



Oslo kommune
Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

Bydelsutvalget

BU-sak 10/2015
BUK-sak 7/2015

Dato: 12.12.2014

Deres ref: Vår ref (saksnr): 2014/1754 Saksbeh: Marianne Netland, 23431109 Arkivkode: 512.1

BU-SAK 10/2015, BYDELENS UTTALELSE TIL PLANPROGRAM FOR E6 MANGLERUDPROSJEKTET

Bydelsadministrasjonen mottok 09.12.2014 invitasjon til innspill til planprogram for E6 Manglerudprosjektet. Statens Vegvesen region øst utarbeider nå planprogrammet for prosjektet, og ønsker innspill før det legges ut på offentlig ettersyn sommer 2015.

Om E6 Manglerudprosjektet

E6 Manglerudprosjektet strekker seg fra Klemetsrud i syd til Ulven-området i nord. Prosjektet inkluderer dagens E6/Ring 3-trasé samt tunnel for ny E6 fra Abildsø til Ulven. I tillegg til riksvegnettet, må også deler av tilgrensende kommunalt vegnett inkluderes i planområdet for å sikre helheten i både kollektivtrafikk- og sykkelvegssystemene. Endelig avgrensning av planområdet er ikke avklart.

Grunnleggsdokumenter finnes her: <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6manglerud/dokumenter>

Prosjektet er delt i to etapper der kollektivtiltak og oppgradering av dagens E6 mellom Klemetsrud og Ryen er prioritert først, både i Nasjonal Transportplan 2014-2023 og i Oslopakke 3.

Det er utarbeidet en rekke alternativer, hvorav det skal avgjøres om de skal utredes videre.

Dagens vegsystem på Manglerud

E6 er en nasjonal gjennomfartsåre, innfartsåre til Oslo og intern hovedveg i Oslo. Det er betydelige problemer med støy og lokal luftforurensing, og nasjonale mål for støy og luft overskrides langs deler av strekningen. Støy er mest problematisk på strekningen fra Abildsø til Bryn. De gule og røde støysonene strekker seg 150-200 meter fra vegen ved Abildsø og



Bydel Gamle Oslo
Bydelsadministrasjonen

Besøksadresse:
Platousgate 16

Postadresse:
Postboks 9406 Grønland
0135 Oslo

Telefon: 02180
Telefaks: 23 43 10 01
Bankkonto: 13150100431
Org.nr.: 974778742

Internett: www.oslo.kommune.no

E-post: postmottak@bgo.oslo.kommune.no

ved tunnelmunningen ved Brynsenteret. Tungtrafikkandelen er 12 %. Trafikkbelastningen er langt over den tekniske standarden vegen er bygget for.

Trafikkavviklingen langs E6 nord for Klemetsrud er blitt forverret de senere år, særlig etter åpningen av Nøsttvettunnelen. Det oppstår lange køer i rushperiodene. Forsinkelsene kan vare mellom 15 og 45 min i morgenrushet.

Spesielt skaper kapasitetsproblemene i Ryenkrysset lange køer ut på E6. Mellom Ryen og Ulven er det tett mellom kryssene og alle har til dels dårlig geometri. Dette påvirker trafikkavviklingen. Manglende kollektivfelt på store deler av strekningen medfører betydelige fremkommelighetsproblemer for bussene og hindrer utviklingen av et attraktivt busstilbud gjennom planområdet.

Konsekvenser for det nærliggende vegnettet

Forsinkelsene på E6 medfører at bilistene tar til lokalvegene. Dette gjelder særlig Østensjøveien, Tvetenveien og Ytre Ringvei, som har gjennomgangstrafikk og i tillegg er det mye gjennomgangstrafikk over Nordstrandplataet. På disse vegene er det betydelig fotgjenger- og sykkeltrafikk da de også går i nærheten av skoler. Dette øker risikoen for alvorlige ulykker.

