



K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik

Årsrapport 2021



Innehåll

1.	Föreståndaren har ordet.....	3
2.	Kort om K2.....	4
3.	Forskning och samverkan.....	7
4.	Utbildning och kunskapsspridning.....	16
5.	Övergripande stödfunktioner – ledning m.m	22
6.	Ekonomiskt resultat.....	23
7.	Effekter av K2:s verksamhet.....	25
8.	De kommande åren.....	27
	Bilaga 1 – Organisation	28
	Bilaga 2 – Ledning och kansli	29
	Bilaga 3 – Bokslut 2021.....	31
	Bilaga 4 – Pågående forskningsprojekt under 2021	33
	Bilaga 5 - Avslutade forskningsprojekt före 2021	39
	Bilaga 6 – Disputerade forskare inom ramen för K2.....	45



1. Föreståndaren har ordet

Precis som året innan, präglade pandemin samhället under 2021. Efterfrågan på kunskap från K2 om konsekvenser för kollektivtrafiken var fortsatt hög. Som en fortsättning på de pandemirelaterade initiativ som K2 startade 2020 tog K2 under 2021 initiativ till att samla aktörer i och kring kollektivtrafiken för att tillvarata möjligheter till en hållbar omstart. Det arbete kommer att intensifieras under 2022 med målsättningen att arbeta fram en ny innovationsagenda för kollektivtrafiken.

Under 2021 har K2 fortsatt att leverera ny kunskap om kollektivtrafik som medel för hållbara städer och regioner. Totalt pågick 57 forskningsprojekt under året som sammantaget engagerade drygt 90 forskare. Ny kunskap presenterades i 60 publikationer, vilket är fler än något tidigare år. Fyra doktorsavhandlingar försvarades och flera nya doktorander knöts till K2. Flera utbildningar kunde genomföras och satsningen på digitala mötesformer bidrog till att fler fick möjlighet att ta del av kunskap från K2. Ekonomiskt förbrukades drygt 27,8 miljoner kronor samt ytterligare drygt 3,1 miljoner kronor i naturinsatser samt 31,5 miljoner kronor i externfinansierade projekt. De samlade utgifterna (exklusive naturinsatser och externfinansierade projekt) var ca 2,6 miljoner kronor lägre än budgeterat vilket i huvudsak beror på att vissa forskningsprojekt skjutit på planerad verksamhet till 2022.

Under 2022 kommer K2 fortsätta att bistå kollektivtrafikens aktörer med ny kunskap i syfte att utifrån ett kritiskt och konstruktivt förhållningssätt utveckla kollektivtrafiken som medel för mer hållbara städer och regioner.

Lund, mars 2022

John Hultén



2. Kort om K2

2.1 Vision, verksamhetsidé och mål

Verksamheten under året utgick från K2:s vision om att vara ett internationellt ledande centrum som genom forskning och utbildning förbättrar och förnyar kollektivtrafiken som medel för hållbara städer och regioner. Vi strävade mot visionen genom vår verksamhetsidé som innebär att K2:

- forskar och utvecklar ny och tillämpbar kunskap om kollektivtrafik och dess roll i samhället,
- sprider kunskap och erbjuder utbildningar om kollektivtrafik som bygger på vetenskaplig kunskap och beprövad erfarenhet,
- bidrar till innovation och förnyelse i samverkan med kollektivtrafikens aktörer,

Verksamhetsidén konkretiseras genom arbete inriktat mot fyra verksamhetsmål (mål 1-4) samt ett effektmål (mål 5). Målen är att:

1. genomföra forskningsprojekt och publicera i vetenskapliga tidskrifter och rapporter, samt på internationella och nationella konferenser,
2. tillgängliggöra vetenskapligt baserad kunskap på sätt som gör den intressant och relevant för aktörer verksamma inom och kring kollektivtrafiken,
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.

Verksamhetsmålen följs upp genom mätbara leveranser som preciseras i den årliga verksamhetsplanen. Effektmålet följs upp utifrån hur målgrupperna uppfattar att de fått ökad kunskap genom K2. Det sistnämnda mäts vartannat år genom en enkätundersökning.

2.2 Ekonomiska förutsättningar

K2:s verksamhet under 2021 baserades på ett beslut om grundfinansiering för perioden 2020-2024 som uppgår till totalt 27 miljoner om året varav två miljoner utgörs av naturinsatser. Finansörer är Region Stockholm, Västra Götalandsregionen,



Region Skåne, Lunds universitet, Malmö universitet, VTI, Vinnova, Trafikverket och Formas. Dessa aktörer bidrar vardera årligen med tre miljoner till K2:s verksamhet.

Utöver grundfinansieringen bedrivs verksamhet med extern finansiering till exempel i form av externfinansierade forskningsprojekt samt deltagaravgifter för K2:s utbildningar.

2.3 Verksamhetens inriktning

K2 verksamhet bedrivs under året inom ramen för områdena Forskning och samverkan, samt Utbildning och kunskapspridning. Figur 1 sammanfattar de fyra hörnstenarna i K2:s verksamhet. Vår forskning har ett särskilt fokus på storstadsregionernas utmaningar. Det inbegriper utmaningar i såväl de större städerna som i landsbygder, liksom kopplingen mellan städerna och omlandet. Forskningen bedrivs i samverkan mellan forskning och praktik. Det innebär ett förhållningssätt där kollektivtrafikens aktörer på olika sätt medverkar i utvecklingen av forskningsfrågor, genomförandet av forskningen och spridningen av resultaten.



Figur 1 – K2:s verksamhet

Under året implementerades arbetet med en ny forskningsinriktning för perioden 2020-2024, ett arbete som påbörjades redan året innan. Forskningen bedrivs inom fem områden: 1) Framtidens mobilitet, 2) Marknad och finansiering, 3) Beslut och effekter, 4) Integrerad samhällsplanering, 5) Kollektivtrafik för alla.



Forskningsområdena beforskas utifrån tre huvudsakliga perspektiv: a) Individer och grupper, b) Samverkan och organisation, c) Transportsystem och information.

	Individer och grupper	Organisering och samverkan	Transportsystem och information
Framtidens mobilitet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marknad och finansiering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beslut och effekter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Integrerad samhällsplanering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivtrafik för alla	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Figur 2 – K2:s forskningsinriktning

Utbildningsverksamheten bedrevs under året inom tre områden 1) Akademisk utbildning (inkl. doktorandverksamhet), 2) Branschutbildning, samt 3) Kunskapspridning i form av seminarier med mera.

Forsknings- och utbildningsverksamheten stöttades av stödfunktionerna ledning, kommunikation, ekonomi och administration.

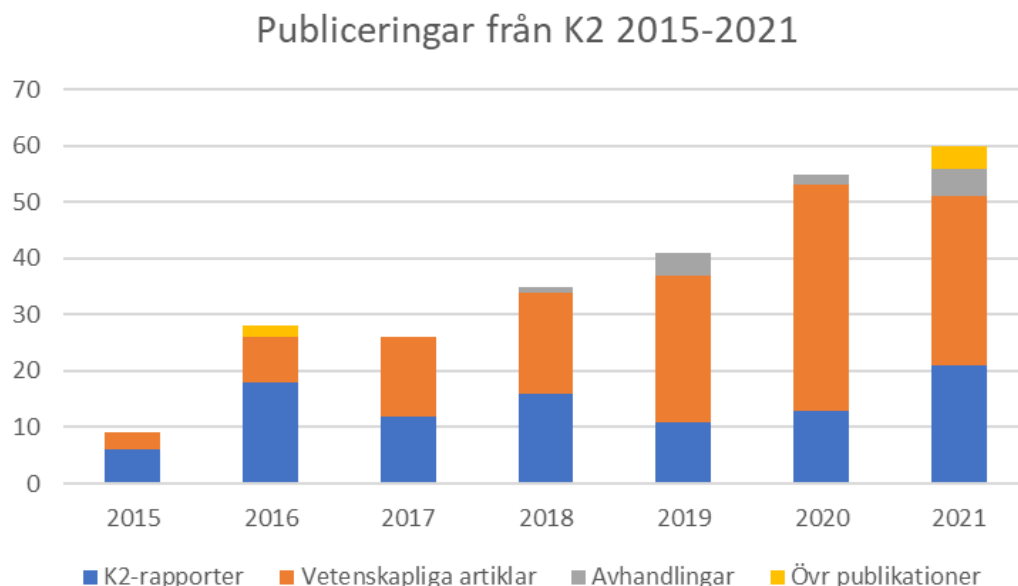


3. Forskning och samverkan

Forskningsverksamheten vid K2 drivs i projektform. Det finns tre sorters K2-projekt: större K2-projekt som är fleråriga och som involverar forskare från olika miljöer, mindre K2-projekt som i normalfallet uppgår till 350.000 kronor, samt externfinansierade projekt där merparten av resurserna inte kommer från K2. Under året har även ett antal strategiska projektinitiativ startats med anledning av coronapandemins konsekvenser för kollektivtrafiken. Under året pågick 57 forskningsprojekt inom ramen för K2 (se bilaga 4). Sammantaget involverade projekten ett 90-tal forskare.

3.1 Ny och tillämpbar kunskap om kollektivtrafik

En prioriterad uppgift för K2 är att utveckla och genomföra forskningsprojekt baserat på en inriktning framtagen i samverkan med kollektivtrafikens aktörer. Projekten resulterar i ny kunskap som publiceras i K2:s egna rapportserier, samt i vetenskapliga artiklar och bokkapitel. Antalet citeringar har successivt ökat. Under 2021 noterades 856 citeringar att jämföra med 560 året innan. Även antalet publikationer har ökat över tid. Diagrammet nedan visar utvecklingen av antalet publikationer sedan 2015.



Figur 3 – Utvecklingen av antalet publikationer från K2 sedan 2015.



