



Samhällsbyggnadsförvaltningen
Anna Hallberg
0171-62 54 71
anna.hallberg@enkoping.se

Kommunstyrelsen

Remiss - Målbild regionala cykelstråk

Förslag till kommunstyrelsens PLEX-utskotts beslut

Kommunstyrelsens plan- mark- och exploateringsutskott beslutar att lämna yttrandet "Målbild regionala cykelstråk Region Sörmland" daterad 2024-02-23 som svar på remissen.

Ärendet

Bakgrund

Region Sörmland har en beslutad cykelstrategi från 2021. Cykelstrategin innehåller mål och strategier som ska vara styrande för den regionala cykelplaneringen. Cykelstrategin innehåller inte någon prioritering av stråk så därför har "Målbild för regionala cykelstråk" tagits fram som ett underlag för att kunna prioritera utbyggnaden.

Målbilden för regionala cykelstråk fokuserar på arbetspendling, särskilt viktiga målpunkter är därför järnvägsstationer, motorvägshållplatser och större arbetsplatser. Även barnperspektivet ingår som ett viktigt perspektiv.

Trafikverket har indikerat att infrastrukturplaneringens inledande steg för insatser på statligt vägnät, åtgärdsvalsstudier (ÅVS), inte krävs om regionen pekar ut prioriterade stråk för utbyggnad. Det innebär möjlighet till en effektivare planeringsprocess och en snabbare utbyggnadstakt.

Remissen innehåller ett remissmissiv, en sammanfattande del och en rapport, själva målbilden för de regionala cykelstråken, framtagna av Sveco.

Ärendets beredning

Yttrandet har tagits fram av verksamheten för strategisk planering i samverkan med verksamheten för allmän plats (trafik och mobilitet).

Samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning

Förvaltningen anser inte att det är helt tydligt hur Regions Sörmlands olika dokument kring cykling hänger ihop. Det hänvisas till ett antal redan framtagna

dokument, exempelvis cykelstrategin och potentialstudie, men det framgår inte hur dessa hänger ihop.

Inledningsvis beskrivs att den befintliga cykelstrategin saknar prioritering och förvaltningen får uppfattningen av att det här dokumentet ska bidra med en sådan men dokumentet saknar en konkret prioriteringsordning. Det är inte heller tydligt om detta är något som ska tas fram senare.

Ekonomiska konsekvenser

Förvaltningen ser inga ekonomiska konsekvenser för kommunen.

Sociala och miljömässiga konsekvenser

Förvaltningen ser inga sociala eller miljömässiga konsekvenser för kommunen.

Beslutsunderlag

Yttrande "Målbild regionala cykelstråk Region Sörmland", 2024-02-23

Patrik Holm
Verksamhetschef strategisk planering
Enköpings kommun

Anna Hallberg
Strategisk samhällsplanerare
Enköpings kommun

Beslutet skickas till:

Region Sörmland



Samhällsbyggnadsförvaltningen
Anna Hallberg
0171-62 54 71
Anna.hallberg@enkoping.se

Yttrande "Målbild regionala cykelstråk Region Sörmland"

Enköpings kommun anser att det inte är helt tydligt hur Regions Sörmlands olika dokument kring cykling hänger ihop. Det hänvisas till ett antal redan framtagna dokument (exempelvis cykelstrategin och potentialstudie) men det framgår inte hur dessa hänger ihop. Ovan nämnda dokument kanske borde finnas med som bilaga för att öka läsbarhet och förståelsen.

Inledningsvis beskrivs att den befintliga cykelstrategin saknar prioritering och Enköpings kommun får uppfattningen av att det här dokumentet ska bidra med en sådan men dokumentet saknar en konkret prioriteringsordning. Det är inte heller tydligt om detta är något som ska tas fram senare.

Utan någon tydlig prioriteringsordning är det svårt att få en uppfattning om vilka stråk som anses viktigast. Enköpings kommun ser positivt på att stråket Enköping - Strängnäs nämns men det går inte att utlösa om Region Sörmland anser att stråket är prioriterat eller inte.

Enköpings kommun vill även påminna om åtgärdsvalsstudien för väg 55 Uppsala-Katrineholm från 2017. I den rekommenderas att ett "fortsatt arbete för attraktivare gång- och cykeltrafik inom ramen för de länsvisa regionala cykelstrategierna och/eller regionala cykelhandlingsplaner" samt att fördjupade utredningar behövs för bland annat sträckan Strängnäs-Enköping.

