Innehåll

[1 Kort beskrivning av modellen 3](#_Toc105076584)

[2 Teckenförklaring 4](#_Toc105076585)

[2.1 Övergripande 4](#_Toc105076586)

[2.1.1 Flödespotential för cykel och elcykel 4](#_Toc105076587)

[2.1.2 Flödespotential för cykel och elcykel (viktat) 4](#_Toc105076588)

[2.1.3 Kågeson 4](#_Toc105076589)

[2.2 Flödespotential för cykel per ärendetyp 4](#_Toc105076590)

[2.2.1 Arbetsresor 4](#_Toc105076591)

[2.2.2 Skolresor (grundskola & gymnasium) 4](#_Toc105076592)

[2.2.3 Inköpsresor (ex. livsmedel, kläder) 5](#_Toc105076593)

[2.2.4 Fritidsresor (ex. museum, lekplats, teater) 5](#_Toc105076594)

[2.2.5 Serviceresor (ex. förskola, tandläkare, frisör) 5](#_Toc105076595)

[2.2.6 Turismresor (ex. utsiktsplats, sevärdheter) 5](#_Toc105076596)

[2.3 Flödespotential för elcykel per ärendetyp 5](#_Toc105076597)

[2.3.1 Arbetsresor 5](#_Toc105076598)

[2.3.2 Skolresor (grundskola & gymnasium) 5](#_Toc105076599)

[2.3.3 Inköpsresor (ex. livsmedel, kläder) 6](#_Toc105076600)

[2.3.4 Fritidsresor (ex. museum, lekplats, teater) 6](#_Toc105076601)

[2.3.5 Serviceresor (ex. förskola, tandläkare, frisör) 6](#_Toc105076602)

[2.3.6 Turismresor (ex. utsiktsplats, sevärdheter) 6](#_Toc105076603)

[2.4 Flödespotential för cykel per ärendetyp, viktat 6](#_Toc105076604)

[2.4.1 Arbetsresor 6](#_Toc105076605)

[2.4.2 Skolresor (grundskola & gymnasium) 6](#_Toc105076606)

[2.4.3 Inköpsresor (ex. livsmedel, kläder) 7](#_Toc105076607)

[2.4.4 Fritidsresor (ex. museum, lekplats, teater) 7](#_Toc105076608)

[2.4.5 Serviceresor (ex. förskola, tandläkare, frisör) 7](#_Toc105076609)

[2.4.6 Turismresor (ex. utsiktsplats, sevärdheter) 7](#_Toc105076610)

[2.5 Flödespotential för elcykel per ärendetyp, viktat 8](#_Toc105076611)

[2.5.1 Arbetsresor 8](#_Toc105076612)

[2.5.2 Skolresor (grundskola & gymnasium) 8](#_Toc105076613)

[2.5.3 Inköpsresor (ex. livsmedel, kläder) 8](#_Toc105076614)

[2.5.4 Fritidsresor (ex. museum, lekplats, teater) 9](#_Toc105076615)

[2.5.5 Serviceresor (ex. förskola, tandläkare, frisör) 9](#_Toc105076616)

[2.5.6 Turismresor (ex. utsiktsplats, sevärdheter) 9](#_Toc105076617)

[2.6 Prioriteringar 9](#_Toc105076618)

[2.6.1 Prio utifrån cykelflöden och trafikstress 9](#_Toc105076619)

[2.6.2 Prio utifrån VGU klass 1 10](#_Toc105076620)

[2.6.3 Prio utifrån VGU klass 2 10](#_Toc105076621)

[2.6.4 Prio utifrån VGU klass 3 10](#_Toc105076622)

[2.6.5 Prio utifrån VGU klass 4 10](#_Toc105076623)

[2.6.6 Prio utifrån VGU klass 5 10](#_Toc105076624)

[2.7 Index 10](#_Toc105076625)

# Kort beskrivning av modellen

Kartlagren visualiserar körningar från ”Regional cykelmodell 2.0”, implementerad som en QGIS-plugin. Körningarna är gjorda för samtliga Trafikverksregioner. Körningarna identifierar cykelpotentialen och prioriterar hur viktig en väglänk är för cykling utifrån potentiellt cykelflöde samt årsdygnstrafik och hastigheter längs vägsträckorna. Följande steg ingår i modellen.

