



# BRT-stationer längs E22 i Kalmar län

## Förutsättningar och handlingsplan

2018-12-12





# Administrativa uppgifter

## Beställare

### Regionförbundet i Kalmar län

Lina Andersdotter  
Handläggare Infrastruktur  
Tel: 0480 - 44 83 41  
Mobil: 0725 - 75 64 90  
lina.andersdotter@rfkl.se

Mats Gunnarsson  
Samordnare Infrastruktur  
Tel: 0480 - 44 83 41  
Mobil: 0725 - 75 64 90  
mats.gunnarsson@rfkl.se

## Konsult

### ÅF-Infrastructure AB

Hallenborgs gata 4  
Box 585  
201 25 Malmö  
Telefon 010 - 505 00 00  
Säte i Stockholm  
Org.nr 556185-2103  
www.afconsult.com

Niklas Ruijsenaars  
Samhällsplanerare  
Tel: 010 - 505 73 00  
Mobil: 0705 - 12 13 41  
niklas.ruijsenaars@afconsult.com

Helena Denvall  
Trafikplanerare  
Tel: 010 - 505 61 80  
Mobil: 0735 - 66 26 93  
helena.denvall@afconsult.com



## Innehållsförteckning

1	Inledning.....	4
1.1	Bakgrund .....	4
1.2	Uppdragsbeskrivning .....	4
2	Förutsättningar .....	6
2.1	BRT-stationerna .....	6
2.2	Västervik.....	6
2.3	Oskarshamn .....	8
2.4	Mönsterås .....	9
2.5	Kalmar.....	10
2.6	Torsås .....	11
2.7	Sammanställning .....	12
3	Handlingsplan .....	13
3.1	Målbild.....	13
3.2	Tidplan .....	13
3.3	Fortsatt arbete.....	14
	Bilaga – Tidigare utredningar .....	16



# BRT-STATIONER LÄNGS E22 I KALMAR LÄN

## 1 Inledning

### 1.1 Bakgrund

Väg E22 sträcker sig från Malmö till Norrköping via Blekinge och Kalmar län. Vägen är av riksintresse och är ett nationellt och regionalt stråk som förbinder Skåne, Blekinge, Öland, Östra Småland och Östergötland. I *Regional transportplan för Kalmar län 2014–2025* beskrivs Ostkuststråket (E22) som att det fyller en viktig funktion på internationell, nationell, mellanregional, regional och lokal nivå. Stråket är en viktig sammanhållande länk för sydöstra Sverige och dess kontakt med omvärlden.

Kalmar Länstrafik (KLT) har, tillsammans med andra trafikorganisatörer i angränsande län samt Regionförbundet, identifierat väg E22 från Karlskrona till Norrköping som lämplig sträcka för ett regionalt superbusskoncept. Projektet har som syfte att binda ihop kustkommunerna, gynna pendling och miljö samt i viss mån kompensera för bristen av järnvägsförbindelser. Busslinjen ska vara som "tåg på gummihjul" och ha en högre standard än de bussar som idag trafikerar stråket och även hållplatserna ska ha en något annan utformning/utseende. För att superbussarna ska få konkurrenskraftiga körtider föreslås både färre stopp och nya stationslägen som innebär mindre omvägar från den huvudsakliga linjesträckningen längs väg E22 än idag. På sträckan planeras därför en så kallad BRT-linje, vilket står för Bus Rapid Transit och är en beteckning för en högklassig busstrafiklösning.



Figur 1 De fem kommunerna Västervik, Oskarshamn, Mönsterås, Kalmar och Torsås längs E22

BRT-stationer föreslås i de fem kommunerna längs E22 i Kalmar län; Västervik, Oskarshamn, Mönsterås, Kalmar och Torsås. Stationernas lägen är till stor del beroende av ny- och ombyggnationer av E22 genom länet, vilket har olika tidsperspektiv för olika delsträckor.

### 1.2 Uppdragsbeskrivning

Arbetet med att planera BRT-stationerna är komplext och svåröverblickbart. Eftersom de olika stationerna och deras placering är beroende av ny- och ombyggnadsprojekt längs E22 krävs omfattande samordning mellan berörda kommuner, regionförbund, KLT och Trafikverket. Detta uppdrag har syftat till att samla samtliga berörda aktörer kring arbetet med BRT-stationerna och gemensamt ta fram en handlingsplan för implementeringen av stationerna. Uppdraget är en del av projektet *Konceptlösningar för BRT-stationer längs E22* som delfinansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden.



## BRT-STATIONER LÄNGS E22 I KALMAR LÄN

Uppdraget har genomförts i fyra olika moment:

- Sammanställning och analys av tidigare utredningar
- Platsbesök och avstämning med kommuner (ej Kalmar kommun då de inte omfattades av det ursprungliga uppdraget)
- Workshop 1 – målbild och utmaningar
- Workshop 2 – handlingsplan

Deltagare i processen har varit tjänstepersoner på Västerviks kommun, Oskarshamns kommun, Mönsterås kommun, Kalmar kommun, Torsås kommun, Trafikverket, Kalmar Länstrafik och Regionförbundet i Kalmar län. Denna rapport är en sammanställning och bearbetning av resultaten från de olika momenten och syftar framförallt till att beskriva förutsättningarna för samtliga stationer samt ge ett förslag till handlingsplan för det fortsatta arbetet.