I rapporten står att målbilden bör vara med som underlag vid utbyggnad av exempelvis 2+1-vägar. Enköpings kommun funderar över om den skrivningen är tillräcklig eller om det istället borde stå exempelvis "eller andra standardhöjningar längs med identifierade stråk". Av egen erfarenhet har kostnadsökningar bidragit till att målbilden om 2+1-väg inte blir verklighet längs med ett helt stråk. Med ovan skrivning kan eventuellt gång- och cykelvägar riskera att falla bort på vissa delsträckor.

Barnperspektivet nämns som ett viktigt perspektiv inledningsvis vilket sen inte syns i själva dokumentet, som har fokus på arbetspendling. Enköpings kommun anser att det blir märkligt att då hävda att man utgått från barnperspektivet.

MÅLBILD REGIONALA CYKELSTRÅK SÖRMLAND



INNEHÅLL

INNEHÅLL	1
INLEDNING.....	2
Bakgrund	2
Syfte och omfattning	2
Arbetsätt	2
FÖRSLAG PÅ MÅLBILD	5
Regionala stråk.....	5
kommunala stråk	7
Järnvägsstationer och motorvägshållplatser	7
Större arbetsplatser.....	8
Rekreationscykling – Näckrosleden.....	8
Barnperspektivet	8
Potentialstudie	8
Koppling till närliggande regioner	8
Lokalnät inom tätorter.....	9
Utbyggnad av nätet	9

INLEDNING

BAKGRUND

Sörmland har en ny regional cykelstrategi som antogs 2021. I strategin finns mål och strategier som täcker in allt från Mobility Management, kollektivtrafik och cykel till drift och underhåll. För utbyggnad av cykelvägsinfrastruktur finns riktlinjer, principer och stöd för planeringen och prioriteringar av cykelåtgärder.

Till skillnad från länets första regionala cykelstrategi från 2011, valdes analyser och prioriteringar av stråk i ett regionalt perspektiv att läggas som en åtgärd i handlingsplanen i den nya cykelstrategin. Detta uppdrag handlar om att förtydliga den regionala bilden av cykelvägsinfrastruktur och i relation till Strukturbild Sörmland skapa en målbild för ett sammanhängande, regionalt cykelvägnät i Sörmland. På lång sikt ska det regionala cykelvägnätet knyta ihop viktiga målpunkter för medborgarna i länet, både på lokal och regional nivå.

SYFTE OCH OMFATTNING

Syftet med uppdraget är att ta fram en målbild för regionala cykelstråk i Sörmland. Målet är att skapa ett långsiktigt planeringsunderlag för cykelinfrastruktur som vägledning för utbyggnad och prioriteringar av cykelstråk och infrastrukturplanering.

Geografiskt begränsas området till Sörmlands län. Även relevanta kopplingar till kommuner i angränsande län ingår. I första hand är det regional cykling, det vill säga utanför och mellan tätorter, som avses. Det har dock varit en viktig del av uppdraget att centrala målpunkter täcks in av nätet även i det lokala perspektivet.

Målbilden ska visa hur det regionala cykeltrafiksystemet ska utvecklas. Frågeställningar som funnits initialt är:

- Vilka är de lågt hängande frukterna, som snabbt kan åtgärdas?
- Vilka nya stråk behöver anläggas för att bygga ihop viktiga länkar?

Målbilden är också ett stöd vid exempelvis planeringen för utbyggnad av vägstråk i länet så att inte viktiga möjligheter att bygga ut cykelinfrastruktursystemet missas.

Målbilden riktar sig framför allt till vardagscykling, så som arbetspendling och cykling till skola/studier men även regelbundna aktiviteter. Rekreativ cykling behandlas inte specifikt, men Näckrosledens sträckning har varit med i underlaget för att identifiera eventuella samordningsmöjligheter och synergieffekter.

Målbilden i denna rapport visar på behovet av cykelinfrastruktur längs med de redovisade sträckningarna. Utformning och finansiering hanteras vidare i andra processer.

