



LUNDS UNIVERSITET  
Campus Helsingborg

# Lever de som de lär?

– en studie om högre lärosätens miljöarbete med fokus på resmönster

Kristina Lind

Maja Nilsson



## Förord

Uppsatsarbetet har präglats av höga berg och djupa dalar och känslor mellan hopp och förtvivlan. Vi har därför flera personer att tacka för det resultat som nu ligger i Era händer. Först och främst vill vi rikta ett stort tack till vår handledare Jan-Henrik Nilsson för att han stöttat oss och trott på vår idé samt kommit med kloka och inspirerande ord när vi varit nere i de djupaste dalarna. Uppsatsen hade heller inte varit möjlig utan de människor vi varit i kontakt med på de högre lärosätena.

Vi hoppas Ni finner uppsatsen lika spännande som vi och vi önskar Er en trevlig läsning!

Helsingborg, den 25 maj 2014

---

Kristina Lind

---

Maja Nilsson



## **Sammanfattning**

**Titel:** Lever de som de lär? – en studie om högre lärosätens miljöarbete med fokus på resmönster.

**Författare:** Kristina Lind och Maja Nilsson

**Universitet:** Lunds Universitet, Campus Helsingborg, Institutionen för Service Management

**Handledare:** Jan Henrik Nilsson

**Syfte:** Syftet med denna studie är att undersöka huruvida högre lärosätens miljöpolicy överensstämmer med det arbete de bedriver.

**Genomförande:** Uppsatsen är baserad på en dokumentstudie av lärosätenas miljö - och hållbarhetspolicy och resepolicy, semistrukturerade intervjuer samt granskning av offentlig statistik.

**Problem:** På grund av de klimatförändringar som idag råder engagerar sig många verksamheter i miljöfrågor och det har blivit av stor vikt att ta ansvar för en hållbar framtid, utöver att gå med ekonomisk vinst. Samtidigt som dessa miljöfrågor ständigt blir mer och mer aktuella ökar människors resande, både privat och i tjänst. Att vara mobil är en bidragande faktor till klimatförändringarna då resandet bidrar till de ökade utsläppen. Då kunskapsbaserade organisationer reser mycket är det därför av intresse att undersöka hur väl dessa verksamheter tar ansvar gällande miljö. Inte enbart på grund av det stora antalet resor de genomför utan även då de har ansvar för att framtidens företagsledare, det vill säga studenterna, får kunskap om vikten av miljö- och hållbarhetsarbete.

**Slutsats:** Studien visar att lärosätena arbetar med miljö- och hållbarhet på olika sätt. Genom undersökningen framkommer även att det skiljer sig åt huruvida de lever som de lär eller ej, samt att det för ett av undersökningsobjekten kan talas om att den bedrivs i termer av Greenwashing. Det påvisas även att det är komplext att undersöka offentliga myndigheter trots att de ska vara just det, offentliga.

**Nyckelord:** Hållbarhet, Miljö, Högre lärosäten, Corporate Social Responsibility, Greenwashing.

# Innehållsförteckning

1 Inledning.....	1
1.1 Problembakgrund.....	1
1.2 Problemformulering.....	3
1.2.1 Att leva som man lär .....	3
1.3 Syfte och frågeställningar .....	4
1.4 Disposition.....	5
2 Forskningsprocess .....	6
2.1 Val av undersökningsobjekt och metod.....	6
2.2 Tillgång till material och intervjupersoner .....	6
2.2.1 Uppsökandet av policydokument.....	7
2.2.2 Tillgång till intervjupersoner .....	7
2.2.3 Insamling av statistik .....	8
2.3 Genomförande av metod .....	9
2.3.1 Dokumentanalys .....	9
2.3.2 Intervjuer.....	9
2.3.3 Statistiskt material.....	10
2.4 Reflektion av forskningsprocessen.....	10
3 Teoretiskt ramverk .....	11
3.2 Vad är CSR?.....	11
3.2.1 Bakgrunden till företags ökade samhällsansvar.....	11
3.2.2 Dimensioner av CSR.....	12
3.3 Varför och hur CSR används i praktiken.....	13
3.3.1 Varför CSR?.....	13
3.3.2 Styrning av CSR och hållbarhet, i praktiken.....	14
3.3.3 Att leda en verksamhet mot hållbarhet .....	15
3.4 Miljöansvar.....	16
3.5 Kommunikationen av ansvar .....	17
3.6 Summering av den teoretiska referensramen.....	19
4 Resultat.....	21
4.1 Hur ser högre lärosätens miljöpolicy ut? .....	21
4.1.1 Högskolan i Halmstad – väl uppdaterat och genomtänkt .....	21
4.1.2 Lunds universitet – utförlig men ogiltig .....	22

4.1.3. Malmö högskola – miljöhänsyn vid varje beslut .....	22
4.1.4 Summering av lärosätenas miljöpolicy .....	23
4.2 Hur arbetar de högre lärosätena med miljöarbete .....	23
4.2.1 Högskolan i Halmstads – Engagerat ledarskap .....	24
4.2.2 Lunds universitets – Hög arbetsbelastning och nedprioriteringar .....	25
4.2.3 Malmö Högskolas – Miljöarbete utan miljökoordinator .....	26
4.2.4 Summering av lärosätenas miljöarbete .....	27
4.3 Hur ser högre lärosätens anställdas resmönster ut? .....	28
4.3.1 Sammanställning av flygresestatistik för respektive lärosäte .....	28
4.3.2 Flygresornas effekter på miljön .....	29
4.3.3 Summering av lärosätens anställdas resmönster .....	31
5 Sammanfattande slutsatser och diskussion – lever högre lärosäten som de lär?.....	33
5.1 Miljöpolicy – en förtroendefråga.....	33
5.2 Under ytan .....	34
5.3 Förändrade resmönster sparar resurser .....	35
5.4 Så, lever lärosätena verkligen som de lär? .....	36
5.4.1 Högskolan i Halmstad.....	36
5.4.2 Lunds universitet.....	37
5.4.3 Malmö Högskola.....	37
6 Avslutande reflektion och framtida forskning.....	38
6.1 Framtida forskning .....	38
Referenslista .....	39
Bilaga 1 .....	47
Bilaga 2 .....	49
Bilaga 3 .....	52
Bilaga 4 .....	54

# 1 Inledning

## 1.1 Problembakgrund

“Climate change is arguably one of the most important issues facing the world today.” (Scott, Hall & Gössling, 2012; 1). Klimatförändringar och miljömedvetenhet diskuteras ständigt i dagens samhälle, vilket nog inte har undgått någon. Mycket forskning har gjorts inom området och i den senaste rapporten från Intergovernmental Panel of Climate Change (IPCC, 2014) lyfts miljö- och klimatförändringar fram. Förändringarna påverkar både kontinenter och hav och berör bland annat höjd vattennivå som en följd av smältande glaciärer, förändringar i det marina ekosystemet och extrema väderförändringar på grund av en global höjning av temperaturen. I och med dessa ständigt aktuella klimatförändringar ökar miljöengagemanget kraftigt och det kan ses att människor förhåller sig till det i sitt vardagsliv genom att de gör medvetna val gällande sin konsumtion (Callius, UÅ).

Parallellt med trenden om att vara miljömedveten har en annan trend växt fram - en ökad mobilitet. Burns & Novelli (2008), Gössling & Upham (2009) och Larsen, Urry & Axhausen (2007) lyfter alla fram att mobiliteten ökar både vad gäller privat- och affärsresande. Internationella turistankomster med alla sorters transportmedel har ökat drastiskt och turismen tros expandera även i framtiden. Exempelvis tros flygtrafiken ha ökat nästan dubbelt år 2027 jämfört med idag och denna ökning är en konsekvens av bland annat sociala, ekonomiska, teknologiska och kommersiella trender i samhället. (Gössling & Upham, 2009). Den ökade mobiliteten bidrar till ökade utsläpp vilka påverkar vårt klimat. Val av transportmedel är därför en viktig fråga i denna miljömedvetna värld då debatten om vad som faktiskt påverkar förändringarna i vårt klimat är hätsk. Gössling & Upham (2009) såväl som Burns & Novelli (2008), Larsen et al. (2007) och Scott et al. (2012) redogör för hur turism och resande är en betydande del i de tilltagande klimatförändringarna då det bidrar till mycket utsläpp, därför är relationen mellan resande och klimatförändringar komplex. Scott et al. (2012) lyfter fram hur olika transportmedel påverkar miljön och således vilka transportmedel som är mer miljövänliga än andra, och vice versa. Precis som Gössling & Upham (2009) menar de att flyget är det transportmedel som bidragit mest till de ökade utsläppen de senaste åren.

När det talas om turism och resande är det nog många som förknippar det med fritidsresandet, men även affärsresandet har ökat och för många människor har det blivit rutin att resa i



arbetet. Kesselring & Vogl (2010; 153-155) påpekar att det tidigare var ett privilegium att resa i arbetet men att det idag är mer trivialt och istället för många ses som en nödvändighet som tillhör det dagliga arbetet. Beaverstock, Derudder, Faulconbridge & Witlox (2010) och Gustafson (2012; 276) menar att den ökade affärsturismen bland annat beror på globalisering och nya trender som rör vikten av nätverk, outsourcing och att företag jobbar över gränser, vilket resulterar i en större interaktion med människor på andra platser. Salt (2010; 107-109) förklarar hur affärsturism ter sig olika i företag, vilket grundar sig i tidsfaktorn och vilken funktion resan har, och de identifierar även skillnader i resmönstren och hur ofta affärsresenärerna reser. Ytterligare en intressant aspekt att förhålla sig till är motivet, således vilka strategiska mål, som företaget har till resan (Jonas, 2009; Jones 2010). På grund av det ökade resandet och därmed det ökade bidraget till klimatförändringarna har det blivit extra viktigt för många företag att se över sina resvanor (Kesselring & Vogl, 2010), vilket har lett till att de anställda får tänka till vad gäller exempelvis val av transportmedel. Ett annat sätt att vara miljömedveten vid resande är genom att använda sig av det virtuella mötet istället för fysiskt resande. Lassen (2009) menar att det virtuella mötet har underlättat för företag och fördelarna handlar om tids- och kostnadsbesparingar, men även miljöaspekten. Trots dessa fördelar väljer många företag det fysiska mötet för sina medarbetare då det argumenteras för att nätverkandet har störst effekt och fungerar bäst vid ett möte face-to-face istället för virtuellt. (Lassen, 2009).

Miljöfrågor står högt på dagordningen hos många företag, dels för att minska sin miljöbelastning, men även för att leva upp till konsumenternas krav om miljömedvetenhet. Nära hälften av Sveriges befolkning är beredda att betala mer för produkter som är miljövänliga (Callius, UÅ). Många företag väljer därför att använda sitt miljöansvar som en del i sitt varumärkesbyggande, men även socialt och etiskt ansvar har blivit av stor vikt. Samhällsansvar och hållbarhetsfrågor är således något som ett växande antal företag säger sig syssla med (Strömdahl, 2008). Som en konsekvens av det växande samhälls- och hållbarhetsansvaret har därför begreppet Corporate Social Responsibility myntats (Carroll & Shabana, 2010), vilket fortsättningsvis kommer benämnas som CSR eller samhällsansvar.

## 1.2 Problemformulering

Då många konsumenter lägger stor vikt vid miljö- och samhällsansvar vid köpbeslut har det blivit allt mer vanligt att företag implementerar CSR-handlingar i sin företagsstrategi och därmed i många fall även gröna marknadsföringsstrategier.

“Seems like anything and everything has “gone green” these days. Airlines, car companies, retailers, restaurants — heck, even networks and stadiums. Thankfully, more often than not, that’s a good thing. It’s only bad if it’s Greenwashing — that’s bad for the environment, consumers, and, ultimately, for the very businesses doing the Greenwashing — whether they mean to or not.” (Greenwashingindex, 2014).

Debatter om huruvida företag implementerar sina CSR-handlingar eller enbart använder det i marknadsföringssyfte är aktuella och som en effekt av det har, som citatet ovan indikerar, begreppet Greenwashing uppkommit. Greenwashing syftar till att många företag utger sig för att vara miljövänliga men i själva verket inte lever som de lär (Greenwashingindex, 2014), utan endast använder sig av den växande miljö- och klimatmedvetenheten för ekonomisk vinst (Bazillier & Vauday, 2013; Callius, UÅ; Greenwashingindex, 2014; Patience, 2014; Polonsky, Lanreth Grau & Garma, 2010;). “The image of multinational companies working hard to make the World a better place is often just that - an image” (Aid, 2004). Greenwashing är således dåligt för kunden och verksamheten, men framförallt för miljön.

### 1.2.1 Att leva som man lär

Greenwashing har så vitt vi vet tidigare enbart undersökts på privata företag. Då Greenwashing har blivit förkommande bland verksamheter och har en negativ påverkan är det intressant att se om detta fenomen även implementeras inom offentliga organisationer då de utgör drygt en tredjedel av den totala sysselsättningen i Sverige (SCB, 2011). När det talas om miljö och hållbarhet är högskolan en offentlig myndighet som kan vara med och påverka den framtida hållbarheten, framför allt eftersom det är lagstadgat att “Högskolorna skall i sin verksamhet främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö, ekonomisk och social välfärd och rättvisa.” (Sveriges Riksdag, 2013). Studenterna är framtidens företagsledare och eftersom företag idag förväntas ha ett samhällsansvar på sina axlar är dessa ledare av stor vikt för framtiden och en hållbar utveckling. Då högskolan har ett ansvar att ge studenterna en förmåga att göra självständiga och kritiska bedömningar, en förmåga att självständigt urskilja,

formulera och lösa problem (Sveriges Riksdag 2013), har de det yttersta ansvaret för att skapa ledare som är medvetna om vikten av att hållbara företag och organisationer är ett stort steg i riktningen mot en mer hållbar och klimatsmart jord. Därför är det viktigt att studenterna på ett hållbart sätt lär sig att arbeta med frågor kring miljö- och samhällsansvar och det blir vitalt för högre lärosäten att vara trovärdiga kunskapsförmedlare. Ett steg i detta är att lärosätena själva är aktiva och trovärdiga i sitt hållbarhetsarbete. (Klotet, 2014).

Organisationer, och framförallt kunskapsbaserade organisationer, reser oerhört mycket eftersom de är beroende av socialt nätverkande (Lassen, 2009; 229). Högre lärosäten såsom högskolor och universitet är kunskapsbaserade och reser således mycket. I och med att resande och miljöfrågor idag har en stark koppling är det inte bara intressant att se till hur högre lärosäten arbetar med miljöfrågor utan även hur de gör det i relation till sitt resande.

I denna uppsats kompletterar vi den bristfälliga forskningen för offentliga myndigheter inom området för CSR då vi ser det som extra viktigt att se om högre lärosäten faktiskt lever som de lär, och inte bara utger sig för att arbeta på ett hållbart sätt. Studien ser därför till hur högre lärosätens förmedlade miljöarbete stämmer överens med hur högre lärosäten faktiskt handlar. Uppsatsens fokus ligger på högre lärosätens miljöansvar och flygmönster då affärsresande som nämnts har en stor inverkan på klimatförändringarna. För att kunna upptäcka likheter, men även skillnader, tillämpas studien på tre högre lärosäten av olika storlek. Dessa lärosäten är Högskolan i Halmstad, Lunds universitet och Malmö högskola.

### 1.3 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna studie är att undersöka huruvida högre lärosätens miljöpolicy överensstämmer med det arbete de bedriver.

För att genomföra undersökningen ställer vi oss följande frågor;

- Hur ser högre lärosätens miljöpolicy ut?
- Hur och varför arbetar högre lärosäten med miljö?
- Hur ser högre lärosätens anställdas resmönster ut?

## 1.4 Disposition

I det inledande kapitlet har bakgrunden till uppsatsen och problemformuleringen presenterats, samt syfte och frågeställningar. Det nästkommande kapitlet introducerar forskningsprocessen där det redogörs för valet av undersökningsobjekt och metod, tillgång till material och intervjupersoner, genomförandet av metoderna samt en reflektion över forskningsprocessen. I det efterföljande kapitlet presenteras den teoretiska referensram som står till grund för uppsatsen. Teorikapitlet är baserad på CSR och hållbarhet och tar upp olika aspekter av dessa utgångspunkter. I det fjärde kapitlet presenteras resultatet av det insamlade empiriska materialet. I den första delen av kapitlet presenteras respektive lärosätes miljöpolicy, följt av en redogörelse för hur och varför var lärosäte arbetar med miljö. Slutligen presenteras det statistiska material som undersökts. Uppsatsen avslutas med ett kapitel om sammanfattande slutsatser och diskussion för att återkoppla till syftet och frågeställningarna.