# BRT-STATIONER LÄNGS E22 I KALMAR LÄN

## 2 Förutsättningar

Ett flertal utredningar har gjorts gällande BRT-stråket längs E22 i Kalmar län, stationerna samt de stora ombyggnadsprojekt som stationerna är kopplade till. I följande kapitel summeras utredningarna samt de förutsättningar som angetts av tjänstepersoner på kommunerna. En sammanställning av tidigare utredningar finns som bilaga sist i denna rapport. Riktlinjer för utveckling av BRT-konceptet finns att läsa i *Guidelines för attraktiv regional busstrafik – regional BRT (K2, 2016)*.

### 2.1 BRT-stationerna

Kalmar länstrafik (KLT) har tagit fram en rapport med målbilder för olika hållplatsklasser (*Målbild olika hållplatsklasser, KLT, 2018*). En av de hållplatsklasser som beskrivs är en så kallad premiumklassad hållplats/station, vilket är aktuellt vid exempelvis BRT-stationer. Vid denna typ av hållplats är kopplingen till övrig samhällsplanering viktig och trygghet, säkerhet samt service är viktiga ledord.

En BRT-station ska enligt rapporten från KLT innefatta följande kvaliteter:

- alltid ha plats för minst två bussar i rad
- ha en tydlig stationsskylt och logotype, klocka (gärna analog), karta över närområdet och skyltning inom området och till närliggande platser
- ha hög klass på statisk information och prator alternativt kontaktuppgifter för störningsinformation i brailleskrift
- en väl sammanhållen stationskänsla ska eftersträvas och plats avsättas runt hållplatsen som tillåter utveckling av butik/serviceanläggning i närheten om sådan service saknas
- parkering för cykel och bil ska rymmas i direkt anslutning till BRT-stationen och anslutande vägar
- planskild korsning för gång- och cykeltrafik (ska finnas med redan i projekteringsstadiet)
- om vägen håller hastighetsstandard 100 (mittseparering 2+1) ska BRT-stationen vara avskild från vägbanan

### 2.2 Västervik

I Västerviks kommun passerar E22 väster om Västerviks stad, och har i dagsläget en trafikplats med infart till staden norrifrån. Det finns planer på en ny infart söder om den befintliga, där också en BRT-station kan anläggas. En annan möjlig placering för en BRT-station är i anslutning till befintlig busshållplats vid Jenny vändplan. I Figur 2 visas stationens möjliga placeringar.



## BRT-STATIONER LÄNGS E22 I KALMAR LÄN



Figur 2 Möjliga placeringar av BRT-station

### Tidigare utredningar

Förprojektering har gjorts för den nya infarten från E22, och i samband med detta har ett utformningsförslag för ny station tagits fram. Busshållplatser för linjetrafiken på E22 föreslås placeras utmed den föreslagna trafikplatsens ramper söderut. Busshållplatser för lokaltrafiken föreslås på infarten direkt öster om trafikplatsen i pendelparkeringens närhet. Lokalbussar kan antingen vända i trafikplatsens västra droppcirkulation eller färdas vidare ut på E22. Hållplatslägena utrustas med yta för cykelparkering i direkt anslutning, och en större cykelparkering med tak föreslås i anslutning till pendelparkeringen.

Utöver ett stationsläge vid Västervik är kommunen intresserade av ytterligare en BRT-station vid Gamleby, vilket ej behandlas närmare i denna rapport.

