

Ingen samhällsekonomi med flygbussar mellan Stockholm och Arlanda – bara koldioxidutsläpp

RICKARD WALL

är doktor i nationalekonomi med inriktning mot transportekonomi och konkurrensteori och har genomfört projektet om marktransporter till och från Arlanda vid Mälardalens högskola. Från och med 1 april 2011 är han vid Blekinge Tekniska Högskola.
rickard.wall@bth.se

I dag råder betydande överkapacitet inom utbudet av marktransporter för passagerare mellan Stockholm Cityterminalen och Arlanda flygplats. Spårtrafiken har ensam kapacitet att transportera samtliga resenärer på sträckan. Ändå drivs också parallelltrafik av därför samhällsekonomiskt olönsamma flygbussar. En färsk empirisk studie visar vidare att de färdmedelsomflyttningar som skulle utlösas för den händelse att denna busstrafik drogs in, och biljettpriset på Arlanda Express sänks till dagens nivå för flygbussresor, kan beräknas bli sådana att koldioxidutsläppen från Arlanda flygplats verksamhet – där marktransporterna räknas in – minskar med omkring 10 procent.

Marktransporterna till och från Arlanda flygplats norr om Stockholm har dragit till sig betydande uppmärksamhet under de senaste åren. Särskilt aktuellt just nu är att den mängd koldioxidutsläpp som verksamheten genererar – och här räknas marktransporterna till och från flygplatsen in – riskerar att redan under innevarande år 2011 slå i det tak om 342 500 ton utsläpp som dåvarande Koncessionsnämnden satte under 1990-talet och som fortfarande gäller. I ett extremfall skulle Arlanda tvingas att stänga under en tid mot slutet av detta, och även under kommande, år. Mer troligt är dock att man riskerar att få dirigera om viss trafik till andra flygplatser som Skavsta och Västerås. Detta försöker man undvika genom att vidta en rad olika åtgärder för att minska koldioxidutsläppen.

Av Arlandas koldioxidutsläpp står flygtrafiken för omkring hälften och marktransporterna för den andra hälften (Jaresved 2009). Varken tåg eller dagens bussar ger upphov till några utsläpp av koldioxid att tala om – det är personbilstrafiken till och från flygplatsen som svarar för den helt dominerande delen av marktransporternas utsläpp. Därför har man som snabbåtgärd bl a tilldelat miljötaxibilar en egen kö vid Arlanda. Det råder emellertid en ganska bred konsensus bland aktörerna om att en viktig del av lösningen på lite längre sikt ligger i att åstadkomma en överflyttning av flygpassagerarnas marktransporter från personbil till kollektivtrafik. Ett sätt, som diskuteras, för att uppnå detta är att införa biltullar – dvs att fördyra för personbilstransporter till och från Arlanda. Ett annat sätt att åstadkomma en överflyttning av resenärer från personbil till kollektivtrafik är att sänka priset på denna med bibehållen, eller bättre, transportkvalitet – och i så fall gärna i termer av minskad tidsåtgång. Prisnivån på Arlanda Express – typiskt över 200 kr per enkelresa för den som saknar rabatt av något slag – uppfattas allmänt som så pass hög att åtminstone privatresenärer i betydande utsträck-

ning avskräcks. I dag går pendeltåg till Märsta varifrån, för flygresenärer med stora väskor, omständig anslutning med SL-buss till Arlanda finns. Bland annat mot denna bakgrund tas nu olika förslag på utökad, och nydragen, pendeltågstrafik fram och studeras.¹

För närvarande går omkring hälften av alla marktransporter till och från Arlanda med bil och den andra hälften med tåg och buss (Markör 2010). Traditionellt har Arlandaresenärerna från Stockholm, varifrån de allra flesta kommer, utöver egen transport – typiskt med bil – kunnat välja bland färdmedelsalternativen taxi, Flygbussarna och pendeltåg till Märsta + anslutande SL-buss för sin marktransport till och från flygplatsen. År 1999 öppnades snabbtågsförbindelsen Arlanda Express och i maj 2010 startade även SweBus trafik med buss på sträckan. Denna utveckling kan sägas ligga rätt i tiden. Konkurrensutsättning anses kunna leda till ökad effektivitet i verksamheten – att utfallet av liberaliseringen åtminstone inte ännu blivit riktigt det förväntade inom alla områden är en annan sak. I föreliggande artikel ska emellertid visas att konkurrensutsättning av marktransportmarknaden och ansträngningarna för att minska koldioxidutsläpp från Arlandas verksamhet hänger ihop – på så sätt att de motverkar varandra. Detta ska göras med utgångspunkt i att med egeninsamlad empiri behandla en fråga som uppkom redan när Arlanda Express invigdes. Finns det samhällsekonomi i att utöver spårtrafiken mellan Stockholm och Arlanda också driva parallell busstrafik?

