

Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan 2025

Följande är en redogörelse av Göteborgs Stads samlade önskemål och synpunkter på det lokala kollektivtrafikutbudet. Inspelet till Trafikplan 2025 utgår från de frågeställningar som Västtrafik har skickat till Göteborgs Stad inför dialogmötena som planeras till hösten 2023, men i inspelet lyfts även övriga önskemål och synpunkter som bedöms bidra till uppfyllelse stadens styrande dokument. Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan 2025 har tagits fram i samverkan med följande förvaltningar.

Exploateringsförvaltningen
Förvaltningen för funktionsstöd
Idrotts- och föreningsförvaltningen
Socialförvaltningen Centrum
Socialförvaltningen Hisingen
Socialförvaltningen Nordost
Socialförvaltningen Sydväst
Stadsledningskontoret
Stadsbyggnadsförvaltningen
Stadsmiljöförvaltningen
Utbildningsförvaltningen
Äldre samt vård och omsorgsförvaltningen

Då trafikplan 2024 inte är beslutad när Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2025 sammanställs avser önskemål och synpunkter befintlig kollektivtrafik våren 2023.

Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan 2025 består till största delen av ett kvantitativt underlag som överlämnas som en separat leverans till Västtrafik. Denna avser bland annat planerade stadsutvecklingsprojekt som kan öka efterfrågan på kollektivtrafik, planerade infrastrukturprojekt som kan förändra kollektivtrafikens förutsättningar, samt förändringar i elevantalet på grund- och gymnasieskolor som kan påverka efterfrågan på kollektivtrafik. Inspelet behandlar främst de kvalitativa frågorna från Västtrafik avseende behov och önskemål i den lokala kollektivtrafiken samt övriga önskemål och synpunkter. Underlag från alla deltagande förvaltningar och bolag återfinns därför inte i denna handling utan överlämnas direkt till Västtrafik. Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan syftar till att verka för uppfyllelse av stadens mål och strategier där kollektivtrafiken har betydelse:

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram
Göteborgs Stads program för en jämlik stad
Göteborgs Stads program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning

Inspelet är uppdelat i avsnitt som fokuserar på kollektivtrafiken i respektive stadsområde Centrum, Hisingen, Nordost och Sydväst. Avsnitten i sig är indelade i olika typer av önskemål och synpunkter. Indelningen är inte en prioritering utan endast ett sätt att strukturera texten för att göra den enklare att läsa och ta till sig. Varje stadsområde har unika förutsättningar och behov men de delar också många önskemål. Samma eller liknande önskemål och synpunkter kan därför förekomma i flera delar av inspelet.

Kollektivtrafikens utveckling är en gemensam angelägenhet och en del av önskemålen och synpunkterna som lyfts i inspelet kräver gemensamma åtgärder från Göteborgs Stad och Västtrafik.

Innehållsförteckning

Göteborgs Stads inspel till Västtrafiks trafikplan 2025	1
Kollektivtrafiken i Nordost	4
Samhällsplaner i Nordost	4
Resbehov i Nordost	4
Övriga önskemål och synpunkter i Nordost	6
Samhällsplaner i Centrum	6
Resbehov i Centrum	8
Övriga önskemål och synpunkter i Centrum	9
Samhällsplaner i Sydväst	9
Resbehov i Sydväst	10
Övriga önskemål och synpunkter i Sydväst	11
Samhällsplaner på Hisingen	12
Resbehov på Hisingen	12
Övriga önskemål och synpunkter på Hisingen	13
Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden	14
Tillgänglighet i kollektivtrafiken	16
Åldersvänlig kollektivtrafik	17

Kollektivtrafiken i Nordost

Följande är en redogörelse av Göteborgs Stads samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafiken i Nordost.

Stadsområde Nordost utgörs av primärområdena Gamlestaden, Utby, Södra Kortedala, Norra Kortedala, Västra Bergsjön, Östra Bergsjön, Lövgärdet, Rannebergen, Gårdsten, Angereds Centrum, Agnesberg, Hammarkullen, Linnarhult, Gunnilse, Bergum, Hjällbo och Eriksbo.

Samhällsplaner i Nordost

Samhällsplaner förmedlas löpande till Västtrafik. Göteborgs Stad kommer att dela information om planerade och pågående bostadsbyggnadsprojekt med Västtrafik separat från föreliggande inspel.

Planerade byggnationer av frilufts- och idrottsanläggningar redovisas i kapitlet ”kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden”.

Resbehov i Nordost

Kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med att områdena i Nordost förändras och den behöver också anpassas för att tillgodose transportbehoven under hela dygnet, framför allt i områden som har lägre bilinnehav. Göteborgs Stad vill särskilt lyfta fram behov på följande platser.

Alekärsvägen och Alelyckan

Trots förbättringar på linje 173 kvarstår behovet av utökat turutbud för kollektivtrafiken längs Gamlestadsvägen. Verksamheterna expanderar kraftigt och antalet verksamma och besökare i området ökar. Tillkommande bostäder i Gamlestaden kommer sannolikt att öka antalet resenärer på linje 173. Under våren 2020 flyttade förvaltningen Kretslopp och Vatten sin verksamhet till Alelyckan, vilket innebär cirka 400 nya arbetstillfällen. Det finns alltså behov av ett utökat kollektivtrafikutbud i pendlingstider, men även på dagtid, kvällar och helger.

Handelsområdet vid Alekärsvägen har cirka 2,3 miljoner besökare per år och det pågår diskussioner om ytterligare expansion. Majoriteten av besökarna reser hit med bil i dagsläget. Det behövs framtida diskussioner kring hur förutsättningarna att resa kollektivt till denna plats kan förbättras vilket kan kräva åtgärder som inte ryms inom Västtrafiks trafikplan.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Utgående från dagens resande så ser Västtrafik inte att de kan eller behöver göra några utbudsförändringar i Alelyckan. Från Gamlestad Torg går det tre turer per timme hela dagen med linje 78 och i högtrafik går linje 173 med tre turer i timmen från och till centrala Göteborg i pendlingsriktningen.