K2:s egna rapportserier består av granskade forskningsrapporter (Research), andra forskningsrapporter (Working Papers) samt av populärvetenskapliga forskningsrapporter (Outreach). I dessa rapportserier publicerades under 2021 följande 21 rapporter:

- *Att styra det nya, Samhällets styrning av och med smart mobilitet*, John Hultén, Anna Wildt-Persson, Jens Alm, Erik Almlöf, Claus Hedegaard Sørensen, Alexander Paulsson, Anna Pernestål och Anna Wallsten, K2 Outreach 2021:1
- *Elbussen är här! Lärdomar och kunskapsluckor i forskning om elbussar*, Vendela Åslund, Fredrik Pettersson-Löfstedt och Hans Danielson, K2 Outreach 2021:2
- *Kollektivtrafiken och klimatutmaningen – tid för ett nytt perspektiv?* Lena Winslott Hiselius, K2 Outreach 2021:3
- *COVID-19 and Public Transport*, Chiara Vitrano, K2 Working paper 2021:1
- *Policy instruments for a more transport efficient society*, Chunli Zhao, Jean Ryan and Anders Wretstrand, K2 Working paper 2021:2
- *Innovation och teknologisk förändring på kollektivtrafikens marknader – en litteraturöversikt*, Birgitta Vitestam, Alexander Paulsson, Karin Thoresson, Lisa Hansson och Ewa Rosén, K2 Working paper 2021:3
- *Coronapandemins effekter på arbete, kontor och resor*, Peter Arnfalk och Lena Winslott Hiselius, K2 Working paper 2021:4
- *Trängsel i kollektivtrafiken*, Björn Lidestam, K2 Working paper 2021:5
- *Synsatts resor med buss - framtiden med autonoma bussar*, Anna Anund, Magnus Berglund och Per Bröms, K2 Working paper 2021:6
- *Evaluating bids on price and quality*, Ivan Ridderstedt and Roger Pyddoke, K2 Working paper 2021:7
- *Marknader i kris? Kollektivtrafikens syn på avtalsmodeller under pandemin*, Till Koglin och Alexander Paulsson, K2 Working paper 2021:8
- *Covid-19 och slaget mot turism och besöksnäring*, Vanessa Stjernborg och Solène Prince, K2 Working paper 2021:9
- *Effekter av stadsmiljöavtalet - Utvärdering av försöksperioden 2015-2018*, Martin Larsson och Helena Svensson, K2 Working paper 2021:10



- *Ungas användning av och syn på smart mobilitet - En litteratur och intervjustudie*, Anna Wallsten, Joel Göransson Scalzotto och Jessica Berg, K2 Working paper 2021:11
- *Public transport funding under pressure*, John Hultén, Claus Hedegaard Sørensen, Elisabeth Lång, Fabio Hirschhorn Zonana and Jens Alm, K2 Working paper 2021:12
- *Upplevd otrygghet i anknytning till kollektivtrafiken i Malmö*, Vanessa Stjernborg och Sofia Rutberg, K2 Working paper 2021:13
- *Åldrande landsbygder*, Vanessa Stjernborg och Alva Rosager, K2 Working paper 2021:14
- *Kombinerad mobilitet mellan cykel och kollektivtrafik*, Robin Nuruzzaman, Celina Negro, Theresa Schneider, Till Koglin och Jens Alm, K2 Working paper 2021:15
- *En jämförelse mellan Sveriges stadsmiljöavtal och de norska byvekstavtalen*, Helena Svensson, K2 Working paper 2021:16
- *Innovation genom konkurrens eller samverkan?* Karin Thoresson, Lisa Hansson, Alexander Paulsson, Birgitta Vitestam, Malin Aldenius och Ewa Rosén, K2 Working paper 2021:17
- *Frivillighet och konsekvensernas decentralisering, Kommunal reglering av delade elscootrar*, Alexander Paulsson och Jørgen Aarhaug, K2 Working paper 2021:18

K2-forskare har publicerat forskningsresultat i vetenskapliga tidskrifter, bokkapitel eller motsvarande. Totalt publicerades 30 vetenskapliga artiklar 2021, varav 1 i högrankade journaler (här definierat som nivå 2 enligt norska listan).

- *What is the substitution effect of e-bikes? A randomised controlled trial.* Alfred Söderberg, Emeli Adell och Lena Winslott Hiselius, Transportation Research Part D, januari 2021
- *Increasing public transport patronage – An analysis of planning principles and public transport governance in Swedish regions with the highest growth in ridership*, Jamil Khan, Robert Hrelja och Fredrik Pettersson-Löfstedt, Case studies on transport policy, januari 2021



- *Justice in Regional Transport Planning through the Lens of Iris Marion Young*, Chiara Vitrano och Christina Lindkvist, Planning, practice and research, januari 2021
- *Borrowed sizes: A hedonic price approach to the value of network structure in public transport systems*, Helena Bohman och Désirée Nilsson, Journal of transport and land use, januari 2021
- *Discrete Event Simulation of Bus Terminals: A Modular Approach with a High Spatial Resolution*, Therese Lindberg, Fredrik Johansson, Anders Peterson och Andreas Tapani, Journal of Advanced Transportation, januari 2021
- *Public transport meets smart mobility: Roles and relationships shaping driverless shuttles and MaaS*, Kelsey Oldbury, Licentiatavhandling KTH, februari 2021
- *Governance reaction to the emerging megacity shrinkage in Tokyo: The case of the Tsukuba express transit- suburban region*, Eigo Tateichi, Kyoko Takahashi och Taku Nakano, Cities, februari 2021
- *The role of environmental requirements in Swedish public procurement of bus transports*, Malin Aldenius, Panagiota Tsaxiri och Helene Lidestam, International Journal of Sustainable Transportation, februari 2021
- *Contested values in bike-sharing mobilities – A case study from Sweden*, Till Koglin och Dalia Mukhtar-Landgren, Journal of Transport Geography, april 2021
- *Evaluating the Efficiency of Bike-Sharing Stations with Data Envelopment Analysis*, Leonardo Caggiani, Rosalia Camporeale, Zahra Hamidi och Chunli Zhao, Journal of Sustainability, januari 2021
- *The passenger's influence on dwell times at station platforms: a literature review*, Ruben A. Kuipers, Carl-William Palmqvist, Nils O.E. Olsson och Lena Winslott Hiselius, Transport Reviews, februari 2021
- *Governance arrangements shaping driverless shuttles in public transport: The case of Barkarbystaden, Stockholm*, Kelsey Oldbury och Karolina Isaksson, juni 2021



- *Critical challenges in implementing sustainable transport policy in Stockholm and Gothenburg*, Fredrik Pettersson, Vanessa Stjernborg och Carey Curtis, Cities, juni 2021
- *A study of changes in everyday mobility during the Covid-19 pandemic: As perceived by people living in Malmö, Sweden*, Helena Bohman, Jean Ryan, Vanessa Stjernborg och Désirée Nilsson, Transport Policy, juni 2021
- *Replacing regional bus services with rail: Changes in rural public transport patronage in and around villages*, Joel Hansson, Fredrik Pettersson-Löfstedt, Helena Svensson och Anders Wretstrand, Transport Policy, februari 2021
- *Decomposing cycling potentials employing the motility framework*, Zahra Hamidi, Journal of Transport Geography, februari 2021
- *Local Autonomy in Temporary Organizations: The Case of Smart City Pilots*, Dalia Mukhtar-Landgren, Administration & Society, april 2021
- *What are we missing when we measure accessibility? Comparing calculated and self-reported accounts among older people*, Jean Ryan och Rafael Pereira, Journal of Transport Geography, maj 2021
- *Planning for Bus Priority*, Claus H. Sørensen, Fredrik Pettersson och Joel Hansson, International Encyclopedia of Transportation, maj 2021
- *The role of consumer innovativeness and green perceptions on green innovation use: The case of shared e-bikes and e-scooters*, Phil Flores och Johan Jansson, Journal of Consumer Behaviour, maj 2021
- *Självkörande bussar: om arbete, teknologi och en oviss framtid*, Alexander Paulsson, Arbetsmarknad och arbetsliv, mars 2021
- *Intrapersonal variability in public transport path choice due to changes in service reliability*, Ulrik Berggren, Carmelo D'Agostino, Helena Svensson och Karin Brundell-Freij, Transportation, juli 2021
- *Same, same but different? Neighbourhood effects of accessibility on housing prices*, Helena Bohman, Transport Policy, juni 2021
- *Mobility as a service and public transport*, Göran Smith, chapter in The Routledge Handbook of Public Transport, 2021
- *Public transport path choice estimation based on trip data from dedicated smartphone app survey*, Ulrik Berggren, Thomas Kjær-Rasmussen, Mikkel



Thorhauge, Helena Svensson och Karin Brundell-Freij, Transportmetrica A: Transport Science, september 2021

- *Partnership or franchising to improve bus services in two major English urban regions? An institutional analysis*, Tom Rye, Robert Hrelja, Jason Monios, och Clare McTigue, Transport Policy, december 2021
- *Large increases in bus use in Sweden: lessons learned*, Maria Börjesson, Margareta Friman och Masoud Fadaei, Handbook of Public Transport Research, 2021
- *Risk and Approaches to Risk-Taking in Testbed Planning*, Lina Berglund-Snodgrass, Planning Practice & Research, oktober 2021
- *Effects of rural bus stops on travel time and reliability*, Joel Hansson, Fredrik Pettersson-Löfstedt, Helena Svensson och Anders Wretstrand, Public transport, augusti 2021
- *When the impossible becomes possible: COVID-19's impact on work and travel patterns in Swedish public agencies*, Lena Winslott Hiselius och Peter Arnfalk, European Transport Research Review, februari 2021

K2-forskare har gett ut en och bidragit till ytterligare tre antologier under året:

- *Omstart kollektivtrafiken idéer för en hållbar framtid*, Holm och Kollman, redaktörer, K2, januari 2021.
- *Socialt hållbar transportplanering – Inspirationshandbok med exempel från forskning och praktik*, Lena Levin och Ana Gil Solá, redaktörer, juni 2021
- *På väg mot hållbar omställning? Kunskap, makt och mening i nationell transportplanering*, Linnea Eriksson, Karolina Isaksson och Jacob Witzell, redaktörer, november 2021
- *Social hållbarhet i regional kollektivtrafikplanering - Perspektiv och processer för att stärka den sociala hållbarhetens position i planeringssammanhang*, Rebecka Kjellström, Karolina Isaksson, Maria Håkansson och Anna Strohmayer, KTH, Skolan för Arkitektur och Samhällsbyggnad, 2021

Fyra vetenskapliga doktorsavhandlingar har publicerats och framgångsrikt försvarats under året:

- *Soft measures to shift modality*, Alfred Söderberg, Lunds universitet



- *A Piece of the Puzzle: Essays on Accessibility, Transport Infrastructure and Distribution*, Anders Bondemark, VTI/Lunds universitet
- *Steering green buses: The opportunities and challenges of introducing renewable fuel in public transport*, Malin Aldenius, Lunds universitet
- *Passengers' choices in multimodal public transport systems - A study of revealed behaviour and measurement methods*, Ulrik Berggren, Lunds universitet

Samtliga publikationer samlas på K2:s webbplats. K2 strävar efter att vetenskapliga artiklar ska publiceras genom open access och därmed vara åtkomliga för alla.

3.2 Initiativ till K2-finansierade projekt

Under året har K2 genomfört en bedömningsomgång för att identifiera nya mindre K2-projekt. Totalt inkom 16 projektförslag varav fem beviljades:

- *Är barn en del av det planerade kollektivet? studie om inkludering av barn i planering av kollektivtrafik*. Projektledare: Linnea Eriksson, VTI. Budget: 349 676 kr.
- *Punktlighet – är resenärsupplevd och objektivt uppmätt tillförlitlighet samma sak?* Projektledare: Ulrik Berggren, LU. Budget: 350.000 kr.
- *Do basic provisions meet inhabitants' accessibility needs?* Projektledare: Chiara Vitrano, VTI. Budget: 348.371 kr.
- *Att samverka eller inte – gränser för samverkan i kollektivtrafiken*. Projektledare: Claus Hedegaard Sørensen, VTI. Budget: 351.350 kr.
- *Is shared micromobility part of public transport's future?* Identifying the purpose, motivations, and substitution effect of shared e-bike and shared e-scooter use. Projektledare: Phil Flores, LU. Budget: 80.000 kr.

