



K2 - Nationellt kunskapscentrum för kollektiv mobilitet

Årsrapport 2025

Innehåll

1.	Föreståndaren har ordet	3
2.	Kort om K2.....	4
3.	Utveckla kunskap och samverkan	7
4.	Omsätta kunskap	14
5.	Ledning och administration.....	18
6.	Ekonomiskt resultat.....	19
7.	Effekter av K2:s verksamhet	21
8.	Det kommande året	22
	Bilaga 1 – Organisation	23
	Bilaga 2 – Ledning, kansli och stödfunktioner	24
	Bilaga 3 – Pågående forskningsprojekt under 2025	26
	Bilaga 4 – Avslutade forskningsprojekt.....	30
	Bilaga 5 – Institutioner representerade på K2.....	31
	Bilaga 6 – Disputerade K2 doktorander.....	32
	Bilaga 7 – Bokslut 2025.....	33

1. Föreståndaren har ordet

Det första året med ”nya K2” har kommit till sin ända. Nu är K2 det nationella kunskapscentrumet för kollektiv mobilitet. I nya K2 har perspektivet vidgats och kollektiv mobilitet med kollektivtrafik som ryggrad är nu vårt kunskapsområde. Nytt från 2025 var också att alla forskare från svenska forskningsorganisationer kunde ansöka om att bli K2-forskare. Processen för detta har utvecklats under året, liksom den interna informationen till våra K2-forskare. I slutet av 2025 var vi cirka 90 forskare från sju olika universitet och forskningsorganisationer, vilket visar att kännedomen om K2 är spridd bland forskare.

Vi har under året kunnat välkomna vår kommunikationsansvarige och K2 har fått ny ordförande, Helena Leufstadius (senast vd för Svensk kollektivtrafik). Året har till stor del präglats av att få organisation och rutiner på plats, så som ny ordförande, kanslifunktioner, administrativa rutiner för ekonomi, redovisning av projekt och uppföljning. Samtidigt har ordinarie verksamhet löpt på med mindre K2 projekt, seminarier, doktorandaktiviteter, kunskapsluncher, konferensmedverkan mm.

När det gäller forskningsverksamheten (utveckla) så har 2025 präglats av att det har varit ett uppstartsår med nya projekt. Denna uppstart blev dessvärre inte så intensiv som vi hade velat, men 16 mindre K2 projekt är igång, några strategiska och också ett antal externfinansierade projekt. Samtidigt som resultat från projekt som avslutades under K2:s första perioden (t o m 2024) till viss del publicerades under 2025. Spridningen av kunskap (omsätta) har varit intensiv under året för att ta hand om alla resultat som kom under 2024.

Det är många forskare och andra medarbetare som har arbetat hårt under 2025 för att få K2:s verksamhet att löpa på så bra som den gjort med nya forskningsprojekt och med att sprida kunskap ut i samhället. K2 får många förfrågningar om att bidra på konferenser, olika sammankomster och om att ta emot besök, vilket visar att vi är relevanta. K2 kommer att fortsätta leverera nya användbara forskningsresultat till bransch och till forskningsvärlden. K2 kommer fortsatt att finnas i forskningen – nära praktiken.

Lund, 3 mars 2026

Helena Svensson, föreståndare

2. Kort om K2

K2 i siffror – det här har vi åstadkommit under året

Drygt 40 vetenskapliga artiklar, rapporter m.m. publicerade under året.	18 påbörjade forskningsprojekt, många med deltagande av myndigheter, regioner, kommuner, operatörer m.fl.
Drygt 90 K2-forskare, från 32 olika institutioner.	4 kurser för yrkesverksamma genomförda.
16 antagna doktorander som är listade och aktiva som K2 doktorander.	Drygt 30 arrangemang såsom kunskapsluncher, seminarier, workshops och rundabordsamtal genomförda.
Drygt 10 miljoner kronor i tillkommande finansiering utöver K2:s egna medel.	

2.1 Vision, kärnvärden och mål

Verksamheten under året utgick från K2:s mission om att K2 ska utveckla och omsätta kunskap om kollektiv mobilitet. Vår kunskap förbättrar, förnyar och fördjupar på sätt som bidrar till hållbar utveckling i och mellan städer och regioner.

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

Kärnvärden

Verksamheten genomsyras av sex kärnvärden:

Oberoende – Vår verksamhet grundas i akademisk frihet. Den styrs inte av särintressen. K2 ansluter sig till den definition av akademisk frihet som uttrycks i ”Bonn Declaration on Freedom of Scientific Research”.

Samverkande – Vi arbetar i nära och förtroendeskapande relation mellan forskning och praktik.

Samhällsrelevanta – Vi adresserar aktuella frågor och tar plats i samhällsdebatten.

Forskningsbaserade – Vi utvecklar och omsätter kunskap på vetenskaplig grund och med utgångspunkt i hög vetenskaplig kvalitet.

Inkluderande – Vi välkomnar forskare från olika organisationer och discipliner, med olika teoretiska perspektiv och metoder.

Internationellt uppkopplade – Vi deltar i internationella samarbeten och kunskapsutbyten som metod för att nå bättre förståelse och utvecklade arbetssätt.

Mål

K2 arbetar utifrån fem mål som bland annat betonar vikten av att kunskapen ska komma till användning även utanför akademien.

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

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

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

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

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

Målen följs upp genom mätbara leveranser som preciseras i den årliga verksamhetsplanen.

2.2 Ekonomiska förutsättningar

K2:s verksamhet under 2025 baserades på det samverkansavtal som parterna i K2 skrivit under samt beslut om finansiering från Vinnova för perioden 2025-2029. Totalt uppgår finansieringen till 24,5 miljoner kronor om året varav 4,5 miljoner utgörs av naturinsatser från forskningsorganisationerna. Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne bidrar med 3 miljoner kronor var, Trafikverket med 4,5 miljoner, Lunds universitet med en miljon samt Malmö universitet och VTI med en halv miljon var. Vinnova stödjer K2 med 4,5 miljoner kronor om året.

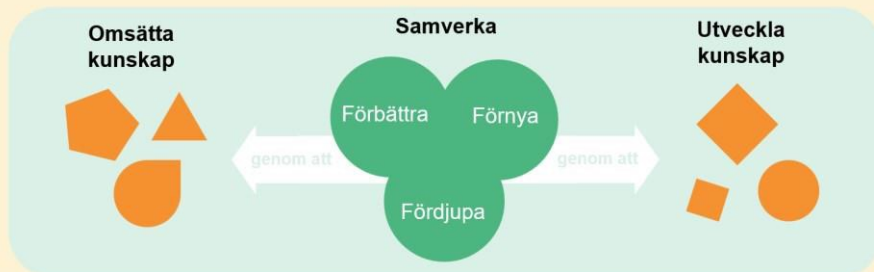
Utöver grundfinansieringen bedrivs verksamhet med extern finansiering till exempel i form av externfinansierade forskningsprojekt kopplade till K2, deltagaravgifter för K2:s kurser samt medfinansiering i projekt från andra forskningsorganisationer än parterna.

2.3 Verksamhetens inriktning

K2:s verksamhet bedrivs under året inom ramen för områdena Utveckla och samverka samt Omsätta i samverkan. Figuren nedan illustrerar K2:s verksamhet. K2:s 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 samt mellan städer och regioner. Forskningen bedrivs i samverkan mellan forskning och praktik. Det innebär ett förhållningssätt där den kollektiva mobilitetens aktörer på olika sätt medverkar i utvecklingen av forskningsfrågor, genomförandet av forskningen, spridningen av resultaten samt är mottagare av resultaten.