Angered

Många områden i Angered har ett lägre bilinnehav än snittet i Göteborg och det finns en stor efterfrågan på ett ökat kollektivtrafikutbud, inte bara under pendlingstider utan även på kvällar och helger. Ett exempel är Gårdsten, där det sker en omfattande utbyggnad av både bostäder och verksamheter, men behovet finns i flera andra områden i Angered såsom Eriksbo, Lövgärdet och Rannebergen.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Skolresorna mellan Gårdsten och Angeredsvinkeln ger hög belastning på enskilda turer linje 73, vilka Västtrafik har svårt att förstärka. Trafiken på linje 73 går med 12 turer i timmen per riktning under högtrafik vilket innebär att väntetiden, om man inte kommer med en tur, är kort. Under året så har vi ser inte behov av utökad trafik. Då det är svårt att planera för busstrafiken efter enskilda skolors tider ber vi att Göteborg i möjligaste mån försöker sprida skolornas start- och sluttider.

Förbindelse Lövgärdet/Gårdsten – Rannebergen

Det saknas idag kollektivtrafikförbindelse mellan Gårdsten/Lövgärdet och Rannebergen i Angered. En förbindelse här hade bland annat bidragit till en mer åldersvänlig kollektivtrafik så att äldre, anhöriga och medarbetare i Staden kan förflytta sig mellan områdena i Angered.

Eriksbo

Önskemålet om förbättrad kollektivtrafik till och från Eriksbo kvarstår. Göteborgs Stad önskar föra dialog med Västtrafik kring potentiella lösningar. De boende efterfrågar ett stopp för busslinje X3 som i dagsläget passerar området. Denna åtgärd skulle avsevärt förbättra kollektivtrafiken i ett område med cirka 3000 boende och har potential att avlasta spårvagnslinjerna från Hjällbo. Staden önskar att linje X3 stannar vid en hållplats i Eriksbo, förslagsvis vid hållplats Eriksbo Västergärde eller Eriksbo Skola.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Västtrafik ser inte det behov som socialförvaltningen ser, om att trafikera Eriksbo med linje X3. Dock har det uppkommit ett akut behov av förstärkning av trafiken mellan Eriksbo och Hjällbo i samband med att Eriksboskolan stängt för renovering och eleverna flyttas till nya Hjällboskolan. Denna fråga hanteras inom ramen för trafiken 2023.

Gamlestaden/Kviberg-Källtorp

I takt med att de nya bostadsområdena i Kviberg, Bellevue och Utby färdigställs kommer kopplingen mellan Nordost och Centrum via Kvibergs Broväg att bli ännu viktigare. Bland annat är kopplingen till Kviberg viktig för föreningslivet, då många ungdomar i Härlanda har idrottsaktiviteter i Kvibergsområdet. Även arbets- och skolpendlingen ökar mellan dessa områden när fler bostäder kommer till stånd.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Västtrafik kan inte identifiera att behovet av direkttrafik mellan Källtorp och Kviberg är stort nog för att införas. Västtrafik ser det inte heller som möjligt, att med dagens gatustruktur, trafikera en linje i Munkebäcks Allé – Munkebäcksmotet – Kvibergs broväg. Att lägga en busslinje i nämnda sträckning bedömer vi skulle ge en tillräckligt

attraktiv linje för att ge ett resande. Västtrafik har idag linje 515 som trafikerar Östra sjukhuset-Gamlestadstorget med relativt lågt resande.

Övriga önskemål och synpunkter i Nordost

Kollektivtrafik för fritidsresor

Socialförvaltning för Nordost vill i år särskilt framhålla vikten av god kollektivtrafik även för resor som sker till fritidsaktiviteter. Detta bidrar till att uppfylla det övergripande målet ”Underlätta ett enkelt vardagsliv” i Målbild koll2035, som anger att kollektivtrafiken skall kunna tillgodose resor för hushållens samlade behov, inkluderat resor för rekreation och nöje.

Platsspecifika behov som rör idrottsanläggningar och friluftsområden i Nordost redogörs för i kapitlet Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden.

Diskussion kring trängselåtgärder

Det kollektiva resandet är jämförelsevis högt i många delar av stadsområde Nordost vilket bör värnas om. I dagsläget råder det dock trängsel i kollektivtrafiken, framför allt under rusningstider. Planerade åtgärder av längre spårvagnar och ny busslinje 21 kommer motverka detta men det kan även behövas ytterligare åtgärder i närtid för att inte trängseln skall öka och generera negativa effekter för kollektivtrafikens attraktivitet. I väntan på infrastrukturåtgärder behövs det en gemensam diskussion om befintlig kapacitet och åtgärder för att sprida resandet.

Kollektivtrafiken i Centrum

Följande är en redogörelse av Göteborgs Stads samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafiken i Centrum.

Stadsområde Centrum utgörs av primärområdena Kungsladugård, Sanna, Majorna, Stigberget, Masthugget, Änggården, Haga, Annedal, Olivedal, Krokslätt, Johanneberg, Landala, Guldheden, Lorensberg, Vasastaden, Inom Vallgraven, Stampen, Heden, Olskroken, Redbergslid, Bagaregården, Kallebäck, Skår, Överås, Kärralund, Lunden, Härlanda, Kålltorp, Torpa och Björkekärr.

Samhällsplaner i Centrum

Tillkommande bostäder

Göteborgs stad vill särskilt lyfta fyra områden i stadsområde centrum med stor koncentration av tillkommande bostäder.

Flera av projekten innehåller studentbostäder och studenter är en grupp som i stor utsträckning åker kollektivt.

Majorna

I områdena Majorna, Kungsladugård, Masthugget och Stigberget sker ett flertal mindre förtätningsprojekt som innebär ett samlat tillskott av bostäder. I områdena Sanna och Kungsladugård byggs och planeras för studentbostäder på flera platser. Dessa projekt kommer tillsammans att innebära ett ökat resande med kollektivtrafiken, framför allt på spårvagnslinjerna 3, 9 och 11. Dessa spårvagnslinjer påverkas också av de större stadsutvecklingsprojekten Fixfabriksområdet och Masthuggskajen som är i genomförandeskede.