Därutöver påbörjades arbetet med att förbereda för en ny omgång större K2-projekt.

3.3 Initiativ till externfinansierade forskningsprojekt

Utöver att påbörja projekt med egen finansiering gjordes särskilda satsningar på ansökningar om extern finansiering. Totalt gjordes 20 ansökningar om extern finansiering till Trafikverket (2), SKR (1), Vinnova (7), Drive Sweden (1), Energimyndigheten (4), Formas (3), Forte (1), Transpol Norge (1). Av dessa beviljades 15 projekt.



3.4 Dynamisk forskningsmiljö

K2 har höga ambitioner att erbjuda en dynamisk, kreativ och inspirerande forskningsmiljö som stimulerar till utbyten mellan forskare från olika discipliner och organisatoriska bakgrunder, samt mellan forskning och praktik. Precis som under föregående år, innebar restriktioner till följd av pandemin att K2:s kontor i Lund inte har kunnat fungera som en naturlig mötesplats i samma utsträckning som tidigare. Istället har många aktiviteter genomförts digitalt. Det gäller till exempel forskarseminarier.

3.5 Medverkan i omställningsprocesser – Rådslag för hållbar omstart

För att forskningen ska kunna bidra till förnyelse behöver den vara närvarande och delaktig i de frågor som är aktuella för kollektivtrafikens aktörer. K2 har under året framför allt fokuserat på den stora omställning som pandemin inneburit för kollektivtrafiken.

I januari 2021 publicerade K2 en antologi med idéer för en hållbar omstart av kollektivtrafiken efter pandemin. Boken fick stort genomslag och sporrade till diskussion om förnyelse inom olika områden. Under våren bedrev K2 ett projekt med fokus på pandemins konsekvenser för kollektivtrafikens intäkter och utgifter. Projektet finansierades av K2 och Västra Götalandsregionen. Inom ramen för projektet utvecklades fyra scenarier om kollektivtrafikens framtida utveckling. Dessa diskuterades bland annat på en workshop med företag, myndigheter och organisationer i och kring kollektivtrafiken. Diskussionerna tydliggjorde att det finns ett stort behov av fortsatt arbete med att främja förnyelse av kollektivtrafiken och att pandemin inneburit ett möjlighetsfönster för att samla många aktörer kring en sådan dialog.

Med det arbetet som grund har K2 tog K2 initiativ till Rådslaget för hållbar omstart. Initiativet ska bidra till att hålla möjlighetsfönstret öppet så länge som möjligt, samt till att främja innovationshöjden i en sektor som nu söker efter nya lösningar och idéer. Rådslaget ska skapa förutsättningar för inspiration, kunskap och dialog på sätt som främjar kollektivtrafikens förnyelse. Rådslaget sker i samverkan med en rad aktörer i och kring kollektivtrafikbranschen. Över 50 rådgivare är knutna till initiativet som på olika sätt bidrar med kunskap, perspektiv och inriktning. Ett konkret resultat av initiativet är en innovationsagenda som ska vara klar under 2022. Mer info: www.radslaget.se

3.6 Processer för kreativ samverkan

K2 har under året genomfört ett antal dedikerade aktiviteter i syfte att stärka samverkan mellan akademi och praktik. En mindre workshop genomfördes för att



fånga upp olika aktörers syn på samverkan med forskningen. Ett nytt koncept för samverkan testades då forskare och företrädare för en myndighet genomförde ett gemensamt kunskapsseminarium inom ramen för arbetet med pågående regeringsuppdrag om klimatomställning.



4. Utbildning och kunskapsspridning

K2:s utbildningsinsatser syftar till fördjupad kunskap av relevans för kollektivtrafikens utveckling och förnyelse. K2 bedriver utbildningsverksamheten inom tre områden: 1) kurser för yrkesverksamma, 2) akademisk utbildning, 3) övrig kunskapsspridning.

4.1 Kurser för yrkesverksamma

Under våren genomfördes inga fysiska kurser, vilket inte heller var planerat. Däremot genomfördes kursen ”Planning for Green and Livable Cities Through Reduced Automobile Dependence” digitalt med sju deltagare från Sverige, Finland och Tyskland. Under hösten genomfördes tvåveckorskursen Strategisk kollektivtrafikplanering fysiskt i Lund med 26 deltagare. Kursen Innovation som drivkraft för förändring inom kollektivtrafiken erbjöds under senare delen av 2021 som en kombinerad fysisk och digital kurs, men den fick ställas in på grund av för få anmälningar.

4.2 Akademisk utbildning

K2 har ingen formell möjlighet att erbjuda egna akademiska kurser. Verksamheten inriktas därför på att komplettera och stötta utbildningar vid universiteten i Lund och Malmö, samt att i ökad utsträckning få studenter i Sverige att intressera sig för kollektivtrafikfrågor. Under året vidareutvecklades den masterskurs som K2 ger i samarbete med Malmö universitet och SLU Alnarp med namnet Hållbar urban mobilitet (15 hp). Kursen genomfördes digitalt under vårterminen med 24 aktiva studenter.

K2:s medarbetare har under året medverkat i kollektivtrafikrelaterade kurser vid Lunds universitet samt handlett kandidat- och mastersuppsatser på Lunds universitet och Malmö universitet.

Doktorandverksamheten utgör en viktig del av K2:s utbildningssatsning. Forskarkursen Kollektivtrafikforskningens kunskapsfält på 7,5 hp som K2 ger avslutades under början av året. Nio doktorander från olika universitet i Sverige deltog i kursen som gavs helt online. Under 2021 var totalt 25 doktorander knutna till K2. Doktoranderna träffas regelbundet, inom ramen för K2:s doktorandseminarier som genomförs en gång i månaden (med möjlighet till både fysisk och digital närvaro). Doktoranderna har under året även träffats för ett två dagar långt internat. Följande doktorander var verksamma vid K2 under året:



- Alexandra Rojas-Mullor, Lunds universitet, *Påverkan på fastighetspriser utifrån närhet till stationer, tillförlitlighet i restider, utökad kollektivtrafik.*
- Alfred Andersson, Lunds universitet, *Travel behaviour, Sustainable mobility, Mobility Management.*
- Anders Bondemark, VTI och Lunds universitet, *Transportekonomi och val, fördelning och rättvisa i transportsektorn.*
- Anna Stromayer, KTH, *Metoder eller arbetsätt för att bättre kunna integrera sociala hållbarhetsfrågor i planprocessen för den regionala planeringen.*
- Daria Ivina, Lunds universitet, *järnvägsplanering (bl a planering av underhåll).*
- Eigo Tateishi, Malmö universitet, *GIS och urbana fenomen.*
- Elias Isaksson, Lunds universitet, *Hållbara stadsmiljöer med ökad andel kollektivtrafik – ett projekt om stadsmiljöavtalen.*
- Emma Strömblad, Lunds universitet, *Fritidsresandets påverkan på utsläpp och åtgärder för minskad påverkan.*
- Eva-Lena Eriksson, VTI och Linköpings universitet, *Kapa topparna i kollektivtrafiken genom styrmedel på olika nivåer.*
- Jakob Allansson, Lunds universitet, *Planering och utvärdering av Bus Rapid Transit, BRT, i en svensk kontext.*
- Jens Hylander, VTI och Lunds universitet, *Kollektivtrafikens strategiska styrning och omställningsförmåga.*
- Jessica Göransson, VTI och Lunds universitet, *Resenärers preferenser och påverkar på resebeteende utifrån demografiska och socioekonomiska och geografiska parametrar.*
- Joel Hansson, Lunds universitet, *Effektutvärdering av Regional superbuss.*
- Kah Yong Tiong, Lunds universitet, *Möjligheten att förutspå tåghändelserna med hjälp av maskininlärningsmetoder.*
- Kelsey Oldbury, VTI och KTH, *Att återuppfinna kollektivtrafik i en framtid av Smart mobilitet: Roller, strategier och samverkan.*



- Malin Aldenius, Lunds universitet, *Kollektivtrafikens strategiska styrning och omställningsförmåga.*
- Michelle Ochsner, Lunds universitet, *Väder- och klimatpåverkan på järnvägen i Sverige.*
- Panagiota Tsaxiri, VTI och Linköpings universitet, *Hållbar kollektivtrafik - effekter av bättre samordning och ökad flexibilitet.*
- Phil Flores, Lunds universitet, *Attityder kring och användande av mikromobilitet och hur detta påverkar annat resande.*
- Ruben Kuipers, Lunds universitet, *Förseningar på tågstationer beroende på resenärsvolymer och resenärernas rörelsemönster.*
- Russell Cannon, Lunds universitet, *Åtgärder för att öka andelen aktiv och hållbar mobilitet i städer, med särskild tonvikt på styrmedel och medborgarnas engagemang.*
- Sergei Dytckov, Malmö universitet, *Kollektivtrafik "on-demand" – Potentialbedömning av efterfrågestyrda kollektivtrafiktjänster i Sverige.*
- Therese Lindberg, VTI och Linköpings universitet, *Effektiva bytespunkter.*
- Ulrik Berggren, Lunds universitet, *Hållbara stadsmiljöer med ökad andel kollektivtrafik – ett projekt om stadsmiljöavtalen.*
- Vendela Åslund, Lunds universitet, *E(+)-bus - omställning till elbussar i svensk kollektivtrafik.*

Vissa av doktoranderna finansieras delvis med K2:s egna medel, men flertalet finansieras via externa projekt som är knutna till K2. Samtliga doktorander får stöd från K2 för medverkan i konferenser och liknande.

4.3 Främja studenters intresse

Ett pris för bästa uppsats om kollektivtrafik på väg inte delades ut i samband med ett digitalt seminarium om Strategiska verktyg för ökad framkomlighet för busstrafik där de två vinnande uppsatserna också presenterades. Seminariet lockade ett 60-tal deltagare. På hösten genomfördes Climathon tillsammans med Lunds universitet, ett hackaton för miljön på temat hållbara transporter med ca 60 aktiva deltagare främst studenter från Lunds och Malmö universitet olika fakulteter. K2:s regionala parter var delaktiga genom att formulera utmaning och ta emot lösningar. K2:s eget uppsatspris hade deadline under åren och vinnare meddelas 2022.



4.4 Annan kunskapsspridning

K2 har höga ambitioner att nå ut med ny och befintlig kunskap på sätt som gör den tillgänglig för kollektivtrafikens aktörer, inklusive politiska beslutsfattare på lokal, regional och nationell nivå. Att paketera kunskap i populärvetenskapliga rapporter och översikter har hög prioritet. Under året publicerades tre rapporter i K2:s Outreach-serie samt en antologi (se kapitel 3.1).

