Strategisk utveckling

Handläggare
Jens Plambeck
08-686 1651
jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2019-01-11

Trafiknämnden
2019-02-19, punkt 6

Ärende
TN 2018-1335

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Medfinansiering till K2 - nationellt forskningscentrum för kollektivtrafik för perioden år 2020-2024

Ärendebeskrivning

Ärendet avser fortsatt medfinansiering till nationellt forskningscentrum för kollektivtrafik (K2) för åren 2020-2024. För trafikförvaltningens del innebär medfinansieringen 3 miljoner kronor per år under femårsperioden, totalt 15 miljoner kronor.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Bilaga 1 Utvärdering av K2 - Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik Etapp 2: 2015 – 2019
- Bilaga 2 Avtal för K2 – kunskap och kompetens för en attraktiv kollektivtrafik, TN 2014-0001-3.
- Bilaga 3 Beslut om fortsatt medfinansiering till K2-nationellt forskningscentrum, TN 2014-0001-2.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att medfinansiera K2 under åren 2020-2024 med 3 miljoner kronor per år, totalt 15 miljoner kronor för femårsperioden

att ge förvaltningschefen i uppdrag att underteckna avtalet för K2, etapp 3, avseende åren 2020-2024.

Förslag och motivering

Bakgrund

K2 leds av Lunds universitet, Malmö högskola och Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, enligt uppdrag från Vinnova, Trafikverket och Formas. Regionala medfinansiärer är Region Stockholm, dåvarande Stockholms läns landsting, genom trafikförvaltningen, Västra Götalandsregionen och region Skåne.

Under 2013-2014 etablerades K2 varefter parterna enligt ovan enades om en fortsatt medfinansiering till K2 för perioden 2015-2019.

K2 har på samma sätt som inför det förra beslutet om fortsatt medfinansiering utvärderats på uppdrag av Vinnova av en oberoende expertgrupp.

Utvärderingen avseende etapp 2 år 2015-2019 visar att K2 fungerar bra och att verksamheten stämmer väl överens med de flesta akademiska kriterier för motsvarande centrum. Dessutom tillgodoser K2 det speciella behovet av utbildning för kollektivtrafikbranschens aktörer. Utvärderingen menar vidare att samverkan mellan forskning, praktik och myndigheter ger en god plattform för utveckling av tillit, gemensamma mål, nya tankemodeller och innovativa åtgärder. De huvudsakliga utmaningarna under de närmaste åren handlar enligt utvärderingen om en tydligare styrning så att K2:s goda förutsättningar utnyttjas för att genomföra stora och viktiga K2-projekt enligt planer, utveckla fler nordiska och internationella samarbetsprojekt och att inleda en grundlig diskussion så snart som möjligt om hur K2:s kompetens, nätverk och arbetsuppgifter ska kunna tas tillvara efter 2024, eftersom osäkerhet om detta kommer att påverka verksamheten i Etapp 3.

Utvärderingen lämnar ett antal sammanfattande rekommendationer enligt följande.

- Tydliggöra begreppen samproduktion och samverkan samt hur K2 kan säkerställa forskningens integritet när det gäller samproduktion. Utveckla branschens gemensamma mottagarkapacitet när det gäller K2:s forskning, utbildning och andra typer av aktiviteter. Samverkan för förbättrad kollektivtrafik bör utgå som eget forskningstema i den kommande forskningsinriktningen och integreras i övriga forskningsteman.

- Identifiera och beforska nya gränssnitt till kollektivtrafik, till exempel hållbar mobilitet, integration kollektivtrafik och markanvändning, utan att förlora fokus på kollektivtrafik.
- Synliggöra konkreta resultat och effekter för olika målgrupper. Se till att forskarna presenterar K2 som en unik samverkansmodell i samband med att de presenterar sina respektive projekt i olika externa sammanhang.
- Större projekt bör kontinuerligt återkopplas till branschen för diskussion om framdrift och utveckling.
- Söka samarbetspartners utanför akademin när det gäller kurser till verksamma på myndigheter och i branschen. Mobilisering från samtliga aktörers sida är nödvändigt.
- Avsätta ytterligare K2-medel till forskarutbyten. Använda mer resurser till internationell medverkan i projekt samt dra nytta av den internationella expertgruppen som engagerats för K2 i arbetet med ny strategi för internationalisering.
- Genomlysning av innehållet i forskningen med syfte att säkra en ökad jämställdhet/ett ökat jämlikhetsperspektiv.
- Frekvent uppföljning av projekt och ekonomi i enlighet med verksamhetsplan och budget. Realistisk budgetering inklusive beredskap för oförutsedda händelser.
- Snarast påbörja en diskussion om vad som händer efter 2024, och utarbeta en strategi för att nuvarande höga ambitionsnivå inte mattas av de sista åren i Etapp 3.

Överväganden och motivering

Trafikförvaltningen har varit partner i K2 sedan starten 2013 och var en av initiativtagarna.

Enligt trafikförvaltningen är det bra att ett nationellt forskningscentrum för kollektivtrafikfrågor i storstadsområden är etablerat. Genom att delta i styrelsen för K2, rundabordssamtal och forskningsprojekt kan trafikförvaltningen påverka forskningsinriktningen på ett fullgott sätt och ta tillvara resultat. Genom centrumbildningen kan trafikförvaltningen koncentrera forskningssamverkan och forskningsuppdrag på ett effektivt sätt.

Eftersom utvärderingen visar att K2 fungerar bra och att verksamheten stämmer väl överens med de flesta akademiska kriterier för motsvarande

centrum bedömer trafikförvaltningen att ett fortsatt engagemang i K2 skapar den nytta för kollektivtrafikens utveckling som trafikförvaltningen eftersträvar.

Ekonomiska konsekvenser
Medfinansieringen för åren 2020-2024 omfattar en kostnad om 3 miljoner kronor/år, totalt 15 miljoner kronor för femårsperioden. Ekonomiska medel har avdelats för perioden 2020-2022 i budget 2019 för Region Stockholm. Ekonomiska medel för återstående del av perioden bedöms kunna avdelas på samma sätt.

Riskbedömning
Beslutet sker med låg risk och omfattar inte behov av någon riskhantering.

Konsekvenser för miljön
Genom att bidra till forskning för kollektivtrafikfrågor i storstadsområden utvecklas kunskap om hur kollektivtrafiken kan vara ett medel för hållbara städer och regioner.

Sociala konsekvenser
Genom medfinansieringen av K2 förväntas forskningen bidra till ökad förståelse för kollektivtrafiken som medel för ökad social hållbarhet. Olika gruppers speciella behov i kollektivtrafiken synliggörs och begrepp som social nytta, livskvalitet, hälsa och tillgänglighet utvecklas i relation till kollektivtrafik. För kollektivtrafikens aktörer, så som regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner, leder forskningen till en ökad förståelse för hur man bättre kan inkludera olika grupper i planeringsprocessen. Forskningen bidrar också till ökad förståelse för hur kollektivtrafik i kombination med nya mobilitetslösningar kan utformas för att erbjuda lösningar för dem som idag har en begränsad mobilitet.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Utvärdering av K2 - Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik

Etapp 2: 2015 - 2019

Karlstad, Umeå och Oslo den 7 oktober 2018

Charlotte Wäreborn Schultz Kerstin Westin Marika Kolbenstvedt

Innehåll

Inledning 3
Bakgrund 3
Organisering och finansiering 3
Övergripande slutsatser 4
Effekter på kort och lång sikt 4
Måluppfyllelse 5
Jämförelse med K2's mål 5
Jämförelse med VINNOVAs övergripande mål 6
Jämförelse med föregående utvärdering 2014 6
Samproduktion och samverkan 7
Rekommendationer 8
Stuprör och multidisciplinaritet 9
Rekommendationer 9
Profilering 10
Rekommendationer 10
Forskning 11
Rekommendationer 11
Utbildning 12
Rekommendationer 12
Internationalisering 12
Rekommendationer 13
Jämlikhet och jämställdhet 13
Rekommendationer 14
Styrning och ledning 14
Rekommendationer 14
Efter 2024 14
Rekommendationer 15
Sammanfattande rekommendationer 16
Ordlista/Förkortningar 17

Inledning

Denna rapport är en utvärdering av Etapp 2 av verksamheten vid Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik, K2. Rapporten utgör beslutsunderlag för K2's finansiärer inför ställningstagande om finansiering av Etapp 3 för perioden 2020–2024, samt bidrar till att precisera inriktningen för eventuell fortsatt verksamhet vid K2 med avseende på innehåll och organisation.

Utvärderingsgruppen har noga beaktat och behandlat de vetenskapliga och generella kriterier för utvärdering som anges i beställarens guidelines. Vi har emellertid inte disponerat rapporten efter dessa utan har istället lyft fram och fokuserat på viktiga kvaliteter och möjligheter till förbättring av verksamheten vid K2.

Utvärderingsgruppen har baserat sitt arbete på dels uppgifter i K2's utvärderingsrapport 2018, verksamhetsplaner, årsrapporter och partsavtal, dels information som framkommit i samband med utvärderingsmötet den 11-12 september 2018.

Charlotte Wäreborn Schultz (ordförande), Kerstin Westin, Umeå universitet och Marika Kolbenstvedt, Transportøkonomisk institutt har genomfört utvärderingen med praktiskt stöd från Per Norman, VINNOVA och beställargruppen.

Bakgrund

K2 inrättades 2013 av Formas, Trafikverket och VINNOVA som ett nationellt forskningscentrum med fokus på kollektivtrafik i storstadsområden. Bakgrunden var bland annat det branschgemensamma målet om att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel och den nya kollektivtrafiklagen med ökat regionalt ansvar. Det fanns även en stark önskan att kollektivtrafiken i ökad utsträckning skulle utvecklas på vetenskaplig grund. Efter utvärdering av den första etappen 2013–2014 beslutades om Etapp 2 för åren 2015–2019.

K2's vision är att göra Sverige till ett internationellt föredöme när det gäller kollektivtrafik som medel för utveckling av hållbara och attraktiva storstadsregioner. Visionen ska nås genom att utveckla ny kunskap, sprida befintlig kunskap och bidra till att forskningsresultat omsätts i praktisk verksamhet. K2 ska också utgöra en arena för samarbete mellan akademi, offentliga aktörer och näringsliv.

I K2's vision ligger också samproduktion, vilket innebär att offentliga aktörer och näringsliv medverkar i utvecklingen av forskningsfrågor, genomförande av forskning och spridning av resultat. K2 ska även erbjuda utbildning som bygger på vetenskaplig kunskap och beprövad erfarenhet.

K2 bedriver utbildning genom kurser på masternivå i program som ges av Malmö universitet (MAU) och Sveriges lantbruksuniversitet (SLU i Alnarp), engagerar uppsatsskribenter, samt har doktorander knutna till sig. Doktoranderna är inskrivna och har sitt examensämne vid universitet/tekniska högskolor med examensrätt. K2 har också utvecklat och genomfört kurser för yrkesverksamma och branschens aktörer.

Organisering och finansiering

K2 styrs av en styrelse med åtta ledamöter samt en adjungerad ledamot. K2's föreståndare är föredragande i styrelsen och har till sitt stöd en ledningsgrupp som består av tre forskningsledare och utbildningsansvarig. I ledningsgruppen ingår även kommunikationsansvarig samt controller som adjungerade ledamöter. Uppdraget som forskningsledare uppgår till 30 % av en heltidstjänst för vardera person. Därutöver finns två rådgivande organ; en internationell rådgivningsgrupp (IAG) med sex personer och en regional rundabordsgrupp med 14 ledamöter.

Under Etapp 2 har K2 haft intäkter på 25 MSEK årligen. Den statliga finansieringen har uppgått till 3 MSEK per år från vardera Trafikverket, VINNOVA och Formas (kanaliserat via VINNOVA). Partnerorganisationerna Lunds universitet (LU) och MAU har bidragit med 2 MSEK vardera per år och Statens väg- och transportforskningsinstitut, (VTI), Västra Götalandsregionen, Region Skåne samt Stockholms läns landsting har bidragit med 3 MSEK vardera per år. Till detta kommer s.k. in kind-intäkter från LU och MAU samt externa forskningsanslag och forskningsbidrag.

Övergripande slutsatser

K2 fungerar bra och verksamheten stämmer väl överens med de flesta akademiska kriterier för motsvarande centrum. Dessutom tillgodoser K2 det speciella behovet av utbildning för kollektivtrafikbranschens aktörer. Samverkan mellan forskning, praktik och myndigheter ger en god plattform för utveckling av tillit, gemensamma mål, nya tankemodeller och innovativa åtgärder.

De huvudsakliga utmaningarna under de närmaste åren handlar om en tydligare styrning så att K2's goda förutsättningar utnyttjas för att:

1. Genomföra stora och viktiga K2-projekt enligt planer
2. Utveckla fler nordiska och internationella samarbetsprojekt
3. Inleda en grundlig diskussion så snart som möjligt om hur K2's kompetens, nätverk och arbetsuppgifter ska kunna tas tillvara efter 2024, eftersom osäkerhet om detta kommer att påverka verksamheten i Etapp 3.

Effekter på kort och lång sikt

K2 har hittills arbetat med 90 projekt, varav 50 är pågående. Utfallet av publikationer omfattar 40 peer-review granskade vetenskapliga artiklar, 45 K2-rapporter, en avhandling kopplad till K2 samt ett antal nationella och internationella konferensbidrag. K2 har under perioden stått för 50 egna evenemang och 150 yrkesverksamma har deltagit i 8 kurser. Enligt utvärderingsrapporten har sammantaget 90 forskare varit inblandade i K2's verksamheter. Till detta kommer medverkande från branschen och myndigheter.

Utvärderingsgruppen menar att en rad konkreta effekter av K2 redan nu kan observeras som är av betydelse för förnyelsen av kollektivtrafikbranschen:

- En naturlig samverkanspartner och rådgivare för branschen
- Experiment med "living labs" och test av nya grepp
- Ett samlat grepp och helhetssyn på kollektivtrafik
- Ökad förståelse och insikt om forskning och praktik
- Möjlighet att påverka användningen av forskningsresurser
- Ökad kunskapsspridning både till akademin, branschen och myndigheter
- Fler kompetenta unga människor t ex masterstudenter och doktorander med intresse för kollektivtrafik
- Ökat fokus på kollektivtrafikens roll i det hållbara samhället
- Goda relationer med andra svenska forskningsmiljöer
- K2 som samverkansmodell är unik och lyckad i ett internationellt perspektiv

Vi ser att forskningen vid K2 ger branschen ett bättre beslutsunderlag och en ökad insikt när det gäller konflikter som kan uppstå mellan olika mål och åtgärder samt tydliggör behovet av ytterligare forskning (se Holmberg och Hulten 2018). K2's kompetens och position är också viktig när det gäller oberoende utvärdering av statliga initiativ såsom t ex stadsmiljöavtalen.

K2's forskning visar exempelvis att:

- Den mest framgångsrika åtgärden för att öka andelen kollektivtrafik är att kombinera ”morötter” som gör kollektivtrafiken attraktiv med ”piskor” som reglerar bilanvändningen.
- Incitamentskontrakt har inte gett önskade resultat.
- Det behövs mer kunskap om alternativa finansieringsformer.
- Kostnadsökningarna i kollektivtrafiken har många orsaker, där ansvaret inte enbart ligger på branschens aktörer.
- K2 finner både framgångsrika och mindre lyckade samverkansprojekt. Det finns inga universella recept för framgångsrik samverkan, dock är det lättare med färre aktörer där alla kan vinna något.
- Digitalisering ger möjligheter till bättre planering, bättre information till kunderna och utveckling av nya tjänster som kan komplettera det traditionella utbudet av kollektivtrafik.
- Det behövs mer forskning om nya former för mobilitet och hur ansvaret för olika tjänster kan integreras.

De nio stora K2-projekt som startades upp under 2018 tillgodoser de kunskapsluckor som resultatrapporten påvisar.

K2 har också studerat vilka metoder som traditionellt har använts för att mäta effekter av olika åtgärder i samhällsplaneringen och pekar på svagheter både när det gäller sociala konsekvenser, rättviseaspekter och jämställdhetsfrågor. K2 har också problematiserat grupper eller kategorier som ofta används i studier av resenärernas behov och beteenden. Att K2 uppmärksammar dessa teman kan på sikt bidra till nya tankesätt i planeringen och därmed mer resenärsanpassad kollektivtrafik.

Måluppfyllelse

Jämförelse med K2’s mål

Utvärderingen ska enligt direktiven bedöma hur väl K2 uppnått de sex målbilder som gäller inför Etapp 2. Dessa målbilder som utgör grunden för verksamheten kommenteras kortfattat här och utvecklas längre fram i texten.

K2 levererar forskningsresultat med hög relevans som presenteras i peer-review tidskrifter och vid nationella och internationella konferenser.

- Ja. God publiceringsvolym i relevanta tidskrifter och bred medverkan på nationella och internationella vetenskapliga konferenser. K2’s medarbetare och associerade medverkar också vid arrangemang som riktar sig till branschen och allmänheten.

K2 erbjuder utbildningar som riktar sig till yrkesverksamma på myndigheter och näringsliv, baserade på vetenskaplig kunskap och med hög efterfrågan.