Det är viktigt att utvärdera linjeförändringen i Masthugget, eftersom det minskar möjligheten till öst-västliga kopplingar i stadsområdet.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Utgående från dagens resande och förväntad ökning under 2023/2024 ser Västtrafik inget behov av att förstärka trafiken i Majorna. På sikt utökas kapaciteten i Majorna/Kungsladugård i och med införandet av längre spårvagnar på linje 11 genom Sandarna, Kungsladugård, Ekedal.

Krokslätt och Johanneberg

En stor utbyggnad av bostäder sker i Krokslätt längs Mölndalsvägen. Det pågår även utbyggnad av kontor i området som sannolikt kommer att öka efterfrågan på kollektivtrafik. I och med den ökande befolkningen i Krokslätt och Mölndalsåns dalgång behöver utbudet öka på omkringliggande linjer. Det gäller särskilt spårvagnsrafiken, men även busstrafiken i Guldheden, Johanneberg och Krokslätt.

Det är viktigt att utvärdera linjeförändringarna i Johanneberg. Är kapaciteten på busslinjerna tillräcklig när stomtrafiken ändras till områdestrafik?

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Utgående från dagens resande och förväntad ökning under 2023/2024 ser vi inget behov av att förstärka trafiken i Krokslätt. Spårvagnshållplatserna på Mölndalsvägen planeras att anpassas för 45 meter långa spårvagnar vilket kan möjliggöra ökad kapacitet på sträckan inom tre år.

Kallebäck

Från år 2022 förväntas en kraftig tillväxt i Kallebäck. Göteborgs Stad ser en risk att busslinjerna som försörjer området idag inte räcker till för att hantera det tillkommande resandet. Det blir viktigt att följa upp det nya trafikavtalet och de nya linjer i Kallebäck som tillkommer genom det. Kallebäck innesluts av fler trafikleder som utgör barriärer för boende i området, vilket främst försvårar för gång- och cykeltrafik. Därför är fungerande kollektivtrafik viktig för området.

Det är viktigt att utvärdera linjeförändringarna i Kallebäck. Det är positivt med ökad turtäthet till och från Kallebäck, men hur upplevs resan för de resenärer som behöver göra fler byten?

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Västtrafik följer utvecklingen i Kallebäck och etablerar linje 18 i området i juni 2023. Vid behov av utökad trafik behöver det föras i dialog mellan Västtrafik och den nya bussentreprenören. Vi för även samtal om att bygga ytterligare en vändslinga för bussarna inom ramen för en ny detaljplan i östra Kallebäck.

Björkekärr

Under de kommande åren byggs det många nya bostäder i Björkekärr och Kålltorp, vilket innebär att fler resenärer kommer att resa på linje 17.

Resbehov i Centrum

Det saknas förbindelser med kollektivtrafik mellan vissa målpunkter inom och utanför Centrum. Det är viktigt att etablera nya tvärförbindelser mellan dessa målpunkter, både för att avlasta befintliga linjer och hållplatser men även för att skapa ökad framkomlighet och ett attraktivare utbud för resenären. Göteborgs Stad vill särskilt lyfta fram behovet av nya förbindelser på följande platser.

Krokslätt, Johanneberg och Guldheden

Områdets kommunala service, såsom förskolor, skolor, träffpunkt för seniorer med mera finns till stor del i de västra, eller övre, delarna av Krokslätt-Johanneberg och i Guldheden. I de sydöstra delarna av Krokslätt längs Mölndalsåns dalgång finns större livsmedelsaffärer. I dagsläget går tydliga och starka kollektivtrafikstråk i framförallt nord-sydlig riktning, men möjligheten att åka kollektivt öst-västligt är sämre.

Möjligheterna att resa kollektivt i öst-västlig riktning behöver öka för att de boende ska klara vardagen utan egen bil. Den utmanande topografin med höjdskillnader utgör också en särskild anledning till detta behov. Nya kopplingar i områdestrafiken är därför viktig särskilt för äldre och personer med vissa funktionsvariationer.

Strategiskt draga tvärlinjer skulle också kunna avlasta Mölndalsvägen och ge människor en alternativ resväg. Krokslätt-Johanneberg har redan idag en stor folkmängd och behovet ökar med den tillkommande bebyggelsen i de sydvästra delarna av Krokslätt längs Mölndalsåns dalgång.

Det är viktigt att utvärdera linjeförändringarna i Johanneberg. Upplever resenärerna att bytespunkterna fungerar när färre linjer går via Brunnsparken?

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Västtrafik noterar önskemålen om nya förbindelser i Centrum men ser inga möjligheter att genomföra dem inom ramen för trafikplan 2024.

En större förändring av områdestrafiken i Centrum kommer att ske i samband med etableringen av trafikavtalet för Centrum 2023. Det innebär att linje 18 och 19, på sina delar i Johanneberg kommer att ersättas av områdestrafik. Det kommer att vara viktigt för Västtrafik att noga följa upp effekten av dessa förändringar. Förändringarna är sedan tidigare processade med Göteborgs stad.

Delsjöområdet

Delsjöområdet är det mest välbesökta friluftsområdet i hela Göteborg med över 1 miljon besökare per år. Särskilt under sommarhalvåret är Delsjöns badplats, Skatås motionscentral och Härlanda tjärn viktiga målpunkter för hela stadens befolkning. Delsjöns badplats ligger 2 km, och Skatås 1 km, från närmaste hållplats. Området är även kuperat, vilket försvårar tillgängligheten ytterligare. För att bygga en stad där människor har en jämlik tillgång till grönytor och rekreationsområden samt för att få fler att turista hemma, är detta ett viktigt steg. På sommarhalvåret räcker inte flexlinjen till och det finns dessutom en tröskel att använda flexlinjen för många grupper. Eftersom efterfrågan på resor till dessa platser ökar på tider då fler är lediga, måste en tillkommande linje inte nödvändigtvis ta ytterligare kapacitet i anspråk under exempelvis tider för arbetspendling.