## 2 Forskningsprocess

*I följande kapitel redogörs det för det tillvägagångssätt som använts för att besvara uppsatsens frågeställningar. Först lyfts motiven till val av undersökningsobjekt och metod fram, innan svårigheterna med tillgång på material och intervjupersoner presenteras. I den tredje delen beskrivs genomförandet av forskningsprocessen där det i enskilda avsnitt redogörs för hur dokumentanalysen, intervjuerna och sammanställningen av det statistiska materialet genomförts. Den sista delen består av en reflektion över forskningsprocessen som helhet.*

### 2.1 Val av undersökningsobjekt och metod

Då studien är en kandidatuppsats innebär det en viss begränsning och det har därför satts ramar för arbetet och valda forskningsobjekt. Val av undersökningsobjekten föll efter ett bekvämlighetsurval på Högskolan i Halmstad, Lunds universitet och Malmö högskola då de ligger geografiskt närmast. Medvetenheten i valet av forskningsobjekten har lett till att bekvämlighetsurvalet är ett bra försök till att få bredd och ett varierat urval (jfr. Bryman, 2008). Då undersökningsobjekten är av olika storlek, där Lunds universitet representerar det största lärosätet och Högskolan i Halmstad det minsta, har det under undersökningens gång tagits hänsyn till antal anställda i relation till antal resor och koldioxidutsläpp.

För att kunna besvara uppsatsens tre frågeställningar föll metodvalen på en dokumentanalys av de högre lärosätenas miljö- och resepolicyer, semistrukturerade intervjuer av lärosätenas respektive ansvarig för miljöarbete samt en sammanställning av statistiskt material. Då syftet med uppsatsen är att undersöka huruvida högre lärosätens miljöpolicyer överensstämmer med det arbete de bedriver, har vi kompletterat dokumentanalyserna och de kvalitativa intervjuerna med konkret statistik. Fördelen med att kombinera ett kvantitativt angreppssätt med ett kvalitativt är att tilliten till analysresultaten blir starkare, eftersom ett kombinerat angreppssätt ger en mer nyanserad och helhetsinriktad bild av de fenomen som studeras och det då går att analysera utifrån flera olika synvinklar (Bryman, 2008; Denscombe, 2009).

### 2.2 Tillgång till material och intervjupersoner

Under forskningsprocessens gång uppstod ett flertal svårigheter rörande tillgång till material och personer trots att offentliga myndigheter enligt offentlighetsprincipen ska vara öppna och allmänheten således ska kunna ta del av offentliga handlingar (jfr. Sveriges Riksdag, 2013).

De svårigheter som uppstått har försvårat undersökningen och visar på flera intressanta aspekter som är relevanta för studiens resultat.

### 2.2.1 Uppsökandet av policydokument

I uppsatsens startskede eftersöktes dokument om de högre lärosätenas miljöarbete. Det som söktes var främst miljö- och resepolitics och det var i detta skede svårt att finna uppdaterade sådana på lärosätenas hemsidor. Högskolan i Halmstad hade dock en enkel hemsida att navigera på och därför hittades direkt det som söktes. På Lunds universitets hemsida var det däremot svårare att finna dokumenten. Efter genomsökning av hemsidan hittades de eftersökta dokumenten men miljöpolycyn var dock inte giltig sedan år 2011. Malmö högskolas dokument var lättillgängliga men miljöpolycyn var inte uppdaterad sedan år 2008.

### 2.2.2 Tillgång till intervjupersoner

Steg nummer två i insamlandet av empirin var att lokalisera respektive lärosätes ansvarig för miljöarbetet för att kunna genomföra intervjuer. Valet av intervjupersoner var relativt självklart då de valdes utifrån vem på varje lärosäte som huvudsakligen var ansvarig för hållbarhetsarbetet på lärosätet. På Högskolan i Halmstad lokaliserades en Miljösamordnare via deras personalregister, och likaså på Lunds universitet. På Malmö högskola var det svårare att finna vem som skulle kontaktas. För att få tag på den ansvarige återgicks det till miljöpolycyn där en kontaktperson lokaliserades. Vid kontakt med denne kom det fram att hon tidigare varit Malmö högskolas miljökoordinator men inte längre arbetade med dessa frågor och hon kunde inte svara på vem som tagit över tjänsten eller arbetsuppgifterna. Högskolans växel kontaktades då men samma person angavs och vi fick då informera växeln om att så inte längre var fallet. Personalen i växeln hade således inte blivit informerade om att den tidigare miljökoordinatören inte längre var det och vi kopplades därför till en personalansvarig som dock inte heller kunde besvara vem som idag hade hand om dessa frågor. Under ett telefonsamtal med Miljösamordnaren på Lunds universitet framkom att Malmö högskola inte längre har någon miljökoordinator när det förklarades för Lunds universitets respondent att vi även skulle undersöka andra lärosäten. Respondenten på Lunds universitet trodde att det istället var någon på fastighetsavdelningen som hade hand om hållbarhetsfrågor på Malmö högskola och genom denna avdelning fick vi tag på Fastighetschefen som visades tagit över delar av den tidigare miljökoordinatörens arbetsuppgifter. Det faktum att Malmö högskola inte har en miljökoordinator gör undersökningen av detta lärosäte än mer intressant eftersom det

betyder att det inte är någon som har huvudansvaret för högskolans hållbarhetsarbete gällande miljöfrågor.

### 2.2.3 Insamling av statistik

Det tredje steget vid insamling av empirin var att få tillgång till de dokument som behövdes för att kunna se hur det faktiskt ser ut i praktiken på var lärosäte, genom att undersöka resestatistik. Vi sökte därför efter rapporten ”Air – Environmental STS Standard” som vi tillhandahållits av Högskolan i Halmstad. För att få tag på rapporten från de övriga lärosätena vände vi oss, genom rekommendationer av lärosätenas resebyrå, till respektive lärosätes ansvariga upphandlare. Då kontakt upprätthölls med en upphandlare på Lunds universitet uppstod svårigheter med att få tillgång till dokumentet via henne då hon ville prata med sin chef innan hon kunde besluta att skicka dokumentet. Två veckor efter den första kontakten förklarade hon att hon inte hade det dokument som söktes men ett par minuter senare ringde hon tillbaka och meddelade att hon hade hittat det och skickade det vidare till oss. Efter kontakt med upphandlare på Malmö högskola skickade vi dokumentet som vi fått från Högskolan i Halmstad för att upphandlaren skulle veta vilket dokument som efterfrågades. Hon förklarade att det inte var hon som hade hand om dokumentet då hon menade att det var klassat som miljöstatistik och inte resestatistik, men förklarade att hon skulle lokalisera dokumentet för att sedan skicka det till oss. Hon meddelade att hon sökt efter miljökoordinatören för att få tillgång till dokumentet, men att hon då fått reda på att det inte längre fanns någon miljökoordinator. Än en gång visar det sig att kommunikationen angående borttagandet av tjänsten miljökoordinator inte nått ut i verksamheten, vilket därmed ställde till problem för oss som granskare. Upphandlaren beställde rapporten från resebyrån och en vecka innan färdigställning av uppsatsen gavs tillgång till dokumentet. I väntan på att få dokumentet från upphandlaren kontaktades Fastighetschefen för att ta reda på om hon hade dokumentet och kunde skicka det till oss. Hon förklarade då att hon använder dokumentet i sin rapportering till Naturvårdsverket, men responderade inte på frågan om det fanns möjlighet att skicka det. Sammanlagt tog det tre veckor från att det meddelats vilket dokument som eftersöktes till att upphandlaren skickade det. Det har således tagit lång tid att få tag på dokumentet både från Lunds universitet och Malmö högskola, vilket inte överensstämmer med lärosätenas riktlinjer om skyndsamt där det står att en begäran om utlämnandet ska hanteras skyndsamt (Lunds universitet, 2014<sup>a</sup>; Malmö högskola 2011).

## 2.3 Genomförande av metod

### 2.3.1 Dokumentanalys

För att besvara frågeställningen; *Hur ser högre lärosätens miljöpolicy ut?* genomfördes en dokumentanalys av de dokument som benämns av respektive universitet som miljö- eller hållbarhetspolicy samt resepolicy och som fanns tillgängliga på respektive lärosätes hemsida innan den 14 april 2014. Hänsyn har således inte tagits till om dokument laddats upp på hemsidorna efter detta datum. Då dokumenten som undersökts skapats utan forsknings syfte har de bidragit med validitet eftersom de inte har påverkats av oss som forskare (jfr. Bryman, 2008). Likheter och skillnader urskildes i dessa för att kunna ena eller ställa lärosätena mot varandra. Det har tagits i beaktning när policyerna är daterade för att se giltigheten i dem. Vad som även uppmärksammats är vad var policy lägger störst vikt vid samt om något specifikt poängteras. I resepolicyerna har det även tagits hänsyn till i vilken utsträckning det tas miljöhänsyn samt om virtuella resurser nämns och i så fall till vilken grad.

### 2.3.2 Intervjuer

En intervju på varje lärosäte har ägt rum för att kunna besvara frågeställningen; *Hur och varför arbetar de högre lärosätena med miljö.* På Lunds universitet intervjuades Miljösamordnaren den 14 april 2014 och på Högskolan i Halmstad intervjuades Miljösamordnaren den 22 april 2014. På Malmö högskola planerades en intervju med Fastighetschefen då de inte längre har en miljökoordinator, och vid ankomst till intervjun den 23 april 2014 meddelades det att även en av Malmö högskolas Utredare vid rektorns kansli skulle medverka. Miljösamordnarna är ansvariga för miljöarbetet på respektive lärosäte och Fastighetschefen ansvarar för delar av frågorna som tidigare ålagt miljökoordinatorm, medan Utredaren arbetar med sociala frågor. Intervjuerna var av semistrukturerad karaktär och därför användes en intervjuguide (se bilaga 1) som utgångspunkt. Genom att genomföra semistrukturerade intervjuer har det således tagits del av intervjupersonernas ståndpunkter (jfr. Denscombe, 2009). Intervjuerna varade i 45-60 minuter. Två av de tre intervjuerna spelades in, varefter de transkriberades. Vid den tredje fördes enbart anteckningar eftersom den ena respondenten, en representant från Malmö högskola, inte tillät att intervjun spelades in.



### 2.3.3 Statistiskt material

För att besvara uppsatsens tredje frågeställning; *Hur ser högre lärosätens anställdas resmönster ut?* har vi tagit del av statistiskt material i form av rapporten ”Air – Environmental STS Standard”. Att analysera offentlig statistik har till denna undersökning bidragit med konkret och trovärdig information då den är icke-reaktiv (Bryman, 2008). Statistiken har sammanställts för att kunna urskilja respektive lärosätes flygresor. Rapporten sammanställdes i fyra kategorier; antal resor i Sverige, antal resor i Norden, antal resor i Europa och antal resor i resten av världen. Utifrån dessa kategorier går det att utläsa vilka destinationer som det mest respektive minst frekvent restes till år 2013. Sammanställningarna banade väg för topplistor (se bilaga 2) för de tjugo mest förekommande resmålen för respektive lärosäte, både för det totala resandet på varje lärosäte men även inom varje kategori. För att kunna jämföra undersökningsobjekten gjordes beräkningar (se bilaga 3) i förhållande till varje lärosätes antal anställda samt det totala resandet för var lärosäte. Det undersöktes även hur många resor per anställd samt hur många kilo koldioxid var anställd på respektive lärosäte står ansvarig för. Beräkningarna användes även till att kalkylera koldioxidutsläpp på de vanligaste sträckorna och hur mycket koldioxid som hade kunna förhindrats att släppas ut om det mer miljövänliga transportmedlet tåg valts. Vid beräkning av koldioxidutsläpp för dessa sträckor används en shablonmall från Naturvårdsverket (bilaga 4).

## 2.4 Reflektion av forskningsprocessen

Utifrån den forskningsprocess som beskrivits går det att förstå att det är komplext att granska högre lärosäten trots att de är offentliga myndigheter och därmed har en skyldighet att skyndsamt dela med sig av sina handlingar. Som framgått har det varit svårt att få tillgång till de dokument och personer som behövts för undersökningen. Dokumenten vi använt oss av är som nämnts olika utformade och uppdaterade vilket leder till att vissa framstår som mer tillförlitliga än andra. Svårigheterna med att få tillgång till materialet har varit flest vid Malmö högskola. Granskningen som helhet ger oss som forskare en bild av hur bra arbetet fungerar på de olika verksamheterna. Det är dock viktigt att påpeka att granskningssvårigheterna inte nödvändigtvis säger något om hur de aktuella lärosätena faktiskt sköter sitt arbete med miljö och resor men det är ett faktum att det är komplicerat att få insyn i verksamheterna.

## 3 Teoretiskt ramverk

*I följande kapitel presenterar vi det teoretiska ramverk som ligger till grund för att kunna besvara uppsatsens frågeställningar i kommande analys och diskussion. Uppsatsens bidrag till forskningen grundas i det teoretiska ramverket för att komplettera avsaknaden av offentliga myndigheter inom CSR-forskningen. CSR och hållbarhet är ett omfattande fenomen (Frostensson, 2011) och denna uppsats kommer således inte beröra hela området. Kapitlet redogör för vad CSR är samt dess dimensioner. Miljöansvaret som en del av CSR och varför eller varför inte det bör implementeras tas upp, liksom hur det kan praktiseras i verksamheter. Kapitlet avslutas med en diskussion om fenomenet Greenwashing.*

### 3.2 Vad är CSR?

#### 3.2.1 Bakgrunden till företags ökade samhällsansvar

På 1990-talet startade en omfattande diskussion om var gränserna för företags samhällsansvar skulle dras samtidigt som företag utökade sitt ansvar genom att inte enbart ta hand om sina anställda, utan även om miljön och samhället runt omkring (Borglund et al., 2012; Grafström et al., 2008). Röster om huruvida företags samhällsansvar kunde vara kopplat till finansiell vinning började höras, varav två dominerande åsikter kunde urskiljas. Den ena var att samhällsansvar står i motsättning till vinst, det vill säga att ansvaret skulle vara ett hot mot den fria marknaden och att ett företags enda uppgift är att fokusera på lönsamhet och därigenom tillgodose aktieägarnas vinstintresse. Den andra åsikten menar att samhällsansvar är en förutsättning för vinst och lönsamhet. De menar att ansvarstagandet är en förutsättning för stärkt lönsamhet då intressenterna ställer krav på att verksamheter tar ansvar i samhället. Det betyder att verksameters samhällsansvar varierar över tid då de beror på normerna som finns i samhället. Av de två meningsskiljaktigheterna slog det senaste starkast i Sverige. (Borglund et al., 2012; Grafström et al., 2008).

Idag kan vi inte plocka upp en tidning, ett magasin eller se en nyhetssändning som inte tar upp diskussionen eller frågan om hur företag behandlar och tänker kring CSR och hållbarhet (Baron, Harjoto & Jo, 2011; Borglund, De Geer & Sweet 2012; Carroll & Shabana, 2010; Fukukawa, Balmer & Gray, 2007; Grafström, Göthberg & Windell, 2008). Verksameters samhällsansvar har inte bara väckt debatt runt om i samhället utan även i den akademiska världen och hos näringslivet då idén om att företag och organisationer även har ett socialt och samhällsligt ansvar utöver att gå med ekonomisk vinst har blivit alltmer aktuell (Borglund et

al., 2012; Carroll, 1998; Carroll & Shabana, 2010). Det har således under flera decennier funnits meningsskiljaktigheter om vilket ansvar och vilken roll företag egentligen har i samhället och föreställningarna om vad som är företags skyldigheter, rättigheter och ansvar har förändrats över tid (Carroll & Shabana, 2010; Galbreath, 2009; García de Leaniz, Pérez Ruiz & Rodrigues del Bosque, 2012; Grafström et al., 2008). En följd av de meningsskiljaktigheter som finns har givit CSR flera dimensioner vilket nästa avsnitt redogör för.

### 3.2.2 Dimensioner av CSR

Många forskare är överens om att företagets samhällsansvar kan sammanfattas i det engelska begreppet CSR (Borglund et al., 2012; Brejning, 2012; Carroll, 1998; Carroll & Shabana, 2010; Galbreath, 2009; García de Leaniz et al., 2012; Grafström et al., 2008; Windell, 2010). Begreppet CSR har blivit väletablerat både i Sverige och övriga världen och kan kopplas samman med andra liknande begrepp så som shareholder theory, corporate citizenship och business ethics (Brejning, 2012; Grafström et al., 2008). Grankvist (2009) menar dock att hållbarhet eller det engelska ordet sustainability är det begrepp som bäst beskriver och är mest likställt med CSR. För att försöka förtydliga definitionen av CSR kan därför den mest citerade definitionen av sustainability användas; "Sustainable development is development that meets the needs of present without compromising the ability of future generations to meet their own needs." (UN, 1987; 16). CSR och hållbarhet handlar således om att verksamheter integrerar samhällsansvar och hållbarhet i sin strategi för att ta hand om framtida generationer och ta samhället i stort i beaktning. Oavsett vilken etikett som sätts på frågor om verksameters samhällsansvar går det att förstå att det handlar om att definiera vilka förväntningar det övriga samhället har på företaget (Brejning, 2012; Carroll & Shabana, 2010; Galbreath, 2009; García de Leaniz et al., 2012; Grafström et al., 2008; Porter & Kramer, 2006).