- Ja. K2 identifierar dock vissa problem med att nå deltagare, i synnerhet när det gäller bredare teman (Hållbart samhälle och Innovation). Vi noterar en viss osäkerhet hos K2 vad gäller vilka målgrupper som ska nås.

K2 medverkar i planering och genomförande av högskoleutbildning på grundnivå och avancerad nivå samt doktorandkurser.

- Ja, masterkurs vid MAU och SLU. Forskare vid K2 medverkar också som föreläsare vid kurser som ges vid LU via LTH, MAU och Linköpings universitet (LiU).

K2 är den självklara kunskaps- och informationskanalen för offentliga aktörer och näringsliv beträffande forskning, utbildning och policy inom kollektivtrafikområdet.

- Ja. Medverkande aktörer är mycket nöjda och har involverat medarbetare i sina respektive organisationer. De rådgör gärna med K2 inför beslut och vid anlitande av konsulter.

K2 bedriver en kvalitetssäkrad verksamhet.

- Ja. Tydlig process för att besluta om vilka idéer som beviljas projektmedel samt för granskning inför publicering.

K2 erbjuder en internationellt attraktiv, dynamisk och flervetenskaplig miljö för forskare inom kollektivtrafikområdet.

- Målbilden har inte fullt ut uppnåtts. K2 erbjuder en dynamisk och flervetenskaplig miljö, men har en bit kvar till att bli en självklar, attraktiv plats för internationellt renommerade forskare.

Utöver dessa mål är **samproduktion** centralt och ska utvärderas. Samproduktion innebär att offentliga aktörer och näringsliv medverkar i såväl utvecklingen av forskningsfrågor som genomförandet av forskningen och spridningen av resultaten inom ramen för K2.

- Ja. K2 har utvecklat bra modeller för definiering av forskningsteman och spridning av resultat. Dock noterar utvärderingsgruppen vissa svagheter beträffande återkoppling under projekttiden.

Jämförelse med VINNOVAs övergripande mål

VINNOVA har sex övergripande mål mot vilka K2's verksamhet har bedömts:

Multidisciplinär, internationellt ledande forskning i aktiv samverkan mellan näringsliv, offentliga aktörer, universitet/högskola, forskningsinstitut och andra utförande forskningsorganisationer.

- Ja, multidisciplinär och samverkande forskning men inte internationellt ledande.

Forskningsprogram som formuleras och genomförs gemensamt av deltagande aktörer för att på bästa sätt kunna bidra till att lösa viktiga problemställningar för deltagarna.

- Ja, se samproduktion ovan.

Geografisk tyngdpunkt med huvuddelen av verksamheten vid ett universitet eller en högskola för att bland annat främja tillräcklig kritisk storlek och sambandet mellan forskning, forskarutbildning och grundutbildning.

- Delvis, tyngdpunkten ligger i Skåne (verksamheten sker i samverkan med LU, MAU och SLU). Utvärderingsgruppens bedömning är att kritisk storlek har uppnåtts.

Långsiktigt genomförande med omfattande utvärdering inför ny avtalsperiod för att uppnå långsiktiga effekter och internationell excellens.

- Ja, omfattande utvärderingar har genomförts 2014 och genomförs 2018.

Verksamhet som leds av en föreståndare och en styrelse där medverkande parter från näringsliv och offentliga aktörer i regel har majoritet för att trygga inriktning mot behov i näringsliv och offentlig verksamhet, d.v.s. behovsmotiverad forskning.

- Ja, samt flera arenor för dialog och samverkan.

Genusperspektivet i forskningsprogrammets verksamhet. Jämställdhetsaspekter inkl aktivt arbete för att nå jämn balans.

- Genusperspektivet är ej direkt synligt i forskningsprogrammet och dess teman. Däremot finns en jämställdhets- och likabehandlingsplan som omfattar medarbetarperspektivet.

Jämförelse med föregående utvärdering 2014

Huvudintrycket vid utvärderingen 2014 var att K2 lyckats väl med att etablera kontakter och ett relevant nätverk med näringen och andra forskningsmiljöer samt att utveckla processen

för att definiera forskningsteman. Dock saknades det en strategisk plan för verksamheten framöver med ökat fokus på forskning. Rekommendationerna omfattade 11 punkter och kommenteras av utvärderingsgruppen enligt nedan:

1. Alla forskningspartner (VTI, MAU och LU) är representerade i styrelsen.

2. Behovet av ökat fokus på forskningsledning är tillgodosett genom att tre forskningsledare ingår i ledningsgruppen. Därutöver är administrativ personal adjungerade till ledningsgruppen.

3. De nya lokalerna i centrala Lund som invigdes sommaren 2018 ger möjlighet till expansion samt ökad tillgänglighet för studenter och för de som är knutna till K2. Tillgång till Kollektivtrafikens Hus i Stockholm är också positivt.

4. Att bygga en forskningsgrupp som fysiskt sitter på K2's kontor och gör centret attraktivt har tagit tid. Krav finns på att forskarna sitter i K2's lokaler i samma omfattning som de får medel från centret. Det är dock oklart hur många som varje dag sitter på K2 för att säkerställa en kritisk massa.

5. K2 samarbetar idag med de flesta svenska miljöer som forskar inom kollektivtrafikområdet; Chalmers, Lindholmen Science Park, Karlstad (CTF), KTH och LiU. Strategiska case i storstadsregionerna är i sammanhanget ett viktigt grepp.

6. K2 har lyckats väl när det gäller att knyta doktorander (20 st) till kollektivtrafikområdet. Därtill har man enligt utvärderingsrapporten 2 st Postdocs och fler är på gång. De flesta finansieras med externa medel. K2 tillhandahåller en fysisk arbetsplats på K2, arrangerar seminarier som ger studenterna kontakt med yrkesverksamma och ger doktorander medel för att delta på internationella konferenser (den sk "K2-säcken").

7. En International Advisory Group (IAG) är etablerad och har en nyckelroll när det gäller att värdera kvalitet på ansökningar om medel från K2 till stora projekt.

8. K2 har en internationell strategi (2015) och har etablerat internationella kontakter. En del internationella resurspersoner är knutna till K2 och egna forskare har besökt andra miljöer. Detta har dock resulterat i få internationella projekt.

9. En eller två masterstudenter per termin har genomfört sina uppsatser i anknytning till K2-projekt. Stipendier för bästa uppsats både på grundnivå och masternivå utdelas årligen som stimulans.

10. K2 utarbetar årliga verksamhetsplaner och budgetar med en detaljerad beskrivning av prioriterade forskningsprojekt och aktiviteter inom utbildning och kommunikation.

11. K2 har i enlighet med rekommendationerna från 2014-års utvärdering skaffat externa uppdrag. Under 2017 uppgick dessa till samma storleksordning som grundfinansieringen. K2 har ambitioner att ytterligare öka ambitionen gällande externa medel/uppdrag.

Samproduktion och samverkan

Utvärderingsgruppen upplever att K2 arbetar i god samverkansanda och har välutvecklade kontakter med branschen, bland annat genom en rad aktiviteter och gemensamma arenor såsom rundabordskonferenser, resultatkonferenser, lunchseminarier, deltagande i andra aktörers konferenser och olika slags populärvetenskaplig kunskapsspridning. En bra och aktuell hemsida och korta faktablad bidrar också till presentation och profilering av K2's kompetens och verksamhetsområden.

Aktörerna är positiva till resultatet av samverkan och vittnar om att förståelsen och insikten i forskningens respektive praktikens villkor har ökat på båda sidor. Det har blivit mer naturligt att ta kontakt med varandra för att få goda råd t ex i samband med upphandlingar, genomförande av resvaneundersökningar, få hjälp med data och för ökad förståelse för branschens villkor.

Aktörerna beskriver att de har haft stort inflytande på K2's forskningsverksamhet. De vittnar om att samverkan med K2 inför ny projektportfölj från 2018 har varit lyckosam och upplever att K2's förmåga att lyssna in branschens önskemål har ökat. Dock upplevs det svårt för partners att få tid och resurser att räcka till för att kunna bidra på ett tillfredsställande sätt. Vidare upplevs att forskningen visserligen har gett resultat med hög relevans men att det i vissa fall har tagit lång tid.

Samproduktion är den bärande idén och utgör K2s "flaggskepp". Enligt K2's verksamhetsplan och utvärderingsrapport innebär samproduktion att "offentliga aktörer och näringsliv medverkar i hela kedjan från utveckling av forskningsfrågor, genomförande av forskningen till spridning av resultaten". Branschens medverkan vid genomförande av forskningen värderas vid varje enskilt tillfälle för att säkra hög grad av integritet.

Samverkan mellan forskarna sker både genom projektsamarbete och att forskare sitter i centrets lokaler i Lund. Både i evalueringen av Etapp 1 och i beställargruppens kriterier sätts en "kritisk massa" av forskare som mål. Det finns ingen allmän definition av storleken på en kritisk massa. Utvärderingsgruppen konstaterar dock att det är önskvärt med en bättre översikt över vem som är på plats i centret på olika dagar.

Rekommendationer

Utvärderingsgruppen menar att samverkan är en strategisk fråga för kollektivtrafikens utveckling och bör därför också avspeglas i K2's verksamhet. Dock upplever vi att det är otydligt vad som menas med samverkan i relation till begreppet samproduktion. Det beskrivs att forskningsverksamheten sker i samproduktion (som metod) mellan akademi och kollektivtrafikens aktörer. Begreppet samverkan däremot anges som en effekt av K2, samverkan sker med andra miljöer och är dessutom ett eget forskningsområde.

För att K2's integritet och legitimitet långsiktigt ska säkerställas rekommenderar utvärderingsgruppen att K2 använder begreppet **samverkan** i stället för **samproduktion.** Samverkan leder tanken till att ta ansvar för olika delar beroende på vilken roll och kapacitet man har. Begreppet samverkan menar vi också tillgodoser realistiska förväntningar på forskningens respektive branschens bidrag till K2's utveckling (jämför med VINNOVA's övergripande mål där begreppet "samverkan" används).

Samverkan bör vara en helt igenom integrerad del i de övergripande målbilderna och forskningsområdena samt i de strategiska casen. Det betyder att samverkan bör utgå som eget forskningstema i den kommande forskningsinriktningen. Det är angeläget att verksamheten som helhet har ett extra fokus på samverkan i alla sammanhang. Det är centralt att hela tiden ha i åtanke hur parterna kan utveckla och förstärka kopplingen mellan forskning och praktik, dvs inte enbart i samband med initiering och beslut om projekt/projektportfölj utan också genom kontinuerlig avstämning att man är på rätt väg. Detta är extra viktigt då branschen uppenbarligen har svårt att medverka och avsätta tillräckligt med tid i det löpande forskningsarbetet.

Eftersom samverkan är en central del i K2's uppdrag är det angeläget att tydligt beskriva effekter/framgångar av samverkan i olika sammanhang. Resultatkonferensen i augusti 2018

med tillhörande rapport framstår som ett gott exempel på hur K2's nytta för branschen och samhället kan förmedlas.

En annan aspekt på samverkan är branschens kapacitet att ta hand om forskningsresultat så att de omsätts i praktiken. Det finns många aktörer i kollektivtrafikbranschen, en del är aktiva i K2 och andra är det inte. I vissa fall krävs att parterna samverkar sinsemellan för att på ett optimalt och effektivt sätt omsätta resultaten, dvs inte var och en för sig (suboptimering). Branschen behöver alltså bli mer tydlig när det gäller att definiera sin gemensamma utvecklingsambition och att mobilisera därefter.

Stuprör och multidisciplinaritet

Vi noterar att K2 anlägger ett brett perspektiv på kollektivtrafikens roll och utveckling. Detta framgår i rapporten från Resultatkonferensen (s 3) "*Kollektivtrafiken… är också ett medel för att uppnå mer långsiktiga och övergripande samhällsmål om attraktiva och hållbara städer och regioner. För att kunna bidra till detta behövs kunskap om kollektivtrafikens roll och potential i olika situationer och sammanhang.*"

Ledning och styrelse poängterar betydelsen av att se kollektivtrafikens gränssnitt mot andra områden, exempelvis bebyggelse- och trafikplanering och lokalisering av olika verksamheter. En styrka med K2 är just den kunskap om kollektivtrafik som utvecklas och förmedlas. Kollektivtrafiken får inte "försvinna" i ett alltför generellt och brett forskningsområde och angreppssätt, samtidigt som kollektivtrafik inte kan studeras i ett isolat. Denna balans är inte enkel, men dock värd att ha i åtanke när K2 utvecklar sina forskningsområden. K2's föreståndare poängterar att utvidgning av kollektivtrafikens roll är en viktig aspekt av dess förnyelse. Detta gör det angeläget för K2 att arbeta med områden som mobilitet som tjänst, nya kontraktsmodeller, smart mobilitet och information vid trafikstörningar.

Styrelse och ledning betonar vikten av att inte ha ett geografiskt stuprörsperspektiv, utan att även inkludera områdena i storstädernas ytterområden. Kollektivtrafiken servar både lokalt och regionalt resande, och det kan ofta handla om byte av färdmedel under en pendlingsresa. Bytespunkters/terminalers lokalisering och utformning samt tidtabeller måste därför förstås och belysas i ett bredare sammanhang, inte minst ur resenärernas perspektiv.

K2 har som mål att arbeta gränsöverskridande och multidisciplinärt vilket de har lyckats med när det gäller såväl projekt, bemanning, som rekrytering av doktorander.
Ett visst "stuprörstänk" förekommer när det gäller några av forskningsområdena, t ex resenärsperspektivet och samhällseffekter. Resenärerna är inte en homogen grupp, samtidigt som det inte alltid är relevant att dela in dem i olika "traditionella" och sinsemellan uteslutande grupper; kvinnor och män, yngre och äldre, förvärvsarbetande och icke-förvärvsarbetande etc. Resenären kan tillhöra många olika grupper, och det kan i vissa fall också förändras beroende på sammanhang (t.ex. kan en 25-åring betraktas som ung i ett visst sammanhang men äldre när man pratar om gruppen studenter).

Rekommendationer

Det behövs kontinuerlig uppmärksamhet för att minska risken för stuprörstänkande och institutionaliserade och traditionella angreppssätt. Det gäller både inom forskningen och utbildningsverksamheten. Det är också viktigt att göra jämförelser med andra områden/branscher/gränssnitt som har kommit längre än vad kollektivtrafikbranschen har gjort och utveckla nya former för förnyelse och lärande.

K2 bör fortsatt anlägga ett gränsöverskridande perspektiv på kollektivtrafikens roll och utveckling t ex koppling till forskning om bebyggelseplanering, markanvändning, transportplanering etc. men också när det gäller nya frågor inom kollektivtrafiken - utan att tappa fokus på kollektivtrafik.

Profilering

K2 har lyckats med att profilera centret som en nationell nod för forskning om och utbildning för arbete med kollektivtrafik. K2 har utvecklat en kommunikationsstrategi (mars 2018) och har en kommunikationsansvarig anställd på centret.

I överensstämmelse med beställargruppens övergripande mål har centret en geografisk tyngdpunkt som är förlagd till Skåneregionen. Detta kommer till uttryck genom fysisk lokalisering i Lund såväl som förankring av masterutbildning och doktoranders avhandlingar i discipliner vid universiteten i Lund och Malmö. Koncentrationen vid landets sydspets verkar inte ha påverkat samverkan med andra regioner, akademiska miljöer eller branschen negativt.

När det gäller regional samverkan har K2 lyft fram behovet av kunskap om kollektivtrafik som verktyg för att bidra till lösningar av problem med trängsel, tillgänglighet och miljö i storstadsregionerna där dessa utmaningar är mest omfattande och berör flest människor. Viktiga strategier för att involvera de tre storstadsregionerna Skåne, Stockholm, Göteborg är:

- Kollektivtrafikmyndigheter från alla tre regioner bidrar med finansiering och har representanter i K2's styrelse
- Styrelsemötena växlar mellan de tre regionerna
- Några konferenser och projektmöten har också hållits i Göteborg och Stockholm.
- Värdskapet för rundabordssamtalen växlar mellan de tre regionerna

K2 har lyckats att utveckla strategiska samarbeten med andra viktiga forskningsmiljöer. Inte minst gäller det miljöer som arbetar med hållbara städer. Exempel är Viable Cities finansierat av VINNOVA, Public Transport Innovation i samarbete med Trafikverket och Karlstads universitet, MISTRA SAMS och Volvo Research and Educational Foundations mfl.

Forskare från olika miljöer vill gärna ha med K2 som en part i ansökningar och utvecklingen av strategiska case där forskare från olika miljöer medverkar har varit viktig när det gäller att skapa intresse för samarbeten. Varje region har ansvar för ett case:

- Effektiva bytespunkter, Stockholm
- Integrerade mobilitetstjänster (MaaS), Västra Götaland
- Regional superbuss (BRT), Skåne

Branschens aktörer lyfter fram att profilering av K2 ("*att K2 syns och hörs"*) har bidragit till att forskning inom kollektivtrafikområdet har tagit en större plats och att kollektivtrafikfrågorna har hamnat högre upp på den politiska agendan än tidigare. Upplevelsen är också att K2 har bidragit till ökad status när det gäller att arbeta med kollektivtrafik.

Profilering av branschen och spridning av forskningsresultat sker både via allmänt riktade publikationer, basutbildning, seminarier med presentation och diskussion av resultat samt genom ökad digital profilering.

