

SAMMEN  
OM



# Miljøløftet

## NOTAT

Til: Styringsgruppa  
Fra: Vlfk v/Infrastruktur og veg  
Kopi: [Fyll inn]

## Vedlegg nr. 2

Saksbehandler/telefon:  
Sigmund Solberg / 92212597  
Vår dato: 25.03.2026

## Sak 25/26 – Detaljerte transportdata med Counting Hero

### Bakgrunn

Vestland fylkeskommune (VLFK) har gjennomført eit forskings- og utviklingsprosjekt (FoU) for å styrkje kunnskapsgrunnlaget om trafikkmønster og kjøretøytypar ved bruk av KI-basert kameraanalyse, i samarbeid med Counting Hero.

Prosjektet byggjer vidare på problemstillingar som vart løfta i sak 47/24.

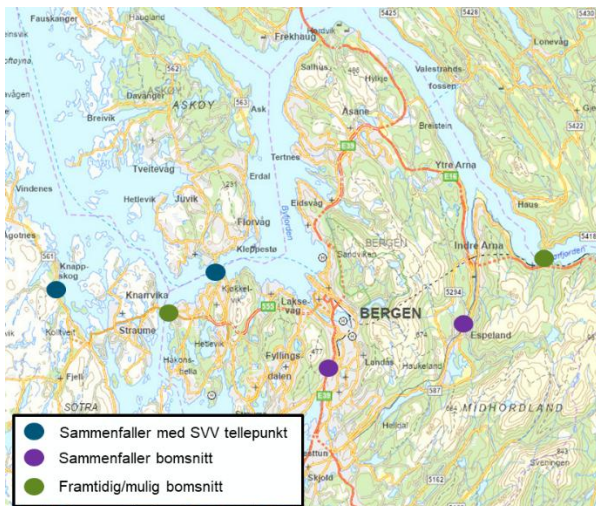
VLFK har i dag god oversikt over trafikkvolum gjennom tellesløyfer og bomsnitt, men eksisterande system har avgrensingar når det gjeld å skilje mellom køyretøytypar og å identifisere næringsstrafikk.

Dette har direkte konsekvensar for oppfølginga av nullvekstmålet i byvekstavtalen, der det er avgjerande å kunne skilje personbiltrafikk frå næringsstrafikk som er unnateken målet.

### Om FoU-prosjektet og datagrunnlaget

FoU-prosjektet tek utgangspunkt i analyse av eksisterande vegkamera, der videostrøymar blir tolka ved hjelp av KI-baserte algoritmar for detaljert klassifisering av køyretøy.

Det er valt seks strategisk viktige punkt for datainnsamling: Knappskog, Sotrabraua, Askøybrua, Fjøsangervegen, Haukeland og Osterøybrua. Vist i figur under.



Desse punkta dekkjer sentrale snitt i by- og omlandstrafikken, og fleire av dei kan samanliknast direkte med både tellesløyfer og bomdata .

Dette gir eit godt grunnlag for å vurdere korleis trafikken er samansett, ikkje berre kor stor han er.

## Køyretøykategoriar

I dagens teljesløyfer blir køyretøya kategoriserte i lengdeklassane

- under 5,6 meter
- 5,6–7,6 meter
- 7,6–12,5 meter
- 12,5–16 meter
- 16–24 meter
- over 24 meter

Kjøretøy med ulike eigenskapar, funksjon og betydning for trafikkbildet havner i samme lengdeklasse. En vanlig rutebuss og en stor lastebil med tilhenger kan begge være mellom 12,5 og 16 meter. En stor bobil på fritidstur og en lett lastebil i næringstrafikk kan begge ligge i klassen 5,6–7,6 meter, selv om de har ulik vekt og formål. Det skilst ikkje ut køyretøy med kjenneteikn som mobile tenesteytarar.