### Status

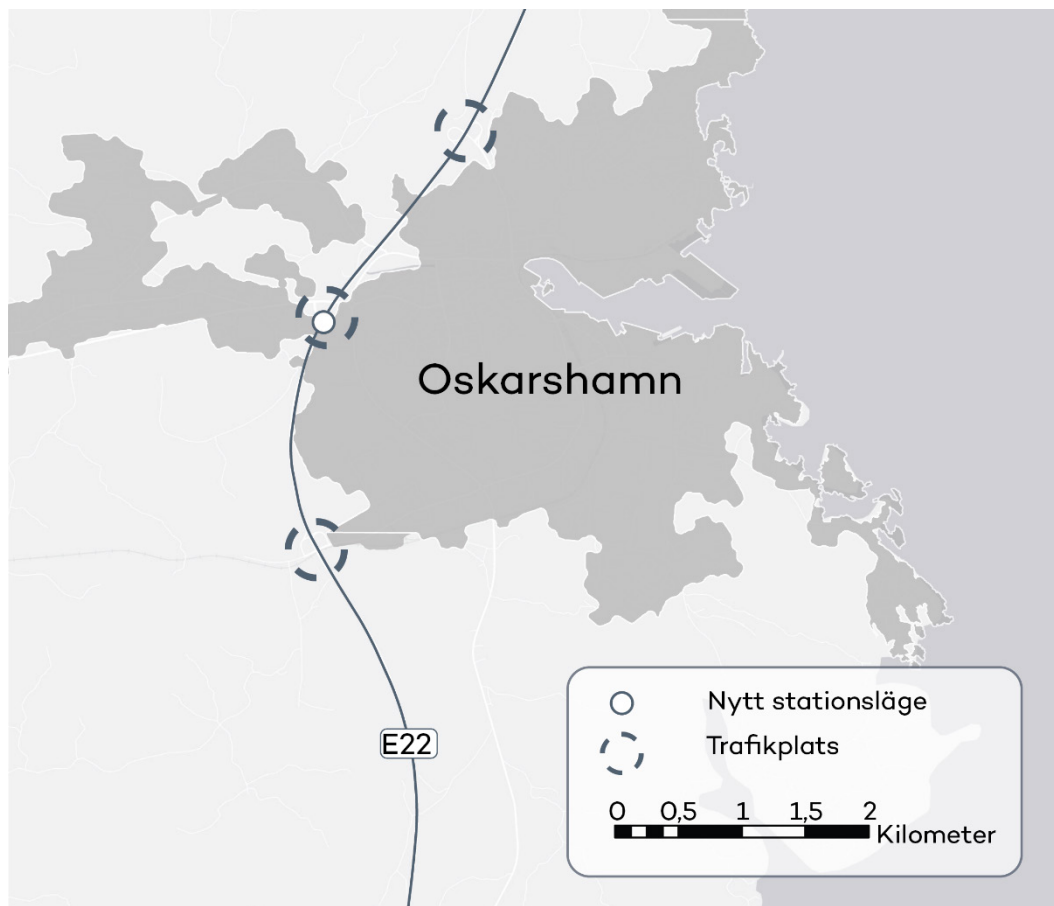
Västerviks kommun upprättar för tillfället (hösten 2018) en utredning för att ta fram en tidplan för den nya infarten. Trafikplatsen kräver en vägplan och Trafikverket har för närvarande inget planärende. Ansvaret för att driva projektet vidare ligger alltså än så länge hos kommunen. Eftersom det råder osäkerhet kring om och när det kan bli aktuellt med en ny södra infart är det möjligt att BRT-stationen anläggs i anslutning till befintlig hållplats vid Jenny vändplan istället om det visar sig att den södra infarten inte kan realiseras inom överskådlig framtid.



## BRT-STATIONER LÄNGS E22 I KALMAR LÄN

### 2.3 Oskarshamn

Oskarshamn har i dagsläget tre trafikplatser längs E22. Trafikplats södra och Trafikplats centrum planeras att byggas om för att förbättra trafikflödet. BRT-stationen är tänkt att placeras vid Trafikplats centrum, se Figur 3.



Figur 3 De tre trafikplatserna i Oskarshamns kommun och BRT-stationens tilltänkta placering

#### *Tidigare utredningar*

Resultatet av utredningarna för stationen och trafikplatserna är en lösning med en station söder om mellersta trafikplatsen med hållplatslägen på båda sidor av E22. En pendlarparkering på 40 parkeringsplatser behövs men kan samnyttjas med ett handelsområde i närheten. Det poängteras att det är viktigt att stasbusstrafiken synkas till superbussarna samt att stationsmiljön blir attraktiv med stödsäker cykelparkering, väderskydd och trygg miljö i anslutning till hållplatserna.

#### *Status*

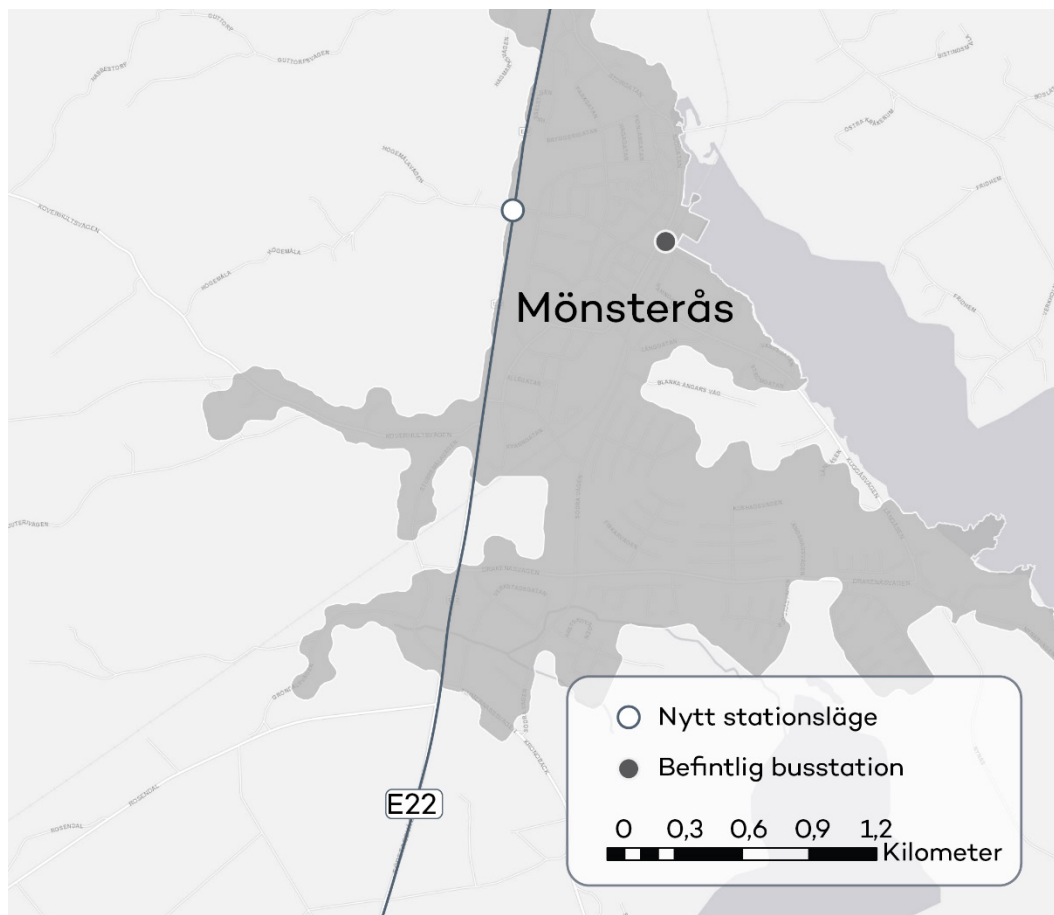
BRT-stationens placering har sedan den senaste utredningen flyttats längre norrut, på accelerationssträckorna, vilket kommunen och Trafikverket är överens om. I projektet återstår utformningsfrågor och säkerställning av att VGU uppfylls, vilket är komplicerat att få till i denna miljö. En handelsetablering i närområdet planeras att bli klar i slutet av år 2019.



