



Inriktning för K2 från 2025

Det lokala, regionala och interregionala resandet har avgörande betydelse för en hållbar samhällsutveckling. För att kollektiv mobilitet ska kunna utgöra grunden för tillgänglighet i och mellan hållbara städer och regioner krävs ny kunskap som omsätts i förbättringar och förnyelse. Satsningen på K2 från 2025 syftar till att stödja en sådan utveckling genom en samlad kunskapsmiljö för kollektiv mobilitet – i forskningen, nära praktiken. Bakom satsningen står Region Stockholm, Västra Götalandsregionen, Region Skåne, Trafikverket, VTI, Malmö universitet samt Lunds universitet. Satsningen stöds också av Vinnova. Totalt finansieras K2 med cirka 25 miljoner kronor per år.

I det här dokumentet beskrivs inriktningen för K2 från 2025. Inriktningsplanen har tagits fram under hösten 2023 och våren 2024 av K2:s ledningsgrupp med stöd av ytterligare forskare knutna till K2 samt av extern konsult. K2:s internationella rådgivare har vid flera tillfällen lämnat synpunkter. Den 3-4 april genomfördes en workshop där idéer till inriktning diskuterades med drygt 50 deltagare, varav cirka 20 personer representerade storstadsregionerna, Trafikverket, SKR, Svensk kollektivtrafik, Vinnova. Även forskare från Lunds universitet, Malmö universitet, VTI, KTH, Chalmers, Örebro universitet och Linköpings universitet deltog.

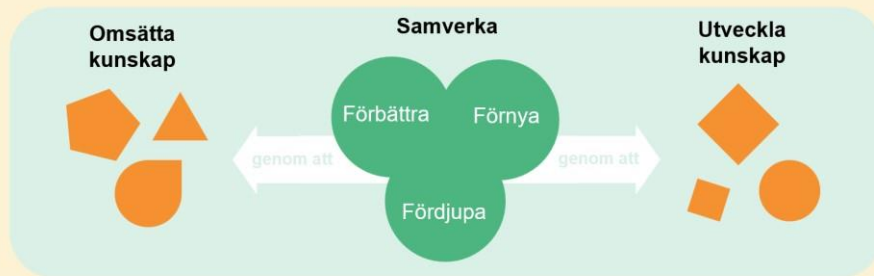
Inriktningsplanen utgår från partneravtalet, som anger att K2 ska:

- 1) ta utgångspunkt i globala hållbarhetsmål, nationella transportpolitiska mål och regionala utvecklingsmål,
- 2) ha ett bredare perspektiv genom att gå från kollektivtrafik till kollektiv mobilitet,
- 3) vara en oberoende aktör som finns nära branschen, som kan utveckla, sammanfatta och tillgängliggöra kunskap av stor relevans,
- 4) skapa mervärden genom att a) tillhandahålla en plattform för samverkan mellan forskare samt mellan forskning och praktik, b) initiera och genomföra forskning utifrån en brett förankrad forskningsinriktning, samt c) bidra till lärande och kompetensutveckling bland aktörer i och kring kollektiv mobilitet, samt
- 5) vara organiserad i en så kallad partnerbaserad värdsmodell där forskare kan delta oavsett organisatorisk hemvist.



K2 är det nationella kunskapscentrat för kollektiv mobilitet Vi finns i forskningen – nära praktiken

Mission: K2 utvecklar och omsätter kunskap om kollektiv mobilitet.
Vår kunskap förbättrar, förnyar och fördjupar på sätt som bidrar till hållbar utveckling i städer och regioner.



Kärnvärden: Oberoende, samverkande, samhällsrelevanta, forskningsbaserade, inkluderande, internationellt uppkopplade



Figur 1: Sammanfattande bild över inriktningsplanen.

