engelsk, for å ivareta både natur og kultur.

Kommunen har vedtatt at Kvitsøy skal merkes som bærekraftig reisemål. Dette innebærer at det må etableres en reisemålsledelse og merkeprosessen og -arbeidet er en god måte å systematisere reiselivsutviklingen. Som et sertifisert reisemål, vil Kvitsøy også kunne inngå i et nasjonalt nettverk som vil kunne bidra i å styrke den lokale reiselivsutviklingen.

Tåleevneanalysen vil være endel av verktøykassen som politikere, kommuneadministrasjon og reiselivsaktører bør bruke i arbeidet med både lokalsamfunnsutvikling og reisemålsutvikling. To parallelle spor blir viktig for reiselivsutviklingen på Kvitsøy fremover; Det ene blir satsningen på kvalitetsturisme og økt lokal verdiskapning, det andre blir hvordan man skal forebygge negative konsekvenser som kan følge med økt trafikk.

1.0 Innledning

Flere besøkende, samt trender og utviklingstrekk i reiselivet, viser at behovet for god håndteringsevne på norske reisemål blir viktigere. For at reisemålet skal kunne ha en god håndteringsevne er det nyttig med mer kunnskap om reisemålets tålegrenser og tåleevne.

1.1 Oppdragsbeskrivelse

Formålet med å utarbeide en tåleevneanalyse er å kartlegge og vurdere ulike tålegrenser for reiselivsaktivitet på Kvitsøy. Analysen skal gi et godt kunnskapsgrunnlag for å sikre en bærekraftig utvikling som ivaretar både miljø, lokalsamfunn og økonomi. Rapporten skal belyse konsekvenser av økt trafikk, parkeringsdekning og kundegrunnlag for bærekraftige transportløsninger i forbindelse med at Kvitsøy blir landfast i 2033. Rapporten vil gjøre aktørene oppmerksomme på flaskehals og utfordringer, og gjøre kommunen i stand til å gjøre grep for å forebygge uønskete problemstillinger.

Rapporten er laget på bakgrunn av bred involvering og identifiserer også utviklingsmuligheter for Kvitsøy som reisemål. Rapporten skal gi Kvitsøy kommune et kunnskapsgrunnlag til arbeid med besøksforvaltning, i oppfølgingen av kommunens besøksstrategi og i prosessen med å bli merket som bærekraftig reisemål.

1.2 Organisering

Prosjektleder har vært Trygve Sunde Kolderup, og prosjektmedarbeider har vært Haaken Christensen, begge i SPOR. Prosjektet har vært koordinert med kommunen med medvirkning fra relevante aktører.

Prosjektet har hatt en referansegruppe bestående av representanter fra Kvitsøy kommune, reiselivsaktører, Rogaland fylkeskommune, Ydstebøhavn velforening, historielaget, en representant for hytter/fritidsboliger, en ungdomsrepresentant og en representant for næringslivet. En representant for landbruket/grunneiere ble også invitert inn, men har ikke deltatt.

Det har vært gjennomført et digitalt møte med referansegruppen, samt separate møter og samtaler med flere i gruppen. Det har vært tett dialog med oppdragsgiver i Kvitsøy kommune gjennom hele prosjektet.

1.3 Metode

Prosjektet har krevd bruk av ulike metoder for å samle data og belyse tålegrenser og reisemålets tåleevne.

Dokumentanalyse

En gjennomgang av dokumenter, rapporter, strategier og kommunale planer og føringer har vært grunnleggende for å beskrive reisemålet og rammene for utvikling av reiselivet på Kvitsøy.

Innbygger- og gjesteundersøkelse

For å lære om innbyggernes opplevelse av turismen på Kvitsøy, har vi gjennomført en innbyggerundersøkelse. Det er også gjennomført en enkel gjesteundersøkelse for å få kunnskap om de besøkendes opplevelse av reisemålet.

Samtaler med relevante aktører

Det er gjennomført semistrukturerte intervjuer og samtaler med mer enn 20 aktører i og rundt reiselivet på Kvitsøy. Målet med samtalene har vært å identifisere utviklingstrekk ved reiselivet på reisemålet og i regionen som har relevans for tålegrensevurderinger.

I disse samtalene er det lagt vekt på å ikke legge sterke føringer for hvilken vei samtalene går, og det har vært et ønske om at respondentene skal snakke mest mulig fritt om temaet. Intervjueren har benyttet en liste med temaer for samtalen, og underveis forsøkt å komme inn på flest mulig av temaene.

Temaene har, med utgangspunkt i respondentens arbeidsplass eller fagområde, dreid seg rundt opplevelsen av turismens påvirkning på natur, kultur, trafikksituasjon og infrastruktur, om konkrete pressområder for turismen på Kvitsøy, om det er sesongvariasjoner, om det er perioder med økt trykk, opplevelse av flaskehals-problematikk, og om forslag til tiltak for bærekraftig utvikling av reiselivet på Kvitsøy.

Befaring

SPOR har vært på to befaringer på Kvitsøy, i juni og august. Befaringene har foregått på sti- og veinettet i kommunen. Selv om Kvitsøy er en øykommune og båtbasert friluftsliv er viktig for mange beboere på Kvitsøy, har det ikke vært relevant å utføre befaring på noen av de omkringliggende øyene. Under befaringene har vi lagt vekt på å vurdere turistattraksjonene, den reiselivsrelaterte infrastrukturen og problemstillinger knyttet til ferdsel og trafikk.

1.3.1 Vurdering av tålegrenser og reisemålets tåleevne

Besøksforvaltning har tradisjonelt vært benyttet i verneområder, spesielt i nasjonalparker. Økning i besøkstall har ført til at flere kommuner og reisemål nå ser nærmere på hvordan man kan håndtere besøksvekst også i by- og bygdemiljø.

Et reisemåls tålegrenser defineres av flere variabler. Tålegrensene vil kunne variere med sesongene og reisemålets tilpasning til turisme gjennom året. For eksempel kan reisemålet ha mye turisme i sommersesongen, mens det om vinteren kan være lite turisme og kapasitet til mer. For et reisemål som Kvitsøy er kunnskap om tålegrenser og tåleevne nyttig for å balansere utviklingen slik at turismen for eksempel ikke påvirker landbruket negativt og for å forberede seg for en mulig økning i trafikk og ferdsel knyttet til at kommunen blir landfast i 2033.

Reisemålets tåleevne for turisme er beskrevet gjennom en helhetlig betraktning av ulike dimensjoner. Målet er å vurdere turismens påvirkning på natur, landskap, infrastruktur, klima, turismeflyt, områdebruk, sesongvariasjoner, tilrettelegging og ulike interessenters opplevelse av turismen og reisemålet. For å komme frem til en vurdering av reisemålets helhetlige *tåleevne* har vi benyttet oss av beskrivelser av *tålegrenser* for de utvalgte dimensjonene og presspunkter for turisme i kommunen.

I prosjektet har vi sett nærmere på følgende dimensjoner:

Infrastruktur og transport

Klima og miljø

Sosial dimensjon

Økonomisk dimensjon

Kulturminner og naturressurser

Juridisk, politisk og forvaltning

Basert på vår forståelse av reiselivet på Kvitsøy har vi lagt størst vekt på *Sosial dimensjon, Kulturminner og naturressurser og Infrastruktur og transport*. Dette er gjort i samråd med oppdragsgiver. En analyse av de ulike dimensjonenes tålegrense danner et kunnskapsgrunnlag som kan benyttes for å vurdere om endringene som turismen påfører reisemålet er akseptable.

Visualisering av tålegrenser

For å visualisere Kvitsøys tåleevne for turisme har SPOR benyttet et trafikklys-system. Visualisering gjennom farger i en trafikklysmodell er kjent fra andre fagområder, som kvalitetsnorm for villrein¹ og trafikklyssystemet for vekst i havbruksnæringen² og er tidligere brukt i flere tåleevneanalyser. Hensikten er å synliggjøre utfordringer og presspunkter knyttet til reiselivet i kommunen.

Fargene grønn, gul og rød benyttes for å vise dimensjonens status relatert til tålegrense. Grønn farge betyr at forholdet er tilfredsstillende, men at tiltak kan iverksettes for ytterligere forbedring. Gul farge indikerer at forholdet må følges opp og at tiltak bør vurderes. Rød farge betyr at forholdet ikke er tilfredsstillende, og at det er nødvendig å iverksette tiltak for å forbedre situasjonen.

Målet er at flest mulig av punktene i «trafikklystabellen» skal være grønne. Trafikklysmodellen er en dynamisk modell som krever jevnlig oppfølging.

1.3.2 Definisjoner og begrepsbruk

Tålegrenser

Tålegrenser for turisme kan beskrives gjennom ulike metoder for å analysere og beskrive anbefalt nivå for turisme på et reisemål. Tålegrensene vurderes ut fra ulike dimensjoner, og kan være fysiske, som for eksempel slitasje i naturen, eller mer subjektive tålegrenser som sosiale eller økonomiske tålegrenser. UN Tourism (FNs turismeorganisasjon) definerer tålegrenser i reiselivet slik: «*Det maksimale antallet mennesker som kan besøke et turistmål samtidig, uten å forårsake ødeleggelse av det fysiske, økonomiske og sosiokulturelle miljøet og en uakseptabel reduksjon i kvaliteten på tilfredshet*».

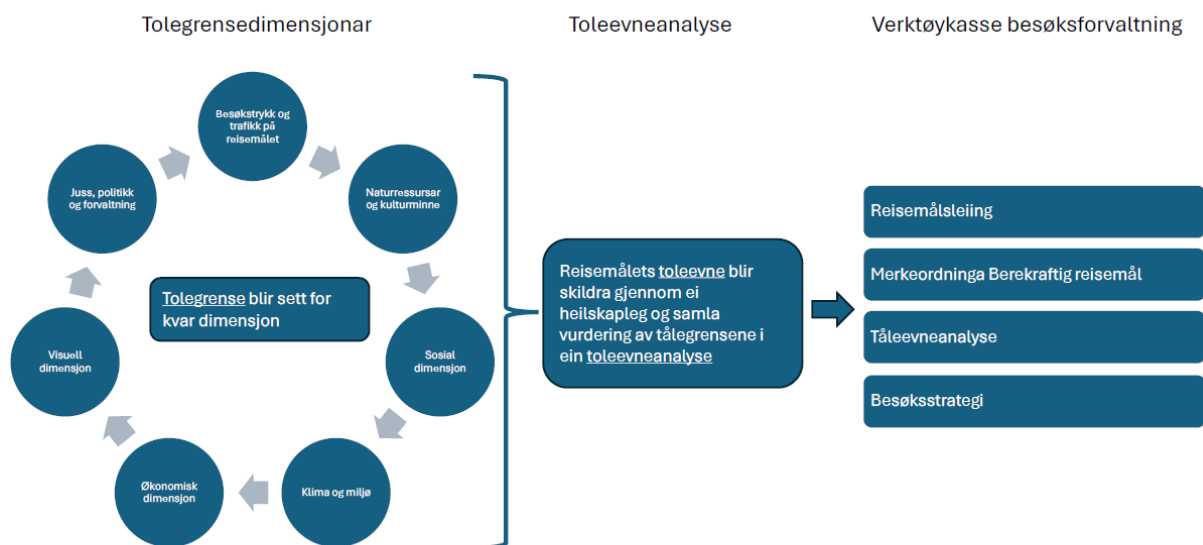
Tåleevne

Tålegrensene vurderes ofte i en mer helhetlig kontekst under begrepet tåleevne. Tåleevnen beskriver på en helhetlig måte, med utgangspunkt i de ulike tålegrensedimensjonene, hvordan reisemålet er rustet til å håndtere turisme i regionen, gjennom sesonger og årsvariasjoner. God tåleevne er viktig for å unngå negative konsekvenser av turismen, for opplevelseskvaliteten samt øke den lokale verdiskapingen fra reiseliv.

Tåleevneanalysen vurderer hva som er et anbefalt nivå for turisme på et reisemål. Analysen skal, sammen med besøksstrategi og andre førende dokumenter, fungere som et verktøy for planlegging og utvikling av et mer bærekraftig reiseliv.

¹ Rolandsen et. al. 2022.

² Styringsgruppen for vurdering av lakseluspåvirkning (2025)



Figur 1: Figuren illustrerer hvordan hver tålegrense utredes og hvordan tåleevnen er en helhetlig og samlet vurdering av tålegrensene. Figuren er hentet fra veileder for tåleevneanalyser som er under utarbeidelse gjennom Vestland Fylkeskommune.

2.0 Kvitsøy som reisemål

Kvitsøy kommune er et lite reisemål med mange særegne kvaliteter. Kommunen ligger ytterst i Boknafjorden og er Norges minste kommune målt i areal, med et landareal på kun 6,3 km². Landskap og klima, samt store innmarksarealer gjør øyene frodige. Nærheten til storhavet er merkbart. Havet er en forutsetning for stedets utvikling, ressurser og betydning. Havet bidrar til å gi Kvitsøy ressurser innen fangst og fiske, og bidrar til et næringsrikt jordsmonn som utgangspunkt for godt jordbruk. Kvitsøy ligger strategiske plassert langs kysten og har gjennom ulike tider hatt en viktig rolle i å kontrollere skipsleia og kystlinjen.

Det er flere lune havner i kommunen, med Ydstebøhavn i vest og Leiasundet i øst som de to største. Disse er også tradisjonsrike fiskerihavner med lang historie. Smale veier og hvit trehusbebyggelse skaper flotte rammer for kystopplevelser.

I dag bor det 579 innbyggere i kommunen³, og innbyggertallet er svakt økende. Kommunen har mål om å vokse til ca 700 innbyggere⁴. Kommunen har boplikt og det er et mål at Kvitsøy skal være et levende samfunn med helårs bosetting⁵. Boplikten i Kvitsøy innebærer en unntaksordning for boplikt for eiendommer som overtas av slektninger. Slike helårsboliger kan benyttes til fritidsbolig. Flere benytter seg av denne muligheten. I 2025 er det registrert 72 fritidsboliger⁶ i kommunen. I tillegg er det registrert 79 bolighus som benyttes som fritidsbolig⁷.

³ SSB Kommunefakta (2025)

⁴ Kvitsøy 2030 (2019)

⁵ Kvitsøy kommune (2017) Boplikt og fritidsbolig på Kvitsøy 2017-2030

⁶ SSB Kommunefakta (2025)

⁷ SSB Statistikkbanken / Bygningsmasse (2025)

Kvitsøy er en grønn og frodig kommune uten skog, med et kulturlandskap som skjøttes og ivaretas gjennom beiteområder der sau beite fritt. Landskapet på Kvitsøy er i all hovedsak kategorisert som innmark og dyrka mark, og menneskers ferdsel i naturen må derfor kanaliseres til et utvalg av skiltede stier på innmark. Kulturlandskapet er dannet gjennom flere hundre års landbruk, fiske og fangst.

Landbruk er den viktigste primærnæringen i kommunen, og kulturlandskapet skjøttes gjennom aktivt beite med sau og storfe, noe som er bakgrunnen for merkevaren «Kvitsøylam» som er innehaver av beskyttet geografisk betegnelse⁸. I 2017 fikk bøndene på Kvitsøy den nasjonale kulturlandskapsprisen for sitt arbeid med å vedlikeholde og ta vare på kulturlandskapet ute i havgapet⁹.

Kvitsøy er rikt på kulturminner og kulturhistorie, og noen av de viktigste attraksjonene er kulturarv tilbake til vikingtiden.

Det er også en betydelig maritim produksjon knyttet til tradisjonelt fiske og fangst av hummer og krabbe, samt noe oppdrettsvirksomhet.

Friluftsliv og kulturliv er viktig for folkehelse og bolyst. Kommunen har begrenset med landareal, og mye av landarealet er innmark. Kommunens samarbeid med grunneierne om turstier i innmarka gir et godt tilbud til innbyggere og besøkende. Friluftsliv på sjøen er også viktig. Farvannet rundt øyene og de gamle havnene på Kvitsøy er viktige utfartsområder for fritidsbåteiere fra hele regionen. Det naturbaserte reiselivet og friluftslivet er knyttet til sjøen gjennom opplevelser som fiske, padling, dykking og båtliv, og på land er det vandring på merkede stier og sykling langs veiene som er hovedaktiviteter.

Reiselivet i kommunen er en næring med få og små aktører, men med et stort potensial. Kvitsøy er et lite reisemål, både i areal og antall besøkende. Reiselivet på Kvitsøy er preget av at det er få aktører, og at det er svært få som har reiseliv som hovedinntektskilde. Det er begrenset med overnattingskapasitet, og den lokale infrastrukturen gjør at omfanget av turisme i dag begrenser seg selv.

I kommunens samfunnsplan¹⁰ beskrives følgende hovedmål for Kvistøysamfunnet: *Kvitsøys særpreget og kvaliteter som bærekraftig og levende kystsamfunn skal bevares, og samfunnsutviklingen i fremtiden skal skje med sterk grad av lokal styring og medvirkning.* Det er også vedtatt i planen at reiseliv bør bli en vekstnæring, med hovedfokus på nisjeprodukter og kvalitetsturisme.

2.1 Rogfast

Rogfast er et vei-/tunnelprosjekt under Boknafjorden og Kvitsøyfjorden som vil gjøre E39 mellom Haugesund og Stavanger fergefri¹¹. Prosjektet vil bidra til å knytte næringsliv og befolkning tettere sammen på Vestlandet, og forenkle transport i regionen. Når Rogfast ferdigstilles, vil tunnelen være verdens dypeste og lengste undersjøiske veitunnel. Tunnelen er beregnet ferdig i 2033 og det er planlagt veiåpning samme år. Arbeidet skal delvis finansieres ved brukerbetaling (bompenger).

⁸ Kvitsøylam (2025)

⁹ Statsforvalteren i Rogaland (2017)

¹⁰ Kvitsøy 2030 (2019) Samfunnsdelen

¹¹ Statens Vegvesen (2024)

Rogfast vil kutte reisetiden mellom Haugesund og Stavanger med snaut 50 minutter, og ha en avgreining til Kvitsøy. Med Rogfast vil Kvitsøy få en fergefri fastlandsforbindelse. Kvitsøytunnelen vil være en avgreining fra hovedtunnelen, og vil komme ut i dagen ved Krossøy, nordøst på øya. Rogfast-prosjektet medfører terrenginngrep ved tunnelåpning, inkludert sjøfylling som vil gi kommunen omtrent 81 daa ekstra landareal og nye veier i landskapet inne på Kvitsøy¹².

Kvitsøytunnelen er dimensjonert for en årlig døgntrafikk på 1000 kjøretøy, og beregningen til Statens Vegvesen for 2050 er framskrevet til en årlig døgntrafikk på 500-600 kjøretøy. Det er pr juli 2025 ikke avklart hva prisen på bompenger til eller fra Kvitsøy vil være.

Det er knyttet usikkerhet til hva Rogfast vil bety for turismen på Kvitsøy. Tunnelen vil gjøre det lettere å reise til Kvitsøy, og det er sannsynlig at trafikken til, fra og på Kvitsøy vil øke når Rogfast åpner. Selv om mange faktorer ikke er avklart (bl.a. tilbud av offentlig kommunikasjon, bompenger, parkeringsløsning) ønsker kommunen å være i forkant og se på den nye situasjonen på en best mulig måte. Dette er en av hovedgrunnene til at Kvitsøy kommune har bestilt denne tåleevneanalysen.

2.2 Reiselivsrelatert infrastruktur

2.2.1 Transport og offentlig kommunikasjon

Kvitsøy har i dag fergeforbindelse med Mekjarvik i Randaberg. Fergesambandet betjenes av Boreal Sjø og har inntil 13 rundturer i døgnet¹³. Overfarten tar omtrent 35 minutter. Ruten betjenes av fergen MF Vollsøy som har en kapasitet på 299 passasjerer og 79 personbiler. Fergestrekningen Mekjarvik-Kvitsøy ble gratis for passasjerer og biler fra 1.juni 2024. Mellom Mekjarvik og Stavanger er det bussrute som korresponderer med fergen. I helgene er det færre bussavganger fra Mekjarvik.

Kvitsøy har også hurtigbåt (en rundtur på hverdager + søndagsrute) fra Stavanger til Kvitsøy¹⁴.

Det er et lokalt busstilbud på Kvitsøy som betjenes av Rørheims Bilruter AS. Busstilbudet kjøres i kombinasjon med skole- og pendlerkjøring mellom Leiasundet, Ydstebøhavn og fergekaia, og korresponderer med ferge og hurtigbåt. Rørheims Bilruter tilbyr også taxi-transport på Kvitsøy.

Trafikken i Kvitsøy kommune er preget av en høy andel gående og syklende¹⁵. Selv om værforholdene kan være utfordrende, gjør korte avstander og relativt flatt terreng at det er lett å velge sykkel eller gange fremfor bil. Det er etablert et tilbud om sykkelutleie på fergekaia med seks tilgjengelige sykler. Tilbudet driftes av PaaHjul sykkelverksted, et samarbeidsprosjekt mellom Kirkens Bymisjon og HitechVision).

Når Rogfast etter planen ferdigstilles i 2033 og Kvitsøy får fastlandsforbindelse, vil tunnelen erstatte dagens fergetilbud. Det er forventet at også hurtigbåttilbudet forsvinner, og det er pr i dag ikke fastsatt bompengenivå eller hva det fremtidige tilbudet av offentlig kommunikasjon vil bli. Når Rogfast ferdigstilles, vil mulighetene for å ta med seg sykkel mellom fastlandet og Kvitsøy begrenses, da bussene vil ha mindre kapasitet til dette enn dagens fergeløsning. Det vil heller ikke være tillatt å sykle gjennom tunnelen.

¹² Trafo arkitektur (2022)

¹³ Kolumbus (2025)

¹⁴ Kolumbus (2025) Rutebåt

¹⁵ Kvitsøy kommune (2024) Trafikksikkerhetsplan

2.2.2 Overnatting

Kvitsøy har to kommersielle overnattingssteder; Lauritz Lodge (5 senger) og Kvitsøy Maritime Senter (60 senger). I tillegg leies det ut private hytter og sjøhus på øya. Sommeren 2025 fant vi syv oppføringer på Finn.no og 12 oppføringer på Airbnb.com. Kvitsøy Opplevelser formidler også overnatting i privathus (8 senger) i Leiasundet.

Det er ikke tømmeanlegg for bobil på Kvitsøy, men det er mulighet for påkobling til strøm for bobiler/campingvogner ved Kvitsøy Maritime Senter.

Det er teltmuligheter på de kommunale friområdene ved Sandrenna og Grønningen.

Gjestehavnen i Ydstebøhavn hadde 758 gjestedøgn i 2023 og 737 gjestedøgn i 2024. Tallene for første halvår i 2025 ligger noe høyere enn 2023 og 2024¹⁶.

