



K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik

Årsrapport 2022



Innehåll

1.	Föreståndaren har ordet.....	3
2.	Kort om K2.....	4
3.	Forskning och samverkan.....	8
4.	Utbildning och kunskapsspridning.....	18
5.	Ledning och administration.....	24
6.	Ekonomiskt resultat.....	25
7.	Effekter av K2:s verksamhet.....	27
8.	De kommande åren.....	29
	Bilaga 1 – Organisation	30
	Bilaga 2 – Ledning och kansli	31
	Bilaga 3 – Bokslut 2022.....	33
	Bilaga 4 – Pågående forskningsprojekt under 2022	36
	Bilaga 5 - Avslutade forskningsprojekt före 2022.....	41
	Bilaga 6 – Disputerade forskare inom ramen för K2.....	49



1. Föreståndaren har ordet

Vi lever i en tid där vi översköljs med olika åsikter och budskap, inte minst via sociala medier. Forskningen behöver ta plats i samhällsdebatten på sätt som bidrar med opartisk och vetenskapligt baserad information, som undersöker samhällsproblem på djupet och som bidrar till en mer informerad och kritisk diskussion.

Ett signum för K2 är att utveckla och omsätta kunskap i samverkan mellan forskning och praktik. Att skapa förutsättningar för ett sådant utbyte kräver ett ständigt pågående arbete. Under 2022 prövade vi nya former för att sammanställa och sprida kunskap till exempel genom ett ”syntesprojekt” och vi tog initiativ till ett ”Rådslag”, en process som syftade till att omsätta befintlig kunskap i en framtidsinriktad innovationsagenda.

Under 2022 fortsatte vi också att leverera på vårt basuppdrag, det vill säga bedriva forskning och utbildning om kollektivtrafik som medel för hållbara städer och regioner. Totalt pågick 51 forskningsprojekt under året som sammantaget engagerade drygt 90 forskare. Ny kunskap presenterades i 60 publikationer. Två doktorsavhandlingar försvarades och flera nya doktorander knöts till K2. Flera utbildningar kunde genomföras och fler än något tidigare år tog del av forskningsresultat genom kunskapsluncher och andra arrangemang. Ekonomiskt förbrukades drygt 25,6 miljoner kronor samt ytterligare cirka 4,5 miljoner kronor i naturainsatser samt 25,5 miljoner kronor i externfinansierade projekt. De samlade utgifterna (exklusive naturainsatser och externfinansierade projekt) var ca 2,4 miljoner kronor lägre än budgeterat.

Under 2023 påbörjas flera nya projekt inom K2 med fokus på kollektivtrafik som medel för mer hållbara städer och regioner. Med dessa och andra projekt som bas fortsätter vi att utveckla formerna för dialog och utbyte mellan forskning och praktik. Vi hoppas också kunna ta viktiga steg mot en långsiktig inriktning för kollektivtrafikforskning i Sverige.

Årsrapporten har beslutats av K2:s styrelse.

Lund, 9 mars 2023

John Hultén, föreståndare



2. Kort om K2

K2 i siffror – det har vi åstadkommit hittills

Mer än 300 vetenskapliga artiklar och rapporter publicerade sedan starten.

Över 130 forskare involverade, från drygt 30 olika institutioner.

12 nya doktorer, ytterligare 24 antagna doktorander.

Drygt 189 miljoner kronor i tillkommande finansiering utöver K2:s egna medel.

150 påbörjade forskningsprojekt, många med deltagande av myndigheter, regioner, kommuner, operatörer m.fl.

1 mastersutbildning och 3 årliga kurser för yrkesverksamma.

Ca 70 arrangemang årligen såsom kunskapsluncher, seminarier, workshops och rundabordssamtal.

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 2022 baserades på ett beslut om grundfinansiering för perioden 2020-2024 som uppgår till totalt 27 miljoner om året varav två miljoner utgörs av naturinsatser. Finansiärer 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 kunskapsspridning. 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) Kunskapsspridning i form av seminarier med mera.

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



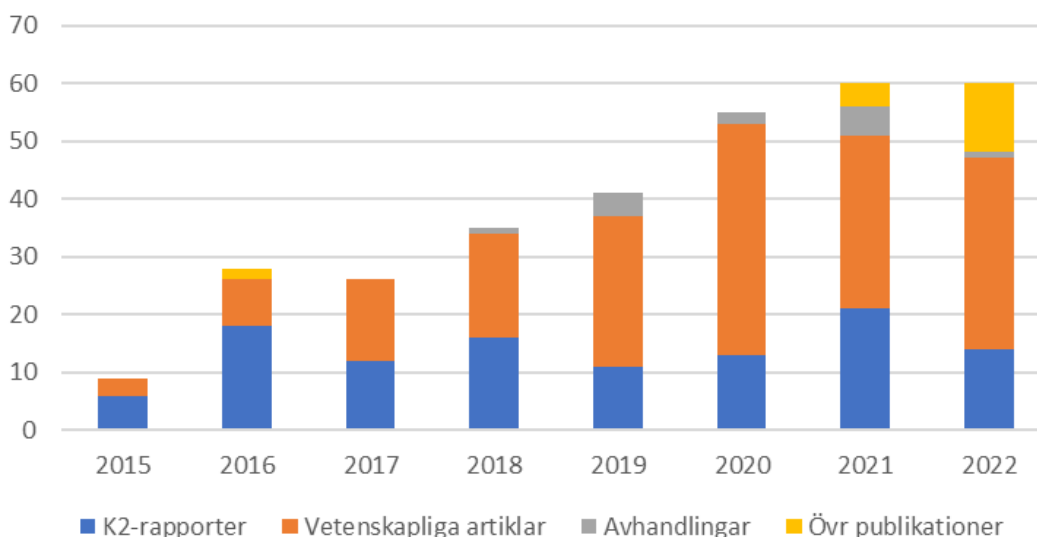
3. Forskning och samverkan

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 pågick 50 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, men ökningstakten är inte lika stor som den varit tidigare år. Under 2022 noterades drygt 1000 citeringar att jämföra med 930 år 2021 och drygt 850 år 2020.

Antalet publikationer från K2 var 2022 på samma nivå som året innan. Diagrammet nedan visar att publiceringstakten planat ut kring 60 stycken per år. Det är inget självändamål att antalet publikationer ska öka. Istället bör fokus riktas mot att utveckla publikationernas kvalitet och tillgänglighet.



Figur 3 – 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 2022 följande 12 rapporter:

- *Strategisk cykelplanering i orter av olika storlek*, Kerstin Robertson, Finn Hedefalk, Anna Kjellin och Godefroid Ndayikengurukiye, K2 Research 2022:1
- *Ny spårväg i Lund - effekter för resenärer och transportsystem*, Ulrik Berggren, K2 Working paper 2022:1
- *Digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov*, Vanessa Stjernborg och Gustav Lopez Svensson, K2 Working paper 2022:2
- *Omställning till elbussar i svenska städer - Lärdomar om affärsmodeller, ägarskap och upphandling*. Vendela Åslund, Fredrik Pettersson-Löfstedt och Hans Danielson, K2 Working paper 2022:3
- *Energikostnad för depåladdade respektive tilläggsaddade elbussar*, Fredrik Pettersson-Löfstedt, Hans Danielson och Vendela Åslund. K2 Working paper 2022:4
- *Has collaboration contributed to goal achievement in Swedish public transport?*, Roger Pyddoke and Karin Thoresson. K2 Working paper 2022:5
- *Konkurrens och kommunal kompetens - det offentligas möjligheter i relation till marknaden för mobilitetstjänster*, Håkan Burden och Susanne Stenberg, K2 Working paper 2022:6
- *Effekter av förändrad tillgång till kollektivtrafik*, Vanessa Stjernborg och Desiree Nilssons, K2 Working paper 2022:7
- *Planering för ny tillgänglighet – Resultat från litteratur- och intervjustudie*, Till Koglin, Jakob Melin och Emma Strömblad, K2 Working paper 2022:8
- *Ansvarsfördelning och finansiering i svensk kollektivtrafik – idag och i framtiden*. K2 Working paper 2022:9
- *Effekter av stadsmiljöavtalen – En uppskattning ex ante*, Karin Brundell Freij, Niklas Håkansson och Katja Vuorenmaa Berdica, K2 Working paper 2022:10
- *Samverkan med effekter?* Pyddoke och Thoresson, K2 Outreach 2022:1



- *Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB)*. Robert Hrelja, Lina Olsson, Fredrik Petterson-Löfstedt, Tom Rye. K2 Outreach 2022:2
- *Nya mobilitetstjänster för socialt hållbar och rättvis tillgänglighet – möjliga lösningar i stad och landsbygd*. Jessica Berg, Linnea Eriksson, Joel Göransson Scalzotto, Simon Georgson, Anders Melin och Robin Nuruzzaman. K2 Outreach 2022:3

K2-forskare har även publicerat forskningsresultat i vetenskapliga tidskrifter, bokkapitel eller motsvarande. Totalt publicerades 28 vetenskapliga artiklar 2022, varav 16 i högrankade journaler (2 artiklar i tidskrifter på nivå 2 enligt norska listan, 16 i tidskrifter på högsta nivån, Q1, enligt Scimagos ranking).