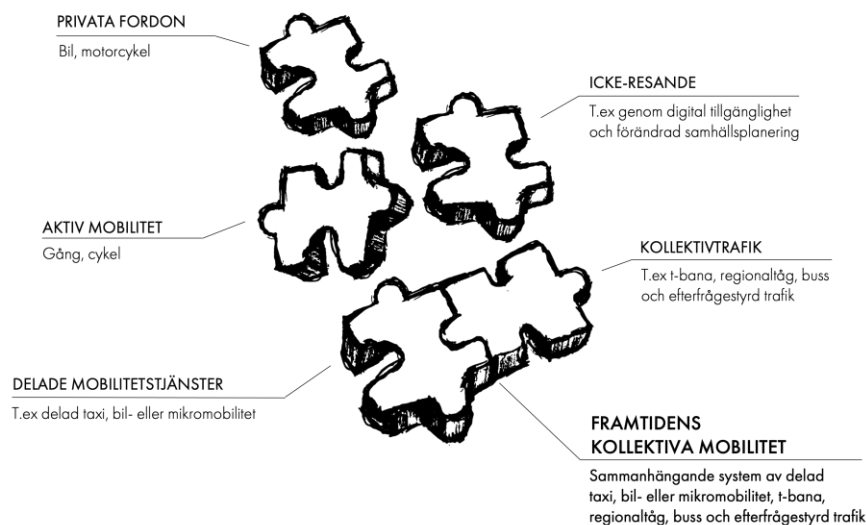


Mission, kärnvärden och mål

Mission

K2 utvecklar och omsätter kunskap om kollektiv mobilitet. Vår kunskap förbättrar, förnyar och fördjupar på sätt som bidrar till hållbar utveckling i städer och regioner.

Missionen betonar kunskapens syfte samt K2:s roll som kunskapsproducent och kunskapsförmedlare. Det betonar ett nytt och bredare perspektiv genom att lyfta fram kollektiv mobilitet, vilket inkluderar ett system med fler typer av delade transporter, men med kollektivtrafiken som ryggrad. Syftet med begreppet kollektiv mobilitet är att frigöra nya sätt att se på och tänka om vad kollektivt resande är och kan vara. Genom att låta begreppet vara öppet stimuleras det nya och det oväntade.



Figur 2: Kollektiv mobilitet så som det illustrerats i K2-initiativet Rådslaget



Kärnvärden

Verksamheten genomsyras av sex kärnvärden:

- **Oberoende** – Vår verksamhet grundas i akademisk frihet. Den styrs inte av särintressen.¹
- **Samverkande** – Vi arbetar i nära och förtroendeskapande relation mellan forskning och praktik.
- **Samhällsrelevanta** – Vi adresserar aktuella frågor och tar plats i samhällsdebatten.
- **Forskningsbaserade** – Vi utvecklar och omsätter kunskap på vetenskaplig grund och med utgångspunkt i hög vetenskaplig kvalitet.
- **Inkluderande** – Vi välkomnar forskare från olika organisationer och discipliner, med olika teoretiska perspektiv och metoder.
- **Internationellt uppkopplade** – Vi deltar i internationella samarbeten och kunskapsutbyten som metod för att nå bättre förståelse och utvecklade arbetssätt.

Mål

Utöver mer traditionella mål och mått inom akademien (till exempel publiceringar) betonas mål och mått som lägger vikt på att kunskapen ska komma till användning. Målen kommer att vidareutvecklas för ökad mätbarhet.

Mål 1: K2:s bidrag till den internationella forskningen om kollektiv mobilitet ska successivt öka.

Mål 2: K2:s bidrag till policyutveckling som kan bidra till globala hållbarhetsmål, samt nationella och regionala målsättningar ska successivt öka.

Mål 3: K2:s bidrag till förnyelse av kollektiv mobilitet som bidrar till en hållbar utveckling ska successivt öka.

Mål 4: K2:s bidrag till kritisk reflektion genom offentlig/intern debatt ska successivt öka.