Kålltorp/Härlanda – Kviberg

Det finns fortsatt ett behov av en ny koppling mellan Munkebäckstorget via Munkebäcks allé och vidare mot Kviberg. Med de förändringar som har gjorts i områdestrafiken de senaste åren förloras den nära trafiken som är viktig för de som är bosatta i dessa områden. Bland annat är kopplingen till Kviberg viktig för föreningslivet, då många ungdomar i Härlanda har idrottsaktiviteter i Kvibergområdet. Även arbets- och skolpendlingen ökar mellan dessa områden när fler bostäder kommer till stand.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Västtrafik kan inte identifiera att behovet av direkttrafik mellan Kålltorp och Kviberg är stort nog för att införas. Västtrafik ser det inte heller som möjligt, att med dagens gatustruktur, trafikera en linje i Munkebäcks Allé – Munkebäcksmotet – Kvibergs broväg. Att lägga en busslinje i nämnda sträckning bedömer vi skulle ge en tillräckligt attraktiv linje för att ge ett resande. Västtrafik har idag linje 515 som trafikerar Östra sjukhuset-Gamlestadstorget med relativt lågt resande.

Övriga önskemål och synpunkter i Centrum

Behov som rör idrottsanläggningar och friluftsområden i Centrum presenteras i kapitlet *Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden*.

Kollektivtrafiken i Sydväst

Följande är en redogörelse av Göteborgs Stads samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafiken i Sydväst.

Stadsområde Sydväst utgörs av primärområdena Fiskebäck, Långedrag, Hagen, Grimmered, Södra Skärgården, Bratthammar, Guldringen, Skattegården, Kaverös, Flatås, Högsbohöjd, Högsbotorp, Tofta, Ruddalen, Järnbrott, Högsbo, Frölunda Torg, Ängås, Önnared, Grevegården, Näset, Kannebäck, Askim, Hovås och Billdal.

Samhällsplaner i Sydväst

Det är många pågående byggprojekt i stadsområdet som kommer öka trycket på kollektivtrafiken i hela sydvästra Göteborg. Göteborgs Stad kommer att dela information om planerade och pågående bostadsbyggnadsprojekt med Västtrafik separat från föreliggande inspel. Göteborgs Stad vill särskilt framhålla följande samhällsplaner som kan generera ett ökat resande till platserna.

Opaltorget

Opaltorget förväntas vara helt färdigbyggt inom ett år där förändring av hållplatslägen var en viktig del i stadsutvecklingen för att främja ett tryggt och attraktivt resande. Här kan busslinjernas tider behöva ses över för att synka och/eller komplettera spårvägen. Linjedragningar till Opaltorget behöver ses över för att på lång sikt stärka resandet i område.

Södra Änggården

Detaljplanen för Södra Änggården har nu vunnit laga kraft och stadsutvecklingen av området kommer att påbörjas. Det är viktigt att kollektivtrafiken inom och till området taktar med utbyggnaden av detaljplanen. De busslinjer som trafikerar området idag går relativt sällan under dygnet och veckan. Det är problematiskt att utbyggnaden av Södra Änggården sker innan kollektivtrafiken är utbyggd inom och till området. Det finns ett behov av tätare busstrafik som trafikerar området innan det är färdigbyggt.

Resbehov i Sydväst

Det saknas förbindelser med kollektivtrafik mellan vissa målpunkter inom och utanför stadsområde Sydväst. Det är viktigt att etablera nya tvärförbindelser mellan dessa målpunkter, både för att avlasta befintliga linjer och hållplatser men även för att skapa ökad framkomlighet och ett attraktivare utbud för resenären. Göteborgs Stad vill särskilt lyfta fram behovet av nya förbindelser på följande platser.

Askim/Billdal – Frölunda torg

Det finns ett behov av enklare och snabbare förbindelser mellan Frölunda torg och Askim samt Brottkärr. I dagsläget saknas direktförbindelser eller bra byten. Frölunda torg är en viktig målpunkt och avstånden är inte stora, men en resa med kollektivtrafik tar lång tid, särskilt i jämförelse med restiden med bil.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Västtrafik noterar önskemålen om nya förbindelser i Sydväst men ser inga möjligheter att genomföra dem inom ramen för trafikplan 2024. Västtrafik är medvetna om önskemålet om kollektivtrafik mellan södra Askim och Frölunda torg och studerar möjligheten att införa detta inom ramen kommande trafikplaner.

Frölunda Torg – Mölndals station

De busslinjer som idag går mellan Frölunda torg och Mölndals station/centrum kör långa vägar och tar lång tid. För att göra det mer fördelaktigt att åka kollektivt på sträckan jämfört med bil, samt för att knyta ihop sydvästra Göteborg med Mölndal och i förlängningen även söderut med till exempel Kungsbacka finns ett behov av en snabbare busslinje mellan målpunkterna.

Saltholmen – Frölunda torg/Opaltorget

Det finns fortsatt behov av bättre tvärförbindelser mellan Opaltorget, Frölunda Torg och Saltholmen, där delar av Älvsborg även täcks in. Behovet bedöms öka i och med den utvecklingen som kommer ske vid de båda torgen.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Västtrafik delar inte Göteborg stads syn på behovet av särskilt förbättrade relationer mellan Södra skärgården och Opaltorget men kan hålla med om att en resa i denna relation innebär flera byte med risk för lång bytestid.

Högsbo sjukhus

Högsbo nya specialistsjukhus byggs ut och behöver bättre kollektivtrafikförsörjning. Idag finns det ingen hållplats i direkt anslutning till sjukhuset.

Billdal, Hovås, Askim - Mölndal

Den nya zonstrukturen medför bättre möjligheter för nya trafikupplägg. Till exempel har det blivit attraktivare att resa mellan Göteborg och Mölndal. Det har länge funnits önskemål om att skapa snabbare kopplingar mellan Göteborg och Mölndal, vilket det nu finns förbättrade förutsättningar för.