Særlig i ettermiddagsrushet vil de store avviklingsproblemene på Ring 3-delen (Ulven – Ryen) av E6 gjøre at det er raskere å kjøre E6 ned i Lodalen og Svartdalsdelen av Operatunnelen til Ryen i stedet for å kjøre normal kjørevei via Ulvensplitten. Dette skaper avviklingsproblemer i krysset i Lodalen som ikke er dimensjonert for denne ekstra trafikken og fører til ekstra køer i Vålerengtunnelen som er Oslos bratteste tunnel. Videre skaper det problemer for busstrafikken i Lodalen og til/fra Ekeberg.

Problembeskrivelse

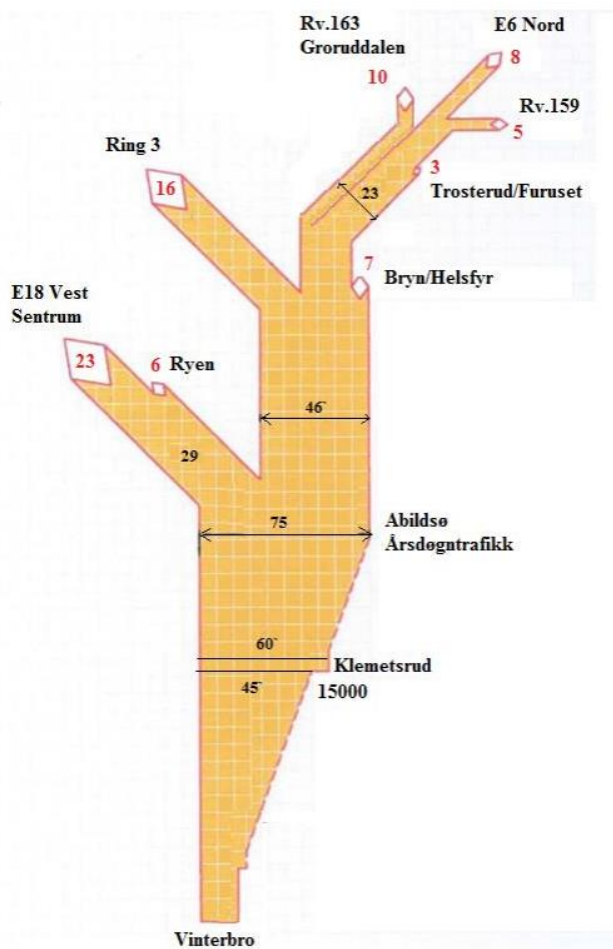
E6 gjennom Sørkorridoren fra Klemetsrud til Ulvensplitten/Alna har lav standard ift trafikkmengder og den funksjon vegen skal ha. Antall felt og vegstandard står ikke i forhold til det som er bygd ut sør for Klemetsrud og E6 nord. E18 Mosseveien har også en viktig trafikal funksjon i sørkorridoren, men har ikke en standard som tilsier dette.

E18 Mosseveien har inngående kollektivfelt og det er bygd en «straksløsning» med gang- og sykkelveg på store deler av strekningen fra Sydhavnakrysset til Fiskevollbukta. På lengre sikt må behov for kollektivfelt i begge retninger samt høystandard sykkelfelt langs Mosseveien vurderes.

I takt med trafikkutviklingen har også miljøproblemene vokst i Sørkorridoren. Store avviklingsproblemer langs E6 gjør at bilister velger lokalvegene og dermed flytter trafikken, miljø- og trafikksikkerhetsproblemene seg til lokalmiljøene.

Vegsystemet er i dag ikke designet for å sikre bussen god fremkommelighet, men det er blitt anlagt kollektivfelt der det er praktisk mulig. Det er et ønske om økt bussmating til jernbane og t-bane, men mangel på kapasitet i rushet hindrer dette. Skal målene for kollektivtrafikken nås, må bussen fremkommelighet forbedres langs korridoren og inn mot viktige knutepunkt.

Trafikkfordeling idag



Figur 6: Fordeling av trafikken fra E6 sør. Dagens trafikk (2014) i ÅDT.

En viktig forutsetning for selve utformingen av anlegget er hvordan trafikken på E6 fordeler seg. I rapporten nevnes det at ca 20 % av bilturene har lokale mål Ryen – Bryn – Helsfyr. Resten fordeler seg relativt likt mellom Oslo Sentrum – Ring 3 – Groruddalen.