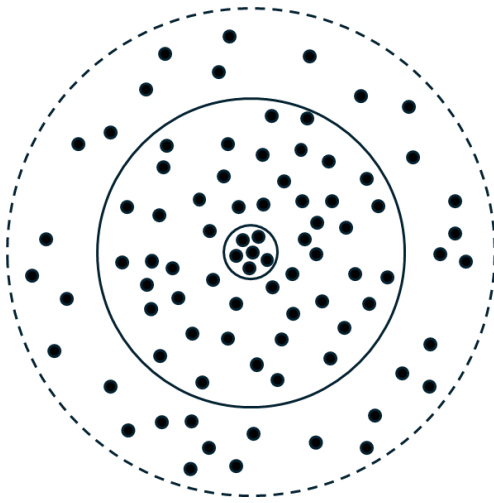
Mål 5: Kännedomen om K2:s verksamhet och antalet som tar del av den kunskap som K2 tillgängliggör ska successivt öka.

¹ K2 ansluter sig till den definition av akademisk frihet som uttrycks i "Bonn Declaration on Freedom of Scientific Research". https://www.bmbf.de/SharedDocs/Downloads/files/_drp-efr-bonner_erklaerung_en_with_signatures_maerz_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=2



K2-miljön

Den miljö som byggs upp kring K2 syftar till att stödja dynamik, skapa tillhörighet, en känsla av stabilitet samt en plattform för gemensamt utbyte och lärande bland K2:s forskare samt praktiker som deltar i K2:s verksamhet. Den utgör ett sammanhang för erfarenhetsutbyte och metodutveckling som komplement till den forskningsmiljö som finns på det universitet eller forskningsinstitut som forskaren är anställd på. I miljön finns en blandning av olika vetenskapliga ämnen och perspektiv, vilket främjar en flervetenskaplig utveckling inom ramen för K2.



Figur 3: Olika lager i K2-miljön. Inre: samordningsfunktion (kansli). Mellersta: K2-forskare. Yttre: personer från t.ex. partnerorganisationer som återkommande samverkar inom ramen för K2

K2-miljön består av flera lager. Den hålls ihop av en samordnande funktion bestående av föreståndare, forskningsledare, kommunikatör osv. Runt denna finns en miljö av forskare som ansökt om och beviljats status som K2-forskare. Forskaren behöver uppfylla följande grundläggande kriterier för att få och upprätthålla status som K2-forskare:

- vara en aktiv forskare verksam vid en etablerad forskningsorganisation i Sverige,
- bedriva forskning av betydelse för kollektiv mobilitet som grund för hållbara städer och regioner,
- aktivt delta i och bidra till K2:s forskningsmiljö,
- ange K2 som affiliering vid publicering av resultat och presentation av pågående forskning inom området.

Projekt inom K2 genomförs i huvudsak av K2-forskare. Utöver möjligheten att bedriva projekt innebär ett aktivt deltagande att forskaren bidrar till en eller flera av de aktiviteter som sker inom miljön. Det kan till exempel handla om att:



- bidra till utvecklingen av forskningsinitiativ tillsammans med andra K2-forskare
- bidra till policyförslag eller samhällsdebatt
- presentera forskningsresultat vid kunskapsluncher
- arrangera och delta i forskningsseminarier
- föreläsa på K2:s kurser
- anordna workshops med praktiker
- bidra till internationella utbyten
- samverka med branschaktörer

K2-forskare rapporterar sitt engagemang inom centrumet årligen genom ett enkelt formulär. På så sätt får den samordnande funktionen löpande information om nya publiceringar och aktiviteter som genomförs av forskare knutna till K2.

Runt den samordnande funktionen och gruppen av K2-forskare finns en större gemenskap som inkluderar personer i K2:s partnerorganisationer och andra organisationer som återkommande deltar i K2:s verksamhet. Dessa personer bidrar med insikter och förslag från deras respektive organisationer och roller. Samtidigt tar de del av de forskningsresultat och förslag till förändrad policy som K2:s verksamhet mynnar ut i.