* Det första steget i modellkörningen är att modellera den potentiella efterfrågan (cykelflöden) för ett valfritt område i Sverige. Modellen använder sig av både den svenska resvaneundersökningen och den nederländska resvaneundersökningen för att bedöma den potentiella efterfrågan i vägnätet för olika typer av ärenden såsom arbetspendling, skolresor, service- och inköpsresor, fritidsresor och turismresor, för både cykel och elcykel. Fördelen med den nederländska resvaneundersökningen är dels att den redovisar resmönster med både cykel och elcykel för olika typer av ärenden på en detaljeringsnivå som den svenska inte gör, dels att den nederländska cykelinfrastrukturen kan ses som en målbild då cykelandelen sammanfaller med de uttalade målen om färdmedelsfördelning i det svenska transportsystemet. Den potentiella efterfrågan som modellen beräknar bygger på att infrastrukturen är lämpad för cykling.
* Det andra steget i modellkörningen är att kartlägga hur cykelinfrastrukturen borde se ut enligt Trafikverkets Vägar och Gators uformning (VGU) med avseende på hastigheter och årsdygnstrafik (ÅDT) i det befintliga vägnätet, samt ett mått på trafikstress. Trafikstress är ett mått på hur trygg en cyklist kan vara dels i blandtrafik, dels där det finns ett cykelfält. Avgörande faktorer är ÅDT och hastigheter på motorfordon.
* Med utgångspunkt i de två ovanstående stegen gör modellkörningarna det möjligt att prioritera de viktigaste infrastrukturlänkarna att studera vidare. Prioriteringen kan göras med avseende på rekommendationer i VGU, trafikstress och de potentiella cykelflödena.
* Ovanstående steg gör det också möjligt att jämföra de prioriterade väglänkarna med den faktiska infrastrukturen. Resultaten används lämpligtvis i diskussioner mellan Trafikverket, regioner och kommuner i samband med att exempelvis regionala cykelstrategier och länstransportplaner tas fram.

*För att i modellen kunna inkludera ett jämlikhetsperspektiv, där exempelvis socioekonomiskt svagare områden eller områden med högre ohälsa får en proportionerligt större andel investeringar, har vi lagt in möjligheten att använda socioekonomiska faktorer för att justera storleken på startpunkten.*

# Teckenförklaring

I samtliga kartlager visas skillnader med olika färger samt med exakta siffror på varje väglänk. För att se siffrorna måste man zooma in i kartbilden.

## Övergripande

### Flödespotential för cykel och elcykel

Kartlagret visar det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för cykel och elcykel och för samtliga ärenden. En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel eller elcykel används för olika ärenden i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information se rapporten Kapitel 4.

### Flödespotential för cykel och elcykel (viktat)

Kartlagret visar det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för cykel och elcykel och för samtliga ärenden, viktat utifrån ett index som visar ett områdes risk för utsatthet. De potentiella cykelflödena viktas upp i områden med hög risk för utsatthet.[[1]](#footnote-1) En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel eller elcykel används för olika ärenden i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4. För mer information om viktningen se rapporten avsnitt 4.3.

### Kågeson

Kartlagret visualiserar körningar för den så kallade Kågeson-modellen. Se kapitel 3 i rapporten. Ett blått streck i kartan betyder att oavbruten separerad cykelinfrastruktur finns mellan två tätorter där sådan bör finnas enligt Kågesonmodellen. Ett rött streck innebär att oavbruten separerad cykelinfrastruktur saknas mellan två tätorter där separerad infrastruktur borde finnas enligt Kågesonmodellen.

## Flödespotential för cykel per ärendetyp

### Arbetsresor

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **arbetsresor med cykel**. En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel används för arbetsresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4.

### Skolresor (grundskola & gymnasium)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **skolresor med cykel**. En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel används för skolresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4.

### Inköpsresor (ex. livsmedel, kläder)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **inköpsresor med cykel**. En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel används för inköpsresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4.

### Fritidsresor (ex. museum, lekplats, teater)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **fritidsresor med cykel**. En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel används för fritidsresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4.

### Serviceresor (ex. förskola, tandläkare, frisör)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **serviceresor med cykel**. En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel används för serviceresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel.

### Turismresor (ex. utsiktsplats, sevärdheter)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **turismresor med cykel**. En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel används för turismresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4.

## Flödespotential för elcykel per ärendetyp

### Arbetsresor

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **arbetsresor med elcykel**. En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att elcykel används för arbetsresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för elcykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4.

### Skolresor (grundskola & gymnasium)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **skolresor med elcykel**. En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att elcykel används för skolresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för elcykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4.

### Inköpsresor (ex. livsmedel, kläder)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **inköpsresor med elcykel**. En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att elcykel används för inköpsresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för elcykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4.