Utvärderingsgruppen noterar dock att när K2 finns med på internationella konferenser presenteras främst forskningsresultaten utan tydlig koppling till K2. Forskarna inom K2 har gott internationellt anseende, däremot är kunskapen om K2 låg i det internationella forskarsamhället.

Rekommendationer

Att synliggöra resultat och effekter för olika målgrupper är den viktigaste uppgiften när det gäller nationell och internationell profilering. K2 kan öka insatsen när det gäller att få fram konkreta resultat och effekter av sin forskning. Konkreta exempel på nyttan av kunskap är viktigt.

K2 bör fortsätta att utveckla nätbaserad profilering, särskilt med sikte på att de regioner som inte är kopplade till K2 ska få del av allmängiltiga resultat. Seminarier, workshops i andra regioner än de tre stora och streamade föredrag och webinars bör utvecklas.

K2 kan med fördel öka satsningen på "forskarpraktik" vilket innebär att forskare anknutna till K2 arbetar en period hos en regional partner. Detta kan vara ett led i profileringen av K2.

En mall för presentation från K2 projekt som säkrar att forskarna presenterar både enskilda projekt men också K2 som en modell för samverkan utarbetas ("tell the story of K2").

Forskning

Utvärderingsgruppen finner K2's kvalitet, relevans och publiceringspolicy tillfredsställande. Vi är också nöjda med omfattningen på produktionen. För detaljer om antal publikationer hänvisas till K2's egen utvärderingsrapport 2018. Det finns definierade, transparenta och förutsägbara processer både när det gäller vilka teman K2 ska beforska, granskning av traditionell akademisk kvalitet och relevans för samhället.

Det finns en väl fungerande process för K2's bedömning av ansökningar till stora och små K2-projekt. Säkring av vetenskaplig kvalitet av stora K2-finansierade projekt sker genom behandling i den internationella gruppen (IAG), av representanter för de tre storstadsregionerna, Trafikverket och ledningsgruppen och beslutas av styrelsen. Mindre K2-projekt beslutas av föreståndaren. Externa projekt förutsätts vara kvalitetssäkrade av finansiären.

Aktörerna har goda möjligheter att påverka innehållet i K2-projekten och därmed finns goda förutsättningar att säkerställa relevansen. Forskningsteman och projekt diskuteras i styrelsen, den regionala rundabordsgruppen och vid möten på K2. Trots detta förekommer det att projekt utvecklar sig i annan riktning än vad som ursprungligen var tänkt.

Tre forskningsledare och en engagerade stödpersoner ger löpande vägledning i projekten. Diskussion vid K2-luncher, frukostar och andra nationella och internationella konferenser där projekt presenteras ger också värdefulla inspel.

I publiceringsfasen ger ledningen rekommendationer om hur resultat från forskningsprojekten ska publiceras:

- Vetenskapliga peer-reviewgranskade artiklar tillgodoser internationell akademisk kvalitetssäkring
- K2 Research kvalitetssäkras av ledningen och en utsedd granskare
- K2s Working papers är en rapport. Författaren ansvarar för att kvalitetssäkring sker
- K2 Outreach är populärvetenskaplig och till nytta för branschen och samhället. K2's föreståndare och kommunikationsansvarig har ansvar för kvalitetssäkringen
- K2's faktablad "Kollektivtrafikforskning på 5 minuter" med kortfattad information om resultat med relevans.

Rekommendationer

Större projekt bör under hand återkopplas till branschen för att diskutera framdrift och utveckling.

Möjligheten att reducera antalet publikationstyper bör övervägas. Behövs både K2 Research och Working papers? Man kan i ett förord ange att rapporten är preliminär och på vilket sätt den har kvalitetssäkrats.

Utvärderingsgruppen menar att det fortsatt finns behov av en handlingsplan som synliggör K2's speciella kompetens och vilka miljöer som kan komplettera K2.

Utbildning

K2 har lyckats väl med sin akademiska utbildningsverksamhet genom bland annat en masterkurs om *Hållbar urban mobilitet* i samarbete med MAU och SLU samt att 20 doktorander finns knutna till K2.

Till skillnad från andra center har K2 också ett uppdrag att tillhandahålla utbildning och kurser för yrkesverksamma. Baskursen *Strategisk kollektivtrafikplanering* har getts alla år. Vi noterar att kurserna i *Sustainable urban transport, Bus Rapid Transport, Innovation som drivkraft för förändring i kollektivtrafiken* respektive *The End of Automobile Depence* har genomförts en gång med mycket gott resultat men har därefter fått ställas in på grund av få anmälda. Frågan som utvärderingsgruppen ställer sig är om man riktat sig till, och därmed nått, rätt målgrupp/-er?

K2 är inte ensamma om att brottas med problem att få yrkesverksamma aktörer, i detta fall kollektivtrafikens aktörer, att prioritera tid och resurser för deltagande i utbildnings- och utvecklingsverksamhet. För K2's del handlar utmaningen om förmågan att erbjuda kurser som möter branschens behov, men också om branschens aktörers möjlighet att prioritera utbildning/utveckling.

Rekommendationer

K2 är medveten om svårigheterna att få deltagare till kurser. Utvärderingsgruppen menar att de tankar som K2 har förmedlat om att finna nya former för genomförande, bland annat genom webbutbildning, tillhandahålla utbildning på olika platser i landet samt att samverka med andra aktörer är bra. Vi uppmuntrar K2 att testa dessa idéer.

En annan strategi är att bredda rekryteringsbasen och inkludera yrkesverksamma inom t ex stadsplanering, markanvändning på kommunal och regional nivå. Samtidigt noterar vi att svårigheterna att ge utrymme för utbildning är lika begränsade för dessa aktörer/sektorer som inom kollektivtrafikbranschen.

Utvärderingsgruppen menar att när det gäller kursverksamhet för yrkesverksamma ska det inte ställas orimliga krav på K2 då utmaningarna till stor del ligger på "kundsidan". Mobilisering från samtliga aktörers sida är helt nödvändig.

Internationalisering

De målbilder och krav som ställs på K2 fokuserar på att K2 ska producera internationellt ledande forskning och att K2 ska utvecklas till ett internationellt ledande center. K2 har jämfört med andra motsvarande centrum två kompletterande och resurskrävande specifika mål. K2 ska:

- Utveckla utbildning för yrkesaktiva inom kollektivtrafikbranschen
- Bedriva bred samverkan med andra aktörer både inom branschen och akademin.

Värderingen av internationella prestationer ska ses i ljuset av ovanstående. Baserat på branschens lokala och regionala karaktär bör ett mer utvecklat nordiskt samarbete ses som en intressant utvecklingslinje. Därtill menar utvärderingsgruppen att krav på internationalisering bör värderas utifrån ytterligare dimensioner:

1. Produktion och förmedling av internationellt unik och i övrigt värdeskapande resultat
2. Internationalisering som verktyg och inspiration för att utveckla den egna forskningen

3. Rollen för K2's internationella rådgivningsgrupp (IAG) som en engagerad aktör när det gäller den internationella utvecklingen av K2.

Det råder en bred enighet om att det unika och innovativa med K2 är den breda samverkan som man har lyckats åstadkomma mellan forskare, bransch, beslutsfattare och finansiärer av forskning. Med kommunikation på tvärs och en tillitsbaserad utveckling mellan aktörerna har K2 skapat en kreativ miljö för innovation inom kollektivtrafikområdet.

När det gäller punkten 2 ovan uppfattar vi att ledningen lägger stor vikt på detta, varav viktiga grepp är följande:

- Publicering av peer-reviewgranskade artiklar i internationella tidskrifter säkrar akademisk kvalitet. K2-anknutna forskare har publicerat ca 40 artiklar från 2016 - 2018
- Presentation vid ett antal internationella konferenser har genomförts under Etapp 2
- Program med gästprofessorer, som så här långt har omfattat 4 personer stimulerar K2-miljön och skapar förutsättningar för internationellt samarbete
- Stöd till K2-forskare att tillbringa tid i utländsk akademisk miljö har använts av 11 forskare
- "K2-säcken" gör det möjligt för doktorander att delta på internationella seminarier
- När det gäller internationellt samarbete till nytta för K2 pekar de själva på ITS Leeds, TU Delft och University of Sydney samt medlemskap i UITP, där de deltar i flera grupper.

Utvärderingsgruppens bedömning är att K2 har presterat bra gällande de traditionella kriterierna för internationalisering men att detta endast har resulterat i några enstaka internationella projekt i t ex EU. International Advisory Group, IAG har inte tillfrågats om att bidra med idéer och erfarenheter när det gäller ökad grad av internationalisering av K2's verksamhet.

Rekommendationer

K2 planerar att uppdatera sin internationaliseringsstrategi. I detta sammanhang är det viktigt att K2's internationella ambitioner tydliggörs. Utvärderingsgruppen föreslår att:

- Fokus under 2019 läggs på UITP Global Public Transport Summit 2019 i Stockholm, med möjlighet att presentera resultatrapporten internationellt för en viktig målgrupp
- IAG utnyttjas som en resurs
- K2 tar del av t ex VTI's erfarenheter när det gäller internationalisering
- K2 gör en genomgång av rapporter för att se vilka som kan utgöra grund för internationella artiklar
- Ytterligare K2-medel avsätts till vistelser vid utländska institutioner och visiting scholars som arbetar med forskning på K2's teman
- K2-medel avsätts för att säkra ökat arbete med EU-ansökningar och att involvera nordiska/internationella parter i projektarbetet
- En värdering görs av olika former för nordiskt projektsamarbete, bland annat för jämförande studier
- K2 undersöker vilka konferenser som kan vara aktuella för att ha med en K2-strimma.

Jämlikhet och jämställdhet

Utvärderingsgruppen upplever att det finns en stor medvetenhet inom K2 gällande jämställdhetsfrågor. En relativt jämn könsfördelning råder bland forskningsledare, projektledare, ledningsgrupp och styrelse. Det är dock en utmaning när det gäller rekrytering av doktorander där det idag är betydligt fler män än kvinnor. Orsaken står att finna i att K2 i alla avseenden inte styr rekryteringen av doktorander. Jämställdhet och jämlikhet är dock

inte enbart en fråga om numerär balans mellan grupper utan gäller också själva innehållet i forskningen.

Rekommendationer

Gällande doktorander föreslår utvärderingsgruppen att K2 i ännu större utsträckning marknadsför sig gentemot ämnen som ofta har en större andel kvinnor, t ex samhälls- och beteendevetare. En fortsatt dialog med institutioner där K2-forskarna arbetar behövs för att påtala vikten av en jämställd rekrytering.

Vår rekommendation är att K2 i samband med framtagandet av nästa verksamhetsplan gör en genomlysning av innehållet i forskningen med utgångspunkt från ett brett jämställdhet/jämlikhetsperspektiv, t ex funktions- och resursvariation, samt nyttjar t ex VTI's kompetens när det gäller jämställdhet och genus.

Jämställdhetsplanen bör uppdateras så att den även tar med innehållet i forskningsinriktningen och att jämställdhet ses som en integrerad del i verksamheten.

Styrning och ledning

Utvärderingsgruppen upplever att K2 har ett välutvecklat ledningssystem med verksamhetsplaner, budget och konkretisering/nedbrytning av de övergripande målen.

Att bedriva en forskningsverksamhet med en budget på 27 MSEK årligen samt lika omfattande medel för externa projekt kräver en hög kapacitet. Utvärderingsgruppen noterar att K2 har utmaningar när det gäller att hålla tillräcklig fart i framdriften av projekten. Orsakerna till detta sägs bland annat bero på att medarbetarna inte har sin anställning på K2, vilket påverkar förutsättningarna för en effektiv styrning och ledning och som innebär en ökad risk för avvikelser. Utvärderingsgruppen noterar att det saknas en strategi när det gäller att hantera oförutsedda händelser som påverkar framdriften (sjukskrivning, konkurrerande uppdrag etc).

K2 har varit framgångsrik när det gäller att få till stånd externa forskningsprojekt. Utvärderingsgruppen ser värdet av öppenhet för nya kontakter och tematisk utvidgning, samtidigt är det en utmaning att finna en god balans mellan att vara en attraktiv forskningsmiljö och att hålla fast vid en tydlig inriktning i linje med uppsatta mål och vision.

Rekommendationer

Att flera år i rad överbudgetera verksamheten finner utvärderingsgruppen inte rimligt. Det kan tyda på bristande styrning och planering eller att extern forskning riskerar att konkurrera med grundfinansierad forskning. Utvärderingsgruppens rekommendation är därför att K2 arbetar med en mer frekvent uppföljning av projekt och ekonomi i enlighet med verksamhetsplan och budget. I detta ligger även att ha en realistisk budgetering inklusive beredskap för oförutsedda händelser.

För att uppnå balans mellan den egenfinansierade verksamheten och externa projekt rekommenderar utvärderingsgruppen en strategisk diskussion i ledningen om kriterier för externa projekt i förhållande till K2's mål och vision.

Efter 2024

När det gäller den långsiktiga utvecklingen av K2 finner utvärderingsgruppen det angeläget att redan nu påbörja diskussionen om vad som händer efter nästa 5-årsperiod samt hur engagemanget ska säkras under sista delen av Etapp 3.

Utgångspunkten för utvärderingsgruppens bedömning är att K2 har en kunskapsmassa och ett omfattande nätverk som är viktigt att ta vara på utifrån ett mer långsiktigt perspektiv.

Grundläggande frågor är:

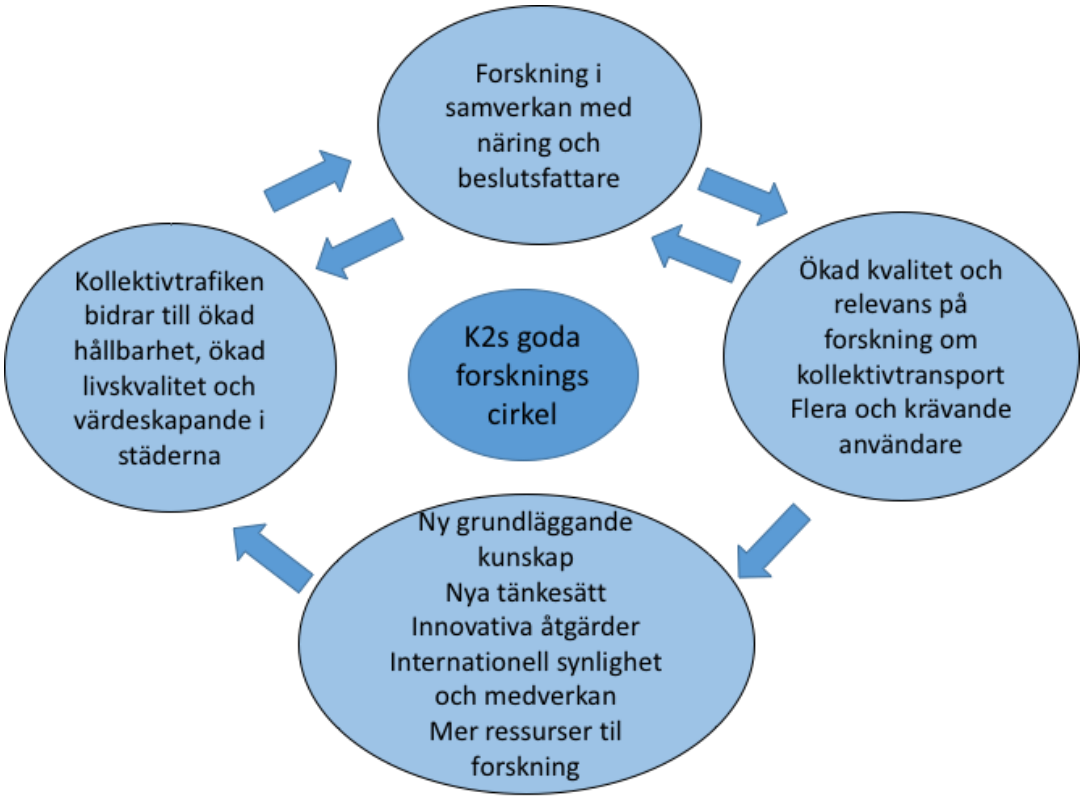
- Finns det anledning att bredda uppdraget och finns det andra intressanta samverkanspartners, både på forsknings- och aktörssidan?
- Finns det andra som kan överta K2's roll och uppgifter vad gäller utbildning, kurser, forskning mm?
- Är kollektivtrafikforskning i andra miljöer en viktig resultatindikator?
- Kan K2 flyttas till en av forskningsparterna?
- Vilka ekonomiska möjligheter kan det finnas när grund finansieringen upphör?
- Vilken juridisk struktur (associationsform) är lämplig för ett eventuellt nästa steg?

Rekommendationer

Utvärderingsgruppen menar att det är viktigt att redan nu initiera en diskussion om olika scenarier/lösningar för att tillvarata K2's resultat, resurser och nätverk.

K2 bör använda sin omfattande kompetens och breda plattform när det gäller att bistå myndigheterna med att t ex utarbeta en nationell strategi för kollektivtrafik. Jämför den nya norska strategin Handlingsplan för hållbar kollektivtrafik från Samferdseldepartementet, 2018, som tar utgångspunkt i det nationella målet om att all tillväxt när det gäller persontrafiken ska ske med kollektivtrafik, cykel eller gångtrafik.