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

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



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



Figur som illustrerar K2:s verksamhet.

Forskningen (Utveckla) bedrivs med utgångspunkt i tre perspektiv 1) Förbättra 2) Förnya och 3) Fördjupa och både kvantitativa och kvalitativa ansatser används. Utbildningsverksamheten och kunskapsspridningen (Omsätta) bedrivs inom tre områden 1) Akademisk utbildning (inkl. doktorandverksamhet), 2) Kurser för yrkesverksamma, samt 3) Kunskapsspridning till bransch och samhällsaktörer.

Verksamheterna Utveckla och Omsätta stötts av stödfunktionerna ledning, kommunikation, ekonomi och administration. Se organisationsbild i bilaga 1 och lista på personer som bidrar i olika roller i bilaga 2.

3. Utveckla kunskap och samverkan

Denna del av verksamheten innebär framför allt forskning, vilken vid K2 drivs i projektform. Det finns fyra sorters K2-projekt: större K2-projekt som är fleråriga och finansieras med upp till fem miljoner kronor och som gärna får involvera forskare från olika miljöer, mindre K2-projekt som i normalfallet uppgår till 500 000 kronor, strategiska projekt som kan initieras av ledningsgruppen samt externfinansierade projekt där de finansiella resurserna inte kommer från K2:s medel, men där K2 kan stötta med 100 000 kronor. Under året pågick 16 mindre forskningsprojekt (se bilaga 3). Sammantaget involverade projekten ett 40-tal forskare.

3.1 Ny och tillämpbar kunskap om kollektiv mobilitet

En prioriterad uppgift för K2 är att utveckla och genomföra forskningsprojekt baserat på den inriktning som är framtagen i samverkan med K2:s parter samt inspel från representanter i rundabordsgruppen. Projekten ska resultera i ny kunskap som publiceras i K2:s egna rapportserie, vetenskapliga artiklar eller bokkapitel.

Antalet publikationer från K2 2025 låg på en förväntad nivå. Under året har nya projekt startat upp som ännu inte levererat några publikationer, men å andra sedan slutfördes många projekt under 2024 och en del av dessa rapporterades först under 2025. Alla projekt resulterar inte i en K2 rapport, utan de kan också resultera i andra typer av publikationer så som vetenskapliga artiklar. Det är inget självändamål att antalet publikationer ska öka. I stället bör fokus riktas mot att utveckla publikationernas kvalitet och spridning.

K2:s egna rapportserier består av Working Paper samt populärvetenskapliga forskningsrapporter sk Outreach-rapporter. I dessa rapportserier publicerades under 2025 följande 13 rapporter:

- *Kollektivtrafik on-demand i Sverige – en kartläggning av nydanande former av anropsstyrd kollektivtrafik.* Pernilla Björverud, Jan Persson och Åse Jevinger, K2 Working papers 2025:1.
- *The Transition to Electric Buses in Public Transport - Lessons learned from Sweden, Norway, and the Netherlands.* Vendela Åslund & Fredrik Pettersson-Löfstedt, K2 Outreach 2025:1.
- *Scenarioanalyser med kollektivtrafik - Tillämpning av Munkmodellen vid planering för lokalt resande.* Ulrik Berggren, K2 Working paper 2025:2.
- *En ny giv för kollektivtrafiken? En kartläggning och fallstudie av nya europeiska statliga subventioner och nationella biljettsystem för kollektivtrafik.* Jens Portinson Hylander och Till Koglin, K2 Working papers 2025:3.

- *Med medborgare eller för användare? – Ett ramverk och en studie av inkluderingprocesser i utvecklingen av framtidens mobilitet.* Dalia Mukhtar-Landgren, Jana Sochor, Maria Hedlund, Sara Ringvall-Sundkvist och Mats Fred, Working papers 2025:4.
- *En minut hit eller dit - Fördjupad förståelse av restidens betydelse i kollektivtrafiken.* Joel Hansson, Andreas Persson och Helena Svensson, K2 Working papers 2025:5.
- *Vardagsresande utanför de starka stråken – förutsättningar för socialt hållbar tillgänglighet.* Jonna Nyberg, Robin Nuruzzaman, Lena Levin, K2 Working papers 2025:6.
- *Analys av resmönster - Verktyg och data.* Ulrik Berggren, Carl Johnsson, Jan Persson, Working papers 2025:7.
- *Litteraturöversikt: barns tillgänglighet och mobilitet i ett digitaliserat transportsystem.* Linnea Eriksson, Jens Alm och Kristina Larsson, K2 Working papers 2025:8.
- *Mapping of Demand Responsive - Transport (DRT) services in Europe.* Eva-Lena Eriksson, Working papers 2025:9.
- *Ohållbar kollektivtrafik? Yrkesvardagen för bussförare som kör åt Skånetrafiken.* Karin Winter, Jonna Nyberg, Joel Göransson Scalzotto & Chiara Vitrano, K2 Working papers 2025:10.
- *On the possibility of introducing and integrating shared micromobility with public transport.* Chiara Vitrano, Jean Ryan, Dalia Mukhtar-Landgren, Working papers 2025:11.
- *Kombinationsresor – cykel och kollektivtrafik - Lärdomar och erfarenheter från ett pilotprojekt.* Karin Thoresson och Jens Alm, K2 Working papers 2025:12.

K2-forskare har även publicerat forskningsresultat i vetenskapliga tidskrifter. Totalt publicerades 28 vetenskapliga artiklar 2025, varav en i högrankad journal (1 artikel i tidskrifter på nivå 2 enligt norska listan). Under 2025 citerades K2 artiklar (där K2 är nämnt antingen som affiliering eller i acknowledgement) ca 2000 gånger.

- *A naturalistic study into the flow of alighting and boarding passengers of commuter trains,* Kuipers R.A., Carlvik F., Rahm J., Palmqvist C.-W., Transportation Research Interdisciplinary Perspectives.

- *AP-GRIP evaluation framework for data-driven train delay prediction models: systematic literature review*, Yong T.K., Ma Z., Palmqvist C.-W., European Transport Research Review.
- *Border controls and (im)mobilities: experiences from a public transport node*, Stjernborg V., Mobilities.
- *Challenges in providing individual travel support in public transport to maintain mobility*, Johansson M., Carlsson G., Johansson J., Svensson H., Transportation Research Procedia.
- *Come together. Co-conceptualizing workers and passengers in public transportation research*, Winter K., Hylander J.P., Case Studies on Transport Policy.
- *Developing a BRT planning tool for small and medium-sized cities*, Allansson J., Hansson J., Pettersson-Löfstedt F., European Transport Studies.
- *Epistemic justice in urban living labs: a framework for analysis applied to transport planning*, Mukhtar-Landgren D., Hantson M., Vitrano C., Sträuli L., Uteng T.P., Ryan J., European Planning Studies.
- *Establishing action plans for sustainable mobility within companies*, Hiselius L.W., Johansson M., Arnfalk P., Transportation Research Procedia.
- *Examining senior citizens' in public transport: The role of digitalization, environmental concern, and traveler satisfaction*, Nilsson J., Jansson J., Nicholas K., Zhao C., Travel Behaviour and Society.
- *Examining the links between public transport provision, suppressed travel and (in)sufficient accessibility*, Ryan J., Vitrano C., Martens K., Transportation Research Part D: Transport and Environment.
- *Institutional perspectives on public procurement in the electric bus transition*, Åslund V., Pettersson-Löfstedt F., European Transport Studies.
- *Long Enough But Not Too Long: A Posteriori Determination of the Dwell Time Margins from High-Resolution Passenger Flow Data*, Baali M., Kuipers R., Coulaud R., Buisson C., Palmqvist C.-W., Data Science for Transportation.
- *Mobilising safety? Public order and the coordination of security guards in public transport in Stockholm*, Alm J., Paulsson A., Eriksson L., Mobilities.
- *On demand-responsive transport configurations, traveller interaction and preferences: a survey from the perspective of older people*, Jevinger Å., Svensson H., Public Transport.