### Fritidsresor (ex. museum, lekplats, teater)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **fritidsresor med elcykel**. En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att elcykel används för fritidsresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för elcykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4.

### Serviceresor (ex. förskola, tandläkare, frisör)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **serviceresor med elcykel**. En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att elcykel används för serviceresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för elcykel.

### Turismresor (ex. utsiktsplats, sevärdheter)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **turismresor med elcykel**. En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att elcykel används för turismresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för elcykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4.

## Flödespotential för cykel per ärendetyp, viktat

### Arbetsresor

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **arbetsresor med cykel**, viktat utifrån ett index som visar ett områdes risk för utsatthet. De potentiella cykelflödena viktas upp i områden med hög risk för utsatthet.[[2]](#footnote-2) En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel används för olika ärenden i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4. För mer information om viktningen se rapporten Avsnitt 4.3.

### Skolresor (grundskola & gymnasium)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **skolresor med cykel**, viktat utifrån ett index som visar ett områdes risk för utsatthet. De potentiella cykelflödena viktas upp i områden med hög risk för utsatthet.[[3]](#footnote-3) En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel används för skolresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4. För mer information om viktningen se rapporten Avsnitt 4.3.

### Inköpsresor (ex. livsmedel, kläder)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **inköpsresor med cykel**, viktat utifrån ett index som visar ett områdes risk för utsatthet. De potentiella cykelflödena viktas upp i områden med hög risk för utsatthet.[[4]](#footnote-4) En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel används för inköpsresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4. För mer information om viktningen se rapporten Avsnitt 4.3.

### Fritidsresor (ex. museum, lekplats, teater)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **fritidsresor med cykel**, viktat utifrån ett index som visar ett områdes risk för utsatthet. De potentiella cykelflödena viktas upp i områden med hög risk för utsatthet.[[5]](#footnote-5) En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel används för fritidsresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4. För mer information om viktningen se rapporten Avsnitt 4.3.

### Serviceresor (ex. förskola, tandläkare, frisör)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **serviceresor med cykel**, viktat utifrån ett index som visar ett områdes risk för utsatthet. De potentiella cykelflödena viktas upp i områden med hög risk för utsatthet.[[6]](#footnote-6) En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel eller elcykel används för serviceresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4. För mer information om viktningen se rapporten Avsnitt 4.3.

### Turismresor (ex. utsiktsplats, sevärdheter)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **turismresor med cykel**, viktat utifrån ett index som visar ett områdes risk för utsatthet. De potentiella cykelflödena viktas upp i områden med hög risk för utsatthet.[[7]](#footnote-7) En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel används för turismresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4. För mer information om viktningen se rapporten Avsnitt 4.3.

## Flödespotential för elcykel per ärendetyp, viktat

### Arbetsresor

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **arbetsresor med elcykel**, viktat utifrån ett index som visar ett områdes risk för utsatthet. De potentiella cykelflödena viktas upp i områden med hög risk för utsatthet.[[8]](#footnote-8) En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att elcykel används för olika ärenden i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för elcykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4. För mer information om viktningen se rapporten Avsnitt 4.3.

### Skolresor (grundskola & gymnasium)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **skolresor med elcykel**, viktat utifrån ett index som visar ett områdes risk för utsatthet. De potentiella cykelflödena viktas upp i områden med hög risk för utsatthet.[[9]](#footnote-9) En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel används för skolresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för cykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4. För mer information om viktningen se rapporten Avsnitt 4.3.

### Inköpsresor (ex. livsmedel, kläder)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **inköpsresor med elcykel**, viktat utifrån ett index som visar ett områdes risk för utsatthet. De potentiella cykelflödena viktas upp i områden med hög risk för utsatthet.[[10]](#footnote-10) En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att elcykel används för inköpsresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för elcykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4. För mer information om viktningen se rapporten Avsnitt 4.3.

### Fritidsresor (ex. museum, lekplats, teater)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **fritidsresor med elcykel**, viktat utifrån ett index som visar ett områdes risk för utsatthet. De potentiella cykelflödena viktas upp i områden med hög risk för utsatthet.[[11]](#footnote-11) En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att elcykel används för fritidsresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för elcykel. För mer information omden potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4. För mer information om viktningen se rapporten Avsnitt 4.3.