ARBETSSÄTT

Process

Framtagandet av målbilden har genomförts som en process där i första skedet konsulten, Sweco och beställaren, Region Sörmland, deltagit. Som en första del identifierades målpunkter så som tätorter och större arbetsplatser. Förutsättningar i form av de identifierade målpunkterna och befintligt nät analyserades i en process med arbetsmöten med beställare och konsult. Kommunerna i regionen har erbjudits komma med synpunkter och inspel under arbetets gång. I det första skedet gjordes detta genom e-postkonversation. Mot slutet av projektet, 23-02-09 och 23-02-17 hölls två workshop-tillfällen med beställaren och konsulten där förslagen till målbild diskuterades.

Presentation av arbetet gjordes 23-05-03 för kommuner, Trafikverket och länsstyrelsen, där deltagarna kunde komma med synpunkter. Även efter detta tillfälle fanns möjlighet till inspel på de utpekade stråken. Förslaget på målbild sammanfattas i en StoryMap på region Sörmlands hemsida genom länken [Målbild regionala cykelstråk \(arcgis.com\)](https://arcgis.com).

Nulägesanalys och målpunktsanalys

Arbetet inleddes med en nulägesanalys av cykelinfrastrukturen i Sörmland. Syftet med analysen var att kartlägga det befintliga cykelvägnätet och dess standard, samt följa upp hur det förhåller sig till det cykelvägnät som pekats ut i den tidigare cykelstrategin från 2011. Kartläggningen gjordes med underlag från den nationella vägdatatabasen, NVDB. För att säkerställa uppgifterna skickades materialet ut till samtliga nio kommuner i Sörmland, som fick återkomma med synpunkter och tillägg. Utöver enkätutskicket till kommunerna genomfördes separata möten med några av kommunerna för att få en tydligare bild av nuläget.

Nulägesanalysen visade att den befintliga cykelinfrastrukturen framför allt finns inne i tätorterna. Utbyggda regionala stråk mellan tätorter finns framför allt på fem ställen i dagsläget;

- Katrineholm till Forssjö och Valla
- Nyköping-Oxelösund
- Trosa till Vagnhärad och Västerljung
- Mariefred till Åkers styckebruk via Läggesta station
- och från Eskilstuna till bland annat Torshälla, Sundbyholm och Ärla.

I nästa steg gjordes en målpunktsanalys för det regionala cykelvägnätet. Syftet med analysen var att identifiera särskilt viktiga målpunkter. Fokus i analysen låg främst på arbetspendling och kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik. Även fritidsresor, inköpsresor samt resor till utbildning (grundskola, gymnasium, högskola) har funnits med i analysen.

De perspektiv som funnits med i målpunktsanalysen är:

- järnvägsstationer och motorvägshållplatser
- större arbetsplatser i länet
- barnperspektivet

Dessa perspektiv beskrivs i det kommande avsnittet Förslag på målbild. Ytterligare perspektiv som funnits med i analysen är potentialstudien och rekreationscykling i form av Näckrosleden. Även dessa perspektiv beskrivs ytterligare i avsnitten Förslag på målbild.

Cyklisters anspråk

I nästa steg gjordes en GIS-analys av vägnätet. För samtliga vägar och gator i länet klassificerades lämpligheten att cykla, utifrån hur cykelvänliga de är. I detta sammanhang bedömdes cykelvänligheten i blandtrafik efter trafikförhållandena, med avseende på antal motorfordon och hastighetsbegränsning på vägen. Ju fler motorfordon och ju högre hastighet, desto lägre lämplighet att cykla. Denna cykelbarhetsklassning sammanfattas i matrisen i Tabell 1 nedan.

Tabell 1. Cykelbarhetsklassning. Visar lämpligheten att cykla på olika sträckor. Bedömningen görs i en fyrgradig skala. Grön och ljusgrön är sträckor som är lämpliga att cykla på. Ljusröd och röd är olämpliga att cykla på.

		Trafikflöde motorfordon (f/d)						
		<250	<1000	<2000	<2500	<3000	<5000	>5000
Hastighet km/tim	30	Grön	Grön	Grön	Grön	Ljusgrön	Ljusröd	Röd
	40	Grön	Grön	Grön	Ljusgrön	Ljusröd	Röd	Röd
	50	Grön	Grön	Ljusgrön	Ljusröd	Röd	Röd	Röd
	60	Grön	Ljusgrön	Ljusröd	Röd	Röd	Röd	Röd
	70	Ljusgrön	Ljusröd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd
	80	Ljusröd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd
	90	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd
	100	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd

Skalan är från; vägar som är lämpliga att cykla på, markerade i grönt och ljusgrönt, till olämpliga vägar i ljusröd och röd färg. Ljusgrön och ljusröd ligger i gränslandet och aspekter som bland annat sikt och väggen påverkar lämpligheten. I analysen har en gräns dragits så att grönt och ljusgrönt anses cykelbart och rött och ljusrött bedöms som olämpligt att cykla på. Där det finns särskild infrastruktur för cyklister bedöms denna väg alltid ha grön standard.