- *Organising integrated urban mobility: actions, roles and identities in an evolving landscape*, Cannon R., Mukhtar-Landgren D., Fred M., *Mobilities*.
- *Public transport governance and working conditions of bus drivers: perspectives on accessibility for all in public transport*, Stjernborg V., Levin L., *Case Studies on Transport Policy*.
- *Real-time High-Speed Train Delay Prediction using Seemingly Unrelated Regression Models*, Tiong K.Y., Ma Z., Palmqvist C.-W., *Transportation Research Procedia*.
- *Regional differences and similarities for traditional and demand-responsive public transport preferences: evidence from Sweden*, Göransson J., Andersson H., *Transportation Planning and Technology*.
- *The effect of a platform management intervention on the behaviour of passengers: A case study at Lund Central station*, Kuipers R.A., Carlvik F., Palmqvist C.-W., Rahm J., *Journal of Rail Transport Planning and Management*.
- *The Impact of Switch Faults on Train Delays: A Case Study of the Swedish Railway Network*, Mukunzi G., Palmqvist C.-W., *Transportation Research Procedia*.
- *The Organisation and Regulation of Door-to-Door Journeys Involving Public Transport: Lessons from Four Countries*, Cannon R., Hiselius L.W., Zhao C., Camporeale R., *Lecture Notes in Mobility*.
- *Traveler perceived service quality and satisfaction with public transport: The influence of digital competence and environmental attitudes*, Nilsson J., Jansson J., Nicholas K., Zhao C., *Transport Policy*.
- *Triggers for feelings of insecurity and perceptions of safety in relation to public transport; the experiences of young and active travellers*, Stjernborg V., *Applied Mobilities*.
- *Understanding efforts to (de)legitimize bus rapid transit implementation: A media analysis of the protests in Örebro, Sweden*, Allansson J., *Urban Transitions*.
- *Understanding politicians' positions about the role of car restrictive measures in sustainable transitions*, Hrelja R., Rye T., Hansson L., *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*.
- *Visions of life with less mobility. Can the doughnut model gain legitimacy?*, Sørensen C.H., Pettersson-Löfstedt F., *International Journal of Urban Sustainable Development*.

- *Waiting, transit assemblages and the making of public spaces*, Tran H.A., Hyeong J., *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*.
- *Workshop 7a report: Sustainable transport systems designed to meet the needs of both users and residents*, Smith G., Balbontin C., *Research in Transportation Economics*.

Två vetenskapliga doktorsavhandlingar och en licentiatavhandling har framgångsrikt försvarats under året:

- *The post-urbanization of Tokyo: its spatio temporal geography and governance.*, Eigo Tateishi, Malmö universitet, januari 2025
- *Everyday Leisure Travel: Understanding Car Use for Social and Recreational Trip Purposes*, Emma Strömblad, Lunds universitet, mars 2025
- *Transportation and Economic Activity*, Alexandra Rojas-Mullor, Lunds universitet, mars 2025 (lic)

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.

Under 2025 har också annat material tagits fram, t ex en sk Kollektivtrafik på 5 minuter om ”Så kan busstrafik upphandlas” och en broschyr om ”Att förgylla vardagsväntan: Ett experiment med tillfällig utsmyckning av busshållplatsen”. Ett flertal K2 forskare har också varit medförfattare i boken ”Handbook of Transportation and Public Policy” utgiven av förlaget EE Elgar online.

3.2 Utveckla och genomföra K2-finansierade forskningsprojekt

Sedan januari 2025 pågår elva mindre K2 projekt. Under våren 2025 satsade K2 på ytterligare sex nya mindre projekt. Dessutom satsade K2 medel på ett projekt om kollektivtrafikens samhällsnytta som samfinansieras av Svensk kollektivtrafik, ett projekt om biljettprisets betydelse, ett om att följa planering och uppstart av autonom buss i Göteborg samt en framtidsspaning kring kollektiv mobilitet.

Under hösten beslutades om fem nya stora projekt (upp till 5 miljoner över tre år).

3.3 Initiativ till externfinansierade forskningsprojekt

Utöver att påbörja projekt med egen finansiering skrevs ansökningar om extern finansiering. Bl a gjordes ansökningar som resulterade i externa K2 projekt till Vinnova om cirkulär kollektivtrafik, till Trafikverket om hållbar mobilitet och

tillgänglighet i funktionella stads- och regionområden samt till ShiftSweden (Vinnova) om breddad roll för kollektivtrafiken: kollektivtrafik och cykel samt metagovernance för kollektiv mobilitet – behov, möjligheter och begränsningar i Sverige. Se bilaga 3 och 4 för lista över projekt.

3.4 Dynamisk forskningsmiljö

K2 har höga ambitioner när det gäller att erbjuda en dynamisk och inspirerande forskningsmiljö som stimulerar till utbyten mellan forskare från olika discipliner och organisatoriska bakgrunder, samt mellan forskning och praktik. I slutet av 2025 hade 92 personer ansökt om och blivit accepterade som K2 forskare. Forskarna kommer från sjutton olika universitet och forskningsorganisationer. Se bilaga 5.

Under 2025 började K2 genomföra seminarier och samlingar inom ramen för de tre perspektiven förbättra, förnya och fördjupa. Elva seminarier och workshops genomfördes under året. Syftet har varit att ge forskare en möjlighet att lära känna varandra bättre, utbyta forskningsidéer, diskutera metodik och metoder mm i mindre grupper med person med liknande forskningsintresse. Alla forskningsseminarier genomfördes digitalt för att skapa förutsättningar för medverkan för alla, men ofta med fysisk medverkan också.

Internationella utbyten är en viktig del i en dynamisk forskningsmiljö. Under 2025 besökte två från IAG K2 under en vecka i samband med IAG mötet. Under den veckan genomfördes en träff där de pågående K2 projekten presenterades och gavs feedback, samtal mellan doktoranderna och IAG medlemmarna genomfördes liksom ett doktorandseminarie. En IAG medlem var också på besök på K2 under hösten bl a för att medverka i en av kurserna för yrkesverksamma och för att hålla i ett doktorandseminarie.

En dynamisk forskningsmiljö förutsätter också en ”vi-känsla”. K2:s fredagsfrukostar och andra socialt inriktade arrangemang är viktiga beståndsdelar. Fredagsfrukostarna har varit något mindre besökta sedan vi flyttade tillbaka till våra ordinarie lokaler (efter att ha suttit i tillfälliga lokaler under ombyggnad av kontoret). En afterwork genomfördes i slutet av året, tyvärr med begränsad uppslutning.

I maj månad, när IAG medlemmar var på besök, genomfördes en seminariedag för K2 forskare. Två parallella seminarier erbjöds på förmiddagen och två på eftermiddagen. Däremellan bjöds på lunch och möjlighet för forskare att prata och lära känna varandra. Cirka 20 personer deltog.