I det fortsatta arbetet rekommenderar vi att K2 tar del av hur man kan betrakta en god forskningscirkel med utgångspunkt från samverkan. Utvärderingsgruppen vill anknyta till hur VINNOVA ser på innovation som ett resultat av interaktion mellan vetenskaplig intervention, ekonomisk diffusion och politisk makt, där innovation skapas i gränssnittet mellan de olika aktörerna (källa: Leydesdorf och Etzkowitz 1998. "The Triple Helix as a Model for Innovation Studies").



Sammanfattande rekommendationer

Samproduktion och samverkan Tydliggöra begreppen samproduktion och samverkan samt hur K2 kan säkerställa forskningens integritet när det gäller samproduktion. Utveckla branschens gemensamma mottagarkapacitet när det gäller K2's forskning, utbildning och andra typer av aktiviteter. Samverkan för förbättrad kollektivtrafik bör utgå som eget forskningstema i den kommande forskningsinriktningen och integreras i övriga forskningsteman.

Stuprör och multidisciplinaritet Identifiera och beforska nya gränssnitt till kollektivtrafik, t ex hållbar mobilitet, integration kollektivtrafik och markanvändning, utan att förlora fokus på kollektivtrafik.

Profilering Synliggöra konkreta resultat och effekter för olika målgrupper. Se till att forskarna presenterar K2 som en unik samverkansmodell i samband med att de presenterar sina respektive projekt i olika externa sammanhang.

Forskning Större projekt bör kontinuerligt återkopplas till branschen för diskussion om framdrift och utveckling.

Utbildning Söka samarbetspartners utanför akademin när det gäller kurser till verksamma på myndigheter och i branschen. Mobilisering från samtliga aktörers sida är nödvändigt.

Internationalisering Avsätta ytterligare K2-medel till forskarutbyten. Använda mer resurser till internationell medverkan i projekt samt dra nytta av IAG i arbetet med ny strategi för internationalisering.

Jämlikhet och jämställdhet Genomlysning av innehållet i forskningen med syfte att säkra ett ökat jämställdhet/jämlikhetsperspektiv.

Styrning och ledning Frekvent uppföljning av projekt och ekonomi i enlighet med verksamhetsplan och budget. Realistisk budgetering inklusive beredskap för oförutsedda händelser.

Efter 2024: Snarast påbörja en diskussion om vad som händer efter 2024, och utarbeta en strategi för att nuvarande höga ambitionsnivå inte mattas av de sista åren i Etapp 3.

Ordlista/Förkortningar

BRT	Bus Rapid Transit
CTF	Centrum för tjänsteforskning
IAG	International Advisory Group
KTH	Kungliga Tekniska högskolan
LiU	Linköping universitet
LTH	Lunds Tekniska Högskola
LU	Lunds universitet
MaaS	Mobility-as-a-service
MAU	Malmö universitet
MISTRA SAMS	MISTRAs forskningsprogram Sustainable Accessibility and Mobility Services
SLL	Stockholms läns landsting
SLU	Sveriges lantbruksuniversitet
UITP	Union Internationale des Transports Publics (International Association of Public Transport)
VTI	Statens väg- och transportforskningsinstitut

Avtal
för

K2 - kunskap och kompetens för en attraktiv kollektivtrafik

KUNSKAP OCH KOMPETENS
FÖR ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

Detta avtal har ingåtts mellan följande Parter

Lunds universitet (LU)
Malmö högskola (MAH)
Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
Region Skåne
AB Storstockholms lokaltrafik, genom Trafiknämnden inom Stockholms läns landsting
Västra Götalandsregionen

(Nedan kallat Part/-erna. LU, MAH och VTI benämns även Forskningsorganisationen/-er)

1 § Ingress

På initiativ av Formas (Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande), Trafikverket och VINNOVA (Verket för innovationssystem) etablerade Parterna under 2013 och 2014 K2 - ett nationellt forskningscentrum med fokus på kollektivtrafik i storstadsområden, se avtal mellan Parterna daterat den 18 mars 2013 (Etapp 1). Efter genomförd utvärdering av Etapp 1 har Parterna enats om att medfinansiera Etapp 2 åren 2015-2019.

Under förutsättning att VINNOVA, Trafikverket och Formas stöder verksamheten ekonomiskt åtar sig Parterna att under avtalstiden lojalt samverka inom K2, som konstitueras enligt detta avtal och i forskningsprogrammet (Bilaga 1). Samverkan innebär att bidra till verksamheten genom att eftersträva ett informationsutbyte (när detta inte innebär brott mot lag eller avtal eller yppande av företagshemligheter), utföra forskningsinsatser eller annat arbete eller genom att bidra med kontanta insatser. Parterna avser att utvärdera om fortsatt medfinansiering ska ske även för perioden 2020-2024 (Etapp 3).

I forskningsprogrammets texter framgår bland annat att K2:s uppgift är att bedriva forskning i världsklass genom samproduktion och kunskapsuppbyggande för attraktiv kollektivtrafik. Idén om samproduktion är viktig och betyder att branschen medverkar i såväl utvecklingen av forskningsfrågor som i genomförandet av forskningen och spridningen av resultaten. Genom detta upplägg innebär K2 en stark förnyelse inom kollektivtrafikforskningen. Förnyelsen ligger dels i konceptet med samproduktion, dels i helheten av genuint tvärvetenskapliga forskningsområden med strategisk betydelse för kollektivtrafikens utveckling. Baserat på denna förnyelse är möjligheterna mycket goda att K2 utvecklas till ett internationellt ledande forskningscentrum.

Kollektivtrafiken har en strategisk viktig roll för en hållbar utveckling av växande storstadsområden. De växande storstadsområdena kring Stockholm, Göteborg och Malmö innebär stora utmaningar men också möjligheter. Samtidigt som befolkningsökningen innebär ett högt tryck på storstadsområdenas bebyggelse- och transportsystem, är det just här som det finns gynnsamma förutsättningar att utveckla energi- och yteffektiv kollektivtrafik för god tillgänglighet som också bidrar till attraktivitet och ekonomisk utveckling.

K2:s ambition är att vidga den nuvarande kollektivtrafikforskningens inriktning, utveckla strategiska kopplingar mellan olika kunskapsområden, genom samproduktion realisera potentialen i kollektivtrafik och fördjupa kunskaperna om kollektivtrafik som ett strategiskt instrument i utvecklingen av hållbara och attraktiva storstadsområden. Det finns ett stort behov av att fördjupa kunskaper, och sprida resultat som är av relevans för kollektivtrafiken i

storstadsområden både nationellt och internationellt. För att uppnå detta är också olika utbildningsinsatser inom ramen för K2 av yttersta vikt. På sikt är förhoppningen att K2 kan bidra till att realisera visionen att Sverige år 2030 är ett europeiskt föredöme när det gäller kollektivtrafik som medel för utveckling av hållbara och attraktiva storstadsområden. Kollektivtrafiken är då storstadsområdenas centrala blodomlopp som ger resurseffektiv tillgänglighet till vardagens målpunkter och bidrar till hälsa och livskvalitet.

2 § Definitioner

Bakgrundsinformation: Med ”Bakgrundsinformation” avses information som kan ha betydelse för genomförande av forskningsprogrammet (Bilaga 1) och som Part tidigare offentliggjort eller som Part offentliggör eller delger annan Part under avtalstiden. Konfidentiell information som Parterna kan överföra till varandra enligt åtagande i annat avtal eller information som Part får del av genom anställd hos annan Part när den anställde inte är engagerad i Centret, utgör inte Bakgrundsinformation.

Centret: Med ”Centret” avses det enkla bolag som följer detta avtal.

Ensamrätt: Med ”Ensamrätt” avses en på immaterialrättslig grund föreliggande möjlighet att förbjuda annan att utnyttja Bakgrundsinformation eller Resultat. Möjlighet att utverka förbud enligt lagen (1990:409) om skydd för företagshemligheter eller marknadsföringslagen (1995:450) skall anses som immaterialrättsligt grundad. Ensamrätten kan tillkomma någon Enskilt eller samfällt med andra.

Enskilt Resultat: Med ”Enskilt Resultat” avses resultat som Part kan visa att Parten genererat ensam eller oberoende av samverkan med annan Part.

Koncernföretag: Med ”Koncernföretag” avses juridisk person som enligt 1 kap 11 § aktiebolagslagen (2005:551) ingår i samma koncern som Part, utländsk juridisk person som enligt samma lagrum skulle ha ingått i samma koncern som Part om vederbörande varit svensk juridisk person samt juridisk person som, direkt eller indirekt, ägs helt av Part.

Konfidentiell Information: Med ”Konfidentiell Information” avses uppgift som hos Part som är myndighet, eller i sekretesshänseende jämställs med myndighet, omfattas av sekretess enligt 19 kap.1 § och 31 kap 16§ Offentlighets- och sekretesslagen eller, för övriga Parter, information om affärs- eller driftsförhållanden, vare sig den är dokumenterad eller inte, som hålls hemlig och vars röjande är ägnat att medföra skada för innehavaren i konkurrenshänseende.

Naturainsats: Med ”Naturainsats” avses material, utrustning, arbete eller andra naturaprestationer och som enligt VINNOVA:s anvisningar utgör godkänd medfinansiering.

Resultat: Med ”Resultat” avses information förenad med Ensamrätt som genereras under avtalstiden på grund av Parts engagemang i Centret. Information som genereras under avtalstiden och som är relevant för forskningen i Centret skall anses vara Resultat om inte Part som motsätter sig detta visar att informationen är oberoende av Parts medverkan i Centret. Resultat kan tillkomma någon Enskilt eller Samfällt med andra. Resultat som offentliggörs eller delges annan Part under avtalstiden blir att betrakta som Bakgrundsinformation.

Samarbetsavtal: Med ”Samarbetsavtal” avses annat avtal än anställningsavtal mellan Part och tredje man rörande forskningsinsatser eller andra insatser till fullgörelse av detta avtal.

Samfällt Resultat: Med ”Samfällt Resultat” avses allt Resultat som inte kan visas vara Enskilt Resultat. Samfällt Resultat tillkommer till lika andelar de Parter som i samverkan genererat Resultatet.

3 § Ekonomiska åtaganden och Naturainsatser

Parterna har för avsikt att för Etapp 2 stödja med ett värde motsvarande totalt SEK 18 000 000 per år i enlighet med nedanstående tabell. Parts ekonomiska åtagande kan avse Naturainsatser och/eller kontantinsatser enligt vad som framgår av nedanstående tabell.

Part	**Ekonomiskt åtagande per år under Etapp 2**	
	Kontanta medel	**Naturainsatser**
LU	2 000 000	1 000 000
MAH	2 000 000	1 000 000
VTI	3 000 000	
Region Skåne	3 000 000	
Stockholms läns landsting	3 000 000	
Västra Götalandsregionen	3 000 000	
Totalt (SEK)	**16 000 000**	**2 000 000**

Parternas intention är att Naturainsatser i stor utsträckning skall fullgöras vid Centret. Part skall, i den mån det är tillämpligt, för varje verksamhetsår under Etapp 2 per projekt redovisa nedlagd tid per person och övriga kostnader som Part vill avräkna som Naturainsats. Partens Naturainsatser avräknas i enlighet med VINNOVA:s bestämmelser.

4 § Tid för fullgörelse av de ekonomiska åtagandena m.m.

4.1 Tid för betalning av kontantinsatser
Utlovad kontantinsats skall betalas i lika rater halvårsvis i förskott. Den första utbetalningen skall ske utan oskäligt dröjsmål efter det att detta avtal trätt i kraft. Betalningsskyldigheten fullgörs genom överföring av belopp till VTI, som i egenskap av administrativ värd kommer att hantera projektadministrationen, ekonomisk uppföljning och ekonomiredovisning (se vidare 5.5.1 nedan). VTI skall hålla beloppet avskilt och låta det disponeras för Parternas räkning av den Centrumstyrelse som skall inrättas enligt § 5.2 nedan.

4.2 Tid för fullgörelse av Naturainsats
Naturainsatser skall fullgöras löpande och senast inom skälig tid efter anfordran av den Centrumstyrelse som skall inrättas enligt § 5.2 nedan.

4.3 Avräkningsförbud
Part får inte, utan Centrumstyrelsens godkännande, avräkna värdet av fullgjord Naturainsats mot utlovad kontantinsats.

4.4 Anstånd
Centrumstyrelse kan på begäran av Part besluta om anstånd med fullgörelse av Parts ekonomiska åtagande. Fullgörelse av kontantinsats skall dock alltid ske senast när Etapp 2 fullbordas (2019-12-31). Centrumstyrelsen får också på begäran av Part besluta att av Parten utlovad Naturainsats

istället skall fullgöras i form av kontantinsats. Sådant beslut får också fattas utan begäran av Parten i samband med att Parten frånträder avtalet i förtid.

4.5 Delat ansvar
Envar Part ansvarar för sin del av finansieringen. Solidariskt ansvar föreligger således inte.

5 § Organisation

5.1 Partsstämma

5.1.1 Parterna bestämmer ytterst över Centret och dess verksamhet.

5.1.2 Sammanträde mellan Parterna för behandling av Centrets angelägenheter kallas Partsstämma.

5.1.3 På Partsstämma har varje Part en röst.

5.1.4 Det åligger varje Part att närvara vid Partsstämma antingen genom ställföreträdare eller genom ett befullmäktigat ombud om stämman skall behandla fråga om ändringar av eller tillägg till detta avtal, eller fråga om val enligt § 5.1.5. Övriga beslut får fattas om minst hälften av Parterna närvarar genom ställföreträdare eller ombud.

5.1.5 Partsstämman utser ledamöter till Centrumstyrelsen, som ansvarar för Centrets verksamhet. Partsstämman får avsätta styrelseledamot utan angivande av skäl. De tre Forskningsorganisationerna får härtill gemensamt utse tre styrelseledamöter och i förekommande fall avsätta dessa. Partsstämman skall utföra Centrumstyrelsens uppgifter intill dess att Centrumstyrelsen har valts.

5.1.6 Beslut om ändring av eller tillägg till detta avtal och dess bilagor skall vara enhälligt. Detsamma gäller val enligt § 5.1.5. Beslut om ändring av forskningsprogrammet (Bilaga 1) får dock fattas med den mening som mer än hälften av de närvarande röstar för, om beslutet biträds av Centrumföreståndaren, se § 5.3. Beslut om förtida upphörande av Centrets verksamhet får fattas med den mening som mer än hälften av de närvarande röstar för, om det biträds av en majoritet av Forskningsorganisationerna. Övriga beslut fattas med den mening som mer än hälften av de närvarande röstar för. Vid lika röstetal har ordförande utslagsröst.

5.1.7 Skriftlig kallelse till stämma utfärdas tidigast fyra och senast en vecka före stämman.

5.1.8 Rektor vid LU skall vara ordförande på Partsstämma och är även den person som ansvarar för att kalla till Partsstämma. Det åligger ordförande att kalla till stämma för utseende av Centrumstyrelse utan skäligt dröjsmål efter det att detta avtal undertecknats av samtliga Parter.

5.1.9 Part har rätt att hos Centrumstyrelsen begära att kallelse till Partsstämma utfärdas för behandling av visst angivet ärende.

5.2 Centrumstyrelse

5.2.1 Centrumstyrelsen skall ha minst fem ledamöter och minst två suppleanter.

5.2.2 Ett uppdrag som styrelseledamot gäller under Etapp 2, men upphör i förtid om styrelseledamoten eller Parterna efter Partsstämma anmäler att uppdraget skall upphöra. Anmälan skall göras hos Centrumstyrelsen. Om en styrelseledamots uppdrag upphör i förtid och det inte finns någon suppleant som kan träda in i hans eller hennes ställe, skall de tre Forskningsorganisationerna gemensamt vidta åtgärder för att en ny styrelseledamot utses för den återstående mandattiden. Åtgärder behövs inte om antalet styrelseledamöter är fler än fem och Centrumstyrelsen är beslutsför med kvarstående ledamöter och suppleanter.

5.2.3 Centrumstyrelse beslutar om inriktning och mål för Centret inom forskningsprogrammets (Bilaga 1) ramar samt i de frågor som uppkommer och som inte enligt detta avtal skall avgöras av Partsstämman eller annan. Centrumstyrelsen skall vid sitt beslutsfattande verka för Parternas gemensamma intressen.

5.2.4 Centrumstyrelsen skall således bland annat

- besluta om centrets strategiska utveckling och inriktning med säkerställa att Centret uppfyller de utvärderingskriterier som uppställts av VINNOVA,
- främja samarbetet med samhälle och näringsliv främst vad gäller användning av Resultat,
- fortlöpande bedöma Centrets (resultatenhetens) ekonomiska situation, godkänna budget och se till att organisationen är utformad så att medelsförvaltningen, frågor om upphandling, och de ekonomiska förhållandena i övrigt kontrolleras på ett betryggande sätt,
- bevaka initiering, beslut, genomförande och uppföljning av forskningsverksamhet inom ramen för forskningsprogrammet,
- hålla Parterna underrättade om omständigheter som väsentligt försenar eller förhindrar genomförandet av forskningsprogrammet,
- övervaka att års- och slutrapport avlämnas,
- på begäran av Part vara rådgivande i frågor om kommersialisering av Resultat,
- godkänna anslutningsavtal med ny Part och Samarbetsavtal, givet att initiativ och beslut är i linje med § 10 nedan samt §§ 5.1.6 och 5.1.8 ovan, och
- godkänna avvecklingsplan vid förtida avveckling av samarbetet.