GIS-analysen gjordes genom att använda information från den nationella vägdatan, NVDB. Genom att kombinera två informationsmängder från NVDB innehållandes ÅDT-beräkningar respektive hastighetsbegränsningar kunde ovan matris appliceras på vägnätet. Mer perifera eller mindre enskilda vägar som saknade information om ÅDT i NVDB har inte formellt klassats enligt ovan matris. Även om dessa vägar sällan är bärande för vägnätet i stort så är däremot den generella inställningen till dem att de ofta är cykelbara. Detta då utebliven ÅDT-beräkning ofta kan vara en följd av att en uppskattningsvis låg trafikmängd varpå bedömningen.

Övriga aspekter

Analysen enligt matrisen ovan ger en bra bild av möjligheterna att cykla på ett säkert sätt i blandtrafik med avseende på motorfordonens antal och hastighet. I syftet att identifiera saknade länkar ger metoden ett bra resultat. Utöver detta finns dock ett antal viktiga aspekter i detaljutformningen för att stråken ska bli väl fungerande. På sträckor berör det framförallt cykelvägens bredd och geometri, belysning och beläggning.

Korsningspunkterna behöver vara säkra med låga hastighetsbegränsningar för motorfordonen, i de fall korsningen inte sker planskilt.

FÖRSLAG PÅ MÅLBILD

REGIONALA STRÅK

Syftet med målbilden är att identifiera viktiga regionala stråk. Processen för detta beskrivs i kapitlet, Arbetssätt, ovan. I första hand utgörs de regionala stråken av kopplingar mellan närliggande kommunhuvudorter.

Viktigt i målbilden har också varit att koppla ihop tätorter med sina kommunhuvudorter och större kollektivtrafikhållplatser (järnvägsstationer och motorväghållplatser). Stråken har valts utifrån att så många som möjligt ska få nytta av de planerade stråken. Detta innebär bland annat att orter och målpunkter som ligger inom relativt kort avstånd från varandra ingår. Även stråk där tätorter och andra målpunkter ligger på rad, och därmed ökar potentialen, föreslås i målbilden.

Målbilden presenteras grafiskt i bild 1 nedan men presenteras tydligast på den storymap som tagits fram i arbetet och som länkats i föregående kapitel. Kartan gör ingen skillnad på typ av stråk (stråk mellan kommunhuvudorter och kommunala stråk) enligt tabell 2 och 3 nedan. I stråken mellan kommunhuvudorter finns även kopplingar mellan tätorter och respektive kommunhuvudort. Dessa delsträckor kan utgöra etapper vid utbyggnad.

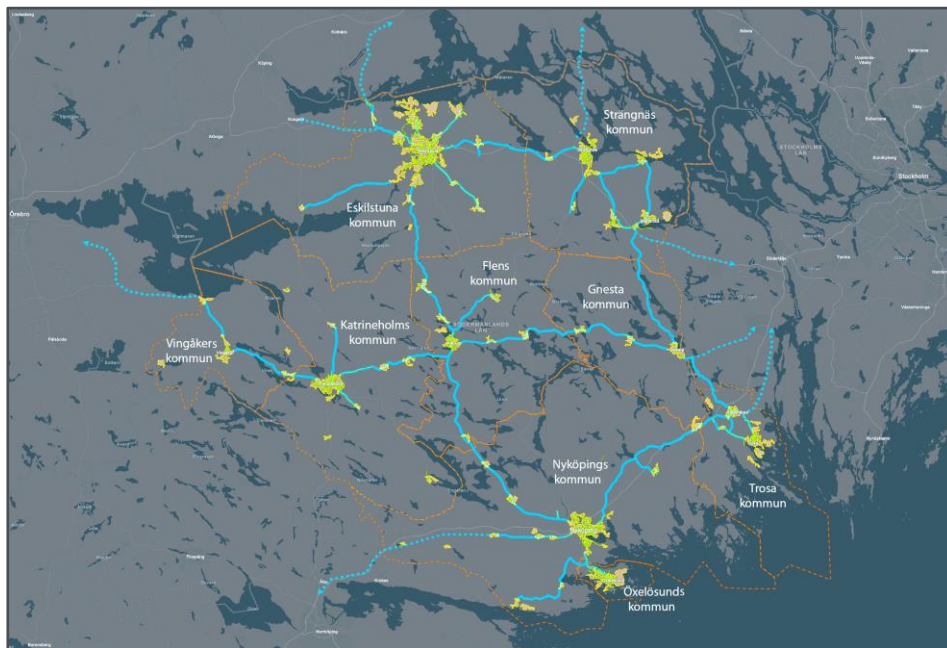


Bild 1. Förslag på målbild.