Under året har K2, med stöd av Trafikverket också bedrivit ett projekt om nya sätt att sprida vetenskapliga forskningsresultat till berörda aktörer genom synteser. De tre synteserna behandlar *Digital tillgänglighet*, *Rurban planering* och *Individens resbeteenden*. Arbetet med rapporterna avslutas under 2022.

Då 2021 var ett år som präglades av förhållandevis få personliga möten spelade digitala kanaler stor roll. K2 prioriterade därför att producera korta filmer där K2:s forskare fick möjlighet att berätta om aktuella frågor som hur resenärer i kollektivtrafiken gör sina val, hur förbättrad information till resenärer kan minska förseningar i tågtrafiken och socialt hållbar kollektivtrafik. Dessa filmer distribueras via K2:s nyhetsbrev och sociala medier.

4.5 Fördjupat kunskapsutbyte

Under året arrangerades 5 regionala rundabordsamtal ett tjugotal andra möten för kunskapsutbyte mellan forskare och parter inom kollektivtrafik.

Rundabordsamtal är K2:s mötesplats för representanter från K2:s regionala parter: Region Skåne, Region Stockholm, Västra Götalandsregionen samt Trafikverkets regioner. Samtalen under 2021 utgick från K2:s fem forskningsinriktningar och behandlade följande 5 områden:

- 19/3 Coronapandemins effekter (Beslut och effekter)
- 16/4 Stadsmiljöavtalen (Marknad och finansiering)
- 26/5 Framtidens kollektivtrafik på landsbygd (Framtidens mobilitet)
- 12/10 Mikromobilitet (Integrerad samhällsplanering)
- 9/12 Ekonomiskt och socialt hållbar utbudsplanering (Kollektivtrafik för alla)

K2:s digitala kunskapsluncher är en viktig kanal för att på ett enkelt och lättillgängligt sätt nå ut med och diskutera forskningsresultat. Under året arrangerade K2 17 digitala kunskapsluncher som behandlade följande frågeställningar:

- 10/2 COVID-19 and Public Transport
- 17/2 Att styra det nya, samhällets styrning av och med smart mobilitet
- 3/3 Hur organiseras kollektivtrafikens marknader?
- 17/3 Kollektivtrafikens uppdrag



- 14/4 Resvanor – så kan vi locka tillbaka resenärerna till kollektivtrafiken
- 5/5 Coronas effekter på tjänsteresor
- 2/6 Vad spelar kollektivtrafiken för roll?
- 9/6 The passenger's influence on delays at train stations
- 16/6 Kollektivtrafiken efter pandemin
- 27/9 Hållbar omstart: Tredje vågen och framtidsscenarier för pendlingstrafiken
- 13/10 Socialt hållbar transportplanering
- 27/10 Hållbar turism - så kan turist- och beställningstrafiken bli en tillväxtmotor för regional utveckling
- 10/11 Styrmedel för minskat bilresande
- 17/11 Biljettstrategier för det nya normala
- 1/12 Omprioritering av gaturummet
- 8/12 Kollektivtrafikens roll i klimatomställningen
- 15/12 Nationellt biljettsystem

Tre av dessa kunskapsluncher var en del av det pågående projektet Rådslaget som också arrangerade ett digitalt seminarium om *Framtidens kollektiva resande - Hur summerar vi 2021 och var står vi inför 2022?* som avslutade året.

K2 medverkade också med flera presentationer och monter på VTI:s konferens Transportforum som 2021 genomfördes som ett digitalt arrangemang. I samband med Transportforum publicerade K2 en Omstartsantologi, med ambitionen att bidra till en framtidsorienterad diskussion om hur kollektivtrafiken och människors resande kan komma att påverkas av pandemin.

Ytterligare ett arrangemang som under 2021 fick genomföras digitalt var den återkommande Almedalsveckan. K2 medverkade inom ramen för Lunds universitets seminarier med ett bidrag om varför förbättrad punktlighet i tågtrafiken minskar utsläppen av växthusgaser.

4.6 Synlighet i samhällsdebatten

Kommunikationsarbetet har som övergripande syfte att positionera K2 som Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik och att den verksamhet som bedrivs vid K2 bidrar till välinformerade beslut om finansiering och utveckling av svensk kollektivtrafik. En av K2:s viktigaste kommunikationskanaler är våra nyhetsbrev som når forskare, tjänstemän, konsulter och beslutsfattare. Under 2021 skickade vi ut 9 externa nyhetsbrev på svenska, 7 interna nyhetsbrev till forskare knutna till K2:s verksamhet och 2 nyhetsbrev på engelska riktat till det internationella forskningssamhället.

Forskare knutna till K2 är aktiva i samhällsdebatten genom medverkan i media, både som experter som blir intervjuade av journalister och genom debattartiklar och



pressmeddelanden. Under 2021 svarade forskare från K2 bland annat på frågor om hur pandemin kan förändra människors resvanor och varför minskat bilresande är en het potatis. K2:s forskare medverkade till 4 publicerade debattartiklar och K2 skickade ut 8 pressmeddelanden som alla resulterade i publicerade artiklar i fackpress och/eller media som vänder sig till allmänheten.

K2 har också en kontinuerlig närvaro i sociala medier där Facebook och LinkedIn utgör de viktigaste kanalerna. Under 2021 stärktes LinkedIn som en allt viktigare kanal för K2.



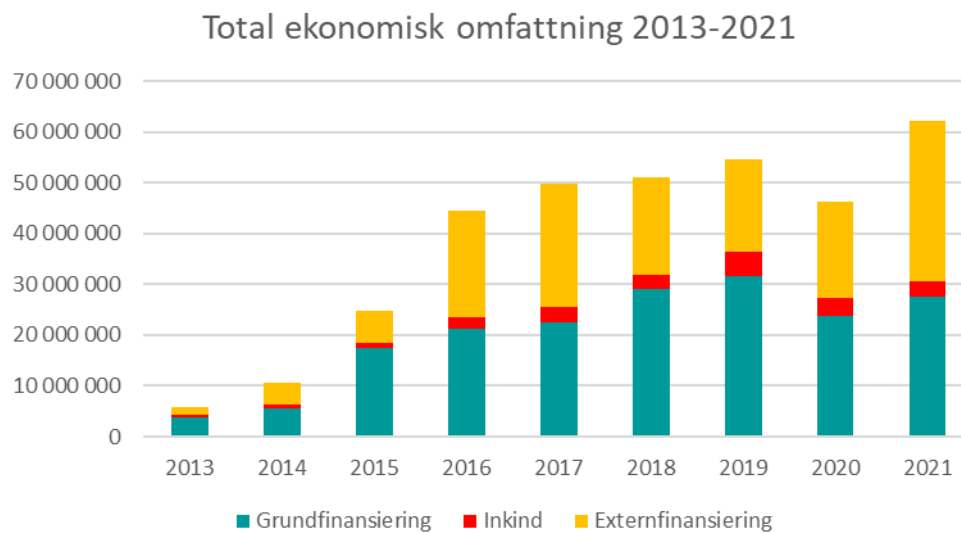
5. Övergripande stödfunktioner – ledning m.m

K2:s ledning syftar till att säkerställa en effektiv, kreativ och utvecklande verksamhet som både följer upp beslutad verksamhet och skapar förutsättningar för nya initiativ och inriktningar. Ledningen säkerställer att K2:s parter och finansiärer har information om och inflytande över verksamheten, samt att det finns en pågående dialog med andra aktörer av betydelse för K2:s verksamhet. Föreståndaren, med stöd av ledningsgruppen, har det operativa ansvaret. Ledningsgruppen sammanträdde vid totalt 22 tillfällen under året, inklusive ett internt för övergripande diskussioner och långsiktig planering. Inriktningen för centret beslutas av K2:s styrelse som under året sammanträdde vid fyra tillfällen. Även andra konstellationer har etablerats inom ramen för K2 för att säkerställa dialog inom partnerskapet, bland annat med de statliga finansiärerna och med chefer vid K2:s forskningsorganisationer som har medarbetare verksamma vid K2.

6. Ekonomiskt resultat

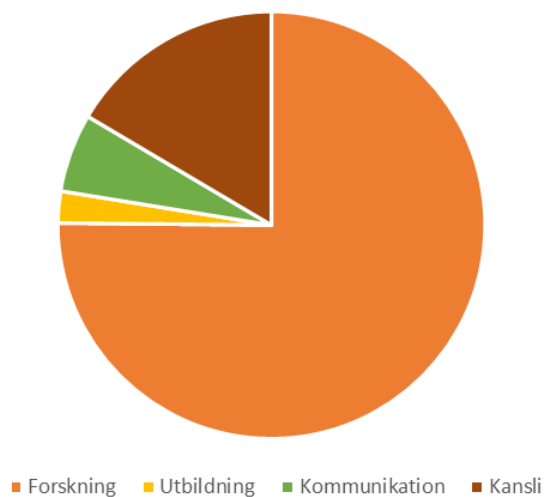
Totalt förbrukades drygt 27,5 miljoner kronor under året. Därutöver upparbetades knappt 3,2 miljoner kronor genom naturinsatser. De samlade utgifterna var drygt 2,6 miljoner lägre än budget. Huvudorsaken är att vissa forskningsprojekt skjutit på planerad verksamhet till 2022, delvis som en kvarvarande konsekvens av pandemin. Huvuddelen av K2:s egna medel används för genomförande av forskningsprojekt. Forskningsverksamheten förbrukade under 2021 drygt 20,6 miljoner kronor. Utbildningsverksamheten kostade drygt 658.000 kronor. Kostnaden för kommunikation uppgick till drygt 1,6 miljoner kronor. Drygt 4,5 miljoner kronor användes för kanslirelaterade kostnader inkl. ledning, administration och lokaler. Detaljerat bokslut för 2021 framgår av bilaga 3.

Utöver grundfinansieringen bedrevs under 2021 verksamhet med extern finansiering i form av externfinansierade forskningsprojekt samt deltagaravgifter för K2:s utbildningar. Dessa medel hanteras av ansvarig part och ingår inte i K2:s grundbudget. De externfinansierade projekten beräknas ha haft en omsättning under 2021 på drygt 31,5 miljoner kronor, jämfört med cirka 18,9 miljoner året innan. Den externfinansierade forskningen bidrog till att den totala omfattningen av K2:s verksamhet för första gången översteg 60 miljoner kronor.

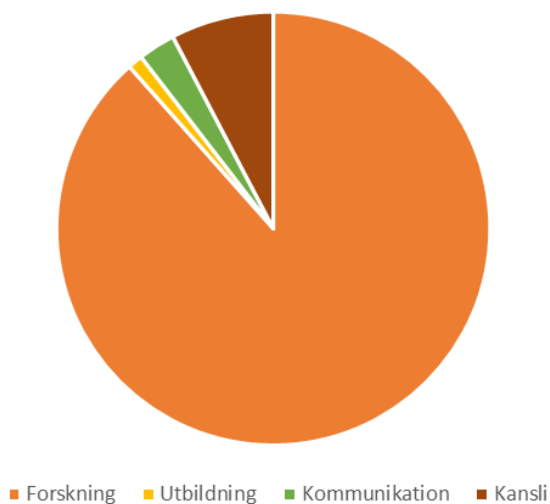


Figur 4 – Upparbetade medel av K2:s grundfinansiering under åren 2013-2021, in kind-finansiering från Lunds universitet och Malmö universitet, samt uppskattad omfattningen av externfinansierade forskningsprojekt under samma period.