Inom definitionerna av CSR och hållbarhet går det att urskilja ett flertal olika dimensioner som skiljer sig från varandra. En stor gemensam nämnare är dock att de flesta CSR-forskare delar upp CSR i tre ansvarstaganden; ekonomiskt, socialt och miljömässigt ansvar (Carroll, 1998; Carroll & Shabana, 2010; García de Leaniz et al., 2012; Grafström et al., 2008; Grankvist, 2009; Vanhamme & Grobbsen, 2008). Borglund et al. (2012) och Grankvist (2009) hävdar att också det etiska ansvarstagandet växt fram som en fjärde dimension. Det etiska ansvaret rör moraliska frågor, vilka handlar om de värderingar som verksamheten agerar efter. Andra forskare ser däremot det lagliga ansvarstagandet som en fjärde dimension av CSR-

begreppet, utöver de tre gemensamma nämnarna. Dessa forskare “considers the laws and regulations as the ‘codifies ethics’ of society. They represent ‘parial fulfillment of the social contract between business and society’” (Carroll & Shabana, 2010; 91). Det lagliga ansvarstagandet handlar således om att kunna anpassa sig efter de lagar och regler som gäller i den kontext företaget är verksam i (Carroll, 1998; Carroll & Shabana, 2010; Frostensson, 2011). Grafström et al. (2008) menar å andra sidan att samhällsansvaret är frivilligt och att ansvaret går ut på att respondera till samhällets normer och att dessa handlingar därför ligger utanför regelverket. Som framgår ovan finns inte en entydig definition av begreppet CSR och exempelvis Frostensson (2011) påpekar att det även varierar från verksamhet till verksamhet och att det beror på vilken kontext de är verksamma inom. Oavsett kontext finns det anledningar till varför företag bör implementera CSR- och hållbarhetsstrategier.

### **3.3 Varför och hur CSR används i praktiken**

#### **3.3.1 Varför CSR?**

Borglund et al. (2012; 274) menar att “företag som visar att de skapar värde för kunden och samhället uppmärksammas och synliggörs, vilket i sin tur skapar värde för företaget och dess ägare.” Även Carroll & Shabana (2010) presenterar argument för att företag bör arbeta med värdeskapande CSR-aktiviteter. Ett av de framförda argumenten för CSR-handlingar i företag är det faktum att både verksamheter och samhälle kan dra nytta av dessa aktiviteter. En annan fördel är att verksamheter med hjälp av CSR ofta kan få en säkrare framtid då det kan medföra långsiktiga relationer med intressenter och därmed en längre livstid för företaget (Carroll & Shabana 2010). Grafström et al. (2008) lyfter även de fram intressenterna som en viktig roll vad gäller verksamheters ansvarstagande då verksamheten tillsammans med intressenterna sätter ramar för hållbarhetsarbetet. En annan viktig fördel är det som Borglund et al. (2012; 152) beskriver som;

“Möjligheterna att arbeta proaktivt med hållbarhetsfrågor är oändliga för dagens företag och organisationer - bara man är medveten om samhällets problem och behov samt känner till hur verksamheten påverkar hållbarhetsfrågorna. De företag som till fullo integrerar och absorberar hållbarhetsprinciper i varje del av organisationen kan mycket väl vara de som tillhör framtidens ledande företag.”

Carroll & Shabana (2010; 89) benämner det samma som att “...proacting is better than reacting”. Det vill säga att det är mer effektivt för verksamheter att agera, främst i termer av

planering, innan ett problem dyker upp istället för att reagera när det redan kommit upp till ytan.

Det finns även argument som talar emot CSR-aktiviteter och det vanligast förekommande argumentet är de ekonomiska aspekterna, då skeptiker menar att ett företags enda uppgift är att maximera sin avkastning och att socialt ansvar och miljömässiga aspekter inte kan bygga värde för verksamheten. Dessa motståndare menar att sociala frågor inte är av vikt för företagare utan istället ska lösas av andra instanser i samhället. (Baron, 2007; Carroll & Shabana, 2010; Grankvist, 2009; Grafström et al., 2008). Dessa argument är dock till viss del föråldrade och moderna argument mot att implementera CSR-aktiviteter i företag är enligt Carroll & Shabana (2010) idag svåra att hitta. Det mesta talar således för att företag ska använda sig av CSR-aktiviteter. Nästa avsnitt behandlar således därför hur verksamheter kan implementera CSR och hur det faktiskt fungerar i praktiken.

### 3.3.2 Styrning av CSR och hållbarhet, i praktiken

“It is through strategic CSR that the company will make the most significant social impact and reap the greatest benefits” (Porter & Kramer, 2006; 7). Citatet beskriver vad verksamheter strävar efter med en strategi som inkluderar CSR-handlingar. En generell beskrivning av vad CSR- och hållbarhetsstrategier fokuserar på är hur verksamheter kan bibehålla och bygga uppskattning från intressenter i förhållande till samhällsliga förväntningar. Vägar för att kunna hantera strategier som implementerar CSR är dock enligt Borglund et al. (2012) och Galbreath (2009) fortfarande under utveckling då det ännu inte finns modeller eller gemensamma arbetssätt för sådan tillämpning. En annan anledning till svårigheterna att implementera CSR i företagsstrategier beror på att det inte alltid är helt enkelt att förstå vad CSR-strategier egentligen är och inkluderar. Det beror ofta på att strategin varierar från verksamhet till verksamhet eftersom det mest effektiva är att anpassa en strategi efter den kontext som organisationen är verksam i och vad företaget vill uppnå med sin verksamhet. Galbreath (2009) menar att för att en verksamhet ska bli så framgångsrik som möjligt vid implementering av CSR-strategier är det viktigt att kunna matcha interna resurser med de externa och ofta växlande förhållandena på ett sätt som förstärker verksamhetens konkurrenskraft. Om detta görs på rätt sätt kan det bidra till win-win situationer för både verksamheter, intressenter och samhället (Borglund et al., 2012; Carroll & Shabana, 2010; Porter & Kramer, 2006). Med det menas att företaget inte bara ska uppfylla sina intressenters krav att gå med ekonomisk vinst, leverera produkter av hög kvalitet och att följa lagen

(Galbreath, 2009), utan att en CSR-strategi även ska gå ut på att de strategiska besluten ska gynna båda sidor, både företaget och det omgivande samhället. Flera forskare hävdar att strategier ska uppmuntra till CSR-aktiviteter och därmed skapa 'Shared value' (Carroll & Shabana, 2010; Galbreath, 2009)

När det gäller att implementera CSR- och hållbarhetsstrategier i den överliggande företagsstrategin är det mest effektiva sättet att få sina intressenter att bli engagerade i verksamheten förutom i konsumtionssyfte, för att skapa långsiktiga kundrelationer, ett gott rykte, förtroende och tillit då det visat sig vara en av de största anledningarna till goda konkurrensfördelar. Flertal forskare menar att CSR- och hållbarhetsstrategier är en stor bidragande faktor till konkurrensfördelarna. (Borglund et al., 2012; Carroll & Shabana, 2010; Galbreath, 2009; Grafström et al., 2008; Vanhamme & Grobbsen, 2008). För att skapa ett samförstånd med sina intressenter menar Borglund et al. (2012) att det är viktigt att hela företaget genomsyras av ett hållbart förhållningssätt. Detta inkluderar bland annat motiverade medarbetare som kan hjälpa verksamheten att skapa ett gott rykte vilket Grankvist (2009) menar gynnar företaget i längden. Det är ofta en ledares ansvar att motivera sina medarbetare och därför tas ledarens roll i sammanhanget upp i nästa avsnitt.

### 3.3.3 Att leda en verksamhet mot hållbarhet

Att införa CSR-strategier är som förstått komplext och det finns inga generella riktlinjer att arbeta efter. Forskningen på ledarskap i relation till CSR och hållbarhet är bristfällig (Metcalf & Benn, 2013; Waldman, Siegel & Javidan, 2006), vilket även gör det svårt att få kunskap om hur CSR och hållbarhetsarbete kan implementeras i verksamheter. Metcalf & Benn (2013) menar att en anledning till komplexiteten i att undersöka ledarrollen i relation till CSR och hållbarhet beror på hållbarhetskomplexiteten i sig. Forskning som i nuläget finns inom området för ledarskap i relation till CSR och hållbarhet är tvetydig då olika ledarskapstyper tas upp som bäst lämpade. De finns dock en överensstämmelse om att den största utmaningen för ledaren är att påverka de anställda till att ändra sitt beteende och sin inställning gällande hållbarhet för att hela organisationen ska genomsyras av ett hållbart förhållningssätt. (Metcalf & Benn, 2013; Waldman et al., 2006). Ferdig (2010) menar att för att på bästa sätt implementera CSR- och hållbarhetsstrategier i en verksamhet bör ledaren kliva tillbaka ett steg och låta personalen på egen hand upptäcka vilka utmaningar som finns och själv komma fram till svar på hur dessa ska lösas samtidigt som ledaren endast agerar vägledare i sammanhanget. En allt för kontrollerande ledare vid dessa aktiviteter förhindrar att personalen

själva tar ansvar. Waldman et al. (2006) lyfter å andra sidan fram att en ledare ska ha stor delaktighet i arbetet och på ett engagerat och beslutsamt sätt leda verksamhetens hållbarhetsarbete. Denne ska även kunna visa hur aktiviteter kan göras på ett mer hållbart sätt och vara en problemlösare. Vidare menar Waldman et al. (2006) att det är verksamhetsledarens ansvar att formulera och kommunicera CSR-strategier. Metcalf & Benn (2013; 381) tydliggör istället de egenskaper som underlättar för att driva hållbarhetsarbete. De menar att ledaren behöver ha extraordinära förmågor att kunna förutse komplexitet, se genom komplexa problem, samt engagera grupper och organisatorisk förändring. Ledaren som arbetar för hållbarhet i en verksamhet ska kunna navigera resterande personal genom de komplexa problem som det kan innebära.

Hur CSR och hållbarhet kan användas och vändas till en verksamhets fördel i form av anpassade strategier, konkurrensfördelar, rykte och god tillit samt vilken roll ledaren kan ha vid implementeringen av CSR- och hållbarhetsarbete har ovan diskuterats. För att föra diskussionen vidare till uppsatsens huvudområde, följer nu ett avsnitt med fokus på miljödelen av CSR- och hållbarhetsarbete.

### **3.4 Miljöansvar**

I slutet på 1990-talet började företag se över sitt ansvar för miljö och människor, och mer aktivt redovisa sitt arbete inom dessa områden, vilket gjorde att fler verksamheter började arbeta med miljöledningssystem, miljörapportering och miljöredovisning för att på ett systematiskt sätt utreda det egna företags miljöpåverkan (Borglund et al., 2012). Många verksamheter som implementerade dessa metoder menade att investeringar i miljöförbättrande åtgärder inte bara kunde vara bra för miljön utan också kunde skapa konkurrensfördelar för de företag som då klassades som miljövänliga (Borglund et al., 2012). Det kan kopplas samman med det som Grankvist (2009; 41) pekar på; att det samtidigt uppkom flera produktmärkningar som visar på hur miljövänliga företagens produkter och tjänster är, som exempelvis 'Svanen'. På så sätt responderade och agerade företagen på samhällets förväntningar och försåg kunderna med mer miljövänliga produkter och tjänster. Vid konsumeringen av dessa produkter och tjänster kände kunden då att de gjort ett medvetet och mer miljövänligt val.

Grankvist (2009) menar att det idag ses som ett måste att ta och visa miljöhänsyn för vissa verksamheter för att stå sig konkurrenskraftiga. Borglund et al. (2012) hävdar att det under de senaste årtiondena har diskuterats mer intensivt om företags miljöpåverkan och i och med den ökade medvetenheten om hur mänskligheten påverkar miljön har också kritik mot företag växt fram. Kritik rör verksameters degradering av miljön, således att företagen inte prioriterar miljöarbete. Borglund et al. (2012) och Grankvist (2009) menar därför att det idag är få företag som förnekar vikten av att ägna sig åt hållbar affärsverksamhet. Motiven till varför är däremot varierande och på vilket sätt företag gör det skiljer sig åt. Grankvist (2009) menar att det egentligen inte spelar någon roll om företagen minskar sin negativa miljöpåverkan av ekonomiska eller miljömässiga skäl, utan hävdar att det viktigaste är att den minskas oavsett anledning. Ett annat motiv Grankvist (2009) poängterar är att verksamheter genom att spara på resurser även kan spara pengar, vilket därför ses som en bra och enkel anledning för verksamheter att arbeta mer hållbart, antingen genom att använda färre resurser eller använda de man har på ett klokare sätt.

Då det är viktigt för människor att tänka på hållbarhet och miljö har det visat sig viktigt även för verksamheter att förhålla sig till det. Det är därför viktigt för verksamheterna att se de samhällseliga normerna som strategiska frågor för att fullt ut kunna integrera verksameters samhällsansvar i strategin (Galbreath, 2009). García de Leaniz et al. (2012; 311) hävdar att: "Managers understand that companies have responsibilities towards society and the natural environment where they conduct their business." Hodge (2011) är med på samma spår och menar att ett växande antal företag har insett vikten av att inkludera CSR- och hållbarhetsfrågor i den överliggande strategin och enligt Borglund et al. (2012) finns det redan idag företag som vill minska sin miljöpåverkan och därför arbetar med detta på allvar.

Trots att många verksamheter använder sig av miljöförbättrade aktiviteter i sin strategi finns det många exempel på hur detta arbete inte presenteras på ett rättvist sätt i verksamhetens kommunikation, varken internt eller externt. Följande avsnitt tar upp hur verksamheter kommunicerar ansvar vilket vidare leder in på fenomenet Greenwashing.

### **3.5 Kommunikationen av ansvar**

Som nämndes i det inledande kapitlet har människor idag blivit mer och mer medvetna om hur viktigt ett hållbart leverne är och har därmed ändrat sitt beteende för att anpassa sig efter



rådande förhållanden (Greenwashingindex, 2014). Dessa beteendeändringar kretsar främst kring att konsumera produkter och tjänster som ger meningsfull information om hur de minskar alternativt är mindre skadliga för vår omgivning, både i sociala- och miljömässiga termer. Ju fler människor som ändrat sitt beteende för att värna om miljön och samhälle, desto fler företag strävar efter att vara goda medborgare och tar således både socialt- och miljömässigt ansvar och har börjat kommunicera hållbarhetsfrågor till sina kunder och intressenter. (Polonsky et al., 2010). På grund av det är det idag en självklarhet att också företag är, eller strävar efter att vara, goda medborgare och således tar både socialt och miljömässigt ansvar. En följd av det har blivit att företag i sin marknadsföring väljer att lyfta fram sitt hållbarhetsarbete (Callius, UÅ).

Grankvist (2009) menar att det finns fall då verksamheter gör ett bra och meningsfullt arbete, men att det många gånger finns brister i kommunikationen till kunder och andra intressenter. Detta kan ses som ett slöseri av resurser då verksamheten bedriver ett arbete som inte når ut till kunderna, vilka då går miste om känslan av att ha gjort ett bra köp. Å andra sidan har verksameters medvetenhet om konsumenters växande insikt angående hållbarhet tilltagit, vilket gjort att många verksamheter idag marknadsför sig som "gröna" utan att egentligen tillämpa handlingar för att minska sin påverkan på miljön. Dessa verksamheter praktiserar därför så kallad Greenwashing. (Bazillier & Vauday, 2013; Patience, 2014; Polonsky et al., 2010; Callius, UÅ, Greenwashingindex, 2014). Definitionen av Greenwashing innefattar att det handlar om att verksamheter genom sin marknadsföring missleder intressenter genom att inte berätta hela sanningen angående verksamhetens sociala- och miljömässiga arbete (Bazillier & Vauday, 2013). Greenwashingindex (2014) ger ett tydligt exempel på vad detta skulle kunna innebära i verkligheten;

*".../ a hotel chain that calls itself "green" because it allows guests to choose to sleep on the same sheets and reuse towels, but actually does very little to save water and energy where it counts — on its grounds, with its appliances and lighting, in its kitchens, and with its vehicle fleet."*

Grafström et al. (2008; 162) förklarar problemet med att verksamhetens kommunikation till intressenter inte stämmer överens med vad som faktiskt görs;

“En särkoppling mellan hur företag presenterar sitt sociala ansvar och hur det efterlever det kan vara förödande. Ett företag som kommunicerar en CSR-policy externt och sedan uppvisar ett beteende som går stick i stäv med riktlinjerna i policyn riskerar att bli mer kritiserat än ett företag som helt saknar CSR-policy.”

Även andra forskare lyfter fram detta då de förklarar hur verksamheter kommunicerar information som gynnar, medan de undanhåller information som är mindre fördelaktigt vilket då leder till att utomstående uppfattar företagets prestation och hållbarhetsarbete som bättre än vad det egentligen är vilket då skapar en falsk positiv image av verksamheten. (Bazillier & Vauday, 2013; Lyon & Maxwell, 2011; Patience, 2014).