1. Några grundläggande utgångspunkter

I dag finns mer än tillräcklig kapacitet inom kollektivtrafiken för marktransporterna till och från Arlanda flygplats. Detta gäller särskilt mellan Stockholm city och Arlanda. Redan Arlanda Express med över 10 miljoner sittplatser på sträckan per år har kapacitet att transportera samtliga nuvarande resenärer med sin snabbtågslinje. Antalet årsresenärer är nämligen just omkring 10 miljoner – lite beroende på hur man definierar omfattningen av Stockholm och Arlanda Express upptagningsområde. Av dessa färdas ca 5 miljoner med personbil, dvs med privat bil och taxi, ca 3 miljoner på spår, dvs med pendeltåg och Arlanda Express, och ca 2 miljoner flygresenärer väljer buss för sin marktransport.²

Avståndet mellan Stockholms Cityterminal och Arlanda flygplats är ca 45 km. För närvarande trafikeras sträckan av ca 90 000 busstransporter per år enkelresa där Flygbussarna svarar för omkring 60 000 och SweBus för ca 30 000 transporter. Sammanlagt genereras därför omkring 4 miljoner fordonskm under, lågt räknat, 75 000 transporttimmar. Denna trafik ger upphov till avstånds- och tidsberoende kostnader. Till detta kommer den fasta fordonskostnaden. Den samhällsekonomiska kostnaden – där utöver trafikoperatörens egna kostnader läggs kostnader för förslitning av vägba-

¹ Dagens Nyheter (2009).

² Egen bearbetning av Markör (2010).

Tabell 1
Årliga samhällsekon-
omiska kostnader
för busstrafiken
mellan Arlanda och
Stockholm Cityter-
minalen i 1000-tal kr
(2010 års prisnivå)

| Kalkylvärden ³ per | Kr | Flygbussarna | SweBus | Summa |
|-------------------------------|---------|--------------|--------|---------------|
| fordonskm | 10,35 | 27 963 | | |
| | 6,50 | | 8 792 | |
| | | | | 36 755 |
| vagntimme | 470 | 23 500 | | |
| | 470 | | 11 750 | |
| | | | | 35 250 |
| Årskostnad per fordon | 800 000 | 16 000 | | |
| | 672 000 | | 6 720 | |
| | | | | <u>22 720</u> |
| Summa | | 67 463 | 27 262 | 94 725 |

Källa: Egna beräkningar.

nan, olyckor och emissioner – för denna busstrafik kan beräknas på olika sätt. Ett tillvägagångssätt är att använda sig av de kalkylvärden för transportkostnader som dåvarande Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), nuvarande Trafikanalys, regelbundet presenterar. Beräkningarna i tabell 1 utgår från att Flygbussarna svarar för två tredjedelar av trafikarbetet med 20 ledbussar för regionaltrafik och att SweBus svarar för en tredjedel av trafikarbetet med 10 normalbussar för regionaltrafik.

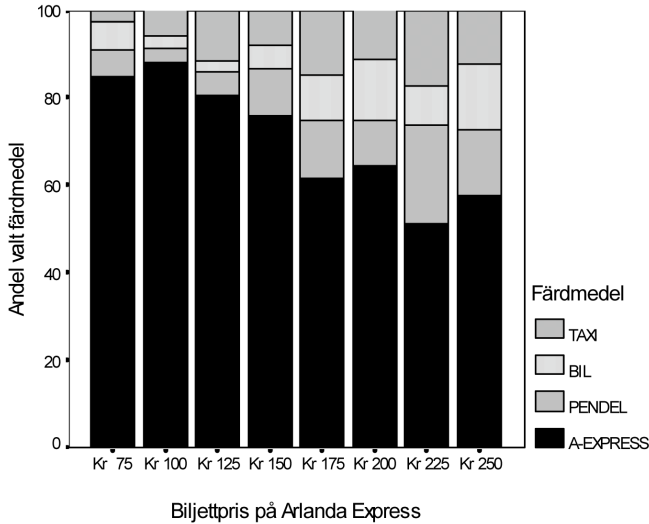
Kalkylen visar på knappa 95 miljoner kr för den trafikberoende kostnaden. Till detta bör läggas de minskade kostnader av ökad storlek för ledning och administration som försvinner tillsammans med busstrafiken. För att få den totala samhällsekononiska kostnaden, dvs kostnaden för den totala resursåtgången, för att transportera de omkring två miljoner årliga bussresenärerna enkel resa mellan Stockholm Cityterminalen och Arlanda flygplats behöver trafikantkostnaden – som i stort består av dessa resenärers tidskostnad – också läggas till.