Övriga önskemål och synpunkter i Sydväst

Väg 158

Det är fortsatt en kapacitetsbrist på busslinjer som trafikerar väg 158. Staden arbetar för att ta fram mobilitetsåtgärder på sträckan, men ser behov av åtgärder med till exempel linjer till fler målpunkter och större eller fler bussar. Brottkärrsmotet behöver utvecklas till en kollektivtrafikknutpunkt.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Västtrafik följer kontinuerligt resandeutvecklingen i stråket längs väg 158 och förstärker vid behov. I juni 2019 införde vi en ny linje mellan Hovås Nedre och Volvo Torslanda, via Marklandsgatan som förstärker trafiken under högttrafik.

Önnered och Näset

Det pågår detaljplanearbete i Önnered och Näset som kommer öka trafikmängden på de redan högt trafikerade Näsetvägen och Skattegårdsvägen. Det finns ett stort behov av tätare busstrafik under pendlingstider. Dagens halvtimmetrafik plus byte vid Frölunda torg möjliggör inte för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ.

Flytt av familjecentral

Familjecentralen Trädet som idag ligger på Pianogatan planeras att flytta till Topasgatan 3. Vi ser därför ett potentiellt ökat resande till närmast belägna hållplatsen Toftaåsgatan. Familjecentraler är viktiga målpunkter för att främja goda uppväxtvillkor för barn.

Behov som rör idrottsanläggningar och friluftsområden i Sydväst presenteras i kapitlet *Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden*.

Kollektivtrafiken på Hisingen

Följande är en redogörelse av Göteborgs Stads samlade önskemål och synpunkter på kollektivtrafiken på Hisingen.

Stadsområde Hisingen utgörs av primärområdena Kvillebäcken, Slättadam, Kärradalen, Tuve, Säve, Kärra, Rödbo, Skogome, Brunnsbo, Backa, Skälltorp, Kyrkbyn, Rambergsstaden, Eriksberg, Lindholmen, Norra Biskopsgården, Länsmansgården, Svartedalen, Hjuvik, Nolered, Björlanda, Arendal, Södra Biskopsgården och Jättesten.

Samhällsplaner på Hisingen

Göteborgs Stad kommer att dela information om planerade och pågående bostadsbyggnadsprojekt med Västtrafik separat från föreliggande inspel. Det sker en stor utveckling av verksamhetsområden på Hisingen och det är viktigt att skapa förutsättningar för ett kollektivt resande till dessa. Göteborgs Stad vill informera Västtrafik om följande verksamhetsområden som är nyligen färdigställda eller kommer att färdigställas före 2024 i stadsområde Hisingen som förväntas generera ett ökat resande till platserna.

Färjeterminal Arendal

Arbetet med detaljplan för hamnverksamhet i Arendal är påbörjat. Göteborgs Hamn planerar för en omlokalisering av Stenas färjetrafik som idag finns vid Masthuggskajen och Majnabbe till Arendal. Förväntad byggstart i början av 2025.

Volvo Tuve

Arbetet med detaljplan för verksamheter vid Norra Stenebyvägen i Tuve är påbörjad. Detaljplanen möjliggör för nytt kundcenter, demonstrationsbanor och en utökning av befintlig industriverksamhet vilket genererar i cirka 2700 nya arbetstillfällen. Förväntad byggstart är första kvartalet 2024

Volvo Campus Lundby

Detaljplan för utökade verksamheter vid Volvo Lundby vann laga kraft 2019. Det förväntas tillkomma ca 5000–6000 anställda när området är fullt utbyggt.

Pressvägen och Hisingens logistikpark

Framtagande av detaljplan för expanderingsområde för industri pågår. Tänkt tillkommen bebyggelse avser ca 350 000 kvm verksamhetsyta och uppskattas generera ca 3000 arbetstillfällen.

Säve flygplats

Planprogram för Säve flygplats syftar till att skapa ett större sammanhängande verksamhets- och logistikområde där Säve flygplats ligger idag. Cirka 6000 arbetsplatser beräknas möjliggöras inom programområdet. Förväntad byggstart för detaljplan 1 är under 2025. Drygt 2000 arbetstillfällen möjliggörs inom denna detaljplan.

Resbehov på Hisingen

Kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med att områdena på Hisingen förändras och den behöver också anpassas för att tillgodose transportbehoven under hela dygnet, framför allt i områden som har lägre bilinnehav. Det saknas även förbindelser med kollektivtrafik mellan vissa målpunkter inom och utanför Hisingen. Det är viktigt att etablera nya tvärförbindelser mellan dessa målpunkter, både för att avlasta befintliga linjer och hållplatser men även för att skapa ökad framkomlighet och ett attraktivare utbud för resenären. Göteborgs Stad vill särskilt lyfta fram behovet av nya förbindelser eller utökat turutbud på följande platser.

Backa/Selma Lagerlöfs torg

Göteborgs Stad önskar ha dialog med Västtrafik om kollektivtrafiken i Backa för att säkerställa att utvecklingen går i takt med planerad bostads- och infrastrukturbyggnation.

Det är av största vikt att trafikförändringen i Backa följs upp och utvärderas. Göteborgs Stad har redan tagit del av invånares oro inför denna förändring, gällande längre restider och fulla bussar.

Frihamnen

Det behöver säkerställas trafikering under byggnation av spårväg under 2024. Frihamnen kommer de närmaste åren att utvecklas med både bostäder och verksamheter vilket förväntas generera ett ökat resande till och från området.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Västtrafik kommer att trafikera Frihamnen under byggtiden för spårväg med erforderlig trafik på de gator som ställs till vårt förfogande.

Amhult – Torslanda torg

I Program för Centrala Torslanda ingår ett förslag med en busslinje som går via Amhult – Nordlyckeskolan - Torslandavallen - Torslanda torg. Detta skulle ge en ”ringlinje” som kopplar ihop Amhult med Torslanda centrum. Önskemålet kvarstår alltså, även om det kommer dröja innan infrastrukturen för denna linje är på plats.

Övriga önskemål och synpunkter på Hisingen

Kollektivtrafik till småhusområden

Göteborgs Stad planerar många småhusområden på Hisingen och det behövs i tidiga skeden en dialog mellan staden och Västtrafik kring hur vi kan utveckla en attraktiv kollektivtrafik med bärande resande till dessa områden.