Totalt tio mellankommunala stråk enligt Tabell 2 nedan har bedömts som intressanta att prioritera. Listan nedan är utan prioritetsordning.

Tabell 2. Stråk mellan kommunhuvudorter.

Stråk	Fjärrort	Fjärrort 2	Närorter
1	Nyköping	Oxelösund	Arnö
2	Nyköping	Flen	(Skavsta) Stigtomta Vrena Bettna
3	Nyköping	Trosa/Vagnhärad	Sjösa Tystberga Kvegerö (Västerljung)
4	Vingåker	Katrineholm	Baggetorp
5	Katrineholm	Flen	Valla Sköldinge
6	Flen	Gnesta	Skebokvarn Sparreholm Stjärnhov Björnlunda
7	Gnesta	Trosa/Vagnhärad	(Sund)
8	Gnesta	Strängnäs	Läggesta Åkers styckebruk
9	Flen	Eskilstuna	(Orrhammar) Mellösa Hälleforsnäs Bälgviken Hällsta Skogstorp
10	Eskilstuna	Strängnäs	Kjulaås (Kjula industriområde) Härad

KOMMUNALA STRÅK

Förutom de regionala stråken (mellan olika kommuner) finns ett antal stråk som, med tanke på storlek på tätorter och avstånd, bedömts som viktiga för att koppla ihop tätorter med sin huvudort. Dessa stråk går endast inom en och samma kommun. Tätorter som täcks in i stråken enligt Tabell 2 ovan är inte med i Tabell 3 nedan.

Tabell 3. Stråk mellan kommunhuvudorter och tätorter.

Stråk	Huvudort	Tätort	Närort
E1	Eskilstuna	Ärla	Hällberga
E2	Eskilstuna	Torshälla	-
E3	Eskilstuna	Kvicksund	Hällbybrunn Tumbo
E4	Eskilstuna	Alberga	-
E5	Eskilstuna	Sundbyholm	Skiftinge
F1	Flen	Malmköping	-
K1	Katrineholm	Forssjö	-
K2	Katrineholm	Bie	-
N1	Nyköping	Jönåker	Bergshammar Svalsta (Enstaberga)
N2	Nyköping (Oxelösund)	Nävekvarn	(Buskhyttan)
S1	Strängnäs	Merlänna	-
S2	Strängnäs	Stallarholmen	-
S3	Stallarholmen	Mariefred	-
S4	Åkers Styckebruk	Mariefred	Läggesta
T1	Vagnhärad	Västerljung	-
V 1	Vingåker	Läppe	-

JÄRNVÄGSSTATIONER OCH MOTORVÄGSHÅLLPLATSER

Förutom tätorter, med den service, bostäder och arbetsplatser som finns där, har kollektivtrafik och då särskilt järnvägsstationer bedömts som viktiga. Samtliga järnvägsstationer finns inne i tätorter, förutom Läggesta station, som med sitt läge fungerar som viktig knutpunkt för tätorterna Åkers Styckebruk och Mariefred. Denna koppling är med som S4 i Tabell 3 ovan. Två motorvägshållplatser har också identifierats som viktiga målpunkter; Tystberga och Lästringe. Båda ligger längs med E4:an och på stråket mellan Nyköping och Vagnhärad. Tystberga tätort föreslås få en koppling ut till motorvägshållplatsen Tystberga Trafikplats

STÖRRE ARBETSPLATSER

Framför allt har två större arbetsplatser utanför tätort identifierats. Skavsta flygplats i Nyköpings kommun och Eskilstuna logistik i Eskilstuna kommun. Skavsta kan nås genom den föreslagna länken Nyköping-Flen och som en etapputbyggnad från Nyköping.