Frågan är nu hur samhällsekonomin sammantaget skulle påverkas om den här busstrafiken drogs in. Detta beror i hög utsträckning på vilka färdmedel dagens bussresenärer mellan Stockholm och Arlanda i så fall skulle välja. Detta ska belysas utifrån resultat av projektets fältstudier – nämligen två enkätundersökningar som genomförts under år 2010 och 2011.

2. Empiriska resultat

Om flertalet resenärer skulle välja att åka med personbil i stället för med buss skulle rimligen en indragning av busstrafiken vara både samhällsekononiskt olönsam och leda till såväl ökad trängsel vid flygplatsen som ökade koldioxidutsläpp. Om resenärerna i stället skulle välja att åka med Arlanda Express finns det anledning att räkna på om utfallet skulle kunna bli det

³ SIKA (2009, s 80).



Figur 1
Färdmedelsval för dagens bussresenärers marktransporter mellan Stockholm Cityterminalen och Arlanda flygplats i frånvaro av busstrafiksutbud

Källa. Egna beräkningar.

motsatta. En trolig bestämningsfaktor för resenärernas färdmedelsval är sannolikt biljettpriset på Arlanda Express. Detta antagande var utgångspunkten för den första datainsamlingen.

Under maj och juni 2010 genomfördes en intervjuundersökning på plats i avrestationen Stockholms Cityterminal av 400 resenärer på väg till Arlanda med buss och av 200 resenärer vid Arlandas busshållplatser på väg till Stockholm. Totalt intervjuades 600 flygresenärer som utnyttjade buss – såväl Flygbuss som SweBus – för sin marktransport. Intervjuerna gjordes över både vardagar och helgdagar och spreds ut över dagens alla timmar.

Intervjusituationen kan beskrivas som följer. För att inte förvirring skulle skapas tydliggjordes från början att det som beskrevs var en hypotetisk situation. Busstrafiken skulle flyta på precis som vanligt. Den hypotetiska frågan bestod i vilket färdmedel för sin marktransport man skulle välja just i dag om busstrafiken varit helt indragen och svarspersonen visste om detta på förhand. Man påmindes om att bussresan kostar omkring 100 kr enkelbiljett. Intervjupersonen upplystes om vad priset på Arlanda Express tänktes vara. De 600 enkäterna delades in i 8 grupper där det hypotetiska priset för en enkelresa med Arlanda Express var satt till: 250, 225, 200, 175, 150, 125, 100 resp 75 kr. Varje hypotetiskt pris omfattar således $(600/8=)$ 75 enkätsvar. Färdmedelsvalet utifrån dessa förutsättningar fördelades enligt figur 1.

Det är intressant att notera att även vid ett i stort sett oförändrat pris på Arlanda Express, dvs runt 200 kr per enkelresa, uppgav över 50 procent av bussresenärerna att de skulle ta snabbtåget. Skulle priset på Arlanda Express sänkas till samma nivå som i dag gäller för busstransport, dvs omkring 100 kr, uppgav ca 80 procent att de skulle ta snabbtåget. Med halverat pris skulle

Tabell 2
Färdmedelsfördelning för dagens bussresenärer mellan Stockholm och Arlanda i frånvaro av bussutbud och vid oförändrat respektive halverat biljettpris på Arlanda Express (procent)

| Biljettpris | Arlanda Express | Pendeltåg | Bil | Taxi |
|-----------------|-----------------|-----------|-----|------|
| Oförändrat pris | 50 | 20 | 15 | 15 |
| Halverat pris | 80 | 10 | 5 | 5 |

Källa: Egna beräkningar.

spårtrafiken tillsammans dra till sig omkring 90 procent av dem som i dag åker flygbuss. Andelarna i det empiriska materialet visar på oregelbundenheter över det hypotetiska prisintervallet som sannolikt i huvudsak beror på slumpvariation. Sammantaget kan fältstudien approximativt sägas ge de färdmedelsval för dagens bussresenärer vid oförändrat respektive halverat biljettpris på Arlanda Express som visas i tabell 2.