3.5 Medverkan i innovations- eller omställningsprocesser

Under året har policy-lab kring kollektivtrafik on-demand (efterfrågestyrd kollektivtrafik) fortsatt med sin verksamhet i form av kunskapssammanställningar, kunskapsförmedling, möten och en studieresa till Tyskland där den här typen av kollektivtrafik redan finns i större skala. Några nya aktörer har anslutit till labbet

under året. Syftet med K2:s policy-lab är att förbättra förutsättningarna för utvecklingen av nya, hållbara on-demand-tjänster genom att stödja gemensamt kunskapsutbyte och lärande.

K2 är fortsatt med i två nationella BRT-nätverk (ett för regioner och ett för kommuner). Arbetet inom Rådslaget har fortsatt under 2025, bl a med en studieresa till Norge, två idépapper och en summit i Stockholm på temat ny kollektivtrafiklag för 2030-talet?. K2 har också påbörjat ett arbetet med en framtidsspaning kring kollektiv mobilitet.

4. Omsätta kunskap

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

4.1 Kurser för yrkesverksamma

Kursen, Översiktscurs – Serviceresor genomfördes i januari med femton deltagare. Kursen är ett samarbete med Svensk Kollektivtrafik och är en vecka lång fysiskt i Lund.

Under hösten bidrog K2 forskare med ett antal föreläsningar i kursen om avtal (Kolla utbildning) som gavs av Svensk kollektivtrafik. Kursen gick digitalt under tre halvdagar i oktober månad och lockade nästan 80 deltagare.

Under hösten genomfördes tvåveckorskursen Strategisk kollektivtrafikplanering fysiskt i Lund med 23 deltagare. Kursen var som vanligt uppskattad.

Under hösten har också ett program för yrkesverksamma i Ukraina getts ”Developing a sustainable transport system from a rights-based perspective”. Programmet varar i ett år, är främst digitalt och finansieras av Svenska Institutet. 25 deltagare från bland annat ministerier, kommuner och kollektivtrafikoperatörer deltar.

4.2 Akademisk utbildning

Eftersom K2 inte har någon formell möjlighet att erbjuda egna akademiska kurser inriktas denna verksamhet på att komplettera och stötta utbildningar vid universiteten främst 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 kurser om kollektivtrafik och hållbara transporter (t ex 7,5 hp Kollektivtrafik som ges till väg- och vattenstudenter) samt handlett kandidat- och mastersuppsatser på både Lunds universitet, Malmö universitet och Linköpings universitet.

Doktorandverksamheten utgör en viktig del av K2:s utbildningssatsning. Under 2025 var totalt 16 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 i Skanör. K2 strävar efter en jämn könsfördelning i doktorandgruppen. Följande doktorander var verksamma vid K2 under året:

- Carl Alm, Linköpings universitet, *Cirkulär ekonomi i kollektivtrafiken*
- Elvira Grahn, Lunds universitet, *Konflikter vid interventioner på gatunivå som omfördelar gaturum från bilar till andra användningsområden*
- 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*
- Frida Carlvik, Lunds universitet, *Sambanden mellan vertikaldeformationer i marken som mäts med InSAR och spårens tillstånd i järnvägstrafiken*
- Grace Mukunzi, Lunds universitet, *Tågtrafik*
- Gustav Lopez Svensson, Lunds universitet, *Mobilitet på landsbygd och rättvisa*
- Jakob Allansson, Lunds universitet, *Planering och utvärdering av Bus Rapid Transit, BRT, i en svensk kontext*
- Jessica Göransson, VTI och Lunds universitet, *Resenärers preferenser och påverkar på resebeteende utifrån demografiska och socioekonomiska och geografiska parametrar*
- Johan Holmberg, Malmö universitet, *Anpassat resestöd för resenärer med särskilda behov*
- Marcella Holtz, Lunds universitet, *Politiska beslutsprocesser som påverkar prioriteringen av långsiktig underhåll av kommunal infrastruktur*
- Michelle Toinette van Ardenne, KTH, *Individualiserat resestöd*
- Michelle Ochsner, Lunds universitet, *Väder- och klimatpåverkan på järnvägen i Sverige*
- Russell Cannon, Lunds universitet, *Åtgärder för att öka andelen aktiv och hållbar mobilitet i städer, med särskild tonvikt på styrmedel och medborgarnas engagemang*
- Shairyar Malik, Malmö universitet, *Demand Responsive Transport*
- Vendela Åslund, Lunds universitet, *E(+)-bus - omställning till elbussar i svensk kollektivtrafik*

Doktoranderna finansieras till största del via externa projekt. Samtliga doktorander får stöd från K2 för medverkan i konferenser och göra resor, via den sk doktorandryggsäcken.

Under året disputerade två av doktoranderna, Eigo Tateishi, Malmö universitet och Emma Strömblad. Dessutom licade Alexandra Rojas-Mullor, Lunds Universitet. (Se bilaga 6.)

4.3 Främja studenters intresse

Inget pris för bästa uppsats delades ut under 2025, men det gemensamma priset med Svensk kollektivtrafik och Sveriges bussföretag har öppnats upp för 2026.

Under året tog K2 emot en grupp studenter för besök på K2.

4.4 Annan kunskapsspridning

K2 har höga ambitioner att nå ut med ny och befintlig kunskap på sätt som gör den tillgänglig för den kollektiva mobilitetens aktörer, inklusive politiska beslutsfattare på lokal, regional och nationell nivå. Att paketera kunskap i populärvetenskapliga rapporter och översikter har hög prioritet. Under året publicerades en rapport i K2:s Outreach-serie.

4.5 Fördjupat kunskapsutbyte

Under året arrangerades ett 30-tal aktiviteter i K2:s regi, inklusive två regionala rundabordssamtal, ett planeringsmöte med runda bords gruppen och ett möte för att ta fram teman för utlysningen av större K2 projekt. Rundabordssamtal är K2:s mötesplats för representanter från K2:s regionala parter: Region Skåne, Region Stockholm, Västra Götalandsregionen samt Trafikverkets regioner. Samtalen under 2025 behandlade följande områden:

28/10 BRT utifrån ett europeiskt perspektiv

6/11 Resiliens i kollektivtrafiken

K2:s kunskapsluncher är en viktig kanal för att på ett enkelt och lättillgängligt sätt nå ut med och diskutera forskningsresultat. Under året arrangerades 18 digitala kunskapsluncher, med i genomsnitt 40-50 deltagare. Några av de mest välbesökta behandlade ämnen som offentliga aktörer som medskapare av kollektiv mobilitet och kollektivtrafik on demand - kartläggning Europa.

4.6 Synlighet i samhällsdebatten

Kommunikationsarbetet har som övergripande syfte att positionera K2 som Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektiv mobilitet och att sprida kunskap till aktörer inom den kollektiva mobiliteten så att välinformerade beslut kan tas.

En av K2:s viktigaste kommunikationskanaler är våra nyhetsbrev som når tjänstepersoner, konsulter, beslutsfattare och forskare. Under 2025 skickade vi ut 9 externa nyhetsbrev på svenska, 5 interna nyhetsbrev till K2-forskare och 2 nyhetsbrev på engelska riktade 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 2025 uppgick dessa tillfällen till 31 stycken. K2-forskare svarade bland annat på frågor om eller skrev debattartiklar gällande bussförarens vardagsliv, punktlighet för tåg, bil i staden och besök av Ukrainas biträdande transportminister.

Under året har K2 fortsatt att vara aktivt på sociala medier, med i genomsnitt ett inlägg per vecka på LinkedIn. K2 hade cirka 2850 följare på LinkedIn (jämfört med 2540 i maj 2025).