Som framgår av figur 5 användes merparten av resurserna till forskningsverksamhet. Om även den externfinansierade forskningen inkluderas (figur 6) ökar andelen som utgörs av forskning ytterligare.



Figur 5 – Fördelning av medel på verksamhetsområden 2021, exklusive inkind och externfinansierad forskning



Figur 6 – Fördelning av medel på verksamhetsområden 2021, inklusive externfinansierad forskning (exklusive inkind)



7. Effekter av K2:s verksamhet

Enligt K2:s effektmål ska de som arbetar med att utveckla kollektivtrafik i Sverige anse att K2 bidrar till ökad kunskap om kollektivtrafik som medel för hållbara städer och regioner. Målet mäts framför allt genom en enkätundersökning riktad till kollektivtrafikens aktörer som genomförs vartannat år. En sådan undersökning genomfördes i januari 2022. Resultaten indikerar att måluppfyllelsen är fortsatt hög och har förbättrats ytterligare jämfört med den mätning som genomfördes för två år sedan.

Respondenterna rekryterades bland de som prenumererar på K2:s nyhetsbrev. De som besvarade enkäten (totalt 176 personer) representerar forskningsorganisationer, intresseorganisationer, kommuner, statliga myndigheter, operatörer och konsultverksamheter. Den största gruppen bland de som besvarat enkäten kommer från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (23,4 procent) respektive från kommuner (22,3 procent).

90 procent av respondenterna uppgav att de har tagit del av en eller flera av K2:s forskningsrapporter och 57 procent hade medverkat vid något av de seminarier K2 arrangerade under 2021. 92 procent av respondenterna svarade att de hade tagit del av K2:s forskning på något annat sätt än via en forskningsrapport eller ett seminarium. De exempel som nämndes var K2:s nyhetsbrev, K2:s hemsida, K2:s utbildningsverksamhet eller andra möten med forskare kopplade till K2.

89 procent av enkätstudiens respondenter menar att de lärt sig något nytt inom kollektivtrafikområdet genom att ta del av K2:s forskning och 78 procent menar att K2:s forskning påverkar hur de utför sitt arbete. 59 procent av de som besvarat enkäten menar att det de lärt av forskning från K2 påverkar kollektivtrafikens utformning och organisering.

I de öppna svaren lyfter flera av respondenterna fram digitala seminarier, i synnerhet kunskapsluncherna, som en uppskattad kanal för kunskapsspridning. Flera lyfter fram värdet av rapporter skrivna på svenska. Exempel ur de öppna enkätsvaren:

”Ni gör så mycket bra saker! Fortsätt så! Och fortsätt göra det tillgängligt genom lunchseminarier och rapporter på hemsidan”

”En mycket kreativ, kunskapsöverförande och välfungerande verksamhet!”

”K2 gör ett viktigt jobb för att höja kunskapsnivån i och om branschen! Fortsätt med det!”



”Vissa studier/rapporter kan en fundera på om de är vetenskapliga, eller mer bidrag i diskussionen. Och viktiga som sådana”

”Förstår att forskning syftar till visa upp sig för forskare runt i världen. Det är olyckligt att ett fåtal av rapporterna är på svenska”

Tyvärr upplevs forskningen från K2 ha en kraftig slagsida mot ett enda trafikslag: buss. Det är ett intryck som förstärks bland annat uppsatspriser som begränsas till gummihjulsfordon. Samarbetet med bussbranschen, samtidigt som inte samma samarbeten sker med exempelvis taxibranschen, Tågföretagen, rederier eller flyg gör att rapporterna alltid läses med kritiska glasögon där man får fråga sig "vad tjänar bussbranschen på detta"

”K2 bidrar med mycket intressant och relevant kunskapsstöd och ökar förståelsen för branschen som helhet och fyller på ett utmärkt sätt en lucka som tidigare fanns kring forskning på området med koppling till Sverige”

”Snälla fortsätt med digitala utbildningar, seminarier, kunskapsluncher och andra sammankomster även efter pandemin. Det sprider kunskap över hela landet och inte bara i storstadsregioner”

”Behövs fler digitala presentationer och workshops. Mest nytt kommer från konsultföretag och tyvärr inte K2”

”En del kunskap är bekräftelse på det som redan görs och det är bra utifrån att få ett kvitto i att det man redan gör är bra. Dvs att all kunskap inte leder till "förändring" utan stärker nuvarande strategi och mål. Men viktigt med mer empiri inom kollektivtrafikområdet!”

”Det vore väldigt bra för att öka användbarheten om rapporterna även fanns på svenska. Det går både snabbare att läsa och förstå innebörden i forskningen.”



8. De kommande åren

Verksamheten de kommande åren utgår från K2:s vision, verksamhetsidé och verksamhetsmål. Utifrån det har prioriteringar och konkreta leveranser utarbetats inom ramen för K2:s verksamhetsplan för 2022-.

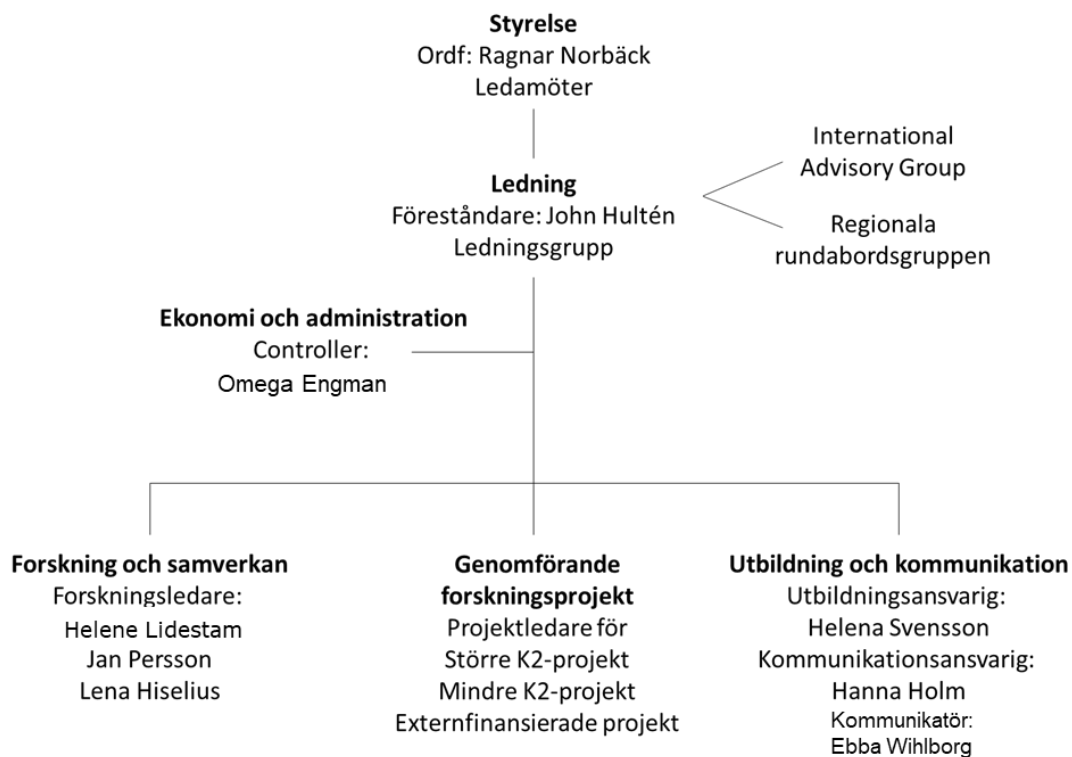
Inom verksamhetsområdet Forskning och samverkan utvecklas ny kunskap om kollektivtrafik som medel för hållbara städer och regioner. Utöver fortsatt höga ambitioner när det gäller vetenskaplig publicering, ska K2 identifiera nya större projekt för perioden efter 2022 samt ta initiativ till medverkan i större projekt inom ramen för Horisont Europa – EU:s nya forskningsprogram. För att upprätthålla dialogen mellan forskare knutna till K2 kommer ett ökat antal forskarseminarier genomföras. K2 ska under 2022 fortsätta att stödja kollektivtrafiken med forskning om pandemins effekter samt skapa former för utbyte mellan forskning och praktik kring denna och andra viktiga omställningsprocesser.

Verksamheten inom utbildning och kommunikation ska omsätta kunskap på sätt som bidrar till individuellt och organisatoriskt lärande bland kollektivtrafikens aktörer. När det gäller kurser riktade till yrkesverksamma fokuserar vi på ett smalare utbud med hög kvalitet. Doktorandverksamheten fortsätter att vara högt prioriterad. Förutsättningarna för en forskarskola om kollektivtrafik ska utredas. Efterfrågan på kunskapssammanställningar, synteser och populärvetenskaplig forskningskommunikation är stort. K2 ska under de kommande åren fortsätta att tillhandahålla forskningsresultat på ett lättillgängligt sätt.

En tydlig rekommendation från den externa utvärdering av K2 som genomfördes hösten 2018, var att tidigt påbörja en diskussion om K2:s långsiktiga inriktning, dvs. perioden efter 2024. Ett sådant arbete intensifierades under 2021 och kommer att ta ytterligare steg under de kommande åren med ambitionen att säkerställa en fortsatt satsning på samlad kollektivtrafikforskning från 2025.



Bilaga 1 – Organisation





Bilaga 2 – Ledning och kansli

Styrelse

Styrelsen sammanträdde vid fyra tillfällen under året.

Styrelsens sammansättning vid årets utgång:

Ragnar Norbäck, ordförande

Anna Wildt-Persson, Trafikverket

Jens Listrup, Region Skåne

Jens Plambeck, Region Stockholm

Martin Tunér, Lunds universitet

Anders Kottorp, Malmö universitet

Tomas Svensson, VTI

Ulrika Bokeberg, Västra Götalandsregionen

Rebecka Lettevall, Malmö universitet, suppleant

Sara Persson, Västra Götalandsregionen, suppleant

Kristina Laurell, Formas, adjungerad

Per Norman, Vinnova, adjungerad

Ledningsgrupp

Ledningsgruppen träffades vid totalt 22 tillfällen under året.

Ledningsgruppens sammansättning vid årets utgång:

John Hultén, föreståndare

Hanna Holm, kommunikationsansvarig

Helena Svensson, utbildningsansvarig, stf föreståndare

Helene Lidestam, forskningsledare Jan Persson, forskningsledare

Lena Hiselius, forskningsledare

Ebba Wihlborg, kommunikatör, adjungerad

Omega Engman, controller, adjungerad

International Advisory Group

K2:s international advisory group hade två digitala möten under året.