### Serviceresor (ex. förskola, tandläkare, frisör)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **serviceresor med elcykel**, viktat utifrån ett index som visar ett områdes risk för utsatthet. De potentiella cykelflödena viktas upp i områden med hög risk för utsatthet.[[12]](#footnote-12) En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att cykel eller elcykel används för serviceresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för elcykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4. För mer information om viktningen se rapporten Avsnitt 4.3.

### Turismresor (ex. utsiktsplats, sevärdheter)

Det totala potentiella cykelflödet per dag på en vägsträcka för **turismresor med elcykel**, viktat utifrån ett index som visar ett områdes risk för utsatthet. De potentiella cykelflödena viktas upp i områden med hög risk för utsatthet.[[13]](#footnote-13) En mörkare färg innebär ett större potentiellt cykelflöde. Siffran på länken visar det dagliga cykelflödet. Det potentiella cykelflödet på vägnätet beaktar inte huruvida det är lämpligt att cykla på vägnätet i dagsläget. Det potentiella flödet visar sannolikheten att elcykel används för turismresor i ett idealfall där vägnätet antas vara anpassat för elcykel. För mer information om den potentiella efterfrågan se rapporten Kapitel 4. För mer information om viktningen se rapporten Avsnitt 4.3.

## Prioriteringar

### Prio utifrån cykelflöden och trafikstress

Kartlagret visar i kvintiler hur prioriterad en viss vägsträcka är för cykling, dels utifrån de potentiella cykelflödena dels utifrån vägnätets[[14]](#footnote-14) (NVDB) beskaffenhet med avseende på årsdygnstrafik och hastigheter. Värdena i kartlagret är indelade i kvintiler där värdet 1 (mörk färg) innebär hög prioritet och 5 (ljus färg) innebär låg prioritet. Hög prioritet innebär att de potentiella cykelflödena är höga och att årsdygnstrafiken och hastigheterna generellt är höga längs vägsträckan. Vägsträckorna är sannolikt olämpliga för cykling idag om inte lämplig infrastruktur för cykling redan finns. Kartan visar alltså inte huruvida cykelinfrastruktur redan finns idag. För mer info se rapporten avsnitt 4.5.2.

### Prio utifrån VGU klass 1

Kartlagret visar i kvintiler de mest prioriterade vägsträckorna att potentiellt åtgärda utifrån den standard som VGU rekommenderar utifrån årsdygnstrafik och hastigheter. VGU Klass 1 innebär att cykling kan ske i ***blandtrafik***. Värdet 1 innebär högsta prioritet utifrån potentiellt cykelflöde. Av det totala antalet kilometrar där blandtrafik rekommenderas har de 20 procenten med störst potentiellt cykelflöde tilldelats värdet 1. På motsvarande sätt har de 20 procenten med lägst potentiellt cykelflöde tilldelats värdet 5. För mer info se rapporten avsnitt 4.4.1

### Prio utifrån VGU klass 2

Kartlagret visar i kvintiler de mest prioriterade vägsträckorna att potentiellt åtgärda utifrån den standard som VGU rekommenderar utifrån årsdygnstrafik och hastigheter. VGU Klass 2 innebär att ***omfördelning av vägyta rekommenderas, exempelvis genom att skapa cykelfält om vägen inte är tillräckligt bred för två motorfordon att mötas (bygdeväg)*.** Värdet 1 innebär högsta prioritet utifrån potentiellt cykelflöde. Av det totala antalet kilometrar där omfördelning av vägyta rekommenderas har de 20 procenten med störst potentiellt cykelflöde tilldelats värdet 1. På motsvarande sätt har de 20 procenten med lägst potentiellt cykelflöde tilldelats värdet 5. För mer info se rapporten avsnitt 4.4.1

### Prio utifrån VGU klass 3

Kartlagret visar i kvintiler de mest prioriterade vägsträckorna att potentiellt åtgärda utifrån den standard som VGU rekommenderar utifrån årsdygnstrafik och hastigheter. VGU Klass 3 innebär att cykling rekommenderas ske i ***ett målat cykelfält****.* Värdet 1 innebär högsta prioritet utifrån potentiellt cykelflöde. Av det totala antalet kilometrar där ett målat cykelfält rekommenderas har de 20 procenten med störst potentiellt cykelflöde tilldelats värdet 1. På motsvarande sätt har de 20 procenten med lägst potentiellt cykelflöde tilldelats värdet 5. För mer info se rapporten avsnitt 4.4.1