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. 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. Helena Svensson har varit föreståndare under året. I ledningsgruppen har tre forskningsledare och en kommunikationsansvarig ingått förutom föreståndaren. Ledningsgruppen sammanträdde vid totalt 17 tillfällen under året, inklusive ett internat för övergripande diskussioner och långsiktig planering och två heldagsmöten för att diskutera bl a utlysningar, forskarskola, process med K2-forskare.

Inriktningen för centrumet beslutas av K2:s styrelse som under året sammanträdde vid fyra tillfällen. Ny ordförande, Helena Leufstadius, tillträdde i och med det tredje styrelsemötet. Mötena innan leddes av Andreas Inghammar, Lunds universitets representant i styrelsen. Även andra konstellationer har etablerats inom ramen för K2 för att säkerställa dialog inom partnerskapet, bland annat med de statliga finansiärerna gemensamt samt med Västra Götalandsregionen.

Som ytterligare stöd har ett kansli funnits med ekonomistöd och administrativt stöd. Dessa personer finns på Lunds universitet, Institutionen för Teknik och samhälle.

6. Ekonomiskt resultat

6.1 Intäkter

Årets intäkter kom från K2:s sju parter. Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne bidrog med tre miljoner kronor vardera, Trafikverket bidrog med 4,5 miljoner samt VTI och Malmö universitet med 0,5 miljoner och Lunds universitet med 1 miljon kronor. Därtill gav Vinnova 4,5 miljoner kronor i stöd. Totala intäkterna i kontanta medel var 20 miljoner kronor.

6.2 Naturinsatser

Enligt överenskommelsen mellan parterna ska VTI, Malmö universitet och Lunds universitet bidra med naturinsatser motsvarande 1,5 miljon kronor vardera per år. Naturinsatserna har inte blivit fullt ut inrapporterade under 2025, pga upplevda svårigheter med vad som kan räknas som naturinsats.

- Under 2025 har Lunds universitet rapporterat in godkända naturinsatser för motsvarande drygt 1 500 000 kronor.
- Malmö universitet har rapporterat in godkända naturinsatser för 779 024 kronor under 2025.
- VTI har rapporterat in godkända naturinsatser för 348 185 kronor under 2025.

6.3 Resultat

Totalt under året förbrukades drygt 9,5 miljoner och inklusive uppbokade kostnader dryg 11 miljoner kronor. Därutöver upparbetades cirka 2,6 miljoner kronor genom inkind (naturinsatser).

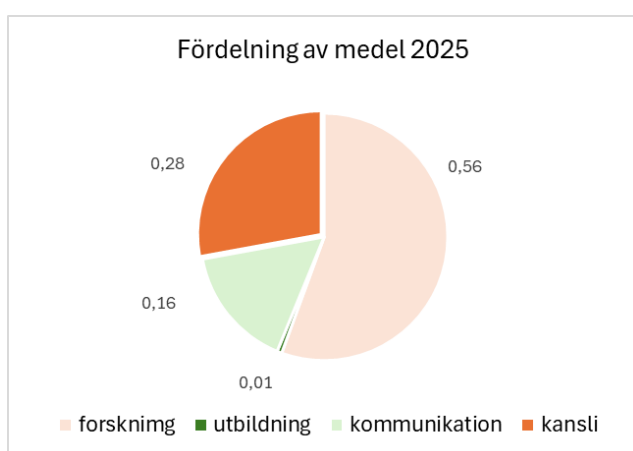
Huvuddelen av K2:s egna medel användes för genomförande av forskningsprojekt. Forskningsverksamheten förbrukade under 2025 drygt 5,3 miljoner kronor (6,7 miljoner uppbokade). Utbildningsverksamheten hade i princip inga kostnader under 2025 eftersom posten som utbildningsansvarig varit vakant.

Kostnaden för kommunikation uppgick till drygt 1,5 miljoner kronor (inklusive arbete med ny hemsida). Knappt 2,7 miljoner kronor användes för kanslirelaterade kostnader inkl. ledning, administration och lokaler. Detaljerat bokslut för 2025 framgår av bilaga 7.

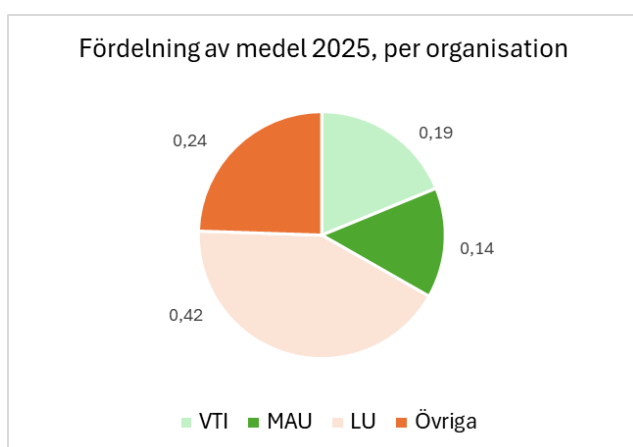
Utöver grundfinansieringen bedrevs under 2025 verksamhet med extern finansiering i form av externfinansierade forskningsprojekt samt deltagaravgifter för K2:s utbildningar. Dessa medel hanteras av ansvarig part och ingår inte i K2:s grundbudget. Den externa finansieringen av forskning kommer framför allt från Vinnova, Trafikverket, Energimyndigheten, EU genom Driving urban transition,

Horizon Europe och interreg-projekt. Dessa forskningsmedel är vunna i konkurrens i öppna utlysningar. Även Svensk kollektivtrafik har bidragit till K2:s forskningsfinansiering i form av finansiering av ett specifikt forskningsprojekt.

Som framgår av figuren nedan användes merparten av resurserna 2025 till forskningsverksamhet. Figuren nederst visar hur utbetalda medel fördelades sig på olika forskningsorganisationer (endast forskningsmedel). I diagrammen ingår enbart K2:s egna medel. Utbetalda medel per organisation, inräknat forskningsprojekt och forskningsledning var under året 2 158 000 kronor till VTI, 1 969 000 kronor till Lunds universitet, 752 000 kronor till Malmö universitet och 271 000 till övriga forskningsorganisationer.



Figuren visar fördelning av medel på verksamhetsområden 2025, endast K2:s egna medel exklusive inkind.



Figuren visar fördelning av medel på olika forskningsorganisationer 2025, endast K2:s egna medel exklusive inkind. Under 2025 var endast mindre K2 projekt påbörjade.

7. Effekter av K2:s verksamhet

Ett av K2:s mål är att kännedomen om K2:s verksamhet och antalet som tar del av den kunskap som K2 tillgängliggör successivt ska öka. Under 2025 har ingen enkätstudie genomförts för att fånga upp detta, men genom förfrågningar om bidrag från K2:s forskare och deltagande på kunskapsluncher kan vi förstå att K2 är och gör relevanta saker.

En annan indikation på att K2:s forskning kan ge effekt är de konkreta frågor från tjänstepersoner från framförallt regioner som kommer till K2. Förfrågningar om föredrag kommer också från politiska partier. Sammantaget är bedömningen att K2:s verksamhet har effekt för aktörer i och kring den kollektiva mobiliteten, främst kring kollektivtrafik, men att K2 måste fortsätta ha fokus på kunskapsspridning för att fler forskningsresultat ska användas och göra nytta. Uppfattningen är att K2 är välkänt bland regionerna, men att mer arbete måste göras för att alla relevanta aktörer ska nås, inte minst kommuner och företag som erbjuder olika lösningar på kollektiv mobilitet.