Polonsky et al. (2010) menar precis som Greenwashingindex (2014) att Greenwashing kan komma att påverka klimatet negativt då de verksamheter som är ärliga i sitt hållbarhetsarbete inte blir lika motiverade då de är medvetna om att intressenterna ofta ser den information de får som ett marknadsföringsknep. En annan konsekvens är att även konsumenterna påverkas negativt då det blir svårare för dem att göra medvetna val då trovärdig information blir svår att få tag på. Det blir därför en utmaning för verksamheter att kommunicera komplex information som intressenter kan finna mening och trovärdighet i. (Greenwashingindex, 2014; Polonsky et al., 2010). Bazillier & Vauday (2013) menar precis som Polonsky et al. (2010) att Greenwashing är ett hot mot de verksamheter som arbetar med att utföra seriösa CSR-handlingar och hållbarhetsarbete. Bazillier & Vauday (2013) hävdar att ett sätt att komma underfund med problematiken kring fenomenet Greenwashing är genom allmänna föreskrifter, då de menar att sektorer som är under stark offentlig granskning inte frestas av Greenwashing i samma grad som privata företag.

### **3.6 Summering av den teoretiska referensramen**

Efter en genomgång av det teoretiska ramverket, med fokus på CSR, hållbarhet och miljö, går det att förstå att det är ett komplext område som uppkommit från människors ökade medvetenhet om hur viktigt ett hållbart leverne är för miljön och vår framtid. I ovanstående teori ges en inblick i begreppet och det framgår att verksameters aktiviteter inom området för CSR kan vara olika beroende på kontexten vilket gör det svårt att definiera och generalisera för alla verksamheter. Verksamheter måste därför se till vad intressenterna värderar för att de ska uppskatta de CSR-handlingar som implementeras. Det redogörs även för varför och hur

CSR- och hållbarhetsstrategier används i praktiken. Argument för att inte implementera dessa handlingar är få medan argument för implementering är fler, inte bara för att dessa handlingar värnar om miljön och vårt samhälle, utan också för att forskning visat att det kan leda till fördelar för verksamheten. Även ledarskapets vikt i förhållande till CSR och hållbarhet tas upp. Det har även redogjorts mer ingående för miljöansvaret som en del av CSR där människors ökade medvetenhet har lett till att det ses som ett måste för verksamheter att ta miljöhänsyn. Kapitlet avslutades med en redogörelse för kommunikationen av CSR och hur den i många fall kan vara missvisande just på grund av att verksameters kommunikation av socialt- och miljömässigt arbete inte alltid stämmer överens med vad som egentligen görs. Efter genomgången av det teoretiska ramverket går det att förstå att de olika delarna av CSR hänger ihop och det är därför svårt att skilja dem åt.

## 4 Resultat

*I kommande kapitel följer resultatet av det insamlade empiriska materialet. Det första avsnittet redogör för respektive lärosätets miljö- och hållbarhetspolicy samt resepolicy vilka är hämtade från var lärosätets hemsida. Därefter följer ett avsnitt om hur varje universitet arbetar med miljö, baserat på de intervjuer som genomförts. Kapitlet avslutas med en redogörelse för det statistiska materialet i form av flygstatistik.*

### 4.1 Hur ser högre lärosätets miljöpolicy ut?

En miljöpolicy är en del av det miljöledningssystem som högre lärosäten enligt lag är skyldiga att utforma och implementera i sin verksamhet (Sveriges Riksdag, 2009).

Miljöledningssystemet är ett systematiskt sätt att effektivisera och organisera en verksamhets miljöarbete. Varje lärosäte utformar själv sin miljöpolicy men har enligt Naturvårdsverket riktlinjer att följa för hur den ska formuleras. Dessa riktlinjer handlar om att policyn ska uttrycka myndighetens vilja och ambition att förbättra sin miljösituation. Miljöpolicy ska samstämma med det miljöledningssystem som varje myndighet är skyldig att ha och den ska ligga till grund för de miljömål och den handlingsplan som sätts. Naturvårdsverkets riktlinjer ställer krav på att miljöpolicy ska vara utformad i enlighet med hur organisationen ser ut, det vill säga att det ska gå att känna igen myndigheten i policyn. Vidare ska miljöpolicy vara känd för samtliga medarbetare samt för allmänheten. (Naturvårdsverket, 2013)<sup>a</sup>. I det här avsnittet kommer var lärosätets miljö- och hållbarhetspolicy samt resepolicy att presenteras.

#### 4.1.1 Högskolan i Halmstad – väl uppdaterat och genomtänkt

Högskolan i Halmstad visar upp en genomtänkt miljöpolicy uppdaterad år 2013 där de redogör för att högskolan strävar efter att hela organisationen ska genomsyras av tankarna om en hållbar utveckling. Policyn lägger stor vikt vid att hållbarhet på ett naturligt sätt ska implementeras i all utbildning samt att den dagliga verksamheten ska präglas av hållbar utveckling. Personal och studenter ska konsekvent ges ökade kunskaper för att själva kritiskt kunna granska och ta ställning till åtgärder som kan förbättra miljön. Det finns även riktlinjer om att miljölagstiftningen ska ses som en miniminivå för högskolans verksamhet. (Högskolan i Halmstad, 2013)<sup>a</sup>. De resepolicydokument som redovisas är uppdaterade år 2013 och avser att reseplanering ska göras för att till största del möjliggöra kostnadsbesparingar. I reseplanering ingår att överväga om telefon, webb eller videokonferenser är möjliga då det är det mest kostnads- och tidseffektiva samt miljövänliga sättet och det framgår att det finns

mycket goda möjligheter till att använda virtuella resurser istället för fysiskt resande. Resenären har tillsammans med närmste chef själva ansvar för att riktlinjerna för tjänsteresor följs och utförs på det mest fördelaktigaste sättet för högskolan och dess miljöpåverkan. (Högskolan i Halmstad, 2013)<sup>b</sup>.

#### 4.1.2 Lunds universitet – utförlig men ogiltig

Lunds universitets miljöpolicy är uppdaterad år 2009 och var giltig fram till år 2011. Miljöpolicyen präglas av principen att 'leva som vi lär' vilket förklaras är en trovärdighetsfråga som förutsätter aktiv medverkan från medarbetare och studenter. Policyen är välutvecklad och utförlig och förklarar att universitetet själva ser sig ha en viktig roll i samhället genom att verka som en drivkraft för hållbar utveckling och ska genom utbildning, forskning och samverkan med det omgivande samhället tillhandahålla tillförlitlig kunskap idag och i framtiden. Vikten av att implementera hållbar utveckling i utbildning och forskning motiveras av att studenterna därmed blir spjutspetsar för yrkeslivets praktiska arbete för att skapa en hållbar utveckling. Studenter och anställda vid Lunds universitet ska med god kunskap kunna ta ansvar i samhällsdebatten för att vidga förståelsen för dessa frågor i samhället. Det är rektor och ledning på alla nivåer som aktivt ska sträva efter ständig förbättring av arbetet för hållbar utveckling. Universitetets ledning ska även genom systematisk uppföljning säkerställa att målen uppnås samt att lagstiftning och formella krav på universitetet följs. (Lunds universitet, 2009). Universitetets policy för tjänsteresor är uppdaterad i januari 2014 och fokuserar på att resor skall eftersträva kostnadseffektivitet till det yttersta. Detta förklaras med att val av färdssätt i första hand ska ta hänsyn till kostnad, men även tid och att detta ska ske genom god planering och samordning av resan. Det nämns även att vissa krav ska ställas på resebyrå att alltid välja det mest kostnadseffektiva sättet. Det nämns även att miljöaspekter så långt som möjligt ska beaktas. (Lunds universitet, 2014)<sup>b</sup>.

#### 4.1.3. Malmö högskola – miljöhänsyn vid varje beslut

Malmö högskolas miljöpolicy är senast uppdaterad år 2008. I policyen finns vägledning i hur miljöhänsyn kan integreras i verksamheten och det framgår att hela verksamheten ska genomsyras av omsorgen om miljön och att miljöhänsyn ska vägas in vid varje enskilt beslut. Högskolan ska sträva efter att minska eller förebygga miljöbelastningen och vara en förebild för det övriga samhället samt sträva efter att överträffa miljölagstiftningens miniminivå. Dessutom ska miljöarbetet "/.../ präglas av öppenhet och delaktighet och redovisas för ansvarig myndighet årligen". (Malmö högskola, 2008). Högskolans resepolicy är uppdaterad

år 2013 och fokuserar på att resenären ska ta hänsyn till miljö, kostnadseffektivitet samt resenärens arbetsmiljö. Resandet ska genomföras på ett omdömesgillt sätt och alternativa möjligheter till resande så som virtuell kommunikation eller ett mer miljövänligt transportmedel ska alltid beaktas, i förutsättning att kostnad, restid eller arbetsmiljö inte påverkas negativt. Var medarbetare har själv ansvaret för att resepolicyn följs. (Malmö högskola, 2013)<sup>a</sup>.

#### 4.1.4 Summering av lärosätenas miljöpolicyer

Det går att urskilja likheter och skillnader mellan lärosätenas policyer. Den mest uppseendeväckande skillnaden är det faktum att uppdateringen av miljöpolicydokumenten varierar från lärosäte till lärosäte. Spannet sträcker sig mellan Lunds universitets ogiltiga miljöpolicy till Högskolan i Halmstads policy som är uppdaterad år 2013. Det går även att urskilja att personalen på lärosätet involveras i olika grad för att kunna bidra till ett bättre miljöarbete. Var lärosäte nämner integrering men enbart Högskolan i Halmstad och Lunds universitet poängterar vikten av att vara goda kunskapsförmedlare för en hållbar framtid. Var lärosätes resepolicy är till skillnad från miljöpolicyerna väl uppdaterade. Gällande resor nämner Högskolan i Halmstad och Lunds universitet att kostnadseffektivitet är det främsta som ska tas hänsyn till vid resande medan Malmö högskola nämner miljön som den främsta faktorn. Malmö högskola är ensamma om att inkludera arbetsmiljö som en viktig aspekt. Högskolan i Halmstad och Malmö Högskola berör virtuella mötesalternativ som en valmöjlighet för ett mer hållbart resande och inte enbart för kostnadseffektivitet. På grund av de många olikheter som går att finna i policyerna går det i enlighet med Borglund et al. (2012) och Galbreath (2009) att förstå att vad som ses som ett företags ansvar är en komplex fråga och att det varierar från verksamhet till verksamhet, det vill säga från lärosäte till lärosäte.

#### 4.2 Hur arbetar de högre lärosätena med miljöarbete

Miljöledningssystemet som var lärosäte ska inneha inkluderar organisering och implementering av miljöarbetet i verksamheten. Arbetet ska innehålla rutiner och riktlinjer, kommunikation samt en plan för hur uppföljning av de egna målen ska organiseras och hur personal ska utbildas inom området. (Naturvårdsverket, 2013)<sup>a</sup>. Följande avsnitt utgår från de intervjuer som genomförts med miljöansvarig på var lärosäte och redogör för hur miljöarbetet ser ut på lärosätena samt varför de arbetar med miljö.

## 4.2.1 Högskolan i Halmstads – Engagerat ledarskap

### 4.2.1.1 Ledning och integrering av miljöarbetet

Intervjun på Högskolan i Halmstad genomfördes den 22 april 2014 med Miljösamordnaren och allt som nämns i avsnittet är således information från intervjupersonen om inget annat anges. Miljösamordnaren är tillsammans med prorektor ansvarig för att organisera och implementera miljöledningssystemet i verksamheten medan det är rektorn och högskolestyrelsen som har det övergripande ansvaret för högskolans miljöarbete. Högskolan i Halmstad har nyligen genomgått en del omstruktureringar i verksamheten då rektor och delar av ledningen bytts ut. Miljösamordnaren menar att miljöarbetet innan omstruktureringen inte tagits på allvar, främst på grund av okunnighet och brist på engagemang. Hon menar dock att den nya rektorn samt personer ur den nya ledningen är kunniga inom området och förstår att miljöarbete är viktigt, vilket har gjort att hållbarhetsarbetet nu tilltagit och att det aktivt arbetas med det implementerade miljöledningssystemet även om inte alla delar ännu är åstadkomna. Engagemang och en stor drivkraft finns dock och flera av de nytillkomna kommer från lärosäten som kommit längre i sitt miljöarbete och miljösamordnaren menar att “/.../ kan de så kan vi!”. Miljösamordnaren förklarar att högskolan jobbar hårt för att få in hållbar utveckling i alla kurser och program och motiverar det med att om personal undervisar inom området kommer det även falla sig mer naturligt att även praktisera ett hållbart leverne i resten av organisationen. Det förstås att stor vikt läggs vid att implementera hållbar utveckling i utbildningarna och Miljösamordnaren förklarar att betygsriterier skrivs om för att inkludera hållbar utveckling och därmed även ställa krav på studenterna. Dock påpekar hon att hållbarhetsarbetet inte ännu kommit igång i den övriga verksamheten då vissa i personalen tycker att det tar mycket tid från annat arbete och att engagemanget ofta varierar från sektion till sektion.

Miljösamordnaren tror att miljöarbete kan leda till konkurrensfördelar gentemot andra lärosäten och förklarar att miljöarbete är viktigt för att i längden vara konkurrenskraftig, då klimatet och miljön blir en allt mer aktuell och viktig fråga för framtida generationer.

Avslutningsvis tillfrågades respondenten om hon anser att det arbete som utförs på Högskolan i Halmstad är tillräckligt och svaret blev då nej men att det mest beror på att arbetet innan inte tagits på allvar. Miljösamordnaren menar dock att det med den nya organisationen och ledningen redan gjorts förbättringar och att möjligheterna för framtiden är goda.

#### *4.2.1.2 Förhållningssätt till resande*

Gällande resande förklaras det att resor ska bokas via deras resebyrå och att det diskuteras om huruvida resebyrån även ska hjälpa högskolan att klimatkompensera för sina resor. Hon redogör även för att de mest frekventa resorna går till Stockholm men är svåra att organisera med tåg då det inte finns direkttåg utan ett byte i Lund eller Göteborg måste ske, vilket innebär att tåg oftast nedprioriteras vid dessa resor på grund av den stora tidsåtgången. Den främsta anledningen till att de anställda reser är för konferenser, möten och rapportering. Innan frågan ens hann komma upp påpekar miljösamordnaren att högskolan använder sig mycket av virtuell kommunikation och att möjligheterna för resfria möten är mycket goda och ger flera exempel på att det redan frekvent används.

### **4.2.2 Lunds universitets – Hög arbetsbelastning och nedprioriteringar**

#### *4.2.2.1 Ledning och integrering av miljöarbetet*

På Lunds universitet intervjuades Miljösamordnaren den 14 april 2014. Allt som nämns i detta avsnitt är således information från intervjupersonen om inget annat anges.

Miljösamordnaren har tillsammans med miljöchefen det övergripande ansvaret för miljöarbetet i verksamheten. Ingen av de två arbetar heltid med dessa frågor och det går under intervjuens gång att förstå att arbetsbelastningen är hög för dessa personer. Under intervjun framgår det att Lunds universitet inte har någon gällande miljöpolicy i nuläget och inte heller ett implementerat miljöledningssystem. Miljösamordnaren menar att det egentligen är viktigt dels då de som statlig myndighet enligt lag är skyldiga att inneha ett sådant samt att myndigheter bör föregå med gott exempel. Det förklaras att de försöker implementera ett miljöledningssystem på institutionsnivå, en så kallad miljödiplomerings. Den fungerar som en checklista där det finns obligatoriska samt frivilliga moment som utsedda miljöombud på de diplomerade institutionerna är ansvarig för. Trots att miljödiplomerings infördes för ungefär tio år sedan är det endast ett fåtal institutioner som blivit miljödiplomerade.

Miljösamordnarens roll i miljöarbetet är att fungera som en handledare för att hjälpa institutionerna att komma igång med arbetet, samtidigt som hon påpekar att det inte finns någon tydlig revisionsuppföljning på de institutioner som blir diplomerade. Som en följd av den ej uppdaterade policyn och det ej implementerade miljöledningssystemet finns inte heller nya mål för miljöarbetet utan de arbetar fortfarande efter de miljö- och hållbarhetsmål som sattes för åren 2006-2008. Det finns ett underlag för nya målsättningar men på grund av tidsbrist och prioritering från rektor har dessa ännu inte kommit till stånd. När det gäller anställda och hur dessa ser på arbetet med hållbarhet i det dagliga arbetet har en



attitydskillnad uppmärksammats på senare år då människor har blivit mer och mer medvetna om att värna om vår jord. Det är dock inte många som gör det utan att först bli tillsagda och motiverade med väl förankrade argument. Miljösamordnaren tror att ett gott miljöarbete kan bidra till konkurrensfördelar då hon menar att studenter, forskare och professorer lägger allt större vikt vid att det lärosäte de väljer arbetar hållbart och att det därför är viktigt att inkludera dessa hållbarhetsfrågor i utbildningen, samtidigt som hon menar att det inte är hennes ansvar att implementera sådant i undervisningen.