REKREATIONSCYKLING – NÄCKROSLEDEN

Näckrosleden är en rekreativ cykelled som går över hela Sörmland. Leden har varit med som ett underlag i arbetet. För vardagscykling, framför allt pendling, har den dock inte gett ytterligare möjligheter att cykla. På några ställen, exempelvis föreslaget stråk N1 mellan Nyköping (Oxelösund) och Näveksvarn.

BARNPERSPEKTIVET

Barnperspektivet är viktigt, inte minst för att skapa förutsättningar för vanan att cykla tidigt och för att öka barn och ungas egen rörlighet. I samband med att de lokala näten i de större tätorterna studerades tillsammans med respektive kommun så studerades även målpunkter, exempelvis skolor och förskolor. Detta är dock inget som syns specifikt i den regionala målbilden eftersom målpunkterna oftast sammanfaller med redan utbyggda stråk inom tätort. Vid de fall de inte gör det har analysen bedömt att det är för långa sträckor för barn och unga att cykla till och det bör snarare hänvisas till kollektivtrafik. När nätet byggs ut enligt målbilden ska dock detta göras med tanke på barns och ungas möjlighet att själva kunna cykla. Lämpliga åtgärder för varje sträcka avgörs i senare skede. I kapitel *Utbyggnad av nätet* ges en grov beskrivning av föreslagna åtgärder. De åtgärder som föreslås vid utbyggnad är i första hand cykelbanor eller friliggande cykelvägar. Den tydliga separeringen detta innebär gör att sträckan fungerar väl även för barn och unga. Utöver detta behöver korsningspunkterna hanteras så att de blir säkra.

POTENTIALSTUDIE

Regionförbundet Sörmland tog, tillsammans med regionförbundet Västmanland och Region Örebro län, år 2019 fram en potentialstudie. Studien genomfördes av VTI, statens väg- och transportforskningsinstitut. Studien var ett pilotprojekt med syftet att göra en regional analys av cykling. I studien lyftes stråk som bedöms ha stor potential fram. Studien har använts i processen som lett fram till den föreslagna målbilden genom att fungera som checklista. I de flesta fall stärker och bekräftar potentialstudien förslagen i målbilden.

KOPPLING TILL NÄRLIGGANDE REGIONER

Den naturliga kopplingen i form av arbetsplats eller större tätort i närliggande län. De kopplingar som identifierats som intressanta för cykeltrafik är framför allt Gnesta och Vagnhärad mot Södertälje/Stockholm och Eskilstuna mot Västerås, via Kvikksund. På längre sikt finns även behov av andra kopplingar enligt Tabell 4 nedan. I första hand är framför allt kortare kopplingar över länsgränsen intressanta.

Tabell 4. Stråk till närliggande regioner

Stråk	Huvudort	Grannkommun
R1	Eskilstuna	Västerås
R2	Eskilstuna	Kungsör
R3	Strängnäs	Enköping
R4	Gnesta	Södertälje/Stockholm

Stråk	Huvudort	Grannkommun
R5	Vagnhärad	Södertälje/Stockholm
R6	Nyköping	Norrköping
R7	Vingåker	Örebro

LOKALNÄT INOM TÄTORTER

Cyklennätet är generellt betydligt bättre utbyggt inom tätorter än mellan tätorterna. Detta beror på att potentialen för cykling är betydligt större inom tätorterna.

Analysen visar på att det finns saknade länkar även inom tätorter. Även om det ofta finns alternativa vägar i de flesta fall så innebär saknade länkar en försämrad kvalitet för cyklisterna. Det är i första hand större gator där flödena av motorfordon är så pass stora att gatorna bedöms som olämpliga att cykla på i blandtrafik. På dessa gator behövs cykelbanor som kopplar samman cykelnätet.

Det gator som är olämpliga är i första hand de större gatorna med höga motorfordonsflöden. Dessa gator är också i allmänhet de genaste kopplingarna mellan olika områden i de större tätorterna. Man bör därför särskilt motivera om en gata inte behöver göras lämplig för cykeltrafik. I uppdraget gjordes en förfrågan till de nio kommunerna i regionen om vilka gator som är olämpliga att cykla på. Undersökningen bekräftade och kompletterade bilden av vilka som är de saknade länkarna. De särskilt utpekade målpunkterna, som exempelvis skolor, sjukhus och hållplatser är i allmänhet möjliga att nå med cykel. En utbyggnad av cykelnätet längs med de gator där det är bedöms som olämpligt att cykla är dock ytterst viktig för att förenkla cyklande och göra det mer attraktivt att cykla. Lämpligheten att cykla bedöms bland annat av trafiksäkerhetskriterier (hastighet och motorfordonsflöden) enligt tabell 1 i kapitlet *Cyklisters anspråk* ovan, men också behov som nämns i kapitlet *Övriga aspekter*.