Det är också intressant att notera att en halvering av biljettpriset på Arlanda Express skulle leda till att resenärer skulle lämna pendeltåg till förmån för snabbtåget. Något som ligger i linje med vad ekonomisk teori predikterar. Detta bidrar till att öka tilltron till resultaten i den empiriska studien. Vid halverat biljettpris skulle pendeltåget och Arlanda Express få se en tillströmning av $(0,10 \cdot 2\,000\,000 =) 200\,000$ respektive $(0,80 \cdot 2\,000\,000 =) 1\,600\,000$ passagerare. Här antas att spårtrafiken har möjlighet att ta emot denna ökade passagerarvolym utan kapacitetshöjande åtgärder.

Återstående omkring 200 000 bussresenärer skulle välja att åka bil – privatbil eller taxi – om busstrafiken drogs in. Exakt beläggningsgrad för dessa biltransporter är svårt att fastställa, men grovt kan sägas att de 90 000 indragna bussturerna skulle komma att ersättas av 90 000 resor med personbil. Utan att ställa samman en utförlig kalkyl inser man att inte mycket skulle vara vunnet om förändringarna i färdmedelsvalen stannade här. Det gör de emellertid inte. Ett sänkt pris på Arlanda Express tycks dra till sig pendeltågsresenärer. För Arlandas koldioxidutsläpp – och även för den samhällsekonomiska kalkylen – spelar det dock mindre roll om marktransporterna på spår sker med pendeltåg eller med Arlanda Express. Ett sänkt, sagt halverat, pris på Arlanda Express kan emellertid också tänkas dra till sig en del av dem som i dag färdas till och från Arlanda med privatbil och taxi – och en överflyttning av trafik från bil till Arlanda Express har betydelse för både den samhällsekonomiska kalkylen och för Arlandas koldioxidutsläpp. Vidare gäller att omfattningen av de bilburna marktransporterna är så pass stor, omkring 5 miljoner passagerare, att även en så liten andelsförändring som 4 procentenheter uppväger överflyttningen av de 200 000 resenärer som i dag åker buss men som skulle ta bil om busstrafiken drogs in.

Det är en betydligt större empirisk utmaning att finna ut hur stor andel av dagens bilresenärer till och från Arlanda som skulle gå över till Arlanda Express om man halverade biljettpriset – bl a därför att både start- och målpunkter för bilisterna är så utspridda i geografien. Även vid Arlanda sprids ankommande med bil ut över ett stort och varierande område – taxistopp,

långtidsparkering, parkeringshus, flera olika terminaler m m. Mot denna bakgrund bör de nu följande resultaten från den andra delen av detta projekts empiriska fältstudie ses som mer indikativa än resultaten från den första delen som redovisats ovan.

En vardag och en lördag under februari 2011 ställdes vid Arlanda flygplats följande fråga till 150 ankommande sällskap: ”Anta att priset på Arlanda Express skulle vara halverat, dvs att en enkelresa skulle kosta omkring 100 kr per person, och att du/ni kände till detta på förhand – skulle du/ni då i dag ha valt att ta tåget i stället för att ta dig/er hit till Arlanda med bil/taxi?”. Urvalet är litet. Ändå visade sig andelarna för val av Arlanda Express vara påfallande stabila över olika terminaler, parkeringsformer och typ av veckodag m m, nämligen lite drygt 15 procent. Den hopviktade siffran är 16,5 procent. Ytterligare ca 10 procent svarade typ: ”Inte just i dag, men andra dagar skulle jag nog göra det”. Det var också ett påfallande flertal som spontant ville uttrycka sitt missnöje med rådande prisnivå för Arlanda Express: ”Snabbtåget skulle passa mig jättebra, men det är ju för dyrt”.

Sammantaget ger denna empiriska studie vid handen att ca 16 procent av dem som i dag färdas med bil till Arlanda mer eller mindre direkt skulle gå över till att använda Arlanda Express om man halverade priset. Detta handlar om ca $(0,16 \cdot 5\,000\,000 =)$ 800 000 resenärer, dvs omkring fyra gånger så många som de 200 000 som skulle gå från buss till bil om busstrafiken drogs in. Nettoeffekten blir att ett halverat pris på Arlanda Express leder till en minskning av biltrafiken till och från Arlanda med omkring 600 000 resenärer per år. Beläggningsgraden är okänd, men spridda observationer antyder att den ligger på något över två Arlandaresenärer per fordon. Nettominskningen skulle i så fall uppgå till omkring 250 000 färre resor med bil per år. Svaren tyder dessutom på att än fler skulle komma att gå över till att åka med Arlanda Express på lite sikt – när den halverade prisnivån sjunkit in i resenärernas medvetande och man hunnit anpassa sitt resebeteende.