- *A method to find the optimum routes and stations for bus rapid transit in urban areas*. Navid Nadimi, Aliakbar Zamzam, Rosalia Camporeale and Fatemeh Rahmani, Proceedings of the Institution of Civil Engineers–Transport, August 2022
- *A Method to Separate Primary and Secondary Train Delays in Past and Future Timetables Using Macroscopic Simulation*, CW Palmqvist, I Johansson, H Sipilä - Available at SSRN 4168505 - papers.ssrn.com
- *A Methodology for Monitoring Rail Punctuality Improvements*. C.W. Palmqvist & I. Kristoffersson, IEEE Open Journal of Intelligent Transportation Systems, 2022.
- *A qualitative case study examining individuals' perceptions of mode choice and the possibility to reduce car mileage for everyday leisure trips*. Emma Strömblad, Lena Winslott Hiselius, Lena Smidfelt Rosqvist & Helena Svensson, Case Studies on Transport Policy, 2022
- *Adopting Mobility-as-a-Service: An empirical analysis of end-users' experiences*, Göran Smith, Jana Sochor, and I.C. MariAnne Karlsson, Travel Behaviour and Society, April 2022
- *Being innovative, fun, and green? Hedonic and environmental motivations in the use of green innovations*, Phil Justice Flores & Johan Jansson. Journal of Marketing Management. February 2022.
- *Challenges of delivering TOD in low-density contexts: the Swedish experience of barriers and enablers*. Robert Hrelja, Lina Olsson, Fredrik Petterson-Löfstedt & Tom Rye. European Transport Research Review, 2022.



- *Characteristics of Everyday Leisure Trips by Car in Sweden – Implications for Sustainability Measures*, Emma Strömblad, Lena Winslott Hiselius, Lena Smidfelt Rosqvist and Helena Svensson, Promet - Traffic & Transportation, March 2022
- *Decreasing the share of travel by car. Strategies for implementing ‘push’ or ‘pull’ measures in a traditionally car-centric transport and land use planning*, Robert Hrelja & Tom Rye. International Journal of Sustainable Transportation. March 2022.
- *Electric buses in England and Sweden – Overcoming barriers to introduction*, Malin Aldenius, Caroline Mullen & Fredrik Pettersson-Löfstedt. Transportation Research Part D: Transport and Environment 2022.*
- *Experimentation and platformisation – insights from a Mobility as a Service pilot*, Kelsey Oldbury, chapter in Experimentation for sustainable transport? Oldbury, Isaksson, Madsen (eds), 2022
- *Experimentation for sustainable transport? Risks, strengths, and governance implications*, Kelsey Oldbury, Karolina Isaksson & Greg Marsden (Eds.), 2022.
- *Exploring Space Syntax Integration at Public Transport Hubs and Public Squares Using Drone Footage*. Carl Johnsson & Rosalia Camporeale, applied sciences, 2022
- *Exploring the Energy Saving Potential in Private, Public and Non-Motorized Transport for Ten Swedish Cities*, Jeffrey R. Kenworthy & Helena Svensson. Sustainability 2022
- *Marketization in Crisis: The Political Economy of COVID-19 and the Unmaking of Public Transport in Stockholm*, Alexander Paulsson & Till Koglin. Critical Sociology 2022.
- *Passenger Volumes and Dwell Times for Commuter Trains: A Case Study Using Automatic Passenger Count Data in Stockholm*, Ruben Alaric Kuipers and Carl-William Palmqvist. Applied Sciences, June 2022.
- *Patronage effects of off-peak service improvements in regional public transport*. Joel Hansson, Fredrik Pettersson-Löfstedt, Helena Svensson & Anders Wretstrand. European Transport Research Review. May, 2022



- *Potential Benefits of Demand Responsive Transport in Rural Areas: A Simulation Study in Lolland, Denmark*, Sergei Dytckov, Jan A. Persson, Fabian Lorig & Paul Davidsson. Sustainability. March 2022.
- *Significance of the contractual relationship for the efficient railway maintenance project planning*. Daria Irvina, Nils O.E.Olsson & Lena Winslott Hiselius, Procedia Computer Science, 2022.
- *Smart Mobility Experimentation*, Göran Smith, chapter in Experimentation for sustainable transport? Oldbury, Isaksson, Madsen (eds), 2022
- *Spatiotemporal accessibility by public transport and time wealth: Insights from two peripheral neighbourhoods in Malmo, Sweden*, Chiara Vitrano & Linnea Mellquist, Time & Society, 2022
- *SPICe—Determinants of consumer green innovation adoption across domains: A systematic review of marketing journals and suggestions for a research agenda*, Phil Justice Flores & Johan Jansson. International Journal of Consumer studies. March 2022.
- *Taking (any) risks in urban experiments with mobility?*, Lina Berglund-Snodgrass, chapter in Experimentation for sustainable transport? Oldbury, Isaksson, Madsen (eds), 2022
- *The bus trip: Constraints, hierarchies and injustice*, Vanessa Stjernborg. Chapter in Accessibility Denied. Understanding Inaccessibility and Everyday Resistance to Inclusion for Persons with Disabilities. November 2021
- *The case for 'public' transport in the age of automated mobility*, Iain Docherty, John Stone, Carey Curtis, Claus Hedegaard Sørensen, Alexander Paulsson, Crystal Legacy & Greg Marsden. Cities, September 2022.
- *The Effects of Train Passes on Dwell Time Delays in Sweden*, Kah Yong Tiong, Carl-William Palmqvist & Nils O. E. Olsson. Applied Sciences. March 2022.
- *The role of environmental requirements in Swedish public procurement of bus transports*, M Aldenius, P Tsaxiri, H Lidestam - International Journal of Sustainable Transportation, 2022
- *The role of meta-governance in public transport systems: A comparison of major urban regions in Denmark and England*, Claus Hedegaard Sørensen, Lisa Hansson & Tom Rye. Transport Policy, 2022.



- *The spread of passengers on platforms and dwell times for commuter trains: A case study using automatic passenger count data*, RA Kuipers, CW Palmqvist - 2022 - tristan2022.org (conference)
- *Traveling insecurely: The association of security and accessibility in public transport*, Kristofer Hansson. Chapter in *Accessibility Denied. Understanding Inaccessibility and Everyday Resistance to Inclusion for Persons with Disabilities*. November 2021
- *Urban planning for car-free housing and ideas of future desired states*, L Berglund-Snodgrass - *Nordic Journal of Urban Studies*, 2022
- *What happens beyond the experiment? Reflections on a collaborative partnership in Stockholm*. Kelsey Oldbury, Karolina Isaksson, chapter in *Experimentation for sustainable transport?* Oldbury, Isaksson, Madsen (eds), 2022
- *Why getting people in the same room isn't enough*, Mats Fred, Dalia Mukhtar-Landgren, Lina Berglund-Snodgrass, Alexander Paulsson, chapter in *Experimentation for sustainable transport?* Oldbury, Isaksson, Madsen (eds), 2022

Två vetenskapliga doktorsavhandlingar har framgångsrikt försvarats under året:

- *Constructing Transit Corridors: The Politics of Public Transport Policy and Planning in Malmöhus and Skåne 1970-2020*, Jens Portinson Hylander, Lunds universitet, januari 2022.
- *Regional public transport — The balancing act of service planning*, Joel Hansson, Lunds universitet, oktober 2022.

Andra publikationer från K2 under 2022 är:

- *Erfarenheter och upplevda hinder i kollektivtrafiken hos personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar*. Jessica Berg & Jonas Ihlström. VTI rapport 1123. Linköping 2022.
- *Nyckeltal för punktlighet på järnväg - del 2*. Rapport till Trafikverket.
- *Omdefinierad roll för kollektivtrafiken – En kunskapsöversikt*, Göran Smith. Rådslaget rapport. Maj 2022.
- *Kollektivtrafikens organisering och finansiering – En kunskapsöversikt*, Jens Portinson Hylander & John Hultén. Rådslaget rapport. April 2022.



- *Nya pris- och biljettstrategier – En kunskapsöversikt*, Ulrik Berggren. Rådslaget rapport. April 2022.
- *Omprioritering av gaturummet - En kunskapsöversikt*, Jakob Allansson & Russell Cannon. Rådslaget rapport. Mars 2022.
- *Förändrade resvanor och mobilitetstjänster - En kunskapsöversikt*, Eva-Lena Eriksson & Phil Flores. Rådslaget rapport. Mars 2022.
- *Att skapa framtidens resande – 15 förutsättningar för lärande i innovationsarbete*. Dalia Mukhtar-Landgren, Mats Fred, Lina Berglund-Snodgrass och Alexander Paulsson
- *Digital tillgänglighet - så påverkas vårt resande*, Lena Hiselius och Peter Arnfalk. K2, 2022.
- *Mobilitet i mindre städer*, Tom Rye och Lisa Hansson, K2, 2022.
- *Future Public Mobility - The next step for sustainable travel*, Rådslaget 2022
- *Framtidens kollektiva mobilitet - nästa steg för hållbart resande*, Rådslaget, 2022.