Det er levert rammesøknad til Kvitsøy kommune ifm etablering av et nytt hotell i Ydstebøhavn. Hotellet (i den gamle butikk-bygningen) er planlagt med 28 senger. Det forventes at søknaden behandles i september 2025.

Det foreligger også planer om bygging av en Turistforeningshytte på Ådnøyskjæret, på restene av en gammel hummerpark. Stavanger turistforening håper å få vedtatt reguleringsplan og avklare kjøp av tomten i løpet av 2025, men på grunn av flere andre prosjekter anslår organisasjonen at et eventuelt byggeprosjekt ligger et stykke fram i tid¹⁷.

Ifølge SSBs kommunefakta¹⁸ har Kvitsøy 72 registrerte hytter og 79 boliger som benyttes som fritidsbolig. Besøksstrategien for Kvitsøy¹⁹ anslår at det er 150 hytter og boliger som i dag benyttes som fritidsbolig. I Kvitsøy kommune er det anslått at ca 30% av helårsboligene benyttes som fritidsboliger med hjemmel i «slektskapsunntaket» i konsesjonsloven²⁰. Slektskapsunntaket innebærer at nær familie som arver eller overtar en eiendom kan slippe å oppfylle boplikten, selv om eiendommen er underlagt boplikt i kommunen.

2.2.3 Servering og matopplevelser

Det er sommeråpen restaurant på Grønningen. Åpningstidene er begrenset til alle helger i juli og enkelte helger i april (påske), mai (17.mai), juni (pinse) og august. Ut over dette er restauranten kun åpen for forhåndsbestilte grupper.

Cafe 1144 er en kaffebar som holder åpent i helgene hele året. I sommersesongen utvides åpningstidene.

Det er en svelekafe i Ydstebøhavn. Denne har ikke faste åpningstider. Det er i tillegg matbutikk (Coop Prix) i Ydstebøhavn.

2.2.4 Parkering

Kommunen opplyser i samtaler at det er omtrent 100 offentlige parkeringsplasser på kommunalt eid grunn i Kvitsøy. På fergekaien har fylkeskommunen 20 parkeringsplasser.

¹⁶ Mona Svela, Kvitsøy kommune, pers.medd.

¹⁷ Preben Falck, Stavanger Turistforening, pers.medd.

¹⁸ SSB Kommunefakta (2025)

¹⁹ PwC (2023)

²⁰ Kvitsøy kommune (2017)

Fergen mellom Mekjarvik og Kvitsøy ble gratis for passasjerer og kjøretøy fra 1. juni 2024. Dette har medført at flere pendlere og øyboere nå tar med bilen til og fra fastlandet. Før fergetilbudet ble gratis, hadde mange bilen stående på fastlandet.

Det er fire offentlige tilgjengelige elbilladere i kommunen; to ladere ved kommunehuset og to ladere ved fergekaiaen.

Flere av husene i Ydstebøhavn har ikke parkering/biloppstillingsplass på egen tomt. Beboere parkerer da på tilgjengelige fellesarealer eller har inngått private leieforhold/-avtaler.

2.2.5 Offentlige toaletter

Det er tilgjengelig toaletter ved Sandrenna, Grøningen, på gamlekaiaen (gjestehavna i Ydstebøhavn), på fergekaia og ved Dagsturhytta. I åpningstiden er det også tilgjengelig toalett på Coop Prix (matbutikken).

2.2.6 Aktiviteter og attraksjoner

Med vakker kystnatur, idyllisk trehusbebyggelse, kulturminner og et godt ivaretatt kulturlandskap har Kvitsøy et stort reiselivspotensial. Det er gode forutsetninger for sykkelbaserte opplevelser og vandring og det er tilrettelagt for dette – blant annet gjennom merkete turstier i innmarka og sykkelruter langs vei. Det er også lokale reiselivsaktører som tilbyr organiserte aktiviteter som kajakk, dykking og fisketurer (ink krabbe og hummerfiske).

Blant attraksjonene i kommunen i dag er:

- Hummermuseet og hummerklekkeriet
- Steinkorset og St. Clemens kirkeruin
- Kvitsøy kirke
- Kvitsøy fyr
- Grøningen og Sandrenna friluftsområder
- Dagsturhytta Røde Skjegg
- Galleri Stakitt / Galleri Lauritz Haaland
- Restaurant Grøningen

I tillegg er det anlegg og ruiner fra 2. verdenskrig som kan være aktuelle attraksjoner.

Turstier

Turstiene på Kvitsøy går i innmark hvor det går beitedyr hele året. Et samarbeid mellom grunneiere og kommunen har gjort det mulig å skilte og legge til rette for turstier i innmarka.

På innmarka gjelder ikke allemannsretten, og all ferdsel skal skje langs merket sti og hunder skal alltid holdes i bånd. Flere steder går turstiene i strandkanten, og kommunen informerer på sine nettsider om at det anbefales å ikke gå nær sjøen når det er kraftig vind og høye bølger.

I forbindelse med merking og skilting av turstiene har kommunen lagt opp til medvirkning med innbyggerne både på innhold og plassering av skilt.

Turstiene er skiltet med informasjonsskilt på utvalgte plasser, og røde stolper viser hvor stiene går. Enkelte steder er det skiltet i tråd med profilen i Merkehåndboka²¹ (nasjonal mal), mens andre steder virker skiltingen mer tilfeldig og er ikke i tråd med malen i Merkehåndboka.

²¹ DNT et.al. (2019)



Skilting av turstier på Kvitsøy. Ulike typer skilt og merker. Foto: Haaken Christensen, SPOR

Dagsturhytta Røde Skjegg

Dagsturhytta Røde Skjegg ligger i tilknytning til turstien vest på øya. Hytta har vedovn og toalett (utedo), og er åpen hele året. Kommunen har ansvaret for dagsturhytta og merking og skilting av turstiene, og har inngått en avtale med grunneier om jevnlig rydding, tilsyn og renhold av dagsturhytta. Det er ikke etablert egen parkeringsplass for dagsturhytta, og kommunen oppfordrer på sine nettsider²² de besøkende til å parkere bilen på Mekjarvik og å komme seg rundt på øya til fots eller med sykkel.

I en gjennomgang av hyttEboka på dagsturhytta talte SPOR 214 registreringer fra til sammen 640 personer i perioden 1.juni 2025 til 25.august 2025 fordelt på hhv 190 i juni, 274 i juli og 176 i august. SPOR talte 33 utenlandske registreringer fra 15 forskjellige nasjoner.



Dagsturhytta Røde Skjegg. Foto: Haaken Christensen, SPOR



For å ivareta kultur- og naturlandskapet er det viktig at brukerne tar hensyn til kulturminnernes og naturens sårbarhet. Det betyr at det må være lett å få informasjon om hva som er hensynsfull og ansvarlig ferdsel, slik at sårbar vegetasjon, fuglefredningsområde og beitende sauer ikke blir forstyrret.

Bruk av tellere på sentrale steder kan gi viktig informasjon om ferdselsmønster og trafikk på stier og turløyper. Det er ikke benyttet tellere på øya som kan si noe om ferdsel og aktivitet på de ulike stiene.

²² Kvitsøy kommune (2025) Friluft- og turområder

For å danne oss et bilde av aktivitetsnivået og hvor aktivitet foregår, har vi benyttet Strava Heatmap. Strava Heatmaps²³ er et verktøy for å visualisere hvor folk har syklet, løpt eller gjort andre aktiviteter, basert på Strava-brukeres GPS-data. Kartet oppdateres månedlig, og viser aktivitet siste 13 måneder. Kartet under er et slikt kart for Kvitsøy. Kartet viser aktivitet til fots (vandring, løping) på Kvitsøy, registrert av Strava-brukere. Jo lysere og mer intense farger (rød – gul – oransje), jo mer trafikkert er ruten.

Strava-kartet gir likevel ikke et eksakt bilde på situasjonen, da det er mange som driver aktivitet uten å registrere aktiviteten sin i Strava.



Figur 2. Kartet viser aktivitet til fots på Kvitsøy, registrert gjennom aktivitetsappen Strava. Kilde: Strava Heatmap.

Stiene går i all hovedsak på innmark, og kommunen har avtale med grunneier om merking av sti i innmark og beiteområder. Det kan skape utfordringer for grunneier dersom vandrere beveger seg utenfor de merkede stiene. I Strava-kartet kan vi se at de fleste som bruker Strava følger de merkede stiene, men det er også registrert noe ferdsel utenom de merkede og etablerte stiene.

Et tilsvarende Strava-kart for sykkel-aktivitet viser at sykling i all hovedsak foregår langs veinettet på øyen.

2.2.7 Beredskap, ulykker og redningsaksjoner

Kvitsøy har et legevaktkontor som er bemannet med lege og legesekretær tre dager i uken. I sommersesongen er det reduserte åpningstider. Kvitsøy har et kommunalt legevaktsamarbeid med Stavanger (Finnøy og Rennesøy) og Hjelmeland. I dette inngår samarbeid om en

²³ Strava Heatmap (2025)

legevaktsbåt.

Det er brannstasjon på Kvitsøy som har eget utrykningskjøretøy. Kvitsøy kommune er en del av Rogaland brann og redning IKS. Dette er et interkommunalt selskap eid av 9 kommuner i Sør-Rogaland. Deltidstasjon på Kvitsøy er bemannet med 16 deltidmannskaper uten vaktordning, noe som innebærer at alle kalles ut ved en hendelse og de som har mulighet deltar i arbeidet.

Kvitsøy en del av Sør-Vest politidistrikt, og nærmeste politistasjon er på Randaberg. Politiet har ingen faste oppmøtetidspunkt på Kvitsøy, men er til stede ved for eksempel møter/øvelser i beredskapsledelsen og er på Kvitsøy i forbindelse med oppdrag og kontroller.

I hjertestarterregisteret²⁴ er det registrert fire hjertestartere på Kvitsøy: Aktivitetshallen, sykehjemmet, Kystverkets trafikkstasjon og Kvitsøy sjøtjenester AS. Det er i tillegg en uregistrert hjertestarter i mannskapsbilen til brannstasjonen.

Ifølge kommunens nylig vedtatte trafikksikkerhetsplan, var siste registrerte trafikkulykke med personskade i 1998.²⁵

2.2.8 Universell utforming og tilgjengelighet

Folkehelse, helse og universell utforming er et av ti satsningsområder i kommunens samfunnsdel, men det er få konkrete mål og tiltak som er relevante i en reiselivs-sammenheng. Kartverket har et datasett²⁶ som blant annet viser tilgjengelighet for friluftsområder i norske kommuner. Her er 11 objekter på Kvitsøy kartlagt. Ni av disse objektene defineres som «Ikke tilgjengelige» for rullestolbrukere (blant annet baderampe, fiskeplass og gapahuk). Toalettene på Grøningen og Sandrenna defineres som «Tilgjengelig» for rullestolbrukere.

2.2.9 Frivillighet

Ifølge kommunen er idrettslaget, bedehuset, Ydstebøhavn Vel og historielaget de største frivillige aktørene på Kvitsøy. Av reiselivsrelatert frivillighet driftes Kvitsøy Hummerklekkeri av en frivillig venneforening med rundt 12-14 medlemmer som jobber for en bærekraftig hummerbestand på Kvitsøy ved å drive oppdrett og sette ut hummeryngel. Hummerfiske har lange tradisjoner på Kvitsøy, og et besøk i hummerklekkeriet er en attraksjon/opplevelse som markedsføres til besøkende.

2.2.10 Markedsføring av reisemålet Kvitsøy

Gjennom Kvitsøy Kommunes medlemskap i destinasjonsselskapet Region Stavanger, markedsføres Kvitsøy som reisemål i destinasjonsselskapets kanaler (feks nettsiden EdgeofNorway.com). Dette innebærer også at informasjonen om Kvitsøy synliggjøres videre i kanalene til landsdelselskapet FjordNorge (fjordnorway.com) og Innovasjon Norge / VisitNorway.

I disse kanalene omtales Kvitsøy på ulike språk som «*en idyllisk øy ute i havgapet som gir en følelse av ro og nærhet til naturen*». Besøkende som ikke trenger egen bil på øya, oppfordres til å sette igjen bilen på Mekjarvik.

²⁴ NAKOS (Nasjonalt kompetansesenter for prehospital akuttmedisin) (2025)

²⁵ Kvitsøy kommune (2025) Trafikksikkerhetsplan 2024-2028

²⁶ Statens Kartverk (2025)

2.3 Turistflyt på Kvitsøy - i dag og i fremtiden

De fleste gjestene kommer i dag til Kvitsøy med fergen fra Mekjarvik. En stor andel av gjestene kommer i sommermånedene.

Gjestene kommer enten med privatbil, som en del av guidete bussturer eller uten bil. Det er også gjester som kommer til Kvitsøy med privatbåt, og særlig om sommeren er gjestehavnen populær. Som et ledd i prosjektet «Levende kystkultur på Kvitsøy» ble det sommeren 2025 gjennomført en pilottur med veteranbåten MS Skudenes, et ledd i å se hvordan regionens kulturmiljøer, fartøyer og historie kan tas i bruk i reiseliv og verdiskaping.

Veinettet på Kvitsøy er smalt og ikke dimensjonert for større kjøretøy og mye trafikk. Det skaper tidvis trafikale utfordringer i Ydstebøhavn og Leiasundet, da flere av attraksjonene/turmålene på Kvitsøy ligger i tilknytning til disse plassene. Utfordringene er knyttet til både ferdsel langs veien, og skader på bygninger og veielementer når store kjøretøy skal passere trange partier på veien.

Fordi det er begrensede parkeringsmuligheter på Kvitsøy i dag, oppfordres de besøkende til å sette igjen bilen på fastlandet. Det oppfordres om dette på blant annet kommunens nettsider, VisitKvitsøy og på nettsidene til Region Stavanger, FjordNorway og Visit Norway.

For gjester som vil oppleve Kvitsøy med sykkel, er det gratis å ta med sykkel på fergen.

2.3.1 Forventet turistflyt på reisemålet når Rogfast åpner

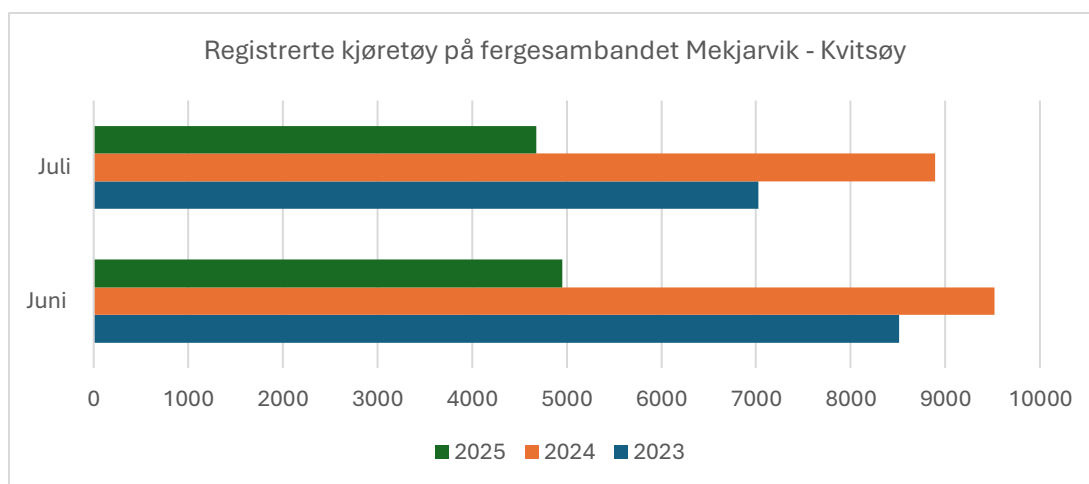
Når Kvitsøy får fastlandsforbindelse, vil hovedinnfartspunktet på øya endres fra dagens fergekai og til Krossøy, der forgreiningen til Rogfast vil komme opp på Kvitsøy. På Krossøy er det planlagt en inn-/utfartsparkering. Det er også satt opp infrastruktur for bussforbindelser. Rutetilbudet for offentlig kommunikasjon, og nivået på brukerbetaling (bompenger) i Rogfast, er pr i dag ikke endelig avklart.

Rogfast gjør at Kvitsøy i større grad enn i dag blir et reisemål for besøkende på gjennomreise eller rundreise, ved at de besøkende både kan reise nordover (Skudeneshavn, Karmøy og Haugalandet) og sørover (Stavanger, Sandnes og Jæren). Dette vil kunne innebære at trafikkmengden til og på Kvitsøy øker. Ifølge Innovasjon Norge sin turistundersøkelse²⁷, er 46 prosent av alle de utenlandske turistene på Vestlandet i kategorien «rundreiseturister».

Flere øyer i Nord-Norge har rapportert om sterk økning i bobil-trafikk som følge av at fergetilbudet ble gratis²⁸. Fergestatistikken for sambandet Mekjarvik-Kvitsøy viser en økning i registrerte kjøretøy fra 2023 til 2024, men en betydelig nedgang fra 2024 til 2025.

²⁷ Innovasjon Norge (2025)

²⁸ NRK (31. mai 2025)



Figur 3: Grafen viser utvikling i antall registrerte kjøretøy på fergesambandet Kvitsøy-Mekjarvik for juni og juli i 2023-2025. Kilde: Ferjedatabanken.no²⁹

Med bakgrunn i at brukerbetalingen i tunnelen til Kvitsøy ikke er fastsatt, vil det være vanskelig å si noe om forventet endring i trafikk. Bobilene som i dag kjører gjennom Ryfylketunnelen, betaler i dag 519 kroner i bompenger. Et tilsvarende nivå i Rogfast, vil innebære at det blir vesentlig dyrere for bobiler å komme seg til og fra Kvitsøy. Som en motsetning til en forventet trafikkøkning som følge av enklere tilgang, kan en kostnadsøkning legge en demper på noe av veksten.

Plassering av bom, takstnivå og begrensninger og tilrettelegging for døgnparkering og bobil/campingvogn vil derfor være avgjørende for Kvitsøys håndteringsevne.

Rogfast vil ha konsekvenser for de besøkendes mulighet til å oppleve Kvitsøy med sykkel. I dag er det gratis (og enkelt) å ta med sykkel på fergen. Det vil være forbudt å sykle i Rogfast-tunnelen, og erfaringsmessig har et ordinært busstilbud svært begrenset kapasitet for sykler. For besøkende som vil oppleve Kvitsøy med sykkel etter 2033 vil derfor egen bil eller utleiesykler på Kvitsøy være de mest aktuelle alternativene.

2.4 Reiselivets klima og miljøavtrykk

Rammene for SPOR sin rapport omfatter ikke nye målinger knyttet til utslipp til luft og sjø eller knyttet til andre miljøutfordringer.

Konkrete, stedbundne reiselivsopplevelser består i hovedsak av aktiviteter som ikke medfører store utslipp av klimagasser. De store utslippene i reiselivsnæringen er knyttet til transporten til destinasjonen eller opplevelsen. For Kvitsøy vil det i hovedsak være fergetrafikk, privat båttrafikk og bruk av bil og bobil som står for klimautslippet til, fra og på reisemålet. I tillegg kommer utslipp knyttet til overnattings- og serveringsbransjen.

For Kvitsøy viser Miljødirektoratet sin oversikt over utslipp i kommunene at Kvitsøy kommune totalt hadde et utslipp på 26 632 tonn CO₂-ekvivalenter i 2023³⁰. Sjøfart og jordbruk er de største kildene til utslipp. Tallene det vises til omfatter de direkte, fysiske utslippene som skjer innenfor kommunens geografiske grense. Det er vanskelig å definere hvor stor andel av utslippene som er relatert til reiselivsaktivitet.

²⁹ Statens Vegvesen (2025) Ferjedatabanken

³⁰ Miljødirektoratet (2025)

Forsøpling og slitasje i naturen på Kvitsøy er begrenset, men økt besøk vil kunne forsterke press på innmarka og dyrka mark.

2.5 Verdiskaping fra reiselivet

Kvitsøy er en liten kommune med en begrenset reiselivsnæring, og det er få tall som nøyaktig gjenspeiler reiselivets lokale verdiskaping på Kvitsøy. Reiselivsaktørene i kommunen er små, og flere av respondentene vi har snakket med driver reiselivsvirksomhet som tilleggsnæring. Enkelte aktører er også registrert med forretningsadresse utenfor kommunen, og fanges dermed ikke opp i tilgjengelig statistikk, eller gjør at tallet for kommunen blir uforholdsmessig skjevt.

Ifølge en rapport fra Asplan Viak, gjengitt på Innovasjon Norges nettside³¹, over reiselivets verdiskaping, er Vestlandet den regionen i Norge med størst vekst i reiselivets verdiskaping. Rapporten deler reiselivsnæringen inn i fem sektorer («Serveringsvirksomhet», «Transport», «Overnattingsvirksomhet», «Kultur og underholdning» og «Formidling»).

Nasjonalt har veksten de siste årene vært størst i «Serveringsvirksomhet». Når vi bryter rapporten ned på kommuner, ser vi at Kvitsøy kommune hadde ingen verdiskaping i 2023 i sektorene «Overnattingsvirksomhet», «Serveringsvirksomhet» og «Formidling». Dette samsvarer ikke med at feks Kvitsøy Maritime Senter AS og Kvitsøyopplevelser AS (aktiviteter og overnatting) hadde positivt driftsresultat i 2023.

Verdiskapningen i «Kultur og underholdning» var 41.000 NOK og «Transport» var 19.874.000 NOK, og totalt sett utgjorde verdiskapningen i reiselivsnæringen i Kvitsøy i følge rapporten 19.915.000 NOK.

Den samlede verdiskapningen fra reiselivet i Rogaland (2023) var 9.705.879.000 NOK. Kvitsøys andel av dette utgjør 0,2 prosent. Rogaland har 504.496 innbyggere, og Kvitsøys innbyggere utgjør omtrent 0,1 prosent av dette totaltallet.

Når man med utgangspunkt i Asplan Viak-rapporten måler verdiskaping fra reiselivet pr innbygger i Rogaland og Kvitsøy er denne hhv 19.238 NOK og 34.395 NOK. Dette kan skape et inntrykk av at reiselivsverdiskapningen i Kvitsøy er høy målt i forhold til antallet innbyggere. Dersom vi tar «Transport» ut av regnestykket, vil det samme tallet være hhv 70 kroner (Kvitsøy) og 12.187 kroner (Rogaland).

I rapporten varierer verdiskapningen fra reiselivet i Kvitsøy stort fra år til år (15.387.000 NOK i 2022, 25.775.000 i 2021 og 16.418.000 i 2019), uten at det tilsynelatende er reelle endringer som tilsier så stor variasjon.