I gruppen ingår:

Carey Curtis, Curtin University

David Banister, University of Oxford

Graham Currie, Monash university

Karen Lucas, University of Manchester

Malene Freudendal Petersen, Aarhus universitet

Oded Cats, TU Delft



Regionala rundabordsgruppen

Den regionala rundabordsgruppen träffades vid fem tillfällen under året, vart och ett med fokus på ett av K2:s forskningsområden. Utöver regionerna närvarade även personer från Trafikverkets regioner.

Sammanställande för den regionala rundabordsgruppen är:

Gabriella Nilsson, Region Stockholm

Sara Eriksson, Västra Götalandsregionen

Carl Björklund, Region Skåne



Bilaga 3 – Bokslut 2021

Bokslut	
Intäkter	
Överskjutande medel från föregående år	5 119 058
Årets finansieringsintäkter	25 290 000
Summa intäkter	30 409 058
Naturinsatser	2 000 000
Kostnader	
Forskning	
Doktorander	783 482
Postdocs	-2 511
Mindre forskningsprojekt	3 373 807
Större forskningsprojekt	14 630 245
Internationellt utbyte	42 882
Forskningsledning	1 548 486
Forskningskonferenser, seminarier, övrigt	267 215
Summa Forskning	20 643 606
Utbildning	
Akademisk utbildning	71 768
Yrkesutbildning	13 967
Utveckling av utbildning	48 642
Utbildningsansvarig m m	508 792
Övrig kunskapsspridning	15 000
Summa Utbildning	658 169
Kommunikation	
Kommunikationsansvarig m m	1 344 214
Marknadsföring	27 371
Digital kommunikation, print, övrigt	261 309
Summa Kommunikation	1 632 894
Kansli	
Ledning	3 138 252
Ledningsstöd	0
Lokalkostnad	1 149 797
Projektportal, medlemsavgifter, övrigt	243 988
Summa Kansli	4 532 037
Justeringspost för övrig forskningsverksamhet	
Summa kostnader	27 466 706
Överskjutande medel till nästkommande år	2 652 352



Intäkter

Årets intäkter kom från K2:s sex parter – Lunds universitet, Malmö universitet, VTI, Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne – som bidrog med tre miljoner kronor vardera, varav Lunds universitet och Malmö universitet bidrog med två miljoner i kontanta medel och en miljon kronor vardera i naturinsatser. Därtill bidrog de tre statliga finansierarna - Vinnova, Trafikverket och Formas - med tre miljoner kronor vardera. Årets finansieringsintäkter har ökat med 290 000 kronor i förhållande till budget till följd av beviljad tilläggsfinansiering från Vinnova. Finansieringen ska användas till internationaliseringsaktiviteter mot Kalifornien

Naturinsatser

Enligt överenskommelsen mellan parterna ska Lunds universitet och Malmö universitet bidra med naturinsatser motsvarande 1 miljon kronor vardera per år under femårsperioden 2020-2024.

- Under 2021 har Lunds universitet rapporterat in godkända naturinsatser för motsvarande 2 490 618 kronor. Sammantaget har Lunds universitet rapporterat in 4 506 583 kronor i naturinsatser sedan 2020 och 12 600 256 kronor sedan 2015.
- Malmö universitet har rapporterat in godkända naturinsatser för 691 210 kronor under 2021. Sammantaget har Malmö universitet rapporterat in 2 124 888 kronor i naturinsatser sedan 2020 och 7 756 131 kronor sedan 2015.

Kostnader

För forskningsområdet var upparbetningen lägre än budgeterat till följd av att flera projekt valt att flytta medel till 2022. Utbildningsområdets upparbetning var också lägre än budgeterat. Detta berodde främst på låg upparbetning av K2s doktorandryggsäck då konferensresor och liknande aktiviteter inte varit möjliga att genomföra under året.



Bilaga 4 – Pågående forskningsprojekt under 2021

K2:s forskning bedrivs i tre olika typer av projekt. Större projekt avser projekt som bedrivs under flera år, huvudsakligen finansieras med K2:s egna medel och beslutas av K2:s styrelse. Mindre projekt avser projekt som i normalfallet har en budget på max 350 tkr, som finansieras med K2:s egna medel och som beslutas av föreståndaren. Externfinansierade projekt avser projekt med huvudsaklig finansiering utanför K2. Totalt pågick 57 projekt under 2021.

Större projekt

1. *ACCESS: Ny mobilitet för ett jämlikt kollektivtrafiksystem*, Projektledare: Anna Wallsten, Budget: 3 412 839 kr, Period: 2020-2022.
2. *Att realisera ny mobilitet – en analys av samverkansprocesser som formar framtidens kollektivtrafik i städer*, Projektledare: Karolina Isaksson, Budget: 3 948 700 kr, Period: 2020-2022.
3. *Betydelsen av förändrad tillgänglighet till kollektivtrafik: Kombinerade metoder i praktiken*, Projektledare: Helena Bohman, Budget: 5 373 221 kr, Period: 2020-2022.
4. *Framtidens integrerade och adaptiva kollektivtrafik*, Projektledare: Åse Jevinger, Budget: 5 099 922 kr, Period: 2020-2022.
5. *Innovation och teknologisk förändring på kollektivtrafikens marknader*, Projektledare: Alexander Paulsson, Budget: 4 249 266 kr, Period: 2020-2022.
6. *Innovationsarbetets organisering: Att lära från pilotprojekt och testlabb*, Projektledare: Dalia Mukhtar-Landgren, Budget: 3 721 659 kr, Period: 2020-2022.
7. *Kommunikation av kollektivt resande i den digitala tidsåldern: Påverkan av digitalisering på olika resenärgruppers attityder, resbeteenden, och nöjdhet*, Projektledare: Johan Jansson, Budget: 5 184 452 kr, Period: 2019-2021.
8. *Samverkan med effekter? Resande och kvalitetsutfall i samverkansavtal mellan operatörer och regionala kollektivtrafikmyndigheter*, Projektledare: Roger Pyddoke, Budget: 1 980 000 kr, Period: 2020-2022.



9. *Tillgänglighet med kollektivtrafiken ur ett transporträttviseperspektiv: Dynamik i tid och rum*, Projektledare: Jean Ryan, Budget: 4 916 613 kr, Period: 2020-2022.
10. *“Transit Oriented Development” (TOD) i tidiga planeringskedan – förbättrade verktyg för att hantera samverkansutmaningar och den privata sektorns intressen*, Projektledare: Robert Hrelja, Budget: 5 510 696 kr, Period: 2020-2022.

Mindre projekt

11. *Bus stops and bus shelters in the production of public space and mobility*, Projektledare: Hoai Anh Tran, Budget: 450 000 kr, Period: 2020-2021.
12. *Corona-pandemins effekter för kollektivtrafiken*, Projektledare: Peter Arnfalk, Budget: 200 000 kr, Period: 2020-2021.
13. *Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik: Vad avslöjar betänkandet och yttrandena om framtiden för kombinerad mobilitet?*, Projektledare: Claus Hedegaard Sørensen, Budget: 350 000 kr, Period: 2021-2022.
14. *Förändrade förutsättningar för kollektivtrafikens finansiering till följd av Covid-19*, Projektledare: John Hultén, Budget: 500 000 kr, Period: 2020-2021.
15. *Kollektivtrafikens roll i klimatomställningen*, Projektledare: Lena Winslott Hiselius, Budget: 500 000 kr, Period: 2020-2021.
16. *Local preferences as beacons for efficient public transport supply: capturing stated preferences via discrete choice experiments and customer satisfaction surveys*, Projektledare: Henrik Andersson, LU, Budget: 350 000 kr, Period, 2020-2021.
17. *Micro-level evaluation of bus stop performance using automated analysis of aerial video*, Projektledare: Aliaksei Lareshyn, Budget: 350 000 kr, Period: 2020-2021.
18. *Ny spårväg i Lund – effekter för resenärer och transportsystem*, Projektledare: Ulrik Berggren, Budget: 350 000 kr, Period: 2020-2021.
19. *Public Public Transport: Why do some authorities switch back to in-house production of public transport services*, Projektledare: Karin Thoresson, VTI, Budget: 358 400 kr, Period: 2019. Förlängt till 2022.



20. *Punktlig Tågtrafik i Storstadsregionerna – del 2, simulering i PROTON*, Projektledare: Carl-William Palmqvist, Budget: 350 000 kr, Period: 2021-2022.
21. *Space-Time Use and Temporal Well-being of On-board Public Transport Workers*, Projektledare: Chiara Vitrano, Budget: 322 600 kr, Period 2021.
22. *Tillgänglighetens komplexitet och flerdimensionalitet – att överföra erfarenheter av funktionshinder till kollektivtrafikens aktörer*, Projektledare: Vanessa Stjernborg, Budget: 350 000 kr, Period: 2021-2022.
23. *The corona diaries: the role of change agents in (re)shaping institutions and policies in times of turbulence*, Projektledare: Claus Hedegaard Sørensen, Budget: 350 000 kr, Period: 2020-2021.
24. *Understanding Mobility Patterns in Ten Swedish Urban Regions*, Projektledare: Helena Svensson, Budget: 441 000 kr, Period: 2020-2022.

Externfinansierade projekt

25. *Banarbeten - processer och datatillgång* (Doktorandprojekt Daria Ivina), Projektledare: Lena Hiselius, LU, Finansiär: Trafikverket, Budget: 3 900 000 kr, Period: 2019-2022.
26. *Bilfria urbana distrikt*, Projektledare: Till Koglin, LU, Finansiär: Vinnova, Budget: 3 483 000 kr. Period: 2017-2021.
27. *COCOMO – COmpeting and COmplementary MObility solutions in urban contexts*, Projektledare: Rosalia Camporeale, Finansiär: Swedish Energy Agency, Vinnova, Formas, Budget: 4 749 717 kr, Period: 2021-2024.
28. *CYNKA: Kombinerad mobilitet mellan Cykel och Kollektivtrafik för regional Arbetspendling*, Projektledare: Karin Thoresson, Finansiär: Trafikverket, Budget: 1 355 000 kr, Period: 2020-2022.
29. *Digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov*, Projektledare: Vanessa Stjernborg, Finansiär: Vinnova, Budget: 437 449 kr, Period: 2021-2022.
30. *EASIER - Seamless sustainable everyday urban mobility*, Projektledare: Lena Winslott Hiselius, Finansiär: Energimyndigheten, Formas, Vinnova, Budget: 3 986 092 kr, Period: 2021-2024.