Samtliga publikationer finns tillgängliga 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 en process genomförts i två steg för att identifiera nya större forskningsprojekt för åren 2023-2024. Sju projekt beviljades i december 2022.

- *Strategies for sustainable accessibility with public transport*. Beviljad budget: 3 420 143 kr. Projektledare: Robert Hrelja, MAU.
- *The character and role of public transport between planetary and social boundaries: goals, measures and governance*. Budget: 3 876 911 kr. Projektledare: Claus Hedegaard Sørensen, VTI.
- *Publics in public transport: citizens, customers, and legitimacy*. Budget: 3 760 840 kr. Projektledare: Linnea Eriksson, VTI.
- *Development of data-driven methodology for description of the demand for public transport*. Budget: 2 207 595 kr. Projektledare: Ulrik Berggren, LU.



- *Translating MaaS into everyday practice – local adaptations and user inclusion.* Budget: 2 182 023 kr. Projektledare: Mats Fred, LU.
- *Understanding Obstacles and Facilitators of Current and Future Public Transport Solutions for People with Various Disabilities.* Budget: 3 716 526 kr. Projektledare: Vanessa Stjernborg, LU.
- *Lively” and “pleasant” waiting space: concretizing quality criteria for attractive bus stations and bus stops.* Budget: 2 000 000 kr. Projektledare: Hoai Anh Tran.

Utöver de större forskningsprojekten genomfördes en bedömningsomgång för mindre K2-projekt. Totalt inkom 10 projektförslag varav fyra beviljades:

- *Förstudie av framgångsfaktorer och fallgropar för införande av spridda skolstarttider.* Projektledare: Lena Winslott Hiselius, LU. Budget: 350 000 kr.
- *Tillgänglighet och transporträttvisa i 15-minutersstaden. En jämförande studie av Göteborg och Malmö.* Projektledare: Christina Lindkvist, MAU. Budget: 350.000 kr.
- *AURORA: A pre-study on accessibility to and from areas of national interest for outdoor recreation.* Projektledare: Chiara Vitrano, VTI. Budget: 350.000 kr.
- *Serviceresornas utveckling i ett transportsamhälle präglad av smart mobilitet, digitalisering och hållbart resande.* Projektledare: Jonna Nyberg, VTI. Budget: 350.000 kr

3.3 Initiativ till externfinansierade forskningsprojekt

Utöver att påbörja projekt med egen finansiering gjordes ansökningar om extern finansiering. Totalt gjordes 14 ansökningar till Trafikverket (1), Vinnova (4), Energimyndigheten (2), Formas (2), samt olika program inom EU (6). Av dessa beviljades 8 projekt, 3 avslogs och 3 har ännu inte beslutats. Ett särskilt arbete gjordes under året för att säkerställa medverkan i horisont-projektet eBRT som leds av UITP och som samlar ett 40-tal aktörer i Europa.

3.4 Dynamisk forskningsmiljö

K2 har höga ambitioner att erbjuda en dynamisk och inspirerande forskningsmiljö som stimulerar till utbyten mellan forskare från olika discipliner och organisatoriska bakgrunder, samt mellan forskning och praktik. Under pandemin påverkades



forskningsmiljön då i princip all verksamhet skedde digitalt. Digitala mötesformer är fortsatt viktiga och möjliggör att fler kan delta, men det innebär inte att den fysiska miljön spelat ut sin roll. Under året genomfördes aktiviteter för att återskapa kontorets roll som samlingsplats. Även om många arbetar mer på distans efter pandemin strävar K2 efter att erbjuda en arbetsplats för människor som träffas fysiskt. Under året återupptogs därför aktiviteter som till exempel ”fredagsfrukost”.

3.5 Medverka i utveckling och utvärdering

K2 deltog under året i flera utvecklingsprocesser. Ett exempel är den pågående elektrifieringen av busstrafiken där K2 med finansiering från Sveriges bussföretag och Trafikverket, och i samverkan med flera andra aktörer driver ett forskningsprojekt som följer utvecklingen och bidrar till ett gemensamt lärande.

För att bidra till reflektion och lärande från utvecklingsarbete har K2 publicerat rapporten ”Att skapa framtidens resande – 15 förutsättningar för lärande i innovationsarbete”. Rapporten vänder sig till personer som arbetar med innovation i svenska regioner och kommuner och ger handfasta tips om lärande och förnyelse.

3.6 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 det så kallade Rådslaget. Rådslaget är ett K2-initiativ för förnyelse av kollektivt resande som tog avstamp i de utmaningar kollektivtrafiken upplevde under pandemin och det möjlighetsfönster som då öppnades för att utmana gamla sanningar och utforska nya perspektiv.

Arbetet påbörjades 2021 men genomfördes framför allt under 2022. Det engagerade ett 80-tal ledande experter inom kollektivtrafik, andra delade mobilitetstjänster, stadsplanering och forskning. Utifrån fem fokusområden, som mejslades fram av experterna i en process under hösten 2021, lyftes befintlig forskning fram och sammanställdes. Under 2022 genomfördes en serie öppna kunskapsluncher och seminarier för att synliggöra olika perspektiv och frågeställningar inom de fem fokusområdena. Med detta som grund utvecklade experterna, genom flera tematiska workshops, idéer, konkreta åtgärdsområden och förslag. Arbetet tog utgångspunkt i metoden “Three Horizons” som är ett ramverk för att synliggöra och diskutera nulägesbilder, framtidshorisonter och åtgärder för att skapa förändring i en önskad riktning.

Med detta som underlag växte en innovationsagenda för “Framtidens kollektiva mobilitet - nästa steg för hållbart resande” stegvis fram, utvecklades och förfinades i konstant dialog inom expertgruppen. Innovationsagendan, som lanserades på



Persontrafikmässan i Stockholm i oktober 2022, fick stor spridning. Den har påverkat Trafikverkets forsknings- och innovationsagenda och har använts av regioner i arbetet med nya trafikförsörjningsplaner. Agendan har genererat fortsatt aktivitet inom Drive Sweden och inom Trafikverkets regeringsuppdrag om mobilitet som tjänst. Den har även utgjort grund för en ansökan till förberedelseprojekt för strategiska innovationsprogram inom den statliga satsningen Impact Innovation. Ansökan har beviljats vilket innebär att K2, tillsammans med flera andra aktörer, under 2023 kommer medverka i att utforma ett förslag till nytt innovationsprogram med utgångspunkt i Rådslagets arbete.



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 hösten genomfördes tvåveckorskursen Strategisk kollektivtrafikplanering fysiskt i Lund med 27 deltagare. Kursen var uppskattad, 20 av 22 svarade att deras förväntningarna på kursen i hög eller mycket hög grad hade levt upp till förväntningarna. Elva av 22 personer tyckte att kursen var mycket bra och ytterligare tio att den var bra. I princip alla svarade att de hade fått information om kursen via kollegor eller chefer som hade gått kursen tidigare. En av styrkorna med kursen är de goda möjligheterna att nätverka och utbyta erfarenheter, som två personer beskriver det, "Väldigt intressant och roligt att få höra från så många forskare/praktiker, men framförallt att få lära känna kollegor runt om i landet." och "Bra att få träffa andra från branschen och samtala kring kollektivtrafik!".

K2 var också delaktiga i en kurs som finansierades av Svenska Institutet, Innovation for Change in Public Transport. Kursen var ett samarbete mellan K2 och Ekonomihögskolan i Lund och erbjöds till personer som arbetar med kollektivtrafikfrågor i Kenya, Sydafrika, Uganda och Nigeria. Totalt deltog 24 personer i kursen som både var digital och på plats i Lund under en vecka. Kursen var mycket uppskattad och tycks också kunna ge effekt på deltagarnas arbete framöver "I saw so many innovative projects ongoing [during the week in Sweden] and with all that I saw, I want to put so much efforts to bring about changes in the transport sector back home through innovative ideas".

4.2 Akademisk utbildning

K2 är mycket delaktig i kursen "Hållbar urban mobilitet" (15 hp) som ges av Malmö universitet och som ingår i ett masters- respektive magisterprogram som ges av Malmö universitet i samarbete med SLU Alnarp. Under 2022 gick 22 studenter kursen.

Eftersom K2 inte har någon formell möjlighet att erbjuda egna akademiska kurser inriktas denna verksamhet för övrigt 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. K2:s medarbetare har under året medverkat i



kollektivtrafikrelaterade kurser vid Lunds universitet samt handledt kandidat- och mastersuppsatser på Lunds universitet och Malmö universitet.

Doktorandverksamheten utgör en viktig del av K2:s utbildningssatsning. Under 2022 var totalt 19 doktorander knutna till och aktiva inom 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.*
- 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).*
- 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.*
- Grace Mukunzi, Lunds universitet, *Tågtrafik*
- 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.*



- 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.*
- Vendela Åslund, Lunds universitet, *E(+)-bus - omställning till elbussar i svensk kollektivtrafik.*

Under året disputerade Joel Hansson på avhandlingen "Regional public transport: The balancing act of service planning" och Jens Portinson Hylander på avhandlingen "Constructing Transit Corridors: The Politics of Public Transport Policy and Planning in Malmöhus and Skåne 1970-2020".