Rapporten fanger heller ikke opp enkeltpersoner som driver med utleie av ferieboliger, noe som utgjør en stor andel av Kvitsøys totale overnattingskapasitet. På Finn.no er det 6 oppføringer med i overkant av 40 sengeplasser³². Flere av de samme overnattingsstedene er også tilgjengelige på AirBnB, der det er totalt 12 oppføringer med til sammen snaut 100 sengeplasser.

I samtaler med både Restaurant Grøningen og Cafe 1144 er disse tydelige på at uten tilreisende ville kundegrunnet på Kvitsøy vært for lavt til at de kunne drive virksomhet på en tilsvarende måte som de gjør i dag.

³¹ Innovasjon Norge / Asplan Viak (2025)

³² Finn.no (2025)

Også for Coop Prix utgjør tilreisende på Kvitsøy en betydningsfull del av kundegrunnlaget og omsetningen, særlig i sommersesongen.

Sysselsetting

Ifølge Innovasjon Norge sin sysselsettingstabell over arbeidsforhold i reiselivsnæringen³³ var det ingen arbeidsforhold i «Formidling», «Kultur og underholdning» og «Overnattingsvirksomhet» i Kvitsøy i 2024. Det var åtte arbeidsforhold i «servering» (opp fra to arbeidsforhold i 2023). I «Transport» var det i 2024 fem arbeidsforhold (opp fra fire arbeidsforhold i 2023).

Flere av informantene vi har intervjuet i arbeidet driver reiselivsrelatert virksomhet som tillegg til annen næring.

2.6 Planer, strategier og relevante prosjekter

Kvitsøy kommune har en rekke kommunale planer, strategier og vedtak som i større eller mindre grad legger føringer for utviklingen av reiselivet, i tillegg til regionale og nasjonale føringer.

Et utvalg av disse er:

Kommuneplanens samfunnsdel³⁴

Samfunnsdelen i kommuneplanen ble vedtatt i 2019. Samfunnsdelens satsingsområder legger viktige føringer for oppfølging av kommuneplanens mål og strategier og for hvordan kommunen skal videreføre arbeidet med fag- og temaplaner. Kvitsøy legger bærekraftperspektivet til grunn som en sentral forutsetning for samfunnsplanleggingen. Planen er tydelig på at både kommunen, næringslivet og privatpersoner har ansvar for å bidra til en bærekraftig forvaltning og aktivitet der naturens ressurser ikke overforbrukes.

Reiseliv er ikke nevnt som et eget mål i planen, men det uttales som et punkt under strategi for næringslivet på øya at reiseliv bør bli en vekstnæring, med hovedfokus på nisjeprodukter og kvalitetsturisme og at økt satsing på reiselivet bør forankres i lokal identitet og særegenhet.

Planen løfter også frem at det kan ligge et betydelig utviklingspotensial i kombinasjonen landbruk, bioøkonomi og reiseliv, noe som også støttes av Rogaland Fylkeskommunes strategi for verdiskaping og innovasjon³⁵, der satsing på lokalmat og matopplevelser er sentralt.

Kommunen har et mål om å ha en jevn utvikling i folketallet opp mot 700 fastboende. Med Rogfast, som åpner tunnelforbindelse til fastlandet i 2033, er det en del usikkerhet knyttet til hvordan dette vil påvirke innbyggertallet og besøkstallet til kommunen. Kommunen, har boplikt og et mål om mest mulig helårsbosetting. For å fremme folkehelsen på Kvitsøy skal kommunen planlegge og tilrettelegge for flere turstier, friområder og muligheter for å drive friluftsliv i form av fiske i sjøområdene og i øyriket rundt Kvitsøy

Trafikksikkerhetsplan (2024)³⁶

Trafikksikkerhetsplan 2024-2028 er en temaplan forankret i Kommuneplanens Samfunnsdel 2030. Den er et grunnlag for kommunale prioriteringer i planperioden, og inneholder mål og tiltak for perioden 2024-2028.

³³ Innovasjon Norge (2025)

³⁴ Kvitsøy kommune (2019)

³⁵ Rogaland fylkeskommune (2024)

³⁶ Kvitsøy kommune (2025) Trafikksikkerhetsplan

I planen heter det at «Trafikkbildet på Kvitsøy er preget av å være en liten kommune uten særlig høye trafikkmengder» og at det er preget av en høy andel gående og syklende. Trafikksikkerhetsplanen har et mål om at når Rogfast åpner, skal det være et fleksibelt kollektivtilbud med buss til/fra Kvitsøy som ivaretar befolkningens behov.

Planperioden er kuttet ned til fire år, fordi trafikksikkerhetsplanen skal revideres og ta høyde for utfordringer som følge av Rogfast-forbindelsen. I trafikksikkerhetsplanen vises det til at denne tåleevneanalysen vil ha betydning for det videre arbeidet og at prosjektet «Grønn ferdsel» (vedtatt i besøksstrategien) ferdigstilles.

Rogalandsmodellen og Kvitsøy 360

Rogalandsmodellen er et prosessverktøy fra Rogaland Fylkeskommune for å styrke nærings- og stedsutvikling i kommunene. Modellen bidrar til etablering av innovasjonsprosjekter der kommune, fylkeskommune og andre aktører samarbeider om utvikling og nyskaping. På Kvitsøy etablerte kommunen prosjektet Kvitsøy 360 i 2019.

Kvitsøy 360 er organisert med flere delprosjekter; Besøksstrategi, Framsnakk Kvitsøy og Kulturhistorisk stedsanalyse. Prosjektet Levende Kystkultur ligger også under Kvitsøy 360.

Besøksstrategi

Kvitsøy kommunes besøksstrategi fra 2022³⁷ beskriver rammene for reiselivet og mulighetsrommet for videre utvikling av Kvitsøy som reisemål. Besøksstrategien gir et kunnskapsgrunnlag for situasjonen på Kvitsøy i 2022, og setter opp en rekke mål og strategier med tilhørende tiltaksplan. Den overordnede ambisjonen i besøksstrategien er bærekraftig utvikling av Kvitsøy som reisemål og lokalsamfunn. Dette skal oppnås gjennom følgende strategier:

- Tåleevne og styring av ferdsel
- Infrastruktur for gode opplevelser
- Planverk som sikrer ønsket utvikling
- Økt lokal verdiskaping gjennom kvalitetsopplevelser
- Markedsføring av Kvitsøy som et kvalitetsreisemål

Strategien inneholder en rekke tiltak, fordelt på de fem strategiområdene. Å få utarbeidet en tåleevneanalyse er et av tiltakene som anbefales i besøksstrategien. Et annet tiltak er å etablere prosjektet «Grønn Ferdsel», der målet er en bilfri øy for besøkende. Dette prosjektet vises det også til i trafikksikkerhetsplanen og målet er å legge til rette for alternative transportmuligheter som shuttlebuss, sykkelutleie og båttransport, i kombinasjon med gode kart- og informasjonsløsninger. Prosjektet er pr august 2025 ikke igangsatt.

Arbeidet med besøksstrategien ble ledet av PWC.

Framsnakk Kvitsøy

I dette delprosjektet har kommunen lagt til rette for god dialog med innbyggerne i kommunen. Gjennom at utvalgte verter inviterte til gjestebud³⁸, ble det lagt til rette for samtaler om utvikling i kommunen. Gjestebudene ble ledet av Nordic Edge.

³⁷ Kvitsøy kommune (2023) Besøksstrategi

³⁸ Distriktssenteret (2025)

Kulturhistorisk stedsanalyse (DIVE-analyse)³⁹

En kulturhistorisk stedsanalyse ble gjennomført av Trafo Arkitektur. DIVE-analysen tar utgangspunkt i kulturhistorien og de kulturhistoriske elementene og ser på hvordan disse er en ressurs for videre stedsutvikling.

Evaluering av Kvitsøy 360 ble gjennomført i 2023⁴⁰. Evalueringen viser at prosjektet har vært vellykket og at målene i prosjektet i stor grad er nådd. Evalueringen viser også til at prosjektet har ført til flere gode resultater som ikke har vært definert i prosjektets målsetting.

Forprosjekt «Oppdag kystens avstikkere»⁴¹.

Dette forprosjektet ble gjennomført i perioden august 2024 – april 2025. Kommunene som er med ønsker å styrke besøksattraktiviteten gjennom å utvikle aktiviteter innen mat og drikke, natur og kultur. Rogalandsmodellen ble brukt som prosessverktøy og Rogaland fylkeskommune hadde prosessledelsen. De tre kommunene som deltar i prosjektet har mye til felles, bl.a. at de er avstikkere fra E39 når Rogfast åpner, de er små kommuner med en sterk kystkultur, og de er mat- og landbrukskommuner med natur- og kulturlandskap av nasjonal interesse. Prosjektet har tre satsingsområder; Mat og drikke, natur og kultur.

Hovedprosjekt under navnet «Oppdag kystens avstikkere» starter høsten 2025.

Kommunen har nylig gjennomført prosjektet «Kvitsøy: Ett samfunn, ett uttrykk» som har resultert i en omforent merkevareprofil for Kvitsøy.

3.0 Resultater fra samtaler og undersøkelser på reisemålet

Gjennom dokumentanalyse, intervjuer, undersøkelser og befaringer har vi fått et grunnlag for å vurdere Kvitsøy som reisemål og kommunens tåleevne for turisme.

3.1 Innbyggerundersøkelsen

For å skaffe kunnskap om den sosiale dimensjonen knyttet til reiselivet på Kvitsøy gjennomførte SPOR en nettbasert innbyggerundersøkelse våren 2025. Formålet med undersøkelsen var å få tilbakemeldinger fra fastboende på Kvitsøy og forstå hvordan denne gruppen opplever turismen og reiselivsutviklingen i kommunen.

Undersøkelsen ble utformet med utgangspunkt i «Veileder innbyggerundersøkelse⁴²» som er et hjelpemiddel til «Standard for bærekraftige reisemål⁴³». SPORs undersøkelse fra våren 2025 vil ikke kunne benyttes i selve merkeprosessen, men fordi undersøkelsen ble gjennomført med utgangspunkt i standarden vil det kunne være mulig å måle utviklingen fra våren 2025 og til det tidspunktet en ny undersøkelse gjennomføres.

³⁹ Trafo arkitektur (2022)

⁴⁰ Wengen, A. & Slåttå, H. (2023)

⁴¹ Rogaland fylkeskommune (2025)

⁴² Innovasjon Norge (2022) Veileder innbyggerundersøkelse

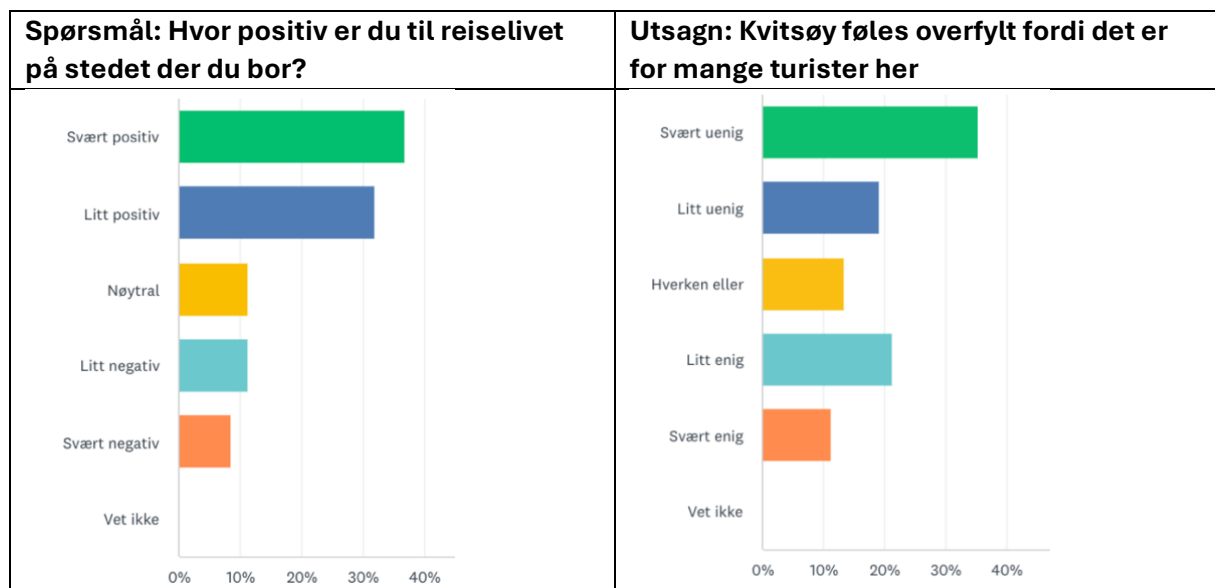
⁴³ Innovasjon Norge (2022) Standard for bærekraftig reisemål. Versjon 3.0

Innbyggerundersøkelsen ble gjennomført i april, mai og juni 2025. Undersøkelsen ble gjennomført i det nettbaserte verktøyet SurveyMonkey, og respondentene ble rekruttert gjennom linker og QR-koder. Med hjelp fra kommunen ble det hengt opp plakater på fergen mellom Kvitsøy og Mekjarvik, og på flere treffpunkt på Kvitsøy. Det ble også informert om undersøkelsen på kommunens nettside og i «Kvitsøy Skravlegruppe», den mest sentrale Facebook-gruppa blant kommunens innbyggere.

Innbyggerundersøkelsen gir innsikt i lokalbefolkningens holdninger til reiselivet og opplevde utfordringer.

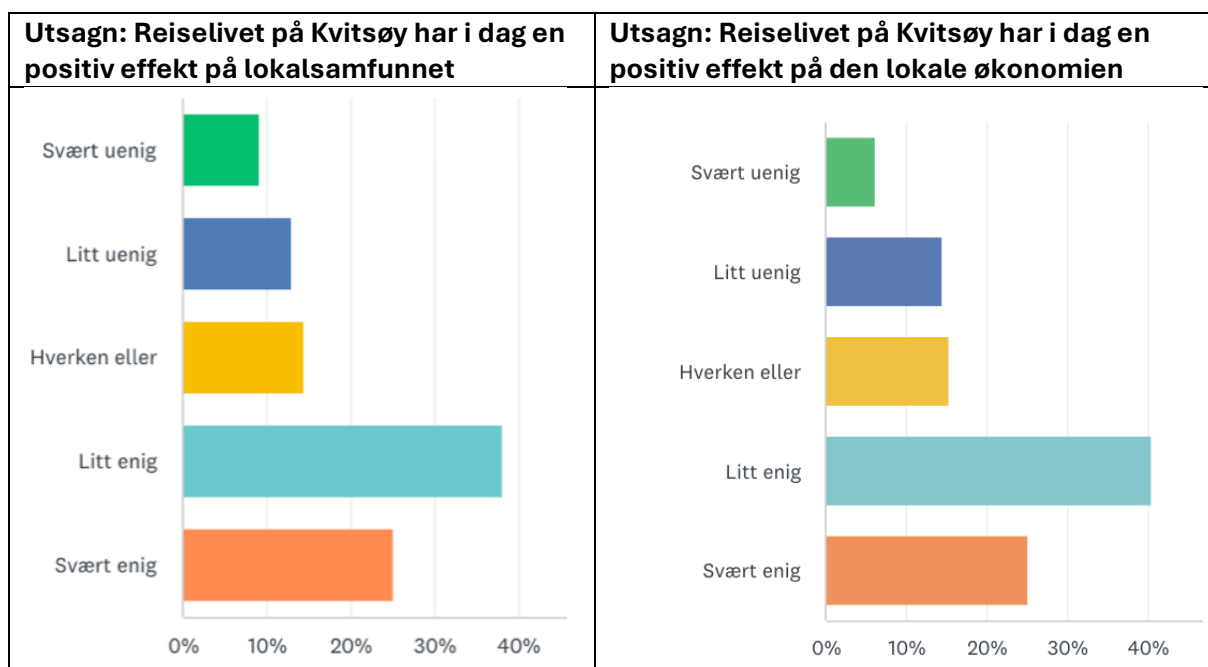
Undersøkelsen fikk 173 respondenter, av disse var det 155 personer som svarte at de var bosatt på Kvitsøy. Undersøkelsen har respondenter i alle aldersgruppene. De 18 respondentene som svarte at de ikke bor på Kvitsøy, er ikke med i det videre utvalget. Med 579 innbyggere registrert i kommunen, vurderer vi antall respondenter som et godt datagrunnlag for videre analyse.

Nedenfor gjengir vi noen av spørsmålene fra undersøkelsen. Hele undersøkelsen er tilgjengelig som vedlegg til tåleevneanalysen.



En overvekt av respondentene, 46%, er uenig i utsagnet at reiselivet på Kvitsøy har en positiv effekt på naturen. 19 prosent av respondentene mener derimot at reiselivet har en positiv effekt på naturen,

En tydelig overvekt, 63% av respondentene, mener reiselivet på Kvitsøy har en positiv effekt på lokalsamfunnet. 22 prosent av respondentene sier at de er «Svært uenig» eller «Litt uenig» i påstanden om at reiselivet har en positiv effekt på lokalsamfunnet.



En overvekt (65%) av respondentene mener reiselivet på Kvitsøy har en positiv effekt på økonomien. 21 prosent av respondentene svarer «Svært uenig» eller «Litt uenig».

Utfordringer med turisme

Respondentene ble i undersøkelsen spurt hvorvidt de var enige i en rekke utsagt om utfordringer med turisme de de bor. Tabellen under viser hvordan respondentene svarte.

	HELT UENIG	DELVIS UENIG	HVERKEN UENIG ELLER ENIG	DELVIS ENIG	HELT ENIG	VET IKKE	TOTALT	VEKTET GJENNOMSNIITT
▼ Turistene skaper trafikkfarlige situasjoner	26,24% 37	13,48% 19	14,18% 20	27,66% 39	16,31% 23	2,13% 3	141	3,01
▼ Turistene medfører ingen utfordringer i lokalsamfunnet mitt	17,86% 25	30,71% 43	13,57% 19	17,14% 24	15,00% 21	5,71% 8	140	2,98
▼ Turistene tar seg til rette, uten hensyn til lokalmiljøet	19,86% 28	24,11% 34	13,48% 19	27,66% 39	12,06% 17	2,84% 4	141	2,96
▼ Turistene forsøpler	23,74% 33	18,71% 26	18,71% 26	22,30% 31	11,51% 16	5,04% 7	139	2,94
▼ Turistene gjør det dyrere å feriere i Norge	24,29% 34	16,43% 23	32,14% 45	11,43% 16	3,57% 5	12,14% 17	140	2,90
▼ Turistene sliter ned naturen	23,02% 32	22,30% 31	17,27% 24	22,30% 31	10,07% 14	5,04% 7	139	2,89
▼ Turistene presser opp boligprisene gjennom utleievirksomhet	32,62% 46	7,09% 10	29,08% 41	15,60% 22	2,84% 4	12,77% 18	141	2,87
▼ Turistene skaper køer på veiene	34,75% 49	16,31% 23	14,18% 20	23,40% 33	9,93% 14	1,42% 2	141	2,62

Respondentene ble i undersøkelsen også spurt om hvordan de opplever turistenes oppførsel. 43% sier de mener turistene tar hensyn (litt enig eller svært enig) til naturen og landskapet. Over 40% mener turistene skaper trafikkfarlige situasjoner, mens 31% mener turistene i for liten grad tar hensyn til lokalbefolkningen.

Undersøkelsen hadde også et åpent spørsmål der respondentene kunne skrive inn svar på spørsmålet «På hvilken måte synes du Kvitsøy framstår som et bærekraftig reisemål?» Boksen under viser noen av svarene på spørsmålet.

«Vi bør ha mindre turister. Turistene overbelastet systemet vårt, og skaper et mindre hyggelig lokalsamfunn»
«Trenger turister for å opprettholde restaurant, kafe, butikk, gjestehavn mm.»
«Har allerede begynt å bygge hytte et sted som tidligere nesten var uberørt av menneske (dagsturhytta). Dette har alltid vært et sted hvor jeg kunne komme bort ifra det menneskeskapte og føle meg mer i ett med naturen. Jeg ønsker ikke å se mer av dette.»
«Flott med sykkelturister, veldig negativt med bobilturister»
«Det er ALT for mye fokus på turister og alt for lite på de som faktisk bor hær. Vi bor på Kvitsøy for å ha det stilt og fredelig. Mens vi idag blir rent ned av turister!»
«Unik kystkultur med flott og vill natur»
«Det burde kanskje vært flere steder å få kjøpe seg mat og gå inn/under tak på dagtid.»

25 prosent av respondentene svarte «Ja» på spørsmålet om hvorvidt det er områder på Kvitsøy som i dag har for mange turister, mens 50 prosent svarte «Nei». På spørsmål om hvor det var for mange turister, var det flest som nevnte Ydstebøhavn. Gjestehavna, Grøningen og Gamlekaien ble også nevnt.

Undersøkelsen ser også på hvordan respondentene ønsker å utvikle turismen på Kvitsøy for fremtiden. Et flertall (46%) av respondentene ønsker at det blir mye fler eller noen flere turister på Kvitsøy enn i dag, mens 28 prosent ønsker at antallet blir som i dag. 21% ønsker at det blir noe færre eller mye færre turister enn i dag.

Rogfast åpner i 2033, og Kvitsøy blir landfast. Respondentene ble spurt hva de mener er de tre største oppgavene som Kvitsøy må løse for at utviklingen av reiselivsnæringen skal skje på en mer bærekraftig måte. Boksen under viser noen av svarene.

«Bilparkering utenfor sentrum» «Kommunikasjon» «Utleiesykler» «Bedre kollektivtilbud på øya» «Bedre overnattingstilbud og serveringstilbud» «Mobilitet uten bil»	«Tilrettelegging for bobiler og camping» «Begrense biltrafikk på veiene – spesielt Ydstebøveien» «God skilting» «Senke fartsgrensene» «Flere turstier med bedre merking»
---	--

3.2 Gjesteundersøkelsen

For å få kunnskap om de besøkendes oppfattelse av Kvitsøy som reisemål, ble det gjennomført en gjesteundersøkelse sommeren 2025. Undersøkelsen var aktiv i drøyt to måneder, fra 8.juni til 11.august. Undersøkelsen ble, i samråd med oppdragsgiver, bestemt gjennomført kun på norsk, da det det var antatt å være svært få internasjonale turister på Kvitsøy.