## BRT-STATIONER LÄNGS E22 I KALMAR LÄN

### 2.4 Mönsterås

E22 passerar Mönsterås längs tätortens västra utkant. I samband med ombyggnation av E22 kan BRT-stationen placeras vid den nya trafikplatsen och infarten till Mönsterås centrala delar, se Figur 4.



Figur 4 Tänkt placering av BRT-station samt läge för befintlig busstation

#### Tidigare utredningar

Ett flertal utredningar har gjorts för sträckan E22 genom Mönsterås. Sträckan är starkt trafikerad med flera anslutande vägar, korsande järnvägsspår och trafiksignaler. För att öka kapaciteten och säkerheten har Trafikverket som ambition att vägen ska byggas om till mötesfri väg med målstandarden 100 km/h. På sträckan finns det även behov av kollektivtrafikhållplats(er), både för stråktrafik och som bytespunkt. Antalet in- och utfarter från E22 till tätorten ses därför över och samtidigt ska resecentrum omlokaliseras västerut till E22.

Olika studier har resulterat i ett planprogram och en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Samtliga aktörer var år 2015 överens om kollektivtrafikhållplatsens framtida läge; vid Åsevadsgatans korsning med E22. Den senaste ÅVS:en kom aldrig i hamn, men processen att återuppta den har inletts (maj 2018).

#### Status

Det råder för tillfället (hösten 2018) osäkerhet kring trafikplatsens placering och därmed också BRT-stationens placering, vilket beror på att det inte går att uppfylla VGU-krav på den enligt kommunen önskvärda platsen. Diskussioner mellan kommunen och