Några 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 delades ut i samband med Persontrafikmässan i oktober 2022. Priset delades mellan tre uppsatser, Sandra Dany, Luleå tekniska universitet, "Kriterier för ett attraktivt resecentrum till stöd för ett hållbart resande - En förstudie om östra delen av Luleå centrum", Annika Meynert och Ellen Karlström, Lunds tekniska högskola, "Hur blir stadsbussen snabbare? - En studie över effekten av fördröjningspunkter och möjliga åtgärder" samt Abdirahman Mohamed, Kungliga tekniska högskolan, "Pandemins påverkan på individers kollektivtrafikresande".



K2:s eget uppsattspris för uppsatser inom området kollektivtrafik eller annan hållbar mobilitet i städer eller storstadsregioner delades ut 2022. Vinnare av priset för bästa kandidatuppsats var Tova Stenevi från Lunds Universitet med uppsatsen ”Beslutet bakom cykelresan - En fallstudie på cykelresor i Stockholmsregionen”. Vinnarna av priset för bästa mastersuppsats var Emma Johansson och Nicole Rosendahl från Chalmers för uppsatsen ”Replacing Parking with Mobility Services? A Study of Gothenburg’s Flexible Parking Requirements and Work with Mobility Agreements”.

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, ett faktablad 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. Projektet har resulterat i två utgåvor: *Mobilitet i mindre städer – så kan bilberoendet minska* och *Digital tillgänglighet – så påverkas vårt resande*. En tredje utgåva om individers resbeteenden planeras att ges ut under 2023.

4.5 Fördjupat kunskapsutbyte

Under året arrangerades fem regionala rundabordssamtal samt ett trettiotal andra möten för kunskapsutbyte mellan forskare och parter inom kollektivtrafik. En lärdom från pandemiåren är att digitala arrangemang har potential att nå en större målgrupp till en lägre klimatpåverkan jämfört med fysiska arrangemang. K2 har under året därför fortsatt att främst anordna arrangemang digitalt eller i hybridform, vilka engagerar deltagare från hela landet.

Rundabordssamtal är K2:s mötesplats för representanter från K2:s regionala parter: Region Skåne, Region Stockholm, Västra Götalandsregionen samt Trafikverkets regioner. Samtalen under 2022 utgick från K2:s fem forskningsinriktningar och behandlade följande fem områden:

- 2/5 Stadsplanering (Integrerad samhällsplanering)
- 13/9 Planering och beslutsfattande för ett hållbart transportsystem (Beslut och effekter)
- 29/3 Prissättning och biljettsystem (Marknad och finansiering)
- 1/11 Innovation och kombinerad mobilitet (Framtidens mobilitet)
- 14/12 Trygghet i kollektivtrafiken (Kollektivtrafik för alla)



K2:s kunskapsluncher är en viktig kanal för att på ett enkelt och lättillgängligt sätt nå ut med och diskutera forskningsresultat. Under året arrangerades 23 digitala kunskapsluncher. Några av de mest välbesökta behandlade ämnen som digital tillgänglighet (53 deltagare), mobilitet i mindre städer (60 deltagare) och effekten av utbudet av regional kollektivtrafik på antalet resenärer (53 deltagare). Elva av årets kunskapsluncher var kopplade till projektet Rådslaget som också arrangerade fem digitala workshops för Rådslagets rådgivare inom områdena *förändrade resvanor, omprioritering av gaturum, nya pris- och biljettstrategier, nya modeller för organisation och finansiering och omdefinierad roll för kollektivtrafiken*. Under året arrangerade K2, tillsammans med Drive Sweden och Viable Cities, även två digitala workshops för att diskutera slutsatserna från Rådslagets rapport *Framtidens kollektiva mobilitet - nästa steg för hållbart resande*.

Ytterligare digitala event som K2 arrangerade under året var ett seminarium tillsammans med Cykelcentrum om *Cykel i kollektivtrafiken* samt ett seminarium om *Hållbara transporter i mindre städer* som lockade nästan 90 deltagare.

K2 medverkade också med flera presentationer och monter på VTI:s konferens Transportforum i Linköping. I samband med Transportforum anordnade K2 ett panelsamtal med forskare och politiker om kollektivtrafikens roll i framtidens hållbara städer och regioner. K2 medverkade även på Persontrafikmässan i Stockholm med ett flertal presentationer i seminarieprogrammet samt en posterutställning.

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 2022 skickade vi ut 9 externa nyhetsbrev på svenska, 5 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 2022 svarade forskare från K2 bland annat på frågor gällande prissättning av kollektivtrafiken och förseningar i järnvägstrafiken. K2:s forskare medverkade till 4 publicerade debattartiklar och K2 skickade ut 9 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 LinkedIn utgör den prioriterade kanalen. Under 2022 ökade K2:s närvaro på LinkedIn där det publicerades inlägg i genomsnitt två gånger i veckan.



5. Ledning och administration

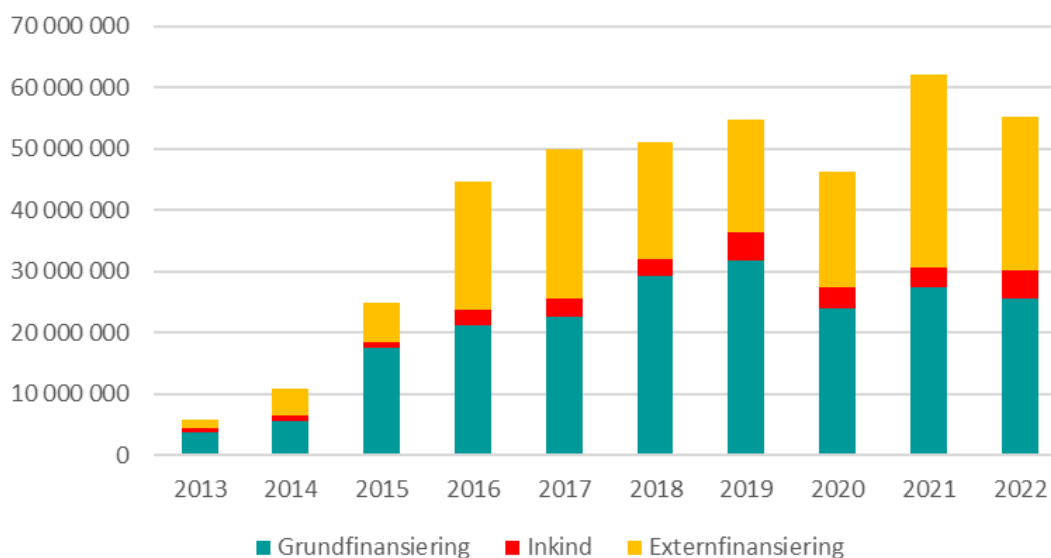
K2:s ledning syftar till att säkerställa en effektiv, kreativ och utvecklande verksamhet som både följer upp beslutad verksamhet och skapar förutsättningar för nya initiativ och inriktningar. Ledningen säkerställer att K2:s parter och finansiärer har information om och inflytande över verksamheten, samt 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. Under året genomfördes även ett arbete, med stöd av en extern konsult, för att diskutera förutsättningar och inriktning för fortsatt satsning på en samlad kollektivtrafikforskning från 2025.



6. Ekonomiskt resultat

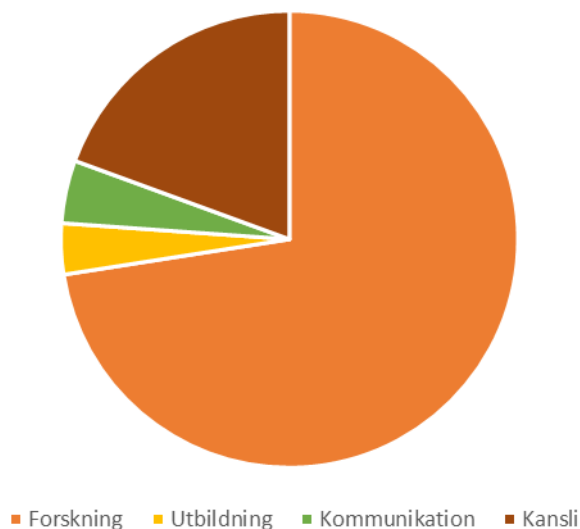
Totalt förbrukades drygt 25,7 miljoner kronor under året. Därutöver upparbetades knappt 4,5 miljoner kronor genom naturinsatser (inkind). De samlade utgifterna var drygt 2,4 miljoner lägre än budget. Huvudorsaken är att vissa stora forskningsprojekt inte förbrukade 2022 års budget, delvis som en kvarvarande konsekvens av pandemin. Huvuddelen av K2:s egna medel används för genomförande av forskningsprojekt. Forskningsverksamheten förbrukade under 2022 drygt 18,7 miljoner kronor. Utbildningsverksamheten kostade 924 215 kronor. Kostnaden för kommunikation uppgick till drygt 1,6 miljoner kronor. Knappt 4,4 miljoner kronor användes för kanslirelaterade kostnader inkl. ledning, administration och lokaler. Detaljerat bokslut för 2022 framgår av bilaga 3.