Undersøkelsen ble utformet med utgangspunkt i «Veileder gjesteundersøkelse⁴⁴» som er et hjelpemiddel til «Standard for bærekraftige reisemål». Undersøkelsen på Kvitsøy inneholder alle de obligatoriske spørsmålene som må besvares i Standarden for bærekraftig reisemål. I tillegg

⁴⁴ Innovasjon Norge (2022) Veileder gjesteundersøkelse

inneholder undersøkelsen flere av de anbefalte spørsmålene i veilederen. Undersøkelsen vil være nyttig for å se trender og måle utvikling fra sommeren 2025 når Kvitsøy kommune må foreta nye gjesteundersøkelser i sitt arbeid med å bli sertifisert som bærekraftig reisemål.



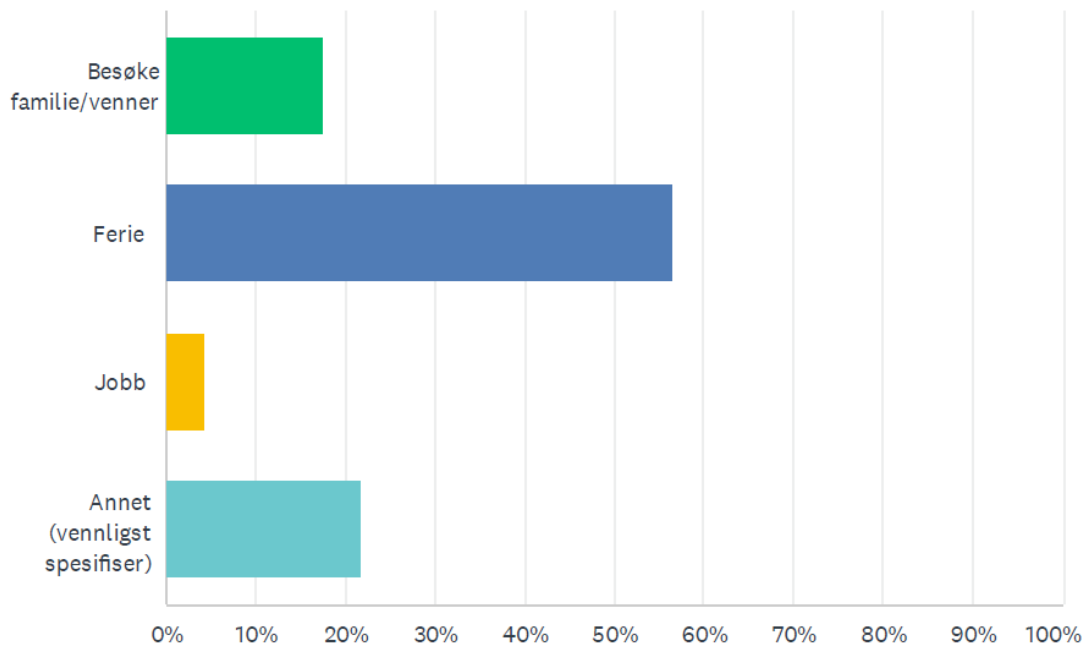
Eksempel på plakat som ble laget og hengt opp for å rekruttere respondenter til gjesteundersøkelsen.

Undersøkelsen ble gjennomført i SurveyMonkey. Informasjon om undersøkelsen og QR-kode med link til undersøkelsen ble ved hjelp av Kvitsøy kommune hengt opp på flere attraksjoner, turmål og trafikk- og turistknutepunkt. Den ble også formidlet og spredt gjennom medlemmene i reiselivsnettverket.

Totalt kom det inn 41 svar. Det lave antallet respondenter gjør at gjesteundersøkelsen ikke kan sies å gi et representativt bilde av de besøkende på Kvitsøy. Vi velger likevel å ta med resultatene, da det er vår oppfatning at den likevel er med på å gi nyttig kunnskap om gjestenes opplevelse av reisemålet.

Respondentene var i alle alderskategoriene, med en overvekt i kategorien «50-59 år». Det var en overvekt av menn blant respondentene (66 prosent). En stor andel av respondentene kom fra Rogaland (65 prosent). 13 prosent var fra «Vestlandet for øvrig» mens 22 prosent var fra «Norge for øvrig». Av respondentene var det 16 prosent som disponerte feriebolig på Kvitsøy.

Tabellen under viser respondentenes formål med å besøke Kvitsøy.

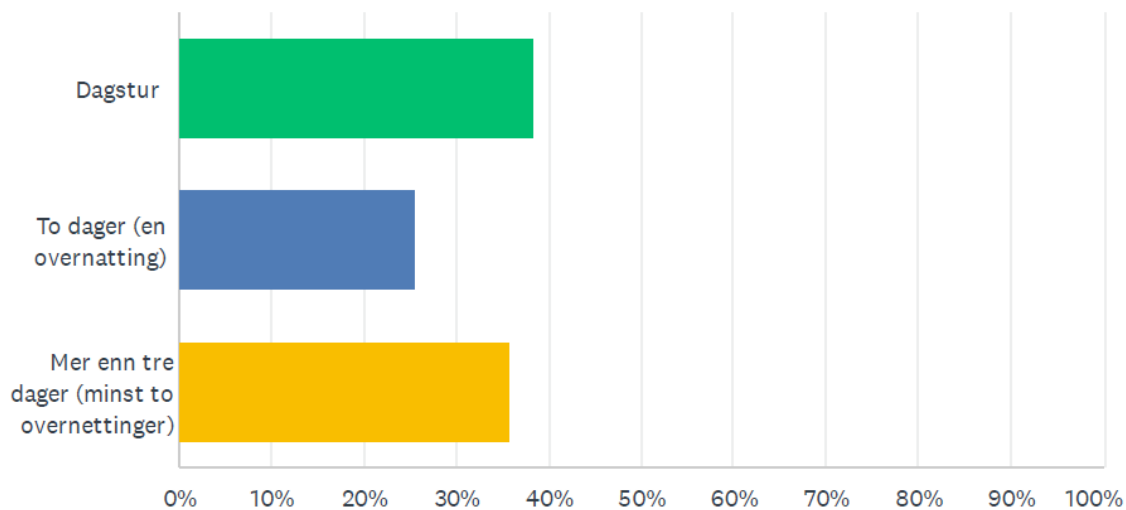


I kategorien «Annet» finner vi blant annet sykkeltur på øya, dagstur og utflukt og strikkeklubb.

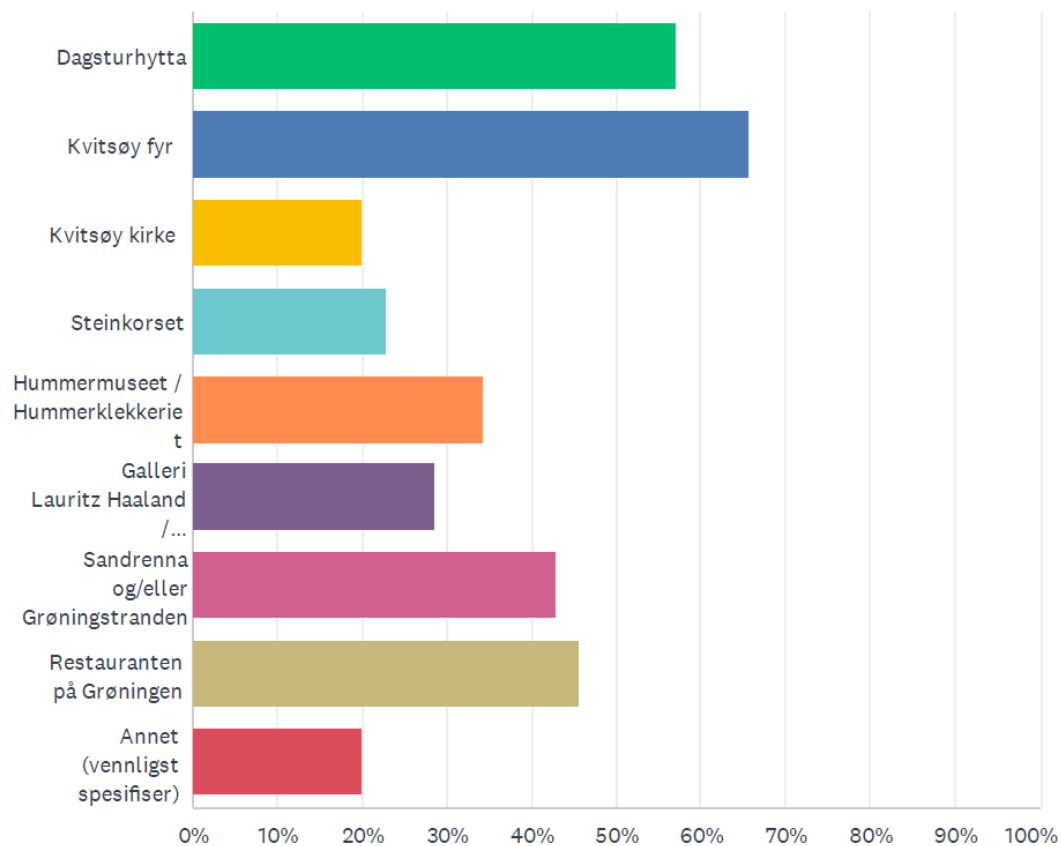
30 prosent av respondentene kom med egen båt til Kvitsøy, mens 45 prosent hadde med egen bil til Kvitsøy.

64 prosent av respondentene har vært på Kvitsøy tidligere. Av de som har vært på Kvitsøy tidligere, hadde 72 prosent vært på Kvitsøy mer enn seks ganger tidligere.

Tabellen under viser respondentenes oppholdslengde på Kvitsøy.



I tabellen under ser vi hvilken eller hvilke attraksjoner respondentene hadde besøkt eller skulle besøke under oppholdet på Kvitsøy (flere kryss var mulig).



De som svarte «Annet» har vært på Kvitsøy for å gå tur, besøke bedehuset, cafe, se på båter, besøke trafikksentralen og en hadde padlet rundt neste hele øya.

Undersøkelsen hadde et åpent spørsmål der respondentene kunne skrive inn egne tekstsvare knyttet til tilbud, attraksjoner og opplevelser som savnes. I boksen under gjengir vi et utvalg av disse tekstsvarene.

<p><i>Marine kontakter til landstrøm i gjestehavn.</i></p> <p><i>Vi kom hit siste uka i Juli på en Onsdag og både restaurant og kaffibar ved Prix er stengt. Utrolig skuffende. Båthavna full og masse folk på hyttene men ingenting åpent.</i></p> <p><i>Flere spisesteder. Restauranten var full. Flere kafeer, kaos på 1144</i></p>	<p><i>Har fått mye mer enn forventet, vel stelt og godt merket friluftsområder</i></p> <p><i>Plaketter ved hus og bygninger som forteller historien deres</i></p> <p><i>Syntes det kunne være mer tilrettelagt for familie ved gjestehavn. For mye fyll og rølپ til langt på natt</i></p>
--	---

Respondentene ble også bedt om å ta stilling til et utvalg påstander og si hvor uenig eller enig de var i disse. Resultatet ser vi i tabellen under.

	HELT UENIG	DELVIS UENIG	HVERKEN UENIG ELLER ENIG	DELVIS ENIG	HELT ENIG	VET IKKE	TOTALT	VEKTET GJENNOMSNIITT
▼ Kvitsøy føles overfylt fordi det er for mange turister der.	44,83% 13	24,14% 7	13,79% 4	3,45% 1	10,34% 3	3,45% 1	29	2,21
▼ Det er mye trafikk på Kvitsøy og en uoversiktlig trafikk- og parkeringssituasjon.	41,38% 12	17,24% 5	24,14% 7	3,45% 1	6,90% 2	6,90% 2	29	2,38
▼ For besøkende har Kvitsøy et godt serveringstilbud.	20,69% 6	34,48% 10	6,90% 2	31,03% 9	3,45% 1	3,45% 1	29	2,72
▼ Som besøkende har jeg fått informasjon om hensyn jeg må ta i forhold til egen sikkerhet, natur og kulturminner.	17,86% 5	10,71% 3	21,43% 6	21,43% 6	17,86% 5	10,71% 3	28	3,43
▼ Jeg fikk god informasjon om Kvitsøy før ankomst.	10,71% 3	3,57% 1	35,71% 10	28,57% 8	17,86% 5	3,57% 1	28	3,50
▼ Kvitsøy har et godt fergetilbud til fastlandet.	6,90% 2	6,90% 2	6,90% 2	41,38% 12	27,59% 8	10,34% 3	29	4,07
▼ Kvitsøy virker som et godt sted å bo.	3,45% 1	6,90% 2	13,79% 4	24,14% 7	48,28% 14	3,45% 1	29	4,17
▼ Kvitsøy har et godt utvalg av merkete turstier	0,00% 0	6,90% 2	10,34% 3	41,38% 12	34,48% 10	6,90% 2	29	4,24
▼ Kvitsøy blir enklere å besøke når Rogfast (tunellen) kommer og sikrer fastlandsforbindelse i 2033.	3,57% 1	0,00% 0	17,86% 5	17,86% 5	60,71% 17	0,00% 0	28	4,32
▼ Det er godt skiltet og lett å finne fram på Kvitsøy.	0,00% 0	3,57% 1	7,14% 2	35,71% 10	53,57% 15	0,00% 0	28	4,39
▼ Det er lett å komme seg rundt på Kvitsøy uten egen bil.	0,00% 0	3,45% 1	17,24% 5	10,34% 3	65,52% 19	3,45% 1	29	4,48

Respondentene ble, på en skala fra 0-10, bedt om å si hvor fornøyd eller misfornøyd de totalt sett var med dem samlede opplevelsen på Kvitsøy, der 0 er svært misfornøyd og 10 er svært fornøyd. Gjennomsnittstallet ble 7,4. 83 prosent av respondentene vil anbefale Kvitsøy som reisemål til andre.

I et avsluttende spørsmål kunne respondentene fylle inn kommentarer de hadde lyst til å legge til. Boksen under viser et lite utvalg av disse.

*En nydelig øy
Alt har vært perfekt!
Det er vanskelig å finne fram dit man skal.*

3.3 Samtaler med aktører på Kvitsøy

For å få innspill og inntrykk fra flere relevante aktører, har SPOR gjennomført over 20 samtaler med representanter for ulike etater, organisasjoner og foreninger, reiseliv og andre næringer i kommunen. Samtalene har vært gjennomført som semistrukturerte intervjuer der målet har vært å identifisere utviklingstrekk ved reiselivet som har relevans for tålegrensevurderinger. Intervjueren har hatt kun noen få planlagte spørsmål, og så har samtalen gått fritt med en viss styring innom relaterte temaer. Intervjueren har tatt fylldige notater fra samtalene.

Transport og infrastruktur

Et viktig tema i intervjuene var hvordan de besøkende kommer seg til Kvitsøy, og hvordan de kommer seg rundt på øya. Flere av de vi snakket med var svært opptatt av hvordan trafikken vil endre seg når Rogfast åpner i 2033 og Kvitsøy får fastlandsforbindelse.

Flere er opptatt av at trafikken inn til Ydstebøhavn må begrenses. Dette er imidlertid krevende, da sentrale deler av reiselivsaktiviteten skjer på Grøningen og biler og busser må kjøre gjennom de trange gatene for å komme ut dit. Store kjøretøy i trange gater skaper skumle situasjoner, både for folk og bygninger. Selv om det har skjedd få alvorlige ulykker med personskader, opplever flere at trafikken i perioder skaper uhyggelige situasjoner. En respondent uttrykker tydelig: «*Turisttrafikken må ikke ødelegge for de fastboende*».

Planene om å etablere større innfartsparkering og busstilbud inn til sentrumsområdene i Ydstebøhavn eller i Leiasundet, er blitt trukket fram av flere. Utleie av sykler nevnes også av flere som et viktig tiltak.



Buss i trange gater i Ydstebøhavn. Delt fra Torill Ramstad / Ydstebøhavn Vel

Etter at fergene ble gratis (2024) mener flere av respondentene at antallet bobiler har økt. Vi får inntrykk av at dette ikke er et stort problem pr i dag, men flere ytrer en usikkerhet til hvordan det vil bli når øya får fastlandsforbindelse. To respondenter sier også at antallet biler på øya har økt etter innføring av gratis ferge, og at det er utfordrende med få parkeringsplasser. Flere av de fastboende har ikke egen parkeringsplass, og hvis antallet besøkende utenfra øker, vil det utfordre parkeringssituasjonen også for de fastboende. I en av samtalene sier respondenten: «*Vi har en svært vakker øy vi gjerne vil vise fram, men fastboende må komme fram og ikke være i fare. Idyllen må ikke bli ødelagt*».

Kvalitetsturisme

Gjennom intervjuene kommer det frem at de fleste mener at turisme er viktig for Kvitsøy, og at de er positive til at Kvitsøy skal være en reiselivskommune og utvikle reiselivet videre. Samtidig gir flere av intervjuobjektene inntrykk av at reiselivsnæringen må utvikles på en måte som tar hensyn til og tar vare på det unike ved Kvitsøy.

En respondent uttrykker at turismen på Kvitsøy må utvikles med fokus på kvalitet, ikke kvantitet. Flere av respondentene har lignende ytringer. En slik utvikling støttes også av nasjonale mål, både nasjonal reiselivsstrategi⁴⁵ og NOUen «Leve og oppleve»⁴⁶ legger vekt på at økt kvalitet og verdi kommer foran økt volum. På Kvitsøy er det ikke plass til mange turister, både infrastruktur og opplevelser passer best for et lite volum med besøkende som er ute etter noe unikt.

Flere av respondentene trekker frem at den lokale maten, som hummer og Kvitsøylam kan være kjernen i fortellingen eller konseptet for utviklingen av Kvitsøy-turismen. Mat er en helt sentral del av reiselivsopplevelsen, og med både sjømat, lam og det nystartede ysteriet ligger mye til rette for å utvikle spennende opplevelser.

Et viktig poeng som blir nevnt av flere er at reiselivet må gi lokalbefolkningen noe igjen. I dette ligger en betraktning av at reiselivet ikke må påvirke lokalsamfunnet negativt, men heller tilføre et positivt bidrag til det å bo der.

Skilting og merking av stier og naturopplevelser

På Kvitsøy er det aller meste av øya definert som innmark. Beitedyr og landbruksarealer omringer tettstedene og kulturlandskapet og beitelandskap kommer tett på der folk beveger seg. Allemannsretten gjelder ikke på innmark, så vandring og aktiviteter i naturen er derfor avhengig av villige grunneiere og avtaler om tydelig kanalisering gjennom skilting og merking av stier for å unngå ferdsel som forstyrrer beitedyr og landbruket. Kommunen betaler grunneierne et beløp årlig for å kunne legge til rette turstier i innmarka.

Vi får inntrykk av at det generelt er positive erfaringer med å ha turstiene over innmark. En representant for grunneierne sier at det er relativt lite konflikt mellom vandrere på turstiene og sauene som beiter der, og at sauene venner seg til vandrere. Det er imidlertid noen utfordringer knyttet til at det er noe ferdsel utenom merkede stier, og enkelte steder har vandrere tråkket ned gjerdet for å komme seg til dagsturhytta. I samtaler kommer det også frem at flere går rett over tunet til grunneier, og ikke følger merkingen. Det er merking og informasjonsskilt flere steder, både ved inngangen til sti, på dagsturhytta og på nettsiden til kommunen, allikevel ser det ut til at en del ikke får med seg eller følger informasjon. En respondent viser til utfordringer med at antallet fotturister har økt og at det har vært flere situasjoner med vandrere som ikke finner frem til startpunkt for bl.a. turen til dagsturhytta fra Ydstebøhavn.

⁴⁵ Innovasjon Norge (2021)

⁴⁶ NOU 2023:10 Leve og oppleve



Startpunkt for turen til dagsturhytta, Ydstebøhavn. Foto: Haaken Christensen, SPOR

I flere av samtalenes nevnes det at Kvitsøy er et reisemål med store sesongsvingninger. Om sommeren er det liv og røre, båter i gjestehavna og folk i mange av husene som brukes som fritidsbolig. Dette er i sterk kontrast til vinteren, når det er mørkt i mange av husene.

3.4 Generelle reiselivstrender og utviklingstrekk – hva betyr det for Kvitsøy?

En rekke trender og utviklingstrekk vil kunne påvirke reiselivet i Kvitsøy og utviklingen av Kvitsøy som reisemål i årene som kommer. Svak kronekurs gjør Norge til et mer attraktivt reisemål.

Økt etterspørsel etter bærekraftige reisemål⁴⁷

Reisende blir stadig mer bevisste på klimaavtrykk og miljøpåvirkning. Flere er opptatt av å reise med grønne transportformer som tog og buss, og mange i reiselivet legger til rette for mer kortreist turisme gjennom å satse på nærmarkeder. Flere aktører jobber for et regenerativt reiseliv, som handler om at turismen skal bidra til å gjøre reisemålet bedre. Både turoperatører og turister forventer at reisemål jobber for en mer bærekraftig utvikling. Sertifisering og kvalitetsmerking blir viktigere.

Kvitsøys arbeid med bærekraftig reisemålsmerking og prosjektet «Grønn ferdsel» er i tråd med denne trenden.

Kvalitet fremfor kvantitet⁴⁸

Det er en dreining mot «kvalitetsturisme», med vekt på lengre opphold og mer verdifulle besøk når man reiser. Flere ønsker å reise på en måte hvor de kommer «under huden» på lokalsamfunnet. Flere ønsker å reise utenom høysesong⁴⁹, og vil oppleve «skjulte perler» som

⁴⁷ Innovasjon Norge (2024) Turistundersøkelsen

⁴⁸ NHO Reiseliv (8. jan 2025)

⁴⁹ Innovasjon Norge (2024) Turistundersøkelsen

ikke alle andre besøkere. Reisemål sier de vil legge vekt på verdi fremfor volum, men det gjenspeiles ikke alltid i markedsføringen.

Kvitsøy har begrenset kapasitet, men stort potensial for nisjeopplevelser innen natur, kultur og lokal mat. Opplevelser med høy verdi og lavt volum (lite antall turister) passer godt for øyas tåleevne.

Autentiske og lokale opplevelser

Reisende søker ekte, stedbundne opplevelser og kontakt med lokal kultur⁵⁰. Mange vil oppleve reisemålet gjennom å smake lokal mat og drikke.

Kvitsøy, hummerfiske, kulturlandskap og historiske steder gir et sterkt utgangspunkt. Det er potensial for å utvikle guidede turer, matopplevelser og historiefortelling. Det er potensial for et større tilbud innen aktiviteter, overnatting og servering.

Natur- og friluftsbasert reiseliv

Opplevelsesturisme vokser raskt⁵¹. Det er en sterk interesse for naturbaserte aktiviteter som bl.a vandring, sykling, safari og opplevelser med ville dyr. Mange vil oppleve ro og stillhet⁵². Det er en vekst i etterspørsel etter å oppleve værphenomener, både nordlys og midnattssol, men også uvær, storm og stjernehimmel⁵³.