Behov som rör idrottsanläggningar och friluftsområden på Hisingen presenteras i kapitlet *Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden*.

Minskad bilpendling över kommungränsen

Stadsmiljönämnden fick i kommunfullmäktiges budget för 2023 uppdraget att verka för att minska bilpendlingen över kommungränsen genom satsningar på kollektivtrafik inom Göteborg samt fler pendelparkeringar och parkeringsnoder på strategiska platser. Stadsmiljönämnden har som en del av uppdraget samverkat med kommunerna inom Göteborgsregionen och efterfrågat förslag på trafikförändringar för att minska bilpendlingen över kommungränsen.

Kungälv kommun framhåller vikten av god framkomligheten för linje X4 för att behålla linjens attraktivitet. Västtrafik planerar att förändra busstrafiken mellan Kungälv och Göteborg under 2025. Linje X4 kan komma att köra till Göteborg via Tingstadstunneln eller Marieholmstunneln i stället för att, som idag, köra via Hjalmar Brantingsplatsen. Framkomligheten för linjen kan väntas bli sämre om den kör via Tingstadstunneln eller Marieholmstunneln vilket kan leda till att färre väljer att resa med kollektivtrafik mellan Kungälv och Göteborg. Kungälv kommun framhåller därför att linje X4 fortsatt bör köra via Hjalmar Brantingsplatsen.

Mölnåls stad framhåller vikten av att öka kapaciteten i kollektivtrafiken längs Göteborgsvägen och Mölnålsvägen genom att anpassa spårvägen för 45 meter långa

spårvagnar. Det är även av stor vikt att utbyggnaden av infrastruktur till den planerade citybussen mellan Mölndal och Göteborg, via Toltorpsdalen, sker samordnat.

Tjörns kommun framhåller vikten av att upprätthålla direkt busstrafik mellan Tjörn och Göteborg, även efter att underhållsåtgärderna på Bohusbanan har genomförts. Om resenärer från Tjörn tvingas att byta till från buss till tåg i Stenungssund ökar restiden vilket i längden kan leda till att färre väljer att resa med kollektivtrafik mellan Tjörn och Göteborg.

Kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden

Göteborgs Stad, genom Idrotts- och föreningsnämnden, ansvarar för att skapa goda förutsättningar för stadens invånare att kunna idrotta, ha en aktiv fritid och främja folkhälsa genom att tillgodose behov av anläggningar för motion, idrott och föreningsliv. Idrotts- och föreningsnämndens vision är att göra Göteborg friskare. Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll för göteborgarnas tillgång till idrott och aktiv fritid. En god kollektivtrafik är viktigt ur ett jämlikhetsperspektiv eftersom det är en förutsättning i vardagslivet för många men också för att kunna ta del av stadens utbud på helger och lov. Alla barn har rätt till en meningsfull fritid enligt barnkonventionen och en förutsättning är en god kollektivtrafik som möjliggör för alla barn och unga att ta sig mellan bostad, skola och fritidsaktivitet. Kollektivtrafiken möjliggör även för skolans verksamhet att ta sig till idrotts- och motionsområden på dagtid och för familjer att besöka dessa på kvällar, helger och lov.

Pandemin har inneburit att aktiviteter och socialt umgänge flyttat utomhus till natur- och friluftsområden. Det behövs även en god kollektivtrafik till anläggningar, utflyktsmål och målpunkter utanför stadskärnan som naturområden, friluftsbad och djuranläggningar särskilt under helger och lov. Att resa med kollektivtrafik innebär ofta en kombination med aktiva transporter vilket förutsätter säkra och trygga hållplatser och cykelparkering. För att underlätta resandet med kollektivtrafik bör fler av stadens idrotts- och motionsanläggningar inkluderas som platser i sökverktyget.

Befintliga och planerade idrottsanläggningar och friluftsområden

Göteborgs Stad vill lyfta behovet av att utveckla möjligheterna att ta sig med hållbara färdssätt som kollektivtrafik till befintliga och planerade idrotts- och fritidsanläggningar samt rekreationsområden. Detta bidrar till att uppfylla det övergripande målet om vardagsresor i Målbild koll2035, som anger att kollektivtrafiken skall kunna tillgodose resor för hushållens samlade behov, inkluderat resor för rekreation och nöje.

Behovet av kollektivtrafik till idrottsanläggningar och friluftsområden är särskilt stort på kvällar och helger, då många är lediga från skola och jobb men behövs även dagtid för att underlätta för skolor och andra besökare.

Idrotts- och föreningsnämndens investeringsnominering aktualiseras årligen och sträcker sig fem år framåt och med ytterligare en tillkommande 5-årsperiod. Nedan listas några anläggningar på platser som inte tidigare använts för idrott och föreningsliv, ett antal befintliga idrottsområden där många nya anläggningar och funktioner tillkommer och där

tillgängligheten med kollektivtrafik sedan tidigare har varit undermålig. Bedömningen är att dessa kan generera ytterligare behov av kollektivtrafik fram till 2025.

Nordost

I nordost är avstånden långa och terrängen kuperad vilket ökar behovet av god kollektivtrafik. Kapaciteten upplevs som otillräcklig och vissa hållplatser som otrygga. Det finns stora välbesökta naturområden och nya förbindelse och utökade turer behövs till Vättlefjäll där förvaltningen har byggt Vättlefjälls motionscentrum. Kvibergs Park är en viktig målpunkt som ständigt utvecklas med fler funktioner och anläggningar. Under 2023 kommer en ny ishall och dubbel idrottshall att invigas. Anläggningen kommer generera många fler besökare som kommer kräva kollektivtrafik. I området finns även en ny träningsplattform och temapark för spontana aktiviteter. Padelbanor har byggts och utveckling sker av flera befintliga anläggningar. Behovet av kollektivtrafik kommer att öka med fler besökare. Hållplatsen och vägen till Kvibergs Park upplevs som otrygg. Lärjeskolan står klar med en stor idrottshall som kommer att användas av föreningsliv på kvällar och helger. Isdala simhall kommer etableras på platsen där Isdala ishallar har legat och planeras att vara klart 2026. Det är viktigt att det även går att ta sig med kollektivtrafik till de områden och anläggningar utanför tyngdpunkterna i till exempel Bergum.