Utöver grundfinansieringen bedrevs under 2022 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 2022 på drygt 25,5 miljoner kronor. Den externfinansierade forskningen bidrog till att den totala omfattningen av K2:s verksamhet för 2022 uppgick till 55,7 miljoner kronor.

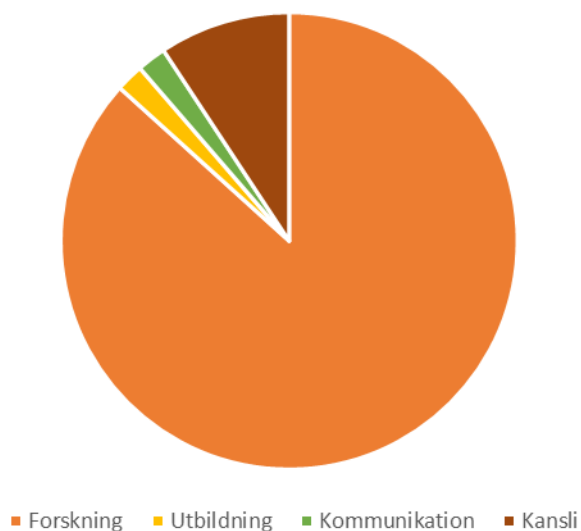


Figur 4 – Total ekonomisk omfattning under åren 2013-2022, inklusive upparbetade medel av K2:s grundfinansiering, in kind-finansiering från Lunds universitet och Malmö universitet, samt uppskattad omfattningen av externfinansierade forskningsprojekt.

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 2022, exklusive externfinansierad forskning och inkind



Figur 6 – Fördelning av medel på verksamhetsområden 2022, inklusive externfinansierad forskning och 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. Enkätundersökning genomfördes 2021 och görs därför inte för 2022. Undersökningen kompletteras med kvalitativa undersökningar och annan uppföljning. Nedan följer ett antal mått som ger en indikation på genomslaget för K2:s verksamhet under 2022:

- K2 används som underlag och refereras till i offentliga utredningar och beslutsunderlag. Några exempel från året: I Klimaträttsutredningens slutbetänkande refereras till forskning från K2 vid 11 tillfällen (SOU 2022:21). I ett riksdagsbetänkande om cykel och kollektivtrafik används forskning från K2 som underlag för argumentation (2021/22:TU11). I Region Värmlands trafikförsörjningsprogram för 2022-2030 refereras till K2-rapporter vid flera tillfällen. I Trafikverkets, Boverkets och SKR:s nya handbok för tillgänglighet i hållbara städer hänvisas till K2-rapporter (TRV 2022:164).
- Under 2022 genomfördes 23 så kallade kunskapsluncher där K2:s forskning presenterades och diskuterades med aktörer i och kring kollektivtrafiken. I genomsnitt deltog 32 personer per gång och cirka 670 personer totalt. Merparten av deltagarna kom ifrån regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner. Även statliga myndigheter deltog flitigt.
- K2:s externa nyhetsbrev skickades ut vid nio tillfällen under året till knappt 3000 mottagare. Utskicken genererade drygt 1000 visningar. K2:s forskning sprids också via LinkedIn. Antal följare av K2:s linkedin-profil är 1760 och profilen hade under året cirka 800 unika besökare. De som väljer att följa K2 i dessa kanaler ökar kontinuerligt.

I en kvalitativ uppföljning med K2:s regionala parter som genomfördes i februari-mars 2023 diskuterades effekterna av K2 för regionernas respektive organisationer och verksamheter. Uppföljningen fokuserade på vilken kännedom som finns om K2 i den regionala organisationen; i vilken utsträckning man deltar i K2:s aktiviteter; i vilken utsträckning och på vilket sätt forskningsresultat bidrar i regionens arbete; om och i så fall hur K2 inneburit att man förändrat/utvecklat formerna för att arbeta med forskning och lärande. I samtalen diskuterades också hur K2 kan skapa mer nytta för regionen och vilka krav det ställer på K2 respektive den regionala organisationen.



Uppföljningen visar att kännedomen om K2 ser olika ut i olika regioner. I samtliga regioner har den ökat de senaste åren, bland annat till följd av K2:s verksamhet under pandemin. Generellt sätt är kännedomen inte tillräckligt spridd till de mer operativt inriktade delarna av regionernas organisationer. Regionerna lyfter själva fram att K2 skapar mervärde genom att vara en tydlig företrädare för kollektivtrafikfrågorna inom forskningen. Trösklarna för att vända sig till K2 är betydligt lägre eftersom man vet att forskare knutna till K2 har grundläggande förståelse för kollektivtrafikens villkor. Forskning från K2 påverkar verksamheten bland annat genom att inspirera till vidgade perspektiv. Forskningsresultat används i vissa regioner som underlag för argumentation för eller emot olika typer av åtgärder. I vilken utsträckning tjänstepersoner aktivt söker kunskap från forskningen varierar. I en region uppfattar man att resultaten ofta kommer regionen till dels via konsulter. Det finns potential att utveckla formerna för samverkan ytterligare, på sätt som ökar utbytet mellan K2:s forskning och regionernas verksamhet kring mer specifika frågeställningar.

Sammantaget är bedömningen att K2:s verksamhet har effekt för aktörer i och kring kollektivtrafiken, men att det finns mer att göra för att forskningsresultat ska användas och göra nytta.



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 2023-. Under de kommande åren görs särskilda satsningar både för att bygga vidare på de områden där K2 redan är starka och för att hantera viktiga utmaningar.

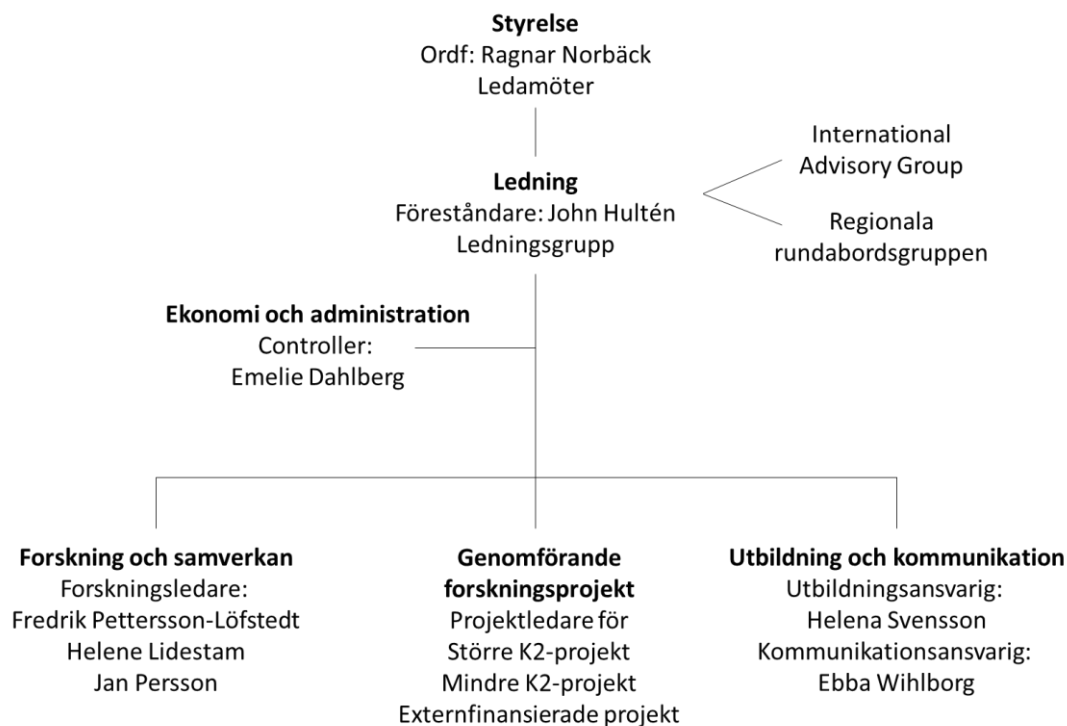
Inom utbildningsområdet tas initiativ till två nya utbildningar för yrkesverksamma samt för politiker. Inom kommunikationsområdet utvecklas formerna för populärvetenskaplig kunskapsförmedling. Samverkan mellan forskning och praktik har sedan starten varit ett kännetecken för K2. Vi fortsätter att utveckla befintliga samverkansarenor som till exempel de regionala rundabordsamtalen samtidigt som nya samverkansformer utvecklas och prövas för att stärka förutsättningarna för att forskningsresultat ska kunna tillämpas i praktiken. Samverkan är också en viktig utgångspunkt i de nya större forskningsprojekt som påbörjas under 2023. Arbetet med innovation och förnyelse som påbörjats inom Rådslaget tas vidare i fortsatt bred samverkan.