8. Det kommande året

K2 har funnits i över tio år nu och arbetat fram många bra aktiviteter och koncept som vi kommer att fortsätta att arbeta med. Samtidigt är det viktigt att fortsätta att utveckla K2 framåt med nya idéer, aktiviteter och samverkansinitiativ.

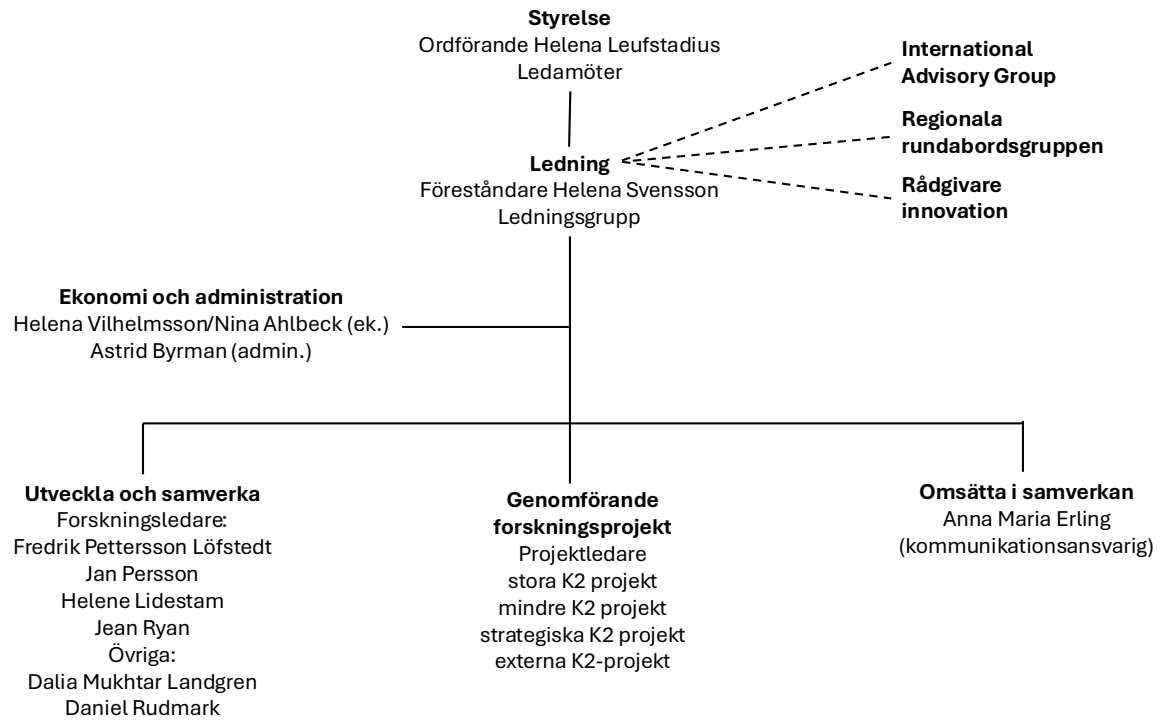
Internt ska K2 nu arbeta i den nya organisation som har formerats under slutet av 2025. Arbetsuppgifter och ansvarsområden ska fördelas så att K2 får ut så mycket som möjligt av de timmar olika personer lägger på K2. K2 ska hitta sätt att vara relevant inom innovationsområdet och vara långt framme när det gäller forskning kring den kollektiva mobilitetens digitalisering. K2 ska också ta nya tag kring kommunikation och kunskapsspridning så att relevanta och effektiva sätt att sprida kunskap utvecklas. Konkret kommer K2 att utveckla en process för att ta fram policybriefs för att öka effekten av K2:s framtagna kunskap. K2 behöver göra en aktörsanalys för att klargöra vilka de relevanta aktörerna är nu och hur vi ska kunna närma oss dem på olika sätt.

K2 har öppnat upp för forskare från alla svenska forskningsorganisationer och det finns en process för detta på plats nu som måste utvärderas allteftersom. Med en mer spridd skara forskare kopplade till K2 blir det en utmaning att skapa en K2 miljö, både en fysisk på Lundakontoret och en mental miljö och känsla av tillhörighet. Detta måste K2 arbeta med under 2026.

Under 2026 måste K2 fortsätta att utveckla formerna för samverkan mellan forskning och praktik, så att branschen kan berika forskningen och forskningen kan göra nytta för samhället. Mer forskningsprojekt måste genomföras och nya projektidéer måste tas fram. Utlysningar av forskningsmedel kommer att genomföras.

Inom utbildningsområdet kommer K2 att arbeta vidare med de kurser och andra aktiviteter som fungerar väl. Fokus kommande år blir att arbeta fram ett koncept för K2:s forskarskola.

Bilaga 1 – Organisation



Bilaga 2 – Ledning, kansli och stödfunktioner

Styrelse

Styrelsen sammanträdde vid fyra tillfällen under året.

Styrelsens sammansättning vid årets utgång:

Helena Leufstadius, ordförande

Jens Plambeck, Region Stockholm

Sofia Hellberg, Västra Götalandsregionen

Ulf Welin, Region Skåne

Ulrika Wennergren, Trafikverket

Andreas Inghammar, Lunds universitet

Annika Olsson, Malmö universitet

Åsa Aretun, VTI

Johanna Johansson, Vinnova, adjungerad

Camilla Holtet, Västtrafik, suppleant

Ledningsgrupp

Ledningsgruppen sammanträdde vid totalt 17 tillfällen under året, varav fyra heldagar.

Ledningsgruppens sammansättning vid årets utgång:

Helena Svensson, föreståndare

Helene Lidestam, forskningsledare

Jan Persson, forskningsledare

Fredrik Pettersson-Löfstedt, forskningsledare

Anna Maria Erling, kommunikationsansvarig (sedan juni månad)

Helena Vilhelmsson/Nina Ahlbeck, ekonomiansvariga (vid behov)

International Advisory Group (IAG)

K2:s international advisory group hade ett fysiskt möte under året. Några i gruppen deltog i K2 aktiviteter under en hel vecka. I gruppen ingår:

Carey Curtis, Curtin University

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 två tillfällen under året. Temat vid första tillfället var BRT i ett europeiskt perspektiv och temat vid andra tillfället var

resiliens. Därutöver genomfördes ett planeringsmöte. Rundabordsrepresentanterna bidrog också i diskussioner om teman för stora K2-projekt som utlystes under hösten.

Utöver regionerna närvarar personer från Trafikverket i rundabordssamtalen. Vid mötena bjöds ansvariga/expertter för de olika temana som diskuterades in.

Rundabordsrepresentanter är:

Cecilia Palm, Trafikverket

Emma Morin, Skånetrafiken

Magdalena Nilsson, Region Skåne

Karin Rydberg, Västtrafik

Sara Eriksson, Västra Götalandsregionen

Isak Rubensson, Region Stockholm

Bilaga 3 – Pågående forskningsprojekt under 2025

K2:s forskning bedrivs i fyra olika typer av projekt. Större projekt avser projekt som bedrivs under flera år, huvudsakligen finansierade med K2:s egna medel och beslutade av K2:s styrelse. Mindre projekt avser projekt som i normalfallet har en budget på max 500.000 kr, som finansieras med K2:s egna medel och som beslutas av föreståndaren. Dessutom finns strategiska projekt initierade av ledningsgrupp eller föreståndare, vilka är till för att fånga aktuella frågeställningar från samhället och externfinansierade projekt, vilket är projekt med huvudsaklig finansiering utanför K2. Totalt pågick 17 projekt under 2025.