Centrum

I centrum finns och byggs det flera idrotts- och motionsanläggningar och kollektivtrafiken är generellt god. Skatås är ett välbesökt idrotts- och motionsområde med många funktioner där avståndet mellan hållplats och motionsområdet är långt, med kuperad terräng och upplevs som ett hinder för att ta sig till området. Hela delsjöområdet är viktigt för rekreation och friluftsliv och saknar god tillgång till kollektivtrafik.

Sydväst

Ruddalens idrottsområde är välbesökt och har under de senaste åren utvecklats med fler anläggningar och funktioner (Frisbeegolf, tak och väggar bandybana, skrinkarhall 2022–2025) men det är relativt långt och kuperat mellan hållplats och idrottsområdet. På Ruddalen finns den största fotbollsarenan för sydväst och den kommer utvecklas för spel i de högre divisionerna. I Askim kommer den nya simhallen få en ny placering (planeras att vara klart i början av 2026). Bättre kollektivtrafik och tätare turer behövs till Långeberga Ridklubb. Kusten och skärgården är populära utflyktsmål på sommarhalvåret och kollektivtrafiken behöver ha kapacitet att omhänderta besökare från hela staden och turister.

Hisingen

Hisingen är stort till ytan och har skilda förutsättningar i olika delar. I de södra delarna är tillgången till kollektivtrafik relativt god och förvaltningen bygger både nya anläggningar och förtätar i befintliga områden. I Rambergsstadens idrottsområde kommer det byggas större anläggningar inom de närmaste åren. Generatorsplan har anlagts med konstgräs vilket genererar fler besökare och flera idrottshallar tillkommer i området. I Länsmansgården och vid Blidvädersplan har aktivitetsytor byggts (2021). Avståndet till hållplats från Blidvädersplan och Blidväders aktivitetsyta är långt. Flera hållplatser i området upplevs som otrygga. I Björlanda har en ny stor friidrottsanläggning som ökar

behovet av kollektivtrafik invigts och i de västra och norra delarna är kust och landsbygd välbesökta målpunkter särskilt helger och lov.

I Program för Centrala Torslanda ingår ett förslag med en busslinje som går via Amhult – Nordlyckeskolan - Torslandavallen - Torslanda torg. Detta skulle ge en ”ringlinje” som kopplar ihop Amhult med Torslanda centrum. Denna busslinje är mycket viktig då det finns ett stort behov av att kollektivtrafikförsörja Torslandavallen/ idrottsplats. Vid dragning för busslinje vid Torslandavallen är det av största vikt att inte korsa stråk där barn och unga transporterar sig. Det saknas ofta god kollektivtrafik till ridanläggningarna på Hisingen och vägen mellan hållplats och anläggning kan vara både lång och otrygg, vilket gör att barn måste ha skjuts eller sällskap av någon vuxen.

Övriga önskemål och synpunkter

Idrotts- och föreningsförvaltningen deltar gärna i dialog och planering av kollektivtrafiken i Göteborg samt Länsstyrelsens arbete med hållbart resande till naturområden och önskar återkoppling om vad som omhändertas i planeringen.

Tillgänglighet i kollektivtrafiken

Göteborgs Stad, genom Nämnden för funktionsstöd, ansvarar för att skapa förutsättningar för personer med funktionsnedsättning att förflytta sig i och använda Göteborgs inne- och utemiljöer. Göteborgs Stad vill framhålla följande punkter av särskilt vikt för tillgänglighet i kollektivtrafiken inför Västtrafiks trafikplan 2024.

Trafik till bostäder med särskild service (BmSS)

Staden vill framhålla vikten av god kollektivtrafik till verksamheter som riktas till personer med funktionsnedsättningar. Bland verksamheterna finns bland andra daglig verksamhet, bostäder med särskild service (BmSS) och övrigt stöd i den privata bostaden. Nyetableringar av exempelvis BmSS är relativt små i omfattning, jämfört med andra byggprojekt, så att de troligtvis inte påverkar efterfrågan på kollektivtrafik i någon högre utsträckning.

Däremot påverkar utbudet av kollektivtrafik den enskilde individens möjlighet att vara delaktig i samhället, vilket gäller främst kring våra BmSS i ytterstaden - både planerade projekt samt befintliga enheter. Det är av stor vikt för förvaltningen att kollektivtrafik finns så att de boende kan komma till arbete och fritid även på helg och kvällar. Exempel på konkreta områden är Gunnilse/Olofstorp och Säve.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Västtrafik svarar på samtliga detaljplaner som innefattar bostäder och verksamheter.

Västtrafik har genom året besvarat flera planer som innefattat BmSS och vår erfarenhet är att de har placerats på platser med relativt god tillgänglighet till kollektivtrafik. Vad beträffar dagliga verksamheter har det inte förts någon dialog. Som förvaltningen skriver så är sällan ett BmSS underlag nog för utökad kollektivtrafik på exempelvis kvällar och helger.

Tillgänglighet till hållplatser och på fordon

De brister och behov som har identifierats i kollektivtrafiksystemet härrör huvudsakligen till förutsättningar för personer med funktionsnedsättning att använda kollektivtrafiken. Det är allvarligt att kollektivtrafiken fortsatt uppvisar tillgänglighetsbrister vilka utesluter

personer från att nyttja det gemensamma transportslaget och i slutändan utesluts från samhällelig delaktighet.

För personer med rullstol/permobil är det fortfarande en brist i kollektivtrafiksystemet att inte alla fordon är anpassade efter detta. Vidare utgör bristen på platser för rullstolar/permobiler svårigheter i att vara flera personer som vill åka samtidigt.