3. Samhällsekonomisk kalkyl och beräkning av minskade koldioxidutsläpp

Samhällsekonomisk kalkyl

Ovan har den samhällsekonomiska trafikberoende kostnaden för bussturer mellan Arlanda och Stockholm Cityterminalen beräknats till ca 95 miljoner kr. Det antas att spårtrafiken kan ackommodera de överflyttande 90 procenten bussresenärer utan att behöva öka kapaciteten. Å ena sidan kan hävdas att vissa kapacitetshöjande åtgärder blir nödvändiga om inte ökad trängsel på tågen ska bli följd. Å andra sidan har i beräkningarna inte medtagits de minskade samhällsekonomiska overheadkostnader inom bussbolagen som rimligtvis blir följd om en hel verksamhetsgren läggs ner. Här antas överslagsmässigt att dessa två poster tar ut varandra.

Den samhällsekonomiska besparingen av att ca en kvarts miljon bilresor

färre skulle företas kan skattas utifrån de kalkylvärden som för närvarande räknas fram inom Trafikanalys. Enligt dessa, preliminära, beräkningar (Trafikanalys 2011) ska den samhällsekonomiska externa marginalkostnaden för en personbilskm uppgå till ca 83 öre i tätortsmiljö och ca 48 öre utanför. Här antas överslagsmässigt att de bilister som överger bilen till förmån för Arlanda Express har en resväg om 45 km varav hälften inom tätort och hälften utanför. Till detta ska läggas den interna trafik kostnaden – dvs fordonskostnad och drivmedel (dessa var inkluderade från början i busskalkylen ovan). Skatteverket beviljar under år 2011 avdrag med 1,85 kr/km för näringsidkare som använder egen bil i tjänsten och detta belopp används här.⁴ Summan av kalkylen för de minskade 250 000 personbilsturer till och från Arlanda blir med detta sätt att räkna att samhällsekonomiska kostnader om knappa 15 miljoner kr årligen sparas in.

Slutligen behöver hänsyn tas till förändrad tidsåtgång för marktransporterna. Tidseffekterna för dem som för närvarande färdas med bil och skulle byta till Arlanda Express är okända. Dock står det klart att taxiresande är ett förhållandevis resurskrävande färdmedel – bl a därför att taxi involverar en yrkesförare i tjänst. Därför innebär varje taxiresenär som byter till Arlanda Express en samhällsekonomisk vinst. Bättre känt är, genom här redovisad empiri, att 10 procent av nuvarande bussresenärer skulle byta till pendeltåg – och sannolikt få längre restid – samtidigt som ytterligare 10 procent skulle välja att åka med bil eller taxi i stället – och sannolikt få kortare restid. Här antas överslagsmässigt att nettot blir noll. Omkring 80 procent eller 1,6 miljoner resenärer skulle byta från indragen busstrafik till Arlanda Express och spara in omkring 20 minuter per resa. Detta innebär ca en halv miljon inbesparade restimmar per år. I SIKA (2009, s 33–34) rekommenderas att ett restidsvärde om ca 50 kr per timme för privatresor och ca 275 kr per timme för tjänsteresor används. Markör (2010) skattar att 2/3 av flygtrafiken på Arlanda totalt består av privatresor och 1/3 av tjänsteresor. Dessa andelar tillämpade på 200 000 från busstrafik till Arlanda Express tillströmmande resenärer skulle ge en samhällsekonomisk besparing på omkring 8 miljoner kr årligen. Dock är det rimligt att anta att andelen tjänsteresenärer på dagens flygbussar är lägre än totalen om 1/3. Därför reduceras de 8 miljonerna schablonmässigt med hälften. Beräkningarna ovan sammanfattas i tabell 3.