5.2.5 Om vissa uppgifter delegeras till en eller flera av styrelsens ledamöter eller till Part, skall styrelsen handla med omsorg och fortlöpande kontrollera om delegationen kan upprätthållas.

5.2.6 Centrumstyrelsen har inte mandat att företräda Parterna gentemot tredje man eller fatta beslut som innebär myndighetsutövning.

5.2.7 Centrumstyrelsen skall fastställa en skriftlig arbetsordning för sitt arbete. I arbetsordningen skall det anges hur arbetet i förekommande fall skall fördelas mellan Centrumstyrelsens ledamöter, hur ofta Centrumstyrelsen skall sammanträda och i vilken utsträckning suppleanterna skall delta i Centrumstyrelsens arbete och kallas till dessa sammanträden.

5.2.8 Centrumstyrelsen skall i skriftliga instruktioner ange arbetsfördelningen mellan å ena sidan Centrumstyrelsen och å andra sidan Centrumföreståndaren och andra organ, t.ex. projektgrupper, som Centrumstyrelsen finner skäl att inrätta.

5.2.9 Centrumstyrelsen skall välja en ledamot att vara ordförande. Vid lika röstetal avgörs valet genom lottning. Ordförande skall leda Centrumstyrelsens arbete och bevaka att Centrumstyrelsen fullgör sina uppgifter.

5.2.10 Centrumstyrelsens ordförande skall se till att sammanträden hålls när det behövs. Centrumstyrelsen skall alltid sammankallas om en styrelseledamot eller Centrumföreståndaren begär det. Centrumföreståndaren har rätt att närvara och yttra sig vid Centrumstyrelsens sammanträden, om Centrumstyrelsen inte i ett särskilt fall bestämmer något annat.

5.2.11 Centrumstyrelsen är beslutför, om mer än hälften av hela antalet styrelseledamöter är närvarande. Vid bedömningen av om Centrumstyrelsen är beslutför skall styrelseledamöter som är jäviga anses inte närvarande. Beslut får inte fattas i ett ärende, om inte såvitt möjligt samtliga styrelseledamöter har fått tillfälle att delta i ärendets behandling, och fått ett tillfredsställande underlag för att avgöra ärendet.

5.2.12 Som Centrumstyrelsens beslut gäller den mening som mer än hälften av de närvarande röstar för vid sammanträdet. Vid lika röstetal har ordförande utslagsröst. Är Centrumstyrelsen inte fulltalig, skall de som röstar för beslutet dock utgöra mer än en tredjedel av hela antalet styrelseledamöter.

5.2.13 Vid Centrumstyrelsens sammanträden skall det föras protokoll. I protokollet skall de beslut som Centrumstyrelsen fattar antecknas. Protokollet skall undertecknas av den som varit protokollförare och justeras av ordförande eller av annan ledamot om ordförande har fört protokollet. Styrelseledamöterna och Centrumföreståndaren har rätt att få en avvikande mening antecknad till protokollet. Centrumstyrelsens protokoll skall föras i nummerföljd och förvaras på ett betryggande sätt och i enlighet med arkivlagen (1990:782).

5.3 Centrumföreståndare
Centret skall ha en vetenskaplig föreståndare benämnd Centrumföreståndare som skall leda verksamheten och vara föredragande i Centrumstyrelsen. De tre Forskningsorganisationerna utser gemensamt Centrumföreståndaren efter konsultation med övriga Parter. Föreståndaren leder det operativa arbetet med stöd av en ledningsgrupp med representanter från de tre Forskningsorganisationerna.

5.4 Internationellt vetenskapligt råd
Centrumstyrelsen och Centrumföreståndaren skall verka för att ett internationellt vetenskapligt råd bildas och att rådet i lämpliga former kan stödja Centrets vetenskapliga verksamhet. Det åligger Centrumföreståndaren att vid behov sammankalla det vetenskapliga rådet och leda dess sammankomster.

5.5 Administration och ekonomi
Centret skall ha en biträdande föreståndare med ansvar för administration och ekonomi. VTI utser den biträdande centrumföreståndaren efter konsultation med de övriga Parterna.

5.5.1 VTI åtar sig att, i förekommande fall efter instruktioner från Centrumstyrelsen, sköta förvaltningen (innefattande bl.a. administration och ekonomi) av Centret i den mån detta inte ankommer på Centrumstyrelsen och svarar därvid för att rapporter upprättas och lämnas till övriga Parter och till VINNOVA. Ekonomirapportering sker med utgångspunkt från att Centret redovisar intäkter och kostnader separat.

5.5.2 VTI ansvarar för att inbetald kontantinsats enligt 4.1 inte används på annat sätt än som framgår av detta avtal. För det fall så skulle ske ska VTI omedelbart vid anfordran till Part återbetala det belopp som inte använts på sätt som framgår av detta avtal.

5.5.3 Part skall inte uppbära något arvode för sin förvaltning av Centrets angelägenheter, men arbetsinsatser kan utgöra Naturainsats.

6 § Jäv

Part som är förvaltningsmyndighet har att iaktta §§ 11-12 Förvaltningslagen (1986:223) vid handläggning av ärenden och beslut som angår Centret. Övriga Parter förbinder sig att tillämpa grunderna för dessa jävsregler så att alla Parter har lika möjlighet att delta i handläggningen av ärenden och beslut rörande Centret.

7 § Rapportering

7.1 Intern rapportering
Centrumstyrelsen skall godkänna budgeten inför varje verksamhetsår. Centrumstyrelsen skall delges en ekonomisk rapport (budget/utfall) vid varje styrelsemöte. Centrumstyrelsen skall även delges delrapporter och slutrapporter från alla forskningsprojekt i Centret samt i övrigt hållas underrättad om omständigheter som väsentligt försenar eller förhindrar genomförandet av forskningsprogrammet.

7.2 Extern rapportering och kommunikationsstrategi
Centrumstyrelsen skall tillse att en kommunikationsstrategi tas fram och implementeras samt att en hemsida för Centret upprättas med länkar till Parterna och VINNOVA och andra finansiärer.

7.3 Särskild rapportering till VINNOVA
Centrumföreståndaren har i förhållande till VINNOVA åtagit sig att utarbeta årsrapporter och en slutrapport för Etapp 2. Centrumföreståndaren skall samråda med styrelsen i frågor rörande innehåll och utformning av rapporter och skall tillse att färdigställda rapporter skickas till samtliga Parter för kännedom. Samtliga Parter förbinder sig att bistå Centrumföreståndaren så att rapporteringsskyldigheten kan fullgöras på ett adekvat sätt.

7.4 Självständig publiceringsrätt för VINNOVA
Parterna ger VINNOVA en självständig rätt att publicera information och rapporter om Centret och dess verksamhet förutsatt att Konfidentiell Information inte röjs och att VINNOVA ansvarar för att gällande lagar och bestämmelser iakttas vid publicering. VINNOVA har också rätt att länka Centrets hemsida på internet.

8 § Insyn och revision

8.1 Upplysningsplikt
Centrumstyrelse och Centrumföreståndare skall, om någon Part begär det lämna upplysningar om verksamheten vid Centret, om det bedöms kunna ske utan risk för skada för annan Part. Om begärd upplysning inte bedöms kunna lämnas utan skaderisk, skall den Part som har begärt upplysningen omedelbart underrättas om det. Om risk för skada kan undanröjas genom att Part som begär upplysning gör ett särskilt sekretessåtagande till förmån för Part som riskerar att lida skada skall Part erbjudas detta. Om sådant av styrelsen upprättat sekretessåtagande görs skall upplysningen lämnas.

8.2 Insyn och redovisning
Part skall alltid själv eller genom auktoriserad revisor ges tillfälle att ta del av räkenskaper och andra handlingar som rör Centrets verksamhet, i den omfattning det behövs för att Parten skall

kunna bedöma Centrets (resultatenhetens) ekonomiska situation och medelsförvaltning Centrumstyrelse och Centrumföreståndare skall på begäran i rimlig utsträckning hjälpa Parten med den utredning som behövs för ändamålet och tillhandahålla behövliga kopior.

8.3 Insynsrätt för bidragsgivare
Parterna ger VINNOVA en självständig rätt till insyn i samma omfattning som gäller för Part samt rätt att närvara vid Centrumstyrelsens möten. VINNOVA skall löpande få kallelser till centrumstyrelsens möten liksom protokoll från dessa.

8.4 Revisionsrätt för bidragsgivare
Parterna ger härtill VINNOVA en självständig rätt att på egen bekostnad genom en av VINNOVA utsedd auktoriserad revisor granska redovisningen av kostnader och hur Parternas Naturainsats har fullgjorts. VINNOVA har också en självständig rätt att göra vetenskaplig kvalitetsrevision av Centret med hjälp av externa experter.

9 § Parts förhållande till anställda och andra medhjälpare

9.1 Ansvar för anställda och andra medhjälpare
Part ansvarar gentemot övriga Parter för sina anställda och för konsulter, underleverantörer och andra anlitade medhjälpare såsom för sig själva. Om flera Parter anlitar medhjälpare enligt Samarbetsavtal svarar de solidariskt för medhjälparen.

9.2 Skyldighet att träffa avtal om överlåtelse
Forskningsorganisationerna skall tillse att dess anställda som medverkar i Centret, till Parten skriftligen överlåter all sin rätt i Sverige och utomlands till immateriella rättigheter som kan bli föremål för Ensamrätt i Sverige eller utomlands och vilka faller inom ramen för den anställdes tjänst eller särskilt uppdrag och som är av betydelse för Centret. Härvid noteras att överlåtelsen skall inbegripa en rätt för Part att i förekommande fall få ändra och bearbeta upphovsrättsligt skyddade verk liksom rätt att vidare överlåta verket.

9.3 Högskolans skyldighet att tillse att avtal om överlåtelse träffas med vissa bolag
Högskolan är som myndighet förhindrad att bedriva kommersiell verksamhet och skall därför tillse att överlåtelse enligt § 9.2 sker till ett av Högskolan kontrollerat holdingbolag eller annan juridisk person förutsatt att den till vilken överlåtelsen sker (förmånstagare) tillträtt som Part till detta avtal. Motsvarande gäller stiftelsehögskolor som har valt att organisatoriskt skilja den kommersiella verksamheten från utbildning och forskning. Högskolan skall tillse att förmånstagaren tillträder detta avtal som Part. Om förmånstagaren gör något eget ekonomiskt åtagande för Centret, skall förmånstagaren inte ha någon rätt att delta i Centrets beslut om förvaltning eller ekonomi.

9.4 Skyldighet att avtala om begränsningar av möjligheter till vetenskaplig publikation
Part ansvarar för att Partens anställda och av Parten anlitade medhjälpare som medverkar i Centret gör ett åtagande till förmån för samtliga Parter, dels att inte röja konfidentiell information, dels att inte publicera eller på annat sätt offentliggöra Resultat utan att dessförinnan ha lämnat in ett utkast av sin publikation till Centrumföreståndaren för vidarebefordran till de Parter vars rätt kan beröras av ett offentlighetsgörande. Part skall utan oskäligt dröjsmål och senast inom 14 arbetsdagar anmäla om hinder föreligger mot att publicera vissa angivna uppgifter.

Hinder mot publicering föreligger endast om publicering skulle röja Konfidentiell Information (utom i fall som avses i 2 § 2 st lagen (1990:409) om skydd för företagshemligheter) eller skulle utgöra nyhetshinder vid ansökan om registrering av Ensamrätt till resultat vilken helt eller delvis tillkommer Part som anmäler hinder.

Vid nyhetshinder kan publicering fördröjas under maximalt fyra månader från anmälan av utkast. Hinder att röja Konfidentiell Information består så länge informationen inte blivit allmänt tillgänglig på annat sätt än genom brott mot sekretessavtal eller lagen (1990:409) om skydd för företagshemligheter.

10 § Nytillkommande Part

10.1 Partsstämman bestämmer om ny Part.
Partstämman skall ge Centrumstyrelsen i uppdrag att förbereda ärenden huruvida tredje man skall tillåtas tillträda detta avtal under Etapp 2 som ny Part, vilka ekonomiska åtaganden tillträdande Part skall göra, huruvida vederbörande skall betala ett belopp som vederbörande skäligen skulle ha bidragit med om vederbörande deltagit i Centrets verksamhet från start. Partsstämman bestämmer om ny Part efter beredning i styrelsen, enligt den ordning som föreskrivs i § 5.1.8.

11 § Rätt att nyttja Bakgrundsinformation och Resultat

11.1 Fri information
Bakgrundsinformation som inte är förenad med ensamrätt och annan information än Resultat får nyttjas fritt.

11.2 Nyttjande av bakgrundsinformation som är förenad med Ensamrätt
Bakgrundsinformation som part innehar med Ensamrätt ägs av Parten, men får kostnadsfritt nyttjas av annan Part för forskning i Centret enligt ändamål som anges i forskningsprogrammet (bilaga 1) under avtalstiden, såvida inte en vidare rätt följer av lag eller Part som äger Bakgrundsinformationen som uppställt andra villkor för nyttjande på grund av vederbörandes avtal med tredje man.

11.3 Enskilt Resultat
Part som utvecklat Enskilt Resultat äger Resultatet. Om Parten överlåter eller upplåter licens till Resultatet skall han alltid göra förbehåll för övriga Parters rätt enligt §§ 11.2 och 11.5.

Om Resultat beror av Bakgrundsinformation som annan Part innehar med Ensamrätt krävs licens till Bakgrundsinformationen. Part som utvecklat Enskilt Resultat har rätt till sådan licens enligt § 11.5.

11.4 Samfällt Resultat
Samfällt Resultat får nyttjas av samtliga Parter.

Upplåtelse av licens till Samfällt Resultat kräver samtliga Parters samtycke. Om Part önskar upplåta licens och annan Part motsätter sig detta, får den Part som önskat upplåta licens begära att den andre Parten förvärvar andelen i Resultatet mot givande av skäligt vederlag.

Beslut om andra åtgärder för förvaltning av och förfogande över det Samfällda Resultatet fordrar likaledes samtliga Parters samtycke. Åtgärd som inte tål uppskov och som erfordras för att

skydda Ensamrätt till det Samfällda resultatet får dock vidtas av de Parter som inte är förhindrade att delta i beslut. Vid oenighet om förvaltningsbeslut som avses i detta stycke får Part begära att samägandet upphör enligt § 12.

Trots vad som sagts i föregående stycke skall ansökan om registrering för vinnande av Ensamrätt till samfällt Resultat inges om någon Part begär det. Begäran skall framställas till övriga Parter. Part som först begär registrering skall för de övriga Parternas räkning svara för utformningen av registreringsansökan. Parterna skall dela på alla utgifter för registrering och för Ensamrättens upprätthållande i proportion till sina andelsinnehav. Utgifter för att påtala intrång eller för att utföra försvar mot påståenden om bättre rätt eller ogiltighet skall anses utgöra utgift för Ensamrättens upprätthållande.

Om någon Part inte önskar ta del i utgifterna skall vederbörande meddela detta till de övriga Parterna och begära upplösning av samägandet enligt bestämmelserna i § 12. Om den utgift som part inte vill svara för avser visst territorium eller en avskiljbar del av Ensamrätten kan begäran begränsas till rätten i angivet territorium eller i angiven del.

11.5 Rätt till licens
Part som utvecklat Enskilt Resultat eller, i förekommande fall, de parter som utvecklat Samfällt Resultat, får under avtalstiden begära att annan part upplåter licens till Bakgrundsinformation som är förenad med Ensamrätt om det erfordras för att Resultatet skall kunna nyttjas i Partens egen (eller Parternas egna) verksamhet liksom Koncernföretags verksamhet.
Förmånstagare enligt § 9.3 får begära att annan Part upplåter licens till Bakgrundsinformation som är förenad med Ensamrätt om det erfordras för att Resultatet skall kunna nyttjas för licensiering. Istället för att ge sådan licens kan Parten förvärva Resultatet mot utgivande av skäligt vederlag. Vad som nedan sägs beträffande skäligt vederlag för licens gäller även vid förvärv.

Parten skall vid begäran om licens skriftligen underrätta innehavaren av Bakgrundsinformationen om Resultatet och beroendet av Bakgrundsinformationen. Innehavaren av Bakgrundsinformationen har rätt till skäligt vederlag och/eller en motlicens till Resultatet. Begäran om vederlag och motlicens skall framställas inom skälig tid från underrättelsen, dock senast inom 20 arbetsdagar. Rätten skall annars anses ha eftergetts. Rätt till vederlag gäller den tid Ensamrätten består. Vederlag som utges för förfluten tid löper med ränta enligt 2 § 2 st och 5 § räntelagen (1975:635) från den dag nyttjandet inleddes. Rätt till vederlag som inte har eftergetts preskriberas enligt 2 § preskriptionslagen (1981:130). Nyttjandet får påbörjas även om inte Parterna har enats om vederlag. Motsvarande gäller utnyttjandet av motlicens.

Om ersättning blivit oskälig på grund av förändrade förhållanden skall ersättningen anpassas. Anpassningen sker inte retroaktivt.