Kvitsøy har gode forutsetninger for dette, men må balansere ferdsel og aktivitet med hensyn til innmark og beitedyr.

Vekst i bobil- og rundreiseturisme⁵⁴

Flere velger fleksible reiseformer som bobil og rundreiser. Andelen turister som overnatter i leide private hjem og i leid hytte har økt kraftig etter pandemien, og andel som bor på hotell har gått ned. Det er en økning i antall campingturister, og mange reisemål opplever økt telting i naturen («villcamping»).

Rogfast vil gjøre Kvitsøy mer tilgjengelig som «avstikker» som endel av en rundreise i regionen. Det må tas stilling til om og hvordan Kvitsøy skal tilrettelegge for bobilturisme og camping.

Digitalisering og forventning om tilgjengelig informasjon

Reisende forventer god digital informasjon, bookingmuligheter og navigasjon. Mange orienterer seg på reisemålet gjennom digitale apper og kart. Kunstig intelligens gjør reiseplanlegging enklere. Sosiale medier og influensere gir inspirasjon og tips til lokale opplevelser, men kan fort gjøre ukjente (og uforberedte) perler kjent for et stort antall besøkende. Ansvarlig markedsføring og formidling blir sentralt.

For Kvitsøy vil det bli sentralt å informere om allemannsrett, allemansplikter, ferdselsrestriksjoner og transportmuligheter.

Coolcation

Flere velger reisemål i Skandinavia og andre kjøligere steder for å unngå ekstrem varme eller

⁵⁰ Adventure Travel Trade Association (2024) Adventure Tour Operator Snapshot Survey

⁵¹ NHO Reiseliv (8. jan 2025)

⁵² Aftenposten (11. jan 2025)

⁵³ Visit Norway (<https://www.visitnorway.com/things-to-do/noctourism/>)

⁵⁴ Innovasjon Norge (2024) Nøkkeltall for norsk turisme

snøsikre vintre⁵⁵. Denne trenden kommer med en bismak, da den reflekterer de negative effektene av klimaendringene.

Kvitsøy har en mulighet til å tiltrekke seg nye målgrupper, og vil kunne oppleve økt attraktivitet. Kvitsøy har et mildt kystklima og er derfor attraktivt for turister som ønsker å unngå ekstrem varme.

4.0 Diskusjon

Vi har gjennom befaringer, dokumentanalyse, samtaler og undersøkelser fått et godt kunnskapsgrunnlag for å vurdere Kvitsøys tåleevne for turisme.

4.1 Et nytt trafikkbilde

Rogfast kan skape gode vekst- og utviklingsmuligheter for reiselivet på Kvitsøy. Kommunen må forberede infrastrukturen, ta høyde for økt besøk og legge til rette for en endret trafikkflyt.

Selv om fergeforbindelsen til Kvitsøy i dag er gratis, er det sannsynlig at trafikken og besøket til Kvitsøy vil øke når Rogfast åpner og adkomsten til kommunen blir enda lettere. Dette vises også i gjesteundersøkelsen, der 88 prosent var «helt enig» eller «delvis enig» i at det blir lettere å besøke Kvitsøy når tunnelen åpner.

I dag er ikke Kvitsøy et naturlig stopp på en rundreise i regionen. Med Rogfast-forbindelsen vil øya bli et reisemål for rundreiseturister ved at de kan kjøre avstikkeren opp til Kvitsøy når de kjører nord- eller sørover i tunnelen. Dette vil øke antallet besøkende med bil, bobil og campingvogn til Kvitsøy. Bobilturismen er i vekst, men er ikke omtalt i besøksstrategien i Kvitsøy kommune. Vi mener at kommunen og reiselivet må gjøre en strategisk vurdering hvorvidt man skal legge til rette for bobilturisme i større grad enn i dag og eventuelt hvordan dette skal gjøres.

Nylig vedtatt trafikksikkerhetsplan for Kvitsøy⁵⁶ setter både fokus på lokalbefolkningens behov med dagens trafikksituasjon og endringene som vil oppstå når fastlandsforbindelse åpner. Reiselivsrelatert trafikk har imidlertid lite plass i den eksisterende trafikksikkerhetsplanen.

Innfartsparkering og bilfri mikromobilitet

Både trafikksikkerhetsplanen og resultatene fra våre undersøkelser understreker at det er viktig å redusere trafikken i de trange og smale gatene, særlig i Ydstebøhavn.

I besøksstrategien for Kvitsøy er det vedtatt at prosjektet «Grønn ferdsel» skal gjennomføres, med mål om at Kvitsøy skal kunne ha begrenset biltrafikk og tilby alternative transportmuligheter for besøkende. Dette prosjektet er ikke påbegynt. I kommunens arealplan⁵⁷ og plan for samferdsel⁵⁸ legges det opp til etablering av innfartsparkering på Krossøy knyttet til Rogfast og tunnelåpningen. Målet er å holde mye av trafikken unna de trange gatene i Ydstebøhavn og Leiasundet.

Ifølge trafikksikkerhetsplanen var et område i kommuneplanens arealdel satt av til etablering av parkeringsplass ved kommunehuset, men dette arealet ble forhandlet bort i forbindelse med byggingen av ny skole. Resultatene fra våre undersøkelser og intervjuer viser at det er behov for

⁵⁵ Forbes.com (17. juni 2025)

⁵⁶ Kvitsøy kommune (2025) Trafikksikkerhetsplan

⁵⁷ Kvitsøy kommune (2019) Kommuneplanen arealdel

⁵⁸ Kvitsøy kommune (2018) Samferdsel

innfartsparkering utenfor bebyggelsen på Kvitsøy, og at en stor del av den videre transporten bør kunne løses uten kjøring med privatbiler.

Svarene i innbyggerundersøkelsen viser et ønske om bilparkering utenfor sentrum, og at det legges til rette for et bedre kollektivtilbud på øya. Mobilitet uten bil, og tilgang til utleiesykler, blir også nevnt. Både i intervjuene og i innbyggerundersøkelsen blir det understreket et behov for å begrense biltrafikken i Ydstebøhavn og Leiasundet.

Trafikk- og parkeringsbegrensninger

Som innspill til trafiksikkerhetsplanen har Ydstebø Vel spilt inn flere forslag for å begrense trafikken gjennom Ydstebøhavn, deriblant kun ankomst for eiendommene, forbud mot større kjøretøy, tidsavgrensning for varelevering og fartsreduksjon. Forslagene begrunnes med trafiksikkerhet og framkommelighet for brann og ambulanse.

Statens Vegvesens Trafikkdata har en telling fra mai 2022 som viste at det var en trafikkmengde på 454 kjøretøy i Ydstebøveien⁵⁹. Det er ikke foretatt tellinger etter dette, og det finnes ikke tall på hvor stor andel av trafikken innbyggerne i Ydstebøhavn selv står for eller hvor stor andel av trafikken som kan relateres til utbyggingen av Rogfast.

Veien gjennom Ydstebøhavn er fylkesvei (Fv4692) og det er utfordringer knyttet til å begrense trafikken på denne. Et forholdsvis stort antall privatboliger og næringsaktører vil gjøre det vanskelig å kontrollere en løsning der det kun skal være tillatt å kjøre til eiendommene. Tidsavgrensning for varelevering er et vanlig virkemiddel som benyttes andre steder i Norge, og som kan være aktuelt. Et slikt tiltak må eventuelt følges opp med god informasjon. Dersom det ikke informeres godt nok om dette, kan det ha negative konsekvenser ved at varetransport blir stående lenge utenfor forbudssonene og vente på lov til gjennomkjøring. Dette kan medføre støy, lokal forurensing og at problemet forskyves til andre områder. Det vil også kunne medføre en betydelig kostnadsøkning knyttet til transport og varelevering. Det er sannsynlig at tidsavgrensning vil være enklere å innføre når Rogfast åpner og transporten til og fra Kvitsøy ikke er avhengig av fergetidene.

Veinettet på Kvitsøy har liten kapasitet, og det er begrensede muligheter for utvidelse av veibredde, etablering av møteplasser etc. I et reiselivsperspektiv mener vi det er viktig å få begrensninger på parkering og informere de besøkende på Kvitsøy om dette. I tillegg vil det være sentralt å tilrettelegge for bilfri ferdsel på øya. Vi mener det kan være et effektivt virkemiddel for å redusere den reiselivsrelaterte trafikkmengden på Kvitsøy.

Selv om avstandene er forholdsvis korte og topografien på Kvitsøy er flat og «sykkelveinlig», vil vær- og vindforhold gjøre at forflytning med sykkel, fra en innfartsparkering på Krossøy til bebyggelsen, for mange vil framstå som et lite aktuelt alternativ.

Leiasundet vil ligge forholdsvis nær innfartsparkeringen på Krossøy, og det må forventes økt trafikk av gående og syklende til Leiasundet. Særlig for forflytning mot Ydstebøhavn vil det være behov for transportløsninger fra innfartsparkeringen ved tunnelen (Krossøy).

Dersom et offentlig kollektivtilbud skal framstå som et aktuelt alternativ til egen bil, er det nødvendig med hyppige avganger og sømløs overgang. Kundegrunnlaget på Kvitsøy er imidlertid begrenset, og gjør det vanskelig å etablere et tilbud med høy frekvens. Selvkjørende kjøretøy kan på sikt muliggjøre en hyppigere frekvens på tilbudet.

⁵⁹ Tarjei Åros Stinessen, Rogaland fylkeskommune, pers medd



Foto: VisitSandoy.fo

Eksempel: Fra ferge til undersjøisk tunell

Sandoy er en av 17 bebodde øyer på Færøyene, og det nærmeste eksempelet vi har funnet som kan sammenlignes med situasjonen til Kvitsøy. Sandoy har omtrent 1200 innbyggere og var fram til 2023 forbundet med resten av øygruppa med en ferge. Reisetiden til hovedstaden Torshavn tok da 65 minutter, men ble redusert til 25 minutter da den drøyt 10 kilometer lange Sandoyartunnelen åpnet i desember 2023.

Sandoy har ikke hotell (kun privat utleie av hus/hytter), så det finnes ikke noe tall på endring i gjestedøgn på øya. Det har likevel vært en betydelig vekst i antall besøkende, hovedsakelig om sommeren.

Sandoy har etter tunnelåpningen opplevd at trafikken er tredoblet. Med ferger kom det omtrent 350 biler i døgnet, nå er tallet 1000. Det er også en betydelig økning i bobiler og campingvogner, noe som har skapt trafikale utfordringer på det smale veinettet.

Fergeprisene lå tidligere på mellom 140 og 350 DKK (t/R). Passeringer i tunnelen koster i dag 150 DKK (t/r) og det er en ordning med makspris for personer/pendlere som kjører ofte.

Da tunnelen åpnet, kom kultur- og aktivitetstilbudet i Torshavn betydelig nærmere og ble tilgjengeliggjort for øyas innbyggere på en ny måte. Samtidig mistet øysamfunnet fergeren som sosial møteplass.

Innfartsparkering utenfor bebyggelse

For å redusere trafikken på det smale veinettet når Rogfast åpner, vil det være hensiktsmessig å etablere en større innfartsparkering på Krossøy, i tråd med kommunens planer. Samtidig mener vi det vil være hensiktsmessig å etablere en mindre innfartsparkering ved kommunehuset. På Krossøy kan bilistene få informasjon på en skjerm/skilt om hvorvidt det er ledige plasser eller ikke på parkeringsplassen ved kommunehuset. Dersom parkeringsplassen ved kommunehuset er full, vil det være uhenktsmessig å kjøre videre innover på øya. Dette vil kunne bidra til å begrense bilkjøring, men krever at det er etablert alternative transportformer.

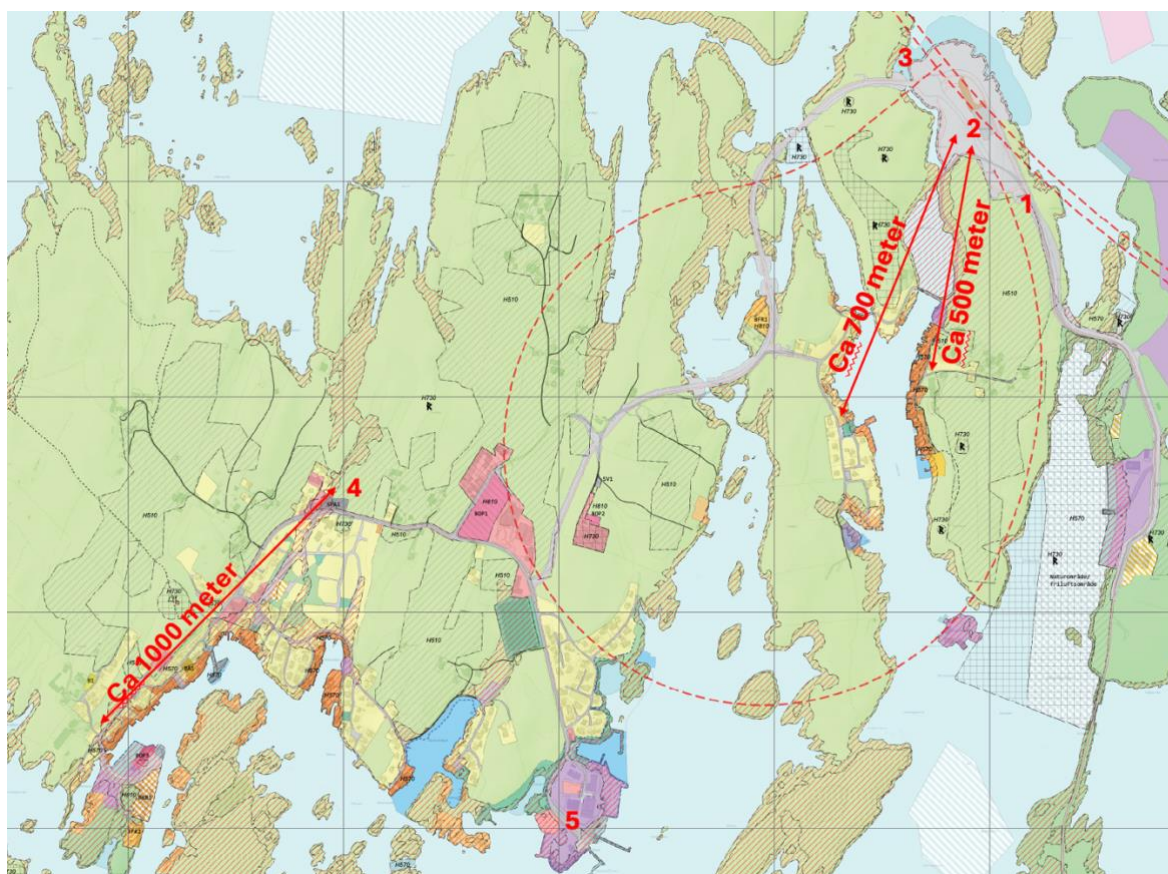
Fra innfartsparkeringen på Krossøy må det tilbys alternative transportløsninger som bestillingstransport og sykkel. Gode sykkel- og gangveier fra innfartsparkeringen til bebyggelsen i Ydstebøhavn og Leiasundet vil være en forutsetning. God tilgang på utleiesykler og et system for håndtering og vedlikehold av disse vil bli viktig fordi tunell (med sykkelforbud) og busstilbudet vil gjøre det vanskeligere enn i dag for besøkende å ta med egen sykkel til Kvitsøy.



Illustrasjonseksempel fra Færøyene som gir bilistene informasjon om hvorvidt det er ledige parkeringsplasser eller ikke i Tjørnuvik, fire kilometer lenger inn langs blindveien (bildet til venstre). En tilsvarende løsning på Kvitsøy vil kunne settes opp ved innfartsparkeringen på Krossøy og gi beskjed om hvorvidt det er ledige plasser eller ikke på en mindre parkeringsplass ved for eksempel kommunehuset. I selve Tjørnuvik er det kun lokale innbyggere som kan kjøre inn (bildet til høyre). Foto: Trygve Sunde Kolderup, SPOR



Kartutsnitt 1: Kartet viser hvor innbyggerne på Kvitsøy er folkeregistrert. Kilde: Kvitsøy kommune



Kartutsnitt 2: Kartet viser hvor Rogfast kommer opp på Kvitsøy (1) og planlagt plassering av større innfartsparkering (2). Avstanden fra innfartsparkeringen til Leiasundet vil være forholdsvis kort (maks 700 meter). Ved å sette opp et skilt (beskrevet over) ved (3), får bilistene beskjed om de kan kjøre lenger inn på Kvitsøy (til mindre parkeringsplass ved kommunehuset (4), på Vollsøya/Fergekaia (5)) eller bli nødt til å parkere på innfartsparkeringen. Mellom parkeringsplassen ved kommunehuset og Grønningen er det omtrent 1 kilometer. Kilde: SPOR / Kvitsøy kommune plankart 2019-2030

Det kan også være aktuelt å tenke en løsning der mange av de tilreisende til Kvitsøy setter igjen bilen på innfartsparkering på fastlandet. Det kan etableres insentiver for dette ved at parkering på fastlandet + busstransport t/r Kvitsøy vil være gratis eller rimeligere enn alternativet med bompenger i tunnelen og parkering på Kvitsøy. Løsningen vil også framstå mer attraktiv dersom bussen stopper nærmere bebyggelsen enn det man gjør ved å parkere på innfartsparkeringen på Krossøy. Dersom bussen til Kvitsøy får stoppesteder både på Krossøy (For Leiasundet) og ved kommunehuset (for Ydstebøhavn), vil det for tilreisende kunne være attraktivt å velge denne løsningen framfor å måtte kjøre egen bil og parkere på Krossøy.

Selv om det framstår som om utleieordningen på sykkel (fra fergekaia) i dag er lite brukt og lite markedsført, er dette en løsning som vil kunne avlaste veinettet dersom det synliggjøres bedre enn i dag og tilgjengeliggjøres på den nye innfartsparkeringen på Krossøy. Et tilbud med elektriske sykler vil innebære et noe større behov for ressurser knyttet til drift og vedlikehold, men vil kunne gjøre at flere enn i dag kan benytte tilbudet. En slik satsing støttes også av Rogaland fylkeskommune, som i sin samferdselsstrategi for Rogaland⁶⁰ har en egen sykkel-satsing i mindre byer og tettsteder⁶¹.

Det er krevende å si noe om kollektivløsninger og mikromobilitet åtte år fram i tid. Det er som eksempel mindre enn åtte år siden de første elektriske sparkesyklene kom til Norge, og bare seks år siden utleie av dette ble endel av transport-tilbudet i mange byer og tettsteder. Små, selvkjørende busser testes allerede ut flere steder i Norge. Med korte avstander, flat topografi og begrenset trafikk har Kvitsøy gode forutsetninger for å teste ut, eller etablere dette, som en del av et framtidig kollektivtilbud som kan avlaste privatbiltrafikken på øya. Et eventuelt selvkjørende kollektivtilbud bør i hovedsak gå langs hovedveien (for eksempel mellom Krossøy og Kvitsøy Kombisenter med stopp underveis ved skole/kommunehus) og med forgreninger til Grønningen, Vollsøy og gjennom Leiasundet.

Eksempel: Bilfri by med stor innfartsparkering

Saas Fee er en bilfri fjellandsby (1600 innbyggere) i Sveits. De besøkende må sette fra seg bilen i et parkeringshus der det er omtrent 3000 parkeringsplasser tilgjengelig for dagsbesøkende og overnattinggjester. I tillegg, på et eget område nærmest bebyggelsen er det i tillegg 400 parkeringsplasser reservert for lokalbefolkning og service-/nyttekjøretøy.

Lokale bedrifter og godkjente overnattingssteder har tillatelse til å bruke små elektriske kjøretøy innenfor landsbyen til transport og logistikk. Disse kjøretøyene er spesiallaget for Saas-Fee og har en topphastighet på rundt 20 km/t. De brukes hovedsakelig til bagasjetransport, leveranser og gjestetransport mellom hoteller og skiheisene. Hotellene i landsbyen tilbyr privat elektrisk skyttelservice for å hente gjester direkte fra parkeringsterminalen ved ankomst.

⁶⁰ Rogaland fylkeskommune (2022)

⁶¹ Rogaland fylkeskommune sykkel-satsing (2025)

Sted	Kommentar	Antall innbyggere	Antall gjestesenger	Årlig antall besøkende	Antall parkeringsplasser
Mürren (Sveits)	Bilfri fjellandsby med heisforbindelse	429	Ca 1550	121.000 overnattingsgjester (2024)	Ca 2500 parkeringsplasser på bunnstasjonen til gondolene som tar gjestene opp til byen. Mürren har en stor andel av gjester som kommer med tog. Mange av gjestene (bil og tog) er dagsturister i skianlegget eller på fjelltur.
Kjällringö og Gullholmen (Sverige)	Bilfrie øyer med fergeforbindelse.	190			Ca 650 plasser Parkeringen er tredelt; en for innbyggere, en for dagsturister og en for langtidsgjester
Juist (Tyskland)	Bilfri øy nordvest i Tyskland.	1550	Ca 4600	140.000 overnattingsgjester (2023)	5500 parkeringsplasser på fastlandet (omfatter større region/ flere øyer).
Braunwald (Sveits)	Bilfri fjellandsby med heisforbindelser	280	Ca 1250	Ca 40.000 overnattingsgjester (kun hotell) og drøyt 402.000 passasjerer på gondolen.	850 (650 utendørs og 250 i parkeringshus) Braunwald har en stor andel av gjester som kommer med tog. Mange av gjestene (bil og tog) er dagsturister i skianlegget eller på fjelltur. eller på fjelltur.
Saas Fee (Sveits)	Bilfri fjellandsby og populær skidestinasjon	1600	Ca 7000	724.000 gjestener (2024)	Parkeringsplass ved inngangen til landsbyen med 3000 plasser. I tillegg er det 400 plasser reservert for lokale.
Hiddensee (Tyskland)	Bilfri øy nordøst i Tyskland	Ca 1100		50.000 overnattingsgjester og 250.000 dagsturister	Store parkeringsplasser på fastlandet med «mate-/shuttlebuss» som trafikkerer mellom parkeringsplassen og fergekaia.

Tabell 1: Eksempler på bilfrie turists-destinasjoner som enten har ferge- eller heisforbindelse. Destinasjonene har etablert store inn- og utfartsparkeringsplasser, men har vesentlig flere overnattingsplasser og større turisttrykk enn det Kvitsøy har i dag.

Bobiler - tilrettelegging eller ikke?

Trender i reiselivet og statistikk fra Turistundersøkelsen viser at stadig flere reiser rundt med bobil⁶². Det er i dag ingen oppføringer for Kvitsøy på den populære bobil-appen Park4Life, og vi finner kun en oppføring for oppstillingsplassen ved fergeleiet på Mekjarvik på bobilplassen.no.