Större projekt

Inga större projekt påbörjades under 2025.

Mindre projekt

1. *Measuring objective and subjective effects of pedestrian congestion (MOSEPC).* Projektledare: Fredrik Johansson, VTI. Budget: 699 445 kr. Period: 2025-2026
2. *More and faster or less and slower – assumptions in and consequences.* Projektledare: Claus Hedegaard Sørensen, VTI. Budget: 896 090 kr. Period: 2025-2026
3. *Using Green Financing Mechanisms for Funding Efficient and High-Capacity Public Transport.* Projektledare: Lina Olsson, Malmö universitet. Budget: 714 817 kr. Period: 2025-2026
4. *Rethinking public transport contracts: towards value-based KPIs for reliable bus services.* Projektledare: Zhenliang Ma, KTH. Budget: 800 000 kr. Period: 2025-2026
5. *More money, more power? Investigating the Role of Municipal Buy-ins in Regional Public Transport Amid Regionalization Processes.* Projektledare: Malin Henriksson, VTI. Budget: 762 415 kr. Period: 2025-2026
6. *LLM-assisted Travel Behavior Analysis for Eldery Mobility: New Approach for Decision Support.* Projektledare: Arezoo Sarkheyli-Hägele, Malmö universitet. Budget: 704 986 kr. Period: 2025-2026
7. *User acceptance of personalized passenger information in public transport.* Projektledare: Michelle van Ardenne, KTH. Budget: 615 000 kr. Period: 2025-2026
8. *Exploring the potential of shared e-scooters in promoting the resilience of public transportation systems in Sweden.* Projektledare: Pengxiang Chun, Lunds universitet. Budget: 714 050 kr. Period: 2025-2026

9. *Regulatory Sandboxes for Future Mobility: A Critical Review and Research Agenda.* Projektledare: Dalia Muhktar Landgren, Lunds universitet. Budget: 426 929 kr. Period: 2025-2026
10. *Approaching the gap between research and practice: collaboration and platform building for development of new knowledge on social sustainability in public transport.* Projektledare: Lena Levin, VTI. Budget: 791 000 kr. Period: 2025-2026
11. *Happy Mobility – development of study materials to support travel by public transport among older people.* Projektledare: Gunilla Carlsson, Lunds Universitet. Budget: 743 300 kr. Period: 2025-2026
12. *A Swedish procurement database for public transport: An assessment of stakeholders, value and feasibility.* Projektledare: Ivan Ridderstedt, VTI. Budget: 713 708 kr. Period: 2025-2026
13. *Social Impacts of Free Access to Public Transport.* Projektledare: Vanessa Stjernborg, Lunds universitet. Budget: 700 000 kr. Period: 2025-2026
14. *Integrating the BRT with the city's urban environment: issues of access, inclusion and sociality of BRT stations.* Projektledare: Hoai Ahn Hoai, Malmö Universitet. Budget: 526 287 kr. Period 2025-2026
15. *BRT planning tool for small and medium-sized cities.* Projektledare: Joel Hansson, Lunds Universitet. Budget: 715 000 kr. Period: 2025-2026
16. *Understanding the drivers that can advance or block change towards sustainable public mobility in urban planning practice.* Projektledare: Anders Larsson, Göteborgs universitet. Budget: 442 000 kr. Period: 2025-2026

Strategiska projekt

17. *Biljettpriser i kollektivtrafiken.* Projektledare: Jens Portinsson Hylander, VTI och Alfred Söderberg, RISE. Budget: 200 000 kr. Period: 2025-2026
18. *Beräkning av kollektivtrafikens samhällsnytta.* Projektledare: Henrik Andersson, VTI. Budget: 1 000 000 kr. Period: 2025-2026
19. *Följeforskning av den sk Gårdapiloten, den självkörande bussen i Göteborg.* Projektledare: Göran Smith, RISE. Budget: 200 000 kr. Period: 2025-2026

Externfinansierade projekt

20. *Åtgärder för hållbar mobilitet och tillgänglighet i funktionella stads- och regionområden.* Projektledare: Robert Hrelja, Malmö universitet, Finansiär: Trafikverket, Budget: kr. Period: 2025-2028
21. *Gårda – användarstudier.* Projektledare: Göran Smith, RISE, Finansiär: Vinnova, Budget: kr. Period: 2025
22. *Metagovernors roll, möjligheter och begränsningar i utvecklingen av hållbar och resilient kollektiv mobilitet.* Projektledare: Claus Hedegaard Sörensen, VTI, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 6 350 000 kr. Period: 2025-2028
23. *Metagovernance för kollektiv mobilitet – behov, möjligheter och begränsningar i Sverige.* Projektledare: Fredrik Pettersson Löfstedt, Lunds universitet, Finansiär: ShiftSweden/Vinnova, Budget: 3 237 068 kr. Period: 2025-2027
24. *Breddad roll för regionala kollektivtrafikmyndigheter: Mot en systematisk integrering av kollektivtrafik och cykel.* Projektledare: Göran Smith, RISE, Finansiär: ShiftSweden/Vinnova, Budget: 8 250 000 kr. Period: 2025-2028
25. *Cirkulär kollektivtrafik.* Projektledare: Helene Lidestam, Linköpings universitet, Finansiär: Vinnova, Budget: 8 725 522 kr. Period: 2024-2028
26. *Capacities for Resilient and Inclusive Urban Public Transport Infrastructure and Built Environment (CARIN-PT).* Projektledare: Chiara Vitrano, Finansiär: Statens Energimyndigheten, Budget: 1 033 968 kr. Period: 2022-2025
27. *Barns tillgänglighet och mobilitet i ett digitaliserat transportsystem - Hur arbetar nationella och regionala myndigheter (BaTmobil).* Projektledare: Linnea Eriksson, Finansiär: Trafikverket, Budget: 2 418 000 kr. Period: 2023-2026
28. *Policy Lab för kollektivtrafik on-demand - uppstart och initial drift.* Projektledare: Jan Persson, Finansiär: Vinnova, Budget: 4 945 032 kr. Period: 2023-2026
29. *Green Mobility Shift.* Projektledare: Helena Svensson, Finansiär: EU Interreg, Budget: 372 275 kr. Period: 2023-2026
30. *Alla ombord! Mot framtidens mobilitets- och digitala servicelösningar tillgängliga för alla.* Projektledare: Vanessa Stjernborg, Finansiär: Vinnova, Budget: 4 936 791 kr. Period: 2023-2026
31. *Navigating conflicts over streets and urban space in the transition to the 15 min city.* Projektledare: Fredrik Pettersson-Löfstedt, Finansiär: Vinnova, Budget: 4 945 032 kr. Period: 2024-2026

32. *Social and environmental justice in 15 minutes - toolkit development for transition to urban sustainable neighbourhoods: JiM.* Projektledare: Christina Lindkvist, Finansiär: DUT, Budget: 5 634 859 kr. Period: 2024-2026
33. *Bussförarens arbetsvillkor- och egenmakt: en studie om framväxande och omtvistade tidsrumsliga aspekter av arbete i svensk kollektivtrafik.* Projektledare: Chiara Vitrano, Finansiär: Forte, Budget: 4 950 000 kr. Period: 2024-2026
34. *MARLENE: Mobility, Accessibility, and Rhythms of Everyday Life in Towns and Neighbourhoods.* Projektledare: Chiara Vitrano, Finansiär: Vinnova, Budget: 4 054 080 kr. Period: 2024-2027
35. *Intermodalitet och resiliens i framtidens hållbara resor.* Projektledare: Vanessa Stjernborg, Finansiär: Energimyndigheten, Budget: 5 259 038 kr. Period: 2024-2028

Bilaga 4 – Avslutade forskningsprojekt

36. *Bussförarens arbetssituation inom Skånetrafikens trafikuppdrag.*
Projektledare: Chiara Vitrano, VTI, Finansiär: Skånetrafiken, Budget:
1 000 102 kr. Period: 2024-2025.