Part får exkludera viss Bakgrundsinformation som är förenad med Ensamrätt från rätt för annan Part att begära licens, om vederbörande anmält undantag till de övriga parterna innan de undertecknat detta avtal eller anmälan avser Bakgrundsinformation som uppkommit senare eller anmälan sker i samband med att ny Part ansluter till Centret. Undantaget gäller härefter alla Parter, dock att licenser som redan meddelats när undantaget görs, består. Anmälan om undantag skall vara skriftlig och ange vilken Ensamrätt som undantas och skälet till detta.

11.6 Inbördes ansvar vid överlåtelse och licensiering
Part som överlåter eller upplåter Bakgrundsinformation, Resultat eller andel därav till annan Part, överlåter eller upplåter det i befintligt skick. Parten friskriver sig särskilt från ansvar för att Ensamrätt till Resultat hålls formellt giltig (d v s att förekommande registreringar av Ensamrätt vidmakthålls) eller att det förblir materiellt giltigt (d v s att förekommande registreringar inte hävs), att Resultatet kan utnyttjas industriellt, utan risk för person- eller sakskador, utan krav på myndighetstillstånd eller utan risk för att användning av Resultatet leda till intrång i annan Parts eller tredje mans ensamrätt.

Part skall dock ersätta all skada som uppkommer till följd av att annan Part eller tredje man har äganderätt, panträtt eller annan liknande sakrätt till Resultatet om överlåtande/upplåtande Part förfarit försumligt eller eljest känt till eller borde ha känt till felet. Parten svarar också för att all skada som kan ha undvikits om vederbörande underrättad förvärvande/licenstagande Part om att anspråk på Resultatet från annan Part eller tredje man kommit vederbörande till handa.

Förhållanden som avses i denna ansvarsfriskrivning kan alltid åberopas av Part som vill göra gällande att utlovat skäligt vederlag blivit oskäligt. Vederlag behöver aldrig utges för nyttjande av Resultat sedan Ensamrätt upphört. Krav på återbetalning av redan utgivet vederlag får dock inte framföras.

11.7 Begränsningar av avtalade inskränkningar i nyttjanderätten
Åtaganden som begränsar möjligheterna att nyttja Bakgrundsinformation och resultat gäller endast så länge Bakgrundsinformationen respektive Resultatet är föremål för Ensamrätt. Åtagandena består längst under en tid av sju år från dagen när den produkt eller tjänst som framställs med hjälp av resultat för första gången erbjuds på marknaden i EU.

Överenskomna begränsningar i nyttjanderätten kan upphöra tidigare eller vara ogiltig om marknadsandelarna hos de företag som medverkar i utvecklingen av Resultat överstiger vissa tröskelvärden eller avtalade begränsningar på annan grund anses medföra en skadlig begränsning av konkurrensen.

11.8 God publiceringssed
Publicering av forskningsresultat skall ske i enlighet med forskningsorganisationernas praxis avseende god publiceringssed.

12 § Upplösning av samägande

Part får inte utan övriga Parters samtycke överlåta sin andel i Samfällt Resultat på annat sätt än som anges i denna bestämmelse. Om samägande till Samfällt Resultat skall upplösas i anslutning till detta avtals upphörande (likvidation) skall nedan angivna bestämmelser i första hand tillämpas vid realisationen av tillgångarna. Envar Part förbinder sig att inte hos rätten ansöka om förordnande av likvidator såvida Parten inte kan visa att nedan angivna förrättning oskäligt uppehålls eller utförs på ett sådant sätt att Partens rätt äventyras. Om förutsättningar för förordnande av likvidator trots allt föreligger, förklarar Parterna som sitt gemensamma önskemål att rätten må utse en likvidator i enlighet med vad som anges nedan och att denna skall upplösa samägande till samfällt Resultat genom inbördes auktion på så sätt som anges nedan. Om nedan angivna bestämmelser tillämpas i anledning av likvidation, skall förvärv eller tillskiftning dokumenteras i skriftlig handling vilken där så är tillämpligt skall anses utgöra en bolagsskifteshandling.

Lag (1904:48 s.1) om samäganderätt skall inte gälla Samfällt Resultat. Om andelsägare inte enas om förvaltning, såsom behovet av att vinna Ensamrätt, försvara Ensamrätt eller formerna för nyttjandet av Resultat skall samägandet av Resultatet eller den del av Resultatet som oenigheten avser, upplösas genom försäljning på inbördes auktion.

Part som vill upplösa samägandet skall kalla till försäljning på inbördes auktion. Kallelse skall skickas med rekommenderat brev till övriga Parters senast kända adress. Förrättningen skall hållas på den ort där Centret har sin huvudsakliga verksamhet, tidigast fyra och senast sex veckor räknat från dagen för begäran.

Om kallelsen kommit Parterna till handa, kan auktionen genomföras med bindande verkan för Part även om Part uteblir från förrättningen.

Begärande Part skall säkerställa och bekosta att auktionen förrättas av ledamot av Sveriges advokatsamfund. Auktionsförrättaren får inte tidigare ha biträtt Centret eller någon av Parterna.

Den Part som avger det högsta budet skall köpa de andelar som innehas av övriga Parter till angivet pris. Köpeskillingen skall betalas inom tio dagar från avslutad auktion.

Budgivningen skall tillgå så att bud läggs i slutna kuvert, vilka öppnas av auktionsförrättaren. Bud får endast innehålla uppgift om budgivande Parter och ett erbjudande om en engångsbetalning av ett bestämt belopp.

Om ingen Part avger bud tillskiftas egendomen en av Parterna genom lottning.

Förhållandet att en Part förvärvar samtliga andelar av Samfällt Resultat innebär att Resultatet därefter skall betraktas som Enskilt Resultat. Överlåtelse av andel till Samfällt Resultat påverkar inte Parts rätt att nyttja Resultatet enligt § 11.2-11.3 st.1 såvida inte de berörda Parterna överenskommer om annat.

13 § Nyttjande av Parts namn eller kännetecken

Part får inte nyttja annan Parts närings- eller varukännetecken utan föregående samtycke. Parterna får dock använda varandras namn för rapporterings- och för informationsändamål. Parterna ger VINNOVA motsvarande rätt till namnanvändning.

14 § Sekretess

14.1 Sekretess i förhållande till Part som är myndighet eller jämställs med myndighet i sekretesshänseende

I förhållande till Part som är myndighet eller i sekretesshänseende skall jämställas med myndighet enligt 2 kap. 4 § Offentlighets- och sekretesslagen, tillämpas bestämmelserna i nämnda lag.

14.2 Tystnadsplikt i förhållandet mellan enskilda Parter och tredje man
Part får inte för tredje man yppa Konfidentiell Information som vederbörande erhållit från annan Part utan att först ha fått skriftligt tillstånd från andra Parten. Den Part som informationen härrör från har rätt att besluta om sekretess föreligger eller ej.

Det åligger mottagaren att vidta rimliga åtgärder för att säkerställa att Konfidentiell Information skyddas mot obehörig åtkomst. Mottagaren skall därvid tillämpa minst samma mått av aktsamhet som vid skyddet av egen Konfidentiell Information.

Konfidentiell Information innefattar inte information som mottagaren kände till när Parten delgav den. I händelse av tvist mellan Parterna rörande sådan kännedom skall mottagande Part ha bevisbördan för sin kännedom.

Informationen som varit att betrakta som Konfidentiell Information skall inte åtnjuta skydd enligt detta avtal om informationen blivit allmänt tillgänglig på annat sätt än genom brott mot detta avtal.

Detsamma skall gälla för information som mottagande Part kan visa att vederbörande tagit fram själv oberoende av informationsgivaren eller som vederbörande kan visa att vederbörande fått från tredje man utan att vara bunden av tystnadsplikt i förhållande till denne.

Åtaganden i denna § 14.2 skall gälla så länge ett röjande eller nyttjande av den Konfidentiella Informationen är ägnat att leda till skada i konkurrenshänseende för informationsgivande Part. Åtagande enligt denna § 14.2 skall inte gälla information som måste lämnas ut enligt lag eller domstols beslut.

15 § Avtalstid

Detta avtal gäller från och med 1 januari 2015 till och med den 31 december 2019.

Medel som Part tillfört Centret men som inte förbrukats vid utgången av Etapp 2 skall återbetalas till Parterna i proportion till deras fullgjorda kontantinsatser. Ersättning för värdet av fullgjorda Naturainsatser utgår inte. Bestämmelsen i 2 kap. 13 § 1 st. lagen om handelsbolag och enkla bolag (1980:1102) skall inte tillämpas.

Parterna är eniga om att för det fall behov av att upplösa samägandet av Samfällt Resultat uppkommer i anslutning till avtalets upphörande (likvidation), skall bestämmelserna i § 12 ovan tillämpas med företräde framför bestämmelserna om likvidation i lagen om handelsbolag och enkla bolag (1980:1102). Vidare är Parterna eniga om att, där så är tillämpligt, tillgångar får skiftas innan alla kända skulder har blivit betalda.

Den slutrapport över verksamheten som Centrumföreståndaren har att upprätta enligt villkor för finansiering skall tillställas övriga Parter för yttrande och skickas till dessa i sin slutliga form.

16 § Förtida frånträde

Part får frånträda detta avtal i förtid med sex månaders uppsägningstid. Det åligger Part att fullgöra samtliga sina förpliktelser under uppsägningstiden, det ekonomiska åtagandet skall fullgöras till den del det belöper på uppsägningstiden.

Naturainsats som helt eller delvis skulle ha fullgjorts före frånträdandet skall istället fullgöras genom utbetalning av motvärdet i pengar om inte Centrumstyrelsen beslutar om annat. Naturainsats som belöper på tid efter frånträdet eller som överstiger utlovad Naturainsats får inte föranleda minskning av penninginsatsen.

Part får inte begära att avtalet skall upphöra i förtid med åberopande av viktig grund enligt 2 kap. 25 § lagen om handelsbolag och enkla bolag (1980:1102), utan får istället begära förtida frånträdande.

Centret skall fortsätta sin verksamhet med övriga Parter utan hinder av att Part har frånträtt avtalet.

Part som frånträder avtalet i förtid behåller all nyttjanderätt till Resultat som uppkommit före frånträdandet (inklusive rätt till licens).

17 § Uteslutning av Part

Partsstämman får med enkel majoritet fatta beslut om uteslutning av Part om Parten väsentligt åsidosätter sina skyldigheter enligt detta avtal, råkar på obestånd eller ställer in sina betalningar eller annars viktig grund föreligger.

18 § Parts konkurs

Om en Part försätts i konkurs, får Partsstämman med enkel majoritet utesluta Partens konkursbo ur Centret som skall fortsäta sin verksamhet med övriga Parter.

19 § Förtida avtalsupphörande

Partsstämman får besluta om förtida upphörande. Beslutet skall vara enhälligt.

Vad som angetts i 15 § 3 st. ovan äger sin motsvarande tillämpning vid förtida upphörande.

Härutöver gäller följande:

De tre Forskningsorganisationerna har rätt att av de övriga Parterna utfå ersättning för skäliga avvecklingskostnader. Parternas ansvar för ersättning är delat i proportion till avtalad kontantinsats. Rätt till ersättning föreligger dock inte om orsaken till det förtida upphörandet är hänförligt till avtalsbrott på Forskningsorganisationernas sida. Part kan enligt denna punkt aldrig bli skyldig att erlägga mer än motsvarande sin kontantinsats.

Det åligger Centrumstyrelsen att upprätta en avvecklingsplan innan beslut om förtida upphörande fattas.

20 § Förbud mot överlåtelse av rättigheter m m

En Part får med undantag för vad som anges i § 11 ovan inte överlåta, pantsätta eller på liknande sätt upplåta sakrätt till rättighet enligt detta avtal, om inte skriftligt samtycke av samtliga Parter föreligger. Part får inte heller utan sådant samtycke sätta annan i sitt ställe.

21 § Avtalsbrott

Part som bryter mot detta avtal är på begäran av drabbad Part skyldig att vidta rättelse och fullgöra sina skyldigheter om fullgörelse rimligen kan påfordras.

Part som uppsåtligen eller av oaktsamhet orsakar annan Part skada genom att bryta mot detta avtal, skall ersätta skadan. Skadan skall anses uppgå till 100 000 kronor, om inte skadelidande Part visar att skada överstiger detta belopp eller avtalsbrytande Part visar att skadan är mindre.

Avtalsbrott får inte åberopas om det inte påtalas inom skälig tid från att det upptäcktes eller borde ha upptäckts (reklamation). Avtalsbrott får dock åberopas även om reklamation inte har skett, om den kontraktsbrytande parten har handlat grovt vårdslöst eller i strid mot tro och heder.

Om flera Parter drabbas samfällt av avtalsbrottet får krav på fullgörelse eller rättelse framföras av parterna samfällt eller av centrumstyrelsen. Envar drabbad Part får för övriga Parter framföra reklamation för samtliga drabbade Parters räkning. Envar drabbad Part får framföra skadeståndsanspråk.

Regler om uteslutning på grund av avtalsbrott m m finns i § 17 ovan.

22 § Efterföljande avtalsverkningar
Bestämmelser i § 7.3, 11.3-6 och § 12, 13, 14, 21, 23 och 24 skall fortsätta att gälla så länge de har praktisk betydelse utan hinder av att avtalstiden gått till ända eller avtalet upphör i förtid. Dessa bestämmelser fortsätter även att gälla beträffande Part som frånträtt avtalet i förtid eller som har uteslutits. Sådan part har dessutom att låta övriga Parter fortsätta att nyttja dennes Bakgrundsinformation enligt § 11.2 under återstående avtalstid.

23 § Övriga bestämmelser

23.1 Meddelande om underrättelser
Där detta avtal anger att meddelande eller underrättelse skall ske skriftligen, skall även meddelande via telefax och e-post gälla som skriftliga. Meddelanden till Part med anledning av dennes kontraktsbrott får åberopas även om de försenas, förvanskas eller inte kommer mottagaren till handa, förutsatt att meddelandet har avsänts på ett ändamålsenligt sätt. Befordring av övriga meddelande sker på avsändarens risk.

23.2 Ändringar och tillägg
Ändringar av och tillägg till detta avtal sker i de former som anges i § 5.1.

24 § Tvistelösning
Part åtar sig att försöka lösa tvister i anledning av detta avtal genom förhandling och åtar sig att inte utan motpartens eller motparternas samtycke inleda rättslig prövning innan nedanstående förfarande har iakttagits. Oavsett vad som nu sagts får Part ansöka om interimistiska åtgärder för att förebygga eller begränsa skada.

Om meningsmotsättning uppstår som inte kan lösas inom tio arbetsdagar av personer på operativ nivå hos inblandade Parter, får berörd Part hos övriga berörda Parter påkalla att förhandlingar skall inledas mellan personer från de berörda Parternas verkställande ledningar eller motsvarande.

Om dessa personer misslyckas med att finna en förhandlingslösning inom 20 arbetsdagar (eller inom annan tid som de skriftligen enar sig om), får envar berörd Part inleda rättsligt förfarande vid allmän domstol. Svensk lag är tillämplig.

Part skall under avtalstiden fortsätta fullgöra sina förpliktelser även om vederbörande anser att annan part begått avtalsbrott, såvida Centrumstyrelsen inte beslutar annat för att avvärja risk för skada.

Detta avtal träder ikraft när samtliga Parter undertecknat detta och VINNOVA beslutat om finansiering. Avtalet har upprättats i ett originalexemplar som skall förvaras av LU. Övriga Parter och VINNOVA får en vidimerad kopia av avtalet.

Ort datum

Lund den 2014-12-18

Per Eriksson, rektor
Lunds Universitet

_____ den _____

Stefan Bengtsson, rektor
Malmö Högskola

_____ den _____

Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör,
Statens väg- och transportforsknings-
institut (VTI)

_____ den _____

Jonas Rastad, regiondirektör
Region Skåne

_____ den _____

Anders Lindström, förvaltningschef
Trafikförvaltningen

_____ den _____

Ann-Sofi Lodin, regiondirektör
Västra Götalandsregionen

Part skall under avtalstiden fortsätta fullgöra sina förpliktelser även om vederbörande anser att annan part begått avtalsbrott, såvida Centrumstyrelsen inte beslutar annat för att avvärja risk för skada.

Detta avtal träder ikraft när samtliga Parter undertecknat detta och VINNOVA beslutat om finansiering. Avtalet har upprättats i ett originalexemplar som skall förvaras av LU. Övriga Parter och VINNOVA får en vidimerad kopia av avtalet.

Ort datum

_____ den _____

Per Eriksson, rektor
Lunds Universitet

Malmö den 14/12 18

Stefan Bengtsson, rektor
Malmö Högskola

_____ den _____

Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör,
Statens väg- och transportforsknings-
institut (VTI)

_____ den _____

Jonas Rastad, regiondirektör
Region Skåne

_____ den _____

Anders Lindström, förvaltningschef
Trafikförvaltningen

_____ den _____

Ann-Sofi Lodin, regiondirektör
Västra Götalandsregionen

Part skall under avtalstiden fortsätta fullgöra sina förpliktelser även om vederbörande anser att annan part begått avtalsbrott, såvida Centrumstyrelsen inte beslutar annat för att avvärja risk för skada.

Detta avtal träder ikraft när samtliga Parter undertecknat detta och VINNOVA beslutat om finansiering. Avtalet har upprättats i ett originalexemplar som skall förvaras av LU. Övriga Parter och VINNOVA får en vidimerad kopia av avtalet.