För synskadade finns brister i utrop på hållplatser och i fordon vilket försvårar för dem att nyttja kollektivtrafiken fullt ut utan att förlita sig på sina medresenärer. Tillgängligheten handlar även om att underlätta för personer med astma och/eller doftkänslighet att åka kollektivt.

För att kollektivtrafiksystemet ska fungera för förvaltningens målgrupp är det av vikt att även tillgängligheten till, från och på hållplatslägen är god. Hållplatsläge Kungssten Västerleden, som endast nås via trappor, är ett tydligt exempel på otillgänglighet.

Att dessa brister åtgärdas är av vikt för det nyligen antagna programmet för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning (2021–2026) i Göteborgs Stad, där mål 9 är rätten att kunna förflytta sig i och använda Göteborgs inne- och utemiljöer. Uttalade strategier för att uppnå målet är bland annat att tillämpa och ställa krav på universell utformning vid planering av stadens ute-och innemiljöer. Detta är i sin tur en del av det nationella målet för funktionshinderpolitiken: att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Huruvida universell utformning kommer att tillämpas i miljöer på och runt kollektivtrafik spelar med andra ord en avgörande roll för graden av samhällelig delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Västtrafik ställer krav på tillgänglighetsanpassning på alla fordon vid upphandling av trafik. I dagsläget är det bara delar av spårvagnstrafiken och delar av båttrafiken som inte är fullt tillgänglighetsanpassade vad beträffar fordon och fartyg. Västtrafik arbetar ständigt med att förbättra tillgängligheten för funktionsvarierade i kollektivtrafiken. Ibland är det automatisering som är bäst för att garantera att saker fungerar och ibland är det mer personell inblandning som är lösningen. En sak som är säker är att kunskap ger bättre lösningar. Västtrafik vill rekommendera Förvaltningen för funktionsstöd att kontakta Västtrafiks hållbarhetsstrateg för tillgänglighet för att föra en dialog om de frågor som de tagit upp i sitt inspel.

Åldersvänlig kollektivtrafik

Alla göteborgare ska igenom hela livet och utifrån unika och skiftande behov ges möjlighet till en bra livsmiljö. Människor i alla åldrar och med olika förutsättningar ska ha möjligheter att vistas i och använda stadens alla offentliga rum. Tillgänglighet i samhällsplaneringssammanhang betyder ofta "närhet" eller att det finns kopplingar till exempel i form av gator, gångvägar, cykelstråk och kollektivtrafik.

”Äldre” i betydelsen att ha fyllt 65 år omfattar flera generationer och en stor mångfald av individer med olika behov, önskemål, bakgrund och livssituationer. Äldre vuxna ska ses som jämlika invånare med resurser, men som kan ha andra behov jämfört med yngre personer. Till exempel är många äldre personer beroende av kollektivtrafiken för service-

och fritidsresor, när resor till arbete inte längre är aktuellt. Tillgänglighet utifrån ett äldreperspektiv eller all-åldersperspektiv innebär också tillgänglighet i betydelsen användbarhet.

Investeringar i kollektivtrafiken med hänsyn till äldre personers behov kan medföra stora samhällsekonomiska vinster då det kan innebära att till exempel behov av färdtjänst och annan samhällelig omsorg kan vara mindre eller skjutas upp.

Nya vård- och omsorgsboenden

Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen har planer på nya vård- och omsorgsboenden vid Selma Lagerlöfs torg och vid Fixfabriken.

Handlingsplan för Åldersvänliga Göteborg

I Göteborgs Stads handlingsplan för Åldersvänliga Göteborg 2021 - 2024 ingår aktivitet 1.4 Öka tillgängligheten på bytespunkter och hållplatser för att underlätta för seniorer att använda kollektivtrafik. Målet med arbetet är att fler äldre ska vilja och kunna nyttja kollektivtrafiken i större utsträckning. Trafikkontoret har ansvar för att leda och utföra arbetet. Samverkan ska ske med fastighetsnämnden, äldre samt vård- och omsorgsnämnden, byggnadsnämnden, nämnden för funktionsstöd och Västtrafik.

Resbehov åldersvänlig kollektivtrafik

För seniorer är tvärkopplingar i kollektivtrafiken viktiga och avgörande för att resa mellan olika delar av staden. Det ”finmaskiga nätet” behöver därför utvecklas för att underlätta för äldre göteborgare att ta sig till olika aktiviteter, läkarbesök, affärer, etc. runt om i staden. Tvärkopplingar i trafiken berör även medarbetare inom äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen. Behov finns att smidigt och tryggt kunna resa med kollektivtrafiken till sin arbetsplats, till exempel till vård- och omsorgsboenden och hemtjänstlokaler och att kunna resa mellan vård- och omsorgstagare, under vardagar och helger och under dygnets alla timmar. Göteborgs Stad vill belysa följande behov av förbättrade förbindelser för att bidra till en åldersvänlig kollektivtrafik.

Förbindelser mellan stadens ytterområden

Det finns bister i det nära nätet som behöver utvecklas till att gå tvärgående, exempelvis med direktförbindelser mellan Torslanda och Vårväderstorget i Biskopsgården. I dagsläget går det turer från ytterstaden till centrala Göteborg och i vissa fall till mellanstaden. Dock behöver även direktförbindelser mellan ytterområden stärkas.

Förbindelser till rekreationsområden

För en åldersvänlig kollektivtrafik är det viktigt med bra förbindelser till rekreationsområden och mötesplatser/träffpunkter. Staden beklagar indragningen av linje 26 till Torslanda, då Torslandaviken är ett viktigt rekreationsområde för äldre, med dess promenadslingsor och möjligheter till fågelskådning. Indragandet av linjen påverkar negativt möjligheten att resa kollektivt till naturreservatet.

Återkoppling från Västtrafik efter Göteborgs Stads inspel till trafikplan 2024

Västtrafik är medvetna om de brister som förekommer i kollektivtrafikens tillgänglighet till natur- och rekreationsområden. Det är svårt att motivera trafik till dessa områden utifrån resandeunderlag. Vi får tills vidare hänvisa till de områden som idag finns i anslutning till kollektivtrafiken.