#### *4.2.2.2 Förhållningssätt till resande*

Gällande resande poängterar Miljösamordnaren att de anställda på universitetet flyger mycket, främst för att delta på konferenser, och poängterar att det personliga mötet är viktigt i universitetets nätverkande. Hon förklarar att de flesta inrikesresor går till Stockholm och att det både finns de som prioriterar tåget framför flyget och vice versa och att det i det flesta fall är resenären själv som bestämmer ressätt om inte den närmsta chefen har invändningar. Miljösamordnaren menar även att resesamordningen varierar från institution till institution då vissa har en resesamordnare som bokar samtliga resor, medan andra inte har det. Vid frågan om vilken tillgång det finns till virtuella resurser framgår det att de är bristfälliga och Miljösamordnaren menar att det är en fråga som inte har prioriterats. Det finns potential för att fler resfria möten ska ske men det krävs mer samordning inom området. På den avslutande frågan om hon tycker att arbetet de bedriver är tillräckligt är svaret nej. Anledningen är att de inte når upp till den miniminivå om vad som är rimligt för verksamheten, främst på grund av att bristen i lagefterlevnad.

### **4.2.3 Malmö Högskola – Miljöarbete utan miljökoordinator**

#### *4.2.3.1 Ledning och integrering av miljöarbetet*

Intervjun ägde rum den 23 april 2014 med Malmö högskolas Fastighetschef och en Utredare. Allt som nämns i detta avsnitt är således information från intervjupersonerna om inget annat anges. Respondenterna menar att borttagandet av miljökoordinatören inte har påverkat verksamheten avsevärt. Det förklaras att den tidigare miljökoordinatören främst hade ansvaret för de direkta miljöaspekterna men att det ansvaret nu fördelats ut i verksamheten och arbetas med på ett mer integrerat sätt än tidigare. Miljöledningssystemet sköts istället med hjälp av extern konsult hjälp för att hålla det uppdaterat och i linje med de krav som ställs. Detta görs främst för att kunna sätta tydliga och relevanta mål för att kunna bedriva ett hållbart arbete nu och i framtiden. Det framgår även att det finns ett samarbete med Malmö Stad och att en stark

vilja att efterleva även deras miljömål finns. Vad gäller att få personalen att tillämpa ett hållbart arbetssätt i den dagliga verksamheten har det ordnats utbildningar utan framgångsrika resultat vilket Fastighetschefen menar å ena sidan kan bero på att personalen inte ser utbildningarna som relevanta eller å andra sidan att anställda på Malmö högskola vill vara självständiga och inte tycker om när någon säger åt dem hur de ska bedriva sitt arbete.

Det var viktigt för intervjupersonerna att poängtera att det är den indirekta miljöpåverkan som är viktigast för Malmö högskola då det rör den del som handlar om forskning och undervisning. De förklarar att det är viktigt att utbilda studenterna att tänka på ett hållbart sätt och det arbetas därför mycket med att integrera det i utbildningarna. Från början var tanken att högskolan skulle få med hållbarhet i varje kurs men nu jobbar de med att ha bitarna med i olika utsträckning och på olika sätt, men i alla program som högskolan erbjuder. Frågan om huruvida de anser att miljöarbete kan bidra till konkurrensfördelar ställs i ett kompletterande mail (2014-05-14) och Utredaren svarar att miljöarbetet är en del av deras profil, vilket ska lyfta fram deras bidrag till hållbar utveckling och att syftet är att göra det till en konkurrensfördel. Dock nämns det även att mycket av det miljöarbete som bedrivs enbart genomförs på grund av de krav som de som myndighet ställs inför.

#### *4.2.3.2 Förhållningssätt till resande*

Gällande resandet meddelar Fastighetschefen att en ny policy i nuläget utarbetas och att om hon får ta del av den kommer den ha ett starkt miljöfokus. Fastighetschefen menar att de anställda mest reser på grund av konferenser och möten, och att virtuella mötesresurser främst används för att öka högskolans kontaktnät och inte i första hand för att minska resandet, och det nämns hur virtuell kommunikation har använts vid distansundervisning. Den avslutande frågan, om de tycker att arbetet de bedriver är tillräckligt, besvaras med att de tycker att arbetet är brett och att de ger sig in på områden där personer har kompetens och att det prioriteras i verksamheten. De poängterar ännu en gång hur viktigt det sociala arbetet och arbetet med de indirekta aspekterna är för deras verksamhet och för en hållbar utveckling.

#### *4.2.4 Summering av lärosätenas miljöarbete*

En tydlig skillnad i sättet lärosätena arbetar med miljöfrågor är hur arbetet leds och organiseras. Malmö Högskola har ingen huvudansvarig för miljöarbetet medan både Högskolan i Halmstad och Lunds universitet har personer som har huvudansvar för arbetet. Även rektorns och lärosätenas ledning förstås ha olika sorters inblandning i arbetet. Arbetet

med miljöledningssystemet skiljer sig även mellan lärosätena samt i vilken grad det integreras i verksamheten. Samtliga respondenter menar att det är viktigt att inkludera hållbar utveckling i utbildningen, men i vilket utsträckning detta görs varierar. Respondenterna menar även att miljöarbetet kan verka som en konkurrenskraft för det egna lärosätet. Det framgår således att arbetet med miljö- och hållbarhetsfrågor skiljer sig åt mellan lärosätena, vilket bekräftar teorin om att CSR- och hållbarhetsstrategier varierar från verksamhet till verksamhet (jfr. Borglund et al., 2012; Galbreath, 2009). I lärosätenas fall kan skillnader i implementering och arbetssätt tänkas bero på organisationsstorlek och arbetsbelastning för miljöansvariga.

### **4.3 Hur ser högre lärosätens anställdas resmönster ut?**

Avsnittet redovisar resultatet för sammanställningen av rapporten ”Air - Environmental STS Standard”. Rapporten var utformad på samma sätt för de tre lärosätena, med enda skillnaden att Högskolan i Halmstad och Lunds universitet redovisade varje resa per kostnadsställe, det vill säga per fakultet/sektion. Malmö högskola hade dock enbart ett kostnadsställe där högskolans alla resor redovisades tillsammans.

#### **4.3.1 Sammanställning av flygresestatistik för respektive lärosäte**

Lunds universitet står för flest antal flygresor medan Högskolan i Halmstad står för minst antal resor (se tabell 1) vilket är rimligt med tanke på lärosätenas storlek och antal anställda. Lunds universitet står för cirka en resa mer per person i jämförelse med Högskolan i Halmstad och två resor mer per person än Malmö högskola under 2013 vilket även reflekteras i CO<sub>2</sub>-utsläppet per person. Högskolan i Halmstad och Malmö högskola står för nästan dubbla andelen inrikesresor gentemot Lunds universitet, sett till respektive lärosätets totala resande. Malmö högskola står för den största andelen resor inom Norden, men skillnaderna i kategorien är ej anmärkningsbara. Lunds universitet står för den högsta andelen resor inom Europa på, nära hälften av universitetets totala antal resor.

	Högskolan i Halmstad	Lunds universitet	Malmö högskola
<b>Antal Anställda (i snitt)</b>	506*	7500**	1500***
<b>Antal Resor</b>	2183	35894	4718
<b>Totalt CO<sub>2</sub>- utsläpp (Kg)</b>	322677	6065833	615060
<b>Antal resor/anställd, 2013</b>	3,7 st	4,8 st	3,1 st
<b>Kg CO<sub>2</sub>/anställd, 2013</b>	561 kg	808 kg	410 kg
<b>Antal resor inrikes (% /totala resor)</b>	926 (42%)	8025 (22%)	1834 (39%)
<b>Antal resor Norden (%/totala resor)</b>	198 (9%)	3006 (8%)	671 (14%)
<b>Antal resor Europa</b>	640 (29%)	16001 (44,5%)	1564 (33%)
<b>Antal resor övriga världen (%/totala resor)</b>	402 (18%)	8929 (25%)	659 (14%)

\*Högskolan i Halmstad (2013)<sup>c</sup>

\*\* Lunds universitet (2014)<sup>c</sup>

\*\*\* Malmö högskola (2013)<sup>b</sup>

Tabell 1: Kategorisering av var lärosätes resande samt redovisning av CO<sub>2</sub>-utsläpp utifrån Air Environmental STS Standard Report. På grund av lärosätenas olika storlek har antal anställda tagits med för att göra en rättvis jämförelse. Kategorierna som inkluderar antal resor har ställts i relation till var lärosätes totala resande och redovisas i procent.

### 4.3.2 Flygresornas effekter på miljön

Flyget är det transportmedel som bidrar mest till klimatförändringarna (Gössling & Upham, 2009) och följande avsnitt redogör för de effekter som lärosätenas flygresor bidrar med. Innan redogörelsen av effekterna redovisas presenteras komplexiteten i att beräkna koldioxid för att förstå hur beräkningarna av effekterna är genomförda. För att visa hur lärosätena kan spara på miljöns resurser kommer effekterna av det mer miljövänliga alternativet tåg även redogöras för och därför även tågens koldioxidutsläpp.

#### 4.3.2.1 Att beräkna koldioxidutsläpp

Vid beräkningarna av koldioxid för flyg finns flera faktorer att ta hänsyn till, så som hastighet, belägningsgrad, startvikt, och förhållanden i atmosfären. Flygsträckor under 500 kilometer genererar ett högre koldioxidutsläpp per kilometer än de flygsträckor som är över 500 kilometer. Det på grund av att start och landning är de moment som bidrar till mest utsläpp under en flygning och ju längre tid flygplanet är i luften desto lägre blir CO<sub>2</sub>-utsläppen per

kilometer. (Peeters & Williams, 2009). De olika faktorerna att ta hänsyn till vid beräkning av CO<sub>2</sub>-utsläpp har gjort att forskare använder sig av olika värden för kg CO<sub>2</sub>/personkilometer vid beräkningen. Peeters, Van Egmond & Visser (2004) menar att resor med flyg under 500 kilometer ger ett värde på 0,206 kg CO<sub>2</sub>/personkilometer och längre resor ett värde på 0,154 - 0,111 kg CO<sub>2</sub>/personkilometer. Thomas, Tennant & Rolls (2000) föreslår ett värde för resor under 500 kilometer på 0,118 kg CO<sub>2</sub>/personkilometer och för längre sträckor 0,110 kg CO<sub>2</sub>/personkilometer. Även utsläppen för tåg kan variera, framförallt mellan tåg i Sverige och i resten av världen. Det beror på att CO<sub>2</sub>-utsläpp för tåg i Sverige har ett extremvärde (0,000002 kg CO<sub>2</sub>/personkilometer) endast för SJ då dessa tåg har utsläpp enbart för produktionen av den el som behövs för att driva tåget. SJ-tåg är alltså mer miljövänliga och klimatsmarta än många andra länders tåg (Peeters et al., 2004). För att förstå skillnaden mellan tågets klimatpåverkan i Sverige och i andra länder kan Peeters et al. (2004) siffra för övriga tåg användas, den är 0,027 kg CO<sub>2</sub>/personkilometer och Thomas et al.(2000) värde för tåg är 0,034 kg CO<sub>2</sub>/personkilometer.

I uppsatsen används värden från svenska Naturvårdsverket då alla svenska lärosäten är skyldiga att rapportera sin uppföljning av miljöledningssystem och koldioxidutsläpp för resor till dem (Naturvårdsverket, 2013)<sup>b</sup>. Naturvårdsverket redovisar CO<sub>2</sub>-värdet för SJ och lärosätena reser med SJ-tåg i Sverige. För att beräkningarna ska vara frekventa används även Naturvårdsverket vid beräkning av flygets utsläpp. De värden som används vid Naturvårdsverkets beräkning av koldioxid avser koldioxidutsläpp per person och kilometer vid genomsnittlig beläggning. Utsläppen avser endast koldioxidutsläpp vid avgasrör, det vill säga innefattar inte en analys av bränslets miljöpåverkan från källa till förbrukning. De tre lärosäten som undersökts följer alla Naturvårdsverkets reserekommendationer om att resor under 50 mil inte ska ske med flyg och att resor som med tåg går att genomföra på under 4 timmar inte heller ska ske med flyg. (Naturvårdsverket, 2006).

#### *4.3.2.2 Vilka effekter har lärosätenas resande egentligen?*

För att få en förståelse för vilken påverkan flyget har på vår jord och hur ett annat transportsätt kan spara på dess resurser följer i detta avsnitt en jämförelse av hur valet av tåg framför flyg hade kunnat minska CO<sub>2</sub>-utsläppen för lärosätenas mest frekventa resor, det vill säga Stockholmsresor. Tabell 2 visar samtliga Stockholmflygningar (enkelresa) samt det bidragande koldioxidutsläppet. Tabell 3 visar CO<sub>2</sub>-utsläpp för samma antal tågresor till Stockholm.

Stockholmsresor för respektive lärosäte (Flyg)	Antal resor	Sträcka i km (totalt för enkelresor)*	CO <sub>2</sub> -utsläpp Kg/personkm	Total summa kg CO <sub>2</sub> -utsläpp	Antal Stockholmsresor/anställd (st)
Högskolan i Halmstad	607	263000	0,164**	43132	1,2
Lunds universitet	6188	3250000	0,164**	533000	0,8
Malmö Högskola	1450	756100	0,113***	85000	0,9

\*Sträckan är sammanställd från Air Environmental Standard Report

\*\*För resor under 500km

\*\*\*För resor över 500 km

Tabell 2 CO<sub>2</sub>-utsläpp för respektive lärosätes Stockholmsresor under år 2013.

Om Tåget tagits till Stockholm (SJ)	Antal resor	Sträcka i km* (För totalt antal enkelresor)	CO <sub>2</sub> -utsläpp Kg/personkm	Total summa kg CO <sub>2</sub> -utsläpp
Högskolan i Halmstad	607	440000	0,000002	0,88
Lunds Universitet	6188	3730000	0,000002	7,57
Malmö Högskola	1450	890000	0,000002	1,88

\*Vägsträcka utmätt via hitta.se. Beräkningar för total sträcka går att finna i bilaga 3

Tabell 3 CO<sub>2</sub>-utsläpp om tåget valts för Stockholmsresor under år 2013.

Det går inga direkttåg mellan Halmstad och Stockholm vilket innebär ett byte i Göteborg eller Lund. De beräkningar som ovan gjorts på tågsträckan har tagit detta i beaktning och räknat på ett tågbyte i Lund. Sett till CO<sub>2</sub>-utsläpp skulle Högskolan i Halmstad kunna undvika att stå ansvariga för 43000 kg CO<sub>2</sub> om tåg valts för Stockholmsresorna istället för flyg. För att sätta detta värde i perspektiv skulle det innebära 12 flygresor tur och retur till Sydney och 6 varv runt jorden med en personbil som via Naturvårdsverket har en genomsnittlig bränsleförbrukning på 0,89 liter per mil för samma mängd utsläpp av koldioxid (för beräkningar – se bilaga 4). Lunds universitet står för den största andelen koldioxid av de tre undersökta lärosätena på sträckan och skulle kunna spara 532900 kg CO<sub>2</sub> om tåg valts för samtliga resor till Stockholm. Det motsvarar 151 flygresor tur och retur mellan Stockholm och Sydney och 70 varv runt jorden med personbil. Malmö skulle på samma sätt spara in närmare 85000kg CO<sub>2</sub> vilket skulle kunna jämföras med 24 flygresor tur och retur mellan Stockholm och Sydney samt 11 varv runt jorden med den bensindrivna bilen.

#### 4.3.3 Summering av lärosätens anställdas resmönster

Resultaten av lärosätenas flygstatistik visar skillnader i dess resmönster. Både i termer av andelen resor till olika delar av världen samt antal resor per anställd och mängden koldioxid per anställd. Även effekterna av lärosätenas flygresor har påvisats genom att ta var lärosätes

mest frekventa flygresor och dess koldioxidutsläpp och sätta det i relation till om samma sträcka, med samma antal resor rests med tåg. Stora skillnader påvisas existera i termer av koldioxidutsläpp.