Ort datum

_____ den _____

_____
Per Eriksson, rektor
Lunds Universitet

_____ den _____

_____
Stefan Bengtsson, rektor
Malmö Högskola

Linköping den 18/12-2014

_____
Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör,
Statens väg- och transportforsknings-
institut (VTI)

_____ den _____

_____
Jonas Rastad, regiondirektör
Region Skåne

_____ den _____

_____
Anders Lindström, förvaltningschef
Trafikförvaltningen

_____ den _____

_____
Ann-Sofi Lodin, regiondirektör
Västra Götalandsregionen

Part skall under avtalstiden fortsätta fullgöra sina förpliktelser även om vederbörande anser att annan part begått avtalsbrott, såvida Centrumstyrelsen inte beslutar annat för att avvärja risk för skada.

Detta avtal träder ikraft när samtliga Parter undertecknat detta och VINNOVA beslutat om finansiering. Avtalet har upprättats i ett originalexemplar som skall förvaras av LU. Övriga Parter och VINNOVA får en vidimerad kopia av avtalet.

Ort datum

_____ den _____

_____
Per Eriksson, rektor
Lunds Universitet

_____ den _____

_____
Stefan Bengtsson, rektor
Malmö Högskola

_____ den _____

_____
Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör,
Statens väg- och transportforsknings-
institut (VTI)

Kristianstad den 18/12 - 2014

_____
Jonas Rastad, regiondirektör
Region Skåne

_____ den _____

_____
Anders Lindström, förvaltningschef
Trafikförvaltningen

_____ den _____

_____
Ann-Sofi Lodin, regiondirektör
Västra Götalandsregionen

Part skall under avtalstiden fortsätta fullgöra sina förpliktelser även om vederbörande anser att annan part begått avtalsbrott, såvida Centrumstyrelsen inte beslutar annat för att avvärja risk för skada.

Detta avtal träder ikraft när samtliga Parter undertecknat detta och VINNOVA beslutat om finansiering. Avtalet har upprättats i ett originalexemplar som skall förvaras av LU. Övriga Parter och VINNOVA får en vidimerad kopia av avtalet.

Ort datum

_____ den _____

_____
Per Eriksson, rektor
Lunds Universitet

_____ den _____

_____
Stefan Bengtsson, rektor
Malmö Högskola

_____ den _____

_____
Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör,
Statens väg- och transportforsknings-
institut (VTI)

_____ den _____

_____
Jonas Rastad, regiondirektör
Region Skåne

Stockholm den 19/12-2014

_____
Anders Lindström, förvaltningschef
Trafikförvaltningen

_____ den _____

_____
Ann-Sofi Lodin, regiondirektör
Västra Götalandsregionen

Part skall under avtalstiden fortsätta fullgöra sina förpliktelser även om vederbörande anser att annan part begått avtalsbrott, såvida Centrumstyrelsen inte beslutar annat för att avvärja risk för skada.

Detta avtal träder ikraft när samtliga Parter undertecknat detta och VINNOVA beslutat om finansiering. Avtalet har upprättats i ett originalexemplar som skall förvaras av LU. Övriga Parter och VINNOVA får en vidimerad kopia av avtalet.

Ort datum

_____ den _____

_____
Per Eriksson, rektor
Lunds Universitet

_____ den _____

_____
Stefan Bengtsson, rektor
Malmö Högskola

_____ den _____

_____
Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör,
Statens väg- och transportforsknings-
institut (VTI)

_____ den _____

_____
Jonas Rastad, regiondirektör
Region Skåne

_____ den _____

_____
Anders Lindström, förvaltningschef
Trafikförvaltningen

Göteborg den 18/12 2014

_____
Ann-Sofi Lodin, regiondirektör
Västra Götalandsregionen

Strategisk utveckling

Handläggare
Pernilla Helander
08-686 14 93
pernilla.helander@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2014-10-10
Version

Trafiknämnden
2014-11-04, punkt 6

Ärende/Dok. id.
TN 2014-0001-2

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Beslut om fortsatt medfinansiering till K2 – nationellt forskningscentrum för kollektivtrafik

Ärendebeskrivning

Ärendet avser medfinansiering till nationellt forskningscentrum för kollektivtrafik (K2) för åren 2015-2019. För trafikförvaltningens del innebär medfinansieringen 3 miljoner kronor per år under femårsperioden.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 10 oktober 2014 (TN 2014-0001-2)
Beslut om medfinansiering för åren 2013-2014, TN 1109-190
Utvärderingsrapporten Evaluation of the Preparation phase 2013-2014, The K2 National Knowledge Centre for Public Transport

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att medfinansiera K2 under åren 2015-2019 med 3 miljoner kronor per år, totalt 15 miljoner kronor för femårsperioden,

att ge förvaltningschefen i uppdrag att inarbeta medfinansieringen i trafikförvaltningens budget,

att ge förvaltningschefen i uppdrag att underteckna avtalet för K2 etapp 2 avseende åren 2015-2019,

att ge förvaltningschefen i uppdrag att återkomma till Trafiknämnden med årliga lägesrapporter avseende trafikförvaltningens samverkan med K2.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
K2 leds av Lunds universitet, Malmö högskola och VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) enligt uppdrag från Vinnova, Trafikverket och Formas. Regionala medfinansiärer är Stockholms läns landsting genom trafikförvaltningen, Västra Götalandsregionen och region Skåne.

Under 2013-2014 har K2 etablerats och under september 2014 genomfördes en utvärdering som grund för de statliga finansiärernas beslut om fortsättning för K2 efter de två första åren. Utvärderingen visar att inledningsfasen av K2 varit mycket framgångsrik och lyckad. K2:s ledning och styrelse har kunnat bygga upp ett förtroende och utvecklat relationer med kollektivtrafiksektorn. K2 har en lovvärd process för att identifiera områden för forskning som avtalats med de berörda parterna.

För trafikförvaltningens del innebär en fortsatt medfinansiering 3 miljoner kronor per år för åren 2015-2019.

Bakgrund
Forskning och utveckling inom kollektivtrafiken syftar till att stärka kopplingen mellan vetenskap och praktisk verklighet. Stockholms läns landsting och trafikförvaltningen arbetar med att etablera och utveckla kontakter och samarbeten med universitet och högskolor. Trafikförvaltningen har samarbetsavtal med Kungliga Tekniska högskolan (bl.a. Järnvägsgruppen och Centrum för transportstudier), Chalmers universitet (Charmec) och SAMOT (forskningscentra vid Karlstads universitet). Under 2014-2015 förbereds för samarbetsavtal också med Stockholms universitet.

Lunds universitet, Malmö högskola och VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut) fick under 2012 i uppdrag av Vinnova, Trafikverket och Formas att etablera ett nytt forskningscentrum (K2) under åren 2013-2014. Förutom de statliga medfinansiärerna deltar även Stockholms läns landsting genom trafikförvaltningen, Västra Götalandsregionen och region Skåne med regional medfinansiering.

K2 är en nationell forskningssatsning med målsättningen att göra Sverige till ett internationellt föredöme när det gäller kollektivtrafik som medel för utveckling av hållbara och attraktiva storstadsområden. Ett huvudmotiv för centrumets bildande är kollektivtrafikbranschens behov av ökad kunskap och kompetens för att möta framtidens utmaningar. K2 har visionen:
”2030 är Sverige en europeisk föregångare för kollektivtrafik som medel för utvecklingen av hållbara och attraktiva storstadsområden. Kollektivtrafik är det huvudsakliga transportsystemet för personresor i storstadsområden och erbjuder resurseffektiv tillgänglighet till vardagens målpunkter samtidigt som det bidrar till ökad hälsa och livskvalitet.”

Parterna vill med ett nationellt forskningscentra åstadkomma fokus på kollektivtrafik i urbana miljöer och en stärkt samverkan mellan bransch och akademi samt forskning inom kollektivtrafikens kunskapsbehov. En kollektivtrafik som utvecklas ur en kombination av vetenskap och beprövad erfarenhet och ett lyft för forskningens och branschens kunskapsnivå. Samverkan är ett viktigt nyckelord.

K2 innebär en stark förnyelse inom kollektivtrafikforskningen. Förnyelsen ligger dels i den genuint tvärvetenskapliga ansatsen, dels i konceptet med forskning genom samproduktion, som innebär att forskare och branschen tillsammans identifierar gemensamt prioriterade forskningsområden och forskningsprojekt och samverkar i hela genomförandeprocessen.

Eftersom K2 strävar efter att bli både ett nationellt och internationellt föredöme bedriver K2 sin verksamhet med engelska som arbetsspråk. K2 har delat in verksamheten i fem forskningsområden:

1. Kollektivtrafikens finansiering och styrning
2. Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutvecklingen – maximera, analysera och bedöma kollektivtrafikens effekter
3. Samverkansprocesser för bättre kollektivtrafik (inklusive kollektivtrafikanpassad bebyggelseplanering)
4. Den informerade kollektivtrafikresenärens bruk av integrerade mobilitetslösningar
5. Resenärers attityd och beteende

K2 ska också erbjuda grundutbildning och forskarutbildning, vidareutbildning för praktiker i branschen, sammanhållna forskningsprogram, industridoktorander för företag i branschen samt kommunicera och informera om forskning.

Kostnader förknippade med trafikförvaltningens engagemang de första sju åren fastställdes i trafiknämnden i september 2012 (TN 1109-190). Trafikförvaltningen avsätter egen tid i samverkan med K2 samt ingår i styrelsen för K2.

Innan beslut om fortsättning för K2 efter de två första åren 2013-2014 har de statliga finansiärerna låtit genomföra en utvärdering av K2:s etableringsfas 20 månader efter start (se bilagd utvärderingsrapport Evaluation of the Preparation phase 2013-2014, The K2 National Knowledge Centre for Public Transport).

Utvärderingen genomfördes under september 2014 av ett utvärderingsteam bestående av två vetenskapliga experter och en generell utvärderare. Utvärderingsteamet har haft möten med K2:s ledningsgrupp, K2:s styrelse, representanter för värdinstitutioner, regionala representanter och doktorander. De statliga finansiärerna Vinnova, Trafikverket och Formas deltog på alla möten inom utvärderingen.

Utvärderingsteamet anser att inledningsfasen av K2 varit mycket framgångsrik och lyckad. De är imponerade av hur K2:s ledning och styrelse har kunnat bygga upp ett förtroende och utveckla relationer med kollektivtrafiksektorn. Processen

att identifiera områden för forskning som avtalats med de berörda parterna är lovvärd. De viktigaste överväganden för två år sedan inför etableringen av ett nationellt kollektivtrafikcentrum har uppfyllts på ett mycket tillfredsställande sätt.

Utvärderingen resulterar dels i rekommendationer till K2 dels i rekommendationer till Vinnova. För att K2 ska lyckas i nästa fas, etapp 2 åren 2015-2019, har utvärderingsteamet lämnat elva rekommendationer. Rekommendationerna avser styrelsens sammansättning, vetenskaplig kompetens i ledningsgruppen, lokalisering som möjliggör expansion, forskningsgrupp för att bli attraktiv både nationellt och internationellt, handlingsplan för att synliggöra K2:s specialkompetens, rekrytering av doktorer och post docs, en International Advisory Board som speglar K2:s fem forskningsområden, utveckla forskningssamarbete med internationella forskargrupper, examensarbeten inom projekt i K2, aktivitetsplaner för 2015 och för de kommande fem åren, samt en budget som söker ytterligare finansiering.

Utvärderingsteamet har lämnat fyra rekommendationerna till Vinnova. De avser att övervaka K2:s mer detaljerade planer för etapp 2, att överväga en gradvis ökning av grundfinansiering under ett par år från nuvarande till full nivå, att begära ett mer detaljerat program för nästa etapp inklusive milstolpar för att göra det möjligt att övervaka och utvärdera K2 framsteg samt att för framtida forskningscentra definiera vilken typ av planer som förväntas till etapp 2.

Överväganden
Trafikförvaltningen har varit partner i K2 sedan starten 2013 och var en av flera aktiva initiativtagare under åren 2011-2012 då förberedelser pågick, med Vinnova som samordnande, inför beslut om ett nationellt utvecklingscentrum för kollektivtrafik. Det är naturligt att trafikförvaltningen fortsätter samarbetet. Samarbetet är förenligt med Inriktning för trafikförvaltningens strategiska samarbeten (beslutad av förvaltningschefen 2013-05-06).

Enligt trafikförvaltningen är det bra att ett nationellt forskningscentra för kollektivtrafikfrågor i storstadsområden nu finns etablerat. Genom styrelseplats, deltagande i workshop och seminarier samt medverkan vid rundabordssamtal inom K2:s verksamhet kan trafikförvaltningen påverka forskningsagendan inom K2 i syfte att få god effekt av forskningen så att dess resultat kommer Stockholms kollektivtrafikverksamhet till godo.

Eftersom utvärderingen visar att inledningsfasen av K2 varit mycket framgångsrik och lyckad bedömer trafikförvaltningen att ett fortsatt engagemang i K2 skapar nytta för kollektivtrafikens utveckling och trafikförvaltningens verksamhet.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Medfinansieringen för åren 2015-2019 innebär för trafikförvaltningens del en kostnad om 3 miljoner koronor/år, totalt 15 miljoner kronor för femårsperioden. Dessa belopp behöver inkluderas i trafikförvaltningens budget.

Sociala konsekvenser
Beslutet om att medfinansiera K2 bedöms inte medföra några sociala konsekvenser.

Konsekvenser för miljön
I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

För mer information om K2, se hemsidan www.k2centrum.se

Evaluation of the Preparation phase 2013-2014

The K2 National Knowledge Centre for Public Transport

At
Medicon Village, Lund, Sweden

A National Centre for Research and Innovation with funding from VINNOVA, FORMAS, The Swedish Transport Administration and Regional Authorities in Region Skåne, Stockholm County Council and Region Västra Götaland

Contents

Introduction 2
Participants 2
Guidelines for the evaluation 2
Scientific Evaluation 2
The research area / vision and mission 2
Strategy and goals 3
Research Program 3
Priority areas 4
Living Lab 4
Competence profile 5
Research independence 5
Organization and Management of the Centre 6
The Board 6
Organisational Independence 6
The management of the centre 6
The Physical Hub of K2 7
Centre Partners and National Cooperation 7
Competence 8
Education 8
PhD and Post Docs 8
Communication and Internet portal 9
International Cooperation and International Advisory Board (IAB) 9
International partners 9
The International Advisory Board (IAB) 9
Planning for the next phase of the centre (E2) 9
Setting priorities 9
Financial matters 10
Recommendations to the centre 10
Recommendations for VINNOVA 11

Introduction

Participants

This first evaluation of K2 concerns the preparatory phase 2013-2014 and took place 20 months after the start. The 10. September 2014 the Management team, Members of the Board, Host institutions representatives, Regional representatives and PhD students had meetings with the evaluation team at Ideon Science Park. The national funding agencies; VINNOVA, FORMAS and the Swedish Transport Administration took part at all sessions. The scientific experts of the evaluation team, Marika Kolbenstvedt and Bård Norheim, addressed matters concerning research strategy and programme, dissemination, partners, projects and progress. The generalist evaluator, Dag Kavlie (Chair) addressed matters such as organization and management, finance, interaction with the Centre partners and educational activities. We thank all members of the Centre, VINNOVA, FORMAS and the Swedish Transport Administration for their efforts in providing background material, information and efficient facilities for the evaluation.

Guidelines for the evaluation

The funding agencies had defined four objectives for the first evaluation of K2:

1. Evaluate progress in scientific work as well as in usefulness for the public transport industry, though taken into account the short period since K2 started,
2. Evaluate to what extent K2 at this point has established a ground for and has the potential to develop a successful centre in a longer perspective.
3. Deliver proposals on how the centre should work to be successful.
4. Comment the national state funders evaluation scheme, both written material as well as the facilities at hand for the implementation of the evaluation.

Two sets of evaluation criteria were defined; one scientific and one for general aspects related to the organization and economy. They will be commented in the following chapters, followed by proposals to K2 and to the funders.

Concerning the 4th point the evaluators found the whole scheme to form a good basis for giving relevant feedback to the centre and its funders. The comprehensive written material distributed was very valuable. However, the evaluation sessions definitely showed the value of discussing the development of K2 face to face with the different actors related to the centre.

Scientific Evaluation

The research area / vision and mission

K2 has presented their vision to the public transport industry, local authorities and other researchers on several arrangements and on their webpage. It is stated as follows:
"In 2030, Sweden is a European role model for public transport as a means for creating sustainable and attractive metropolitan areas. By that date, public transport will be the central mobility system in the country's largest cities, providing resource–efficient accessibility to everyday destinations and contributing to liveable metropolitan areas. "

The vision and mission of K2 are based on an evident need for changing a situation with a fragmented knowledge base for the public transport industry and policymaking. This is well illustrated by the generic long term goal of K2, being:
"To provide high quality and accessible knowledge, training and new research that helps public transport to make a significantly greater contribution to the sustainable development of Swedish metropolitan areas than has hitherto been the case."