Forskningsperspektiv

Lokalt, regionalt och interregionalt resande har avgörande betydelse för en hållbar samhällsutveckling. För att kollektiv mobilitet ska kunna utgöra grunden för tillgänglighet i och mellan hållbara städer och regioner krävs ny kunskap som ger ökad förståelse för såväl resenärers behov och förutsättningar, som samhällets utmaningar och möjligheter att tillhandahålla effektiva och hållbara lösningar.

Inriktningsplanen bygger på en strategi som tar utgångspunkt i tre olika perspektiv med den kunskap som utvecklas och omsätts inom K2. Ett perspektiv är att *förbättra*. Kunskapen ska bidra till att utveckla det vi redan har genom att undersöka och föreslå förbättringar inom ramen för dagens kollektiva mobilitetssystem. Ett annat perspektiv är att *förnya*. Kunskapen ska bidra till förnyelse genom att utforska möjligheter, perspektiv och positioner bortom dagens på sätt som kan förändra systemgränserna för kollektiv mobilitet. Ytterligare ett perspektiv är att *fördjupa*. Kunskapen ska bidra till att kritiskt reflektera och ifrågasätta på sätt som väcker nya frågor och skapar diskussion om de grundläggande värderingar och normer som präglar den kollektiva mobiliteten och dess roll i samhället.

Förbättra

I *förbättra* ligger tonvikten på hur redan etablerade system och processer kan förbättras i syfte att bidra till en mer hållbar omställning och utveckling. Den traditionella kollektivtrafiken är i fokus, tillsammans med andra etablerade former av kollektiv mobilitet. Det finns många olika områden där dagens kollektivtrafik kan förbättras – på väg, på spår och på vatten.

Exempel på teman inom Förbättra:

- **Effekter av förändringar i linjenätet.** Detta avser såväl kollektivtrafikens “hårdvara” – fordon och infrastruktur – som “mjukvara” i form av exempelvis linjedragningar, turutbud, prissättning och förutsättningar för byten mellan linjer eller till och från andra färdstätt. En central frågeställning inom detta tema handlar om möjligheter för och effekter av ökad framkomlighet för busstrafiken, inklusive de konfliktytor detta skapar gentemot gång och cykel.
- **Ökad pålitlighet i kollektivtrafiken.** Temat inkluderar exempelvis ökad kunskap om faktorer som påverkar punktlighet och kapacitet i tågtrafiken, liksom hur färre förseningar och bättre regularitet i buss- och spårvagnstrafik kan uppnås. Här kan även ingå forskning kring bättre metoder för att mäta



och förutsäga pålitlighet och för att i större utsträckning kunna inkludera pålitlighet i beslutsstöd kring utformning av kollektivtrafik och infrastruktur.

- **Upphandling.** Forskningen inom detta tema handlar om hur upphandlingen kan förbättras genom att bli effektivare, mer flexibel och mer samordnad i syfte att sänka kostnaderna och öka hållbarheten. Ämnen som kan undersökas närmare är till exempel val av avtalsmodell (nettokontrakt, bruttokontrakt eller olika former av incitamentskontrakt) och utvärderingsmetoder (lägst pris eller olika former av sammanvägning av pris och kvalitet).
- **Samverkan.** För att förbättra den kollektiva mobiliteten och skapa fungerande reskedjor från dörr till dörr krävs samverkan mellan olika aktörer. Temat kan till exempel inkludera frågor kring integrerad transport- och bebyggelseplanering, samverkan för kombinerade tjänster, biljettsamarbeten och kommunikation mellan strategisk, taktisk och operativ nivå.
- **Anpassning till olika grupper.** Temat tar upp frågor kring tillgänglighet för alla i kollektivtrafiken. Det kan också handla om olika kundsegment och hur man möter olika behov vid olika faser i livet.

Som en övergång till området *förnya* finns också forskningsfrågor kring den traditionella kollektivtrafikens framtid. Det handlar till exempel om frågor kring kollektivtrafiksystemets robusthet och resiliens i en förändrad omvärld. Temat kan också inkludera forskning om hur ökad tillgång till data (öppen data) och AI kan användas för att förbättra kollektivtrafiksystemet och även underlätta bättre måluppföljning.