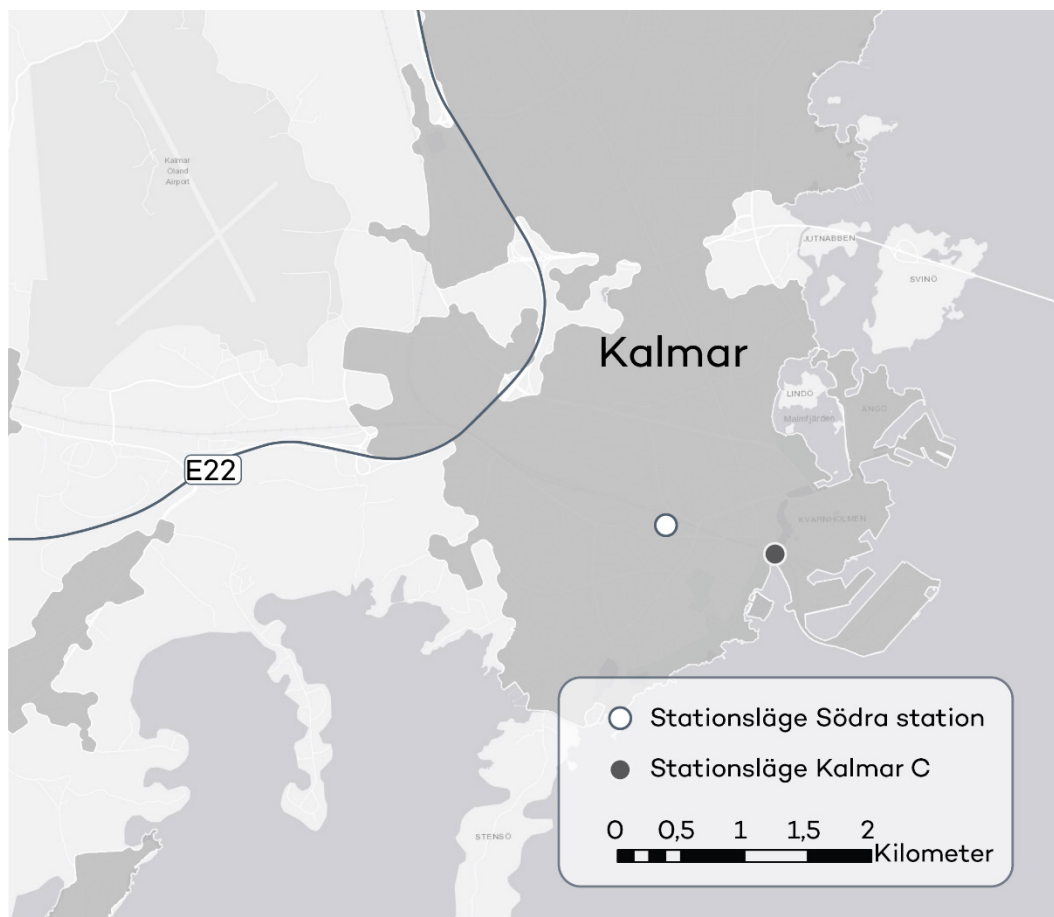


## BRT-STATIONER LÄNGS E22 I KALMAR LÄN

Trafikverket pågår och en avsiktsförklaring ska göras under våren 2019. Projektet kräver en vägplan och ligger relativt långt fram i tiden som en eventuell del av nästa nationella plan.

### 2.5 Kalmar

I Kalmar kommun passerar E22 Kalmar stads västra del medan Kalmar Centralstation ligger i de centrala delarna av staden vilket kan ses i Figur 5.



Figur 5 Möjliga lägen för BRT-station vid nuvarande och eventuell framtida centralstation

#### Status

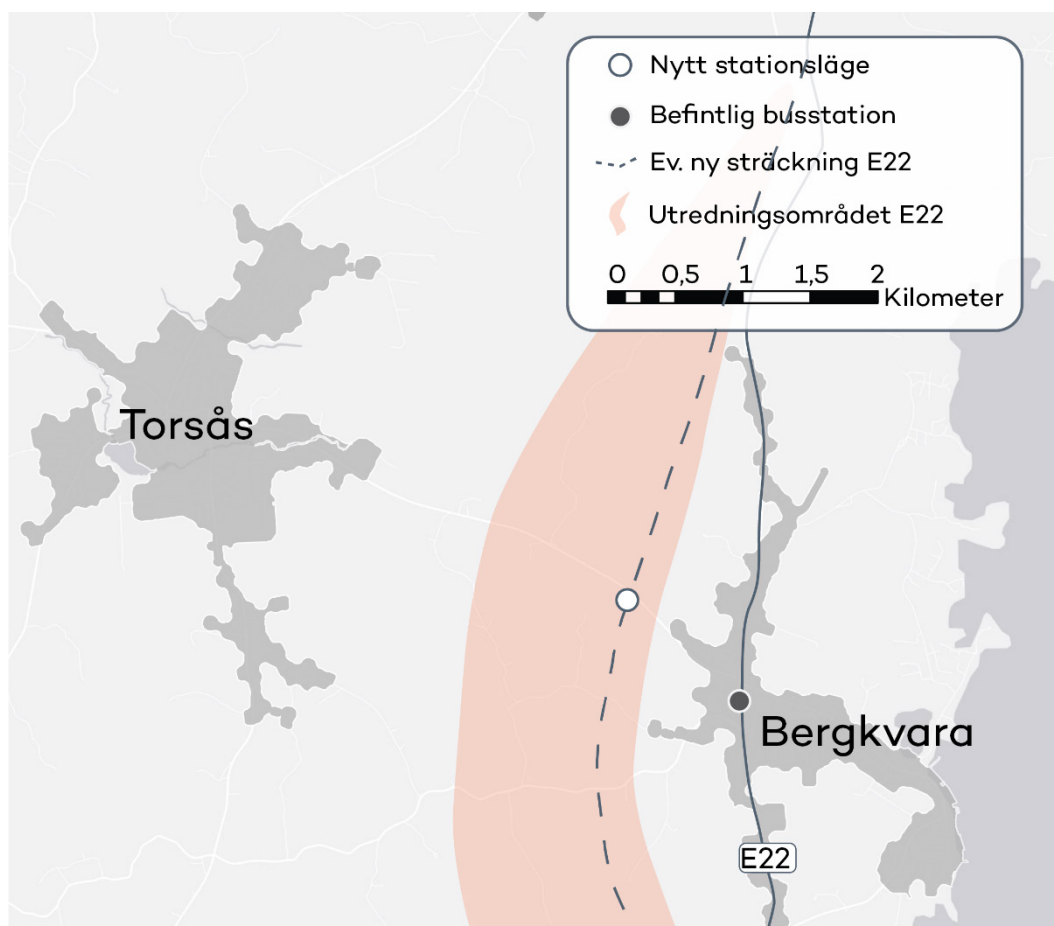
I Kalmar är inriktningen att en kommande BRT-station samlokaliseras med Kalmar Centralstation. För tillfället pågår en förstudie, medfinansierad av EUs strukturfondsprogram Småland och Öarna, kring framtida lägen för centralstationen. Studien berör två alternativa lokaliseringar; den ena avser en upprustning av nuvarande spår- och stationsområde i södra kanten av Kvarnholmen och det andra en ny placering knappt en och en halv kilometer västerut vid Brageplan/Södra station. Om förstudien visar att det är möjligt att gå vidare med båda alternativen kommer fördjupade utredningar att behöva göras för båda platserna. Kommunens ambition är att föra in objektet Kalmar Centralstation i nästa omtag i den nationella och regionala infrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033. Det innebär att ett fullgott underlag för kommunens beslut om val av alternativ bör finnas framme runt årsskiftet 2019/20.