Strategy and goals

K2 describe their over–arching objectives or methods to achieve the goal like this:

1. *"Become an established and trusted actor within public transport research in Sweden and abroad. K2 will be the centre to turn to and engage with for researchers, students, public and private actors who want to learn more about public transport and/or take part in the knowledge building process.*
2. *Build trans–disciplinary knowledge of high scientific quality through close collaboration with industry.*
3. *Contribute substantially to the development of public transport in line with long term goals, such as the public transport industry's goal to double public transport'smodal share."*

Our general impression is that K2 has succeeded well with their collaborative goal, i.e. in building contacts and establishing a fruitful network with the industry and with other research partners in Sweden. K2 has also carried through an extensive process of defining their future research program together with the industry (see below).

In the preparation phase it was not expected that K2 should conduct or deliver high quality research for practical use or international academic branding. What was expected, however, was a more detailed strategy and plans for development over the next years with measurable goals and criteria for success. This is not visible in the current documents and should be included in a working plan for the next years.

Research Program

The first two years K2 has focussed on networking between different research institutions and between industry and researchers to investigate the main challenges and research areas for the public transport sector in the future. "Industry" is here defined as a broad range of both public and private sector actors whose work is related to public transport.

K2 has arranged several seminars and workshops to achieve a common set of research areas. The evaluation team appreciate this effort which is in line with the comments to and evaluation of K2s original proposal. We are confident that this work in itself will create new arenas for research in the three urban areas (Malmö in Region Skåne, Stockholm and Göteborg in the Region Västra Götaland) connected to K2 and reduce barriers between the different stakeholders and research institutions.

This creative process has ended up in a priority list of five research areas, encompassing 19 themes, to be focused in K2:

1. Public transport financing and management
2. Public transport's contribution to a wider societal development – how to maximise, analyse and evaluate this

3. Collaborative working for improved public transport, including spatial planning that supports public transport
4. Thee informed public transport customer's use of integrated mobility solutions from informed public transport organisations
5. Travellers' attitude and behaviour.

Priority areas

The evaluation team is confident with the selection process and the list of areas. Nevertheless, in the working plan for the next years the intention behind the priority list should be clarified and more evidence be given to what extent this research will bring public transport forward. Visualising the "research gaps" planned to be reduced, the most important challenges that should be investigated in the three urban areas and on which themes K2 can make unique contributions, will help to make the necessary priorities.

The financial budget for K2 is substantial, but insufficient to cover all research themes listed, with the ambition to be world leading in the field. If 50 % of the K2 budget is dedicated to research, a rough budget will indicate around 3-4 mill kroner each year per theme over five years. This is probably a small amount related to the ambition of being world leading. The project and action plans for K2 must be linked to certain priority areas and the research ambitions should be more visible in the forthcoming proposal for the next phase of work.

The evaluation team will not propose any priority, but we strongly urge the centre to create a visible plan with concrete targets for the next five years of work. An example of such an ambition for K2 could be *"to improve the implementation of public transport in existing and new type of transport models".* The project of KTH to investigate *"crowding in public transport"* is an example of a project that could be linked to the mentioned research ambition for K2.

Living Lab

The priority list of research areas for K2 is developed in close contact with the industry and research organisations in the three main urban areas in Sweden. We feel confident that the list have a strong link to the most urgent problems and challenges for public transport in these areas, but the internal evaluation report and the work plan there suggested are not clear or specific on these points.

From an international point of view, the added value of the research in K2 would be increased if the priority of research areas were linked to new and interesting developments for public transport in the three urban areas,. The development of congestion charging in Stockholm and Göteborg, de-regulation of local public transport in Sweden and the "twin-cities" of Malmö and Köpenhavn are all "living labs" of great interest for international research.

The potential for K2 to be a leading public transport research centre in the world lies primarily in the ongoing "experiments" to investigate connected to their research areas. These areas could also attract foreign researchers and professors to the centre. We expect that these issues has been a vital part of the priority of the five research areas, but it must be more visible in a work plan, both for the priority of research topics and the possibility to attract foreign researchers to the centre with close access to data from the "living labs".

Competence profile

To build a strong competence centre it is necessary to clarify the competence assets in other research institutions, nationally and internationally. The public transport research competence is divided between several research institutions and one of the objectives of K2 is to bridge the gaps between these institutions.

The first two years has been a good starting point for this work. It is however, not clear for the panel how K2 would build up complementary or competitive competence to the other research institutions or centres in Sweden – and internationally. K2 has not yet, due to the open and time-consuming process of defining research areas, defined their own crucial competence in relation to other research institutions.

The strategic plan with prioritised research areas and themes and plans for recruitment of researchers to the centre should define where K2 should be complementary to other research institutions and centres, and where a close cooperation to the other centres with specific supplementary competence is needed. We are confident that this is taken care of, based on the first two years of work, but this is not clearly visible in the internal evaluation report and preliminary work plan.

Research independence

The vision and idea for K2 is to develop the research in close cooperation with the industry. Co-production formulated as: *"Continuous interaction between research and practice ensures a relevant research agenda and creates the conditions for effective dissemination and practical application of research results."* is given a prominent place. This is a more clearly defined applied vision than other competence centre's in the transport sector.

At the same time K2 endeavours to produce research results of world class quality that are publishable in prestigious scientific journals. Even if the later focus is of utmost importance for the first one, this double vision gives a challenging situation concerning the balancing between research and practical application in all parts of the research process. It will influence decisions on the use of resources, defining the research agenda, carrying through the projects, making priorities between different dissemination channels and finally yet importantly handling independency and conflicts related to results.

Public transport research include topics with a high degree of conflict, between stakeholders, different political interests and organisations. We expect, and hope, that K2 will conduct research within the next five years that are totally independent from the stakeholders in the board and that the organisation is prepared for the possible conflicts that can be the outcome of specific projects. This is not only a question of quality control and independence for a new report, but even more for the possibility to get new funding for controversial research. It is not clear to the panel how K2 will secure this independency.

Organization and Management of the Centre

The Board

The Board has eight members. The three regions behind the centre: Skåne, Stockholm and Västra Götaland have one each, one comes from National Transports Administration (Trafikverket), one is from the public transport industry, the chair is director of City planning in Stockholm and one is from a research institute in Norway. The three host institutions have only one member together in the Board. This is quite unusual. Even if the three representatives from the host research institutions, The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), Malmö University (MU) and Lund University (LU/LTH), claimed that the present composition of the Board works well, the evaluation team feels that the balance between users and research representatives is not ideal. K2 has stated that it is a goal to become a national centre of excellence in public transport research and innovation, as well an internationally recognized research centre. The users may be to dominating in the Board when only two of the eight board members have a research background. Our impression is that K2 has a solid backing from the research host institutions and the public transport sector/industry, but in Phase 2 (E2) of the centre research should play a more important role than during the first two years.

Organisational Independence

The independence of the centre has been an issue in the past. With a location of the centre in Medicon Village it has its own identity and a location separate from its three host institutions.

The board has a majority of its members representing the public and private users in the sector. The Board members all have leading positions within their organisations. The Board has made decisions in matters that are important for the development of the centre. The representatives from the public transport sector expressed their satisfaction with the centre, in particular with the process for selecting the five main research areas.

The host institutions employ K2 staff members. Since the centre is not a legal entity and is not supposed to be supported permanently, this is considered by the panel to be a wise decision. One should also keep in mind that K2 must not become so independent that the host institutions do not feel they have a strong commitment to give their support, by providing high-competent staff to K2 and providing different kinds of in-kind contributions. A competence centre like K2 needs a strong support from the research institutions behind it.

On this basis we consider the question of independence to be quite satisfactory answered.

The management of the centre

The management group consists of the Director, and five persons responsible for the following areas: Administration, Communication, R&D, Collaboration and Education. This management group may have been quite appropriate during the first two years where the tasks connected to the establishment of the centre and building relations with user and scientific partners have been dominating. This is line with K2 Cooperative vision.

For the next phase (E2) research and innovation will play a much more important role. We will advise the centre to consider if the composition of the management team should reflect this

change. It is unusual to have all administrative functions represented in the management group when the main focus is R&D activities. At present the leaders of the five prioritised research areas are not members of the management group. They are not even visible in the organogram. It was explained that the R&D manager has a special responsibility to communicate with them.

The management group should have senior scientists as members that can support the director in the evaluation of project proposals and in the running of research projects. The panel recognise the importance of having a representative from each of the three host institutions in the management group. It was explained the even if it is not visible by the tasks given to each of the members of the present management group, there are senior scientists in the group. The panel still suggests that the persons in charge of the three areas: Communication, collaboration, and education might report to the administrative leader who is a deputy leader of the centre.

The present Director, Christina Scholten who has been in charge of communication, stepped in when the former Director Tom Rye, wanted to concentrate on R&D aspects of the centre. The centre is now in the process of hiring a new director. The competence profile for the director was presented to the panel. It is in line with the competence we believe is relevant for a director of this type of centre. With a director who is not the leading scientist, it becomes even more important that he/she has solid scientific backing. The Director is of vital importance for a centre like K2. We will recommend giving the hiring process high priority.

To support the administration, a web–based administrative system has been implemented. The system supports financial accounting, all project processes and serves as a database for documentation of K2 activities. All project managers report to the web–based administrative system from which quartile financial reports are produced. This is considered a good solution for economic follow up of activities.

The Physical Hub of K2

The Panel visited the physical location. At the present stage of development, the office space may be satisfactory, but in phase 2 (E2) it will certainly not be sufficient. To create a centre it is important that there is a critical mass of researchers working in the physical premises of the centre. The number of PhDs and Postdocs will be increased in E2, international guest researchers should be invited to work here and senior researchers, in particular those from VTI, will also have their work place in the centre.

It is not feasible that all activity of K2 take place in the centre. Industrial partners are located other places, and also a number of part time researchers are working at the three host institutions VTI, LU/LTH and MAH. There should be sufficient space for personnel in these categories to work for shorter or longer periods in the centre. To create a critical mass is however considered important. We recommend that researchers financed by the centre should be expected to spend significant part of their time in the hub of the centre.

The present location will certainly become too small when research activity expands. The centre is aware of this problem, and they are working to find a solution. This must be given high priority.

Centre Partners and National Cooperation

In the call for the centre it was spelled out that other prospective partners like public transport operators, industrial companies etc should be invited to join the centre. At present K2 has no plans for adding industrial partners to the consortium of the centre. Co-production has however a prominent place in the working agenda of K2. Transport operators will join as partners on specific projects even if they are not partners in the K2 consortium. In phase 2 (E2) we will

recommend that the question of inviting public transport operators to join as consortium partners should be considered.

From the beginning, it has been an expectation and an ambition to create a National centre for a knowledge-based public transport system. The centre has approached research groups in Västra Götaland and Stockholm. A decision has been made to develop joint project proposals with Stockholm. Discussion is going on with respect to create a node in Västra Götaland.

The panel welcomes these initiatives. It is of particular importance to establish cooperation with researchers and research groups with competence that is complementary to K2s own staff. It must not be a goal to build up a competence by the three host institutions in areas where other national research groups already are strong. This point underlines the importance of defining high priority areas and competence profiles for K2 and the borders to other institutions, see the section on Research Program above.

Competence

Education

Education is an important aspect of K2. During the start–up phase K2 has worked on the following tasks:

1. Identify the existing education and training offer in public transport in Sweden.
2. Identify educational needs in the industry enabling the development of a K2 policy on education.
3. Initiate and participate in educational activities.

The demand from people in the industry in need of vocational and further education will also be dealt with in the further work related to education. We consider the attention given to education on all levels to be commended.

What has not been included in the self evaluation report is to take advantage of the potential for inviting master students to do their master thesis within projects in K2. We consider it important in the next phase to supply the users/the sector with master candidates who have a competence within the prioritised areas. The master students in their thesis work can give a valuable contribution to the projects in which they are involved. This also may create a basis for later recruiting PhD students.

PhD and Post Docs

The centre has recruited four PhD students so far. The panel met with the PhD-students. They gave a very favourable impression. Each of the PhD students has a "home" department, at one of the partner research organisations that are part of K2. They spend part of their time at this "home" department and a regular period each week at the K2 office. We see this as a very good approach.

In cooperation with research institutions in Sweden they plan to develop post–graduate courses and investigate options for developing and starting a PhD programme with focus on public transport. What so far is missing is a more specific strategy and concrete goals for further recruitment of PhDs and Post Docs connected to prioritised themes. Post Docs will represent a valuable increase of seniors at the centre and may also be useful in networking with foreign research groups.

Communication and Internet portal

K2 has at present its own home page where important information about the centre can be found. K2 has an ambition to become a national information hub and area for collaboration and knowledge exchange. An internet portal is planned to cover the needs of different stakeholders. The database KOLL from VTI will be integrated into the K2 portal. Information and communication on research projects, reports, development projects, seminars, conferences, education and training, etc. will be hosted, in an open source to everyone interested in public transport related issues. We see this as an important contribution to support transfer of results to users.

International Cooperation and International Advisory Board (IAB)

International partners

As for many other centres, the senior researchers in K2 have an international network of their own. What is still missing is a strategy for the centre to establish formal cooperation with selected research groups in the field of public transport. This would create opportunities for exchange of researchers and for PhD students to spend time abroad.

They have reported contact with research groups in Korea, but higher priority should be given to identify and establish formal cooperation with leading research groups in Europe. This can also create a basis for winning contracts for EU research projects, now especially Horizon 2020.

The International Advisory Board (IAB)

The centre is going to make use of an International Advisory Board (IAB). At present IAB is only partly established. Three members have accepted to join, two are from the United States (MIT). To complete the exercise of finding the remaining members is considered utmost important.

The composition of IAB should mirror the five prioritised research areas. It should include members from strong European groups. In may be useful to select the members of IAB from the institutions one desire to develop a more extensive cooperation with.

Planning for the next phase of the centre (E2)

Setting priorities

The centre has described how they have involved user groups in the extensive process of selecting the five main areas of research. This is commendable. The five areas are, however, quite wide and there is an urgent need to take the next steps. What is still missing is to decide on priorities within each of the five areas based on to what crucial challenges in the sector they should contribute, selecting projects to be started in E2 and describe the projects in much more detail.

A question in this connection is also how K2 will make use of the IAB to get an evaluation of their plans seen from the international perspective. We consider it to be valuable to involve the IAB in this process to see the research agenda in an international perspective.

A challenge for K2 is that, if successful to go on to E2, they should be prepared for a heavy increase in activities in 2015. This requires:

- Plans and budget for the whole duration of E2

- An action plan for 2015 including a detailed description of projects ready to start early 2015.

At present this is not the situation. What has been outlined in the K2 self evaluation report is on a very general level with lack of details. Hard work in the remaining part of 2014 is needed to put this in place.

Financial matters

The funding for the first two years is on a level that has not allowed the centre to finance much research. The financial reports and budget for 2013 and 2014 respectively show that the extensive process together with the public transport industry of identifying the most important research areas have consumed most of the funds. Still they have been able to attract some additional funding for some research projects.

A jump in core funding from five mill kroner in 2014 to 27 mill kroner for each year 2015-2019 may not be recommendable to do in one-step. A more gradual increase is advisable, based on a solid budget proposal.

There are at present not any complete financial plans for the next five years. Already in 2014, it is considered important to present ambitions for the funding and activities for the next phase. The budget should include external funding in addition to the core funding. Even if K2 is not directly comparable to the industrial competence centres of VINNOVA, additional funding of several million kroner per year should be attainable. This should also include international project funding. In particular, we would like to see a strategy for winning EU projects.

Recommendations to the centre

It is the opinion of the panel that the start-up phase of K2 has been very successfully managed. We are impressed by the way the Centre management and Board have been able to build trust and develop relationship with the public transport sector. The process to identify areas for research that are agreed upon by the parties involved is commendable. The key considerations spelled out by the panel that selected K2 two years ago have been met in a very satisfactory way.

To be successful when going into the next phase (E2) the panel recommends that:

1. The composition of the Board with respect to representation of host institutions in the Board is considered.
2. The tasks of the members of the Management group should be reconsidered to make it visible that a major responsibility in the next phase is to support the centre leader in R&D management.
3. Steps are taken to find a new office for K2 within Medicon Village that can give room for expansion in E2.
4. The centre develops plans for how to build a group of researchers in the physical centre of K2 that makes the centre attractive both nationally and internationally.
5. An action plan for the national research cooperation that complements the competence of K2 host organisations in the five prioritised research areas and makes K2s special competence visible is made.
6. A more detailed strategy for further recruitment of PhDs and Post docs is develop.
7. The task to establish an International Advisory Board mirroring the five research areas is given high priority.
8. A strategy to establish formal research cooperation with strong international research groups, especially in Europe, is developed.

9. Master students are invited to do their thesis work within projects in the centre.
10. Activity plans for 2015 and for the next five years, including detailed description of prioritised projects is made.
11. A budget for the next five years is developed including ambitions to attract further funding

Recommendations for VINNOVA

The panel recommends that:

1. The evaluation report should be reviewed by VINNOVA with special emphasis on monitoring the work to prepare more detailed plans for phase 2 (E2).
2. A gradual increase in core funding over a couple of years from the present to full level is recommended.
3. A more detailed program for the next phase including milestones should be asked for, to make it possible to monitor and evaluate the K2 progress.
4. For future centres it might be wise to define what type of plans that are expected as a basis for the phase 2.

Oslo 23. September 2014

Marika Kolbenstvedt **Dag Kavlie** **Bård Norheim**