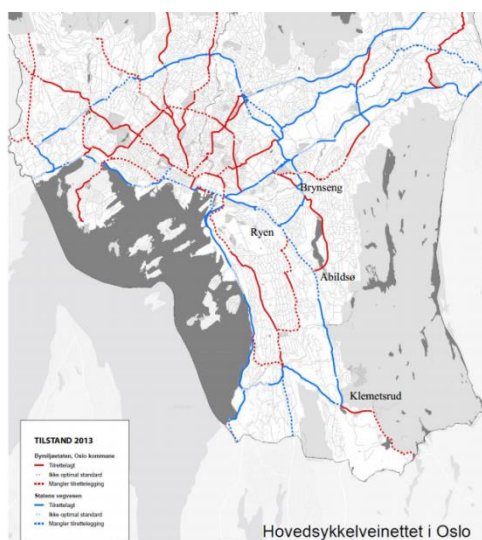
E6 mellom Klemetsrud og Ulven – Trosterud/Alnabru har i dag trafikkb belastninger varierende mellom ca ÅDT 60 000 i syd og ÅDT 75 000 ved Manglerud. Dette er høye belastninger på en 4-felts veg med god standard, men med til dels dårlig geometri og kryss som ikke holder forsvarlig standard blir avviklingen dårlig. Selv med dagens trafikk er det behov for tre felt i hver retning. I tillegg er det behov for kollektivfelt. Tungtrafikkandelen i området er stor. Ved å benytte et kombinert felt for kollektiv og tunge kjøretøy er det større mulighet for å redusere antall felt til 3 i hver retning.

Eget felt for tunge kjøretøy

Stor andel tunge kjøretøy og ønske om bedre og mer forutsigbar framkommelighet gjør det aktuelt med egne felt for disse kjøretøyene.

Sykkelprinsipper og føringer

Nasjonal Transportplan 214-2023 har som mål at all vekst i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gåing. For sykkel er målet å doble dagens sykkelandel i byene, og Oslo kommunes egen sykkelstrategi har i dag 12 % som målsetning. Ny sykkelstrategi er under utarbeidelse, og denne har et mål om en sykkelandel på minst 16 % i 2025, dvs en dobling ut fra kommunens egen reisevaneundersøkelse som viser en sykkelandel på 8 % i dag.



Figur 7: Vedtatt Hovedsykkelveinettet med ansvarsdeling stat/kommune.

Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo

Planen ble vedtatt i 1999. I sørkorridoren har Statens vegvesen ansvar for rute E6 Enebakkveien fra Bjørvika til Klemetsrudkrysset og rute E18 Mosseveien fra Bjørvika til Oslo grense i syd. Rute Ring 3 fra Ryen til Brynseng inngår også i planområdet. Oslo kommune

har ansvar for rute Ekebergveien, rute Oberst Rodes vei, rute Ljabrudiagonalen og rute Østensjøveien.

Det er nå startet opp arbeid med ny plan for sykkelvegnettet. I dette arbeidet vil sykkelveinettet bli vurdert i en større sammenheng. Både oppgradering av dagens hovedsykkelveinet og et tettere nett vil bli vurdert.

Behov for oppdatering og utbygging av sykkeltiltak innen planområdet

Målet om 12 % sykkelandel innebærer nesten 3 ganger så mange syklistene som i dag. For å få dette til må mange av dagens trafikanter endre transportvaner. I tillegg vil boligbygging i E6-korridoren og fortetting på Bryn/Manglerud produsere nye reiser. Bryn har potensiale til å bli et av Oslos viktigste kollektivknutepunkt. Det anføres at med et slikt perspektiv kan potensialet for sykkelandel også ligge høyere innenfor planområdet enn i en del andre områder i Oslo.