## BRT-STATIONER LÄNGS E22 I KALMAR LÄN

### 2.6 Torsås

E22 genom Bergkvara är en av de återstående flaskhalsarna genom Kalmar län, och en förbifart med mötesfri motortrafikled ska upprättas mellan Bergkvara och Torsås. En BRT-station planeras vid den trafikplats och infart som kommer att leda till Torsås och Bergkvara. Figur 6 visar det föreslagna stationsläget och den planerade nya sträckningen av E22.



Figur 6 Den nya sträckningen för E22 och dess utredningsområde, med BRT-station vid ny trafikplats

#### Tidigare utredningar

Förbifart Bergkvara ger möjligheter till en strategiskt placerad station längs E22 som kan serva kommunens tre huvudorter Torsås, Bergkvara och Söderåkra. Läget för den föreslagna trafikplatsen i korsningen med Torsåsvägen (väg 504) behöver analyseras vidare med hänsyn till vägens funktion och industriverksamhet i närområdet.

Den senaste ÅVS:en blev färdigställd år 2015 och sedan dess har projektet inte rört sig framåt.

#### Status

Förbifart Bergkvara ligger med i nationella och regionala transportplanen med senaste byggstart år 2024-2029.

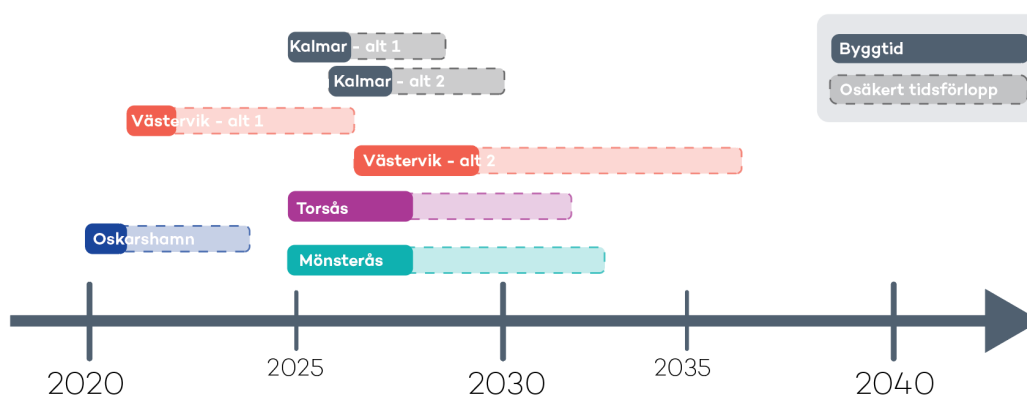


# BRT-STATIONER LÄNGS E22 I KALMAR LÄN

## 2.7 Sammanställning

Det råder i dagsläget osäkerhet kring tidplanerna för ombyggnad av E22 i de olika kommunerna. Eftersom BRT-stationerna i de flesta fall är direkt kopplade till ombyggnad av E22 är således även deras tidplaner osäkra. I vissa fall finns det också fortfarande osäkerhet kring placeringen av stationerna.

I Figur 7 nedan visas en tidslinje över trolig byggtid för projekten som är kopplade till BRT-stationerna tillsammans med osäkerheten för när projekten kan komma att byggas. I Kalmar och Västervik finns två alternativa stationsplaceringar och därmed två olika möjliga tidsförlopp. För Kalmar innebär alternativ 1 en BRT-station vid nuvarande centralstation medan alternativ 2 innebär en BRT-station vid ett nytt västligare läge för centralstationen. För Västervik innebär alternativ 1 en BRT-station vid Jenny vändplan och alternativ 2 ett nytt stationsläge vid en ny södra infart.



Figur 7 Tidslinje över byggtid och möjligt tidsförlopp för projekten kopplade till stationerna



# BRT-STATIONER LÄNGS E22 I KALMAR LÄN

## 3 Handlingsplan

I följande avsnitt presenteras en handlingsplan för fortsatt arbete med BRT-stationerna. Handlingsplanen utgår från målbilden för BRT-stationerna och utvecklar därefter en möjlig tidplan för BRT-stationerna där tidslinjen över stationernas byggtider i Figur 7 kompletteras med en analys av olika aktiviteter och deras beroenden sinsemellan. Slutligen diskuteras hur det fortsatta arbetet kan bedrivas i praktiken.