31. *Effektutvärdering av Regional superbuss*, Projektledare: Anders Wretstrand, LU, Doktorand: Joel Hansson, LU, Finansiär: Trafikverket, Budget: 3 026 988 kr, Period: 2016-2021.
32. *Elektriska delade självkörande fordon i det framtida fossiloberoende transportsystem*, Projektledare: Jan Persson, MAU, Finansiär: Från Västra Götalandsregionen och DRIVE Sweden, Budget: 322 270 kr, Period: 2020-2021
33. *Energieffektivisering av bilburna fritidsresor* (Doktorandprojekt Emma Strömblad), Projektledare: Lena Hiselius, LU, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 4 085 630 kr, Period: 2018-2022.
34. *Energieffektivisering av smart mobilitet kräver styrmedel för delad mobilitet*, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 3 455 655 kr, Period: 2017-2021.
35. *Eplusbuss – omställning till elbussar i svensk kollektivtrafik*, Projektledare: Fredrik Pettersson-Löfstedt, LU, Finansiär: Trafikverket, STEM, Sveriges Bussföretag, Budget: 4 150 000 kr, Period: 2020-2022
36. *Flex4Flex*, Projektledare: Jean Ryan, Finansiär: Vinnova, Budget: 498 948 kr, Period: 2021-2022.
37. *Fremtidens intelligenta mobilitet i greater Copenhagen*, Projektledare: Jan Persson, MAU, Finansiär: EU Interreg, Budget: 2 124 896 EUR, varav K2: 45 290 EUR, Projektperiod: 2019-2021.
38. *Hållbar kollektivtrafik - effekter av bättre samordning och ökad flexibilitet*, Projektledare: Helene Lidestam, VTI, Finansiär: Vinnova, Budget: 5 609 708 kr, Period: 2017-2021.
39. *Hållbar omstart - rådslag för förnyelse av kollektivtrafik och resande i det nya normala*, Projektledare: John Hultén, Finansiär: Vinnova, Trafikverket, K2, Budget: 3 000 000 kr, Period: 2021-2022.
40. *Hållbara företagsresor*, Projektledare: Peter Arnfalk, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 1 582 600 kr, Period: 2021-2024.
41. *Innovation som drivkraft för förändring inom kollektivtrafiken*, Projektledare: Helena Svensson, LU, Finansiär: Svenska institutet, Budget: 1 996 000 kr, Period: 2020-2021.
42. *KAJT - nyckeltal för punktlighet på järnväg - del 2 (Nypunkt2.0)*, Projektledare: Ida Kristoffersson, VTI, Finansiär: Trafikverket, Budget: 360 000 kr, Period: 2019-2021
43. *Kapa topparna i kollektivtrafiken genom styrmedel på olika nivåer*, Projektledare: Helene Lidestam, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 4 138 589, Period: 2021-2023.



44. *Kollektivtrafik och samåkning på landsbygden*, Projektledare: Åsa Hult, Finansiär: Vinnova, Budget: 1 000 000 kr, Period: 2021-2022.
45. *KomILand 2.0*, Projektledare: Jessica Berg, VTI, Finansiär: Vinnova och Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Budget: 6 430 641 kr, Period: 2019-2021.
46. *KomILand 3.0 Förlängt och utvecklat pilotprojekt*, Projektledare: Jessica Berg, Finansiär: VGR, Skaraborgs/Fyrbodals/Boråsregionens kommunalförbund, Budget: 5 470 000 kr, Period: 2021-2023.
47. *Kontextmedvetet resestöd vid störningar i kollektivtrafiken*, Projektledare: Åse Jevinger, Finansiär: Trafikverket, Budget: 1 000 000 kr, Period: 2021-2022.
48. *Kunskapsunderlag för bättre samverkan vid planering och genomförande av svensk BRT*, Projektledare: Fredrik Pettersson Löfstedt, Finansiär: Trafikverket, Budget: 3 941 00 kr, Period: 2020-2024.
49. *Landsbygdens långsiktiga utmaningar; ett inkluderande transportsystem för en åldrande befolkning - Förstudie*, Projektledare: Vanessa Stjernborg, Finansiär: Trafikverket, Budget: 884 000 kr, Period: 2021-2023.
50. *MaaS for Sustainable Cities*, Projektledare: Elias Arnestrand, Finansiär: Vinnova, Budget: 1 540 000 kr, Period 2021-2023.
51. *MISSUM - Modelling Incentive Schemes for Sustainable Urban Mobility*, Projektledare: Anders Wretstrand, LU, Finansiär: Vinnova, Budget: 3 700 000 kr, Period: 2017-2021.
52. *Piloter för omställning av transportsektorn genom energieffektiv bebyggelse*, Projektledare: Christina Lindkvist, MAU, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 5 665 325 mkr, Period: 2019-2021.
53. *Politicians, citizen participation and the implementation of contentious measures for sustainable transport (TRANSPOL)*, Projektledare: Tom Rye, Finansiär: Norges forskningsråd, K2, Budget: 9 794 811 kr, Period: 2021-2024.
54. *Regulating smart mobility: Addressing challenges and opportunities in the digital transition of mobility (REGSMART)*, Projektledare: Claus Hedegaard Sørensen, VTI, Finansiär: Norska forskningsrådet, Budget: 332 100 kr (totalt: 6 781 000 kr), Period: 2018-2021.
55. *Synteser för stärkt omställningsförmåga*, Projektledare: Hanna Holm, Finansiär: VTI, Budget: 2 450 000 kr, Period: 2020-2022



56. *Tillgänglig Kollektivtrafik för särskilda behov - digital ledsagning i komplexa miljöer*, Projektledare: Magnus Berglund, Finansiär: Vinnova, Budget: 2 989 734 kr, Period: 2021-2023.
57. *Vad kan omställningen till hållbar mobilitet lära av coronakrisen?*, Projektledare: Karin Thoresson, Finansiär: Formas, Budget: 994 054 kr, Period: 2021.
58. *Vulnerability of Public Transport in Covid-19 era: an Holistic Approach to Move Forward*, Projektledare: Rosalia Camporeale, Finansiär: Trafikverket, Budget: 2 338 000 kr, Period: 2021–2022.



Bilaga 5 - Avslutade forskningsprojekt före 2021

59. *COSTART: projektledare för svensk del av EU-projekt.* Period: 2018-2020.
60. *Developing an app-based on-demand public transport service in Sweden: why and how users should be involved,* Post-doc: Chunli Zhao, LU, Budget: 2 000 000 kr, Period 2018-2020.
61. *Digital ledsagning för synskadade i kollektivtrafiken – en pilotstudie för att identifiera synskadades behov med speciellt fokus på interaktionen med mobilbaserad teknologi,* Projektledare: Anna Anund, K2, Budget: 300 000 kr, Period: 2020.
62. *Digital ledsagning för synskadade i kollektivtrafiken,* Projektledare: Anna Anund, VTI, Budget: 300 000 kr, Period: 2019-2020.
63. *Effekter på resmönster och användning av digitala möten till följd av corona,* Projektledare: Lena Hiselius, LU, Finansiär: Trafikverket, Budget: 250 000 kr, Period: 2020.
64. *Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen,* Projektledare: Anders Wretstrand, LU, Finansiär: EU Interreg, Budget: 3 072 997 EUR. Period: 2018-2020.
65. *Förstudie om trängsel i kollektivtrafiken: Effekten av utspridda skolstartstider under covid-19-pandemin,* Projektledare: Björn Lidestam, VTI, Budget: 100 000 kr, Period: 2020.
66. *Förstudie rail/wheel,* Projektledare: Fredrik Pettersson-Löfstedt, LU, Finansiär: Volvo Research and Educational Foundations (VREF) , Budget: 250 000 kr, Period: 2020.
67. *Integrated mobility services: Creating favorable conditions for procurement, development and use,* Industridoktorand: Göran Smith, VGR/Chalmers, Budget: 4 000 000 kr, varav Västra Götaland 3 000 000 kr och K2 1 000 000 kr, Period: 2016-2020.
68. *Konsekvenser av avgiftsfri kollektivtrafik,* Projektledare: John Hultén, VTI, Finansiär: Svensk Kollektivtrafik Service AB, Budget: 150 000 kr, Period: 2019-2020.
69. *Public Transport, Space-time Accessibility, and Social Equity,* Post-doc: Chiara Vitrano, MAU, Budget: 2 000 000 kr, Period: 2018-2020.
70. *Processperspektiv på sociala hållbarhetsmål i trafik- och regionplaneringen* (Doktorandprojekt Anna Pontusson), Projektledare:



- Karolina Isaksson, VTI, Finansiär: Region Stockholm, KTH, K2.
Budget: 1 987 000 kr, varav K2 500 000 kr, Period: 2019-2020.
71. *Railway network design and regional labour markets in Sweden*, Projektledare: Erik Johansson, LU, Budget: 350 000 kr, Period: 2020.
 72. *Smart mobilitet kräver smart governance*, Projektledare Claus Hedegaard Sørensen, VTI, Finansiär: Vinnova, Budget: 3 468 962 kr. Period: 2017-2020.
 73. *Vad säger forskningen. En förstudie*. Projektledare: Claes Ericsson, VTI, Finansiär: Trafikverket, Budget: 160 000 kr, Period: 2019. Förlängt till 2020.
 74. *Beaktande av miljöaspekter vid upphandling av busstrafik*, Projektledare: Helene Lidestam, VTI, Budget: 337 900 kr, Period: 2018-2019
 75. *Betydelse av jämställda kollektivtrafikmyndigheter för utvecklad kollektivtrafik som del av transportsektorns hållbarhet*, Projektledare: Lena Hiselius, LU, Budget: 350 000 kr, Period: 2018-2019
 76. *Fördelningseffekter av kollektivtrafiken i Stockholms län*, Projektledare: Maria Börjesson, Budget: 350 000 kr, Period: 2017-2019
 77. *Modeller för effektiva åtgärder för att öka andel resande med kollektivtrafiken*, Projektledare: Jamil Khan, LU, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 2 541 093 kr, Period: 2016-2019.
 78. *Samverkan med effekter? Analys av samverkansavtal mellan kollektivtrafikmyndigheter och operatörer för bättre service, kvalitet och ökat resande*, Projektledare: Robert Pyddoke, Budget: 80 000 kr, Period: 2019
 79. *Smart tillgänglighet i bytespunkter*, Projektledare: Till Koglin, Budget: 255 000 kr, Period: 2018-2019
 80. *Agentbaserad simulering av persontransporter i urbana områden*, Projektledare: Paul Davidsson, MAU, Finansiär: K2, Period: 2015-2017. Projektet förlängt till 31 mars 2018.
 81. *Buss 2030*. Projektledare: John Hultén, VTI, Finansiär: Bussbranschens riksförbund, Budget: 300 000 kr, Period: 2016-2018.
 82. *Effekter av gratisresande för äldre och färdtjänstberättigade personer*. Projektledare Tania Dukic Willstrand, VTI och Helena Svensson, LU, Budget: 350.000 kr, Projektet förlängt till 31 mars 2018.