Minskade koldioxidutsläpp

Som nämnts ovan har Arlanda flygplats att förhålla sig till koldioxidtaket om 342 500 ton utsläpp årligen – vilket man alltså riskerar att nå upp till före utgången av detta år 2011. Omkring hälften av utsläppen härrör från marktransporterna till och från Arlanda varav personbilstrafiken svarar för över 95 procent – eller omkring 165 000 ton. Anta att de resenärer som uppgivit att de skulle gå över till Arlanda Express är representativa för all biltrafik till och från Arlanda – vad avser beläggningsgrad, färdlängd, utsläpp per körd

⁴ Skatteverket (2011).

| Kostnadspost | miljoner kr |
|--------------------------|-------------|
| Indragen busstrafik | 94 |
| Minskad personbilstrafik | 15 |
| Resenärers tidsbesparing | 4 |
| Summa | 113 |

Källa: Egna beräkningar.

Tabell 3
Samhällsekonomisk kalkyl över minskad resursåtgång vid indragen busstrafik mellan Stockholm Cityterminalen och Arlanda flygplats

km osv. Anta också att minskningen av biltrafiken till och från Arlanda skulle bli i linje med resultaten från den empiriska studien inom detta projekt, dvs 16,5 procent. Då skulle utsläppen av koldioxid från Arlanda minska med $(0,165 \cdot 165\ 000 \approx) 27\ 000$ ton eller omkring $(27\ 000/342\ 500 \approx) 8$ procent av dagens totala utsläpp. Detta är den direkta effekten – enligt den empiriska studien skulle minskningen på lite sikt kunna överstiga 10 procent.

4. Avslutande kommentarer

Här redovisade resultat visar på att flygbusstrafiken till och från Arlanda ger upphov till samhällsekonomiska kostnader som till mer än 100 miljoner kr per år överstiger dess nytta. Det kan hävdas att föreliggande empiriska material är fragmentariskt och att redovisade beräkningar är summariska. Man kan peka på att den samhällsekonomiska kalkylen ovan är statisk där ingen hänsyn tas till möjliga positiva dynamiska effekter av att konkurrenstrycket upprätthålls inom marktransportnäringen mellan Arlanda flygplats och Stockholm Cityterminalen. Det är i så fall upp till dessa att presentera en kalkyl som visar på ett annat resultat.

Man kan hävda att det inte är en god affär för Arlanda Express att halvera biljttpriset med en ökad passagerartillströmning om ca 75 procent (50 procent från bussarna och 25 procent från bilarna). Det kan göras gällande att en nedläggning av linjen Stockholm-Arlanda, på grund av sin volym, skulle kunna äventyra möjligheterna för åtminstone Flygbussarna att upprätthålla verksamheten på trafik tunnare linjer runt om i landet. Allt detta är emellertid mer företagsekonomi än samhällsekonomi – där en grundläggande ribba handlar om huruvida vinsterna av en åtgärd är tillräckligt stora för att kunna kompensera eventuella förlorare.

Om man drar in flygbusstrafiken och samtidigt halverar biljttpriset på Arlanda Express visar föreliggande empiriska resultat på sådana omfördelningar av färdmedel för marktransporterna till och från Arlanda att koldioxidutsläppen totalt skulle minska med omkring 10 procent. Detta uppnås med en åtgärd som är samhällsekonomiskt lönsam. Att i en sådan situation skissa på resurskrävande åtgärder som att dra nya pendeltågslinjer till, eller att bygga upp ett system för biltullar runt, Arlanda flygplats – ja, det tycks vara att starta i fel ände.

REFERENSER

Dagens Nyheter (2009), "Bilavgifter ska betala pendeltåg till Arlanda", 24 nov 2009, <http://www.dn.se/sthlm/bilavgifter-ska-betala-pendeltag-till-arlanda>.

Jaresved, F (2009), "Åtgärdsprogram för ökad tillgänglighet och minskade utsläpp från Arlanda", presentation under *Transportforum* den 9 januari 2009, Linköping.

Markör (2010), *Resvaneundersökning Arlanda 2009*, Markör Marknad & Kommunikation AB, Stockholm.

SIKA (2009), *Värden och metoder för transportsektorns samhällsekonomiska analyser – ASEK 4*,

SIKA Rapport 2009:3, Statens institut för kommunikationsanalys, Östersund.

Skatteverket (2011), "Avdrag för bilkostnader i näringsverksamhet", <http://www.skatteverket.se/foretagorganisationer/svarpavanliga-fragor/inkomsteravdrag/foretagavdragfaq/jaganvandererobilinnaringsverksamhet-vilkakostnaderforbilenkanjagdraav.5.18e1b10334e8bc8000118895.html?posid=1&sv.search.query.allwords=driftskostnader+bil>.

Trafikanalys (2011), *Externa marginalkostnader och internaliseringsgrader inom väg- och järnvägstrafiken*, kommande rapport.