Under de kommande åren görs ytterligare ansträngningar för att upprätthålla en dynamisk miljö genom virtuella möten, seminarier och workshops. Den ökade ambitionsnivån för kunskapsluncher och forskarseminarier som genomförts de senaste åren bibehålls. För att stärka samverkan och synergier mellan K2-forskare kommer en ny serie med metodseminarier genomföras. Under 2023 startas flera nya större forskningsprojekt. Utöver dessa kommer det finnas möjligheter att påbörja nya mindre projekt. Dessa är viktiga för att upprätthålla intresset och för att erbjuda en väg in för nya forskare.

Arbetet med en långsiktig strategi för kollektivtrafikforskning från och med 2025 kommer att fortsätta och konkretiseras i dialog med K2:s parter och finansiärer, samt med forskare och andra intressenter. Genom aktivt engagemang i processen för Impact Innovation ska K2 bidra till långsiktiga förutsättningar för ett strategiskt innovationsprogram för hållbar tillgänglighet inklusive framtidens kollektiva mobilitet.



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

Anders Yngve Söderstjärna, 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 (tom juli)

Johanna Johansson, Vinnova, adjungerad (from augusti)

Ledningsgrupp

Ledningsgruppen sammanträdde vid totalt 22 tillfällen under året.

Ledningsgruppens sammansättning vid årets utgång:

John Hultén, föreståndare

Hanna Holm, kommunikationsansvarig (tom september)

Helena Svensson, utbildningsansvarig, stf föreståndare

Helene Lidestam, forskningsledare

Jan Persson, forskningsledare

Lena Hiselius, forskningsledare (tom 31 juli)

Fredrik Pettersson-Löfstedt (from augusti)

Ebba Wihlborg, kommunikatör, adjungerad

Omega Engman, controller, adjungerad (tom september)

Emelie Dahlberg, controller, adjungerad (from oktober)

International Advisory Group

K2:s international advisory group hade ett fysiskt och ett digitalt möte 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 2022

Intäkter	
Överskjutande medel från föregående år	3,013,048
Årets finansieringsintäkter	25,000,000
Summa intäkter (in cash)	28,013,048

Naturainsatser	4,524,955
----------------	-----------

Kostnader	
Forskning	
Doktorander	748,864
Mindre forskningsprojekt	1,711,708
Större projekt 2020-2024	14,506,152
Internationellt utbyte	30,000
Forskningsledning	1,590,154
Forskningskonferenser, seminarier, övrigt	131,447
Summa Forskning	18,718,325
Utbildning	
Akademisk utbildning	294,639
Yrkesutbildning	24,294
Utveckling av utbildning	35,843
Utbildningsansvarig m m	569,439
Övrig kunskapsspridning	0
Summa Utbildning	924,215



Kommunikation	
Kommunikationsansvarig m m	1,380,814
Marknadsföring	54,687
Digital kommunikation, print, övrigt	122,937
Summa Kommunikation	1,558,438
Kansli	
Ledning	2,561,706
Ledningsstöd	573,663
Lokalkostnad	1,173,058
Projektportal, medlemsavgifter, övrigt	140,272
Summa Kansli	4,448,699
Justeringspost för övrig forskningsverksamhet	
Summa kostnader	25,649,677
Överskjutande medel till nästkommande år	2,363,371

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 naturainsatser. Därtill bidrog de tre statliga finansiärerna - Vinnova, Trafikverket och Formas - med tre miljoner kronor vardera.

Naturainsatser

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



- Under 2022 har Lunds universitet rapporterat in godkända naturainsatser för motsvarande 2 458 250 kronor. Sammantaget har Lunds universitet rapporterat in 7 160 176 kronor i naturainsatser sedan 2020 och 15 117 416 kronor sedan 2015.
- Malmö universitet har rapporterat in godkända naturainsatser för 2 066 705 kronor under 2022. Sammantaget har Malmö universitet rapporterat in 4 215 227 kronor i naturainsatser sedan 2020 och 9 846 470 kronor sedan 2015.

Kostnader

För forskningsområdet var upparbetningen lägre än budgeterat till följd av att flera stora projekt inte förbrukade hela budgeten som avsatts under 2022. Kansliområdets upparbetning var också lägre än budgeterat. Detta berodde främst på en vakans, att föreståndaren rapporterade tid på externa projekt, samt på att kostnaderna för lokalkostnader, representation och övrigt var lägre än budgeterat.

Kommunikationsområdets upparbetning var också lägre än budgeterat, bland annat beroende på att kommunikationsansvarig rapporterade tid på externt projekt.



Bilaga 4 – Pågående forskningsprojekt under 2022

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 350.000 kr, som finansieras med K2:s egna medel och som beslutas av föreståndaren. Externfinansierade projekt avser projekt med huvudsaklig finansiering utanför K2. Totalt pågick 51 projekt under 2022.

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 testlab*, 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: 2020-2022.
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 planeringsskeden – 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. Förlängt till 2022
12. *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.
13. *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. Förlängt till 2022
14. *Ny spårväg i Lund – effekter för resenärer och transportsystem*, Projektledare: Ulrik Berggren, Budget: 350 000 kr, Period: 2020-2021.
15. *Punktlig Tågtrafik i Storstadsregionerna – del 2, simulering i PROTON*, Projektledare: Carl-William Palmqvist, Budget: 350 000 kr, Period: 2021-2022.
16. *Tillgänglighetens komplexitet och flerdimensionalitet – att överföra erfarenheter av funktionshinder till kollektivtrafikens aktörer*, Projektledare: Vanessa Stjernborg, Budget: 350 000 kr, Period: 2021-2022.
17. *Understanding Mobility Patterns in Ten Swedish Urban Regions*, Projektledare: Helena Svensson, Budget: 441 000 kr, Period: 2020-2022.
18. *Är barn en del av det planerade kollektivet? - Studie om inkludering av barn i planering av kollektivtrafik*, Projektledare: Linnea Eriksson, Budget: 349 676 kr, Period: 2022-2023.
19. *Punktlighet – är resenärsupplevd och objektivt uppmätt tillförlitlighet samma sak?*, Projektledare: Ulrik Berggren, Budget: 350 000 kr, Period: 2022



20. *Do basic provisions meet inhabitants' accessibility needs?*
Projektledare: Chiara Vitrano, Budget: 348 371 kr, Period: 2022-2023.
21. *Att samverka eller inte – gränser för samverkan i kollektivtrafiken,*
Projektledare: Claus Hedegaard Sørensen, Budget: 351 350 kr, Period: 2023-2023.
22. *Is shared micromobility part of public transport's future?*
Projektledare: Phil Flores, Budget: 80 000 kr, Period: 2022.

Externfinansierade projekt

23. *Banarbeten - processer och datatillgång* (Doktorandprojekt Daria Ivina), Projektledare: Lena Hiselius, LU, Finansiär: Trafikverket, Budget: 3 900 000 kr, Period: 2019-2022.
24. *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.
25. *CYNKA: Kombinerad mobilitet mellan Cykel och Kollektivtrafik för regional Arbetspendling*, Projektledare: Karin Thoresson, Finansiär: Trafikverket, Budget: 1 355 000 kr, Period: 2020-2022.
26. *Digitalt resestöd i kollektivtrafiken för resenärer med varierande behov*, Projektledare: Vanessa Stjernborg, Finansiär: Vinnova, Budget: 437 449 kr, Period: 2021-2022.
27. *EASIER - Seamless sustainable everyday urban mobility*, Projektledare: Lena Winslott Hiselius, Finansiär: Energimyndigheten, Formas, Vinnova, Budget: 3 986 092 kr, Period: 2021-2024.
28. *Energieffektivisering av bilburna fritidsresor* (Doktorandprojekt Emma Strömblad), Projektledare: Lena Hiselius, LU, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 4 085 630 kr, Period: 2018-2022.
29. *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
30. *Flex4Flex*, Projektledare: Jean Ryan, Finansiär: Vinnova, Budget: 498 948 kr, Period: 2021-2022.
31. *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.