## 5 Sammanfattande slutsatser och diskussion – lever högre lärosäten som de lär?

*Syftet med studien har varit att undersöka huruvida högre lärosätens miljöpolicy överensstämmer med det arbete de bedriver. Följande avsnitt för en diskussion och drar slutsatser kring de resultat undersökningen har påvisat och avslutas med att besvara frågan om lärosätena lever som de lär.*

### 5.1 Miljöpolicy – en förtroendefråga

En viktig aspekt i undersökningen av miljö- och resepolicyerna var hur väl uppdaterade dessa var då ett mer uppdaterat dokument inger ett större förtroende och tillit hos läsaren eftersom det påvisar att lärosätet är à jour inom området för CSR och hållbarhet. Det påvisar i sin tur att lärosätet är uppdaterade och förhåller sig till de rådande normer som finns i samhället, och de krav som därför ställs på verksamheten (jfr. Grafström et al. 2008). Värt att poängtera är att Lunds universitet inte har en giltig miljöpolicy, trots att alla högre lärosäten enligt lag är skyldiga att ha det i sin miljöledning. Att en verksamhet har förmågan att inge förtroende och tillit kan exempelvis enligt Borglund et al. (2012) och Carroll & Shabana (2010) tolkas vara en bidragande faktor till ett gott rykte och bättre kundrelationer. Därför bör det vara av stor vikt för lärosäten då både studenter och andra intressenter kan tänkas ta miljö- och hållbarhetsarbete i beaktning vid valet av lärosäte då dessa frågor blivit allt viktigare för fler och fler människor (jfr. Borglund et al., 2012). Tack vare väl uppdaterad miljöpolicy ingav Högskolan i Halmstads störst förtroende i det här avseendet, medan förtroendet var lägst för Lunds universitet då policyn varit ogiltig i flera års tid. Malmö högskolas miljöpolicy var från år 2008 men är åtminstone giltig.

Resepolicyerna var alla uppdaterade och ingav därför större förtroende än de icke uppdaterade miljöpolicyerna. I framförallt Lunds universitets fall, men även för Malmö högskola tyder det på ett inkonsekvent miljöarbete, då resor har en stark koppling till en verksamhets miljöbelastning. Det antyder även att miljö- och hållbarhetsarbetet inte genomsyrar hela verksamheten (jfr. Borglund et al., 2012), vilket lärosätenas respektive miljöpolicy indikerar att göra.



## 5.2 Under ytan

Genom studien går det att förstå att respektive lärosäte har olika strategier rörande sitt miljöarbete. Respektive lärosäte har således applicerat olika sorters ledarskap och styrning av sitt arbete. Det bekräftar dels de teorier som finns för CSR-strategier, vilka menar att det finns flera olika sätt att implementera dessa (jfr. Borglund et al., 2012; Galbreath, 2009) men även de teorier som finns angående ledarskap och styrning inom området för CSR och hållbarhet. Det då det finns flera sätt att organisera och leda arbetet på och den bristfälliga forskningen inom området gör det svårt att benämna vilken typ som är bäst lämpad (jfr. Ferdig, 2010; Metcalf & Benn, 2013; Waldman et al. 2006). Utifrån undersökningens resultat går det att urskilja att Högskolan i Halmstad har ett väl samordnat arbete med en tydlig styrning från både miljösamordnare, rektor och ledning, vilket är den typ av styrning och ledarskap som överensstämmer med ledarrollen som Waldman et al. (2006) hävdar är mest lämpad för hållbarhetsarbete. Trots att Lunds universitet fördelat arbetet på ett liknande sätt har studien visat att samma kvalitet i arbetet inte uppnåtts. Det då universitetet inte har ett fungerande miljöledningssystem och miljö- och hållbarhetsarbetet därmed är bristfälligt. Det kan i enlighet med Metcalf & Benn (2013) förstås bero på det engagemang och den förmåga som krävs för att kunna leda och implementera förändring i en verksamhet. Då Lunds universitets rektor inte prioriterat att sätta nya mål och policyer för verksamheten tyds ett bristande engagemang i frågorna. Ferdig (2010) däremot menar att hållbarhetsarbetet bör organiseras av en ledare som kliver tillbaka ett steg och låter personalen själv förstå hur problem ska lösas, vilket liknas med Malmö högskolas styrning av arbetet då de fördelat ut ansvaret i organisationen och tagit bort tjänsten miljökoordinator. Dock har det genom undersökningen visat sig att denna teori till viss del inte fungerar i praktiken på grund av de redovisade svårigheterna med tillgång till ansvarig person och material från högskolan samt att resultatet påvisar vissa brister i att integrera personalen i miljöfrågorna. Undersökningen visar således att ledningen och styrningen av Högskolan i Halmstads miljöarbete i praktiken fungerar bra, medan det på Lunds universitet och Malmö högskola går att urskilja brister i hanteringen av dessa frågor. I Lunds universitets fall går dessutom att urskilja en policymotsägelse, då Lunds universitets policy menar att systematisk uppföljning av mål och strategi ska äga rum på alla nivåer, vilket tydligt framgår i resultatet av denna uppsats att det inte görs. Undersökningen och resultaten indikerar även att miljö- och hållbarhetsarbete på lärosäten kräver styrning och samordning för mest fördelaktig integrering i verksamheten.

En annan viktig aspekt vid integrering är att arbeta med det i undervisning och forskning, vilket har påvisats ske i olika utsträckning på lärosätena. Det går att förstå att lärosätena ser ansvarstagande och arbete med miljö- och hållbarhetsfrågor som en konkurrensfördel gentemot andra lärosäten och integreringen av frågorna i utbildningen är därför ett viktigt inslag. Medvetenheten om miljö- och hållbarhet har ökat (Callius, UÅ) och i enlighet med Borglund et al. (2012) och Galbreath (2009) är det viktigt för en verksamhet att anpassa de interna strategierna med de externa kontexterna för att uppnå en stark konkurrenskraft. Högskolan i Halmstad och Malmö högskola har genom studien visat störst engagemang i avseendet och även implementerat arbetssätt för att i största möjliga mån vara kunskapsförmedlare gällande hållbarhet. I denna fråga är det därför de två lärosätena som anses mest konkurrenskraftiga.

### **5.3 Förändrade resmönster sparar resurser**

Då flygresor är en orsak till ökade utsläpp, är det av stor vikt att jämföra hur lärosätenas resmönster överensstämmer med miljö- och resepolicyer. De undersökta lärosätena anger i sina miljöpolicyer att det genomgående ska tas hänsyn till miljöaspekter i hela verksamheten, vilket inkluderar resande. Resultaten visar att lärosätena genomför flygresor över stora delar av världen vilket bidrar till koldioxidutsläpp. Värt att poängtera är att resultaten visar att Lunds universitet har flest antal resor och koldioxidutsläpp per anställd. Det påvisar även att Lunds universitet har högst andel resor i och utanför Europa. Dessa resultat kan bero på att Lunds universitet är det största undersökta lärosätet, med flest antal anställda samt antas ha flest internationella samarbeten då det är ett forskningsuniversitet (Lunds universitet, 2014)<sup>d</sup>. Det faktum är att Högskolan i Halmstad står för flest antal resor per anställd till Stockholm kan tänkas bero på svårigheterna med att ta direkttåg mellan Halmstad och Stockholm. Det är således viktigt för Högskolan i Halmstad att hitta alternativ för resande för sträckan för att minska utsläppen. Dock bör alla tre lärosäten hitta alternativ för sina resor i stort för minska sina utsläpp och negativa påverkan på klimatet, och därmed i största möjliga mån bidra till en hållbar framtid (jfr. Sverige Riksdag, 2013).

För att minska de koldioxidutsläpp lärosätena står ansvariga för är virtuell kommunikation ett bra alternativ istället för att resa fysiskt då det är både mer miljövänligt och tidseffektivt (Lassen, 2009). Detta är ett sätt att både minska kostnader och påverkan på miljön, samt få effektivare arbetstid. Både Högskolan i Halmstad och Malmö högskola tar upp virtuell

kommunikation som ett alternativ till resande. Lunds universitet däremot nämner inte virtuell kommunikation som ett alternativ till fysiskt resande men under intervjun framgår det att den är bristfällig. Bristerna försvårar för resenären att så långt som möjligt beakta miljön vid resande vilket framgår ska göras i resepolicy. Detta tyder på ännu en policymotsägelse gällande Lunds universitet och tyder än en gång på att miljö- och hållbarhetsarbetet inte är så bra som miljöpolicy indikerar. Gemensamt för de tre lärosätena är att kostnadsbesparingar är den viktigaste aspekten att ta hänsyn till vid resande. Grankvist (2009) menar att just kostnadsbesparingar är ett starkt motiv för att använda färre resurser och därigenom vara mer miljövänliga. Dessa två anledningar borde således vara en skälig anledning för lärosätena att minska sina resor. I relation till kostnadsbesparingar är det värt att nämna att Malmö högskola endast utgjorde ett kostnadsställe hos resebyrån, vilket skulle kunna försvåra uppföljningen av resorna i förhållande till fakultet/sektion. Det är här värt att poängtera att de således inte skulle kunna göra den uppföljning som enligt högskolans miljöpolicy ska genomföras, för att minska både kostnader och miljöbelastning. Det framgår dock inte om Högskolan i Halmstad och Lunds universitet följer upp resorna på fakultet/sektions-nivå men de har åtminstone möjligheten att göra det.

Ett annat argument för högre lärosäten att minska sina resor, eller välja ett mer miljövänligt alternativ är att de kan skapa så kallade win-win situationer, eller 'shared value' vilket både universitetet och samhället kan dra nytta av. (jfr. Carroll & Shabana, 2010; Galbreath, 2009) Med det menas att högre lärosäten kan spara på både finansiella resurser och minska det utsläpp som resorna bidrar till. Där igenom skulle samtidigt miljöns resurser sparas in. Genom att skapa värde för samhället och miljön menar Borglund et al. (2012) att verksamheten kan uppmärksammas och synliggöras vilket i sin tur kan skapa fördelar för lärosätena då det framgått att de genom att ta ansvar i miljö- och hållbarhetsfrågor tror att det kan leda till fördelar gentemot andra lärosäten.

## **5.4 Så, lever lärosätena verkligen som de lär?**

### **5.4.1 Högskolan i Halmstad**

Utifrån uppdaterade policyer och som förstått väl implementerade strategier indikerar det att Högskolan i Halmstad bedriver ett målinriktat och väl integrerat miljö- och hållbarhetsarbete. Slutsatsen dras att det är tack vare en deltagande rektor och ledning. En stor förståelse finns för hur viktigt miljö- och hållbarhetsarbete är idag och likaså vikten av att utbilda studenter i ämnet för att främja en hållbar utveckling (jfr. UN, 1987). Högskolan har en hög resefrekvens

inrikes, men det finns goda möjligheter till virtuell kommunikation. Då inga nämnbara skillnader kan urskiljas mellan de granskade policydokumenten och sättet högskolan arbetar med miljö- och hållbarhetsfrågor anses det tyda på att Högskolan i Halmstad lever som de lär.

#### 5.4.2 Lunds universitet

Lunds universitet uppvisar en ogiltig miljöpolicy, men arbetar i nuläget fortfarande efter den. Universitetets miljö- och hållbarhetsarbete lever inte upp till de minimikrav som de enligt lag är skyldiga att följa. Slutsatser som dras är att brister kan bero på en hög arbetsbelastning för Miljösamordnaren samt en mindre delaktig rektor och ledning. Lunds universitet reser mest av de undersökta lärosätena, vilket kan förstås av storleken på lärosätet, men även på grund av den bristfälliga virtuella kommunikationsmöjligheterna. Det förstås att det finns en medvetenhet om de brister organisationen har, vilket till viss del kan förmildra de omständigheter som enligt resultatet talar för att Lunds universitet bedriver Greenwashing (jfr. Grafström et al., 2008). Det faktum att de externt utger sig för att arbeta efter en miljöpolicy, som dels inte följs och som dels är ogiltig, gör dock att Lunds universitet skulle kunna betraktas bedriva en verksamhet som kan beskrivas i termer av Greenwashing (jfr. Bazillier & Vauday, 2013; Callius, UÅ; Greenwashingindex, 2014; Patience, 2014; Polonsky et al., 2010). Lunds universitet lever således inte som de lär.

#### 5.4.3 Malmö Högskola

Malmö högskola visar upp både aktuella och inaktuella policydokument. Det urskiljs en policymotsägelse i och med att en miljökoordinator nämns trots att den tjänsten inte längre existerar. Fastän svårigheter med att engagera personalen i miljö- och hållbarhetsarbetet bedrivs ett gott arbete inom organisationen, med fokus på utbildning och det poängteras att detta är av stor vikt för en hållbar framtid, vilket i enlighet med UN (1987) är en av de viktigaste aspekterna av gott hållbarhetsarbete. Malmö högskola har det lägsta antalet resor per anställd av de undersökta lärosätena och goda förutsättningar finns för virtuell kommunikation. Svårigheterna med att få tag på de eftersökta dokumenten och den ansvariga för miljöarbetet antas bero på brister i kommunikationen inom högskolan. På grund av de granskningssvårigheter som uppkommit under undersökningen är det svårbedömt huruvida Malmö högskola faktiskt lever som de lär. Det går att urskilja vissa avvikelser från policyn, men arbetet skiljer inte tillräckligt från policyn för att det ska anses bedriva sin verksamhet i termer av Greenwashing då högskolans miljö- och hållbarhetsarbete förstås leva upp till de krav, lagar och regler som ställs på dem.

## 6 Avslutande reflektion och framtida forskning

Studien visar att lärosätena arbetar med miljö- och hållbarhet på olika sätt. Det likställs med den forskning som tidigare genomförts av privata företags samhällsansvar, vilket visar på att arbetet och implementeringen av detta ansvar är komplext. Denna studie har inte bara undersökt huruvida högre lärosäten lever som de lär utan även påvisat problematiken med att granska dessa offentliga myndigheter. Eftersom lärosäten är en viktig instans för hållbar utveckling är det av stor vikt att kunna granska dessa avseende miljö- och samhällsansvar. I uppsatsen har problematik bland annat uppstått vid eftersökandet av statistiskt material rörande lärosätenas resmönster. Då resande är en stor bidragande faktor till ökade utsläpp är det en viktig faktor att kunna granska för att kunna identifiera och förmildra de effekter som resandet bidrar till. Då vår forskningsprocess visar att undersökningsobjekten inte är så genomskinliga som de enligt offentlighetsprincipen (Sveriges Riksdag, 2013) skall vara blir det ett intressant tillägg i uppsatsens resultat av lärosätenas hållbarhetsarbete i relation till resor.

### 6.1 Framtida forskning

Vad som kan konstateras är att lärosätena reser över hela världen och således bidrar till de stora CO<sub>2</sub>-utsläppen. Då denna studie ej tar upp aspekten om varför de anställda på lärosätena reser går det inte att dra slutsatser om *vilka* resor som är nödvändiga eller inte. Det går heller inte att urskilja *vilka* resor som kan göras på ett mer miljövänligt sätt, men det är konstaterat att det är nödvändigt att minska miljöbelastningen från resandets effekter. En intressant aspekt för framtida forskning skulle därför vara att undersöka motiven till högre lärosätens resor och där igenom kunna urskilja andelen resor som kan ske på ett mer miljövänligt sätt eller utan fysisk förflyttning. Den genomförda studien har inte tagit de anställdas ståndpunkter i beaktning vid besvarandet av frågeställningarna. En undersökning av liknande slag med de anställda i fokus skulle ge en djupare förståelse för hur arbetet ser ut i den dagliga verksamheten, samt på avdelningsnivå. På så sätt skulle interna skillnader i styrning, ledarskap och uppföljning kunna urskiljas vilket kan vara av vikt för att få kunskap om lärosätenas fortsatta utveckling av hållbarhetsarbetet.

## Referenslista

### Litterära källor

Aid, C. (2004). Behind the mask: *The real face of corporate social responsibility*. Technical report, London: Christian Aid.

Baron, D. P. (2007). Corporate Social Responsibility and Social Entrepreneurship. *Journal of Economics & Management Strategy*, 16 (3), 683-717.

Baron, D. P., Harjoto, M.A., & Jo, H. (2011). The Economics and Politics of Corporate Social Performance. *Business and Politics*, 13 (2), 1-46.

Bazillier, R. & Vauday, J. (2013). The Greenwashing Machine: Is CSR more than Communication? *HAL*:3, 1-57.

Beaverstock, J. V., Derudder, B., Falconbridge, J. & Witlox, F. (2010). International Business Travel in the Global Economy: Setting the context. I Beaverstock, J. V., Derudder, B., Falconbridge, J. & Witlox, F. (red) *International Business Travel in the Global Economy*. Burlington: Ashgate Publishing Company, 1-7.

Borglund, T., De Geer, H., & Sweet, S. (2012). *CSR - En guide till företags ansvar*. Stockholm: Sanoma Utbildning.

Brejning, J. (2012). *Corporate Social Responsibility and the Welfare State: The Historical and Contemporary Role of CSR in the Mixed Economy of Welfare*. England: Ashgate Publishing Limited.

Burns, P. M. & Novelli, M. (2008). *Tourism and Mobilities: Local-Global Connections*. London:CABI.

Bryman, A. (2008). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Malmö: Liber AB.

Callius, P. (UÅ). Den nya miljökonsumenten. *SIFO Research International*. Hämtad: 2014-03-25. Tillgänglig: <[http://www.tns-sifo.se/media/89080/sifo\\_ri\\_den\\_nya\\_miljokonsumenten.pdf](http://www.tns-sifo.se/media/89080/sifo_ri_den_nya_miljokonsumenten.pdf)>.

Carroll, A. B. (1998). The Four Faces of Corporate Citizenship. *Business and Society Review*, 100(101) 1-7.