83. *Effektiva bytespunkter*, Projektledare: Andreas Tapani, VTI, Doktorand: Therese Lindberg, VTI, Budget: 2 700 000 kr, Period: 2015-2017. Projektet förlängt till 30 juni 2018.
84. *Effektivare bussterminaler med kapacitetsanalys och simulering*, Doktorand: Therese Lindberg, VTI, Budget: 350 000 kr. Period: 2018.
85. *From One Track to All Track – gendered transport politics*. Projektledare Christina Scholten, MAU, mindre K2-projekt, Avslutat: 2018.
86. *Hållbara stadsmiljöer med ökad andel kollektivtrafik – ett projekt om stadsmiljöavtalen*, Projektledare: Helena Svensson, LU, Doktorander: Ulrik Berggren, LU och Elias Isaksson, LU, Finansiär: Trafikverket, Budget: 4 990 000 kr, Period: 2016-2018.
87. *IMPACT-I*, Projektledare: Claus Hedegaard Sørensen, VTI, Finansiär: Shift2Rail, Trafikverket, Period: 2016-2018.
88. *Informationsbaserad störningshantering för kollektivtrafik*, Projektledare: Jan Persson, MAU, Budget 1 500 000 kr, Period: 2015-2017. Projektet förlängt till 31 januari 2018.
89. *Institutionella ramverk för integrerade mobilitetstjänster i framtidens städer*, Projektledare: Annica Kronsell, LU, Finansiär: Vinnova, Budget: 4 977 500 kr. Period: 2016-2018.
90. *Integrerade mobilitetstjänster - systematisk omvärldsbevakning*, Projektledare: John Hultén, VTI, Finansiär: Trafikverket, Period: 2016-2017. (Förlängt till 31 juni 2018)
91. *Integrerade mobilitetstjänster - systematisk omvärldsbevakning*. Projektledare: MariAnn Karlsson, Chalmers, Budget: 490 000 kr. Period: 2016-2017. Projektet förlängt till december 2018.
92. *Kapade toppar i peak-trafik – en studie av kostnads- och miljöeffekter*, Projektledare Helene Lidestam, VTI, Budget: 242 347 kr. Period: 2016-2018.
93. *Kollektivtrafik, resandemönster och lokal utveckling i Skåne*, Projektledare: Magnus Andersson, MAU, Budget: 350 000 kr. Period: 2016-2018.
94. *Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling*, Projektledare: Désirée Nilsson, MAU, Budget: 5 797 000 kr, Period: 2015-2017. Projektet förlängt till 31 mars 2018.
95. *Kollektivtrafikens roll och plats i resenärens vardagsliv - idag och i framtiden*, Projektledare: Lena Levin, VTI, Budget: 4 585 000 kr, Period: 2015-2017: Projektet förlängt till 30 juni 2018.



96. *Kollektivtrafikkörfält - hur och när är de till nytta?* Budget: 350 000 kr. Period: 2018. Projektet avslutat i förtid under året.
97. *Kombinerad mobilitet för hållbara tjänsteresor*, Projektledare: Sonja Forward, VTI, Finansiär: Vinnova, Budget: 4 763 916 kr, Period: 2016-2018.
98. *Kunskapsöversikt och förstudie beträffande Transport Equity*, Projektledare: Matthias Haraldsson, VTI, Budget: 350.000 kr. Period: 2016-2018.
99. *Onboard perspective on context-aware travel support for disturbances in public transport*, Projektledare: Åse Jevinger, MAU, Budget: 350 000 kr. Period: 2018.
100. *Planering av strategisk cykelinfrastruktur*, Projektledare: Till Koglin, LU, Finansiär: Vinnova, Budget: 4 909 000 kr, Period: 2016-2018.
101. *Policy Shapers Attitudes to Public Transport*, Projektledare: Fredrik Pettersson, LU, Budget: 350 000 kr. Period: 2018.
102. *Samverkansmodeller för hållbara kollektivtrafiklösningar (post-doc delen)*, Projektledare: Karolina Isaksson, VTI, Finansiär: K2, Budget: 2 487 506 Period: 2015-2017. (Förlängt till 2018)
103. *Samverkansstypologier inom kollektivtrafiken*, Projektledare: Fredrik Pettersson, LU, Budget: 198.000 kr. Period: 2018.
104. *Socio-Economic Benefits of Elderley Mobility*. Projektledare Carlos Chiatti, LU, Budget: 350 000 kr. Period: 2017-2018.
105. *Sustainable Mobility in Swedish Cities: A Comparative International Assessment of Urban Transport Indicators in Sweden's Five Most Populous Urban Regions*, Projektledare: Désirée Nilsson, MAU, Budget: 350 000 kr, Period: 2016-2018.
106. *Tillgänglighetsdesign som idé och praktik: Potential för hållbart resande i svenska storstadsområden*, Finansiär: K2, Projektledare: Karolina Isaksson, Budget: 200 000 kr. Period: 2017-2020. Projekt avslutat i förtid under 2018.
107. *Tillgänglighetsdesign som idé och praktik: Potential för hållbart resande i svenska storstadsområden*, Finansiär: Vinnova, Projektledare: Karolina Isaksson, Budget: 500 000 kr. Period: 2017-2018.
108. *Utveckling av metod för sociala konsekvensbedömningar för svensk transportplanering: ett transdisciplinärt angreppssätt*, Projektledare: Lena Levin, VTI, Finansiär: Formas, Budget: 3 600 000 kr, Period: 2016-2018.



109. *Utveckling av samproduktion inom K2*, Projektledare: Stig Westerdahl, MAU, Finansiär: K2, Budget: 196 000 kr, Period: 2018
110. *Vad styr våra val om resande eller inte resande i kollektivtrafiken.* Projektledare Christina Stave, VTI, Budget: 350 000 kr, Period: 2016-2018.
111. *Välfärdsoptimala priser och turtätheter i busstrafiken i två mellanstora städer – Helsingborg och Uppsala*, Budget: 350.000 kr. Period: 2018-2019. Projektet avslutat i förtid under 2018.
112. *Effekter av kollektivtrafikåtgärder - en kunskapsöversikt.* Désirée Nilsson, MAU, Finansiär: Trafikverket, Period: 2016-2017.
113. *Effektivare styrning*, Projektledare: Anders Wretstrand, LU, Finansiär: K2, Period: 2015-2017.
114. *Hot och kränkningar av tågpersonal och bussförare*, Projektledare: Anna Anund, VTI, Finansiär: Afa försäkring, Period: 2016-2017.
115. *Innovativ finansiering*, Projektledare: Désirée Nilsson, MAU, Finansiär: K2, Period: 2015-2017.
116. *Jämförande fallstudie, Samverkan*, Projektledare: Fredrik Pettersson, LU, Finansiär: K2, Period: 2015-2017
117. *Kontrakt för samverkan*, Projektledare: Helene Lidestam, VTI, Finansiär: K2, Period: 2015-2017.
118. *Laddsträcka i Lund - En studie av busslinje i körsimulator*, Projektledare: Arne Nåbo, VTI, Finansiär: Energimyndigheten, Period: 2016-2017.
119. *Living lab Uddevalla, Samverkan*, Projektledare: Stig Westerdahl, MAU, Finansiär: K2, Period: 2015-2017.
120. *Pendeltågens och regiontågens betydelse för utvecklingen av fastighetspriser i Västra Götaland*, Projektledare: Désirée Nilsson, MAU, Finansiär: Västra Götalandsregionen, Period: 2017
121. *Projektledning och projektövergripande kostnader, Samverkan*, Finansiär: K2, Projektledare: Robert Hrelja, VTI, Budget: 567 000 kr. Period: 2015-2017.
122. *Risk of violence by local bus stops? An exploratory study of relative risk for violence in the city of Malmö*, Projektledare: Manne Gerell, MAU, Budget: 349 185 kr. Period: 2017
123. *Samverkansmodeller för hållbara kollektivtrafiklösningar*, Projektledare: Karolina Isaksson, VTI, Finansiär: Vinnova, Period: 2014-2016. (Förlängt till 2017)



124. *Elektrifiering av stadens transporter*, Projektledare: Jamil Khan, LU, Finansiär: K2, Period: 2015-2016.
125. *Hållbart Vardagsresande Genom Dynamisk Kollektivtrafik*, Projektledare: Sten Minör, LU, Finansiär: Vinnova, Period: 2015-2016.
126. *Implementering av metod för jämställdhetskonskvensbedömning (JKB) i svensk transportinfrastrukturplanering*, Projektledare: Lena Levin, VTI, Finansiär: Vinnova, Period: 2013-2016.
127. *Incitamenter til busfremkommelighedstiltag i store og større byer*. Projektledare Claus Hedegaard Sørensen, VTI, mindre K2-projekt
128. *Integrerad transportplanering mellan höghastighetståg, lokal och regional kollektivtrafik (förstudie)*, Projektledare: Jane Summerton, VTI, Finansiär: K2, Period: 2015-2016.
129. *Kollektivtrafik, resandemönster och lokal utveckling i Skåne*. Projektledare Magnus Andersson, MAU, mindre K2-projekt Period: 2016
130. *Kollektivtrafikens options- och icke-användarvärden*. Projektledare Lena Hiselius, LU, mindre K2-projekt Period: 2016
131. *Konsumentperspektiv på hållbart vardagsresande*. Projektledare Oskar Christensson, LU, mindre K2-projekt Period: 2016
132. *Regional superbuss - samverkan som lärprocess*, Projektledare: Fredrik Pettersson, LU, Finansiär: K2, Lunds universitet, Period: 2014-2016.
133. *Uppföljning av E20-avtalen*, Projektledare: Roger Pyddoke, VTI, Finansiär: Stockholms läns landsting och K2, Period: 2015-2016.



Bilaga 6 – Disputerade forskare inom ramen för K2

1. Banafsheh Hajinasab, Malmö universitet, *Agentbaserad simulering av persontransporter i urbana områden* (14 juni 2018).
2. Erik Ronnle, Lunds universitet, *Justifying Mega-Projects. An Analysis of the Swedish High-Speed Rail Project* (18 januari 2019).
3. Jean Ryan, Lunds universitet, *Towards a capability approach to mobility. An analysis of disparities in mobility opportunities among older people* (22 mars 2019).
4. Carl-William Palmqvist, Lunds universitet, *Delays and Timetabling for Passenger Trains* (8 november 2019).
5. Göran Smith, Västra Götalandsregionen och Chalmers, *Making Mobility-as-a-Service: Towards Governance Principles and Pathways* (11 juni 2020).
6. Erik Johansson, Lunds universitet, *The Knowledge Problem of Public Transport Policy* (18 september 2020).
7. Alfred Söderberg, Lunds universitet, *Soft measures to shift modality* (28 maj 2021)
8. Anders Bondemark, Lunds universitet, *A Piece of the Puzzle - Essays on Accessibility, Transport Infrastructure and Distribution* (16 juni 2021)
9. Malin Aldenius, Lunds universitet, *Steering green buses: The opportunities and challenges of introducing renewable fuel in public transport* (15 oktober 2021)
10. Ulrik Berggren, Lunds universitet, *Passengers' choices in multimodal public transport systems - A study of revealed behaviour and measurement methods* (19 november 2021)