Når Rogfast åpner, vil det være grunn til å tro at dette vil påvirke Kvitsøy i større grad enn i dag. For Kvitsøy vil det da være viktig å ta stilling til hvordan man vil forholde seg til bobilturisme og om det eventuelt skal tilrettelegges for bobil-parkering (strøm-tilkobling og tømning av toalett) i kommunen. For å unngå en økt trafikkbelastning på veinettet og i Ydstebøhavn og Leiasundet, blir det viktig at eventuelle bobiler parkerer på parkeringsplassen på Krossøy eller på Vollsøya. For den lokale verdiskapningen vil parkering her samtidig gjøre at bobilturistene er lengst unna «kasseapparatene» på øya.

Prisstrukturen i Rogfast, eventuelle trafikkbegrensninger på Kvitsøy og tilrettelegging og pris for døgnparkering vil ha betydning for Kvitsøys attraktivitet som reisemål for tilreisende med bobil og campingvogn.

Bobilene som i dag kjører gjennom Ryfylketunnelen, betaler 519 kroner i bompenger. Et tilsvarende nivå i Rogfast, vil innebære at det blir vesentlig dyrere for bobiler å komme seg til og fra Kvitsøy enn i dag. En kostnadsøkning sammenlignet med dagens situasjon, kan derfor legge en demper på noe av veksten som kan forventes som følge av enklere tilgang. Det vil også ha betydning om avstikkeren opp til Kvitsøy prissettes på en måte som gjør at denne får en høyere pris enn sør- og nordgående gjennomfartstrafikk.

⁶² Innovasjon Norge (2025) Turistundersøkelsen 2024

4.3 Liten næring med vekstpotensial

Kvitsøy er en liten kommune med begrenset reiselivsaktivitet i dag. Det er få reiselivsbedrifter i kommunen, forholdsvis liten overnattingskapasitet og et serveringstilbud med kort hovedsesong og svært begrenset åpningstid. Gjesteundersøkelsen viser allikevel at de besøkende som er på Kvitsøy i stor grad er fornøyd, og at mange er gjengangere.

Reiselivet i Kvitsøy er en sesongnæring, med mye aktivitet i sommersesongen, og lite aktivitet resten av året. Dersom «Transport» tas ut av Asplan Viak-rapporten som det ble referert til i 2.5, er verdiskapingen i det lokale reiselivet svært lav. Det er også få som har reiseliv som primærarbeid / primærinntektskilde. Dette gjør at kontinuitet og profesjonalisering er utfordrende.

I flere av samtalenene kommer det frem at Kvitsøy bør satse på kvalitetsturisme og ikke på kvantitet (stort volum). Rammene for reiseliv i kommunen støtter en slik strategi, men infrastrukturen og det eksisterende tilbudet er foreløpig for fragmentert og lite tilpasset til en slik satsing. Infrastrukturen og dagens reiselivstilbud er heller ikke forberedt på en økning i volumet på turisme.

Gjennom Kvitsøy 360 og prosjekter som «Kystens avstikkere» og «Levende kystkultur» kan reiselivet på Kvitsøy styrkes og bli en sterkere næring. Det vil kreve at næringen bygger stein på stein – gjennom kompetansebygging, produktutvikling og profesjonalisering.

Gjennom arbeidet med tåleevneprosjektet har flere nevnt at Kvitsøy må satse på kvalitetsturisme. Dette er også forankret i besøksstrategien. Det er viktig at man definerer hva kvalitetsturisme skal være for Kvitsøy, og lager tiltak og strategi for å legge til rette for slik turisme. Her er den eksisterende besøksstrategien et godt utgangspunkt.

Kvalitetsturisme krever profesjonalisering og produktutvikling

Vår oppfatning er at det på Kvitsøy er mye å bygge kvalitetsturisme på, med utgangspunkt i matopplevelser (lam, hummer, ost, fisk), kulturopplevelser (steinkorset, hummerhistorie, vikinghistorie mm) og naturopplevelser i kulturlandskapet. Slike opplevelser må utvikles og pakkes inn som opplevelsestilbud som er bookbare og tilgjengelige. Det kan også innebære at det bør utdannes lokale Kvitsøy-guider som kan formidle Kvitsøys natur- og kulturhistorie.

Gjennom nettverk og utviklingsprosjekter kan aktørene styrke samarbeid og jobbe målrettet med opplevelsesdesign og produktutvikling. Innovasjon Norge har gode ordninger for bedriftsutvikling og nettverksbygging, blant annet for landbruksrelaterte aktører⁶³

En satsing mot mer kvalitetsturisme kan nås ved å utvikle mer overnattingskapasitet med høy kvalitet, eller satse på dagsturisme der gjestene bor andre steder i regionen (Stavanger) og som, fram til Rogfast åpner, benytter seg av fergetilbudet til og fra Kvitsøy.

⁶³ Innovasjon Norge (2025) Landbruk



Eksempel: Satsing på skaldyrsopplevelser

Gjennom målrettet utviklingsarbeid over flere år har turistrådet i Västsverige laget tilbud med flere ulike pakker med mat, overnatting og opplevelser med utgangspunkt i regionens tradisjoner knyttet til skaldyrfangst. Det er utviklet i overkant av 40 ulike skaldyrsopplevelser i regionen, og målet med satsningen har vært å øke lokal verdiskapning, sysselsetting og besøk i lavsesongen.

Kvitsøy har i dag en tradisjonsrik hummerhelg (arrangert siden 2013) og lange historikk med hummerfiske og -oppdrett. Dette er et godt utgangspunkt for reiselivsutvikling og -prosjekter.

Mer info: <https://www.vastsverige.com/skaldjursopplevelser/>

Kommuneplanen er tydelig på at det er ønske om økt overnattingskapasitet i kommunen. Det er imidlertid viktig å være klar over at Kvitsøy i dag har et forholdsvis høyt antall overnattingsplasser som er tilgjengelig for besøkende, først og fremst gjennom oppføringer på Finn og Airbnb. Lauritz Lodge, et av øyas to kommersielle overnattingssteder understreket at åpningstidene til serveringstilbudet på Restaurant Grønningen har stor betydning for etterspørselen etter overnattingsdøgn hos dem.

Et større overnattingstilbud, som de eksisterende hotellplanene i Ydstebøhavn, vil kunne fungere som et «lokomotiv» som legger til rette for økt verdiskapning hos opplevelsesaktører og på serveringsstedene, men uten at det er interesse for dette hos disse aktørene, vil det kunne være krevende å trekke folk ut til et nytt hotell på Kvitsøy. Et godt samspill mellom disse aktørene, som sikrer gjestene både opplevelse, servering og overnatting, vil derfor være avgjørende for å lykkes.

Etablering av mer overnattingskapasitet på Kvitsøy kan også legge til rette for helårsarbeidsplasser i den lokale reiselivsnæringen, og dette vil kunne bidra til en profesjonalisering av reiselivet på Kvitsøy. Dette vil være positivt for ønsket om å etablere mer kvalitetsturisme.

Gjesteundersøkelsen viser uansett at forutsigbarhet i åpningstider for servering/spisesteder og en utvidelse av dette tilbudet er etterspurt. Utvidelse av serveringstilbudet i kommunen ble også løftet fram av flere av respondentene i innbyggerundersøkelsen, samtidig som de etablerte serveringsstedene understreker at det i dag er svært krevende å få til lønnsom drift på en så liten plass som Kvitsøy. Med et begrenset antall møteplasser i kommunen, har serveringsstedene en viktig felleskapsfunksjon. Disse vil ha en enda viktigere funksjon som lokal møteplass fra 2033 når fergen forsvinner og tilbudet i resten av regionen vil bli lettere tilgjengelig for innbyggerne på Kvitsøy.



Eksempel: Nytt hotell i gamle hus

På 140 steder i Italia er det mulig å bo i et albergo diffuso-hotell. *Albergo diffuso* kan oversettes til «spredt hotell» og ble lansert på 1980-tallet for å skape liv i små, historiske landsbyer. Det kjennetegnes av at hotellet bruker eksisterende bygningsmasse, og at rommene ligger spredt rundt i lokalsamfunnet. «Lobbyen» kan være en restaurant eller landsbyens *piazza*, og er lett for gjestene å ta del i lokalmiljøet.

Gjestene blir en del av omgivelsene på en annen måte enn på et tradisjonelt hotell. Ved å rehabilitere bygninger, er det ikke nødvendig å bygge nytt. Hotellene bidrar til bevaring av den lokale, etablerte bygningsmassen. Eksempelet er interessant for Kvitsøy, fordi det viser hvordan etablert bygningsmasse kan brukes for å skape reiselivsrelatert infrastruktur og arbeidsplasser.

4.4 Natur- og kulturressurser

Landskapet på Kvitsøy er preget av landbruksareal, beiteområder og kulturlandskap, og det aller meste er definert som innmark. God skjøtsel og nærheten til havet gir inntrykk av en særegen natur og nærhet til naturressurser. Kvitsøylam som beskyttet betegnelse og områdets hummerhistorie er kvaliteter som kan styrke det unike ved reiselivet på Kvitsøy. Som en del av kommunens arbeid med ny plan for klima og miljø, har kommunen fått tilskudd fra Miljødirektoratet for å utarbeide en plan for naturmangfold.

SABIMAs verktøy Naturkampen⁶⁴ gir en oversikt over hvordan fylker og kommuner tar vare på naturen ved å vurdere 32 ulike indikatorer. Kommunene rangeres fra best til dårligst. Kvitsøy kommer totalt godt ut, og rangeres som nr 10 av 357 kommuner.

Kulturlandskapet er viktig for å fortelle historien til Kvitsøy. Innmarka med de rike beitemarkene er med på å bygge opp under Kvitsøy som merkevare, blant annet gjennom å være grunnlag for Kvitsøylam som har beskyttet betegnelse. DIVE-analysen er tydelig på at kulturlandskapet har stor betydning for Kvitsøy, og vil ha det også i fremtiden⁶⁵. Ivaretagelse av kulturlandskapet er derfor viktig, og det blir sentralt å klare å balansere friluftsliv og reiselivsaktivitet slik at det ikke går utover kulturlandskapet. Kulturlandskapet og Kvitsøys lange historie gir også grunnlag for å utvikle kulturopplevelser.

⁶⁴ SABIMA (2025) Naturkampen

⁶⁵ Trafo arkitektur (2022)

Med en natur som er preget av innmark, beitelandskap og en røff kystlinje, må naturopplevelser utvikles med varsomhet og god tilrettelegging. På innmark gjelder ikke allemannsretten. All ferdsel i dette landskapet må derfor skje på grunneiernes premisser gjennom god dialog og avtaler om tilrettelegging, skilting og merking. Det er godt samarbeid mellom kommunen og grunneiere om å skilte og merke stier i innmarka, og det er tilrettelagt en dagsturhytte til allmenn bruk. Vi ser imidlertid et behov for at skilting og merking kan bli tydeligere. Telling av registreringer på dagsturhytta viser at det er en del internasjonale besøkende. Det kan være nyttig å ha informasjon også på språk som engelsk og tysk, bl.a for å forklare forskjellen på innmark og utmark, og at allemannsretten ikke gjelder i innmarka.

Kanaliserings og enda bedre skilting

Etableringen av dagsturhytta har fungert som et viktig kanaliseringstiltak for ferdsel på øya, og gjesteundersøkelsen viser at denne har blitt en av øyas viktigste attraksjoner og besøksmål. I tillegg blir det viktig å legge til rette for at ferdsel kanaliseres på en måte som ivaretar stedets egenart og uten at det oppleves som overfylt, og uten å påvirke grunneiernes interesser negativt. Turismen skal heller ikke slite ned natur, eller forstyrre dyreliv. Kanalisering blir dermed helt sentralt. Informasjon, skilting og merking blir viktig, i tillegg til å legge til rette for at de besøkende kan ferdes uten å bruke egen bil.

Turismen påvirker naturen på flere måter. Økt ferdsel i naturen kan føre til slitasje på stier og forstyrrelse av dyreliv. Når Rogfast åpner, vil sannsynligvis trafikken til og ferdsel på øya øke. Vi ser allerede tegn til at ferdselen ikke alltid følger anbefalte stier, noe som kan få økt negativ konsekvens for både beitedyr og grunneiere, hvis slik ferdsel øker. For å forebygge og redusere slike effekter, kan det være nødvendig å tilrettelegge, styre besøket til steder som tåler det bedre og informere de besøkende om korrekt oppførsel i naturen.

Det er skilt og merking av turstier og attraksjoner på flere steder. Turstiene i kommunen er skiltet fra bl.a. Ydstebøhavn. Under vår befarings erfarer vi at det kan være vanskelig å finne inngangen til stien som går opp ved Galleri Stakitt, og i to av våre samtaler med Kvitsøy-boere kommer det frem at ikke alle finner fram til dette startpunktet. Vi erfarer også at det kan være lettere å forstå skiltingen dersom det er en mer helhetlig skiltplan, og at skiltene plasseres mer hensiktsmessig for å unngå trafikk i uønskede områder.

For å styrke turopplevelsen og kanalisere ferdsel vil det være nyttig å begynne skilting til turstier tydelig fra kaia og gjestehavnen, og at det kommer enda tydeligere frem at Kvitsøy er et reisemål som kan oppleves uten bil. Det kan være hensiktsmessig å lage en skiltplan og utføre befarings sammen med en som ikke er kjent på øya. Det vil gi et innblikk i besøkendes behov og forstå bedre hvor skilt og informasjon bør plasseres.

Utvikling gjennom merkeprosessen

En satsing på reiseliv bør ha utgangspunkt i en tanke om at reiselivet skal tilføre noe positivt for de som bor og jobber i kommunen. Hvis reiselivet medfører flere utfordringer enn fordeler, er det behov for å se nytt på utviklingen videre. Vår erfaring gjennom arbeidet med dette prosjektet, er at reiselivet i Kvitsøy har potensial og mulighet for vekst, men at dette må skje uten at det får negative konsekvenser for tettstedene, kulturlandskapet og innmarka.

Reiselivsutvikling i et lite og kompakt samfunn som på Kvitsøy må skje i tett samarbeid mellom kommune, næringsaktører, landbruk, reiselivsaktører, ressurspersoner og frivillige organisasjoner. Gjennom nettverk, kompetansebygging, produktutvikling og konseptualisering kan reiselivsaktører sammen løfte frem en kvalitetsorientert reiselivsutvikling. Reiselivsaktører i kommunen har etablert et reiselivslag som er et godt utgangspunkt for slikt arbeid.

Arbeidet med å bli merket som bærekraftig reisemål, som er vedtatt i kommunen, er et viktig ledd i å systematisere reiselivsutviklingen og styre denne i en mer bærekraftig retning. Prosessen bidrar til en systematisering av arbeidet med en mer bærekraftig reiselivsutvikling. Merkeordningen stiller krav til eierskap og organisering på reisemålet, og tilfører et sett med indikatorer og kriterier som, sammen med reiselivsstrategi og kommunale planer gir et godt kunnskapsgrunnlag for utvikling av et reiseliv som ivaretar Kvitsøys særpreget. I merkeprosessen må kommunen etablere en reisemålsledelse. Det eksisterende reiselivsnettverket er et godt utgangspunkt for å samle relevante aktører, men flere aktører, inkludert kommunen, må inngå i reisemålsledelsen for å tilfredsstillere krav i merkeordningen.

4.5 Lokale ringvirkninger

En styrket reiselivssatsing på Kvitsøy må gjøres på en strategisk og systematisk måte for å ikke bidra til økt naturslitasje, utfordringer på veinettet og økt lokal frustrasjon. En forsterket reiselivssatsing på Kvitsøy må tilføre kommunen og innbyggerne større fordeler enn ulemper. En slik satsing kan begrense ulempene og øke lokal verdiskapning og skape flere arbeidsplasser.

Reiselivsnæringen er en arbeidsintensiv næring som rekrutterer ansatte med ulike kompetanser og bakgrunn. En større reiselivssatsing kan dermed bidra til økt sysselsetting og fordi flere av arbeidsplassene i næringen har få formelle kompetansekrav, er det en næring der mange kan få sin første jobberfaring eller inkluderes/integreres i arbeidslivet.

Uten de besøkende har Kvitsøy, som en liten kommune med få innbyggere, et kundegrunnlag som gjør det krevende å drive serveringssted. Samtidig fungerer serveringsstedene på Kvitsøy som viktige møteplasser i lokalmiljøet. Sannsynligvis vil disse møteplassene bli enda viktigere som «lim» i lokalsamfunnet når fergen forsvinner og tilbudet på fastlandet tilgjengeliggjøres i større grad enn i dag.

Reiseliv gir kveldsøkonomi og møteplasser

De besøkende på Kvitsøy bidrar til å opprettholde og forsterke det lokale tilbudet. En videre reiselivssatsing i kommunen, for eksempel på ytterligere overnattingsvirksomhet, må bidra til at Kvitsøy får en styrket «kveldsøkonomi» og at det skapes sosiale møteplasser som både tilreisende og lokale kan ha glede av. «Kveldsøkonomi» brukes for å beskrive den delen av økonomien som foregår etter ordinær arbeidstid og vil i Kvitsøy sitt tilfelle omfatte serveringstilbud (cafe, restaurant) og kulturarrangementer.



Eksempel: Stokkøya

På Stokkøya på Trøndelagskysten, drives et forbilledlig overnattingssted som har skapt store, positive ringvirkninger i lokalsamfunnet ved at de blant annet har vært engasjert i boligbygging, stedsutvikling og tilflytting – samt å ta en viktig rolle som en sosial møteplass for lokalmiljøet.

En av eierne, Roar Svenning, beskriver reiselivsnæringen som «Oljen» som smører lokalsamfunnet: *«De andre næringene er motoren, men vi kan bidra til å gjøre lokalmiljøet mer attraktivt og interessant. På små plasser kan det være viktig for å tiltrekke seg kompetanse. Det vi skaper, kan være avgjørende for at de andre næringene lykkes.»*

5.0 Beskrivelse av tålegrenser

Med bakgrunn i funn fra arbeidet analyserer og beskriver vi i dette kapittelet ulike tålegrenser for reiselivet på Kvitsøy. Dimensjonene er vurdert i forhold til en nå-situasjon. Denne modellen er en dynamisk modell som krever jevnlig oppfølging og oppdatering.

5.1 Sosial dimensjon

Den sosiale dimensjonen handler om hvordan lokalbefolkningen opplever det å bo på reisemålet, og hvordan de besøkende opplever å besøke reisemålet.

Innbyggerundersøkelsen viser at et flertall av innbyggerne mener reiselivet har en positiv effekt på lokalsamfunnet, og en positiv effekt på den lokale økonomien. Samtidig viser innbyggerundersøkelsen også at omtrent 1/3-del av innbyggerne er «Litt enig» eller «Helt enig» i påstanden om at Kvitsøy er overfylt fordi det er så mange turister der,

I innbyggerundersøkelsen og i våre intervjuer, trekkes trafikksituasjonen fram som utfordrende. Samtidig er det få av respondentene i gjesteundersøkelsen som reagerer på utfordringer i trafikkbildet. Det er også krevende å avgjøre hvor stor del av trafikkbelastningen som skyldes besøkende og hvor stor andel av trafikkbelastningen som skyldes Kvitsøys innbyggere og anleggsarbeid knyttet til Rogfast.

Dersom det ikke gjøres tiltak, vil opplevelsen av trafikk på smale veier (særlig gjennom Ydstebøhavn), bli enda mer utfordrende. Gjesteundersøkelsen viser at de besøkende mener Kvitsøy vil bli mer tilgjengelig når Rogfast åpner, og trafikkmengden må derfor kunne forventes å øke ytterligere.

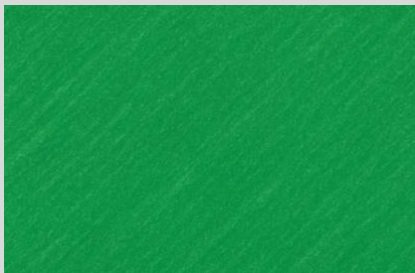
På mange norske reisemål bidrar privat utleie (gjennom AirBnB) etc til press i boligmarkedet og lokal misnøye. På Kvitsøy viser innbyggerundersøkelsen at det er forholdsvis få som opplever dette som et problem, til tross for at det er nær 100 senger som leies ut i privat utleievirksomhet.

Gjesteundersøkelsen viser at de besøkende på Kvitsøy i all hovedsak er fornøyd.

I tabellen under har vi plukket ut noen av spørsmålene fra innbygger- og gjesteundersøkelsen, og gjort en tålegrensevurdering av hvert spørsmål.

Dimensjon	Parameter	Grønt nivå Forholdet er i dag tilfredsstillende. Tiltak kan iverksettes for ytterligere forbedring.	Gult nivå Forholdet må følges opp og tiltak bør vurderes	Rødt nivå Forholdet er ikke tilfredsstillende og det er nødvendig å gjennomføre tiltak
Innbyggernes oppfatning reiselivet i Kvitsøy	Innbyggerne mener at reiselivet har en positiv effekt på lokalsamfunnet	70-100% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	51-69% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 50% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
	Innbyggerne mener at reiselivet har en positiv effekt på lokal økonomi	70-100% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	51-69% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 50% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
	Innbyggerne mener at reiselivet har en positiv effekt på naturen	70-100% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	51-69% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 50% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
	Innbyggerne mener at turister medfører ingen utfordringer i lokalmiljøet mitt	Mer enn 50% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	30-50% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 30% av innbyggerne har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
	Innbyggerne mener at turistene skaper trafikkfarlige situasjoner	70-100% av innbyggerne har svart verken eller, delvis uenig eller svært uenig.	51-69% av innbyggerne har svart verken eller, delvis uenig eller svært uenig.	Mindre enn 50% av innbyggerne har svart verken eller, delvis uenig eller svært uenig.
	Innbyggerne mener at turismen presser opp boligprisene gjennom utleievirksomhet	70-100% av innbyggerne har svart verken eller, delvis uenig eller svært uenig.	51-69% av innbyggerne har svart verken eller, delvis uenig eller svært uenig.	Mindre enn 50% av innbyggerne har svart verken eller, delvis uenig eller svært uenig.