Carroll, A. B. & Shabana, K. M. (2010). The Business Case for Corporate Social Responsibility: A Review of Concepts, Research and Practice. *International Journal of Management Reviews*.

Ferdig, M. A. (2007) Sustainability Leadership: Co-creating a Sustainable Future. *Journal of Change Management*, 7(1), 25-35

Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur AB

Frostensson, M. (2011). *Att förstå företagsetik*. Malmö: Liber.

Fukukawa, K., Balmer, J. M. T. & Gray, E. R. (2007). Mapping the Interface Between Corporate Identity, Ethics and Corporate Social Responsibility. *Journal of Business Ethics*, 76, 1-5

Galbreath, J. (2009). Building corporate social responsibility into strategy. *European Business Review*, 21(2)

García de Leaniz, P. M., Pérez Ruiz, A. & Rodríguez del Bosque, I. (2012). Analysis of the Corporate Social Responsibility Practice in the Tourism Sector: A Case Study. *Cuadernos de Turismo*, 30, 309-312.

Grafström, M., Göthberg, P. & Windell, K. (2008). *CSR: Företagsansvar i förändring*. Malmö: Liber

Grankvist, P. (2009). *CSR i praktiken, Hur företaget kan jobba med hållbarhet för att tjäna pengar*. Malmö: Liber.

Greenwashing index (2014) *About Greenwashing*. Hämtad: 2014-03-27. Tillgänglig: <<http://www.greenwashingindex.com/about-greenwashing/#what>>

Gustafson, (2012). Managing business travel: Developments and dilemmas in corporate travel management. *Tourism Management*, 33, 276-284.

Gössling, S. & Upham, P. (2009). *Climate Change and Aviation: Issues, Challenges and Solutions*. London: Earthscan.

Hodge, N. (2011). Beyond Greenwash. *Financial Management*, 27-29. Seven Publishing Group Ltd.

Högskolan i Halmstad (2013)<sup>a</sup>. *Policy för hållbar utveckling*. Hämtad: 2014-04-10.

Tillgänglig:

<<http://www.hh.se/omhogskolan/miljoochhallbarutveckling/miljoledningssystem/policyforhalbarutveckling.65437411.html>>

Högskolan i Halmstad (2013)<sup>b</sup>. *Mötes- och resepolicy för Högskolan i Halmstad*. Hämtad: 2014-04-10. Tillgänglig:

<<http://www.hh.se/omhogskolan/miljoochhallbarutveckling/miljoledningssystem/policyforhalbarutveckling.65437411.html>>

Högskolan i Halmstad (2013)<sup>c</sup>. *Högskolan I siffror*. Hämtad: 2014-04-10. Tillgänglig:

<<http://www.hh.se/omhogskolan/arsredovisning/hogskolanisiffror.1273.html>>

IPCC WGII AR5 Summary for Policymakers. (2014). *Climate change 2014: Impacts, Adaption, and Vulnerability*. Hämtad: 2014-03-27. Tillgänglig: <[http://ipcc-wg2.gov/AR5/images/uploads/IPCC\\_WG2AR5\\_SPM\\_Approved.pdf](http://ipcc-wg2.gov/AR5/images/uploads/IPCC_WG2AR5_SPM_Approved.pdf)>

Jonas, D. (2009). Why Travel? Managers Want To Know: Travelers Asked To Justify Or Avoid Business Trips. *Business Travel News*. Hämtad: 2014-03- 20. Tillgänglig:



<<http://www.businesstravelnews.com/Travel-Management/Why-Travel--Managers-Want-To-Know--Travelers-Asked-To-Justify-Or-Avoid-Business-Trips/?a=proc>>

Jones, A. (2010). Understanding Mobility in Professional Business Services. I Beaverstock, J. V., Derudder, B., Falconbridge, J. & Witlox, F. (red). *International Business Travel in Global Economy*, 195-216. Burlington: Ashgate Publishing Limited

Kesselring, S. & Vogl, G. (2010). '... Travelling, where the Opponents are': Business Travel and the Social Impacts of the New Mobilities Regimes. I Beaverstock, J. V. Derudder, B., Falconbridge, J. & Witlox, F. (red). *International Business Travel in the Global Economy*, 145-164. Burlington: Ashgate Publishing Limited

Larsen, J., Urry, J. & Axhausen, K.W. (2007). Networks and tourism. Mobile social life. *Annals of Tourism Research*, 34, 244-62.

Lassen, C. (2009). Networking, Knowledge Organizations and Aeromobility. *Geografiska Annaler*, 91(3), 229-243.

Lunds universitet (2009). *Policy för en hållbar utveckling. Lunds universitet 2010-2011*. Hämtad: 2014-04-10. Tillgänglig: <[http://www5.lu.se/upload/Arbetsmiljo/Policy\\_2010.pdf](http://www5.lu.se/upload/Arbetsmiljo/Policy_2010.pdf)>

Lunds universitet (2014)<sup>a</sup>. *Offentlighet och sekretess*. Hämtad: 2014-04-20. Tillgänglig: <<http://www5.lu.se/anstaellld/foer-mitt-arbete/juridik/offentlighet-och-sekretess>>

Lunds universitet (2014)<sup>b</sup>. *Policy för tjänsteresor vid Lunds universitet*. Hämtad: 2014-04-10. Tillgänglig: <<http://www5.lu.se/anstaellld/foer-mitt-arbete/tjaensteresor/resepolicy>>

Lunds universitet (2014)<sup>c</sup>. *Personal och ekonomi*. Hämtad: 2014-04-10. Tillgänglig: <<http://www.lu.se/om-universitetet/universitetet-i-korthet/personal-och-ekonomi>>

Lunds universitet (2014)<sup>d</sup>. *Internationellt samarbete*. Hämtad: 2014-05-18. Tillgänglig: <<http://www.lu.se/om-universitetet/internationellt-samarbete>>

Lyon, T. P. & Maxwell, J. W. (2011). Greenwash: Corporate Environmental Disclosure Under Threat of Audit. *Journal of Economics & Management Strategy*, 20(1), 3-41.

Malmö högskola (2008). *Malmö högskolas policy för hållbar utveckling inom miljöområdet*.

Hämtad: 2014-04-10. Tillgänglig:

<[http://www.mah.se/upload/GemensamtVerksamhetsstod/Milj%C3%B6r%C3%A5det/Miljopoly\\_2009.pdf](http://www.mah.se/upload/GemensamtVerksamhetsstod/Milj%C3%B6r%C3%A5det/Miljopoly_2009.pdf)>

Malmö Högskola (2011). *Diarietingshandbok för Malmö högskola*. Hämtad: 2014-05-20.

Tillgänglig:

<[http://www.mah.se/upload/GemensamtVerksamhetsstod/dokument\\_mah/Diarietingshandbok%20Mah\\_TM.pdf](http://www.mah.se/upload/GemensamtVerksamhetsstod/dokument_mah/Diarietingshandbok%20Mah_TM.pdf)>

Malmö högskola (2013)<sup>a</sup>. *Resepolicy för medarbetare vid Malmö högskola*. Hämtad: 2014-04-10.

Tillgänglig: <<http://www.mah.se/upload/GemensamtVerksamhetsstod/Personal/Dokument/Resepolicy.pdf>>

Malmö högskola (2013)<sup>b</sup>. *Högskolan i siffror*. Hämtad: 2014-04-10. Tillgänglig:

<<http://www.mah.se/Om-Malmo-hogskola/fakta-statistik/Hogskolan-i-siffror/>>

Metcalf, L. & Benn, S. (2013). Leadership for Sustainability: An Evolution of Leadership Ability. *J Bus Ethics* 112, 369-384.

Naturvårdsverket (2006). *Så här påverkar vi miljön*. Hämtad: 2014-05-05. Tillgänglig:

<<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-8300-7.pdf?pid=3990>>

Naturvårdsverket (2013)<sup>a</sup>. *Miljöledningsguide för statliga myndigheter*. Hämtad: 2014-05-13.

Tillgänglig: <<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-8309-0.pdf>>

Naturvårdsverket (2013)<sup>b</sup>. *Miljöledning, stöd för statliga myndigheter*. Hämtad: 2014-05-15.

Tillgänglig: <<http://www.naturvardsverket.se/MLR>>

Patience, S. (2014). *Green or greenwash?* Hämtad: 2014-04-25. Tillgänglig:

<<http://www.heatingandventilating.net/news/news.asp?id=11458>>

Peeters, P.M., Van Egmond, T. & Visser, N. (2004). European Tourism, Transport and Environment. *BREDA: NHTV CSTT. Final Version. 2-56.*

Peeters, P. & Williams, V. (2009). Calculating Emissions and Radiative Forcing. Gössling, S. & Upham, P. (red). I *Climate Change and Aviation*, 70-87. London: Earthscan.

Polonsky, M. J., Lanreth Grau, S. & Garma, R. (2010). The New Greenwash? Potential Marketing Problems with Carbon Offsets. *International Journal of Business Studies - Special Edition*, 18 (1), 49-54.

Porter, M. E. & Kramer, M. R. (2006). Strategy and Society: The Link Between Competitive Advantage and Corporate Social Responsibility. *Harvard Business Review*.

Salt, J. (2010). Business Travel and Portfolios of Mobility within Global Companies. Beaverstock, J. V., Derudder, B., Falconbridge, J. & Witlox, F. (red). I *International Business Travel in the Global Economy*, 107-124. Burlington: Ashgate Publishing Limited.

SCB (2011). Offentlig ekonomi. Hämtad: 2014-05-24. Tillgänglig:

<[http://www.scb.se/statistik/\\_publikationer/OE0903\\_2011A01\\_BR\\_00\\_OE06BR1101.pdf](http://www.scb.se/statistik/_publikationer/OE0903_2011A01_BR_00_OE06BR1101.pdf)>

Scott, D. C., Hall, M. & Gössling, S. (2012) *Tourism and Climate Change. Impacts, adaptation and mitigation.* Abingdon: Routledge.

Strömdahl, I. (2008). Näringslivets miljöarbete och Sveriges miljömål. *Svenskt Näringsliv*. 1-6.

Sveriges Riksdag. (2013). *Högskolelag (1992:1434)*. Sveriges Riksdag. Hämtad: 2014-04-04.

Tillgänglig: <[http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Hogskolelag-19921434_sfs-1992-1434/?bet=1992:1434)

[Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Hogskolelag-19921434\\_sfs-1992-](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Hogskolelag-19921434_sfs-1992-1434/?bet=1992:1434)

[1434/?bet=1992:1434](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Hogskolelag-19921434_sfs-1992-1434/?bet=1992:1434)>

Sveriges Riksdag. (2009). Förordning (2009:907). Sveriges Riksdag. Hämtad 2014-05-13.

Tillgänglig: <<http://www.riksdagen.se/sv/Dokument->

Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Forordning-2009907-om-miljo\_sfs-2009-907/.>

Thomas, C., Tennant, T. & Rolls, J. (2000). The GHG Indicator: UNEP Guidelines for Calculating Greenhouse Gas Emissions for Businesses and Non - Commercial Organizations. *Henderson Investors*. Geneve: UNEP.

Vanhamme, J. & Grobbsen, B. (2008). "Too Good to be True!" The Effectiveness of CSR History in Countering Negative Publicity. *Journal of Business Ethics*, 85,273-283.

Waldman, D. A., Siegel, D. S. & Javidan, M. (2006). Components of CEO Transformational Leadership and Corporate Social Responsibility. *Journal of Management Studies* 43(8).

Windell, K. (2010). CSR Conferences as Catwalks: The Translation of an Idea. I Dobers, P. (red). *Corporate Social Responsibility Challenges and Practices*. Stockholm: Santérus Förlag.

UN (1987) *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. Hämtad: 2014-04-29. Tillgänglig: <<http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>>

## **Muntliga källor**

Fastighetschef & Utredare, 2014-04-23, Malmö högskola.

Miljösamordnare, 2014-04-22, Högskolan i Halmstad.

Miljösamordnare, 2014-04-14, Lunds universitet.

## **Övriga källor**

Klotet (2014). *Framtidens företagsledare utan hållbart ansvar* [radioprogram]. Sveriges Radio, P1, 12 mars. Hämtad: 2014-04-02.

Tillgänglig:<http://sverigesradio.se/sida/avsnitt/339289?programid=3345>

Hitta (2013). Tillgänglig: [www.hitta.se](http://www.hitta.se). Hämtad: 2014-05-20.



# Bilaga 1

## Intervjuguide

Vi är två studenter som skriver kandidatuppsats i Service Management, Tourism Management. Syftet med denna studie är att undersöka hur högre lärosätens miljöpolicy reflekteras i deras interna resmönster. Vår utgångspunkt i denna uppsats är CSR, hur företag jobbar med socialt ansvar. Genom att undersöka de högre lärosätenas miljöpolicy, miljömål och resepolicyer med kompletterande intervjuer vill vi skapa oss ett svar på två av våra frågeställningar; Hur arbetar högre lärosäten med miljöfrågor och varför tycker de att det är viktigt? Hur och varför reser de anställda på dessa lärosäten?

### *Allmänt*

- Berätta om dig själv och din roll på lärosätet?
- Vad har du för ansvarsområden?
- Vad är dina viktigaste uppgifter?

### *Miljöarbete*

Hur och varför arbetar ni på lärosätet med miljöfrågor?

- Berätta om lärosätets miljöarbete
- Berätta om miljöledningssystemet
- Det står att ”Miljöutredningen är en nulägesanalys av högskolans direkta och indirekta miljöpåverkan och ligger till grund för högskolans miljöarbete”. Hur arbetar ni på lärosätet med Miljöutredning i er dagliga verksamhet?
- Hur ser er policy för hållbar utveckling ut idag? På er hemsida står det att policyn ”uttrycker högskolans vilja och ambition att förbättra vår miljöpåverkan och är en ledstjärna för högskolans miljöarbete.” Hur avspeglas detta i er dagliga verksamhet?
- Berätta om lärosätets Miljömål! - Hur mäter ni era mål? Hur arbetar ni för att implementera miljöpolicy i hela verksamheten, d.v.s. på alla institutioner?
- Hur är jargongen på lärosätet som arbetsplats när det kommer till miljöfrågor?
- Tycker du att arbetet om miljö och sociala frågor som ni på lärosätet bedriver är tillräckligt? Varför/varför inte?
- Berätta om lärosätets ansvarsfördelning inom miljöledningsarbetet. Fungerar det i praktiken? Känner alla medarbetare till sina uppgifter, sitt ansvar och sina befogenheter?

### *Resor*

- Hur reser de anställda på lärosätet?
- Hur samordnas resor på lärosätet? Vem gör det? Resesamordnare?
- Varför reser de anställda på lärosätet?
- I Mötes- och resepolicy för lärosätet står det att .... Är de anställda villiga att resa på ett mer miljövänligt sätt, det vill säga använda sig mer av virtuella möten och kommunikationsmedel?
- Det framgår att det är de anställda själva som ansvarar för att planera sina möten och tjänsteresor. Hur följer ni upp resorna?

*Tycker ni på lärosätet att det är viktigt att arbeta med socialt ansvar och samhällsfrågor?*

- Hur ser lärosätet på socialt ansvar?
- Tror ni att CSR-handlingar kan leda till konkurrensfördelar gentemot andra högre lärosäten? Varför, varför inte? På vilket sätt? Förklara.
- Högskolelagen säger att högre lärosäten i sin verksamhet skall främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö, ekonomisk och social välfärd och rättvisa. Hur tänker du kring det? Görs något speciellt för att uppdatera och implementera CSR och miljöarbete i undervisningen?
- Tycker du att lärosätet driver ett bra miljöarbete? Varför/varför inte?