32. *Hållbara företagsresor*, Projektledare: Peter Arnfalk, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 1 582 600 kr, Period: 2021-2024.
33. *Kapa topparna i kollektivtrafiken genom styrmedel på olika nivåer*, Projektledare: Helene Lidestam, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 4 138 589, Period: 2021-2023.
34. *Kollektivtrafik och samåkning på landsbygden*, Projektledare: Åsa Hult, Finansiär: Vinnova, Budget: 1 000 000 kr, Period: 2021-2022.
35. *KomILand 3.0 Förlängt och utvecklat pilotprojekt*, Projektledare: Jessica Berg, Finansiär: VGR, Skaraborgs/Fyrbodals/Boråsregionens kommunalförbund, Budget: 5 470 000 kr, Period: 2021-2023.
36. *Kontextmedvetet resestöd vid störningar i kollektivtrafiken*, Projektledare: Åse Jevinger, Finansiär: Trafikverket, Budget: 1 000 000 kr, Period: 2021-2022.
37. *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.
38. *Landsbygdens långsiktiga utmaningar; ett inkluderande transportsystem för en åldrande befolkning - Förstudie*, Projektledare: Vanessa Stjernborg, Finansiär: Trafikverket, Budget: 884 000 kr, Period: 2021-2023.
39. *MaaS for Sustainable Cities*, Projektledare: Elias Arnestrand, Finansiär: Vinnova, Budget: 1 540 000 kr, Period 2021-2023.
40. *Piloter för omställning av transportsektorn genom energieffektiv bebyggelse*, Projektledare: Christina Lindkvist, MAU, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 5 665 325 mkr, Period: 2019-2022.
41. *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.
42. *Synteser för stärkt omställningsförmåga*, Projektledare: Hanna Holm, Finansiär: VTI, Budget: 2 450 000 kr, Period: 2020-2022
43. *Tillgänglig Kollektivtrafik för särskilda behov - digital ledsagning i komplexa miljöer*, Projektledare: Magnus Berglund, Finansiär: Vinnova, Budget: 2 989 734 kr, Period: 2021-2023.
44. *Vulnerability of Public Transport in Covid-19 era: an Holistic Approach to Move Forward*, Projektledare: Rosalia Camporeale,



- Finansiär: SKR / Trafikverket, Budget: 2 338 000 kr, Period: 2021–2022.
45. *Kollektivtrafiken som medel för att nå samhällsmål – en studie av finansiella/ekonomiska förutsättningar*, Projektledare: John Hultén, Finansiär: SKR / Trafikverket, Budget: 800 000 kr, Period: 2021–2022.
46. *Färdplan Färingsö - mot morgondagens kollektivtrafik för landsbygden*, Projektledare: Magnus Fransson, Finansiär: Vinnova, Budget: 707 500 kr, Period: 2022–2023.
47. *Fördjupat erfarenhetsutbyte mellan Sverige och SF Bay Area inom framtidens kollektiva mobilitet*, Projektledare: Elias Arnestrand, Finansiär: Vinnova, Budget: 1 200 000 kr, Period: 2022–2023.
48. *Vad är det för transporteffektivt samhälle vi vill uppnå?*, Projektledare på K2: Fredrik Pettersson-Löfstedt, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 3 555 610 kr, Period: 2022–2024.
49. *EBRT2030*, Projektledare: Fredrik Pettersson-Löfstedt, Finansiär: European Union, Budget: 1 402 088 kr, Period: 2022–2024.
50. *Nätverk Mikromobilitet*, Projektledare på K2: John Hultén, Finansiär: Vinnova. Budget: 943.000 kronor. Period: 2022-2023.
51. *Capacities for Resilient and Inclusive Urban Public Transport Infrastructure and Built Environment (CARIN-PT)*: Projektledare på K2: Chiara Vitrano , Finansiär: Statens Energimyndigheten. Budget: 1 033 968 kronor. Period: 2022-2025.



Bilaga 5 - Avslutade forskningsprojekt före 2022

52. *Effektutvärdering av Regional superbuss*, Projektledare: Anders Wretstrand, LU, Doktorand: Joel Hansson, LU, Finansiär: Trafikverket, Budget: 3 026 988 kr, Period: 2016-2021.
53. *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
54. *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.
55. *KAJT - nyckeltal för punktlighet på järnväg - del 2 (Nypunkt2.0)*, Projektledare: Ida Kristoffersson, VTI, Finansiär: Trafikverket, Budget: 360 000 kr, Period: 2019-2021
56. *Hållbar kollektivtrafik - effekter av bättre samordning och ökad flexibilitet*, Projektledare: Helene Lidestam, VTI, Finansiär: Vinnova, Budget: 5 609 708 kr, Period: 2017-2021.
57. *Innovation som drivkraft för förändring inom kollektivtrafiken*, Projektledare: Helena Svensson, LU, Finansiär: Svenska institutet, Budget: 1 996 000 kr, Period: 2020-2021.
58. *MISSUM - Modelling Incentive Schemes for Sustainable Urban Mobility*, Projektledare: Anders Wretstrand, LU, Finansiär: Vinnova, Budget: 3 700 000 kr, Period: 2017-2021.
59. *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.
60. *Vad kan omställningen till hållbar mobilitet lära av coronakrisen?*, Projektledare: Karin Thoresson, Finansiär: Formas, Budget: 994 054 kr, Period: 2021.
61. *Vad kan omställningen till hållbar mobilitet lära av coronakrisen?*, Projektledare: Karin Thoresson, Finansiär: Formas, Budget: 994 054 kr, Period: 2021.
62. *Corona-pandemins effekter för kollektivtrafiken*, Projektledare: Peter Arnfalk, Budget: 200 000 kr, Period: 2020-2021.
63. *Förändrade förutsättningar för kollektivtrafikens finansiering till följd av Covid-19*, Projektledare: John Hultén, Budget: 500 000 kr, Period: 2020-2021.



64. *Kollektivtrafikens roll i klimatomställningen*, Projektledare: Lena Winslott Hiselius, Budget: 500 000 kr, Period: 2020-2021.
65. *Micro-level evaluation of bus stop performance using automated analysis of aerial video*, Projektledare: Aliaksei Lareshyn, Budget: 350 000 kr, Period: 2020-2021.
66. *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 2021.
67. *Space-Time Use and Temporal Well-being of On-board Public Transport Workers*, Projektledare: Chiara Vitrano, Budget: 322 600 kr, Period 2021.
68. *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: 2021.
69. *Tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar NPF*, Projektledare: Jessica Berg, Budget: 555 000 kr, Period 2021.
70. *Effekter av en förändrad tillgång till kollektivtrafik (EffektKoll)*, Projektledare: Désirée Nilsson, Budget: 1 515 843 kr, Period 2021.
71. *Trygghetsskapande åtgärder för bussresenärer i samband med kriser*, Projektledare: Vanessa Stjernborg, Budget: 165 000 kr, Period 2021.
72. *Riktad utlysning: Kontextmedvetet resestöd vid störningar i kollektivtrafiken*, Projektledare: Åse Jevinger, Budget: 1 000 000 kr, Period 2021.
73. *Bilfria urbana distrikt*, Projektledare: Till Koglin, LU, Finansiär: Vinnova, Budget: 3 483 000 kr. Period: 2017-2020.
74. *Energieffektivisering av smart mobilitet kräver styrmedel för delad mobilitet*, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 3 455 655 kr, Period: 2017-2020.
75. *KomILand 2.0*, Projektledare: Jessica Berg, VTI, Finansiär: Vinnova och Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Budget: 6 430 641 kr. Period: 2019-2020.
76. *COSTART: projektledare för svensk del av EU-projekt*. Period: 2018-2020.
77. *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.



78. *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.
79. *Digital ledsagning för synskadade i kollektivtrafiken*, Projektledare: Anna Anund, VTI, Budget: 300 000 kr, Period: 2019-2020.
80. *Effekter på resmönster och användning av digitala möten till följd av corona*, Projektledare: Lena Hiselius, LU, Finansiär: Trafikverket, Budget: 250 000 kr, Period: 2020.
81. *Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen*, Projektledare: Anders Wretstrand, LU, Finansiär: EU Interreg, Budget: 3 072 997 EUR. Period: 2018-2020.
82. *Förstudie om trängsel i kollektivtrafiken: Effekten av utspridda skolstarttider under covid-19-pandemin*, Projektledare: Björn Lidestam, VTI, Budget: 100 000 kr, Period: 2020.
83. *Förstudie rail/wheel*, Projektledare: Fredrik Pettersson-Löfstedt, LU, Finansiär: Volvo Research and Educational Foundations (VREF) , Budget: 250 000 kr, Period: 2020.
84. *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.
85. *Konsekvenser av avgiftsfri kollektivtrafik*, Projektledare: John Hultén, VTI, Finansiär: Svensk Kollektivtrafik Service AB, Budget: 150 000 kr, Period: 2019-2020.
86. *Public Transport, Space-time Accessibility, and Social Equity*, Post-doc: Chiara Vitrano, MAU, Budget: 2 000 000 kr, Period: 2018-2020.
87. *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.
88. *Railway network design and regional labour markets in Sweden*, Projektledare: Erik Johansson, LU, Budget: 350 000 kr, Period: 2020.
89. *Smart mobilitet kräver smart governance*, Projektledare Claus Hedegaard Sørensen, VTI, Finansiär: Vinnova, Budget: 3 468 962 kr. Period: 2017-2020.