Förnya

Ett framtidsperspektiv genomsyrar Förnya-området. Området syftar till att bidra till förnyelse genom att utforska möjligheter, perspektiv och positioner bortom dagens situation på sådant sätt som kan förändra systemgränserna och förändra traditionella mönster inom kollektiv mobilitet, för att bidra till en hållbar omställning och utveckling.

Förnyelse kan bidra till hållbar omställning på många olika sätt och innefattar såväl nya betraktelsesätt som konkreta innovationer. Inom området kommer systemgränser utmanas i förhållande till ny teknik och förändringskrafter. Förnya-området tar ett brett grepp kring innovation, det vill säga, produkter, tjänster och processer som berör en hållbar omställning och transporteffektivitet ur ett system- och livscykelperspektiv med kollektiv mobilitet i fokus. Organisatoriska roller och



institutionella förändringar som stödjer (eller hindrar) förnyelse ingår i området. Att förutse effekterna av förändringskrafter men även att skapa kunskap för att organisationer och samhället i stort skall kunna göra informerade vägval inklusive att utveckla policies och fatta beslut (utifrån mål om till exempel hållbart resande) är i fokus.

Exempel på teman inom Förnya:

- **Ny och förnyad teknik och tjänster möjliggör och utmanar.** (Hur) kan ny teknik bidra till ökad hållbar tillgänglighet? Centralt är också hur AI och hur dess inträde kan påverka mobilitet samt tillämpas i analyser. Speciellt påverkan av autonoma fordon på mobilitet är en viktig aspekt. Möjligheter och effekter med delad data från olika aktörer är också relevant. Frågeställningar som berör utredning av potentiella effekter och möjligheter med innovationer beaktas.
- **Legitimering och acceptans** för ny teknik i transformationen är också centralt för området.
Sociala aspekter och användarperspektivet vid införande av ny teknik ingår också i området. Aspekter kopplade till nya tjänster såsom MaaS, on-demand kollektivtrafik, personliga assistenter mm. är av relevans.
- **Transformativ systemförändring.** Ett transporteffektivitetsperspektiv ingår i detta tema. Frågor som rör nya sätt att samtransportera gods och personer, nya utgångspunkter, nya förhållningssätt med fokus på att minska personkilometer och CO₂ ekvivalenter per personkilometer kan vara centrala aspekter.
- **Roller och organisation.** Kollektiv mobilitet kan kräva nya strukturer för integrerad planering som rör markanvändnings- och transportsystemet. Detta kan innebära utmaningar för regelverk, lagstiftning och rådigheter.
Organisationsgränser kan förflyttas och nya affärsmodeller kan behövas. Ny lagstiftning kan krävas för att lösa olika mobilitetsbehov/efterfrågan.
- **Kriser som förändringskraft.** Perspektiv som utgår ifrån resiliens, robusthet och beredskap kan betonas i större utsträckning framöver. Ett förändrat säkerhetsläge samt klimatförändringar kan kräva ett ökat fokus på resiliens (eller robusthet) i transportsystemet, bland annat i förhållande till ny teknik. Kriser i sig har funnits leda till förnyelse. Kriser kan ibland betraktas som möjligheter.

Fördjupa

Forskning inom området Fördjupa strävar efter att problematisera etablerade praktiker och dominerande synsätt, både inom forskningsvärlden och i praktiken.



Målet är att genom kritisk reflektion och ifrågasättande av nuvarande mål, tankegångar, rutiner och strukturer, väcka nya frågor och främja diskussion om de grundläggande värderingar och normer som styr kollektiv mobilitet och dess funktion i samhället för olika grupper. Genom att utmana gängse sanningar, praxis och begrepp som påverkar utvecklingen av framtidens kollektiva mobilitet, bidrar forskningen inom det här fokusområdet till K2:s mission att generera kunskap som främjar en hållbar omställning av både städer och regioner.