### 3.1 Målbild

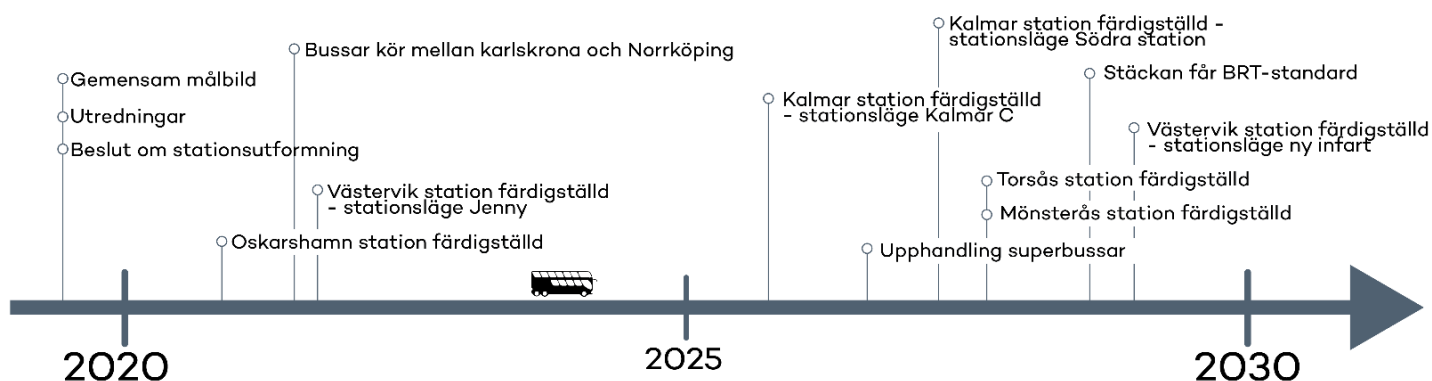
Baserat på workshop-resultaten kan konstateras att målbilden för BRT-stråket ser olika ut för olika kommuner, men att det bedöms möjligt att uppfylla olika målbilder med samma koncept. Den gemensamma målbilden för konceptet är att BRT skapar förstörade arbetsmarknader samt att trafikering med BRT-standard mellan Karlskrona och Norrköping främjar arbets- och studieresor.

Det kan också konstateras att även om det eftersträvas gemensam utformning på stationerna så är förutsättningarna väldigt olika i de olika kommunerna. De målbilder och önskvärda kvaliteter för BRT-stationerna som gäller för samtliga kommuner är följande:

- Förbättra trafiksäkerheten genom färre och säkrare stationer
- Bytesmöjligheter och god kommunikation till resten av samhället
- Pendlarparkering
- Modern station med belysning och realtidsinformation
- Service om möjlighet finns
- Ha olika nivåer på stationsstandarder

### 3.2 Tidplan

Baserat från resultatet från workshop 2 har en möjlig tidplan för det fortsatta arbetet sammanställts, se Figur 8. Tidplanen visar att stråket förväntas uppnå BRT-standard runt år 2028, medan trafikeringen på hela stråket kan komma igång redan år 2022 även om det då sannolikt enbart finns en BRT-station i Oskarshamn. Det bedöms fullt möjligt att implementera BRT-stråket i enlighet med tidplanen förutsatt att den politiska viljan i såväl kommuner som region enas kring implementeringen samt att Trafikverkets ombyggnadsprojekt längs E22 fortlöper enligt prognosen.



Figur 8 Tidplan för kritiska moment



## BRT-STATIONER LÄNGS E22 I KALMAR LÄN

I arbetet med tidplanen har det diskuterats olika scenarier för BRT-stråkets utveckling. Alla aktörer är överens om att det inte är något alternativ att vänta tills samtliga BRT-stationer kan vara färdigställda. Istället får BRT-stråket utvecklas succesivt i takt med att stationerna byggs. Huvudalternativet bör vara att få igång trafikering längs hela stråket så snart som möjligt efter att den första stationen är färdig genom att utnyttja befintliga hållplatser i övriga kommuner.

Tillfälliga stationslösningar anpassade för BRT bör undvikas då det anses bättre att lägga resurserna på de långsiktiga stationerna. Det kan dock krävas någon enklare tillfällig lösning längs E22 i exempelvis Mönsterås för att undvika tidskrävande omväg in i tätorten.

I den mån det är svårt att få igång en trafikering längs hela stråket tidigt i processen kan det vara möjligt att BRT-stråket implementeras etappvis. Det kan också vara möjligt att olika delar av stråket trafikeras av olika aktörer. Fokus i det fortsatta arbetet bör vara att åstadkomma en bra enhetlig utformning på BRT-stationerna medan trafikering och fordon är frågor som ligger längre fram i tiden. I tidplanen, Figur 8, föreslås någon form av trafikering komma igång mellan Karlskrona och Norrköping redan år 2022. Detta sker dock rimligen med befintliga bussar snarare än superbussar, vilka förväntas upphandlas först runt år 2027.

### 3.3 Fortsatt arbete

En gemensam åsikt från samtliga aktörer i BRT-processen är att det inledningsvis behöver beslutas om målbilden för BRT-stationerna för att säkerställa en gemensam bild över hur processen ska fortlöpa. Förslagsvis kan målbilden som formulerades i föregående kapitel användas som grund. Det finns även ett behov att komma fram till hur den långsiktiga trafikeringen av BRT-stråket ska utformas.