UTBYGGNAD AV NÄTET

Målbilden är ett långsiktigt planeringsunderlag. Utbyggnad bör i första hand ske utifrån huvudorterna. Målbilden bör också vara med som underlag vid utbyggnad av exempelvis 2+1-vägar. I samband med detta bör alltid en bedömning göras av om cykelbanor bör byggas ut längs med sträckan eller om den inte är av vikt för de cyklande. I övrigt föreslås en strategi där man arbetar sig ut från kommunhuvudorterna. De regionala stråken (mellan två kommuner) byggs därmed ut från två håll, där länken över kommungränsen i allmänhet blir den sista.

Tabell 5. Utbyggnadsbehov, regionala stråk

Stråk	Fjärrort	Fjärrort 2	Utbyggnadsbehov
1	Nyköping	Oxelösund	Utbyggt
2	Nyköping	Flen	Cykelbana längs med väg 52 och 221. Etapp fram till Skavsta. Parallellt med väg 52/221 genom Bettna

Stråk	Fjärrort	Fjärrort 2	Utbyggnadsbehov
3	Nyköping	Trosa/Vagnhärad	Cykelbana längs med förbi Låstringe. Koppling till Tystberga.
4	Vingåker	Katrineholm	Cykelbana längs med väg 52
5	Katrineholm	Flen	Befintlig cykelbana och bygdeväg längs väg 55/57 mellan Katrineholm och Sköldinge. Ny cykelbana från Sköldinge till Flen
6	Flen	Gnesta	Cykelbana längs med väg 57. Kortare sträckor med befintlig cykelbana
7	Gnesta	Trosa/Vagnhärad	Cykelbana på länsväg öster om Sillen. Stockholms län
8	Gnesta	Strängnäs	Cykelbana längs med väg 223 kompletterat med mindre vägar från Gnesta till Läggesta.
9	Flen	Eskilstuna	Cykelbana längs med länsväg via Hälleforsnäs och Hållsta.
10	Eskilstuna	Strängnäs	Cykelbana längs med länsväg via Kjulaås och Härad. Koppling från Kjulaås till Eskilstuna logistik

Tabell 6. Utbyggnadsbehov, internkommunala stråk

Stråk	Huvudort	Tätort	Utbyggnad
E1	Eskilstuna	Ärla	Befintlig cykelväg

Stråk	Huvudort	Tätort	Utbyggnad
E2	Eskilstuna	Torshälla	Befintlig cykelbana
E3	Eskilstuna	Kvicksund	Utbyggnad av cykelbana planerad
E4	Eskilstuna	Alberga	Cykelbana längs med väg 230
E5	Eskilstuna	Sundbyholm	Befintlig cykelbana
F1	Flen	Malmköping	Cykelbana längs med väg 55. Befintlig cykelbana finns på kortare sträcka,
K1	Katrineholm	Strängsjö	Via Forssjö. Befintlig cykelbana Katrineholm till Forssjö. Cykelbana längs med länsväg Forssjö till Strängsjö
N1	Nyköping	Jönåker	Cykelbana längs med länsväg från Svalsta. Anslutning till befintligt cykelstråk Nyköping till Svalsta.
N2	Nyköping (Oxelösund)	Nävekarv	Cykelbana längs med länsväg. Dela av sträckan lågtrafikerad väg som har grön standard redan idag. Samdragning med Näckrosleden mellan Nyköping och Oxelösund. Kan förlängas in i Östergötland, framför allt ur rekreativt perspektiv.
S1	Strängnäs	Merlänna	Cykelbana längs med väg 55.
S2	Strängnäs	Stallarholmen	Cykelbana längs med länsväg
S3	Stallarholmen	Mariefred	Cykelbana längs med länsväg
S4	Åkers Styckebruk	Mariefred	Befintlig cykelbana

Stråk	Huvudort	Tätort	Utbyggnad
T1	Vagnhärad	Västerljung	Flera sträckningar möjliga.
V 1	Vingåker	Läppe	Cykelbana längs med väg 52