Exempel på teman inom Fördjupa:

- **Konsekvenser av rådande praktiker för olika grupper.** Det kan gälla forskning som fokuserar på konsekvenser för olika användargrupper (barn, äldre, personer med funktionsnedsättning), forskning om skillnader i behov och tillgång till service mellan stad och land, samt ekonomiska konsekvenser/relaterat till tillgång för olika socio-ekonomiska grupper de för olika grupper. Centralt i det här sammanhanget är förutsättningarna för rättvis tillgång till transporter.
- **Målkonflikter i planering och beslutsfattande.** Exempelvis gällande avvägningar mellan demokratiskt deltagande och effektivitet, mellan olika grupper, mellan stad och land, mellan risktagande och långsiktig stabilitet, eller olika prioriteringar relaterat till markanvändning, planering eller tillgänglighet.
- **Organiseringen av arbete och arbetsformer.** Exempelvis avseende arbetsvillkor för olika grupper av anställda, nya former av gig- och plattformsbaserat arbete inom mobilitetssektorn, men också mer övergripande frågor rörande organiseringen av arbete som exempelvis lokala uppfattningar kring roller, kompetensförsörjning, och olika aktörers roll i arbetet (konsulter, forskare, civilsamhällsorganisationer).
- **Processfrågor rörande jämställd och jämlik inkludering** i planerings och beslutsprocesser om transportsystemet, samt frågor som rör hur ansvar och mandat fördelar sig mellan olika politiska nivåer och organisationer. Andra viktiga processfrågor rör relationen mellan politiker och tjänstemän, transparens i beslutsprocesser och frågor rörande behovet av att säkerställa offentliga värden i exempelvis innovationsprocesser.
- **Kunskapsunderlag och dess genomslag i praktiken.** Exempelvis vilken typ av expertkunskap blir normerande och vilka perspektiv som (inte) får genomslag. Här ingår också frågor rörande den kunskap som genereras i



piloter och projekt och den kunskap som professionen inom organisationen besitter. En relaterad fråga rör kunskap om olika grupper resvanor och resmönster utifrån ett maktperspektiv.



Jämförelse K2 2013-2024 och från 2025

	K2 2013-2024	K2 från 2025-
Namn	K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik	K2, Nationellt kunskapscentrum för kollektiv mobilitet
Partnerskap	Sex parter: Lunds universitet, Malmö universitet, VTI, Region Stockholm, Västra Götalandsregionen, Region Skåne	Sju parter: Lunds universitet, Malmö universitet, VTI, Region Stockholm, Västra Götalandsregionen, Region Skåne, Trafikverket.
Finansiering	Parterna enligt ovan samt statliga finansiering från Trafikverket, Vinnova och Formas. 1/3 finansiering från vardera akademi, region, stat. Totalt 27 mkr, varav 2 mkr inkind.	Parterna enligt ovan samt finansiering från Vinnova. Finansieringen består av 4,5 mkr vardera från Vinnova och Trafikverket, 3 mkr per region, samt 6,5 mkr från akademien. Akademiens medfinansiering kopplas i större grad till projekt. Totalt 24,5 mkr, varav 4,5 mkr inkind.
Legal grund	Ingen juridisk person. Organiserad som enkelt bolag med sex bolagsmän (parterna). Egen ekonomiredovisning.	Lunds universitet utgör centrals juridisk person. Formellt organiserad som avdelning inom LTH. Inget bolag.
Styrelse	Partssammansatt	Partssammansatt
Föreståndare	Heltid, anställd på LU/MAU/VTI	Heltid, anställd på LU
Vision / mission	K2 är ett ledande kunskapscentrum som genom forskning och utbildning förbättrar och förnyar kollektivtrafiken som medel för hållbara städer och regioner	K2 utvecklar och omsätter kunskap om kollektiv mobilitet. Vår kunskap förbättrar, förnyar och fördjupar på sätt som bidrar till hållbar utveckling i städer och regioner
Verksamhetsidé	Vi 1) forskar och utvecklar ny och tillämpbar kunskap om kollektivtrafik och dess roll i samhället, 2) sprider kunskap och erbjuder utbildningar om kollektivtrafik som bygger på vetenskaplig kunskap och beprövad erfarenhet, samt 3) bidrar till innovation och förnyelse i samverkan med kollektivtrafikens aktörer,	Vi skapar mervärden genom att 1) initiera och genomföra forskning utifrån en brett förankrad och dynamisk forskningsinriktning, 2) tillhandahålla en plattform för förnyelse genom samverkan mellan forskare samt mellan forskning och praktik, samt 3) bidra till lärande och kompetensutveckling bland aktörer i och kring kollektiv mobilitet.
Mål	<ol style="list-style-type: none"> Genomföra forskningsprojekt och publicera i vetenskapliga tidskrifter och rapporter, samt på internationella och nationella konferenser, Tillgängliggöra vetenskapligt baserad kunskap på sätt som gör den intressant och relevant 	<ol style="list-style-type: none"> K2:s bidrag till den internationella forskningen om kollektiv mobilitet ska successivt öka. K2:s bidrag till policyutveckling som kan bidra till globala hållbarhetsmål, samt nationella och regionala målsättningar ska successivt öka.