	Hvor positiv er du til reiselivet der du bor	70-100% av innbyggerne har svart svært positiv, litt positiv eller nøytral	51-69% av innbyggerne har svart svært positiv, litt positiv eller nøytral	Mindre enn 50% av innbyggerne har svart svært positiv, litt positiv eller nøytral
Gjestenes opplevelse av reisemålet Kvitsøy Gjesteundersøkelsen for 2025 inneholder for få respondenter til at denne kan brukes som grunnlag, og ved neste gjennomføring må det derfor sikres et tilstrekkelig antall respondenter slik at dette kan fylles ut.	Det er godt skiltet og lett å finne fram i området	70-100% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	51-69% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 50% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
	Det er lett å komme seg rundt på Kvitsøy uten egen bil.	70-100% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	51-69% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 50% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
	Kvitsøy følte overfylt fordi det var for mange turister der	70-100% av gjestene har svart verken eller, delvis uenig eller svært uenig.	51-69% av gjestene har svart verken eller, delvis uenig eller svært uenig.	Mindre enn 50% av gjestene har svart verken eller, delvis uenig eller svært uenig.
	Som besøkende har jeg fått informasjon om hensyn jeg må ta i forhold til egen sikkerhet, natur og kulturminner.	70-100% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	51-69% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 50% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
	Jeg fikk god informasjon om Kvitsøy før ankomst	70-100% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	51-69% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 50% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.
	Kvitsøy virker som et godt sted å bo	70-100% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	51-69% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.	Mindre enn 50% av gjestene har svart verken eller, delvis enig eller svært enig.



Dimensjonen har fått farge grønn

Både lokalbefolkning og besøkende er i hovedsak fornøyde med reiselivet på Kvitsøy. Der det finnes noe lokal misnøye, er dette i første rekke knyttet til trafikksituasjonen. Dette bør følges opp og belyses ytterligere i dimensjonen «Infrastruktur og transport».

Anbefalinger og tiltak knyttet til denne dimensjonen

- Gjennomføre regelmessige innbyggerundersøkelser etter samme mal – for å måle endring over tid.
- Styrke informasjon til besøkende om ferdsel og ansvarlig atferd på øya, både langs vei, på møteplasser og langs turstiene.

5.2 Kulturminner og naturressurser

Kvitsøy består i hovedsak av innmark. Det er, gjennom godt samarbeid mellom kommunen og grunneiere, etablert turstier i innmarka. Det er generelt lite slitasje i naturen knyttet til friluftsliv og reiseliv, men flere steder er det sannsynlig at økt ferdsel vil øke behovet for bedre tilrettelegging.

Innbyggerundersøkelsen viser at 46 % av innbyggerne er uenig i påstanden at reiselivet har en positiv effekt på naturen.

Fordi store deler av Kvitsøy er innmark, er det et ekstra stort behov for å opplyse de besøkende om regelverket for ferdsel i kommunen. Det er skiltet og merket, men vår analyse viser at det er behov for å styrke informasjonen om ferdsel på innmark. Det er tilfeller der folk beveger seg utenfor de merkede stiene, krysser gjerder, og beveger seg inn på tunet til folk som bor tett på stiene. Skilting og merking kan bli tydeligere, for å kanalisere ferdsel bedre og unngå konflikter med ferdsel på steder hvor det ikke er ønsket.

Ved befaring ble det registrert at et forholdsvis høyt antall utenlandske tilreisende hadde besøkt dagsturhytta. For å nå denne gruppen bør informasjon om ferdsel derfor også være tilgjengelig på engelsk.

Kommunen har en spennende kulturhistorie som går langt tilbake i tid. Det er identifisert et potensial i utvikling av opplevelser knyttet til mat og kulturopplevelser.

Aktuelle kilder til tilskudd

- Miljødirektoratet - [Naturarven som verdiskaper](#)
- Riksantikvaren - [Tilskudd til verdiskapingsarbeid på kulturminneområdet](#)



Dimensjonen har fått farge grønn, men tenderer til gul.

Skilting og informasjon kan med fordel gjøres bedre og tydeligere for å forebygge potensielle konflikter med grunneiere og styre ferdselen i kommunen, også av internasjonale gjester.

Anbefalinger og tiltak knyttet til denne dimensjonen

- Skilting av turstier og løyper bør gjøres mer helhetlig og med utgangspunkt i malen fra Merkehåndboka⁶⁶.
- Informasjon om ferdsel i innmark bør gjøres tydeligere og lettere tilgjengelig gjennom både digitale og fysiske flater. Det bør etableres tydelige informasjonspunkt der viktig informasjon om ferdsel på Kvitsøy gjøres synlig; dette kan for eksempel være på fergekaia (se bilde), utenfor butikken og ved gjestehavna. Når Rogfast åpner vil det være nødvendig med et tydelig informasjonspunkt ved inn-/utfartsparkeringen.
- Viktig informasjon bør være tilgjengelig på engelsk.
- Utvikle opplevelser som knytter natur og kultur tettere sammen, med historiefortelling og tilrettelagte turstier som tar de besøkende med på turer i natur- og kulturlandskapet, og der informasjon om naturen og kulturhistorien blir formidlet underveis.



Fergeskuret på Kvitsøy har tilgjengelige flater som gjør at det kan egne seg som et informasjonspunkt som gir de besøkende informasjon om attraksjoner, serveringstilbud, turstier, sykkelutleie, ferdselsrestriksjoner etc på Kvitsøy. Foto: Trygve S. Kolderup, SPOR

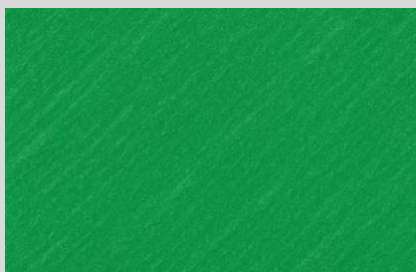
⁶⁶ DNT et.al. (2019)

5.3 Klima og miljø

All reiselivsaktivitet kommer med et klimaavtrykk, og Vestlandsforskning anslår at 8,9 prosent⁶⁷ av Norges klimaavtrykk er fra reiselivet. Transportleddet utgjør den største delen av de reiselivsrelaterte utslippene, og gjesteundersøkelsen viser at Kvitsøy henter en stor del av sine besøkende fra regionen. Kort reisevei gir lave utslipp, og Kvitsøy har i kommuneplanens samfunnsdel satt ambisiøse mål for at lokaltransporten på øya skal foregå til fots, sykkel og med transportmidler med lave utslipp. Det antas at det er få reisende til Kvitsøy som kommer fra oversjøiske markeder. Kommunen har ikke cruiseanløp.

Kommunen jobber med en ny klima- og miljøplan. Denne skal ferdigstilles ila 2026.

Forsøpling fra besøkende har ikke vært kommentert verken i innbyggerundersøkelsen, gjesteundersøkelsen eller av informantene SPOR har snakket med.



Dimensjonen har fått farge grønn

Ny klima- og miljøplan må inkludere vurderinger rundt klimautslipp og miljøforhold knyttet til en ny trafikksituasjon med Rogfast.

Anbefalinger og tiltak knyttet til denne dimensjonen

- Ta med reiselivsnæringen og lokal transport i det pågående arbeidet med kommunens klima- og miljøplan.
- Satse videre på kortreiste turister fra regionen og nærområdene.
- Gjøre en gjennomgang av aktuelle nettsider slik at det blir enda tydeligere hvilke begrensninger øyas natur og infrastruktur innebærer, og få formidlet at Kvitsøy oppleves best til fots eller på sykkel. Kommunens nettside har for eksempel mye god informasjon, men som sannsynligvis svært sjelden blir lest av besøkende. Noe av denne informasjonen (feks om bobil/teltning) finner man ikke igjen på visitkvitsoy.no – en side som det er større grunn til å tro at turistene benytter.

5.4 Infrastruktur og transport

Kvitsøy er Norges minste kommune i areal. Store deler av Kvitsøy har smale veier, og det er lite ledig areal til å anlegge parkeringsplasser, veiutvidelse, møteplasser etc.

Gatene gjennom bo-områdene er trange. Innbyggerundersøkelsen viser at 44 prosent av Kvitsøys innbyggere mener turistene skaper trafikkfarlige situasjoner. Samtidig var det bare 10 prosent av respondentene i gjesteundersøkelsen som var «Delvis enig» eller «Helt enig» i påstanden om at det er mye trafikk på Kvitsøy og en uoversiktlig trafikk- og parkeringssituasjon. Det er vanskelig å avgjøre hvor stor andel den reiselivsrelaterte trafikken utgjør, men det er grunn til å tro at også lokal trafikk og nyttetraffic som følge av anleggsarbeid knyttet til Rogfast

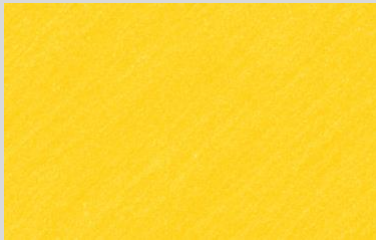
⁶⁷ Sun Y. et.al. (2022)

og annen næringsvirksomhet bidrar til at trafikksituasjonen oppleves utfordrende for lokalmiljøet. Uansett vil det være viktig for kommunen og fylkeskommunen (som veieier) å ta tak i denne utfordringen.

Mange av eiendommene på Kvitsøy mangler egen parkeringsplass, og særlig i Ydstebøhavn er det en utfordring at mye av den reiselivsrelaterte infrastrukturen og attraksjonene innebærer at ferdsel må ledes gjennom bebyggelsen. Dette vil kunne forsterkes ved etablering av et hotell i Ydstebøhavn, og det vil derfor være avgjørende at dette hensyntas.

En andel av Kvitsøys innbyggere pendler, og før fergesambandet ble gratis, hadde flere av disse bilen stående på fastlandet. Med gratis ferge, er det flere som tar bil fram og tilbake.

Det er avgjørende at kommunen etablerer gode parkeringsløsninger for både lokale innbyggere og besøkende når Rogfast åpner i 2033. SPOR har foreslått en løsning med parkeringsplass på Krossøy, Vollsøy og nær kommunehuset utenfor Ydstebøhavn, og med grønne mobilitetsløsninger for å løse transportbehovet fra disse stedene.



Dimensjonen har fått farge gul.

Veinettet på Kvitsøy har i dag begrenset kapasitet. Flere innbyggere på Kvitsøy oppfatter trafikkbildet som uoversiktlig. Trafikkbildet endres når Rogfast åpner. Lite tilgjengelig areal gjør det tidkrevende å få tilgjengeliggjort areal for framtidig parkeringsløsning. Prosjekt «Grønn ferdsel» bør etableres så raskt som mulig for å ruste Kvitsøy til det nye trafikkbildet.

Anbefalinger og tiltak knyttet til denne dimensjonen

- Etablere «Grønn ferdsel»-prosjektet så raskt som mulig for å planlegge parkeringsplasser og mobilitetsløsninger til Rogfast åpner. «Grønn ferdsel»-prosjektet bør foreslå en hensiktsmessig trafikk- og parkeringsløsning for Kvitsøy fra 2033 og gå i dialog med kollektivselskap, fylkeskommune og andre for å realisere disse løsningene. SPOR anbefaler at «Grønn ferdsel» ser videre på de to foreslåtte alternativene for innfartsparkering, og løsninger for mikromobilitet i kommunen. Alternativer med bestillingstransport, shuttlebusser (selvkjørende), båttransport og sykkelutleie kan utgjøre endel av det lokale, framtidige transporttilbudet på Kvitsøy og bør utforskes i «Grønn Ferdsel»-prosjektet.
- Det må tas høyde for de besøkendes behov når trafikksikkerhetsplanen revideres og ny plan utarbeides.
- Kommunen må, i samarbeid med fylkeskommunen, jobbe for et best mulig offentlig transporttilbud mellom Kvitsøy og fastlandet. Dette vil være sentralt for å redusere trafikkutfordringene på øya. Det er viktig med god dialog med fylkeskommunen for å se hvordan kommunens nåværende og framtidige behov kan støttes av fylkets plan for utvikling av samferdsel.
- Kommunen må, gjennom en bred og inkluderende prosess, gjøre en vurdering av behov for, og eventuelt ønske om, tilrettelegging for bobiler. For å begrense trafikk inn på det smale veinettet på Kvitsøy, bør døgnparkering kun tillates på Vollsøy eller den nye parkeringsplassen som etableres på Krossøy.

5.5 Økonomisk dimensjon

Kvitsøy er i dag et reisemål med forholdsvis lavt besøkstrykk. Det er lite reiselivsrelatert infrastruktur, og dermed relativt lite kapasitet for økt besøk. Det gjøres begrenset markedsføring av Kvitsøy, selv om kommunen er med i Region Stavanger som markedsfører Kvitsøy til et nasjonalt og internasjonalt marked.

Besøksstrategien og kommunens samfunnsplan peker på reiseliv som en vekstnæring, der nisjeprodukter og kvalitetsturisme må være i hovedfokus. Det er absolutt et potensial for slik turisme på Kvitsøy, men tilbudet må utvikles for å være i tråd med slike mål.

Innbyggerundersøkelsen viser at totalt 66 prosent av innbyggerne på Kvitsøy mener at reiselivet har en positiv effekt på den lokale økonomien. Selv om det er krevende å finne gode tall for reiselivsnæringens betydning for verdiskapningen i kommunen, viser intervjuene som er gjennomført at turistene utgjør avgjørende del av omsetningen i Kvitsøys serveringstilbud og har også stor betydning for den lokale butikken. En stor andel av dagens besøkende kommer fra regionen, og markedet i Stavanger og Rogaland for øvrig er stort hvis det rette tilbudet utvikles på Kvitsøy. Reiselivet på Vestlandet opplever dessuten stor vekst i antallet internasjonale besøkende.

Gjesteundersøkelsen viser at de besøkende etterspør et større tilbud av servering. Samtidig viser de etablerte bedriftene på Kvitsøy at det er utfordrende drive på en liten plass med krevende logistikk og et begrenset lokalmarked. Sesongen på Restaurant Grøningen er kort, og for overnattingsplassen Lauritz Lodge, spiller åpningstidene på Grøningen stor betydning for om de får overnattingsgjester eller ikke. Det er viktig at den videre reiselivsutviklingen bidrar til å styrke de bedriftene og initiativene som er etablert på Kvitsøy, slik at disse kan utvikles videre.

Sett i forhold til innbyggertallet, har Kvitsøy et forholdsvis stort tilbud av senger som tilbys gjennom AirBnb og Finn. Samtidig er tilbudet av kommersielle overnattingsplasser svært begrenset. Ønsket om etablering av et overnattingssted er understreket i både besøksstrategien og kommuneplanen, og dette vil kunne være en form for katalysator for ytterligere vekst i reiselivsnæringen. En slik etablering bør løfte fram Kvitsøys matproduksjon og utvikle opplevelser knyttet til disse. Overnattingsstedet vil kunne skape nye arbeidsplasser og legge til rette for en større kveldsøkonomi som også de lokale innbyggerne på Kvitsøy kan ha glede av.

Videre utvikling av reiselivet må skje med mål om å ta vare på særpreget og det unike ved Kvitsøy. Dette kan man oppnå gjennom å utvikle et kvalitetsreiseliv der verdi pr besøkende er viktigere enn store volumer av reisende.

Aktuelle tilskuddsordninger

- Søke samarbeid med andre små nordiske aktører om midler til «Reiselivsutvikling på små steder». [NORA](#) har en relevant tilskuddsordning for samarbeidsprosjekter i Norge (Vestlandet/Nord-Norge), Færøyene, Island og Grønland.



Dimensjonen har fått farge grønn, men tenderer til gul.

Det er potensial for reiselivsutvikling. Kommunen har en god besøksstrategi og ambisiøse mål, men det krever kompetanse og ressurser for å realisere disse målene.

Mange besøkende ønsker både overnatting, servering og opplevelser – og enkeltaktørene må samarbeide for å kunne tilby dette. Økt besøk vil bygge opp om etablerte virksomheter som i dag har et begrenset kundegrunnlag.

Anbefalinger og tiltak knyttet til denne dimensjonen

- Kvitsøys fortrinn for lokal matproduksjon og matopplevelser knyttet til Kvitsøylam, hummer/krabbe og etter hvert Kvitsøy-ost, bør utforskes videre. Med utgangspunkt i reiselivstrender, ligger det et potensial i å tilby kvalitetsopplevelser knyttet til lokal mat fra Kvitsøy. Et eksempel kan være å utvikle en lokal variant av hummeropplevelsene som gjøres i Bohuslän i Sverige. Det er også mulig å utvikle Kvitsøy sin hummerhelg og gjøre at dette blir et attraktivt og tilgjengelig produkt for besøkende.
- Styrke og videreutvikle nettverket av aktører som vil utvikle reiselivstilbudet på Kvitsøy. Nettverket kan bygge kompetanse, etablere flere opplevelsesprodukter som kombinerer mat, kultur og aktivitet med utgangspunkt i Kvitsøys særegenhet, øke profesjonaliteten i opplevelsestilbudet og informasjonen om Kvitsøy som reisemål.
- Etablere kontakt og lære av andre små kommuner (for eksempel Træna og Værøy) som har kommet lenger enn Kvitsøy i sin reiselivsutvikling. Gjennom å bli med i merkeordningen for bærekraftige reisemål vil Kvitsøy bli del av et nettverk som gjør det lettere å bygge kompetanse og ta del i sammenlignbare reisemåls erfaringer.
- Styrke arbeidet med ansvarlig formidling gjennom Region Stavangers kanaler (bl.a. Fjord Norge og Visit Norway). Dette vil være viktig informasjon til alle som vil besøke Kvitsøy, uten at hensikten nødvendigvis er å tiltrekke seg flere besøkende.

5.6 Juridisk, politisk og forvaltning

Juridisk tålegrense defineres av lover og forskrifter som påvirker turismen på reisemålet. I denne dimensjonen ser vi på hvilke rammevilkår som legger føringer på reiselivet i kommunen. En gjennomgang av relevante lover og forskrifter gir en oversikt over om det finnes lovbestemte reguleringer for turismen i regionen i dag. I tillegg har vi vurdert oppfølgingen av lokale politiske planer, strategier og føringer.

Med utgangspunkt i kommunens særpregede landskap og infrastruktur har vi i hovedsak vurdert denne dimensjonen ut fra at kanalisering av ferdsel, både på vei og i terrenget, er sentrale utfordringer for kommunen.

Selv om Kvitsøy kommune har få ansatte, er vår generelle oppfatning at kommunen klarer å følge opp sine planer og strategier. Kommunens planstrategi⁶⁸ gjelder fra 2024-2028.

Trafikksikkerhetsplanen er nylig oppdatert, men kan, ved neste revisjon, inkludere betraktninger rundt reiselivsrelatert trafikk. På Kvitsøy er det sannsynlig at trafikken vil øke når Rogfast åpner.

⁶⁸ Kvitsøy kommune (2024) Planstrategi

Biltrafikk på veiene i kommunen reguleres gjennom vegtrafikkloven. Det kan være behov for ytterligere regulering av biltrafikk i de trange veiene i Ydstebøhavn, kombinert med etablering av parkeringsplasser og styrket tilbud av sykkelutleie og informasjon om ferdsel til fots.

Ny *klimaplan* inkludert plan for naturmangfold er under utarbeidelse. Denne bør se på hvordan Rogfast kan endre reiselivsrelaterte utslipp.

Besøksstrategien er relativt ny. Med strategien følger en konkret tiltaksplan, og flere tiltak er iverksatt. Mange av disse er relevante i et tålegrense-perspektiv og bidrar til å styrke Kvitsøys håndteringsevne for reiseliv.

Friluftsløven

Tatt i betraktning at nesten alt areal på Kvitsøy er innmark, får vi inntrykk av at kommunen har klart å etablere en god balanse mellom landbruksinteresser og friluftinteresser. Det er etablert avtaler med grunneiere om å tilrettelegge turstier og friområder.

Kulturminnelov

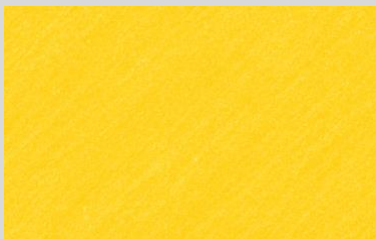
På Kvitsøy finner man en rekke kulturminner. Vi finner god informasjon om de viktigste av disse, med skilte og merkede stier i innmarka som gir mulighet til å oppleve kulturminnene. Vi har ikke vurdert kulturminneloven direkte, men kommunen ser ut til å ha et bevisst forhold til presentasjonen av kulturminnene.

Verneområder

Kvitsøy har svært lite vernet areal. Det meste av vernet areal er på et par små øyer i kommunen som er vernet for å ta vare på leveområder for sjøfugl.

Merkeordningen Bærekraftig reisemål

Kvitsøy har besluttet å gjøre en prosess for å bli merket som bærekraftig reisemål. Ordningen krever merking hvert tredje år. Merkestatus og prosessen knyttet til denne vil kreve kontinuerlig oppfølging og dedikert ressurs.



Dimensjonen har fått farge gul.

Som følge av Rogfast, står Kvitsøy overfor store endringer og utfordringer. Mange av prosessene vil være tid- og ressurskrevende, noe som er utfordrende for en liten kommune.

Anbefalinger og tiltak knyttet til denne dimensjonen

- Rogfast vil endre trafikkbildet og rammevilkårene for reiselivet på Kvitsøy. Kommunen har 8 år på seg til å tilpasse seg en ny situasjon med stor sannsynlighet for økt besøk og økt trafikk på veinettet. Ved neste revisjon av trafikksikkerhetsplanen må reiseliv og tilhørende trafikk inn i planen.
- Følge opp tiltakene fra besøksstrategien som ikke er gjennomført.
- Det bør etableres en bredt forankret reisemålsledelse med deltakelse fra kommune, reiselivsnæring, øvrig næringsliv, frivillighet og grunneiere.
- Det må etableres en ressurs / rolle som har ansvar for oppfølging av merkeprosessen og fortløpende oppfølging av denne.

5.7 Scenarier ved økt besøk til Kvitsøy

Som tåleevneanalysen viser, er Kvitsøy i dag i stor grad innenfor tålegrensene på dimensjonene som er kartlagt i denne tåleevneanalysen. Besøkstrykket er forholdsvis lavt, men Kvitsøy har et sårbart kulturlandskap og et veinett med kapasitetsutfordringer. Kollektivtilbudet er svært begrenset, det samme er overnattings- og serveringstilbudet. Besøksmønsteret på Kvitsøy har i dag store sesongvariasjoner, der en stor andel av de besøkende kommer i sommermånedene.

Kommunen og næringsaktører ønsker en vekst i reiselivet. Også innbyggerundersøkelsen viser at et flertall av respondentene er positive til dette. Vi opplever at situasjonen i dag er under kontroll, men det skal lite vekst til før vi mener situasjonen endrer seg og blir mer utfordrende. Det skal relativt liten vekst til før fargen på dimensjonene endrer seg fra grønn til gul eller rød. I dette kapitlet har vi satt opp to scenarier i et forsøk på å illustrere konsekvenser av ulike grader av økning i reiselivsrelatert besøk og trafikk til Kvitsøy.