Aktuelle planer/prosjekter

Langs E6 fra Klemetsrud til Abildsø er det aktuelt å oppgradere dagens sykkelveg til en høystandard løsning (sykkelekspressveg) og skille sykkel og fotgjengertrafikk. Sykkelekspressvegen må kobles opp mot dagens sykkelrute i Enebakkveien ved Lambertseterveien mot rute «Østensjøveien». Ny kobling til dagens hovedsykkelrute i Enebakkveien via Smedbergveien og videre inn mot Ryen i Enebakkveien blir også vurdert. Det samme gjelder behovet for oppgradering av sykkelruten langs Ring 3 fra Ryen til Bryn/Brynseng. Spesielt gjelder dette strekningen forbi Bryn senter til Brynseng, der alternative traséer vurderes.

Viktige planprinsipper for nytt sykkelvegnett og tiltak i planområdet

Økt sykkelandel er avhengig av at det lages sykkelanlegg som er attraktive, funksjonelle, sikre, sammenhengende og universelt utformede. Langs hovedvegene Ring 3 og E6 bør sykkelvegen utformes som høystandard sykkelveganlegg. Normal standard her bør være separasjon av fotgjengere og syklistene. Det må planlegges et sammenhengende nett med få systemskifter. Relevante mål på reisen (boligområder, konsentrasjon av arbeidsplasser, utdanningsinstitusjoner og kollektivknutepunkter) må fanges opp i nettet. Sikker sykkelparkering ved knutepunkter og holdeplasser må bygges. Anleggene må driftes hele året.

Fotgjengere

Fotgjengerne kan gjerne ha andre traseer enn sykkelrutene. Atkomst til kollektivknutepunkter og holdeplasser samt forbindelser mellom skole/barnehage og boligområder er viktig.

Viktige premisser for utforming av tunneler

Veggtunneler skal utformes etter Håndbok N500. Det er bestemmelser i Tunnelsikkerhetsforskriften innarbeidet i håndboken som begrenser mulighetene for kryss i tunnel. Hovedhensikten er å unngå flaskehals med fare for kødannelser i tunnelen.

Tunnel for E6 medfører behov for samleveg i dagen. En samleveg med for lav kapasitet kan gi økt trafikk på omkringliggende boligveger. Samleveger har to viktige funksjoner:

- Samlevegen er bindeledd mellom lokalvegnett og ny E6 i tunnel
- Samlevegen utgjør nødvendig omkjøringsveg når tunnel er stengt. I fl Håndbok 511 er det sagt at alternative omkjøringsruter ved stengt tunnel skal inngå i beredskapsplanene. Trafikkflyten skal opprettholdes så godt som mulig og redusere sekundære virkninger for omkringliggende områder til et minimum.

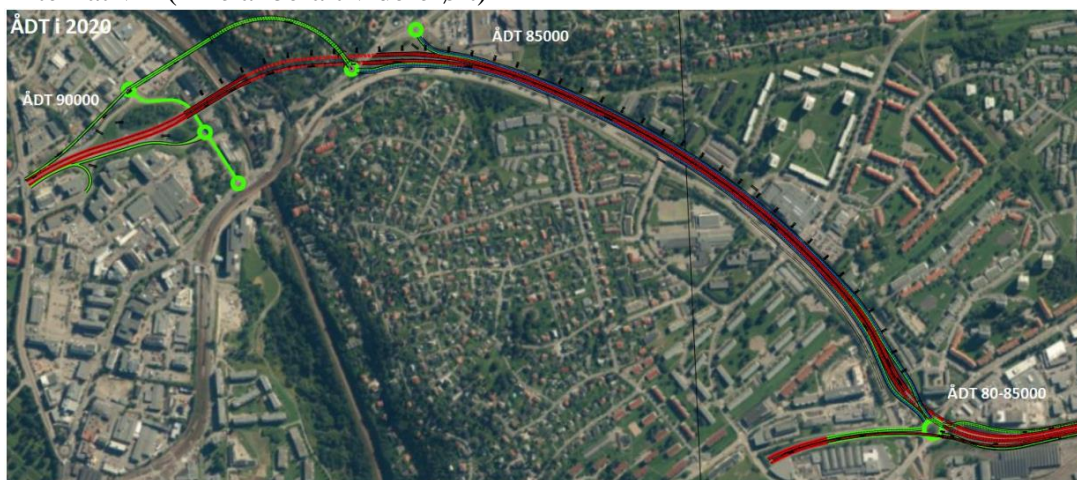
Ved større vedlikeholdsarbeider i tunnel må trafikken på E6 overføres til samlevegen. Samlet trafikkmengde i en kjøreretning blir da 45 000 biler, og det må derfor være minst 2 felt på samlevegen i hver retning.