90. *Vad säger forskningen. En förstudie.* Projektledare: Claes Ericsson, VTI, Finansiär: Trafikverket, Budget: 160 000 kr, Period: 2019. Förlängt till 2020.
91. *Beaktande av miljöaspekter vid upphandling av busstrafik,* Projektledare: Helene Lidestam, VTI, Budget: 337 900 kr, Period: 2018-2019
92. *Betydelse av jämställda kollektivtrafikmyndigheter för utvecklad kollektivtrafik som del av transportsektorns hållbarhet,* Projektledare: Lena Hiselius, LU, Budget: 350 000 kr, Period: 2018-2019
93. *Fördelningseffekter av kollektivtrafiken i Stockholms län,* Projektledare: Maria Börjesson, Budget: 350 000 kr, Period: 2017-2019
94. *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.
95. *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
96. *Smart tillgänglighet i bytespunkter,* Projektledare: Till Koglin, Budget: 255 000 kr, Period: 2018-2019
97. *Agentbaserad simulering av persontransporter i urbana områden,* Projektledare: Paul Davidsson, MAU, Finansiär: K2, Period: 2015-2017. Projektet förlängt till 31 mars 2018.
98. *Buss 2030.* Projektledare: John Hultén, VTI, Finansiär: Bussbranschens riksförbund, Budget: 300 000 kr, Period: 2016-2018.
99. *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.
100. *Effektiva bytespunkter,* Projektledare: Andreas Tapani, VTI, Doktorand: Therese Lindberg, VTI, Budget: 2 7000 000 kr, Period: 2015-2017. Projektet förlängt till 30 juni 2018.
101. *Effektivare bussterminaler med kapacitetsanalys och simulering,* Doktorand: Therese Lindberg, VTI, Budget: 350 000 kr. Period: 2018.
102. *From One Track to All Track – gendered transport politics.* Projektledare Christina Scholten, MAU, mindre K2-projekt, Avslutat: 2018.



103. *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.
104. *IMPACT-1*, Projektledare: Claus Hedegaard Sørensen, VTI, Finansiär: Shift2Rail, Trafikverket, Period: 2016-2018.
105. *Informationsbaserad störningshantering för kollektivtrafik*, Projektledare: Jan Persson, MAU, Budget 1 500 000 kr, Period: 2015-2017. Projektet förlängt till 31 januari 2018.
106. *Institutionella ramverk för integrerade mobilitetstjänster i framtidens städer*, Projektledare: Annica Kronsell, LU, Finansiär: Vinnova, Budget: 4 977 500 kr. Period: 2016-2018.
107. *Integrerade mobilitetstjänster - systematisk omvärldsbevakning*, Projektledare: John Hultén, VTI, Finansiär: Trafikverket, Period: 2016-2017. (Förlängt till 31 juni 2018)
108. *Integrerade mobilitetstjänster - systematisk omvärldsbevakning*. Projektledare: MariAnn Karlsson, Chalmers, Budget: 490 000 kr. Period: 2016-2017. Projektet förlängt till december 2018.
109. *Kapade toppar i peak-trafik – en studie av kostnads- och miljöeffekter*, Projektledare Helene Lidestam, VTI, Budget: 242 347 kr. Period: 2016-2018.
110. *Kollektivtrafik, resandemönster och lokal utveckling i Skåne*, Projektledare: Magnus Andersson, MAU, Budget: 350 000 kr. Period: 2016-2018.
111. *Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling*, Projektledare: Désirée Nilsson, MAU, Budget: 5 797 000 kr, Period: 2015-2017. Projektet förlängt till 31 mars 2018.
112. *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.
113. *Kollektivtrafikkörfält - hur och när är de till nytta?* Budget: 350 000 kr. Period: 2018. Projektet avslutat i förtid under året.
114. *Kombinerad mobilitet för hållbara tjänsteresor*, Projektledare: Sonja Forward, VTI, Finansiär: Vinnova, Budget: 4 763 916 kr, Period: 2016-2018.
115. *Kunskapsöversikt och förstudie beträffande Transport Equity*, Projektledare: Matthias Haraldsson, VTI, Budget: 350.000 kr. Period: 2016-2018.



116. *Onboard perspective on context-aware travel support for disturbances in public transport*, Projektledare: Åse Jevinger, MAU, Budget: 350 000 kr. Period: 2018.
117. *Planering av strategisk cykelinfrastruktur*, Projektledare: Till Koglin, LU, Finansiär: Vinnova, Budget: 4 909 000 kr, Period: 2016-2018.
118. *Policy Shapers Attitudes to Public Transport*, Projektledare: Fredrik Pettersson, LU, Budget: 350 000 kr. Period: 2018.
119. *Samverkansmodeller för hållbara kollektivtrafiklösningar (post-doc delen)*, Projektledare: Karolina Isaksson, VTI, Finansiär: K2, Budget: 2 487 506 Period: 2015-2017. (Förlängt till 2018)
120. *Samverkanstypologier inom kollektivtrafiken*, Projektledare: Fredrik Pettersson, LU, Budget: 198.000 kr. Period: 2018.
121. *Socio-Economic Benefits of Elderley Mobility*. Projektledare Carlos Chiatti, LU, Budget: 350 000 kr. Period: 2017-2018.
122. *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.
123. *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.
124. *Tillgänglighetsdesign som idé och praktik: Potential för hållbart resande i svenska storstadsområden*, Finansiär: Vinnova, Projektledare: Karolina Isaksson, Budget: 500 000 kr. Period: 2017-2018.
125. *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.
126. *Utveckling av samproduktion inom K2*, Projektledare: Stig Westerdahl, MAU, Finansiär: K2, Budget: 196 000 kr, Period: 2018
127. *Vad styr våra val om resande eller inte resande i kollektivtrafiken*. Projektledare Christina Stave, VTI, Budget: 350 000 kr, Period: 2016-2018.
128. *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.



129. *Effekter av kollektivtrafikåtgärder - en kunskapsöversikt*. Désirée Nilsson, MAU, Finansiär: Trafikverket, Period: 2016-2017.
130. *Effektivare styrning*, Projektledare: Anders Wretstrand, LU, Finansiär: K2, Period: 2015-2017.
131. *Hot och kränkningar av tågpersonal och bussförare*, Projektledare: Anna Anund, VTI, Finansiär: Afa försäkring, Period: 2016-2017.
132. *Innovativ finansiering*, Projektledare: Désirée Nilsson, MAU, Finansiär: K2, Period: 2015-2017.
133. *Jämförande fallstudie, Samverkan*, Projektledare: Fredrik Pettersson, LU, Finansiär: K2, Period: 2015-2017
134. *Kontrakt för samverkan*, Projektledare: Helene Lidestam, VTI, Finansiär: K2, Period: 2015-2017.
135. *Laddsträcka i Lund - En studie av busslinje i körsimulator*, Projektledare: Arne Nåbo, VTI, Finansiär: Energimyndigheten, Period: 2016-2017.
136. *Living lab Uddevalla, Samverkan*, Projektledare: Stig Westerdahl, MAU, Finansiär: K2, Period: 2015-2017.
137. *Pendeltågens och regiontågens betydelse för utvecklingen av fastighetspriser i Västra Götaland*, Projektledare: Désirée Nilsson, MAU, Finansiär: Västra Götalandsregionen, Period: 2017
138. *Projektledning och projektövergripande kostnader, Samverkan*, Finansiär: K2, Projektledare: Robert Hrelja, VTI, Budget: 567 000 kr. Period: 2015-2017.
139. *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
140. *Samverkansmodeller för hållbara kollektivtrafiklösningar*, Projektledare: Karolina Isaksson, VTI, Finansiär: Vinnova, Period: 2014-2016. (Förlängt till 2017)
141. *Elektrifiering av stadens transporter*, Projektledare: Jamil Khan, LU, Finansiär: K2, Period: 2015-2016.
142. *Hållbart Vardagsresande Genom Dynamisk Kollektivtrafik*, Projektledare: Sten Minör, LU, Finansiär: Vinnova, Period: 2015-2016.
143. *Implementering av metod för jämställdhetskonskvensbedömning (JKB) i svensk transportinfrastrukturplanering*, Projektledare: Lena Levin, VTI, Finansiär: Vinnova, Period: 2013-2016.



144. *Incitamenten til busfremkommelighedstiltag i store og større byer.* Projektledare Claus Hedegaard Sørensen, VTI, mindre K2-projekt
145. *Integrerad transportplanering mellan höghastighetståg, lokal och regional kollektivtrafik (förstudie),* Projektledare: Jane Summerton, VTI, Finansiär: K2, Period: 2015-2016.
146. *Kollektivtrafik, resandemönster och lokal utveckling i Skåne.* Projektledare Magnus Andersson, MAU, mindre K2-projekt Period: 2016
147. *Kollektivtrafikens options- och icke-användarvärden.* Projektledare Lena Hiselius, LU, mindre K2-projekt Period: 2016
148. *Konsumentperspektiv på hållbart vardagsresande.* Projektledare Oskar Christensson, LU, mindre K2-projekt Period: 2016
149. *Regional superbuss - samverkan som lärprocess,* Projektledare: Fredrik Pettersson, LU, Finansiär: K2, Lunds universitet, Period: 2014-2016.
150. *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)
11. Jens Portinson Hylander, Lunds universitet, *Constructing Transit Corridors: The Politics of Public Transport Policy and Planning in Malmöhus and Skåne 1970-2020* (21 januari 2022)
12. Joel Hansson, Lunds universitet, *Regional public transport — The balancing act of service planning* (14 oktober 2022)