### Prio utifrån VGU klass 4

Kartlagret visar i kvintiler de mest prioriterade vägsträckorna att potentiellt åtgärda utifrån den standard som VGU rekommenderar utifrån årsdygnstrafik och hastigheter. VGU Klass 4 innebär att cykling rekommenderas ske **på separerad sommarcykelväg**. Värdet 1 innebär högsta prioritet utifrån potentiellt cykelflöde. Av det totala antalet kilometrar där separerad sommarcykelväg rekommenderas har de 20 procenten med störst potentiellt cykelflöde tilldelats värdet 1. På motsvarande sätt har de 20 procenten med lägst potentiellt cykelflöde tilldelats värdet 5. För mer info se rapporten avsnitt 4.4.1

### Prio utifrån VGU klass 5

Kartlagret visar i kvintiler de mest prioriterade vägsträckorna att potentiellt åtgärda utifrån den standard som VGU rekommenderar utifrån årsdygnstrafik och hastigheter. VGU Klass 5 innebär att cykling rekommenderas ske **på separerad cykelväg**. Värdet 1 innebär högsta prioritet utifrån potentiellt cykelflöde. Av det totala antalet kilometrar där separerad cykelväg rekommenderas har de 20 procenten med störst potentiellt cykelflöde tilldelats värdet 1. På motsvarande sätt har de 20 procenten med lägst potentiellt cykelflöde tilldelats värdet 5. För mer info se rapporten avsnitt 4.4.1

## Index

Indexet visar ett områdes risk för utsatthet. Indexet bygger på socioekonomiska faktorer, andel utlandsfödda och ohälsotal. Se mer i rapporten avsnitt 4.3.4. Ett högt indextal (mörk färg) innebär en hög risk för utsatthet medan ett lågt tal (ljusare färg) innebär lägre risk för utsatthet

1. Syftet med viktningen är att i ett senare skede, när prioriteringar av investeringar ska göras, kunna prioritera upp områden med risk för utsatthet. [↑](#footnote-ref-1)
2. Syftet med viktningen är att i ett senare skede, när prioriteringar av investeringar ska göras, kunna prioritera upp områden med risk för utsatthet. [↑](#footnote-ref-2)
3. Syftet med viktningen är att i ett senare skede, när prioriteringar av investeringar ska göras, kunna prioritera upp områden med risk för utsatthet. [↑](#footnote-ref-3)
4. Syftet med viktningen är att i ett senare skede, när prioriteringar av investeringar ska göras, kunna prioritera upp områden med risk för utsatthet. [↑](#footnote-ref-4)
5. Syftet med viktningen är att i ett senare skede, när prioriteringar av investeringar ska göras, kunna prioritera upp områden med risk för utsatthet. [↑](#footnote-ref-5)
6. Syftet med viktningen är att i ett senare skede, när prioriteringar av investeringar ska göras, kunna prioritera upp områden med risk för utsatthet. [↑](#footnote-ref-6)
7. Syftet med viktningen är att i ett senare skede, när prioriteringar av investeringar ska göras, kunna prioritera upp områden med risk för utsatthet. [↑](#footnote-ref-7)
8. Syftet med viktningen är att i ett senare skede, när prioriteringar av investeringar ska göras, kunna prioritera upp områden med risk för utsatthet. [↑](#footnote-ref-8)
9. Syftet med viktningen är att i ett senare skede, när prioriteringar av investeringar ska göras, kunna prioritera upp områden med risk för utsatthet. [↑](#footnote-ref-9)
10. Syftet med viktningen är att i ett senare skede, när prioriteringar av investeringar ska göras, kunna prioritera upp områden med risk för utsatthet. [↑](#footnote-ref-10)
11. Syftet med viktningen är att i ett senare skede, när prioriteringar av investeringar ska göras, kunna prioritera upp områden med risk för utsatthet. [↑](#footnote-ref-11)
12. Syftet med viktningen är att i ett senare skede, när prioriteringar av investeringar ska göras, kunna prioritera upp områden med risk för utsatthet. [↑](#footnote-ref-12)
13. Syftet med viktningen är att i ett senare skede, när prioriteringar av investeringar ska göras, kunna prioritera upp områden med risk för utsatthet. [↑](#footnote-ref-13)
14. Vägnätet är homogeniserad NVDB-data med attributen: funktionell vägklass, väghållare, hastighet, ÅDT, och vägnätstyp. Vägnätet filtreras så att enbart länkar med statlig eller kommunal väghållning, vägnätstyp 1, samt funktionell vägklass 5 eller lägre används för nätutläggning. Vägnätstyp 2 används för att identifiera vilka länkar som redan har cykelinfrastruktur [↑](#footnote-ref-14)