SVRØs sammendrag og anbefaling

Hensikten med Manglerudprosjektet er å redusere de trafikkskapt miljøproblemene i boligområdene langs E6 på strekningen Klemetsrud – Teisen. Busser, syklende og gående skal gis god fremkommelighet langs E6 og internt i planområdet. Tungtrafikken skal sikres en bedre, trafiksikker og mer forutsigbar fremkommelighet langs E6 og E18 til terminalen på Sydhavna og Alnabu. Statens Vegvesens anbefaling er at alternativ 2A og 2B gir god måloppnåelse. Dette begrunnes med at de gir gode løsninger for kollektivtransport, tungtransport og lokalmiljø i planområdet. Begge alternativene anbefales utredet videre.

Kort oppsummering av de ulike alternativene

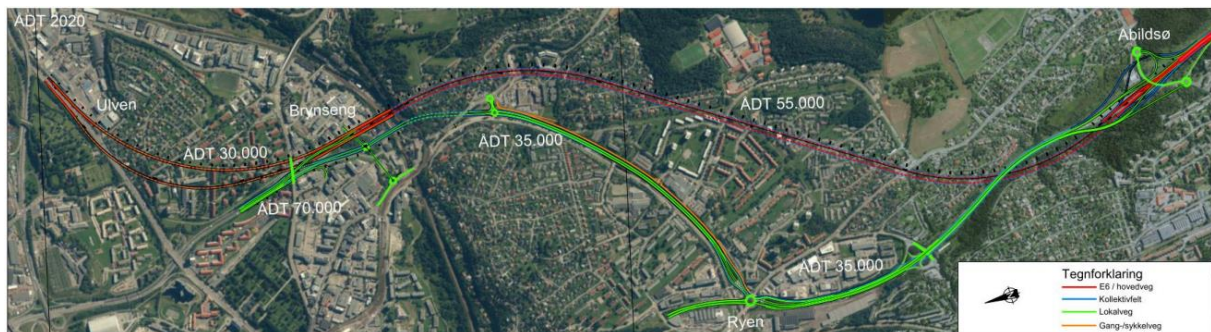
Alternativ 1 (ikke anbefalt videreført)



Medfører utvidelse og standardheving av eksisterende E6 Klemetsrud – Ryen til:

1. 2 x2 kjørefelt og 2 x 1 kollektivfelt *eller*
2. 2 x2 kjørefelt og 2 x 1 kjørefelt for kollektiv og tunge kjøretøy *eller*
3. Sørøver: 3 kjørefelt og 1 kollektivfelt
Nordøver: 2 kjørefelt og 1 felt kombinert for tunge kjøretøy og kollektivtrafikk *eller*
4. 2 x 3 kjørefelt og 2 x 1 kollektivfelt

Alternativ 2 A

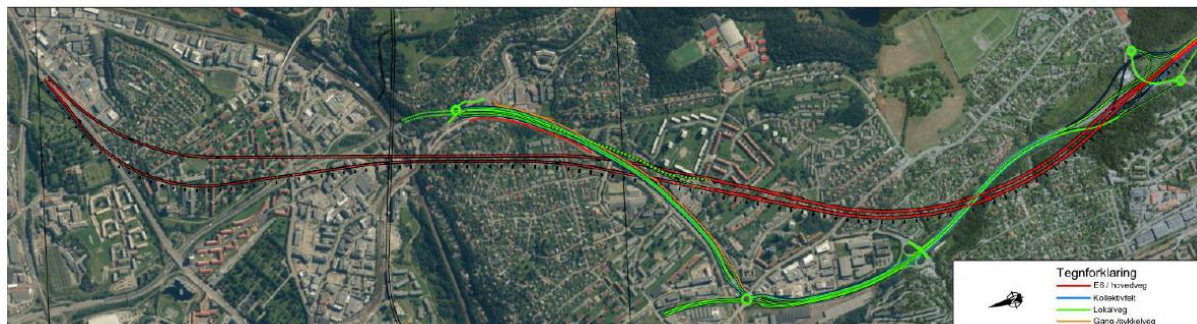


Medfører utvidelse og standardheving av eksisterende E6 Klemetsrud – Abildsø til:

1. Sørøver: 3 kjørefelt og 1 kollektivfelt
Nordøver: 2 kjørefelt og 1 felt kombinert for tunge kjøretøy og kollektivtrafikk *eller*
2. 2 x3 kjørefelt og 2 x 1 kjørefelt

Nedbygget Ryen – Bryn til gate med 2x2 kjørefelt og 2 x 1 kollektivfelt og lyskryss
Ny E6 i tunnel Abildsø-Brynseng/Brynseng-Ulven med kobling mellom E6 og Ring 3 på
Brynseng

Alternativ 2 B, ny E6 i kontinuerlig tunnel Abildsø – Ulven.



Figur 46: Oversiktsstøtne alternativ 2B. ADT i 2020.

Medfører utvidelse og standardheving av eksisterende E6 Klemetsrud – Abildsø til:

1. Sørøver: 3 kjørefelt og 1 kollektivfelt
Nordover: 2 kjørefelt og 1 felt kombinert for tunge kjøretøy og kollektivtrafikk eller
 2. 2 x 3 kjørefelt og 2 x 1 kollektivfelt
- Nedbygget Ryen-Bryn til gate med 2x2 kjørefelt og 2x1 kollektivfelt og lyskryss.
Ny E6 i kontinuerlig tunnel Abildsø-Ulven. Ring 3 kobles til E6 i fjell med
rampetilknypning i Brynsbakken.

Statens vegvesens vurdering av alternativene:

Omfattende tiltak langs dagens E6 slik det er foreslått i alternativ 1 vil kunne bedre støyproblemene noe, men på grunn av topografien vil tiltak være lite effektive i enkelte områder. Økt trafikk med større andel tynge kjøretøy vil medføre økte miljøbelastninger. Alternativ 1 er derfor vurdert til ikke å kunne oppnå mål om et bedre miljø langs E6. Alternativ 1 når ikke målet om en bedre, trafiksikker og mer forutsigbar fremkommelighet for tungtrafikken. En E6 i 2+2 kjørefelt vil heller ikke tilfredsstille nasjonale krav til E6 som nasjonal transportåre. Dersom godstrafikken skal sikres bedre fremkommelighet kan ikke dette oppnås uten at det etableres et ekstra felt i begge retninger langs E6 mellom Klemetsrud og Ulven/Alna.

Alternativ 2 A og 2 B gir mulighet for å nå målet om et bedre miljø langs E6 mellom Abildsø og Teisen og samtidig sikre tungtrafikken bedre fremkommelighet.

Tunnelalternativene 2A/2B kombinert med 4 felt mellom Klemetsrud og Abildsø har størst kapasitet. VEgles 3 felt mot nord og 4 felt mot sør, der det ene feltet er reservert for kollektivtrafikk og tunge kjøretøy, begrenses personbilkapasiteten inn til byen. Selv med dagens trafikkvolum vil dette fortsatt gi kø i morgenrushet.

Statens vegvesen vurderer alternativ 2A med dagstrekning på Brynseng som det beste tunnelalternativet. Alternativ 2B med kontinuerlig tunnel mellom Abildsø og Ulven som betydelig billigere. Tunnelalternativene 2 A og 2 B gir god måloppnåelse. De gir gode løsninger for kollektivtransport, tungtransport og lokalmiljø i området. Begge alternativene anbefales derfor videreført.

Vekting av de ulike alternativene og anbefaling

Her er Statens Vegvesens vekting av de ulike alternativene (og underalternativene).