Det krävs också någon form av beslut avseende BRT-stationernas utformning. En möjlighet är att KLT tar fram ett förslag som sedan går ut på remiss hos övriga aktörer följt av ett gemensamt beslut. Utifrån de lokala förutsättningarna kommer Oskarshamn med största sannolikhet vara den station som färdigställs först, kanske redan år 2021. Hur denna station utformas kommer att sätta standarden för kommande stationer och därför är det angeläget att samtliga aktörer involveras i arbetet med stationens utformning för att säkerställa att den i stora drag går att använda även i övriga kommuner. Det är viktigt att i arbetet med stationsutformning arbeta med igenkänningsfaktorerna för BRT-stråket och att tidigt i processen anknyta detta till hur BRT-linjen kommer att se ut och fungera, både inom Kalmar län samt i Blekinge län och Östergötlands län.

Det är angeläget att kommunerna inkluderar BRT-stationerna i sin översiktsplanering och aktivt planerar för en utveckling av tätorterna som på bästa sätt maximerar nyttan med BRT-stationerna. Kommunerna behöver också tidigt i processen planera för matningstrafik till BRT-stationer samt parkering för cykel och bil. I de kommuner där BRT-stråket inledningsvis kommer att utnyttja befintliga hållplatser eller tillfälliga BRT-stationer behöver tillfälliga lösningar för matningstrafik och parkering utredas, dock utan att lägga alltför mycket resurser på tillfälliga lösningar.

Upphandling av superbussar ligger relativt långt fram i tiden, runt år 2027, och är förknippat med viss osäkerhet. Det är dock viktigt att samtliga aktörer enas om önskvärda kvaliteter för bussarna och detta kan behöva adresseras tidigare i processen, till exempel i samband med utformning av stationerna.



## BRT-STATIONER LÄNGS E22 I KALMAR LÄN

Möjligheten att ansöka om stadsmiljöavtal för delfinansiering av åtgärder kopplade till BRT-stationer har undersökts översiktligt inom ramarna för uppdraget. Då förutsättningarna skiljer sig åt för olika kommuner och det skiljer så pass mycket i tidplanen för olika stationer är det sannolikt att ansökan om stadsmiljöavtal får hanteras separat av varje kommun i takt med byggstart för respektive station. Det finns dock fördelar med att samordna arbetet med ansökan mellan kommunerna för att effektivisera och sprida kunskap. Varje kommun bör omgående utreda möjliga åtgärder och motprestationer för sin BRT-station och därefter kan kommunerna tillsammans med regionen föra en dialog med Trafikverkets nationella planerare avseende möjligheterna att gå vidare med ansökan för stadsmiljöavtal.

Den 1 januari 2019 bildas Region Kalmar län där både det nuvarande regionförbundet och KLT kommer att ingå. Det fortsatta arbetet med BRT-stationer kommer bland annat att tas upp i infrastrukturrådet, som sammanträder fyra gånger per år, där även kommunerna deltar. För framgångsrik implementering av BRT-stråket krävs det fortsatt tätt samarbete mellan samtliga berörda kommuner, regionen och Trafikverket kring bland annat de frågor som adresseras i denna handlingsplan.



# BRT-STATIONER LÄNGS E22 I KALMAR LÄN

## Bilaga – Tidigare utredningar

Nedan sammanställs de tidigare inventeringar, utredningar, ÅVS:er och övriga dokument som finns att tillgå för de platser som är tänkta till kollektivtrafikplatserna samt information kopplad till BRT-konceptet i Kalmar län.

### **Superbusskonceptet i Kalmar län**

Målbild olika hållplatsklasser	2018-08-28	Kalmar länstrafik
Förstudie av förutsättningarna för regionalt superbusskoncept i Smålandslänen	2018-04-19	
Klassificering av bytespunkter – Kalmar län	2018-04-16	Landstinget i Kalmar län
Guidelines för attraktiv regional busstrafik – regional BRT	2016-11	K2
Östersjöexpressen – ett tåg på gummihjul	2016-04	Regionförbundet i Kalmar län

### **Västerviks kommun**

Ny sydlig infart till Västervik - Planeringsunderlag och förprojektering	2017-06-16	Västerviks kommun
Samråd utökat utredningsområde för ny sydlig infart till Västervik	2017-03-08	Västerviks kommun

### **Oskarshamns kommun**

Snabbushållplats vid E22 – en utredning åt Oskarshamns	2017-07-06	Oskarshamns kommun
Åtgärdsvalsstudie Trafikplatser E22 vid Oskarshamn, TRV 2016/10838	2016-06-20	Trafikverket

### **Mönsterås kommun**

ÅVS Väg E22 genom Mönsterås med kollektivtrafikhållplats för stråktrafik UTKAST	2016-12-22	Trafikverket
Planprogram för Åsevadsgatan	2016-05-12	Mönsterås kommun
ÅVS E22 Mönsterås Kollektivtrafikanläggning	2015-11-01	Trafikverket
Diskussionsunderlag, trafikförslag alternativ 9	2015-09-11	Mönsterås kommun
Mönsterås Köping - En studie om tillgänglighet och möjlig utformning av kollektivtrafikanläggning Mönsterås/E22	2014-10-20	Mönsterås kommun

### **Torsås kommun**

Åtgärdsvalsstudie E22 Förbi Bergkvara, TRV 2015/81644	2015-05-22	Trafikverket
E22 Förbi Bergkvara, YSY004, TRV 2015/81644	2015-05-10	Trafikverket