Om du har några frågor får du gärna kontakta oss på [maja.nilsson.691@student.lu.se](mailto:maja.nilsson.691@student.lu.se)

## Bilaga 2

### Topplistor över Lunds universitets mest frekventa resor

20 i topp mest resta destinationer			20 i topp Sverige			20 i topp Norden		
Malmö-Stockholm*	3099	211584	Malmö-Arlanda	1852	128907	Arlanda-Köpenhamn	477	33920
Stockholm-Malmö**	3089	210838	Arlanda-Malmö	1786	124448	Köpenhamn-Arlanda	447	31786
London-Köpenhamn***	999	123340	Bromma-Malmö	1303	86390	Helsingfors-Köpenhamn	319	37116
Köpenhamn-London****	982	125793	Malmö-Bromma	1247	82677	Köpenhamn-Helsingfors	309	35952
Amsterdam-Köpenhamn	691	56052	Arlanda-Umeå	182	14851	Oslo-Köpenhamn	283	19057
Köpenhamn-Amsterdam	681	55242	Umeå-Arlanda	167	13629	Köpenhamn-Oslo	280	18854
Frankfurt-Köpenhamn	605	53407	Umeå-Bromma	113	7522	Trondheim-Köpenhamn	47	3558
Köpenhamn-Frankfurt	562	49606	Bromma-Angelholm	102	7890	Köpenhamn-Trondheim	42	4788
Köpenhamn-Paris*****	487	53969	Bromma-Umeå	98	6524	Köpenhamn-Aarhus	36	905
Paris-Köpenhamn*****	488	54097	Angelholm-Arlanda	94	7639	Aarhus-Köpenhamn	35	880
Arlanda-Köpenhamn	477	33920	Angelholm-Bromma	92	7116	Borlänge-Köpenhamn	35	23870
Köpenhamn-Arlanda	447	31786	Arlanda-Angelholm	89	7232	Aalborg-Köpenhamn	34	1375
Köpenhamn-Paris(CDG)	465	51458	Arlanda-Kiruna	78	9298	Köpenhamn-Aalborg	34	1335
Paris(CDG)-Köpenhamn	461	51014	Kiruna-Arlanda	73	8739	Köpenhamn-Åbo	33	3366
Brüssel-Köpenhamn	366	35971	Arlanda-Göteborg	56	3770	Köpenhamn-Borlänge	32	2838
Köpenhamn-Brüssel	339	33315	Göteborg-Arlanda	50	3366	Åbo-Köpenhamn	27	2754
Helsingfors-Köpenhamn	319	37116	Ostersund-Arlanda	50	3403	Köpenhamn-Stavanger	24	1742
Köpenhamn-Helsingfors	309	35952	Arlanda-Luleå	47	4229	Göteborg-Köpenhamn	24	926
Köpenhamn-München	305	32155	Arlanda-Ostersund	42	3107	Köpenhamn-Göteborg	21	811
München-Köpenhamn	289	30151	Luleå-Arlanda	39	3509	Stavanger-Köpenhamn	20	1452
*Totala resor Malmö-Stockholm(ARN+BMA)								
**Totala resor Stockholm(ARN+BMA)-Malmö								
***Totala resor London(LGW+LHR+STN)-Köpenhamn								
****Totala resor Köpenhamn-London(LGW+LHR+STN)								
*****Totala resor Köpenhamn-Paris(CDG+ORY)								
*****Totala resor Paris(CDG+ORY)-Köpenhamn								

20 i topp Europa			20 i topp Världen		
London (LHR)-Köpenhamn	800	103063	Chicago-Köpenhamn	202	97185
Köpenhamn-London (LHR)	788	101516	Köpenhamn-Washington	170	78015
Amsterdam-Köpenhamn	691	56052	San Francisco-Köpenhamn	164	100624
Köpenhamn-Amsterdam	681	55242	Köpenhamn-Chicago	150	72167
Frankfurt-Köpenhamn	605	53407	New York (EWR)-Köpenhamn	146	63621
Köpenhamn-Frankfurt	562	49606	Köpenhamn-San Francisco	143	88278
Köpenhamn-Paris(CDG)	465	51458	Köpenhamn-New York (EWR)	140	61008
Paris(CDG)-Köpenhamn	461	51014	Washington-Köpenhamn	114	52316
Brüssel-Köpenhamn	366	35971	Dubai-Köpenhamn	99	33403
Köpenhamn-Brüssel	339	33315	Peking-Köpenhamn	98	49501
Köpenhamn-München	305	32155	Köpenhamn-Peking	96	48491
München-Köpenhamn	289	30151	Köpenhamn-Dubai	92	31040
Köpenhamn-Zürich	288	35606	Bangkok-Köpenhamn	75	45228
Zürich-Köpenhamn	272	33629	Köpenhamn-Bangkok	73	44022
Wien-Köpenhamn	244	27722	Köpenhamn-Doha	63	20334
Köpenhamn-Wien	229	26020	Toronto-Köpenhamn	63	27731
Köpenhamn-Berlin	213	12421	Amsterdam-Entebe	61	27036
Köpenhamn-Istanbul	191	36509	Köpenhamn-Shanghai	61	35416
Istanbul-Köpenhamn	184	35168	Köpenhamn-Toronto	59	25970
Barcelona-Köpenhamn	172	33489	Shanghai-Köpenhamn	56	32513





## Topplistor över Malmö högskolas mest frekventa resor

Topplista mest resta destinationer			Topp 20 Sverige			Topp 20 Norden		
Malmö-Stockholm*	728	49359	Malmö-Bromma	405	26852	Arlanda-Köpenhamn	118	8391
Stockholm-Malmö**	722	48943	Bromma-Malmö	404	26785	Köpenhamn-Arlanda	106	7538
Stockholm-Köpenhamn	118	8391	Malmö-Arlanda	323	22507	Oslo-Köpenhamn	49	3300
Köpenhamn-Stockholm	106	7538	Arlanda-Malmö	318	22158	Köpenhamn-Oslo	48	3232
Köpenhamn-London****	77	9842	Umeå-Arlanda	39	3182	Köpenhamn-Helsingfors	34	3956
Umeå-Stockholm*****	72	5349	Arlanda-Umeå	37	3019	Köpenhamn-Reykjavik	33	6747
London-Köpenhamn*****	71	9091	Bromma-Umeå	35	2330	Helsingfors-Köpenhamn	33	3840
Stockholm-Umeå*****	70	5245	Umeå-Bromma	31	2063	Reykjavik-Köpenhamn	32	6542
Amsterdam-Köpenhamn	59	5786	Arlanda-Angelholm	17	1381	Borlänge-Köpenhamn	24	2128
Köpenhamn-Amsterdam	57	4624	Arlanda-Sundsvall	15	821	Köpenhamn-Borlänge	20	1773
Oslo-Köpenhamn	49	3300	Arlanda-Luleå	14	1259	Aalborg-Köpenhamn	18	728
Köpenhamn-Oslo	48	3232	Angelholm-Bromma	13	1006	Köpenhamn-Aalborg	17	688
Köpenhamn-Brüssel	40	3931	Luleå-Arlanda	13	1169	Köpenhamn-Åbo	16	1633
Köpenhamn-Frankfurt	38	3354	Sundsvall-Arlanda	13	712	Åbo-Köpenhamn	10	1020
Brüssel-Köpenhamn	37	3636	Angelholm-Arlanda	11	894	Göteborg-Helsingfors	8	816
Arlanda-Umeå	37	3019	Visby-Bromma	11	352	Helsingfors-Göteborg	8	816
Köpenhamn-Toronto	34	14965	Bromma-Visby	10	320	Köpenhamn-Karlstad	7	500
Frankfurt-Köpenhamn	34	3001	Malmö-Visby	10	675	Göteborg-Köpenhamn	7	270
Köpenhamn-Helsingfors	34	3956	Visby-Malmö	10	675	Karlstad-Köpenhamn	7	500
Köpenhamn-Reykjavik	33	6747	Bromma-Angelholm	9	696	Aarhus-Köpenhamn	6	151
* Totala resor Malmö-Stockholm (ARN+BMA)								
** Totala resor Stockholm (ARN+BMA)-Malmö								
*** Totala resor Köpenhamn-London (LGW+LHR+STN)								
**** Totala resor Umeå-Stockholm (ARN+BMA)								
***** Totala resor London (LGW+LHR+STN)-Köpenhamn								
***** Totala resor Stockholm (ARN+BMA)-Umeå								

Topp 20 Europa			Topp 20 Världen		
Amsterdam-Köpenhamn	59	5786	Köpenhamn-Toronto	34	14965
Köpenhamn-Amsterdam	57	4624	Toronto-Köpenhamn	32	14085
Köpenhamn-London (LHR)	51	6570	Toronto-Rochester	16	465
London (LHR)-Köpenhamn	51	6570	Rochester-Toronto	15	436
Köpenhamn-Brüssel	40	3931	Dubai-Köpenhamn	13	4386
Köpenhamn-Frankfurt	38	3354	Chicago-Köpenhamn	13	6254
Brüssel-Köpenhamn	37	3636	Köpenhamn-Dubai	12	4049
Frankfurt-Köpenhamn	34	3001	Köpenhamn-New York (EWR)	11	4793
Köpenhamn-Barcelona	30	5841	New York (EWR)-Köpenhamn	10	4358
Köpenhamn-Istanbul	30	5734	Singapore-Köpenhamn	9	6280
Istanbul-Köpenhamn	30	5734	Köpenhamn-Washington	8	3671
Köpenhamn-Düsseldorf	28	2257	Köpenhamn-Chicago	8	3849
Berlin-Köpenhamn	28	1633	Köpenhamn-Singapore	7	4884
Wien-Köpenhamn	28	3181	Köpenhamn-Tokyo	6	3667
Köpenhamn-Paris	27	2988	Köpenhamn-Peking	6	3031
Köpenhamn-Berlin	27	1574	Köpenhamn-San Francisco	6	3704
Köpenhamn-Wien	27	3068	Washington-Köpenhamn	6	2754
München-Köpenhamn	27	2847	Reykjavik-Toronto	6	1756
Barcelona-Köpenhamn	26	5062	Tokyo-Köpenhamn	6	3667
Düsseldorf-Köpenhamn	24	1934	Peking-Köpenhamn	6	3031

## Bilaga 3

### Beräkning 1. Bensindriven personbil.

De värden som använts för CO<sub>2</sub>/personkilometer är hämtade från Naturvårdsverkets Shablonmall för beräkning av koldioxid (se bilaga 4).

Avstånd runt jorden är 40000 km och ger med bensinbil ett koldioxidutsläpp på 7600 kgCO <sub>2</sub> .				
Personbil	Körd sträcka i km	Bränsleförbrukning/kg/km	CO <sub>2</sub> -utsläpp Kg/km	Summa kg CO <sub>2</sub> -utsläpp
Bensin	40000	0,089	0,19	7600,00
(För hela shablonmallen se bilaga 2)				
<b>Antal varv runt jorden</b>				
	<b>Sparad kgCO<sub>2</sub></b>	<b>Antal varv runt jorden</b>		
Högskolan i Halmstad	43000	43000/7600 = 5,65 varv (6 varv)		
Lunds universitet	532900	532800/7600 = 70,10 varv (70 varv)		
Malmö Högskola	85000	85000/7600 = 11,18 varv (11 varv)		

Antal varv runt jorden med personbil har beräknats utifrån hur mycket CO<sub>2</sub> var lärosäte sparar in genom att ta tåget istället för att flyga till och från Stockholm

### Beräkning 2. Kilometeravstånd till Stockholm för resor med tåg.

För beräkning av hur många resor som gjorts till Stockholm har resor vars ankomst varit till Arlanda eller Bromma beräknats. Avstånden är hämtade från [www.hitta.se](http://www.hitta.se) och är mätta från postort till postort.

#### Högskolan i Halmstad

#### Lunds universitet

	Från - till	Enkelresor (st)
Antal resor (enkelresor)	HAD - ARN	114
	ARN - HAD	133
	HAD - BMA	194
	BMA - HAD	166
	<b>Totalt</b>	<b>607</b>
Tågresan från Halmstad till Stockholm kräver ett byte i Lund vilket kilometerberäkningen till Stockholm därför kommer inkludera.		
Avstånd (km)	Halmstad - Lund	126
	Lund - Stockholm	603
	<b>Totalt</b>	<b>729</b>
Totalt antal kilometer för enkelresor: 607*729= 442503 km (442000km)		

	Från-till	Enkelresor (st)
Antal resor (enkelresor)	MMX - BMA	1247
	BMA - MMX	1303
	MMX - ARN	1852
	ARN - MMX	1786
	<b>Totalt</b>	<b>6188</b>
Avstånd (km)	Lund - Stockholm	603
	Totalt antal kilometer för enkelresor: 603*6188=3731364 km (3730000km)	

#### Malmö högskola

	Från-till	Enkelresor
Antal resor(enkelresor)	MMX - BMA	405
	BMA - MMX	404
	MMX - ARN	323
	ARN - MMX	318
	<b>Totalt:</b>	<b>1450</b>
Avstånd (km)	614	
	Totalt antal kilometer för enkelresor: 614*1450=890300km (890000km)	

### Beräkning 3. resor mellan Stockholm och Sydney

Avstånd mellan Stockholm och Sydney mäts till 15597km.			
Koldioxidutsläpp för enkelresa Stockholm - Sydney: 1762 kgCO <sub>2</sub>			
Flyg	Sträcka i km	CO <sub>2</sub> -utsläpp Kg/personkm	Summa kg CO <sub>2</sub> - utsläpp
Utrikes (över 500 km)	15597	0,113	1762,46
<b>Summa totalt:</b>			<b>1762,46</b>
(För hela schablonmallen se bilaga 2)			
Antal enkelresor Stockholm Sydney		<b>Sparad koldioxid (kg)</b>	<b>Antal enkelresor</b>
<b>Högskolan i Halmstad</b>		43000	43000/1762 = 24 enkelresor (12 t/r)
<b>Lunds universitet</b>		532900	532900/1762 = 302 enkelresor (151 t/r)
<b>Malmö Högskola</b>		85000	85000/1762 = 48 enkelresor (24 t/r)

Antal tur och retur resor mellan Stockholm och Sydney beräknats utifrån hur mycket CO<sub>2</sub> var lärosäte sparar in genom att ta tåget istället för att flyga till och från Stockholm.

## Bilaga 4

### Shablonmall: Flyg och tåg (SJ)

Tåg & Buss	Sträcka i km	CO <sub>2</sub> -utsläpp Kg/personkm	Summa kg CO <sub>2</sub> -utsläpp
Tåg (SJ)*		0,000002	0,0000
Buss landsväg (diesel)		0,06	0,0000
Summa totalt:			0,0000

Lokal kollektivtrafik	Sträcka i km	CO <sub>2</sub> -utsläpp Kg/personkm	Summa kg CO <sub>2</sub> -utsläpp
Buss tätort (diesel)		0,07	0,0000
Buss tätort (etanol)		0,007	0,0000
Övrig spårtrafik*		0,000004	0,0000
Summa totalt:			0,0000

\*Utsläppen från tunnelbana och tåg avser de utsläpp som uppkommer genom elproduktionen. Övrig spårtrafik inkluderar tunnelbana och spårvagnstrafik.

Flyg**	Sträcka i km	CO <sub>2</sub> -utsläpp Kg/personkm	Summa kg CO <sub>2</sub> -utsläpp
Inrikes under 500 km		0,164	0,00
Inrikes över 500 km		0,164	0,00
Utrikes (över 500 km)		0,113	0,00
Summa totalt:			0,00

\*\* Utsläppen från flygresor avser koldioxidutsläpp från bränslet och exkluderar flygets förstärkta klimatpåverkan. Observera att vissa företag uppskattar och redovisar flygets totala klimatpåverkan där en faktor läggs på de fossila koldioxidutsläppen.

Sjöfart	Sträcka i km	CO <sub>2</sub> -utsläpp Kg/personkm	Summa kg CO <sub>2</sub> -utsläpp
Skärgårdsfärja		0,31	0,00
Färjetrafik, utland		0,18	0,00
Summa totalt:			0,00

I detta alternativ behöver myndigheten endast fylla i kolumn B "Sträcka i km"

Emissionsfaktorer avser fossilt koldioxidutsläpp vid avgasrör, det vill säga innefattar inte en livscykelanalys av bränslets miljöpåverkan från källa till förbrukning. Undantaget är spårtrafik som avser utsläpp från elproduktion.

Koldioxidutsläppen avser per passagerare (med genomsnittlig beläggning).

För att beräkna mer exakta utsläpp från flygresor kan te myndigheterna använda SAS utsläppskalkylator (<http://sasems.port.se/>).

De flesta myndigheter borde dock inte själva behöva räkna ut dessa utsläpp, utan ha möjlighet att begära in uppgifterna från sin resebyrå.

Detta är, som sagt, enbart ett hjälpmedel/verktyg vilket myndigheten själva väljer hur de använder. Det är ex frivilligt att redovisa tätortsbussar och T-bana. Myndigheten får naturligtvis redovisa ytterligare transportslag, eller använda andra schabloner.

Källa: Transek AB, SJ, Transportstyrelsen och SIKA.

Använda CO<sub>2</sub>-värden vid beräkning av tåg- och flygutsläpp.

### Shablonmall: CO<sub>2</sub>-utsläpp för personbil

Personbil	Körd sträcka i km	Bränsle-förbrukning/km	CO <sub>2</sub> -utsläpp Kg/km	Summa kg CO <sub>2</sub> -utsläpp
Bensin		0,089	0,19	0,00
Diesel		0,071	0,16	0,00
FFV 100% bensin		0,079	0,182	0,00
FFV 100% E85		0,106	0,038	0,00
FFV mix		0,098	0,081	0,00
Bifuel 100% biogas		0,092	0	0,00
Bifuel 100% naturgas		0,092	0,168	0,00
Bifuel gas mix		0,092	0,077	0,00
Bifuel bensin		0,092	0,213	0,00
RME		0,071	0	0,00
Miljöbil bensin		0,044	0,103	0,00
Miljöbil diesel		0,043	0,109	0,00
Elhybrid		0,045	0,1	0,00
Medel		0,081	0,197	0,00
Summa totalt:				0,00

Använt värde för beräkning av CO<sub>2</sub>-utsläpp för personbil.