Det prosjektutløsende i Manglerudprosjektet er å redusere de trafikkskapt miljøproblemene. Det som anbefales som grep er å bygge tunnel for å reduseres støy- og luftforurensningsplager for beboere i områdene. Samtidig tas det grep for et robust vegsystem som kan avvikle trafikken nasjonalt og lokalt. Gjennomgangstrafikken og de tunge kjøretøyene kan følge hovedvegen gjennom tunnelen. Det antas at ca. 2/3-deler av trafikken går i tunnel og at det er igjen ca 1/3 på lokalvegene (Ring 3). Tiltak for overføring av personbiltrafikk til mer miljøvennlige transportformer antas mer aktuelt å lykkes med på lokalvegene.

Referanse	TRANSPORTSYSTEM															
	HOVEDMÅL				KONSEKVENSER FOR VEGSYSTEM/KAPASITET					KONSEKVENSER FOR TRAFIKKSIKKERHET						
	Støy	Luftforurensn	Klima	Kollektiv	Sykkel	Tungtrafikk	E6	Ring 3	Samleveg	Helhet	E6	Ring 3	Annet (Svartdal, osv)	Muligheter for utbygging i etapper	Gjennomfarin	Kostnad
Alternativ 1																
Prinsipp 1 (2+K)x2							1	2	3							
Prinsipp 2 (2+K,T)x2							1	2	3							
Prinsipp 3 (2+K,T)=(3+K,T)							1	2	3							
Prinsipp 4 (3+K,T)x2							1	2	3							
Alternativ 2A																
Prinsipp 3 (2+K,T)=(3+K,T)																
Prinsipp 4 (3+K,T)x2																
Alternativ 2B																
Prinsipp 3 (2+K,T)=(3+K,T)																
Prinsipp 4 (3+K,T)x2																

Følgende farger er benyttet for vektning:

Øst
Litt dårlig
Middels
Litt god
God

Bemerkninger:

1. Gjelder kun strekningen Klemetsrud-Ryen
2. Gjelder Ring 3/E6 Ryen-Låven
3. Alternativet har ikke samleveg

Det er forutsatt at alternativene bygges ut etter gjeldende håndbøker og normaler.

For å unngå at vekst i personbiltrafikken fyller opp systemet, må det jobbes videre med andre virkemidler enn selve vegdesignet for å overføre etterspørselen i persontransport til andre og miljøvennlige transportformer.

Statens vegvesen viser også til at det må etableres virkemidler og styring for å regulere trafikk både i forhold til samordnet planlegging, politiske vedtak, prismekanismer og fysiske tiltak.

Trafikknotatet

Innledningsvis i trafikknotatet er det forklart at i Manglerudprosjektet kan mål om nullvekst nås ved å bruke virkemidler som endrer trafikalt atferd. Da er det snakk om bedre kollektivtilbud, innfartsparkering og bedre gang- og sykkelveinett. Imidlertid er det også slik at en får den største effekten i å begrense vekst i personbiltrafikken ved å lage restriksjoner på biltrafikk. Da er det snakk om virkemidler som å begrense kapasiteten på veinettet, begrense parkeringsmuligheter, øke pris på parkering og å øke prisen på å kjøre bil samt en rekke andre virkemidler som øker kostnaden og gjør det mer tidkrevende å bruke bil.

I Manglerudprosjektet har man forsøkt å modellere alternative løsninger med et trafikknivå som kan gjenspeile at man når målsetningene, men uten å ta stilling til biltrafikkreduserende virkemidler. Det opplyses om at det er stor fare for at framgangsmåten brukt i Manglerudprosjektet er et faglig blindspor. Det nevnes også at dersom det er politisk vilje til å ta i bruk restriktive virkemidler på biltrafikken for å nå målene om nullvekst, er det sannsynlig at modellresultatene i Manglerudprosjektet slik de foreligger nå, ikke gjenspeiler det «mest korrekte» trafikkbildet man får i ca år 2020. Utformingen av virkemidlene og medfølgende atferdsendring vil ha stor betydning for trafikkbildet i prosjektområdet.