	<p>för aktörer verksamma inom och kring kollektivtrafiken,</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Genomföra utbildningar om kollektivtrafik för yrkesverksamma, samt bidra till att stärka kollektivtrafik som kunskapsområde i utbildningar vid universitet och högskolor 4. Stärka förnyelse och innovation genom samverkan mellan forskning och praktik 5. De som arbetar med att utveckla kollektivtrafik i Sverige anser att K2 bidrar till ökad kunskap om kollektivtrafik som medel för hållbara städer och regioner. 	<ol style="list-style-type: none"> 3. K2:s bidrag till förnyelse av kollektiv mobilitet som bidrar till en hållbar utveckling ska successivt öka. 4. K2:s bidrag till kritisk reflektion genom offentlig/intern debatt ska successivt öka. Mått: Genomslag för offentliga/interna debatter till följd av K2:s kunskap. 5. Kännedomen om K2:s verksamhet och antalet som tar del av den kunskap som K2 tillgängliggör ska successivt öka
Forskningsagenda /inriktning	<p>Fem forskningsområden: 1) framtidens mobilitet, 2) marknad och finansiering, 3) beslut och effekter, 4) integrerad samhällsplanering, samt 5) kollektivtrafik för alla, tre perspektiv (individer och grupper, organisation och samverkan, transportsystem och information) samt ett 20-tal mer konkreta frågeställningar inom dessa.</p>	<p>Tre forskningsperspektiv som utgår från syftet med kunskapen. Förbättra, Förnya, Fördjupa.</p> <p>Perspektiven preciseras dynamiskt inom ramen för forskningsprocessen, i synnerhet kopplat till större strategiska projekt.</p>
Forskningsprocess	<p>Mindre K2-projekt två gånger om året. Intern bedömningsprocess. Större K2-projekt vartannat eller vart tredje år. Huvudsakligen bottom-up. Extern och intern bedömningsprocess.</p>	<p>Delvis ny process baserad på fyra spår. 1) mindre projekt utan särskild inriktning, 2) större strategiska projekt med inriktning som tas fram i dialog, 3) taktiska projekt som ledningsgruppen kan initiera, 4) externfinansierade projekt. Ökat fokus på extern bedömning för både större strategiska projekt och mindre projekt.</p>
Medarbetare	<p>1) Personer som ingår i K2:s kansli, samt 2) forskare som deltar i något av K2:s projekt, framför allt från LU, MAU och VTI.</p>	<p>1) Personer som ingår i K2:s kansli, samt 2) forskare som aktivt ansökt om att vara affilierade K2-forskare, oavsett forskningsorganisatorisk hemvist.</p>
Kommunikation	<p>Fokus på kunskap som producerats inom K2. Inifrån-och-ut.</p>	<p>Mer fokus på att möta målgruppernas kunskapsbehov genom att förmedla både egen och extern kunskap.</p>