Scenario 1: Kvitsøy de neste årene med moderat vekst

Selv en moderat vekst i besøk vil øke presset på eksisterende parkeringsplasser, og skape ytterligere trafikale utfordringer særlig i Ydstebøhavn og Leiasundet. Flere biler i de trange gatene vil øke risiko for trafikale konflikter og skape større utrygghet for gående og syklende. I årene fram til tunnelåpningen vil det også være omfattende anleggstrafikk på Kvitsøy, noe som vil forsterke den trafikale utfordringen. Det vil også bli noe mer bobiltrafikk, med økt press på steder hvor bobiler i dag kan parkere.

Moderat vekst i besøk vil øke ferdsel på turstier og det vil bli noe mer telting på friområdene. En slik økning vil øke faren for naturslitasje knyttet til ferdsel og friluftsliv. Det vil også øke utfordringene med ferdsel i innmark og på dyrka mark.

Moderat vekst vil kunne styrke kundegrunnlaget for eksisterende serverings- og overnattingstilbud. Et resultat kan være at disse kan holde åpent over større deler av sesongen og gi et bredere tilbud til fastboende og besøkende. En moderat økning vil også styrke markedet for et overnattingssted/hotell på Kvitsøy. En hotelletablering i Ydstebøhavn vil imidlertid også innebære økt ferdsel og støyproblematikk for lokalmiljøet.

Uten at det gjøres store markedsførings- eller produktutviklingsgrep, taler grunnleggende reiselivstrender for at en moderat vekst er et sannsynlig scenario for Kvitsøy. En moderat vekst bør følges opp med tiltak som forebygger og reduserer negative konsekvenser, samt tiltak som forbedrer opplevelsen og reiselivsproduktet.

Nødvendige tiltak ved moderat vekst de neste årene:

Kanaliserings tiltak gjennom skilting og informasjon blir viktig for å lede trafikk dit det er kapasitet og ønskelig at de besøkende ferdes. Det vil være avgjørende å redusere andelen biler som kjører gjennom boområdene i Leiasundet og Ydstebøhavn. I kommunikasjon til besøkende vil det være viktig med tydelig og tidlig informasjon om parkerings- og ferdselsbegrensinger på Kvitsøy, og at en større andel av de besøkende setter igjen bilen på fastlandet. Bobilturister må henvises til egnede parkeringsområder utenfor boområdene.

Skilting og informasjon om ferdsel på øya må forbedres – både for turgåere, teltere og bilister. Informasjon må gjøres lettere tilgjengelig på både digitale og fysiske flater. Fordi Kvitsøy i dag

allerede har en andel av internasjonale gjester, og at veksten vil innebære flere internasjonale gjester, bør informasjonen også tilgjengeliggjøres på engelsk.

Tilbudet av utlånssyklar bør tydeliggjøres i større grad enn i dag, da dette kan redusere trafikkmengden. Det kan også informeres om dette på fergen, og besøkende som ikke har satt igjen bilen på fastlandet kan med dette få en siste mulighet til å gjøre det på fergekaia.

Reiselivsaktører bør ha insentiver som belønner gjester som kommer uten egen bil.

Reiselivsnæringen må jobbe for at en størst mulig del av veksten kommer i lav- og skuldersesong. For å få til dette, vil det være nødvendig med aktivitets- og produktutvikling og samarbeid. Det er lite attraktivt å komme til Kvitsøy hvis (nesten) alt er stengt. Cafe og spisesteder må ha forutsigbare åpningstider og holde åpent over større deler av året. For å styrke kundegrunnet for helårs besøk, vil kurs- og konferansegjester være en viktig målgruppe for å få belegg utenfor høysesongen.

Det vil være avgjørende at en eventuell hotelletablering i Ydstebøhavn har en god løsning på transport og parkering, og at det gjøres tiltak for å unngå at det blir støy som forringer bokvaliteten i Ydstebøhavn.

Innbyggerundersøkelse bør gjøres jevnlig.

Scenario 2: Kvitsøy de neste årene med sterk vekst

Sterk vekst i besøk vil skape store trafikale utfordringer knyttet til ferdsel og parkering. Det vil bli større konkurranse om plass på fergeavganger, og mer kødannelse på veiene på Kvitsøy. Det er stor sannsynlighet for økt konfliktnivå og misnøye mellom innbyggere og besøkende som kommer med egen bil.

Sterk vekst vil også øke slitasje på natur og kulturlandskapet og øke frustrasjonsnivået blant de fastboende i kommunen. Opplevelseskvaliteten for både fastboende og besøkende kan bli redusert, noe som kan redusere bolyst og svekke omdømmet som reisemål. En stor økning i turistmengden vil kunne gi forstyrrelser på beitedyr og skape konflikter med landbruksnæringen på øya.

Kvitsøy markedsføres i dag i begrenset grad som reisemål og er for mange en «skjult perle». Økt innsats på markedsføring, eller at Kvitsøy synliggjøres gjennom ved at feks dagsturhytta eller andre attraksjoner får eksternt omtale eller blir en «Instagram-favoritt», kan gi Kvitsøy en større vekst enn det den generelle reiselivsutviklingen og -trendene skulle tilsi. Reiselivstrender viser at den største delen av veksten sannsynligvis vil komme i sommersesongen og dermed forsterke de sesongsvingningene Kvitsøy allerede opplever. Det tåler ikke infrastrukturen på Kvitsøy.

Sterk vekst i turismen på Kvitsøy vil gjøre det mer attraktivt å tilby fritidsboliger og boliger gjennom korttidsutleie til turister. Dette vil kunne få betydning for boligmarkedet og prisutviklingen på utleie og boliger på Kvitsøy.

Nødvendige tiltak ved sterk vekst de neste årene:

En sterk vekst vil føre til en situasjon der flere tålegrenser krysses og går over til gult eller rødt nivå. I dag har Kvitsøy ikke kapasitet til å håndtere en sterk vekst, uten at det gjøres omfattende tilretteleggingstiltak og betydelig kapasitetsøkning på infrastruktur.

Det vil være nødvendig å gjøre konkrete tiltak for å regulere og begrense trafikk, særlig i de smale gatene. Det vil bli viktig å ha større parkeringsareal i ytterkanten av bebyggelsen, med et godt tilbud av transport, som sykkelutleie, buss e.l. for å løse transporten videre inn til sentrumsområdene.

Tiltakene som er beskrevet i scenario 1A vil måtte iverksettes og ytterligere forsterkes. Det blir nødvendig å øke kapasiteten på offentlige toaletter og søppelhåndtering.

For å unngå et for stort besøkstrykk har Kvitsøy vært tydelige på at det ikke er ønske om at øya skal være ett utfluktsmål for cruise-næringen i Stavanger. Med dagens fergeforbindelse er Kvitsøy et mindre sannsynlig utfluktsmål for cruiseturistene enn det Kvitsøy vil kunne bli med enkel bussadkomst. Dette gjelder særlig hvis cruisekaia flyttes ut av Stavanger og legges nærmere tunellnedfarten.

5.8 Oppsummering

Tåleevneanalysen viser at Kvitsøy som reisemål har et godt utgangspunkt for videre reiselivsutvikling. Mye er på grønt nivå, som indikerer at det i dag er lite press og få store utfordringer knyttet til reiselivet. Der det er gitt gul farge, bør tiltak iverksettes. Ingen dimensjoner har fått rød farge. Det er imidlertid ikke stor økning i besøk som skal til før enkelte av dimensjonene vil endre farge til gul eller rød.

Det er usikkerhet knyttet til det fremtidige trafikkbildet som følger med fastlandsforbindelse fra 2033. Analysen gir noen anbefalinger og forslag til tiltak som både kan bidra til å utvikle reiselivet i tråd med kommunens uttalte mål, og som også vil gjøre kommunen og infrastrukturen bedre rustet til å møte den nye situasjonen.

To parallelle spor blir viktig for reiselivsutviklingen på Kvitsøy fremover:

- Det ene blir satsningen på kvalitetsturisme og økt lokal verdiskapning.
- Det andre blir hvordan man skal forebygge negative konsekvenser som kan følge med økt trafikk.

I tabellen under har vi oppsummert tålegrensevurderingene og de anbefalinger og tiltak som er gitt til hver dimensjon.

Dimensjon	Anbefalinger og tiltak
Sosial dimensjon	<ul style="list-style-type: none"> • Gjennomføre regelmessige innbyggerundersøkelser etter samme mal – for å måle endring over tid • Styrke informasjon til besøkende om ferdsel og ansvarlig atferd på øya, både langs vei og langs turstiene
Kulturminner og naturressurser	<ul style="list-style-type: none"> • Skilting av turstier og løyper bør gjøres mer helhetlig og med utgangspunkt i malen fra Merkehåndboka⁶⁹. • Informasjon om ferdsel i innmark bør gjøres tydeligere og lettere tilgjengelig gjennom både digitale og fysiske flater. Det bør etableres tydelige informasjonspunkt der viktig informasjon om ferdsel på Kvitsøy gjøres synlig; dette kan for eksempel være på fergekaia (se bilde), utenfor butikken og ved gjestehavna. Når Rogfast åpner vil det være nødvendig med et tydelig informasjonspunkt ved inn-/utfartsparkeringen.

⁶⁹ DNT et.al. (2019)

	<ul style="list-style-type: none"> • Viktig informasjon bør være tilgjengelig på engelsk. • Utvikle opplevelser som knytter natur og kultur tettere sammen, med historiefortelling og tilrettelagte turstier som tar de besøkende med på turer i natur- og kulturlandskapet, og der informasjon om naturen og kulturhistorien blir formidlet underveis.
Klima og miljø	<ul style="list-style-type: none"> • Ta med reiselivsnæringen og lokal transport i det pågående arbeidet med kommunens klima- og miljøplan. • Satse videre på kortreiste turister fra regionen og nærområdene. • Gjøre en gjennomgang av aktuelle nettsider slik at det blir enda tydeligere hvilke begrensninger øyas natur og infrastruktur innebærer, og at Kvitsøy oppleves best til fots eller på sykkel. Kommunens nettside har for eksempel mye god informasjon, men som sannsynligvis svært sjelden blir lest av besøkende. Noe av denne informasjonen (feks om bobil/teltning) finner man ikke igjen på visitKvitsoy.no – en side som det er større grunn til å tro at turistene benytter.
Infrastruktur og transport	<ul style="list-style-type: none"> • Etablere «Grønn ferdsel»-prosjektet så raskt som mulig for å planlegge parkeringsplasser og mobilitetsløsninger til Rogfast åpner. «Grønn ferdsel»-prosjektet bør foreslå en hensiktsmessig trafikk- og parkeringsløsning for Kvitsøy fra 2033 og gå i dialog med kollektivselskap, fylkeskommune og andre for å realisere disse løsningene. SPOR anbefaler at «Grønn ferdsel» ser videre på de to foreslåtte alternativene for innfartsparkering, og løsninger for mikromobilitet i kommunen. Alternativer med bestillingstransport, shuttlebusser (selvkjørende), båttransport og sykkelutleie kan utgjøre endel av det lokale, framtidige transporttilbudet på Kvitsøy og bør utforskes i «Grønn Ferdsel»-prosjektet. • Det må tas høyde for de besøkendes behov når trafikksikkerhetsplanen revideres og ny plan utarbeides. • Kommunen må, i samarbeid med fylkeskommunen, jobbe for et best mulig offentlig transporttilbud mellom Kvitsøy og fastlandet. Dette vil være sentralt for å redusere trafikkutfordringene på øya. Det er viktig med god dialog med fylkeskommunen for å se hvordan kommunens nåværende og framtidige behov kan støttes av fylkets plan for utvikling av samferdsel. • Kommunen må, gjennom en bred og inkluderende prosess, gjøre en vurdering av behov for, og eventuelt ønske om, tilrettelegging for bobiler. For å begrense trafikk inn på det smale veinettet på Kvitsøy, bør døgnparkering kun tillates på Vollsøy eller den nye parkeringsplassen som etableres på Krossøy.
Økonomisk dimensjon	<ul style="list-style-type: none"> • Kvitsøys fortrinn for lokal matproduksjon og matopplevelser knyttet til Kvitsøylam, hummer/krabbe og etter hvert Kvitsøy-ost, bør utforskes videre. Med utgangspunkt i reiselivstrender, ligger det et potensial i å tilby kvalitetsopplevelser knyttet til lokal mat fra Kvitsøy. Et eksempel kan være å utvikle en lokal variant av hummeropplevelsene som gjøres i Bohuslän i Sverige.

	<p>Det er også mulig å utvikle Kvitsøy sin hummerhelg og gjøre at dette blir et attraktivt og tilgjengelig produkt for besøkende.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Styrke og videreutvikle nettverket av aktører som vil utvikle reiselivstilbudet på Kvitsøy. Nettverket kan bygge kompetanse, etablere flere opplevelsesprodukter som kombinerer mat, kultur og aktivitet med utgangspunkt i Kvitsøys særegenhet, øke profesjonaliteten i opplevelsestilbudet og informasjonen om Kvitsøy som reisemål. • Etablere kontakt og lære av andre små kommuner (for eksempel Træna og Værøy) som har kommet lenger enn Kvitsøy i sin reiselivsutvikling. Gjennom å bli med i merkeordningen for bærekraftige reisemål vil Kvitsøy bli del av et nettverk som gjør det lettere å bygge kompetanse og ta del i sammenlignbare reisemåls erfaringer. • Styrke arbeidet med ansvarlig formidling gjennom Region Stavangers kanaler (bl.a. Fjord Norge og Visit Norway). Dette vil være viktig informasjon til alle som vil besøke Kvitsøy, uten at hensikten nødvendigvis er å tiltrekke seg flere besøkende.
Juridisk, politisk og forvaltning	<ul style="list-style-type: none"> • Rogfast vil endre trafikkbildet og rammevilkårene for reiselivet på Kvitsøy. Kommunen har 8 år på seg til å tilpasse seg en ny situasjon med stor sannsynlighet for økt besøk og økt trafikk på veinettet. Ved neste revisjon av trafikksikkerhetsplanen må reiseliv og tilhørende trafikk inn som en sentral del. • Følge opp tiltakene fra besøksstrategien som ikke er gjennomført. • Det bør etableres en bredt forankret reisemålsledelse med deltakelse fra kommune, reiselivsnæring, øvrig næringsliv, frivillighet og grunneiere. • Det må etableres en ressurs / rolle som har ansvar for oppfølging av merkeprosessen og fortløpende oppfølging av denne.

Tabell 1: Oppsummering av tålegrensevurdering, anbefalinger og tiltak

5.9 Veien videre - bruk av tåleevneanalysen

Denne tåleevneanalysen inngår som en del av verktøykassen som politikere, kommuneadministrasjon og reiselivsaktører kan bruke i arbeidet med både lokalsamfunnsutvikling og lokal reisemålsutvikling.

Rapporten er kommet til gjennom et bredt innsiktsarbeid hvor både innbyggere, besøkende og næringsaktører har bidratt. Det skaper en forventning om oppfølging og tiltak.

Det er viktig å huske at reisemålets tåleevne ikke er absolutte mål. Kvitsøys evne til å håndtere besøkende avhenger av mange faktorer, og kan forbedres gjennom oppfølging og tiltak.

Vi håper rapporten kan brukes til konkret oppfølging. Kommunen bør, sammen med reiselivsaktørene, sørge for en regelmessig oppdatering av kunnskapsgrunnlaget for å følge med på utviklingen over tid, og justere tiltak fortløpende.

6.0 Referanser og kilder

Adventure Travel Trade Association (2024) Adventure Tour Operator Snapshot Survey

Aftenposten (11. jan 2025) <https://www.aftenposten.no/okonomi/i/4B0GdR/reisetrendene-slik-vil-vi-feriere-i-2025-norsk-reiseliv-er-vinneren>

DNT, Innovasjon Norge, Friluftsrådernes Landsforbund. (2019) [Merkehåndboka](#)

Distriktssenteret (2025, 1. sept) Gjestebed som metode (<https://distriktssenteret.no/digitale-verktoy/gjestebed/>)

Forbes.com (17. juni 2025) The coolcation trend is heating up, and the numbers prove it. <https://www.forbes.com/sites/davidnikel/2025/06/17/the-coolcation-trend-is-heating-up-and-the-numbers-prove-it/>

Finn.no (2025, juni) Feriehjem og hytter til leie.

Innovasjon Norge (2021). Nasjonal reiselivsstrategi 2030 – Sterke inntrykk med små avtrykk

Innovasjon Norge (2022) Standard for bærekraftig reisemål. Standard versjon 3.0.

Innovasjon Norge (2022) Veileder innbyggerundersøkelse. Versjon 3.0.

Innovasjon Norge (2022) Veileder gjesteundersøkelse. Versjon 3.0.

Innovasjon Norge (2024) Nøkkeltall for norsk turisme

Innovasjon Norge (2025) Turistundersøkelsen 2024.

Innovasjon Norge (2025) Landbruk <https://www.innovasjon norge.no/seksjon/andre-landbruks-og-reindriftsbaserte-naeringer>

Innovasjon Norge (2025, september) Sysselsatte i reiselivet. <https://reiseliv.innovasjon norge.no/seksjon/sysselsatte-i-reiselivet>

Innovasjon Norge / Asplan Viak (2025) Økning i reiselivets verdiskaping. <https://reiseliv.innovasjon norge.no/artikkel/okning-i-reiselivets-verdiskaping>

Kolumbus (2025) Rute Kvitsøyfergen. (https://www.kolumbus.no/globalassets/ruter/baatruter/2021_kvitsoyferjen.pdf)

Kolumbus (2025) Rutebåt Kvitsøy – Stavanger. <https://www.kolumbus.no/globalassets/ruter/baatruter/500-kvitsoystavanger-passasjerbat.pdf>

Kvitsøy kommune (2013) Tur med kultur. [Brosjyre](#).

Kvitsøy kommune (2017) Boplikt og fritidsbolig på Kvitsøy 2017-2030. [Lenke](#)

Kvitsøy kommune (2018) Plan for samferdsel

Kvitsøy 2030 (2019) Kvitsøy kommune kommuneplan samfunnsdel (2019) [Lenke](#)

Kvitsøy kommune (2019), Kommuneplanen arealdel [Lenke](#)

Kvitsøy kommune (2024) Planstrategi

Kvitsøy kommune (2025, 15. august) Friluft- og turområder.

<https://www.kvitsoy.kommune.no/innhold/kvitsoy/friluft-og-tur/tuomrader/>

Kvitsøy kommune (2025) Trafikksikkerhetsplan 2024-2028.

Kvitsøylam (2025, 1. sept) Kvitsøylam. (<https://kvitsoylam.no/>)

Miljødirektoratet (2025, 1. sept) Utslipp av klimagasser i kommuner og fylker.

<https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimagassutslipp-kommuner/?area=444§or=-2>

NAKOS (Nasjonalt kompetansesenter for prehospitalet akuttmedisin) (2025, 1. sept)

www.hjertestarterregister.113.no

NHO Reiseliv (8. jan 2025) <https://www.nhoreiseliv.no/nyheter/2025/ti-trender-for-norsk-reiseliv-i-2025/>

NOU 2023:10 (2023) *Leve og oppleve*. Reisemålsutvalget til Nærings- og fiskeridepartementet

NRK (31. mai 2025) <https://www.nrk.no/nordland/bobilene-er-allerede-i-ko-for-gratis-ferge-pa-vaeroy-1.17432935>

PwC (2023) Kvitsøy kommune: besøksstrategi

Rogaland fylkeskommune (2024) [Nærings- og innovasjonsstrategi for Rogaland](#). Rogaland

fylkeskommune (2025, 3. februar) Sykkelsatsing i mindre byer og tettsteder.

<https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/gaende-og-syklende/sykkelsatsing-i-mindre-byer-og-tettsteder/>

Responsible Tourism Partnership (2025, 1. sept) *Limits of acceptable change*.

(<https://responsibletourismpartnership.org/limits-of-acceptable-change/>)

Rogaland fylkeskommune (2022) Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033.

Rogaland fylkeskommune (2025). Utkast rapport forprosjekt. Oppdag kystens avstikkere.

Reiseliv og opplevelse i Randaberg, Stavanger og Kvitsøy.

Rolandsen, C.M., Tveraa, T., Gundersen, V., Røed, K.H., Tømmervik, H., Kvie, K., Våge, J., Skarin, A. & Strand, O. 2022. Klassifisering av de ti nasjonale villreinområdene etter kvalitetsnorm for villrein. Første klassifisering – 2022. NINA Rapport 2126. Norsk institutt for naturforskning.

SABIMA Naturkampen (2025) Naturkampen 2025. Hvordan står det egentlig til med naturen i Norge? (<https://naturkampen.sabima.no/>)

Skarin, A. & Strand, O. 2022. Klassifisering av de ti nasjonale villreinområdene etter kvalitetsnorm for villrein. Første klassifisering – 2022. NINA Rapport 2126. Norsk institutt for naturforskning.

SSB Kommunefakta (2025, 8. sept) Kvitsøy kommune.

(<https://www.ssb.no/kommunefakta/kvitsoy>)

SSB Statistikkbanken / Bygningsmasse (2025)

(<https://www.ssb.no/statbank/table/03174/tableViewLayout1/>)

Statens Kartverk (2025) Data om tilgjengelighet i tettsteder og friområde (18. aug 2025)

(<https://www.kartverket.no/geodataarbeid/tilgjengelegheit-og-universell-utforming/data-om-tilgjengelegheit-i-tettsteder-og-friomrade>)

Statens Vegvesen (2024, 5. nov) E39 Rogfast.

(<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39rogfast/>)

Statens Vegvesen (2025, 8. september) Ferjedatabanken

Statsforvalteren i Rogaland (2017) Nasjonal kulturlandskapspris til bøndene på Kvitsøy.

(<https://www.statsforvalteren.no/rogaland/landbruk-og-mat/jordbruk/nasjonal-kulturlandskapspris-2017-til-bondene-pa-kvitsoy-/>)

Strava Heatmap (2025, 10. august) (www.strava.com)

Styringsgruppen for vurdering av lakseluspåvirkning (2025, 1. sept) *Trafikklyssystemet*.

(www.trafikklyssystemet.no)

Sun, Y.-Y., Gössling, S., Hem, L.E., Iversen, N.M., Walnum, H.J., Scott, D. og Oklevik, O. 2022.

Can Norway become a net-zero economy under scenarios of tourism growth? *Journal of cleaner production* (<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2022.132414>)

Trafo arkitektur (2022) Kulturhistorisk stedsanalyse – DIVE-analyse for Kvitsøy.

Wengen, A. og Slåttå, H. 2023. Evaluering Kvitsøy 360 og delprosjektet «Levende kystkultur».

Tinkr AS for Kvitsøy kommune.



Takk for oppdraget!
Hilsen SPOR Natur og Reiseliv AS

www.spor.eco