For kamera registreringane grupperes køyretøy i desse overordnede kategoriane

- Personbil (privat/kommersiell)
- Varebil (privat/kommersiell)
- Pickup (privat/kommersiell)
- Buss (rute/turist)
- MC/sykkel/fotgjenger (der dette registreres)
- Lastebil (skap, tipp, krok, bulk, sement, etc.)
- Lastebil med henger/semihenger (container, plan, masser – tom/lastet/ukjent)
- Tilhengere (lette trailere – tom/lastet)
- Spesialkjøretøy (politi, brann, ambulanse, taxi, traktor)

Køyretøy med kjenneteikn til mobile tenesteytarar blir kategorisert som kommersiell. Desse har visuelle kjenneteikn som

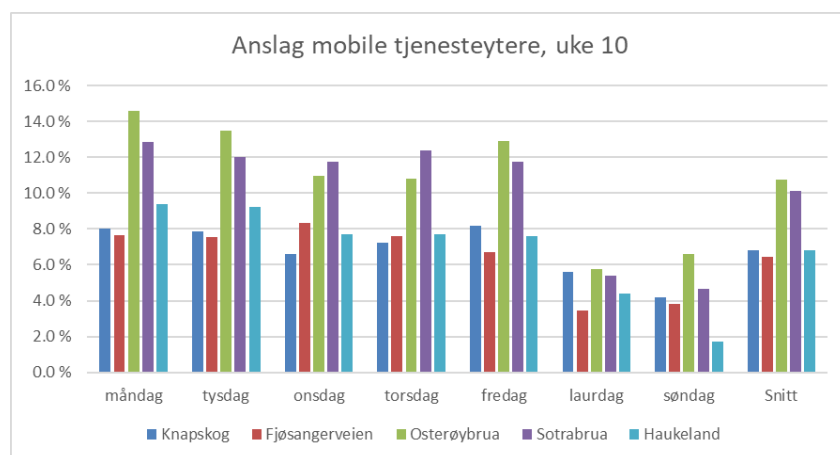
- firmalogo
- varsellys
- plog- og saltutstyr
- kran
- varebil med utfellbar lasterampe

Døme på slike køyretøy er vist under;



## Førebelse resultat

Del køyretøy (personbil, varebil og pickup) som er definert som kommersiell er vist i figuren under. Desse kan brukast som utgangspunkt for anslag av mobile tenesteytarar



Tala samsvarer godt med funna i TØI-rapporten «Varebilar og mobile tenesteytarar: Del mobil tenestereiser i dei fire største norske byområda» (2019/2025), der det vert lagt til grunn at om lag 6 % av trafikken i Bergen kan reknast som næringstrafikk knytt til mobile tenesteytarar, og dermed er unnateken nullvekstmålet.

Når vi ser på mobile tenesteytarar i datagrunnlaget frå kamera, representert ved kategorien kommersielle køyretøy, ser vi ein tydeleg tendens: Desse køyretøya opptre tidleg om morgonen, ofte før pendlingsvoluma verkeleg tek til, og held eit jamnare aktivitetsnivå gjennom arbeidsdagen.

Dette samsvarar med behova til handverkarar, service- og vedlikehaldsarbeidarar, transport av lette varer og kommunale/kommunale tenester. Delen er lågare i helga.

I Fjøsangervegen og Sotrabrua – der næringslivet er meir konsentrert og befolkningsgrunnlaget større – er både volumet og tettleiken av slike køyretøy høgast. Sotrabrua og Osterøybrua skil seg ut ved at andelen servicekøyretøy er viktigare relativt sett, sjølv om det absolutte volumet er lågare. Det må leggjast til at dette berre byggjer på ei veke med data, og utvalet kan vere påverka av tilfeldighet.

## Vidare arbeid

VLFK held fram prosjektet i eitt år til. Det er behov for data frå ein lengre periode for å kunne undersøkje utviklinga i trafikken over tid. Registreringane har òg andre bruksområde. Særleg er det interessant å følgje endringar i dei større køyretøytypane i korridoren Sotra/Ågotnes, noko som blir ekstra relevant i lys av planane om å flytte godshamna frå Dokken til Ågotnes.

Arbeidet har et naturleg grensesnitt mot to andre prosjekt under vurdering.

- Det blir vurdert å setje i gang eit prosjekt for å registrere passasjerbelegg i køyretøy, med Sotrabrua og Askøybrua som aktuelle målepunkt. Det vil vere naturleg å knyte registrert belegg til køyretøytype
- Det blir òg vurdert eit prosjekt for å kartleggje vareleveransar i Bergen sentrum. Desse registreringane kan koplast til køyretøy som nyttar innfartskorridorane mot sentrum..