Bilaga 5 – Institutioner representerade på K2

	Universitet/forskningsorganisation	Institution/avdelning
1	Blekinge tekniska högskola	Institutionen för fysisk planering
2	Chalmers	Rymd-, geo- och miljövetenskap
3	Göteborgs universitet	Avdelningen för kulturgeografi
4	Högskolan i Gävle	Avdelningen för datavetenskap och samhällsbyggnad
5	Högskolan Kristianstad	Hälsovetenskap
6	Karlstads Universitet	Centrum för tjänsteforskning
7	Karolinska institutet	Institutionen för Neurobiologi, Vårdvetenskap och Samhälle, avd Arbetsterapi
8	KTH	Transportplanering
9	KTH	Strategiska hållbarhetsstudier, Hållbar utveckling, miljövetenskap och teknik
10	KTH	Transport och systemanalys
11	Linköpings universitet	Institutionen för ekonomisk och industriell utveckling (IEI)
12	Linköpings universitet	Kommunikations- och transportsystem (KTS)
13	Linköpings universitet	Centrum för kommunstrategiska studier (CKS)
14	Lunds universitet	Miljö- och geovetenskapliga institutionen
15	Lunds universitet	LUSEM, Företagsekonomi
16	Lunds universitet	Statsvetenskap
17	Lunds universitet	Teknik och samhälle
18	Lunds universitet	Institutionen för hälsovetenskaper
19	Lunds Universitet	Fastighetsvetenskap
20	Malmö universitet	Institutionen för datavetenskap och medieteknik
21	Malmö universitet	Institutionen för urbana studier
22	Malmö universitet	Institutionen för kriminologi
23	RISE	
24	Umeå universitet	Företagsekonomi
25	Umeå universitet	Statsvetenskapliga institutionen
26	Stockholms universitet	Barn- och ungdomsvetenskapliga institutionen
27	Sveriges lantbruksuniversitet	Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
28	VTI	Transportekonomi
29	VTI	Mobilitet, aktörer och planering
30	VTI	Samhälle, miljö och transporter
31	VTI	Människan i transportsystemet
32	VTI	Trafikanalys och logistik

Bilaga 6 – Disputerade K2 doktorander

1. Eigo Tateishi, Malmö universitet, *The post-urbanization of Tokyo: its spatio temporal geography and governance* (31 januari 2025)
2. Emma Strömblad, Lunds Universitet, *Everyday Leisure Travel: Understanding Car Use for Social and Recreational Trip Purposes*, (7 mars 2025)

Bilaga 7 – Bokslut 2025

Resultaträkning	Budget 2025	Utfall 2025
Intäkter		
Intäkter (cash)	20 000 000	20 000 000
Naturainsatser	4 500 000	2 627 209
Summa intäkter (cash +in kind)	24 500 000	22 627 209
Kostnader		
Forskning		
Mindre forskningsprojekt	6 000 000	2 484 616
Större projekt	4 500 000	0
Strategiska projekt	800 000	816 225
Internationellt utbyte	180 000	0
Forskningsledning	1 750 000	647 275
Forskningskonferenser, seminarier, övrigt	990 000	1 369 886
Summa Forskning	14 220 000	5 318 002
Utbildning		
Akademisk utbildning	180 000	60 290
Yrkesutbildning	125 000	0
Utveckling av utbildning	100 000	0
Utbildningsansvarig m m	450 000	0
Övrig kunskapsspridning	100 000	0
Summa Utbildning	955 000	60 290
Kommunikation		
Kommunikationsansvarig m m	1 000 000	928 488
Marknadsföring	75 000	19 271
Digital kommunikation, print, övrigt	370 000	574 952
Summa Kommunikation	1 445 000	1 522 711
Kansli		
Ledning	1 900 000	1 694 758
Ledningsstöd	700 000	250 441
Lokalkostnad	580 000	593 084
Projektportal, medlemsavgifter, övrigt	200 000	128 108
Summa Kansli	3 380 000	2 666 391
Summa kostnader	20 000 000	9 567 394
RESULTAT (exkl. naturainsatser)	0	10 432 606

Kommentarer till bokslutet 2025

Intäkter

Inkind har inte rapporterats i tillräcklig omfattning. Inkind kopplad till forskningsprojekt stämmer, men inkind upp till 1,5 miljon är inte rapporterat i tillräcklig omfattning. Ekonomerna samlar in uppgifter om resterande inkind. Det tycks vara en otydlighet kring vem som är ansvarig på respektive organisation att rapportera organisationens totala inkind.

Kostnader

Forskning har inte bedrivits i den omfattning som det var planerat för. De stora projekten kom inte igång förrän i januari 2026, vilket innebär 4,5 miljoner kronor mindre i upparbetning. (Beslut från styrelsen december 2025 om att dessa 4,5 miljoner skjuts till 2026.) De sexton mindre projekten har varit igång under året och arbetat upp det mesta av det som var planerat, men något projekt har inte redovisat tid och därmed inte fått utbetalt för upparbetad tid. Prognosen för de mindre projekten var att sex miljoner skulle arbetas upp under året, men det har bara beviljats projekt (med upparbetning under 2025) för cirka tre miljoner. Forskningsledningen kostade mindre än vad som var budgeterat och dessutom fattas en rapportering av tid från Malmö universitet. Inom posten forskning är ytterligare 1,43 miljoner uppbokade, men dessa pengar är inte rekvirerade. Ett mindre projekt har bett om att få skjuta uppstarten av projektet pga av sjukdom. Under posten "Forskningskonferenser, seminarier, övrigt" ligger Rådslaget, därav har mer medel gått än budgeterat.

För utbildningsområdet överbudgeterades det mycket. K2 har ingen utpekad utbildningsansvarig. Doktorandryggsäcken är svår att bedöma eftersom vi inte i förväg vet hur mycket eller lite doktoranderna kommer att resa.

Kommunikation blir ungefär som budgeterat, men med lite mer kostnader på "Digital kommunikation, print, övrigt". Det är framför allt fortsatt arbete med att få hemsidan bättre som kostat pengar.

Kostnader för kansli var lägre än budgeterat, bl a beroende på att kostnaderna för ledning blev något lägre (färre timmar på personal). Kostnaden för ledningsstöd blev mindre än budgeterat. Det beror bl a på att en del kostnader (stöd för arbete med innovation) bokförts under forskning i stället. Kostnaderna för IAG blev lägre eftersom bara två medlemmar kom fysiskt till K2.

Upparbetningen för 2025 uppgår bara till ca 9,57 miljoner och med ytterligare drygt 1,5 miljoner uppbokat för 2025. Det är framför allt inom forskning som upparbetning inte sker, utan där var budgeterat knappt 7,5 miljoner mer än vad som använts. Dras budgeterade medel för stora projekt bort är det fortfarande 3 miljoner som inte blivit upparbetat/uppbokat inom forskningsområdet och totalt är det knappt 4,4 miljoner.