Resultatene fra transportmodellen der restriktive virkemidler tas i bruk, vil med stor sannsynlighet se betraktelig annerledes ut enn de resultatene som presenteres nå.

Hva Statens Vegvesen ønsker tilbakemelding om:

E6 Manglerudprosjektet vil møte en rekke arealutfordringer i planområdet, og må takle en rekke målkonflikter underveis i planprosessen: Noe av det viktigste er:

- Vegkapasitet ift nullvekstmål for personbiltrafikken i storbyene
- Utforming, kapasitet og fremkommelighet, kopling til hovedvegnett, lokalvegnett og forholdet til eksisterende og planlagte byutviklingsområder
- Ved etablering av tunnel – hvor mye skal det legges til rette for omkjøringsveger ved tunnelstenging og hvor mye kapasitet må dette vegnettet ha?
- Hvor er de største arealkonfliktene knyttet til fremtidig vegutvidelse fra Abildsø til Klemetsrud og knyttet til fremføring av en sammenhengende høystandard sykkelveg gjennom hele området?
- Hvilke konsekvenser får det nye veganlegget for videre byutvikling?
- Hvilke konsekvenser får det nye veganlegget for nyere tids kulturminner, spesielt i Brynområdet?
- Hvor og hvordan skal vi utvikle traséer for kollektivtrafikk fra hovedvegnettet til knutepunkter som Mortensrud, Skullerud, Ryen, Manglerud og Bryn?
- Kryssutforming og plassering i området Bryn-Teisen-Ulven. Kopling mellom Ring 3 og E6 i Teisen-området
- Geotekniske og geologiske forhold
- Trafikkavvikling i byggeperioden.

Bydelsdirektørens vurdering

Det er ennå tidlig i saksprosessen og bydelen vil få saken til uttalelse ved offentlig ettersyn. Bydelsdirektøren mener det foreligger for lite informasjon til å ta stilling til planarbeidet, og avventer selve planforslaget. Bydelsdirektøren mener at det er positivt til at det arbeides med å forbedre forholdene for lokalmiljøene som er rammet av at en nasjonal transportåre går gjennom bydelen deres.

I Statens Vegvesens gjennomgang og vektning av de ulike vurderingskriteriene har ingen av de ulike alternativene fått høyeste score for sykkel. Når premisset for prosjektet er at sykkel, gange og kollektivtrafikk skal ta hovedvekten av trafikkøkningen, mener bydelsdirektøren at en må etterstrebe beste score for sykkel i alle alternativene. Bydelsdirektøren savner at sykkeltiltakene ikke er definert tydeligere, og at prosjektet beskriver dem med vage formuleringer som «det vurderes» å etablere sykkelekspressveger, og mener da at prosjektet er for lite offensiv på syklistenes vegne. For å få persontransporten over fra personbil til sykkel må det etableres sykkelekspressveger langs slike strekninger for å kunne konkurrere med bilen.

Bydelsdirektøren innstiller til bydelsutvalget å fatte følgende vedtak:

1. Bydelsutvalget er positiv til at det arbeides med å forbedre forholdene for lokalmiljøene langs E6 i form av ny Manglerudtunnel. Likevel stiller bydelsutvalget spørsmålsteget ved om Manglerudprosjektet er offensiv nok når det gjelder målsetningene om at all vekst i trafikken skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk når prosjektet beskriver sykkeltiltak med vage formuleringer som «det vurderes» å etablere sykkelekspressveger. For å få persontransporten over fra personbil til sykkel må det etableres sykkelekspressveger langs slike strekninger for å kunne konkurrere med bilen.

Bydel Gamle Oslo

Lasse Østmark
bydelsdirektør

Randi Nagelhus
avdelingsdirektør

Vedlegg:

1. [Manglerudprosjektet – Trinn 3 – systemanalyse, alternativsøk og anbefaling - Mulighetsstudie](#)
2. [Vurdering av dagens veg og funksjon](#)
3. [Trafikkanalyse](#)
4. [Vurderte og forkastede alternativ](#)
5. [Støy](#)
6. [Utredning av transport og vegnett - Sørkorridoren](#)